

KV VÄKTAREN

LÄGESANALYS OCH DESIGNSUPPORT

Innehåll

1. Bakgrund och Syfte

2. Kv Väktaren i staden

3. Kv Väktaren i näromgivningen

4. Kv Väktaren år 2020

5. Rekommendationer

Medarbetare

Spacescape

Ansvarig / Hanläggande: Malin Dahlhielm

Expert: Alexander Ståhle

Medarbetare: Mehdi Zakerhaghighi, Staffan Swartz,

Ida Wezelius

Observatörer: Arkitektstudenter KTH

Bakgrund

Alectas fastighet kv Väktaren 35-36 på Fridhemsplan planeras utvecklas för utökad handel och bostäder. I detta arbete vill man studera potentialen för ökad genomströmning, exponering och platsattraktivitet.

Spacescape har tidigare bl a givit designsupport till utformningen av nya Slussen, inglasningen av Sergelarkaden, Odenplan, och det planerade torget samt den nya gallerian vid Hornstull. I dessa projekt har Spacescape använt en unik uppsättning analysmetoder som synliggör byggnaders och stadsmiljöers påverkan på användbarheten, så som distributionen av gångflöden, vistelsevärden, orienterbarhet, shopping, exponering, upplevd offentlighet och trygghet. Dessa dimensioner av stadsmiljön är centrala för all omvandling av stadskvarter med handelsinriktning.

Metodik:

Spacescapes utredning är indelad i tre huvudskeden:

1) Platsobservation

Observationer i form av Gångtrafikmätningar, Vägvalsobservationer och Vistelseobservationer har gjorts varje timme kl 0800-2100 torsdagen den 14/10 och lördagen 16/10 2010

2) Lägesanalys

Analyser har gjorts i tre olika skalor - i staden, i näromgivningen och kring det specifika kvarteret. Vi använder oss av den senaste stadsbyggnadsanalyserna, därav bland annat space syntax-metodik

3) Designstöd

Fyra olika alternativ för fastighetens utformning i markplan har tagits fram av Konzept arkitekter. Spacescape har genomfört rums- och lägesanalyser av framtagna förslag och utifrån denna information tillsammans med information om gångflöden och vägval gjort flödesbedömningar. Utifrån resultatet av analyserna och bedömningarna har Spacescape tagit fram rekommendationer inför det fortsatta skissarbetet.

Syfte

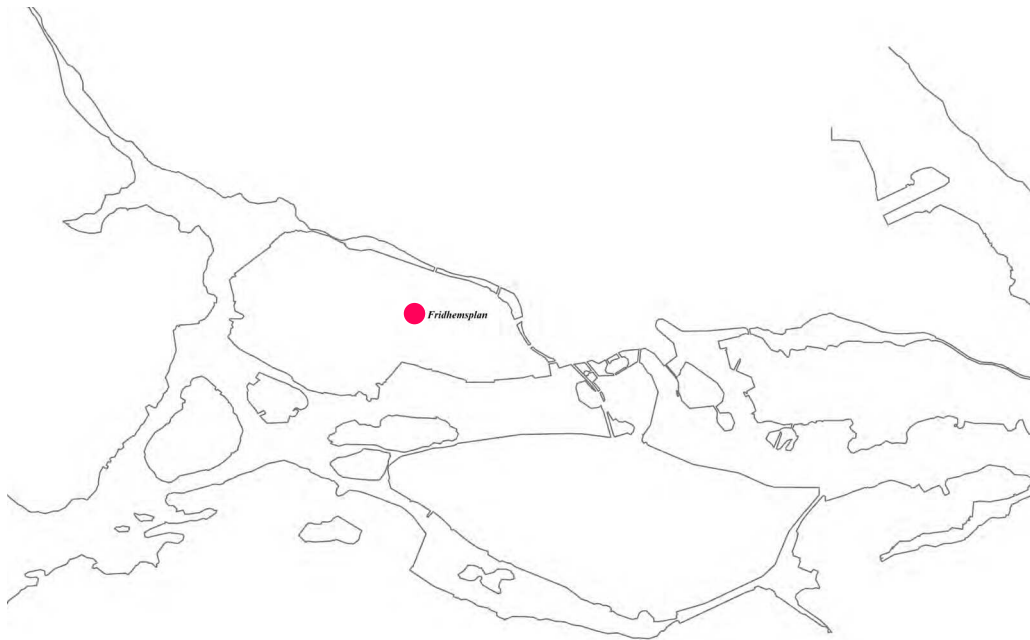
Spacescapes undersökning syftar till att:

1) klargöra flöden och vistelse kring fastigheten

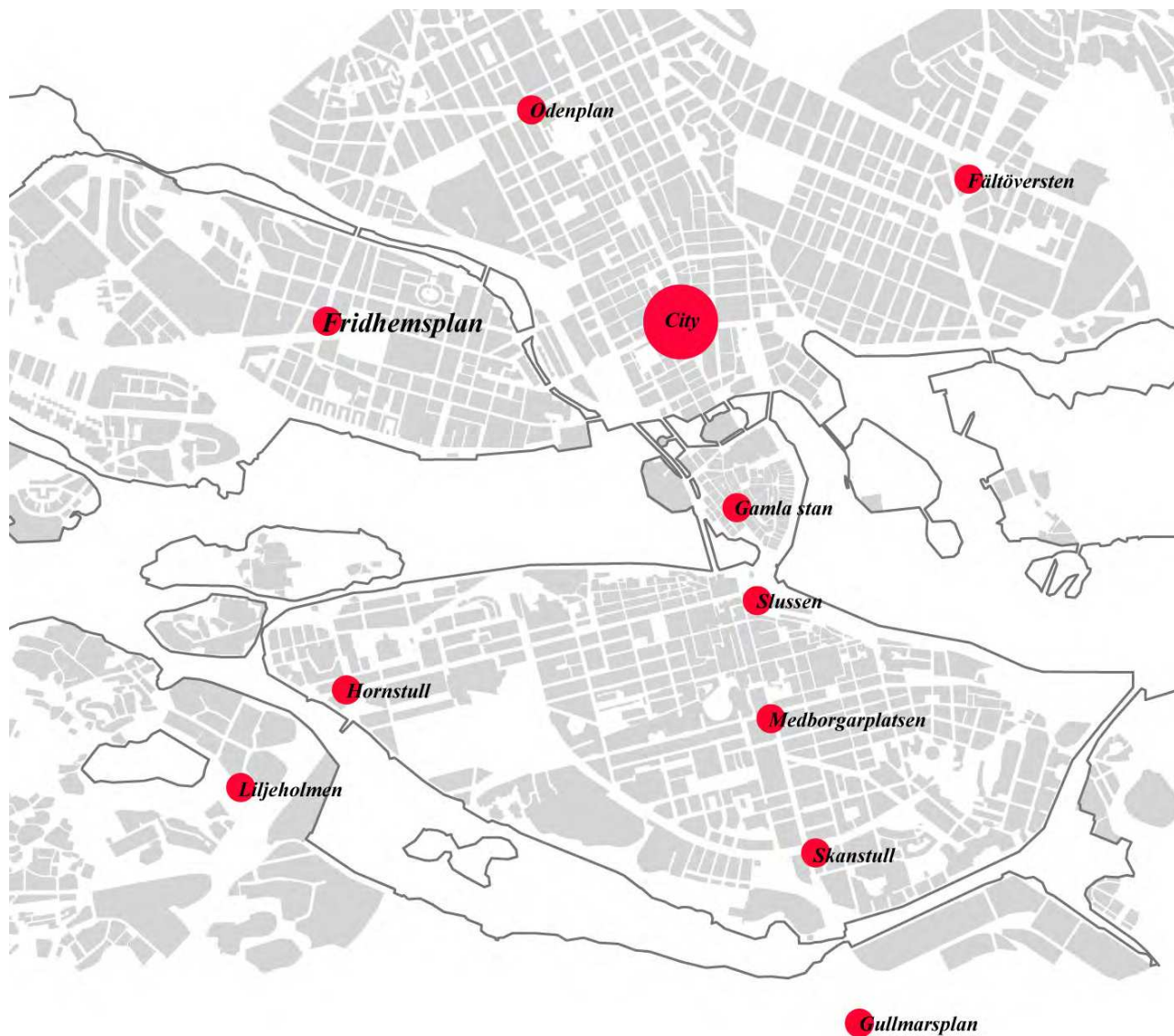
2) analysera rumsliga förhållanden och lägeskvalitet kring fastigheten

3) undersöka och utvärdera olika utformningsalternativ för fastighetens interiör

Arbetet har utförts med dels observation av platsen idag samt genom olika läges- och rumsanalyser, som många genomförs med s.k. Space syntax metodik. Se www.spacescape.se för exempel och förklaringar.



KV VÄKTAREN I STADEN



Större handelsdestinationer (befintliga och kommande)



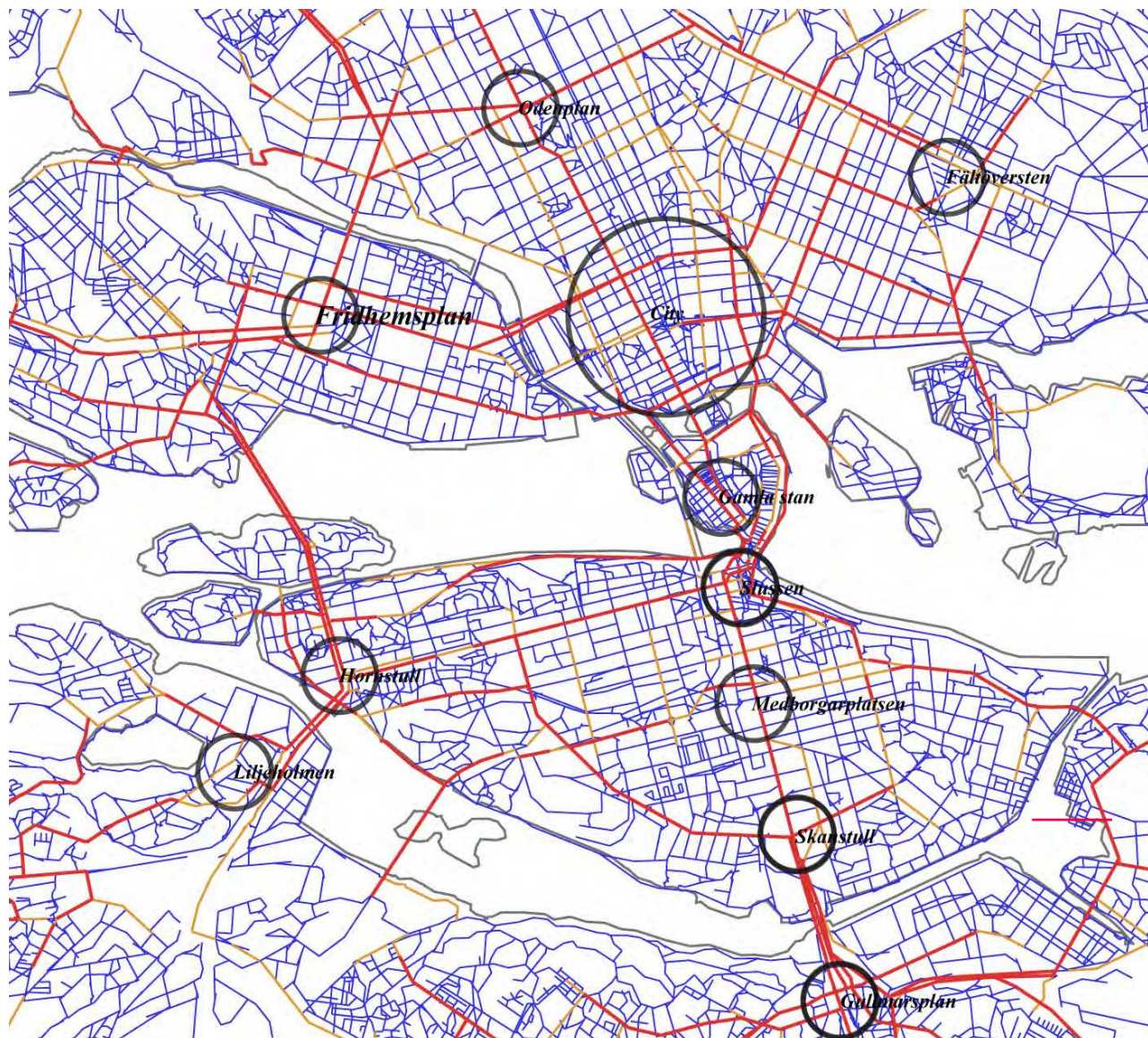
Större handelsdestinationer

Stark shoppingdestination med utvecklingspotential

I Stockholm finns ett antal olika större destinationer för handel, där City kan sägas vara den största och mest centrala destinationen, men där även Hornstull, Medborgarplatsen, Skanstull, Fältöversten, Odenplan och Fridhemsplan utgör attraktiva platser för shopping. Västermalmsgallerian har tillsammans med ett lokalt shoppingutbud på senare år utvecklat Fridhemsplan till en populär och attraktiv handelsdestination.

Kv Vaktarens planerade utveckling med bla ett större inslag av shopping kommer att stärka Fridhemsplan som handelsdestination både på Kungsholmen men även i Stockholm i stort.

Även utvecklingen på nordvästra Kungsholmen kommer bidra stort till att stärka Fridhemsplans roll som stadsdelscentrum på Kungsholmen.



Stadsdelsövergripande stråk och strategiska korsningspunkter

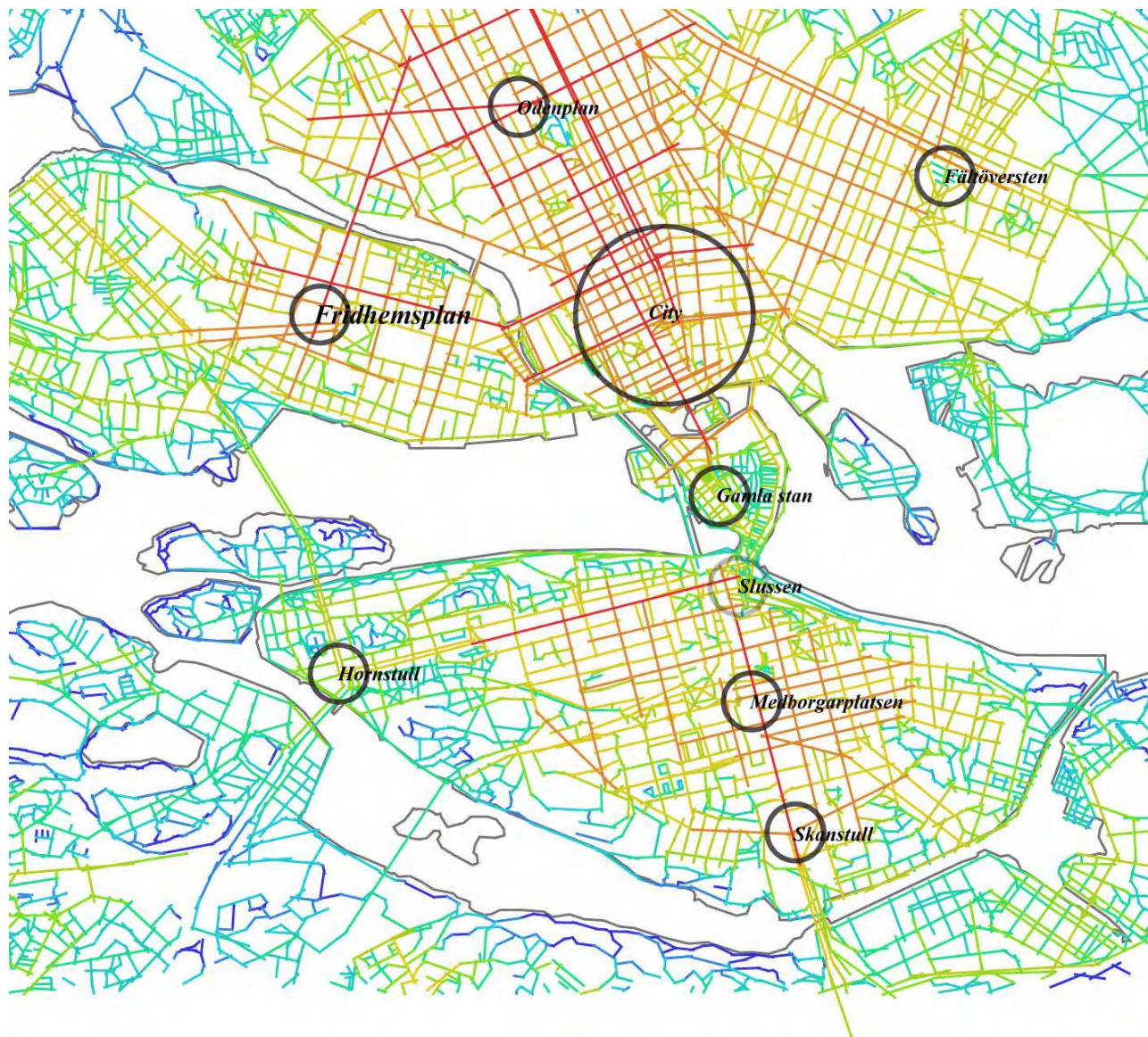
- Stadsdelsövergripande stråk, starkt
- Stadsdelsövergripande stråk
- Övriga stråk
- Strategisk korsningspunkt (och handelsdestination)

Strategisk läge i korsningspunkten av flera stadsdelsövergripande stråk

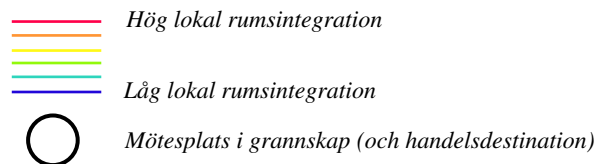
Fridhemsplan ligger i korsningspunkten mellan flera av Stockholms större, stadsdelsövergripande stråk. Kv Väktaren angränsar till St Eriksgatan och Drottningholmsvägen och indirekt även till Hantverkargatan. Fridhemsplan kan därmed sägas ha en mycket god "regional" förankring i stadens gatunät.

Det strategiska läget gör att många människor från hela Stockholm passerar och använder platsen dagligen. Det höga genomflödet av människor bidrar till att ge platsen intensitet och skapar potential för utveckla ett attraktivt urbant stadsliv. De större mötes- och handelsplatserna i innerstaden ligger som synes i kartan i korsningar av stadsdelsövergripande stråk.

(Platser som endast är regionalt förankrade och inte har något tydligt grannskap kan upplevas som anonyma och tidvis otrygga. Platserna används ofta intensivt kring rusningstiderna för att sedan vara mer öde övriga tider på dygnet.)



Lokal rumsintegration och mötesplatser i grannskap



2. KV VÄKTAREN I STADEN

Väl förankrat i grannskapet

Fridhemsplan är även väl förankrat i sin näromgivning. St Eriksgatan är ett av de mer centrala stadsrummen på Kungsholmen.

Tillsammans med de övriga gatorna kring kv Väktaren, även de mycket centrala, skapas en väv av rumsligt välintegrerade gator som knyter samman många av Kungsholmens lokala kvarter. Kv Väktaren har därmed både ett centralt och strategiskt läge i Stockholm, på Kungsholmen och i det lokala grannskapet.

En plats som både är väl förankrat regionalt och lokalt skapar en struktur som används av både lokalt boende i grannskapet liksom människor från olika delar av Stockholm. Detta ger i sin tur en mycket god potential till ett levande stadsmiljö och därmed även en god potential till ett robust kundunderlag.

(Planen för nordvästra Kungsholmen får en relativt god förankring med Fridhemsplan. Dock är området inte så väl förankrat med sitt närområde.)



Viktiga platser för omstigning mellan olika kollektivtrafikslag



Viktiga platser för omstigning

Viktig plats i människors vardag

Fridhemsplan utgör idag en av de större och viktigare omstigningsplatserna för kollektivtrafiken i Stockholm. Rollen som omstigningsplats stärker områdets regionala förankring. Med den planerade nya spårväghållplatsen på Fridhemsgatan kommer Fridhemsplans roll som omstigningsplats att stärkas ytterligare.

Omstigningsplatser är viktiga platser i människors vardag. Deras utformning, innehåll och attraktivitet kan sägas ha betydelse för hur människors arbetsdagar börjar och slutar. För att skapa bra omstigningsplatser är orienterbarhet, attraktiva hållplatser och trygghet mycket viktiga aspekter att ta hänsyn till i planeringen och i designarbetet.



Strategisk nod i stadens urbana stadsstruktur

Staden består av ett system av stråk och platser. I situationer där regionala stadsdelsövergripande stråk och lokalt centrala stråk överlappas uppstår ofta ett intensivare stadsliv. Här möts de som bor i grannskapet och människor från andra delar av staden.

Omstigningsplatser för kollektivtrafik är ofta placerade i strategiska lägen dit det är lätt att orientera sig till och lätt att ta sig till och från till fots. Därmed stärks dessa platser regionala och lokala förankring ytterligare.

Stadens större destinationer för handel - stadens olika stadsdelscentrum - ligger ofta i dessa noder. Tillsammans bildar de ett system av handelsnoder strategiskt placerade i stadens urbana system.

Innerstadens viktiga noder: regionalt- och lokalt förankrade, bytespunkter för kollektivtrafik och destinationer för handel

- Handelsdestination
- ⊙ Kollektivtrafikomstigningsplats
- Mötesplats i grannskap
- ⊕ Strategiska korsningspunkter

2. KV VÄKTAREN I STADEN



Robust men komplex lägespotential

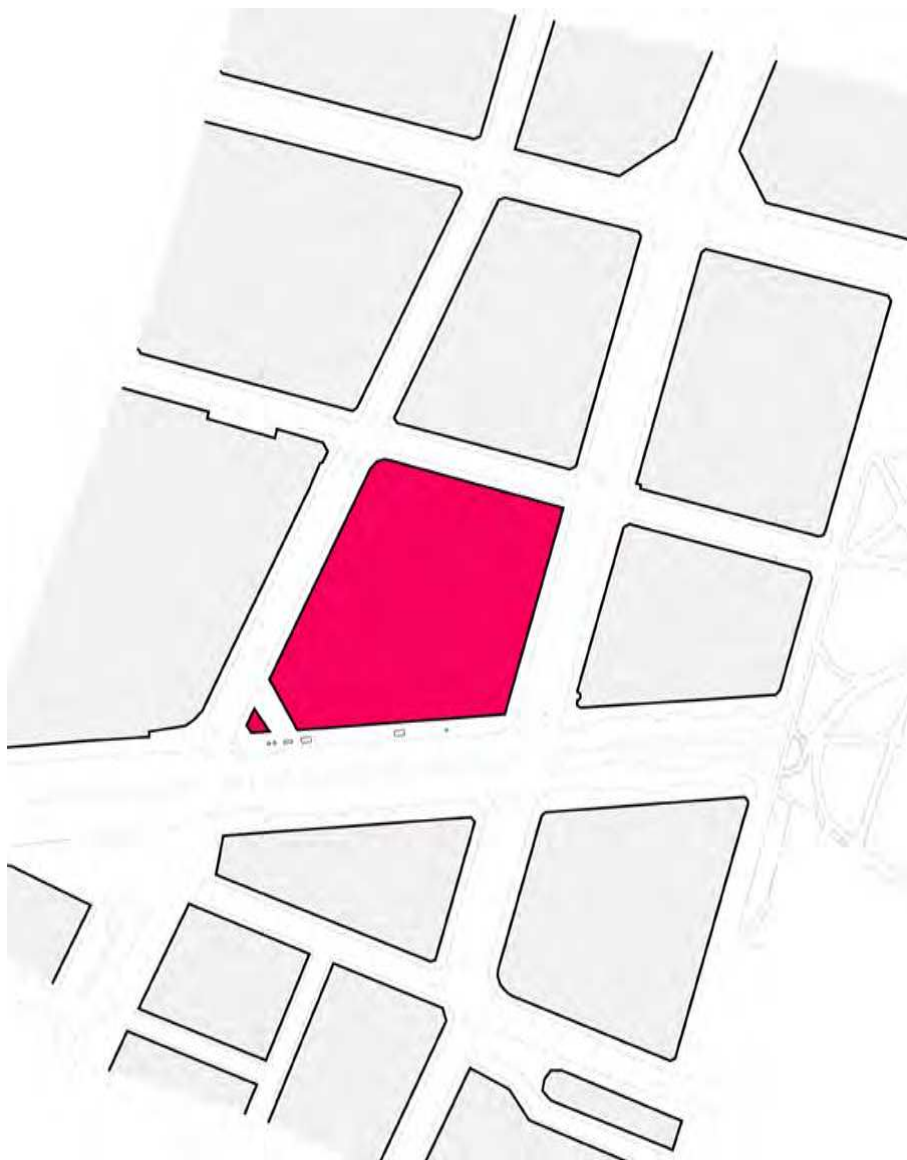
Kv Vaktarens goda regionala och lokala förankring i gatunätet ger förutsättningar för ett rikt stadsliv och en god potential för ett robust och varierat kundunderlag. När nordvästra Kungsholmen är utbyggt kommer kundunderlaget stärkas ytterligare.

Med en utvecklad handel kommer Fridhemsplan att stärka sin roll som lokalt centrum på Kungsholmen liksom sin roll som handelsdestination i Stockholm.

Platsens roll som omstigningsplats kommer också att stärkas ytterligare i och med den nya spårväghållplatsen på Fridhemsgatan.

Sammantaget ger detta platen en mycket god lägespotential. Här finns förutsättningar att utveckla ett rikt, varierat och attraktivt stadsliv. Kv Vaktaren kan bli en plats som både lokalt boende och människor från olika delar av Stockholm använder och besöker varje dag.

Dock skapar platsens olika "roller" en komplexitet som kräver en noggrann och medveten planering. Ett för högt tryck på en plats riskerar ibland att skapa trängsel och obehag istället för urbant stadsliv. Det är av stor vikt att planera för de olika behov som platsen måste tillgodose t ex att skapa utrymme för både genomströmning, omstigning och vistelse.



KV VÄKTAREN I NÄROMGIVNINGEN

Mode, Mat och Specialbutiker

Utbudet kring Fridhemsplan är idag brett och mångfacetterat. Här finns större gallerior och varuhus (Västermalmsgallerian och Åhléns), mindre modebutiker, större matvarukedjor, lokala restauranger och caféer, antikaffärer och specialbutiker för t ex hjul och motorcyklar. Dessutom finns det ett välbesökt lokalt bibliotek, en bingohall och en bowlinghall. Mm.

Det breda utbudet ger en tydlig bild av Fridhemsplans olika roller som lokalt grannskapscentrum, stadsdelscentrum och handelsdestination. I och med den tillkommande exploateringen av nordvästra Kungsholmen kommer fler att nyttja platsen och därmed finns det ett behov av att stärka platsens roll som stadsdelscentrum. Den nya spårväghållplatsen bidrar till att Fridhemsplan kommer att stärka sin roll som omstigningsplats och med en ännu starkare regional förankring finns det också argument för att bygga vidare på Fridhemsplan som en destination för handel.



Lokal rumsintegration, kollektivtrafikhållplatser och större handelsattraktorer



St Eriksgatan



Drottningholmsvägen



Frihemsgatan



St Göransgatan

Komplex men mångfacetterad identitet

Shopping, kultur och caféer längs urbana St Eriksgatan
Åhléns tillsammans med Lindex, Västermalmsgallerian och flera mindre butiker gör St Eriksgatan till ett populärt shoppingstråk. St Eriksgatan har relativt höga gångflöden under vardagsrusning och under helgrusningen ökar flödet ytterligare. Vägvalsobservationerna visar att en stor del av gångflödet här består av människor som besöker en eller flera butiker. Bingot och Biblioteket samt Åhléns drar till sig besökare. Fasaden har ett fint solläge fram till lunch och de uteserveringar som finns här är populära.

Stadslivspotential och trängselproblematik på mångfacetterade Drottningholmsvägen

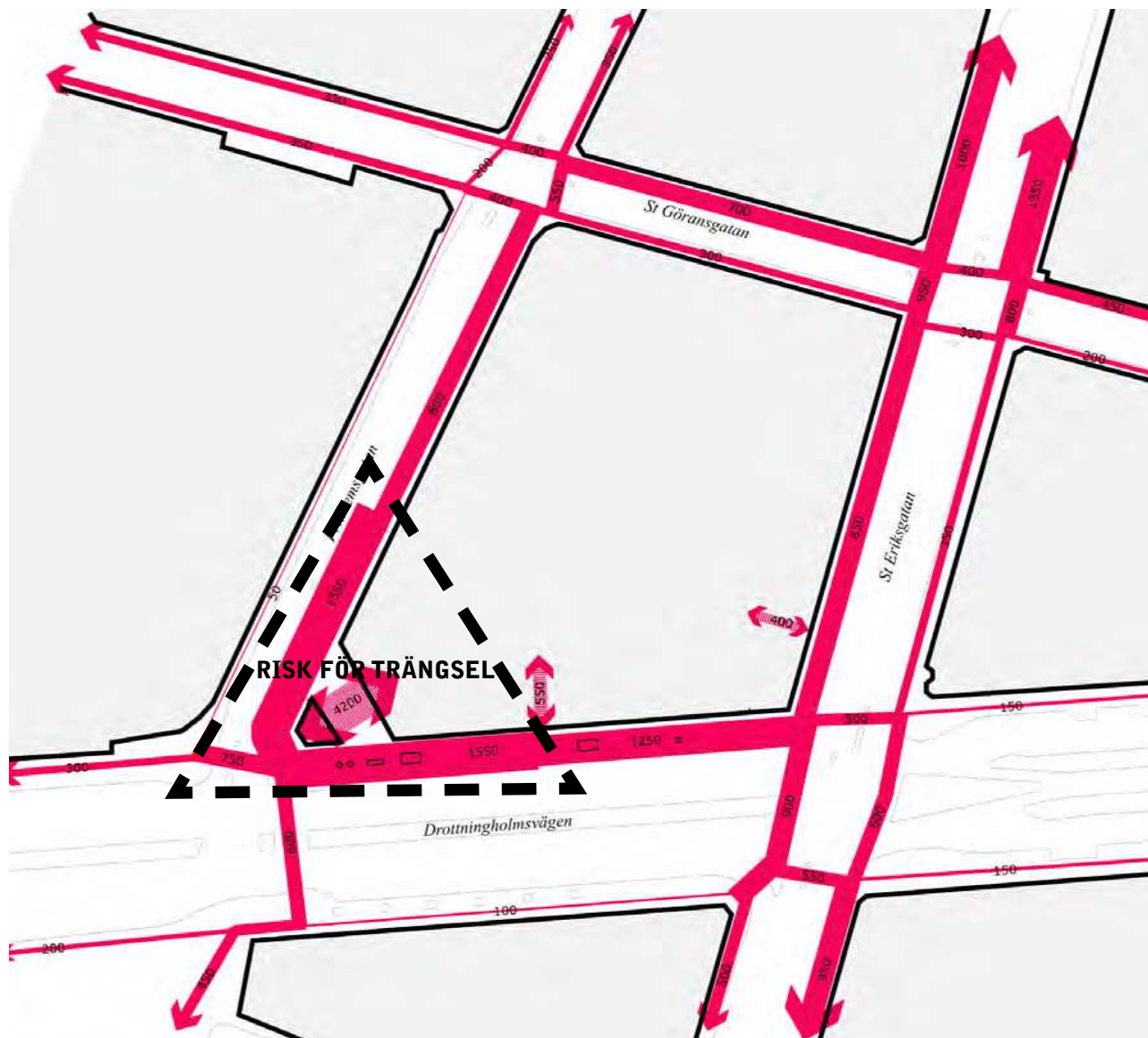
Drottningholmsvägen används både som plats för omstigning mellan olika kollektivtrafikfärmedel, för shopping och som stadsstråk. Denna blandning av olika funktioner ger en god potential för ett rikt och varierat stadsliv men kan även skapa konflikter mellan olika behov. Gångflödet är relativt högt under dagen och det uppstår trängsel under vardagsrusningen. Gångbanans möblering begränsar utrymmet för passage och dessutom uppehåller sig många här i väntan på bussen vilket ytterligare minskar utrymmet.

Kollektivtrafikomstigning längs Fridhemsgatan

De flesta som rör sig längs med Fridhemsgatan är på väg till eller ifrån tunnelbanan eller någon busshållplats. Gatan är lugn och trafiken består i stort sett endast av bussar.

Småskalig shopping och populärt Lidl på St Göransgatan

Längs St Göransgatan ligger flera mindre butiker och caféer. Gatan har ett relativt lågt flöde av fotgängare men Lidl drar till sig en hel del besökare.



Gångflödesräkning: Gångflöde / timme under vardagsrusning kl 1600-1700 (20101014)

Trängselrisk i vardagsrusning

St Eriksgatan och Drottningholmsvägen har högre flöde längs med kv Väktarens fasader.

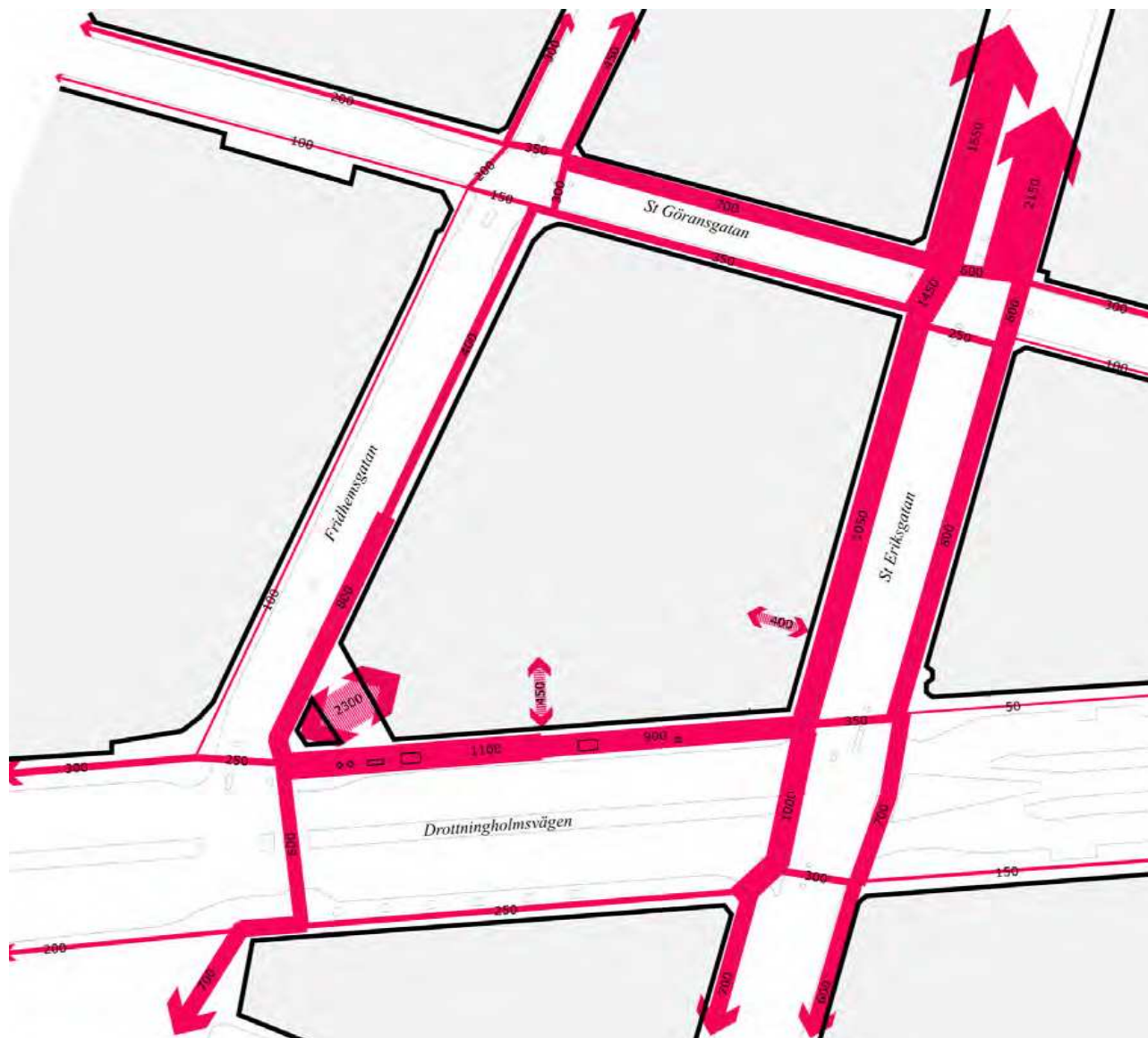
Lidl är en attraktor som lokalt ger ett ökat flöde på St Göransgatans norra trottoar.

Den södra och västra fasaden på kvarteret har höga flöden. Här sker i hög utsträckning omstigning mellan tunnelbana och bussar.

Vid rusningstid uppstår trängsel längs med kvarterets sydfasad. Antalet personer/timme/meter är 410 och överskrider här gränsvärdet för trängsel som är 300 (ref Gehl Architects) Möbleringen på trottoaren längs med Drottningholmsvägen i form av kiosker, busshållplatser, uteserveringar, skyltar, toaletter, telefonkiosker mm begränsar utrymmet och blockerar bitvis gångflödet mellan bussar och tunnelbana. Dessutom är denna zon attraktiv för väntande bussresenärer vilket begränsar utrymmet ytterligare.

Längs med den södra delen av Fridhemsgatan uppstår också viss trängsel då kollektivtrafikresenärer går mellan bussar och tunnelbana. Trottoaren är relativt smal och många uppehåller sig här i väntan på bussen.





Gångflödesräkning: Gångflöde / timme under helgrusning kl 1500-1600 (20101016)

Fler shoppare och färre kollektivtrafikresinärer

"Shoppingflödet" på St Eriksgatan avtar något söder om St Göransgatan.

Lidl är även på helgen en attraktor som lokalt ger ett ökat flöde på St Göransgatans norra trottoar.

Då flödet mellan bussar och tunnelbana är mindre på helgen finns inget uppnebart problem med trängsel.

Gångflödesreferens:

Vardagsrusning kl 1600-1700 (juni 2010)

Drottninggatan 7500

Hamngatan 2650

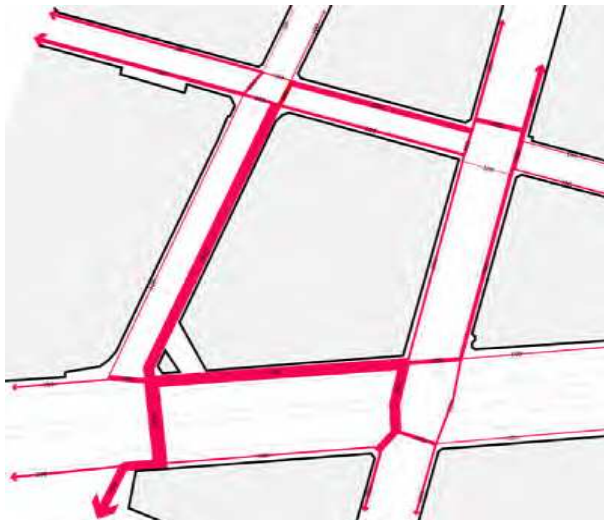
Vasagatan 1200

Helgrusning kl 1600-1700 (juni 2010)

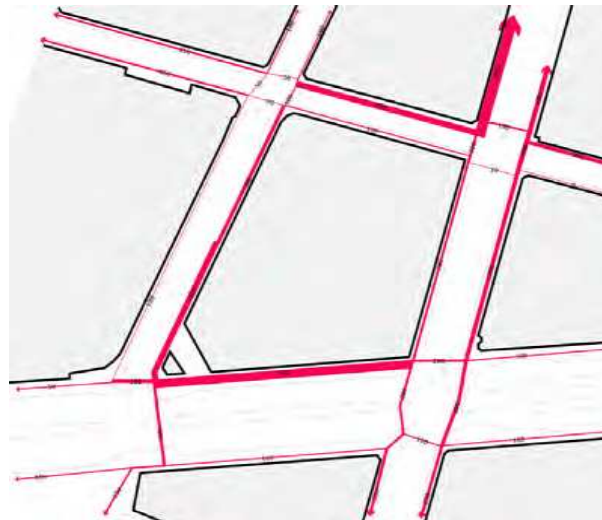
Drottninggatan 2500

Hamngatan 1400

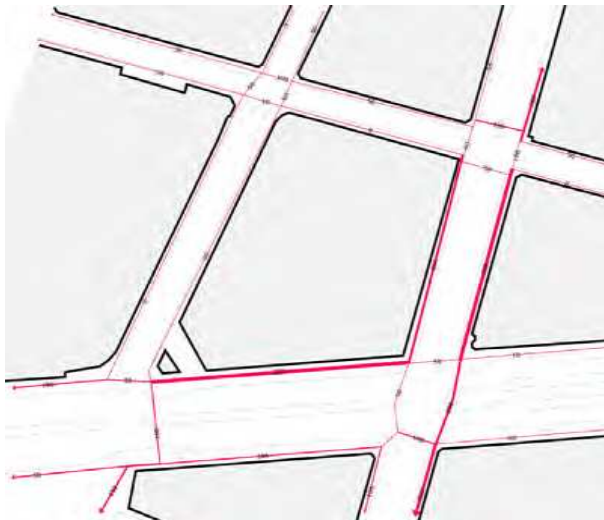
Vasagatan 800



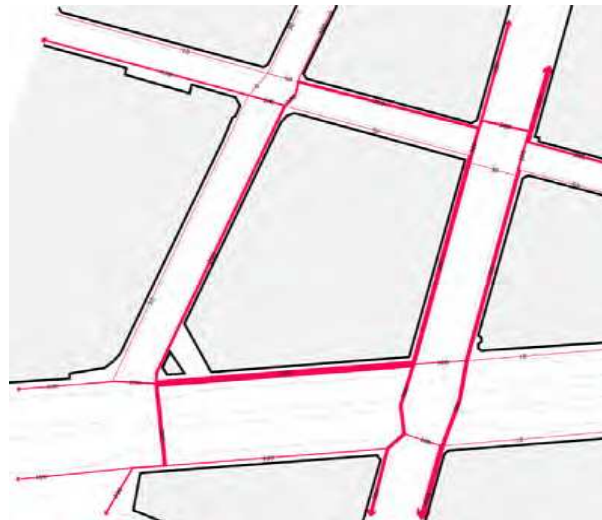
Varagsmorgon kl 0800-0900



Varagskväll kl 2000-2100



Helgmorgon kl 0800-0900



Helgkväll kl 2000-2100

Rusning på vardagsmornar lugnt på helgkvällar

Vardagsmorgon:

På vardagsmorgonen är det rusning från och till kv Väktarens sydvästra hörn och kollektivtrafiken där.

De flesta resinärerna tycks komma från södra delen av området samt från bussar. Fridhemsplans norra station ligger ett kvarter norrut längs med St Eriksplan och därmed tycks få välja från St Eriksgatan välja Fridhems gatans tunnelbaneentré.

Vardagskväll:

Relativt låga kvällsflöden

Lidl är kvällsöppet (till kl 21.00)!

Helgmorgon:

Fridhemsplan har inte vaknat än...

Helgkväll:

Restauranger, bowling, bingo mm lockar till ett visst kvällsliv.

Gångflödesreferens:

Vardagsmorgon kl 0800-0900 (juni 2010)

Drottninggatan 2150

Hamngatan 500

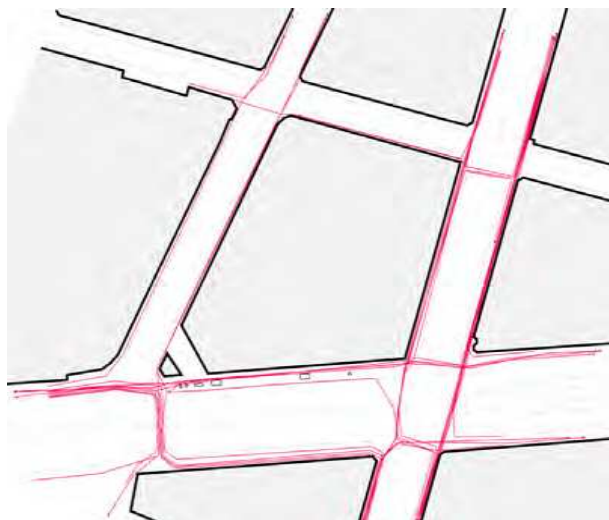
Vasagatan 950

Helgkväll kl 2000-2100 (juni 2010)

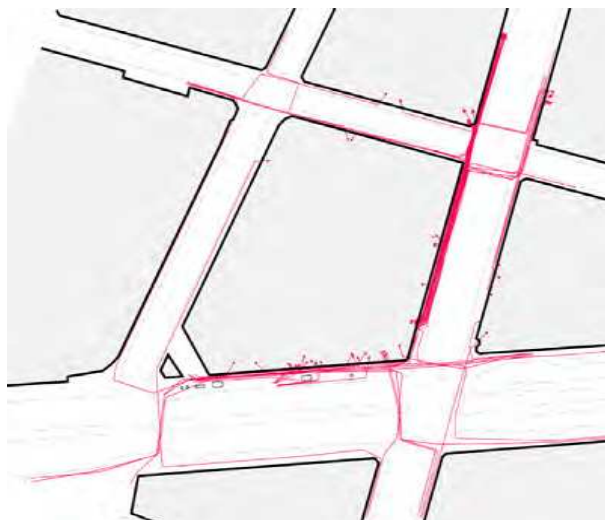
Drottninggatan 800

Hamngatan 250

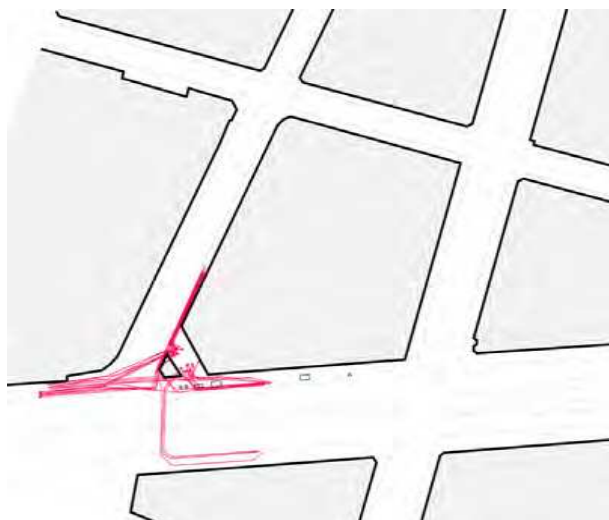
Vasagatan 300



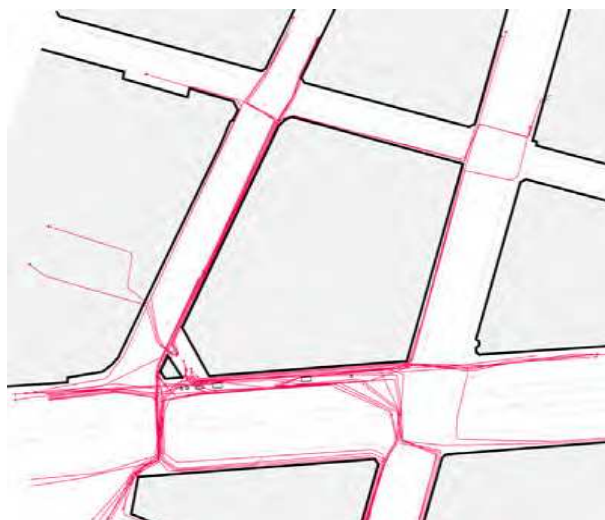
Stadsflöden (stad till stad)



Shoppingflöden (stad till butik)



Omstigningsflöden (kollektivtrafik till kollektivtrafik)



Kollektivtrafikflöden (stad till kollektivtrafik/kollektivtrafik till stad)

Shoppingstråk, omstigningsplats och både och

Det finns en tydlig uppdelning mellan olika typer av flöden kring kv Väktaren. Stadsflödena liksom shoppingflödena är framför allt lokaliserade till St Eriksgatan och Drottningholmsvägen men finns även på St Göransgatan. Flödet till och från liksom mellan tunnelbana och bussar är fokuserat till Drottningholmsvägen och Fridhemsgatan.

Drottningholmsvägen har därmed en blandad funktion där shoppingflöden, kollektivtrafikflöden och stadsflöden i högre utsträckning än längs övriga stråk blandas.

När man har brottom till bussen sneddar man över Drottningholmsvägen.





Rekreativ vistelse? - Offentliga sittplatser



Rekreativ vistelse - Kommersiella sittplatser



Vänta på bussen - vid busshållplats



Vänta på bussen - vid fasaden under skärmtaket



Mötesplatser - vid Åhlens entré



Mötesplatser - i tunnelbanans entréhall

Torftig vistelse i soligt söderläge

Vistelsemöjligheterna kring kvarteret Väktaren är idag relativt torftiga. Kvarterets sydost- och sydfasad har bra sollägen och ett rikt folkliv men saknar vistelseyta. Trånga gångbanor som delvis är övermöblerade skapar få attraktiva platser för vistelse.

Rekreativ vistelse:

Det finns ytterst få offentliga sittmöjligheter i form av t ex parkbänkar kring kvarteret. De få som finns är inklämda mellan skyltar och cykelställ och utgör ingen kvalitativ eller attraktiv plats för vistelse.

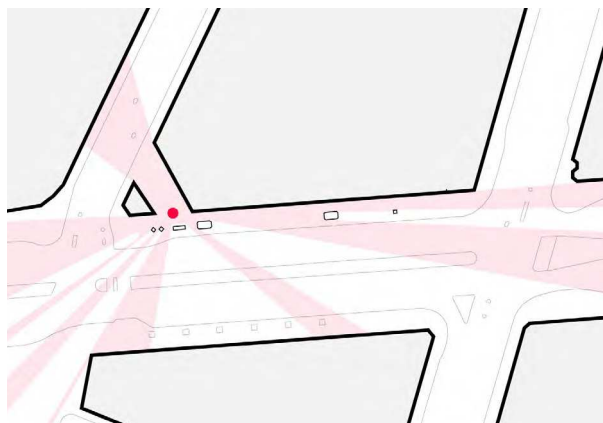
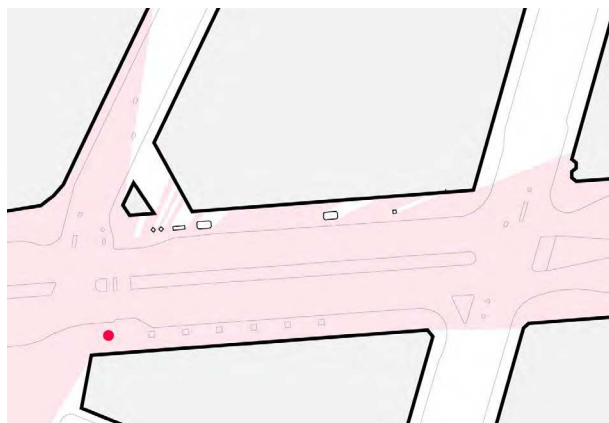
Det finns ett flertal uteserveringar kring kvarteret. Både sydostsidan och sydsidan av kvarteret har goda sollägen och uteserveringarna användes relativt flitigt trots en något kylig men solig dag i oktober. (14 oktober)

Vänta på bussen:

Längs med kv Väktarens södra och västra fasad samlas människor som står och väntar på bussen. Många står och väntar längs med fasaden under skärmtaket där de både kan luta sig mot något och där de har en god överblick över platsen, förbipasserande och busshållplatserna.

Mötesplatser:

De flesta möts i tunnelbanans entré. Då det är kallt eller dålig väder är det även många som står inomhus och väntar på bussen. Många möten sker även utanför Åhlens och Pressbyrån.

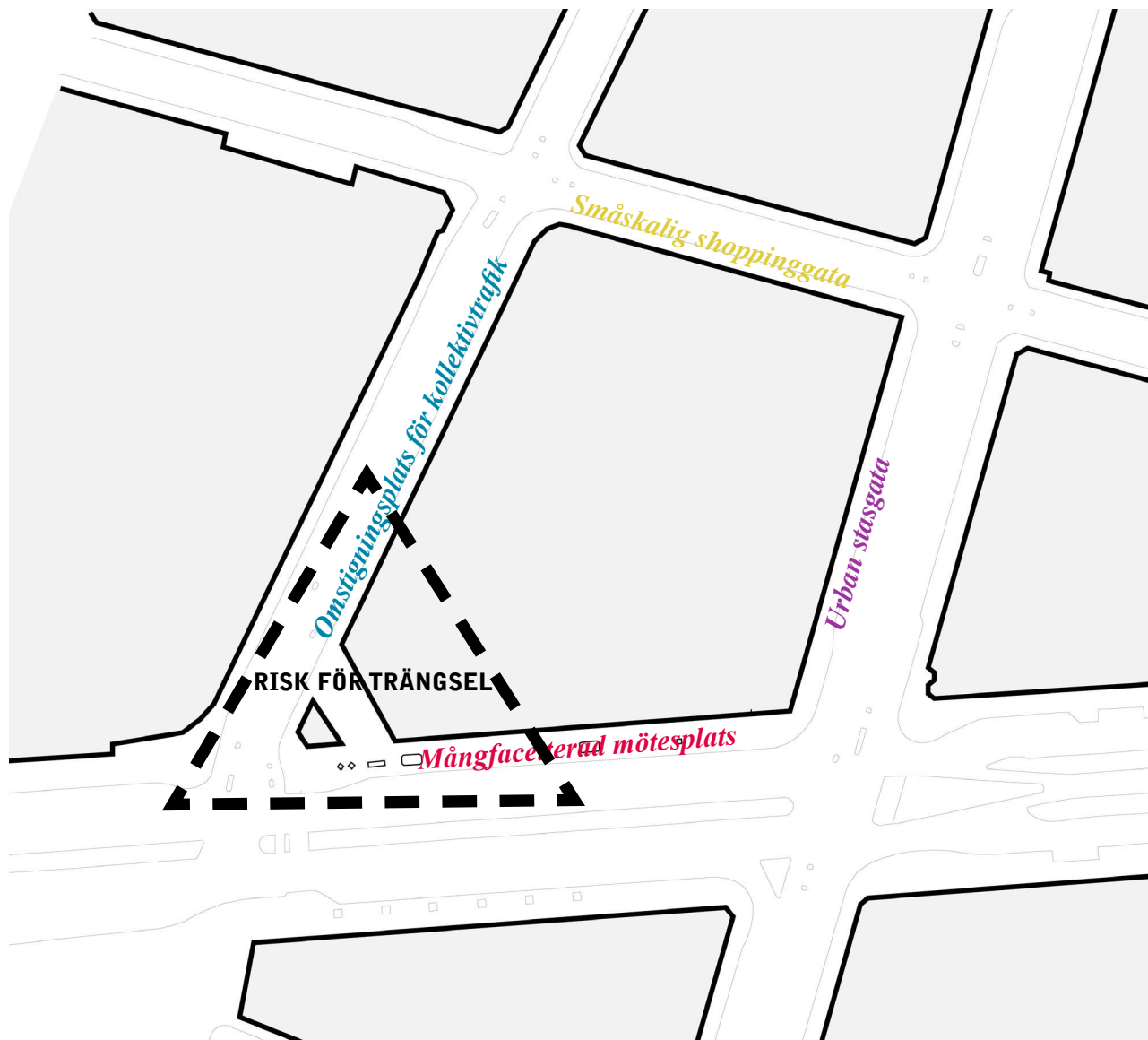


Möblring skymmer hållplatser och butiker

Möbleringen på Drottningholmsvägens trottoar blockerar möjligheten för kvarterets södra fasad att exponera sig mot de omgivande stadsrummen. Detta påverkar både orienterbarheten från bl a tunnelbaneentrén som blockeras av toalett, brevlådor, telefonkiosk, blomsterkiosk, cykelställ, busskur mm och de olika butikerna och restaurangernas möjligheter att exponera sig utåt.

Möbleringen gör att trottoaren delas upp i två olika zoner, visuellt och delvis fysiskt åtskilda, där ena sidan främst används av de som väntar på bussar medan sidan närmast kvarterets fasad används av förbipasserande, omstigande mellan bussar och tunnelbana samt de som väntar på buss. Situationen är, särskilt under vardagens rusningstimme, stökig och det uppstår trängsel.





Intensitet och mångfald men tidvis trängsel

Kvarterets olika funktioner längs med de olika fasaderna ger sammantaget en rik och variationsrik miljö. I och med de olika funktioner som kvarteret ska klara av finns det en poäng med att bibehålla dessa olikheter och utveckla dem för att serva sitt specifika ändamål så som t ex omstigning mellan kollektivtrafik.

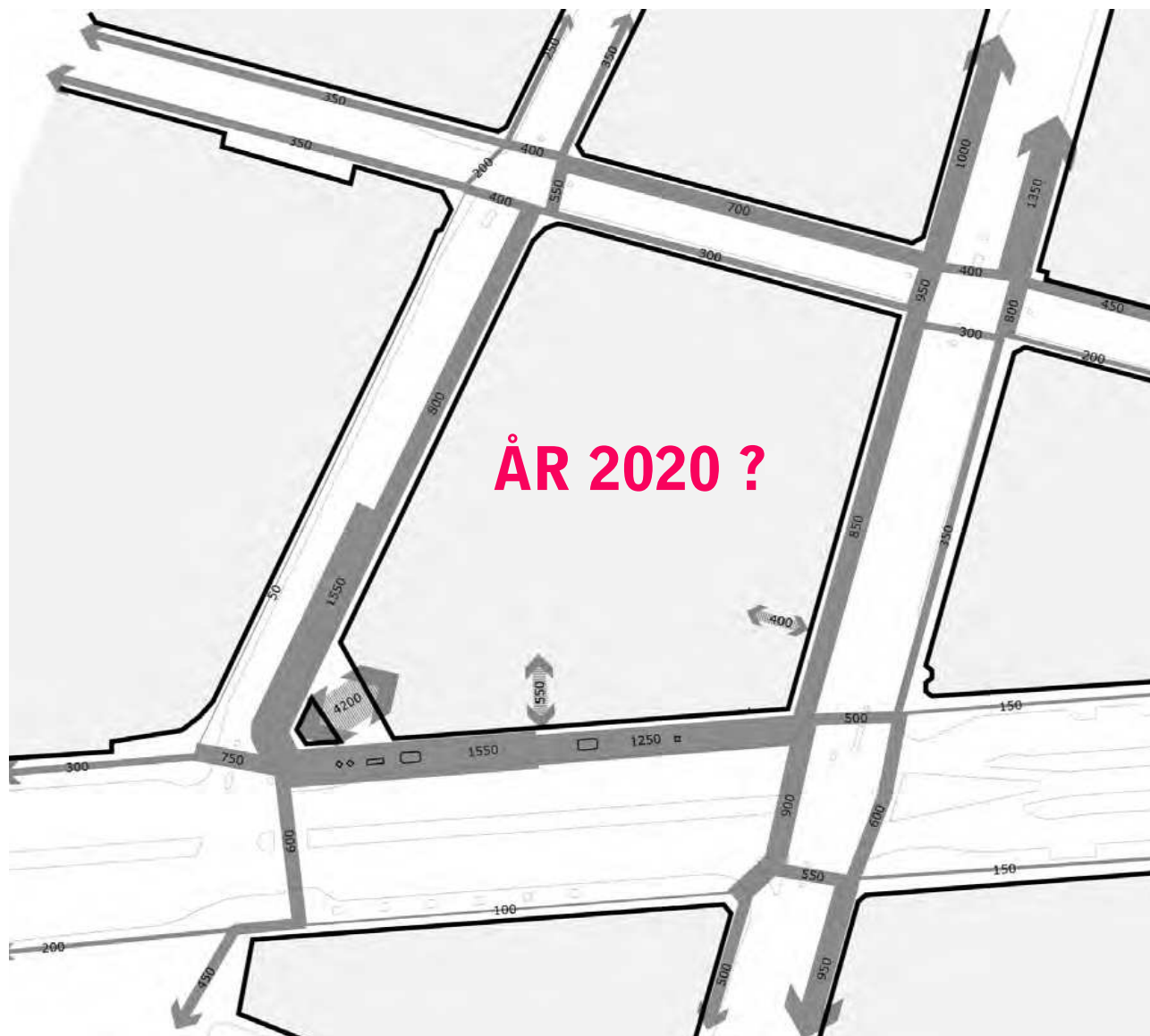
Kapaciteten på Drottningholmsgatans trottoar är ett stort problem. Möbleringen tar plats och delar upp gångbanan i två delar, en mot fasaden och en mot gatan. Här finns också ett behov för människor att uppehålla sig i väntan på bussen. Sammantaget innebär denna situation stor risk för trängsel.

Möbleringen påverkar dessutom möjligheten att orientera sig till och från bl a tunnelbana. Exponeringen mot fasaden och butiksentréerna blockeras också av möbleringen.

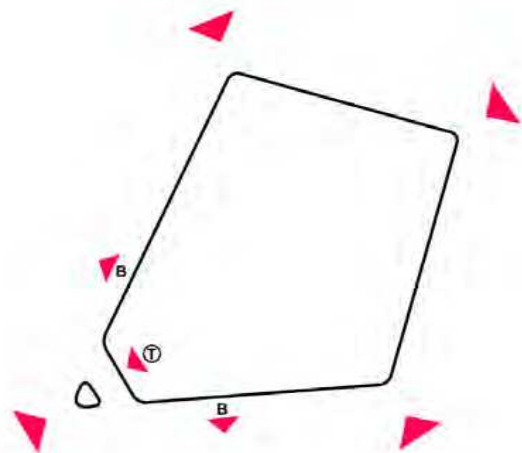
Fridhemsgatan har relativt smala trottoarer vilka också under rusningstid drabbas av trängsel. Här är dock överblickbarheten och exponeringen till och från tunnelbana och bussar god.

Med den nya spårväghållplatsen kommer platsens roll som omstigningsplats att stärkas ytterligare och behovet för större och attraktivare vistelsezoner för väntande på kollektivtrafiken att bli ännu större.

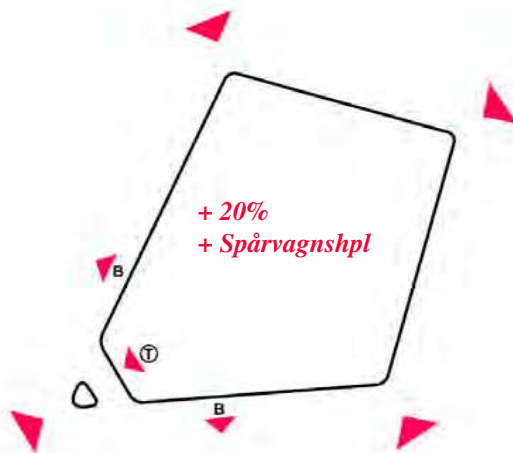
St Eriksgatan fungerar idag relativt bra i sin roll som urban stadsgata. Zonerna kring Åhléns används ofta som mötesplats



KV VÄKTAREN ÅR 2020



1. Gångflöden från kvarterets olika "tillflödespunkter"

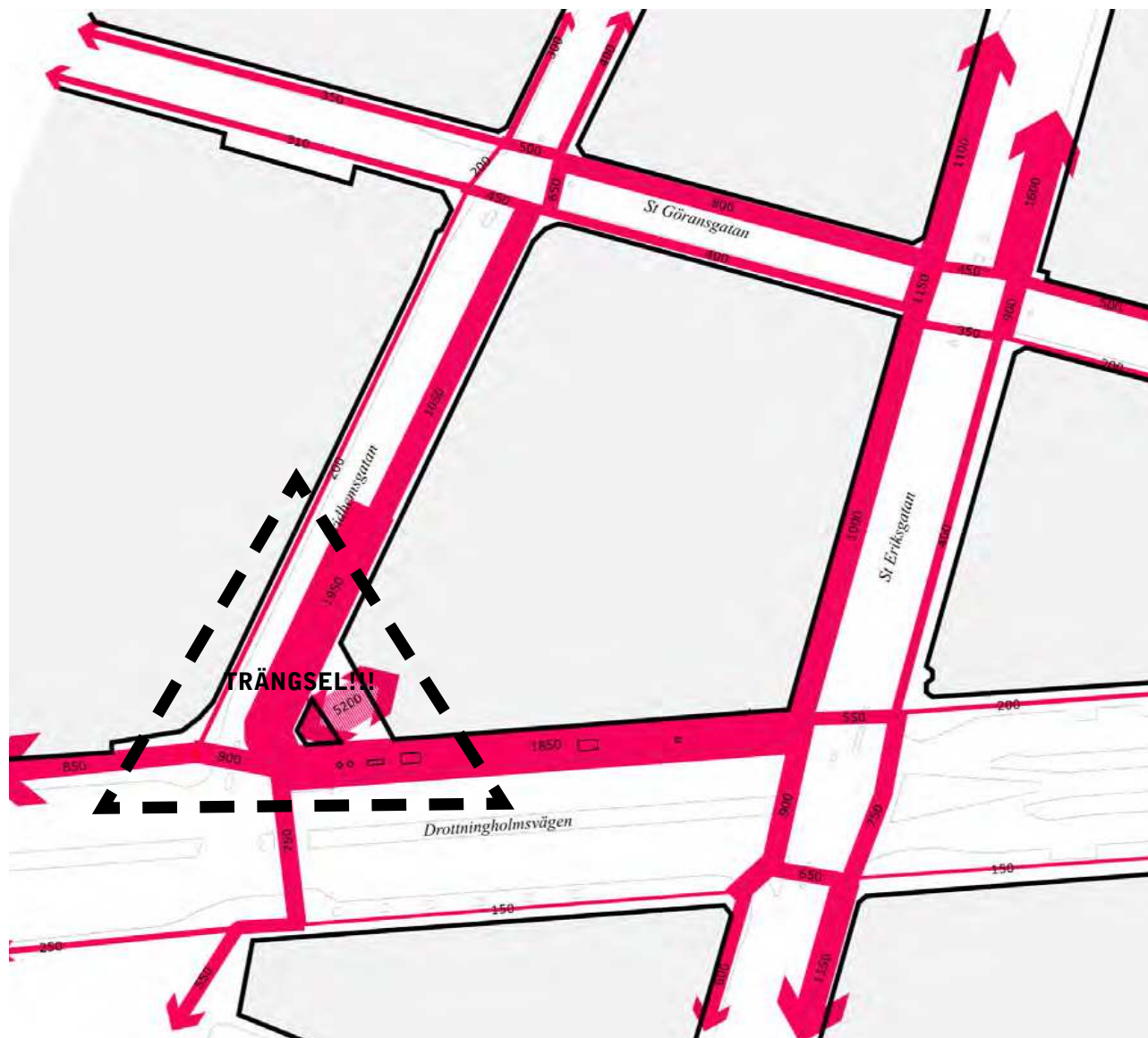


2. Gångflödena räknas upp

Generell gångflödesprognos

1. Som utgångspunkt för gångflödesprognosen tas gångflödena från kvarterets olika "entréer", dvs korsningar, bussar och tunnelbana.

2. Dessa flöden räknas upp med en procentsats - i detta fall 20% (baserad på den planerade förtätningen på nord västra Kungsholmen). Dessutom adderas det beräknade flödet från den nya spårväghållplatsen på Fridhemsgatan (siffror från SL).

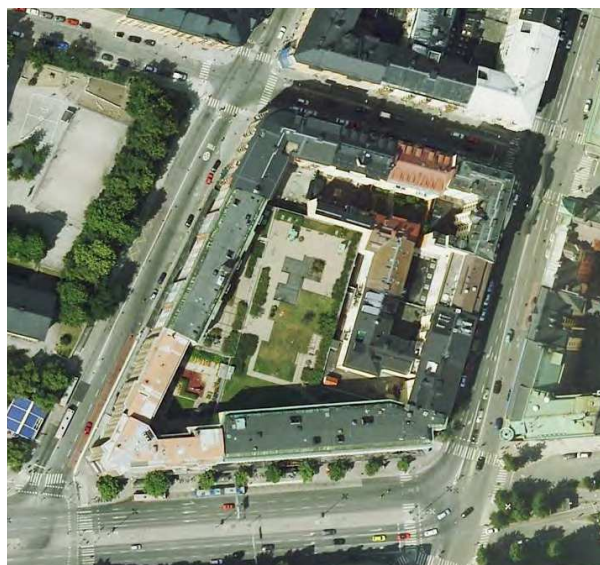
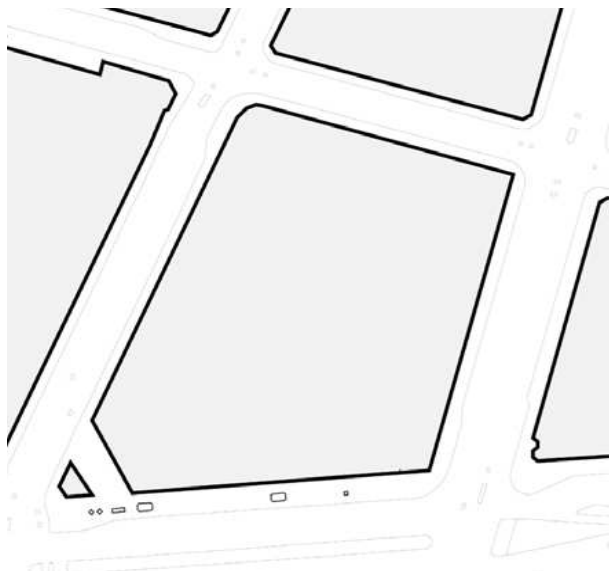


Gångflödesbedömning 2020 Vardagsruning: Gångflöde / timma

Högt tryck och risk för ökad trängsel

När nordvästra Kungsholmen är utbyggt och den nya spårväghållplatsen finns på Fridhemsgatan ökar trycket på Fridhemsplan. Fler kommer att passera platsen till och från jobbet och platsen kommer att få en utökad roll som stadsdelscentrum på Kungsholmen.

Det ökade trycket tillsammans med blandningen av olika typer av flöden (kollektivtrafik-, stads-, och shoppingflöden) gör att det på vissa stråk kan uppstå akut trängsel. Det är därför av största vikt att för framtiden bl a se över Drottningholmsvägens utformning och möblering, för att ge större utrymme åt omstigningsflöden, förbipasserande och för vistelse.

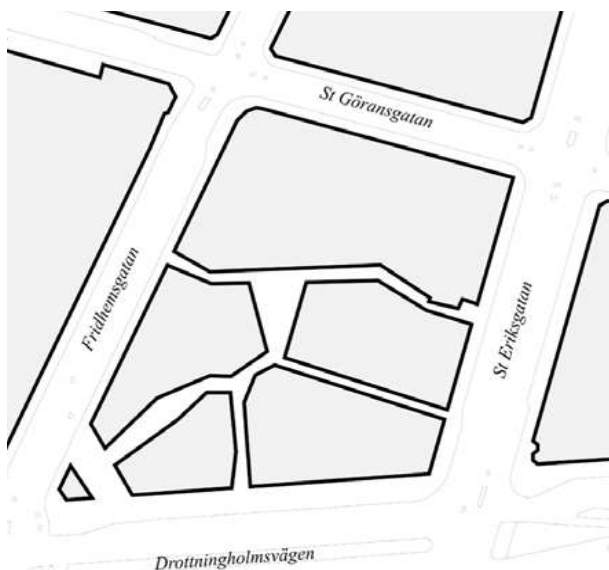


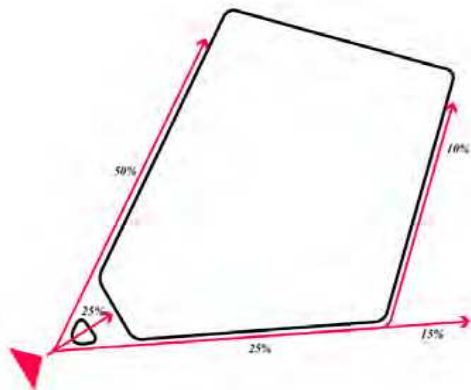
Ny kvartersindelning ger genvägar

Genom att bryta upp det relativt stora kvarteret i flera mindre "kvarter" skapas en mer uppbruten struktur med flera möjliga genvägar.

Kv Väktaren har idag en omkrets på 470m vilket kan sägas vara ett relativt stort kvartersmått. Den nya planen är uppdelad och består av flera mindre kvarter vilka har omkretsar kring 120-150m. I storleksordningen kan man likna dem vid många av kvarteren i Gamla stan.

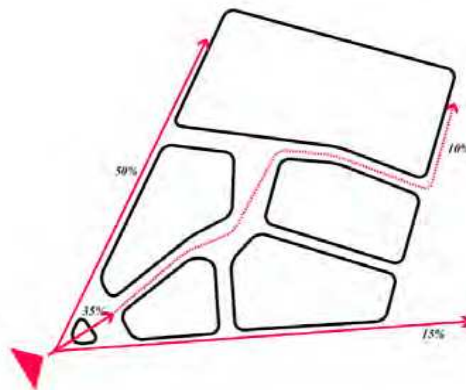
Genom att dela upp kvarteret skapas flera olika "genvägar" för gångtrafikflödet vilket i sin tur ger en potentiell avlasning för kvarterets omkringliggande gångbanor. Därmed kan viss del av trängsel minskas.



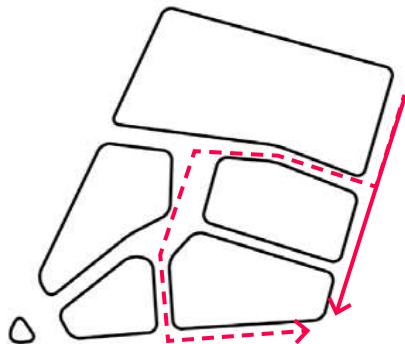


3. Olika kategorier av flöden indentifieras

4. Fördelning av flöden från varje enskild "entré"



5. Prognostiserad fördelning av flöden från varje enskild "entré"



6. Shoppingflödet väljer närmaste entrén och vill shoppa mer

4. KV VÄKTAREN ÅR 2020

Generell gångflödesbedömning

Steg 1 och 2 se ovan.

Genomströmningsbedömning för fyra olika planalternativ

3. Med hjälp av vägvalsobservationerna kategoriseras flödena upp i olika kategorier - stadsflöden, kollektivtrafikflöden och shoppingflöden. Shoppingflödena beter sig mer orationellt och är därför alltid svåra att prognostisera. Vi har därför gjort två olika gångflödesbedömningar - en utan shoppingflöde - "genomströmningsbedömning" som visar på de som potentiellt kan se passagen som en genväg från punkt A till B och en "total gångflödesbedömning" där shoppingflödet är inkluderat.

4. Vägvalsobservationerna ger information om hur flödena fördelar sig från varje enskild "inflödesentré" kring fastigheten dvs hur flödena rör sig mellan punkt A och B.

5. I prognosen har antagits att flödet alltid väljer den genaste vägen mellan punkt A och B.

20% av omstigningsflödet har antagits välja en interiör väg mellan buss och tunnelbana trots att denna väg är längre.

Total genomströmningsbedömning för fyra olika planalternativ

6. För shoppingflödena har antagits att:

- 100% av shoppingflödet kommer välja att besöka gallerian
- shoppingflödet väljer den närmaste entrén
- att shopparna vill shoppa mer efter sitt besök i gallerian och därför söker sig till de gator som har störst utbud av shopping dvs främst St Eriksgatan och delvis Drottninggatan
- att shoppingflödet går igenom gallerian och inte vänder tillbaka (vilket utgör en stor osäkerhetsfaktor i bedömningen)



Gångflödesbedömning (exkl shoppingflöden) alt 1



Gångflödesbedömning (exkl shoppingflöden) alt 2



Gångflödesbedömning (exkl shoppingflöden) alt 3



Gångflödesbedömning (exkl shoppingflöden) alt 4

Flödesbedömning exklusive shoppingflödet

För att klargöra de olika interiöra stråkens roller för genomströmningen har flödesbedömningarna gjorts dels utan shoppingflödet och dels med. Därmed ges en indikation på i vilken utsträckning de olika interiöra stråken används för kollektivtrafik- /stadsflöden och shoppingflöden.

Alt 1:

Relativt högt omstigningsflöde mellan Fridhemsgatan och tunnelbanan. Flödet genar mellan St Eriksgatan och tunnelbanan och bussarna på Drottningholmsvägen och Fridhemsgatan.

Mängden människor på Fridhemsgatan och Drottninggatan minskar liksom risken för trängsel.

Alt 2:

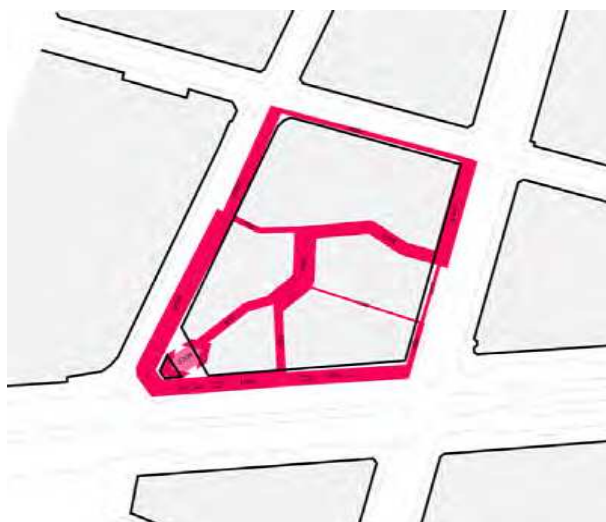
Genvägen mellan St Eriksgatan och Drottningholmsvägen leder direkt till bussar och indirekt till tunnelbanan. Omstigning mellan bussar och tunnelbana sker på trottoarerna vilka ej avlastas - risk för trängsel.

Alt 3:

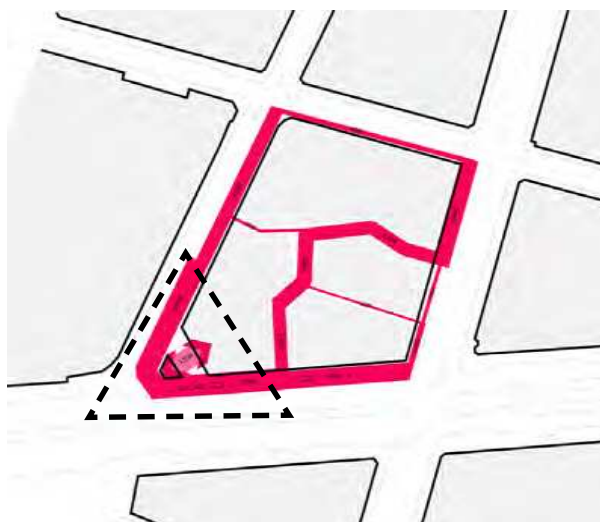
Omstigningen mellan Fridhemsgatan, tunnelbanan och Drottningholmsvägen sker delvis genom kvarteret vilket avlastar trottoarerna. Åhléns entrén får delvis bistå som genväg från St Eriksgatan. Riskt för problem?

Alt 4:

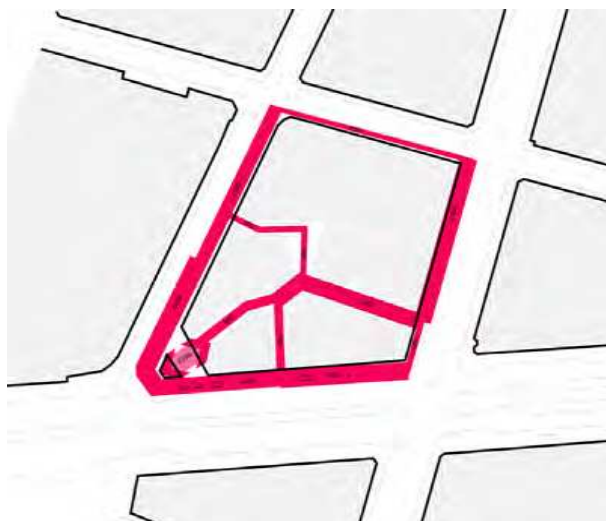
Genvägarna leder inte rakt mellan målpunkterna och är därmed indirekta vilket gör att de inte används i samma utsträckning.



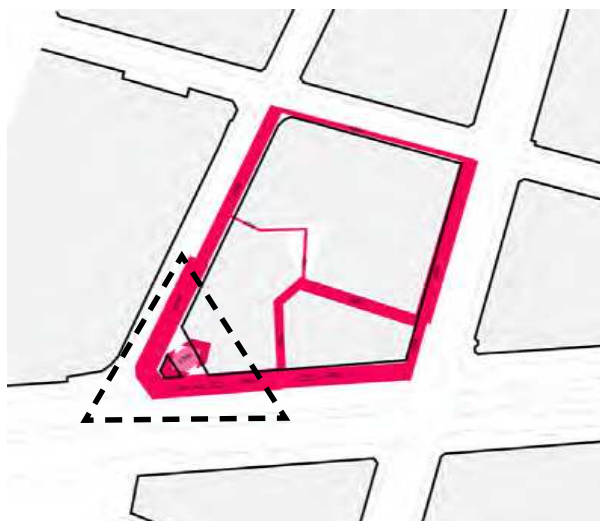
Gångflödesbedömning (inkl shoppingflöden) alt 1



Gångflödesbedömning (inkl shoppingflöden) alt 2



Gångflödesbedömning (inkl shoppingflöden) alt 3



Gångflödesbedömning (inkl shoppingflöden) alt 4

Flödesbedömning inklusive shoppingflödet

Shoppingflödet är mer irrationellt än tydliga målpunktsflöden som vill till och från och mellan kollektivtrafik, liksom stadsflödet. Osäkerheten i shoppingflödets mängd och utbredning finns också i att det till stor del påverkas av mängden och typen av attraktorer i kvarteret.

I bedömningen har antagandet gjorts att 100% av shoppingflödet använder de interiöra shoppingmiljöerna.

Alt 1:

Med de interiöra passagerna skapas fler och mer direkta kopplingar mellan olika målpunkter. Detta tillsammans med att shoppingflödet längs med vissa stråk dras in i kvarteret bidrar till att avlasta de omgivande trottoarerna och därmed även riksken för trängsel. Kopplingen mot Fridhemsgatan används främst av kollektivtrafikresenärer och Åhléns entré används främst av shoppare. Shoppingflödet rör sig främst mellan St Eriksgatan och Drottningholmsvägen.

Alt 2:

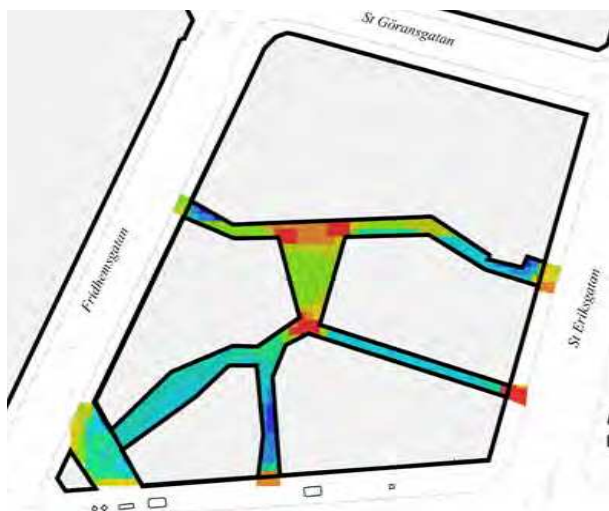
Flödet till och från tunnelbanan väljer att gå via Drottningholmsvägens entré. Här är också det högsta shoppingflödet. Omstigningsflödet mellan Fridhemsplan och tunnelbanan rör sig endast på trottoaren.

Alt 3:

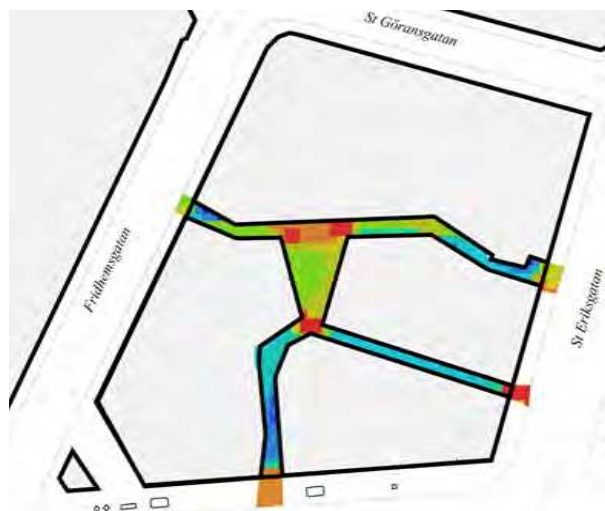
Shoppingflödet rör sig främst mellan Åhléns entré och entrén på Drottninggatan och delvis från tunnelbaneentrén. Omstigningsflödet mellan Fridhemsgatan, tunnelbanan och Drottningholmsvägen minskar trängsel på trottoarerna.

Alt 4:

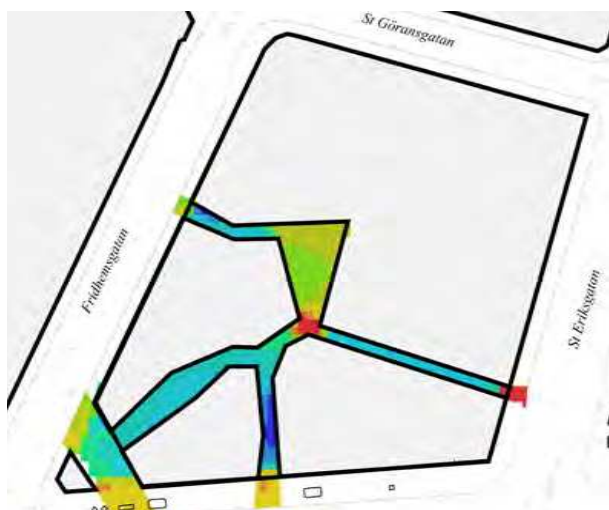
Shoppingflödet är fokuserat mellan Åhléns och Drottningholmsvägens entré. Entrén mot Fridhemsgatan används främst av kollektivtrafikresenärer.



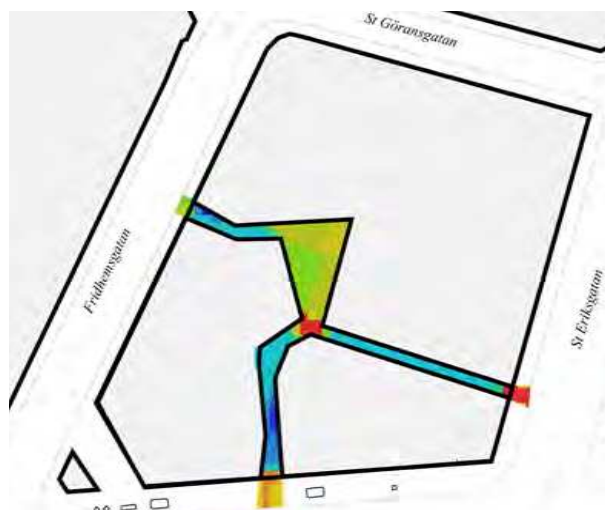
Överblickbarhetsanalys alt 1



Överblickbarhetsanalys alt 2



Överblickbarhetsanalys alt 3



Överblickbarhetsanalys alt 4

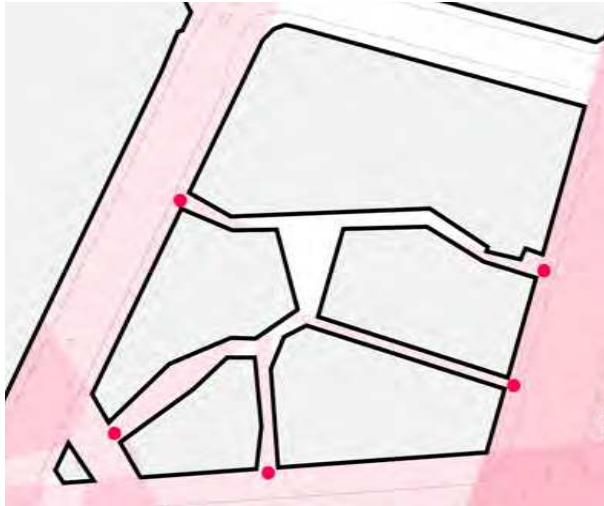
Central plats i svåröverblickbart system

Överblickbara platser och stråk ger förståelse och trygghet i hur möjligheten ser ut att ta sig från en punkt till en annan. Platser med god överblickbarhet utvecklas ofta till spontana mötesplatser - här kan man ha koll på rummet och de som passerar förbi samtidigt som man själv är väl exponerad.

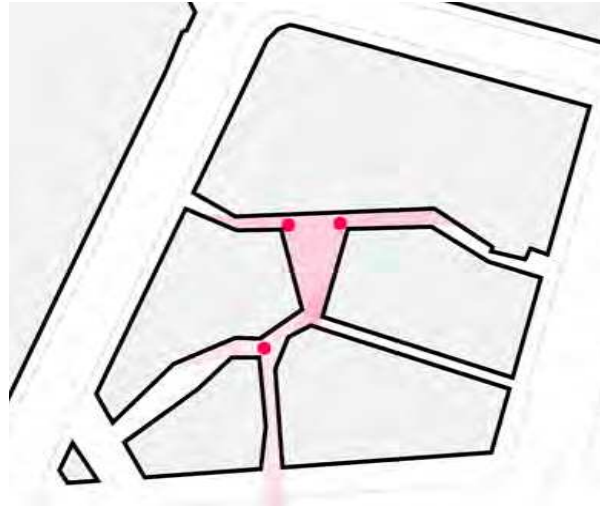
De interiöra stråken börjar och slutar mer eller mindre alla i det centrala rummet. Det är endast det norra stråket mellan St Eriksgatan och Fridhemsgatan som har en starkare kontinuitet och därmed även en tydligare överblickbarhet.

Vid entréerna till de olika stråken skapas överblickbara korsningar mellan de interiöra och exteriöra stråken. Detta tillsammans med att entréer i sig är bra riktmärken, skapar naturliga mötesplatser, viktiga att beakta i planeringen.

Beroende på vilka kopplingar som finns och inte förflyttas den mest överblickbara platsen. I alternativ 1 och 2 ligger den både i den norra delen av den centrala platsbildningen medan den ligger i den södra delen i alt 3 och 4.



Exponering från kvarters entréer



Exponering från den centrala platsen

Exponeringen av butiksutbudet från entréerna är relativt låg

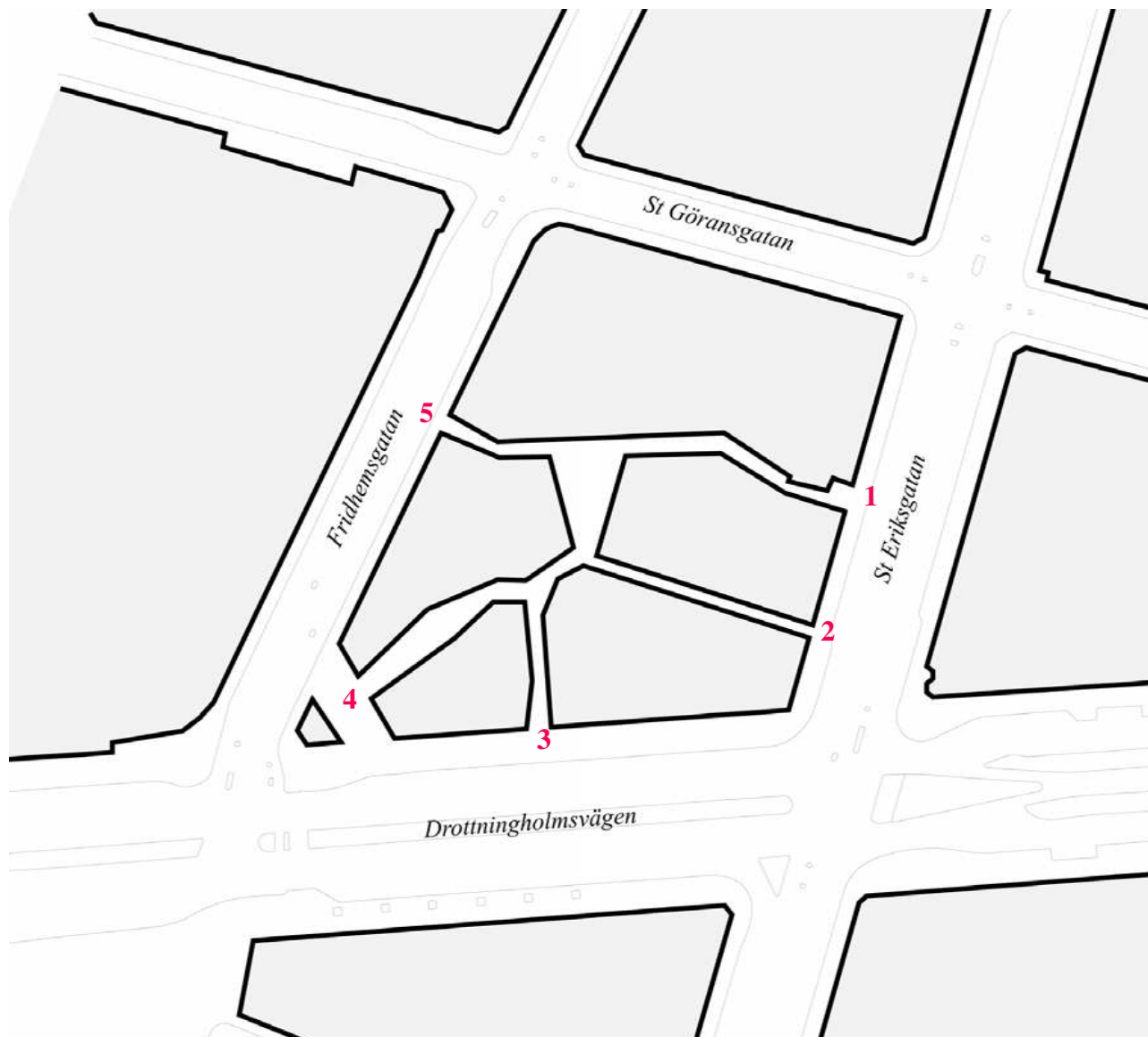
Studier har visat att det finns ett direkt samband mellan potentialen för shoppingflöde och den totala mängden butiker som exponeras från varje punkt. Dvs ju fler butiker som exponeras längs med ett shoppingstråk, ju längre längs med stråket tenderar människor att gå.

Även antalet butiker har en stor betydelse. Om det är flera små butiker som exponeras längs med ett stråk väljer fler att fortsätta gå längs med stråket än om det är få stora. Intensiteten, ätheten och exponeringen av utbudet är därmed av största betydelse för att attrahera shoppingflödet.

Från entréerna får man som besökare sin första upplevelse av hur utbudet ser ut längs med stråket. Hur mycket av stråket och dess utbud som är exponerat här i från är därför extra viktigt för att dra in flödet till den interiöra shoppingmiljön.

I den nuvarande skissen har man en relativt dålig överblick över gallerian. Bla har den norra entrén från St Eriksgatan en mycket "grund" visuell koppling in mot stråket vilket kan medföra att dess lägespotential inte utnyttjas till fullo.

Den visuella kopplingen från det centrala torget är något begränsad.



Olika kopplingar med olika roller

Entré 1:

Är den viktigaste shoppingentrén. Här rör sig den största andelen av shoppingflödet idag. Entrén på St Eriksgatan får en relation till bla Västermalmsgallerian och det är här som de mesta shoppingutbudet på Fridhemsplan finns. Entrén används också som genväg för stadsflödet och för flödet till bussarna. Dock i mindre utsträckning av de som är på väg till tunnelbanan. Befinner man sig på St Eriksgatan tar man tunnelbanentrén som ligger på samma gata.

Entré 2:

Används övervägande av shoppingflöde men i avsaknad så som i alt 3 och 4 används den även till viss men begränsad utsträckning som genväg till tunnelbana och bussar. (Detta har vi redan observerat sker idag)

Entré 3:

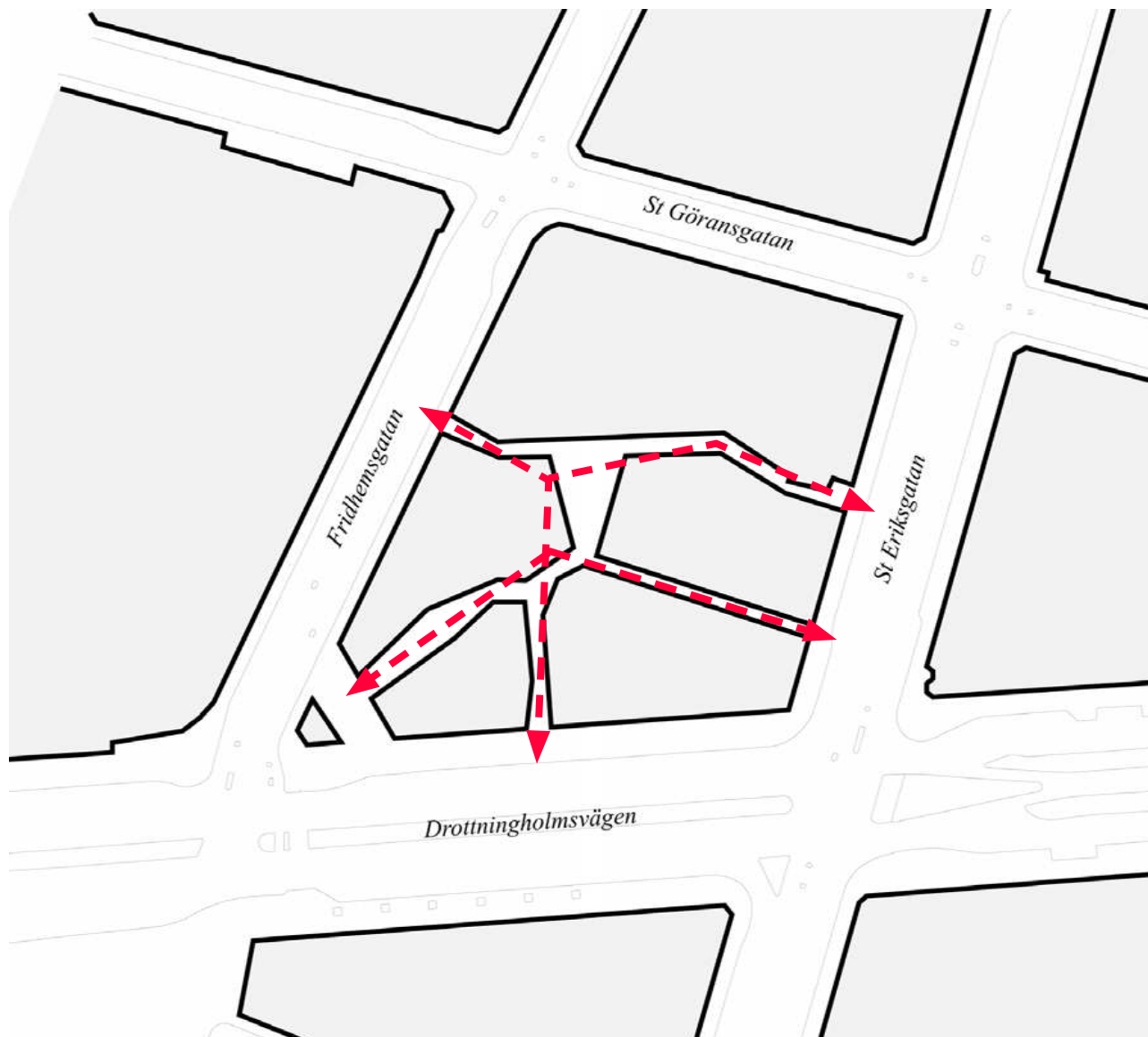
Potentiell smitväg för flödet från buss till St Eriksgatan eller till ny buss på Fridhemsgatan. Relationen mellan entré 5 (Fridhemsgatan) och läget för busshållplatsen och spårväghållplatsen är dock av viss betydelse för i vilken utsträckning genvägen kommer att användas som omstigningsstråk. Shoppingflödet från denna entré består framför allt av f d bussresinärer. I dagsläget är stadsflödet här relativt lågt. I framtiden kan utvecklingen av Drottningholmsvägen göra att stadsflödet ökar här och därmed även potentialen för fler användare av entré 3.

Entré 4:

Denna entré kommer framför allt att användas av tunnelbaneresinärer, både som passage ut till staden, för shopping och för omstigning. Kopplingen in mot gallerian gör också att trycket på trottoarerna utanför minskar och därmed även risken för trängsel.

Entré 5:

Entré 5 har främst rollen som kommunikation för omstigningsflöden och till och från kollektivtrafiken och i mycket begränsad grad en funktion för stadsflödena och shoppingflöden.



Siktlinjer och intensitet i butiksexponeringsexponering skapar effektiva och attraktiva interiöra stråk för både shopping och passage

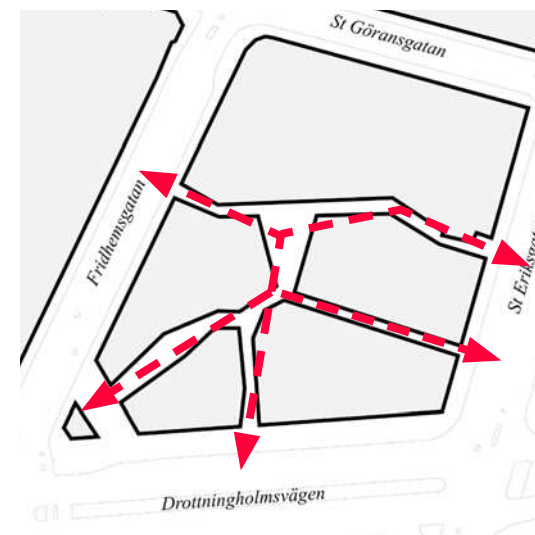
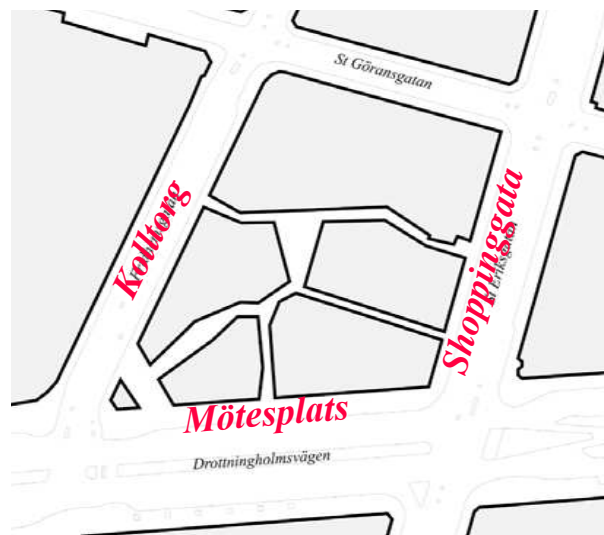
Planens uppbrutna kvartersindelning skapar en spridning av de omkringliggande flödena och minskar risken för trängsel på Drottningholmsvägen och Fridhemsgatan, vilket i sin tur gör att trivselen att vistas och uppehålla sig kring kvarteret ökar. (Trängselproblematiken riskerar att bli ett än större problem när Drottningholmsvägen utvecklas mot att bli en stadsgata där fler väljer att röra sig)

Planens knixiga struktur gör att samtliga siktlinjer från varje enskild entré bryts ett flertal gånger under en passage genom kvarteret. Detta kan bidra till att dela upp rumsupplevelsen i sekvenser, men gör också att överblickbarheten och intensiteten i butiksexponeringar begränsas, vilket i studier har visat sig vara en viktig faktor för att shoppingflödet ska känna sig attraherade att fortsätta röra sig längs med ett shoppingstråk. Exponeringen av butiksutbudet är extra viktigt från entréerna.

Genom att rätta ut några av stråken, särskilt nära entréerna samt att få alla att få en direkt eller indirekt visuell kontakt med det centrala rummet kan ett större utbud exponeras till besökaren.

Det centrala rummet har god potential att utvecklas till en populär mötesplats.

De olika stråkens rumsliga kapacitet bör utformas efter storleken på flödet men också vem som kommer att använda stråket. Omstigningsflöden har andra "behov" än shoppingflöden.



>Som strategisk nod i stadens urbana stadsstruktur har Fridhemsplan en god potential att utveckla ett attraktivt, urbant stadsliv

>Utnyttja Fridhemsplans lägespotential och utveckla kvarteret till både ett lokalt centrum på Kungsholmen och en handelsdestination i Stockholm.

>Ge plats åt Fridhemsplans olika roller och funktioner - då blir platsen attraktiv för både närboende, genomresande och besökare

>Skapa olika huvudinriktningar och identiteter för kv Väktarens tre olika fasader:

- 1. Fridhemsgatan = Kollektivtrafiktorg*
- 2. Drottninggatan = Mångfacetterad mötesplats*
- 3. St Eriksgatan = Urban shoppinggata*

>Utöka torgytan! Låt "möblerna" på Drottningholmsvägens trottoar (kioskverksamheter, toaletter mm) flytta in i kvarteret och skapa en överblickbar och attraktiv plats för vistelse, shopping och passage

>Med nya, gena stråk genom kvarteret avlastar de omgivande trottoarerna vilket minskar risken för trängsel

>Entréerna mot St Eriksgatan och tunnelbanan samt mot Drottningholmsvägen ger bäst total flödespotential genom kvarteret

>Entrén mot Fridhemsgatan är viktig för att avlasta Drottninggatan och Fridhemsgatan från en del av omstigningsflödet samt flödet till och från kollektivtrafiken

>Skapa siktlinjer och maximera kluster av butiker

>Ge de olika stråken en tillräcklig bredd för att klara olika typer av flöden



Drottningholmsvägen

47,5m (8,5+31+8)4körbanor, bussar

ca 35000fordon/dygn



Drottningholmsvägen

47,5m (8,5+31+8)4körbanor, bussar

ca 35000fordon/dygn



St Eriksgatan

30m (4,5+19,5+4) 4körbanor, bussar, p
ca 36000fordon/dygn



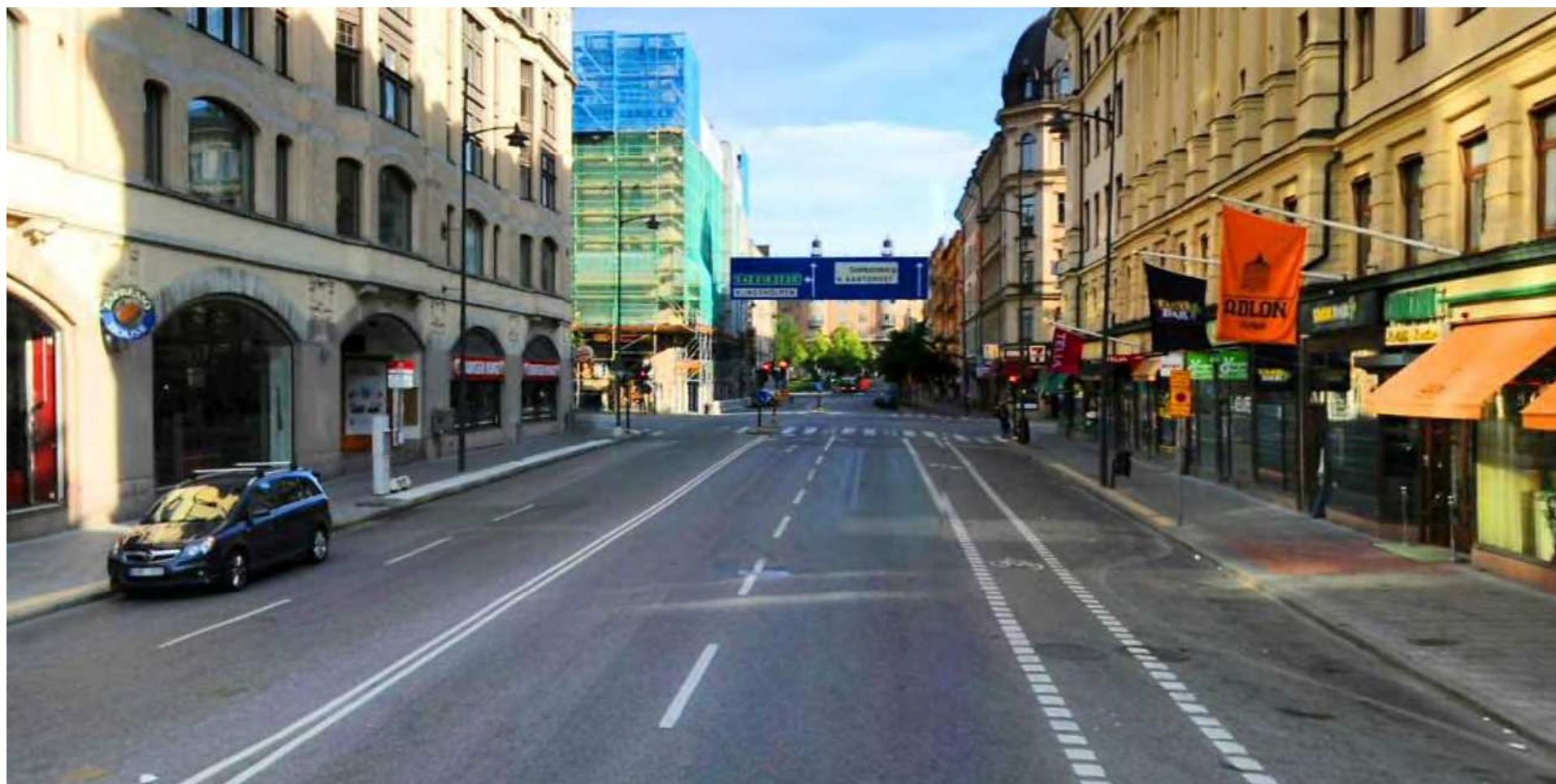
Hornsgatan

30m (7+16+7) 4körbanor, bussar, p
ca 36000fordon/dygn



Hornsgatan

30m (7+16+7) 4körbanor, bussar, p
ca 36000fordon/dygn



Vasagatan

24m (5+14+5) 4körbanor, bussar, p
ca 21000fordon/dygn



Vasagatan

30m (5+20+5) 4körbanor, bussar, p
ca 29000fordon/dygn



Sveavägen

35m (6+24+5) 6körbanor, bussar, p?

ca 34000fordon/dygn