



STADSRUMSANALYS

VÅRBERG-SKÄRHOLMEN-SÄTRA-BREDÄNG

Analyser och rekommendationer för pågående
samt framtida stadsplanering

Augusti 2017

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilshv zjzhdreštk okkukhndis basiskokkomy Djanalokkšon726222-170-113-13nD2020-1120180111

Syftet med stadsrumsanalysen har varit att belysa områdets stadskvaliteter idag och med pågående planer fram till 2030 och 2040 (med Skärholmsvägen utbyggd). Med stadsrumsanalysen till grund har kvaliteter och brister uppmärksamrats i det pågående planarbetet. Med hjälp av stadsrumsanalysen har även en rekommenderad strukturplan tagits fram för att vägleda hur kommundelen kan utvecklas till en mer sammanhängande grön och blandad stad fram till 2040.

Planområdet inrymmer en stor mängd grönyta. Samtidigt är det framförallt närheten till parker som påverkar efterfrågan på bostäder i Stockholmsregionen. Inom Vårberg, Skärholmen, Sättra och Bredäng finns flera stora grönområden men få parker och i synnerhet få parker i centrala lägen som därmed upplevs som tillgängliga för såväl besökare och boende. Parallellt med vidare förtätning och utveckling av gatunät bör fler parker i centrala lägen tillkomma.

En konsekvensanalys av strukturplan 2040 visar på att rekommenderade riktlinjer efterlevs vad gäller både ett mer sammanhängande gatunät, blandning av boende och arbetande, andel friyta och andel av bebyggelse nära snabb kollektivtrafik. Strukturplanen kan därför bli ett viktigt stöd för att uppnå en långsiktigt hållbar och även efterfrågad stadsutveckling inom Fokus Skärholmenprojektet.

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilistah zjzjzhdreSt okkukuhidh BasiskelkoyDyandlCtFknf726222170-113-13nD2020-1120180111

BESTÄLLARKONTAKT

Louise Bergman, Exploateringskontoret

Eveliina Hafvenstein Säteri, Stadsbyggnadskontoret

MEDVERKANDE

Tobias Nordström (ansvarig)

Eva Minoura

Oskar Sirland

Alexander Stähle

Ida Wezelius

1. INLEDNING

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilistah zjzjzhdreSt okkukuhidh BasiskelkoyDyandakCtFknf726222-170-113-13nD2020-1120180111

Fokus Skärholmen är en satsning som syftar till en bred utveckling av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen samt tillföra stadsdelarna Vårberg, Skärholmen, Sättra och Bredäng ca 4000 nya bostäder. Satsningen på Skärholmen är förvaltningsöverskridande och avsikten är att stärka Skärholmens utbud av bostäder, service och arbetsplatser. Omsorg ska läggas på att säkerställa kvalitet för allmän platsmark, torg, stadsdelens parker och attraktiva stadsgator. Områdena kring de stora vägar som finns ska beaktas i syfte att skapa levande gatumiljöer. En förutsättning för ett levande stadsliv är ett väl utvecklat samspel mellan bebyggelse och offentliga rum, stråk och målpunkter. Att stärka detta samspel är centralt för planarbetet. Ett tillskott av bebyggelse är ett medel för att forma trygga och orienterbara stadsrum, skapa nya målpunkter samt länka ihop områden till mer sammanhållna stadsmiljöer och minska den befintliga trafikinfrastrukturens barriäreffekter. Miljöns kulturhistoriska värde och starka identitet är en resurs att bygga vidare utifrån. Genom att synliggöra och öka tillgängligheten till Skärholmens natur, kultur och service stärks det urbana utbudet och grunden för ett attraktivt stadsliv förbättras. Stadsbyggnadskontoret projektleder arbetet tillsammans med exploateringskontoret och stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret som också ingår i projektgruppen.

Syftet med stadsrumsanalyserna är att belysa hur kommande förtätning i Skärholmen, Bredäng och Sättra både kan uppfylla uppsatta bostadsmål och mål om stadskvalitet, hälsa, lika livsvillkor, minskad social segregation och hållbara transporter.

- klargöra områdets stadskvaliteter idag och med pågående planer fram till 2030 och 2040

- ligga till för en strukturplan för sammanhållen och
mervärdeskapande stadsutveckling fram till 2040

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilshahzjohdresk Otkkukhndis BasisklomyDyandlCtFknf726222170-113-13nD2020-1120180111

Genom att planera staden så att en allt större andel människor får möjlighet att bo i lägen där närheten är god till stadens utbud av service, rekreation och kollektivtrafik minskar inte bara samhällskostnader utan leder även till en jämnare fördelning av stadskvalitet och därigenom en rättvisare stad. Fler människor skulle dessutom få en större ekonomisk buffert för andra utgifter, efter att transportkostnaderna räknats av.

En tät och tillgänglig stad innebär att människor lever nära varandra, det vill säga i praktiken motsatsen till segregation. Genom att människor med olika bakgrunder och ekonomiska förutsättningar ges möjligheter att dela samma stadsrum, finns också fysiska förutsättningar för en social integration.

stadens arbetsmarknad och utbud av service.

I någon mån skulle också en jämnare stadskvalitet kunna bidra till att jämna ut prisskillnaderna mellan olika delar av staden, vilket i förlängningen skulle kunna leda till att människor med olika socioekonomiska nivåer i högre grad än idag bor och arbetar närmare varandra. Inte minst genom att öka blandningen av boyta och lokalyta i stadsdelarna. Denna samnärvaro har inom sociologin och stadsbyggnadsforskningen uppmärksammats som en viktig del av begreppet social integration (Legeby 2015).

Att ha nära till rekreation, handel och service, och nära mellan bostad och arbetsplats innebär att en större andel av transporter kan ske hållbart. Brist på närhet behöver kompenseras med längre transporter och i regel med en högre andel av resorna med bil. Sambandet mellan läget i staden, reselängd och färdmedelsfördelning är väl dokumenterat i forskningen. (Ewing Cervero 2012). Tätheten innebär också att mindre yta upptas av bebyggelse vilket gör att värdefull mark kan sparas. Långa transporter innebär inte bara en negativ påverkan på miljön utan också höga kostnader, både för individen och för samhället.

1. INLEDNING / 6

Gebedkärniti Stirkokkterenths Tasmilshu zjzohdresk Oskkukhndis EsasikokknyDjand8495kn72622-170-113-13nD2020-12-1208011

Tätheten, tillgängligheten till park och gatunätets rumsintegration är alla exempel på lägesanalyser som kartlägger grundläggande potential för att uppnå de mål som Fokus Skärholmen ska uppnå. I plananalysen har också ett antal kartläggningar av var exempelvis entrétäthet och aktiva kanter idag utförts. Detta har gjorts för att undersöka hur väl som nuvarande utformning av bebyggelse och lokalisering av målpunkter stöttar den potential för

1. INLEDNING / 8

2. PLANANALYS 2030

Geðdætti Stokkarafrans Ásmundsson þingmaður og forseti Sjálfstjórnarinnar 72622-170-118-13nD20-12008011

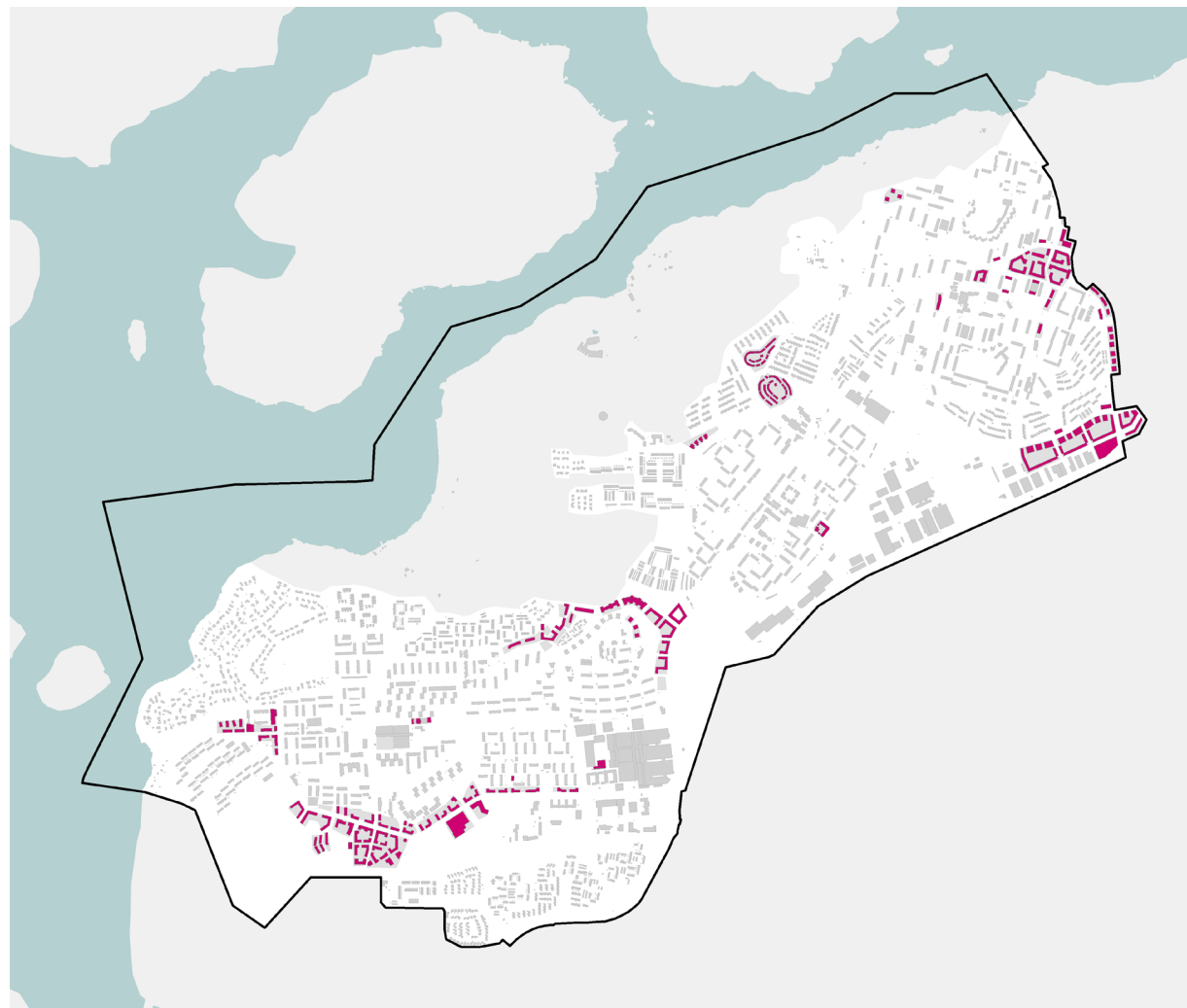
Underlaget till plananalys 2030 består av de 25 detaljplaner som pågår i dagsläget och som antas vara genomförda 2030 inom Skärholmen stadsdelsnämndsområde samt 1km buffert i gränsen mot Hägersten och Huddinge.

De 15 pågående detaljplanernas innehåll sammanfattas i tabellen nedan”

Stockholms stads planer i siffror:

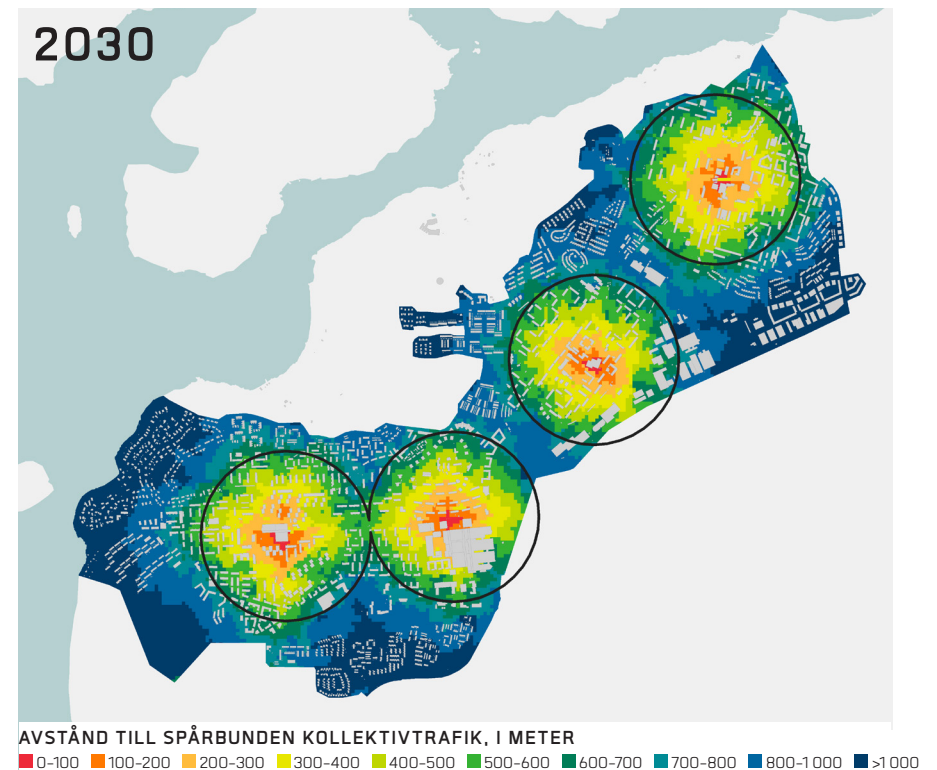
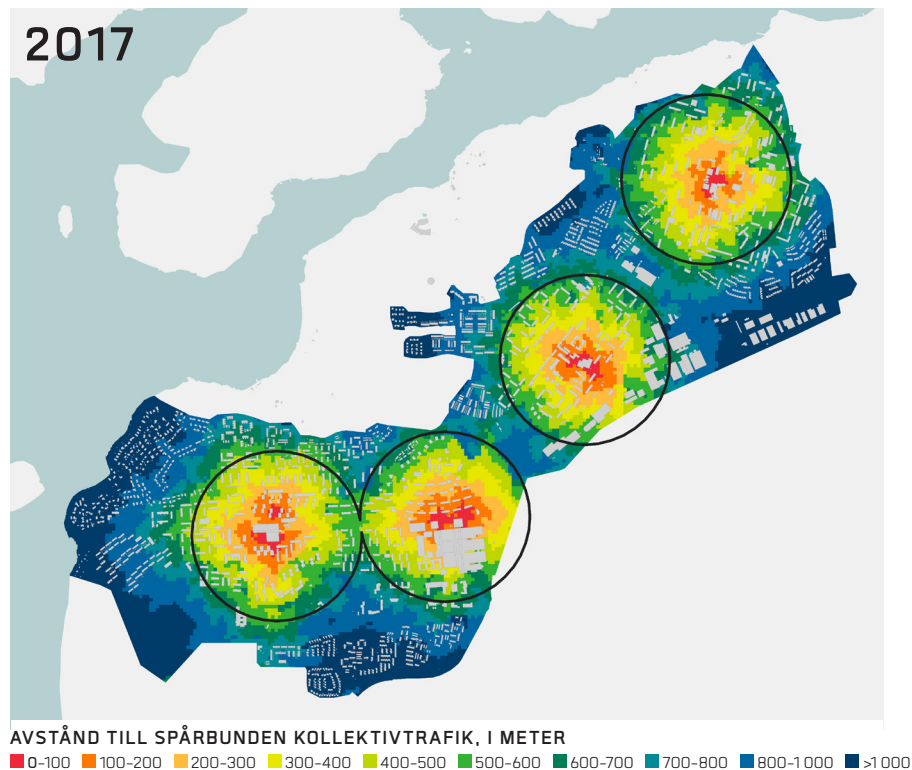
BOENDE IDAG:.....	32 987
ÖKNING AV BOENDE MED INFOGADE PLANER:	+12 118
PROCENTUELL ÖKNING AV BOENDE.....	+37 %
ARBETANDE IDAG:.....	9 327
ÖKNING MED INFOGADE PLANER:	+400
TOTAL BEFOLKNING IDAG	42 314
TOTAL BEFOLKNING MED PLANER 2030	54 832
NY KVARTERSYTA*	350 000 kvm
E-TAL KVARTER.....	173

* = Beräkning av Spacescape)



Planerad ny bebyggelse fram till 2030

NÄRHET TILL SPÅRSTATION

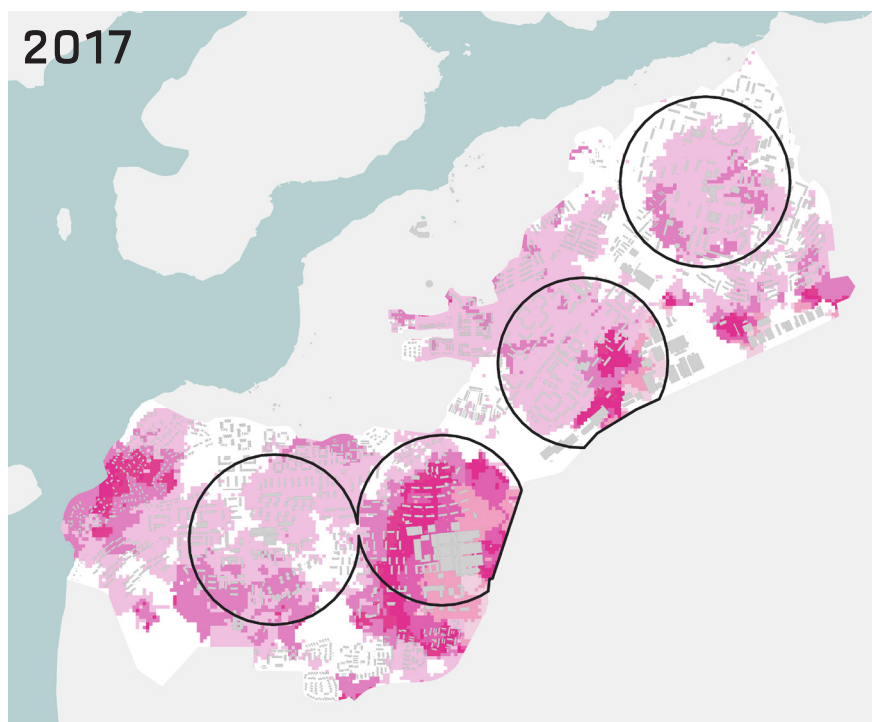


NÄRHETEN TILL T-BANA SKULLE KUNNA ÖKA GENOM MER FÖRTÄTNING NÄRMARE STATIONERNA

[illegible]

när tätheten långt över 5 000 boende och arbetande inom 500 meter. I Sättra är däremot förtätningen ytterst begränsad. Här förefaller det finnas möjligheter att bygga mer inom 500 meter från tunnelbanan än vad som hittills planerats. Även om Skärholmsdalen bebyggs så är tätheten så pass låg idag att den totala tätheten även 2030 blir fortsatt är låg.

BLANDNING AV BOENDE OCH ARBETANDE



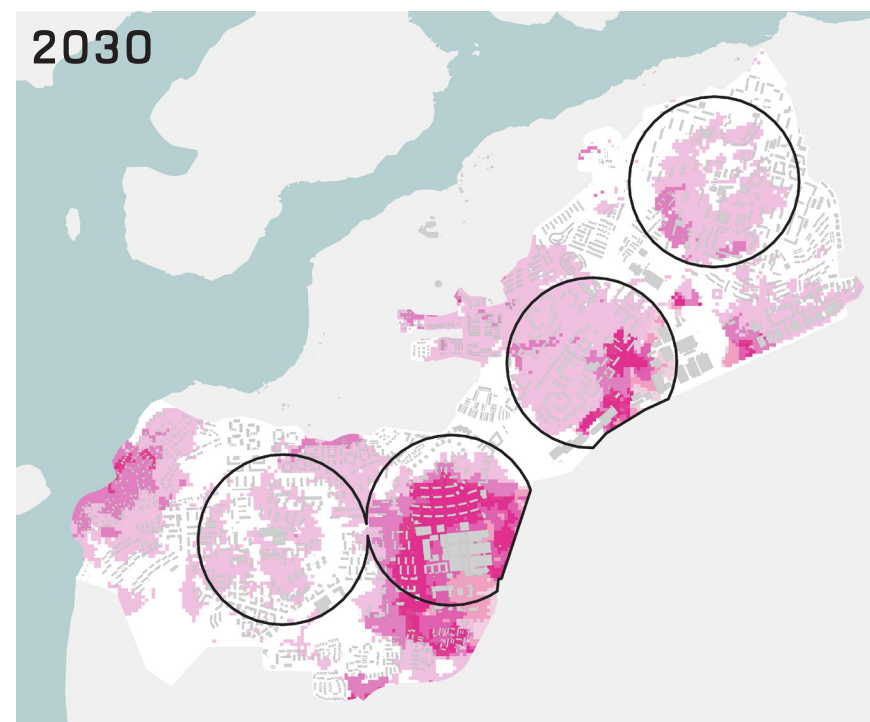
BOENDEANDEL INOM 500M GÅNGAVSTÅND (%)

0-10	10-20	20-30	30-40	40-60	60-70	70-80	80-90	90-100
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

HÖG BLANDNING KRING SKÄRHOLMEN CENTRUM IDAG - FRAM TILL 2030 MINSKAR BLANDNINGEN I VÅRBERG

Blandning av boende och arbetande är vid sidan av den totala tätheten en mycket viktig förutsättning för att uppnå såväl tryggare stadsrum, ett varierat och robust utbud av service liksom en minskad andel biltrafik. UN Habitat rekommenderar en blandning

på 40-60 % boende. I en svensk kontext är snarare 30-70 % boende inom 500 meter från spårbunden kollektivtrafik en mer rimlig indikator för blandning. (Göteborg stad 2017). Idag (2017) uppnås en blandning väster om Skärholmen Centrum. I övrigt är inslaget av arbetsplatser begränsat. I plananalysen (2030) minskar blandningen anmärkningsvärt då ingen betydande mängd lokalyta tillkommer (vid



BOENDEANDEL INOM 500M GÅNGAVSTÅND (%)

0-10	10-20	20-30	30-40	40-60	60-70	70-80	80-90	90-100
------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

sidan av planerad samhällsservice som inte inkluderas i analysen). För att nå målen bör fler arbetsplatser prioriteras, I synnerhet gäller detta Skärholmen Centrum där potentialen är betydligt högre än i övriga stadsdelar, pga närheten till andra arbetsplatser, service och kollektivtrafik (TMR 2011)

Gedächtnis-Stückchen



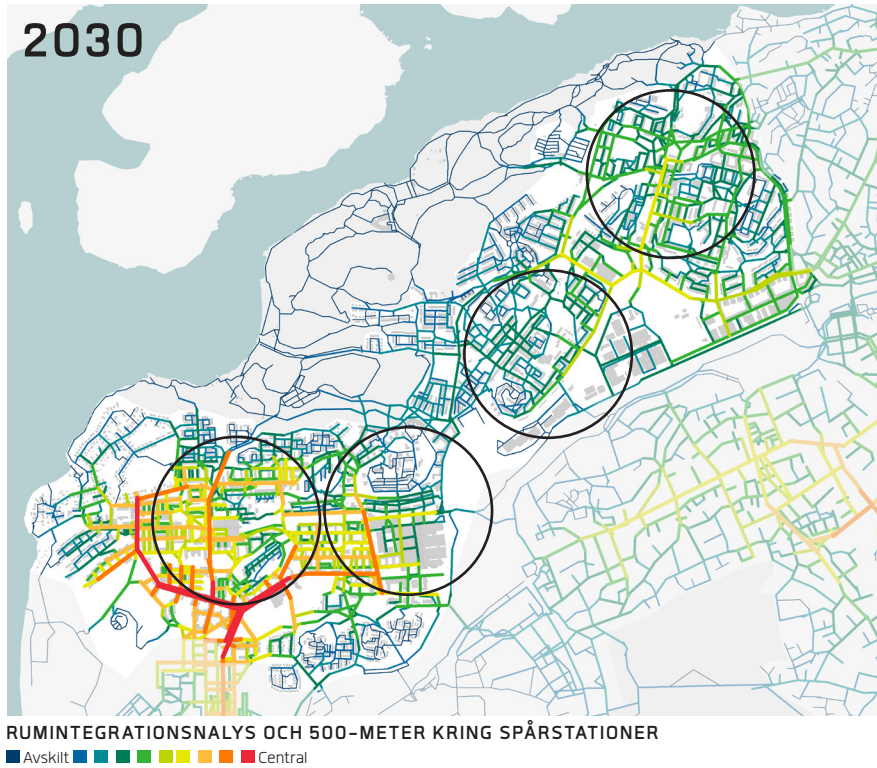
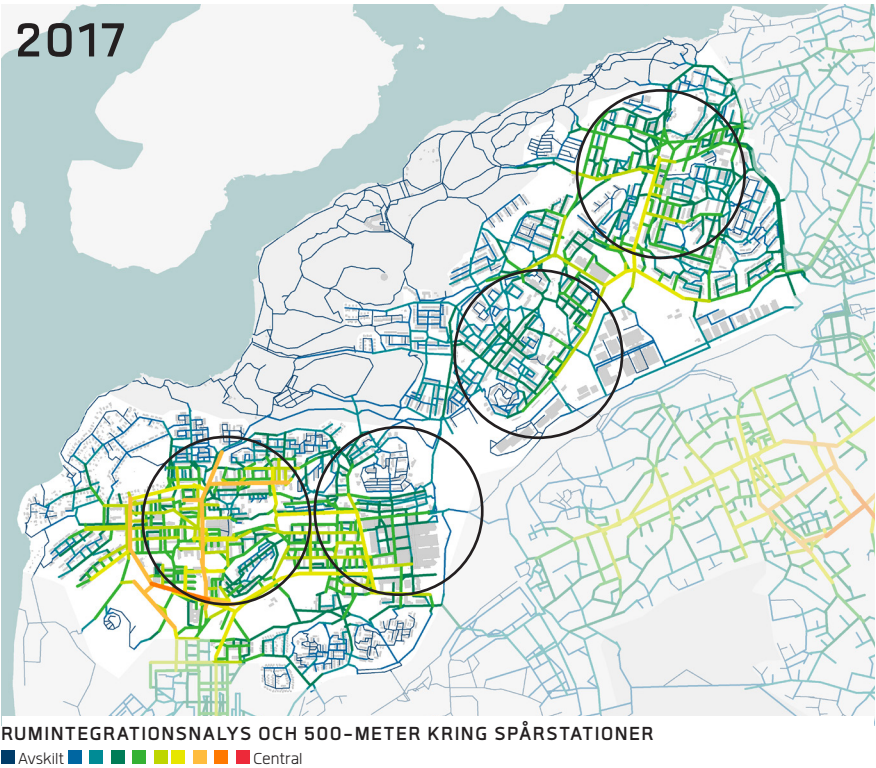
STARKA LOKALA KÄRNOR MEN SVAGA LOKALA SAMBAND MELLAN STADSDELARNA - ÄVEN MED PLANERNA FRAM TILL 2030

Med en analys av lokal rumsintegration synas stadsrummens närhet till varandra inom tre riktningförändringar bort. Resultatet visar hur åtskilda de olika stadsdelarna är idag och hur lokalt

avskilda mellanrummen mellan stadsdelarna är. Inom stadsdelarna finns dock stora skillnader. I Skärholmen (vid sidan av Skärholmens galleria) finns en överordnad nätstruktur i gångnätet som levererar en relativt hög närhet inom stadsdelen. I Sättra är däremot de upplevda avstånden mellan stadsrummen långa på grund av den trädstruktur

som kännetecknar stadsdelen. Plananalysen (2030) visar på små förbättringar. Ett undantag är Vårbergsvägen som med fler korsningar och kopplingar ner mot Vårby Gård blir betydligt mer central än idag. Slutsatsen är att det krävs betydligt omfattande förändringar av gatunätet för att på allvar koppla samman stadsdelarna.

RUMSINTEGRATION I KOMMUNDELEN



MED PLANERNA FRAM TILL 2030 VÄXER VÅRBERG OCH SKÄRHOLMEN SAMMAN - MEN SKÄRHOLMSDALEN UTGÖR FORTFARANDE EN OMFATTANDE BARRIÄR I GÅNGNÄTET

Med rumsintegration inom kommundelen klargörs hur avskilda eller centrala de olika stadsrummen är inom 15 riktningförändringar, dvs inom kommundelen som helhet (inklusive Huddinge kommun).

Resultatet (2017) visar på Vårholmsbackarna och Vårbergsvägens centrala läge i kommundelen. Tillammans med Gamla Södertäljevägen, Bredängs allé och Skärholmsvägen utgör dessa stråk en viktig utgångspunkt för vidare utveckling av ett mer sammanhållet gatunät. För det krävs också att barriärerna kring Skärholmens galleria Skärholmsdalen och E4:an överbyggs. Barriärerna orsakas idag av såväl höjkillnader och infrastruktur. Plananalysen

(2030) visar på att stråken Vårbergsvägen och Skärholmsvägen blir mer integrerade. Att dessa stråk också väl integrerade lokalt visar på en stor potential för ökad samnärvaro av människor från olika stadsdelar och att orienterbarheten förbättras. Samtidigt överbyggs inte någon av de huvudsakliga tidigare nämnda barriärerna i kommundelen som helhet. Här krävs ytterligare åtgärder.

ORIENTERBARHET

ORIENTERBARHETEN ÖKAR I VÅRBERG MEN MINSKAR I SÄTRA

Orienterbarhet mäts genom att korrelera stadsrummens lokala integration och integration i kommundelen. Ett högt tal mellan 0 och 1 indikerar att det är lätt att uppfatta hur stadsdelen hänger ihop med övriga stadsdelar, exempelvis var en ska ta sig vidare för att enkelt komma till andra stadsdelar och dess mest centrala stadsrum. Med hög orienterbarhet menas här att de rum som är centrala i en stadsdel också är det i kommundelen som helhet. Dvs att de också leder naturligt vidare till andra stadsdelar. Om de endast är lokalt centrala blir det svårare att orientera sig utifrån den lokala centraliteten. Orienterbarheten skulle ytterligare kunna stärkas genom att gatans utformning signalerar dess betydelse. Exempelvis utformas gator med hög centralitet lokalt såväl som i kommundelen med bredare trottoarer och en attraktiv miljö att gå och cykla igenom.

Plananalysen (2030) visar på förbättrad orienterbarhet i framför allt Vårberg. Det beror troligen på Vårbergsvägen både mer lokalt och i kommundelen centrala läge.

I Sättra minskar orienterbarheten, troligen har planerna vid Skärholmsdalen påverkat det regionala sambandet negativt.

Vårberg	+16 %
Skärholmen	0 %
Sättra	-18 %
Bredäng	0 %

FÖRÄNDRAD ORIENTERBARHET 2030

Förändringen av orienterbarhet har här mätts genom skillnaden i samband mellan lokal rumsintegration och rumsintegration inom kommundelen för idag och med plananalysen 2030. Sambandet mäts här med korrelationskoefficienten (r^2 -värdet) i en enkel korrelationsanalys. Beräkningsmetoden är hämtad från stadsbyggnadsforskningen Space syntax.



EX PÅ LÅG ORIENTERBARHET: GRANSÄTRA GRÄND

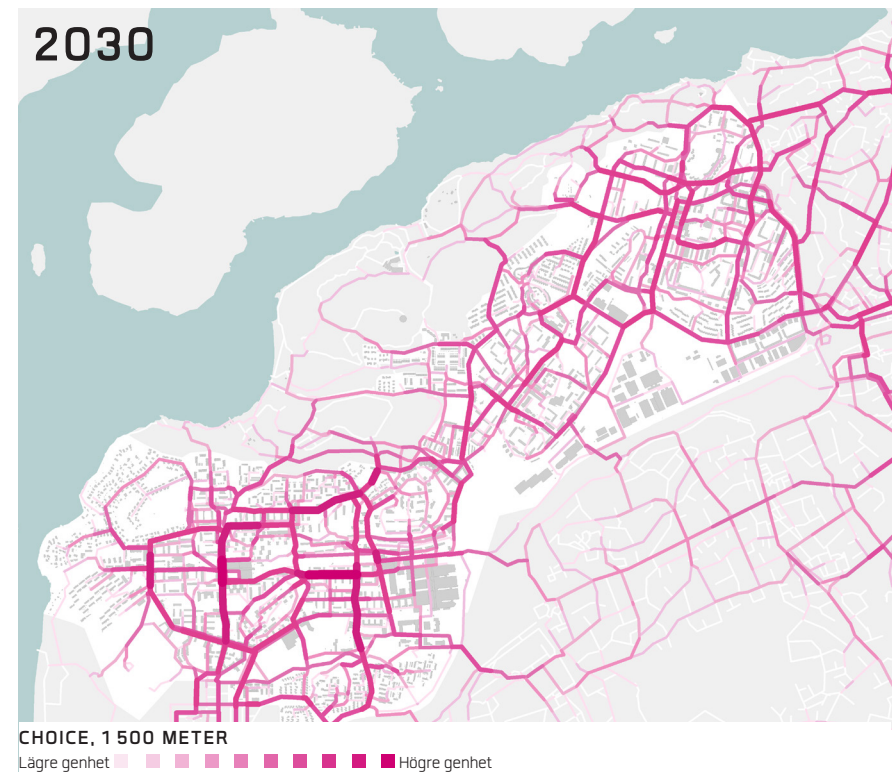
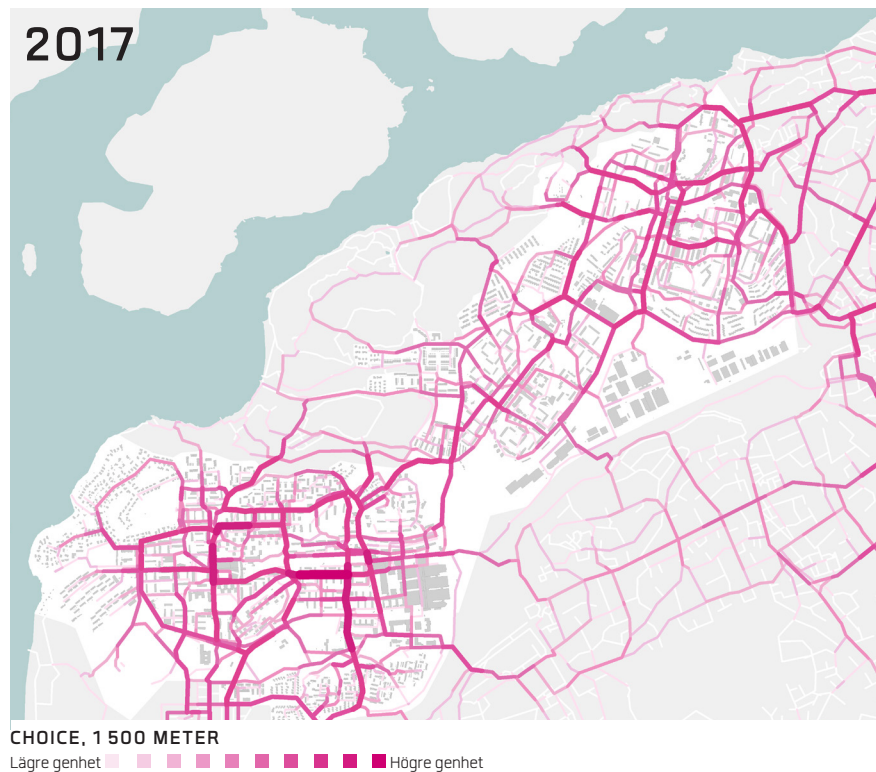
Gransättra Gränd är ett lokalt centralt stadsrum inom södra Sättra. däremot är det inte en naturlig del av ett längre gångstråk till andra stadsdelar.



EX PÅ HÖG ORIENTERBARHET: VÅRHOLMSBACKARNA

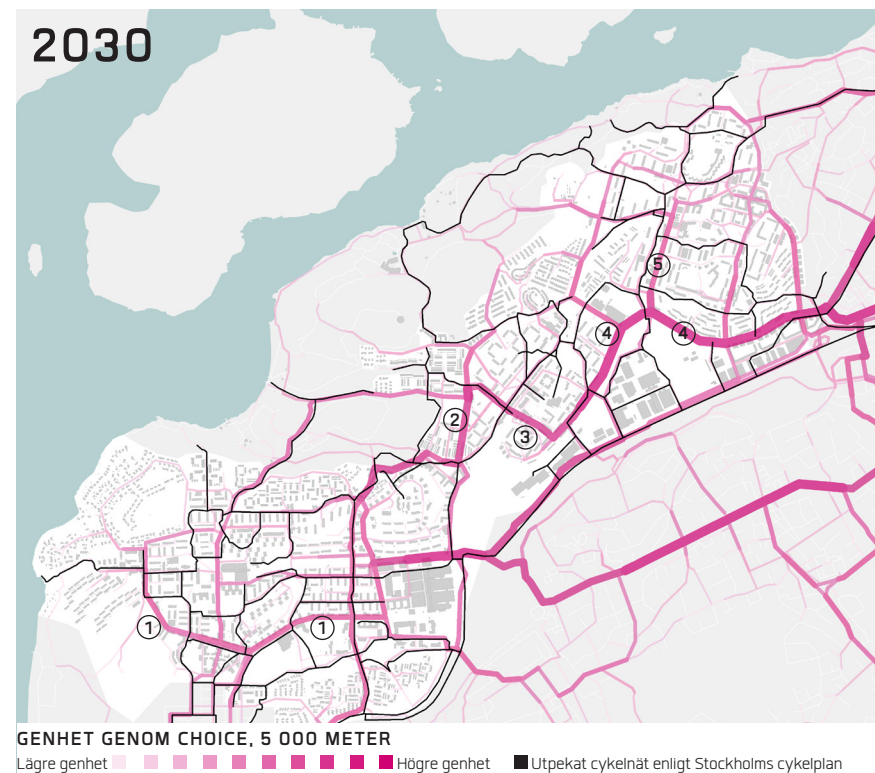
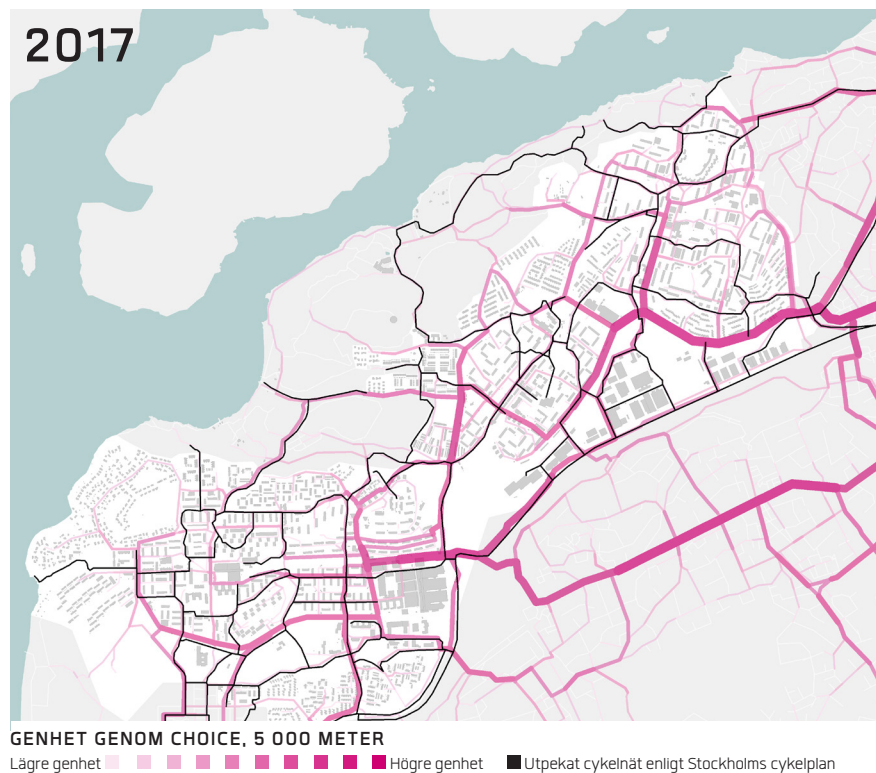
Vårholmsbackarna är både lokalt centralt och central i kommundelen som helhet. Som sådant är Vårholmsbackarna en central koppling inom Vårberg. Samtidigt är det ett naturligt kontinuerligt stråk vidare till andra stadsdelar.

GENHETEN I GÅNGNÄTET



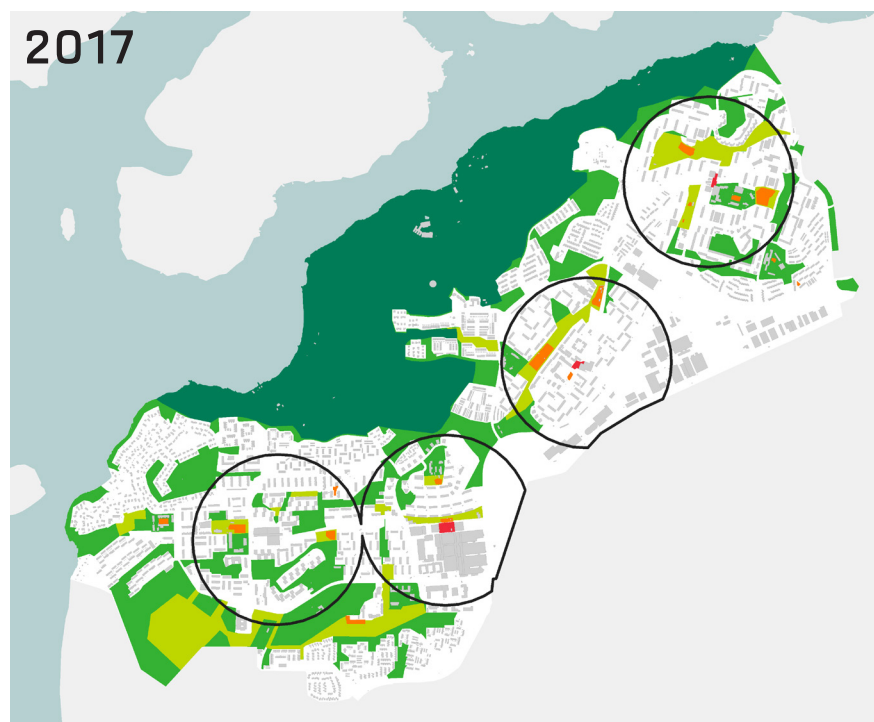
STOR MÅNGFALD AV GENA GÅNGSTRÅK - INGA NYA LÄNGRE GENA GÅNGSTRÅK SKA- PAS FRAM TILL 2030

GENHETEN I CYKELNÄTET



ANALYSEN KLARGÖR FLERA SAKNADE LÄNKAR I PLANERAT CYKELNÄT

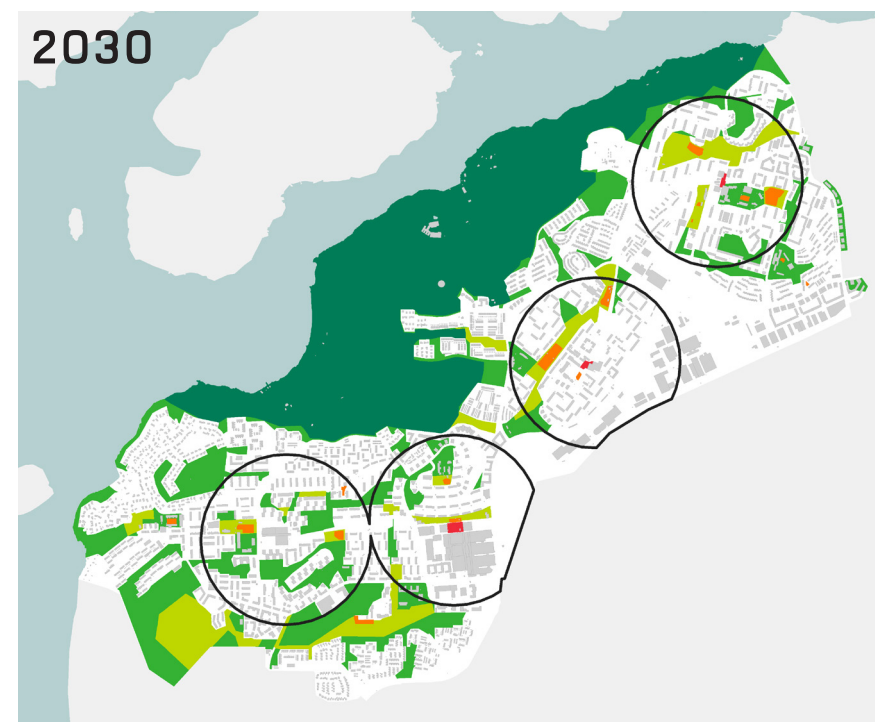
GRÖNSTRUKTUR



OFFENTLIG PLATSMARK OCH GRÖNSTRUKTUR

GOD TILLGÅNG TILL GRÖNOMRÅDEN MEN
MINDRE GOD TILLGÅNG TILL PARK

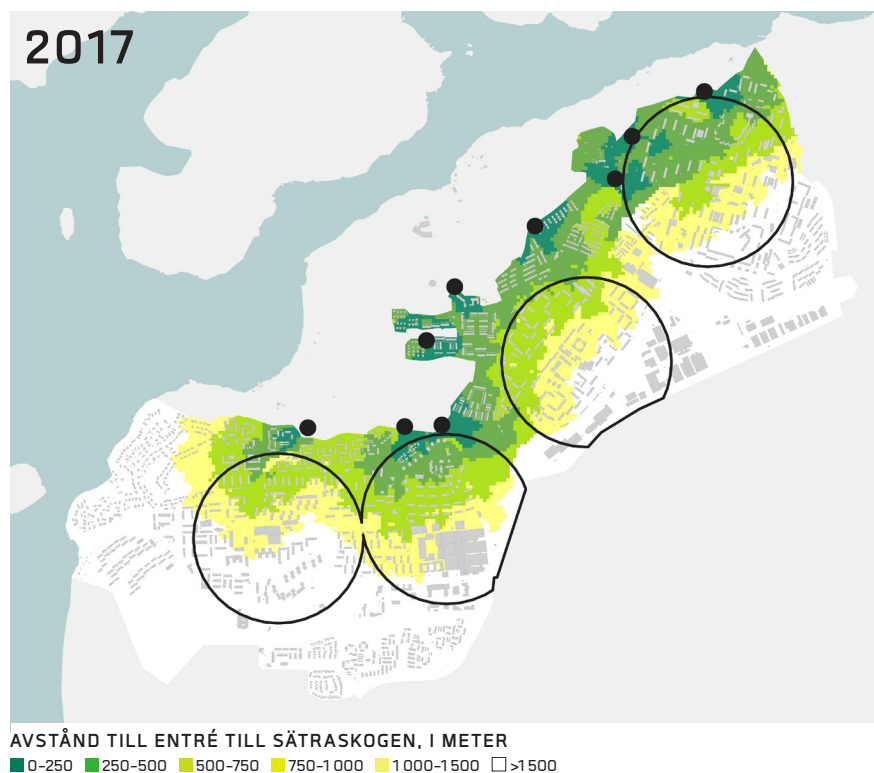
En utmaning i stadsbyggandet är här att finna lokalt lämpliga bredder för att både tillförsäkra de gröna stråkens funktion som ekologiska spridningskorridorer samtidigt bebyggelseglapp längs särskilt betydelsefulla gångstråk minskas.



OFFENTLIG PLATSMARK OCH GRÖNSTRUKTUR

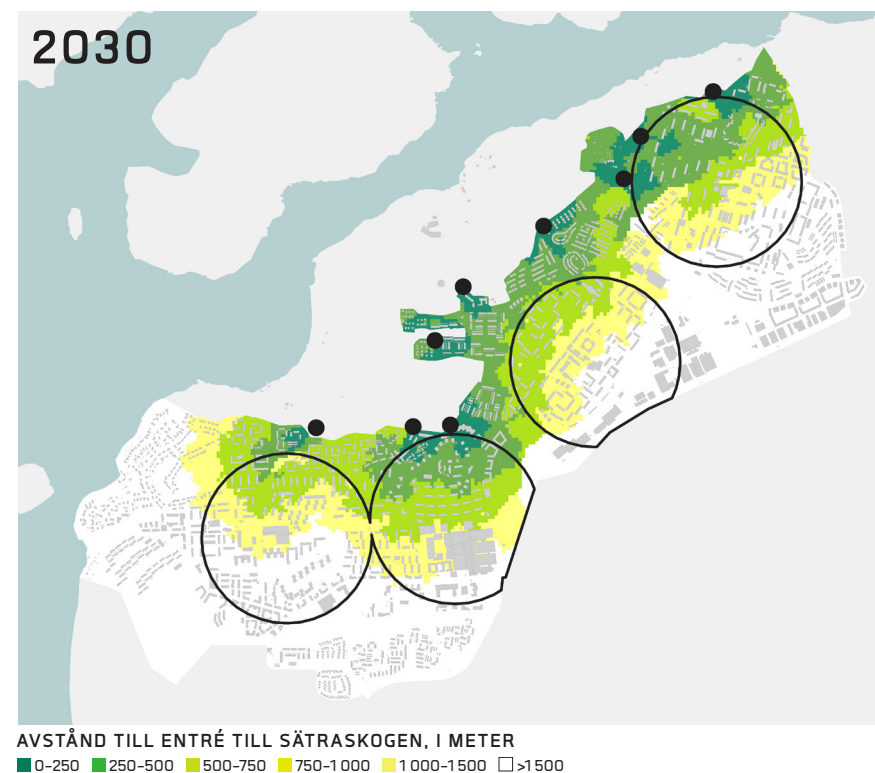
den totala grönytan minskar med 5 %. Då tillgången idag är mycket god behöver detta inte minska stadskvaliteten. Däremot skulle mer parkyta behövas för att öka stadskvaliteten. I de fall dessa kan tillkomma bör de lokaliseras längs de viktigaste gångstråken för att därigenom bli mer välanvända och synliga. Här saknas exempelvis parker längs Vårbergsvägen.

NÄRHET TILL SÄTRASKOGENS ENTRÉER



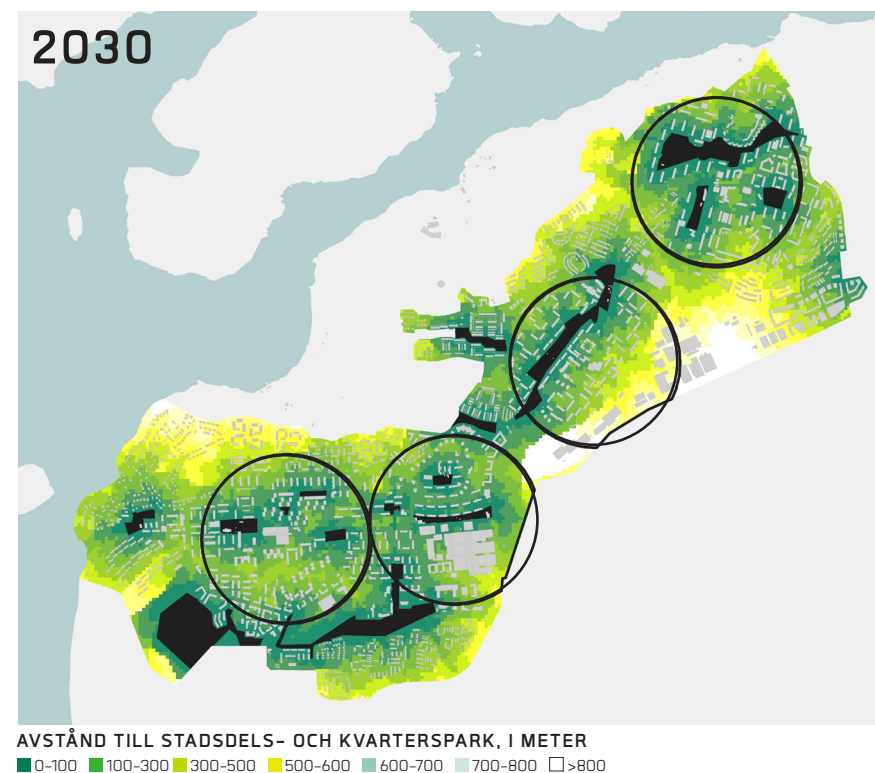
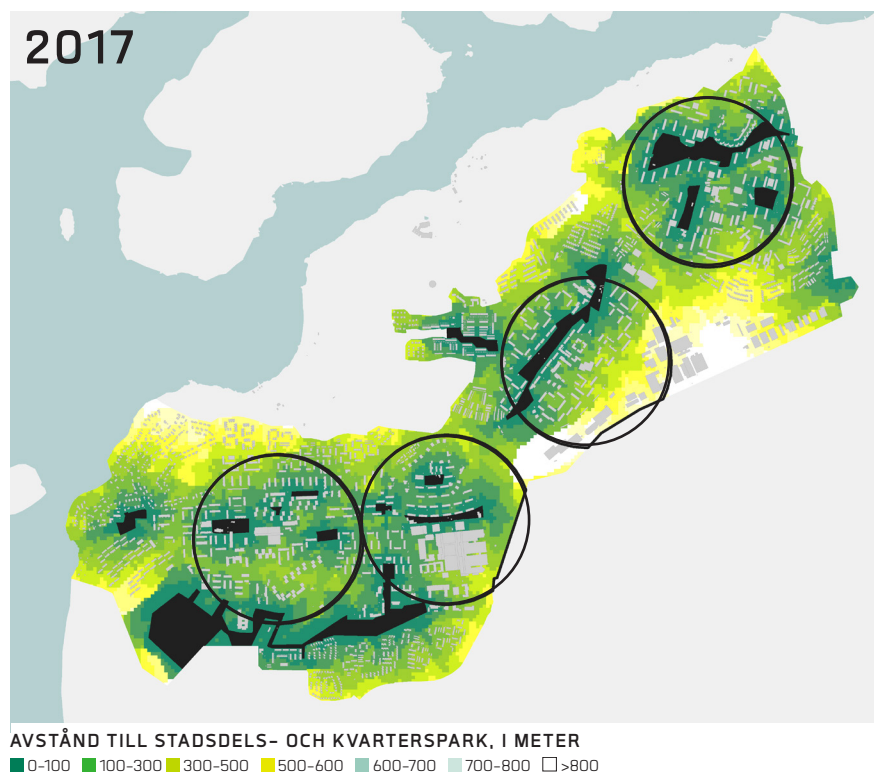
MYCKET GOD NÄRHET TILL SÄTRASKOGENS
ENTRÉER

värden. Det visar på en omfattande stads kvalitet i planområdet som också skulle kunna utvecklas vidare med ännu tydligare och gena gångstråk fram till sätraskogens alla möjliga entréer.



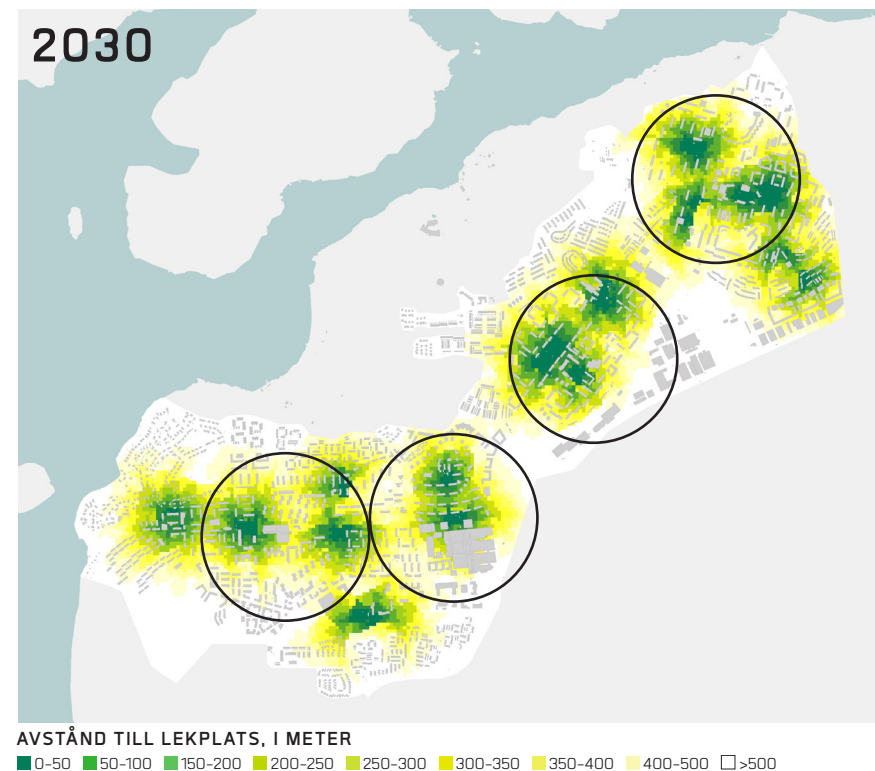
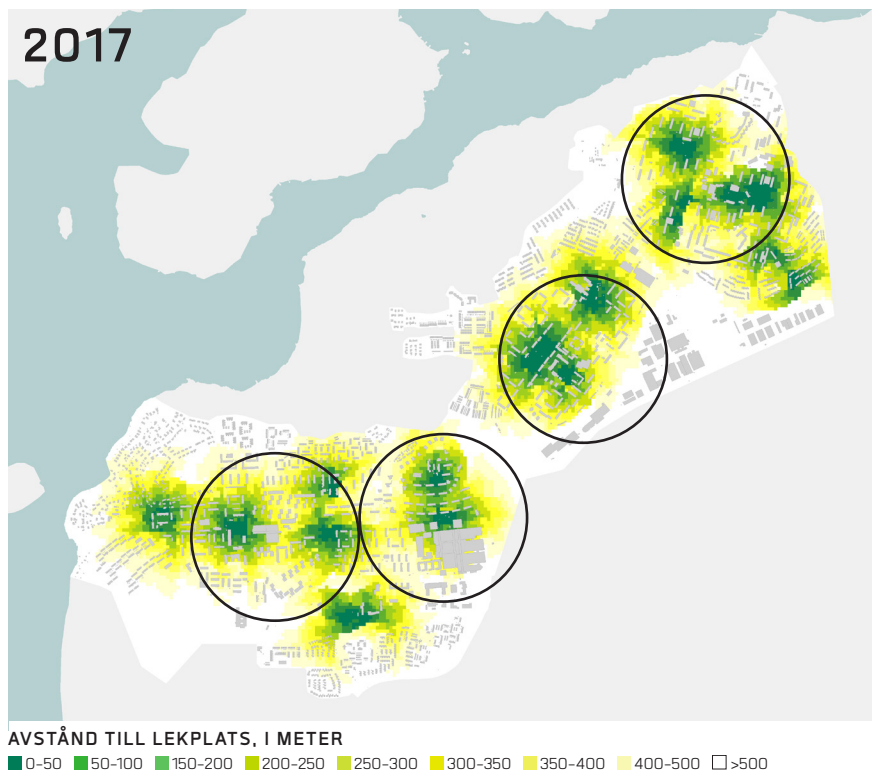
stråket ner till Sätorskogen tydligare. I övrigt sker mycket begränsade förändringar.

NÄRHET TILL PARK



MYCKET GOD NÄRHET TILL PARKER SÅVÄL
IDAG SOM 2030 - MEN NÄRHETEN SKULLE
KUNNA ÖKA ÄN MER MED ETT FÅTAL CEN-
TRALT PLACERADE PARKER

NÄRHET TILL LEKPLATS

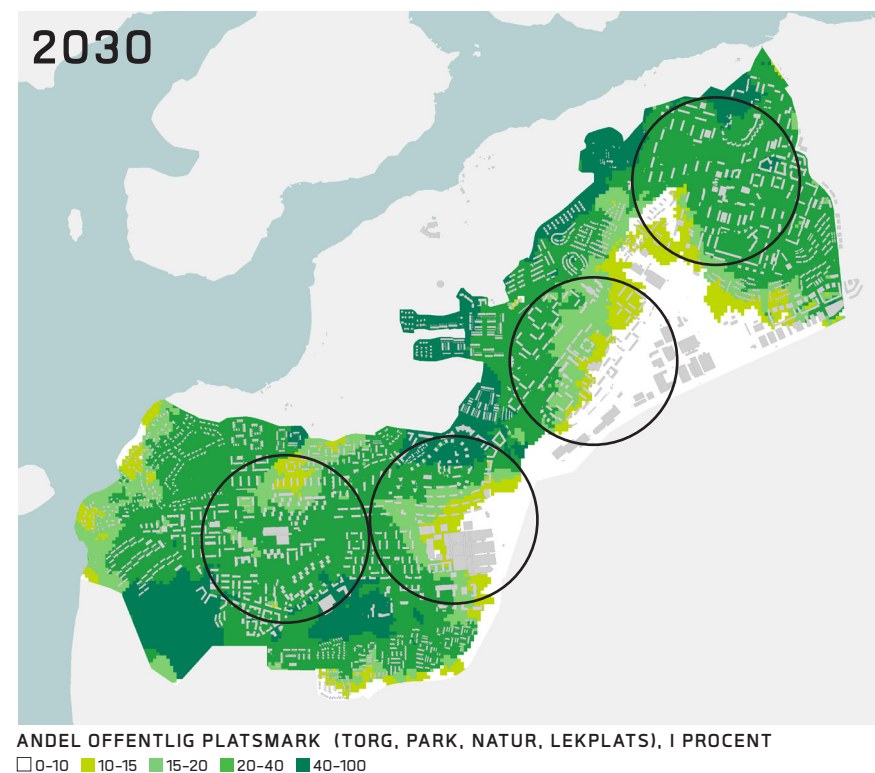
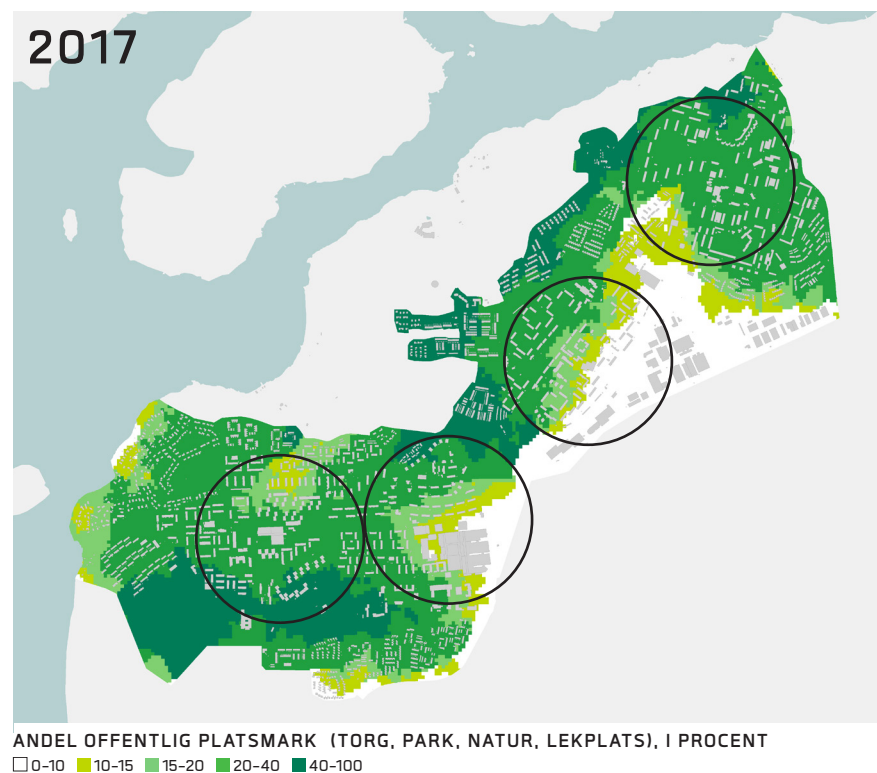


STOR BRIST PÅ LEKPLATSER I SÅVÄL PLANOMRÅDETS YTTRE DELAR SOM I VISSA AV DE MER TÄTA STADSMILJÖERNA - BRISTER ÅTGÄRDAS ENDAST DELVIS I PLANER FRAM TILL 2030

Barn behöver offentliga platser att leka på i staden för sin fysiska, mentala och sociala utveckling. Lekplatser kan också vara stadsdelens viktigaste mötesplatser. Stockholms stad har föreslagit att man inte ska ha längre än 200 meter till lekmöjligheter i park, natur eller på lekplats (Stockholms stad 2016).

Idag (2017) finns ett behov av fler lekplatser i många av de glesare bostadsområdena men också i ett fåtal tätare stadsmiljöer. Som den västra delen av Skärholmen. I plananalysen framgår det att inga nya lekplatser ingår i planer. En ny lekplats studeras vid Vårbergstoppen där det tillkommer omfattande täthet. Även lekplats vid Skärholmsdalen bör studeras.

ANDEL OFFENTLIG FRIYTA



MYCKET GOD TILLGÅNG PÅ OFFENTLIG FRI-
YTA - FÖRUTOM MELLAN SÄTRA OCH BRED-
ÄNG

Gedächtnis- und Charakterstudien



Idag finns omfattande glapp mellan stadsdelarna. De tydligaste är Skärholmsdalen och grönområdet söder om Vårberg och Skärholmen samt kring sätra

I stadsdelarna ligger de mest entrétäta stadsrummen i avskilda lägen. Längs de längre gena gångstråken mellan stadsdelarna finns betydligt färre

2. PLANANALYS 2030 / 26

UTÅTRIKTADE VERKSAMHETER IDAG

2017
DAG

TYDLIGA UTÅTRIKTADE VERKSAMHETER OCH LOKALER, DAGAKTIVA
■ Entré

MYCKET FÅ STADSRUM MED UTÅTRIKTA-
DE VERKSAMHETER, SÅVÄL DAGTID SOM
KVÄLLSTID

kvaliteter, såsom täthet och centralt läge i förhållande till omgivande gångflöden. Det blir därmed inte rimligt att ha lokaler längs alla gator, i synnerhet i stadsdelar med låg täthet, få arbetande och låg genomströmningspotential.

av målet om att koppla samman stadsdelarna med attraktiva gångstråk, och förvalta den potential som en ökad täthet leder till, ligger det en stor utmaning i att få till en kontinuitet av lokaler i gatuplan längs de längre gena gångstråken.

2017
NATT

TYDLIGA UTÅTRIKTAE VERKSAMHETER OCH LOKALER, KVÄLLSAKTIVA
Entré

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilistah zjzjzhdreSt okkukuhidh BasiskelkoyDyand8455on726222170-113-13nD2020-1120180111

Sätra och Vårberg har ett mindre utbud av olika kulturverksamheter.



Gebedkärniti Stirkokkenthans Asanailstahzjohdiesk Osktuhndiis BasiskilnygnyDordgdsfknf726222-17-11B-13nD20-12018011

2. PLANANALYS 2030 / 29

[illegible]

3. REKOMMENDATIONEN

Debedkärniti Sikokkrentnor-Samailskvzjirgadiresk okkottukh mōsi sē-sēlelōmōyDundōsōsēkōn726220-170-113-13nD20-12008011

Strukturplanen illustrerar en möjlig inriktning för fortsatt planering utifrån slutsatser i stadsrumsanalysen. Även White arkitekters tidigare strukturskiss, se nedan, har använts som inspiration.



Gebedkärniti Stirkochenthr's Assamilsthijhndiesk Osktuhndis BasisknigmyDordgdsfkn172622-17-11B-13nD20-12018011

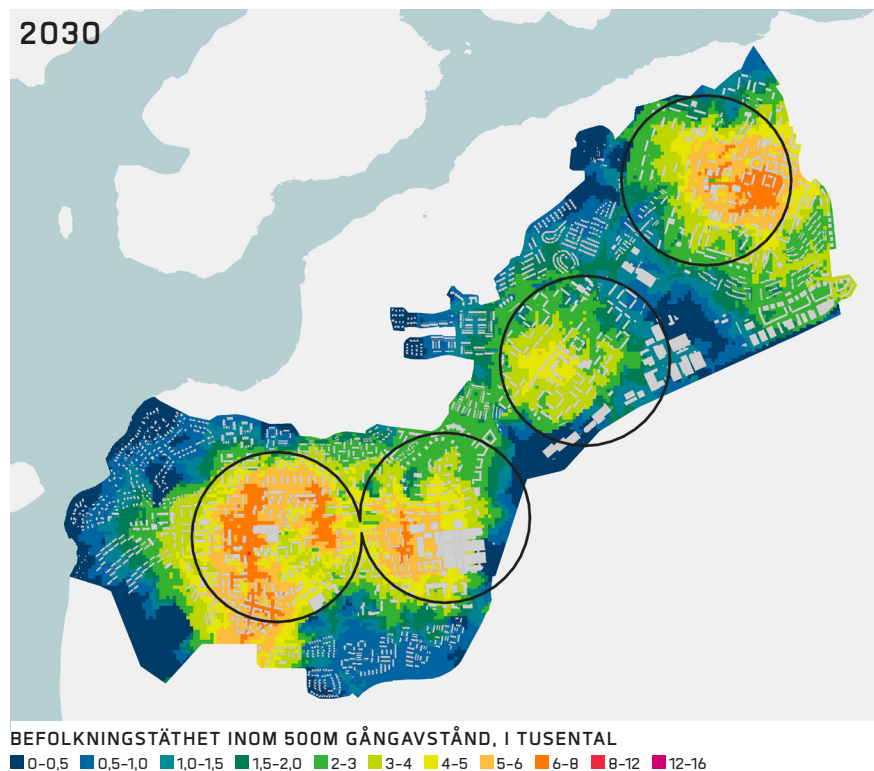
Vidare har 20 % av markytan i större kvarter (över 25 000 m²) dragits av för att användas till offentlig gatumark.



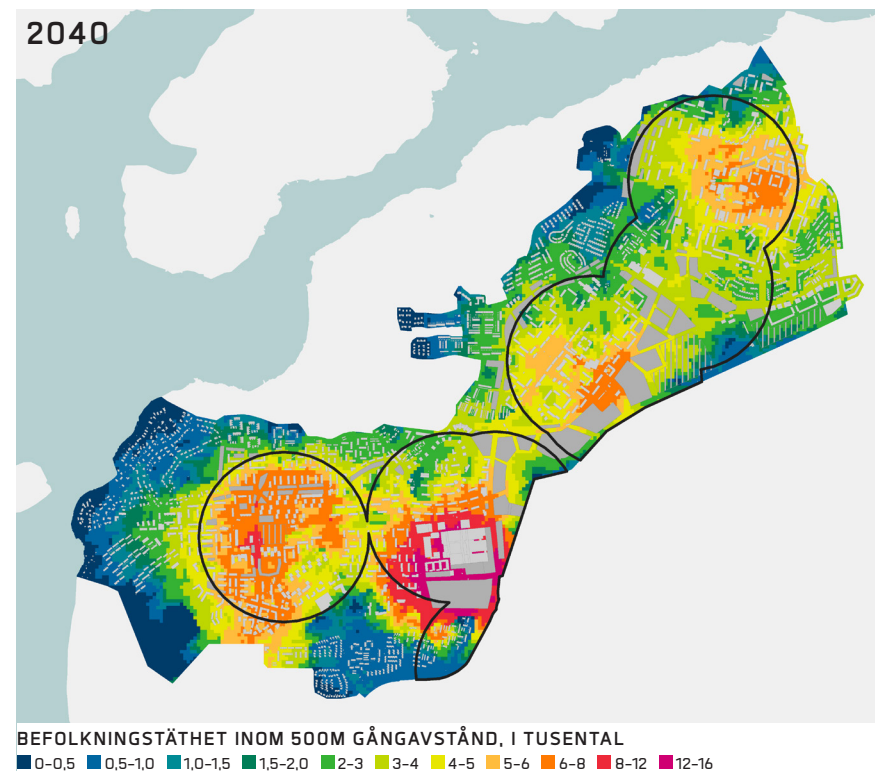
BTA (Bruttoarea) motsvarar total våningsyta i de tillkommande kvarteren fram till 2040

4. PLANLAB: STRUKTURPLAN 2040

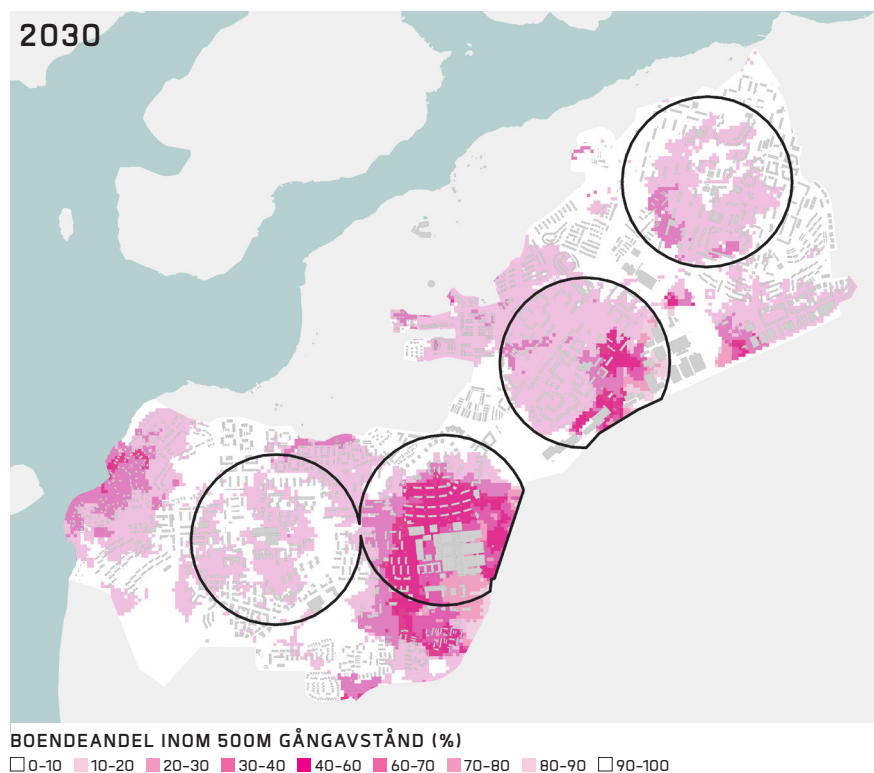
Geðdætti Stokkarafrans Ásmundsson þingmaður og forseti Sjálfstjórnarinnar 72622-170-118-13nD20-12008011



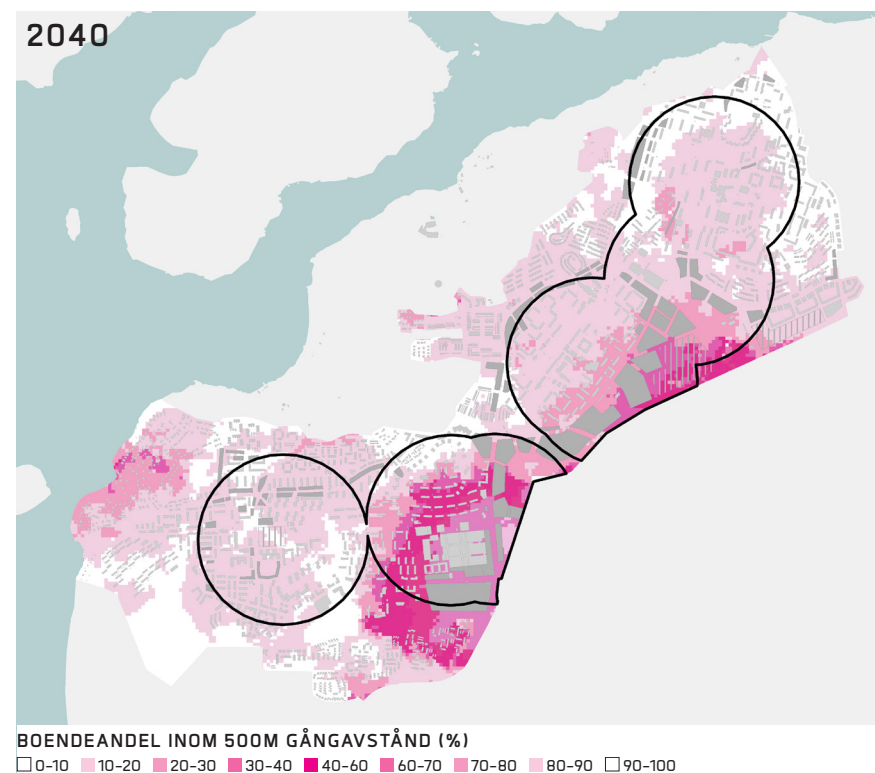
Tätheten blir betydligt högre i kollektivtrafiknära områden. Framförallt utgör Skärholmen en stor förtätning och koncentration av både boende och arbetsplatser. Tack vare förtätningen i Sättra industriområde nyttjas det nära läget till tunnelbana och tillkommande station på Spårväg Syd.



BLANDNING AV BOENDE OCH ARBETANDE

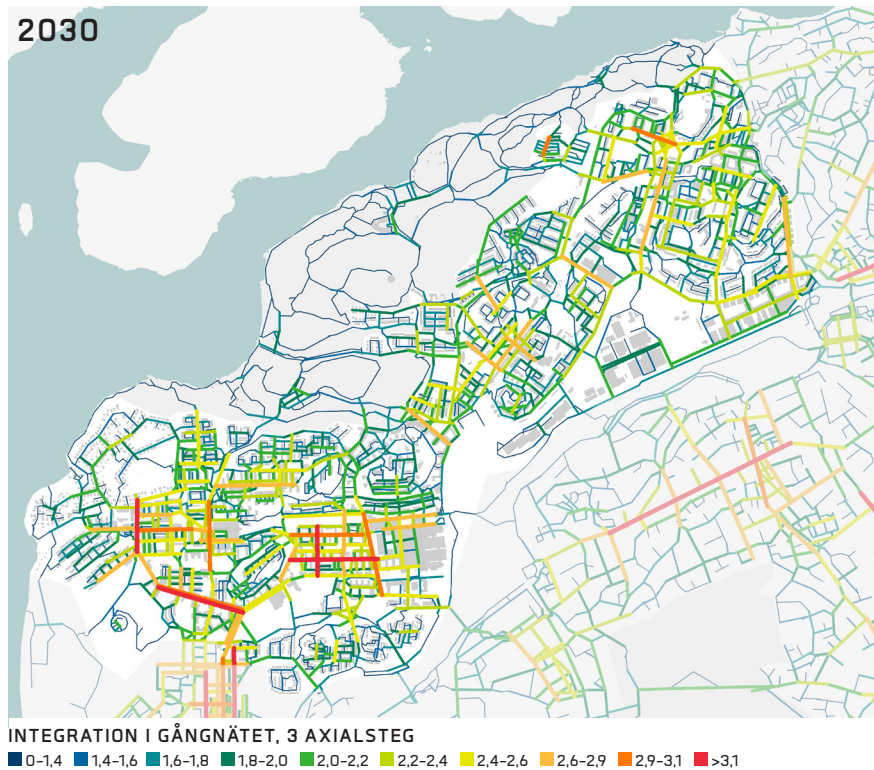


Vid sidan av Skärholmen Centrum är den lokala blandningen av boende och arbetande mycket liten i planområdet. UN habitat rekommenderar 40-60 % andel boende per hektar. I planområdet kan snarare 20-80 % anses vara en rimlig målbild inom 500 meter från kollektivtrafik.



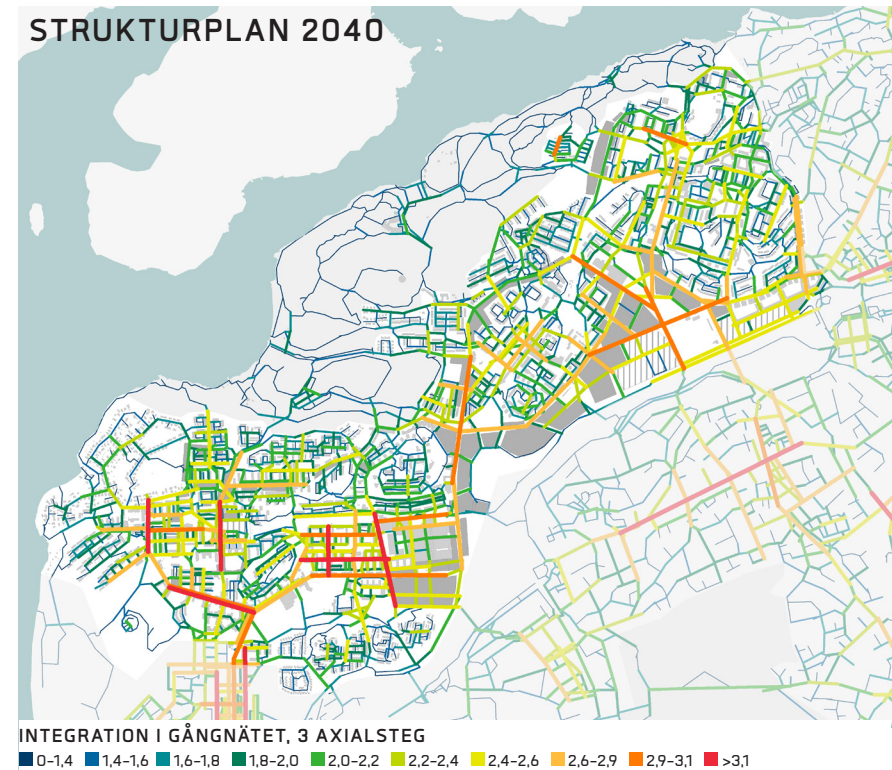
Blandningen av boende och arbetande ökar i Skärholmen Centrum men minskar eller är oförändrad i övrig stadsdelar i och med planerna. För att nå målet bör fler arbetsplatser prövas i Vårberg, Sättra och Bredäng.

LOKAL RUMSINTEGRATION



STRUKTURPLANEN FÖRFLYTTAR STADSDE- LARNÄRMARE VARANDRA

Med strukturplanen förlängs de lokalt centrala stråken ut mot omgivande stadsdelar. I synnerhet sker stora förbättringar i Skärholmsdalen och längs den östra delen av Skärholmsvägen nedanför Sätra idrottsplats



SKATTNING AV GÅNGFLÖDEN

METOD

Analysen av gatunätets rumsliga integration (Space syntax) har visat sig fånga gångflöden med relativt hög precision (Hillier, Space is the Machine, 1996), framför allt i täta innerstadsmiljöer där distributionen av täthet och målpunkter är relativt jämn.

För att fånga potentiella gångflöden i stadsdelar med mer ojämn fördelning av täthet och målpunkter har Spacescape utvecklat en särskild form av gångflödesanalys – Origin-Destination Betweenness (place syntax) som på ett bättre sätt än integrationsanalysen kan fånga generella gångflöden. Skillnaden mellan analyserna är att integrationsanalysen endast analyserar gatunätets rumsliga struktur medan Origin-Destination Betweenness även tar hänsyn till distributionen av attraktioner och lokala resvanor. Analysen resulterar i skattade gångflöden under ett genomsnittligt vardagsdygn per gatulänk.

UNDERLAG

Attraktionerna i gångflödesanalysen utgörs i detta fall av täthet (bostäder och arbetsplatser), handel och kollektivtrafik men inte skolor då lägen för tillkommande skolor idag är okända.

Analysen bygger också på en uppskattning av antalet resor och färdmedelsfördelningen i området med utbyggda planer. Uppskattningen baseras på detta fall på den resvaneundersökning som genomfördes

i Stockholms län 2015 (Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, Resvanor i Stockholms län 2015, 2016) där resvanor i Skärholmen har jämförts med andra liknande kommundelar samt referenskommuner. För att analysen inte ska bli för komplex har förenklingar gjorts. Resor till och från bostaden uppskattas utgöra den största delen av alla resor (1,8 av totalt 2,2 resor). Hälften av dessa resor uppskattas vara resor till arbetet och den andra hälften uppskattas vara resor på fritiden.



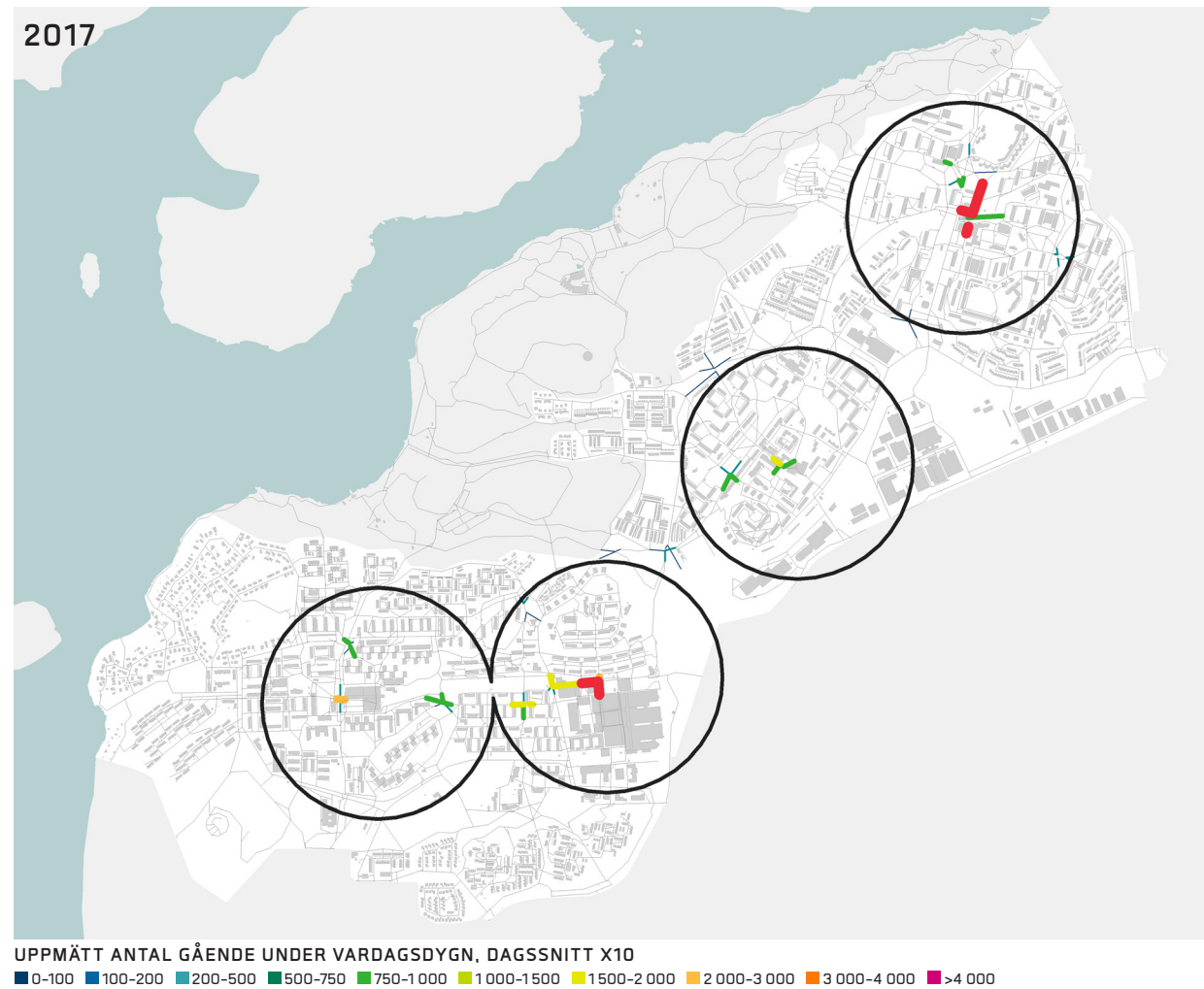
Skattningen bygger på att önskvärd funktionsblandning uppnås och att kontorsplatserna klustrar sig kring Skärholmen Centrum. Bostäder fördelas ut jämnt på alla övriga kvarter. Då lägen för kommunal service som skolor och förskolor är okänt i planeringen för 2030-2040 har dessa ej utökats i gångflödesanalysen.

JÄMFÖRELSE MELLAN SKATTADE OCH UPPMÄTTA GÅNGFLÖDEN

För att utvärdera analysmodellens tillförlitlighet lokalt görs en jämförelse av analysmodellens uppskattade gångflöden med faktiska gångflöden vid 64 punkter i hela Skärholmens stadsdelsområde. Sambandet mellan uppmätta och skattade gångflöden är 65 % (r^2 -värde). Givet områdets storlek samt stora variationer mellan mätplatserna får denna korrelationsgrad betraktas som bra.

GÅNGFLÖDEN IDAG

Gångflödesmätningen ger oss två tydliga resultat, dels att gångflöden i en struktur som Skärholmen är svår att mäta tillförlitligt och dels att det finns platser med höga flöden mer än det finns stråk.



Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilistah zjzjzhdreSt okkukuhidh BasiskelkoyDyandakCtFknf726222-170-113-13nD2020-1120180111

Skattningen av nuvarande flöden och de gångmätningar som utförts ger en tydlig bild av hur gångflödena i stadsdelarna idag är koncentrerade till ett fåtal platser i anslutning till tunnebanan. Gångflödesanalysen av strukturplanen visar på att den nya bebyggelsen samt Spårväg syds kompletterande hållplatser skapar en helt annan kontinuitet av gångflöden. Framförallt framkommer ett tydligt stråk från Vårbergsvägen, via Skärholmen längs Skärholmsvägen upp till Bredäng.

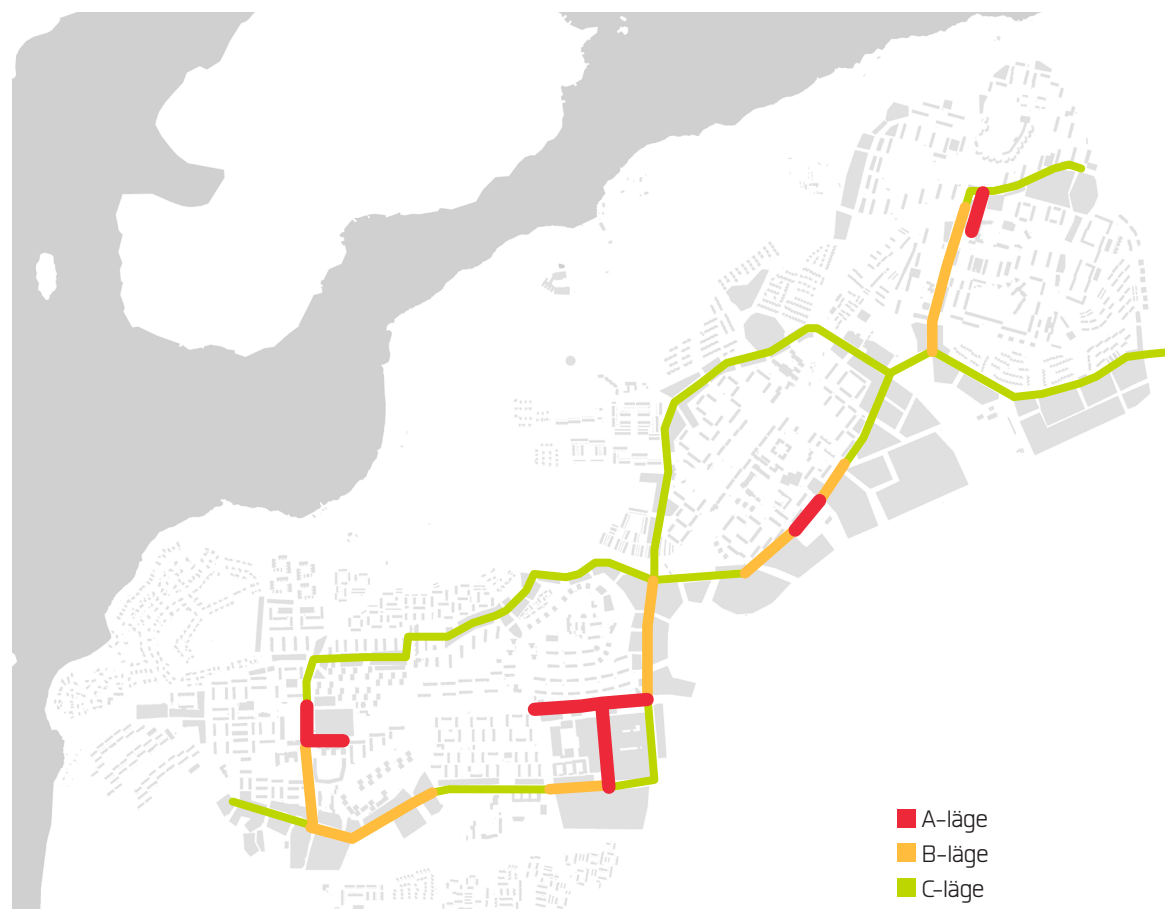


Map of the urban network of the city of Valencia, showing the number of inhabitants per road segment. The map uses a color scale from blue (< 500) to red (> 4,000) to indicate population density along the roads. The city is situated on a peninsula, with the Mediterranean Sea to the east and the Balearic Sea to the south. The urban network is dense in the central and eastern parts of the city, with a major concentration of high-population segments in the central area.

Skattningen bygger på en sammanvägd analys av täthet, målpunkter och resvane-
nedata från SL:s resvaneundersökning 2015.

HANDEL I GATUPLAN MED STRUKTURPLAN 2040

Här har huvudnätets potential för lokaler i gatuplan delats upp i A,B och C-lägen

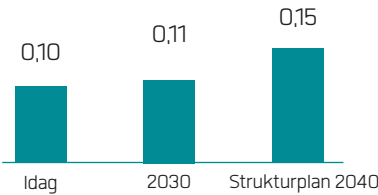


STADSKVALITETER IDAG, 2030 & STRUKTURPLAN 2040

ETT TILLGÄNGLIGARE GRÖNARE SKÄRHOLMEN MED HÖGRE TÄTHET OCH BLANDNING AV BOENDE OCH ARBETANDE

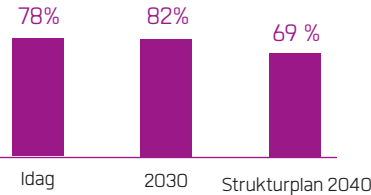
För att utvärdera hur väl som strukturplanen 2040 leder upp till uppsatta mål har ett sex mätbara indikatorer använts. Indikatorerna är alla hämtade från stadsbyggnadsforskningen och används också av Göteborgs stadsbyggnadskontor för att utvärdera nya planer (Göteborgs stad 2017).

Resultatet visar på att strukturplanen leder till att områdets stadskvaliteter förstärks. Inte minst ökar orienterbarheten i gatunätet. Utifrån de valda indikatorer uppfylls samtliga uppsatta riktlinjer för vidare stadsutveckling (se sid .



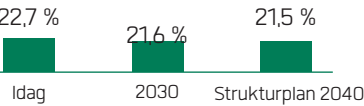
ORIENTERBARHET I GATUNÄTET

Sambandet (r^2 -värdet) mellan rumsintegration i kommun-delen och stadsdelen. Se sid x för mer info.



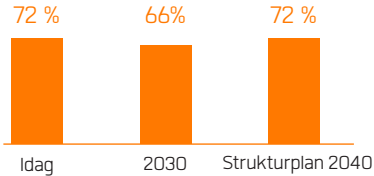
ANDEL BOENDE

Inom 500 meter från kollektivtrafik. Resterande andel är arbetande.



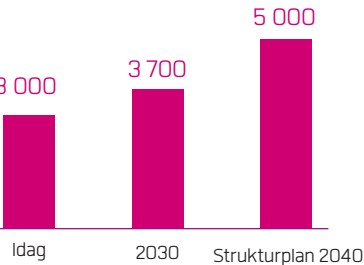
ANDEL FRIYTA

Inom 500 meter



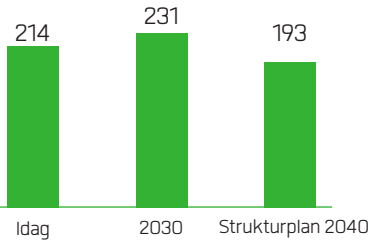
ANDEL BOSTÄDER MED NÄRHET TILL SPÅRSTATION

Andel av alla bostäder som har mindre än 500 meter till spårbunden kollektivtrafik.



BEFOLKNINGSTÄTHET

Inom 500 meter från kollektivtrafik



NÄRHET TILL PARK

Inom 500 meter från snabb kollektivtrafik

Gebedkärniti Stikokkterenths Tasmilisth zjzjzhdreSt okkukuhidh BasiskelkoyDyandlCtFknf726222170-113-13nD2020-1120180111

Stockholms stad, 2016 *Parkplan Skärholmen*

UN Habitat, 2014. *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles*

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se