



VÄRMDÖ STRÅKANALYS

SAMMANFATTNING

För att skapa en attraktiv stadsmiljö krävs inte bara täthet utan också upplevelserikedom. De långa, monotona vägsträckningar som idag karakteriserar Gustavsberg är därför dåligt lämpade för gångtrafik.

I rapportens stråkanalys har längre sammanhållande stråk identifierats. Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen pekats tydligt ut för sin potential att knyta samman centrum, Porslins kvarteren, Gustavsbergs hamn, Värmdö marknad och Mölnvik. Bristen på alternativa parallella stråk som kan binda ihop Gustavsbergs stadsdelar gör att de båda gatorna utifrån ett stadslivsperspektiv blir mycket viktiga för att skapa attraktiva, urbana kopplingar mellan områdena.

Längs stora delar av Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen saknas bebyggelse som har kontakt med gatan, varför de idag får ses som stråk med mycket låga urbana kvaliteter. För att öka andelen gående och cyklister vore det önskvärt med en omvandling från väg till gata genom förtätning med bebyggelse som står dikt an trottoarkant på båda sidorna av vägen och med entréer och verksamheter som vänder sig ut mot och aktiverar gatan. De båda vägarna kännetecknas idag även av mycket långa avstånd mellan övergångsställena, varför det är svårt för gående och cyklister att ta sig över. Att addera nya övergångsställen på strategiska platser skulle bidra ytterligare till trafikmiljöns attraktivitet för gående och cyklister.

I nya stadsbyggnadsprojekt bör ambitionen vara att

ansluta nya huvudstråk mot det befintliga huvudnätet för att skapa en sammanhängande stadsstruktur. Riktlinjerna i hela huvudgatenätet bör inbegripa integrering och trafikprioritering av både gång- och cykeltrafik samt hög standard avseende utformning, underhåll och trygghet.

En andra grundproblematik i området är att kommersiell service inte är förlagd dit folk bor och arbetar. Föreslagen förtätning längs med Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen är ett sätt att motverka detta. Ett annat är att utnyttja de redan servicetäta delarna och lokalisera ny bostads- och kontorsbebyggelse dit, det vill säga handelsområdena och Gustavsbergs centrum, och på så vis uppnå en mer blandad bebyggelse. Exploateringen görs med fördel på centralt belägen markparkering.

Utifrån stråkanalysen har också några saknade kopplingar identifierats och testats. Genom föreslagna modifieringar i gång- och cykelnätets struktur skapas mer direkta och orienterbara länkar mellan tätortens olika delar, vilket ökar genheten och därmed konkurrenskraften för dessa trafikslag.

En av dem är en ny öst-västlig koppling söder om Porslins kvarteren som löper från Farstaborg och österut mot Trallbanevägen och Kyrkogårdsvägen, via en ny passage över Gustavsbergs allé. En annan önskvärd gc-koppling är i Kyrkogårdsvägens förlängning österut till det naturstråk som börjar vid Hovslagarvägen och leder vidare in i Holmviksskogen. Från denna punkt skulle det även vara vär-

defullt med en länk upp till Bergmossevägen. Dessutom föreslår vi att kopplingarna till Farstaviken stärks samt bedömer att det av kommunen föreslagna stråket parallellt med väg 222 bidrar till att binda ihop Värmdö marknad och Mölnvik, även om trygghetskapande åtgärder måste till på dessa avsides sträckningar.

Som våra analyser visar är Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen väldigt viktiga för gång- och cykelrörelser mot Porslins kvarteren och centrum söderifrån. Vår rekommendation är att kommunen arbetar för att även förstärka de parallella stråk som finns och kan anläggas för att skapa ett mer robust gångnät. Framförallt handlar det om den befintliga gångvägen mellan Charlottendal och Porslins kvarteren samt möjligheterna att komplettera befintligt gångnät för att skapa ett sammanhängande stråk ända från Mölnvik in till centrum.

Kvarnberget och Hästhagen har ett strategiskt läge mellan stadsdelarna Porslins kvarteren, centrum och Ösbydalen. Området kantas i väster, norr och öster av Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen. I söder finns kyrkogården och Holmviksskogen. Stora delar av området har blandad bebyggelse där fastighetsgränser och stora topografiska skiftningar begränsar stadsutvecklingspotentialen. Här är vår rekommendation att ta tillvara på stråket Villagatan-Trallbanevägens förutsättningar samt att förstärka och tydliggöra gångnätet i områdena så långt det är möjligt.

INNEHÅLL

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| INLEDNING | 4 |
| Bakgrund | 5 |
| Syfte | 5 |
| Metod | 6 |
| Underlag | 7 |
| Orienteringsfigur | 10 |
| STADSKVALITETSANALYSER | 11 |
| Tillgänglighet i gångnätet – lokala stråk | 12 |
| Genhet i gångnätet – huvudstråk | 14 |
| Tillgänglig täthet | 16 |
| Tillgång till kommersiell service | 19 |
| Tillgång till offentlig service | 21 |
| Laboration – utvecklade stråk | 25 |
| Laboration – analys brister och potential | 29 |
| SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER | 31 |
| Slutdiskussion | 32 |
| Föreslaget huvudgångnät | 34 |
| BILAGA | 36 |

MEDVERKANDE

VÄRMDÖ KOMMUN

Ida Olesen

SPACESCAPE

Staffan Swartz (uppdragsansvarig)

Vera Esaiasson

Ida Wezelius



INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

Gustavsberg har idag en bebyggelsestruktur som präglas av flera delområden sammanlänkade av ett fåtal större vägar, men området genomgår eller står inför stora utbyggnadsplaner.

I kommunen bedrivs nu arbetet med att uppdatera översiktsplanen för 2035. Ett av målen är att knyta samman delcentren och minska sårbarheten i vägnätet genom att diversifiera det idag starkt bilbetonade resandet. Den långsiktiga lösningen på det upplevda kapacitetsproblemen i vägnätet är inte att bygga ut bilinfrastrukturen. Gedigen forskning visar på att resultatet blir så kallad inducerad trafik, och att samma problem återkommer. Konsekvent satsning och prioritering av infrastruktur för gång och cykel har potential att på sikt flytta över trafik från bil och på så vis minska belastningen på Värmdös vägar. Det krävs också för att uppnå trafikstrategins mål:

- Andelen gångtrafikanter i kommunen ska öka.
- Andelen cykelresor i kommunen ska öka.
- Koldioxidutsläpp och buller kopplat till transport och trafik i Värmdö kommun ska minska.

Gång- och cykelinfrastruktur är utöver det mer platseffektiv, vilket är särskilt relevant i en bevarandevärd naturmiljö som Gustavsberg.

SYFTE

För att kunna prioritera de viktigaste länkarna i utbyggnadsarbetet, förbättra den övergripande framkomligheten och studera servicepotentialen har Spacescape fått i uppgift att analysera den befintliga och planerade strukturen i syfte att identifiera viktiga stråk. Målet med stråkanalysen är att skapa ett kunskapsunderlag till översiktsplanens mål om att stärka gång- och cykelnätet och förbättra möjligheterna för hållbart resande mellan de olika delcentren.

“Målet är att fler människor ska röra sig med gång och cykel mellan Gustavsberg, Värmdö marknad och Mölnvik. Områdena ska växa samman mer hållbart och attrahera mer liv på dygnets alla timmar.”

Ur Värmdö kommuns uppdragsbeskrivning, november 2021



TORGBILDNING I PORSLINSKVARTEREN

METOD

Att analysera stadsstrukturer med hjälp av olika mått kopplade till byggd miljö och markanvändning har inom planering tre syften:

- 1) Förstå hur en stadsmiljö fungerar.
- 2) Förstå konsekvenserna av en plan.
- 3) Understödja uppsatta mål.

Oavsett användningsområde är det viktigt att använda mått som är precisa och som fångar användningen och upplevelsen av staden. Måtten som används i denna rapport baseras på beprövad forskning och riktlinjer som har tagits fram på regional och nationell nivå, både i Sverige och utomlands. Måtten är även empiriskt prövade i Spacescapes verksamhet och finns sammanställda i rapporten *Mäta stad* (Spacescape, 2016).

I alla analyser får områdesavgränsningen stor betydelse och resultatet kan variera beroende på hur området har avgränsats. Detta problem kallas för Modified Area Unit Problem (MAUP). Utredningsområdesgränsen för den här analysen följer gränsen för NYKO-områdena.

Analyserna för stråk, täthet och servicetillgång har utförts för nuläget respektive ett planläge där Värmdö är fullt utbyggt enligt aktuella detaljplaner. Utöver det har två laborationer med tänkbara tillägg och justeringar i aktuella planer genomförts. Fokusset har i alla analyser varit gång- och cykelnätet.

STRÅKANALYSER

Tillgänglighet samt genhet i gångnätet

I praktiken beror mycket av det som vi upplever som stadskvalitet och stadsliv på hur vi utformar stadens gatunät och övriga gångstråk. Nätverket av gator och gångvägar är det som skapar närhet och tillgång till stadens människor och utbud av attraktioner och service. Gångnätet utgör det offentliga rum som är grundförutsättningen för alla städer och beroende på dess form och struktur skapar det specifika rörelsemönster så att vissa platser blir mer befolkade än andra. På det sättet kan stadens form också skapa olika sociala och ekonomiska grundförutsättningar i olika delar av staden.

I nätverket finns således rumsliga förutsättningar att samla gång- och cykelflöden, alldeles franskt hur handel, kollektivtrafik och andra målpunkter är placerade. Space syntax-forskningen har på flera sätt lyckats fånga dessa rent rumsliga kvaliteter och visat på dess stora betydelse för hur staden fungerar.

Inom aktuellt projekt har två typer av stråkanalys genomförts, dels en analys av tillgänglighet i gångnätet och dels en genhetsanalys. Analysen av tillgängligheten i gångnätet visar i vilken mån stråk är lätta att hitta till (har hög orienterbarhet) och hur deras rumsliga förutsättningar att bli välanvända av gående *inom stadsdelarna* ser ut. Genhetsanalysen visar i vilken mån stråken har rumsliga förutsättningar att bli välanvända för rörelser *mellan stadsdelar*. Gena stråk utgör helt enkelt naturliga kopplingar mellan stadsdelar och har även i forskningen visat sig korrelera väl med välanvända cykelstråk.

TÄTHETSSANALYSER

Tillgänglig täthet (boende och arbetande samt kommersiell service inom gångavstånd)

Koncentrationen av människor är stadens själva grundfunktion. Den skapar förutsättningar för möten och utbyten av idéer och tjänster, vilket leder till tillväxt och välfärd. I en täthetsanalys mäts tillgången till täthet genom att beräkna antalet boende inom en viss radie. Ett sådant mått som har visat sig bättre fånga täthetens effekt på stadslivet, såsom serviceutbud, och graden av bilberoende än det i Sverige sedvanliga exploateringsstalet.

I rapporten presenteras tätheten som antalet arbetande och boende inom 500 meters gångavstånd från alla delar av ett rutnät, jämnt fördelat över utredningsområdet.

NÄRHETSSANALYS

Gångavstånd till offentlig service (förskolor, grundskolor, sport och fritid samt kulturverksamheter)

Jämte täthet är närhet ett av städernas viktigaste inneboende värden. Närhetsanalyser används för att synliggöra avståndet till olika typer av målpunkter, såsom grönområden och samhällsservice. För att fånga de verkliga förhållandena används ofta gångavstånd och analyserna beräknar avstånd till en specifik målpunkt alternativt antalet målpunkter av ett visst slag inom ett bestämt avstånd.

Närheten i Värmdö har analyserats utifrån gångavstånd till förskolor, skolor, kultur och sport från alla delar.

STRÅKLORATIONER

En laboration har genomförts utöver plan- och nulägesanalyserna. Med utgångspunkt i planscenariot har samtliga gångnätsförbättringar som vi ser skulle göra strukturen mer robust och attraktiv lagts till, och stråkanalyserna gjorts än en gång.

UNDERLAG

Statistik över antalet boende och arbetande för nulägesanalyserna har erhållits av Värmdö kommun. I planlägesalternativen har värdena i tabellen till höger istället hämtats från aktuella uppskattningar över antalet nya, det vill säga tillkommande, bostäder i respektive område. Varje bostad antas ge ett tillskott på 2,5 boende och antalet tillkommande arbetsplatser har räknats om från kvadrater lokalyta med hjälp av schablonvärdet 20 m² lokalyta per arbetande. Tillkommande boende i de redan färdiga projekten har satts till noll, statistiken ingår istället i nulägesanalyserna. Värdena har verifierats av Värmdö kommun.

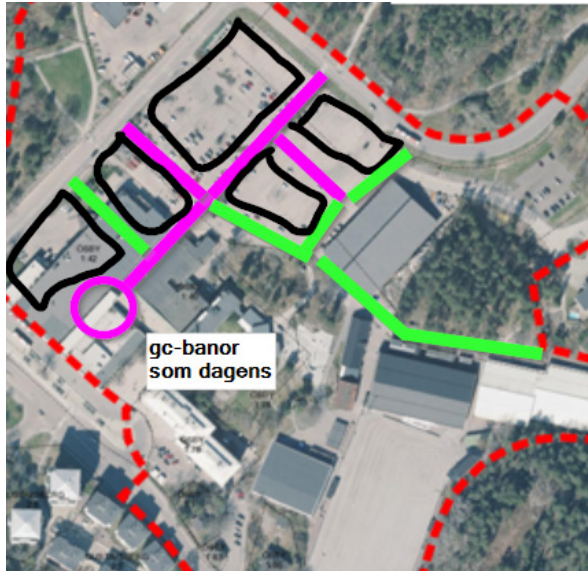
På nästkommande sidor redovisas de strukturbilder som använts i planlägesanalyserna.

| OMRÅDE | TILLKOMMANDE BOENDE | TILLKOMMANDE ARBETSPLATSER |
|----------------------|---------------------|----------------------------|
| Gustavsbergs centrum | 1 250 | 300 |
| Gustavsbergs hamn | 0 | 0 |
| Kråkberget | 600 | 25 |
| Kvarnbergsterrassen | 275 | 0 |
| Mariaterrassen | 0 | 0 |
| Porslinskvarten | 3 152 | 0 |
| Seglarbyn | 0 | 0 |
| Stallet | 75 | 0 |
| Strandvik | 0 | 0 |
| Vattentornsberget | 1 750 | 0 |
| Västra Charlottendal | 300 | 0 |
| Ösby 1:38 | 550 | 0 |
| Ösby 1:228 | 60 | 20 |
| Östra Charlottendal | 1 875 | 47 |
| Totalt | 9 887 | 392 |

INDATA PLANLÄGESANALYSER

Antalet tillkommande boende och arbetsplatser uppdelat på område

PÅGÅENDE PLANER



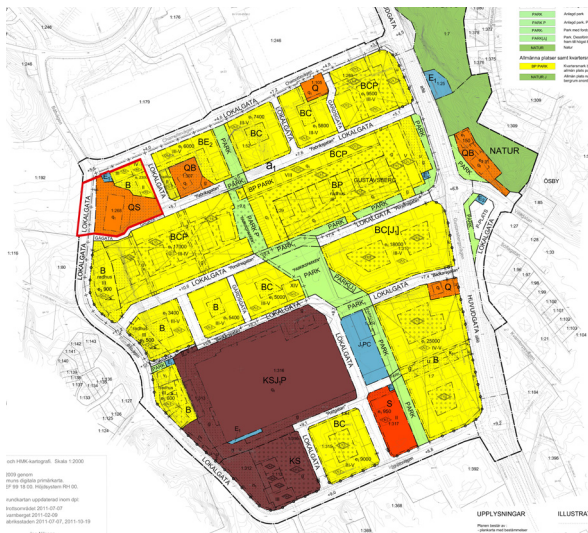
GUSTAVSBERGS CENTRUM, PÅGÅENDE PLANERING



KRÅKBERGET, 2019



STADSPARKEN, 2019-10-21



PORSLINSKVARTEREN, 2011-11-22



KVARNBERGSTERRASSEN, 2017



VATTENTORNSBERGET, 2016-04-27



ÖSBY 1:38, 2016-06-01



ÖSTRA CHARLOTTENDAL, 2022-01-19



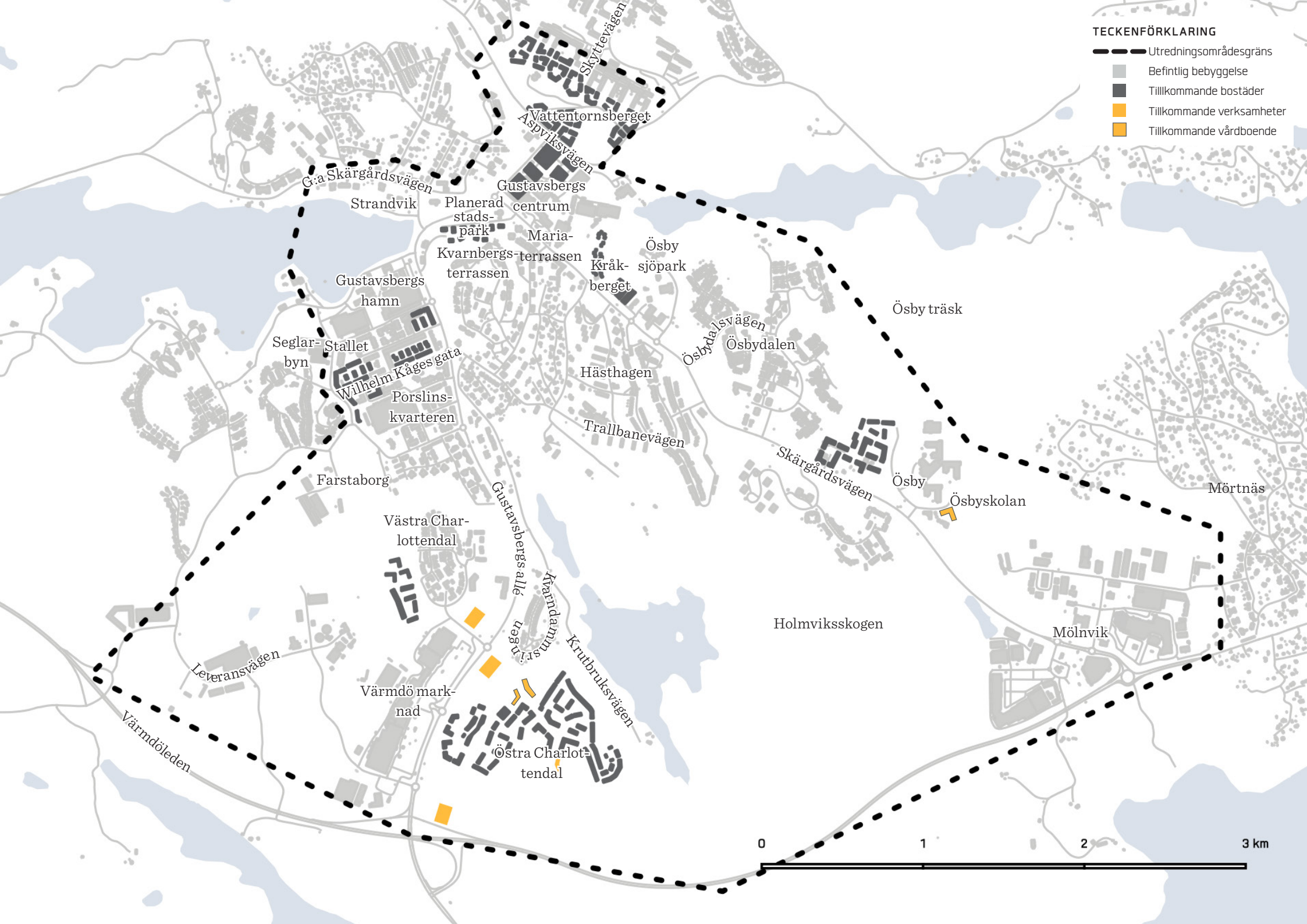
VÄSTRA CHARLOTTENDAL, 2017-08-21



ÖSBY 1:228, 2021-08-31

TECKENFÖRKLARING

- Utredningsområdesgräns
- Befintlig bebyggelse
- Tillkommande bostäder
- Tillkommande verksamheter
- Tillkommande vårdboende





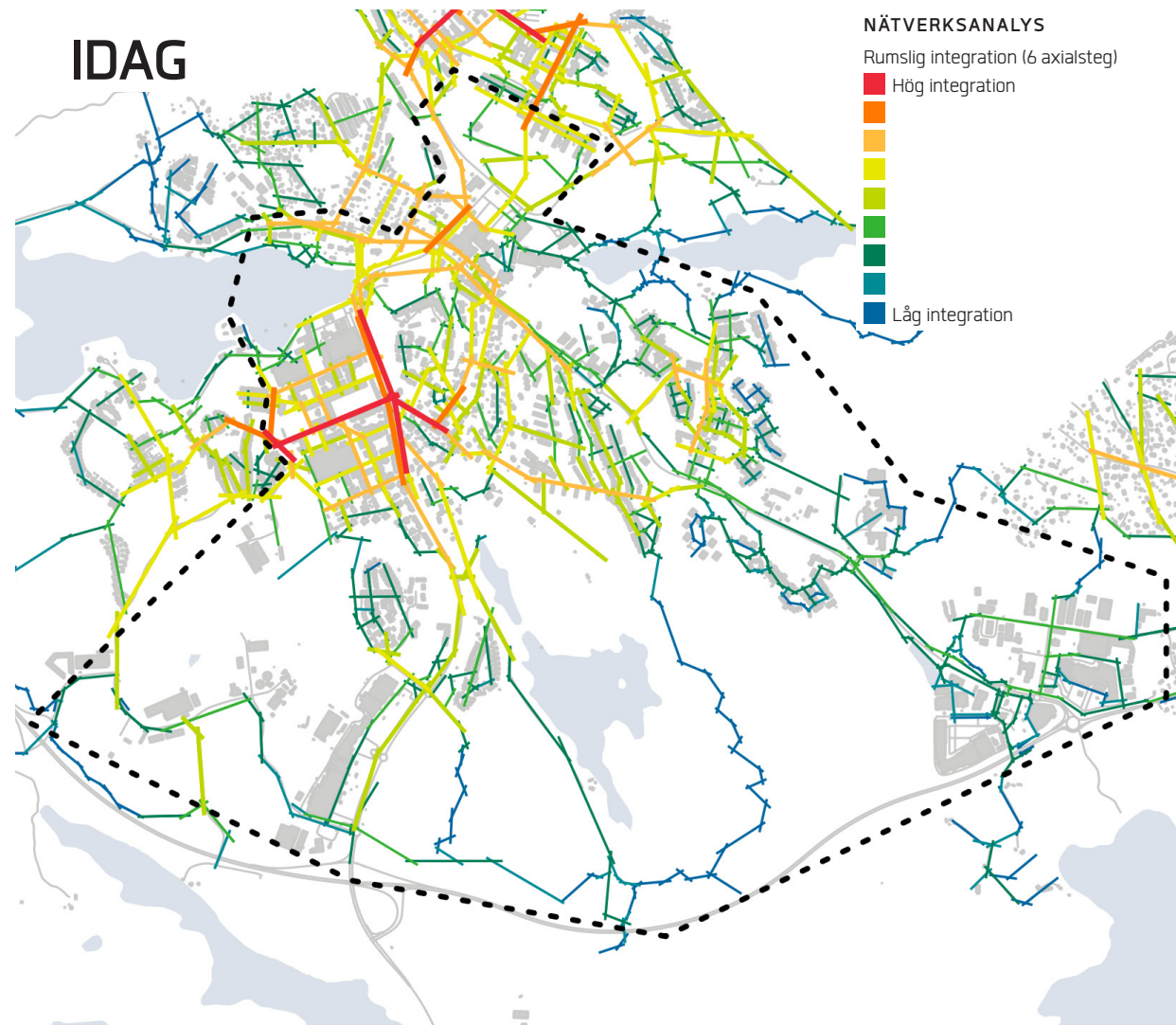
STADSKVALITETSANALYSER

TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET - LOKALA STRÅK

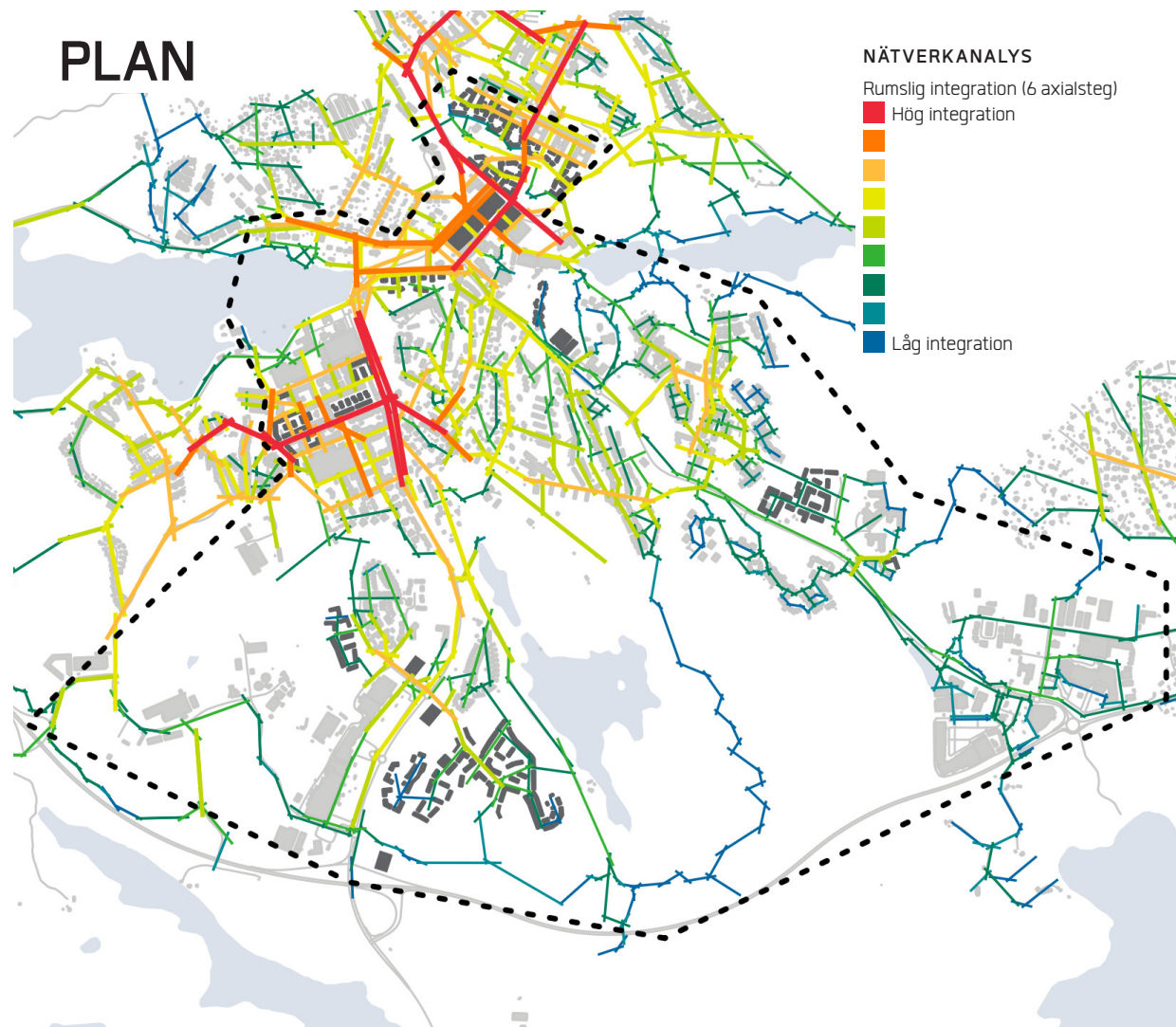
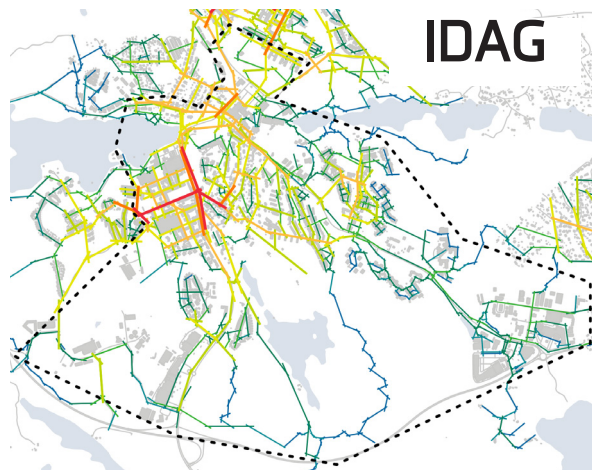
Kartan visar Gustavsbergs gångstråks förutsättningar för lokala flöden. Analysen tar endast hänsyn till rent rumsliga faktorer och inte den specifika gångmiljön längs med de karterade sträckorna, som har betydelse för om potentialen speglar den verkliga situationen.

Värmdö saknar idag en stadsstruktur med centrum- och lokalgator och har därmed få tydliga stråk med potential att samla stora gångflöden. Det beror huvudsakligen på avsaknaden av långa, raka gator med många anslutningar. De rödare, och således lokalt mer integrerade stråken, återfinns i den mer klassiskt rutnätsformade Porslinskvarteren och till viss del i anslutning till Gustavsbergs centrum.

Enklaverna Mölnvik, Charlottendal och Värmdö marknad uppvisar alla låga integrationsvärden och har enligt teorin liten potential att samla fotgängare.

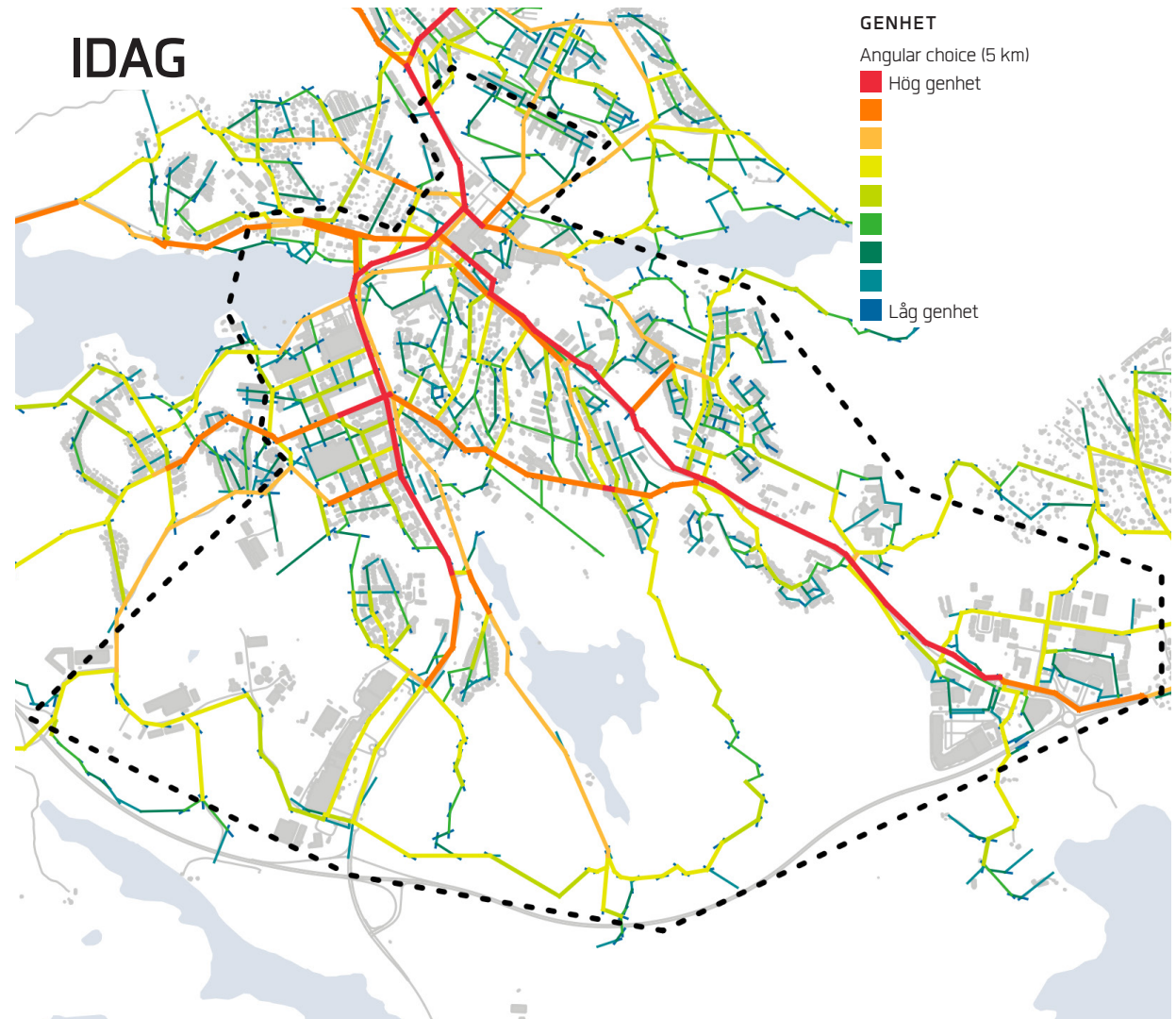


Analysen tyder på att integrationen runt Gustavsbergs centrum och Vattentornsberget skulle öka efter den planlagda utbyggnaden, och med den gångnätets potential, tack vare ett mer linjärt gatunät med längre siktlinjer än dagens uppbrutna och krokiga stråk. En klassisk stadsgata med bebyggelse på bägge sidor träder också fram genom centrum. Fortsättningen norrut mot Skyttevägen kommer sannolikt också att få ökad betydelse, även om höjdskillnaden begränsar. Tvärgående Aspviksvägen kan bli en viktig gata som ansluter till den nya bebyggelsen. Nätverket runt den planerade stadsparken behåller i stor grad sin struktur med stora gator och cirkulationsplatser, varför ingen större förändring sker avseende dess potential som lokalt gångsstråk. De lokala stråkens förändringar är dock osäkra då detaljstrukturen i flera planer ännu inte är satta.



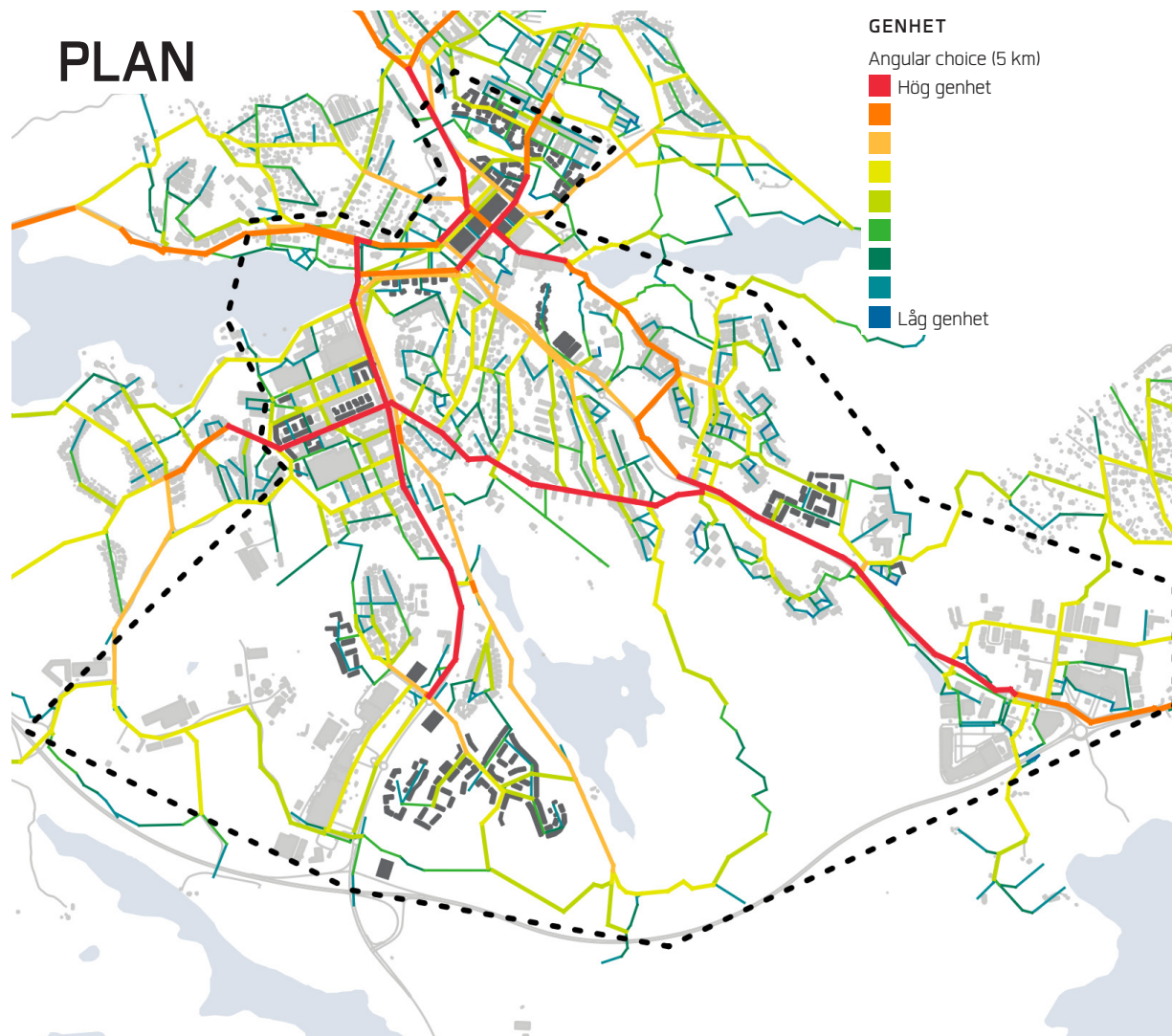
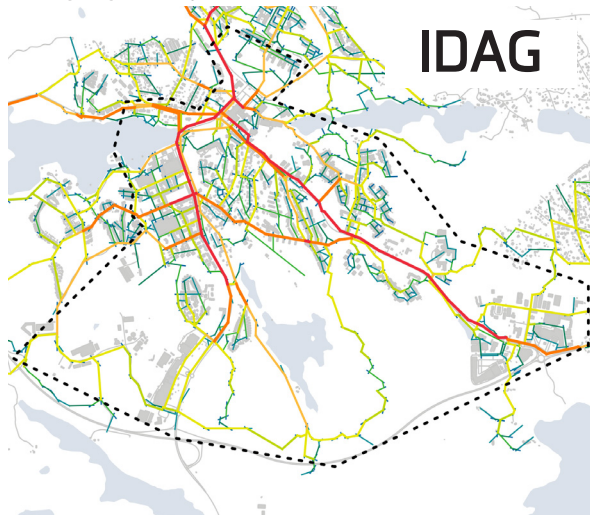
GENHET I GÅNGNÄTET – HUVUDSTRÅK

I motsats till de lokalstråk som integrationsanalysen identifierade i föregående kartbilder, visar genhetsanalysen till höger i stället längre stråk med sammanlänkande potential. De röda och orange nätverken speglar vilka gator som, återigen strikt rumsligt, bör vara använda för att ta sig mellan Gustavsbergs olika delar idag. Vi ser att det till stor del sammanfaller med de större bilvägarna Gustavsbergs allé, Skeviksvägen samt Skärgårdsvägen och Gamla Skärgårdsvägen, till följd av bristen på gena alternativ. Gator med sammanbindande potential av lokal karaktär är Wilhelm Kåges gata och Trallbanevägen. Övriga möjliga sträckningar går genom kurviga villakvarter och får låga genhetsvärden i analysen.



Eftersom merparten av den utbyggnad som sker består av separerade bostadsområden påverkas huvudstråken inte i någon större utsträckning. Ett undantag är det lokala stråket genom Gustavsbergs centrum och Vattentornsberget som framträdde även i lokalnätet, vilket blir en genkoppling norrut. Dess potential som cykelstråk är dock begränsad på grund av den kuperade terrängen.

Genhetsanalyserna identifierar längre sträckor och speglar i högre grad potentiella cykelstråk än nätverksanalysernas gångstråk. De varmare länkarna hänger väl samman med Värmdös gång- och cykelplan. Däremot är genheten sämre söderut, och kopplingar i öst-västlig riktning saknas. Att olika länkar bör satsas på beroende på trafikslag återges inte i aktuell gång- och cykelplan.



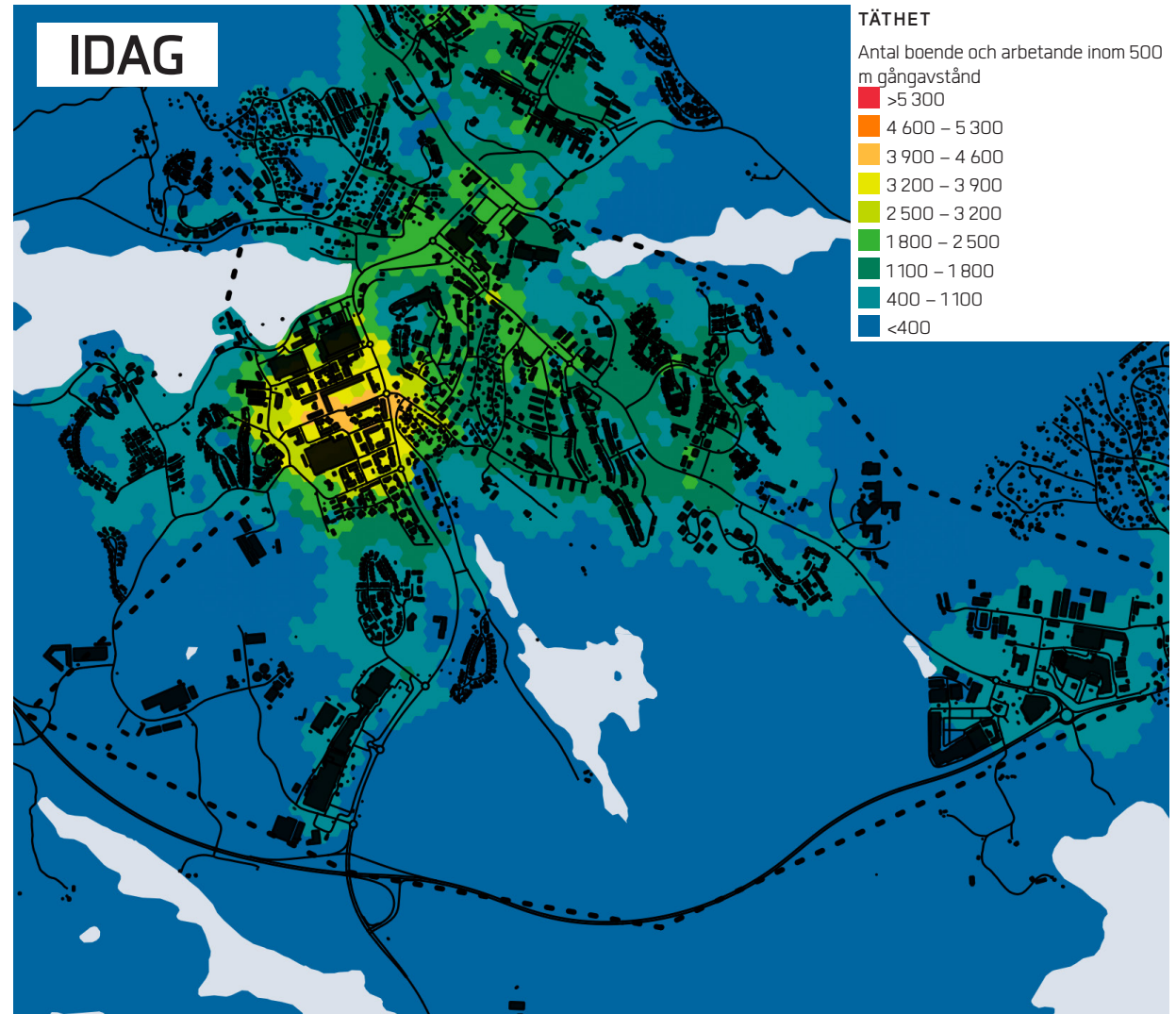
TILLGÄNGLIG TÄTHET

Tätheten beräkna utifrån det kombinerade antalet boende och arbetande är idag låg i hela analysområdet. Porslinskvarteren är till stor del redan utbyggda och åtskilliga nya flerbostadshus är förklaringen till den högre tätheten. Av kartbilden framgår också att handelsområdena Värmdö marknad och Mölnviks glesa strukturer med få arbetande i relation till boende i övriga Gustavsberg, förstärker den bilburna strukturen.

Som en referens visas på nästa sida samma analys över tillgänglig täthet för hela Stockholmsregionen.



TYPEXEMPEL PÅ BEBYGGELSETÄTHET I OMRÅDET



IDAG

TÄTHET
Antal boende och arbetande inom 500 m radie

| | |
|---------------|---------------|
| Red | >5 300 |
| Orange | 4 600 – 5 300 |
| Yellow-Orange | 3 900 – 4 600 |
| Yellow | 3 200 – 3 900 |
| Light Green | 2 500 – 3 200 |
| Green | 1 800 – 2 500 |
| Dark Green | 1 100 – 1 800 |
| Teal | 400 – 1 100 |
| Blue | <400 |

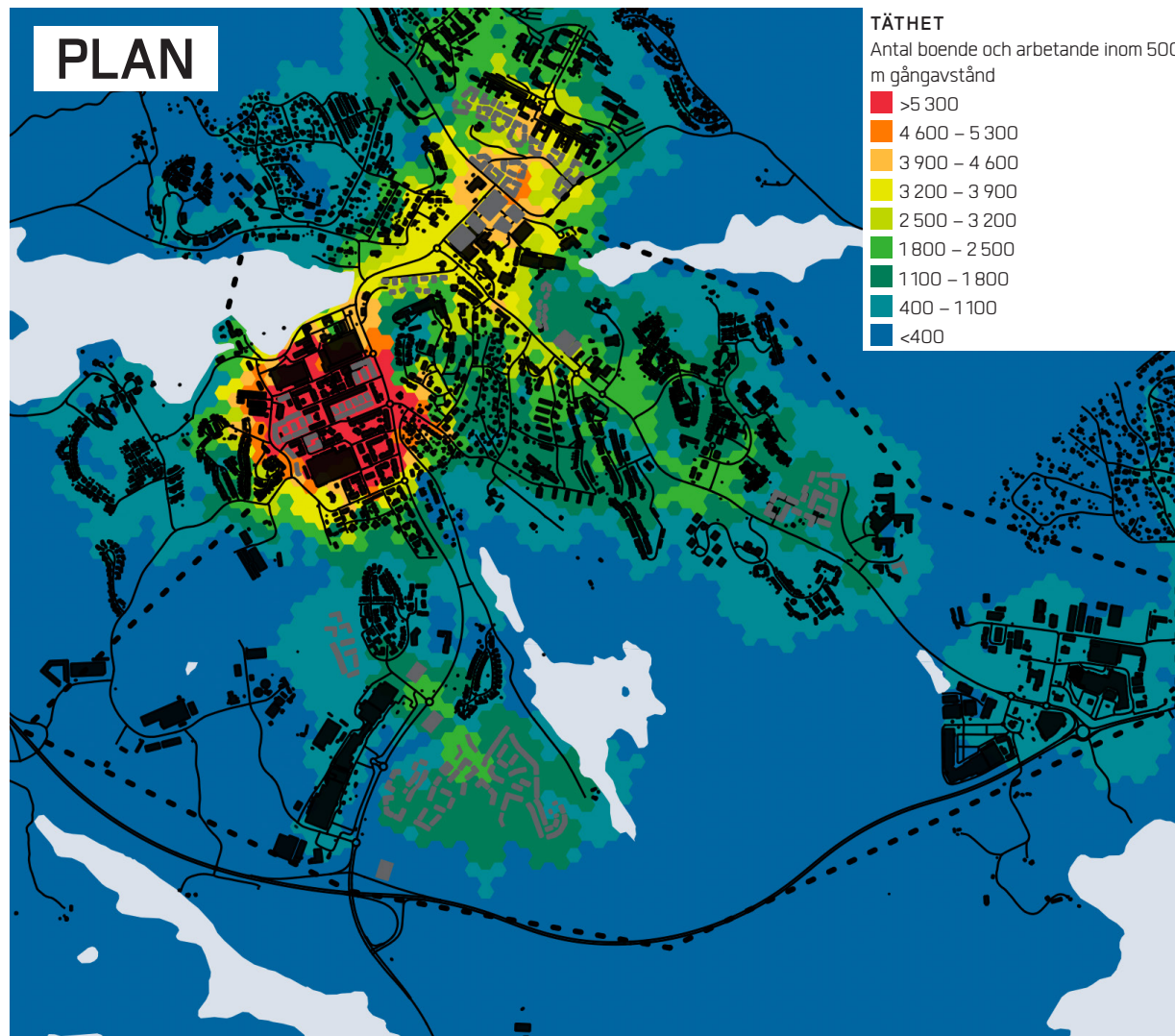
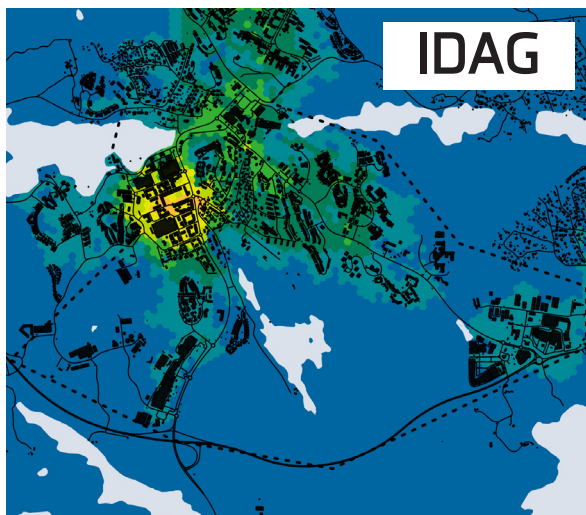


Den planerade utbyggnaden av Gustavsberg innebär en dramatisk förändring av tätheten i hela området. Från Gustavsbergs centrum nås den nya bebyggelsen i centrum, Vattentornsberget och Kvarnbergs-terrassen inom 500 meters promenadavstånd.

Färdigställandet av Porslinskvarteren innebär täthetsnivåer som kan jämföras med delar av Stockholms ytterområden.

I Ösby länkar det nya exploateringsområdet samman bebyggelsen som idag separeras av en stor industritomt.

Utbyggnaden av Östra Charlottendal gör att tätheten ökar lokalt, men området är ändå delvis avskuret från övriga delar av Gustavsberg.



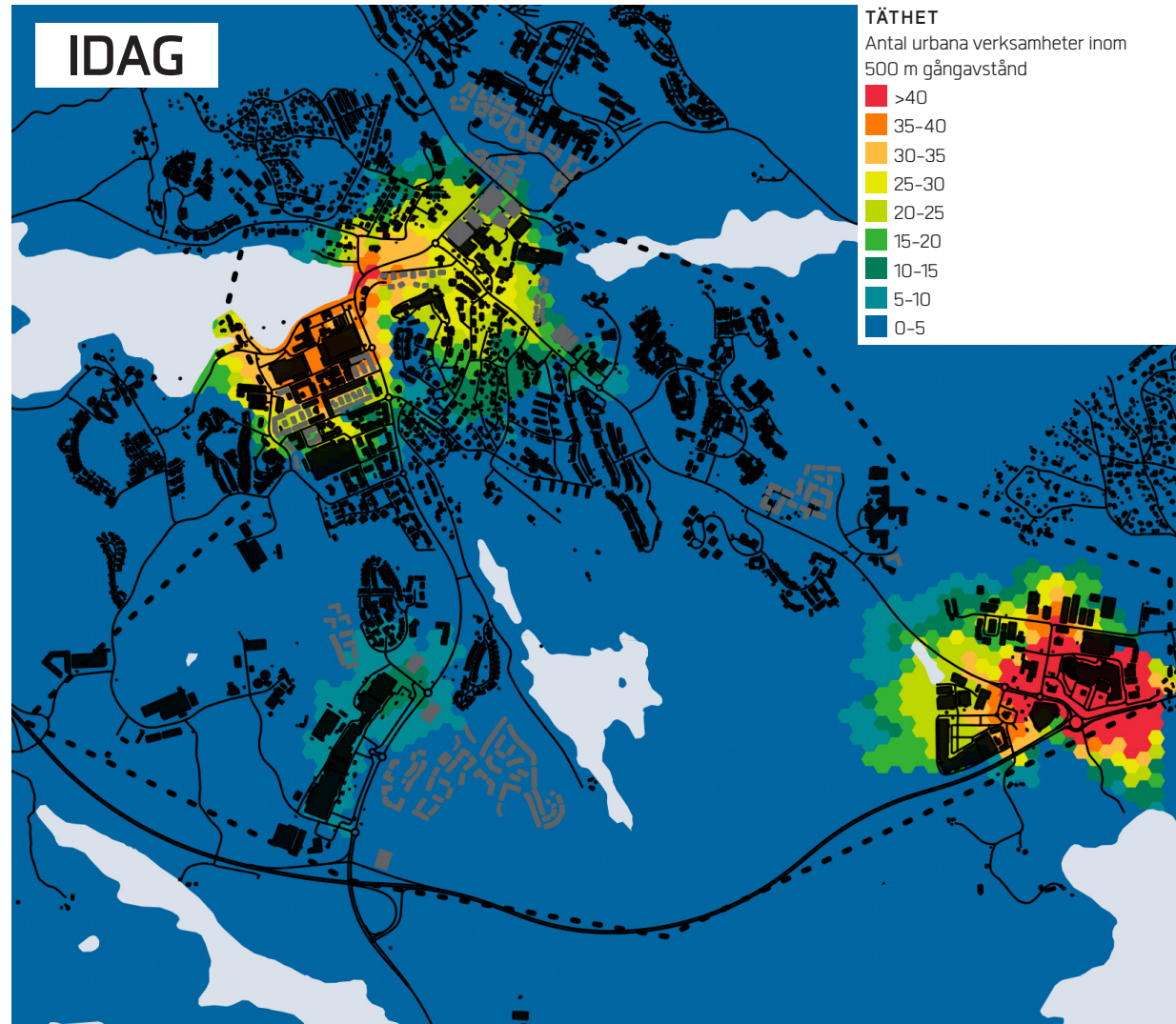
TILLGÅNG TILL KOMMERSIELL SERVICE

TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER

Till urbana verksamheter hör sällanköpshandel (till exempel kläder, heminredning och elektronik), utåtriktad kultur, restauranger och caféer samt övrig kommersiell verksamhet såsom skönhets- och frisersalonger.

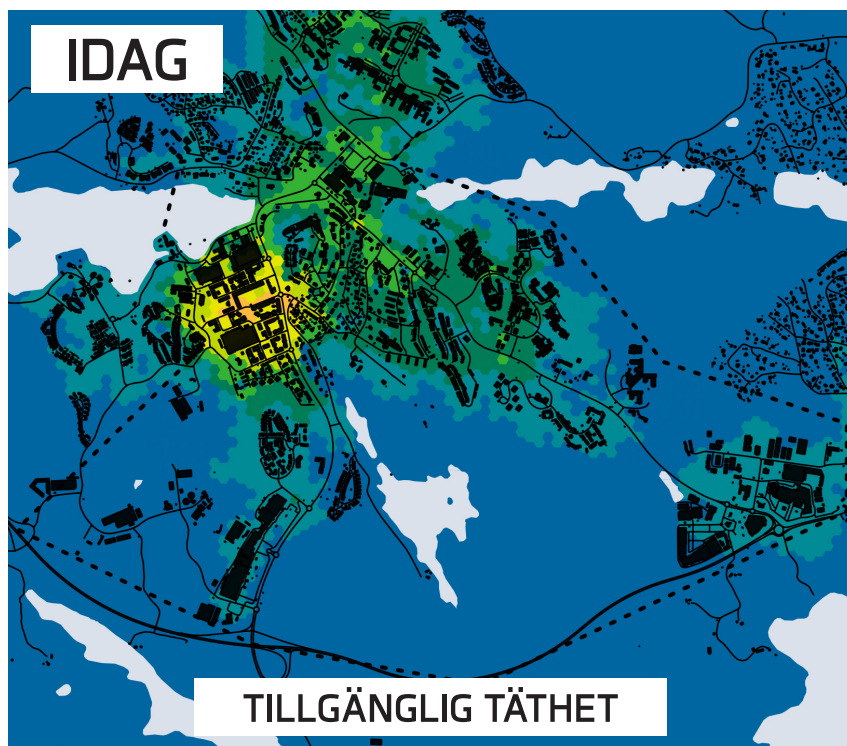
Av täthetsanalysen framgår tydliga skillnader i utbudet av urbana verksamheter mellan de båda externa handelsplatserna Värmdö marknad och Mölnvik. I norra delen är verksamheterna i huvudsak lokaliserade till två platser: Gustavsbergs centrum och Gustavsbergs hamn. Det leder till att tätheten i analysen markeras som störst mitt emellan dessa båda. En förskjutning av centrum mot den nya, mer urbana karaktären i Gustavsbergs hamn kan skönjas. Där återfinns varierade kommersiella verksamheter i lokaler med kontakt med gatan och flertalet restauranger och caféer.

Urbana verksamheter i planläget är okänt.

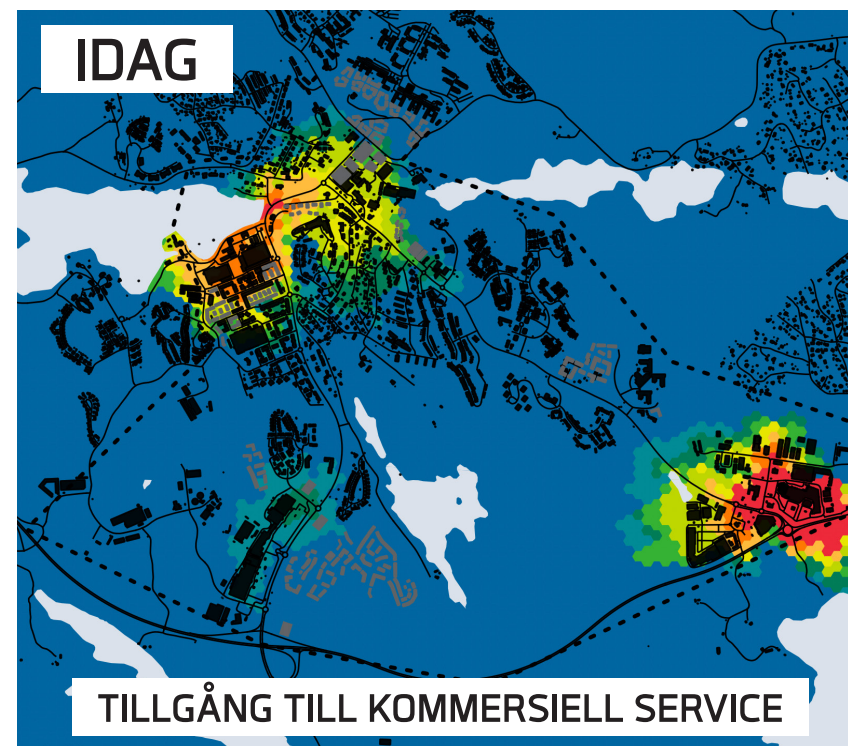


TILLGÄNGLIG TÄTHET OCH TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER

En grundproblematik i området är att kommersiell service inte är belägen där folk bor och arbetar. Nedan visas bilder över tillgänglig täthet och tillgång till kommersiell service. Tätheten är idag högst i Porslinskvarteren och Gustavsbergs hamn och sedan relativt jämnt utspridd över bostadsområdena och centrum. Den kommersiella servicen är framförallt koncentrerad till Mölnvik, kring centrum och Gustavsbergs hamn, samt i mindre mån vid



Värmdö marknad. Att de två bilderna nedan skiljer sig åt är en starkt bidragande orsak till att många tar bilen till handelsplatserna – den kommersiella servicen finns helt enkelt i ganska liten grad där det finns många människor som bor och arbetar.

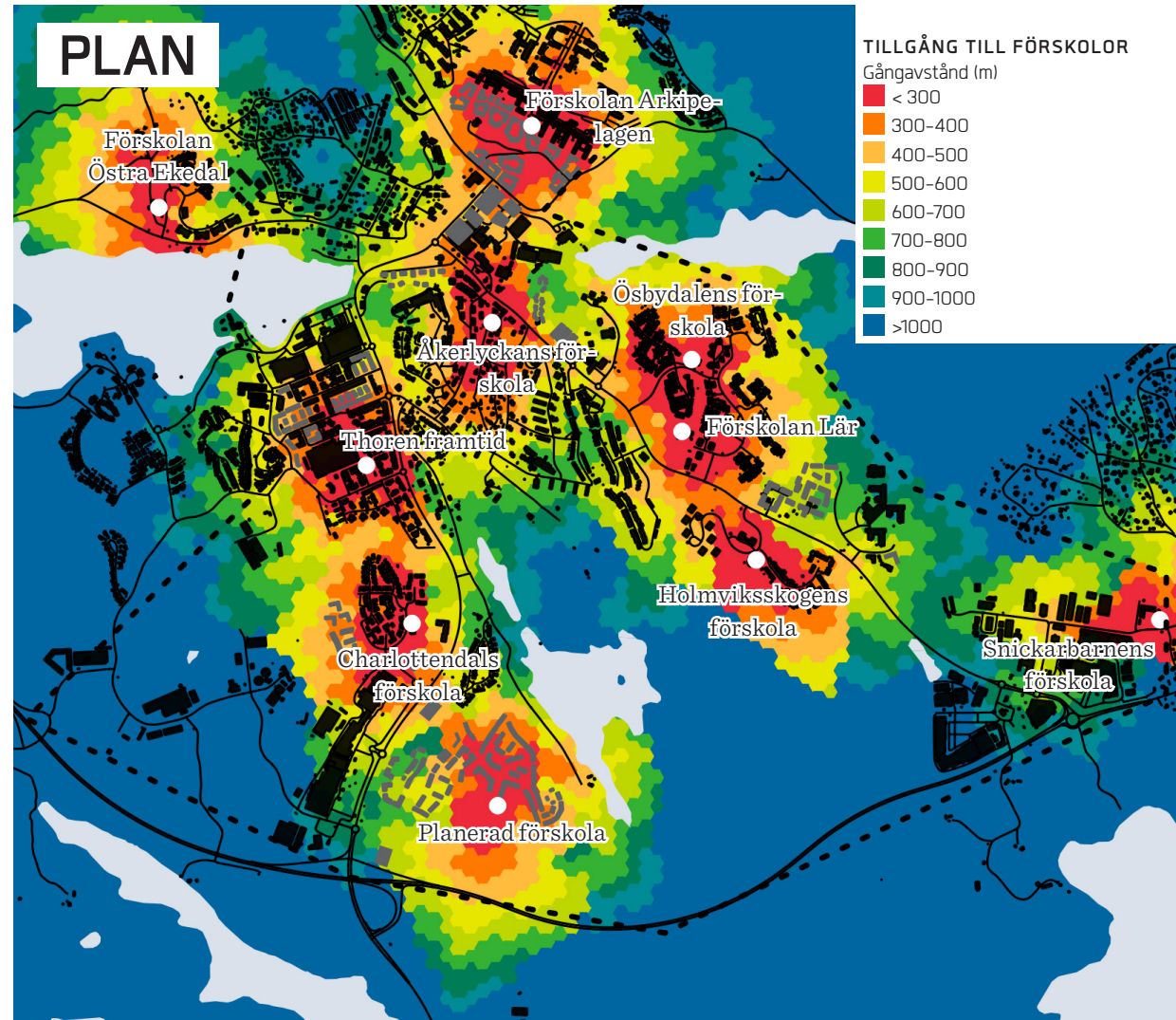
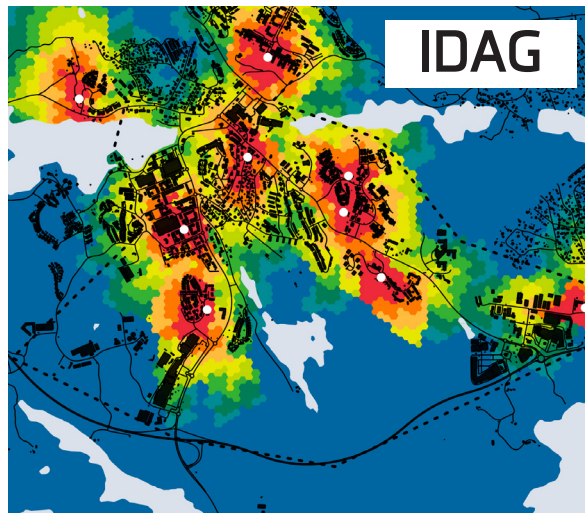


TILLGÅNG TILL OFFENTLIG SERVICE

NÄRHET TILL FÖRSKOLOR

Inom utredningsområdet finns totalt tio förskolor när området är fullt utbyggt, i princip en i varje bostadsområde. En stor del av de barnen når således sin närmsta förskola inom 500 meter, även om vissa bostadsområdens ytterkanter har något sämre närhet, till följd av hur gångnätet ser ut. Grönare delar med sämre närhet återfinns i Kråkberget, i synnerhet beaktat den kuperade terrängen, längs med Kvarndammsringen samt i Hästhagen.

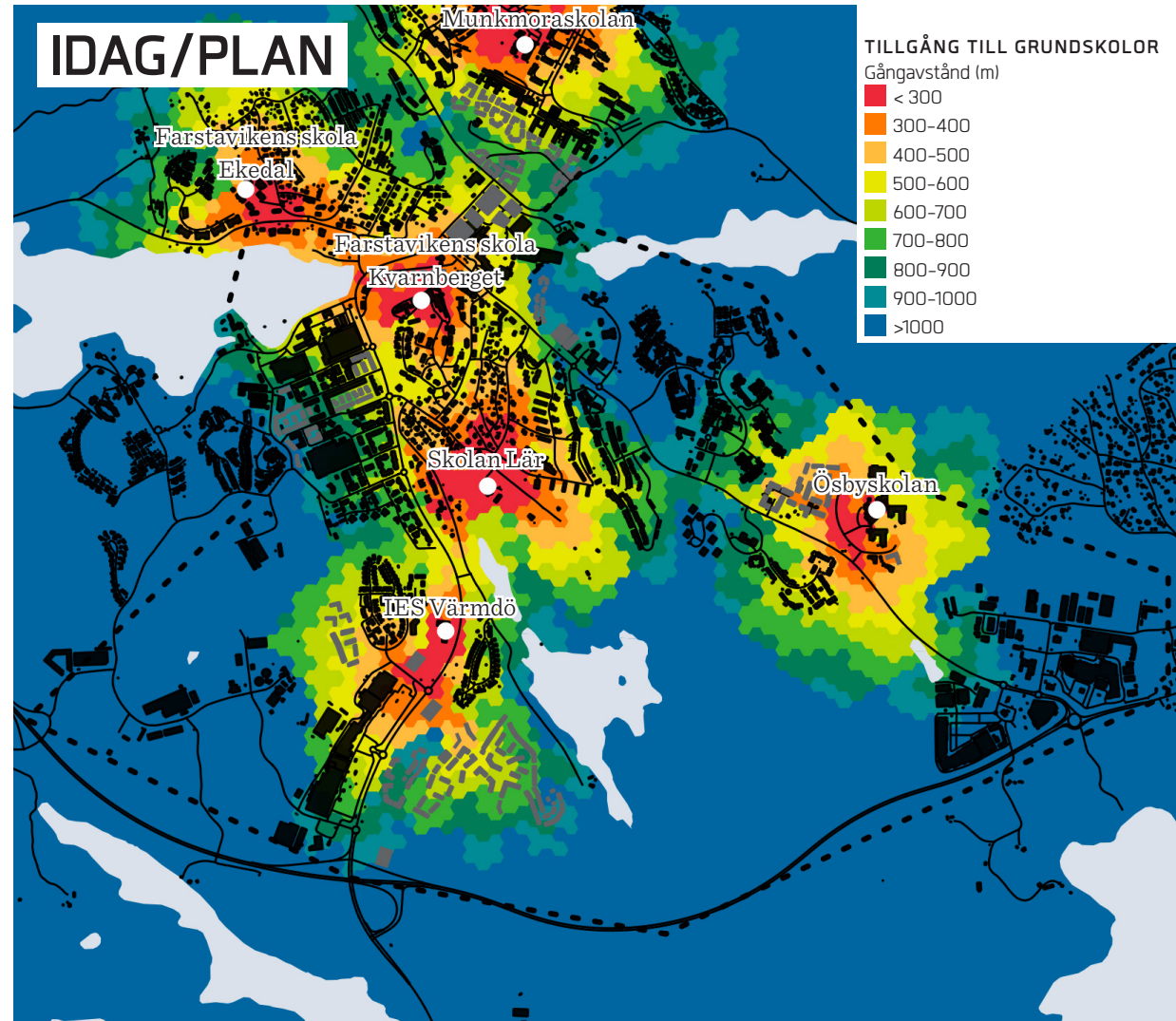
I Gustavsbergs hamn, Värmdö marknad och Mölnvik samt längs med Leveransvägen finns inga boende.



NÄRHET TILL GRUNDSKOLOR

Grundskolorna är betydligt färre än förskolorna, och närheten blir därefter. Skolorna Lär, IES Värmdö och Ösbyskolan ligger var och en åtskilda av Gustavsbergs allé, Skärgårdsvägen eller Holmviksskogen. Nybyggda IES gör att även skolbarn i Charlottendal numer når en skola inom en kilometers promenad. Längst skolväg har barn i Ösbydalen, västra Porslinskvarteren samt från Bergmossevägen vid Holmviksskogen.

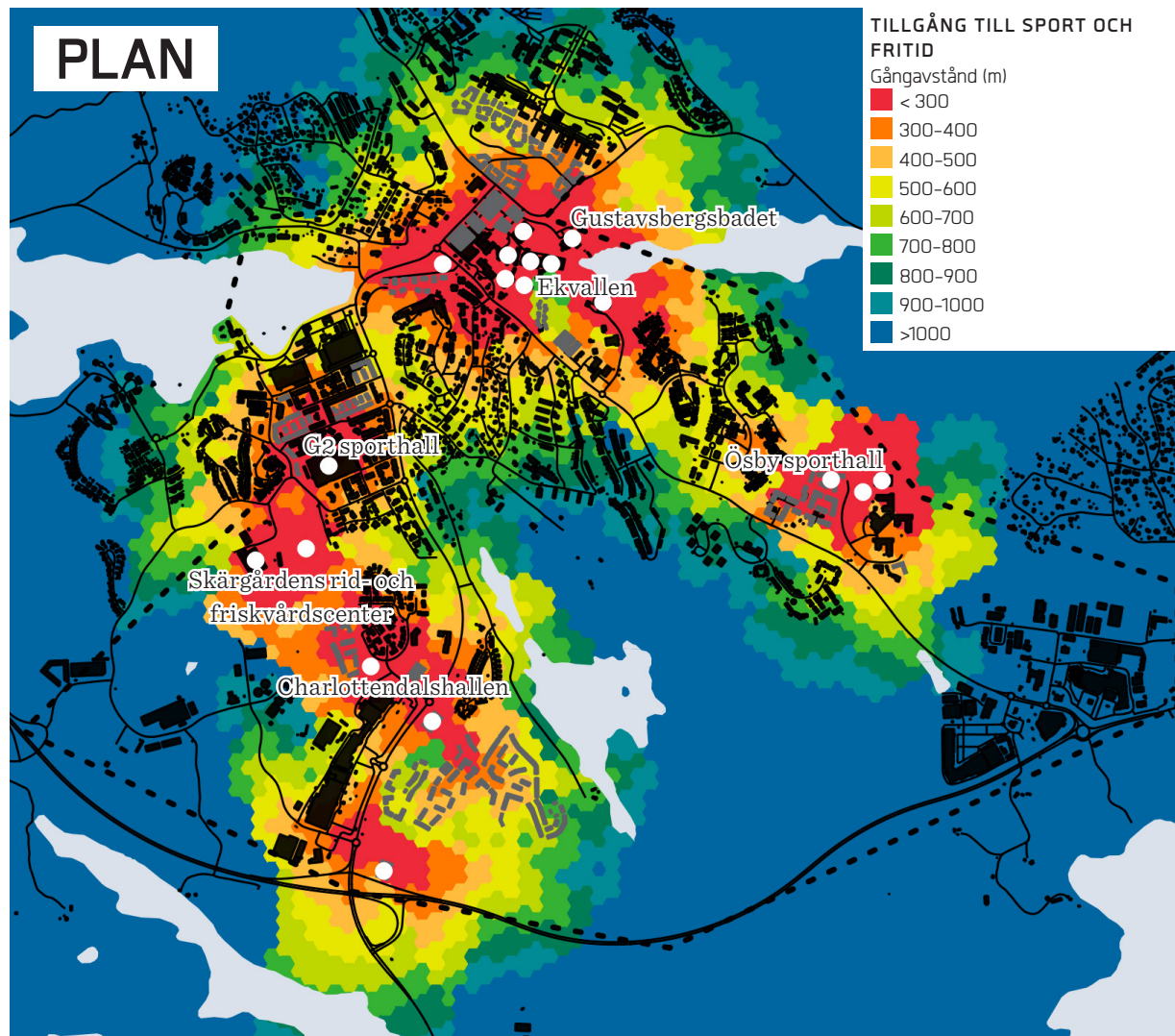
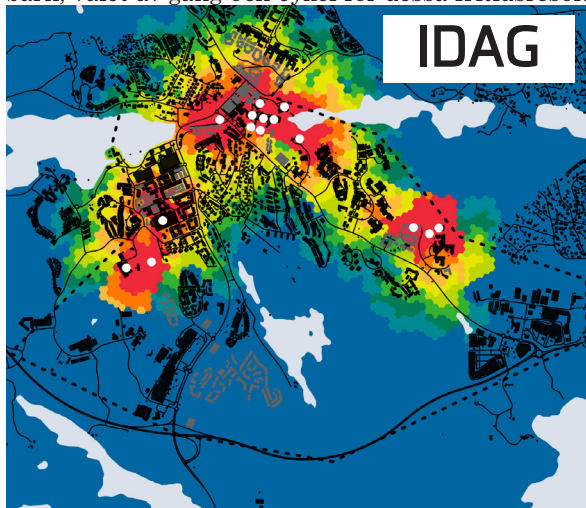
I Värmdö kommun har barn med mer än tre kilometers gångavstånd till skolan i klass F-3, och över fyra i årskurs 4-9, rätt till skolskjuts. Av analysen kan utläsas att det sannolikt inte innefattar några barn inom analysområdet, förutsatt att de har fått plats på den mest närbelägna grundskolan.



Antalet skolor är detsamma i nu- och planläget.

NÄRHET TILL SPORT & FRITID

Utbudet av sportanläggningar är stort och samtliga boende bor inom en kilometers gångavstånd från någon form av fritidsverksamhet. Ösbydalen idrottsplatser intill skolan blir ett kluster för barn och ungas aktiviteter. De tre planerade sporthallarna i Charlottendal kommer ge området betydligt bättre tillgång till sport, även om bebyggelsestrukturen gör att närheten begränsas. Avståndet blir istället längst från Hästhagen och Holmviksskogen. Eftersom målpunkternas utbud varierar kan resorna ändå vara längre än vad kartbilden ger sken av, ofta längs med eller tvärs över vältrafikerade Gustavsbergs allé eller Skärgårdsvägen. Att sträckorna kan upplevas otrevliga och trafikosäkra hämmar, i synnerhet för barn, valet av gång och cykel för dessa fritidsresor.

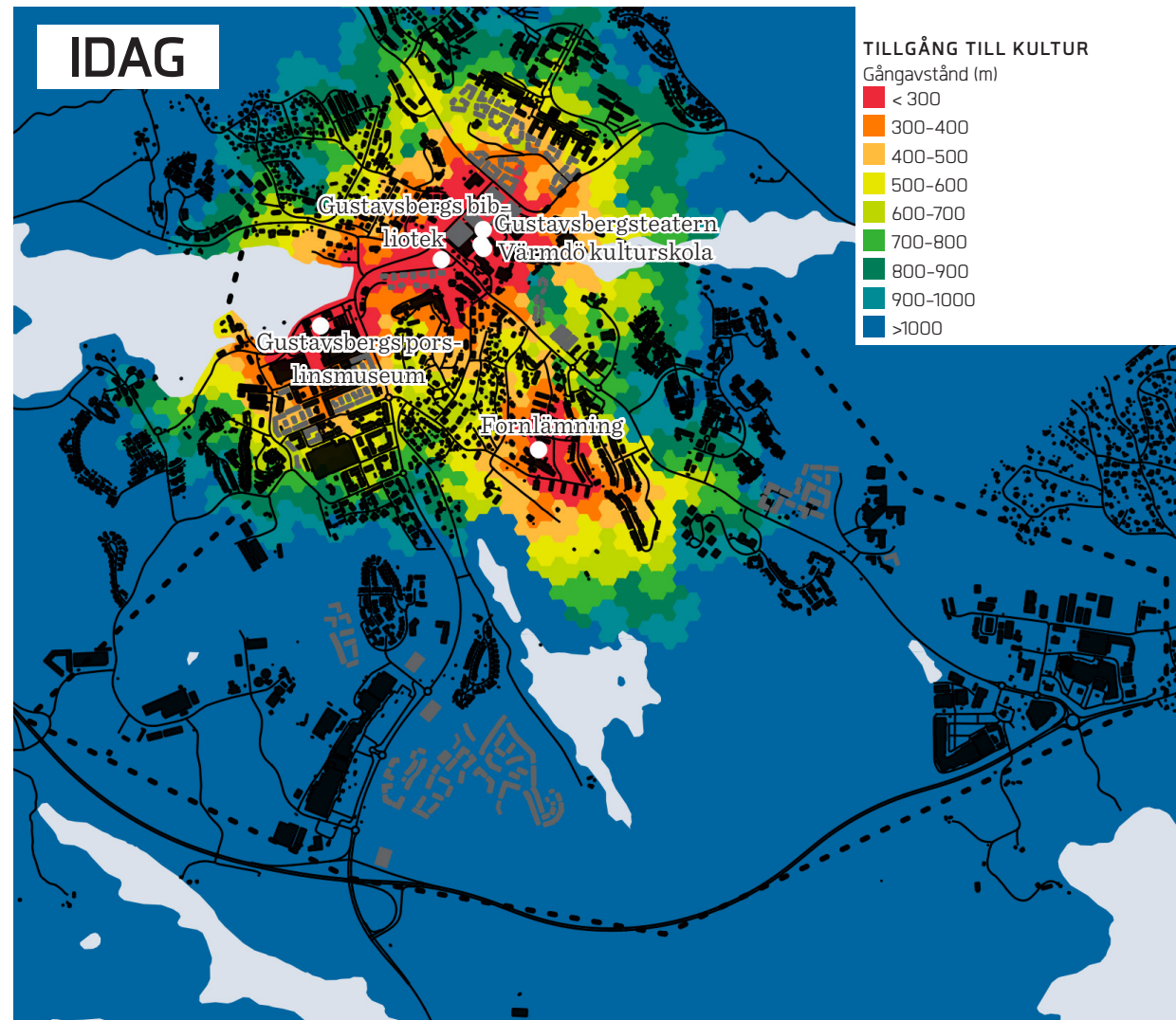


NÄRHET TILL KULTURVERKSAMHETER

Kulturverksamheterna i området består i dagsläget av ett bibliotek, ett museum, en teater, ett fornminne samt två danslokaler. Gustavsbergs geografiska uppdelning i publika områden (med besöksfunktioner för offentlig service) och bostadsområden blir i den här kartbilden tydlig. Klustret i centrum bidrar till det lokala stadslivet på platsen och hjälper till att befolka centrum även på kvällstid, efter att handeln har stängt. I dagsläget är spridningseffekten av det kulturgenererade stadslivet sannolikt liten till följd av den uppbrutna bebyggelsestrukturen. Om vägarna runt centrum däremot omvandlas till gator med mindre barriäreffekt, och bebyggelsen kommer närmare både gata och andra områden, finns potential för ökade gångflöden och stadsliv.

Medan kulturen i centrum är av mer vardaglig karaktär (danslokaler, bibliotek och teater) är hamnens porslinsmuseum något som besöks mer sällan. Den södra punkten markerar ett fornminne i skogen, och har liten potential att generera stadsliv.

Kulturverksamheter i planläget är okänt.



LABORATION – UTVECKLADE STRÅK

I laborationen har vi utgått från planscenariot och adderat samtliga utvecklingsmöjligheter som vi och beställaren ser som intressanta för att förbättra gång- och cykelnätsstrukturen. Topografin i Gustavsberg är en starkt begränsande faktor och flera av de i plan lämpliga kopplingarna mellan befintliga stråk förhindras av berg och stora nivåskillnader vilka inte anses vara motiverade att göra ingrepp i. Nedan följer en lista med de föreslagna förändringar av planscenariot som ingår, anpassade till vad som bedöms vara praktiskt genomförbart.

CHARLOTTENDAL, PORSLINSKVARTEREN OCH GUSTAVSBERGS HAMN

1. Förlängd gc-koppling från Idrottsvägen rakt söderut alternativt med ny trappa i Rekordvägens sydliga ände.
2. Nytt gc-stråk från Farstaborg till Gustavsbergs allé, med nytt övergångsställe över Gustavsbergs allé.
3. Förtydligad gc-koppling i Segelvägens förlängning till Odelbergs väg.
4. Ny gc-koppling från Rättarvägen till Odelbergs väg.
5. Förtydligad gc-koppling mellan Edla Sofias gata och Rekordvägen.

6. Ny gc-koppling mellan Publikvägen och Gustavsbergs allé.
7. Förtydligad gc-koppling väster om Farstaborgs IP.

HÄSTHAGEN OCH KVARNBERGET

8. Ny gc-koppling från Gustavsbergs allé till Trallbanevägen.
9. Ny gc-koppling från Gamla Svartens väg till Gustavsbergs allé.
10. Ny gc-koppling med trappa mellan Väderkvarnsvägen och Stig Lindbergs gata samt nytt övergångsställe över Gustavsbergs allé.
11. Ny gc-koppling med trappa mellan Mariagatan och Bergsgatan.
12. Ny gc-koppling från Tallåsvägen till Hästskovägen.
13. Ny gc-koppling från Kyrkogårdsvägen till Hovslagarvägen.
14. Ny gc-koppling från Hovslagarvägen till Holmviksskogen.
15. Nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen vid Gamla Svartens väg.
16. Nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen vid Hästskovägen.
17. Nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen vid Bergmossevägen.
18. Nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen vid Hovslagarvägen.

19. Nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen vid Skogsbovägen.

ÖSBYDALEN

20. Ny trappa från Strömstarevägen till Hackspettsvägen.
21. Ny gc-koppling vidare till Ösbydalsvägen.
22. Nytt gc-stråk norr om Stubbkärret.
23. Nytt stråk norr om kommunhuset.

MÖLNVIK

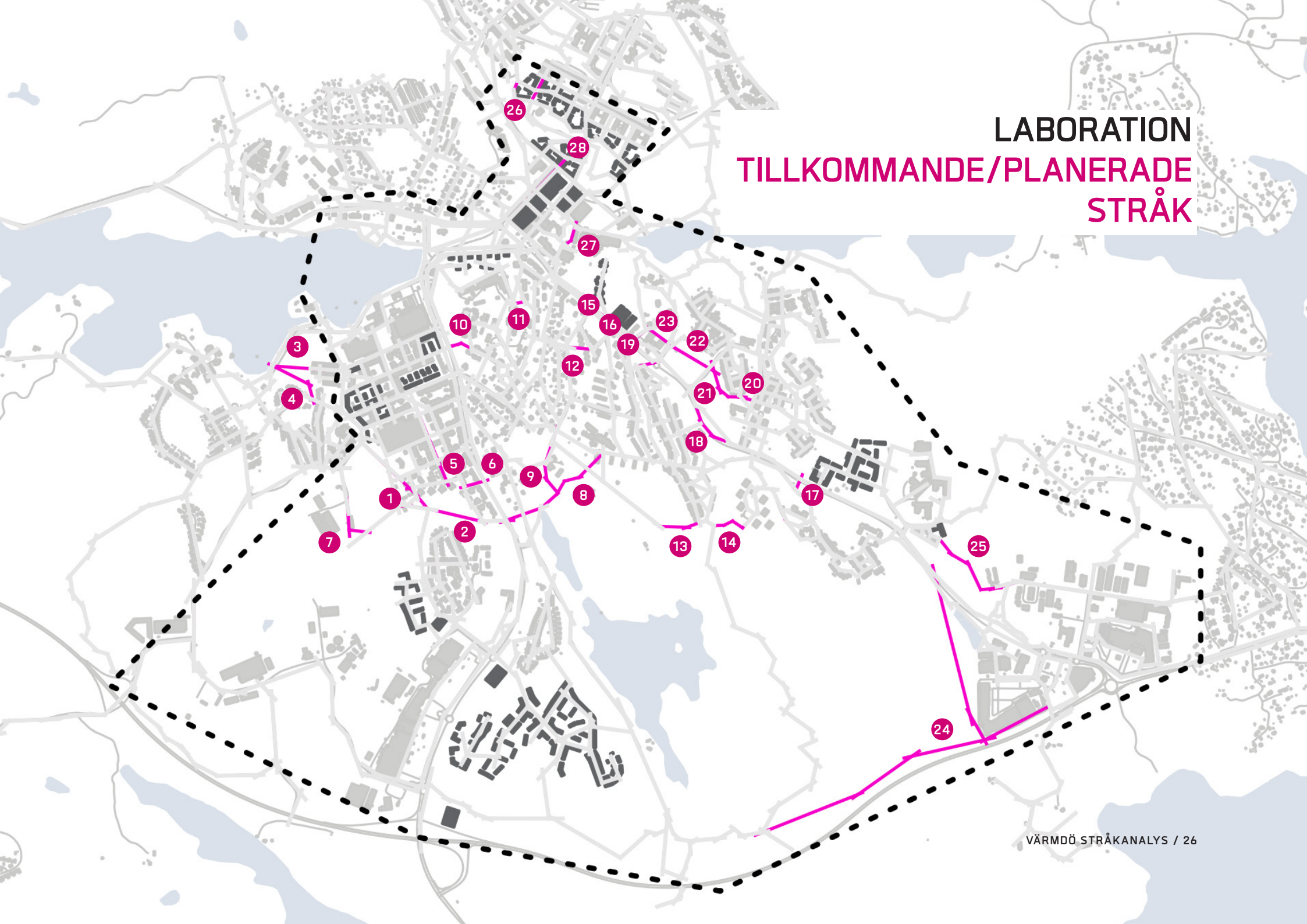
24. Nytt gc-stråk parallellt med väg 222 mellan Mölnvik och Charlottendal, samt nytt övergångsställe över Skärgårdsvägen.
25. Ny gc-koppling från Minos väg till Ösby skolväg.

MUNKMORA OCH GUSTAVSBERGS CENTRUM

26. Förtydligad koppling från Vattentornsvägen till Rutens väg.
27. Förtydligad och uträdd koppling vid Värmdös skatepark.
28. Förlängd gc-koppling från Bleksängsvägen mot nordost.

På nästa sida visas förändringarna i kartform.

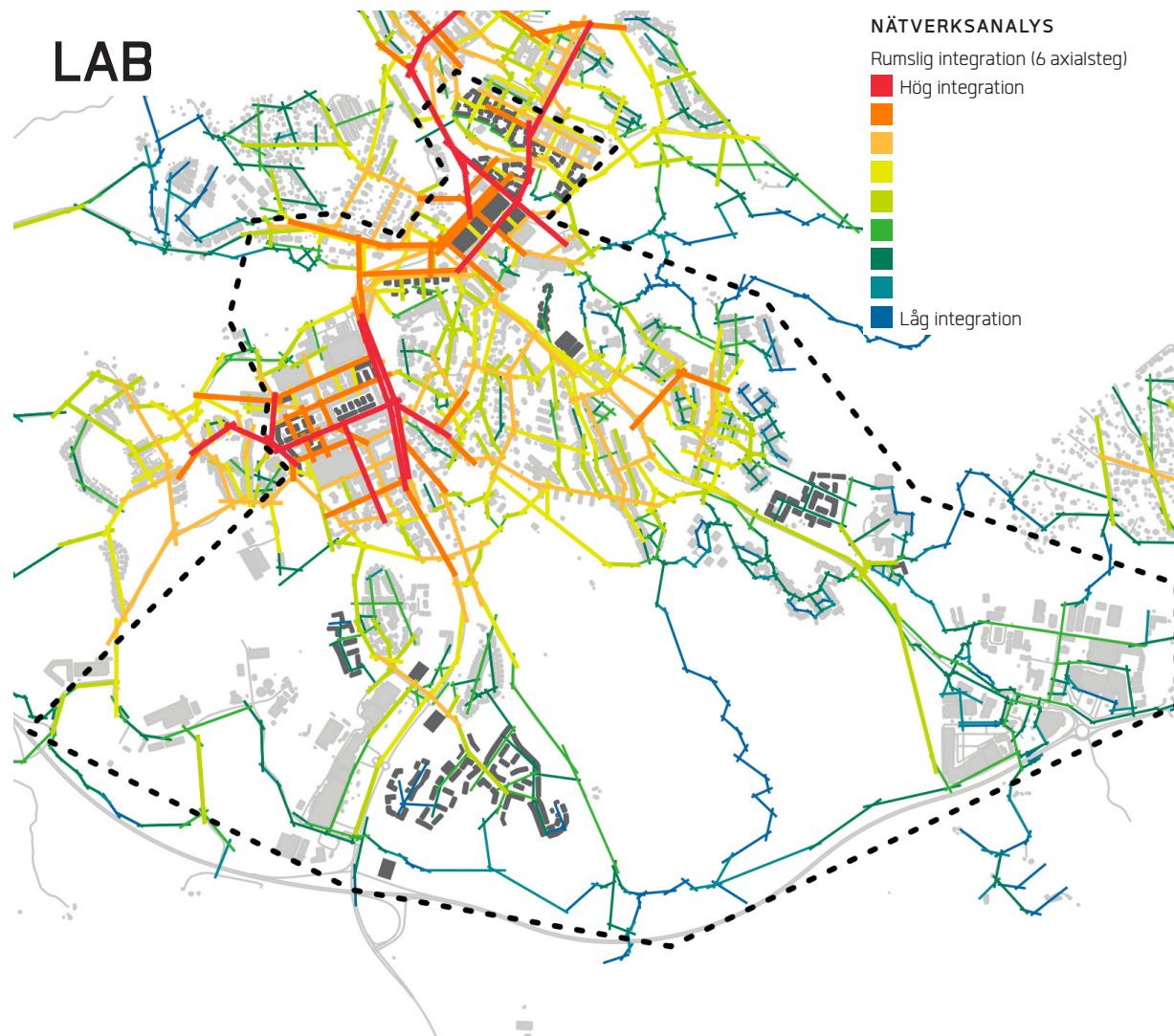
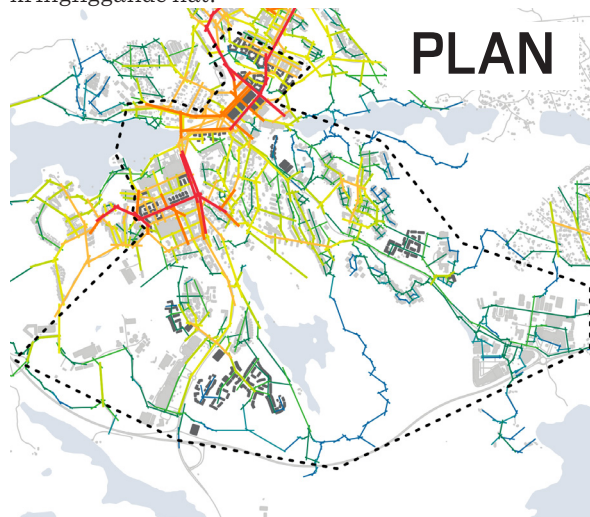
LABORATION TILLKOMMANDE/PLANERADE STRÅK



TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET

Laborationen visar tillgängligheten i gångnätet givet ett labscenario där gångnätstrukturen har utvecklats från planscenariot.

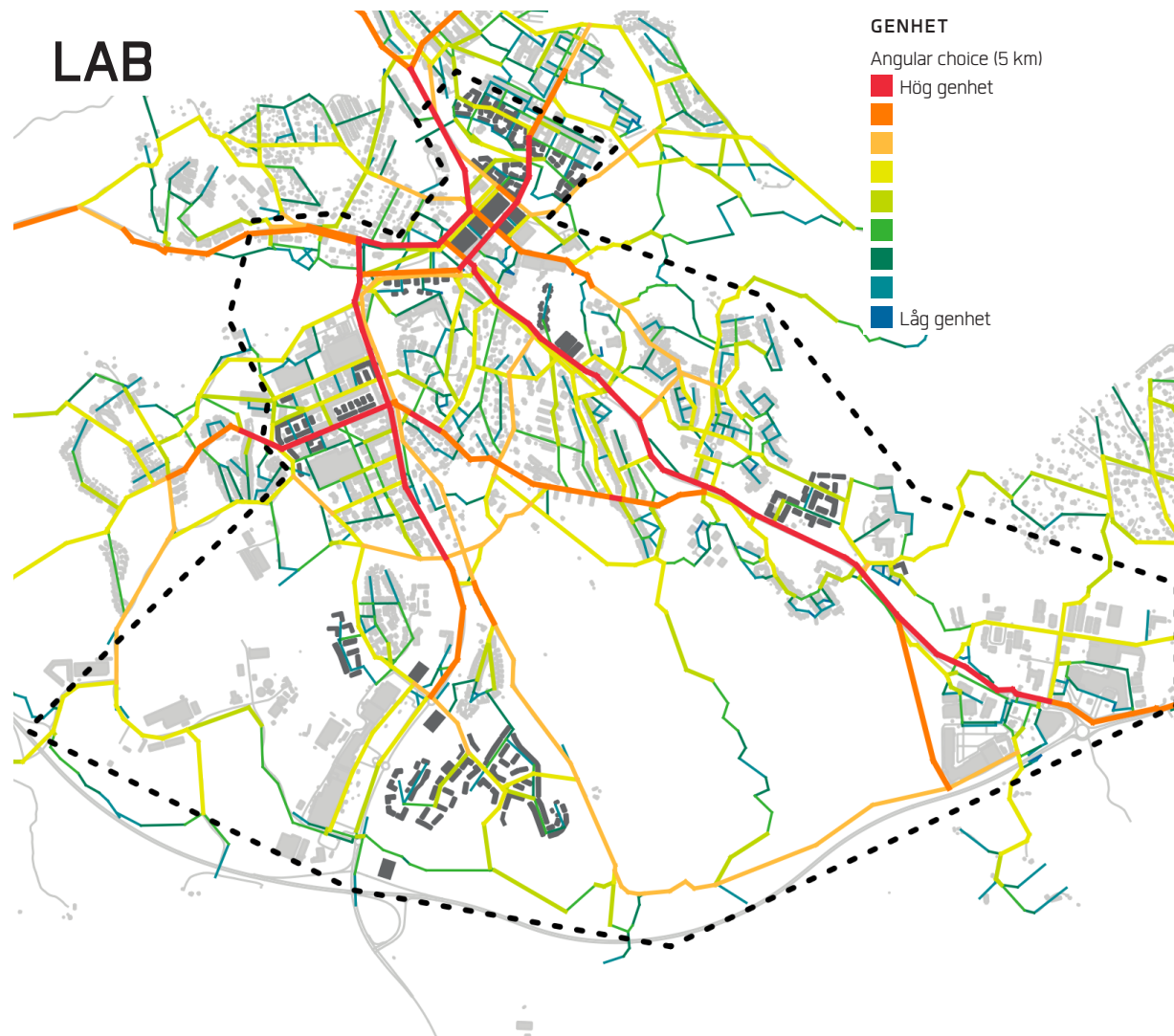
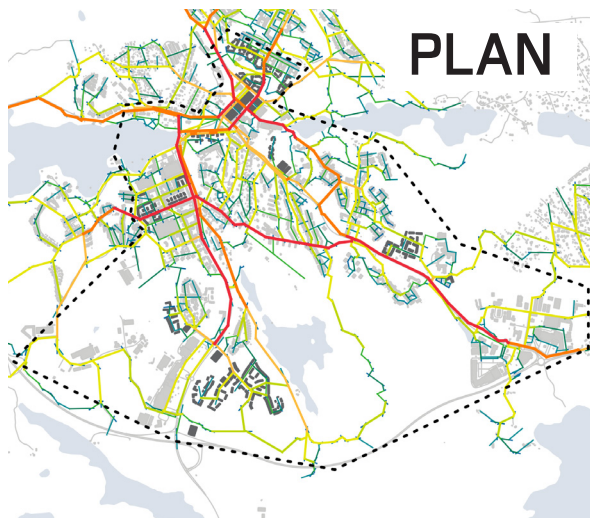
- Högre tillgänglighet i gångnätet i Porslinskvarteren, Gustavsbergs hamn och mot centrum.
- Förbättrade lokala kopplingar längs med Skärgårdsvägen tack vare nya övergångsställen och tydliggjorda kopplingar till omkringliggande gator.
- Stärkta rumsliga samband genom Hästhagen/Kvarnberget tack vare en förlängning av Tallåsvägen, en ny trappa till Gustavsbergs allé och det nya gröna stråket mellan Trallbanevägen och Farstaborg.
- Genomgående ökad tillgänglighet i gångnätet kring kommunhuset och österut mot Ösbydalsvägen vilket gör gaturummet mer uppkopplat mot omkringliggande nät.



GENHET I GÅNGNÄTET

Laborationen visar genheten i gångnätet givet ett labsscenario där vi har utvecklat gångnätstrukturen från planscenariot.

- Ökad genhet i den nordvästra delen av Skärgårdsvägen.
- Nytt sammanbindande stråk mellan Skärgårdsvägen och västra delen av Porslins kvarteren i form av Gamla Svartens väg och dess förlängning.
- Tydligt sammanbindande egenskaper hos det nya stråket längs med väg 222 tillsammans med Krutbruksvägen och Charlottendalsvägen.
- Nytt sammanbindande, grönt rekreationsstråk i Kyrkogårdsvägen.
- Bättre sammanlänkning av Porslins kvarteren och Charlottendal i väster.



LABORATION – ANALYS AV BRISTER OCH POTENTIAL

FÖRBÄTTRADE PARALLELLA STRÅK MOT PORSLINSKVARTEREN OCH CENTRUM

Som våra analyser visar är Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen väldigt viktiga för gång- och cykelrörelser mot Porslinskvarteren och centrum söderifrån. Vår rekommendation är att kommunen arbetar för att även förstärka och anlägga parallella stråk för att skapa ett mer robust gångnät.

Mellan Charlottendal och Porslinskvarteren finns idag ett trevligt men ogent gångstråk i väster som binder ihop stadsdelarna. Vårt förslag är att det skapas en genare koppling upp från Idrottsvägen (1*) till en punkt i grönområdet där man som gående sedan har möjlighet att fortsätta på befintligt gångstråk söderut mot Charlottendal alternativt svänga österut på ett nytt grönstråk (2) som korsar Gustavsbergs allé.

Mellan Mölnvik och centrum är Skärgårdsvägen idag det enda sammanhängande stråket för gående och cyklister. Genom att komplettera den befintliga gångnätstrukturen med några nya kopplingar ser vi att det går att skapa ett sammanhängande stråk från Mölnvik hela vägen till centrum. Från söder innebär det först en ny koppling från Minos väg upp till Ösby skolväg (25), sedan följer man Ösby skolväg innan man svänger vänster vid fotbollsplanen och via ett grönstråk fortsätter på Strömstarevägen. I Strömstarevägens ände föreslås en ny koppling upp till Hackspettsvägen (20). Här bildas en viktig vägvalspunkt. Svänger man in på Hackspättsvägen

kommer man, via Lövsångarvägen och det befintliga gångstråket in mot centrum, ner till tennishallen. Alternativet är att fortsätta rakt fram via ett nytt gångstråk som längre fram korsar Ösbydalsvägen (21) och leder vidare (22) till ett nytt gångstråk norr om kommunhuset (23).

FÖRSLAG PÅ NYA REKREATIVA STRÅK

Vi ser att det finns möjlighet att skapa flera nya, mer rekreativt betonade stråk som även bidrar till att knyta samman Gustavsbergs olika stadsdelar.

Ett av dessa är en ny öst-västlig koppling söder om Porslinskvarteren som löper från Farstaborg och österut mot Trallbanevägen och Kyrkogårdsvägen via en ny passage över Gustavsbergs allé (2).

För att bygga vidare på detta nya grönstråk ser vi att det skulle vara positivt om det går att skapa en gång- och cykelkoppling i Kyrkogårdsvägens förlängning österut (13) till det naturstråk som börjar vid Hovslagarvägen och leder vidare in i Holmviksskogen (14). Från denna punkt skulle det även vara värdefullt med en anslutning till Bergmossevägen (17) som tillgängliggör platsen österifrån. Dessa tillägg skulle åstadkomma ett sammanhängande grönstråk hela vägen från Bergmossevägen till Farstaborg. På grund av dagens brist på öst-västliga, gena stråk mellan stadsdelarna ser vi att det som ett mycket funktionellt tillskott till både gång- och cykelnätet.

Dessutom föreslår vi att kopplingarna till Farsta-

viken stärks, dels genom att den befintliga anslutningen i trädallén i Segelvägens förlängning förtydligas (3), dels med en mer framträdande och genare koppling ner mot viken från Rättarvägen (4).

Därutöver har vi tagit fasta på översiktsplanens formulering ”Kopplingarna mellan Värmdö marknad och Mölnvik bör också ses över. Möjligheter för gång och cykel genom det föreslagna naturreservatet bör utredas, för att skapa gena kopplingar för andra färdmedel än bil mellan de två målpunkterna.” och laborerat med en gång- och cykelförbindelse (24). Att möjliggöra gång- och cykeltrafik mellan dessa målpunkter innebär en tydlig förbättring i de båda näten som i nuläget helt saknar förbindelse däremellan. Skogsstråket behöver dock trygghetskapande åtgärder för att bli nyttjat dygnet, och året, runt.

KVARNBERGET/HÄSTHAGEN – STÄRKTA SAMBAND UTIFRÅN FÖRUTSÄTTNINGAR

Kvarnberget och Hästhagen har ett strategiskt läge mellan stadsdelarna Porslinskvarteren, centrum och Ösbydalen. Området kantas i väster, norr och öster av Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen. I söder finns kyrkogården och Holmviksskogen. Stora delar av området har blandad bebyggelse där fastighetsgränser och stora topografiska skiftningar begränsar stadsutvecklingspotentialen. Det enda stråket som går igenom hela området och angör både Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen är stråket

**Se numrering på sida 26.*

Villagatan-Trallbanevägen som löper från nordväst till sydost. I den norra änden utgör Wilhelm Kåges gata en naturlig fortsättning in i Porslinskvarteren.

I mötet med Mariagatan och Tallvägen ligger Mariaplan, ett naturligt nav i området med visst kommersiellt utbud (i form av en restaurang och ett kafé). Mariagatan, Gamla Svartens väg, grönstråket söder om Hästhagsterrassen och Betselvägen ser vi som viktiga stråk som löper diagonalt genom området och binder samman Skärgårdsvägen med Villagatan-Trallbanevägen. Dessa stråks möte med Skärgårdsvägen behöver underlättas för gående och cyklister genom att övergångsställen adderas på Skärgårdsvägen (15-19*).

Då det befintliga gångnätet starkt begränsar möjligheterna att röra sig gent mellan Ösbydalen och Porslinskvarteren ser vi att det skulle vara positivt om Tallåsvägens södra ände kan förlängas med en gc-koppling ner till Hästskovägen (12).



*Se numrering på sida 26.



SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

SLUTDISKUSSION

För att skapa en attraktiv stadsmiljö krävs inte bara täthet utan även upplevelserikedom och trivsamma miljöer. De långa, monotona vägsträckningar som i dagsläget karakteriserar Gustavsberg, exempelvis längs med Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen, är därför dåligt lämpade för gångtrafik.

SAMMANLÄNKANDE STRÅK

I genhetsanalyserna har längre sammanhållande gång- och cykelstråk identifierats. I nya stadsbyggnadsprojekt bör ambitionen vara att ansluta nya huvudstråk mot de längre sammanhållande stråken för att skapa en sammanhängande stadsstruktur. Dessa utgör viktiga länkar för rörelser inom och mellan områden, i synnerhet för cykeltrafik.

För att öka andelen cyklister på huvudstråken bör utformningen inbegripa prioritering av dessa flöden med kontinuerliga och gena banor och fält samt god beläggningsstandard. Gångytorna bör även de prioriteras framför motorfordon och utformas med trygghet, buller och upplevelserikedom i åtanke. Dessa huvudstråk måste dessutom hålla hög standard i drift- och underhållsfasen med fortsatt prioritering av gång- och cykelytor framför övriga körbanor.

STRÅK MED STADSLIVSPOTENTIAL

Några centrala stråk som är mer välintegrerade i stadsstrukturen än andra har också identifierats. Dessa stråk är de som med dagens struktur har potential för större gångflöden, lokaler i gatuplan och mötesplatser. Här finns förutsättningar för ett lokalt stadsliv som också förstärks av flöden från omgivande stadsdelar. I stadsbyggnadsprojekt bör den här potentialen tas till vara genom att ge gott om utrymme för gång- och cykelflöden och skapa en gatumiljö med vistelsekvaliteter, kantad av bebyggelse med entréer mot gatan och lokaler i bottenvåningarna. På så vis ökar i synnerhet gångnätets attraktivitet.

BEHOV AV STÄRKTA RUMSLIGA SAMBAND

Utifrån stråkanalysen har också några platser identifierats där det finns behov av stärkta rumsliga samband genom förbättrade gång- och cykelstråk. Här bör modifieringar i dessa näts struktur utredas för att skapa mer direkta och orienterbara länkar mellan tätortens olika delar.



STADSGATA I PORLINSKVARTEREN

TVÅ STRATEGIER

Analyserna visar att gatunätet besitter de rumsliga förutsättningarna för att länka samman stadsdelarna med gång- och cykeltrafik, och att det är främst andra åtgärder än nya stråk som måste till för att förändra färdmedelsfördelningen. Vi rekommenderar två strategier för arbetet framåt.

Den ena vägen att gå är att förändra karaktären av de sammanlänkande stråken i syfte att öka deras stadsmässighet. Det leder i första hand till ökad gångvänlighet.

Den andra är att motarbeta grundproblematiken att kommersiell service inte finns där folk bor och arbetar, vilket banar väg för en färre bil- och fler gång- och cykelresor.

STRATEGI 1: GÖR VÄG TILL GATA

Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen pekas tydligt ut i stråkanalyserna som de som har störst möjlighet att knyta samman centrum, Porslins kvarteren, Värmdö marknad och Mölnvik. I brist på alternativa, parallella stråk blir dessa utifrån ett stadslivsperspektiv mycket viktiga för att skapa attraktiva, urbana kopplingar mellan de olika stadsdelarna. Det innebär att gatunätet besitter de rumsliga förutsättningarna för att länka samman stadsdelarna med gång- och cykeltrafik, och att det är karaktären av dessa stråk som behöver förändras.

Gustavsbergs allé har fram till Charlottendalsvägen en parallell gång- och cykelbana som gör att man enkelt kan röra sig längs med bilvägen. Men på hela sträckan fram till Porslins kvarteren saknas bebyggelse som har kontakt med gatan varför det idag får

ses som ett stråk med mycket låga urbana kvaliteter. Längs med stora delar av denna sträcka vore det önskvärt med en förtätning med bebyggelse som står dikt an trottoarkant på båda sidorna av vägen och med entréer och verksamheter som vänder sig ut mot, och aktiverar, gatan.

I Porslins kvarteren kantas Gustavsbergs allé i viss mån av bebyggelse men den är tydligt distanserad från gatan och gångbanor och entréerna vänder sig bort därifrån. Bebyggelsen bidrar på så sätt i liten mån till att aktivera Gustavsbergs allé även om den till viss del innebär att det finns ”ögon mot gatan” i form av fönster som vätter ut mot gatan.

Skärgårdsvägen är i ännu högre grad än Gustavsbergs allé ett stråk som är prioriterat för motortrafik. Bebyggelse som vänder sig mot den och aktivering av gaturummet saknas helt. Det parallella gång- och cykelstråk som löper längs med Skärgårdsvägen går ibland nära trafiken och ibland längre in i grönområden, och är endast förlagt till ena sidan. Avstånden mellan övergångsställena är långa varför det i många fall är svårt för gående och cyklister att korsa vägen. Förutom att addera övergångsställen på strategiska platser ser vi även längs med denna väg en möjlighet att förtäta på ett sätt som skapar levande stadsrum med entréer och verksamheter ut mot gatan.

Utbyggnadsstrategin går i linje med nuvarande översiktsplans skrivelser: ”Skärgårdsvägen mellan Gustavsbergs centrum och Mölnvik har en lummig karaktär och kantas av natur och bebyggelse placerad i enklaver en bit från vägen. Karaktären bör stärkas som en entrégata till Gustavsberg, där växelvis naturmark och bebyggelse möter vägen. Tillkommande bebyggelse bör placeras och utformas så att

den anpassar sig efter terrängen samtidigt som den stärker gaturummet.” och ”Stråket mellan Gustavsbergs centrum och Värmdö marknad har genom Porslins kvarteren en annan, mer stadslig karaktär. Här bör förgårdsmarken ses över och utvecklas så att gaturummet tydliggörs ytterligare. Entréer kan placeras mot gata och Gustavsbergs allé bör fortsätta utvecklas som en grön stadsgata.”

STRATEGI 2: BYGG BLANDSTAD VID BEFINTLIG SERVICE

Att förtäta längs med Gustavsbergs allé och Skärgårdsvägen motverkar den kommersiella servicens avskärmade lokalisering som synliggjorts på sidan 20.

För att öka förutsättningarna för hållbart resande och ett attraktivt stadsliv föreslår vi att de redan etablerade handelscentrumen Mölnvik och Värmdö marknad kompletteras med bostäder, kontor och annan typ av verksamhet för att få till en blandad stadsdel med fler funktioner än enbart handel. På så vis utnyttjas den tillgång till kommersiell service som finns och som är en viktig del av ett aktivt stadsliv. Förslagsvis lokaliserar nyexploatering till dagens centralt belägna parkeringsplatser. Med en mer nära och blandad stadsdel minskar behovet av bil och således antalet parkeringsplatser. Den mängd parkeringsplatser som ändå anses önskvärt att bevara är bättre placerade i undanskymda, mindre centrala lägen.

FÖRESLAGET HUVUDGÅNGNÄT



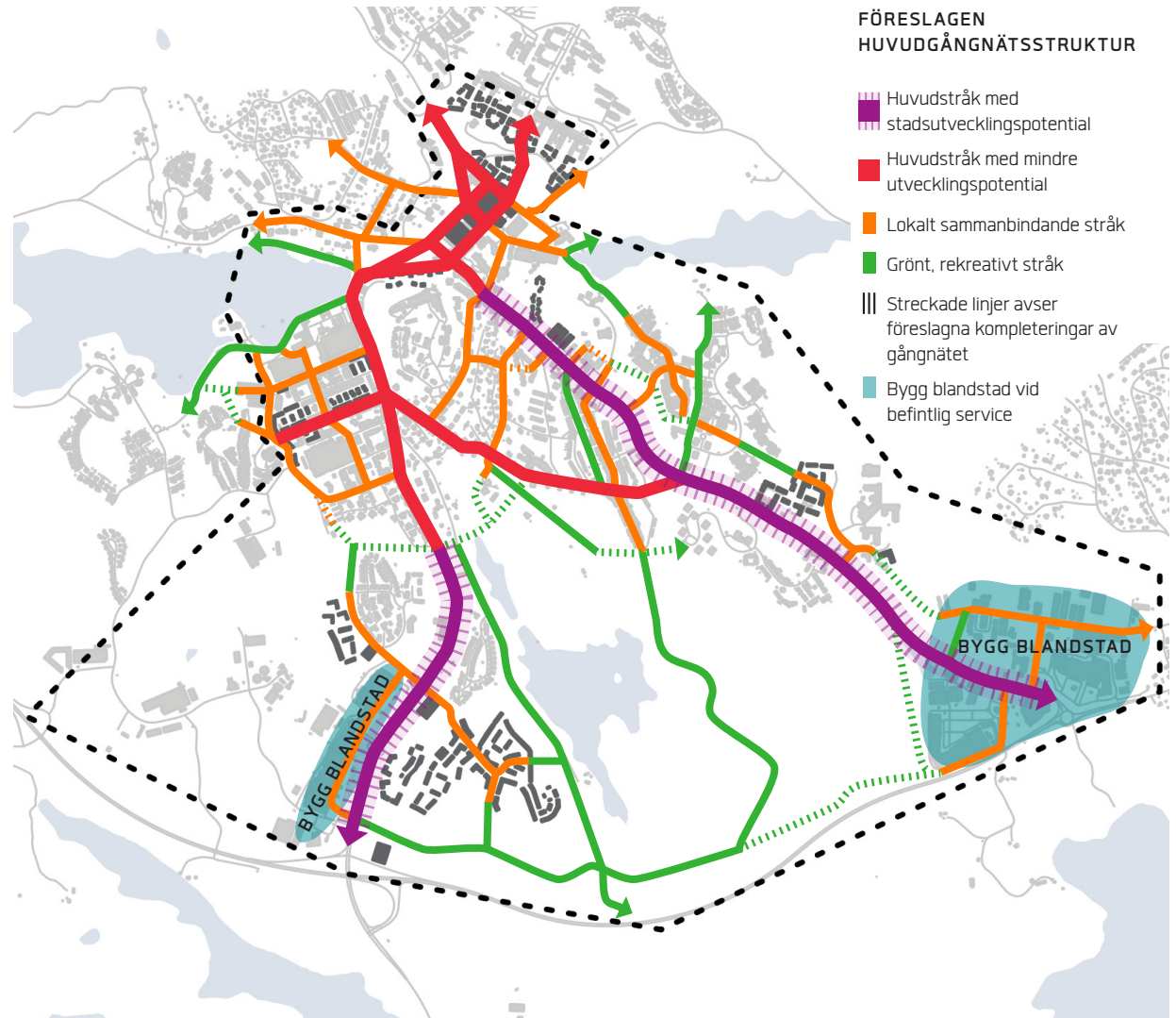
HUVUDGÅNGSTRÅK GENOM PORSLINSKVARTEREN



INFORMELLA GÅNGSTRÅK VÄSTER OM SEGLARBYN



GÅNGSTRÅK MED PLATSBILDNING MELLAN CHARLOTTENDAL OCH PORSLINSKVARTEREN





BILAGA

LABORATION – PLANSCENARIOT UTAN STADSPARK

TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET

Laborationen visar tillgängligheten i gångnätet givet ett labsenario där vi har kombinerat stadsparkens nuvarande utformning med planscenariot.

- Generellt liten skillnad p.g.a. gångvägarnas liknande läge och länkning i lab- och planläge.
- Större rörelsefrihet för fotgängare tack vare smalare, mindre trafikerade gator som kan korsas fritt. Komplicerad och ogen gångstruktur döljer försämring kopplat till planförslagets cirkulationsplatser i analyserna.
- Antagen tvärgående koppling i planscenariot krävs för bibehållen tillgänglighet.



GENHET I GÅNGNÄTET

Laborationen visar genheten i gångnätet givet ett labscenario där vi har kombinerat stadsparkens nuvarande utformning med planscenariot.

- Generellt liten skillnad p.g.a. gångvägarnas liknande läge och länkning i stadsparkens plan- respektive nuläge.
- Ökad genhet i det tvärgående stråk.
- Snabbare och säkrare stråk tack vare färre korsningspunkter med motorfordon.

