del 2

Alvik stadsanalys

från förort till promenadstad

SPACESCAPE

datum: 2012-11-19

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor 20 12-11-19, Dnr 2013-0623

Spacescape AB
Östgötagatan 100
Box 4700
116 92 Stockholm
+46 (0)8 452 97 67
info@spacescape.se
www.spacescape.se

Medverkande:
Alexander Ståhle (uppdragsansvarig)
Staffan Swartz (handläggande)
Joel Hernbäck
Helena Lundin Kleberg

Observatörer:
Merle Breyer
Canan Candan
Malin Hultman
Bradley Loewen
Adib Mudir
Alexandros Stogiannis
Polymenis Tsironas

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Innehållsförteckning

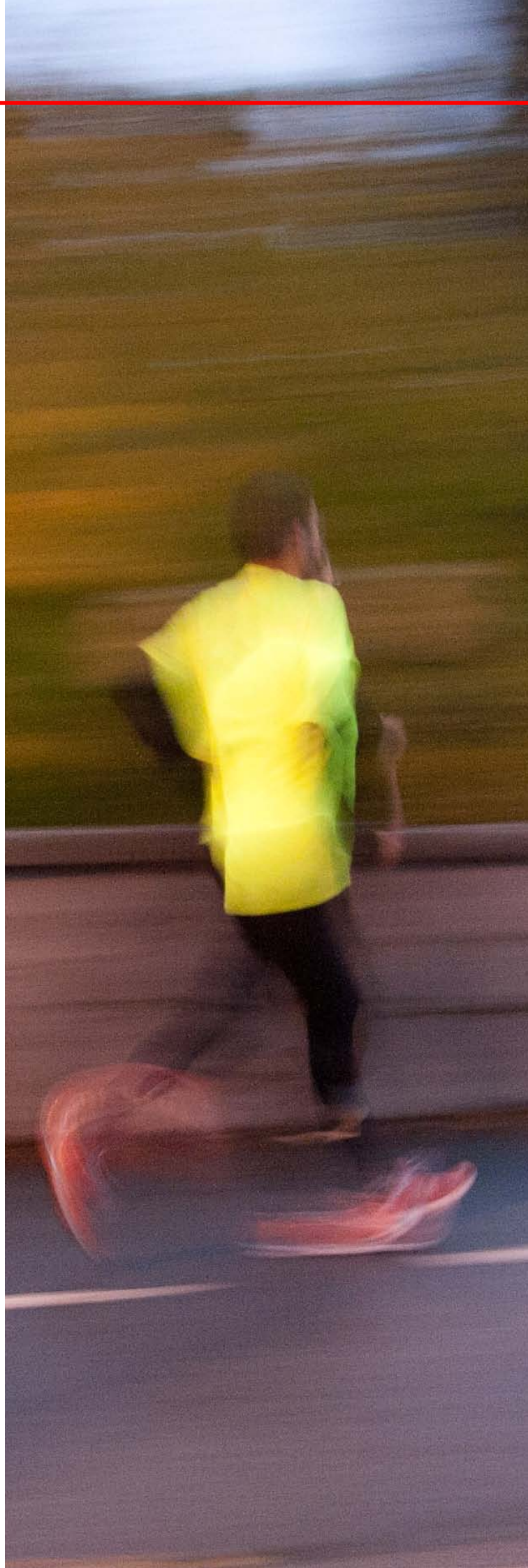
Inledning **2**
Syfte 3
Metod och läsanvisning 4
Orienteringskarta 5

Stadslivsobservationer **6**
Gångflöden 7
Cykelflöden 14
Plats- och grönyteanvändning 20
Stadslivsobservationer – sammanfattning 24

Stadsrumsinventeringar **25**
Trafikrum 26
Offentlighet – privathet 29
Aktiva stråk 31
Verksamheter 34
Stadsrumsinventeringar – sammanfattning 35

Stadsbyggnadsanalyser **36**
Befolkningstäthet 37
Exploateringstal 38
Genhet gångstråk 39
Genhet cykelstråk 40
Närhet till spårstation 41
Närhet till grönområde 42
Grönyta per person 43
Marklutning 44
Handelslägen – fyra variabler 45
Handelslägen – resultat 46
Stadsbyggnadsanalyser – sammanfattning 47

Stadsbyggnadsstrategi **48**
Strategier för hållbar stadsutveckling i Alvik 49
Strukturskiss 52



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Inledning

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06-04

Syfte

Stockholm stads exploateringskontor undersöker i Alvik möjligheterna till förtätning för att skapa nya bostäder och verksamhetslokaler i området. Tillsammans med Landskapslaget har Spacescape fått i uppdrag att göra en stadsanalys av Alvik. Som del två av den sammanlagda stadsanalysen syftar rapporten primärt till att kartlägga stadslivet i Alvik genom observationer, inventeringar och stadsbyggnadsanalyser. Rekommendationer till en stadsbyggnadsstrategi kommer också att presenteras.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

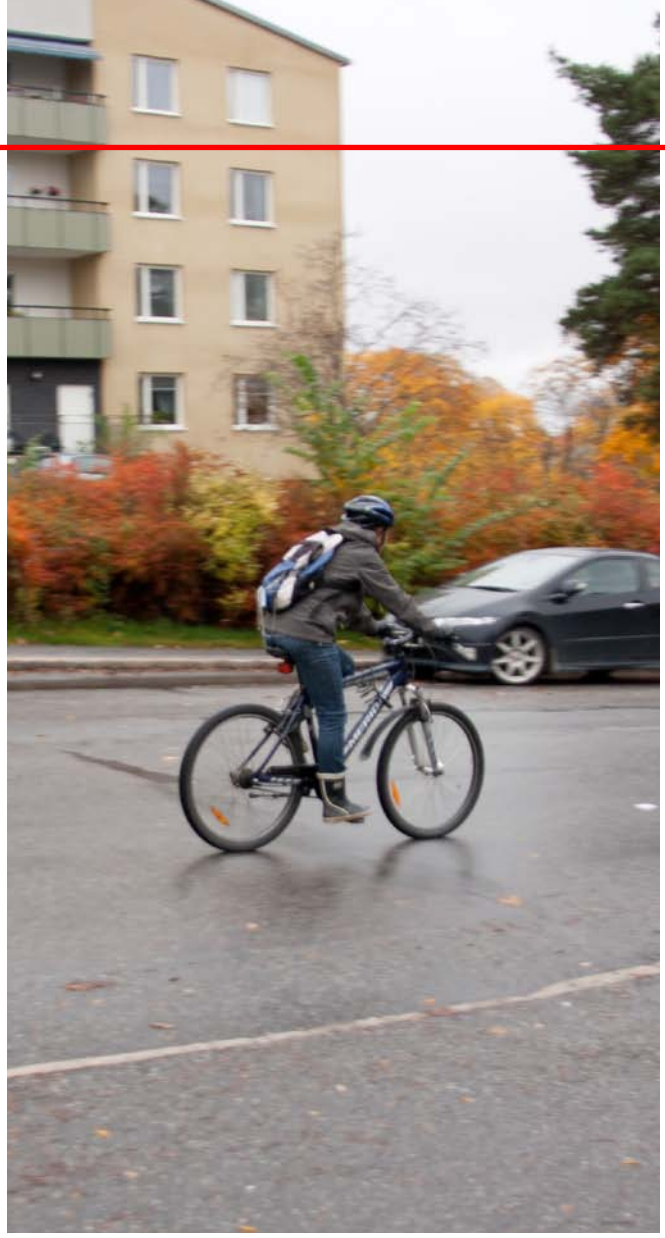
Metod och läsanvisning

Analyserna består av tre moment: observationer, inventeringar och stadsbyggnadsanalyser. Stadslivsobservationer genomfördes i området onsdagen den 17 oktober och söndagen den 21 oktober 2012. Temperaturen var knappt 10 plusgrader och vädret mestadels molnigt med, i stort sett, uppehåll hela tiden. Tre typer av observationer genomfördes: gångflödesmätning, cykelflödesmätning samt en observation av användningen av grönområden och platser. Gång- och cykelflöden har mätts på 87 snitt under förmiddag, mitt på dagen och kväll under de två observationsdagarna. Vid de sex observationstimmarna har flödena vid varje snitt räknats under sex minuter. Dessa används för att räkna fram flöden per timme. Flödesobservationerna presenteras med en bild för var och en av de sex observationstimmarna. För gående har flödena norr om Tranebergsvägen dessutom analyserats separat.

För att undersöka hur grönområden och platser används har även de observerats under totalt sex timmar. 30 avgränsade områden har systematiskt observerats under 10 minuter per timme. Användarnas aktiviteter har noterats. Aktivitetskategorierna innefattar stationära aktiviteter (vistelse), samt rörelse (passage eller att rasta hund). Totalt observerades 1123 personer i grönområden och på platser. Detta redovisas på tre bilder. Den första visar endast vistelse, den andra kartan visar var personer med hund har observerats och slutligen visas alla personer som har observerats på platser och i grönområden. Vid Tvärbanans station vid Alviks strand pågick ombyggnad av stationen vilket gjorde att delar av angränsande skogsparti var inhägnat och ej tillgängligt, se bild nedan.

Inventeringarna består av en kartläggning av den fysiska miljön. Trafikrum, offentlighet – privathet, aktiva stråk och verksamheter har karterats. Stadsbyggnadsanalyserna baseras på GIS-analyser enligt Space och Place Syntax-metoderna. De omfattar följande: befolkningstäthet och exploateringstal, genhet i gång- och cykelnätet, närhet till spårstation och grönområde, grönyta per person, marklutning och handelslägen. För mer information om analyserna se Spacescapes hemsida www.spacescape.se.

De tre typerna av analyser – observationer, inventeringar och stadsbyggnadsanalyser – presenteras i tre separata kapitel. Varje kapitel avslutas med en sammanfattning. Avslutningsvis presenteras en stadsbyggnadsstrategi för Alvik inklusive en strukturskiss. Innan vi börjar med analyserna visas på nästa sidan en orienteringskarta.

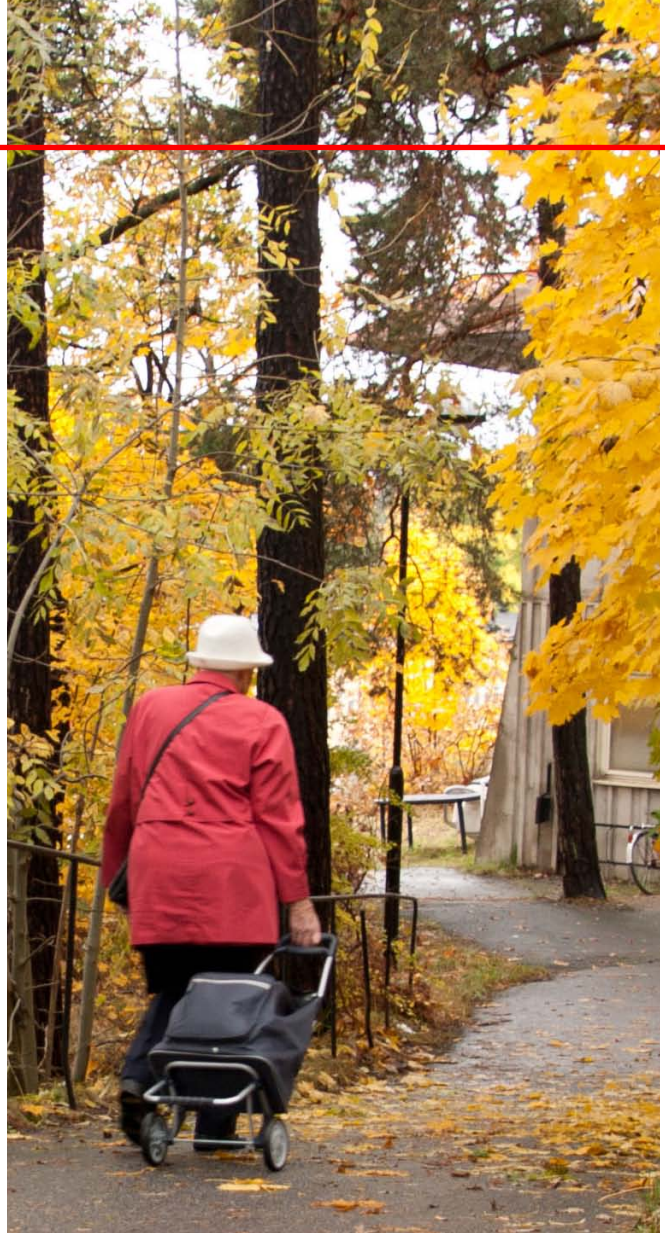


Ombyggnation av Alviks strands station

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

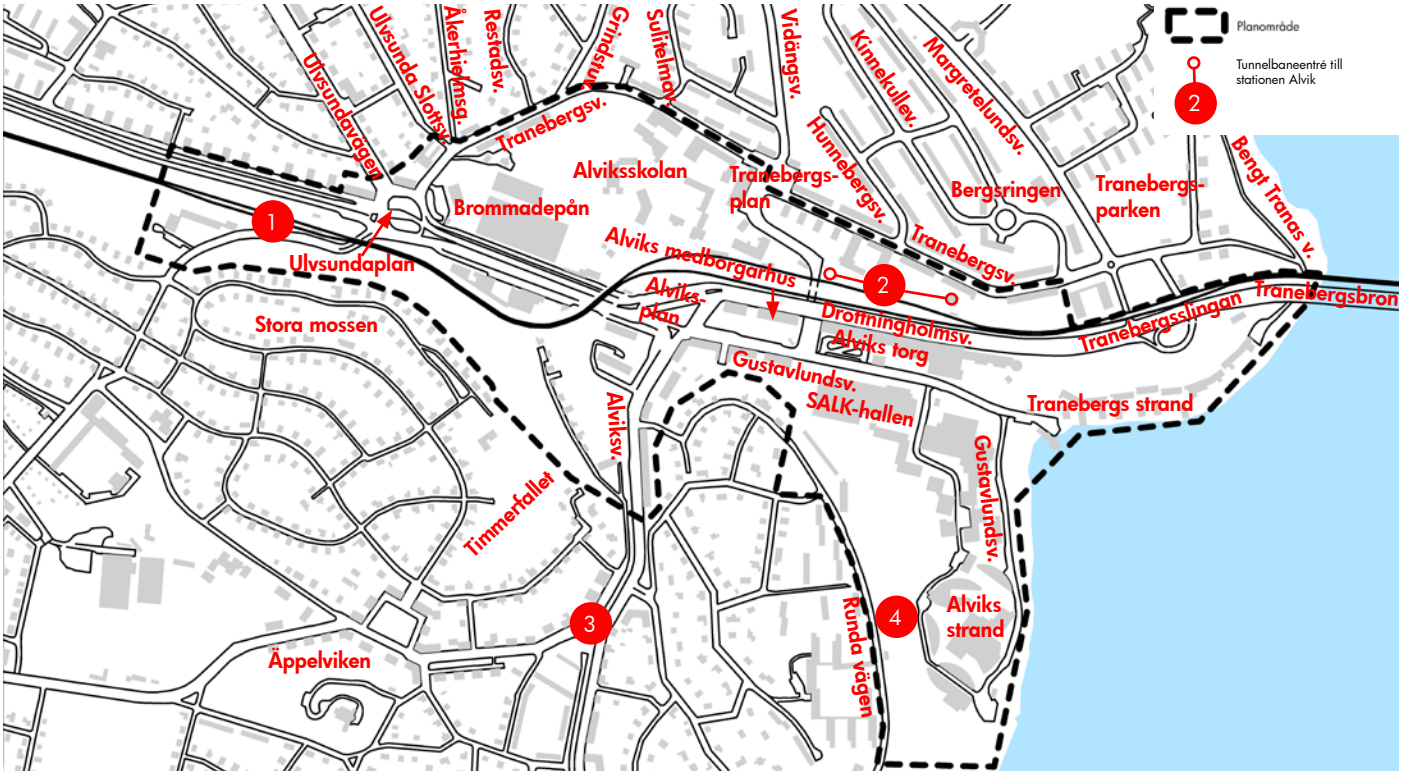
Orienteringskarta

Nedan visas en orienteringskarta över viktiga gator, platser och spårstationer i området. Den streckade linjen markerar planområdesgränsen och avgränsar analyserna geografiskt i stadsrumsinventeringarna.



Spårstationer

1	Stora mossen	(tunnelbana)
2	Alvik	(tunnelbana) (Tvärbanan) (Nockebybanan)
3	Alléparken	(Nockebybanan)
4	Alviks strand	(Tvärbanan)



Orienteringskarta

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Stadslivsobservationer

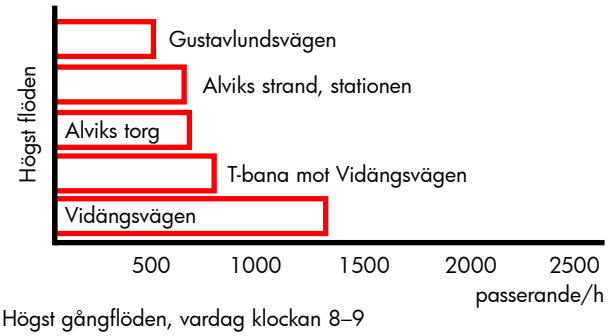
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Gångflöden

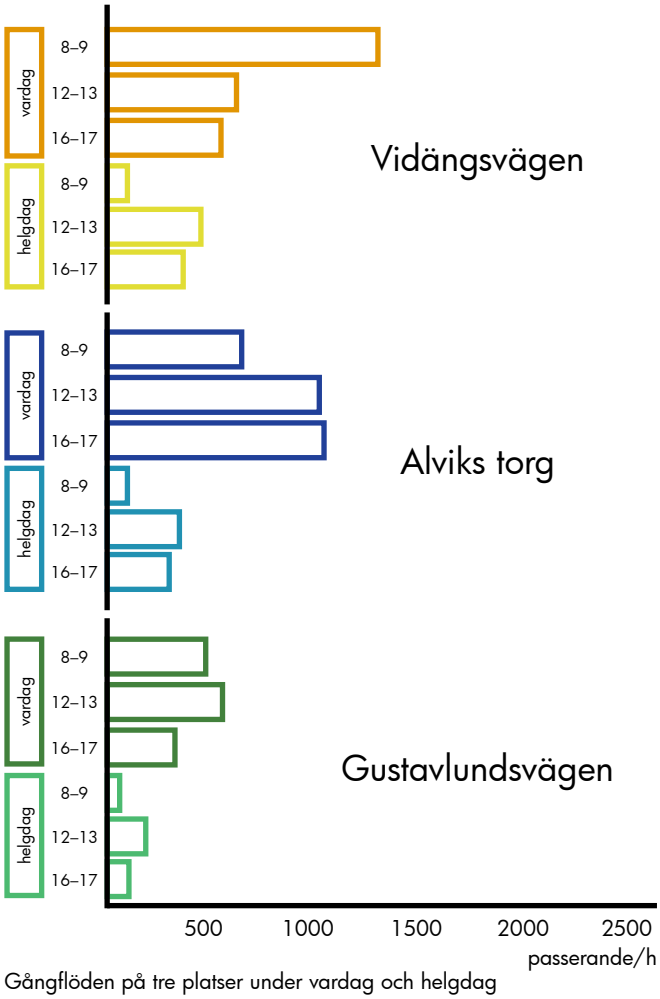
Vardag kl 8–9

På vardagsmorgonen är flödena störst på Vidängsvägen, där det sammanlagt på båda sidor om vägen, går drygt 1300 personer i timmen. Starkt bidragande till det höga flödet där är det stora flödet till och från tunnelbanestationen. Även på Alviks torg och på Gustavlundsvägen är flödena relativt höga. Tvärbanestationen vid Alviks strand skapar gångflöden på över 500 personer per timme. Utöver på dessa platser är flödena relativt låga, exempelvis på Tranebergsvägen. Noterbart är att en stor del av flödena på Vidängsvägens södra trottoar inte fortsätter på Vidängsvägen utan sneddar av väster ut i riktning mot Alviksskolan. Digrammet nedan visar de fem platser med högst flöden på vardagsmorgonen.

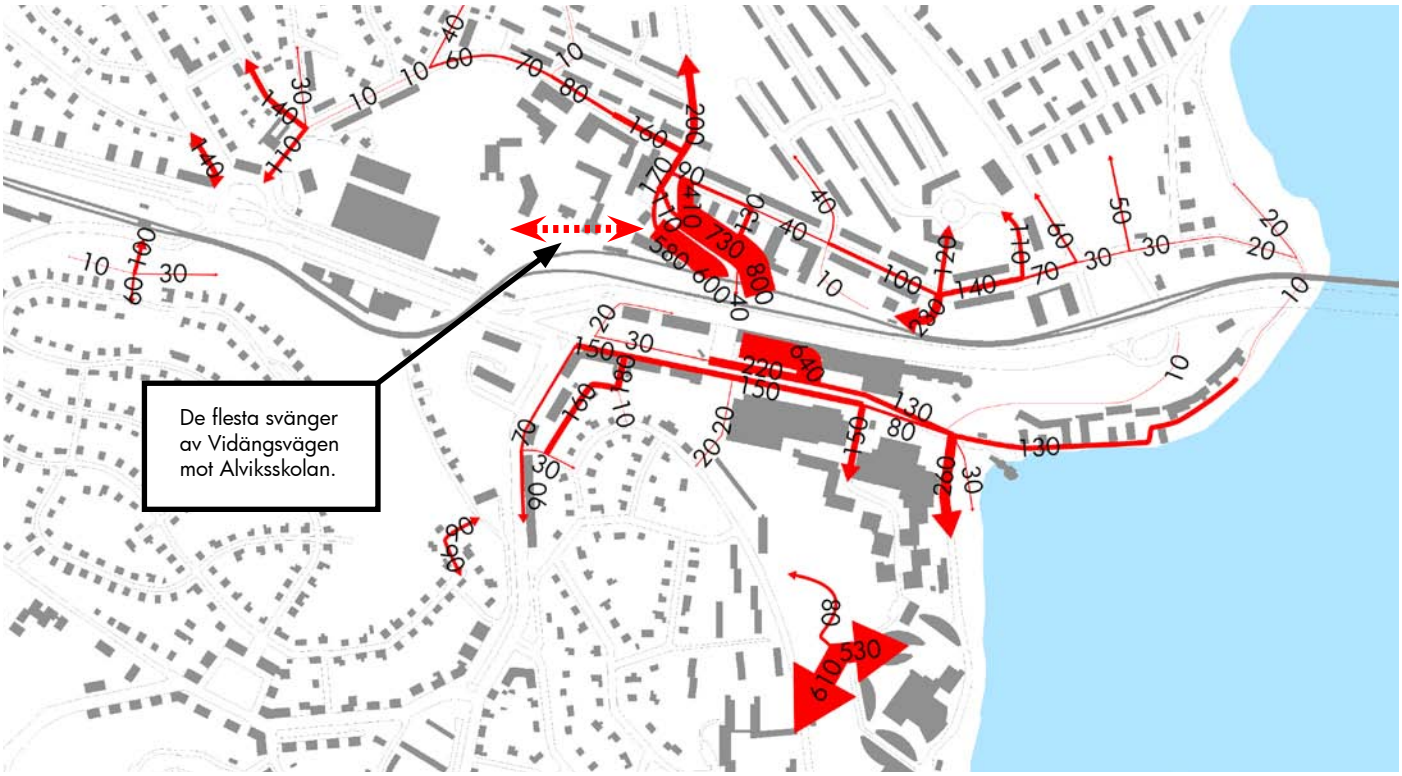
Till höger visas gångflöden på tre platser med bland de högsta flöden under alla mättider. Bland annat syns där att flödena är högre på vardagen än på helgen.



Högst gångflöden, vardag klockan 8–9



Gångflöden på tre platser under vardag och helgdag



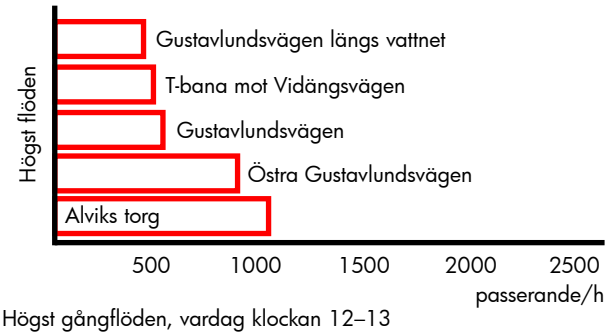
Gångflöden, vardag klockan 8–9 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

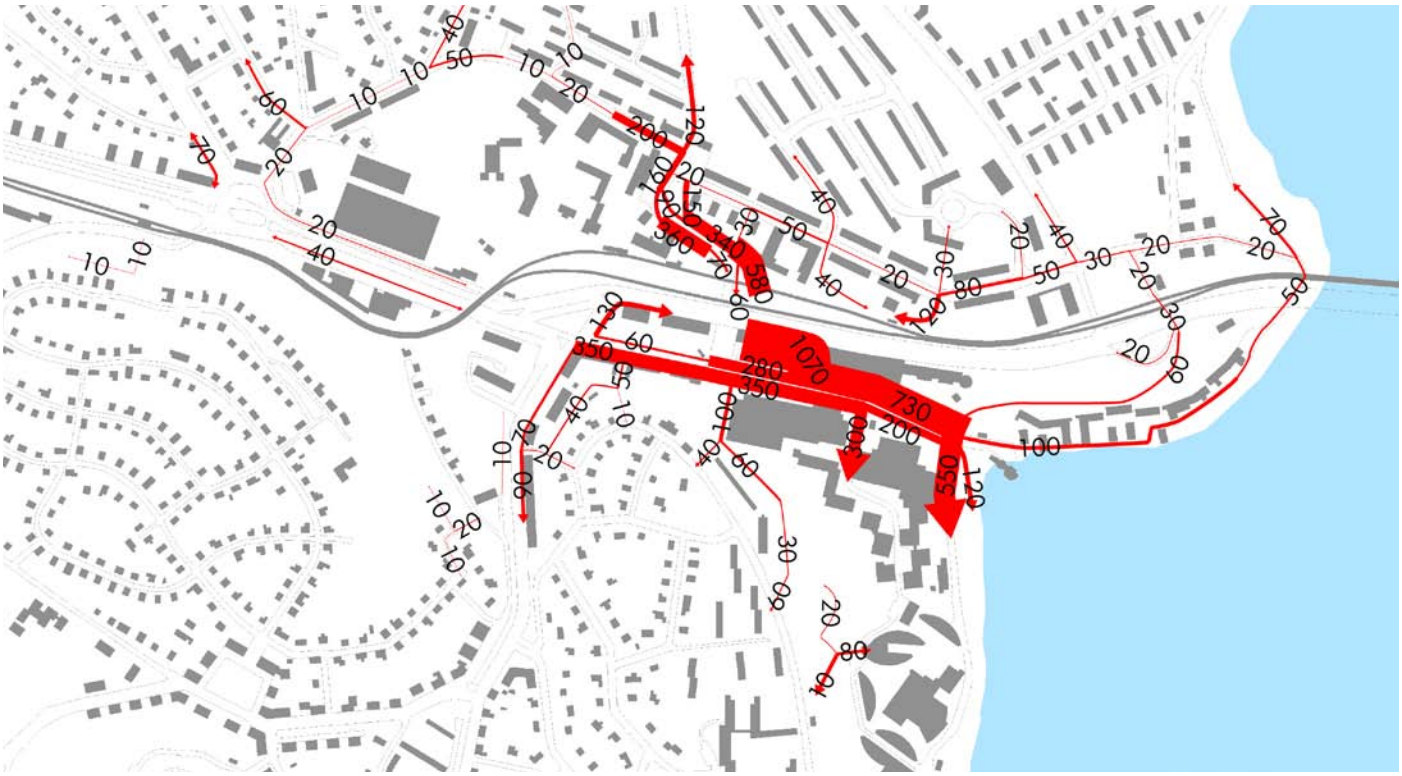
Gångflöden

Vardag kl 12–13

Under lunchtimmen är flödena störst på Alviks torg och på Gustavlundsvägen. Förutom att flödena mot tunnelbaneentrén (på Vidängsvägen) är höga är det troligtvis även många som rör sig mellan arbetsplatserna i Alviks strand och Alviks torg. Även på Vidängsvägen, norr om Drottningholmsvägen, är det många som går. I övrigt är flödena på Tranebergsvägen låga, vilket troligtvis förklaras med avsaknaden av arbetsplatser i området.



Högst gångflöden, vardag klockan 12–13



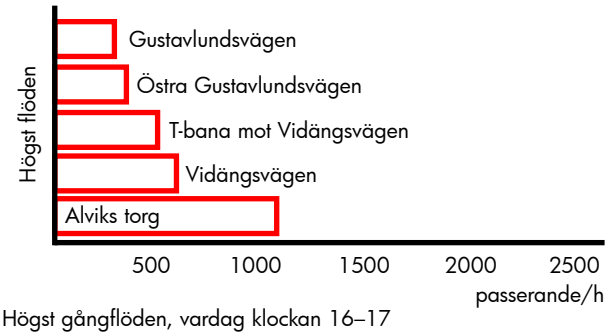
Gångflöden, vardag klockan 12–13 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

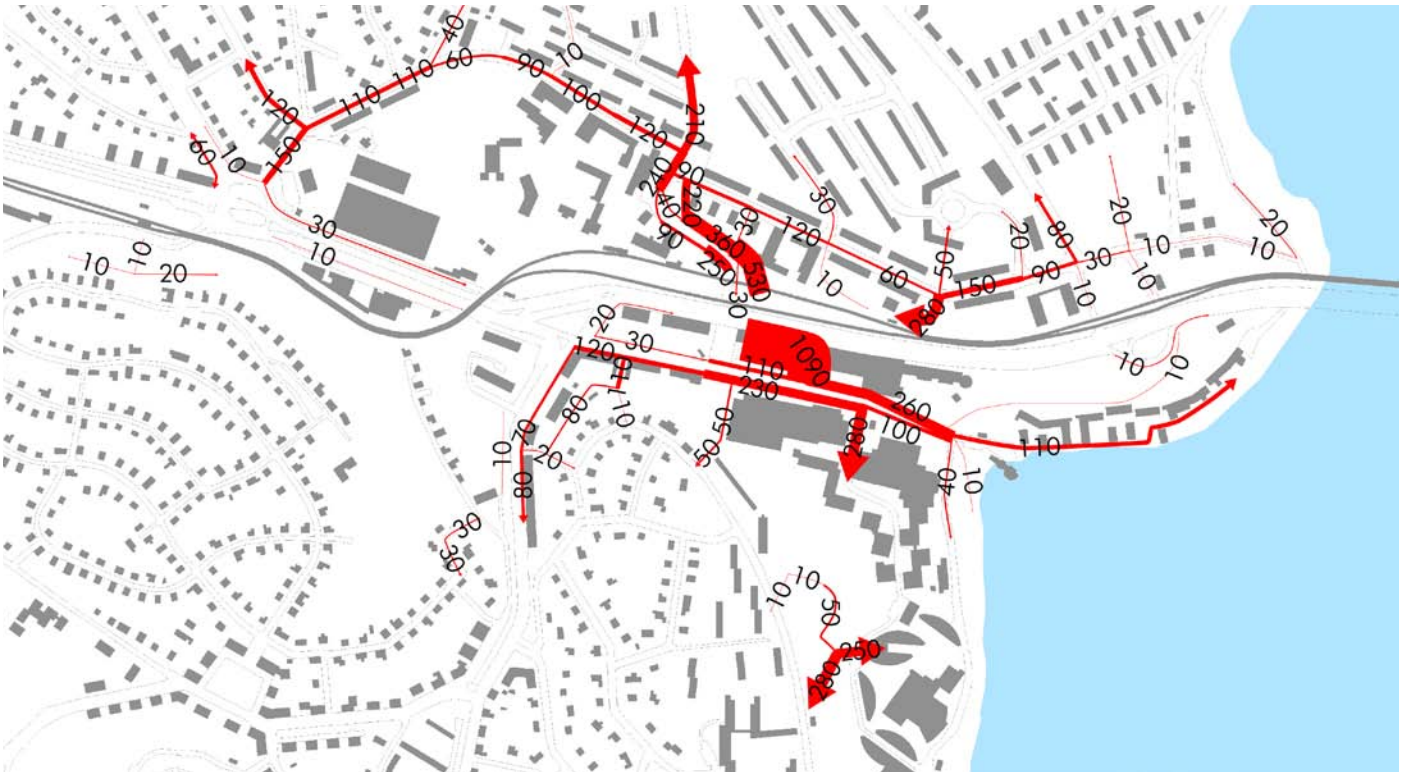
Gångflöden

Vardag kl 16–17

Vardagseftermiddagen har även den högst flöden på Alviks torg. Vidängsvägen samt dess tunnelbaneentré har också, liksom Gustavlundsvägen, relativt många gående.



Högst gångflöden, vardag klockan 16–17



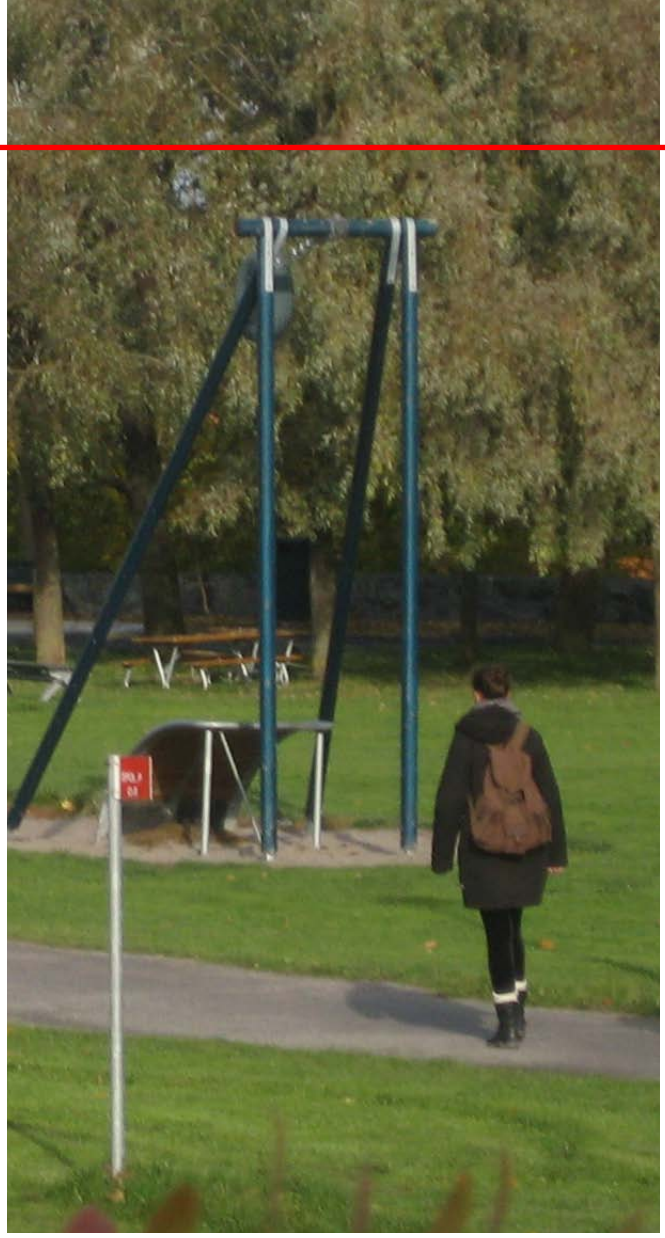
Gångflöden, vardag klockan 16–17 (passerande/h)

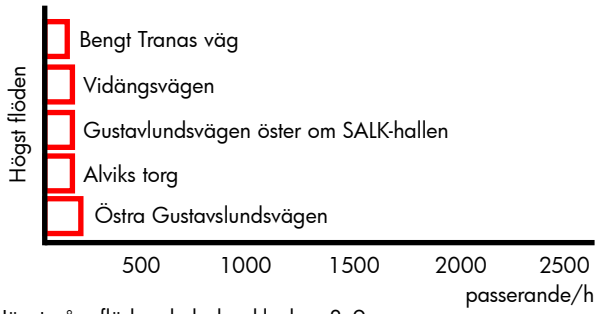
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Gångflöden

Helgdag kl 8–9

På helgmorgonen är det genomgående mycket låga flöden.





Högst gångflöden, helgdag klockan 8–9

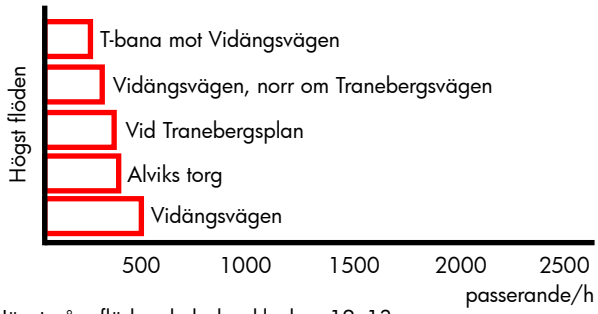
Gångflöden, helgdag klockan 8–9 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

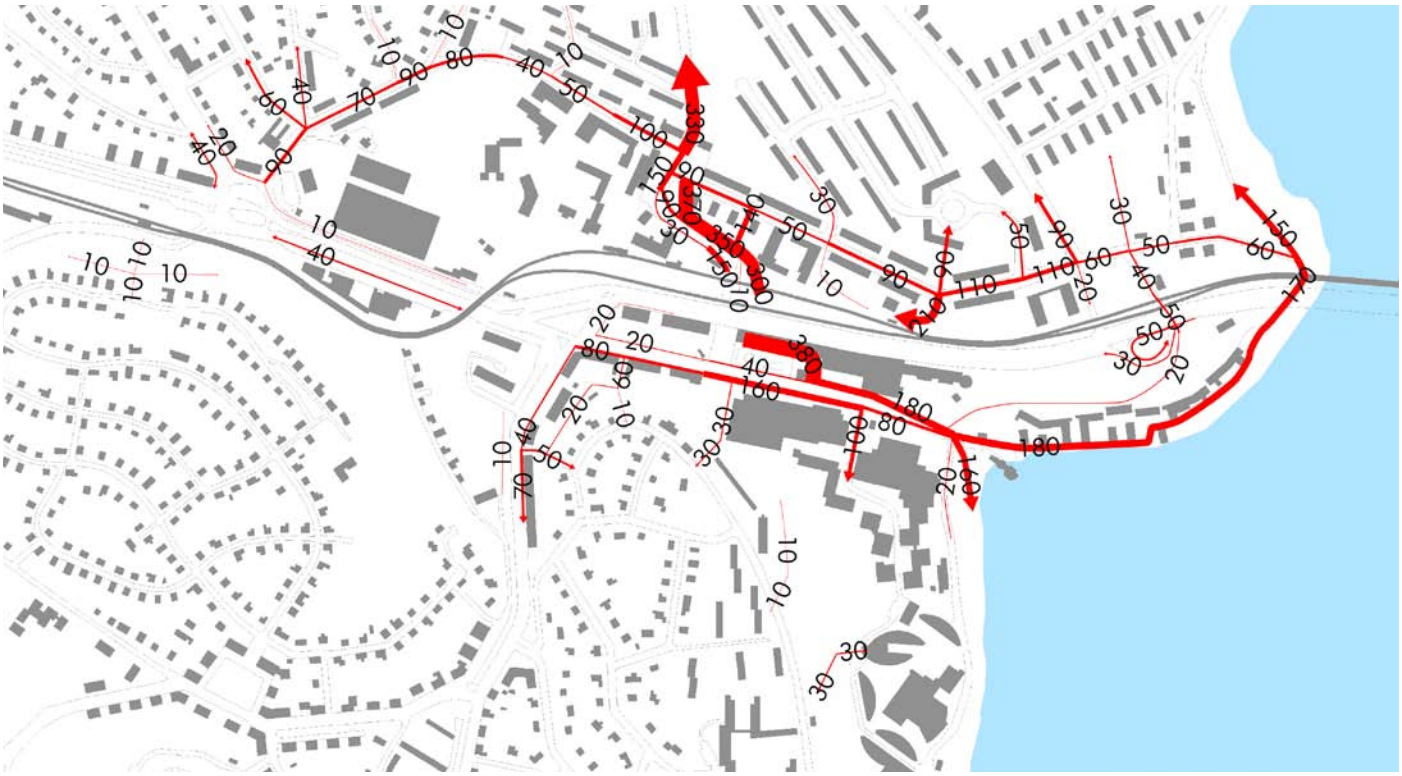
Gångflöden

Helgdag kl 12–13

Flödena är inte lika stora som på vardagen och mer jämnt utspridda. Tranebergs strand och övriga gångstråk utmed vattnet är tämligen välanvända.



Högst gångflöden, helgdag klockan 12–13



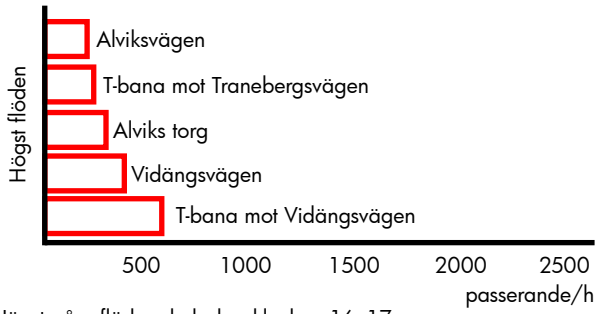
Gångflöden, helgdag klockan 12–13 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

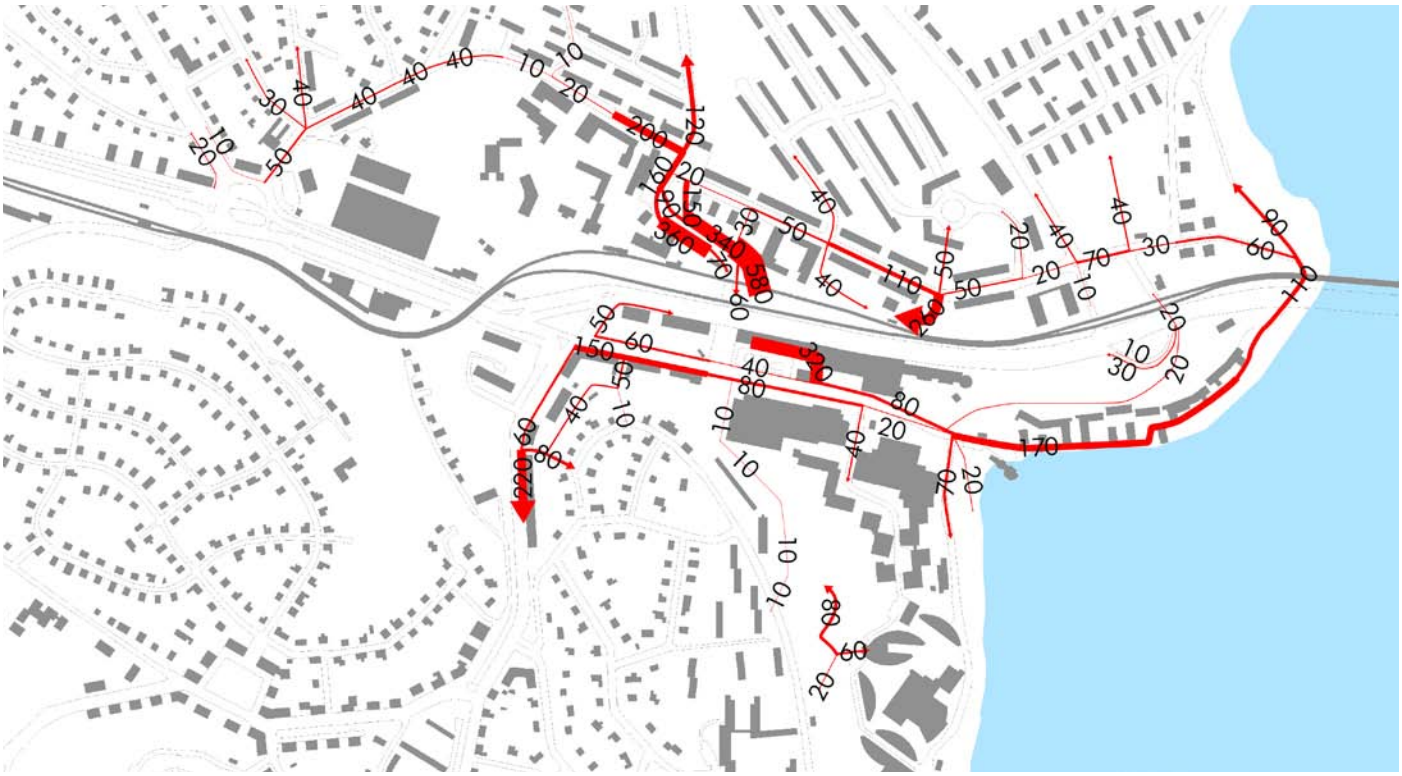
Gångflöden

Helgdag kl 16–17

På helgeftermiddagen är gångflödena störst vid tunnelbaneentrén mot Vidängsvägen, samt på Vidängsvägen. Även tunnelbaneentrén mot Tranebergsvägen har ett visst flöde, precis som Alviks torg.



Högst gångflöden, helgdag klockan 16–17



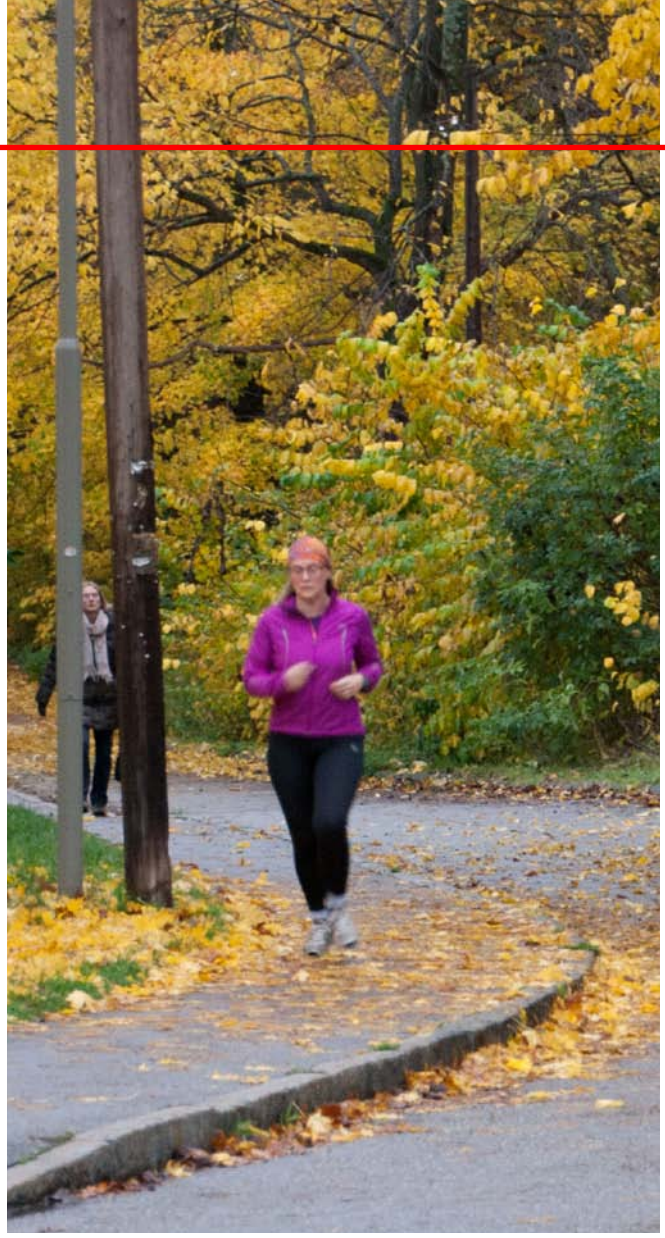
Gångflöden, helgdag klockan 16–17 (passerande/h)

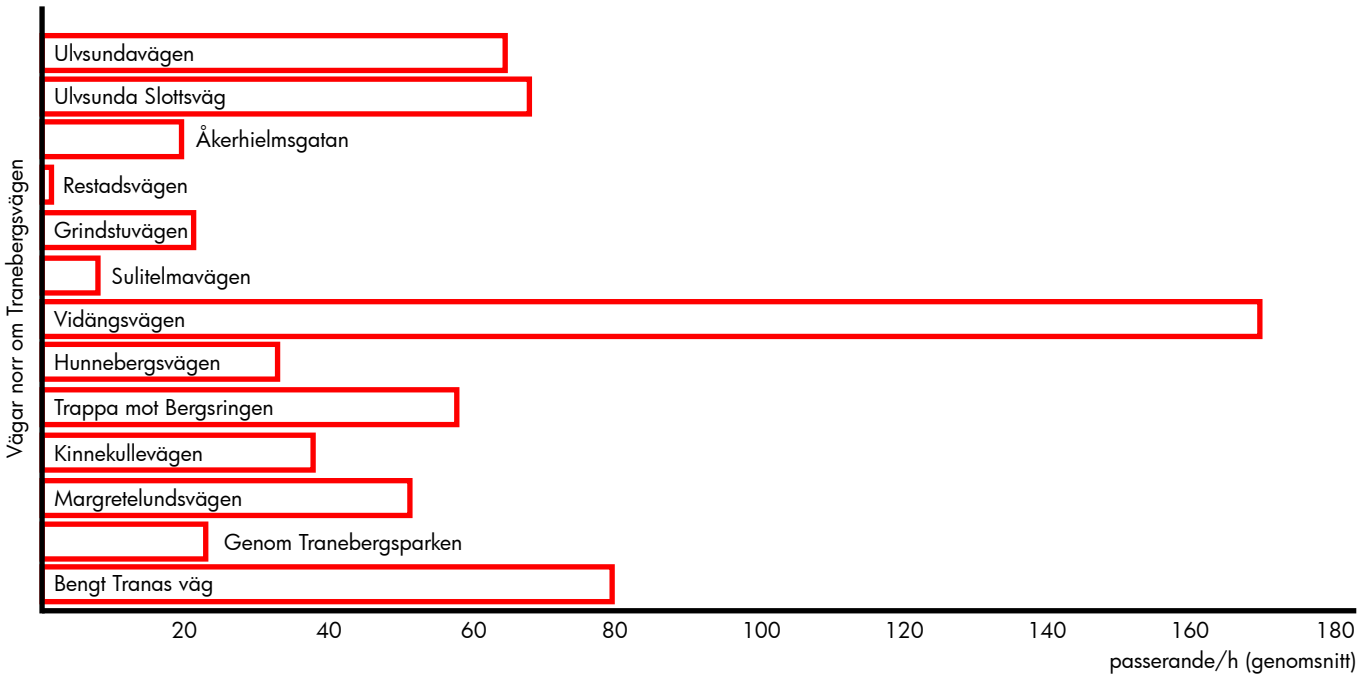
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Gångflöden

Diagrammet visar genomsnittliga gångflöden på vägarna som möter Tranebergsvägen norrifrån. Högst upp är Ulvsundavägen i väster och längst ned är Bengt Tranas väg i öster. Syftet med diagrammet är att klargöra vilka av dessa som är mest använda av gående.

Vidängsvägen är det klart mest välanvända gångstråket. Näst högst är flödena på Bengt Tranas väg, vilket troligtvis beror på att stråket är ett viktigt rekreationsstråk. Gångflödena på gatorna mellan Vidängsvägen och Ulvsunda Slottsväg är låga.





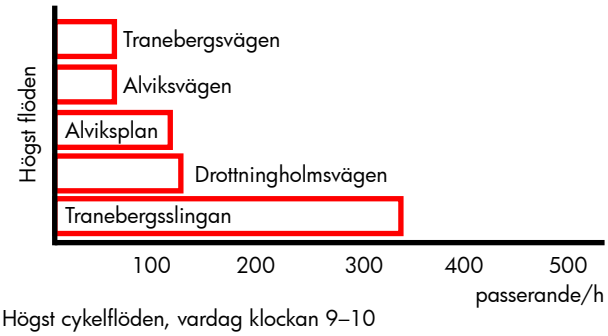
Gångflöden norr om Tranebergsvägen, genomsnittstimme

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

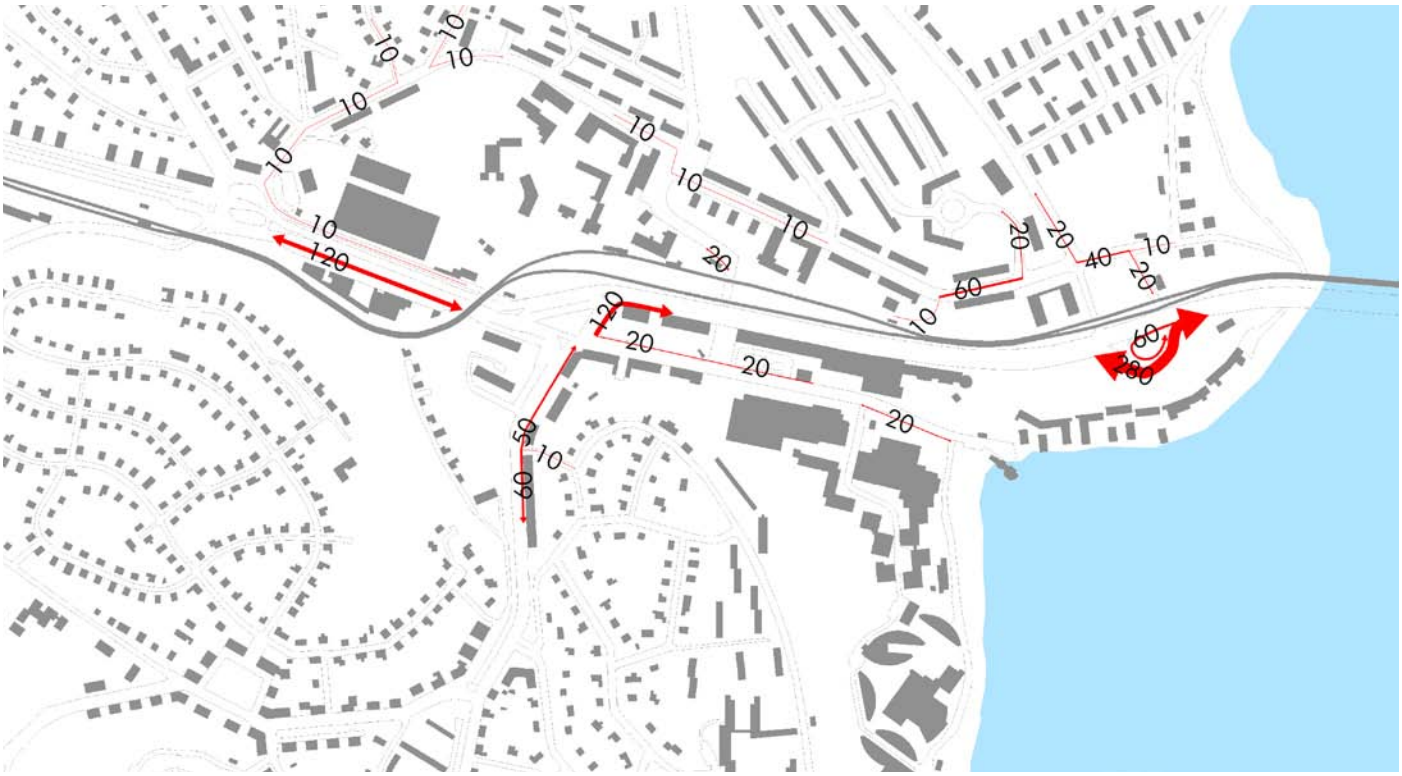
Cykelflöden

Vardag kl 9–10

Högst cykelflöden är det i Tranebergsslingan. Därefter kommer Drottningholmsvägen och Alviksplan. I övrigt är antalet cyklister lågt.



Högst cykelflöden, vardag klockan 9–10



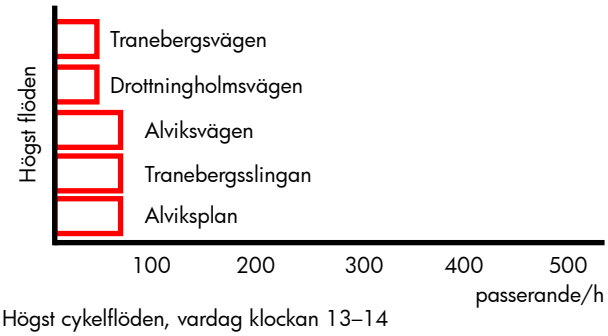
Cykelflöden, vardag klockan 9–10 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Cykelflöden

Vardag kl 13–14

Mitt på dagen är antalet cyklister över lag mycket lågt. Inga platser utmärker sig som mer använda.



Högst cykelflöden, vardag klockan 13–14

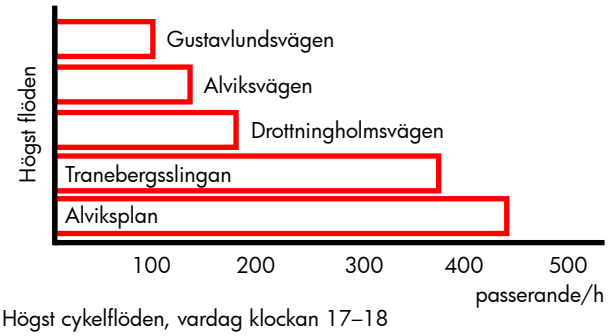
Cykelflöden, vardag klockan 13–14 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

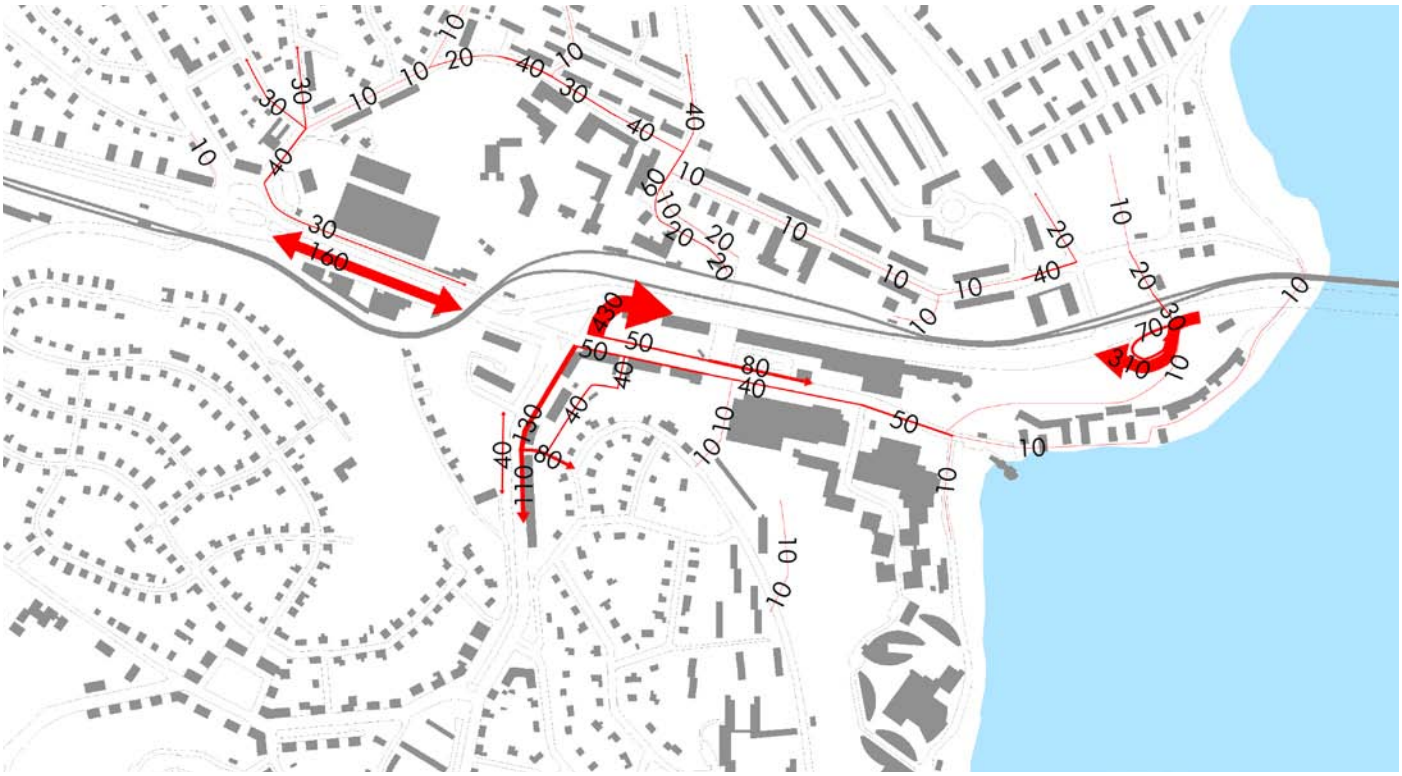
Cykelflöden

Vardag kl 17–18

På kvällen är cykelflödena höga, högst är de på Alviksplan och i Tranebergsslingan. Även på Drottningholmsvägen, Alviksvägen och Gustavlundsvägen är cykelflödena höga.



Högst cykelflöden, vardag klockan 17–18



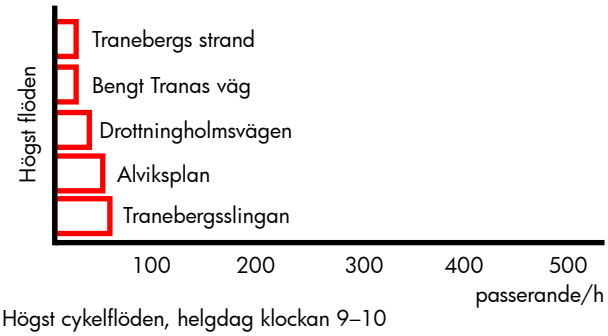
Cykelflöden, vardag klockan 17–18 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Cykelflöden

Helgdag kl 9–10

På helgmorgonen är det få cyklister ute.



Högst cykelflöden, helgdag klockan 9–10

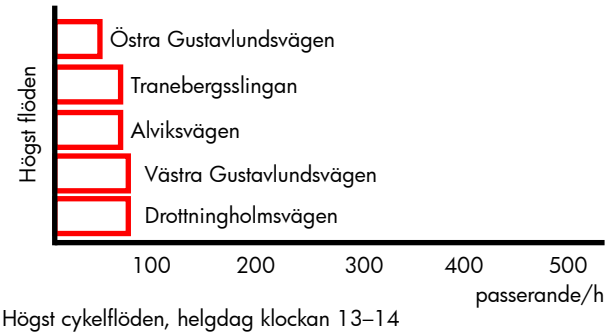
Cykelflöden, helgdag klockan 9–10 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

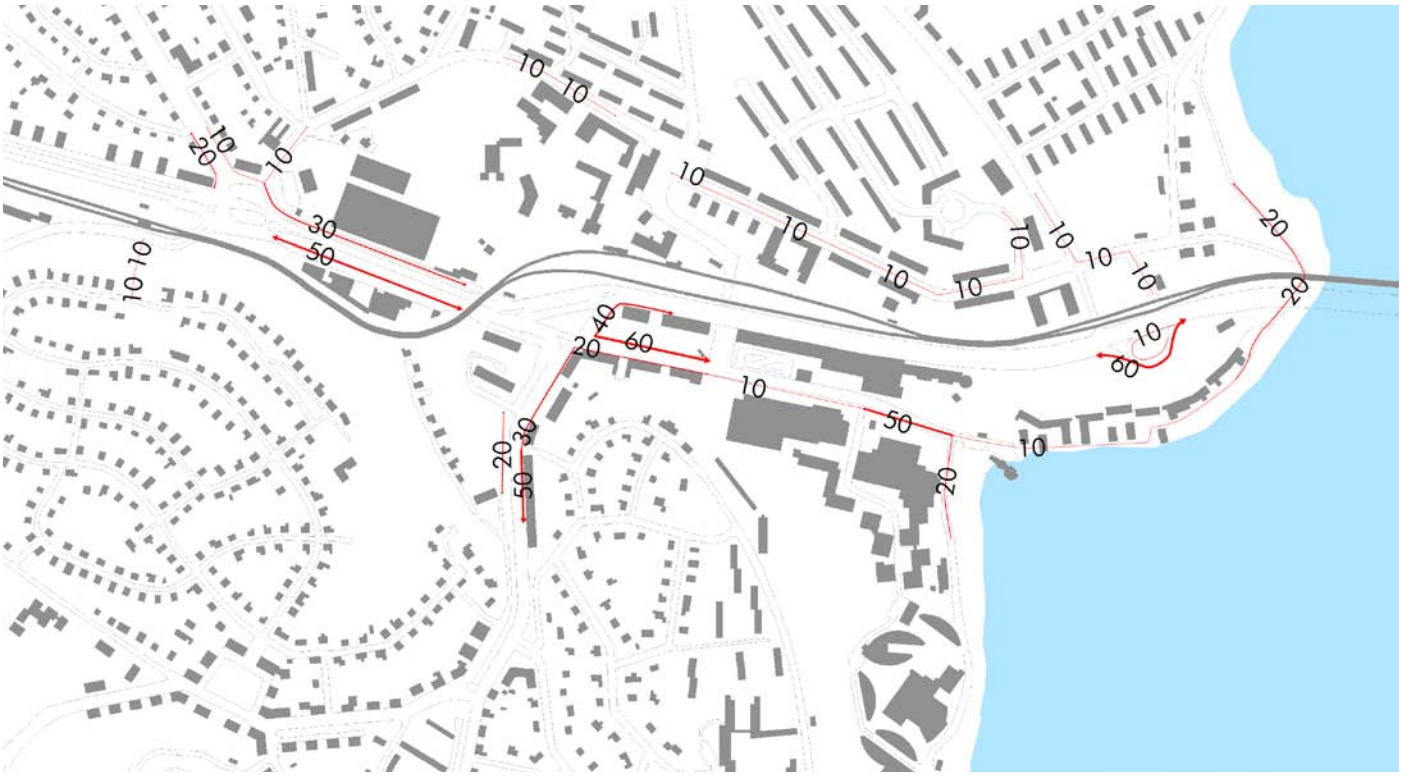
Cykelflöden

Helgdag kl 13–14

Mitt på dagen på helgen är flödena låga.



Högst cykelflöden, helgdag klockan 13–14



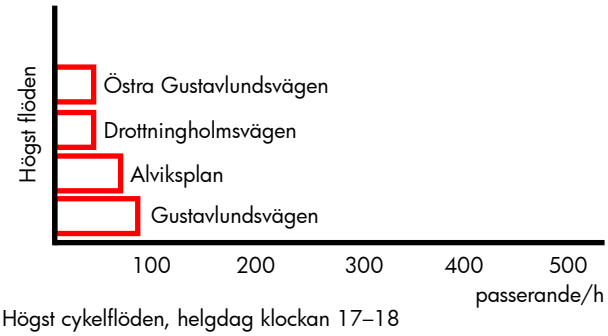
Cykelflöden, helgdag klockan 13–14 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Cykelflöden

Helgdag kl 17–18

Likt övriga tider på helgen är det få som cyklar i området.



Högst cykelflöden, helgdag klockan 17–18

Cykelflöden, helgdag klockan 17–18 (passerande/h)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Plats- och grönyteanvändning

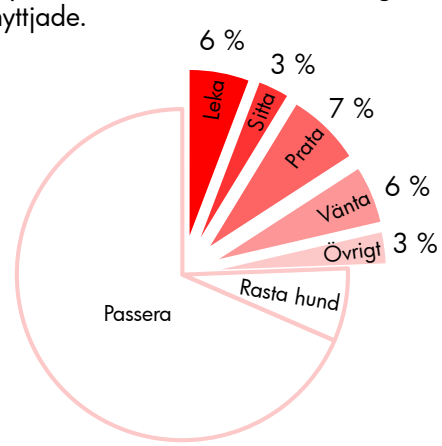
Observationen av användningen av platser och grönområden redovisas i tre kategorier: vistelse, de som rastar en hund och slutligen all användning (både vistelse och rörelse). Inom stadsbyggnadsforskningen skiljer man ofta på stationära aktiviteter (vistelse) och att passera. Båda typer har observerats på platser och i grönområden. Vistelse sker på platser där man väljer att stanna. Att passera skiljer sig genom att det ofta handlar om att röra sig från en punkt till en annan på enklaste sätt. Således säger det inte så mycket om platsernas kvalitet då det primärt handlar om att passera. Självklart finns det även olika typer av rörelser som har rekreativa kvaliteter, som exempelvis att rasta en hund. För att kunna visa var gående i området rör sig när det inte primärt handlar om att röra sig mellan två punkter redovisar vi även de som rastar hundar separat.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-00204

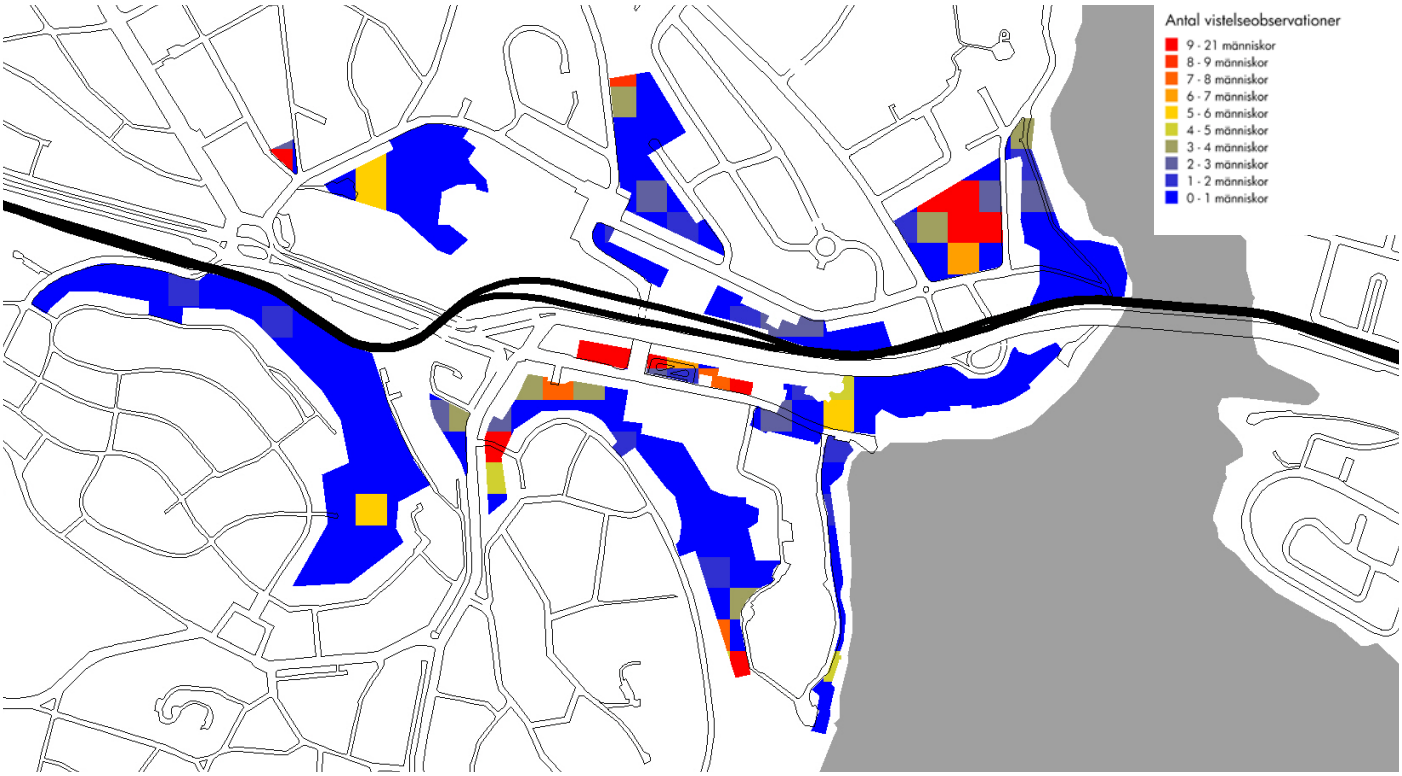
Plats- och grönyteanvändning

Av alla observationer på platser och i grönområden, totalt 1123 stycken, är det cirka en fjärdedel som vistas. Uppdelningen mellan olika vistelseaktiviteter visas i cirkeldiagrammet.

Kartans färglagda delar visar observationsområdena. Varma färger visar var många människor har observerats och kalla var lite vistelse förekom. Tranebergsparken framstår som en stor och välanvänd plats. Alviks torg och ytan framför Medborgarhuset är också välanvända för vistelse. Precis som vid Alviks strands station är det på Alviks torg många som väntar på kollektivtrafiken. Bakom Alviksvägen och i lekparken vid Ulvsunda slottsväg observerades också mycket vistelse. Stora delar av skogsområdena är lågt nyttjade.



Andel som vistas

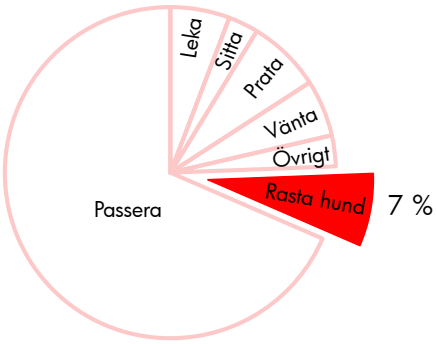


Observation av vistelse på platser och i grönområden

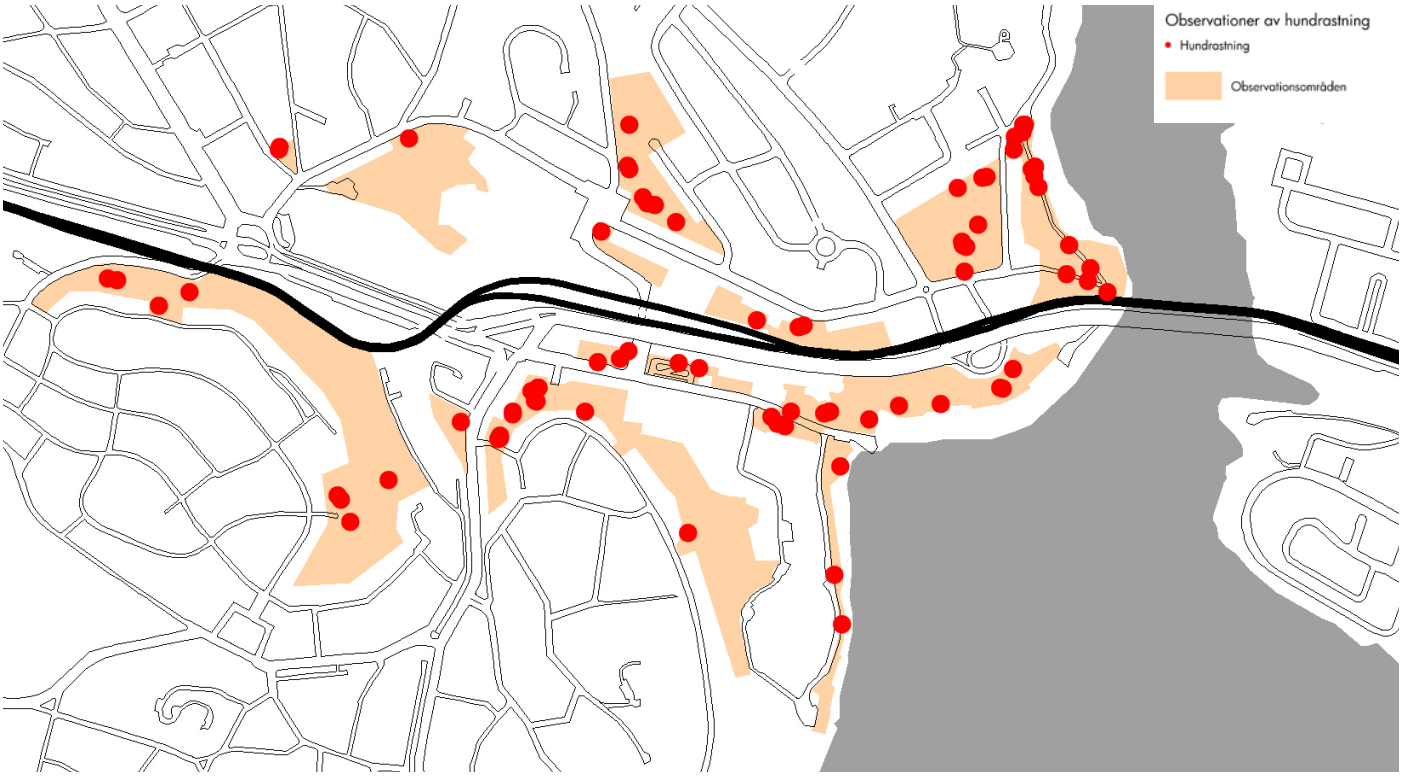
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Plats- och grönyteanvändning

De 80 observationer som gjordes av personer med hund utgjorde sju procent av alla observationer. Observationerna är relativt jämnt spridda i området. Kartan nedan visar att skogsområdena fyller en viss funktion för de som går med hundar, eller strövar omkring, i området.



Andel som rastar hund

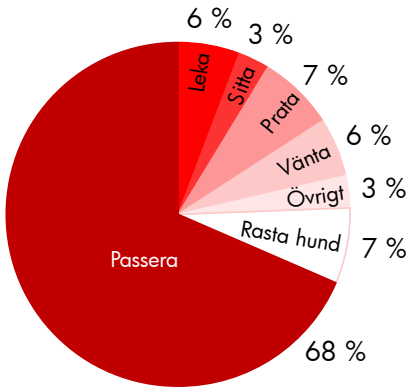


Observation av människor med hund på platser och i grönområden

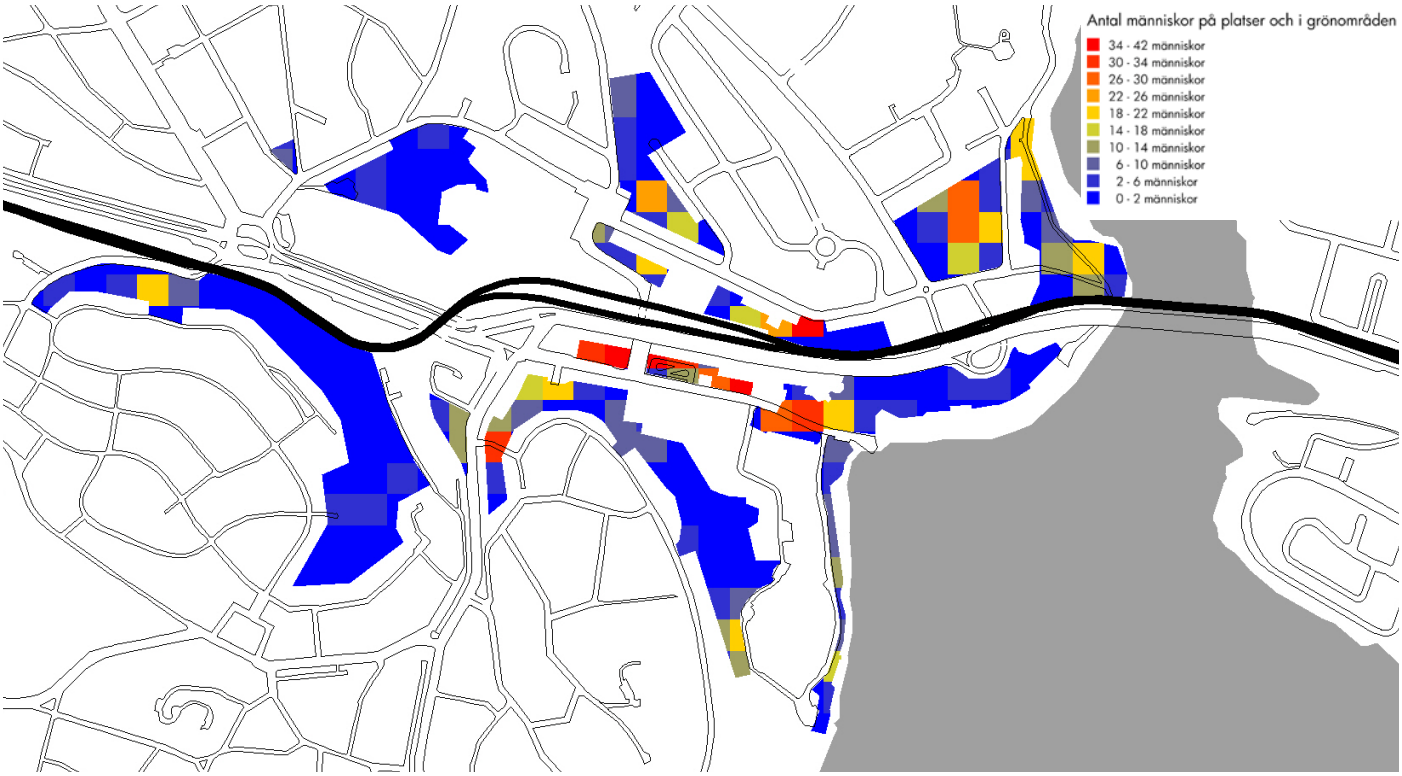
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Plats- och grönyteanvändning

Drygt två tredjedelar av observationerna, 68 procent, utgörs av passerande. Alviks torg, platsen framför Medborgarhuset och längs Gustavlundsvägen är välanvända platser i centrala Alvik. Tunnelbaneentrén mot Tranebergsvägen skapar också ett visst flöde av människor. Även Tranebergsparken framstår som en välanvänd plats. Sammantaget är skogsområdena lågt nyttjade.



Andelar av all användning



Observation av vistelse och passerande på platser och i grönområden

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Stadslivsobservationer – sammanfattning

- De mest använda platserna av gående är Alviks torg, Vidängsvägen och Gustavlundsvägen.
- Vidängsvägen är även den mest välanvända kopplingen norr om Tranebergsvägen för gående.
- På gatorna norr om Tranebergsvägen är gångflödena mellan Vidängsvägen och Ulvsunda Slottsväg låga.
- Stråket längs vattnet är relativt välanvänt och fyller en funktion som ett viktigt rekreativt stråk.
- Tranebergsvägen har låga gångflöden.
- För cykelpendlare är stråket Tranebergsslingan-Alviksplan-Drottningholmsvägen det mest välanvända. Även Alviksvägen fyller en viktig funktion för de som cykelpendlar.
- Alviks torg, platsen framför Medborgarhuset och Tranebergsparken är viktiga rekreationsplatser. På Alviks torg väntar många på anslutande bussar.
- Skogspartierna är generellt lågt nyttjade men fyller en viss funktion som rekreativa stråk.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19. Dnr 2013-06204

Stadsrumsinventeringar

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19. Dnr 2013-06204

Trafikrum

I handboken *Rätt fart i staden*, en rapport som Vägverket tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting har gett ut, visas hur man kan dela in stadens rum med avseende på deras karaktär. Den så kallade livsrumsmodellen beskriver vilken potential olika stadsrum har utifrån exempelvis form, läge i stadsstrukturen och inramning.

Klassificeringen görs utifrån hur anpassat stadsrummet är för gående och cyklister och består av tre ”rum” och två ”mellanrum”. I ena änden av skalan finns frirum som beskriver stadsrum där gående och cyklister inte behöver oroa sig för att möta motorfordonstrafik. I integrerade frirum är cyklar och gående prioriterade men bilar har rätt att köra här, dock på de gåendes och cyklisternas villkor.

Mjuktrafikrum beskriver rum där bilar och oskyddade trafikanter samspelar där gångtrafikanter kan röra sig längs och tvärs motortrafiken. I integrerade transportrum kan gående och cyklister befinna sig i rummet men har små möjligheter till att korsa biltrafiken. Den sista kategorin är transportrum vilket beskriver rum för motortrafiken som är väl separerade från de oskyddade trafikanterna. Se exempel till höger.

Frirum

Exempel på frirum, Tranebergsparken

Integrerat frirum

Exempel på integrerat frirum, bostadsgård vid Runda vägen

Mjuktrafikrum

Exempel på mjuktrafikrum, del av Gustavlundsvägen

Integrerat transportrum

Exempel på integrerat transportrum, del av Gustavlundsvägen

Transportrum

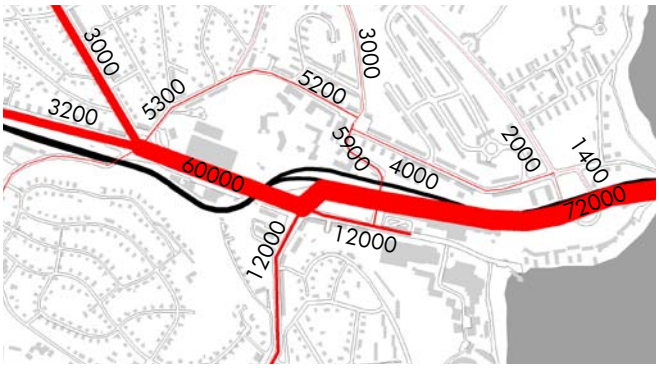
Exempel på transportrum, Drottningholmsvägen

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

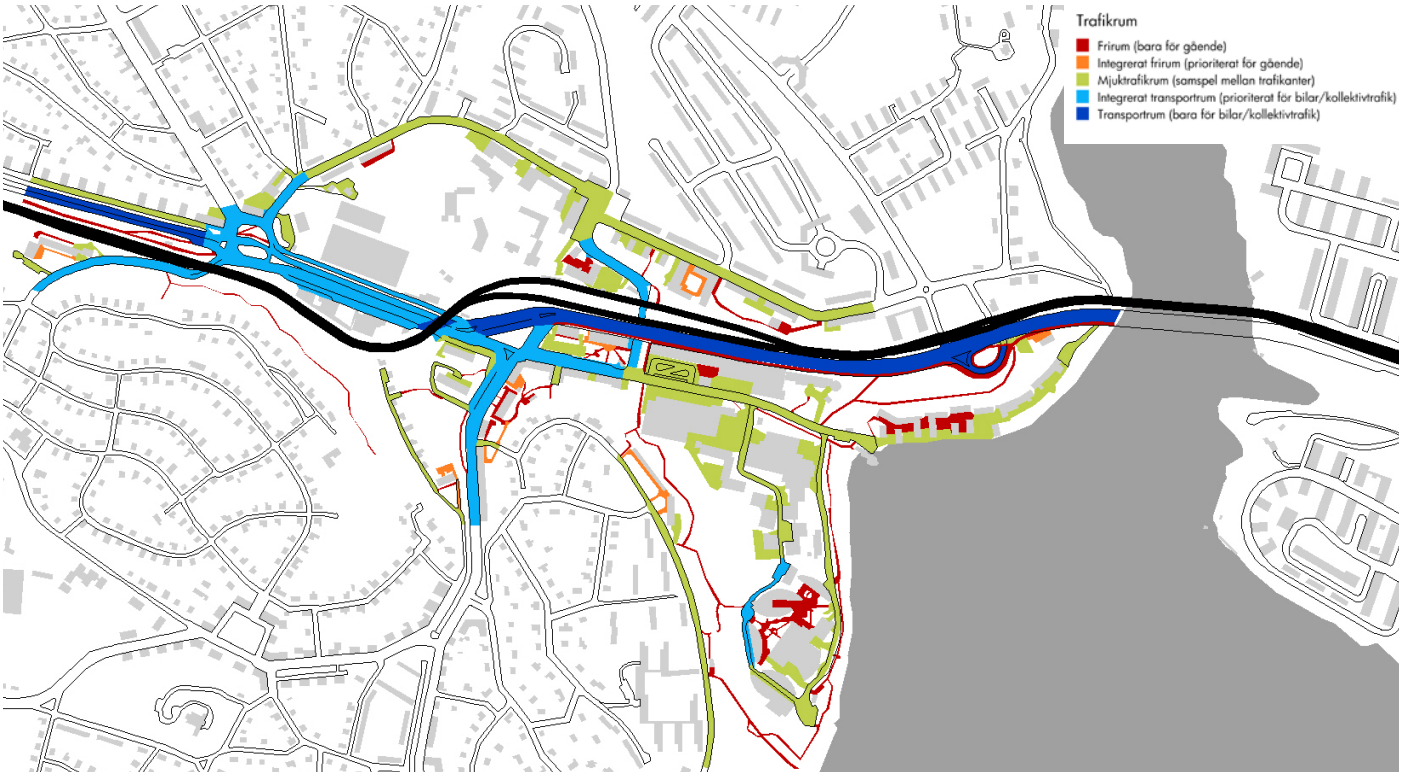
Trafikrum

Drottningholmsvägen skär genom planområdet från Tranebergsbron till Ulvsundaplan och vidare västerut. På stora delar av den är motortrafik och oskyddade trafikanter tydligt separerade från varandra med de förstnämnda prioriterade. Det gör att det för gående och cyklister är svårt att korsa vägen. Motorfordonsflödena på Drottningholmsvägen är dessutom mycket höga, cirka 72000 fordon per dygn, vilket gör det än mer oattraktivt för gående och cyklister att röra sig där. Exempelvis har Essingeleden vid Karlberg ett flöde på cirka 66 000 fordon per dygn (*Övre Norrmalm och Vasastaden Trafikflödeskarta, 2000*).

Alviksvägen och delar av Gustavlundsvägen och Vidängsvägen är integrerade trafikrum med biltrafiken prioriterad. I Alviks strand saknar Gustavlundsvägen dessutom delvis trottoar.



Trafikflödeskarta (antal bilar och bussar ett vardagsdygn under 2001–2002) *Västerort – Trafikflödeskarta*



Trafikrum

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Trafikrum, andelar av sammanlagd yta

Nästan hälften av trafikrummet inom planområdet är mjuktrafikrum. Transportrum och integrerade transportrum tar tillsammans i anspråk nästan 40 procent. Dessa trafikrum är oattraktiva för gående. Endast två procent är integrerade frirum och frirum utgör cirka 15 procent.

- Frirum
- Integrerat frirum
- Mjuktrafikrum
- Integrerat transportrum
- Transportrum

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor : 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Offentlighet – privathet

Offentlighet – privathet syftar på hur stadsmiljön upplevs ur synpunkten vem som har ”rätt” att beträda eller använda en plats. Juridiskt finns det tydliga gränser för vad som är offentlig, privat och gemensam mark. Den juridiska gränsdragningen ger dock inte alltid möjlighet för användare att förstå vem som har rätt att vistas där.

Analysen syftar till att kartlägga hur miljön uppfattas utifrån användarnas bedömning. För att göra det använder vi oss av tre parametrar: skala, gränssnitt och brukare (se matrisen).

Mark som upplevs som offentlig är sådan där man upplever att alla har rätt att vistas, se exempel från Tranebergsparken. Gemensam mark är sådan där en viss grupp människor upplevs ha rätt att använda platsen. Viktigt för upplevelsen av gemensam mark är att den tydligt avgränsar sig mot omgivande offentlig mark. Som exempel visas bostadsgården på bilden från Runda vägen. Längre norrut på Runda vägen finns ett bra exempel på mark som tydligt visar att marken är privat med en enskild brukare. Mark där det saknas ett tydligt gränssnitt och där typ av brukare är oklar kallar vi för diffus mark. Exemplet nedan är från Tranebergsvägen där marken mellan bostadshuset och trottoaren har en diffus tillhörighet. Problemet med diffus mark är att den, på grund av otydligheten, får en låg användning.

	Offentlig	Gemensam	Privat	Diffus
Skala				
Liten		●	●	?
Stor	●			
Gränssnitt				
Tydligt	●	●	●	?
Otydligt				
Brukare				
Enskild			●	
Boende		●		?
Allmänhet	●			

Matris över offentlighet – privathet

Exempel på offentlig mark, Tranebergsparken

Exempel på gemensam mark, Runda vägen

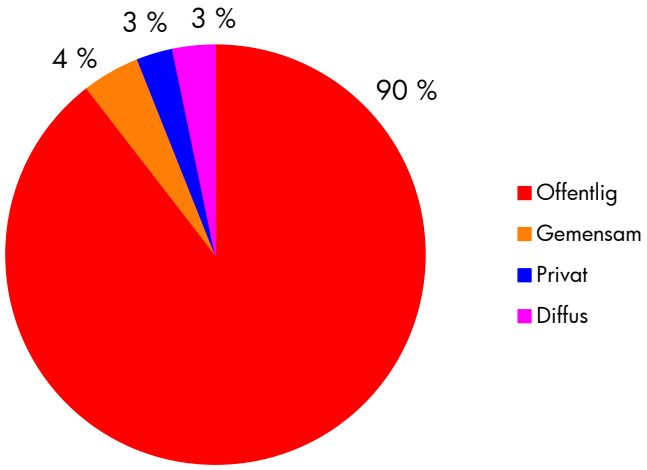
Exempel på privat mark, Runda vägen

Exempel på diffus mark, Tranebergsvägen

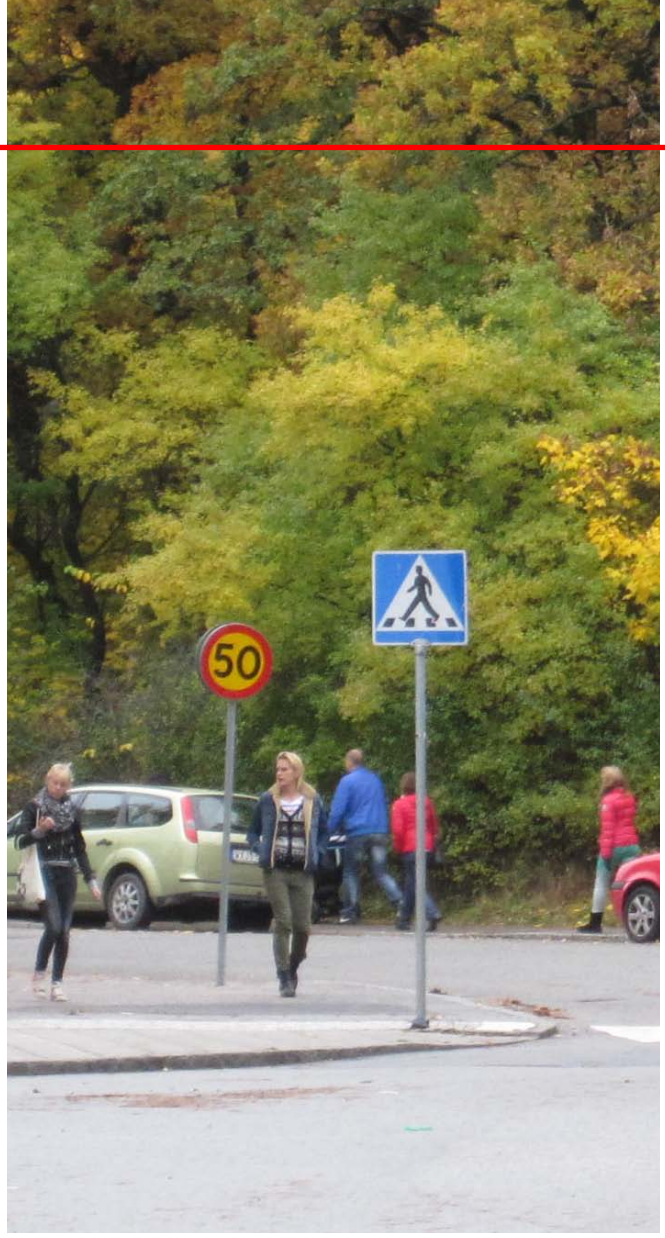
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

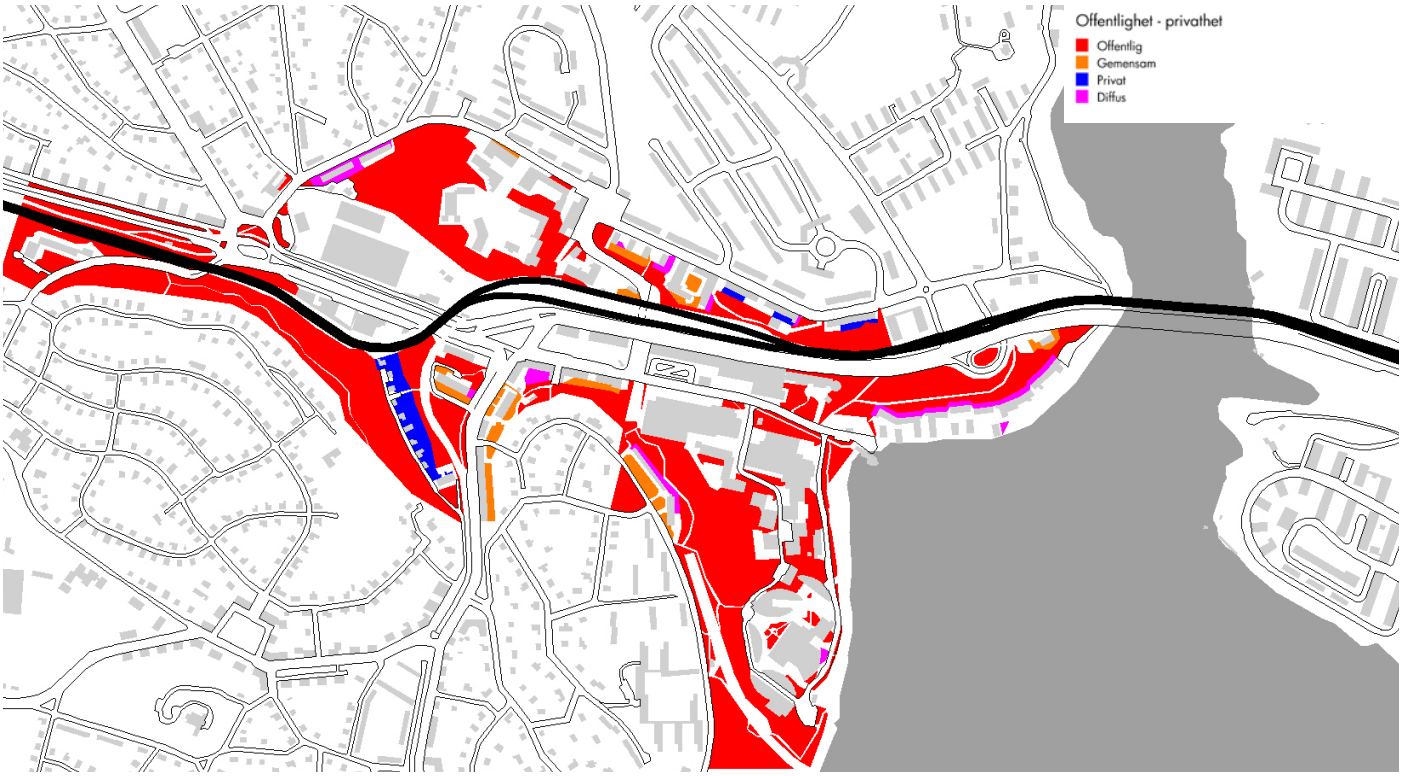
Offentlighet – privathet

En mycket stor del av området, 90 procent, utgörs av offentlig mark. Resterande tre kategorier – gemensam, privat och diffus mark – delar på resterande tio procent. I anslutning till många av de friliggande bostadshusen finns det diffus mark. Den diffusa marken är sammantaget liten vilket är en kvalitet i stadsmiljön.



Offentlighet – privathet, andelar av sammanlagd yta





Offentlighet – privathet

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Aktiva stråk

Aktiva stråk handlar om hur gångbanor konstitueras. Planområdets gångbanor har klassificerats i fyra kategorier: stråk längs entréer, stråk längs fasader, stråk utan entré- eller fasadkontakt och stråk i grönområden. Stråk längs entréer skapar en naturlig övervakning vilket är positivt för den upplevda tryggheten för de som vistas i rummet.

Stråk längs fasader kan möjliggöra att förbipasserande kan bli sedda genom fönster. Även det ger en viss form av upplevd trygghet. Stråk utan entré- och fasadkontakt riskerar att upplevas som ödsliga när få människor är ute. Stråk i grönområden saknar också ofta naturlig övervakning men kan ha stora rekreativa kvaliteter. Idealt ska det dock även finnas bra alternativa vägar.

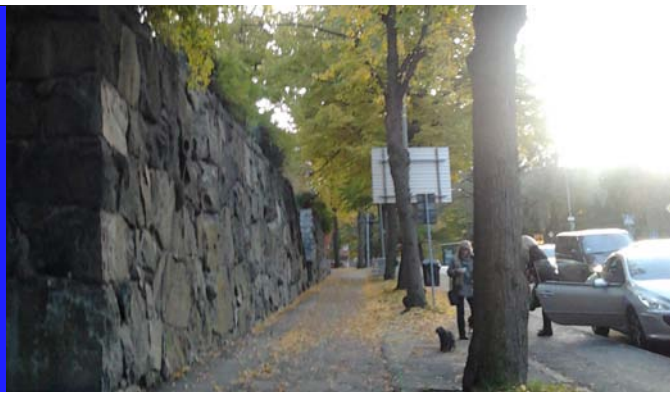
Längs entréer

Exempel på stråk längs entréer, Alviks torg

Längs fasader

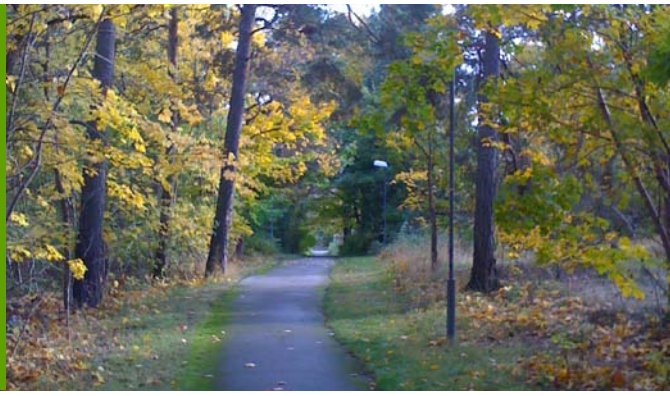
Exempel på stråk längs fasader, del av Alviksvägen

Utan entré- eller fasadkontakt



Exempel på stråk utan entré- eller fasadkontakt, del av Alviksvägen

I grönområde

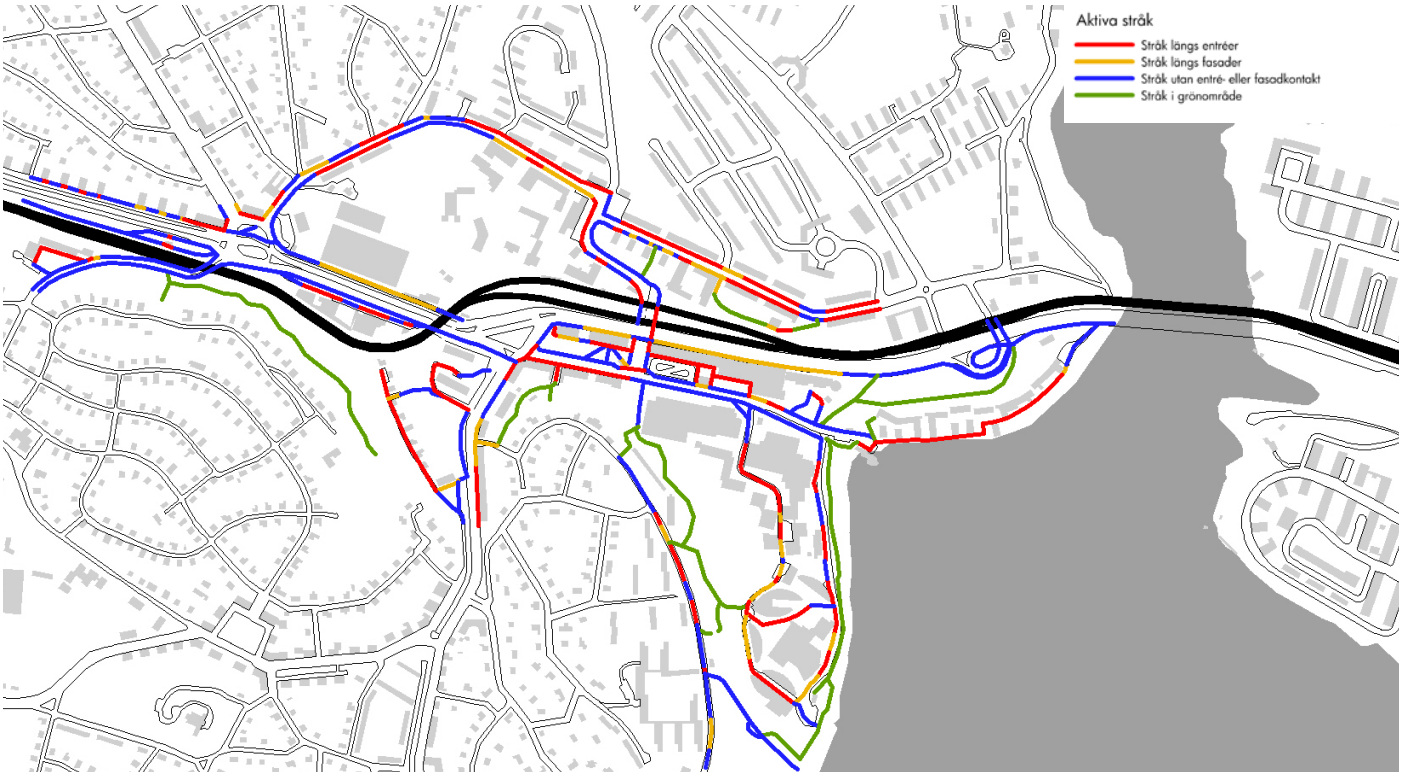


Exempel på stråk i grönområde, grönområdet Timmerfallet

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Aktiva stråk

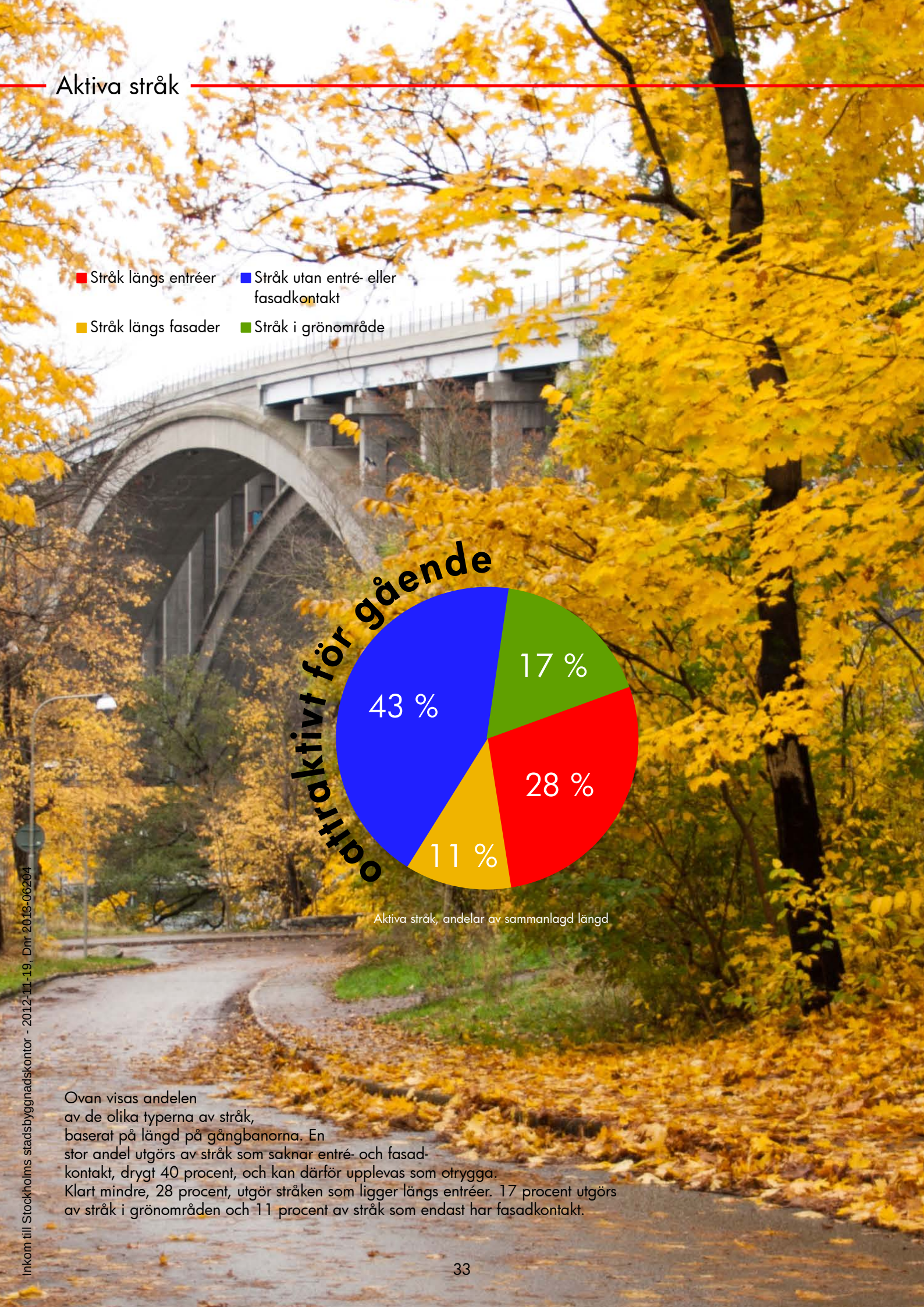
Stora delar av de viktiga gatorna Drottningholmsvägen, Vidängsvägen och Gustavlundsvägen utgörs av stråk utan varken entré- eller fasadkontakt. Det är problematisk och bidrar inte till att aktivera dem. Ett ytterligare exempel på ett stråk som är problematiskt är trappan mellan Gustavlundsvägen, förbi SALK-hallen, till Runda vägen. Här tvingas man gå utan fasadkontakt då det inte finns några bra alternativa vägar.



Aktiva stråk

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Aktiva stråk



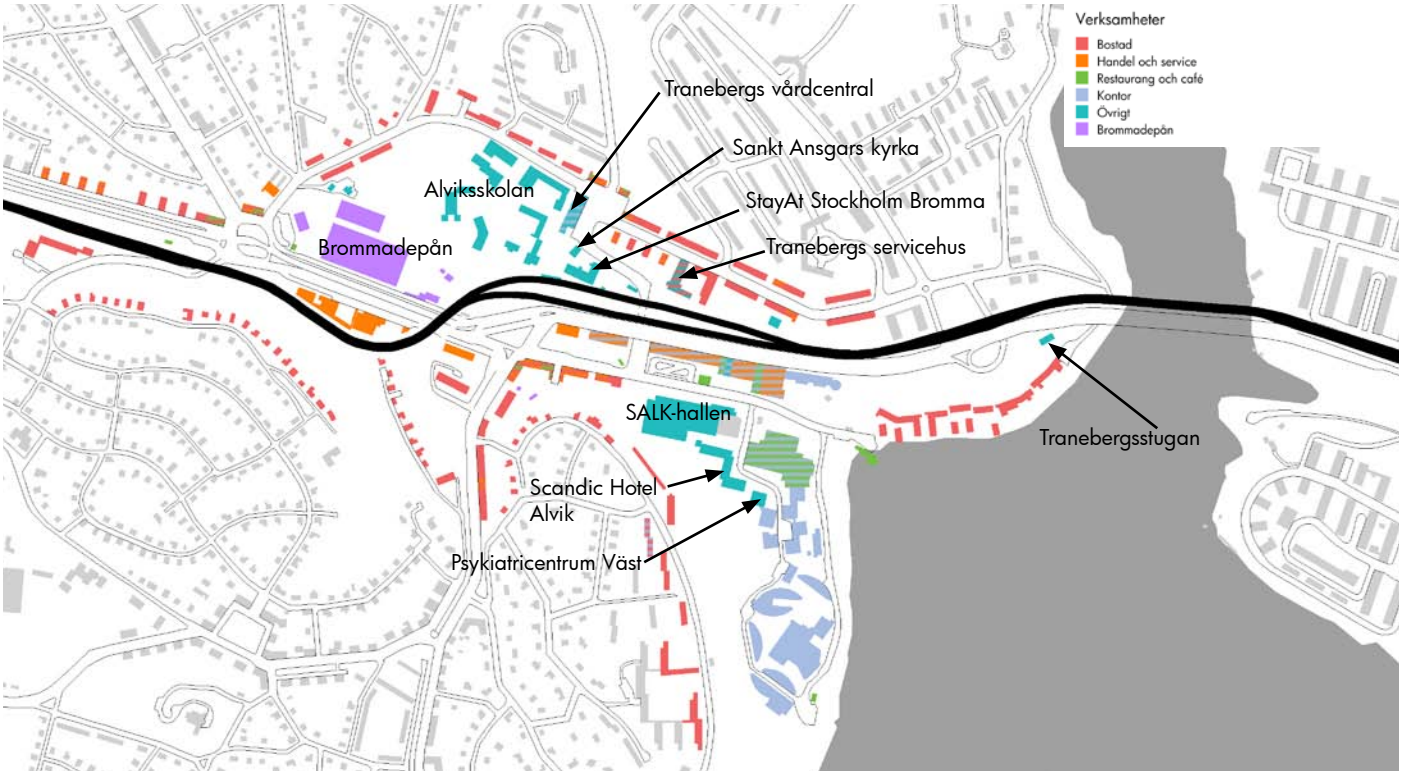
Aktiva stråk, andelar av sammanlagd längd

Ovan visas andelen av de olika typerna av stråk, baserat på längd på gångbanorna. En stor andel utgörs av stråk som saknar entré- och fasadkontakt, drygt 40 procent, och kan därför upplevas som otrygga. Klart mindre, 28 procent, utgör stråken som ligger längs entréer. 17 procent utgörs av stråk i grönområden och 11 procent av stråk som endast har fasadkontakt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19. Dnr 2018-06204

Verksamheter

Vid Alviks torg finns det mycket handel och kontor, samt en del restauranger. På södra sidan om Gustavlundsvägen ligger SALK-hallen med tennisbanor samt Scandic Hotel Alvik. Väster om Vidängsvägen finns det på Gustavlundsvägen en del handel, service och restauranger i samma fastigheter som bostäder. Öster om Alviks torg är det mest kontor innan Tranebergsstrand och få restauranger och ingen service. I Tranebergsstrand finns endast bostäder och i Alviks strand i stort sett endast arbetsplatser. En viss blandning av verksamheter finns på Tranebergsvägen, i synnerhet på Tranebergsplan. Genomgående är de olika verksamheterna tydligt separerade från varandra med bostäder perifert i planområdet.



Verksamheter

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Stadsrumsinventeringar – sammanfattning

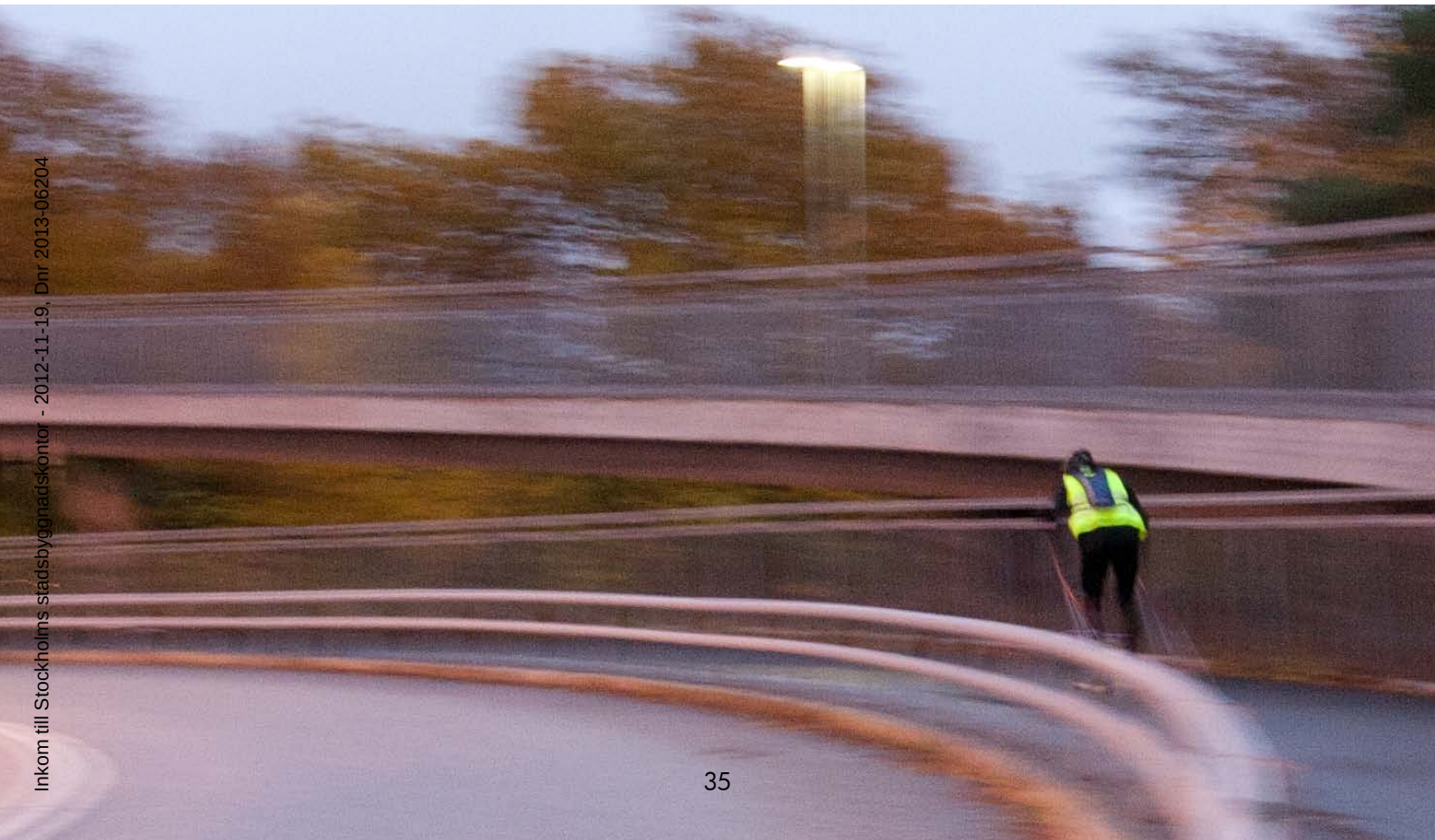
- En stor del av trafikrummet, nästan 40 procent, utgörs av stråk där gående inte kan vistas eller korsa trafiken. Således kan man säga att gaturummet i Alvik till stor utsträckning prioriterar bilisternas framkomlighet och är oattraktiv för gående. Motortrafiken är mycket intensiv på Drottningholmsvägen vilket gör det till en mycket oattraktiv miljö för gående och cyklister.

- 90 procent av marken (trafikrummen ej medräknade) upplevs som offentligt tillgängligt. Kring vissa friliggande flerfamiljshus är det oklart vem som har rätt till att vistas där. I vidare förtätning bör sådana ytor undvikas för att möjliggöra att stadsmiljön inbjuder till att användning och vistelse.

- Många stråk saknar helt kontakt med entréer och fasader vilket kan leda till att gående på dessa stråk kan uppleva otrygghet. De viktiga gatorna och stråken behöver kantas av entréer för att skapa en naturlig övervakning och aktivera dem.

- Det finns ett behov av alternativa stråk, med entréer eller fasader med fönster, till stråk i grönområden. På så sätt ges gående alternativ som upplevs som tryggare när det är mörkt.

- Ett fåtal delar av området har en blandning av verksamheter, speciellt gäller det Alviks torg, Tranebergsplan och västra Gustavlundsvägen. I övrigt är verksamheterna ofta tydligt separerade från varandra. För att skapa platser som används både när folk arbetar och är lediga krävs att man blandar tillkommande verksamheter i små och mångfunktionella enheter.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

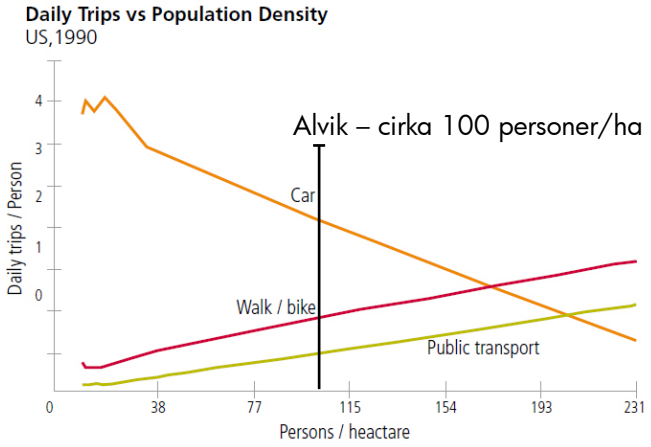
Stadsbyggnadsanalyser

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Befolkningstäthet

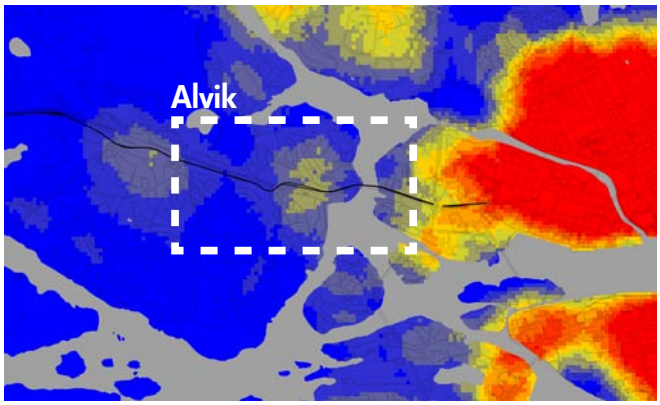
Befolkningstätheten, mätt som personer per hektar inom 500 meter, är jämfört med andra omkringliggande närförorter mycket låg. Tätheten är klart högre i innerstaden, men även i Solna, på Lilla Essingen och i Liljeholmen. I planområdet är tätheten som högst runt Alviks torg. I övrigt är befolkningstätheten i området mycket låg.

Diagrammet är hämtat från UN-Habitats rapport *Urban Planning for City Leaders* och visar sambandet mellan befolkningstäthet och val av transportmedel. En tätare stadsmiljö gör att fler väljer att gå, cykla eller åka kollektivt.

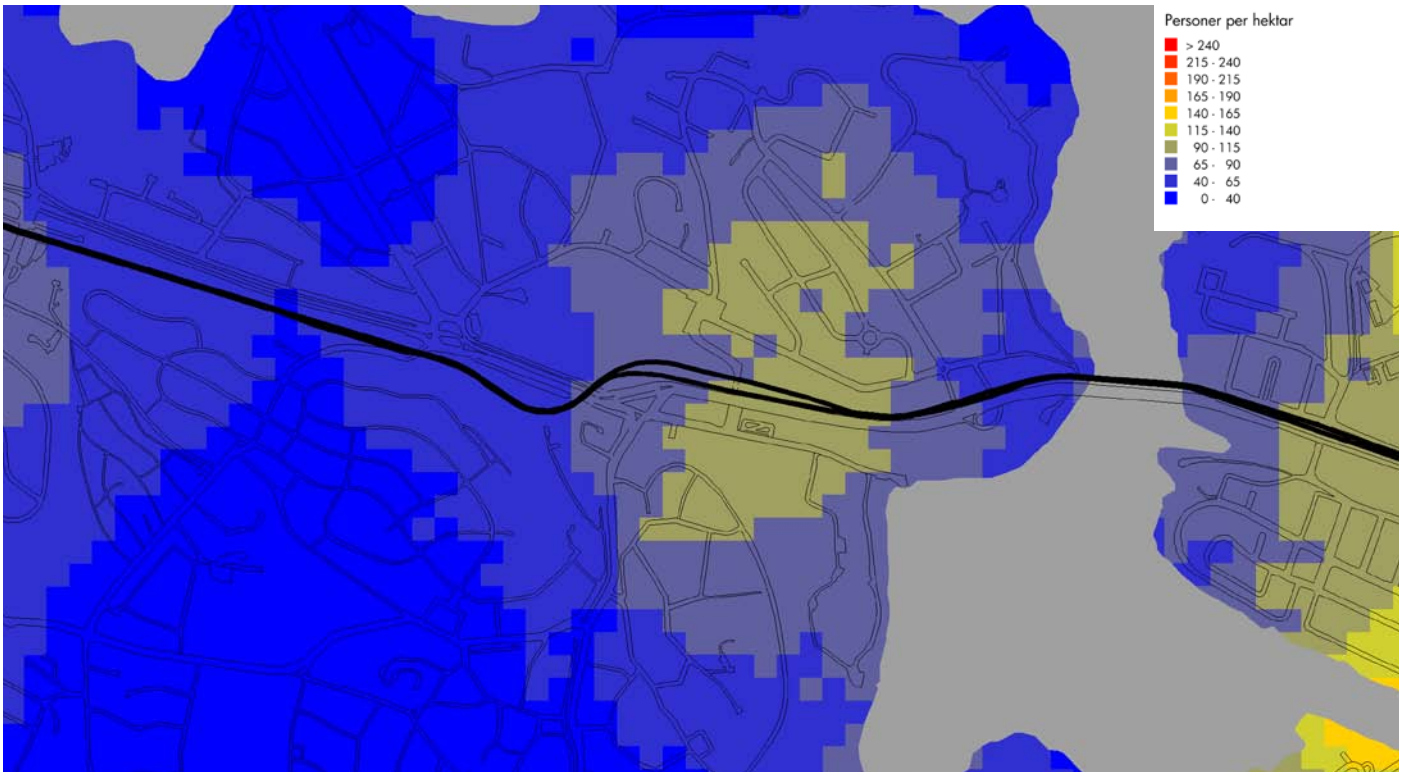


Source: Dunphy RT and Fisher K (1996) [43]

Förhållandet mellan täthet och val av transportmedel
Urban Planning for City Leaders – UN-Habitat



Personer per hektar, västra Stockholm

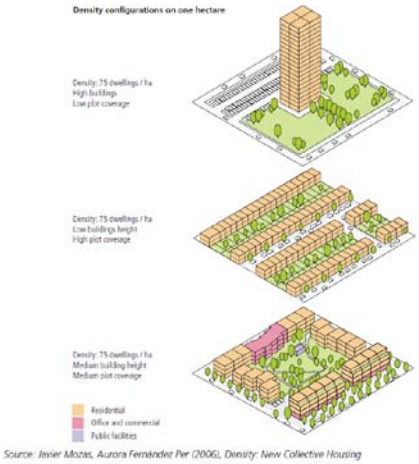


Personer per hektar, Alvik

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

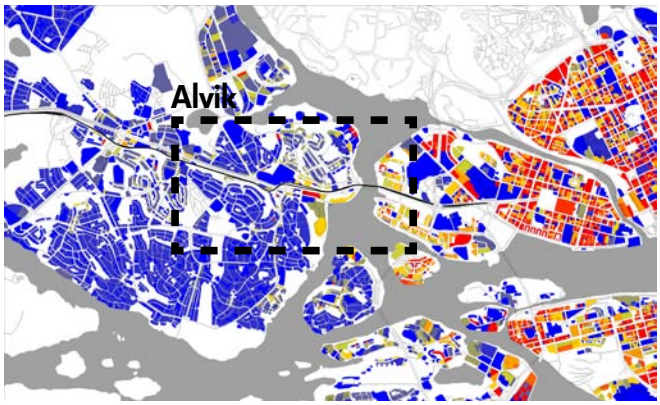
Exploateringstal

Bilderna visar exploateringstal på fastigheter. De flesta fastigheterna i Alvik har lågt eller mycket lågt exploateringstal. Undantaget är framförallt fastigheten i anslutning till Alviks torg. Värt att nämna att fastigheter med samma exploateringstal kan se mycket olika ut, se referensbild.

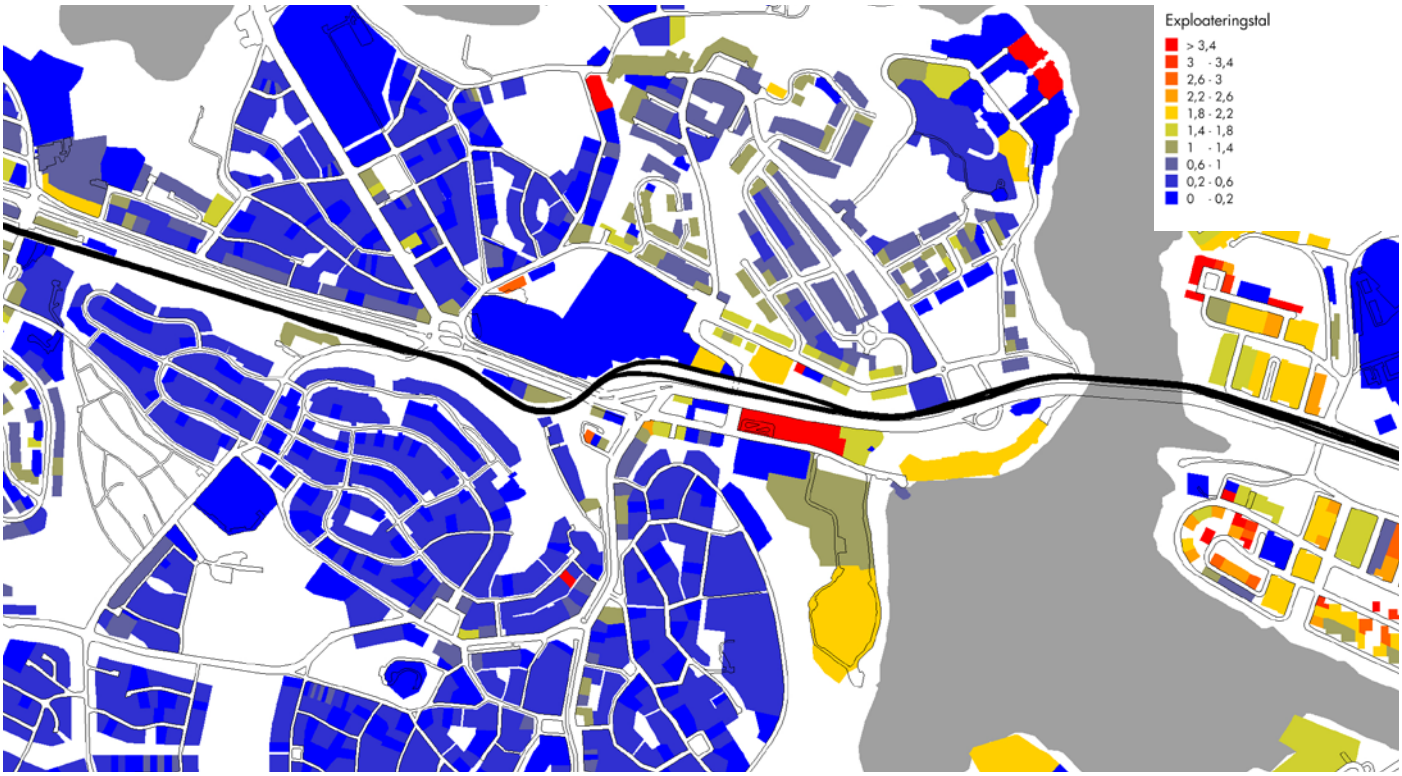


Source: Javier Mozas, Aurora Fernández Per (2006), Density: New Collective Housing

Olika typer av kvarter med samma exploateringsgrad
Urban Planning for City Leaders – UN-Habitat



Exploateringstal, västra Stockholm



Exploateringstal, Alvik

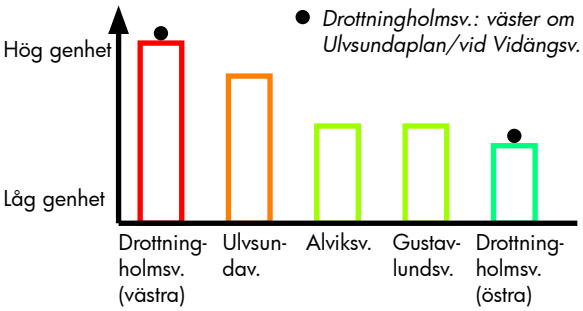
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Genhet gångstråk

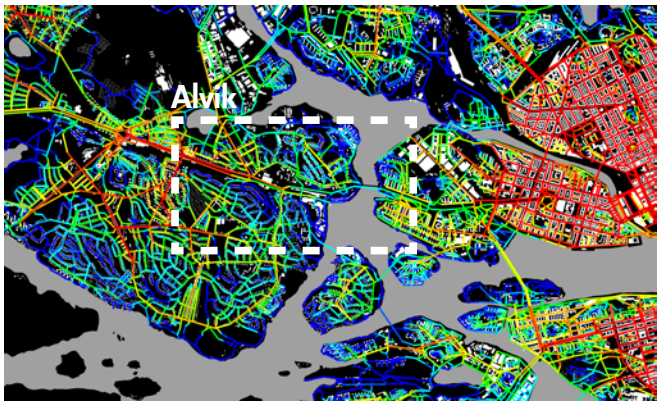
Analysen bygger på Space Syntax-metodiken och visar genheten i gångstråken. Varma färger visar gena stråk som har stor potential att befolkas. Kalla färger visar stråk som är rumsligt avlägsna och har mindre förutsättningar att få stora gångflöden. Dessa stråk har dock ibland förutsättningar att erbjuda lugn och ro med rekreativa kvaliteter.

Bilden över västra Stockholm visar att det i innerstaden finns ett sammankopplat nät av gena gator. I Alvik finns det få starkt integrerade (gena) stråk men en stor blandning av gator och vägar med olika genhet. Störst rumslig genhet har Drottningholmsvägen väster om Ulvsundaplan. Ju närmare den kommer Tranebergsbron ju svalare färg får den, se diagram till höger. Detta förklaras framförallt med att Drottningholmsvägen är separerad från, och har få kopplingar till, omkringliggande vägar.

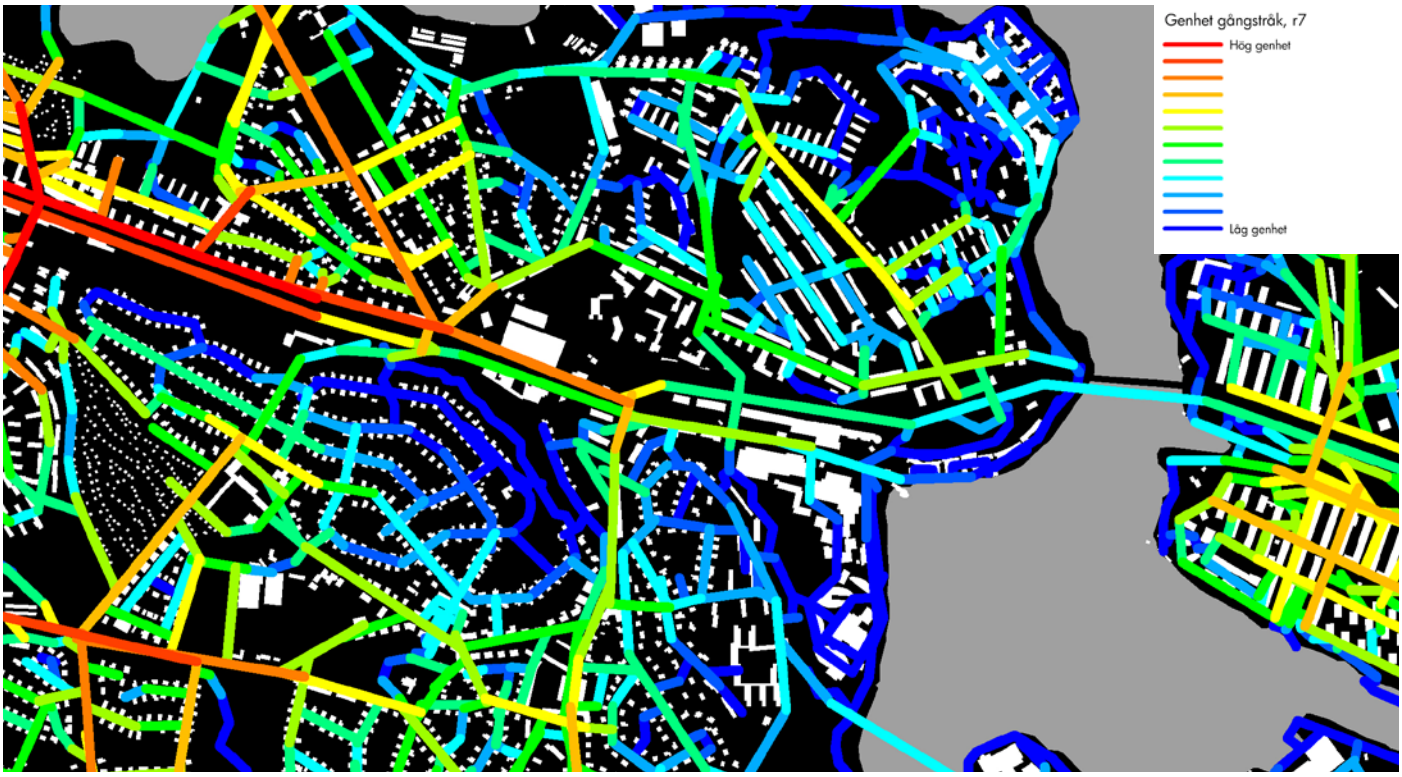
Ulvsundavägen är ett rumsligt gent stråk och detsamma gäller, relativt omgivningen, även Alviksvägen och Gustavlundsvägen. För att skapa enklare och genare kopplingar i Alvik finns ett behov av att bättre koppla ihop gatorna i området.



Genhet gångstråk på utvalda gator



Genhet gångstråk (R7), västra Stockholm



Genhet gångstråk (R7), Alvik

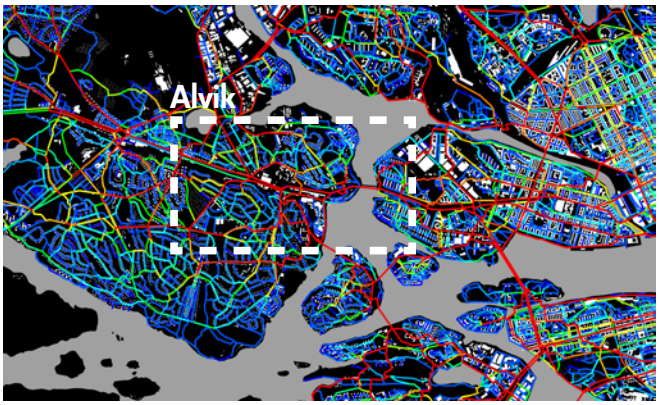
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Genhet cykelstråk

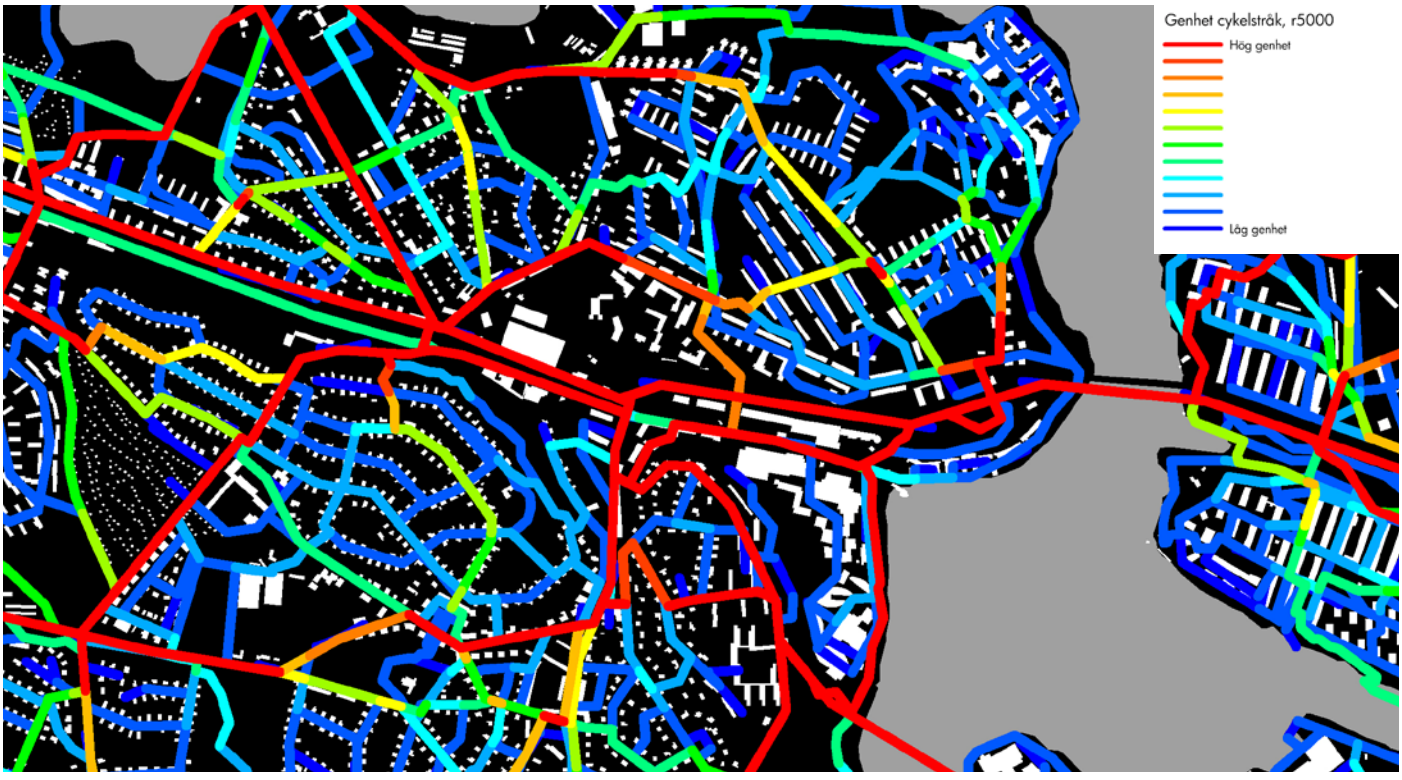
Gena cykelstråk är de som har rumsliga förutsättningar att bli välanvända för långa rörelser med cykel och även till fots. Gena gator i Alvik är Drottningholmsvägen, Ulvsundavägan, Gustavlundsvägen, Runda vägen och Alviksvägen.

Tittar man på remisshandlingen för Stockholms cykelplan ser man att de utpekade pendlings- och huvudstråken har hög genhet och goda rumsliga förutsättningar att bara välanvända cykelstråk. Delar av Vidängsvägen och Margretelundsvägen avviker delvis från det mönstret.

Västerorts pendlings- (röda) och huvudstråk (blåa). Ur Stockholms cykelplan 2012, remisshandling, Trafikkontoret 2012



Genhet cykelstråk (R5000), västra Stockholm

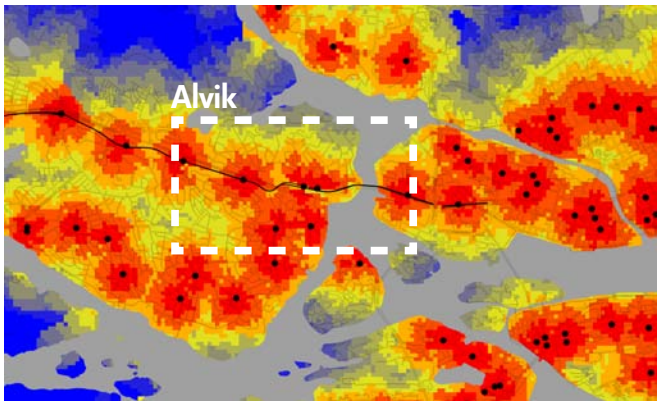


Genhet cykelstråk (R5000), Alvik

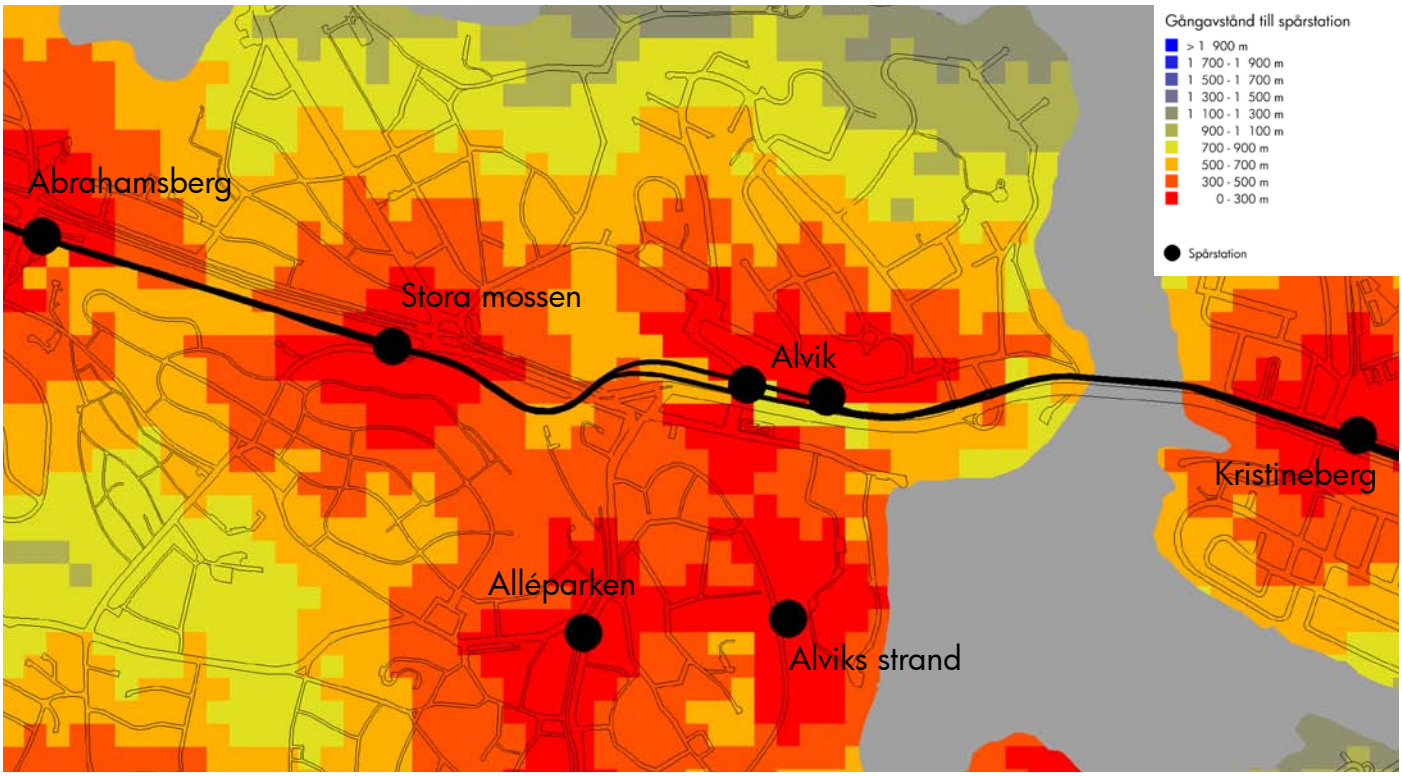
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Närhet till spårstation

I området finns stationer för tunnelbanans gröna linje, Tvärbanan samt Nockebybanan. Mötet mellan dem, samt busshållplatsen på torget, gör att Alvik fungerar som en viktig kollektivtrafiknod i Stockholm. Närheten till spårstation är mycket god i området vilket ger goda förutsättningar till en förtätning med ny bebyggelse i området. De röda och mörkorangea områdena visar var man har mindre än 500 meter till närmaste spårstation.



Närhet till spårstation, västra Stockholm

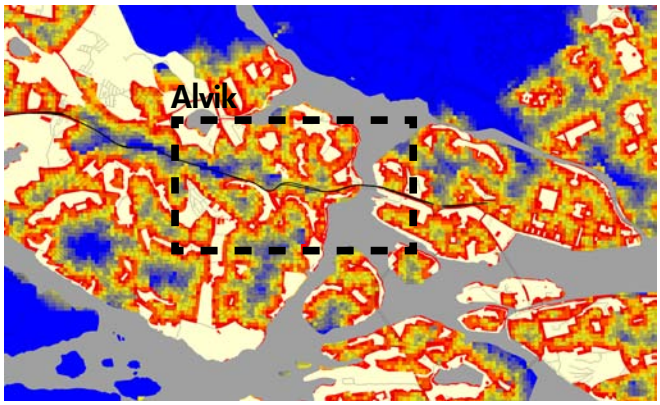


Närhet till spårstation, Alvik

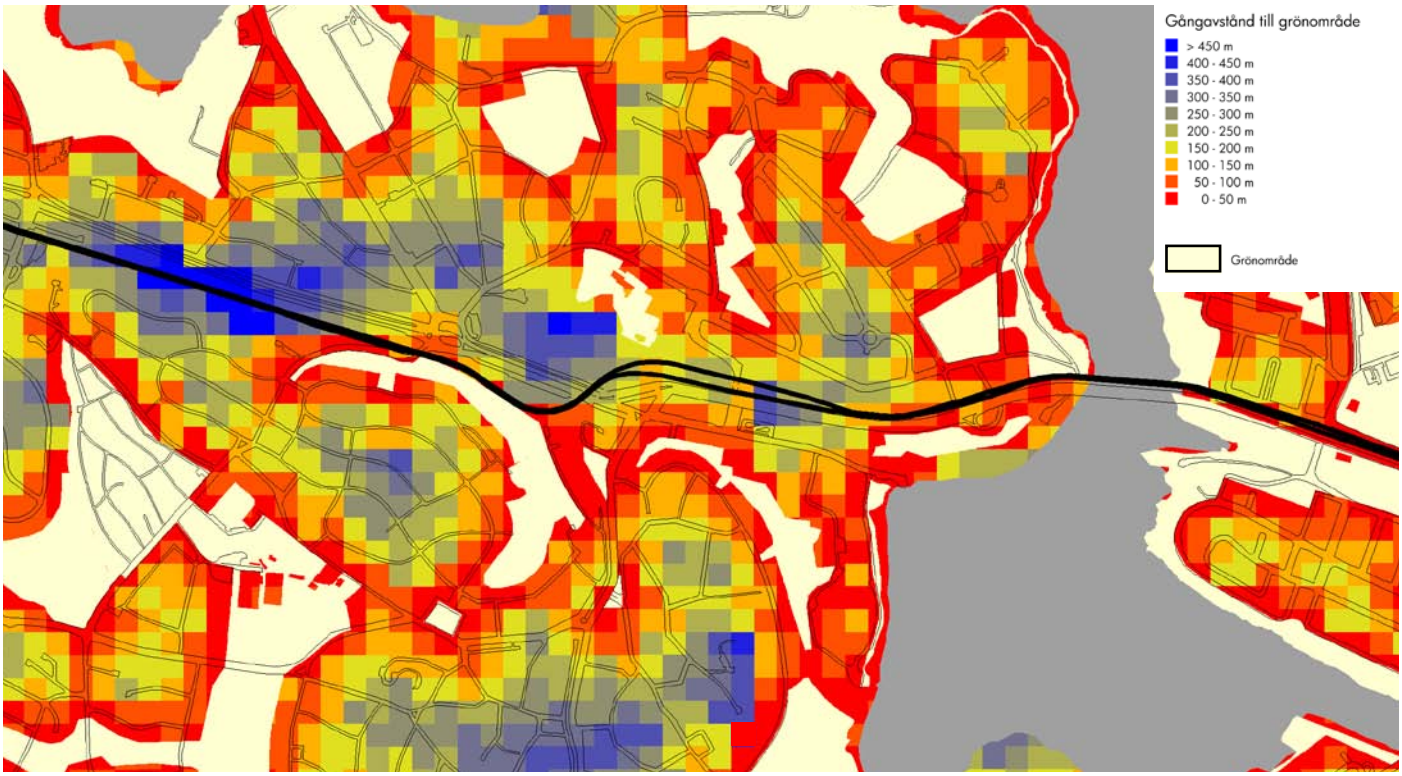
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Närhet till grönområde

Analysen visar hur långt det är till närmaste grönområde. Genomgående är det god närhet till grönområde.



Närhet till grönområde, västra Stockholm

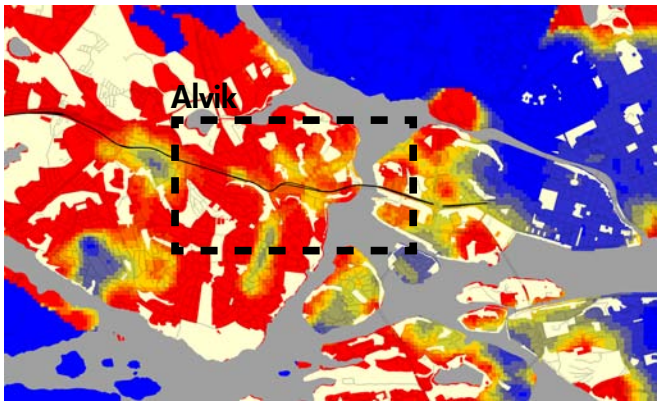


Närhet till grönområde, Alvik

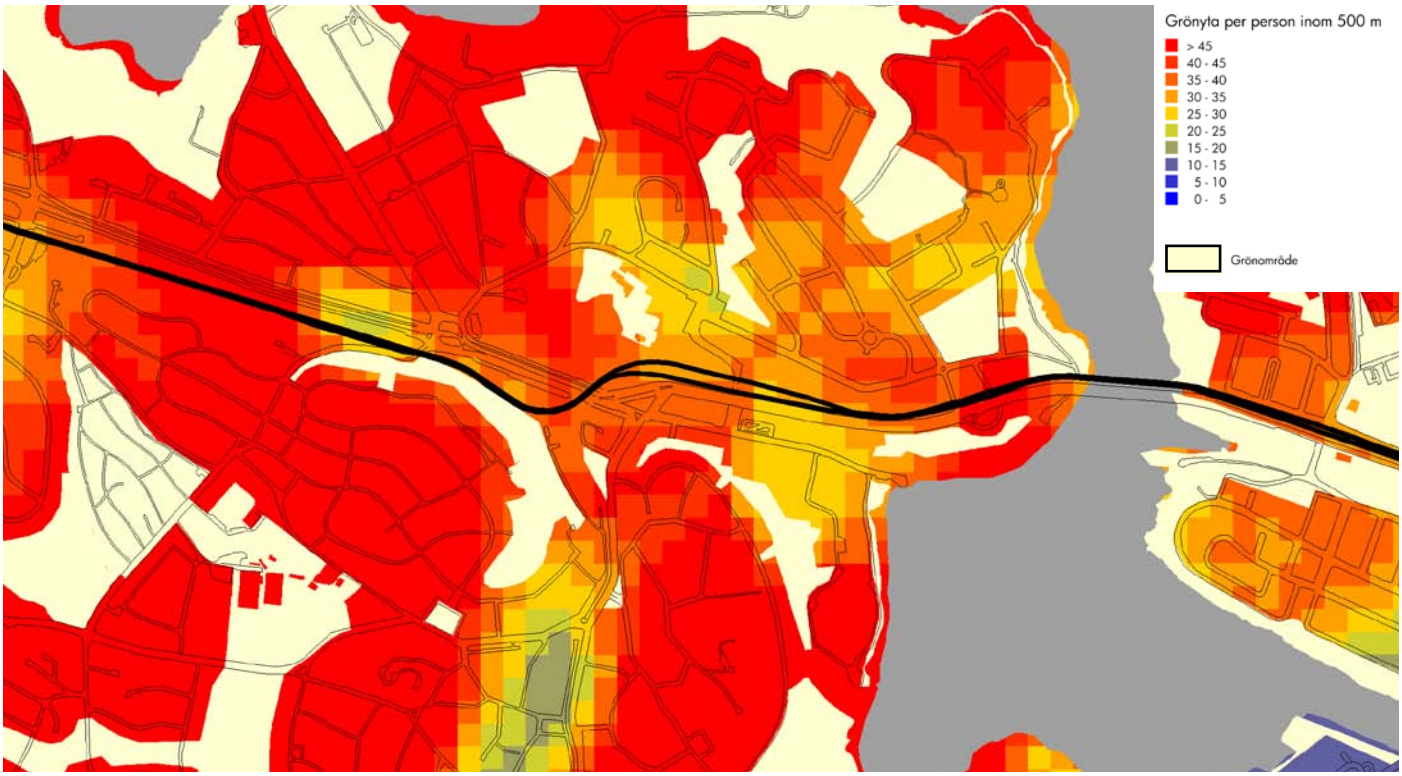
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Grönyta per person

Grönyta per person inom 500 meter är högt i området. Bilden över västra Stockholm visar att det gäller i princip hela Bromma.



Grönyta per person inom 500 meter, västra Stockholm

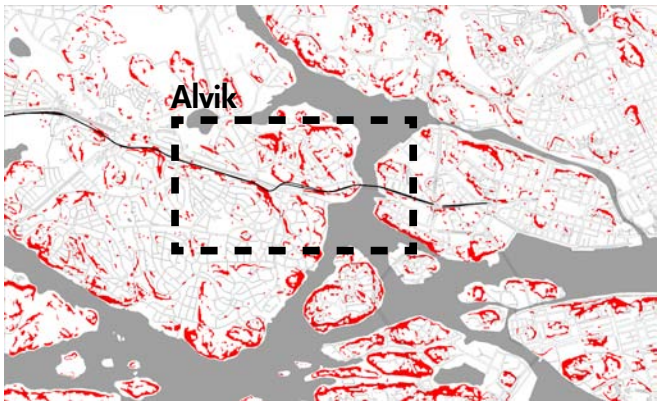


Grönyta per person inom 500 meter, Alvik

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Marklutning

Bilderna visar var marken lutar mer än 20 procent. Sådan mark är svår att bebygga. Exempelvis gäller det för branten mellan Brommadepån och Alviksskolan och längs ett stråk mellan Drottningholmsvägen, Gustavlundsvägen, Tranebergsbron och Vidängsvägen. Även mellan Runda vägen och Gustavlundsvägen är det brant lutning. I grönområdet Timmerfallet finns det också stora områden med brant lutning vilket påverkar förtätningsmöjligheterna.



Mark med en lutning på mer än 20 procent, västra Stockholm

Mark med en lutning på mer än 20 procent, Alvik

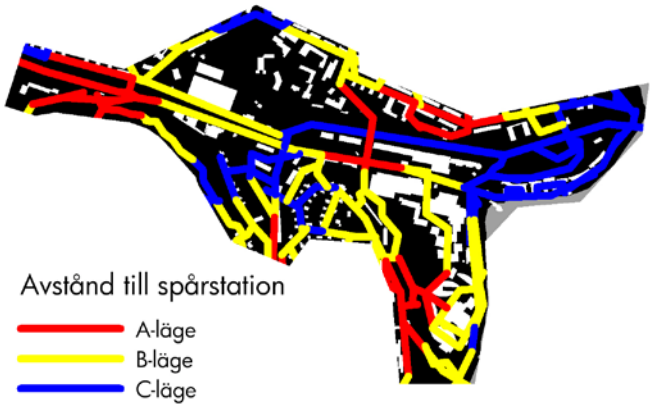
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Handelslägen – fyra variabler

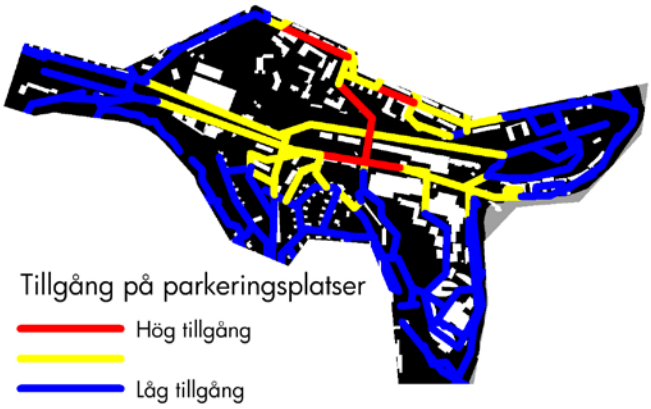
För att analysera handelslägen använder vi oss av fyra variabler: avstånd till spårstation, lokalt marknadsunderlag, tillgång till parkeringsplatser inom 300 meters gångavstånd och genhet i gångstråken. Lokalt marknadsunderlag bygger på hur många boende och arbetande man når inom 500 meters gångavstånd. Analysen av parkeringsplatser bygger på en inventering i området. För de fyra variablerna har vi rankat gatusegmenten i A-,B- och C-lägen. Dessa vägs sedan samman till ett resultat som visas på nästa sida.

Närmast till spårstationerna är det självfallet precis runt stationerna. Det lokala marknadsunderlaget är högst längs delar av Vidängsvägen och Gustavlundsvägen, samt delar av Runda vägen. Tillgången på parkeringsplatser är hög på delar av Vidängsvägen, Gustavlundsvägen och Tranebergsvägen. De mest gena gångstråken är delar av Drottningholmsvägen, Alviksvägen samt en liten del av Margretelundsvägen.

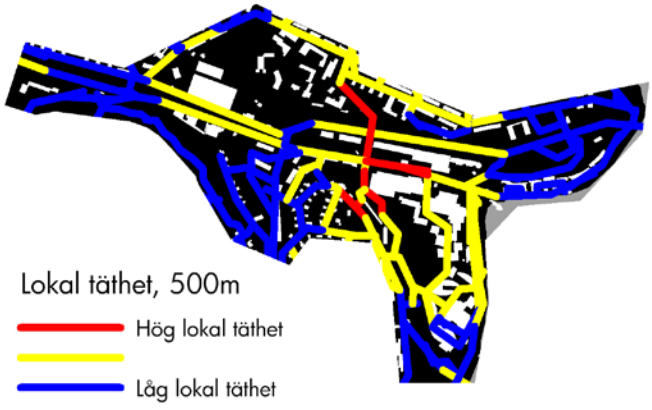
Avstånd till spårstation



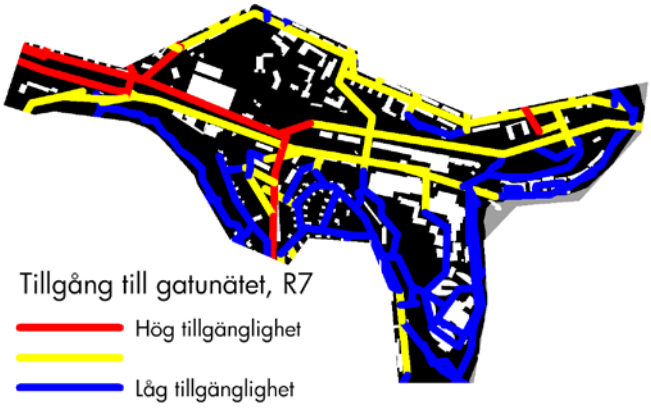
Tillgång på parkeringsplatser inom 300 m



Lokalt marknadsunderlag



Genhet gångstråk

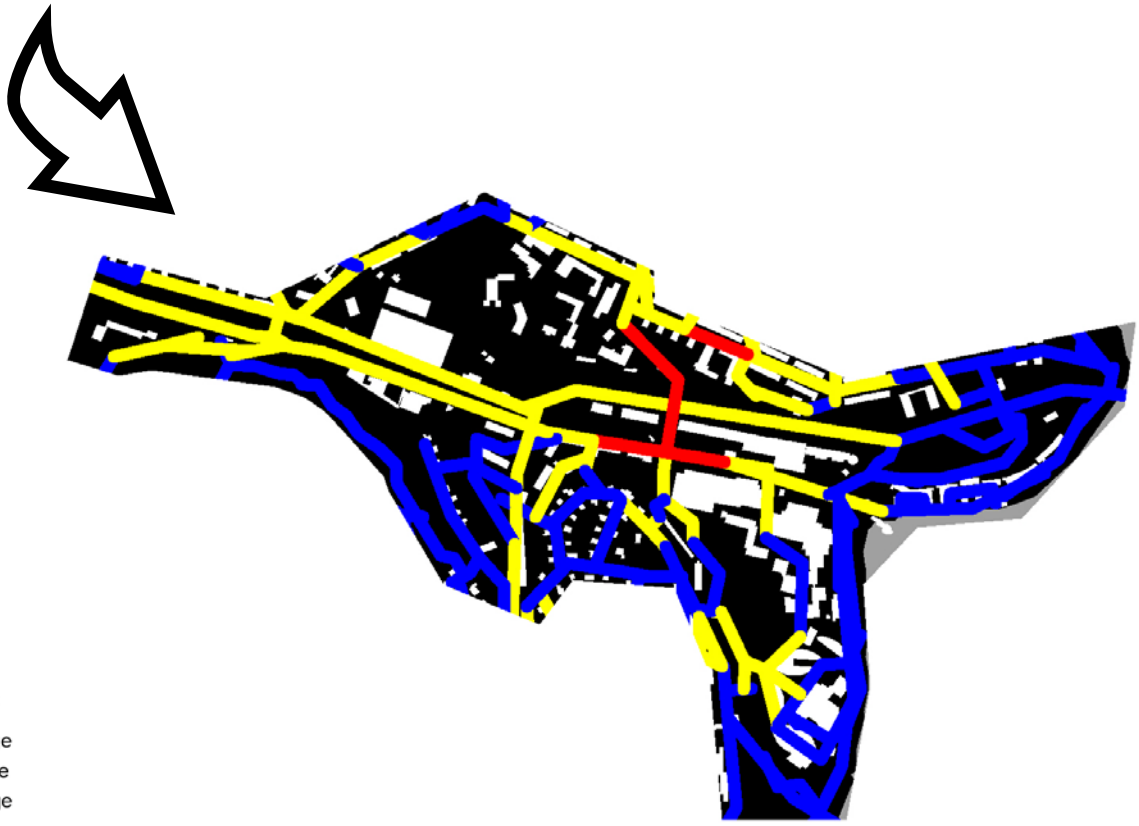


Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Handelslägen – resultat

Bilden visar summan av de fyra variablerna. A-lägena visar de handelslägen som vi bedömer som de bästa i området. De innefattar delar av Vidängsvägen, Gustav-lundsvägen och Tranebergsvägen.

Avstånd till spårstation
Tillgång på parkeringsplatser inom 300 m
Lokalt marknadsunderlag
\+
Genhet gångstråk



Handelslägen – resultat

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Stadsbyggnadsanalyser – sammanfattning

- Befolkningstätheten och exploateringstalen är låga i Alvik. Omkringliggande närförorter har mycket högre täthet. En viss täthet finns kring Alviks torg.
- Generellt finns i området få gena gångstråk. Nya stråk behövs som ökar genheten.
- Väster om Ulvsundaplan har Drottningholmsvägen en hög genhet som sedan avtar successivt mot Tranebergsbron. Det beror på dåliga och få kopplingar till omgivande gator.
- De i cykelplanen utpekade pendligs- och huvudstråken är idag de mest gena cykelstråken.
- Närheten till spårstation och grönområde är mycket god. Även grönyta per person är mycket högt.
- Stora ytor inom planområdet har en marklutning på mer än 20 procent och är svåra att bebygga.
- De bästa handelslägena är längs delar av Vidängsvägen, Gustavlundsvägen och Tranebergsvägen.

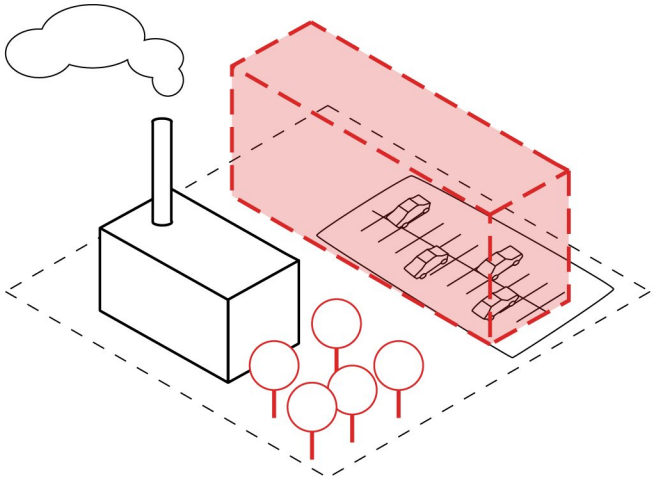
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Stadsbyggnadstrategi

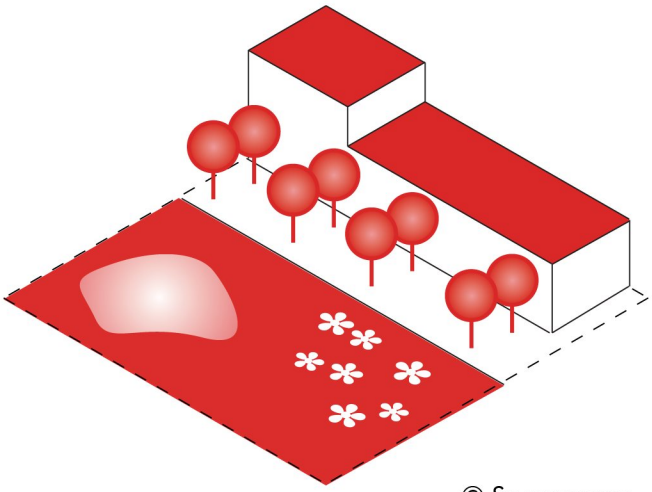
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19. Dnr 2013-06204

Strategier för hållbar stadsutveckling i Alvik

Sverige och Stockholm är världskänt för hållbart stadsbyggande. Alvik bör ha höga ambitioner vad gäller hållbarhet. För att säkerställa att Alvik byggs på ett hållbart sätt bör området byggas enligt riktlinjer baserade på både kommunens översiktsplan Promenadstaden och nationella miljömål. Nedan följer en beskrivning av ett antal stadsbyggnadsstrategier som utgår ifrån dessa samt internationella certifieringssystemen LEED-Neighbourhood och BREEAM-Communities.



© Spacescape



© Spacescape

1. Återanvändning av mark och byggnader

Exploatering sker i första hand på redan exploaterad mark, som exempelvis trafikytor och industrimark, som bussdepån. Förtätning i anslutning till befintliga byggnader föredras före utglesning. Befintliga byggnader återanvänds i möjligaste mån vilket skapar en dynamik i användning och hyresnivåer. I första hand gäller detta miljöer med kulturhistoriskt värde, som Alviks stora centrumhus.

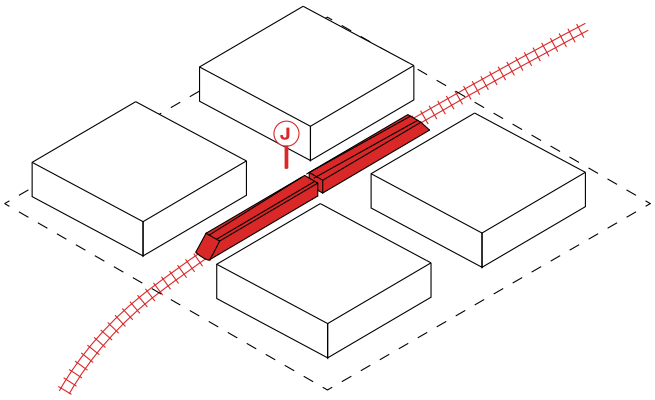
Certifiering: BREEAM-C: PS 1-3 / LEED-N: SLL 1-2, SLL P4, GIB 5-7

2. Grönt ekologiskt landskap

Exploatering av områden med översvämningsrisk och våtmarksområden undviks, som Alviks strandpark. Grundvatten skyddas och dagvatten omhändertas lokalt. Den hårdgjorda ytan minimeras. Grönstruktur utvecklas med naturområden, parker, gröna stråk och grönska på tak och fasader. Gator och andra trafikytor bör trädplanteras. Värdefulla biotoper och spridningszoner tas tillvara och utvecklas, så som naturbranter och strandpartier.

Certifiering: BREEAM-C: ECO 1-4, CE 1-4, RES 5-6 / LEED-N: SLL P2-3, 7-8, P5, NPD 14, GIB 4, 8-9

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

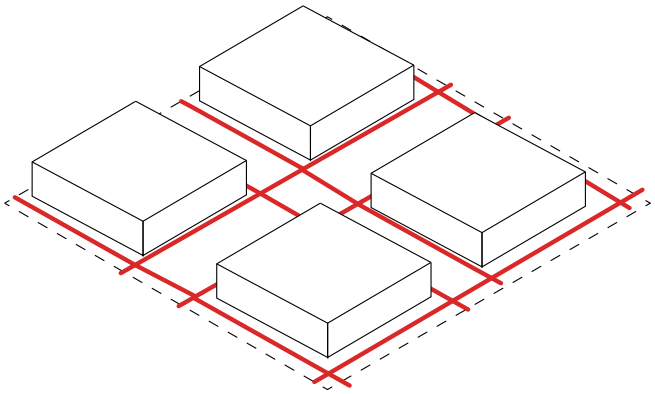


© Spacescape

3. Närhet till snabb kollektivtrafik

Exploatering sker nära befintlig turtät kollektivtrafik för att skapa en god regional tillgänglighet, som vid Alviks resecentrum. Miljön kring hållplatserna integreras i stadsmiljön och utvecklas som tillgängliga mötesplatser med serviceutbud, som Alviks torg.

Certifiering: BREEAM-C: TRA 2-3 / LEED-N: SLL 3, NDP 7

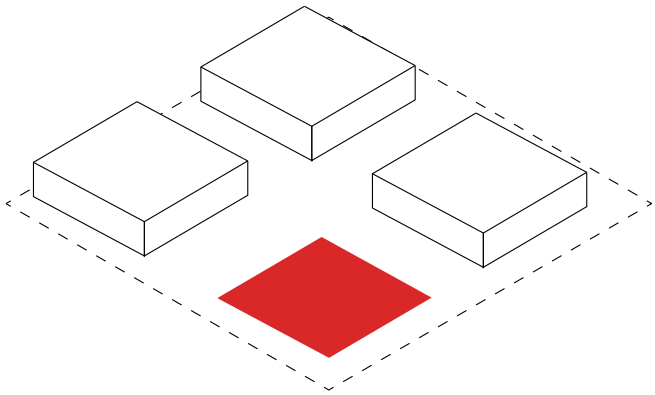


© Spacescape

4. Sammanhängande gatunät

Trafiken hanteras i ett sammanhängande finmaskigt gatunät där alla trafikslag blandas. Detta gör att alla fastigheter blir tillgängliga. På en gata samsas gående på breda trottoarer, cyklister på sammanhängande cykelbanor och bilister på körbanor, som den uppdaterade Gustavslundsvägen till stadsgata. Cykelnätet är gent och tryggt. Hastighetsbegränsningar för fordon anpassas till stadslivet, vid Alviks torg. Längs motorleder finns parallellgator som ansluter till gatunätet.

Certifiering: BREEAM-C: PS 15, TRA 5, 10-14 / LEED-N: SLL 2, 4, NPD P1, P3, 6, 8

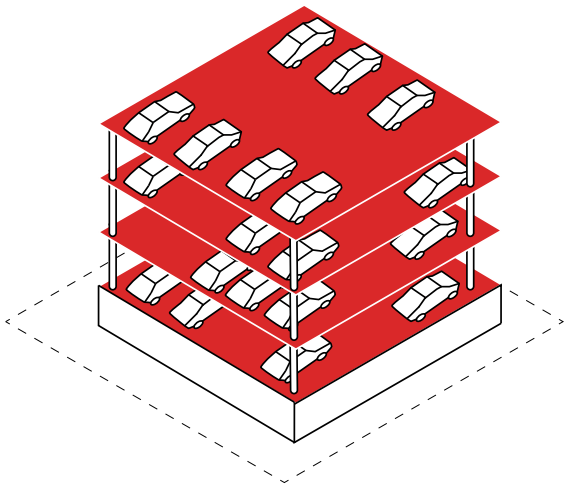


© Spacescape

5. Tillgång till offentlig mötesplats

Mötesplatser etableras i anslutning till centrala korsningar, vid hållplatslägen och vid entréer för stora målpunkter som kultur-, sport-, och mässanläggningar, som vid Alviks torg. En mötesplats utformas som en park eller ett torg och ansluter naturligt till omgivande gatunät, entréer och målpunkter, vilket är viktigt vid Alviks torg.

Certifiering: BREEAM-C: PS 6 / LEED-N: NPD 9



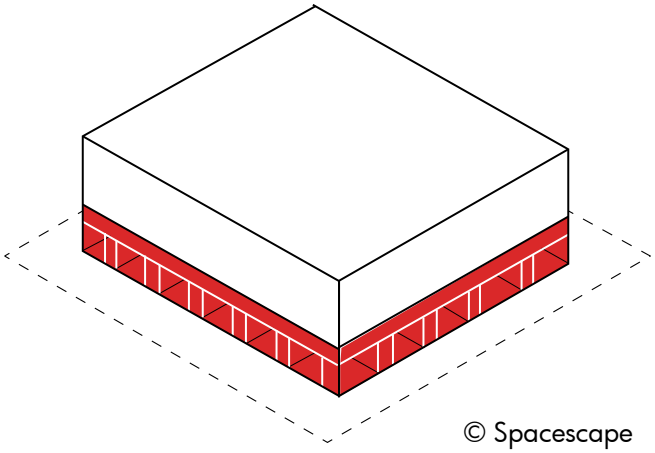
© Spacescape

6. Flexibel yteffektiv parkering

Parkeringsytan minimeras. Parkering av fordon sker företrädesvis inte på mark utan hellre i garage under mark eller i parkeringshus, i Alviks centrala delar. Markparkering och tillfällig angöring sker helst som kantstensparkering eller fickor på trottoar. Parkeringsytor bör samutnyttjas av olika verksamheter. Cykelparkering finns nära spårstation, hållplatser och vid byggnadsentréer.

Certifiering: BREEAM-C: TRA 8-9 / LEED-N: NPD 5

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

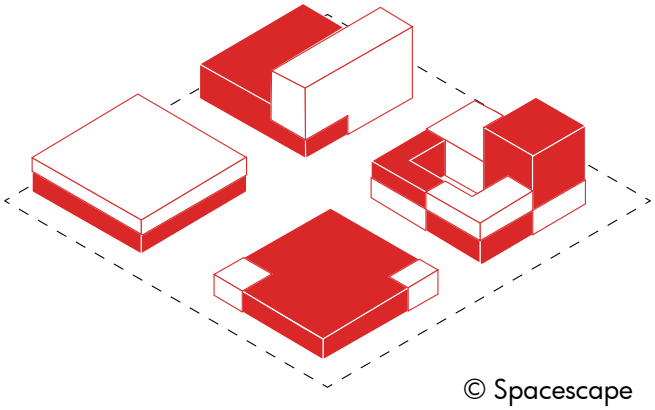


© Spacescape

7. Entrétäthet och lokaler i gatuplan

Byggnadsentréer ligger ut mot gata. Entréer bör ligga tätt för att skapa en trygg och intressant stadsmiljö. Entrétäthet och lokaler i gatuplan ger också god tillgänglighet för funktionshindrade. Bottenvåningar innehåller företrädesvis lokaler i centrala stråk, som en uppdaterad Gustavslundsvägen, för utåtriktad verksamhet som handel, restauranger, service och receptioner.

Certifiering: BREEAM-C: PS 10, COM 1 / LEED-N: NPD 11

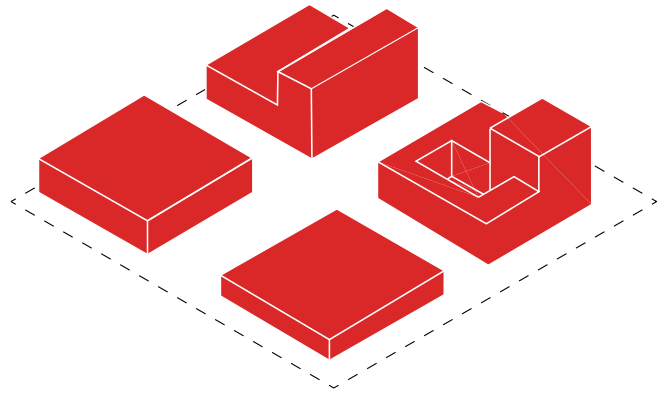


© Spacescape

8. Funktionsblandning utifrån läge

Bebyggelsen har en blandning av funktioner, i synnerhet centralt i Alvik kring Alviks torg. I samma kvarter finns exempelvis kontor, handel och service. I en stadsdel bör även finnas en blandning av hyresnivåer som kan skapa en mångfald av hyresgäster. Tjänsteintensiva verksamheter ligger mer centralt och kollektivtrafiknära medan exempelvis lagerintensiva verksamheter ligger mer perifert. Service och handel lokaliseras i gatuplan, i första hand mot huvudgata.

Certifiering: BREEAM-C: PS 7-8, TRA 4 / LEED-N: SLL 5, NPD 3-4

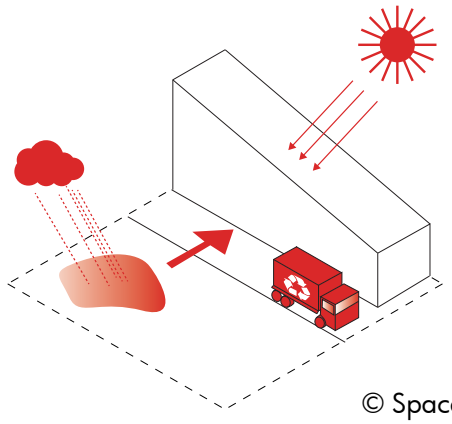


© Spacescape

9. Täthet och kvartersform

Effektiv markanvändning och täthet eftersträvas. Tätheten är högre nära kollektivtrafikstationer och stora målpunkter, som kring Alviks torg. Byggnader placeras i gatuliv så att gaturum och gårdsrum skapas. Detta ger ett tydligt offentligt rum mot gatan och en egen social sfär inne i kvarteret. Detta är också lämpligt från bullerperspektiv. Den öppna bebyggelsen från 30-, 40-, och 50-talet går inte att göra om till slutna kvarter men de går att komplettera för tydligare slutenhet och gårdsrum.

Certifiering: BREEAM-C: PS 11 / LEED-N: SLL P1, NDP P2, 2



© Spacescape

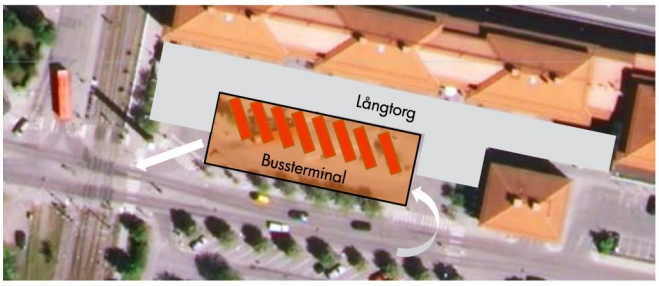
10. Energi- och resurseffektiva system

I byggnader och infrastruktur används bästa energi- och resurseffektiva system. Byggnader placeras med bästa dagsljusexponering. System för avfallsåtervinning genomförs. Exploatering sker energi- och resurseffektivt. Hållbara byggmaterial används. Samtliga nya byggnader bör kunna miljöcertifieras enligt BREEAM eller LEED.

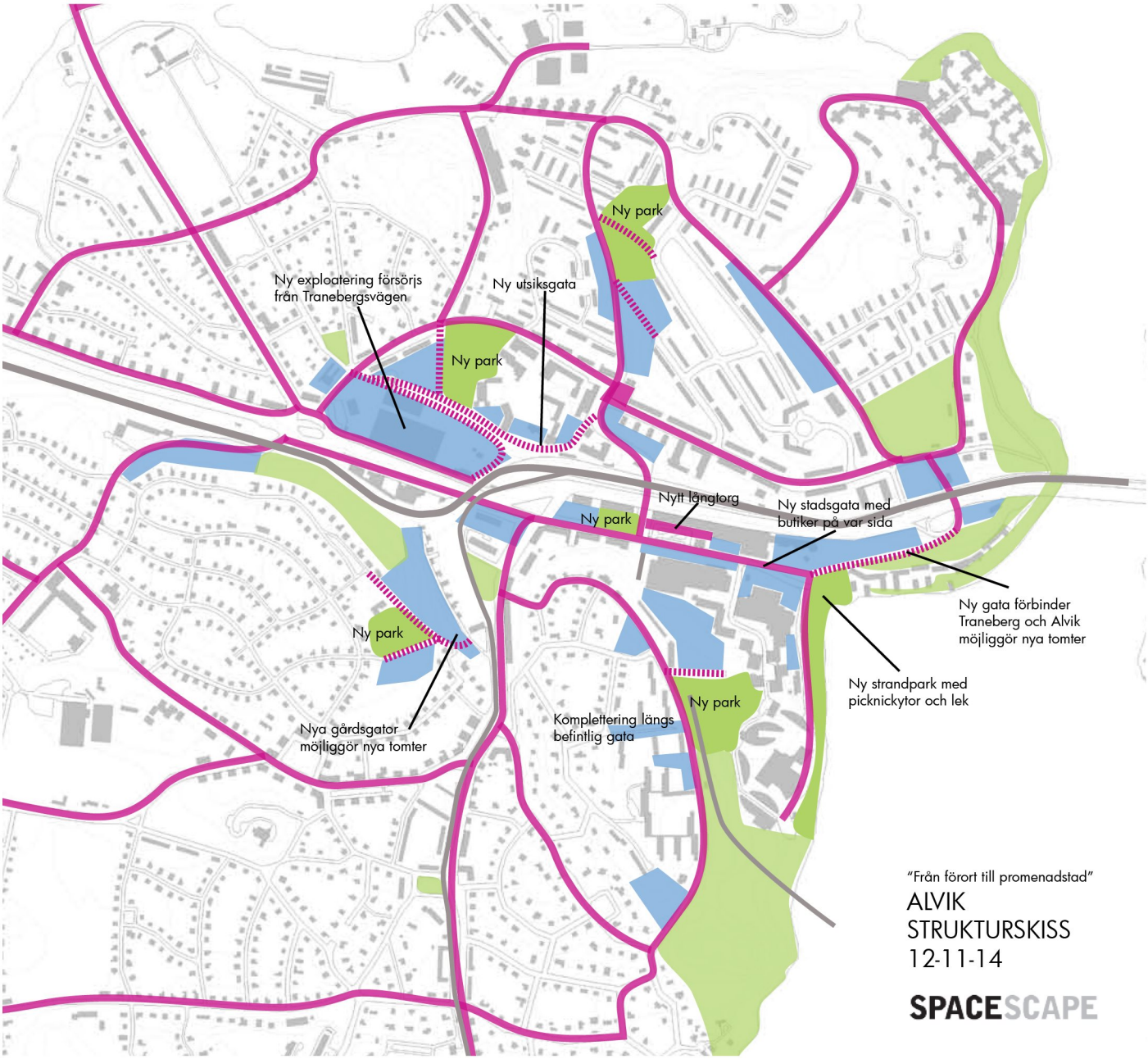
Certifiering: BREEAM-C: CE 5-9, RES 1-4 / LEED-N: GIB P1-3, 10-16

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

Strukturskiss



Alviks torg: skiss långtorg och bussterminal



Alvik strukturskiss

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204

SPACESCAPE

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2012-11-19, Dnr 2013-06204