



Program för detaljplan

Centrala Gustavsberg

2009-06-11

Innehållsförteckning

Inledning	5
Bakgrund	5
Programmets syfte	5
Planförslaget i sammanfattning	6
Betydande miljöpåverkan?	8
Planprocessen	8
Arbetsorganisation	8
Planeringsförutsättningar och riktlinjer.....	10
Programområdets avgränsning	10
Nuvarande markanvändning	10
Markägoförhållanden	10
Gustavsberg – historik och utvecklingstendenser	12
Tidigare ställningstaganden.....	14
Gällande detaljplaner.....	14
Pågående planarbeten	14
Översiktsplan.....	16
Riksintressen	16
Fornlämningar	16
Grönplan.....	17
Strandskydd.....	17
Natur, landskap m m	18
Natur.....	18
Markförhållanden	18
Landskapsbild och landskapsrum.....	19
Rekreation och fritid.....	20
Befintlig bebyggelse och kulturhistoriska värden.....	22
Planförslaget med föreslagen bebyggelseutveckling	24
Parker och övriga allmänna platser	30
Verksamhet och service	34
Kommersiell service.....	34
Offentlig service	34
Kommunikationer.....	36
Fordonstrafik	36
Parkering	39
Kollektivtrafik	39
Gång- och cykeltrafik.....	40
Teknisk försörjning	43
Vatten och avlopp.....	43
Dagvatten	43
Fjärrvärme	44
El, tele och data	45
Avfallshantering	46
Miljö, risk och säkerhet.....	47
Farligt gods – brand och olycksrisker	47

Översvämning	47
Radon	48
Föroreningar	48
Luft	49
Buller	50
Genomförande	51
Exploateringsmöjligheter	51
Antal bostäder i olika scenarier	51
Exploateringsekonomi	51
Kostnadsfördelning och avtal	52
Utbyggnadsetapper och tider	52
Huvudmannaskap	52
Strandskydd, miljötillstånd mm	53
Konsekvenser	54
Miljökonsekvenser	54
Barnperspektiv	55
Utredningar.....	56

Inledning

Bakgrund

Frågan om utveckling och omvandling av centrala Gustavsberg och fabriksområdet har pågått under en längre period. De första tankarna på att förbinda centrum med fabriksområdet lanserades redan i samband med att Olof Thunström, ”Thun-Olle”, på 1950-talet illustrerade bl a ett sammanlänkande bebyggelsestråk i dalområdet mellan Kvarnberget och kyrkan.

I gällande översiktsplan pekas nu aktuellt område ut som ett utvecklingsområde för en centrumbebyggelse innehållande bostäder och arbetsplatser. Arbetet med olika studier och utredningar har under den senaste tioårsperioden bl a resulterat i ett parallellt uppdrag där fyra olika arkitektkontor lämnat förslag till bebyggelseutveckling. Under perioden har även ett flertal dialoger och möten med allmänheten genomförts i syfte att skapa ett så brett beslutsunderlag som möjligt.

Kommunstyrelsen beslutade, under 2008, att godkänna start-PM för programarbete för centrala Gustavsberg och fabriksområdet. Kommunfullmäktige beslutade, under 2008, om planeringsinriktning för utvecklingen av centrala Gustavsberg.

Utförda studier, möten med allmänheten samt de politiska direktiven (start-PM och inriktningsbeslut) visar på att aktuell miljö innehåller ett antal brister. Dessa brister

önskas åtgärdade i syfte att förändra en negativ utveckling av området och istället uppnå en hållbar stadsutveckling.

Området och dess miljöer innehåller följande brister:

- Barriäreffekter där bl a gaturummen har karaktären av genomfartleder.
- Otydliga målpunkter.
- Svaga/otrygga stråk.
- Utspridd bostadsbebyggelse utan centrumkontakt.
- Oattraktiv centrummiljö med otydliga rumsbildningar och slitage.
- Svårigheter för utveckling och etablering av nya tjänste- och serviceföretag.
- Föroreningar i mark, vatten och byggnader.
- Otillräcklig infrastruktur bl.a. avseende dagvattenhantering.

Programmets syfte

Programmet för centrala Gustavsberg syftar till att skapa förutsättningar för en långsiktig hållbar stadsutveckling samt föreslå åtgärder av de brister som miljön idag uppvisar. Utgångspunkt för detta är områdets centrala läge och historiska betydelse som bostads-, arbets- och aktivitetscentrum i kommunen.

Planförslaget i sammanfattning

I huvudsak identifierar programmet följande åtgärder som väsentliga att genomföra för att möjliggöra en positiv utveckling av området.

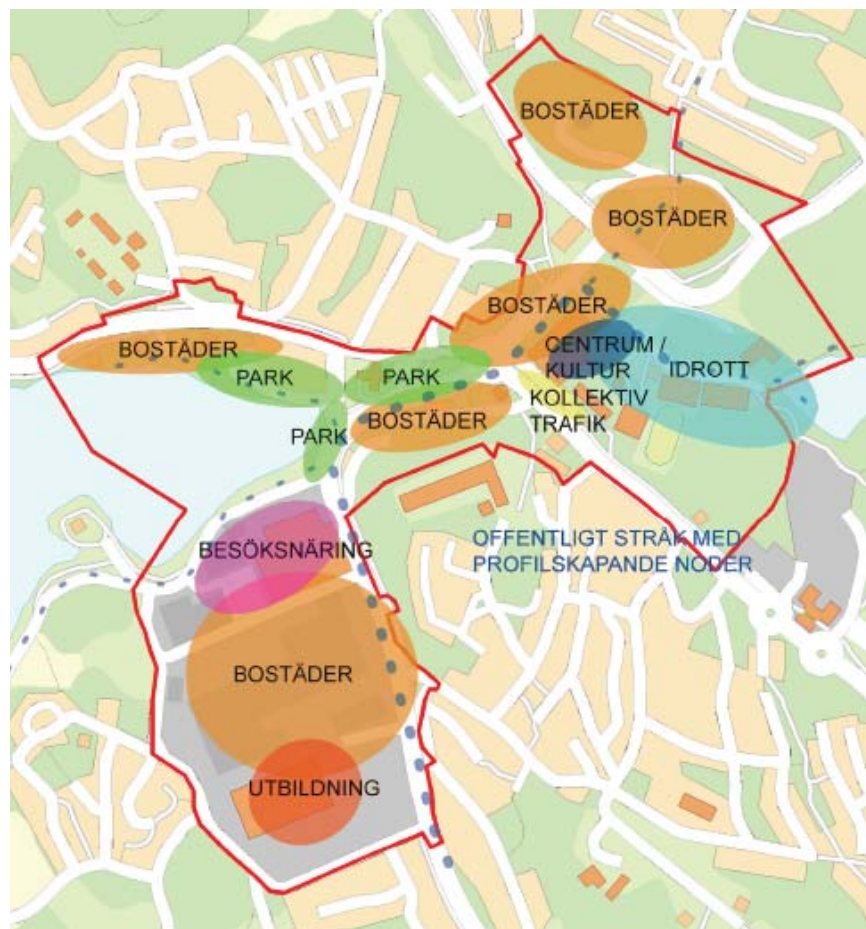
Nya bostäder fördelas relativt jämnt mellan centrala Gustavsberg och fabriksområdet. Bostadsbebyggelsen utförs i huvudsak i två olika stadstyper, beroende på läget i programområdet; kvartersbebyggelse och friliggande punkthus- och lamellhusbebyggelse. Den nya bostadsbebyggelsen ger ett tillskott av ca 220 000 m² bruttoarea (alla våningsareor tillsammans, ex: en byggnad i fyra våningar som upptar 100 m² på marken motsvarar 400 m² bruttoarea). Utöver detta tillkommer också nya byggnader, eller våningsplan i gatunivå, att innehålla lokaler med arbetsplaster och icke störande verksamheter (affärer, restauranger, kaféer etc). En del byggnader kommer även att omvandlas från verksamhets- och industrianvändning till bostäder. Omräknat till antal bostäder ger tillskottet av ny bebyggelse ca 2 200 nya bostäder under 20-25 år.

De identifierade klustren i området, idrott, kultur, centrumverksamhet (med kollektivtrafikpunkt), besöksnäring, utbildning, förstärks och utvecklas genom flytt och utveckling av nya verksamheter med ett mångfald i utbudet. Noderna, eller klustren, sammanbinds med bebyggelsestråk, parkrum och karaktärsfulla gaturum. Stärkt klusterbildning bidrar till minskat bilresande. Utbudet av kommersiell och offent-

lig service ökar. Förenings- och idrottsverksamheten stärks.

Programmet stöder utvecklingen av alternativ kollektivtrafik för att ytterligare bidra till ett mindre bilberoende. Spårbilar är ett intressant alternativ att pröva i Värmdö.

Ny bebyggelse placeras i huvudsak på ytor som idag är ianspråktagna för parkering och vägar. Därigenom kan äldre uppvuxna träd, naturmiljöer, karaktäristiska bergsformationer etc bevaras. Grönytorna förbinds och utvecklas. Befintligt parkområde mellan centrum och Farstaviken utvecklas. Området utökas dels genom att parkrummet förskjuts ned mot viken och fortsätter utmed Strandvik dels genom att en byggnad med offentlig verksamhet i bottenvåningen, t ex ett nytt allaktivitetshus, placeras närmast kollektivtrafikplatsen vis cent-



Ansamling av bostäder, verksamheter m m i kluster

rum. Den innersta, grunda delen av Farstaviken fylls ut för att skapa ett större, södervänt parkrum vid vattnet. Befintlig väg omvandlas till att bli en del av parkrummet.

Genomgående stråk utvecklas och omgivande bebyggelse- och grönområden knyts samman med centrala Gustavsberg. Programmet redovisar två alternativa lösningar för hur ny bebyggelse kan utvecklas mot Munkmora för att bygga bort barriären mellan centrum och befintlig bebyggelse i Munkmora. Genom att i förslaget skapa det nya, tydliga och attraktiva huvudstråket, ”ryggraden”, restaureras och vidareutvecklas ett historiskt samband mellan det närliggande bostadsområdet, Munkmora, centrum och vidare ner till hamnen och fabriksområdet. I centrum ersätts de öppna parkeringsytorna med en bostadsförtätning. Åtgärden bidrar till att skapa tydliga och befolkade gaturum, med entréer till bostäder och nya verksamheter, som ger ökad trygghet och tillgänglighet.

Gaturummen utformas med trafiklugnande åtgärder i syfte att ge låg hastighet och goda upplevelsevärden. Planeringens utgångspunkt är att begränsa barriärskapande trafikrörelser och skapa förutsättningar för spridning av trafikflödena i gatunätet. Det sammanhängande huvudstråket (”ryggraden”) ges en grön karaktär med trädplanteringar, kantstensparkeringar och generösa gång- och cykelstråk.

Trafiklugnande åtgärder och gaturummens utformning samverkar till att dämpa hastigheterna och öka tillgängligheten för andra trafikanter än bilisterna. Nya vägar anläggs för att skapa alternativa körvägar. Det minskar trafikbelastningen på huvudstråken och ökar tillgängligheten för andra trafikantslag. Viktiga mötesplatser utvecklas och utformas t ex som ”shared space”, där bilister färdas på gåendes villkor. Exempel på sådana viktiga rum i stadsdelen är det nya torget vid ”Runda huset” och

den del av den nya utökade parken som ligger närmast Farstaviken.

Förslaget innebär att befintliga förorenade mark- och vattenområden samt byggnader tas i anspråk för nya ändamål. Konsekvensen av detta är att föroreningarna åtgärdas för att möjliggöra tänkt bebyggelseutveckling.

Bebyggelseförslaget innebär påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. Programarbetet har delvis initierats av förestående flytt av den historiska porslinsproduktionen från fabriksområdet i Gustavsberg. Förändringen av den kulturhistoriskt värdefulla miljön är därmed ett faktum, då även ett tomställt verksamhetsområde är något väsentligt annat än en levande bruksmiljö.

Området är dessutom sedan länge etablerat som en samlingspunkt och centrumbildning. Programförslaget innebär därmed ett naturligt steg i en hållbar utveckling av den redan etablerade stadsdelen. Bebyggelseförslaget ger både negativa och positiva konsekvenser för miljö och kulturmiljö. Programmets miljökonsekvensbeskrivning innehåller en jämförelse mellan planförslaget och ett scenario där de olika delarna inom programområdet kommer att utvecklas mer fristående från varandra och med förutsättningen att detaljplanen för fabriksområdet inte ändras väsentligt (”0-alternativet”).

Programmet är utformat utifrån att ett hållbart samhälle ska skapas. För att uppnå målen om hållbar utveckling ska programmet uppvisa ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Bebyggelseförslaget innehåller många kostsamma investeringar i vägar, parker och andra gemensamma nyttigheter men det ger också intäkter till fastighetsägarna som ska delta i finansieringen. En förutsättning för att uppnå ekonomisk hållbarhet är att det går att balansera projektets kostnader och utgifter, både när det genomförs och under brukstiden.

Betydande miljöpåverkan?

En bedömning av om programmet orsakar betydande miljöpåverkan har gjorts. Resultatet av bedömningen har sammanfattats i en så kallad behovsbedömning. Behovsbedömningen är ett krav i lagen och syftar till att reglera för vilka projekt en miljökonsekvensbeskrivning är nödvändig att genomföra.

Kulturmiljö av riksintresse kommer att beröras av förslaget. Även föreningar och buller medför risk för hälsa och miljö. I kombination med att förslaget innehåller en stor mängd ny bebyggelse gör detta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning ska därför upprättas i samband med planprogrammet.

Planprocessen

Ett program för detaljplan innebär det första steget inför att upprätta detaljplan. Under det fortsatta planarbetet kommer samråd att hållas med berörda fastighetsägare, boende, föreningar, företag, myndigheter och andra som kan ha ett intresse av planens innehåll. Förfarandet för dessa samråd regleras av Plan- och bygglagen. Vanligtvis följer arbetet med upprättande av en detaljplan tre steg: program, samråd och utställning. I varje steg ges berörda markägare m m möjlighet att framföra sina synpunkter.

Löpande beslut om att genomföra samråd och utställning för detaljplaner i olika etapper fattas av samhällstekniska nämnden. Efter utställning kan de färdiga detaljplaneförslagen antas av kommunfullmäktige och vinner, om de inte överklagas, laga kraft. Den som senast under utställningen lämnat synpunkter som inte blivit tillgodo-

sedda har rätt att överklaga beslut att anta detaljplan. Ett eventuellt överklagande görs till Länsstyrelsen inom tre veckor efter kommunens antagandebeslut av detaljplanen.

Arbetsorganisation

Samhällsbyggnadskontoret driver projektet i samarbete med Structor Projektutveckling AB.

Styrgrupp för arbetet är samhällstekniska nämnden. En beredningsgrupp har tillsatts med representanter från varje parti som finns företrätt i kommunfullmäktige. Ordförande för beredningsgruppen är Peter Frej (M).

Projektets ledningsgrupp består av ordförande Magnus Hedenfalk, tillika kommundirektör, samt Bo Reichenberg, exploateringschef, Lena Nordenlöw, sekreterare och planarkitekt. Härutöver ingår projektchef/projektledaren, Nancy Mattsson, och biträdande projektledaren, Magnus Lindén, båda från Structor. Ledningsgruppens uppgift är bland annat att kontinuerligt följa upp och förankra projektet inom organisationen samt att medverka vid strategiska beslut kring programmets utformning och tidsplan.

Inom Värmdö kommun finns även en intern projektgrupp med företrädare för kulturmiljövård, bygglov, miljö, ekologi, teknik (vatten och avlopp), kultur/fritid, utbildning, omsorg och information.

Programmet är upprättat av Structor genom Nancy Mattsson, Mattias Nilsson och Barbara Vincent. Kartor har upprättats av Lena Nordenlöw, Värmdö kommun.

Planeringsförutsättningar och riktlinjer

Programområdets avgränsning

Gustavsberg är huvudort i Värmdö kommun och ligger ca 20 km från Stockholm.



Gustavsbergs läge i regionen

Programområdet är ca 80 ha stort och omfattar Gustavsbergs centrum och Gustavsbergs fabriksområde. Den inre delen av Farstaviken liksom dess norra strand, Strandvik, upp till och med Värmdögatan ingår i området. Runt Gustavsbergs centrum ingår idrottsområdet liksom parkeringsområdet, bensinstationen, Vattentornsberget, Kråkberget och del av Kvarnberget. Avgränsningen är vald för att täcka in samtliga delar som behöver utvecklas för att åstadkomma det genomgående stråk ("ryggrad") som nämns i inledningen.

Nuvarande markanvändning

I Gustavsbergs centrum finns affärer och service, parkeringar och en bensinstation. Öster om centrum ligger ett idrottsområde med idrottsplan (konstfrusen för bandy vintertid), is-, tennis och sporthallar samt ett badhus. Kråkberget och Vattentornsberget domineras av förhållandevis orörd naturmark.

I Gustavsbergs fabriksområde ligger sanitetsporslinsfabriken som drivs av Villeroy & Boch. På övriga delar av det gamla fabriksområdet ligger bl a skollokalerna, vård-

central, kafé, konferenslokaler, hantverkarlokaler, affärer och bostäder. På norra sidan viken (Strandvik) finns glesare bebyggelse med bl a bostäder och förskola.

I Farstavikens vattenområde finns båtbyggor som på södra sidan används av Arcona Yacht Club och på norra sidan av Gustavsbergs båtklubb.



Gustavsbergs hamn, foto Värmdö kommun

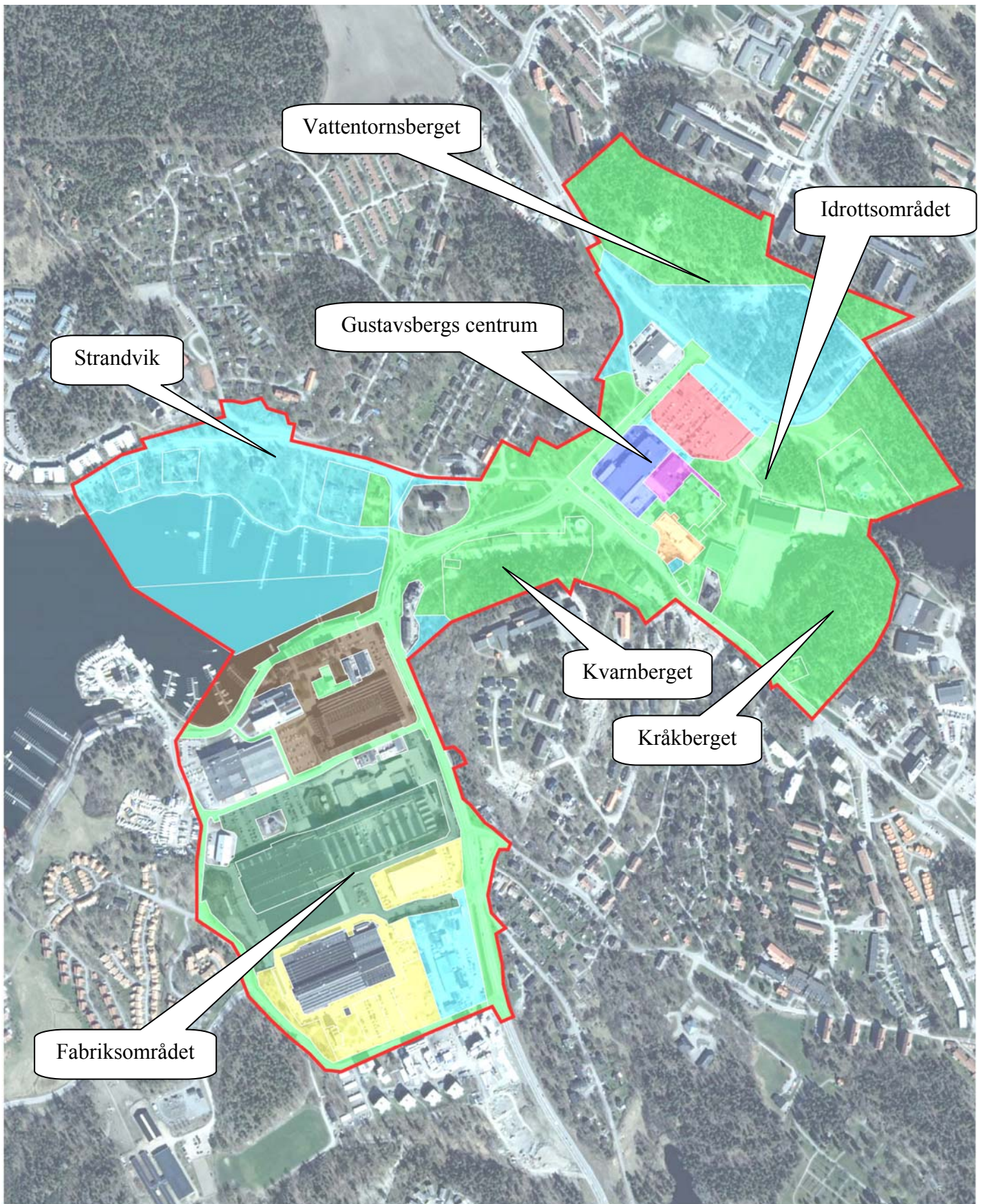
Mellan fabriksområdet och centrum ligger Gustavsbergs kyrka och ett park- och kommunikationsstråk med Gustavsbergsvägen och Gamla skärgårdsvägen.

Markägoförhållanden

Stora delar av tomtmarken i området är privatägd. Fastighetsägare med stora intressen och möjlighet att utveckla sina fastigheter är Genesta, Stena Fastigheter, Kungsleden, JM, Landvik & Dahl och Villeroy & Boch.

Kommunen äger huvuddelen av gatu- och parkmark samt naturområdet Kråkberget, norra delen av Kvarnberget och den västra delen av Vattentornsberget.

Mark inom allmän plats i detaljplan 96 har JM som lagfaren ägare enligt fastighetsregistret (se karta) men avtal finns med Värmdö kommun om övertagande av marken.



Stora fastighetsägare i Centrala Gustavsberg



gräns för programområdet



0 100 200 300 400 500
meter

 kommunen	 JM	 Villeroy & Boch
 Genesta	 Stena	 oklar ägarsituation
 Kungsleden	 Landvik & Dahl	 övriga fastighetsägare
 Gustavsbergs Hamnfastigheter AB		

Gustavsberg – historik och utvecklingstendenser

Människor har varit bosatta i den skärgård som idag utgör Värmdö kommun sedan stenåldern. Fram till 1800-talets slut var det fiske och jakt på säl och sjöfågel samt möjlighet att bruka lite jord och hålla boskap som gjorde bosättningen möjlig.

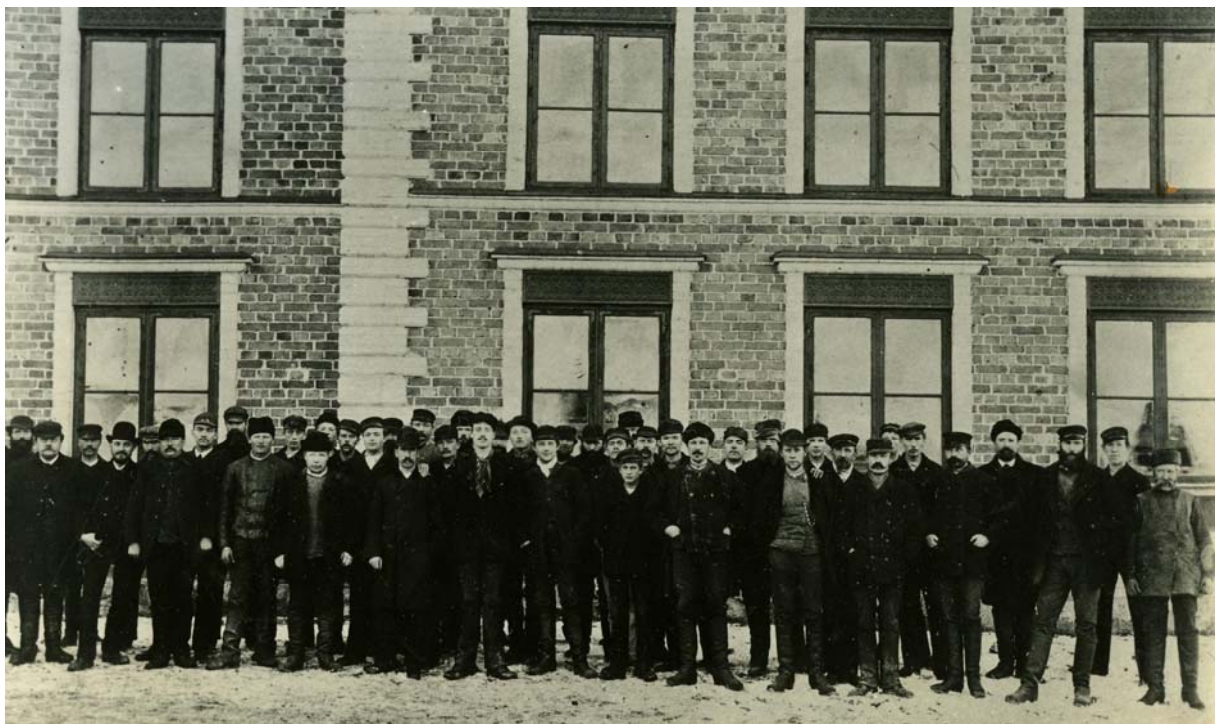
Porslinsfabriken grundades 1825 på Farsta säteris marker vid Farstaviken. Viken fick sitt namn efter Farsta by som låg strax väster om dagens fabriksområde. På 1640-talet omvandlades byn till säteri och en herrgårdsbyggnad uppfördes. Delar av byggnaden ingår i dagens Farsta slott. Herrgårdsbygget påbörjades på 1640-talet av Gustaf Oxenstierna och avslutades efter hans död av hans maka Maria De la Gardie på 1650-talet som då lät ändra egendomens namn till Gustavsberg för att hedra sin avlidne make.

För att få byggnadsmaterial till herrgårdsbygget anlades på 1640-talet ett tegelbruk på platsen för dagens porslinsfabrik. 1827 brändes det första porslinet.

I mitten av 1800-talet moderniserades fabriken och byggdes ut, bl a byggdes nya fabriks- och bostadskaserner. De vitputsade fabriks- och bostadshusen runt dagens porslinsmuseum och bostadskasernen Övre stenhuset mitt emot infarten till området är från denna tid och även det intilliggande värdshuset.

Under Wilhelm Odelbergs ledning (1869-1924) byggdes de bruksgator som idag bildar den äldsta bebyggelsekärnan i Gustavsberg. Kyrkan byggdes under denna tid. Fabriken var vid sekelskiftet 1900 en av landets största industrier med ca 1 000 anställda.

Kooperativa Förbundet förvärvade fabrik och samhälle efter svåra år på 1920- och 1930-talen. Gustavsberg utvecklades till ett kooperativt mönstersamhälle med lovordad fabriksanläggning och samhällsservice. En välkänd byggnad från denna tid är Runda huset som byggdes som kommunalhus 1954. Huset är ritat av KF-arkitekten Olof Thunström som står bakom i princip alla hus i Gustavsberg från 1930-talets slut fram till 1960-talets början.



Arbetare på packhuskajen runt år 1890, foto Värmdö kommun

I samband med att Gustavsbergs centrum planlades på 1960-talet gjordes även planer för att den nya motorvägen till Stockholm skulle dras strax norr om centrum längs foten av Vattentornsberget.

Samhället har präglats av en stark patriarkalisk tradition med förindustriell karaktär. Fabriken byggde de bostäder och övriga byggnader som behövdes och svarade även för utformningen. På så sätt kom Gustavsberg att bli ett slutet samhälle där invånarna arbetade i fabriken och alla samhällets funktioner fanns i dess närhet.

På 1980-talet och i början av 1990-talet blev tiderna sämre för fabriken. Porslins-, sanitets- och badkarstillverkningen fick utländska ägare, endast sanitetsporslinsfabriken stannade kvar på orten. En mindre produktion av hushållsporslin räddades kvar på orten av kommunen och tidigare anställda och utgörs idag av två bolag. Även en konstgodsverkstad startades.

Gustavsberg, som idag har ca 12 000 invånare, är kommunens centralort sedan 1974. Majoriteten av invånarna arbetar inte längre inom porslinsstillverkningen. Många pendlar till arbeten utanför samhället. Närheten till Stockholm, skärgårdsnaturen och den gamla bruksmiljön har gjort orten till en attraktiv bostadsort. Nya bostadsområden har uppförts under de senaste åren och fler planeras. Det gamla brukssamhället uppvisar en välbevarad bruksmiljö med intressanta bostads- och fabrikshus från fabriken fram till idag. Än idag kan man få bilden av ett strikt ordnat brukssamhälle från 1800-talet med tydliga släktskap med andra svenska landsortsbruk. Ett vackert porslinsmuseum i ett av de äldre fabrikshusen skildrar fabriken och samhällets historia. Gustavsbergs porslinsfabrik är en av de industrier i landet som funnits längst på samma plats.

I takt med att produktionen minskat på fabriksområdet har andra mer publika verksamheter utvecklats. Den ursprungliga bebyggelsens arkitektoniska kvaliteter har utnyttjats för att skapa attraktiva miljöer för besöksnäringen. Området innehåller bl a porslinsmuseum och hantverksmuseum med kafé och försäljning. Handel i det gamla fabriksområdet har medverkat till en förskjutning av centrumfunktioner mot vattnet och hamnen.

Externa handelsplatser har vuxit upp längs väg 222 som kom att dras ett par km söder om Gustavsberg istället för strax norr om orten som det först var tänkt. Tyngdpunkten i handeln har förskjutits söderut. Genom att Gustavsbergs centrum inte varit det ledande handelsområdet sedan de externa handelsplatserna etablerats har inte heller några större satsningar genomförts i utemiljöerna vilket lett till att underhåll av vägar och andra allmänna platser eftersatts.



Ny bebyggelse intill fabriksområdet, foto Structor

Det som byggts i Gustavsberg under senare år har varit olika typer av bostadsområden med en blandning av flerbostadshus, radhus och småhus. I stor utsträckning är det marknaden som avgjort vilka projekt som genomförts under senare tid. Beroende på konjunkturen har storleken på projekten varierat.

Tidigare ställningstaganden

Gällande detaljplaner

I och runt Gustavsbergs centrum finns flera äldre stadsplaner som gäller som detaljplan. Den äldsta av dem, stadsplan 4, är från 1963 och gäller för parkeringen, kyrkan med tillhörande park och Kråkberget. Planen redovisar (utanför planområdet) en tänkt dragning av väg 222 norr om Gustavsbergs centrum längs foten av Vattentornsberget. Genomfartstrafik mellan Skärgårdsvägen och Munkmora var tänkt att gå mellan handelsområdet och idrottsområdet i centrum i Aspviksvägens förlängning ner för Vattentornsberget. Kråkberget planlades som parkmark. Själva centrumbyggnaderna ingår i stadsplan 8 från 1967 och föreskriver tvåvåningsbyggnader för handelsändamål.

1968 fastställdes stadsplan 9 för fabriksområdet med huvudändamålet industri. Södra delen av denna plan (sanitetsporslinsfabriken och söderut) gäller än.

Stadsplan 7 och 16 från 1967 och 1973 reglerar bebyggelsen i Munkmora. Västra delen av Vattentornsberget finns med i denna plan som parkmark. Genom stadsplan 19 från 1975 tillkom byggrätt för bensinstationen vid foten av Vattentornsberget.

Genom stadsplan 20 från 1976 ändrades gränserna mellan centrum och idrottsområdet. En allmän väg öppnades genom centrumområdet i nordsydlig riktning.

Genom stadsplan 25 från 1979 och 27 från 1982 lades nuvarande trafikstruktur fast med Bleksängsvägen som förbindande länk med Aspviksvägen och Skeviksvägen samt Gustavsbergsvägen genom centrala Gustavsberg. Aspviksvägens förlängning togs bort genom byggrätt för allmänt än-

damål intill handelsområdet i centrum. Bussterminalen, Folkvandvården och de offentliga byggnaderna söder om centrum ingår i stadsplan 27.

Hamnområdet och fabriksområdet norr om sanitetsporslinsfabriken regleras av detaljplan 96 från 2002. Ändamålet i planen är främst centrumbebyggelse men även bostäder. Vattenområdet med bryggor regleras också i planen. Idrottsvägen, Chamottevägen och Odelbergsväg samt Båtvägen mellan Chamottevägen och Odelbergsvägen anges som huvudgator. Övriga allmänna gator är lokalgator, gårdsgator eller bussgator. Planen har pågående genomförandetid (t o m 2017, längre tid för Kattholmen). Skulle planen ändras i någon del när genomförandetiden fortfarande gäller ger det berörda fastighetsägare rätt till ersättning för eventuell borttagen byggrätt som planen ger.

Detaljplan 135 från 2005 reglerar byggrätten för badet vid Ösbyträsk.

Östra delen av Vattentornsberget, norra delen av Kvarnberget och Strandvik saknar detaljplan.

Pågående planarbeten

Två pågående planärenden finns inom programområdet, i Strandvik och på Vattentornsberget. Bebyggelseförslagen hanteras i det här programmet. Pågående planarbeten kan fortsätta efter att programsamråd för centrala Gustavsberg är avslutat. Områden med pågående planarbeten redovisas enbart schematiskt utan gränser då avgränsning mellan olika detaljplaneetapper inte är studerad i detalj.



Detaljplaner i Centrala Gustavsberg

● pågående planarbete
Vattentornsberget
Strandvik

▬ gräns för programområdet

dp = detaljplan
sp = stadsplan
bp = byggnadsplan



Översiktsplan

Kommunens översiktsplan från 2003 anger att Gustavsbergs centrum ska växa, länkas ihop med hamnen/fabriksområdet och utvecklas till ett modernt kommuncentrum med handel service, kontor, skolor, hantverkslokaler och bostäder. Behovet av bostäder anges främst bestå av små hyresrättslägenheter. Gamla bruksmiljöer ska tas tillvara och närheten till skärgården ska vara ett viktigt inslag. Gröna kilar och stråk ska finnas för att alla boende ska ha kontakt med naturen. Kollektivtrafiken ska förbättras. Farstavikens norra strand ska hållas grön och allmänt tillgängligt. Stranden ska även i fortsättningen rymma båt-klubbar.

Arbete med att ta fram en ny översiktsplan inleddes under 2008 och har som målsättning att vara klart under hösten/vintern 2009.

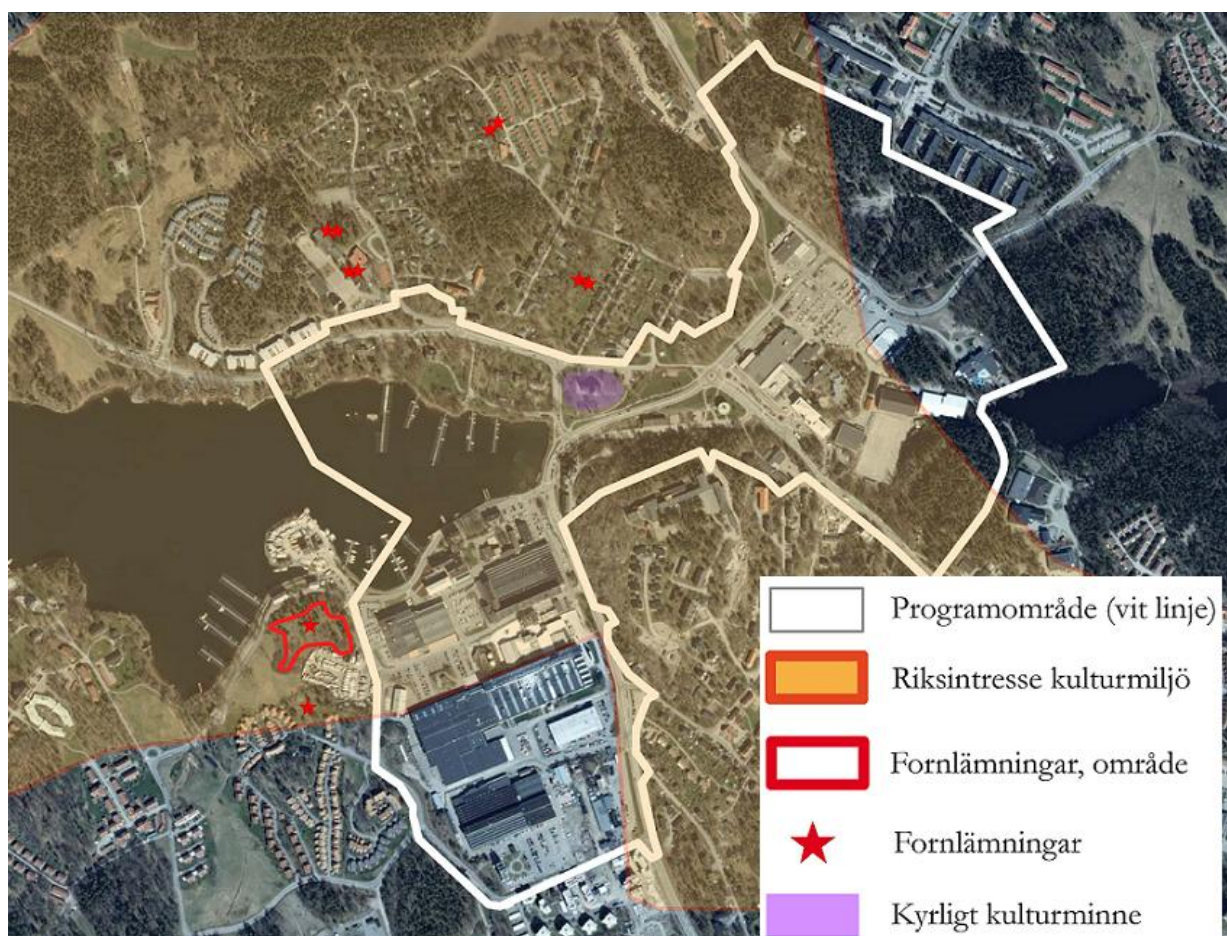
Riksintressen

Hela centrala Gustavsberg omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. När beslut om riksintresseområdet fattades undantogs den södra delen av fabriksområdet där produktion fortfarande pågick. Bebyggelsen i denna del omnämns dock i riksintressebeslutet och en eventuell flytt av produktionen bör leda till att området för riksintresset utvidgas.

Bebyggelsens värden, vilka värden som i övrigt formar kulturmiljöintresset och hur ny och omvandlad bebyggelse ska förhålla sig till detta behandlas mer utförligt i avsnittet om bebyggelse.

Fornlämningar

I centrala Gustavsberg finns relativt många fornlämningar vilket visar att området varit bebott under lång tid. Norr om Farstaviken finns två fornlämningar i form av skålgropar som tangerar planområdets gräns. Lämningarnas placeringar är kända.



Strax nordväst om fabriksområdet finns ett gravfält och ett boplatssområde från vikingatid. Andra lämningar i närheten av området består bl a av stensättningar, gravar och ett fornborgsliknande område.

I kommande arbete med upprättande av detaljplaner på natur- och parkmark i närheten av kända stensättningar, gravar, fornborgar etc bör arkeologiska förundersökningar genomföras.

Grönplan

Enligt översiktsplanen bör en lokal grönsstrukturplan upprättas där grönområden med sociala värden, t ex rekreationsområden och tätortsnära strövområden, karteras. En målsättning vid utveckling av bebyggelsen ska vara att små naturområden ska finnas inom promenadavstånd. Översiktsplanen pekar ut ett antal värdekärnor med kilar däremellan. En kil löper öster om centrala Gustavsberg där området runt Ösbyträsket har pekats ut som en svag länk med högt bebyggelsestryck i kilen.

Strandskydd

Runt Farstaviken är strandskyddet upphävt i de markområden som omfattas av gällande detaljplaner. I Strandvik på norra sidan av Farstaviken gäller strandskydd fortfarande 100 meter från stranden.

I hela Farstavikens vattenområde, även det som omfattas av stadsplan 9 och detaljplan 96, gäller strandskydd. Strandskyddsdispenser har lämnats i samband med bygglov för bryggor.

Runt Ösbyträsk gäller samma sak, alltså att strandskyddet är upphävt i de landområden som omfattas av gällande planer men att det ligger kvar i Ösbyträsk vattenområde.

Programförslagets konsekvenser

Områden som omfattas av strandskydd kommer att påverkas av förslaget, bl a genom utfyllnad av den inre delen av Farstaviken.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

I det fortsatta planarbetet bör möjligheten att upphäva strandskyddet i vattenområden som ska överbyggas eller fyllas ut studeras. Det är inte lämpligt, annat än i undantagsfall, att ha strandskydd inom planlagt område som innehåller byggrätt, möjlighet till brygganläggning etc. Risken finns då att en rätt som ges i detaljplan i praktiken inte kan användas, vilket skapar ett oklart rättsläge.

Effekterna för det strandnära djur- och växtlivet samt allmänhetens tillgänglighet måste belysas. Även om strandskyddet upphävs i vissa delar syftar planläggningen till att säkerställa och höja kvalitén på allmänt tillgängliga strandområden. Negativa effekter på växt- och djurlivet i områden där strandskyddet upphävs kan behöva kompenseras. Intresseavvägning mellan strandskyddet och tätortsutveckling kan behöva göras om negativa effekter kvarstår efter att åtgärder för allmänhetens tillgänglighet samt växt- och djurliv vidtagits.

Omvänt kan möjligheten att återinföra strandskyddet studeras i de delar där det idag är upphävt och där kommande planer kommer att redovisa natur- och parkmark.

Natur, landskap m m

Natur

Inom det aktuella området domineras naturmiljön av hållmarkstallskog samt skyddsvärda träd och solitära träd som står spridda i bebyggelsen. Naturvärden är främst knutna till gamla ädellövträd och gamla tallar som har förutsättningar att bära en rad skyddsvärda arter (vedinsekter, vedsvampar och lavar). Inga kända geologiska formationer finns inom programområdet. Tillgången till skog är relativt god nära Gustavsbergs centrum. Höjderna kring centrum är förhållandevis orörda och kan erbjuda en skogskänsla på en väldigt liten yta.

I anslutning till programområdet, öster om Gustavsbergs centrum, ligger Ösbyträsk med större sammanhängande skogsområden som ansluter till en av de regionala grönkilarna, Nacka-Värmdökilen.



Regionala grönkilar och värdekärnor, utdrag ur översiktsplanen

Programförslagets konsekvenser

Förslaget innebär relativt små ingrepp i värdefulla miljöer för biologisk mångfald. Negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden kan följa om de grova träden avverkas i en större omfattning eller om en större del av träden blir beskuggade av bebyggelse.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

För att motverka större negativ påverkan på naturvärdena bör merparten av gamla ädellövträd och tallar bevaras och skötas. Gamla ekar, tallar och andra skyddsvärda träd bör mätas in i samband med detaljplanläggning.

Markförhållanden

Berggrunden inom programområdet består i huvudsak av gnejser med undantag för området mot Vattentornsberget och Munkmora där det även förekommer gnejsgraniter. Fyllningsmassor med bl a porslinskross från Porslinsfabriken har använts för att fylla ut de låglänta delarna mellan Farstaviken och Ösbyträsk. Här har marksättningar konstaterats. Orsaken antas vara ett resultat av de successivt utlagda fyllningsmassorna som medfört sättningar i underliggande lös sättningsbenägen lera. Lokalt är dessa sättningar betydande.

I Gustavsbergs centrum har undersökningar visat på ett 2-7 meter tjockt lager fyllningsjord ovan lös lera med en lagertjocklek på upp till 10 meter. Under leran följer friktionsjord, sannolikt siltig eller sandig morän alternativt silt och sand och därunder fast lagrad morän. Dalgången sluttar svagt mot sydväst ner mot Farstaviken.

Området upp mot Vattentornsberget ligger högt och stiger mot norr upp mot Munkmora. En hel del berg i dagen och bergsslänter förekommer i området. Längs med den ej hårdgjorda vägen upp till vattentornet finns ett mindre relativt plant parti med utfylld friktionsjord. Där förekommer även högar med tippmassor.

I fabriksområdets södra och östra delar finns det höglänta fastmarksområden med bergsslänter och morän på berg. Även i de västra delarna av området finns det fast-

marksområden men mer som ”öar” i landskapsbilden. I princip hela området är hårdgjort, utfyllt och sluttar ned mot Farstaviken. Enligt jordartskartan består den naturliga jorden under fyllningen av glacial lera. Lerdjupen är inte kända men kan förväntas öka ner mot Farstaviken.

Programförslagets konsekvenser

Det är nödvändigt att genomföra översiktliga och mer detaljerade utredningar (geotekniska, grundvattennivåer mm) i det fortsatta planarbetet.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

En översiktlig geoteknisk undersökning som omfattar hela programområdet bör genomföras. Den kan vara vägledande för lämplig placering av byggnader inom olika fastigheter. I områden där det är mycket synligt berg i dagen är det troligen tillräckligt att i ett tidigt skede göra kartering och inmätning av berget.

I samband med detaljplanearbete bör kompletterande geotekniska undersökningar göras för varje tomt/byggnad/fastighet för sig anpassade efter de belastningar som husen och markuppfyllnader mm medför. Då undersöks påldjup, förutsättningar för pålning, sättningsegenskaper, skjuvhållfasthet m m.

Eftersom parkeringsgaraget planeras att byggas under en del hus är det viktigt att undersöka var grundvattennivåerna ligger. Grundvattensänkningar kan medföra risk för sättningar i angränsande befintliga anläggningar (vägar, ledningar) och byggnader samt även påverka sådant som är under uppförande. Det bästa är att ta fram ett mätprogram som omfattar hela utredningsområdet och göra kontinuerliga månadsvisa grundvattenavläsningar i nya och/eller befintliga grundvattenrör. Då är det möjligt att få fram en helhetsbild av befintliga grundvattennivåer och avgöra om avlästa nivåer är normal variation eller en verklig grundvattensänkning. Mätningar på enskilda fastigheter kan ge missvisande resultat.

Landskapsbild och landskapsrum

Gustavsberg ligger vid Baggensfjärden i ett starkt kuperat skärgårdslandskap. Dalgångar kantas av höjder med branta sluttningar. Farstaviken och dess stränder är en stor tillgång för Gustavsberg. Känslan av skärgårdskommun är stark. De dominerande höjderna är Vattentornsberget och Kvarnberget som reser sig cirka + 40 meter över havet. Centrum ligger på mellan + 2 till + 6 meter över havet och strandkanten vid Farstaviken ligger på + 0 meter över havet. Karaktäristiskt för Gustavsberg är att bebyggelsen är lokaliserad till dalgångarna medan höjderna i princip har lämnats orörda. Det har medfört att flera bostadsområden ligger relativt skilda från varandra i olika grupperingar.

Terrängen bidrar starkt till Gustavsbergs karaktär. Den har också en barriärverkan mellan de olika delarna i orten som förstärks av de barriärer som infrastrukturen utgör. Avsaknaden av bebyggelse på höjdpartierna gör att centralorten upplevs som väldigt grön. Terrängen i Gustavsberg ger unika förutsättningar till utsikt. Bäst är utsikten från Vattentornsberget och Kvarnberget. Från Kvarnbergsskolan ser man långt ut över Farstaviken och hela fabriksområdet. Från Vattentornsberget ser man hela Gustavsbergs centrum.

Bebyggelsen i centrum är idag slutet med skyltfönster och entréer vända från gatan. Stråket mellan centrum och fabriksområdet avgränsas genom Kvarnberget och Farstaviken, men saknar tydliga entréer. Idag upplevs Gustavsbergsvägen ta hela landskapsrummet i anspråk. Detta då vägen saknar rumslig avgränsning i kombination med ett avsevärt trafikflöde. Vägen har därför mer karaktären av trafikled än stadsgata. Kyrkan ansluter mot Gustavsbergs centrum och är ett viktigt landmärke som syns både från Farstaviken, centrum och från fabriksområdet. Fabriksområdet är väl avgränsat och präglas av områdets olika åldrar och tidigare och nuvarande funktioner.

Programförslagets konsekvenser

Ytor som saknar hävd för bebyggelse kommer att tas i anspråk. Det gäller främst delar av Vattentornsberget där bostadsbebyggelse föreslås. Vattentornets betydelse som landmärke kommer troligen att påverkas. Hur mycket beror på höjd och placering av den nya bebyggelsen. Bebyggelsen kommer, liksom Vattentornet, att synas på mycket stort avstånd och påverka utsikten från Farstaviken. En stor del av skogen på Vattentornsberget kommer att försvinna för att ge plats för bebyggelse och terränganpassningar. Huvudförslaget, scenario A, visar en förbindande gata mellan centrum och Munkmora, den norra delen av ”rygggraden”. Denna lösning har till följd att en del av den idag synliga branta bergssidan döljs under en uppbyggnad av den nya gatan. Förslaget parkeringshus, placerat mellan OKQ8 och föreslagen gata, kommer att fungera som nivåutjämnande skärm, dvs en souterrängbyggnad. Gatan ansluter sedan till befintlig markprofil uppe på Vattentornsberget. I scenario B har förbindelsen mellan centrum och Munkmora istället utformats som ett gång- och cykelstråk. Höjdskillnaden tas upp genom en ramp- och brolösning, som, liksom i huvudförslaget, även här löper utmed det föreslagna parkeringshuset. Här förblir dock den branta bergssidan synlig och utgör en avslutning på ”rygggradens” gaturum.

Idag utgör i huvudsak naturformationer rumsavgränsningar i landskapsrummet. I förslaget kommer istället bebyggelse utgöra rumsavgränsningar. Centrumbebyggelsen ändras och kommer istället att i högre grad än idag att vända sig mot det nya gaturummet. Upplevelsen av en genomgående trafikled och trafikapparat, vägen mellan centrum och fabriksområdet, ändras väsentligt i förslaget. Här föreslås ett väl definierat gaturum, som kantas av bebyggelse och trädplanteringar. Uppdelningen, i ett tydligt avgränsat parkrum och ett gaturum, bidrar till att bryta ned skalan och skapa karaktärsstarka rum med högre upp-

levelsevärden än idag. Kyrkans roll som landmärke kommer inte att påverkas.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

För att levandegöra centrum bör fasaderna öppnas mot gatan med nya entréer och skyltfönster. Den nya länken med ny bostadsbebyggelse mellan centrum och Munkmora är viktig för att öka trygghetskänslan i Gustavsbergs centrala delar. Den innebär ett stort ingrepp i terrängen och det är viktigt att anslutningarna mot den bevarade naturmarken och branterna görs med stor omsorg.

Den trånga passagen mellan Farstaviken och Kvarnberget gör att det kvarstår en svag länk mellan centrum och fabriksområdet. Förslaget visar en utfyllnad av den inre delen av Farstaviken. Åtgärden syftar till att ordna en ny sydvästväänd, allmänt tillgänglig, vistelseyta centralt placerad i den nya och förstörade stadsparken. Minskade trafikflöden i kombination med bättre utrymme för den förbindande esplanaden till centrum och en ny cirkulationsplats förbättrar upplevelsevärdena väsentligt. Det är av stor vikt att den nya platsen längst in i Farstaviken och övriga rörelseytor mellan väg, vatten och berg utformas på ett sätt att det känns tryggt och behagligt att röra sig här.

Rekreation och fritid

I Gustavsberg finns goda möjligheter till rekreation och ett brett utbud av fritidsaktiviteter. Flera större naturområden med vandringsleder och motionsspår finns i anslutning till orten. Ett antal cykelleder utgår från Gustavsberg till utsiktsplatser på höjderna runt omkring. Inom orten finns ett flertal idrottsanläggningar.

Ekvallens idrottsplats ligger strax norr om centrum och innehåller flera hallar, öppna planer och en simhall. Bakom Ekvallen och badhuset finns en naturpromenad som leder runt Ösbyträsk. Sommartid erbjuder Ösbyträsk bad och fiske och vintertid plo-

gas träsket när isen har lagt sig för att möjliggöra skridskoåkning. Runt Ösbyträsk och norr om Grindstugärdet och Östra Ekedal finns motionsslingor.

Hälsans stig, en fem kilometer lång skyltad slinga går runt och genom Höjdhagen och Munkmora. Längs Farstavikens södra strand finns goda förutsättningar för promenader mot Farsta slott och det föreslagna naturreservatet Tingsviken. Längs vikens stränder finns ett rikt båtliv och ett flertal båtbyggare för småbåtar. De flesta bryggorna är låsta och är därför inte tillgängliga för allmänheten. Farstaviken är kraftigt förorenad och lämpar sig inte för bad eller fiske.

Utbudet av fritidsaktiviteter och rekreativsmöjligheter är relativt väl samlade i Gustavsberg. Möjligheterna att röra sig tryggt mellan de olika områdena som fotgängare eller cyklist är inte tillfredsställande överallt. Vid Ekvallens idrottsplats är hallar och planer insprängda i den kuperade terrängen och området saknar naturlig entré. De stora hallarna tillsammans med terrängen skapar många ”baksidor” och otrygga smala passager.

Programförslagets konsekvenser

Förutsättningarna för ökad tillgänglighet till naturområden med höga värden för rekreation och friluftsliv förbättras. Förslaget innehåller utökade gröna stråk och utökad tillgång till strandlinjen längs Farstaviken. De gröna stråken är tänkta att knyta an till de planerade naturreservaten i både öster och väster (Ösbyträsk och Tingsviken).

Riktlinjer för fortsatt planarbete

I kommande planarbete är det viktigt att bevara delar av bergskullarna inom området med skog som viktig närmatur och möjlighet till naturlek (bergkullarna i centrum, Ekbacken, Kråkberget, delar av Vattentornsberget). För att förbättra tillgången och öka kvaliteten på rekreation och friluftsliv bör naturliga entréer till rekreativområdena, Strandvik, Ösbyträsk och Tingsviken skapas. Befintliga stråk bör stärkas och sammankopplas med nya för att öka möjligheterna att röra sig mellan de olika naturområden som ligger i anslutning till programområdet.



Befintlig bebyggelse och kulturhistoriska värden

Hela centrala Gustavsberg är av riksintresse för kulturmiljövården med undantag för den södra delen av fabriksområde som undantogs från beslutet då produktion fortfarande pågick i området. Vid en flytt av produktionen kan riksintressebeslutet komma att omprövas och även innefatta denna del. Den södra delen är i sin helhet kulturhistoriskt intressant genom sina utbyggnadsetapper som speglar fabriken expansion under efterkrigstiden. Här är det även möjligt att se industribyggnader för olika ändamål och få en god bild av industriprocessens alla led. Kontorsbyggnader och andra anläggningar kopplade till produktionen finns bevarade.



Vy över fabriksområdet strax efter sekelskiftet, foto Värmdö kommun

Bebyggelsen kring Farstaviken präglas av tre olika bebyggelsekaraktärer. Den östra delen av vikens södra strand upptas av fabriksområdet och Kattholmen med dess tunga industriarkitektur präglad av funktionalism.



Industribebyggelse, präglad av funktionalism, foto Värmdö kommun

Västerut breder ett högre ståndsområde ut sig med Farsta slott, Farstavik och Farsta udde med omgivande lantbruksområde. Den norra stranden är i huvudsak en naturstrand med branta klippor klädda med barr- och lövträd där enstaka byggnader skymtar fram. Kyrkan placerades för att vara väl synlig i samhällets centrala delar och i synnerhet för båttrafiken. Med undantag för terrasshusen vid Östra Ekedal har strandnära bebyggelse utan en skyddande barriär av växtlighet historiskt sett aldrig funnits i Gustavsberg.

Bebyggelsen präglas av en funktionell och robust planering. Endast det nödvändigaste byggdes för att livet skulle fungera så bra som möjligt för människorna i samhället. Porslinsfabriken samlade till sig flera av landets främsta formgivare och arkitekter.

Gustavsberg i sin helhet är inte stadsmässigt bebyggt. Här finns ingen tät stadskarakter ens i de äldsta bruksgatemiljöerna med sina förgårdar och trädgårdar på baksidorna. Samhället har en allmän karaktär av stad-i-park med glest placerade och terränganpassade områden.



*Utsikt över hamnbebyggelsen men värds-
huset och kyrkan i bakgrunden, foto
Värmdö kommun*

Samhällets allmänna öppna karaktär var utgångspunkten för KF-arkitekten Olof Thunström som ansvarade för Gustavsbergs utbyggnad under åren 1937-1962. Bostadsbebyggelsen är uppbyggd i avskilda grupper som byggdes ut allt eftersom de behövdes, var och en med sin tids arkitektur. Detta ger ett drag av enhetlighet för varje bebyggelsegrupp i Gustavsberg och gör det möjligt att avläsa olika tiders bebyggelse som årsringar i kulturlandskapet.

När Olof Thunberg planerade Gustavsbergs centrum på 1940-talet ville han placera centrum i dalgången mellan kyrkkullen och Kvarnberget så att sambandet med vattnet och den stora ängen tillvaratogs. För att möjliggöra den nya centrumbebyggelsen lät man fylla igen de små sjöar som utgjorde Farstavikens fortsättning i öster för att skapa mark för ny centrumbebyggelse och en stadsparkliknande äng ut mot Farstaviken. Gustavsbergs nya centrum byggdes ut först i början på 1960-talet då KF prioriterade bostadsbyggande. Första etappen omfattade en utbyggnad av Runda huset, dåtidens kommunhus som idag fungerar som kulturhus med bibliotek. Därefter följde en utbyggnad av Domusvaruhuset som invigdes 1964, det s k socialhuset, idag mera känt som M-huset, med bl a försäkringkassa och folktandvård och 1967 färdigställdes centrumanläggningen med en småbutiksdel och en teater, ritade av

KF-arkitekten Claes Tottie som också stod bakom varuhuset. På den tidigare sjön Rudmarn anlades den stora centrumparkeringen.



*Runda huset i Gustavsbergs centrum,
foto Värmdö kommun*

Vattentornet i Gustavsberg uppfördes i början på 1960-talet och präglas av efterkrigstidens funktionalistiska arkitektur. Tornet ligger på Munkmoraberget och är väl synligt både i Gustavsberg och utanför samhället och utgör ett landmärke för samhället.



Vattentornet på höjden bakom bensinstationen, foto Structor

Landstingshuset tillkom 1986, ungefär samtidigt med bussterminalen som tidigare låg nedanför Kyrkstallet. Framför den gamla folkparksscenen och ihopbyggd med teatern ligger det senaste tillskottet i miljön, Musikens Hus från 1998.

Planförslaget med föreslagen bebyggelseutveckling

Programområdet omfattar ett stort område med varierad bebyggelse av olika karaktär. Det innehåller höga kulturmiljövärden (se tidigare avsnitt om riksintresse).

Programområdet bedöms totalt kunna inrymma ca 2 200 bostäder. Den nya bebyggelsen ska både utgöras av mer stadsmässig bebyggelse med en tydlig kvartersstruktur och av hus i park. Bebyggelsen ska präglas av variation i både täthet, skala och material. Hushöjderna kan variera mellan två och sex våningar med möjlighet till ytterligare uppstickande punkthus på enstaka ställen. Det genomsnittliga våningsantalet ges till stor del av möjligheterna att ordna parkeringsplatser, vilket beskrivs utförligare i avsnittet om kommunikationer. Med den valda parkeringsnormen (1,0 platser per bostad) går det att bygga ca 3-4 våningar över varje garageplan med parkering. Det mesta av den nya bebyggelsen byggs som flerbostadshus med blandade upplåtelseformer (bostadsrätt, hyresrätt och äganderätt).

Fabriksområdet och Gustavsbergs hamn kommer att utgöra ett sammanhållet bebyggelseområde med tydlig kvartersstruktur. Genom området går ett stråk parallellt med Gustavsbergsvägen som förbinder områdets södra delar med Farstaviken. Inom området finns redan idag utbildning och besöksnäring. Etablering av den typen av verksamheter ska främjas och utvecklas.

Även ny bebyggelse i Farstadal kommer att bli en del av den sammanhållna bebyggelsen i fabriksområdet.

Delar av den kulturhistoriskt intressanta bebyggelsen bevaras och omvandlas till bostäder och verksamheter. Östra delen av den stora fabriksbyggnaden, som idag är

huvudbyggnad för sanitetsporlinsfabriken, behålls men får ändrad användning.

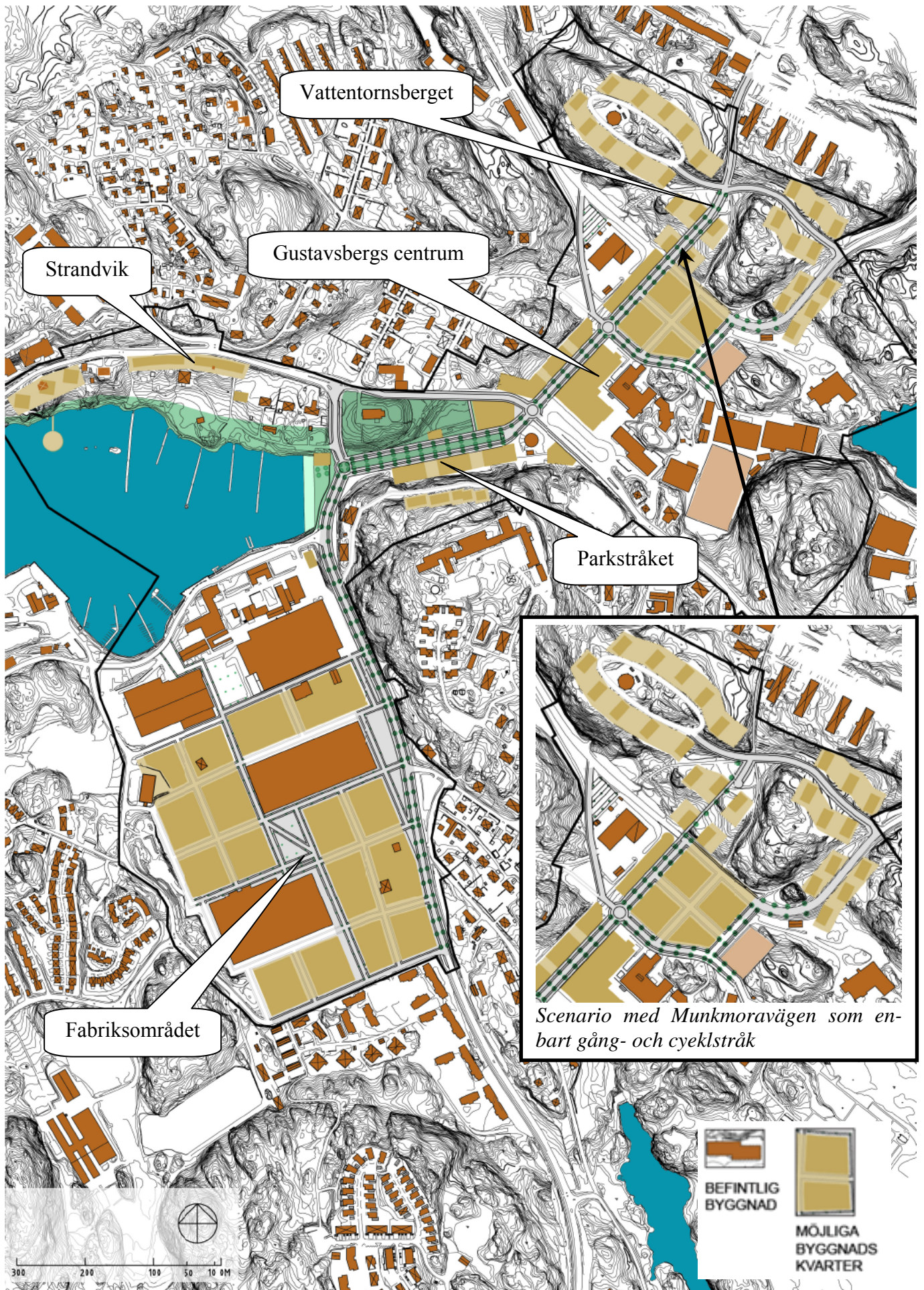


Renoverade industribyggnader som samverkar med ny bebyggelse, foto AIX



Bebyggelse med långsträckt uttryck i enlighet med befintliga industribyggnader, foto AIX

Bebyggelse som behålls kommer att ange tonen för byggnadshöjd i området. Sanitetsporlinsfabrikens höga byggnad motsvarar ca sex våningars bostadshus i höjd. Lämpligt våningsantal i bebyggelsen söder om fabriksbyggnaden är därför tre till sex våningar. Avstickare från detta med t ex enstaka högre hus skapar en ytterligare variation i bebyggelsens uttryck. Norr om fabriksbyggnaden kan bebyggelsehöjden trappas ned gradvis mot hamnen. Lämpligt våningsantal nära hamnen är ca tre till fyra våningar.



Byggnader som behålls är viktiga i omvandlingen av fabriksområdet för att skapa identitet för den nya bebyggelsen. Exakt vilka byggnader i fabriksområdet som kommer att finnas kvar med ändrad användning och vilka som kommer att rivras studeras mer i detalj i det fortsatta arbetet med detaljplaner och tillhörande gestaltungsprogram.

Om sanitetsporlinsfabriken ligger kvar på området möjliggörs den omvandling av området som beskrivits. Den enda del som kan bli möjlig att bebygga med bostäder om fabriken ligger kvar är den sydöstra delen av området. Men närheten till Gustavsbergsvägen med transporter av farligt gods (som finns kvar om fabriken är kvar) påverkar i så fall utformningen av bebyggelsen. Även andra störningar från fabriken kan inskränka på möjligheterna att bebygga den sydöstra delen. Tillkommande bostadsbebyggelse skulle inte få samma goda förbindelse med hamnområdet som i scenariot där fabriken flyttas.

Fabriksområdet bedöms kunna inrymma ca 1 260 bostäder om fabriken flyttar. Osäkerheterna runt möjlig utformning av bostadsbebyggelse om fabriken ligger kvar gör att fabriksområdet bedöms kunna inrymma ca 100-200 bostäder.

Parkstråket mellan fabriksområdet och centrum utvecklas till ett grönt stråk. Gustavsbergsvägen förskjuts söderut, det kommunala förvaltningshuset väster om Runda huset ("M-huset") rivs, och gatan kantas med ny bebyggelse för bostäder längs södra sidan. Norr om Gustavsbergsvägen i anslutning till rondellen vid centrum och öster om Runda huset skapas nya kvarter för bebyggelse. Vid planeringen av den nya bebyggelsen runt centrum ska Runda huset ligga i blickfånget och vara den centrala punkten på den plats som skapas.



Ny bebyggelse runt Gustavsbergs centrum bör få lokaler med offentlig verksamhet i gatuplanet, foto AIX

En obruten siktlinje mellan Farstaviken och Runda huset kopplar ihop platsen runt Runda huset med det nya parkrummet vid Farstaviken. Gustavsbergs kyrka och Runda huset blir än mer framträdande landmärken i den nya bebyggelsen. Dagens bebyggelse i och runt centrum är varierad i höjd. Den nya bebyggelsens höjd kan därför också varieras med ett genomsnitt på tre till fyra våningar med någon enstaka uppstickare. Bra kontakt med natur- och parklandskapet ska eftersträvas.



Parkmiljö med väl integrerade byggnader, foto AIX

Kvarnbergets norrsluttning kan i Algatans förlängning bebyggas med ca 20-30 stadsliknande radhus i två våningar i sluttningens övre del där sol- och ljusförhållandena är goda. De nya husen längs Gustavsbergsvägen skärmar av buller från vägen och skapar en tyst och lugn miljö där stadsradhusen placeras.

Parkstråket inklusive stadsradhus på Kvarnberget bedöms kunna inrymma ca 200 bostäder.

Gustavsbergs centrum utvecklas med ny bostadsbebyggelse för att skapa mer liv i området under en större del av dygnet. Bleksängsvägen förskjuts österut för att skapa utrymme för ny bebyggelse längs gatans västra sida. Genom att bebyggelsen blir dubbelsidig längs gatan kan den gatumiljön bli mer livfull. Tillskottet av bostäder gör att det blir en mer livfull miljö under alla dygnets timmar. Förskjutningen av gatan förutsätter att utbyggnaden på centrumhuset där Swedbank idag har sina lokaler rivs och kanske också att centrums godska flyttas.

Möjligheten finns också att riva hela centrumhuset (Coop Konsum) till förmån för ny bebyggelse med handel i bottenplanet, parkering i källarplanet (en parkeringsplats per bostad) och bostäder ovanpå.

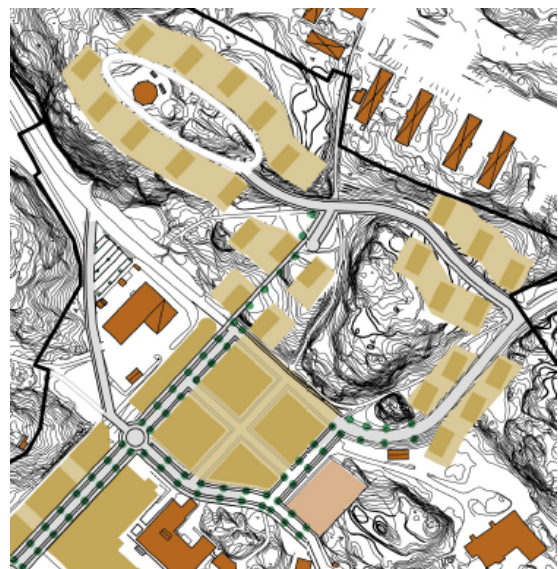


Gata med bebyggelse på båda sidor med varierat formspråk inom vissa givna ramar, foto Värmdö kommun

I avsnittet om kommunikationer beskrivs två scenarier för trafiken till och från Munkmora och den nya bebyggelsen på Vattentornsberget. Ett scenario är att en ny väg för bil-, gång- och cykeltrafik byggs raka vägen från Gustavsbergs centrum till Munkmora. Det andra scenariot är att biltrafiken leds via Aspviksvägen, ungefär som idag. Parkeringsplatsen norr om Gustavsbergs centrum bebyggs med nya kvarter för bostäder samt ett parkeringshus närmast bensinstationen. De olika scenarierna ger följande konsekvenser för bebyggelse på den befintliga parkeringsplatsen norr om Gustavsbergs centrum:

Om vägen till Munkmora byggs som bilväg behöver marknivån höjas i Gustavsbergs centrum för att undvika en allt för brant stigning från befintlig korsning av Bleksängsvägen och Skeviksvägen/Aspviksvägen till Munkmora. Marknivån kommer då att höjas till som mest ca sex meter över befintlig marknivå vid befintliga korsningen mellan Bleksängsvägen och Skeviksvägen/Aspviksvägen. Höjningen av marknivån kan minskas gradvis österut så att de nya kvarteren där får olika höjd mot öster respektive väster. I väster tas nivåhöjningen upp av parkeringsgaraget mellan Bleksängsvägen och bensinstationen. Parkeringshuset blir ett souterränghus.

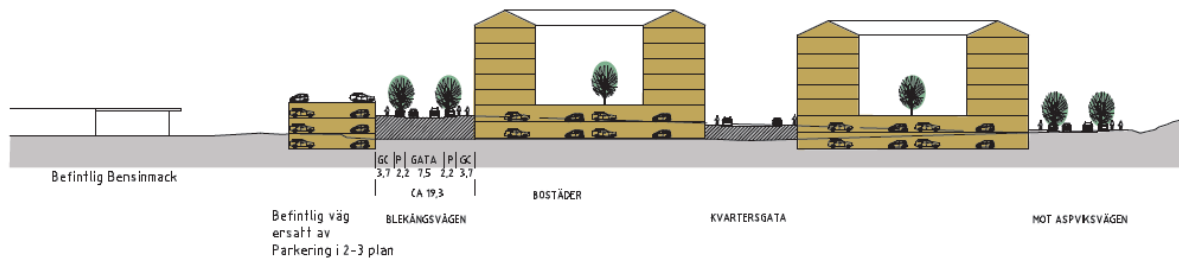
Om vägen till Munkmora inte byggs som bilväg kommer marknivån inte att höjas i området. Följden av det är att det blir mindre utrymme för parkeringsgarage under bostadskvarteren och därmed inte möjligt att bygga lika många bostäder men det kräver inte heller lika omfattande markarbeten och vägbyggnader.



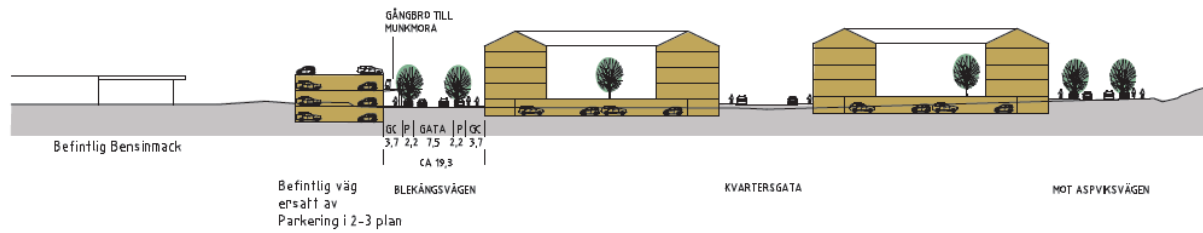
Utsnitt ur planförslaget med scenariot där vägen mot Munkmora enbart är ett gång- och cykelstråk

Området bedöms kunna inrymma ca 425 bostäder om Munkmoravägen utformas som en bilväg. Om inte ryms ca 295 bostäder.

ligt föregående avsnitt) till Munkmora ska-



Sektion från bensinstationen mot badet, scenario med Munkmoravägen som bilväg



Sektion från bensinstationen mot badet, scenario med Munkmoravägen som gång- och cykelväg



Inspiration för bebyggelse norr om Gustavsbergs centrum, gröna innergårdar med överbyggd parkering, foto AIX

Vattentornsberget bebyggs med en mer öppen bebyggelse med naturen nära inpå bostäderna. Ny bebyggelse kan byggas som lamell- eller punkthus. De kala och branta berghällarna är viktiga inslag i den miljö som är en del av innehållet i riksin-tresset. Genom en öppnare bebyggelse-struktur på berget kommer de kala bergen och det gröna inslaget att fortsatt vara ett markant inslag i miljön runt Farstaviken. Vattentornet ska fortsatt vara synligt från Gustavsbergs centrum och Farstaviken. Den nya bebyggelsen ska ansluta mot befintlig bebyggelse i Munkmora. Genom ny sammanhållen bebyggelse längs gång- och cykelstråket (alternativt även bilvägen en-

pas en tryggare miljö. Munkmoras avskildhet bryts och gör det till en naturlig förlängning av den centrala bebyggelsen i Gustavsberg. Segregationen mellan olika kommunalar kan mildras.



Småskaliga punkthus i sluttning med omsorgsfullt sparad vegetation, foto AIX

Området bedöms kunna inrymma ca 320 bostäder.

I direkt anslutning till centrum ligger ett antal kultur- och idrottsanläggningar. Anläggningarna ligger i gränsländet mot naturområdet runt Ösbyträsk. Bebyggelsen kan integreras i park- och naturmiljön bättre på flera sätt.



Idrottshall som är väl integrerad med intilliggande park genom grön överbyggnad, foto Värmdö kommun

Strandvik är en del av det sammanhängande parkstråket i centrala Gustavsberg. Samtidigt som parkstråkets värde utvecklas och tillgängligheten förbättras kan den del av området som ligger närmast Gamla skärgårdsvägen eventuellt kompletteras med ny bebyggelse. Den gröna och lummiga karaktären, som är en viktig del av riksintressets värdekärna, ska bevaras och utvecklas. En förutsättning för att området ska kunna bebyggas är att strandskyddet kan upphävas i de delar som berörs av bebyggelse. Om och hur det är möjligt att göra avgörs i det fortsatta planarbetet för Strandvik. Med tanke på oklarheterna för området kan ingen riktlinje för antalet bostäder utformas. Som stöd för konsekvensbeskrivningar för trafik, buller etc har området uppskattats innehålla ca 100 bostäder.

Programförslagets konsekvenser

Mängden bostäder kommer att öka markant i de mest centrala delarna av Gustavs-

berg. Antalet nya bostäder blir som mest ca 2 200 och som minst ca 900, eventuella bostäder i Strandvik undantaget. Antal boende beror lite på genomsnittliga hushållsstorlekar men uppskattningsvis kommer 2,5 personer att bo i varje bostad vilket ger ett tillskott mellan ca 2 200 och 5 500 personer i centrala Gustavsberg.

Centrala Gustavsberg blir en mer livfull miljö under fler av dygnets timmar vilket ökar underlaget för handel och service samt bidrar till att skapa en tryggare miljö. Men ny bebyggelse utgör också ett hot mot kulturmiljön då det bryter mot det traditionella bebyggelsemönstret med uppdelning i avskilda grupper. När produktionen flyttas från centrala Gustavsberg försvinner den tydliga kopplingen mellan bostäder och produktion som hela tiden varit tydligt läsbar i Gustavsberg. Men det finns också problem med den täta kopplingen mellan produktion och bostäder (utsläpp till luft, förorening av mark och vatten, olycksrisker etc) som får en bättre lösning genom omvandlingen av bebyggelsen.

Mer ingående beskrivning av bebyggelseförslagets konsekvenser för miljö och kulturvärden beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen och avsnittet om miljö, risk och säkerhet.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Den nya bebyggelsen bör föregås av nya detaljplaner. Till detaljplanerna ska gestaltungs- och miljöprogram upprättas som tar fasta på riktlinjerna för de olika bebyggelsedelarna i programmet.

Befintliga värdefulla byggnader som bedöms möjliga att behålla ska vara framträdande i den nya bebyggelsen och vara de byggnader som skapar en identitet i den nya bebyggelsen.

Parker och övriga allmänna platser

Programförslaget bygger på att Gustavsbergsvägen utformas till ett tydligt rörelsestråk genom området för att förbinda fabriksområdet och Farstaviken med centrumområdet och Munkmora. Gatan utformas som ett grönt gaturum med dubbelsidig trädplantering och kantstensparkering med ett varierande gaturum och långsgående gång- och cykelväg.

Gaturummet ansluter till parken vid kyrkan. Parken utvecklas till en stadspark som får en central roll i Gustavsberg. Parken kan både inrymma en Skulpturpark och ett aktivitetsstråk med lekplatser och möjligheter till spontanidrott. Gång- och cykelvägen som går längs med parken kopplas ihop med befintliga gång- och cykelstråk för att förbättra tillgängligheten och öka tryggheten.



Från väg med mittremsa till esplanad, förebild för Gustavsbergsvägen, foto Värmdö kommun



Esplanaden som fyllts med gång- och cykelstråk, foto AIX

Det centrala parkrummet tillåts växa så att det upplevs som ett sammanhängande grönstråk/park som går från Strandvik och Farstaviken upp mot centrum.

Upplevelsen av ett grönt gaturum förstärks på denna sträcka genom att låta ett 10 meter brett grönt mittstråk gå mellan körborna.

Det gröna gatustråket integreras väl med parkstråket som löper parallellt. Parken stärks och utvecklas till en stadspark som fungerar både som en länk mellan hamnen och centrum och som lockar till rekreation och samvaro. Byggnaderna i parken vid kyrkan och på södra sidan av Gustavsbergsvägen ska fungera som entréer till parkrummet och inte blockera stråket.



Byggnad som är väl integrerad med intilliggande park, även förebild för t ex idrottsanläggning, foto Värmdö kommun

Tillägget av offentliga lokaler i det centrala parkstråket gör det tillgängligt även vintertid. Parkrummet minskar genom det nya kvarteret intill centrumrondellen men ökar genom utfyllnaden i Farstaviken och genom att Gustavsbergsvägen, med sin ombyggnad, förskjuts söderut och blir en del av det centrala parkstråket.

Den del av Strandvik som ligger närmast Farstaviken utvecklas till ett parkstråk med gång- och cykelväg till Kalsongberget där en ny brygganläggning för allmänheten byggs.



Brygganläggning som målpunkt för strandpromenad, foto AIX

Strandpromenaden ansluter på Farstavikens norra strand mot Nacka-Värmdökilen. På Farstavikens södra strand stärks naturstråket mot Gottholma. Naturstråket runt Ösbyträsk ansluter mot den del av Nacka-Värmdöreservatet som angränsar här. Stråket stärks genom ett parkrum i centrum som bildar en entré till naturområdet. Kulen bakom den konstfrusna isbanan kan utvecklas till en naturanpassad lekpark.

Gamla skärgårdsvägen öppnas för trafik mellan kyrkan och Pastorsexpeditionen. Parkrummen i Strandvik, runt kyrkan och i stråket mot Gustavsbergs centrum bildar genom det en sammanhållen parkmiljö. Den del av Gamla skärgårdsvägen som ligger närmast rondellen kan utformas som ett så kallat "shared space", d v s ett trafikrum där olika typer av trafikanter delar på en gemensam yta. Trafiklösningen kan ses som en fortsättning på de senaste årens utveckling med miljöprioriterade genomfarter, hastighetssäkrade passager och cirkulationsplatser. Fotgängarna och i viss mån cyklister är de som sätter ramen för övriga trafikanters fart. I anslutning till denna plats är det möjligt att bygga ett strandcafé under förutsättning att det är trafikmängden inte blir större än vad prognosen visar på denna vägsträcka.



Torg med biltrafik, exempel på "shared space", foto AIX

Farstavikens inre del fylls ut för att skapa mer plats kring den trånga del som kurvan förbi Vårdshuset utgör idag. Platsen blir offentlig och möjliggör till lokaler för offentlig ändamål, t ex en restaurang.



Exempel på offentligt vattennära parkrum med jollebrygga, ungdomslokaler och kafé, foto AIX

Genom fabriksområdet löper en huvudgata parallellt med Gustavsbergsvägen som förbinder områdets södra delar med Farstaviken. Även denna gata utformas som ett grönt gaturum med dubbelsidig trädplantering, kantstensparkering och långsgående gång- och cykelväg. En platsbildning i form av ett torg och/eller park anläggs centralt i området i anslutning till huvudgatan.



Torgmiljö med tillvaratagen industriarkitektur som samverkar med nya bostadshus, foto AIX

Utemiljön i fabriksområdet ska ges en offentlig karaktär i den västra delen närmast viken så att de strandnära delarna uppfattas som allmänt tillgängliga.

Stor omsorg ska läggas på utformningen av offentliga platser som torg och parker då de utgör viktiga mötespunkter och bidrar till att göra Gustavsberg till en levande centralort.

Programförslagets konsekvenser

Förslaget ger ökad tillgänglighet till natur- och idrottsområden och det ger positiva konsekvenser för friluftslivet. Gatuparkeringar längs de centrala stråken ökar tillgängligheten till bebyggelsen. Gång- och cykelstråk binds samman och länkas till utökade gröna stråk. Stranden på Farstavikens norra och inre delar får en ökad tillgänglighet. De gröna stråken knyter an till de planerade naturreservaten i både öster och väster (Ösbyträsk och Gottholma). Programförslaget skapar mötesplatser för Gustavsbergs invånare och besökare genom tillgängligheten och stärkta målpunkter som t ex brygganläggningen.

Kvalitén i det befintliga parkstråket höjs genom att parken omformas, blir mer tillgänglig vintertid och får ett mer kvalitativt innehåll.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

Det är viktigt att skapa tydliga entréer till parken vid kyrkan som får en central roll i Gustavsberg. Den byggnad som är planerad i parkens norra del med en offentlig funktion stärker parkrummet och bidrar till attraktiviteten. Viktigt är att byggnaden inte skär av parkstråket. Stor vikt bör läggas vid detaljutformningen av parkrum, gaturum och entréer mm.

Till de detaljplaner som upprättas görs gestaltungs- och miljöprogram som tar fasta på riktlinjerna för de allmänna platserna. Gestaltungsprogrammen ligger i första hand till grund för de exploateringsavtal som upprättas i samband med detaljplanerna.

Gång- och cykelstråken ska ligga mitt i bebyggelsen för att öka trygghetskänslan.

Verksamhet och service

Inom programområdet finns handels- och serviceutbud på i huvudsak två platser, i Gustavsbergs centrum och i fabriksområdet. En handelsutredning som tagits fram inför programarbetet förordar att handelsutbudet i centrala Gustavsberg samlas till en punkt. Både pga av den hårda konkurrensen från närliggande köpcentra och för den utspridda befolkningen i Värmdö.

Gustavsbergs centrum består idag av en central byggnad med en mindre galleria och några fristående byggnader. Det finns goda parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till centrum och bussterminalen ligger alldeles intill. Teatern och musikens hus ligger i centrum och biblioteket ligger i Runda huset strax väster om centrum. Fabriksområdet (hamnområdet) har ett serviceutbud som har anknytning till den tidigare porslinsverksamheten, exempelvis butiker med porslinsförsäljning, inredningsbutiker, gallerier och museum. Utöver det finns bl a viss industriell verksamhet, en turistbyrå och ett hotell.

Kommersiell service

I centrum finns bl a livsmedelsbutik, systembolag, apotek, bank, kläd- och skoaffär, konditori och restauranger. I fabriksområdet finns förutom den verksamhet som har anknytning till porslinsfabriken även klädaffär, cykelaffär, kaféer och restauranger m m.

Närmaste större köpcentra inom kommunen finns i Mölnvik (Värmdö köpcentrum) som ligger några kilometer sydost om centrum och Charlottendal (Värmdö marknad) som ligger vid väg 222 någon kilometer söder om Gustavsbergs centrum. Utanför kommunen är det Sickla Köp kvarter och Forum Nacka i Nacka kommun, det relativt närbelägna Orminge centrum och Stockholms city som utgör de största konkurrenterna till Gustavsbergs centrum.

Offentlig service

I Gustavsberg finns både kommunala och privata förskolor, fyra kommunala grundskolor och tre gymnasieskolor varav två av gymnasieskolorna är privata och ligger inom fabriksområdet.

I centrum finns försäkringskassan och folk-tandvården. Vårdcentral, barnavårdscen-tral, ungdomsmottagning, tandläkare och polisstation är lokaliserade till fabriksområdet.

Programförslagets konsekvenser

Handels- och serviceutbudet kommer att vara fortsatt splittrat inom programområdet. Servicebehovet förutsätts till att börja med tillgodoses genom att befintliga butiker och förskolor mm nyttjas så långt kapaciteten tillåter. Därefter kan utbyggnad av servicefunktioner som förskola, äldreboende och gruppboende ske inom området i takt med behovet.

Det ökade elevunderlaget förväntas kunna mötas upp med viss om- och tillbyggnad av befintliga skolor. En skoltomt finns idag reserverad i Charlottendal. Behov av att reservera mark inom programområdet för någon ny grundskola anses inte finnas.

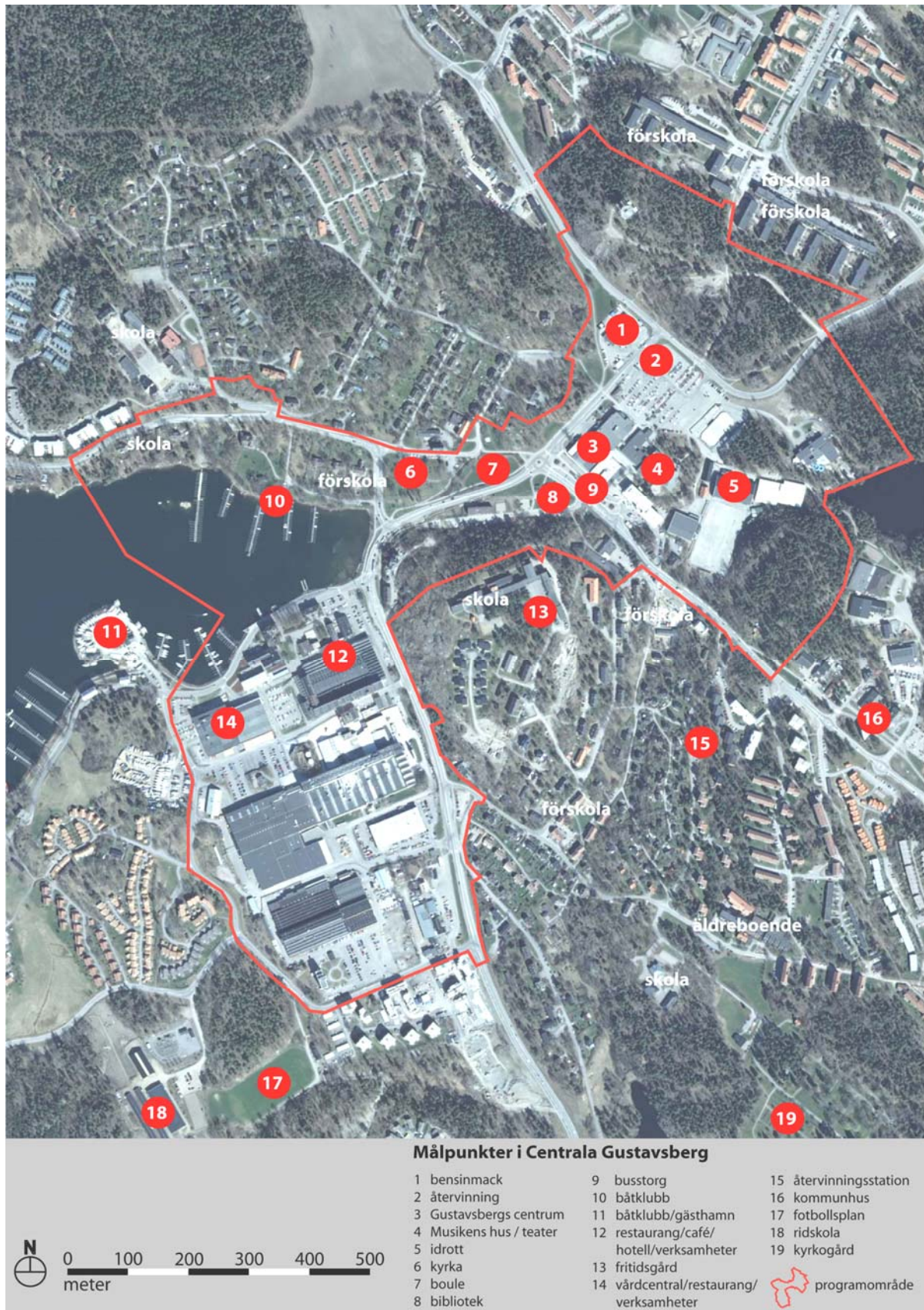
Riktlinjer för fortsatt planarbete

I fabriksområdet bör lokaler för viss kommersiell service kopplad till besöksnäringen avsättas i kommande detaljplaner. Det kan även vara aktuellt att avsätta en lokal för en mindre närbutik inom området. I stråket mellan centrum och fabriksområdet kan lokaler för någon restaurang och kontor avsättas. Det är mindre lämpligt att lägga något större antal butikslokaler i stråket eftersom utbudet i Gustavsberg då sprids ut ytterligare. Inom vissa områden kan viss kommersiell service medges i markplan i nytillkomna flerbostadshus.

Plats för en ny förskola bör reserveras inom programområdet, exempelvis inom

fabriksområdet. Ytterligare behov kan tillgodoses genom vissa om- och tillbyggnader på befintliga förskolor och skolor. Plats bör även reserveras för ett särskilt boende för äldre.

För att säkerställa tillgången på skol- och förskoleplatser bör behovet av platser ses över ytterligare i samband med kommande detaljplanearbete. Detta gäller även platser för särskilt boende.



Kommunikationer

Centrala Gustavsberg har ursprungligen utvecklats längs landsvägen (Gamla Skärgårdsvägen och Värmdögatan). På 1960-talet var tanken var att åstadkomma en funktionsindelning mellan arbetsplatser, centrum och bostäder. När sedan väg 222 med den nya motortrafikleden drogs söder om samhället kom Gustavsbergsvägen att bli huvudstråket genom centrala Gustavsberg. I och med funktionsuppdelningen utformades Gustavsbergsvägen som en väg prioriterad för biltrafik, inte som en stadsgata med tilltalande utformning för gående och cyklister.

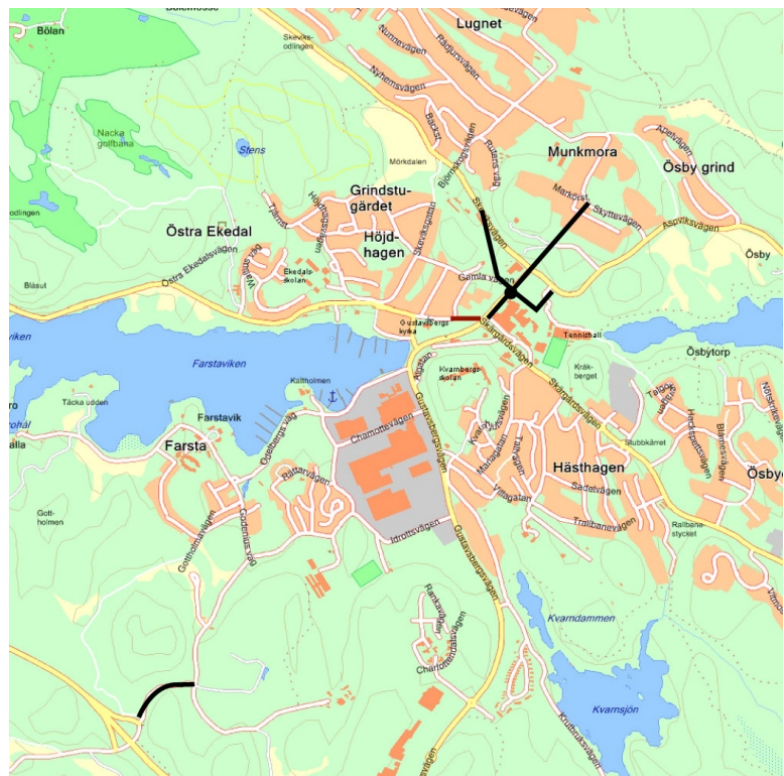
En bärande idé med omvandlingen av centrala Gustavsberg är att trafikmiljön görs mer stadslig så att det blir en attraktiv miljö för alla trafikslag. Trafikstråken ska omvandlas till landskapsrum som är tilltalande att vistas och röra sig i och som ger en god säkerhet för gående och cyklister. Trafikrummen ska uppfattas som centrala stråk att röra sig längs och vara det som binder ihop bebyggelsen hela vägen från Farstadal till Munkmora.

Fordonstrafik

De stora trafiklederna i området är Bleksängsvägen, Gustavsbergsvägen, Skärgårdsvägen, Gamla Skärgårdsvägen, Skeviksvägen och Aspviksvägen. Odelbergsvägen och Idrottsvägen, som i detaljplanen är klassade som huvudgator, har förhållandevis små trafikmängder med mellan 1 000 och 2 000 fordon per dygn. Samtliga gator inom programområdet har kommunalt huvudmannaskap (kommunen ansvarar för drift och skötsel). De befintliga trafiklederna kommer i huvudsak att bestå med vissa ändringar. För att öka tydligheten och minska trafiken på Gus-

tavsbergsvägen söder om korsningen med Skrärgårdsvägen öppnas Gamla skärgårdsvägen mellan kyrkan och pastorsexpeditjonen för trafik. Ytterligare skäl att öppna Gamla skärgårdsvägen är att trafiken på den korta vägsträckan mellan Gamla skärgårdsvägen och Gustavsbergsvägen sjunker till nivåer som möjliggör ”shared spaces”, vilket beskrivs närmare i avsnittet om parker och övriga allmänna platser.

Genom att öppna Gamla skärgårdsvägen vid Gustavsbergs centrum skapas en fyrvägs korsning som med fördel kan byggas om till rondell då trafikflödena är förhållandevis jämna i alla fyra riktningar (ca 9 000 fordon per dygn på Gamla skärgårdsvägen respektive Gustavsbergsvägen). En rondell bidrar till att skapa en mer tydlig plats vilket beskrivs närmare i avsnittet om bebyggelsen.



Föreslagna ändringar i vägnätet

En alternativ utformning är att Gamla skärgårdsvägen förblir stängd mot rondellen i centrum som idag med enbart några hundratal fordonsrörelser per dygn. Trafikflödet på Gustavsbergsvägen kommer då att bli ca 17 000 fordon per dygn, vilket innebär att vägen blir svår att passera i rusningstrafik. Framkomligheten riskerar att minska drastiskt med risk för köbildning i högtrafik. Den korta förbindelselänken mellan Gamla skärgårdsvägen och Gustavsbergsvägen skulle i detta scenario få ca 10 000 fordon per dygn.

Ytterligare en rondell byggs strax norr om rondellen i Gustavsbergs centrum där en fördelning av trafikströmmarna sker norrut mot Munkmora längs en ny bilväg uppför Vattentornsberget, västerut mot Skevik och österut mot idrottsområdet Aspvik.

En alternativ lösning är att vägen till Munkmora görs bilfri. Istället leds biltrafiken som idag via Aspviksvägen. Trafikflödena kommer i så fall att fördelas lite annorlunda i rondellen. Trafiken mot Munkmora (ca 5 600 fordon per dygn) kommer då att ledas längs Aspviksvägen, vilken skulle få ett trafikflöde på ca 7 500 fordon per dygn.



Utsnitt ur planförslaget med scenariot där vägen mot Munkmora enbart är ett gång- och cykelstråk

Den första biten från rondellen skulle få ca 12 000 fordon per dygn p g a trafik till och från centrum och idrottsområdet.

Inom fabriksområdet skapas nya lokalvägar i ett rutnätsliknande mönster för att sprida trafiken inom området. Ett nytt genomgående stråk skapas i syd-nordlig riktning för att förbättra fabriksområdets kontakt med hamnen.

De befintliga huvudstråken och tillkommande lokalgator mellan kvarteren i fabriksområdet bör ha ett kommunalt huvudmannaskap för att vara tillgängliga på samma villkor som befintliga gator. Mindre gator inom nya kvarter, som i stor utsträckning enbart är en angelägenhet för de boende i kvarteren kan förvaltas genom gemensamhetsanläggningar.

Förslag till utformning av gaturum, både för nya gator och de som byggs om, återfinns i avsnittet om parker och övriga allmänna platser. Vid sidan om det bör även Värmdös tekniska standard och kommande gestaltungsprogram vara vägledande för utformning, materialval etc.

För att bedöma vilka trafikmängder som kommer att uppstå på de större stråken i framtiden har en trafikutredning gjorts. Som ett resultat av ökad befolkning i och omkring området kommer trafiken att öka. På den mest trafikerade länken, Bleksängsvägen, kommer trafiken att öka från dagens ca 11 500 fordon per dygn till ca 17 500 fordon per dygn. I och med att alternativa färdvägar saknas finns risk att snitthastigheten sjunker. Köer kan uppstå i rusningstrafik och barriäreffekten blir betydande (svårt att ta sig över vägen till fots och med cykel). Risk finns att trafikanter kommer att söka sig fram på vägar som inte är avsedda för större trafikflöden, t ex Villagatan i Hästhagen.

En lösning kan vara att bygga en ny väg norr om Gustavsberg mellan Skeviksvägen och Gamla skärgårdsvägen. Trafikutredningen visar att den vägen skulle ta mycket av trafiken från norra Gustavsberg mot Stockholm och därmed minska flödena på Bleksängsvägen till ca 15 500 fordon per dygn. Den nya vägen skulle få förhållandevis låg belastning vilket gör att den effektivt kan balansera trafikflödena i rusningstrafik ju högre belastningen blir i det centrala stråket genom Gustavsbergs centrum. Även trafiken på övriga vägar söder om Gustavsbergs centrum skulle avlastas, t ex skulle trafikflödet på Gamla skärgårdsvägen sjunka från ca 9 000 till ca 7 500 fordon per dygn. I trafikprognosen har den nya vägen utformats som en 50-väg. Om den istället skulle kunna göras till en 70-väg skulle trafikflödena minska ännu mer på vägarna i centrala Gustavsberg.



Alternativ med avlastande länk mellan Skeviksvägen och Aspviksvägen

Trafikutredningen undersöker några ytterligare åtgärder som t ex en ny väg söder om Gustavsbergs centrum mellan Ösbydalen och Farstadal. Den vägen skulle avlasta Gustavsbergsvägen och Skärgårdsvägen men inte Bleksängsvägen. I och med att det är Bleksängsvägen som är mest belastad löser en sådan väg inte trafikproblemet.



Alternativ med avlastande länk mellan Skeviksvägen och Aspviksvägen

En annan lösning är att en ny väg byggs genom centrum mellan Landstingshuset och idrottshallen öster om Landstingshuset. Den vägen skulle i kombination med en ny väg norr om Gustavsberg reducera trafiken ytterligare till ca 11 500 fordon per dygn. Passagen är dock trång och skulle innebära biltrafik i en miljö som idag är fri från bilar.

Positiva och negativa effekter med olika lösningar måste ställas mot varandra och även mot andra tänkbara lösningar som kan komma upp i framtiden. Det kommer att ta några år innan trafikflödena blir så höga att problemen uppstår och det kan fram till dess inträffa andra saker i omgivningen som påverkar trafikflödena. Bland annat har framkomligheten på väg 222 och eventuella nya vägar i närområdet påverkan på de framtida trafikflödena på Bleksängsvägen. Även övrig tillkommande bebyggelse i norra delen av Gustavsberg, som idag inte är helt känd i mängd och placering, kan påverka bästa valet av trafiklösning. Fördelningen av trafik mellan olika trafikslag (bil, kollektivt, cykel) kan ändras genom faktorer som vi idag inte känner till.

Samtliga scenarier innebär att vägen mellan motortrafikledsavfarten vid Ekobacken och Gustavsberg öppnas. Framkomligheten begränsas dock kraftigt för att inte huvud-

delen av trafiken mellan Gustavsberg och Stockholm/Nacka ska välja denna väg.

En investering i en ny väg utanför planområdet bör också ses i ett större sammanhang då det ger ökade möjligheter till ny bebyggelse utanför programområdet.

På Gustavsbergsvägen går transporter av gasol till sanitetsporlinsfabriken och drivmedel till OKQ8 vilket beskrivs utförligare i avsnittet om miljö, risk och säkerhet.

Parkering

Parkeringsbehovet i området ordnas idag på kvartersmark (tomtmark) för de olika verksamheterna. Norr om Gustavsbergs centrum finns en stor parkeringsyta som används som besöksparkering för centrum, idrottsområdet och badet. Parkeringen används även som pendelparkering, alltså av trafikanter som tar bilen hit och byter till buss mot Stockholm. Hela denna parkeringsyta försvinner när nya bostäder byggs norr om centrum. De förlorade allmänna parkeringsplatserna ersätts med ett parkeringsgarage som byggs strax intill bensinstationen. Parkeringsgaraget bör ägas av Värmdö kommun för att kommunen ska ha möjlighet att styra vem platserna upplåts till. Planförslaget innebär ingen ändrad fördelning mellan besöksparkering och pendelparkering.

Antalet parkeringsplatser i parkeringsgaraget är inte tillräckliga för att ersätta platserna som försvinner. Som ett komplement till parkeringsgaraget kommer gatuparkeringar att anläggas längs gatorna i centrum. Sammantaget kommer gatuparkeringar och parkeringshus att fylla behovet av platserna som försvinner från dagens parkeringsyta. Utöver parkeringsgaraget och gatuparkeringen finns möjlighet att bygga ett mindre antal parkeringsplatser strax väster om bensinstationen.

I fabriksområdet kommer en del av parkeringsplatserna att finnas kvar, främst de

parkeringsplatser som ligger i den norra delen som omfattas av en modern detaljplan. Parkering för verksamheterna i den södra delen av området ersätts av parkering för bostäder.

Vid planeringen av ny bebyggelse bör en parkeringsplats per bostad byggas i garage under husen. I fabriksområdet kan en del av parkeringsbehovet för bostäderna lösas genom att en del av sanitetsporlinsfabriken används som parkeringshus för bostäderna. Ett antal av de nya platser som ryms i fabriken kan utnyttjas av intilliggande bostadskvarter och mängden parkeringsplatser i garage under husen kan därför minskas. Parkeringsbehovet är baserat på de riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov i Värmdö kommun som kommunfullmäktige antagit 2006. Gustavsberg förutsätts ha ett mindre parkeringsbehov genom den bättre tillgången till kollektivtrafik.

Utöver parkering på kvartersmark tillkommer i fabriksområdet ett antal gatuparkeringar längs Gustavsbergsvägen som inte finns idag. Gatuparkering på allmän plats ska vara tillgänglig för alla och kan inte upplåtas åt särskild person eller organisation.

Värmdö kommuns tekniska standard ger vägledning om hur nya parkeringsplatser ska utformas, t ex mått på parkeringsrutor, materialval etc.

Kollektivtrafik

Gustavsbergs centrum är navet för kollektivtrafiken i Värmdö. Merparten av bussarna från och till Nacka och Stockholm (Slussen) går via Gustavsbergs centrum. Bussar mot Ingarö går via Gustavsbergsvägen och en del turer går in genom fabriksområdet. Tillgängligheten till kollektivtrafiken är god i hela området då inga delar av programområdet har längre än 400 meter till närmaste busshållplats. Med tanke på den goda tillgängligheten planeras

inga nya stråk för kollektivtrafik inom programområdet.

2007 genomförde Värmdö tillsammans med Nacka kommun, Region- och trafikplanekontoret och SL en utredning om en kapacitetsstark kollektivtrafik i ostsektorn. Kollektivtrafiken är eftersatt i denna regiondel då spårbunden trafik saknas samtidigt som det är regionens mest expansiva del. Studien hanterar flera olika system som pendeltåg, tunnelbana, snabbspårväg, automatbana, spårbil och buss med hög kapacitet. Gustavsbergs centrum pekas i utredningen ut som den naturliga målpunkten för en ny kapacitetsstark kollektivtrafik. Utredningen jämför de olika alternativen men förordar inget av dem definitivt.

Alternativet med tunnelbana är med största sannolikhet inte aktuell förrän på lång sikt på grund av mycket stora investeringskostnader. Ett annat problem med tunnelbana är att befolkningen är så utspridd i kommunen. Även om tunnelbana är ett snabbt färdmedel från Gustavsbergs centrum till Stockholms centrum är det fortfarande en stor andel av kommunens invånare som har lång total restid på anslutningsresor med buss från Gustavsberg.

Den spridda bebyggelsen i kommunen är det största hindret för att ordna effektiv kollektivtrafik med konventionella metoder (vilket innebär busstrafik som idag). Endast 15 % av resorna inom kommunen görs med kollektivtrafiken, vilket är en låg andel jämfört med andra kommuner i regionen. Värmdö kommun har därför gjort en förstudie av möjligheten att anlägga ett spårbilsnät. Kommunen ingår även i ett nätverk av kommuner som vill satsa på spårbilar.

Spårbilar erbjuder enskild direktresa med ingen eller mycket kort väntetid. Stationerna är gjorda så att bilar som stannar kan passeras av andra bilar. Varje bil har plats för 3-5 personer och är därför anpassade till individuella resor utan stopp mellan

olika stationer. Genom att bilarna är små kan konstruktionerna göras lätta och smäckra, minska byggkostnaden (jämfört med andra spårssystem) och ge mindre visuell påverkan. Spårbilarna hänger under en balk som liftkabiner eller körs ovanpå en bana på pelare. I och med att det inte finns några konflikter med fotgängare eller andre trafikanter kan de vara förarlösa.

I förstudien presenteras ett system av banor som täcker in bl a Gustavsbergs centrum, fabriksområdet, Munkmora, Värmdö marknad och Mölnvik. Den korta väntetiden vid hållplats och den korta restiden till målet gör, enligt utredningen, att spårbilar förväntas kunna ta trafikandelar från bilismen, vilket är systemets stora potential.

Spårbilar kan vara ett möjligt sätt att nå målen för god bebyggd miljö och för att minska bilresandet inom kommunen. Om kommunen genomför ett pilotprojekt med spårbilar öppnas möjligheterna för att nå uppställda mål. Spårbilar är dock ett oprövat system. Systemets kostnader liksom gestaltungsfrågorna behöver utredas vidare då delar av spårbilssystemet kommer att anläggas inom riksintresseområdet för kulturmiljön. Även bulleråverkan på intelligande bebyggelse behöver utredas.

Gång- och cykeltrafik

En betydande andel av lokala resor inom kommunen sker med cykel och trenden är att cykeltrafiken ökar. Det ställer högre krav på tillgängligheten och säkerheten i gång- och cykelvägnätet. I centrala Gustavsberg finns ett relativt sammanhållet gång- och cykelvägnät men ett problem är att stråken på en del håll är svåra att överblicka. Särskilt stråket genom Gustavsbergs centrum från Gustavsbergsvägen mot Munkmora är otydligt.

En vägmiljö som uppmuntrar till cykelresande kan bidra till att öka andelen cykelresor och på så sätt minska bilresandet, framför allt på resor inom kommunen. Till-

talande gång- och cykelstråk liksom bra parkeringsmöjligheter med fastlåsning och väderskydd vid anslutningspunkter till kollektivtrafiken är därför viktigt att utveckla i centrala Gustavsberg.

I samband med ombyggnad av de stora trafikstråken bör cykelbanor anläggas som skapar tydliga och säkra stråk för cyklister. De punkter där gång- och cykeltrafiken passerar över trafikstråken bör hastighets-säkras för att minimera olycksrisken. Hastighetssäkring kan göras på flera sätt, t ex genom att trafik korsningar byggs om till rondeller, att långa siktlinjer bryts för biltrafikanter, att passager görs upphöjda över vägbanan eller i avvikande material.

Nya gaturum ska utformas så att de blir tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. Riktlinjer för detta finns i Värmdö kommuns tekniska standard tillsammans med övriga rekommendationer för utformning av gång- och cykelvägar. Gaturummen bör utformas så att det inte finns hindrande kantstenar vid övergångsställen eller så att inga andra hinder uppstår. En viktig aspekt är att gator inte byggs för branta. Passagen från Gustavsbergs centrum mot Munkmora är idag för brant för att uppfylla kraven på god tillgänglighet. Om vägen mellan Gustavsbergs centrum och Munkmora byggs som bilväg blir stigningen uppför berget längre men flackare vilket gör att den uppfyller moderna krav på tillgänglighet.



Nedre delen av den branta backen ner från Vattentornsberget, vid foten av backen tar cykelbanan slut, foto Värmdö kommun

Programförslagets konsekvenser

Fordonstrafiken kommer att öka i centrala Gustavsberg till följd av ny bebyggelse både i och utanför planområdet. Medelhastigheten på vissa sträckor riskerar att minska kraftigt i rusningstrafik och gator som inte är avsedda för stora trafikflöden riskerar att få ökade trafikflöden i rusningstrafik. Gamla skärgårdsvägen kommer att få väsentligt högre trafikflöden än idag på sträckan norr om kyrkan med ökade bullernivåer intill vägen. Samtidigt avlastar öppningen av Gamla skärgårdsvägen den korta förbindelsevägen väster om Gustavsbergs kyrka med positiva konsekvenser för det centrala parkstråket.

De förslag till åtgärder utanför programområdet (t ex ny väg mellan Skeviksvägen och Gamla skärgårdsvägen) är studerade utifrån vilka trafikflöden de skulle få och hur de skulle avlasta vägar inom programområdet. Övriga frågor, t ex konsekvenser för intilliggande bebyggelse, natur, kulturmiljö etc, återstår att utreda. Konsekvenser för olika berörda intressen behöver vägas mot varandra för att en samlad bedömning av bästa lösning ska kunna göras. Nya vägar för biltrafik ska enbart ses som en lösning om inte andra lösningar med t ex förbättrad kollektivtrafik visar sig genomförbara.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

I det fortsatta planarbetet bör de lösningar som föreslås för att avlasta trafiken på de särskilt belastade delarna studeras vidare. Särskilt den nya väg norr om Gustavsberg mellan Skeviksvägen och Gamla skärgårdsvägen, som nämns som möjlig lösning, bör studeras vidare. Både denna väg och andra möjliga lösningar, t ex spårbilar, förutsätter åtgärder som sträcker sig utanför programområdet och de kan därför inte genomföras genom detaljplanläggning inom programområdet. Det fortsatta arbetet med att hitta en lämplig trafiklösning måste därför drivas inom ramen för kommunens översiktsplanarbete. Om arbete med fördjupning av spårbilsstudien påbörjats i

samband med fortsatt planarbete bör kommande gestaltungsprogram innehålla spårbilar. Utrymme för spårbilar kan kräva särskild redovisning i detaljplan.

Allmänna parkeringsplatser som försvinner genom ny bebyggelse (parkeringen norr

om centrum) ska ersättas med nya allmänna parkeringsplatser på gatumark och i parkeringshus.

Gaturummen ska planläggas så att plats finns för separerad gång- och cykeltrafik enligt förslaget.

Fotnot

I texten har begreppen väg och gata använts för att beskriva karaktären på väg/gata. Med väg avses en körbana utan kantsten och med diken, ofta förekommande på landsbygden. Med gata avses en körbana med kantsten, trottoar, fasad i direkt anslutning etc vilket traditionellt förekommer i stadsmiljö. I juridisk mening är definitionen annorlunda. Gata betyder då att det är ett kommunalt huvudmannaskap och väg att det är ett enskilt huvudmannaskap.

I Gustavsberg namnges de flesta vägar och gator som vägar.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avlopp finns utbyggt i området och större delen av programområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. De enda delarna som inte ingår i verksamhetsområdet är den nya simhallen vid Ösbyträsk och Kråkberget.

Sanitetsporslinsfabriken har en egen anläggning för rening av det vatten som används i tillverkningsprocessen, då detta avloppsvatten innehåller speciella föroreningar. Processvattnet släpps efter rening ut i Farstaviken. Om fabriken flyttas från området tas reningsverket ur drift.

Avloppsvattnet från området pumpas via en pumpstation längst in i Farstaviken till Tjustvik där kommunens reningsverk ligger. Från sommaren 2009 ska överföringsledningen från Tjustvik till Käppala reningsverk i Lidingö vara klar. Tjustvik görs då om till en pumpstation. Genom att överföringsledningen blir klar ökar kapaciteten och effektiviteten i reningen av avloppsvattnet från Värmdö.

Även om omhändertagandet av avloppsvattnet är löst genom överföringsledningen till Käppala reningsverk behöver investeringar göras i nät och pumpstationer i centrala Gustavsberg. Den befintliga pumpstationen i Farstaviken klarar inte det ökade flödet från tillkommande bebyggelse. Det samma gäller överföringsledningen från pumpstationen till Tjustvik.

En ny pumpstation är planerad att byggas i korsningen av Gustavsbergsvägen och Villagatan. Primärt är denna pumpstation planerad för att ta hand om avloppsvattnet från det nya bostadsområdet i Farstadal. Ledningar från det nya området finns förberedda i gatan. Pumpstationen är dock inte tillräcklig för att försörja hela området, därför behöver även befintlig pumpstation i

Farstaviken samt överföringsledningar från denna till Tjustvik bytas ut. Befintlig överföringsledning är i så dåligt skick att den behöver bytas ut oavsett om centrala Gustavsberg får mer bebyggelse eller inte.

Programförslagets konsekvenser

Förutom behovet av en ny pumpstation i området är statusen på det befintliga ledningsnätet i centrala Gustavsberg oklar. Det kan finnas föroreningar i ledningssystemet som härstammar från produktionen i fabriksområdet. Det är oklart om nya anslutningar kan göras till nätet utan att ledningarna behöver renoveras eller bytas ut.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Det kan finnas anledning att lägga om ledningar så att de hamnar på allmän plats (i allmänna gator). Vatten- och avloppsledningar på kvartersmark medför hinder för bebyggelsen inom kvarteren och kan leda till mer omständlig förvaltning och skötsel av ledningarna samt problem för berörda fastighetsägare. Värmdö kommun har i sin tekniska standard riktlinjer för utformning av vatten- och avloppsledningar.

Rätten till allmänna vatten- och avloppsledningar bör säkerställas i kommande detaljplaner genom att marken där ledningarna ligger eller ska ligga planläggs som allmän plats. Där det inte är möjligt ska rätten till allmänna ledningar säkerställas på berörd kvartersmark (tomtmark). Plats för tekniska anläggningar som t ex pumpstationer ska planläggas som kvartersmark för tekniskt ändamål. Pumpstationer bör, om möjligt, placeras 50 meter från bostadsbebyggelse p g a risk för störningar.

Dagvatten

Det befintliga dagvattensystemet består av två huvudstråk som mynnar ut i Farstaviken. En ledning går i öst-västlig riktning från bensinstationen norr om centrum ner

till viken och den andra går i syd-nordlig riktning längs med fabriksområdet på den västra sidan om Gustavsbergsvägen. Ledningsdimensionen är 1400 respektive 900 millimeter. Det finns ingen uppgift om ledningarna ålder eller skick. För den ledning som går förbi fabriksområdet, ”Varma rännan” är ägandeförhållandena oklara.

Befintligt dagvattensystem bedöms vara dimensionerat för ett 2-årsregn. Framtida förändringar som exempelvis ökad regnintensitet kan innebära att det befintliga dagvattensystemet får svårigheter att leda bort områdets dagvatten på ett tillfredsställande sätt. Vatten kan komma att bli stående under kortare eller längre perioder i områdets mer låglänta delar och det finns en risk för tillfälliga översvämningar i dessa delar nedströms dagvattenbrunnarna nära Farstaviken. Föroreningshalterna i dagvattnet är genomgående måttliga för fosfor, kväve, bly, kadmium och zink. För två av delavrinningsområdena klassificeras blyhalterna som höga, det gäller de områden som har högst andel biltrafik. I övrigt är föroreningshalterna generellt sett låga.

Programförslagets konsekvenser

Mängden hårdgjorda ytor ökar något genom bebyggelsen på Vattentornsberget och i Strandvik. Vissa områden kommer att få en ökad belastning till följd av mer trafik medan föroreningshalterna förväntas minska i andra delar till följd av den ändrade markanvändningen. Generellt förväntas inte föroreningssituationen inom programområdet förändras radikalt till följd av den planerade utbyggnaden.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

I samband med detaljplanearbete måste hänsyn tas till förväntade vattennivåer till följd av klimatförändringar. En höjd vattennivå i Farstaviken påverkar förutsättningarna att avleda dagvatten från Gustavsbergs tätort. Vid höjdsättningen av den framtida parken och omkringliggande gator är det viktigt att ta hänsyn till eventuella högre havsnivåer. Även svagheter i bar-

riärer mot havet måste identifieras så att nödvändiga skyddsåtgärder kan vidtas. Förutom dagvattenledningarna gäller det även ledningsgravar, dräneringssystem för gator och liknande. Delar av allmän platsmark ska anläggas så att vattnet kan ledas och tillåtas svämma över utan att tillfoga skador. Vid torr väderlek kommer kanaler/diken stå tomma, vilket gör utformningen extra viktig.

De områden som framförallt behöver åtgärdas är de låglänta delarna i Gustavsbergs centrum. För att identifiera systemets svagheter bör en grundlig kapacitetsutredning genomföras för hela programområdet för att studera effekterna av olika åtgärder. Utredningen bör även studera möjliga sekundära avrinningsvägar som gator, gångvägar, parker m.m. som kan skydda bebyggelsen vid extrem avrinning eller stopp i ledning. Ett 10-årsregn bör vara dimensionerande i utredningen.

Fastigheterna kommer att behöva utformas så att det är möjligt att hantera dagvatten på kvartersmark. Exploatörerna bör i ett tidigt skede redovisa hur de tänker lösa dagvattenhanteringen inom kvartersmark. Framtida dagvattenrening bör övervägas, i första hand för det trafikförorenade dagvattnet. Anläggningen bör placeras någonstans i avrinningsområdets nedre delar nära Farstaviken och val av åtgärder görs i enlighet med de principer som redovisas i kommunens dagvattenpolicy.

Fjärrvärme

I Värmdö finns ett sammanhängande fjärrvärmenät som Vattenfall äger och driver. Nätet är uppbyggt runt ett antal mindre panncentraler som byggts i samband med att olika områden i kommunen byggts ut. Därefter har de lokala näten knutits samman. Den enda delen som inte ingår i Vattenfalls nät är det lokala nätet i Munkmora som drivs av Värmdöbostäder. I programområdet finns två panncentraler, en i berget sydväst om Gustavsbergs centrum och en

strax norr om sanitetsporslinsfabriken. Bränslet som används i de lokala panncentralerna är olika på olika ställen och varierar mellan pellets, olja, bioolja och gas.

Tillståndsgivning för ny panncentral i Ekobacken sydväst om programområdet pågår. Tanken är att en ny panncentral i Ekobacken ska ersätta de mindre panncentralerna i området under hösten 2010. Den nya anläggningen är tänkt att eldas med biobränsle, gas från Kovikstippen. Bioolja kommer att användas vid lokala toppar i belastningen av nätet. Genom den nya panncentralen kommer samtliga panncentraler som eldar fossila bränslen att försvinna.

Panncentralen vid sanitetsporslinsfabriken kommer dock att ligga kvar så länge fabriken finns där då den kräver en högre temperatur på sin processvärme.

Diskussioner förs mellan Vattenfall och Värmdöbostäder om att koppla ihop nätet i Munkmora med Vattenfalls nät och att Vattenfall då tar över nätet. Vattenfall har förberett för sammankopplingen och kan genomföra den i samband med att nya bostäder byggs norr om Gustavsbergs centrum. Några beslut om sammankoppling har dock inte fattats.

Programförslagets konsekvenser

För att ansluta ny bebyggelse till fjärrvärmenätet kan nätet behöva byggas ut i delar, t ex norr om Gustavsbergs centrum. Genom den nya fjärrvärmeanläggningen i Ekobacken finns kapacitet för att ansluta all bebyggelse i området till fjärrvärmenätet. Några nya panncentraler ska inte behöva anläggas för att klara att försörja området med fjärrvärme om det blir aktuellt.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Vid utbyggnad av ny bebyggelse bör diskussioner fortsatt föras mellan Vattenfall, kommunen och berörda fastighetsägare för att klargöra i vilka delar fjärrvärmenätet behöver byggas ut. Fjärrvärmeledningar

bör läggas på allmän plats för att inte orsaka problem i drift och skötsel av nätet. Där det inte är möjligt ska rätten till allmänna ledningar säkerställas inom berörd kvartermark.

El, tele och data

I Värmdö finns ett elnät som Vattenfall äger och driver. Nätet är optimerat för att klara den belastning som orsakas av bostäder och verksamheter i området. Matning av ström sker både från norr och söder. Flera distributionscentraler finns och det övergripande nätet är till stor del förberett för utbyggnad av bostäder i centrala Gustavsberg.

I samband med ny bebyggelse och ombyggnad av gator kommer nya ledningar att behöva dras och nya nätstationer kommer att behöva anläggas. En nätstation rymmer ofta inom en ruta på ca 10 gånger 10 meter och kräver inte några nämnvärda skyddsavstånd. Dock bör personintensiva verksamheter som bostäder, skolor och förskolor inte placeras i absolut närhet av en nätstation för att undvika risker med elektromagnetisk strålning.

För att kunna avgöra lämplig utformning av elnätet inom ett detaljplaneområde behövs ofta en översikt hur bebyggelsen i intilliggande områden är tänkt att utformas. En dialog med nätägaren bör därför hållas inför upprättande av detaljplaner inom programområdet.

Teleledningar ägs och drivs av Telia. I samband med utbyggnad av ny bebyggelse kan nya områdesstationer ledningar behöva anläggas.

Ett nät med fiberoptiska ledningar finns i området och ägs av Stokab. Kommunens fastigheter är anslutna till nätet samt gymnasieskolan och några fastigheter inom fabriksområdet. Genom att ansluta nya fastigheter till Stokabs nät ges möjlighet att välja bland ett stort utbud av Internet-, tele-

foni och tv-tjänster på samma sätt som det konventionella telenätet upplåts till valfri leverantör av Internet- och teletjänst. Fiberoptiska ledningar medger avsevärt högre överföringshastighet av data.

Programförslagets konsekvenser

Ny bebyggelse kan leda till att befintliga ledningar för el, tele och data behöver läggas om. Utbyggnad av ny bebyggelse leder till att redan gjorda förberedelser i bl a elnätet kommer till full nytta.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

De luftledningarna som finns i området grävs ner i marken om de berörs av den nya bebyggelsen. El-, tele- och dataledningar bör läggas på allmän plats för att inte orsaka problem i drift och skötsel av nätet. Där det inte är möjligt ska rätten till allmänna ledningar säkerställas på berörd kvartersmark (tomtmark).

Avfallshantering

Värmdö kommun har en plan för förbättring av avfallshanteringen så att den blir mer miljövänlig. Enligt avfallsplanen bör mark reserveras för återvinningsstationer i samband med planläggning. I området finns idag två återvinningsstationer och en miljöstation för farligt avfall. När ny avfallsanläggning öppnats vid Ekobacken är miljöstationen, som idag ligger på bensinstationens mark, tänkt att flyttas dit.

Programförslagets konsekvenser

Eventuellt kan det bli nödvändigt att flytta på återvinningsstationerna för att ge plats åt ny bebyggelse. Förmodligen kommer det även att behövas en eller två ytterligare återvinningsstationer.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Lämpliga ställen för återvinningsstationerna måste bevakas i det fortsatta planarbetet. Ny lokalisering ger även möjlighet att klä in återvinningsstationerna för att de ska ge ett mindre skräpigt intryck.

Miljö, risk och säkerhet

Farligt gods – brand och olycksrisker

Inom programområdet finns ett antal riskobjekt som kan leda till olyckor och innebära risk för att människor skadas allvarligt eller i värsta fall omkommer. Framför allt rör det sig om transporter eller hantering av farligt gods. De riskobjekt som har identifierats är:

- Gustavsbergsvägen – utsläpp och antändning av gasol (transporter till AB Gustavsberg).
- Utsläpp och antändning av brännbar vätska (transporter till OKQ8).
- OKQ8 – utsläpp av brännbar vätska vid lossning.
- AB Gustavsberg – utsläpp av gasol från cistern.
- Övriga verksamheter – utsläpp av ammoniak från tank vid Ekvallens idrottsplats.

Det finns ytterligare verksamheter som hanterar/förbrukar kemikalier och ämnen klassade som farligt gods inom programområdet. Bl a Asta Carotene AB, Stockholms analytiska Lab AB och billackeringsverksamhet.

Gustavsbergsvägen förbinder centrala Gustavsberg med Värmdöleden. Vägen är klassad som sekundär transportled för farligt gods från väg 222 till rondellen vid Gustavsbergs centrum. Risken består i att läckage med farligt gods kan uppstå i fordon under transport på Gustavsbergsvägen och sedan antändas. Idag trafikeras vägen av ca 8 500 fordon/dygn. Knappt en transport/dygn bedöms vara farlig gods transport.

I Värmdö kommun pågår planarbete för att utöka flera befintliga verksamhetsområden. Planarbete pågår även för nya verksamhetsområden som är lokaliserade till platser med hänsyn tagen till lämpliga transportvägar, närhet till bostäder m m.

Programförslagets konsekvenser

En utbyggnad av centrala Gustavsberg innebär att den totala trafiken på Gustavsbergsvägen ökar. En följd effekt kan vara att behovet av drivmedel till personbilar ökar och därmed även transporter med bensin, diesel och E85 till bensinstationen som ligger inom programområdet. Om AB Gustavsberg flyttar sin verksamhet från fabriksområdet kommer en stor del av de farliga transporterna att försvinna från programområdet. Transporterna med gasol skulle därmed försvinna från Gustavsbergsvägen och vägen skulle eventuellt kunna klassas ner och inte längre utgöra en transportled för farligt gods. Beslut om detta fattas av länsstyrelsen. En omlokalisering av industriverksamheterna från fabriksområdet till nya verksamhetsområden skulle innebära att bullret från verksamheterna och den trafik som dessa alstrar försvinner från programområdet.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

I samband med detaljplanearbete måste detaljerade riskanalyser genomföras för att kunna precisera behov och omfattning av åtgärder. Framst är det händelser kopplade till hantering av fordonsbränsle och gasol vid bensinstationen och AB Gustavsberg samt transporter av farligt gods till dessa verksamheter på Gustavsbergsvägen som behöver beaktas. Det är troligt att viss anpassning av placering av byggnader och val av verksamheter kommer att vara nödvändig. Brandvattenförsörjning, åtkomlighet för räddningstjänstens fordon och insatstid är exempel på frågor som kommer att utredas i detaljplanearbetet i dialog med Räddningstjänsten.

Översvämning

De förväntade klimatförändringarna kan innebära att översvämningar kommer att ske oftare och att den idag beräknade nivån

för 100-årsregn blir högre. Enligt SMHI (2006-07-03) är havets högsta högvattenstånd, baserat på historiska data, +0,79 (höjdsystem RH00). Sett i ett hundraårs-perspektiv kan havsytan, enligt Klimat- och Sårbarhetsutredningen (okt 2007), i ett värsta scenario komma att stiga med ytterligare 0,5 m. Det innebär att en högsta högvattenyta i en grov bedömning kan komma att ligga på ca +1.30. Vid en sådan Extremsituation kommer vatten att bli stående långt upp i dagvattensystemet och utloppsledningen kommer att fungera sämre.

Programförslagets konsekvenser

Andelen hårdgjorda ytor ökar i takt med att området byggs ut vilket medför en ökad mängd dagvatten. I kombination med mer frekvent förekommande 100-års regn finns en ökad risk för att dagvattensystemet blir överbelastat med den påföljd att områdets mer låglänta delar i perioder kan drabbas av tillfälliga översvämningar, se vidare under avsnittet Dagvatten.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Det är viktigt att höjdsättningen i den framtida parken vid kyrkan och omkringliggande vägar tar hänsyn till eventuella högre havsnivåer. Ny bebyggelse, med undantag för enklare bebyggelse som sjöbodrar, café, bryggor etc, bör inte placeras lägre än +1,7 meter vilket motsvarar nivån för kajen i hamnområdet.

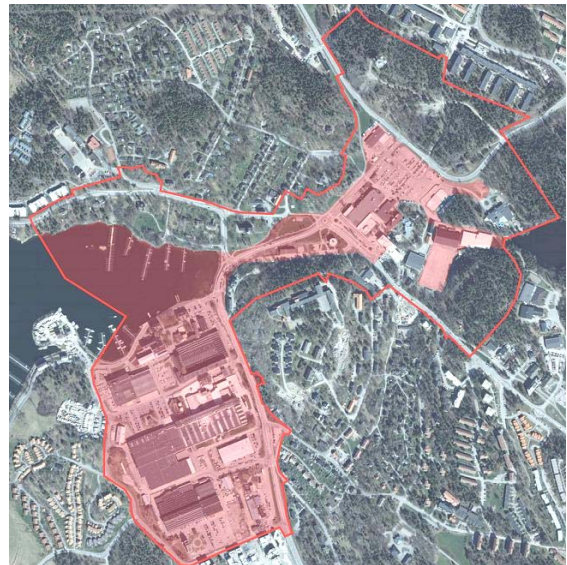
Radon

Områden norr och söder om Farstaviken är utpekade som högriskområden för radon. Övriga delar inom programområdet är klassade som eventuellt högaktiva områden. Erforderliga radonundersökningar ska utföras i samband med detaljplanering och bygglovsprövning.

Föroreningar

Inom programområdet finns en rad områden som belastas av föroreningar eller där

misstanke om föroreningar finns till följd av den industriella verksamhet som bedrivits på orten. Föroreningar har konstaterats i mark, byggnader och vatten.



Område med risk för föroreningar

I de låglänta delarna av programområdet har bl a tippmassor från porslinsfabriken använts som utfyllnadsmaterial. Även muddermassor från Farstaviken har använts som utfyllnadsmassor. Massorna innehåller både tungmetaller och organiska ämnen i form av cancerogena PAH. Delar av föroreningarna kan härledas till glasyr från porslinskross från Porslinsfabriken. Det kan inte uteslutas att det lokalt förekommer markföroreningar i fyllnadsmassor inom hela programområdet. I de låglänta delarna av området har det inträffat marksättningar som troligen är en följd av de utfyllnader som gjorts, se även avsnitt om Markförhållanden.

Inom fabriksområdet har förekomst av bly och olja konstaterats och det finns även en risk för förekomst av massor med förhöjda metallhalter. Miljöstörande ämnen har även observerats i byggnader och det kan finnas förekomst av föroreningar i form av avlagringar i avloppssystem.

Farstaviken har genom tiderna tagit emot stora mängder föroreningar från fabriks-

området och utgör därför en föroreningskälla.

Ekobackstippen ligger utanför programområdet men lakvattendiket som är förorenat av metaller och olja i jord och sediment går genom området, delvis i öppet dike.

Programförslagets konsekvenser

Troligen kommer det vara nödvändigt att göra både marksaneringar och sanering av föroreningar i byggnader och eventuellt avloppsledning i samband med exploateringar inom programområdet. I dagsläget saknas underlag för att göra en bedömning av saneringsbehov och kostnader som följer med föreslagen exploatering.

Ombyggnader av befintlig bebyggelse, rivning av hus där miljöfarliga material förekommer kan ge effekter på grundvatten och hälsa om föroreningar kommer ut i grundvatten eller ekosystem.

Riktlinjer i det fortsatta planarbetet

Vid exploatering i området måste hänsyn tas till att det finns föroreningar inom vissa områden. Beroende på hur mark, vatten och befintliga byggnader ska användas, måste mer detaljerade undersökningar göras eller övervägas för respektive fastighet och delområde i detaljplaneskedet för att klargöra behovet av eventuella åtgärder. För att klargöra miljösituationen i Farstaviken rekommenderas en fördjupad utredning.

Rening av lakvattnet från Ekobackstippen är önskvärt för att minska belastningen på Farstaviken och för att minska risken för exponering. En alternativ åtgärd för att minska risken för exponering är att kulvertera diket i hela dess sträckning ner till Farstaviken.

Luft

Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har inte utförts men i stor-Stockholms ytterområden är det generellt god luftkvalitet. Programområdet omfattar de centrala delarna av Gustavsberg som präglas av en relativt gles bebyggelse varför området bedöms ha god luftkvalitet.

Programförslagets konsekvenser

Föreslagen utbyggnad bedöms ej medföra att luftkvaliteten försämras i så hög grad att miljökvalitetsnormer överskrids. Det goda kollektivtrafikläget ger goda förutsättningar för resande med buss istället för med bil vilket kan bidra till att hålla nere tillskottet av luftföroreningar i Stockholmsområdet som den nya bebyggelsen skulle kunna orsaka.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

I det fortsatta planarbetet bör lokalisering av bostadsbebyggelse studeras i förhållande till gator och andra utsläppskällor. Trafikrummet bör utformas så att gaturummen inte får begränsad luftomsättning.

Buller

Störande buller orsakas av biltrafiken i området. Boverkets allmänna råd för trafikbuller förordar att bostäder inte ska utsättas för högre buller än 55 dB(A) vid fasad. Riktvärdet anger en ekvivalent nivå vilket betyder att ett genomsnitt av bullernivån har räknats fram som en kombination av hur ofta bullret förekommer och hur kraftigt det är. En bullerutredning har genomförts för att uppskatta buller av en framtida trafiklösning. Bullerberäkningarna är gjorda utifrån att en vägförbindelse byggs mellan Gamla skärgårdsvägen och Skeviksvägen, som beskrivs i avsnittet om kommunikationer.

Programförslagets konsekvenser

Samtliga stråk genom centrala Gustavsberg får bullernivåer över 55 dB(A) i betydande områden intill vägen. Högsta bullernivåerna finns längs Gustavsbergsvägen och Bleksängsvägen. Lite beroende på topografin intill vägen är ett område mellan ca 20 och 30 meter bullerstört med nivåer över 55 dB(A). Ny bebyggelse kommer dock, om den görs sammanhängande mot gatan, att verka som bullerdämpare för bakomliggande bebyggelse från vägen räknat.

Skillnaden i bullerutbredningen mellan att Gamla skärgårdsvägen öppnats för trafik eller inte är marginell. Bullerkällan kommer i och för sig närmare bebyggelsen norr om kyrkan men då trafiken delas upp på flera stråk är bullerkällan inte lika kraftig. Pastorsexpeditionen kommer att i fasad

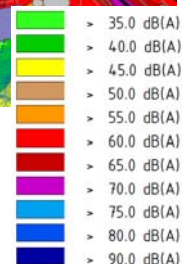
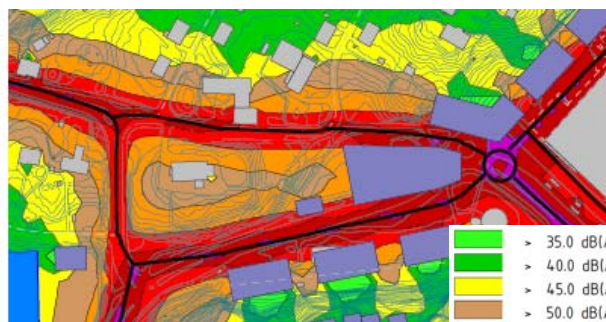
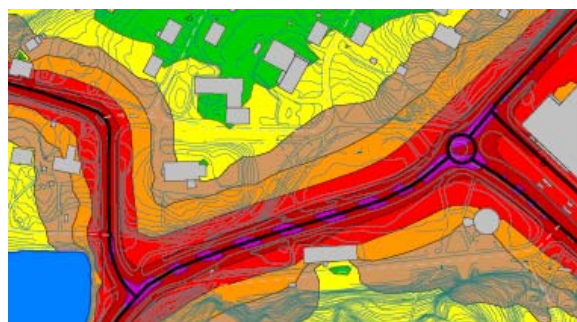
utsättas för buller över 55 dB(A), men i och med att den inte är en bostad är störningen inte lika allvarlig där.

En del befintlig bebyggelse utanför planområdet kan komma att utsättas för bullernivåer över Boverkets riktlinjer som en konsekvens av ny bebyggelse vilket kan leda till att åtgärder kan bli nödvändiga för att minska bullernivåerna för dem.

Riktlinjer för fortsatt planarbete

Avsikten med bebyggelseförslaget är bl a att skapa mer liv i centrala Gustavsberg och låta stadens delar växa ihop, samt att skapa tryggare och trevligare miljöer att röra sig i. Den tätare bebyggelsestrukturen, som är en konsekvens av detta, kan utgöra ett särskilt skäl för att tillämpa avsteg från Boverkets allmänna råd. Vid planering enligt avstegsfallen ska bebyggelsen utformas så att alla bostäder får ett visst antal rum som inte är bullerstörda och så att bebyggelsen i sig utgör en bullerbarriär där en tyst sida skapas. Möjligheten att planera med avsteg från Boverkets allmänna råd bör studeras vidare under det fortsatta planarbetet.

Förutom en medveten placering och utformning av ny bebyggelse bör även möjligheterna att minska bullret vid källan studeras vidare. Det kan ske via ändrad gatubeläggning eller ljudabsorberande mittbarriär. Det senare får dock konsekvenser för rörligheten i området.



Bullerspridning i dagsläget respektive framtid med Gamla skärgårdsv. öppen

Genomförande

Exploateringsmöjligheter

Programmet anger inte några exakta exploateringsstal utan anger ungefärlig bruttoarea, våningsantal, lägenhetsantal och bebyggelsestruktur. I programmet förutsätts dessutom en blandning av verksamheter och boende samt en flexibilitet i användandet och fördelningen av verksamhets- och bostadsytor. En översiktlig uppskattning ger följande arealer (bruttoarea ovan mark) inom vardera delområde: Fabriksområdet (utom hamnen) 126 000 m², Gustavsbergs centrum 42 500 m², parkstråket 20 000 m², Vattentornsberget 32 000 m².

I ett bostadsområde med jämn fördelning av lägenhetsstorlekar blir den genomsnittliga lägenheten 3 rum och kök med en yta om ca 75 m² boarea. Förutom själva bostadens yta tillkommer trapphus och andra ytor utanför bostaden, vilket gör att en genomsnittlig lägenhet kräver 100 m² bruttoarea. Det betyder att det totala tillskottet av nya bostäder avrundat blir ca 2 200 bostäder, fördelade enligt följande:

Antal bostäder i olika scenarier

	Hög	Låg
Fabriksområdet	1260	100
Gustavsbergs centrum	425	295
Parkstråket	200	200
Vattentornsberget	320	320
SUMMA	2 205	915

Motivering till lågscenarierna för de olika delområdena framgår i avsnittet om bebyggelseförslaget. De olika scenarierna för delområdena kan kombineras på ett antal sätt. Därför kan antalet bostäder komma att hamna var som helst i spannet mellan det totala låg- respektive högscenariot. Utöver det uppskattade antalet bostäder tillkommer bostäder i Strandvik om det visar sig möjligt att bygga där.

Exploateringsekonomi

Föreslagen exploatering medför att antalet bostäder inom programområdet kommer att öka väsentligt. Befintlig infrastruktur har inte kapacitet eller standard att klara de krav som följer av nya bebyggelsen. Programmet visar därför översiktligt sådana infrastrukturåtgärder, bl a gator, parker och andra grönytor och gång- och cykelvägar, som krävs för att ge förutsättningar för fastighetsägarna inom området möjlighet att kunna utveckla och förädla sitt fastighetsinnehav i enlighet med programmets intentioner och efterföljande detaljplaner.

Kostnaderna för denna nya infrastruktur såsom gator, parker och andra grönytor och gång- och cykelvägar ska täckas av intäkter från exploateringen. Kostnaderna för investeringar i denna infrastruktur är svåra att uppskatta i detta tidiga skede. De översiktliga bedömningar som gjorts tyder dock på att de föreslagna åtgärderna är ekonomiskt genomförbara.

Vissa områdes- eller kommunövergripande anläggningar kommer att vara till nytta även för exploateringsåtgärder utanför programområdet. I sådana fall kan kommunen få förskotta dessa delar. Preciserings- och intäktskalkyler görs i Start-PM för respektive detaljplanetapp.

Kommunens ökade kostnader för investering och drift av t ex skola, barnomsorg och liknande förväntas bli täckta genom andra regelverk.

Kostnader för planläggning, erforderliga utredningar och fastighetsbildning ska bäras av exploitörerna inom programområdet.

Kostnadsfördelning och avtal

Kostnaderna för genomförandet kommer att fördelas utifrån den övergripande bild av kommande byggrätter som ges av programmet samt av de rättigheter, nyttigheter och åtaganden som fastställs i kommande detaljplaner. Samtliga exploatörer och fastighetsägare inom programområdet ska bidra till kostnaden för ny infrastruktur. Avgifternas storlek bestäms i förhållande till de byggrätter som medges i kommande detaljplaner. Ingen ska behöva bidra med mer än vad som svarar mot den nytta som följer av detaljplanen för respektive fastighetsägare/exploatör.

För att skapa en helhetssyn i genomförandefrågorna ska planeringsavtal mellan berörda fastighetsägare och kommunen träffas innan planarbete påbörjas. Planeringsavtalet tecknas mellan kommunen och berörda fastighetsägare i samband med att beslut tas om start-PM för detaljplanearbete. I planeringsavtalet regleras principerna för ansvars- och kostnadsfördelningen vid genomförandet av utbyggnaden, liksom övriga kostnader för planens genomförande. I avtalet framgår även ansvars- och kostnadsfördelning för planläggning och nödvändiga utredningar. I och med att detaljplaner sedan antas och byggrätter därmed bestämts, slutregleras genomförandefrågorna i ett exploateringsavtal.

Utbyggnadsetapper och tider

Planprogrammets förslag till ny bebyggelse är omfattande. Genomförandet kommer därmed att ske under lång tid. Utbyggnadstakten påverkas bl a av marknadssituation och konjunkturcykler och kommer troligen att variera över tiden. Rimlig utbyggnadstakt är ca 100 bostäder per år. Det betyder att området kan vara fullt utbyggt om drygt 20 år, från det att den första detaljplanen vunnit laga kraft.

Efter genomfört programarbete och godkänt program kan detaljplanearbetet ta vid. Det är sannolikt att programområdet delas in i ett antal olika detaljplaner med variationer i innehåll och genomförandetider.

Huvudmannaskap

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän platsmark föreslås redovisade huvudvägar i trafikavsnittet, all park- och naturmark samt gång- och cykelvägar. Vissa angoringsvägar till bostäder m m kommer i detaljplan att redovisas som kvartersanläggningar. För kvartersanläggningar svarar markägaren för såväl utförande som framtida drift och underhåll. Frågan om vilka områden specifikt som ska vara allmän plats respektive kvartersanläggningar avgörs i kommande detaljplaner. Inom programområdet ska gynnas utbyggnad av gång- och cykelstråk och kollektivtrafikens framkomlighet. Dessutom ska gynnas skapandet av gaturum som ger lugn biltrafik, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, hög tillgänglighet samt en attraktiv miljö med höga upplevelsevärden.

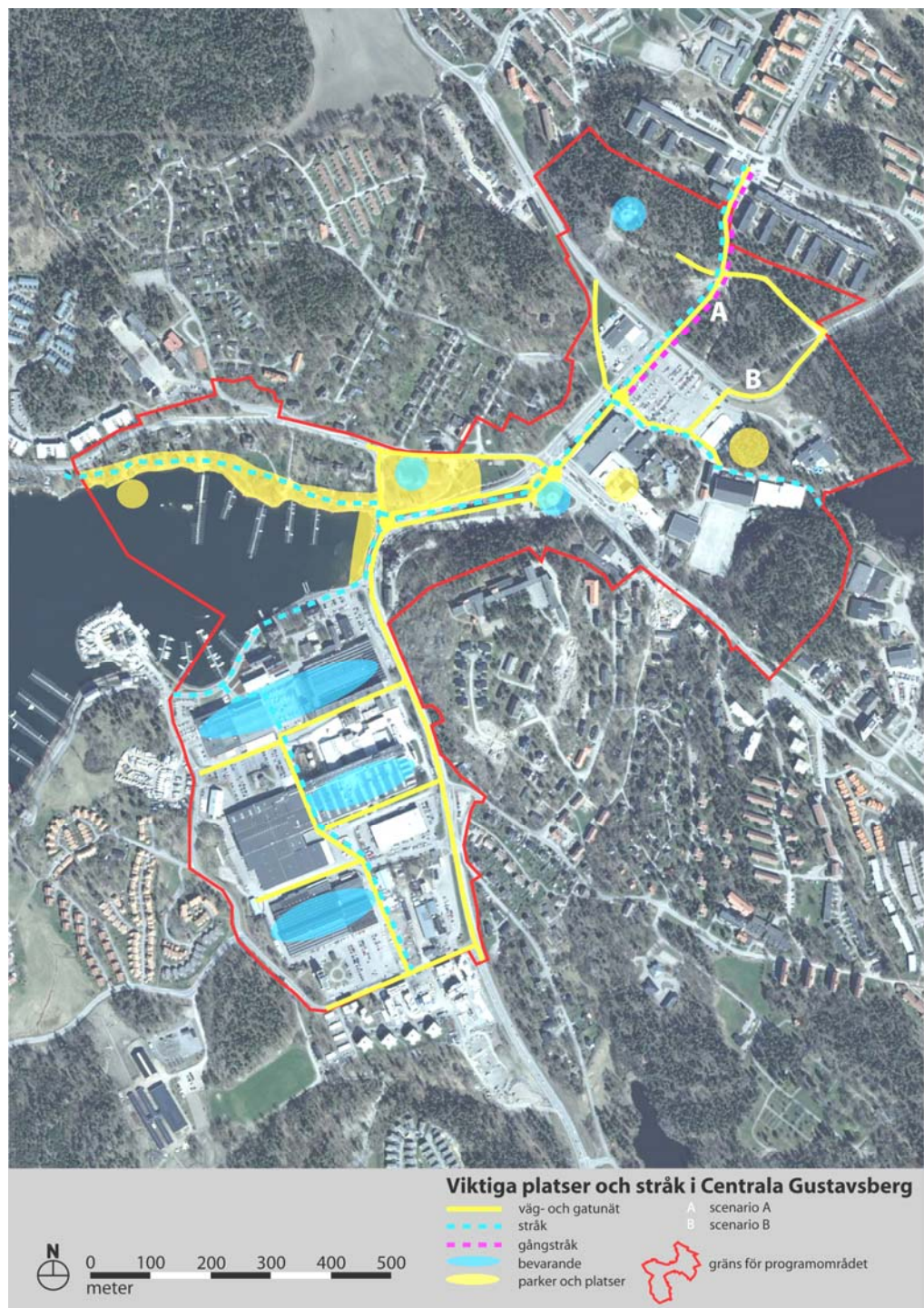
Programområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten, där kommunen är ansvarig för vatten- och spillvattenledningar samt för dagvattenanläggningar. Områdets tekniska försörjning utreds innan detaljplaner upprättas, liksom behovet av att flytta eller bygga om vissa anläggningar samt hur sådana åtgärder ska finansieras.

Strandskydd, miljötillstånd mm

I samband med att området kring Farstaviken detaljplanläggs krävs, i anslutning till planutställningarna, att kommunen begär ett upphävande av gällande strandskydd i berörda delar hos länsstyrelsen. De särskilda skäl som huvudsakligen kommer att motivera ett upphävande är att byggnader och anläggningar enligt programförslaget huvudsakligen är

lokaliserade till markområden som redan är ianspråktaga för bostäder, verksamheter och anläggningar. Tillgängligheten för allmänheten kommer, i och med förslaget, att förbättras avsevärt.

Även hantering av förorenade massor kan komma att kräva tillstånd enligt miljöbalken. För att inte försena planprocessen och utbyggnaden är det angeläget att så tidigt som möjligt söka erforderliga tillstånd.



Konsekvenser

Miljökonsekvenser

I och med att programmet medför risk för betydande miljöpåverkan har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats parallellt med planprogrammet.

I MKB:n har konsekvenser för kulturmiljö, naturmiljö, vattenmiljö och rekreationsvärden värderats. Konsekvenserna av förslaget har jämförts med ett nollalternativ. Ett nollalternativ innebär förmodad bebyggelseutveckling om inte planprogrammet genomförs.

Planerna för flytt av sanitetsporslinsfabriken är långt gångna genom att detaljplan för ny lokalisering redan antagits. I nollalternativet förutsätts därför att fabriken flyttar från området, men detaljplan för industriellt ändamål ligger kvar. Det betyder att området kan komma att fyllas med olika typer av verksamheter som i sin tur innebär restriktioner för intilliggande bebyggelse. Eventuellt kan en mindre del av området komma att omvandlas till bostäder, förutsatt att det inte innebär några risker för hälsa och säkerhet i bostadsbebyggelsen.

Pågående planarbeten för Vattentornsberget och Strandvik kan förmodligen drivas vidare. Naturligtvis är det svårt att uppskatta det antal bostäder som kan komma att byggas om inte programmet genomförs genom att många förutsättningar för ny bebyggelse är oklara. Den samlade bedömningen är ändå att ca 550 bostäder kan komma att byggas i programområdet i ett nollalternativ.

Programförslaget ger eller riskerar att ge negativa konsekvenser för kultur- och naturmiljön. Rekreationsvärdena stärks kraftigt genom programförslaget men riskerar att bli svagare i ett nollalternativ.

Resonemang om flera andra aspekter finns med i MKB:n som t ex påverkan på landskapsbilden samt risker förknippat med buller, föroreningar och farligt gods. En del av de här aspekterna är svåra att konsekvensbedöma då programmet inte ger klara gränser och placeringar för ny bebyggelse. Även val av byggteknik kan påverka utfallet, speciellt gäller det hanteringen av föroreningar i mark och vatten. MKB:n är därför utformad som en översiktlig MKB som kan fördjupas i samband med framtående av detaljplaner för respektive utbyggnadsetapp. I de fördjupade MKB:erna kan frågor som nu är oklara bedömas mer ingående.

I MKB:n finns även en bedömning av om programförslaget medför en hållbar stadsutveckling i Gustavsberg. I hållbarhetsbedömningen har en fjärde dimension, fysisk hållbarhet, lagts till utöver ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

En samlad bedömning är att programförslaget ökar möjligheterna för en hållbar stadsutveckling, främst genom sina positiva konsekvenser för rekreationsvärden, bortbyggande av barriärer och utveckling av allmänna platser. Negativa konsekvenser består främst i påverkan på kulturmiljön där programförslaget bedöms ge stora till mycket stora negativa konsekvenser. Ett nollalternativ innebär måttliga till stora konsekvenser för kulturmiljön. Även om nollalternativets konsekvenser för kulturmiljön bedöms något mildare finns det stora oklarheter och risker med ett nollalternativ. Befintlig detaljplan för industri innehåller inga skydd för byggnader. Vid försäljning av området med ny verksamhet finns stor risk för omfattande rivningar av värdefulla byggnader. För vattenmiljön innebär ett nollalternativ mindre risker för vattenmiljön men även mindre möjligheter att åtgärda befintliga problem.

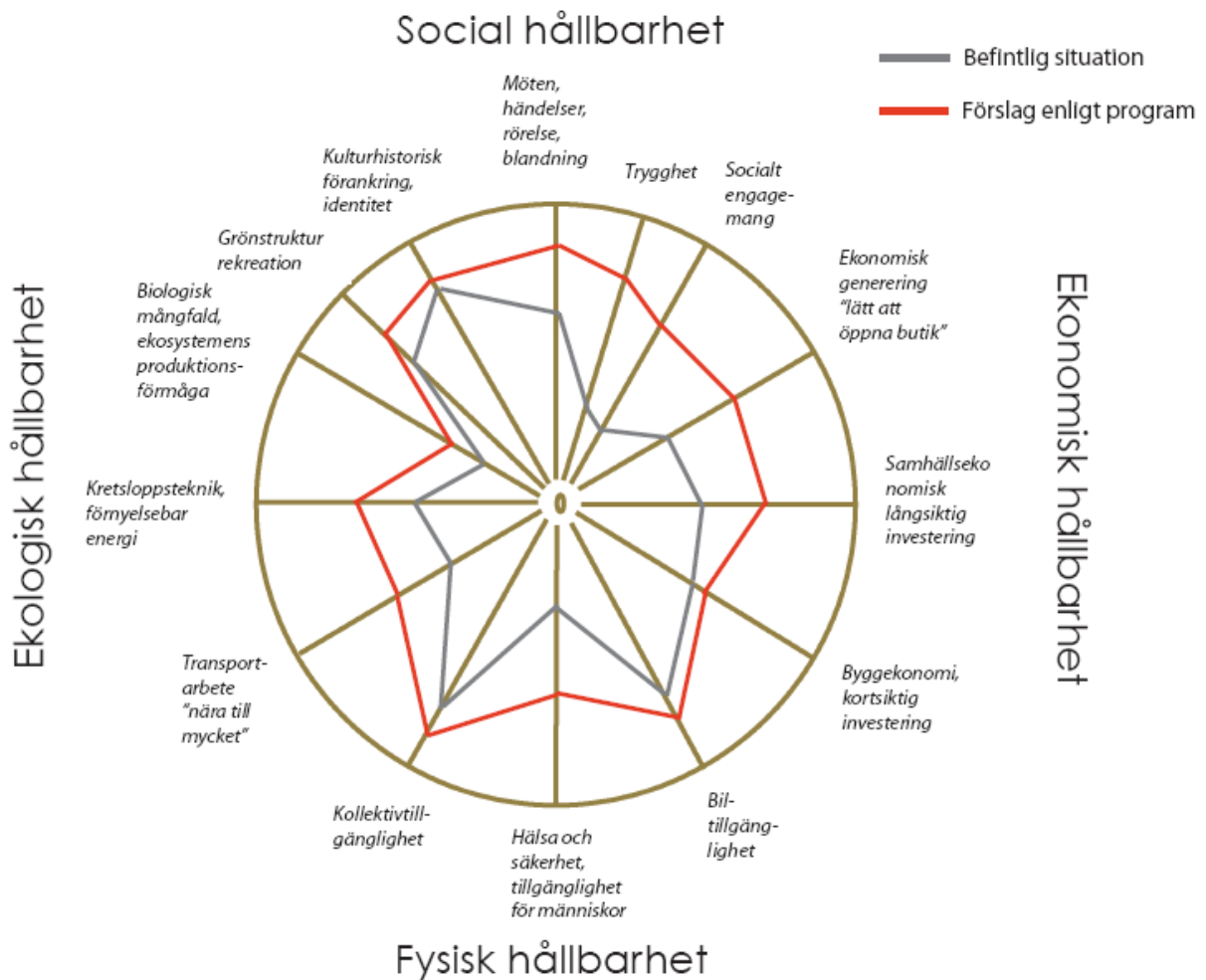


Diagram över fyra dimensioner av hållbar utveckling, utdrag ur MKB:n

Barnperspektiv

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Programförslaget innehåller flera förslag för att öka tryggheten och tillgängligheten inom stadsdelen, exempelvis fler gång- och cykelvägar och tätare gaturum. Möjligheten ökar för barn att kunna röra sig i en mer trafik-säker miljö och på så sätt utöva en aktiv fritid.

Lekplatser saknas i centrum men närheten till naturen runt Ösbyträsk och på Kråk-

berget innebär stora möjligheter till naturlek. Framförallt Kråkberget är flitigt använt till kojbygge. För de minsta barnen bör det finnas lekytor inom kvartersmark och i parken mellan centrum och fabriksområdet.

Inom programområdet finns inte tillräckligt med ytor för att kunna utöva spontanidrott. Möjligheterna att tillskapa fler mindre ytor för denna typ av aktivitet bör utredas i det fortsatta planarbetet.

Utredningar

Behovsbedömning, Ekologigruppen 2009-06-02

Bullerutredning, Tyréns 2009-05-29 (KONCEPT)

Handelsutredning, Nordplan 2009-04-30

Kulturhistorisk förstudie, konsekvenser för kulturmiljön, AIX 2009-06-01 (KONCEPT)

Landskapsanalys, Ekologigruppen 2009-05-29 (KONCEPT)

Mark- och vattenförhållanden, översiktlig beskrivning, Structor Mark 2009-05-19

Miljökonsekvensbeskrivning, Ekologigruppen 2009-06-10 (KONCEPT)

Riskanalys, inledande, Brandskyddslaget 2009-05-28

Stadsbildsanalys med illustration av bebyggelseförslaget, AIX 2009-06-10 (KONCEPT)

Trafikutredning, Tyréns 2009-05-20 (KONCEPT)