

Fruängen

Stråkanalys

April 2023



Stockholms
stad

Nyréns Arkitektkontor

PROJEKTINFORMATION

Dnr: 2019-14311

Beställare

Exploateringskontoret, Stockholms stad

Elin Berglund, byggprojektledare

Sara Ellert Ezeldin, landskapsarkitekt

Konsulter

Nyréns arkitektkontor

Jessica Henriksson, uppdragsansvarig landskapsarkitekt

Sanna Jonsson Buttery, handläggande landskapsarkitekt

INNEHÅLL

1. INLEDNING.....4

2. MÅL, RIKTLINJER OCH STYRANDE FÖRUTSÄTTNINGAR.....5

3. FRUÄNGEN.....6

3.1 Beskrivning

3.2 Analys

3.3 Utvecklingsmöjligheter

4. FRUÄNGEN CENTRUM.....12

4.1 Beskrivning

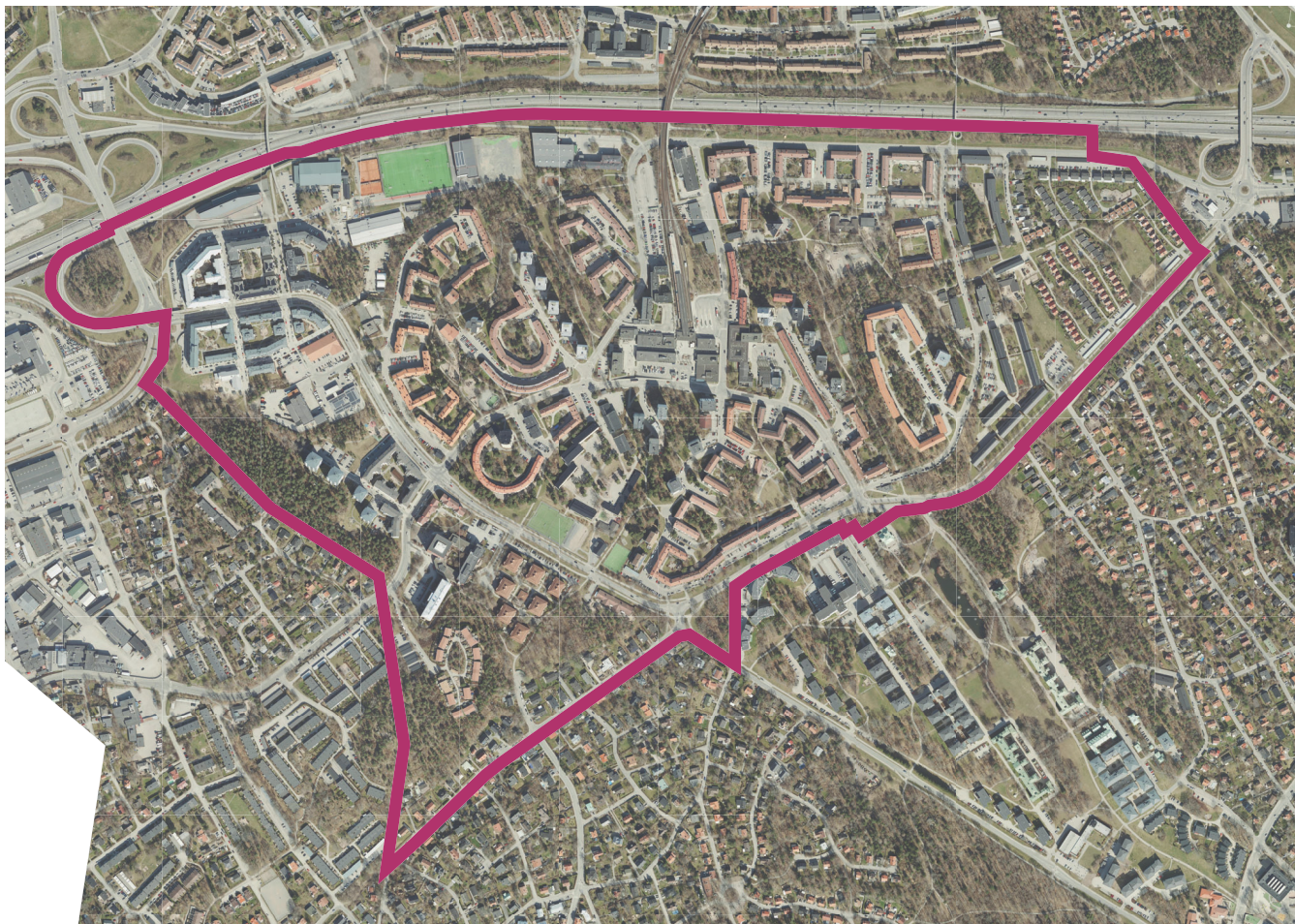
4.2 Analys

4.3 Utvecklingsmöjligheter

BILAGA, KONSEKVENSBESKRIVNING AV PROGRAMFÖRSLAGET.....18

Fruängen

Fruängen centrum



Programområdet, ur program för Fruängen, september 2022

1. INLEDNING

Rapporten omfattar en beskrivning och analys av Fruängens befintliga gång- och cykelstråk samt förslag på möjlig utveckling av dessa.

Den beskriver även kortfattat hur dessa stråk påverkas av programförslaget för Fruängen inom samrådshandlingen daterad september 2022.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till program för Fruängen (samråd september 2022) som syftar till att utreda förutsättningar för stadsutveckling i området. Detta innebär en omvandling med nya bostäder, arbetsplatser, mer service, plats för en ny skola, ny bytespunkt för kollektivtrafiken, nya gång- och cykelvägar samt utvecklade park- och torgrum. I programmet redovisas två alternativa dragningar för Spårväg Syd.

Stadens översiktsplan beskriver i stadsbyggnadsmålet *En sammanhängande Stad* att det i Stockholm ska vara naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar, besöka nya platser, att människor med olika bakgrund kan mötas och att stadens olika kvaliteter blir tillgängliga för alla invånare. En viktig förutsättning för detta är ett sammanhängande nät av gator, stråk och platser där gång-, cykel- och kollektivtrafiken prioriteras.

Översiktsplanen belyser också att stora delar av Stockholm har ett sammanhängande nät av natur, parker, parkstråk och gröna promenader i och mellan stadsdelar. Det gröna promenad- och cykelvägnätet kompletterar gator och stadsrum och erbjuder alternativ för rörelser i staden. Det är en viktig rekreativ tillgång där många stockholmare får sin uppskattade vardagskontakt med naturen, och där barn kan röra sig fritt och säkert genom sina hemmakvarter. Parkstrukturen är ett unikt karaktärsdrag för Stockholm och en stor kvalitet att vidareutveckla i en tätare och mer sammanhängande stad.

I Fruängen finns idag ett sådant nät av kvalitativa gröna gång- och cykelstråk för trafikseparerad, rekreativ rörelse genom park- och naturmark. Detta nät kompletteras av gång- och cykelstråk längs lokalgator samt mer effektiva, snabbframkomliga bärande stråk i Fruängens ytterområden som leder vidare till angränsande stadsdelar. De olika gång- och cykelstråken utgör tillsammans en viktig stadsbyggnadsresurs i Fruängen som bör bevaras och vidareutvecklas.

Syfte

Denna rapport ska komplettera programförslaget för Fruängen med ett specifikt fokus på områdets gång- och cykelstråk.

Beskrivningen och analysen av de befintliga gång- och cykelstråkens värden idag, förslagen till deras framtida utveckling samt konsekvensbeskrivningen av programförslagets påverkan på dessa stråk syftar till att ge stöd i fortsatt planarbete och genomförande, och ska fungera som ett underlag för utveckling av både befintliga och nya stråk i framtiden.

Avgränsning

Rapporten omfattar en beskrivning och analys av befintliga allmänna gång- och cykelstråk inom Fruängen och dess kopplingar till omgivande stadsdelar. Den innefattar även diverse allmänna kopplingar och målpunkter samt enstaka stråk över kvartersmark som har relevans för allmän gång- och cykeltrafik.

Rapporten är uppdelad i en del som innefattar hela Fruängen och en del som enbart fokuserar på Fruängen centrum. En sammanfattande konsekvensbeskrivning av hur programförslaget för Fruängen påverkar de befintliga gång- och cykelstråken återfinns som en bilaga i slutet av rapporten.

2. MÅL, RIKTLINJER OCH STYRANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas.

I samband med arbetet med program för Fruängen har ett antal dokument med specifika förutsättningar för Fruängen också tagits fram.

Till höger redovisas de dokument som ligger till grund för denna rapport.

Stadens mål och riktlinjer

- Översiktsplan för Stockholm (de fyra Stadsbyggnads-målen), 2020
- Grönare Stockholm, 2017
- Vision 2040, en stad för alla
- Parkplan Hägersten, 2008
- Framkomlighetsstrategin, 2012
- Cykelplan för Stockholms Stad, 2022
- Gångplan Stockholm, 2022
- Sociotopkartan inklusive dokumentet Sociotopdefintio-ner (2020-10-06), för redovisning av befintliga socio-topvärden
- Sociotophandboken SBK 2003:2
- Friyteguiden 200929
- Skillnadernas Stockholm, Kommissionen för ett Socialt Hållbart Stockholm 2015

Styrande förutsättningar specifikt för Fruängen

- Program för Fruängen (samrådshandling, juni 2022)
- PM Trafik - Stråkstudie (Sweco 220616)
- PM Trafik - Exploateringsytor (Sweco 220612)
- PM Parkeringsutredning (Sweco 220519)
- PM Trafik – Nulägesbeskrivning (Sweco 220517)
- Ekologiska spridningssamband (Ekologigruppen GH 210129)
- Naturvärdesinventering för Fruängen (Ekologigruppen GH 210929)
- Fruängen konsekvensutredning Ekologi (Ekologigrup-pen GH 220203)
- Start-PM för programarbetet, daterat 2020-04-28
- Parktillgång för Fruängen inkl. närhet till park och stadsdelspark
- Rapport digital dialog Fruängen, daterad 2021-03-12 (PDF, Stockholm Växer)

3. FRUÄNGEN

I detta kapitel beskrivs och analyseras de befintliga gång- och cykelstråk, kopplingar och målpunkter som har betydelse för allmän gång- och cykeltrafik i Fruängen. Här redovisas även förslag på hur dessa kan utvecklas i framtiden.

3.1 BESKRIVNING

Gång- och cykelstråk i park-/naturmiljö

Gångväg i park-/naturmiljö

Smitväg eller trappa i park-/naturmiljö

I Fruängens inre delar finns idag ett nät av allmänna, kvalitativa gröna gång- och cykelstråk för trafikseparerad, rekreativ rörelse genom park- och naturmark.

De gröna stråken utgör lugnare alternativ till de mer trafikerade och bullerutsatta gång- och cykelstråken i områdets ytterområden. Detta nät av gröna stråk har även ekologiska och kulturhistoriska värden. Nätet utgör ett viktigt stadsbyggnadselement i Fruängen vilket tydligt bidrar till stadsdelens karaktär.

I analysplanerna på följande sidor redovisas de gröna gång- och cykelstråken med olika tjocklek. De tjockare linjerna avser bredare, mer centrala och välanvända gröna stråk som ofta förekommer i park- eller naturmark med högre landskapliga upplevelsevärden än stråk som redovisas med tunnare linjer. De utgör även i större grad länkar mellan viktiga allmänna målpunkter.

Smitvägar visar på hur gång- och cykeltrafikanter rör sig i park- och naturmark där det inte finns anlagda stråk idag.

Bärande gång- och cykelstråk

De bärande gång- och cykelstråken är allmänna, trafikseparerade och återfinns framför allt längs huvudgator i Fruängens ytterområden där de leder vidare till omgivande stadsdelar.

Dessa stråk är mer storskaliga och i större utsträckning präglade av biltrafik än de gröna stråken, men erbjuder samtidigt ett mer effektivt alternativ som medger högre hastigheter, inte minst för cyklister.

Gång- och cykelstråk längs lokalgator

Längs dessa allmänna stråk rör sig oftast gångtrafikanter trafikseparerat på trottoarer medan cyklister samsas med biltrafiken i körbanorna. Undantaget är det bilfria gång- och cykelstråket söder om Mälarhöjdens Idrottsplats.

Stråken längs lokalgatorna utgör ett värdefullt komplement till de gröna och bärande stråken, som kopplar dem samman och som bidrar till ett mer sammanhängande och heltäckande nät för gång- och cykeltrafik inom Fruängen.

I analysplanen på följande sida redovisas dessa stråk med olika tjocklek. De tjockare linjerna avser mer centrala och välanvända stråk som utgör länkar mellan viktiga allmänna målpunkter i större grad än stråk som redovisas med tunnare linjer.

Gång- och cykelstråk på kvartersmark

I anslutning till Fruängen finns ett antal gång- och cykelstråk på kvartersmark som har relevans för allmän gång- och/eller cykeltrafik.

Stråkentréer

Stråkentréer är punkter där gröna stråk börjar eller slutar, och där gång- och cykeltrafikanter leds vidare till park- och naturmark. Analysen redovisar de stråkentréer som är mest relevanta för rörelser inom nätet av gröna gång- och cykelstråk.

I analysen anses stråkentréer starka där det finns en tydlig, visuell koppling till det gröna stråket, och där bredden på passagen är tillräcklig för att den ska upplevas som välkomnande och trygg. Svaga stråkentréer har dålig visuell koppling, är smala, ovälkomnande eller upplevs på annat sätt otrygga.

Gångtunnlar, portiker och broar

Ett antal gångtunnlar, portiker och broar utgör viktiga kopplingar som bidrar till att nätet av allmänna gång- och cykelstråk blir mer trafikseparerat, tillgängligt och sammanhängande.

Broarna överbryggar E4an och länkar samman Fruängen med omgivningarna i norr.

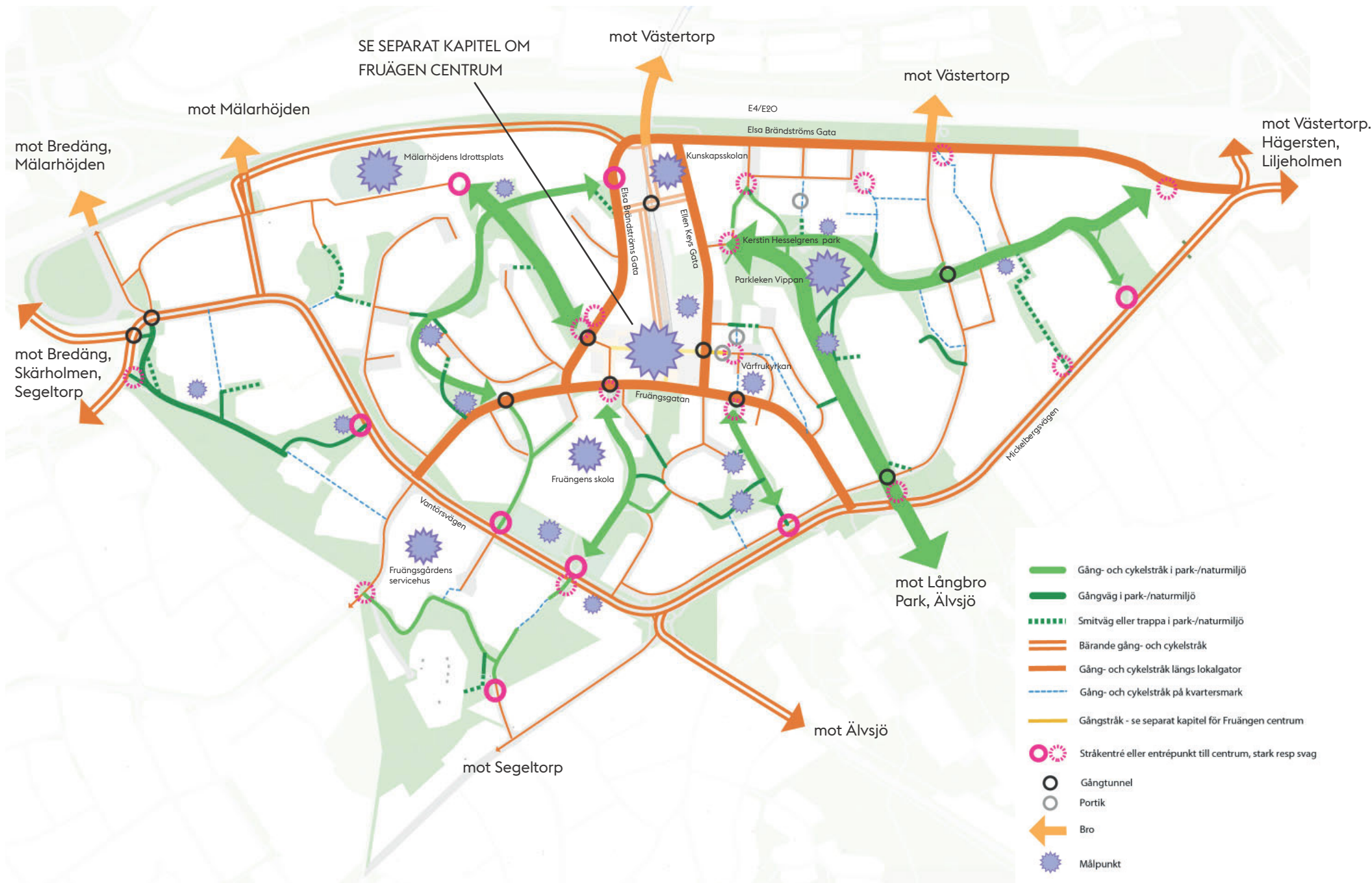
Gångtunnlarna kopplar gång- och cykelstråken till områdets park- och naturmark samt bidrar till att gång- och cykeltrafikanter kan röra sig i en grön kontext genom stora delar av området utan att behöva korsa gator.

Tillsammans med portikerna fungerar gångtunnlarna även som viktiga entréer till Fruängen centrum.

Målpunkter

Förutom Fruängen centrum och Mälarhöjdens IP finns det i Fruängen även andra viktiga allmänna målpunkter såsom skolor, förskolor och lekplatser.

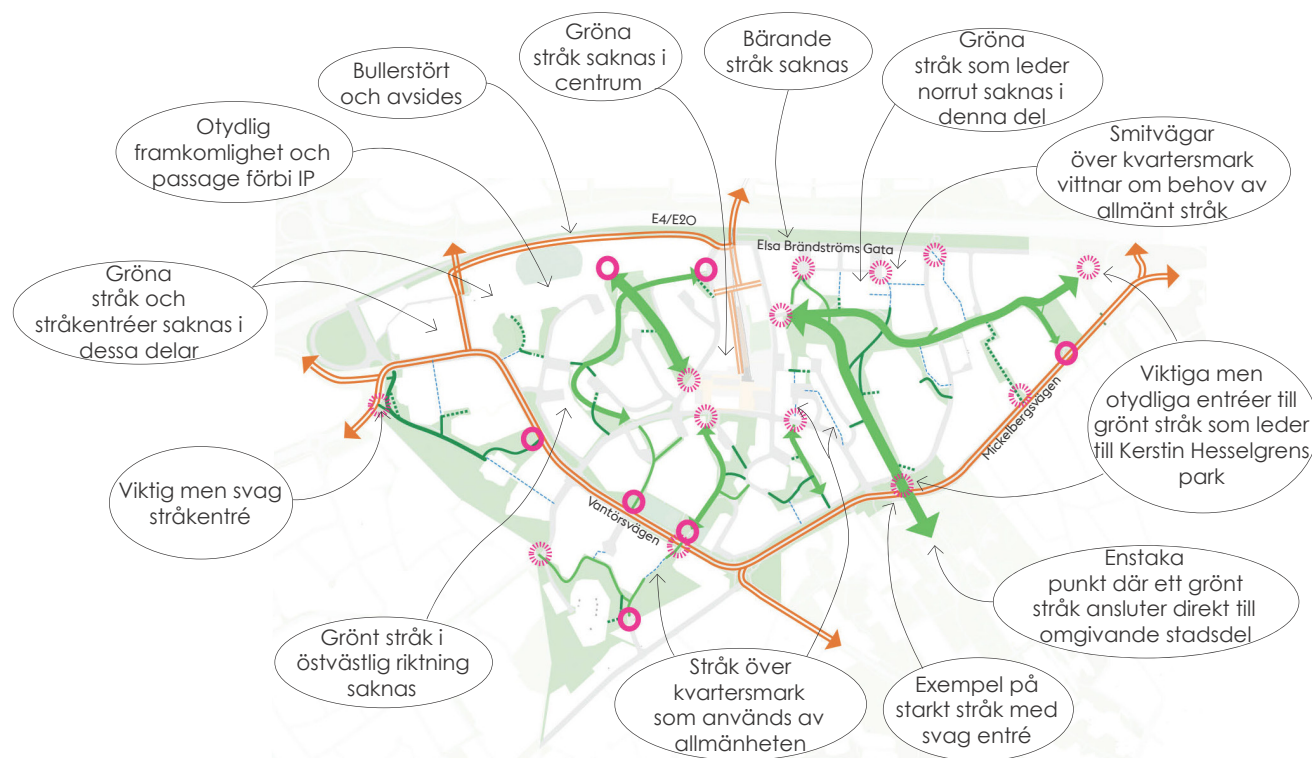
Målpunkterna ligger ofta i anslutning till de gröna stråken. Detta är särskilt värdefullt för skolor och förskolor, eftersom det innebär goda möjligheter för en bilfri skolväg med höga trivsel- och upplevelsevärden. Undantagen är idrottsplatsen och Kunskapsskolan.



3.2 ANALYS

Stråk och stråkentréer

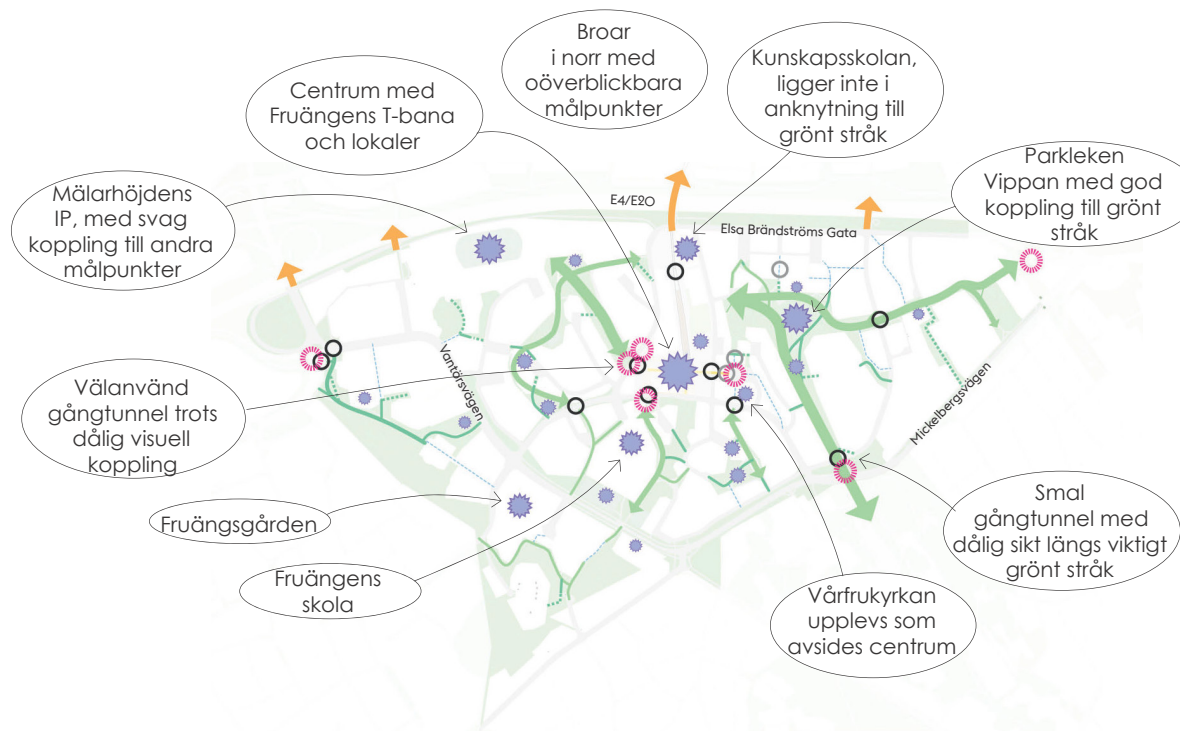
- Nätet av gröna gång- och cykelstråk erbjuder en kvalitativ rörelse inom Fruängens centrala delar. Nätet är dock fragmenterat, och kopplingarna mellan de gröna stråken och dess omgivningarna ofta svaga eller obefintliga.
- Gång- och cykeltrafikanter som ska ta sig vidare från de gröna stråken till de mer effektiva och trafikseparerade bärande stråken i Fruängens ytterområden måste ofta röra sig via lokalgatornas smala trottoarer, i blandtrafik eller över kvartersmark.
- De gröna stråken ansluter endast i enstaka punkter till omgivande stadsdelar, t ex vid kopplingen mellan Kerstin Hesselgrens Park och Långbro Park.
- Nätet av bärande stråk som kopplar Fruängen till omkringliggande stadsdelar saknar en viktig länk i nordöst längs Elsa Brändströms gata. Där finns det idag inte något trafikseparerat cykelstråk.
- Det bärande stråket i nordväst präglas tydligt av E4/E20 och upplevs inte som en del av Fruängens stadsväv, utan snarare som ett bullerutsatt, avsidet och otryggt stråk längs idrottsplatsens baksida.
- De bärande stråken längs Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen upplevs relativt gröna tack vare trädplanteringar eller en direkt närhet till park- och naturmark. Mickelsbergsvägen ingår dessutom i spridningsstråk för både barr- och ädellövträd.
- De gröna stråken annonseras dåligt mot omgivningarna, inte minst i norr och nordost. Flera stråkentréer är svaga p.g.a. skymmande buskage och otydliga kopplingar till de gröna stråken via smitvägar över kvartersmark. Det är inte alltid de starka stråken som har tydliga entréer, vilket skapar ytterligare otydlighet.
- Smitvägar över kvartersmark vittnar om att allmänna gröna stråk och tydliga stråkentréer till dessa saknas.
- Smitvägar på kvartersmark med svaga kopplingar till allmänna stråk kan vara svåra att upptäcka vilket gör att gränsen mellan allmänt och privat stråk blir otydlig.



För teckenförklaring, se sidan 7

Kopplingar och målpunkter

- Gångtunnlarna, portikerna och broarna gör det möjligt att ta sig på ett trafiksäkert sätt mellan Fruängens olika allmänna målpunkter och omkringliggande stadsdelar.
- De utgör viktiga men svaga kopplingar inom nätet av stadsdelens allmänna gång- och cykelstråk eftersom de ofta är smala och överblickbara med dålig visuell och/eller fysisk koppling till anslutande stråk och målpunkter.
- Kring gångtunnlarna och broarna finns dolda hörn och brutna siktlinjer vilket bidrar till att de upplevs otrygga.
- Otrygga gångtunnlar, portiker och broar upplevs som barriärer snarare än kopplingar, inte minst under kvällar och nätter, något som begränsar användningen av anslutande stråk och möjligheten till rörelse mellan olika målpunkter.
- Viktiga allmänna målpunkter ligger utspridda inom området med svaga eller obefintliga visuella kopplingar däremellan, t ex mellan Fruängens centrum, idrottsplatsen, skolor och parkleken Vippan.
- Mellan vissa målpunkter kan avståndet vara kort, men där den visuella kopplingen saknas ökar upplevelsen av avstånd. Ett exempel är Vårfrukyrkan som ligger i ett centralt läge, men som inte upplevs som en del av Fruängens centrum.
- Eftersom målpunkterna inom Fruängen ofta ligger i, eller i direkt anslutning till gröna stråk, blir stråken avgörande för hur målpunkterna kopplas samman med varandra. Målpunkter, t ex idrottsplatsen och Kunskapsskolan, som inte ligger i anslutning till ett grönt stråk upplevs som mer avsides.
- Broarna som överbryggar E4/E20 i norr utgör viktiga kopplingar till omkringliggande stadsdelar.

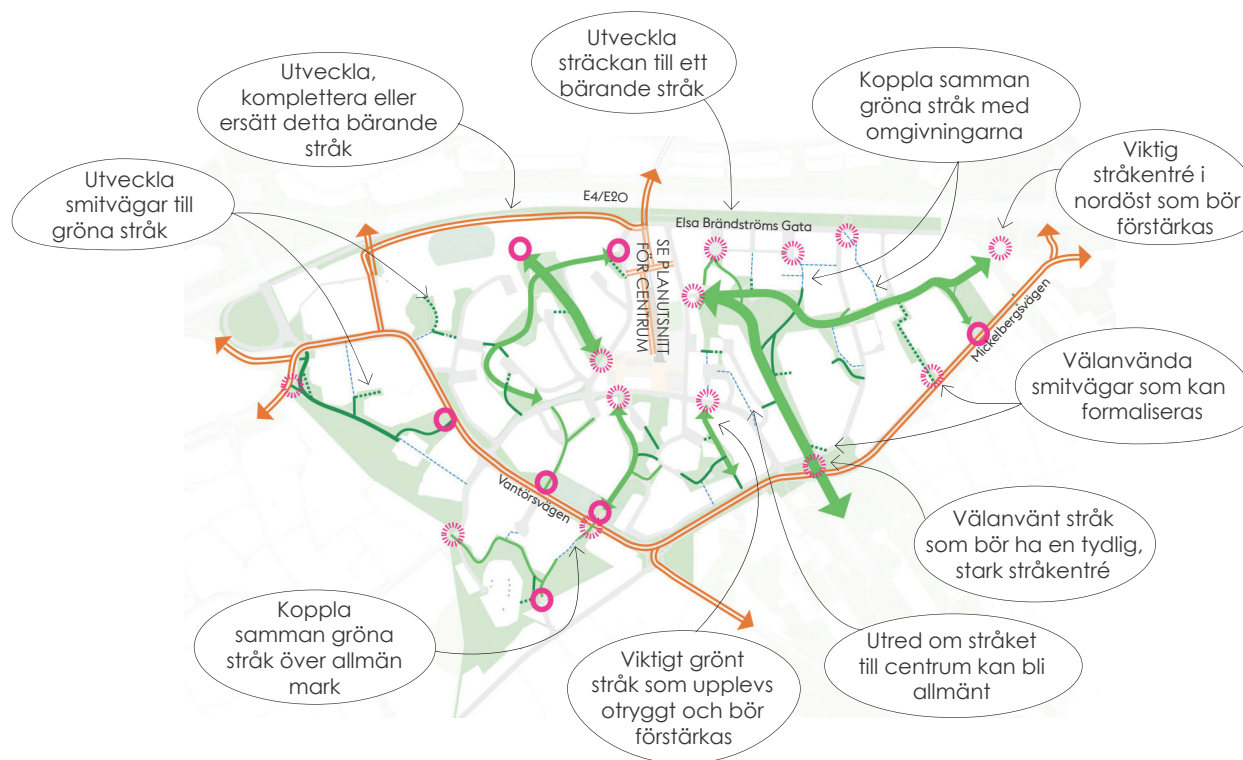


För teckenförklaring, se sidan 7

3.3 UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Stråk och stråkentréer

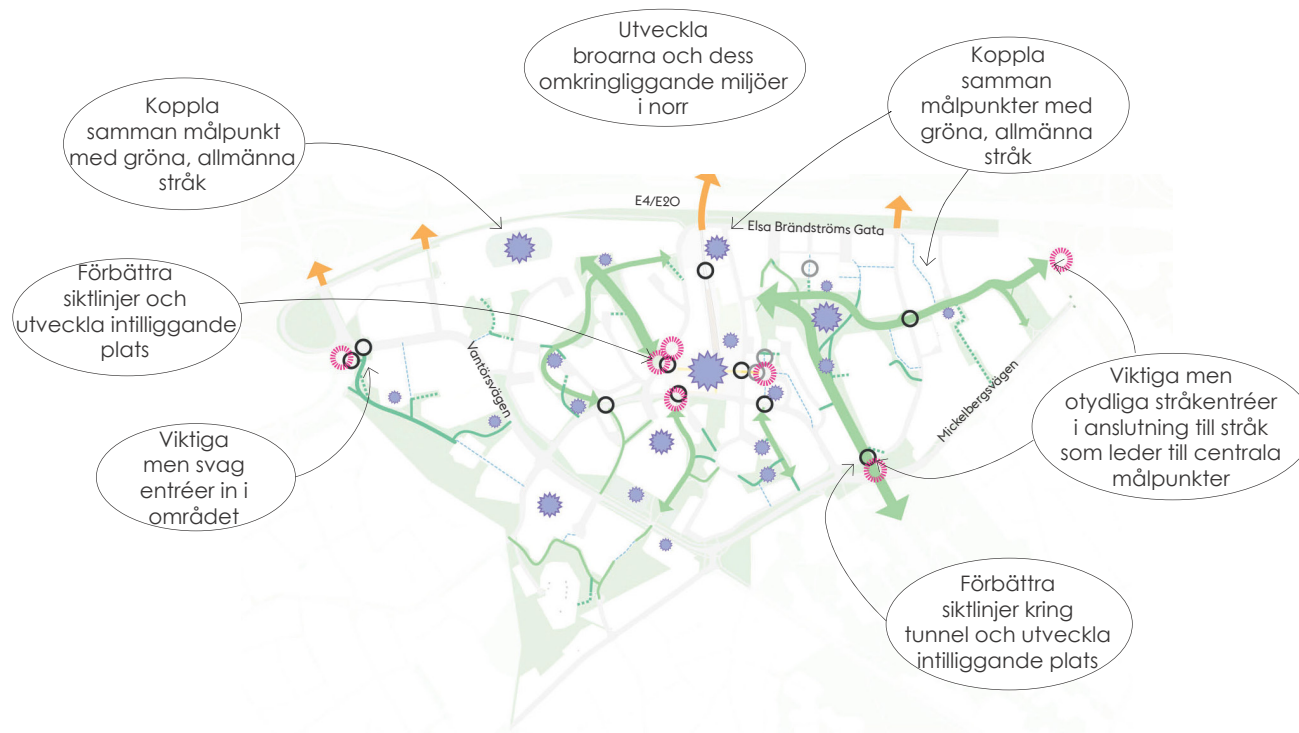
- Komplettera nätet av bärande stråk i nordöst längs Elsa Brändströms gata genom att lägga till ett trafikseparerat cykelstråk och genom att höja standarden på gångbanorna.
- Utveckla det bärande stråket i nordväst till ett tryggare stråk med tydligare koppling till övrigt nät av gång- och cykelstråk. Utred om detta bullerutsatta och perifera stråk kan ersättas eller kompletteras med ett gång- och cykelstråk genom idrottsplatsen.
- Sammanlänka allmänna gång- och cykelstråk som idag förutsätter delvis rörelse över kvartersmark till ett sammanhängande nät över allmän mark.
- Koppla samman gröna stråk med viktiga allmänna målpunkter, bärande stråk och omgivande stadsdelar.
- Utveckla smitvägar samt svaga gång- och cykelstråk som leder fram till allmänna målpunkter till trafiksäkra och framkomliga gång- och cykelbanor med god standard.
- Förstärk svaga stråkentréer i anslutning till viktiga gröna stråk så att de blir välkomnande entréer med en tydlig allmän karaktär och en stark visuell koppling till anslutande gröna stråk.
- Bevara och komplettera grönstrukturen längs Vantörsvägen och Mickelsbergsvägen.



För teckenförklaring, se sidan 7

Kopplingar och målpunkter

- Utveckla gångtunnlarna till tryggare stråkentréer genom att förbättra siktlinjer och utveckla platser i anslutning till tunnelmyningarna till öppna vistelseytor och målpunkter där många rör sig.
- Tydliggör entréernas hierarki. Välanvända och kvalitativa gröna stråk, och punkter som utgör entréer från andra stadsdelar och till centrum, blir extra viktiga att annonsera med tydliga och inbjudande entréer.
- Se över och förbättra belysningen som generellt är eftersatt för att öka känslan av trygghet och stråkens attraktivitet
- Utveckla gångbroarna i norr och dess kringliggande miljöer till tillgängliga, överblickbara och trygga entréer till Fruängen, så att de inte upplevs som barriärer. Förbättra siktlinjer och orienterbarhet kring start och mål, komplettera med tillgängliga sittmöbler och se över ramper.
- Utveckla skyltningen till olika målpunkter, inte minst till de som ligger avses inom området.



För teckenförklaring, se sidan 7

4. FRUÄNGEN CENTRUM

I detta kapitel beskrivs och analyseras de befintliga gång- och cykelstråk, kopplingar och målpunkter som har betydelse för allmän gång- och cykeltrafik i Fruängen centrum. Här redovisas även förslag på hur dessa kan utvecklas i framtiden.

4.1 BESKRIVNING

Gång- och cykelstråk i park-/naturmiljö

I Fruängens inre delar finns idag ett nät av allmänna, kvalitativa gröna gång- och cykelstråk för trafikseparerad, rekreativ rörelse genom park- och naturmark.

Sådana gröna stråk ansluter till Fruängen centrums västra och södra delar.

Bärande gång- och cykelstråk

Norr om centrum, längs tunnelbanespåren, finns allmänna bärande gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning som är helt bilfria. Dessa trafikseparerade stråk leder boende och besökare som ska ta sig norrifrån till tunnelbanestationen och olika centrumfunktioner i söder på ett effektivt och trafiksäkert sätt.

De bärande stråken leder även vidare till omkringliggande lokalator, samt över E4/E20 mot andra stadsdelar i norr.

Gång- och cykelstråk längs lokalator

Längs lokalatorerna i centrums utkanter rör sig gångtrafikanter trafikseparerat på trottoarer medan cyklister samsas med biltrafiken i körbanorna.

I analysplanerna på följande sidor redovisas dessa stråk med olika tjocklek. De tjockare linjerna är mer centrala och välanvända stråk än de som redovisas med tunnare linjer.

Gångstråk inom centrum

I den södra, mest centrala, nedre delen av centrum rör sig gångtrafikanter över torg, platsbildningar och längs breda passager. Där är endast en begränsad mängd fordonstrafik tillåten, till exempel för leveranser eller för räddningstjänsten.

Cyklister är hänvisade till att parkera sina cyklar vid entrépunkter i centrums utkanter och därmed också i nära anslutning till tunnelbanestationen och busstorget. Cyklar ska ledas inom den södra, nedre delen eftersom där inte finns några cykelstråk.

Gång- och cykelstråk på kvartersmark

I anslutning till Fruängen centrum finns ett antal gång- och cykelstråk på kvartersmark som har relevans för allmän gång- och/eller cykeltrafik.

Gångtunnlar, portiker, broar och entrépunkter

Ett antal gångtunnlar och portiker utgör viktiga kopplingar mellan centrum och omkringliggande gång- och cykelstråk. Gångtunneln under tunnelbanespåren förbinder de östra och västra delarna norr om centrum med varandra. Tunnelbanebron som överbryggat E4an kopplar samman centrum med omgivningarna i norr.

Gångtunnlarna och portikerna utgör viktiga entréer till centrums södra nedre del. Här finns även en tillgänglig entré till busstorget. I den övre norra delen finns en entrépunkt i anslutning till Elsa Brändströms gata.

I analysen avser svaga entrépunkter kopplingar som är anonyma och oannonserade med dålig visuell koppling till centrum. De är ofta smala, ovälkomnande och upplevs otrygga.

Torg och platsbildningar

Fruängen centrum är centrerat kring tunnelbanestationen, och är uppdelat i två nivåer som man kan ta sig mellan via trappor. I tunnelbanestationen finns en tillgänglig hiss mellan den övre och nedre delen, men den är endast för resenärer och med en användning som är begränsad till tunnelbanans öppettider.

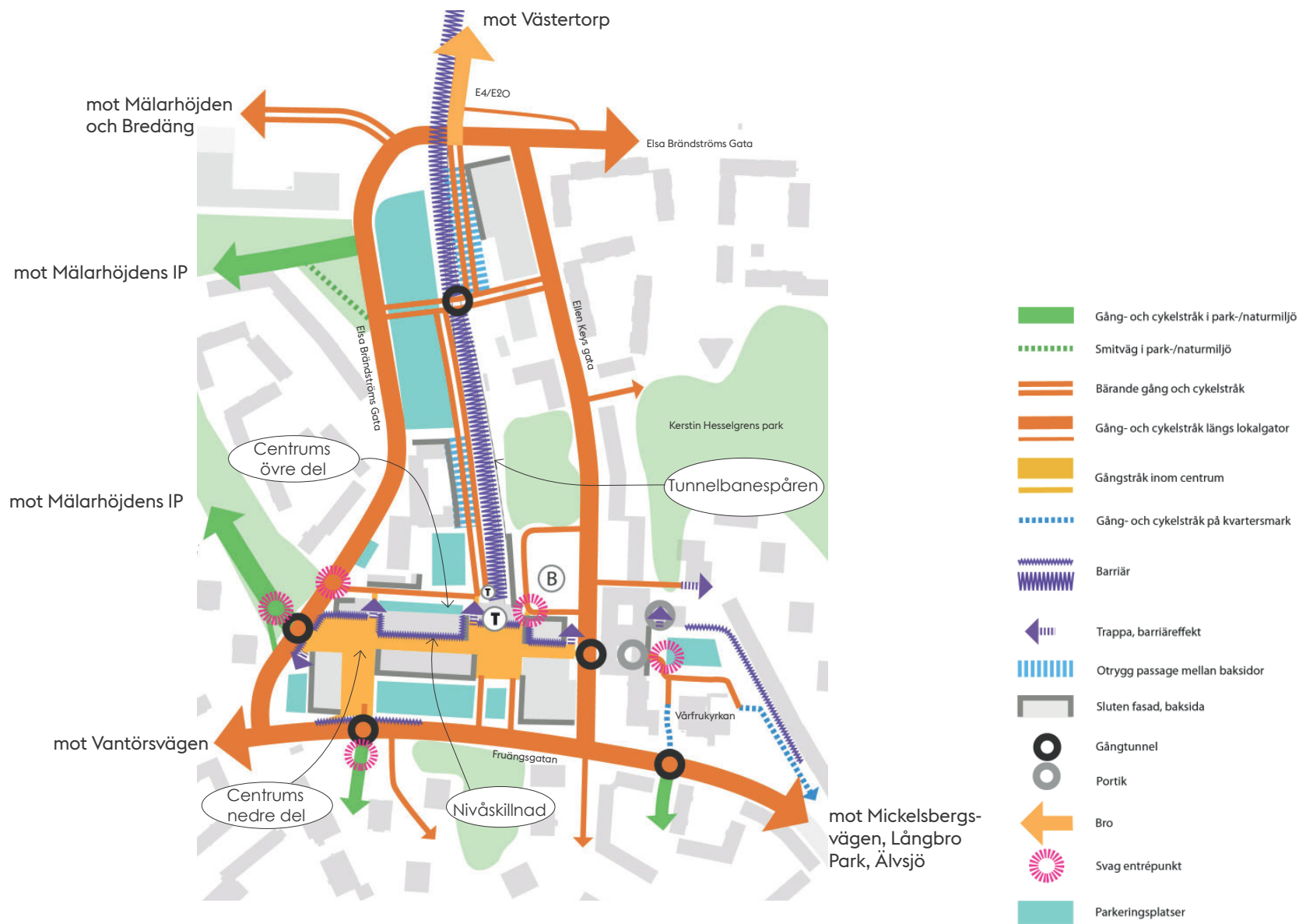
Centrums södra, nedre del kan beskrivas som en östvästlig axel bestående av ett mindre torg, en platsbildning samt breda passager där de viktigaste centrumfunktionerna återfinns.

Busstorget är en viktig målpunkt inte minst för pendlare, och ligger i nära anslutning till centrums sydöstra nedre del samt tunnelbanestationen.

Parkeringsplatser

Ett flertal markparkeringar ligger utspridda i centrums utkanter och annonserar det mot omgivningarna, både i norr och söder.

Centrums norra, övre del består av en gata med bilparkering och lokaler på den ena sidan. Denna del nås från Elsa Brändströms gata i väster, från det trafikseparerade bärande gång- och cykelstråket längs tunnelbanespåret i norr samt från centrums södra, nedre del via trappor.



4.2 ANALYS

Stråk och kopplingar

- De bärande stråken på västra respektive östra sidan om tunnelbanespåren utgör värdefulla, trafikseparerade kopplingar mellan Fruängens norra delar och centrum under dagtid.
- De bärande stråken mellan tunnelbanespåren och bebyggelsen är trängda och ligger relativt dolda med svaga visuella kopplingar till omgivningarna. De upplevs därför otrygga på kvällar och nätter. Elsa Brändströms gata och Ellen Keys gata blir då viktiga kompletterande stråk i nordsydlig riktning.
- Stråket längs Ellen Keys gata får extra vikt eftersom det leder fram till entrépunkten i busstorgets sydvästra hörn, en värdefull tillgänglig koppling norrifrån till centrums nedre sydöstra del.
- Gång- och cykeltrafikanter tar sig relativt enkelt fram längs lokalgatorna Elsa Brändströms gata, Ellen Keys gata och Fruängsgatan i centrums utkanter. Jämfört med de bärande stråken i centrums inre delar är dessa stråk dock mindre effektiva och trafiksäkra, p.g.a. de smala trottoarerna och blandtrafiken.
- För att ta sig mellan centrums övre och nedre del i sydväst utan att behöva använda trappor, krävs att man går runt centrum via Fruängsgatan och Elsa Brändströms gata. Dessa båda gator blir därför extra viktiga för framkomligheten i den delen.
- Tunnelbanespåren utgör en barriär som försvårar östvästliga rörelser norr om centrum. Passager i denna riktning medges endast under tunnelbanebron längs Elsa Brändströms gata, genom en gångtunnel något längre söderut och genom den nedre delen av centrum i söder via gångtunnlar och en portik.
- Gångtunnlarna och portikerna bidrar till att gång- och cykeltrafikanter kan röra sig trafiksäkert och tillgängligt mellan centrum och Fruängens omkringliggande nät av allmänna gång- och cykelstråk utan att behöva korsa gator.
- De fungerar som entréer till centrum och genererar rörelse även i perifera delar. Som entrépunkter är de dock svaga och upplevs inte som en del av centrum. Brutna siktlinjer och dolda hörn skapar otrygghet.

- Otrygga gångtunnlar, portiker och broar upplevs som barriärer snarare än kopplingar, inte minst under kvällar och nätter, något som begränsar användningen av anslutande stråk och möjligheten till rörelse mellan olika målpunkter.
- Gångtunnlarna som kopplar centrum till Fruängens södra och västra delar utgör viktiga länkar i nätet av gröna stråk. För att nå gångtunneln i sydost, vid Vårfrukyrkan, krävs dock passage över kvartersmark.
- Gångtunneln i sydväst är en viktig koppling till idrottsplatsen och Fruängens nordvästra delar.
- Portiken i sydöst upplevs som oinbjudande och otrygg eftersom den är mörk, takhöjden är låg, fasaderna är relativt slutna och de visuella kopplingarna svaga.
- Gångtunneln under tunnelbanespåren i norr är en värdefull trafikseparerad östvästlig koppling för gång- och cykeltrafikanter.
- Eftersom det finns begränsade möjligheter att röra sig tillgängligt mellan centrums norra och södra del, blir den tillgängliga entrépunkten i busstorgets sydvästra hörn extra viktig. Den ligger dock trängd mellan bebyggelsen, och har en svag visuell koppling.



För teckenförklaring, se sidan 13

Torg och platsbildningar

- Uppdelningen av centrum i två nivåer blir en barriär som försvårar för rörelse i nordsydlig riktning, inte minst för rörelsehindrade.
- Centrum upplevs otillgängligt och oannonserat mot omgivningarna i samtliga väderstreck. Detta beror på otrygga passager, anonyma entréer, slutna fasader och baksidemiljöer t. ex. parkeringsplatser som präglar centrum utkanter.
- Det finns många baksidor och dolda hörn inom centrum som tillsammans med nivåskillnaden mellan den norra och södra delen bidrar till att centrum blir osammanhängande och svårt att överblicka.
- Den östvästliga axeln genom centrumets nedre södra del är utspridd, oöverskådlig och svårorienterad. Flera ytor upplevs snarare som breda passager vilka leder vidare ut ur centrum, än vistelseytor som man uppehåller sig på under längre stunder.
- I sydväst avgränsas den lilla platsbildningen av höga stödmurar. Tack vare gångtunneln och trappan upp till Elsa Brändströms gata skapas ett flöde av passerande vilket blir avgörande för att platsen inte ska upplevas som en återvändsgränd.
- Entrén i sydöst är anonym och upplevs som en baksida. Vårfrukyrkan utgör en viktig samhällsfunktion som ligger i anslutning till denna plats, men upplevs som avskild från det övriga centrumet.
- Busstorget har en central funktion, men upplevs som en otrygg plats eftersom det ligger avskild med endast en smal passage och en svag visuell koppling till övriga centrum. Det ligger dessutom intill tunnelbaneperrongens baksida och centrumbebyggelse med slutna fasader.
- Cykelparkeringarna ligger i centrum utkanter vilket innebär att cykeltrafik i större utsträckning undviks inom de centrala torgdelarna.



För teckenförklaring, se sidan 13

4.3 UTVECKLINGSMÖJLIGHETER

Stråk och kopplingar

- Minska känslan av otrygghet längs det bärande gång- och cykelstråket väster om tunnelbanespåren genom förbättrad belysning och gallring av igenvuxna planteringar. Detta för att öka den visuella kopplingen till tunnelbaneperrongen och för att signalera att utemiljöerna är omhändertagna.
- Skapa ett separerat gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning längs Elsa Brändströms gata och/eller Ellen Keys gata som ett tryggare alternativ till det bärande stråket längs tunnelbanespåren under kvällar och nätter.
- Förstärk den tillgängliga kopplingen mellan busstorget och centrum. Denna entrépunkt bör breddas och intilliggande fasader anpassas för att stärka den visuella kopplingen, aktivera fasaderna mot busstorget och minska effekten av dolda hörn.
- Tillskapa om möjligt ytterligare tillgänglig(a) koppling(ar) mellan centrums övre och nedre delar, t ex en utvändig hiss eller en rulltrappa i anslutning till tunnelbanan som är öppen dygnet runt för allmänheten.
- Utveckla gångtunnlarna i deras egenskap av entrépunkter. Skapa trygga miljöer i anslutning till dem genom starkare visuella kopplingar, utan dolda hörn och skymda ytor för tillhåll.



För teckenförklaring, se sidan 13

Torg och platsbildningar

- Annonsera centrum tydligare utåt genom att ersätta bakside-miljöer och parkeringsplatser i områdets utkanter med mer välkomnande miljöer som upplevs som en del av centrum.
- Utveckla entréplatser och -punkter som annonserar centrum i dess periferi och leder besökaren vidare mot de mer centrala torgdelarna.
- Gör det finmaskiga nätet inom centrum mer överskådligt och förstärk visuella kopplingar inom centrum så att dolda hörn och trånga passager undviks.
- Utveckla den östvästliga axeln genom centrums södra del till ett mer sammanhängande centrumstråk av torgytor och öppna fasader samt målpunkter längs hela sträckan.
- Omvandla stråk och passager inom centrum till platsbildningar.
- Busstorget utgör en viktig entré- och målpunkt med trygghets- och trafiksäkerhetsproblem. Aktivera fasader, tillför bättre belysning och skapa trafiksäkra gång- och cykelstråk genom busstorget som leder fram till centrum i söder.



För teckenförklaring, se sidan 13

BILAGA, KONSEKVENSBESKRIVNING AV EXPLOATERINGSFÖRSLAGET

FRUÄNGEN

I denna bilaga beskrivs hur den föreslagna exploateringen i programets samrådshandling (september 2022) påverkar befintliga gång- och cykelstråk. I program för Fruängen redovisas två alternativa dragningar av Spårväg Syd som berörs översiktligt i konsekvensbeskrivningen.

Nyexploatering

Program för Fruängen redovisar ett antal ytor som är föreslagna för nyexploatering. Dessa ligger till största delen i anslutning till centrum, samt längs huvudgatorna Mickelsbergsvägen, Fruängsgatan och Vantörsvägen. Exploateringen planeras på mark som idag är parkering, men också på ytor som består av park eller natur. I centrum planeras det dessutom för ny bebyggelse på gamla byggnader som rivs.

Nyexploatering redovisas i strukturplanen som ytor, och det är också så de hanteras i denna rapport. Detaljer som angöring, indelning inom kvarter osv studeras inte.

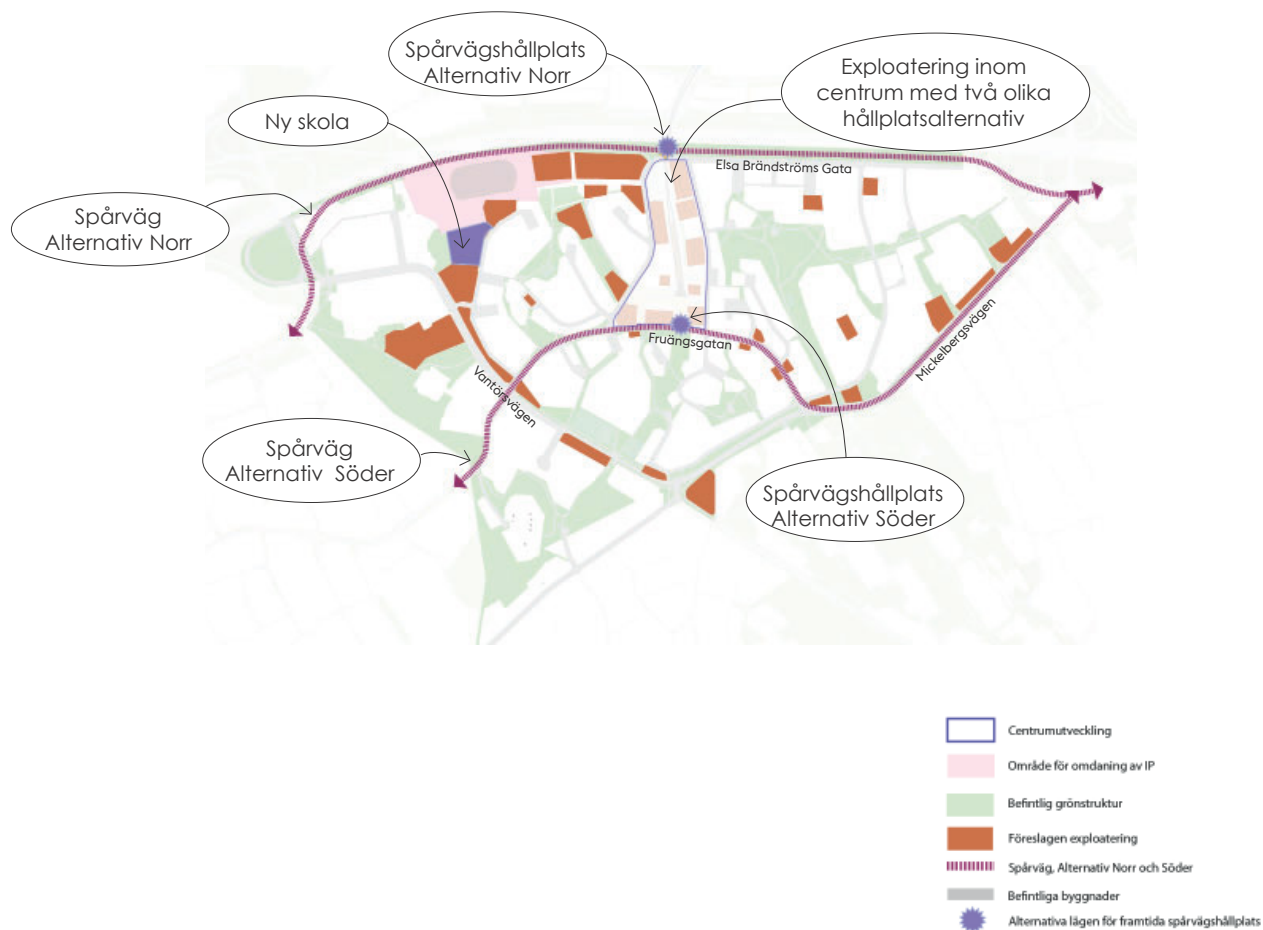
Fruängen centrum förtätas genom ny bebyggelse på mark-parkering och ytor för befintliga byggnader som rivs. Här planeras även en ny spårväghållplats för Spårväg Syd.

Spårväg syd

Två dragningar av spårvägen redovisas i Program Fruängen och har bedömts i denna rapport. Dessa kallas Alternativ Norr och Alternativ Söder. Spårvägskorridorerna utreds av projektet Spårväg Syd.

På grund av att den utredningen är i ett tidigt stadium, så är mycket lite känt om utformningen av spårvägen igenom Fruängen. Spårvägen hanteras därför enbart schematiskt.

De två alternativens hållplatslägen får stor påverkan på centrum. Hållplatslägena studeras i centrum-delen av denna rapport.



Konsekvenser, stråk och stråkentréer

De gröna stråken ger gång- och cykeltrafikanter möjlighet att uppleva och röra sig i park- och naturmark inom Fruängen, även när man rör sig nära bebyggelse. Den i programmet föreslagna placeringen för nyexploateringen försvagar de gröna stråken på flera ställen, och påverkar möjligheten till rörelse genom park- och natur negativt, vilket redovisas i analysplanen på följande sida.

Den föreslagna nyexploateringen medför ett generellt ökat tryck på befintliga gång- och cykelstråk. I gröna stråk där exploateringen, t ex byggnation, infarter och angöring, gör intrång i omkringliggande park- eller naturmark blir påverkan extra betydande.

Längs Mickelsbergsvägen och Vantörsvägen förläggs flera ytor för exploatering på eller i direkt anslutning till grönytor och stråkentréer. Både fysisk och visuell koppling mellan vägarnas gång- och cykelbanor och de gröna stråken påverkas.

Det välanvända gröna stråket mellan centrumets sydvästra del och Mälarhöjdens Idrottsplats försvagas påtagligt av de föreslagna kvarteren. Detta får extra stor betydelse i Alternativ Söder där stråket dessutom blir den genaste och mest tillgängliga kopplingen mellan IP och det nya hållplatsläget i centrumets södra del. Nyexploateringen får även negativa konsekvenser för den omkringliggande, högkvalitativa parkmarken och det svaga spridningssambandet för tall i denna del.

Gröna ytor i form av förgårdsmark och bostadsgårdar tillskapas som en del av den föreslagna nyexploateringen.

Öster om idrottsplatsen är kopplingen till gröna stråk svag redan idag och försvagas ytterligare igenom förtätning.

Nyexploateringen ligger i många fall i anslutning till entréer till

Fruängens nät av gröna stråk. Vissa stråkentréer riskerar därmed att försvagas, vilket försämrar den redan idag dåliga annonseringen av de gröna stråken i anslutningen till de bärande och lokala stråken, samt i enstaka fall även till omgivande stadsdelar.

För gång- och cykelstråk i gatumiljö blir påverkan mer lokal och indirekt. Nya målpunkter medför i vissa fall ökade gång- och cykelflöden samt tillkommande trafikantkategorier, till exempel barn vilket ställer högre krav på stråkens standard. Detta innebär att vissa befintliga stråk, p.g.a. sin nuvarande utformning, blir otillräckliga.

Ett exempel är Doktor Widerströms gata. Denna lokalgata har idag en ensidig gångbana och erbjuder cykling i blandtrafik. I samband med uppförandet av den föreslagna skolan och bostadsbebyggelsen, bör gatan kompletteras med en trafikseparerad gångbana på samma sida som skolan/bostadsbebyggelsen.

Trappan som leder österut från skolfastigheten kommer att bli en viktigare koppling i och med nyexploateringen, liksom passagen via det lilla parkeringstorget på andra sidan om Doktor Widerströms gata. Denna blir en länk mellan skolan och det befintliga gröna stråket, förskolan och i förlängningen centrum i öster, och bör därför vara trafikseparerad.

Nya bärande stråk tillskapas, som knyter samman det fragmenterade nätet av befintliga stråk, t ex stråket söder om IP.

Spårvägens Alternativ Norr kommer delvis att göra intrång i den gröna buffertremsan längs Elsa Brändströms gata mot E4/E20 och försvaga den. Spårvägen kommer dessutom att stärka barriäreffekten norrut samt bidra till att Elsa Brändströms gata upplevs som ett ännu bredare gaturum.

I Alternativ Norr fortsätter spårvägen västerut längs den sepa-

rerade gång- och cykelbanan norr om IP, vilken riskerar att bli ännu mer buller- och trafikutsatt än i dagsläget. Utrymmet mellan befintlig bebyggelse och Södertäljevägen är begränsat, vilket gör att gång- och cykelbanan kan behöva utgå helt.

Nya direkta stråk mellan IP, skola och centrum blir viktiga kopplingar mellan de olika målpunkterna.

Konsekvenser, kopplingar och målpunkter

Nya målpunkter bildas i och med nyexploateringen, t ex nya omstigningspunkter för kollektivtrafiken, samt ny centrum- och bostadsbebyggelse. En ny skola föreslås nära IP vilket bidrar till att hela den delen av Fruängen blir en viktig målpunkt.

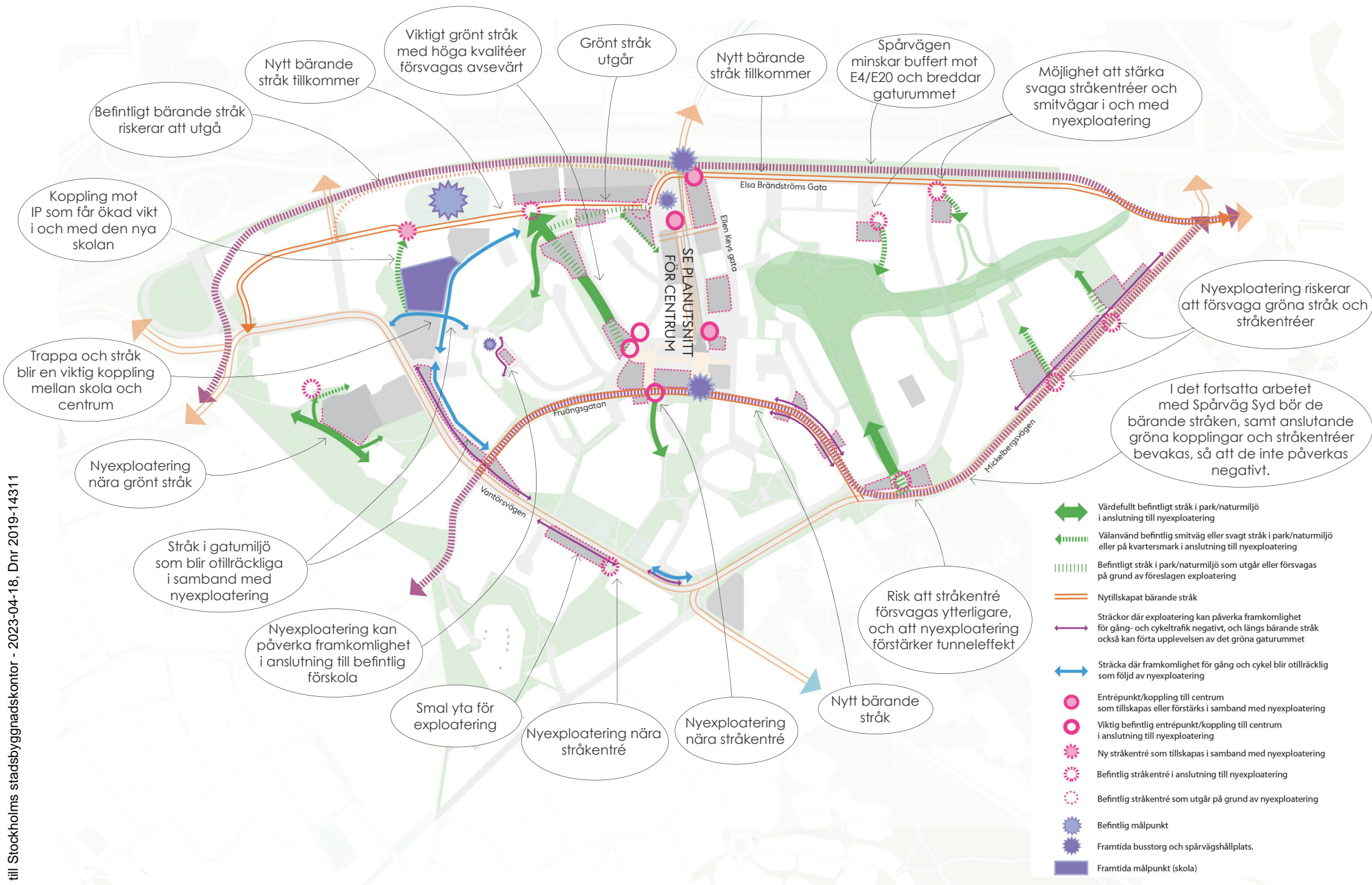
Nyexploateringen och hållplatsläget i Alternativ Norr förflyttar områdets tyngdpunkt norrut.

De nya målpunkterna ställer ofta krav på nya eller förbättrade kopplingar, såsom gång- och cykelstråk, trappor eller en uppgradering av smitvägar till anlagda stråk.

Nya entrépunkter skapas, och befintliga påverkas.

Nyexploateringen ligger ofta i anslutning till de gångtunnlar som utgör entrépunkter till centrum. Detta riskerar att påverka entrépunkterna negativt genom att bidra med dolda hörn och förlängda smala passager, vilket förstärker eller skapar barriäreffekter.

Nyexploateringen kan också förstärka entrépunkterna genom att bidra med ökad aktivitet och rörelse, eller genom att nya byggnader eller utformning förändrar de fysiska förhållanden till det bättre.



FRUÄNGEN CENTRUM

Nyexploatering och Spårväg Syd

Inom Fruängen Centrum är nyexploateringen i båda alternativen nästan uteslutande förlagd på befintliga parkeringsplatser, samt på ytor som redan är bebyggda.

Spårvägens hållplatslägen innebär en stor skillnad mellan de båda alternativen, och dess påverkan på centrum. Deras placering är en viktig faktor för beslutet om vilket alternativ som ska väljas.

Konsekvenser, både Norr och Söder

STRÅK OCH KOPPLINGAR

Långa kvarter riskerar att tillskapa ytterligare långa smala passager med samma trygghetsproblematik och barriäreffekt som i dagsläget. Problematiken riskerar därmed att förvärras.

Den föreslagna separerade gång- och cykelvägen längs Elsa Brändströms Gata blir ett mer tryggt alternativ till stråket längs tunnelbanespåren på kvällar och nätter.

Detta, tillsammans med generellt ökad gång- och cykeltrafik längs Elsa Brändströms Gata, och den nya lokalgatan och/eller gång-och cykelkopplingen västerifrån gör att entrépunkten från denna gata till centrums övre nivå blir viktigare än i dagsläget.

Trots omfattande ombyggnation byggs problematiken med två nivåer inte bort. Nivåskillnaden är idag en barriär och en bidragande faktor till att centrum är svårt att överblicka och navigera.

Den nya lokalgatan västerut ger en mer direkt koppling till IP och den föreslagna skolan än den befintliga kopplingen som ligger längre norrut längs E4:an. Detta befintliga stråk upplevs som avsidat. Den nya kopplingen kommer därmed också att upplevas som tryggare.

Det gröna stråket västerut från centrums lägre nivå blir fortsatt viktigt.

Kopplingen österut från centrum mot Långbro Park blir ännu viktigare i och med de tillkommande kvarteren längs Fruängsgatan. Flödet av boende ökar från detta håll i och med nyexploateringen.

PASSAGER OCH PLATSBILDNINGAR

Många nya platser tillskapas i båda alternativen. Vissa är potentiella entréplatser, medan andra platserns funktioner är otydliga.

Korsningen mellan Elsa Brändströms Gata och tunnelbanebron är en nod för många olika trafikslag som passerar där idag. I och med nyexploateringen i norr, vilken genererar fler boende och besökare i området, så har denna nod en potential att utvecklas till en viktig entréplats till centrum norrifrån.

Bredd och storlek på nya ytor skapar i flera fall otydlighet i huruvida de är platser eller passager vilket leder till en osäkerhet kring användningen. Det ställer krav på de nya fasaderna att vara aktiva, och på tillräckligt starka målpunkter för att undvika öde, otrygga platser.

Parkeringsytor bebyggs vilket ökar centrums koppling till omgivningarna och gör det mindre slutet utåt.



Konsekvenser Alternativ Söder

STRÅK OCH KOPPLINGAR

Hållplatsläget ligger i nära anslutning till Centrums befintliga kärna, vilket gör omstigning från tunnelbana eller buss smidigt.

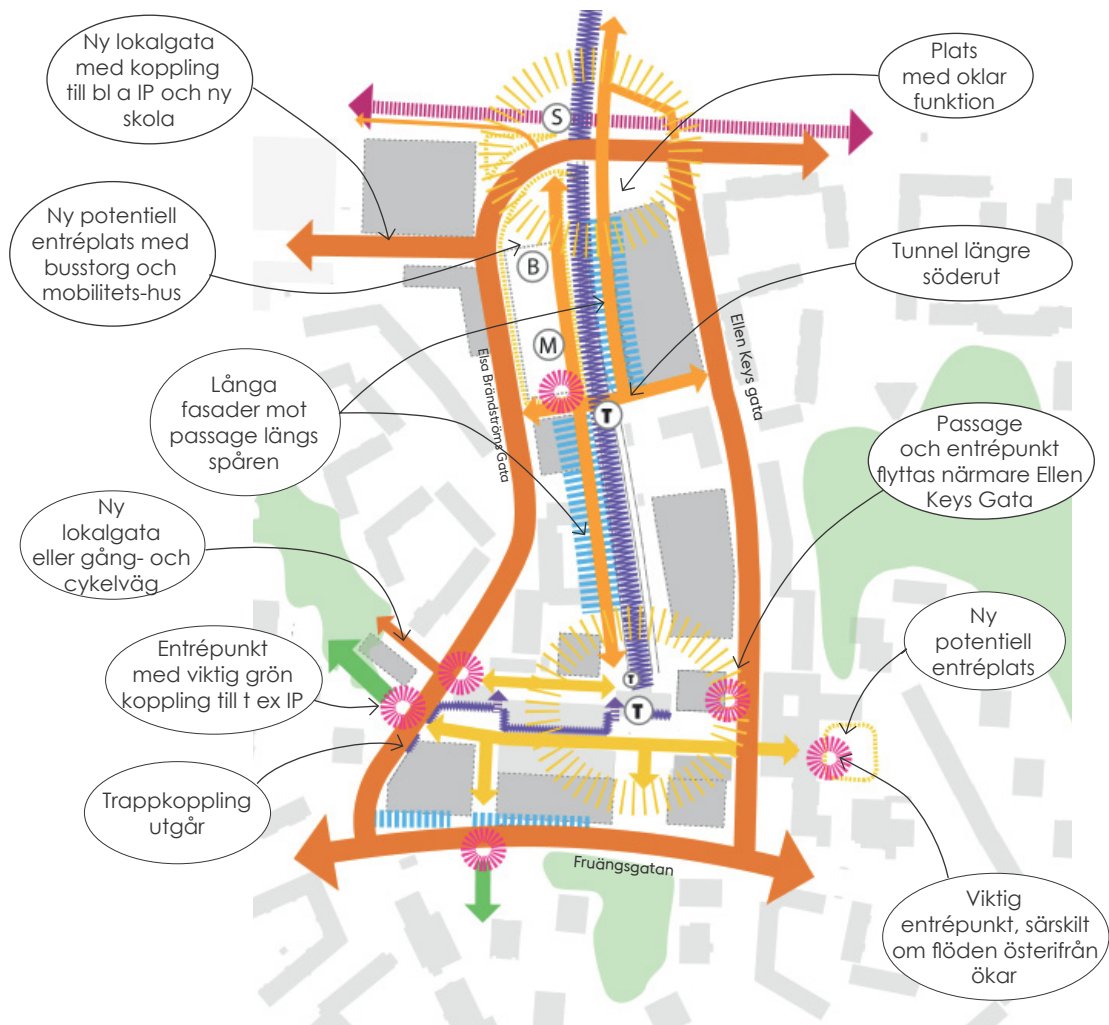
Tunnel- och trappkopplingarna västerut försvagas i och med ny bebyggelse och en försämrad visuell koppling.

PASSAGER OCH PLATSBILDNINGAR

Passagen mellan centrum och busstorget är en fortsatt viktig, tillgänglig entrépunkt och koppling. Den blir ännu viktigare när hållplatsen tillkommer i söder och gångtrafik kan förväntas öka i och med omstigningen. Passagen breddas i förslaget, och den nya byggnaden möjliggör mer öppna fasader och en publik målpunkt som på detta sätt länkar busstorget samman med övriga centrum.

Korsningen mellan Elsa Brändströms Gata och tunnelbanebron är en nod för många olika trafikslag som passerar där idag. I och med nyexploateringen i norr, vilken genererar fler boende och besökare i området, så har denna nod en potential att utvecklas till en viktig entréplats till centrum norrifrån.





Konsekvenser Alternativ Norr

STRÅK OCH KOPPLINGAR

Hållplatsen ligger långt från centrum befintliga kärna. Konsekvensen blir två viktiga målpunkter i centrum som ligger separerade från varandra, en i söder och en i norr. Detta ställer krav på stråken i nordsydlig riktning. Den smala passagen väster om spåren samt stråken längs Elsa Brändströms gata och Ellen Keys gata blir ännu viktigare.

Den föreslagna omstigningspunkten ligger strategiskt i anslutning till bärande stråk i norr, samt för IP och den nya skolan.

Tunnelpassagera i ändarna på centrums östvästliga axel behålls och tillåter fortsatt rörelse in och ut ur centrum i östvästlig riktning, vilket är en viktig trygghetsaspekt inom centrum.

PASSAGER OCH PLATSBILDNINGAR

I och med flytten av busstorget och nybyggnationen vid platsen där torget ligger idag, finns möjligheten att utveckla passagen längs Ellen Keys gata (där det idag är en trappa) till ytterligare en tillgänglig och välkomnande entré till centrums nedre delar österifrån.

Många nya platsbildningar tillskapas. Vissa blir potentiella entréplatser medan andra, till exempel vid det före detta busstorget, snarare blir en bred passage med svag koppling till centrum. Dess funktion är otydlig, särskilt om entrén längs Ellen Keys gata utvecklas.

Den nya tunnelbanecuppgången blir en ny målpunkt.

