



TRAFIK-PM PROGRAM FÖR ÄLVSJÖDALEN

2025-03-26





Beställare:

Joacim Nylander, projektledare, Exploateringskontoret

Medverkande Stockholms Stad:

Joacim Nylander, projektledare, Exploateringskontoret

Walid Osman Gulai, byggprojektledare, Exploateringskontoret

Pierre Savard, strategisk trafikplanerare, Trafikkontoret

Malin Berger, områdesplanerare, Trafikkontoret

Martin Viitanen, trafikplanerare, Exploateringskontoret

Henrik Nilzén, stadsplanerare, Stadsbyggnadskontoret

Elin Henriksson, områdesstrateg, Stadsbyggnadskontoret

Sebastian Wahlström Klampfl, stadsbyggnadsstrateg, Stadsbyggnadskontoret

Sofia Thurin, miljöspecialist skyfall/dagvatten, Exploateringskontoret

Emelie Maniette, landskapsarkitekt, Exploateringskontoret

Medverkande Tyréns:

Hrund Skarphedinsdottir, uppdragsansvarig och trafikplanerare

Valerie Dahl, trafikanalytiker

Johan Rickardsson, trafikanalytiker

Elin Wehlin, trafikplanerare

Johan Kjellberg, kvalitetsgranskare/ trafikanalytiker

Åsa Lilja, kvalitetsgranskare/ trafikplanerare



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND 5

Syfte och målsättning..... 5

Pågående angränsande projekt 6

Riksintressen..... 6

NULÄGE OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG 8

Övergripande vägnät - förslag 8

Gång - nuläge 10

Gång - förslag 11

Cykel - nuläge 12

Cykel - förslag 13

Kollektivtrafik - nuläge 14

Kollektivtrafik - förslag 15

Biltrafik - nuläge..... 16

Biltrafik - förslag..... 17

ÖVRIGA PUNKTER..... 18

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



BAKGRUND

SYFTE OCH MÅLSÄTTNING

Syftet med programmet är att hitta trafiklösningar som skapar förutsättningar enligt målen i Stockholms stads översiktsplan. Programmets mål är att utgöra underlag till kommande beslut om markanvändning och detaljplaner.

Uppdraget omfattar att studera trafikfrågorna i den framtida utformningen av programområdet Älvsjödalen under programarbetet. Med trafikfrågor avses gång, cykel, bil, och kollektivtrafik samt gatuutformning m.m.

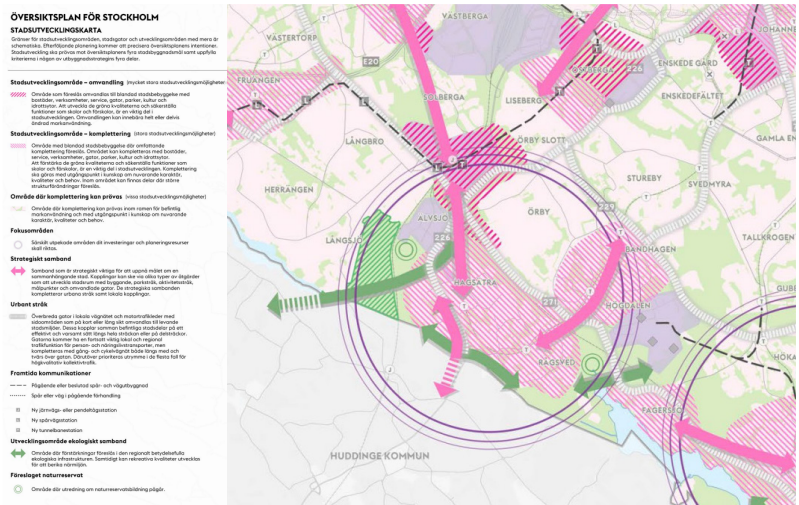
Under programarbetet har fokus framför allt riktats mot trafikutredning av de stora vägarna Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen och på hur dessa vägar kan utvecklas. Även lägen i plan och profil samt korsningspunkter har studerats. Det övergripande vägnätet och framtida trafikflödena för området har analyseras. Hur den nya bytespunkten, som planeras av Trafikförvaltningen med tunnelbana och fler busslinjer, kan integreras i strukturen studeras också.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

I stadens översiktsplan är Älvsjödalen markerat som ett stadsutvecklingsområde för omvandling vilket innebär att området ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, offentliga ytor, kultur och idrottsytor. Området väntas fördubblas i befolkningsantal från 2016 till 2040.

Stadsutvecklingskartan i Stockholms stads översiktsplan visar bland annat följande utveckling i området Älvsjödalen:

- Stadsutvecklingsområde med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter.
- Huddingevägen (226), Magelungsvägen (271) och Älvsjövägen som urbana stråk.
- En länk i utpekat strategiskt samband mellan Hägersten och Hagsätra.
- Ny tunnelbanestation och spårvägsstation i anslutning till Älvsjö station.



Figur 1. Stadsutvecklingskarta för Älvsjödalen från Stockholms stads översiktsplan

PÅGÅENDE ANGRÄNSANDE PROJEKT

Ett flertal angränsande projekt finns i närheten av området, bland annat:

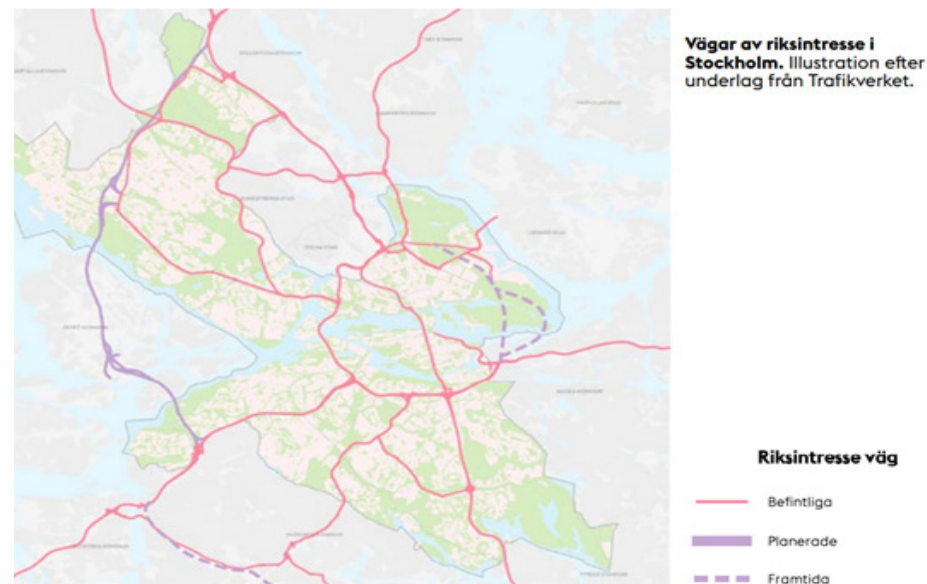
- Tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö
- Spårväg Syd
- Stomlinje M
- Tvärförbindelse Södertörn
- Övrig exploatering i närheten

RIKSINTRESSEN

Riksintressen redovisas i stadens översiktsplan. Det är geografiska områden som har pekats ut av Länsstyrelsen eftersom de innehåller nationellt viktiga värden, kvaliteter och funktioner. Ett område som är av riksintresse för kommunikationsanläggning ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Det är främst vid ändrad markanvändning som ett område av riksintresse får praktisk betydelse.

VÄGAR

Principen för de vägar som är riksintresse är att de är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik.



Figur 2. Riksintressen redovisade i Stockholms stads översiktsplan.

- Huddingevägen, väg 226, är av riksintresse med särskild betydelse för regional och interregional trafik.
- Vissa av de riksintressanta vägarna är markerade som urbana stråk på stadsutvecklingskartan och kan på längre sikt bli aktuella för en omvandling om bland annat trafikfunktionen kan säkerställas.



Figur 3. Våghållare enligt nationella vägdatabasen. Trafikverket (2022). Blåa vägar är kommunalt förvaltade och gröna enskilda.

JÄRNVÄGAR

De järnvägar som är av riksintresse har särskild betydelse för regional, nationell eller internationell trafik, alternativt utgör anslutning till utpekad hamn eller flygplats av riksintresse.

- Västra och Södra stambanan, sträckan Stockholm/Älvsjö–Ulriksdal/Sundbyberg, ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T.
- Älvsjö station utgör riksintresse.
- Älvsjö godsbangård (norr om Älvsjö station) utgör riksintresse.

NULÄGE OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG

ÖVERGRIPANDE VÄGNÄT - FÖRSLAG

Ett sammanhängande och finmaskigt nät av gång- och cykelbanor kopplar ihop Älvsjödalen med omgivande stadsdelar vilket möjliggör gena och obrutna rörelser genom området. Dagens stora trafikbarriärer som går igenom området reduceras genom åtgärder som syftar till att minska barriärerna och även trafikmängderna, så som att sänka hastigheterna samt signalreglera korsningarna och uppföra övergångsställen vid dem. Genomgående biltrafik hänvisas till Magelungsvägen som får ett nytt läge intill Nynäsbanan och Huddingevägen samt Åbyvägen som blir kvar i befintligt läge. Tvärförbindelsen Södertörn möjliggör för lägre trafikflöden på Huddingevägen i och med att den nya vägen avlastar omkringliggande trafikleder. Detta leder i sin tur till att det är möjligt att införa flera korsningar på Huddingevägen som sänker hastigheterna.

Huvudgator integreras med omgivande gatunät och får en stadsmässig utformning. I och med att Stockholmsmässan rivs förlängs Mässvägen och blir en central huvudgata mellan Åbyvägen och Älvsjövägens förlängning.

Strukturen tar höjd för en omvandling av verksamhetsområdet väster om Huddingevägen och söder om Nynäsbanan. Mässvägen föreslås förlängas söderut under Nynäsbanan och in i verksamhetsområdet.

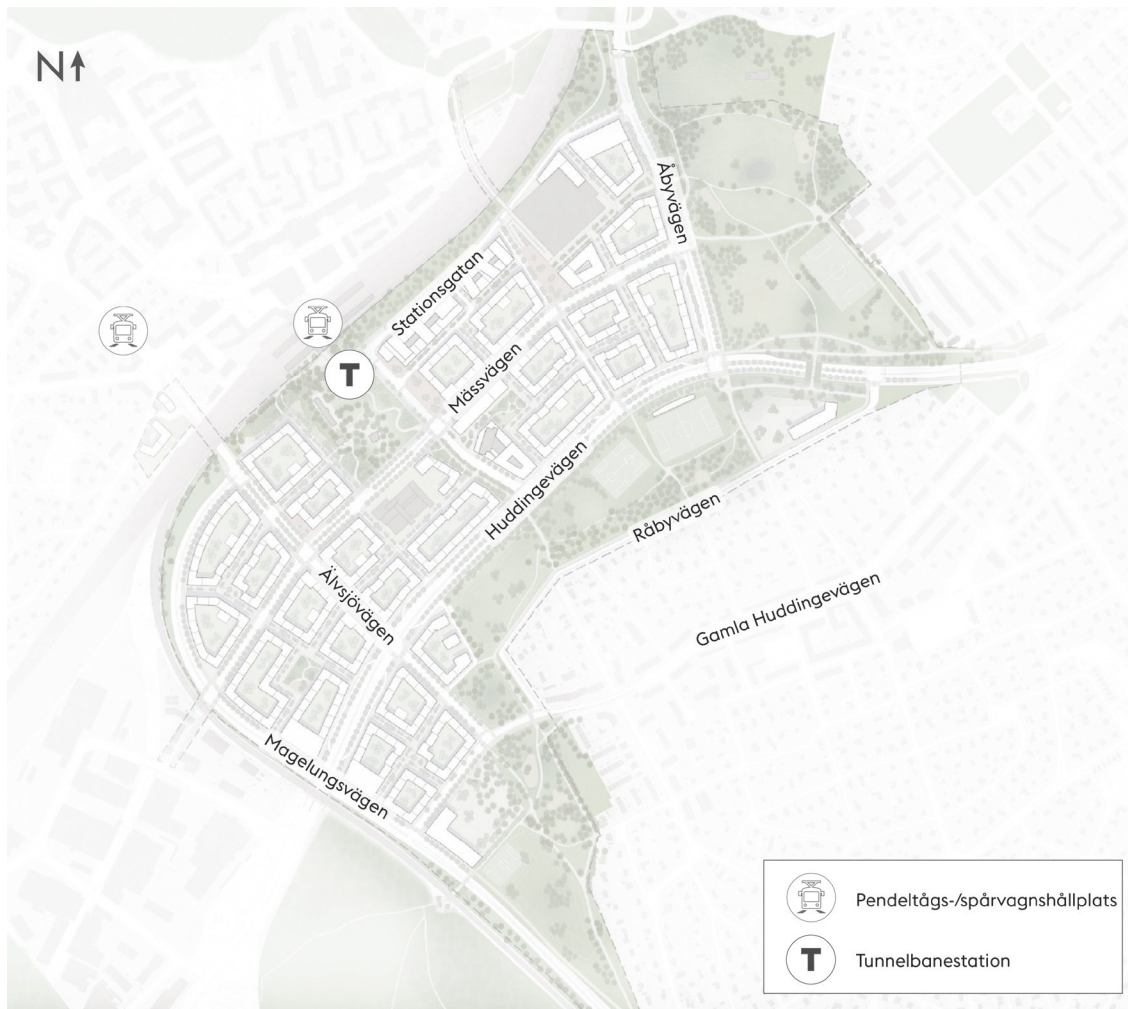
Magelungsvägen blir en stadsgata som knyter ihop Älvsjövägen med Gamla Huddingevägen. Vägen får en ny dragning längs med Nynäsbanan. Den planskilda korsningen som idag finns med Magelungsvägen och Huddingevägen utgår och fyra nya signalreglerade korsningar i plan tillkommer längs med Magelungsvägen.

Huddingevägen behålls i samma läge som idag med sänkt hastighet. Den planskilda korsningen med Magelungsvägen utgår och fem signalreglerade korsningar i plan längs med Huddingevägen tillkommer.

Åbyvägen behålls i samma läge som idag och även här sänks hastigheten. En signalreglerad korsning i plan tillkommer i förlängningen av Stationsgatan.

Trafiksystemet är utformat för att minimera biltrafik i den inre stadskärnan. Genom området tillskapas ett kapacitetsstarkt stråk för kollektivtrafiken (stomlinje M) som sträcker sig från Älvsjövägen, via Mässvägen, söderut via förlängningen av Stationsgatan och längs Huddingevägens östra sida. Övriga lokalgator utformas som lågfartsgator för trafik med målpunkter i området med fokus på gående och cyklister.

Älvsjödalen ska sträva efter att vara en förebild för hållbart resande genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik samt andra mobilitetsåtgärder framför privatägda bil.



Figur 4. Framtida föreslagen struktur inklusive gatunamn för Älvsjödalen



Figur 5. Nulägesbild över gångvägnätet med utpekade målpunkter i området

GÅNG - NULÄGE

Befintligt gångnät med markerade målpunkter redovisas i figur 5. Dagens gångnät går längs och runt de större trafiklederna. Över Huddingevägen går gång- och cykelbroar med tillhörande spiralramper och trappor.

Ett antal målpunkter har markerats i kartan:

1. Kämpetorpsskolan och idrottsplats
2. Älvsjö C och station, matbutik, apotek, post
3. Älvsjömässan, hotell
4. Dagligvaruhandel
5. Älvsjö Idrottsplats
6. Industrilokaler
7. Örbyskolan

Gångnätet är glest, svårorienterbart och upplevs otryggt eftersom det ligger längs trafikleder, industriområden och genom enslig naturmark.

GÅNG - FÖRSLAG

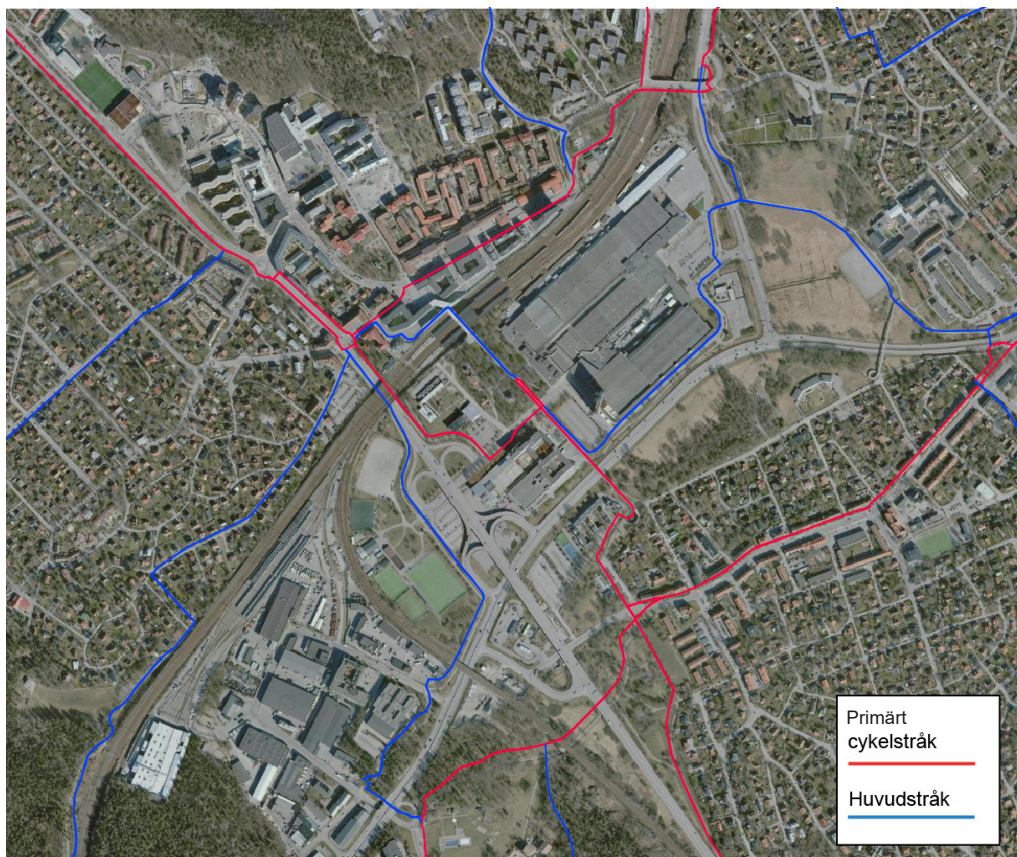
Den framtida utformningen ger ett sammanhängande gångnät, med mindre friktion i form av backar, tunnlar och hinder. Barriärminskande åtgärder görs på Huddingevägen i form av signalkorsningar som underlättar korsning av vägen till parken. Även Åbyvägens barriäreffekt för gående minskar genom möjligheten att korsa i plan i signalreglerade korsningar. En ny koppling under Nynäsbanan kan skapas med en södergående förlängning av Mässvägen. En ny brokoppling till Götalandsviadukten i förlängningen norrut av Stationsgatan möjliggör en gen gång- och cykelkoppling till Solbergaskogen.

Figur 6 visar de större gångstråken inom området. Förutom utpekade gångstråk kommer det vara möjligt att röra sig längst med mindre lokalgator inom området.

Tillgängligheten inom området blir generellt god. Gångstråken kommer ha en lutning under 5%.

Figur 6. Förslag på gångvägnät





Figur 7. Nulägesbild över cykelnätet.

CYKEL - NULÄGE

Trafikleder, järnvägar, stora industribyggnader, mässans lokaler och tillhörande parkeringsanläggning utgör stora barriärer för cykel och leder till ett grovmaskigt cykelnät med stora omvägar genom och förbi planområdet. Systemet blir därigenom svårörentbart. Sträckningen över järnvägen vid Älvsjö station innebär stora nivåskillnader och en konfliktfylld sträcka förbi pendeltågsstationen.

Stadens cykelplan beskriver s.k. primära stråk som ett sammanhängande system som knyter ihop stadsdelarna. De primära stråken ingår ofta i det regionala cykelstråk som pekas ut i den regionala cykelplanen för Stockholms län. De primära stråken är markerade med rött i figur 7.

Cykelplanen beskriver även huvudstråk som är ett mer finmaskigt nät som ska komplettera det primära nätet. Dessa är markerade med blått i figur 7.

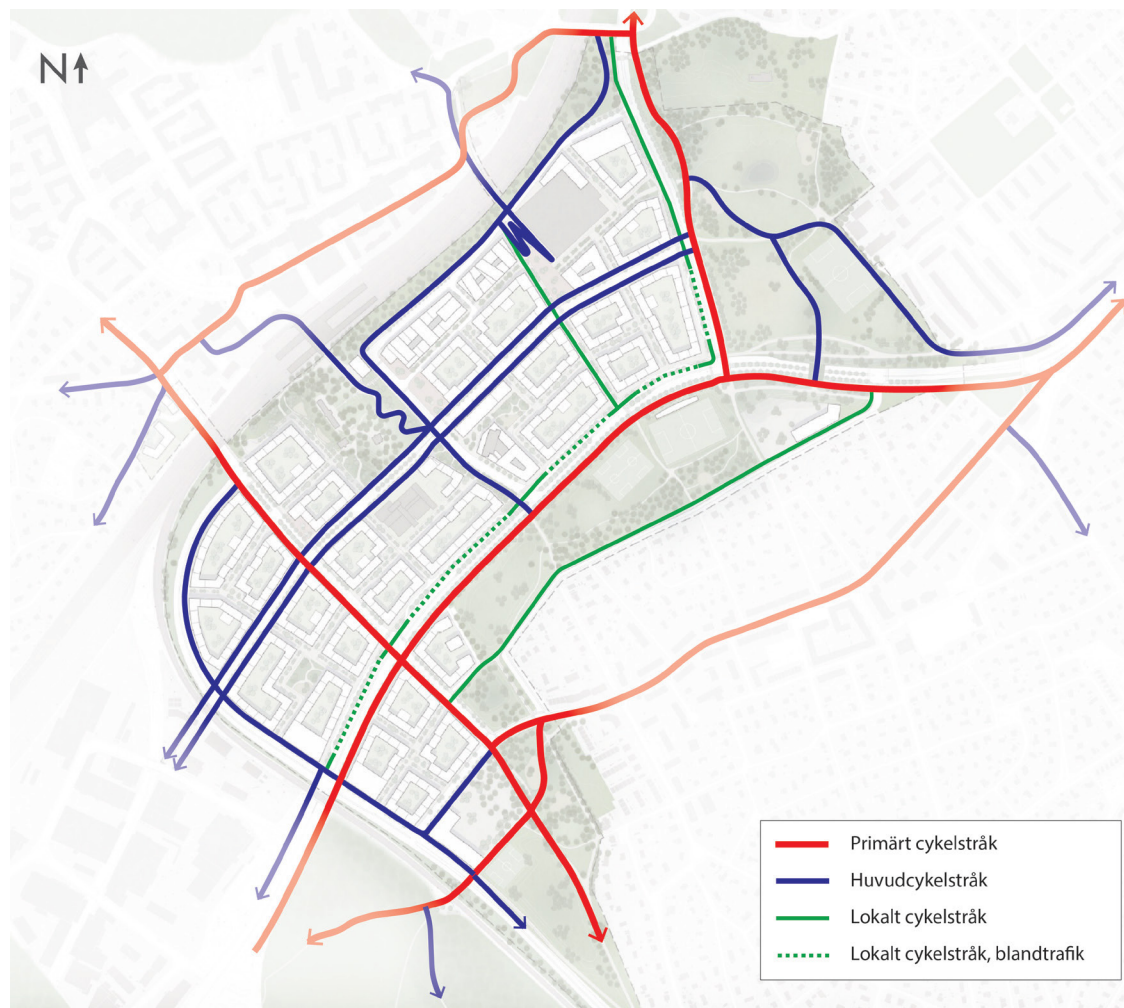
CYKEL - FÖRSLAG

Den nya strukturen, med plankorsningar på huvudgatorna samt med Mässvägen under Nynäsbanan söderut till industriområdet väster om Huddingevägen, skapar ett väl sammanhållet nät av primära cykelstråk och huvudcykelstråk.

Det primära nätet kompletteras med ett mer finmaskigt nät av huvudcykelstråk och lokala cykelvägar. Det primära cykelstråket kompletteras med ett stråk längs med Huddingevägen och Magelungsvägen och fler kopplingar inom området tillskapas med huvudcykelstråket. De primära stråken och huvudstråken är skilda från övrig trafik med undantag på vissa delar av Huddingevägen och Råbyvägen, där cyklisterna behöver röra sig i blandtrafik på mindre angöringsgator. I övrigt är det möjligt att cykla inom hela planområdet i blandtrafik.

Den nya strukturen gör att cykelvägarna blir gena och orienterbarheten i området förbättras i och med att kopplingarna till intilliggande områden blir bättre.

Figur 8. Förslag på cykelvägnät



KOLLEKTIVTRAFIK - NULÄGE

Planeringen för spårväg syd pågår. Spårväg syd ska gå från Flemingsbergs station, via Huddinge sjukhus, Masmo tunnelbana, Kungens Kurva, Skärholmen och Fruängen till Älvsjö station. I dagsläget planeras slutstationen på Älvsjövägen norr om Johan Skyttes väg. Gångavståndet till Älvsjö station och bussterminalen från spårvagnshållplatsen blir då cirka 300 meter med låg orienterbarhet för bytespunkten.

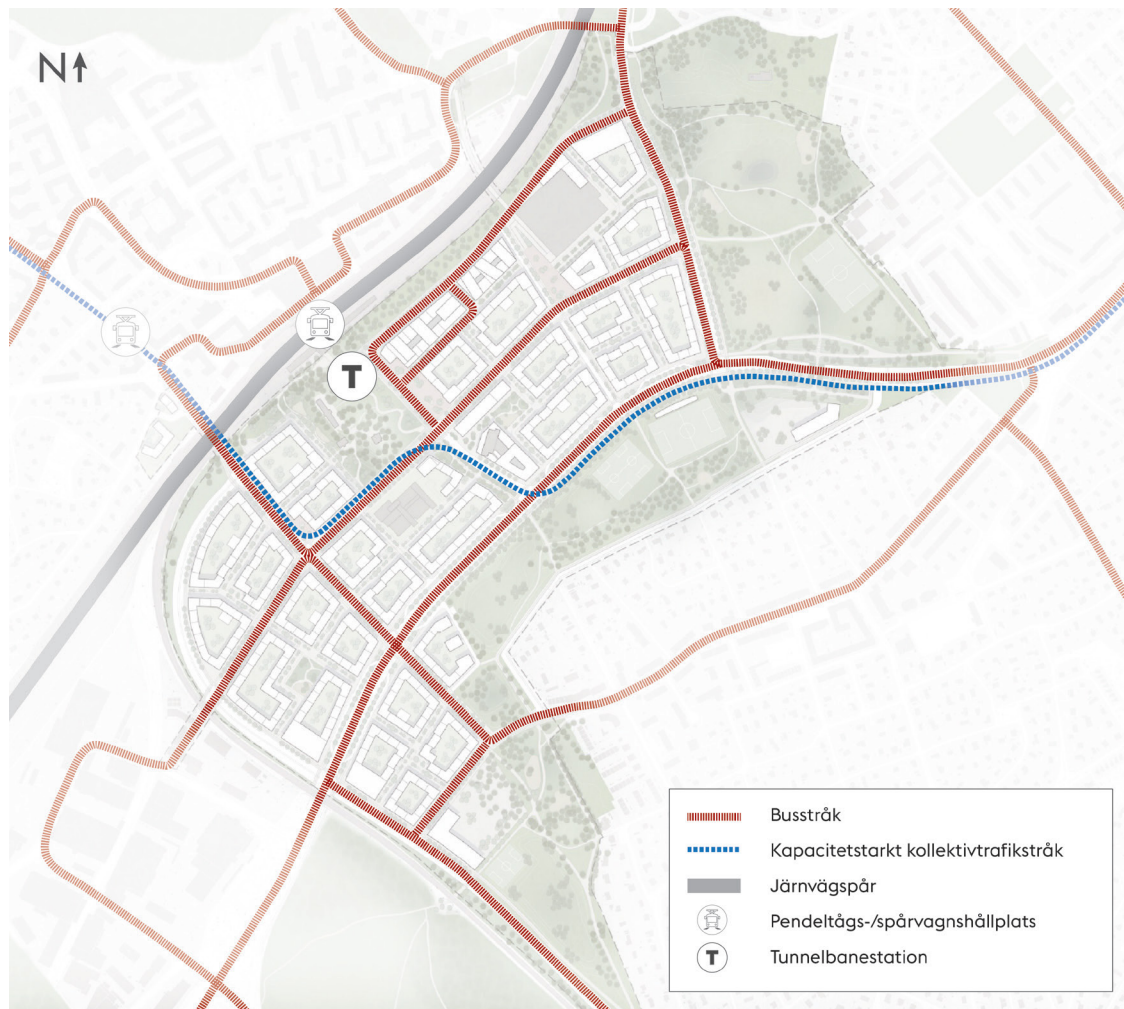
Stomlinje M är ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk som planeras mellan Sickla i Nacka, via Gullmarsplan till Älvsjö station. Stomlinje M planeras så att den har så god framkomlighet som möjligt. Stomlinje M har också studerats som spårväg och då som en förlängning av spårväg syd till Gullmarsplan där den kopplar på tvärbanan till Sickla.

KOLLEKTIVTRAFIK - FÖRSLAG

I strukturförslaget föreslås en delad buss-terminal där busslinjerna fördelas på ömse sidor om pendeltågsstationen och den nya tunnelbaneuppgången som planeras att byggas. Hållplatserna fördelas efter busslinjernas olika sträckningar för att få en effektiv busstrafikering. Några busslinjer flyttas från den västra sidan till den nya östra terminalen längs Mässvägen och Stationsgatan. Kvarteret närmast nya tunnelbaneuppgången möjliggör för busslinjer att vända. Ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk mellan Älvsjö och Gullmarsplan möjliggörs genom att tillskapa utrymme i strukturen.

En ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö planeras. Med den nya linjen blir det enklare att resa mellan centrala och södra Stockholm och nya resmöjligheter gör att trafiken avlastas. Den nya tunnelbanan som anläggs i Älvsjö kommer få en uppgång i direkt anslutning till pendeltågsstationen vilket gör att Älvsjö blir en effektiv bytespunkt.

Figur 10. Förslag på kollektivtrafiknät



Tunnelbaneentrén binder ihop den övre nivån vid Älvsjö broväg med lägre nivå som nås tillgängligt från Stationsgatan och Mässvägen. Hiss leder upp till tunnelbanehissar och pendeltågsstationen.

Trafikverket har preciserat två framtida scenarion för utbyggnad av Älvsjö station. Ett minimalalternativ och ett maxialternativ. Båda alternativen innebär stor påverkan på bytespunkten och får konsekvenser för strukturplanen. Strukturen är anpassad så att den inte omöjliggör maxialternativet.

BILTRAFIK - NULÄGE

Dagens vägnät är ett storskaligt trafikledslandskap med både planskilda och signalreglerade korsningar. Området upplevs svårtillgängligt och svårorienterat på grund av de kraftiga trafikbarriärerna som utgörs av Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen samt bristen på ett sammanhängande gatunät.

Dagens trafikmängder på ovannämnda vägar är höga. Under maxtimmen under för- och eftermiddag har Huddingevägen mellan Magelungsvägen och Åbyvägen kring 3600 fordon/timme i båda riktningar, Åbyvägen kring 2400 fordon/timme och Älvsjövägen/Magelungsvägen mellan 2200-2500 fordon/timme. Hastighetsgränsen är 60 km/h på Huddingevägen, Magelungsvägen samt Åbyvägen och 40 km/h på Mässvägen och Älvsjövägen.

Under förmiddagen bildas köer på Huddingevägen i östlig riktning från Magelungsvägen till Åbyvägen. Kö bildas på Älvsjövägen/Magelungsvägen fram till korsningen med Johan Skyttes väg till följd av att två körfält blir ett när ett av körfälten blir busskörfält.

BILTRAFIK - FÖRSLAG

Huddingevägen och Åbyvägen ligger kvar i nuvarande planläge medan Magelungsvägen flyttas mot spårområdet. Vägarna får en mer stadsmässig karaktär med signal-korsningar och övergångsställen för gående och cyklister. Skyltad hastighet föreslås bli allmänt 30-40 km/h. På det sättet kopplas Älvsjödalen ihop med omgivande stadsdelar och natur-områden.

En förutsättning för den nya föreslagna vägstrukturen är att biltrafiken minskar genom området. En trafikanalys har gjorts i den regionala Stockholmsmodellen med nulägesår 2017 och prognosår 2040. Stockholmsmodellen för målår 2040 inkluderar Stockholms stads hastighetsplan, kollektivtrafiksatsningar för år 2050 (så som Spårväg syd och ny tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö), bilinnehav baserat på antal parkeringar vid nya bostäder samt prognos för invånare och arbetsplatser enligt stadens översiktsplan. Vägnetet inkluderar bland annat Förbifart Stockholm, Tvärförbindelsen Södertörn och planerade urbana stråk (Örbyleden, Hanstavägen och Södertäljevägen) som ger förändrade resmönster där trafiken flyttas till Förbifart Stockholm och Tvärförbindelsen Södertörn från övriga vägnätet.

Den föreslagna vägstrukturen i strukturförslaget tillsammans med Tvärförbindelsen Södertörn leder till att resmönstret för bilister förändras under rusningstid, jämfört med befintlig vägstruktur i området, för prognosår 2040. Generellt minskar biltrafiken på de vägar som ingår i programområdet där Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen får minskade trafikmängder. Fler fordon väljer istället framförallt Tvärförbindelsen Södertörn-Rågsvedsvägen, Örbyleden och

Häradsvägen. Huddingevägen mellan Magelungsvägen och Åbyvägen får omkring 1500 fordon/timme under för- och eftermiddagens maxtimme i båda riktningar, Åbyvägen strax under 1000 fordon/timme och Magelungsvägen 1300-1800 fordon/timme.

Framkomligheten i den föreslagna vägstrukturen i strukturförslaget är generellt god under rusningstid i prognosår 2040. Det köar aldrig upp mellan korsningarna och köer avvecklas under maxtimmarna. Den mest belastade korsningspunkten är Magelungsvägen/Älvsjövägen där samtliga fordon inte hinner igenom vid ett signalomlopp vid vissa tillfällen.

ÖVRIGA PUNKTER

TILLGÄNGLIGHET OCH ANGÖRING

Gräns för tillgänglig lutning är 5 %. Entréer till pendeltågstationen, tunnelbanan, kommersiella lokaler och bostäder ska vara plana, alternativt tas nivåskillnaden upp genom ramper.

De flesta gator inom området har längslutning mellan 1-2 %, enstaka uppemot 5 %. Gång- och cykelkopplingar över spåren har längslutning på 5 % som högst.

Angöring till entréer kommer möjliggöras genom korttidsangöring på gatumark. Entréer ska kunna nås inom 25 meter, men 10 meter eftersträvas enligt Stadens riktlinjer.

PARKERINGSSTRATEGI

Mobilitets- och parkeringslösningar för programmet bör vara i linje med de mest ambitiösa nivåerna i enlighet med gällande parkeringsriktlinjer. Älvsjödalens bedöms kunna erbjuda en tillgänglighet till målpunkter i nivå med innerstaden, vilket kan möjliggöra parkeringstal nära noll för de mest ambitiösa byggaktörerna.

På allmän gatumark kommer endast korttidsangöring och vid behov parkering för rörelsehindrade att möjliggöras. Områdets parkerings efterfrågan föreslås lösas i tre strategiskt utplacerade mobilitetshus, vilket möjliggör ett samnyttjande av parkeringsutbudet samt inrymma vissa mobilitetsåtgärder. Gångavstånd till parkering bör vara likvärdigt avståndet till kollektivtrafik.



TYRÉNS

Tyréns Sverige AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se