



**Södra
Värtahamnen**



**Stockholms
stad**

Social konsekvensanalys

Oktober 2016

Uppdragsnummer: NC16169600	Social konsekvensanalys Södra Värtahamnen Rapport 2016
Daterad: 161102	
Reviderad:	
Handläggare: Hillevie Jernberg	

RAPPORT
Social konsekvensanalys av Södra
Värtahamnen

Konsult/kontakt

Spacescape AB
Östgötagatan 100, Box 4700
116 92, Stockholm
08-452 97 67
556613-7385
www.spacescape.se
info@spacescape.se

Exploateringskontoret/kontakt
Hillevie Jernberg

SPACESCAPE



Stockholms
stad

SAMMANFATTNING

På uppdrag av Exploateringskontoret i Stockholms stad har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys av området Södra Värtahamnen, en helt ny stadsdel i Stockholm. Underlagen för denna sociala konsekvensanalys, eller SKA, är pågående planarbeten för Södra Värtan och Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden. Planarbetet för Södra Värtan har kommit längre i planprocessen varför mer ingående analyser har kunnat genomföras inom den delen.

Modellen har tagits fram med inspiration från modellen ”*What makes a great place*” utformad av Project for Public Spaces, en ideell organisation som bl.a. arbetar med platsutveckling för stärkt gemenskap (PPS, 2016). Även *Vancouver’s Healthy City Strategy* (2014) och *Mistra Urban Futures* (2015) arbete med socialt hållbar stadsdelsomvandling har varit inspirationskällor. Dessa förlagor har gemensamt en ambition att göra sociala konsekvenser mätbara genom att formulera mål och indikatorer.

Spacescapes modell som presenteras i denna rapport är ett försök att med förankring i forskning och beprövade rekommendationer mäta de sociala konsekvenserna av en stadsdelsomvandling. Modellen syftar även till att förekomma planarbetet som en proaktiv nulägesanalys. Mätbarheten är ett verktyg för att omsätta vardagslivets dimensioner i stadsform. Helhetsbilden är viktig för att kvalitetssäkra planen och inte endast konstatera om den ger förutsättningar för en positiv utveckling i relation till nuläget.

MODELLENS UPPBYGGNAD

Sociala processer och konsekvenser är komplexa frågor och inte alltid mätbara men modellen är ett försök att ge praktiker en verktygslåda för hur olika faktorer kan vägas samman. Modellen skiljer på mål och medel samt preciserar måtten för att uppnå de sociala målen. Cirkeln är uppdelad på fyra tematiska målbilder: (1) levande offentliga platser, (2) tillgång till samhällsservice, (3) blandad bebyggelse och (4) tillgänglig stadsmiljö. Målbilderna är framtagna med inspiration från tidigare nämnda referenser för att dels möta Norra Djurgårdsstadens uppsatta mål för en hållbar stadsdel men även för att rent praktiskt kunna delas upp utifrån olika förvaltingsområden i det fortsatta planarbetet. Värdeord som *identitet*, *jämlikhet*, *gemenskap*, *historia* och *deltagande* är effekter av de medel som modellen identifierar som viktiga. Dessa övergripande värdeord är svåra att mäta och skapas i växelverkan med samtliga indikatorer, vilket är anledningen till att de inte delas upp i relation till målbilderna i modellen. Värdeorden kan även användas som en utgångspunkt vid en nulägesanalys för att med hjälp av befintlig befolkning karaktärisera hur stadsområdet upplevs och används.

Alla beståndsdelar behövs, men vissa indikatorer är svårare att kompromissa om än andra.

LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Idag saknar planområdet friytor och vattenfronten med kajstråket är otillgänglig för allmänheten. I

närliggande bostadsområden är andelen friyta per boende hög tack vare tillgången till Gärdet, Tessinparken och Finlandsparken.

Planprogrammet innebär en tillkomst av flera nya parkytor och torg. Den totala friytan ökar därmed, men ska också delas av fler boende och en hög andel arbetande. Utformningen av de offentliga platserna blir därför avgörande för att tillgodose tillräcklig kapacitet, främst de tider på dygnet som blir högt belastade.

TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Området har idag en samlingslokal, skolverksamhet samt två kända kulturverksamheter.

Planprogrammet anger som riktlinje 0,2 förskoleplatser per lägenhet men inga skolplatser. Säkra skolvägar blir avgörande för att främja barns rörelsefrihet. Då förskolegårdarna är små och samnyttjas med boende blir det viktigt att säkerställa att tillräckligt många lekvärden inryms på dessa samt att utreda hur många som kommer att använda närliggande parker som kompensation.

Det är i nuvarande skede oklart om lokaler för vård och kulturell verksamhet. Med undantag av utomhusbadet finns inga planerade ytor för spontandrott. Badet kan dock antas bli en viktig målpunkt i området. Här rekommenderas att lokaler för kultur och idrott öronmärks.

BLANDAD BEBYGGELSE

Området har idag 3 600 arbetsplatser men saknar helt bostäder. Tillskottet av bostäder och arbetsplatser bidrar till att ge planområdet mer funktionsblandat innehåll med potential för ökat stadsliv över dygnets timmar. I Valparaiso är andelen arbetsplatser högre, därför kan en blandning av verksamheter behövas för att bidra till att området inte ska upplevas ödsligt kvällstid. Majoriteten av bostadsgårdarna är små vilket gör att belastningen på parker förmodas bli hög.

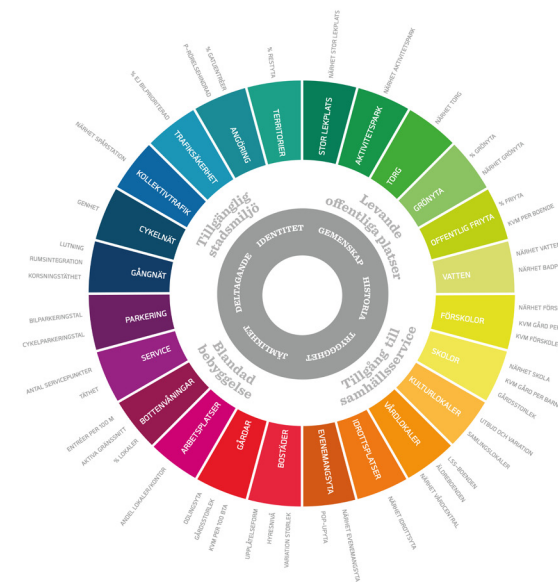
Majoriteten av bostäderna planeras som bostadsrätter och även hyresrätterna kommer att vara dyra. För att få ett varierat bostadsutbud och erbjuda hem för människor i livets alla skeden bör det fortsatta planarbetet utreda möjligheter att öronmärka lägenheter med lägre månadsavgifter samt skapa en variation i lägenhetsstorlekar som kan passa olika typer av hushåll. Även kontorslokaler bör erbjudas i olika former för att ge förutsättningar för olika typer av företag och verksamheter.

TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Området är idag omringat av fysiska barriärer i form av infrastruktur, vatten och höjdskillnader. Tung trafik passerar området vilket orsakar höga bullernivåer. Gång- och cykelnätet saknar på flera ställen tydliga kopplingar.

Området blir mer tillgängligt och trafiksäkert i och med planprogrammets genomförande. Tillgången till kollektivtrafik ökar med kapacitetsstark kollektivtrafik. Fotgängare och cyklister prioriteras ge-

nom förbättrade pendlingsstråk och kopplingar till omgivningen, närhet till ett stort utbud av service och en hög andel vistelse- och gångfartsgator. Korsningpunkter längs Södra och Norra Hamnvägen bör hastighetssäkras för att erbjuda säkra skolvägar och rörelsefrihet även för barn.



MODELL FÖR SOCIAL KONSEKVENSANALYS



BETYGSÄTTNING AV MÅLUPPFYLLNAD

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	3
1. INLEDNING	6
Bakgrund & syfte.....	7
Varför en social konsekvensanalys?.....	8
Metod.....	9
2. MODELL	11
Modell.....	12
När kan modellen implementeras.....	14
Mäta stad.....	15
Läget i staden.....	17
Planområdet idag.....	18
Underlag för analys.....	19
3. LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER	21
Levande offentliga platser.....	22
Stor lekplats.....	23
Aktivitetspark.....	25
Torg.....	27
Grönyta.....	29
Offentlig friyta.....	31
Vatten.....	34

4. TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE 36

Tillgång till samhällsservice.....	37
Förskolor.....	38
Skolor.....	41
Kulturlokaler.....	44
Vårdlokaler.....	47
Idrottslokaler.....	49
Evenemangsyta.....	52

5. BLANDAD BEBYGGELSE 54

Blandad bebyggelse.....	55
Bostäder.....	56
Gårdar.....	60
Arbetsplatser.....	63
Bottenvåningar.....	65
Service.....	67
Parkering.....	70

6. TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ 72

Tillgänglig stadsmiljö.....	73
Gångnät.....	74
Cykelnät.....	80
Kollektivtrafik.....	82

Trafiksäkerhet.....	84
Angöring.....	86
Gränser.....	87

7. REKOMMENDATIONER 88

Levande offentliga miljöer.....	89
Tillgång till samhällsservice.....	90
Blandad bebyggelse.....	91
Tillgänglig stadsmiljö.....	92
Diskussion.....	93

8. KÄLLOR 95

MEDVERKANDE

STOCKHOLMS STAD

Hillevie Jernberg, Exploateringskontoret (uppdragsgivare)

Helena Ackelman, Stadsbyggnadskontoret

Malin Klåvus, Stadsbyggnadskontoret

SPACESCAPE

Alexander Ståhle (uppdragsansvarig)

Eva Minoura

Karin Lundgren



INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

På uppdrag av Exploateringskontoret i Stockholms stad har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys (SKA) av området Södra Värtahamnen som består av de pågående planarbetet för Södra Värtan och Valparaiso i Norra Djurgårdsstaden, vilket är en helt ny stadsdel i Stockholm.

Detaljplanerna innefattar delar av Norra Djurgårdsstaden som tidigare fungerat som industriområden med främst hamnverksamhet och relaterade näringar. En så pass omfattande omvandling skapar genom stadbyggandet helt nya rum och samband som påverkar sociala processer.

Planerna för Södra Värtan respektive Valparaiso är i olika skeden i planprocessen och staden ser därför en möjlighet att eventuella svagheter i planförslaget för Södra Värtan kan, dels justeras i liggande plan samt kompenseras i planförslaget för Valparaiso, som fortfarande är i ett tidigt skede. För båda områden gäller att allt önskvärt underlag inte funnits att tillgå vid tidpunkten för analyserna. Vissa antaganden har därför behövt göras utifrån de underlag som har funnits. Det innebär att det gällande vissa aspekter endast är möjligt att formulera rekommendationer snarare än att utföra en konsekvensanalys.

SYFTE

Enligt *”Program för hållbar stadsutveckling – Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid”* (2016b) ska planerade områden uppfylla följande kriterier:

1.2 Bidra till att skapa en jämlik stad

- Planera staden utifrån olika behov med avsikt på bl.a. ålder, kön, kulturell bakgrund och ekonomiska förutsättningar.
- Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.
- Utveckla kunskap hos stadens förvaltningar och bolag om hur prisvärda och/eller tillfälliga bostäder kan skapas genom pilotprojekt.

1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Planera för god tillgång och närhet till offentlig service såsom ett rikt kulturutbud för alla, utbildningsmiljöer som är välkommande för alla samt idrottsanläggningar inne och ute.
- Planera för god tillgång till privat service, arbetsplatser samt lokaler för distansarbete.
- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.
- Skapa möjligheter för att tillhandahålla tjänster som underlättar vardagslivet genom digitalisering av stadsdelen.

Den sociala konsekvensanalysen syftar till att bedöma om planen bidrar till att skapa en jämlik stad där boende och arbetande har möjlighet att leva ett ”väl fungerande vardagsliv.” Sociala konsekvensanalyser efterfrågas alltmer och är särskilt betydelsefulla i omvandlingsområden med få eller inga boende att föra dialog med. Metoden som utvecklats här bygger därför på att finna mätbara effekter som kan verifiera huruvida planen genom sin struktur uppfyller ställda mål för socialt hållbar stadsbyggnad.

DISPOSITION

I rapporten presenteras det övergripande syftet med sociala konsekvensanalyser som metod. Det följs av en presentation av modellen som sedan utgör strukturen för rapporten och analyserna. Mål, medel, mått och måltal presenteras under respektive tema i modellen och varje mått beskrivs med bakgrund, analys och slutsats. Slutligen summeras resultaten i form av rekommendationer för fortsatt arbete med planeringen av Södra Värtahamnen.

VARFÖR EN SOCIAL KONSEKVENSANALYS?

Social konsekvensanalys är ett verktyg som används för att analysera huruvida människors olika livssituationer och behov tillgodoses i samband med en fysisk förändring. Nedan presenteras exempel på resonemang som förtydligar vikten av och syftet med en social konsekvensanalys.

STORSTÄDER I SAMVERKAN

Enligt rapporten *”Storstäder i samverkan”* (2015), ett forskningsprojekt utfört av Arkitekturskolan KTH, är det en utmaning att utforma sociala konsekvensanalyser som underbyggs av en tydlig disciplinär kunskapsgrund. Detta är dock nödvändigt för att göra de sociala faktorerna möjliga att identifiera och utvärdera.

Rapporten redovisar hur Sveriges tre största städer tar sig an och utvecklar modeller för sociala konsekvensanalyser. Där beskrivs några gemensamma syften för social konsekvensanalys som metod:

- *Förbättra livet och förutsättningar för sårbara och missgynnade grupper.*

- *Ett sätt för de som hanterar stadsmiljön att integrera och organisatoriskt medvetandegöra sociala hållbarhetsfrågor.*

JÄMLIKA LIVSVILLKOR OCH STADSBYGGANDE – INSPEL TILL PÅGÅENDE ÖVERSIKTSPLANARBETE

I rapporten *”Jämlika livsvillkor och stadsbyggande”* betonas att stadsplaneringen ska genomsyras av

jämställdhets- och barnperspektiv samt motverka den geografiska segregationen. Detta med anledning av att skillnaderna i befolkningens livsvillkor ökar mellan grupper i olika delar av Stockholm.

Ett av rapportens budskap är att det är viktigt att identifiera miljöer som skapar gynnsamma livsvillkor med tillgång till kulturellt kapital, service och möjligheten att transportera sig till låga kostnader. Där är det lämpligt att erbjuda ett bostadsutbud som möjliggör mindre resursstarka grupper att ta del av dessa tillgångar i den byggda miljön (Legeby, Koch, Marcus, 2015). Idag tenderar stort fokus läggas på utsatta områden, men det ena behöver inte utesluta det andra.

Forskning visar att individer med olika bakgrund alltmer sällan möts i vardagslivet vilket leder till ett begränsat utbyte mellan samhällsgrupper. I förlängningen är detta en bidragande orsak till att mytbildning och uppdelningar i samhället reproduceras. Det är därför avgörande att skapa offentliga rum, målpunkter och mötesplatser där ett utbyte mellan olika grupper i samhället och boende i olika stadsdelar uppmuntras och möjliggörs. Det kan bidra till att synliggöra olika gruppers privilegier eller icke-privilegier för varandra (ibid).

HÄLSOFRÄMJANDE STADSPLANERING

Forskning visar att människors hälsa och levnadsval påverkas av den sociala sfär de befinner sig i. Den fysiska miljön är ett ramverk för alla de sociala interaktioner som sker i en stad och är därför en

grundläggande förutsättning för invånarnas hälsa genom att möjliggöra sociala kontakter, kontroll och tillit. Stadsplaneringen påverkar aktiviteter och de sociala sfärerna och kan stödja eller missgynna olika typer av beteenden (Healthy cities, Malmö stad, 2012). Samtidigt verkar staden genom sin struktur, vilket både synliggör och tillgängliggör stadens utbud och människorna i den för varandra.

Nätverket Healthy Cities Sverige (2016), som arbetar strategiskt för jämlik folkhälsa, förordar verktyget social konsekvensanalys då det är ett sätt att gå från ord till handling när det gäller målsättningar om stadsmiljöer och bostäder för alla. De menar att metoden är ett sätt att bedöma miljöers sociala kvaliteter, behov och föreslå åtgärder utifrån de konsekvenser som förändringarna i miljön ger.

Spacescapes modell är utformad med grund i stadsbyggnadsforskning där kopplingar mellan den fysiska utformningen och sociala processer kunnat styrkas. Forskningen redovisas under respektive tema i dokumentet och de orsakssamband som forskningen bekräftar är grunden i de slutsatser som dras.

Analysmetoderna som används i modellen syftar till att kartlägga den fysiska miljön och analysera hur den skapar sociala processer och förutsättningar för boende, verksamhetsutövare och besökare i planområdet.

METOD

I rapporten *”Från delad till enad stad”* identifieras en brist på kvalitetssäkring av planer i ett tidigt skede med hjälp av stadsrumsanalyser. Kvalitetssäkringen behövs för att bostadsbyggandet ska stärka hållbarhet och tillföra sociala värden. Dahlin föreslår utformningen av en Socialt värdeskapande analys (SVA), en proaktiv analysmodell som integrerar forskning om hur stadsformen skapar olika förutsättningar och möjligheter för vardagslivet med jämn fördelning och ökad närhet till stadens resurser (Dahlin, 2015).

Modellen som använts för att analysera sociala konsekvenser av Södra Värtahamnen är framtagen av Spacescape med ambitionen att just skapa en proaktiv analysmodell med inspiration från modellen *”What makes a great place”* utformad av Project for Public Spaces, en ideell organisation som bl.a. arbetar med platsutveckling för stärkt gemenskap (PPS, 2016). Väl använda matriser för sociala konsekvensanalys så som Göteborgs stads modell (2011), indikatorer från *Vancouver’s Healthy City Strategy* (2014) och Mistra Urban Futures (2015) arbete med socialt hållbar stadsdelsomvandling har också använts som inspiration. Modellen är anpassad till att fungera på skalan stadsområde där mål, medel och mått har definierats med hjälp av tidigare arbete med stadsbyggande, forskning och workshops med sakkunniga.

MÄTA STAD

Den framtagna modellen avser att mäta olika faktorer som forskning menar påverkar välmående och

sociala processer inom och mellan olika bostadsområden. Forskningen redovisas under respektive tema i rapporten.

Att ta fram kvantitativa riktlinjer som går att mäta i ett tidigt skede, mot ett planprogram betyder inte att kvantitet ersätter kvalitet och sociala värden. Tydliga måttal kan dock användas för att belysa resursfördelning och ställa olika nyttor mot varandra.

En rekommendation om t.ex. minsta gårdsyta kan vara ett sätt att ta höjd för att platsen ska inrymma så många kvaliteter och värden som möjligt, då det empiriskt sammanfaller. Kvantitativa mått kan på så vis uppmärksamma om att mer fokus behöver läggas på programmering och utformning av platser.

AVGRÄNSNING

Då området idag huvudsakligen består av industri- och hamnverksamhet ligger fokus här på att analysera sociala konsekvenser av planprogrammet i relation till rekommendationer från forskningen, snarare än att göra jämförelser med nuläget. En sådan jämförelse hade till stor del konstaterat att planprogrammet ger en positiv utveckling då området saknar boende och upplevs otillgängligt idag.

Frågor som rör buller, luftkvalitet, klimat och energi analyseras inte i denna modell.

BEGRÄNSNINGAR

Modellen ska inte ses som ett facit utan som ett sätt att försöka konkretisera vardagslivets dimensioner

i stadsform. I strävan att definiera dessa dimensioner och erbjuda en mer proaktiv och mätbar modell uppstår självklart problemet att lika många faktorer som går in i modellen samtidigt väljs bort. Modellens styrka i att konkretisera kan på så vis uppfattas som en begränsning.

För att göra modellen och rapporten kommunikativ och förståelig har den delats upp utifrån olika målbilder för att enkelt kunna tas hand om av olika förvaltningar. Antaganden om att vissa målbilder uppnås med hjälp av ett avgränsat antal faktorer kan vara missvisade och med modellen följer en lyhördhet för att faktorernas relevans bör prövas i varje projekt.

Den sociala konsekvensanalysen har genomförts på pågående planarbete som inte föregicks av en social nulägesanalys. Då det inte finns boende inom planområdet idag har ingen mer djupgående dialog heller förts inom ramen för konsekvensanalysen för att fånga modellens icke mätbara aspekter såsom befintlig identitet. Två workshops med olika aktörer var dock en del av metoden för att på bästa sätt omhänderta lokalkännedom.

Modellen innebär en uppsättning av målbilder som, beroende på projekt, kan innebära målkonflikter. Exempel på målkonflikt inom planområdet för Södra Värthamnen är målet om täta stadsmiljöer som samtidigt leder till små gårdar och friytor som ska delas av många.

WORKSHOP

Processen inleddes våren 2016 med en workshop för involverade tjänstepersoner, sakkunliga, byggherrar, referenspersoner, närboende och aktörer verkamma på platsen. Forskare inom miljöpsykologi med inriktning på barns plats i staden samt med fokus på social hållbarhet i stadsbyggandet deltog.

Workshopens sammansättning av deltagare och upplägg syftade till att formulera och definiera de medel och mått som bedömdes viktiga att konsekvensbeskriva i just Södra Värtahamnen. Syftet med den inledande workshopen var att på ett systematiskt sätt lyfta viktiga nyckelfrågor och utmaningar i planområdet.

Nyckelfrågor som kom upp under workshopen och där stor samsyn rådde handlade främst om tillgänglighet till och delaktighet i det offentliga rummet. Bland annat framfördes vikten av offentliga mötesplatser som inte kostar något att vistas på. Annars kan exempelvis socioekonomiskt svagare grupper inte delta. Även vikten av differentiering i parker och torg nämndes för de som vid olika tidpunkter söker ”party, puls eller paus”. Gemensamt konstaterade gruppen att det finns utmaningar att koppla samman planområdet med omgivningen på grund av de barriärer som existerar i form av infrastruktur, vatten och höjdskillnader.

Vid tidigare genomförda sociala konsekvensanalyser i Norra Djurgårdsstaden har det konstaterats att analysen blir teoretisk på en plats som idag ”saknar befolkning att involvera i processen.” Valet av delta-

gare syftade till att svara mot denna brist på befintlig befolkning inom planområdet som företrädare för olika tänkbara brukarperspektiv.

En uppföljande workshop syftade till att presentera resultaten av analyserna och gemensamt bedöma analyserade mått i relation till riktlinjer och måltal sprungna ur forskning. Deltagarna fick med det som utgångspunkt bedöma och betygssätta planområdet med hjälp av faktorerna i den framtagna modellen.



BILD: WORKSHOP 1



BILD: WORKSHOP 1



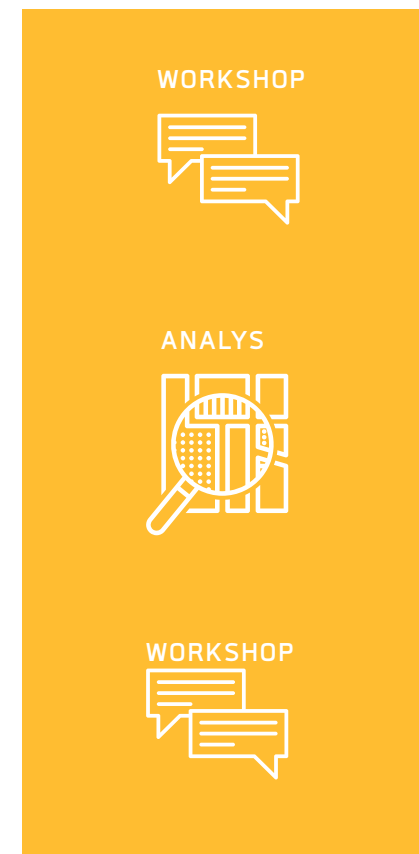
BILD: SYNTESKARTA WORKSHOP 1



BILD: WORKSHOP 2



BILD: WORKSHOP 2





MODELL

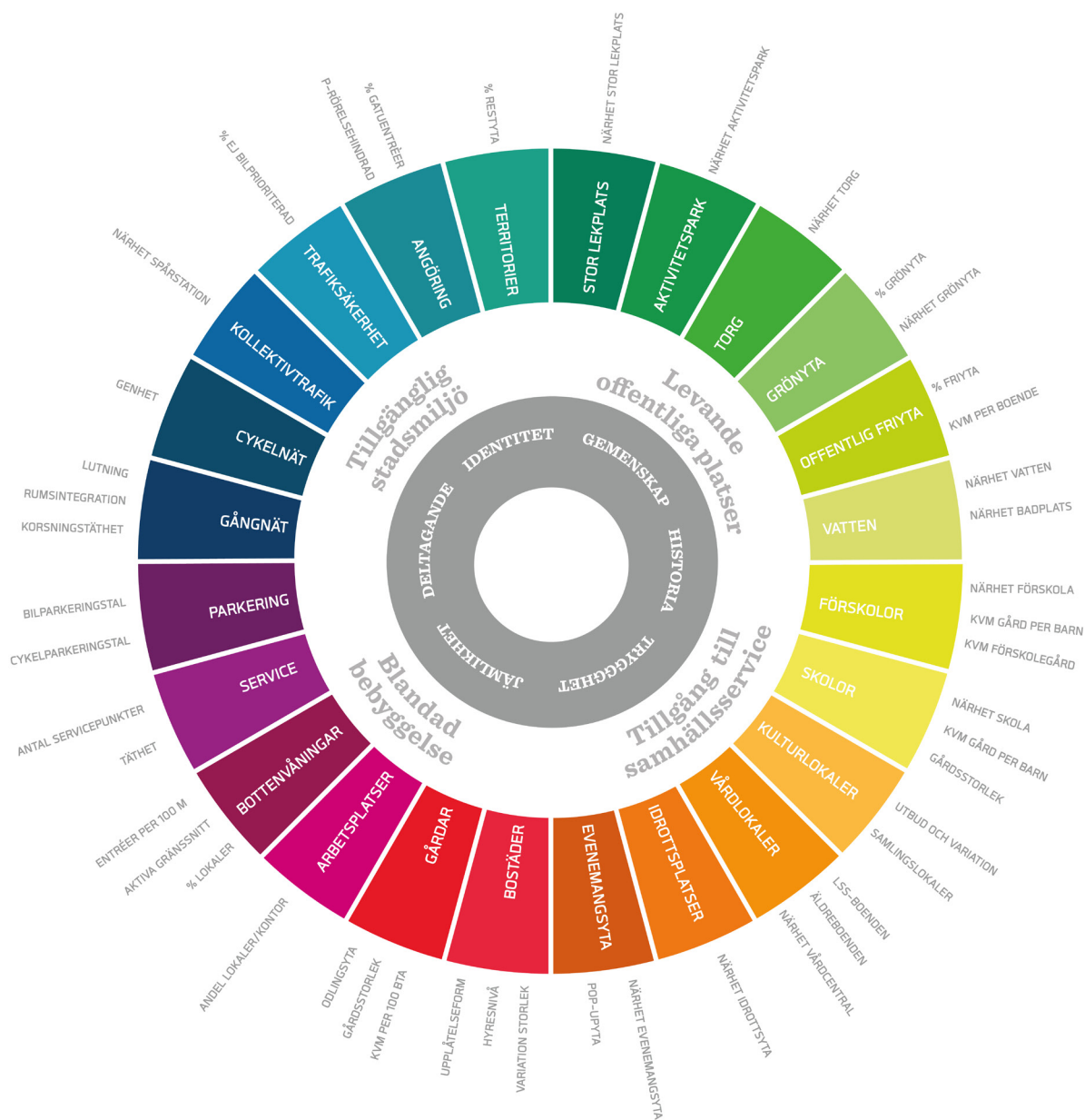
MODELL

Spacescapes modell är indelad i fyra målbilder för ett socialt hållbart stadsområde (den vita cirkeln). Målbilderna är framtagna med inspiration från tidigare nämnda referenser för att dels möta Norra Djurgårdsstadens uppsatta mål för en hållbar stadsdel men även för att rent praktiskt kunna delas upp utifrån olika förvaltingsområden i det fortsatta planarbetet.

Runt målbilderna redovisas olika medel (i färg) som på olika sätt påverkar offentliga och privata sammanhang. För varje medel finns ett eller flera mått som syns som strålar runt den färgglada cirkeln. Färgskalan används för att illustrera rörligheten i modellen och för att förtydliga att den inte är ett facit över vilka medel som uppfyller respektive målbild. Alla beståndsdelar behövs, men vissa indikatorer är svårare att kompromissa om än andra.

I rapporten presenteras även rekommendationer och måltal utifrån forskning under respektive medel. Dessa kan självklart variera beroende på i vilket kontext stadsområdet ingår. I det här sammanhanget sammanfaller målbilderna väl med Norra Djurgårdsstadens egna hållbarhetsmål om att *Planera för ett väl fungerande vardagsliv* och *Bidra till att skapa en jämlik stad*.

Värdeord som *identitet*, *jämlikhet*, *gemenskap*, *historia* och *deltagande* (i den grå cirkeln) är effekter av de medel som modellen identifierar som viktiga. Dessa övergripande värdeord är svåra att mäta och skapas i växelverkan med samtliga medel, vilket är anledningen till att de inte delas upp i relation till målbilderna i modellen. Dessa värdeord, i kontexten för det specifika stadsområdet, måste identifieras i dialog med befintlig befolkning.



LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Det offentliga rummets struktur och platser har en avgörande betydelse för att skapa en jämn fördelning och vistelseutbud inom ett område. Hur bostadsområden planeras påverkar i hög grad vilka möjligheter för rekreation och möten som skapas. I modellen analyseras fördelning genom närhet till bl.a. lekplatser, torg och grönytor. Utformningen och lokaliseringen av dessa platser påverkar vilka möten och aktiviteter som sker i vardagslivet.

TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Tillgång till förskolor, skolor, kulturlokaler, idrottsytor, evenemangsytor och offentlig service i allmänhet har stor betydelse för om människor upplever samhällsservicen som tillräcklig. Tillgången kan även upplevas olika beroende på livsvillkor, ålder och funktionsvariationer eller i olika skeden av livet.

BLANDAD BEBYGGELSE

Den fysiska strukturen påverkar genom sin bebyggelse förutsättningar för blandning på olika sätt. Här analyseras exempelvis vilka som har tillgång till bostadsbeståndet och om fördelningen av arbetsplatser, lokaler, bottenvåningar och bostäder förenklar vardagslivet och ger möjlighet till möten mellan människor. Hur uppblandat ett stadsområde är påverkar i sin tur vilken identitet som skapas.

TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Målbilden tillgänglig syftar på hur strukturen kopplar samman stadsområdet med omgivningen och ger förutsättningar för en genomströmning av boende, verksamma och besökare. Här analyseras hur gång- och cykelnät, kollektivtrafik och gränser mellan privat och offentligt skapar samspel människor emellan.



UPPMÄRKSAMMA

Symbolen ovan är en påminnelse om att alla faktorer som påverkar social hållbarhet inte går att förenkla till en värderos och till konkreta, mätbara variabler. När ögat återfinns i denna rapport är syftet att flagga för att modellen är otillräcklig och peka på andra aspekter som därför bör vägas in. Upplevelsen av trygghet och jämlikhet är exempel på områden där effekternas mätbarhet begränsas av att sambanden mellan stadsbyggnad och sociala konsekvenser inte är entydig, att underlag saknas eller enkelt låter sig mätas med etablerade metoder.

Känslan av trygghet kan upplevas på olika sätt och skilja sig från person till person. Att alla ska kunna känna sig trygga på offentliga platser och när de rör sig i staden olika tider på dygnet är en grundläggande aspekt i ett demokratiskt samhälle. Då trygghet är svårt att mäta objektivt, behandlas det i skrift där en bedömning eller rekommendation är möjlig att for-

mulera. Enligt Tryggare Mänskligare Göteborg, Boverket och BRÅ sammanfaller upplevelsen av trygghet ofta med närvaron av andra människor som har "ögon" på platser eller stråk.

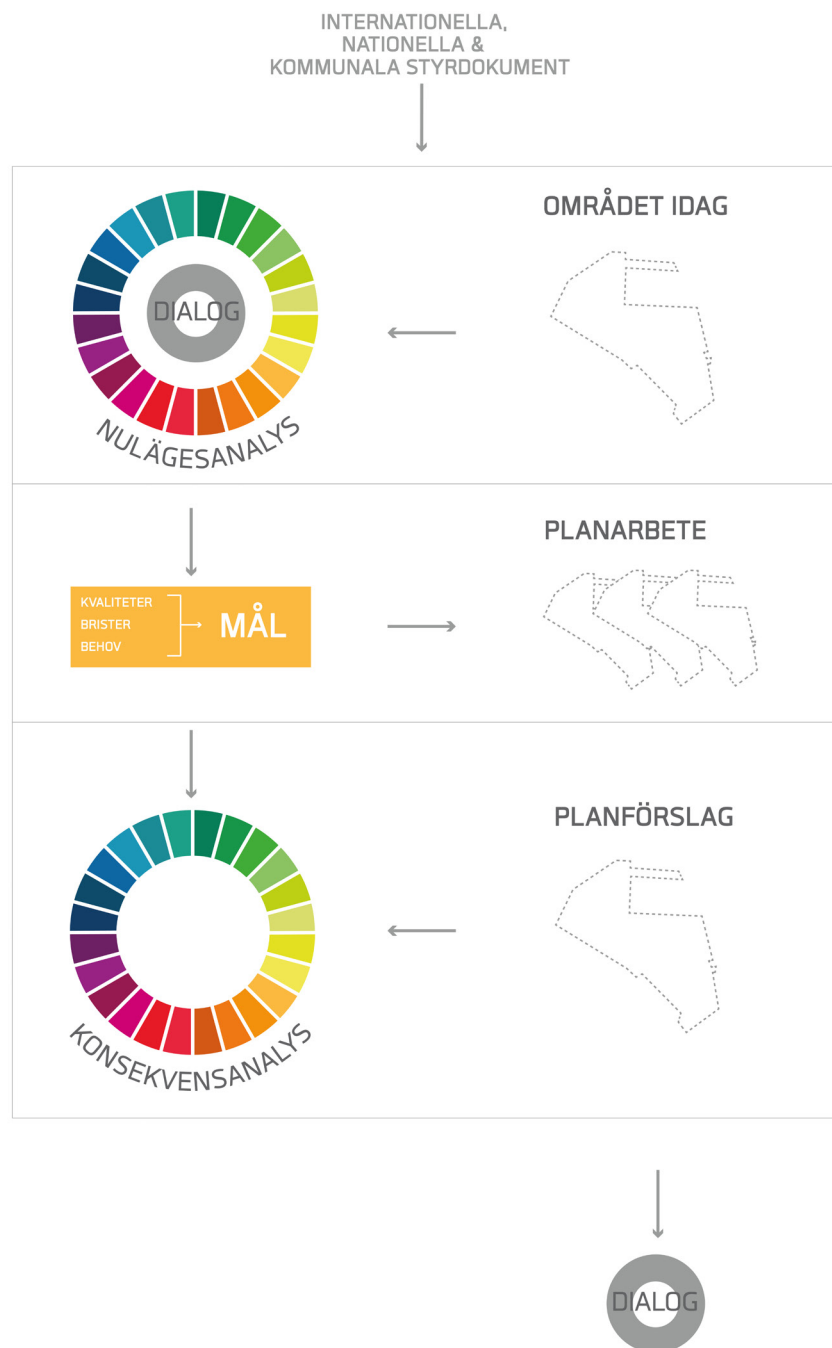
Genus är en stor fråga inom social hållbarhet men inte heller enkel att mäta i ett tidigt skede där befolkningen inte är etablerad. Organisationen UN Women lyfter frågan om att trakasserier och sexuella övergrepp förekommer dagligen i det offentliga rummet när kvinnor rör sig mellan platser. Detta begränsar rörelsefriheten hos kvinnor som av den här anledningen väljer att inte ta del av kulturella eller rekreativa upplevelser, vilket i förlängningen påverkar hälsa och välmående (2016).

Genusperspektivet behandlas i de sammanhang där forskning eller statistik finns kring hur människor med olika könsidentitet upplever eller använder den byggda miljön.

NÄR KAN MODELLEN IMPLEMENTERAS?

Spacescapes modell för social konsekvensanalys är en beståndsdel i processen att ta fram ett planprogram eller en detaljplan. Optimalt, i stadsområden med en befintlig befolkning, är att en social konsekvensanalys förekommer av en social nulägesanalys där de olika indikatorerna analyseras samtidigt som en dialog förs med boende om kvaliteter och brister inom området som omvandlingen har möjlighet att kompensera. Dialogen med befintlig befolkning är särskilt viktig för att identifiera faktorer som inte går att mäta, såsom områdets identitet och historia, upplevelsen av trygga/otrygga platser samt av jämlika villkor och lika möjlighet att delta i stadslivet.

Nulägesanalysen identifierar tillsammans med dialogen vilka behov som finns i området, vilket sedan kan utgöra kunskapsunderlag för att sätta upp mål som planprocessen har möjlighet att bevaka. Modellen kan på så vis fungera som en proaktiv analys över vilka möjligheter som behöver förbättras för att underlätta vardagslivet i området. Utöver att vara medskick till planarbetet ger konsekvensanalysen ett underlag för att bedöma måloppfyllelsen av de fysiska förändringar som planförslaget medför. Efter genomförd konsekvensanalys kan modellen även fungera som ett verktyg för uppföljning i dialog med befolkningen efter inflytt men även efter fem eller tio år när serviceutbudet etablerat sig. Värderosens uppbyggnad och grafiska enkelhet är tänkt att underlätta dels för olika förvaltningar att bevaka sina frågor, dels för jämförelse mellan olika områden som analyserats enligt denna metod. På så vis kan kunskapsåterföringen komma de ansvariga för nya projekt och stadsomvandlingar till del.



MÄTA STAD

I modellen analyseras mått som blir relevanta att studera på olika skalor för att förstå planområdet och dess sammanhang. Måtten används för att över-sätta olika dimensioner av vardagslivet i stadsform.

För att inkludera information om strukturer som finns utanför planområdet görs majoriteterna av analyserna på planområdet med ett omland på 500 meter. Metoden används bland annat av New York Citys gröntillgångsmodell (New York City, 2014) och syftar till att ge en mer representativ bild av vad som faktiskt påverkar ett område.

Avgränsningen i sig fångar inte variationer inom området och därför kan olika analysmetoder användas för att mäta de rumsliga begränsningarna. Exempel på analyser som används i den här modellen presenteras nedan.

LÄGESANALYS

För att fånga variationer inom ett område går det att mäta hur långt eller hur mycket av något som nås från olika startpunkter i området. En startpunkt kan till exempel vara en byggnad eller mittpunkten på rutnät som täcker hela området. Beroende på nätets finmaskighet visar den mer eller mindre detaljerad information om variationer inom området. Lägesanalysen från ett visst läge till en specifik destination kan mätas genom fågelavstånd eller gångavstånd, vilket det senare tar hänsyn till barriärer som stora vägar och vattenytor.

NÄRHETSANALYS

För att istället mäta avståndet till något, till exempel närheten till grönyta eller torg, kan en närhetsanalys genomföras. Här kan fastigheter vara utgångspunkten eller precis som i lägesanalysen används ett rutnät som på en detaljerad nivå redovisar gångavstånd till målpunkten med hänsyn till barrirärer och höjdskillnader.

RIKTLINJER SOM KAN MÄTAS

För att styra utformningen av en plan används ofta rekommendationer för att säkerställa goda stadsmiljöer. Den här modellen utgår från forskning som definierat sådana rekommendationer. Analyserna hjälper i sin tur till att göra de olika medlen mätbara.



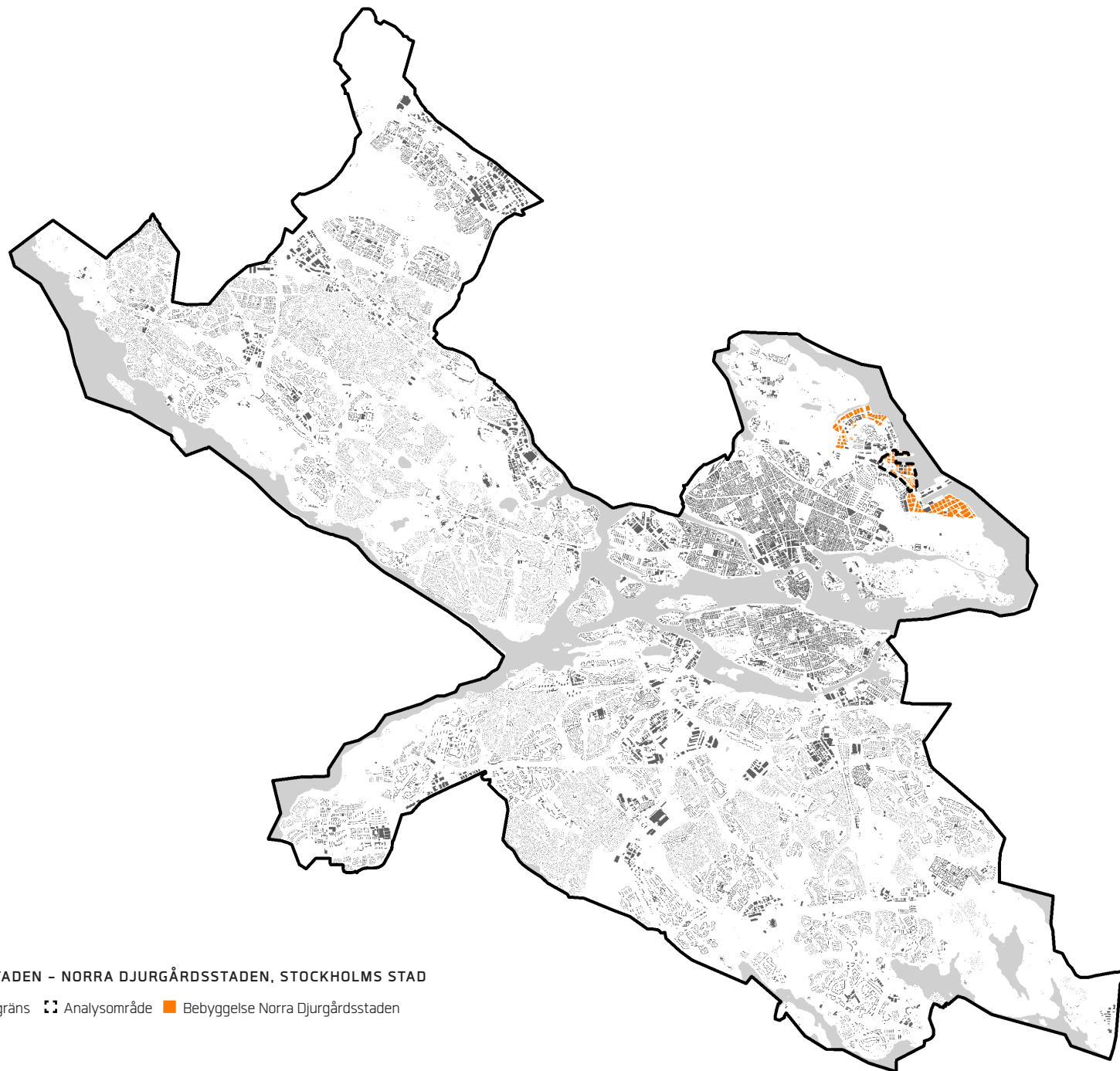
STADSDELSOMRÅDE - ÖSTERMALM



PLANOMRÅDE



ANALYSOMRÅDE: PLANOMRÅDE + 500 METERS BUFFER



KARTA: LÅGET I STADEN - NORRA DJURGÅRDSSTADEN, STOCKHOLMS STAD

□ Stockholms stads gräns - - - - - Analysområde ■ Bebyggelse Norra Djurgårdsstaden

LÄGET I STADEN

OMRÅDET IDAG

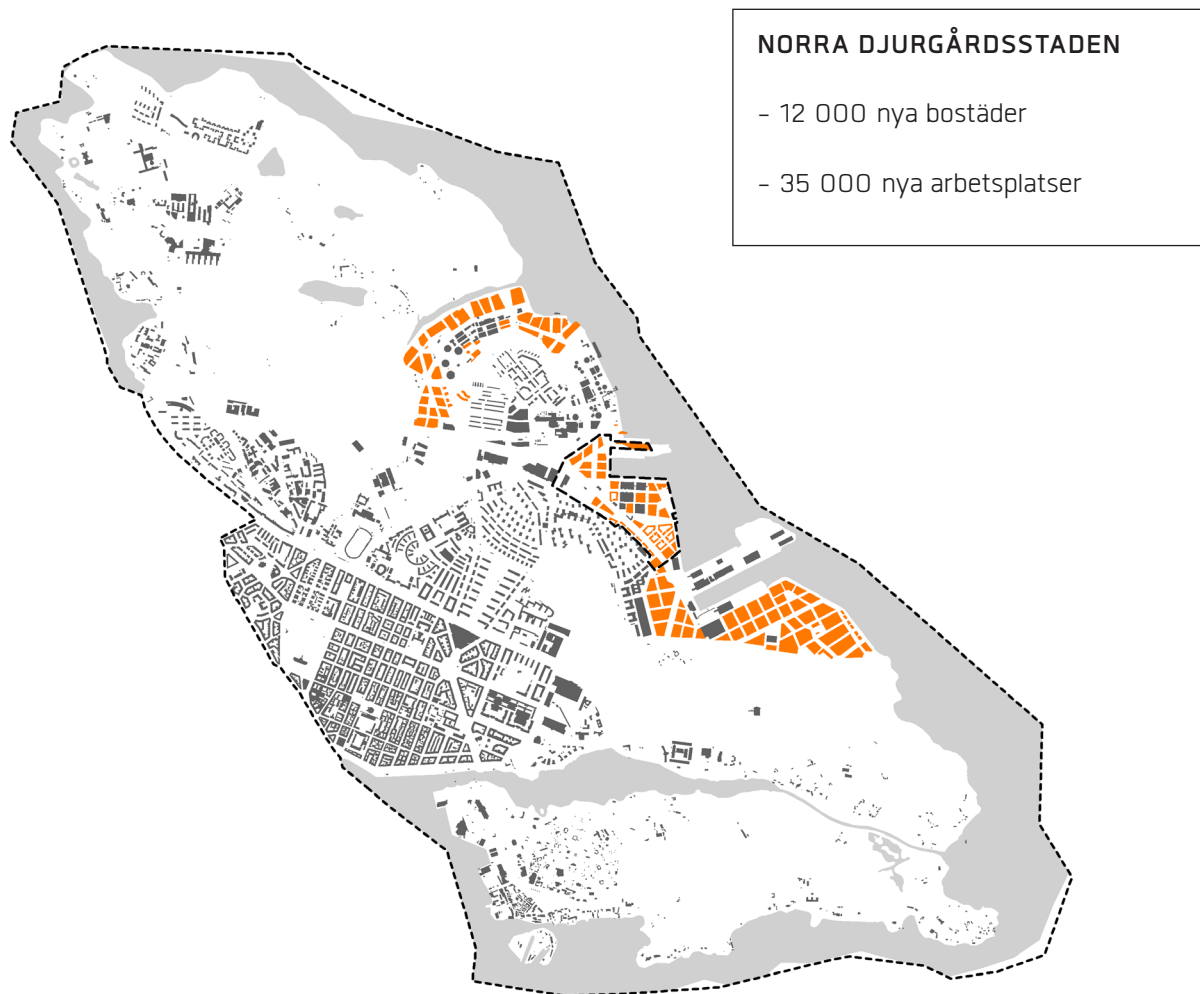
Norra Djurgårdsstaden är en helt ny stadsdel som sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden och Frihamnen i sydost. Idag präglas stora delar av området av industri- och hamnverksamhet. Trots att stadsdelen utvecklas ska även hamnverksamheten bevaras och vara fortsatt verksam på pirerna.

Hela stadsdelen Norra Djurgårdsstaden planeras att på sikt att fördes med Spårväg City som kopplar ihop Ropsten med Sergels torg. Stockholms central kommer enligt Trafikkontoret att nås inom 30 minuter oavsett transportslag.

En viktig fråga för områdets identitet är hur platsens historia tillvaratas och hur hamnen och staden ska samverka på bästa sätt.

Östermalms stadsdelsområde har idag en befolkning som, i relation till Stockholms stad i sin helhet, har färre ohälsodagar, högre andel elever som gick ut med behörighet till gymnasiet efter årskurs 9 (2013) och låg andel arbetslösa ungdomar. Stadsdelsområdet har både ett högt socioekonomiskt index och ett högt stadskvalitetsindex (Stockholms stad, 2015).

Kulturgeografen Jon Loit har studerat Norra Djurgårdsstaden och konstaterat att Stockholm står inför en utmaning då denna typ av nyproducerade livsstilsområden har en tendens att cementera den geografiska segregationen. I Norra Djurgårdsstaden handlar utmaningen om att inte skapa en exkluderande stadsdel som är reserverad för socioekonomiskt starka grupper (2014).



KARTA: NORRA DJURGÅRDSSTADEN, ÖSTERMALM

--- Stadsdelsområdesgräns Östermalm - - - Analysområde ■ Bebyggelse Norra Djurgårdsstaden

PLANOMRÅDET IDAG

LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

Idag finns inga offentliga friytor inom planområdet. Kajen är otillgänglig för allmänheten och mötesplatser i form av torg och parker saknas. Närheten till Gärdet gör dock att boende i befintlig bebyggelse i närmiljön har god tillgång på friyta.

TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

Inom analysområdet idag finns en studielokal, skolverksamhet på gymnasienivå och vårdlokaler. Kulturverksamhet finns i form av Bilda Studios på Hangövägen och konsthallen Magasin III. I övrigt finns inga evenemangsytor i Södra Värtan idag.

BLANDAD BEBYGGELSE

Idag finns inga bostäder inom planområdet men däremot 3600 arbetande inom olika branschverksamheter. I mitten av området för Södra Värtan ligger en redan etablerad ICA-butik.

TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

Planområdet är idag omringat av barriärer och tillgängligheten är låg för gående, cyklister och för resor med kollektivtrafik. Kopplingen till och från Gärdet innebär nivåskillnader och planskilda gångbanor. Gångflödena idag genreras främst av en arbetande dagsbefolkning, besökare till verksamheter och kunder till den befintliga ICA-butiken.



BILD: FLYGFOTO SÖDRA VÄRTAHAMNEN (STOCKHOLMS STAD)

UNDERLAG FÖR ANALYS

- Stad och hamn i samverkan -Fördjupat program för Södra Värthamnen (2012)
- Utkast på plankarta, planbestämmelser och planbeskrivning för Södra Värtan (2016)
- Kvartersdata (2016)
- Planillustration (2016)
- Mobilitetsindex (2016)
- Planöversikt Norra Djurgårdsstaden (2015)
- Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden (2016)
- Program för hållbarhetsutveckling - Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid (2016)



BILDER: PLANILLUSTRATION SAMT PERPEKTIVBILDER, SÖDRA VÄRTAN

PLANOMRÅDET

VALPARAISO

- 600 nya bostäder

SÖDRA VÄRTAN

- 1 800 nya bostäder

SÖDRA VÄRTAHAMNEN TOTALT

- 2 400 nya bostäder

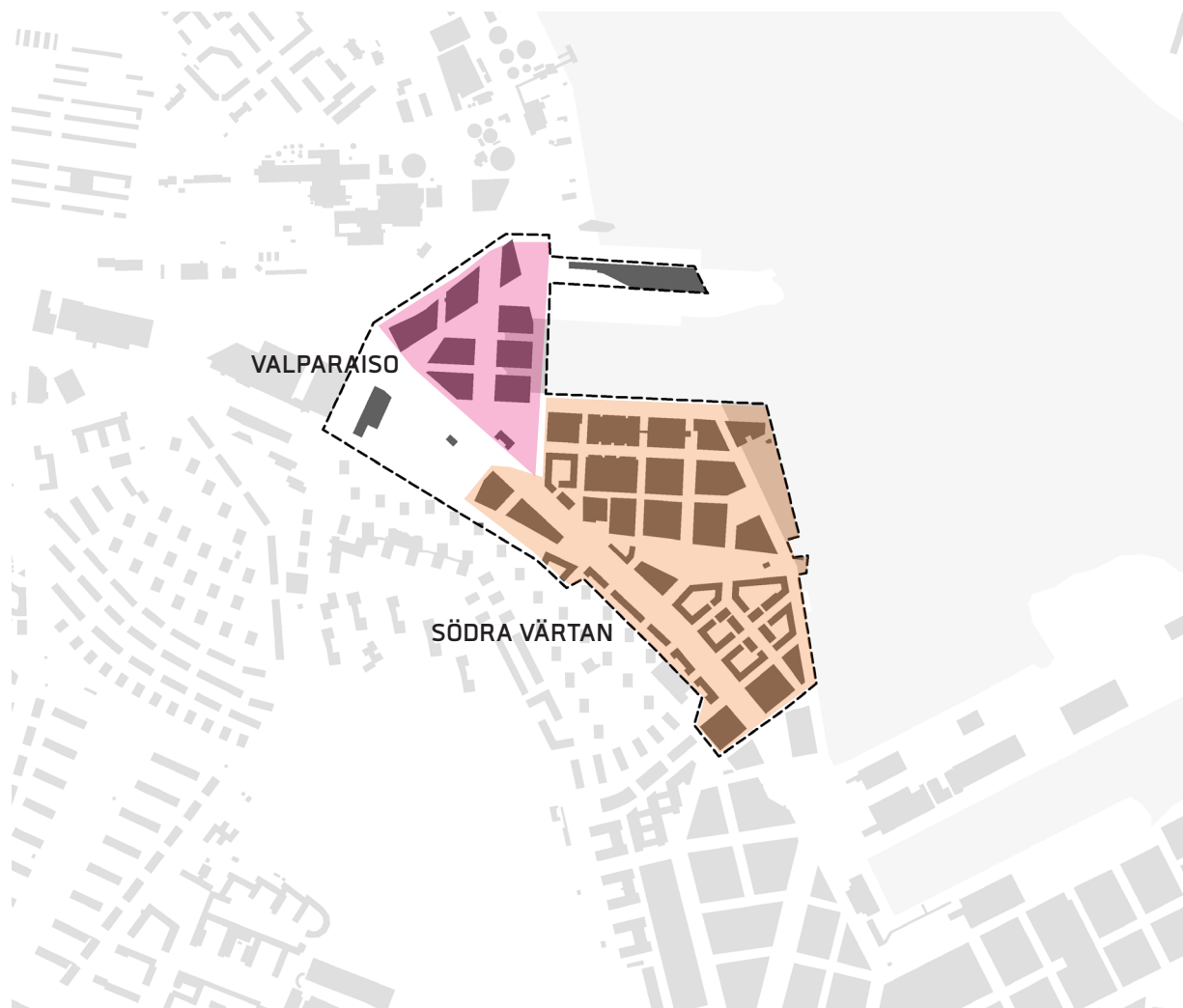
- 10 000 nya arbetsplatser

- 3 600 arbetande idag

Planområdet omfattar en markareal om ca 45 hektar varav ca 8 består av utfyllnader i vattnet.

Detaljplanerna skiljer sig åt då Valparaiso får en helt ny bebyggelse med hög andel arbetsplatser medan Södra Värtan uppförs i en kvartersstruktur som utgår från befintlig bebyggelse och fler bostäder. Den nya bebyggelsen är tänkt att fånga upp karaktärsdrag från hamn- och industrilandskap såväl som stads- och naturlandskap i omgivningen. 11 byggnader (varav 4 klassas som kulturhistorisk bebyggelse) värnas och integreras.

Bevarandet och utveckling av hamnen beskrivs som en stor del i att förvalta områdets historia och framtida identitetsskapande men innebär också potentiella målkonflikter när buller och barriäreffekter påverkar bostadsnära miljöer.





LEVANDE OFFENTLIGA
PLATSER

LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

MÅL

Det är i stadens offentliga rum som stadens invånare främst ser och syns för varandra. Torg, lekplatser och parker är viktiga mötesplatser för samspel och attitydskapande mellan individer och olika grupper i samhället. Vilka som representeras och syns producerar förväntningar och en lokal kultur på olika platser. Det offentliga rummets struktur och platser avgör därför vilka typer av vistelsemöjligheter som finns inom ett stadsområde. Planeringen påverkar i hög grad vilka möjligheter som finns för rekreation och möten men även hur dessa fördelas jämt över staden.

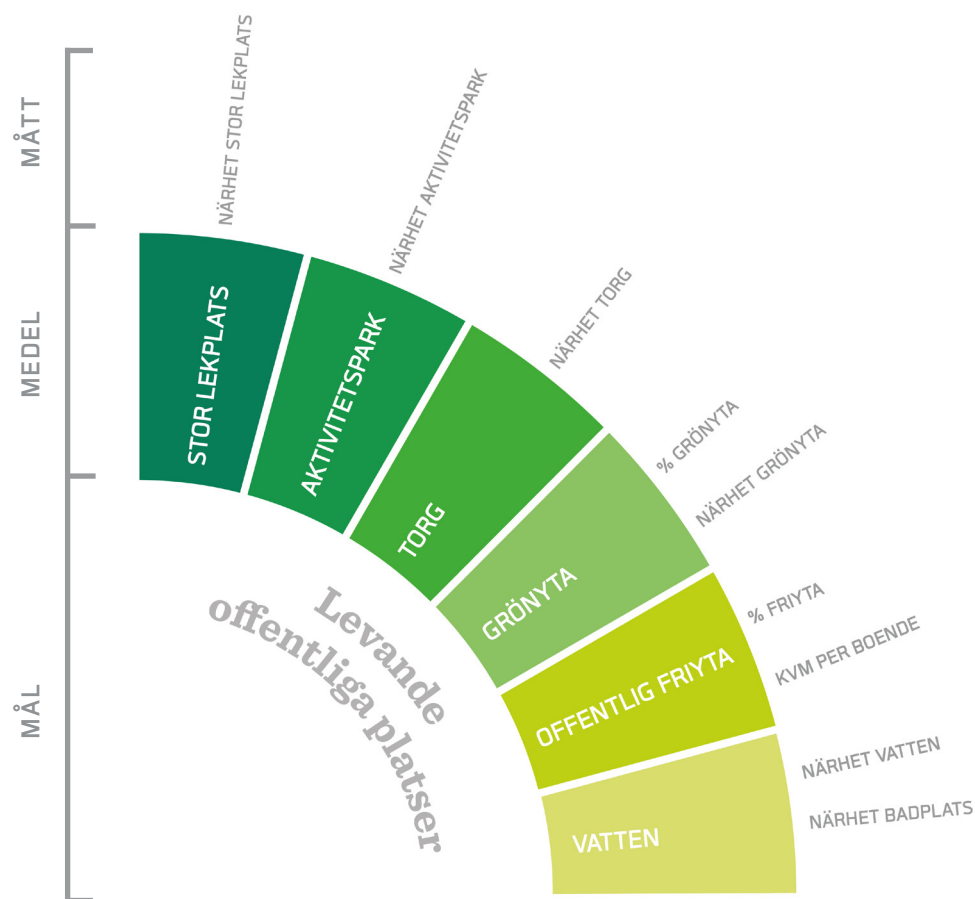
MEDEL

Här finns bl.a. stor lekplats, torg, vatten, grönytor och offentlig friyta.

MÅTT

Måtten som används är närhet till olika offentliga ytor tillsammans med analyser där t.ex. andel friyta beräknas. Ytterligare ett mått är friyta per person.

Då planeringen för Södra Värtahamnen är i ett tidigt skede är det inte möjligt att studera och mäta vilka som deltar och vistas i det offentliga rummet. I ett redan etablerat område hade det varit möjligt att i högre utsträckning kartlägga vilka grupper som är representerade och vilka som inte är det.



STOR LEKPLATS

BAKGRUND

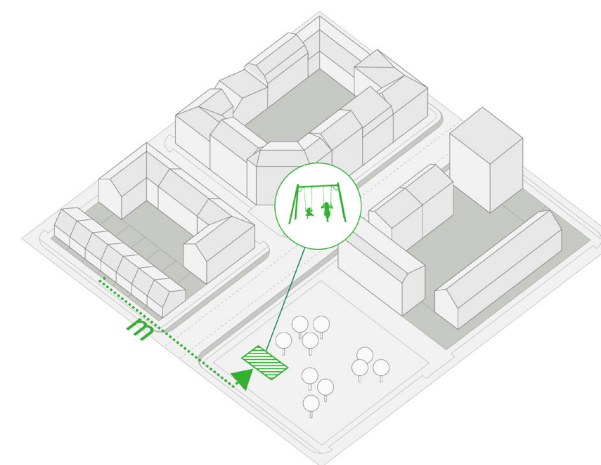
Offentliga platser att leka på är avgörande för barns fysiska, mentala och sociala utveckling. Barn behöver utrymme för bra lekplatser som erbjuder en mångfald av aktiviteter, fysiska utmaningar och möten med andra barn och vuxna både från stadsområdet och från andra delar av staden. Tillgång till rymliga utemiljöer i anslutning till förskola, skola och bostad har visat sig avgörande för så mycket som en tredjedel av barns behov att röra på sig (Movium, 2016). Lekplatser som ligger inom fem minuters gångavstånd från skolan eller hemmet används i störst utsträckning till vardags. Om avståndet till lekparken gör att barnet blir beroende av vuxna för att ta sig dit, riskerar detta att dra ned aktivitetsnivån markant, då barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna (Boverket 2015, Karsten 2016).

Ett pågående arbete på Stockholms stad är att ta fram en modell som definierar utformningen för olika typer av friytor och göra dessa mätbara. Definitionerna och rekommendationerna hänvisar i det här fallet till den så kallade Alviksmodellen som är en tolkning av kvalitativa riktlinjer i rapporten *"Grönare Stockholm"* (2016e):

- För att lekparken ska kunna innehålla en variation av aktiviteter och lek bör ytan inte vara mindre än 1 000 kvm.
- Det bör inte vara längre än 500 meter till en friyta

med stor lekpark (minst 1 000 kvm) från varje fastighet i analysområdet.

Vid ett flertal inventeringar av lekplatser i Sverige har det visat sig att knappt 1 % av dessa är utformade på ett sätt som möjliggör lek för barn med olika funktionsvariationer (Faskunger, 2007).



DEFINITION STOR LEKPLATS (Alviksmodellen)

Friyta större än 1000 kvm

Utformad för lek med lekredskap och lek-
ytor

En variation av lekupplevelser, till exempel
en temalekplats eller parklek.

Möjlighet till lek för olika åldrar

Inslag av träd

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vår-
dagjämning (ej skuggad av byggnader)

max 500 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL STOR LEK-
PLATS

STOR LEKPLATS

ANALYS

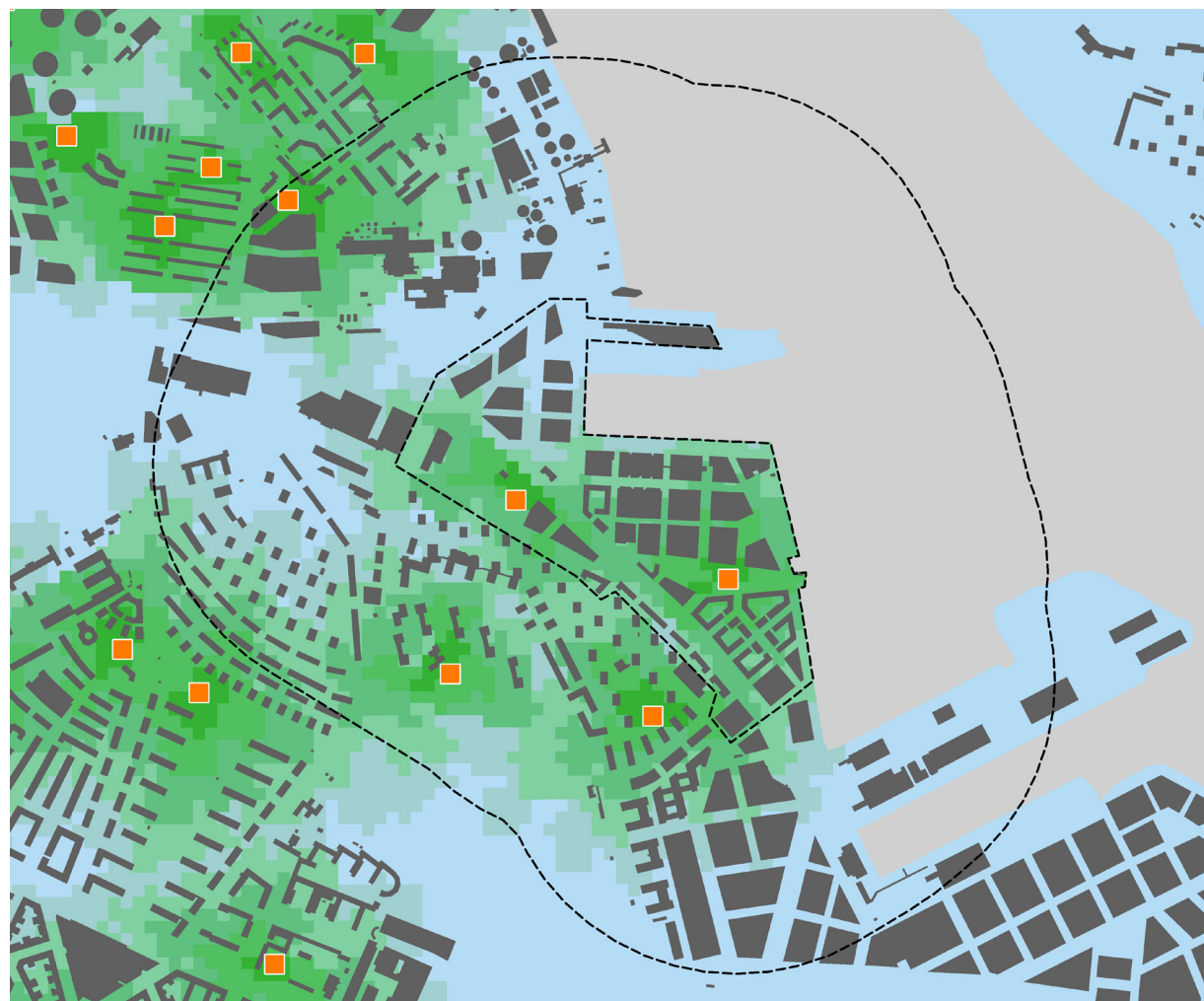
Samtliga bostäder inom stadsområdet har en stor lekplats inom 500 meter med förutsättning att Finlandsparken utvecklas med utökade lekmöjligheter.



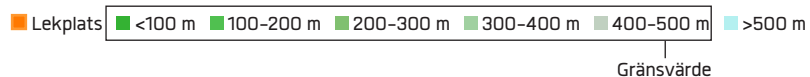
En trygghetsaspekt är huruvida det finns vuxna "ögon" på lekplatserna. Lekparken i Södra Värtan kan antas ha bostadsfönster och verksamheter i sina bebyggelsen som kantar den. Finlandsparken kan dock antas upplevas som ödslig kvälls- och vintertid.

SLUTSATS

Inom planområdet finns två parker över 1000 kvm med planerade lekmöjligheter. Samtliga bostäder inom planområdet har mindre än 500 meter till närmsta lekplats och klarar rekommendationen. Dessa ytor behöver utformas för att passa barn i olika åldrar med en variation av lekvärden och möjliggöra för barn och föräldrar med olika funktionsvariationer.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL STOR LEKPLATS



AKTIVITETSPARK

BAKGRUND

Statens folkhälsoinstitut beskriver parken som en av de viktigaste platserna i ett bostadsområde då närheten till dessa uppmuntrar till fysisk aktivitet och skapar välbefinnande. Studier visar även att områden med fler parker har en högre andel personer som promenerar eller cyklar (Faskunger, 2007).

För att grönområden ska få ett stort utbud av kvaliteter och rekreationsvärden krävs att de har en yta och en utformning som rymmer dessa värden och kvaliteter. Grönområdets multifunktionalitet är i sig attraktivt. Analyser genomförda på Stockholms stad visar att ett minimimått krävs på parkytor för att det ska finnas rum för utrymmeskrävande funktioner så som bollspel, sport, promenader och rofylldhet. En minsta storlek på aktivitetsparker anses därför vara 1 hektar.

Precis som för lekplats är definitionen tagen från Alviksmodellen från Stockholms stad. Max 500 meter till aktivitetspark från varje fastighet i analysområdet är rekommendationen.

DEFINITION AKTIVITETSPARK (Alviksmodellen)

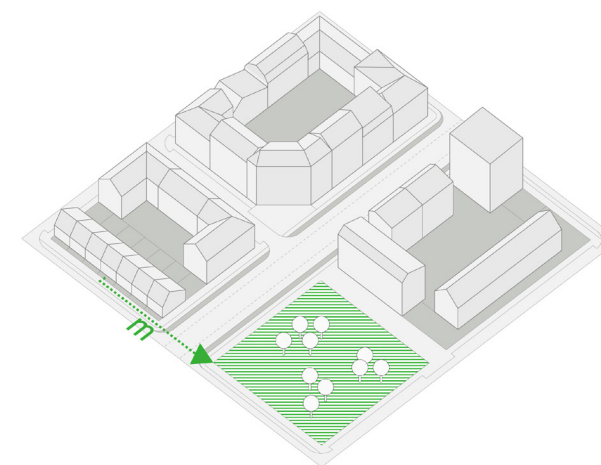
Friyta större än 1 hektar

Minst 50 m bred

Klippt gräsmatta som kan ha inslag av träd

Plan yta större än 0,5 hektar som fungerar för bollspel/bollek

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdag-jämning (ej skuggad av byggnader)



max 500 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL
AKTIVITETSPARK

AKTIVITETSPARK

ANALYS

De närmsta aktivitetsparkerna är Finlandsparken, Gärdet med utegym, utomhusbad och sportfält samt Tessinparken. Majoriteten av fastigheterna har mindre än 500 meter till en aktivitetspark.

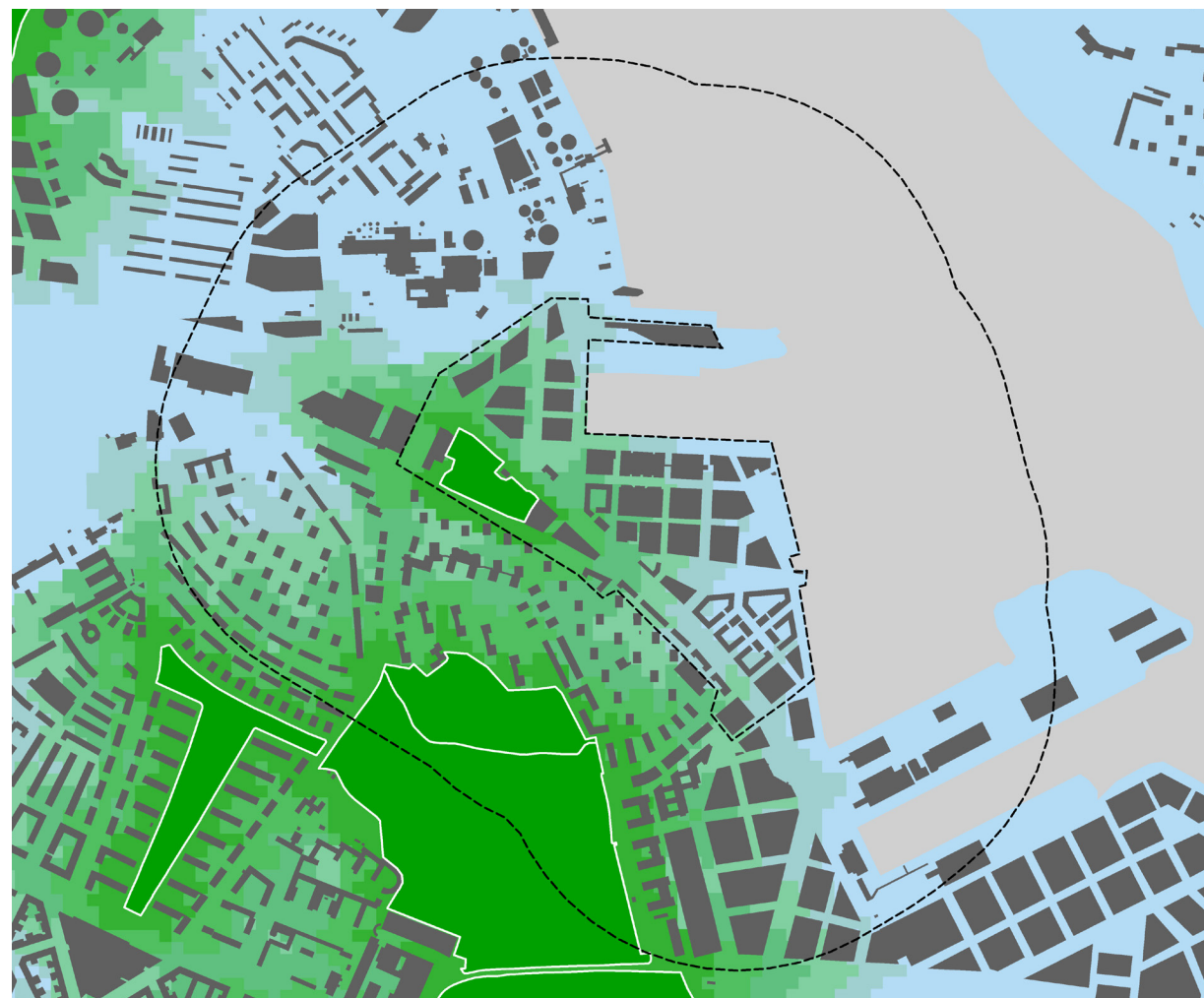
Finlandsparken med en storlek på 1,8 hektar tas med som yta med potential för att utveckla de kvaliteter som definierar en aktivitetspark med möjlighet att inrymma olika typer av rum. Övriga parkytor inom planområdet är för små till ytan för att klassas som aktivitetspark, vilket ställer krav på att många vistelsevärden inryms i dessa. Gena vägar till Tessinparken och Gärdet blir viktiga för att uppmuntra till aktivitet och rekreation.



Avgörande är att ytorna utformas som platser som upplevs som trygga kvälls- och vintertid. I och med att planområdet inte tillför nya aktivitetsytor kan det antas bli högre belastning av Gärdet och Tessinparken som kommer att påverka befintlig befolkning i närområdet då fler ska dela på samma yta.

SLUTSATS

Majoriteten av planområdet klarar rekommendationen om max 500 meter till aktivitetspark. Gena vägar till Finlandsparken, Tessinparken och Gärdet med bra skyltning att hitta dit blir viktiga. För att platserna ska upplevas som trygga krävs även god belysning och sikt. Aktiviteter som kommer att finnas inom parkerna utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL AKTIVITETSPARK



TORG

BAKGRUND

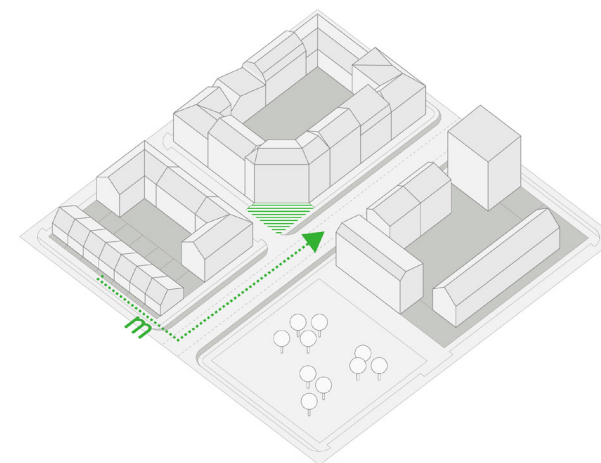
Torg som placeras strategiskt och utformas rätt utgör en viktig del i staden som mötesplats och samlingsrum (Hillier, 1996). I rapporten "Jämlika livsvillkor och stadsbyggande" problematiseras att individer med olika bakgrund i allt mindre omfattning möter varandra i vardagslivet (2016). Här fyller torg en viktig funktion, speciellt om de placeras där många människor rör sig naturligt i anslutning till kollektivtrafikhållplatser eller centrala stråk. Olika typer av användning och förhållanden för mikroklimat såsom sol, vind och sittplatser är också avgörande för att skapa förutsättningar för längre vistelser under flera tider på dygnet (Gehl, 2008). Det är även av vikt att utformningen av torget inte skapar dolda eller skymda platser som kvällstid kan upplevas som otrygga (Boverket et al, 2010).

Nätverket Healthy Cities (som är en del av WHO) betonar vikten av att utforma torg där människor över generations- och kulturgränser kan mötas, vilket bidrar till att skapa trygghet. För att skapa väl använda platser i nya bostadsområden rekommenderar de att i ett tidigt skede involvera en framtida befolkning för att utforma attraktiva mötesplatser såsom torg.

Enligt tidigare studier genomförda av Spacescape rekommenderas ett maxiamalt avstånd på 800 meter till torgyta, minst 500 kvadratmeter stor (Spacescape, 2015).

"When people of all ages, abilities and socioeconomic backgrounds can not only access and enjoy a place, but also play a key role in its identity, creation and maintenance, that is when we see genuine placemaking in action"

Project for Public Spaces



max 800 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL TORG

TORG

ANALYS

Samtliga fastigheter inom stadsområdet har mindre än 400 meters gångavstånd till torgyta och klarar därmed rekommendationen om maximalt avstånd på 800 meter med god marginal.

Torgytorna i Valparaiso ligger i anslutning till stationen för spårvägen vilket ger dessa potential att bli viktiga samlingsplatser med starka flöden.

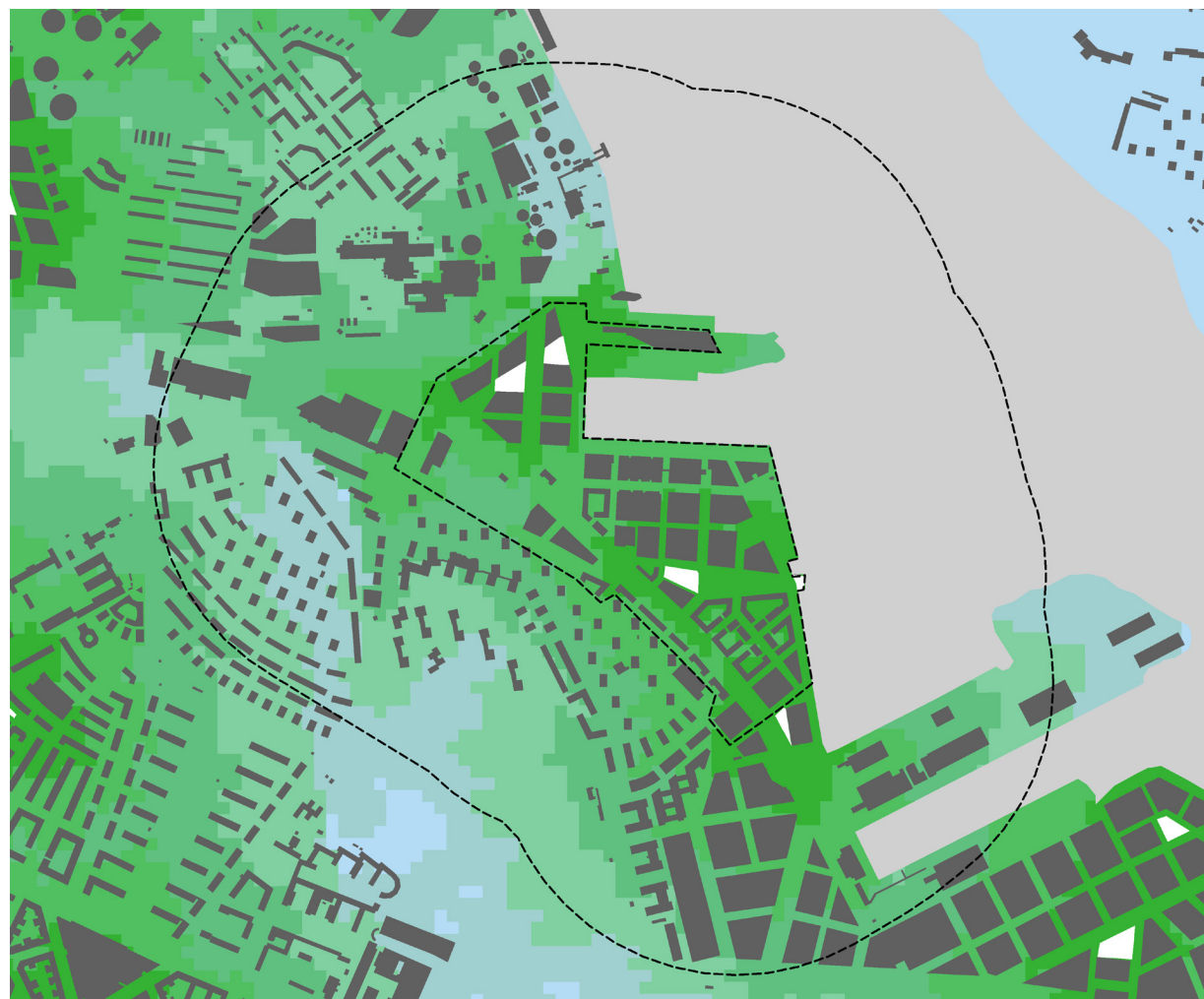
Torgytorna i Södra Värtan ligger längs kajstråket, intill parken mitt i området och längst ut vid Södra Hamnvägen. Torget längst västerut, vid Södra Hamnsvägen har potential att bli en samlingsplats och entré in till området. På grund av beräknade bullernivåer längs Södra Hamnvägen är läget för det större torget, med visst skydd från den tunga trafiken motiverat eftersom torgets vistelsevärden ökar.



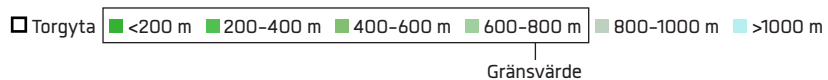
Bostadsfönster och verksamheter har "ögon" mot torgen inom planområdet och enligt vad som kan bedömas i detta skede skapas inte dolda eller skymda platser. Andelen arbetsplatser i Valparaiso kan göra att torgytorna upplevs som obefolkade kvällstid beroende på vilka verksamheter som inryms.

SLUTSATS

Samtliga fastigheter klarar rekommendationen om max 800 meter till torgyta. Utformningen av torgen bör involvera en potentiell framtida befolkning och närboende samt utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL TORGYTA



GRÖNYTA

BAKGRUND

Gröna platser i staden ger möjlighet till rekreation, rofylldhet och närhet till vardagliga naturupplevelser. Forskning visar att närhet till gröna stadsrum med i huvudsak vegetationstäckt mark främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter, 2003). Bostäder som har nära till grönytor har visat sig använda dessa oftare och längre stunder och uppvisar färre stressrelaterade besvär. Speciellt barn har visat sig vara friskare om de bor närmare grönområden (Healthy cities, 2013). Därför behövs det grönområden nära bostäder och arbetsplatser i städer. Forskning har visat att vi till vardags inte går längre än 200-300 meter till grönområden (Grahn & Stigsdotter, 2003). I Stockholms stad är riktlinjen 200 meter (Stockholms stad, 2004).

Närheten blir extra avgörande för människor med olika funktionsnedsättningar men även barn som idag i genomsnitt uppskattas ha en rörelsefrihet på ca 300 meter (Boverket, 2015).

Enligt UN Habitat bör ett områdes andel av offentlig friyta uppgå till 15% (2014). En tredjedel av denna yta, alltså 5% av planområdet bör bestå av offentlig grönyta (Spacescape, 2015).

DEFINITION GRÖNT RUM (Alviksmodellen)

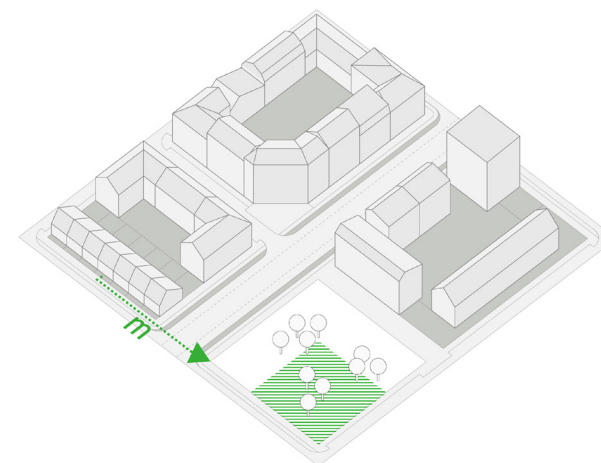
Sociotopyta större än 0,2 hektar

Lekmöjlighet (behöver ej vara ordningsställd lekplats, kan ej vara kyrkogård eller esplanad)

Huvudsakligen vegetationstäckt mark

Merparten av ytan har vägbuller på mindre än 50 dBA

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdagjämning (ej skuggad av byggnader)



max 200 m

REKOMMENDERAT AVSTÅND TILL GRÖNYTA

minst 5%

OFFENTLIG GRÖNYTA REKOMMENDERAS

GRÖNYTA

ANALYS

I Valparaiso och i de norra delarna av Södra Värtan är det längre än 200 meters gångavstånd från fastigheterna till en grönyta som är större än 0,2 hektar. Parken mot kajstråket på 0,15 hektar uppfyller inte kraven om minsta storlek.

6%

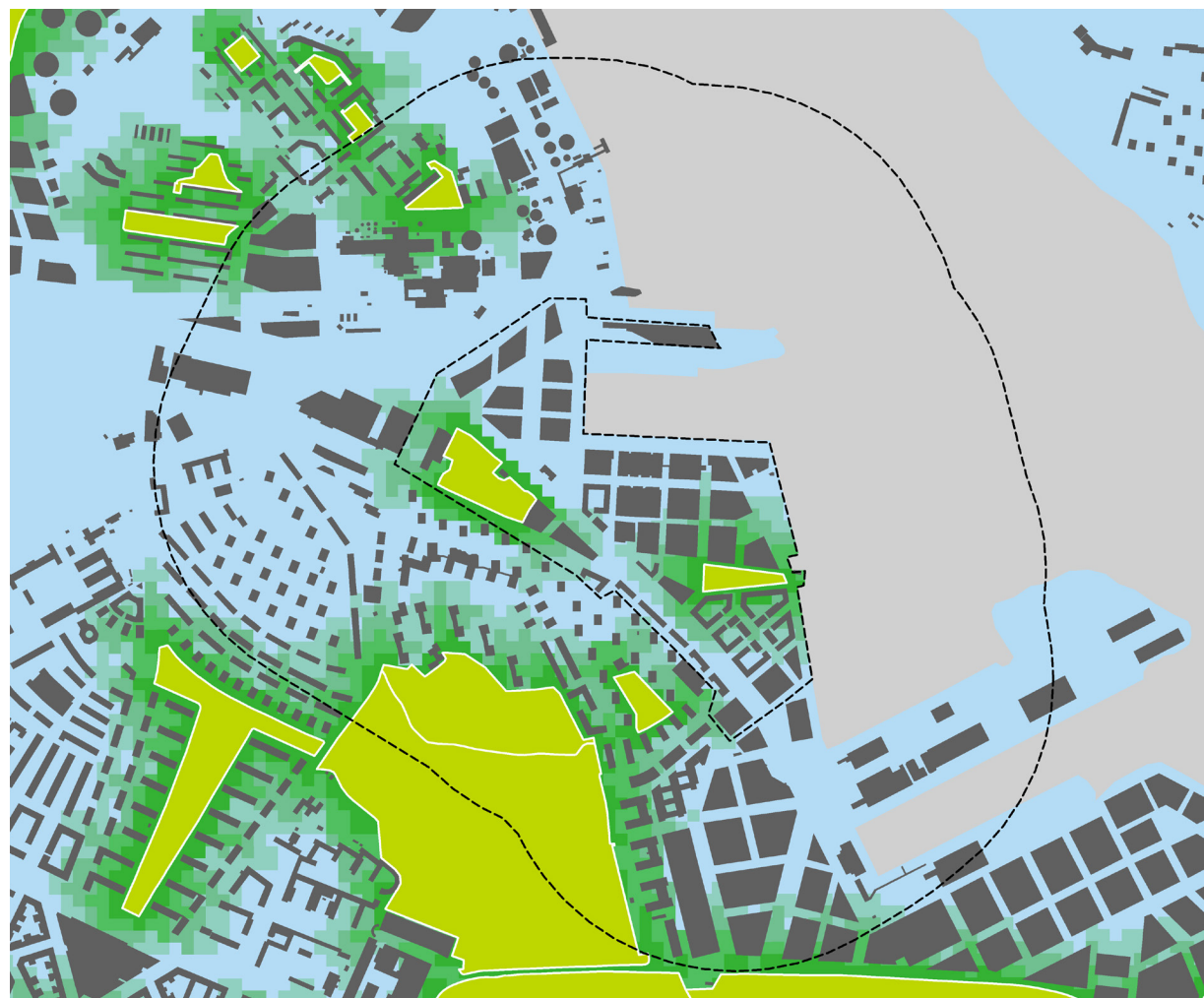
AV PLANOMRÅDET BESTÅR AV
GRÖNYTA



Finlandsparken som lummig park med få aktiva fasader i anslutning kan antas upplevas otryggt under kvälls- och vintertid.

SLUTSATS

Planområdet klarar inte rekommendationen om högst 200 meters gångavstånd till en grönyta. Parken i anslutning till kajstråket är för liten till ytan för att uppfylla definitionen. Dock uppnås målet om minst 5 % offentlig grönyta. Framtida aktiviteter på grönyterna ska utformas så att alla kan delta.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNYTA

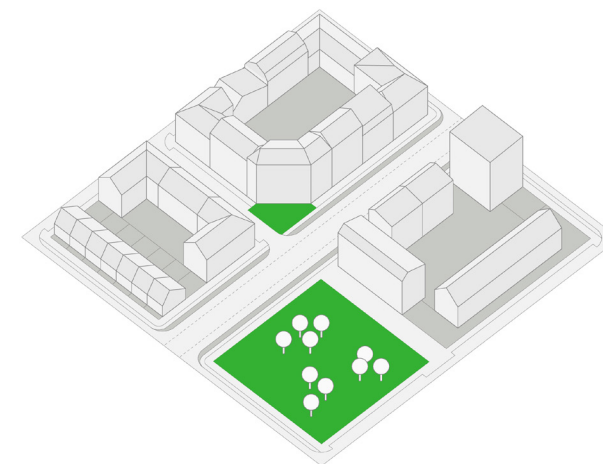


OFFENTLIG FRIYTA

BAKGRUND

Ett sätt att beskriva hur mycket markyta som avsätts för offentliga platser i ett område är hur stor andel av den totala markytan som de offentliga platserna upptar. Det är ett vanligt mått på markanvändning inom stadsplanering. I städer som New York, London, Paris och Stockholm, som ofta hamnar högt i internationell rankning av attraktiva städer, består markytan till 10-20% av offentlig friyta. FN:s organ för boende och stadbyggnadsfrågor, UN Habitat, har gjort studier kring detta mått och kommit fram till en rekommendation om minst 15% offentlig friyta för att tillgodose behovet av torg, parker och naturområden (UN Habitat, 2014). Därför rekommenderas minst 15% friyta.

För att mäta hur mycket offentlig friyta som faktiskt finns tillgänglig för befolkningen kan tillgången till friytan delas på antalet människor som bor inom området. På så sätt tas måttet kvadratmeter offentlig friyta per boende fram. New York City rekommenderar minst 10 kvm offentlig friyta per boende på stadsdelsnivå (New York City, 2014).



minst 15%

OFFENTLIG FRIYTA REKOMMENDERAS



minst 10 kvm

FRIYTA PER BOENDE REKOMMENDERAS

OFFENTLIG FRIYTA

ANALYS

Rekommendationen om minst 15% friyta uppnås både inom planområdet och inom analysområdet. Variationen i friytornas karaktär anses kunna erbjuda olika typer av vistelser genom mer och mindre intensiva platser.

Utformning och utbredning för utomhusbadet och Värtaterminalens takterrass är under framtagande. Ytorna i analysen är ett därför antagande baserat på tidiga skisser i det fördjupade programmet för Södra Värthamnen (2012). Även om dessa ytor halveras i storlek skulle andelen offentlig friyta fortfarande uppgå till 17%.

De grönaste färgerna i kartan betyder att en hög andel av marken består av offentlig grönyta inom 500 meters gångavstånd. Den mörkaste blå färgen innebär att mindre än 10% av markytan består av offentlig grönyta inom 500 meters gångavstånd.

19,5%

AV PLANOMRÅDET BESTÅR AV OFFENTLIG FRIYTA

16%

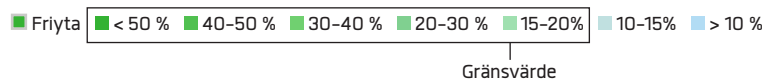
AV ANALYSOMRÅDET BESTÅR AV OFFENTLIG FRIYTA

SLUTSATS

Rekommendationen om minst 15% offentlig friyta uppnås.



KARTA: ANDEL FRIYTA INOM 500 METERS GÅNGSAVSTÅND



OFFENTLIG FRIYTA

ANALYS

Friytornas storlek dividerat på antalet boende inom området ger 11 kvm per person inom 500 meters gångavstånd. Inom analysområdet finns 25 kvm friyta per boende. Friytan delat på den totala dagsbefolkningen (boende och arbetande) ger 3,5 kvm per person, vilket ger en delvis annan bild av friytetillgången som innebär att friytor periodvis kan ha högt besöksstryck. Motsvarande siffra för analysområdet är 10 kvm per person.

De blå färgerna i kartan visar avsaknaden av friytor eller att det är en många boende som delar på friytorna inom 500 meters gångavstånd.

11 kvm

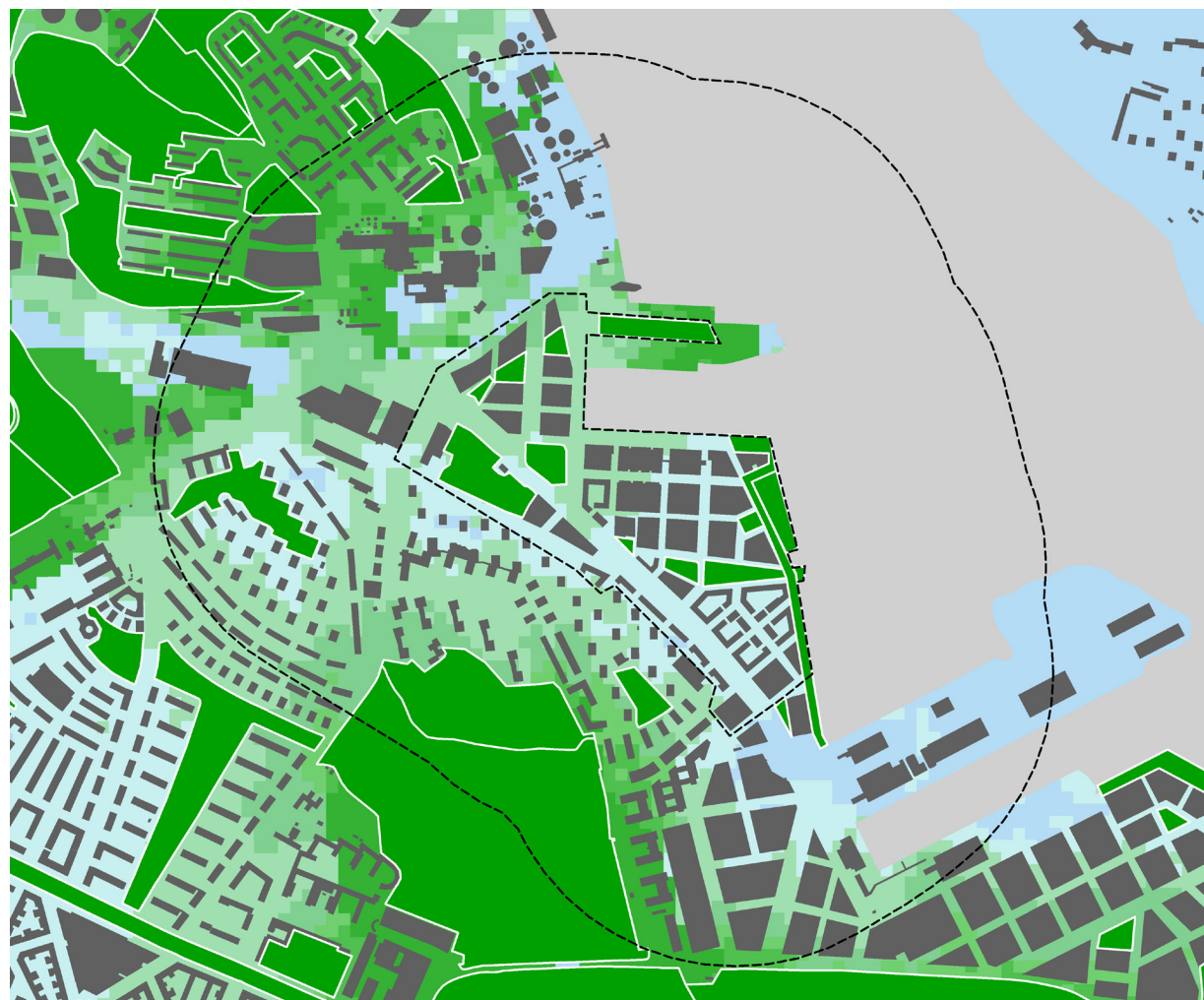
FRIYTA PER BOENDE FINNS I PLANOMRÅDET

25 kvm

FRIYTA PER BOENDE FINNS I ANALYSOMRÅDET

SLUTSATS

Inom planområdet uppnås rekommendationen om 10 kvm per boende. Dock kommer en stor andel arbetande befolka friytorna och med hänsyn till det blir motsvarande siffra endast 3,5 kvm per person (boende och arbetande). Badet och Värthamnens takterrass kan antas blir målpunkter i området.



KARTA: FRIYTAYTA PER BOENDE INOM 500 METERS GÅNGAVSTÅND

■ Friyta ■ < 50 kvm ■ 40-50 kvm ■ 30-40 kvm ■ 20-30 kvm ■ 10-20 kvm ■ 5-10 kvm ■ > 5 kvm

Gränsvärde

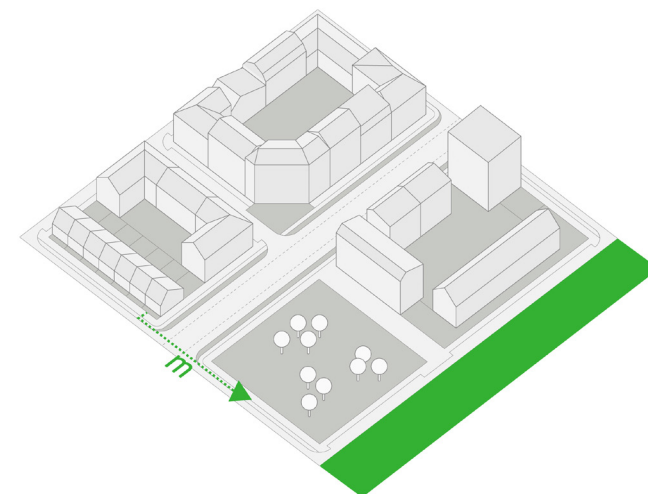
LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER / 33

VATTEN

BAKGRUND

Närhet till vatten bidrar i hög grad till upplevelsevärden och rekreation och skattas som attraktivt närboendekvaliteter värderas (Stockholms läns landsting, 2013). Liksom parkområden lockar kajer och öppna vattenytor till sig människor, vilket bidrar med stadsliv samtidigt som en känsla av skärgård, båtliv och inslag av hamnverksamhet bidrar starkt till ett områdes karaktär.

Studier har även visat att närhet till vatten och badplatser korrelerar med promenadvanor och den sammanlagda fysiska aktiviteten i ett bostadsområde (Faskunger, 2007).



tillgänglig vattenfront
REKOMMENDERAS

VATTEN

ANALYS

Samtliga fastigheter inom stadsområdet har under 400 meters gångavstånd till vatten. Tillgången till vatten och vistelsevärden längs kajen kommer att ha stor betydelse för områdets attraktivitet för besökare från andra delar av staden och väntas utgöra en stark målpunkt för såväl människor som verksamhetsetableringar. Utvecklingen av hela planområdet bidrar också till att tillgängliggöra kajen och erbjuda vattenkontakt för boende och verksamma i övriga stadsdelen. Tidigare har industri- och hamnverksamhet utgjort en barriär närmast vattnet.

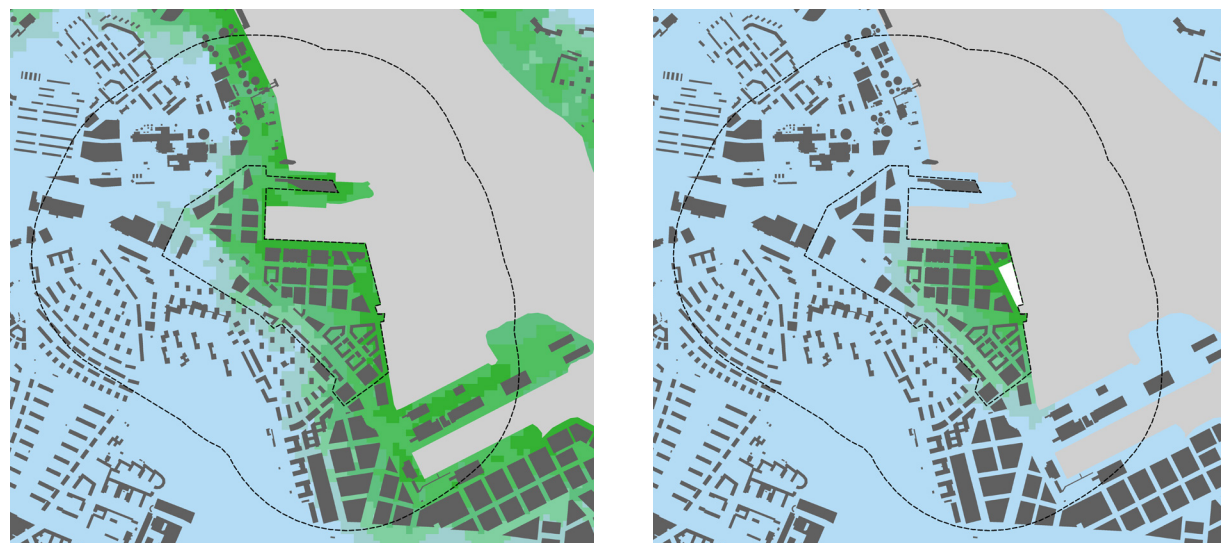
Samtliga fastigheter inom detaljplaneområdet för Södra Värtan har tillgång till en badplats inom 500 meters gångavstånd. Badplatsen kan antas bli en målpunkt som drar till sig besökare från hela stadsdelen och staden.



Kajstråket och badplatsen tillgängliggör rekreativvärden men kan också upplevas otrygga kvällar och vintertid när platserna förmodas varmare välbesökta. Att stärka året-runt aktiviteter kan motverka detta.

SLUTSATS

Fastigheterna inom planområdet har mindre än 400 meter till vattnet, vilket erbjuder en attraktiv vistelsemiljö för boende, arbetande och besökare. Utformningen längs kajen blir avgörande för att detta ska upplevas som en plats som är tillgänglig för alla året runt. Samtidigt måste säkerhet avseende barn som rör sig nära kajkanten också beaktas i utformningen.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL VATTEN/BADPLATS

■ Vatten □ Badplats ■ <100 m ■ 100-200 m ■ 200-300 m ■ 300-400 m ■ 400-500 m ■ >500 m



**TILLGÅNG TILL
SAMHÄLLSSERVICE**

TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE

MÅL

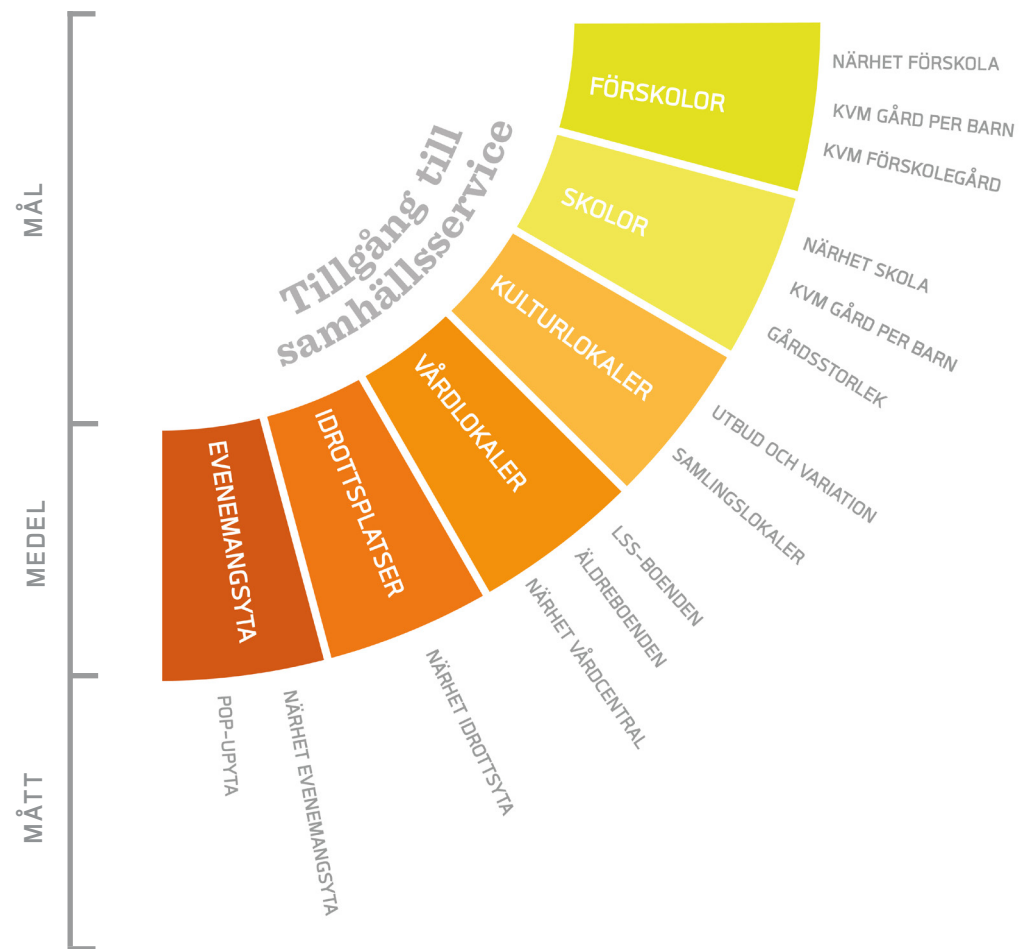
Graden av offentlig service som finns i ett område är tillsammans med idrottsytor och evenemangsytor bidragande faktorer till hur välförsörjt ett område upplevs avseende samhällsservice. I områden med en lägre grad av samhällsservice kan individens tilltro till samhället som gemensamt projekt börja urholkas, vilket kan bidra till negativ mytbildning.

MEDEL

Här ingår skola, förskola, kulturlokaler, offentliga mötesplatser som är gratis, idrottsplatser, evenemangsytor och vårdlokaler.

MÅTT

Måtten varierar från närhet till service och idrottsplatser till rymlighetsmått som beskriver hur mycket yta varje barn får på sin förskolegård.



FÖRSKOLA

BAKGRUND

Begränsade möjligheter för barn och unga att röra på sig i sin närmiljö är en folkhälsofråga. Tillgången på friytor för lek och utesvistelse är i PBL definierat som ett allmänt intresse och barnens rätt till lek, vila och rekreation anpassad till barnets ålder måste bevakas enligt artikel 31 i Barnkonventionen (1989).

Förskolegårdens storlek och utformning sätter ramar för antalet aktiviteter och möjligheten för barnen att utmana och utveckla sin fysiska, mentala och sociala kompetens. Då föräldrars kunskap om platser och utemiljöer i sin omgivning varierar, ofta i samverkan med socioekonomiska förutsättningar, blir närmiljöns utbud viktigare för barn än för vuxna som rör sig längre ifrån hemmet. För att barn ska få lika möjligheter och förutsättningar att utvecklas, oberoende av föräldrar, är kvaliteten på förskolans närmiljö viktig att upprätthålla (Karsten, 2016). För många barn är skol- och förskolegårdar den enda plats för utevistelse de har tillgång till i vardagen.

Enligt rekommendationer från Boverket behöver förskolebarn minst 40 kvm förskolegårdsyta per barn och en minsta förskolegårdsyta om 3000 kvm (Movium, 2016).

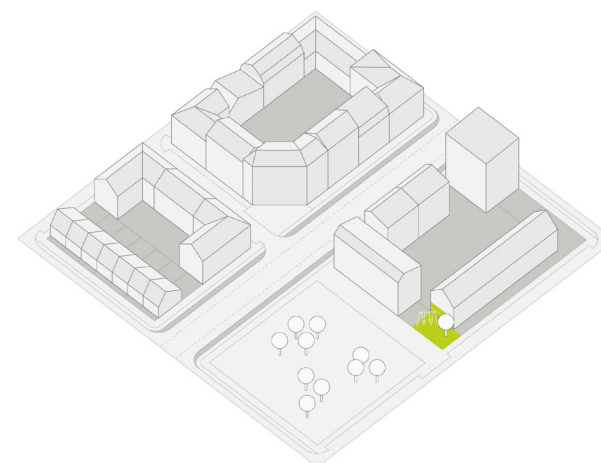
Stockholms stad saknar riktlinjer för antal kvadratmeter förskolegård per barn. Boverkets allmänna råd (2015:1) för förskolor föreskriver dock att friyta för lek ”bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Friytan bör

kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet”. Förskolegårdarnas utformning ska även möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation.

I de fall förskolor placeras i bostadskvarter, exempelvis i bottenvåningar i flerbostadshus, är det viktigt att bostadsgårdarna är tillräckligt stora att rymma egen friyta för förskolan (Boverket, 2015). Konflikter med boende kan uppstå om hela gården uppfattas som ianspråkstagen, även om samnyttjande av bostadsgårdar ofta är nödvändig i en tät stad.

Enligt en studie genomförd i Malmö kan en spännande och utvecklande miljö uppnås även på något mindre förskolegårdar om innehåll och lekvärdeskvaliteter är goda. Dock menar Malmö stad att det finns en gräns på hur små ytor som kan kompenseras med ökade lekvärden, då möjligheten till rörelse blir begränsad och slitaget mycket stort. En inventering av stadens förskolor visade att det finns ett tydligt samband mellan storleken på gården och det totala lekvärdet, något som dock kan kompenseras med riktade åtgärder för att öka lekvärdet på mindre gårdar. I en jämförelse mellan tretton förskolor i Malmö drog staden slutsatsen att 30 kvm per barn och en total yta på 2 000 kvm uppnår tillräckligt stora och variationsrika ytor (Malmö stad, 2011).

I brist på riktlinjer från Stockholms stad följer rekommendationerna det som Malmö stad bedömt är rimligt för god kvalitet på förskolegårdar i täta stadsmiljöer.



minst 30 kvm

FÖRSKOLEGÅRD PER BARN REKOMMENDERAS

minst 2000 kvm

SAMMANHÄNGANDE FÖRSKOLEGÅRD REKOMMENDERAS

FÖRSKOLA

ANALYS

Antalet förskoleplatser beräknas som 0,2 platser per lägenhet inom området för Södra Värtan. I detaljplanelområdet för Valparaiso förväntas behovet täckas av förskolorna i Södra Värtan och befintliga förskolor i närområdet då antalet bostäder är relativt få.

Samtliga förskolegårdar inom analysområdet inryms inom kvartersmark och har enligt planbestämmelserna ett minimimått på 700 kvm. Rekommendationen om minst 2 000 kvm gårdsyta för förskolorna uppnås därmed inte. Förutsatt att förskolegårdarna inte blir större än minimimåttet 700 kvm innebär det ca 10 kvadratmeter förskolegård per barn.



Bostadsgårdar som samnyttjas för förskolegårdar påverkar gårdarnas funktionalitet eftersom fler installationer behöver inrättas på samma yta och behovet av tydliga avgränsningar är viktig för förskoleverksamheten.

I samtliga fall behöver antalet funktioner och lekvärdet på förskolegårdarna hålla samma standard som vad som inrymts på 2 000- 3000 kvm.

0,2

FÖRSKOLEPLATSER PER BOSTAD I SÖDRA VÄRTAN

10 kvm

FÖRSKOLEGÅRD PER BARN I SÖDRA VÄRTAN



KARTA: FÖRSKOLEGÅRDAR

■ Förskolegårdar (min 700 kvm)

FÖRSKOLA

SLUTSATS

Samtliga förskolegårdar är för små enligt rekommendationer från Malmö stad och Boverket. Dock är det svårt att uppnå dessa i täta stadsmiljöer och fokus bör i det här fallet ligga på hur vi på mindre förskolegårdar får till lekvärde och olika funktioner inom mindre ytor.

Majoriteten av förskolorna ligger i anslutning till parkerna i Södra Värtan. Om parker av nödvändighet används för att kompensera bristande rymlighet på förskolegårdarna kommer dessa att belastas hårt. Tidigare erfarenheter i Stockholm (till exempel i Årstadal) visar att detta innebär stora utmaningar för utformning och drift av parkmiljöer, där exempelvis vegetationen har svårigheter att etablera sig. I vissa fall krävs exempelvis konstgräs på grund av hårt slitage, vilket förmodligen inte ger samma vistelsekvaliteter för andra än barnen. Parker som används av barn i hög utsträckning kräver vissa lekvärden som kan vara på bekostnad av andra inslag, såsom blomsterprakt och vatten. Det är alltid av vikt att lekmöjligheterna för barnen anpassas för olika typer av funktionsvariationer.

SKOLA

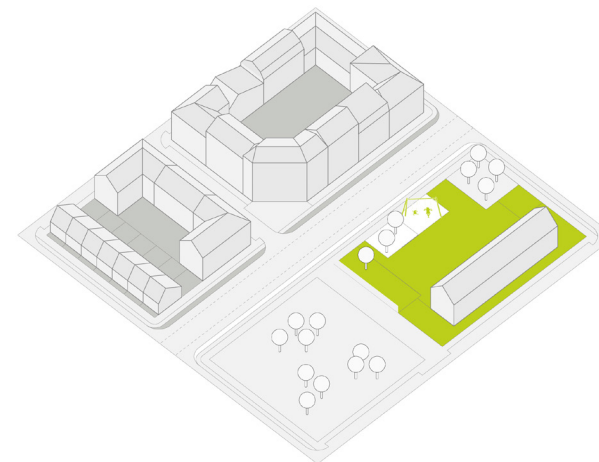
BAKGRUND

För att undervisningen i skolan ska fungera måste det finnas en bra skolgård där barnen kan röra sig, springa och leka. Forskning visar att detta påverkar studieresultaten (Social- och helsedirektoratet, 2003). En skolgård bör också kunna användas i själva undervisningen i till exempel idrott och naturvetenskap.

Skolgården ska precis som förskolegården innehålla en variation av aktiviteter men även fylla en pedagogisk funktion i undervisningen och ge möjlighet för skolelever att skapa ett frirum där de själva påverkar och kan lämna ett avtryck (Boverket). Detta benämns ibland som "dynamisk lek."

Boverkets allmänna råd (2015:1) för skolor föreskriver att friyta för lek "bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Friytan bör kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet". Skolgårdarnas utformning ska möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation.

Enligt studier kan barngrupper på mindre gårdar, oavsett antalet barn, få svårt att "utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov" (Mårtensson et al. 2009). Enligt Boverkets rekommendationer ska skolgårdarna ge förutsättningar för 30 kvm friyta per barn och en minsta totala storlek på 3000 kvm.



minst 30 kvm

SKOLGÅRD PER BARN REKOMMENDERAS

minst 3000 kvm

SAMMANHÄNGANDE SKOLGÅRD
REKOMMENDERAS

högst 30 km/h

HASTIGHET VID SÄKRA SKOLVÄGAR

SKOLA

ANALYS

Skolplatser beräknas inte inom planområdet då behovet förväntas täckas upp av befintliga skolor i området tillsammans med planerade skolor i Hjorthagen och Loudden. Antalet bostäder anses inte motivera en ny skola inom området (Stockholms stad, 2012). Idag ligger Djurgårdens Waldorfskola inom planområdet men det är oklart om verksamheten kommer att fortsätta i detta läge.

Planområdets läge, inringat av barriärer, i form av nivåskillnader och infrastruktur, gör avsaknaden av en skola inom området problematisk. Trygga skolvägar till Hjorthagen, Gärdet och Loudden är en förutsättning för barns rörelsefrihet. Närhet till skola anses minimera trafikrisker förknippade med föräldrar som skjutsar barnen och skapar trafikerade miljöer i skolornas närhet.



Enligt "Plan för gång-, cykel, och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden" kan befintliga skolor i Hjorthagen nås via gångbanor på Rådjursstigen, gångvägarna från Västra Hjorthagen samt via föreslagen planskild koppling mellan Valparaiso och Hjorthagen. Skolan på Gasverksvägen är kopplad via gångbanor på Gasverksvägen.

Vägen till den planerade skolan på Loudden kan innebära att skolelever behöver passera Södra Hamnvägen som har en hastighet på 40 km/timmen. Vägen till Gärdets skolan från majoriteten av fastigheterna i planområdet innebär också att Södra Hamnvägen behöver passeras.



KARTA: SKOLOR I NÄROMRÅDET

- Djurgårdens Waldorfskola
- Gärdesskolan
- Futuraskolan
- Hjorthagens skola
- Planerad skola Gasverksvägen
- Planderas skola Loudden (okänd lokalisering)

SKOLA

SLUTSATS

Ingen skola planeras inom planområdet då Stockholms stad anser att antalet bostäder inte motiverar detta. Frånsett det konstaterade behovet av skola påverkas vardagen för familjer som bosätter sig i Södra Värtahamnen eftersom skolorna ligger utanför planområdet. Detta kan bidra till att hämtningar och lämningar av barn tar mer tid än när skolor ligger nära bostaden. Trafiksäkerheten påverkas eftersom skolor som ligger längre från bostaden är mer trafikalstrande när föräldrar hämtar och lämnar med bil. Detta ställer i sin tur krav på säkra skolvägar med hänsyn till barns rörelsefrihet. Barns möjlighet till att självständigt röra sig i staden, och på så vis successivt frigöra sig från föräldrarna, måste möjliggöras av den bebyggda miljön och de avstånd den skapar.

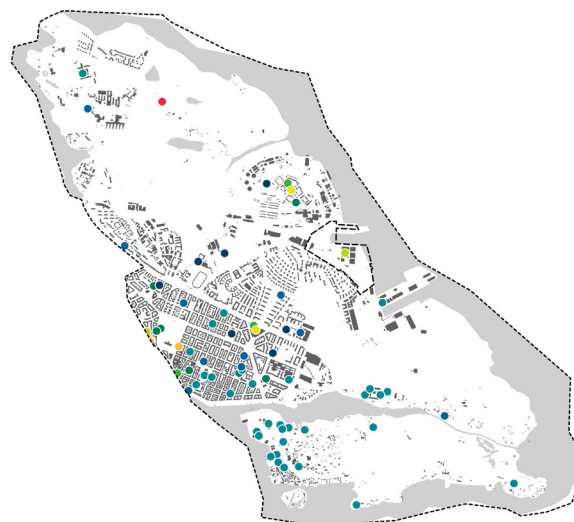
KULTURLOKALER

BAKGRUND

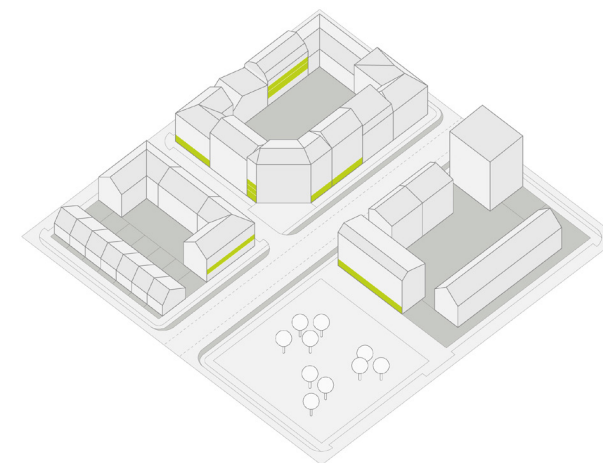
Enligt stadens styrdokument ska kulturverksamheter ses som en självklar del av demokratin som hjälper till att minska rädsla, fördomar och främlingskap mellan människor (Dahlin, 2015). För att skapa ett jämlikt utbud av kulturellt kapital krävs platser där kostnadsfria aktiviteter kan äga rum. Dessa måste vara tillgängliga, kommunikativa och väl synliga då det enligt forskaren Lia Karsten är vanligt att t.ex. familjer med lägre utbildnings- och inkomstnivå, i brist på kunskap och lokalkännedom, stannar hemma istället för att besöka olika kulturella verksamheter. Tillgången till möjligheter att delta i kulturella och sociala sammanhang utanför skolan ger en ökad känsla av deltagande och påverkan hos barn (2016). Kultur och konst ska även ses ett verktyg för att minska rädsla och fördomar mellan människor (Dahlin, 2015)

Rapporten *"Skillnadernas Stockholm"* visar att kulturskolors aktiviteter i Stockholm besöks av barn oberoende familjernas inkomstnivå (2015). Kulturlokaler är på så vis viktiga för att erbjuda aktiviteter för barn med mindre resursstarka familjer, men även för pensionerade och andra som saknar återkommande sammanhang att vara en del i.

Utifrån rapporten *"Samlingslokaler i Stockholm"* presenteras till höger hur många invånare som delar på de olika lokalerna på Östermalm idag. Det kan fungera som en riktlinje för att möta befolkningsökningen men även konstatera att stadsdelsområdet idag saknar ett kulturhus.



KARTA: SAMLINGSLOKALER ÖSTERMALM (2014)



antal & variation

AV KULTUR- OCH SAMLINGSLOKALER

INVÅNARE PER LOKAL ÖSTERMALM

	2014	2018	2023	Snitt 2014
Befolkning	72000	80000	73000	-
Samlings- och möteslokaler	36000	40000	37000	28000
Bibliotek	24000	27000	24000	23000
Kulturhus	-	-	-	152000
Biografer	72000	80000	73000	38000
Scener	7000	8000	7000	8000
Museer och konsthallar	2000	2000	2000	12000
Bokningsbara skollokaler	24000	27000	24000	51000
Studieförbundens egna lokaler	36000	40000	37000	27000
Hembygdsgrändar och 4H-grändar	72000	80000	73000	76000
Fritids- och ungdomsgårdar	8000	9000	8000	13000
Idrottsanläggningar med bokningsbara lokaler	10000	11000	10000	6000

KULTURLOKALER

ANALYS

Inom planområdet upptas 14 % av lokaler men fördelningen mellan detaljplanerna skiljer sig. I detaljplaneområdet för Valparaiso ligger BTA för lokaler på 20 % av den totala BTAn. Motsvarande siffra för Södra Värtan är 13 %. Av planbestämmelserna framgår inte om lokalyta kommer att öronmärkas för kulturella verksamheter, förenings- eller samlingslokaler. En kulturskola och ett bibliotek planeras vid Gasklockorna. Inom analysområdet finns idag lokaler som används som fritidsgård, som studieförbundens egna lokal och konsthallen Magasin III som delat med sig av samtida konst sedan 1987.

Scener eller lokaler för teater och dans bör prioriteras för att skapa ett varierat utbud för barns fritidsaktiviteter, speciellt med tanke på den tillgång som finns till ytor för bollsporter på Gärdet. Fritids- och ungdomsgårdar är viktiga för att erbjuda äldre barn och ungdomar mötesplatser utanför skolan. Samlingslokaler för äldre och eventuella språkcaféer är också av vikt för att skapa mötesplatser för alla.

ANDEL LOKALYTA

Södra Värtan:	13%
Valparaiso:	20%
Totalt Södra Värtahamnen:	14%



KARTA: SAMLINGSLOKALER IDAG

- Samlings- och möteslokaler
- Studieförbundens egna lokaler
- Bibliotek
- Fritids- och ungdomsgårdar
- Museer och konsthallar
- Scener
- Bokningsbara idrottsanläggningar

KULTURLOKALER

SLUTSATS

Det finns en osäkerhet i prognosen om kulturlokaler eftersom innehållet i de verksamhetslokaler som planeras inte kan förutses i ett tidigt skede. Lokalytor för kulturverksamhet i kommunal regi är inte öronmärkta i dagsläget.

Kulturskolan är en verksamhetstyp som genom sin låga terminskostnad erbjuder barn att delta utan att föräldrars ekonomi är avgörande, enligt Stockholms stad. En kulturskola planeras i Gasverksområdet.

Eftersom flickor, enligt Stockholms stads kartläggning, i lägre utsträckning deltar i kultur- och idrottsutbudet är det viktigt att vara lyhörda för aktiviteter som attraherar flickor i högre grad. För Södra Värtahamnen rekommenderas att de etablerade privata aktörer inom kultur som redan finns (ex. Bilda Studie, Magasin III) ges goda förutsättningar att fortsätta verka inom området. För både Valparaiso och Södra Värtan är det önskvärt att stärka kulturlokaler genom kluster av verksamheter som kan tänkas stärka platsen och varandra. Lokaler med varierade storlek kan bidra till en mångfald av större och mindre kulturaktörer.



Kulturlokaler är ett viktigt komplement till bostäder och kontor som ger aktivitet olika tider på dygnet och bidrar till att öka tryggheten lokalt. Kulturlokaler bör utformas så att alla kan delta, oberoende av funktionsvariation.



MUSIKHAMN. Med nystartade Bilda Studios kulturhus i Värtahamnen får musiklivet på Östermalm ett rejält uppsving.

FOTO: ANDREAS ENBUSKE

Musiken växer i Värtahamnen

■ ■ **Högtryck för efterfrågan på replokaler – och ett kraftigt växande utbud. Nystartade Bilda Studios hoppas att det kan lyfta Östermalms musikliv.**

Mat, musik och umgänge. Lokaler vikt åt kultur. Till stor

rare tvärtom, tror Kaj Haataja på Soundcorner. De har huserat i ett före detta kontorshus vid Lidingövägen i Hjorthagen sedan 2007. Deras 28 replokaler har varit så gott som fullbokade sedan

”Vi hoppas att det här kan bli ett kulturhus och en mötesplats.”

ten till tunnelbanan och Norra Djurgårdsstaden som byggs.

Fredric Thomsen hoppas att det nya verksamhetshuset kan leda till fler spelningar och en mer levande musik-

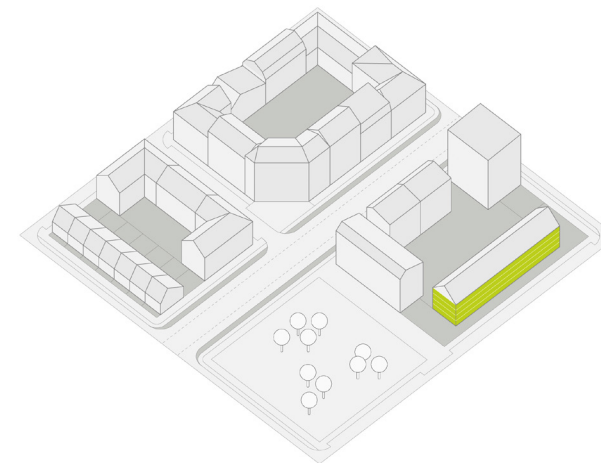
BILD: ARTIKEL OM BILDA STUDIOS I VÄRTAHAMNEN, KLIPP FRÅN ÖSTERMALMSNYTT 2013-04-12

VÅRDLOKALER

BAKGRUND

Behovet av vård varierar över en livstid. För de som har löpande behov av kontakt med vården är närheten något som förenklar vardagen. Tillgång till vårdlokaler är en fråga om trygghet både i form av den upplevda tillgängligheten (till exempelvis vårdcentraler eller apotek) men även mer konkret eftersom vårdtjänster skapar flöden av människor och aktivitet över dygnets timmar. I brist på andra mer konkreta mått föreslår Spacescape att en analys över antalet och variationen av tillgängliga vårdlokaler görs.

Lokaler avsatta i syfte att verka som vårdverksamhet nämns inte i planbestämmelsen eller programmet. Osäkerheten är alltför stor att låta sig konsekvensbeskrivas men troligt är att service relaterat till vård kommer etableras inom området.



antal & variaton

AV VÅRDLOKALER

VÅRDLOKALER

ANALYS

I dagsläget nås Gärdets vårdcentral från samtliga planerade fastigheter i planområdet inom 1 km gångavstånd.

- Tre gruppboenden med LSS-inriktning finns inom analysområdet. Gärdets gruppboende i anslutning till vårdcentralen, två gruppboenden på Sandhamnsgatan som drivs av aktören Nytida samt Dianagårdens vård- och omsorgboende.

- Tre äldreboenden finns inom analysområdet. Dels i anslutning till Gärdets äldreboende, Dianagårdens vård- och omsorgsboende samt Attento Kampementet.

SLUTSATS

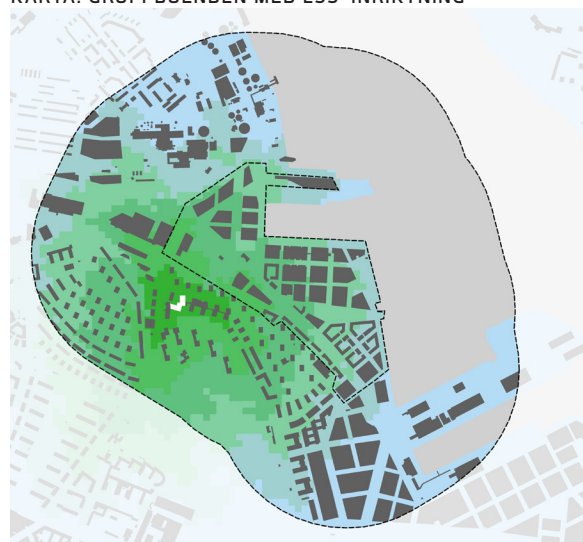
I detta skede går det inte att dra slutsatser om tillgången till vårdlokaler inom planområdet. Dock nås Gärdets vårdcentral inom 1000 meters gångavstånd från samtliga planerade fastigheter inom planområdet. Det finns också tillgång till äldreboenden och gruppboenden med LSS-inriktning inom analysområdet. Trycket på dessa verksamheter kan dock antas bli högt när samtliga bostäder i stadsdelen står klara och lär kompletteras med fler likartade verksamheter.



KARTA: GRUPPBOENDEN MED LSS-INRIKTNING



KARTA: ÄLDREBOENDEN



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL VÅRDCENTRAL

□ Vårdcentral ■ <200 m ■ 200-400 m ■ 400-600 m ■ 600-800 m ■ 800-1000 m ■ >1000 m

IDROTTSYTOR

BAKGRUND

Forskning visar att närheten till anläggningar för fysisk aktivitet har stor betydelse för om människor rör på sig regelbundet. Antalet platser och faciliteter inom ett område har stark korrelation med förekomsten av regelbunden fysisk aktivitet hos de boende (Faskunger, 2007).

Stockholms stad tillsammans med Stockholms universitet har studerat vilka som använder olika typer av planlagda utomhusytor för spontanidrott i Stockholm. Studien visar att pojkar och män är överrepresenterade och utgör 80 % av de som nyttjar platser för näridrott. Störst skillnader syns på fotbollsplaner och anläggningar för skateboard (2012).

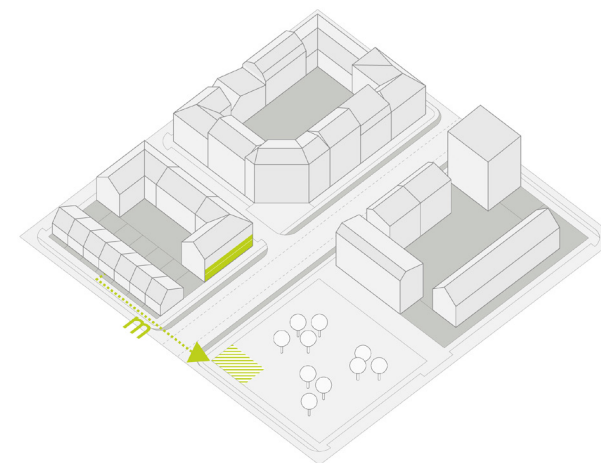
Enligt det idrottspolitiska programmet för Stockholms stad ska tillgången och närheten till anläggningar erbjuda stora möjligheter till fysisk aktivitet (2013). I programmet presenteras intervjuer med flickor, både aktiva och inaktiva, som önskar fler simhallar, äventyrsbad, utomhusbad och lokaler för dans/aerobics. Pojkar önskar främst fotbollsplaner och sporthallar för bollsporter.

Vuxna i Stockholm önskar satsningar på friluftsområden, motionsspår, simhallar och utomhusbad. Kvinnor efterfrågar fler lokaler för yoga, meditation och Qi Gong medan män anser att det är viktigt att satsa på fotbollsplaner (2013).

Enligt rapporten "Skillnaderas Stockholm" är barns möjligheter att delta i olika sociala och kulturella sammanhang vid sidan av skolan något som skiljer sig åt beroende på var barn bor och uppväxten i övrigt. Tillgång till dessa möjligheter ger en ökad känsla av inkludering och deltagande (Stockholms stad, 2015). Studier visar också att barn till högt utbildade och socioekonomiskt starka föräldrar rör sig mer än barn till socioekonomiskt svaga föräldrar (Faskunger, 2007).

Trygghet och säkerhet är viktiga faktorer för att äldre regelbundet ska vara fysiskt aktiva. För ålderspensionärer visar studier också samband mellan mycket promenader, upplevd trygghet, medborgaranda och antalet närliggande anläggningar (ibid). Idrottsytor rekommenderas därför ligga max 500 meter från fastigheterna inom planområdet.

Idrottsplatser är ytkrävande och behöver planeras in i tidigt skede då brister i tillgång till idrottsytor svårigen låter sig lösas i efterhand.



max 500 meter

TILL IDROTTSYTOR

IDROTTSYTOR

ANALYS

I analysen har befintliga idrottsytor som är allmänt tillgängliga, gratis eller bokningsbara kartlagts. Bokningsbara idrottshallar, utomhusbad, bollplaner och utegym ingår i kartläggningen.

Enligt Idrottsförvaltningen ska ytterligare en idrottshall tillkomma i den senare etappen av Norra Djurgårdsstaden i Frihamnen/Loudden. Lokalisering för denna är okänd och därför är den inte inkluderad i analysen.

I Valparaiso är det längre än 500 meter till ytor med idrott eller bad. Inom Kommunhusparken diskuteras olika möjligheter och aktiviteter med sportinriktning vilket skulle förbättra analysresultatet för Valparaiso.

Innehållet i friytorna inom planområdet är ännu inte fastställt och utomhusaktiviteter i form av ett utegym skulle kunna vara lämpligt längs kajen eller på annan väl synlig plats för att uppmuntra till motion. Utegym kan med fördel placeras i anslutning till promenad eller löpstråk.

Ytor för bollplaner inryms inte inom planområdet med befintligt struktur. Befintliga bollplaner i stadsdelsnämndsområdet är redan idag fullbokade.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL IDROTTSYTA

□ Idrottsyta ■ <100 m ■ 100-200 m ■ 200-300 m ■ 300-400 m ■ 400-500 m ■ >500 m

IDROTTSYTOR

SLUTSATS

Ett utegym och en ytterligare yta för idrott skulle med fördel inrymmas inom planområdet. En joggingslinga inom området skulle också kunna vara en mindre ytkrävande lösning för att skapa närhet till motionsmöjligheter. Andra mindre ytkrävande idrottsytor kan tänkas inrymmas i de verksamhetslokaler som planeras i området, exempelvis lokaler för dans eller yoga. Detta kan inte ersätta bristen på idrottshallar i nära anslutning till planområdet, enbart kompensera.

Då flickor enligt forskning i lägre utsträckning använder sig av de typer av idrottsytor som finns inom planområdets bufferområde idag, är det viktigt att involvera tjejer i utformningen av de ytor som kan bli aktuella för ytterligare idrott inom planområdet och vara lyhörd för de önskemål som finns.

Idrottsytorna utformas så att alla kan delta.



Det är särskilt viktigt att offentligt finansierade verksamheter upplevs tillgängliga och trygga för alla eftersom resursfördelningen annars riskerar vara odemokratisk. Könsidentitet ska inte behöva begränsa möjligheten att på ett säkert sätt ta del av stadens utbud av aktiviteter. Verksamheter som ska tilltala kvinnor bör av trygghetsskäl inte lokaliseras för sig utan i anslutning till befolkade stråk och aktiva fasader.



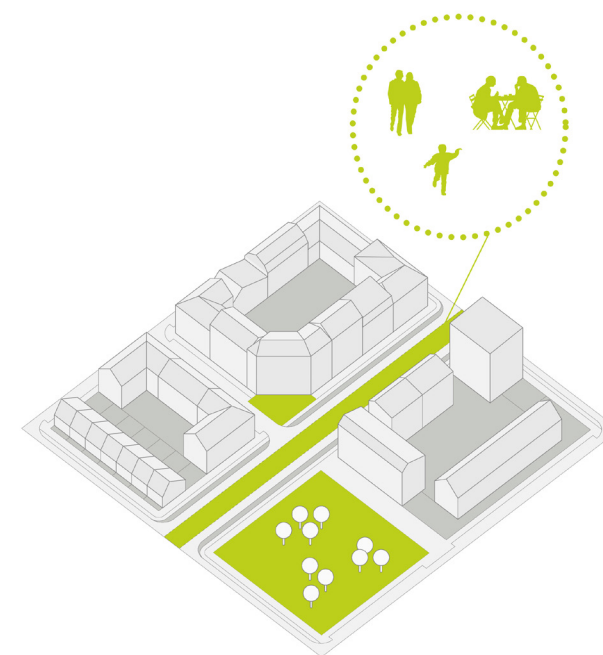
BILD: VÅRBY GÅRD DANSBANA
(UR LOKALTIDNINGEN MITT I, 2016)

EVENEMANGSYTA

BAKGRUND

För att skapa målpunkter och mötesplatser är evenemangsplatser och flexibla ytor för tillfälliga verksamheter viktiga för att ge en känsla av deltagande och inflytande över sin närmiljö. De senaste åren har intresset och förekomsten av marknader, torghandel, food trucks, loppisar och nya sätt att samla människor ökat och blivit en del av att skapa temporära eller mer återkommande målpunkter.

Evenemangsytor är viktiga för nyproducerade områden för att stärka en platsidentitet. I Eskilstuna kommun har torgvärdar anlitats specifikt för att organisera aktiviteter på stadens torg.



flexibla ytor

MED EN VARIATION INOMHUS & UTOMHUS

EVENEMANGSYTA

ANALYS

En utmaning med Södra Värtahamnen är att mycket ska inrymmas inom planområdet och att den tydliga programmeringen av ytor, som i många fall är positiv, lämnar lite utrymme för flexibla ytor där boende, verksamma och besökare själva kan skapa och konstruera platser. Det blir därför viktigt att de friytor som finns ger möjlighet till flexibilitet och tillfälliga evenemang.

Utomhusbadet, kajstråket, torgytorna, vistelsegatorna och parkerna kan tänkas fungera som platser där evenemang eller tillfälliga verksamheter kan få utrymme. Enligt programmet för hållbar utveckling som tagits fram för Norra Djurgårdsstaden ska det finnas platser, både fysiska och virtuella, för möten, tillfälliga aktiviteter och egna initiativ i form av mindre lokaler eller zoner avsatta för odling (Stockholms stad, 2016b: 46).

SLUTSATS

Evenemang är viktiga inslag i en ny stadsdel som Södra Värtahamnen och Valparaiso för att stärka en platsidentitet och locka människor från ett bredare upptagningsområde att besöka stadsdelen initialt. Evenemangsytor utgör ett komplement till det "normala" utbudet i ett stadsområde och ge fysisk plats åt olika perspektiv. Food trucks kan exempelvis introducera olika matkulturer, medan konserter och föreläsningar kan erbjuda ett nischat utbud som synliggör samhällets mångfald.



PAPIRÖEN, KÖPENHAMN



FOOD TRUCK POBLENOU, BARCELONA



POP UP-PARK ÅSÖGATAN, STOCKHOLM



SPONTAN DANS, BARCELONA



BLANDAD BEBYGGELSE

BLANDAD BEBYGGELSE

MÅL

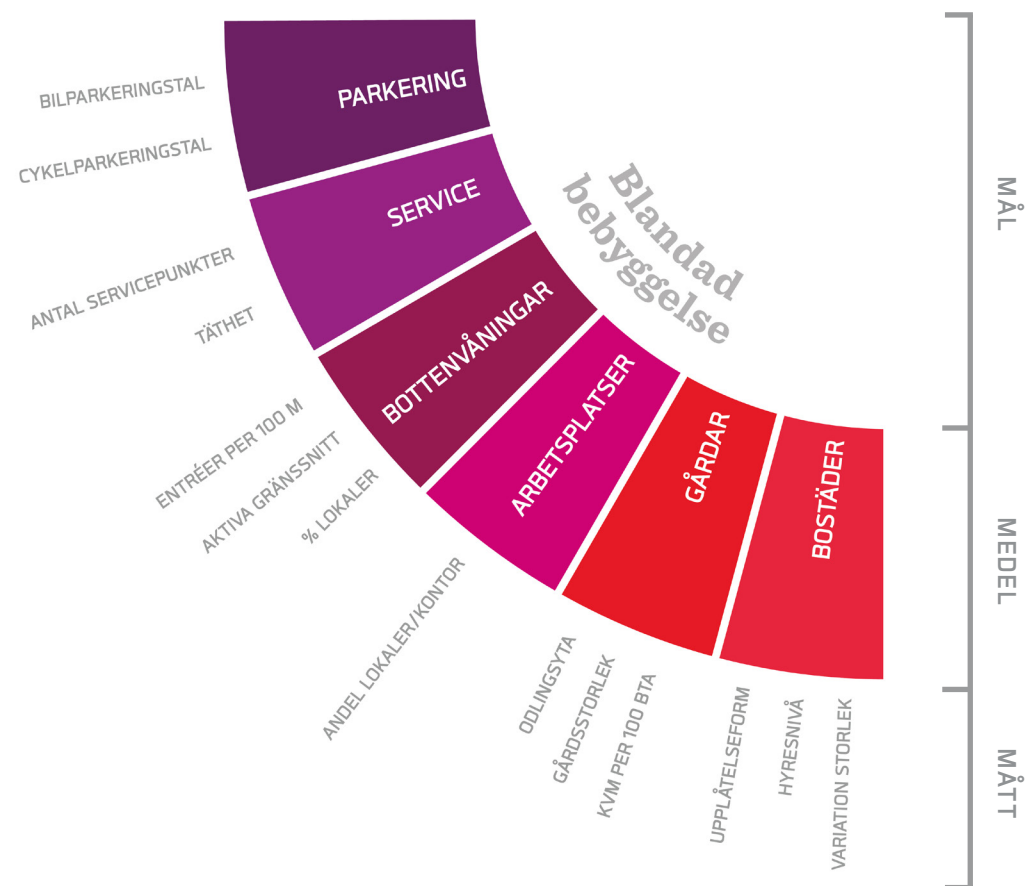
Målbilden blandad bebyggelse fokuserar främst på strukturen i form av bebyggelse och vilka förutsättningar den ger för att också skapa en blandad befolkning. En konkret utformning av en blandad stad, där olika typer av bostäder och funktioner varierar inom samma område, kan underlätta för det som i forskningen kallas socialt kapital - nämligen det som för människor samman och överbryggar olikheter.

MEDEL

Här analyseras vilka som har tillgång till bostadsbeståndet och om fördelning av arbetsplatser, lokaler, bottenvåningar och bostäder ger möjlighet till möten mellan människor.

MÅTT

Måtten är bland annat andel hyresrätter, fördelning i bostadsstorlek, storlek på gårdar, närhet till arbetsplatser och service samt entrétäthet.



BOSTÄDER

BAKGRUND

UPPLÅTELSEFORM

Bostadskrisen i Stockholm påverkar bostadspri-
serna för samtliga Stockholmare, men drabbar i
första hand de grupper med lägre socioekonomiska
resurser och unga människor (Dahlin, 2015). Ande-
len bostadsrätter har ökat markant mellan år 1998-
2014, på grund av ombildning av hyresrätter och en
hög takt av nyproduktion av bostadsrätter. Bostads-
rätterna utgjorde tidigare endast en fjärdedel av bo-
stadsbeståndet i Stockholm men utgör idag hälften.
Andelen hyresrätter har minskat i motsvarande om-
fattning. Störst ökning av andel bostadsrätter finns
i attraktiva stadsdelar där tillgången till stadskvali-
teter som park och service är hög i relation till andra
delar av staden (Stockholms stad, 2015).

En direkt konsekvens av obalansen i upplåtelse-
former, tillsammans med ökade hyresnivåer och
bostadspri- ser, är att valmöjligheter för låginkomst-
tagare att bosätta sig i attraktiva delar av staden be-
gränsas. Därmed förstärks alltmer den geografiska
segregationen i staden (Skillnadernas Stockholm,
Segregation i Stockholmsregionen, 2015). Malm-
ökommissionens slutrapport (2014) betonar dess-
utom att blandade upplåtelseformer och olika verk-
samheter i samma område skapar fördelar för barns
och ungas uppväxtvillkor genom att flera olika sor-

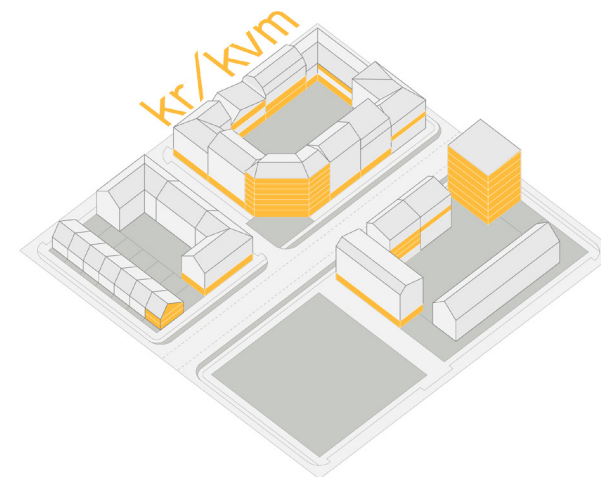
ters vuxna finns nära som förebilder.

Utöver upplåtelseformer som hyres- och bostadsrätt
kan ägande i form av kooperativa hyresrätter och
äganderätter/ägandelägenheter, samt bygggemen-
skaper vara alternativ att utreda.

Ett av målen för Norra Djurgårdsstaden är att :

*”Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtel-
seformer som kan möta behov under livets alla skeden
för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.”*

Hyresrätter och bostadsrätter i en jämn fördelning
rekommenderas.



jämn fördelning

HYRESRÄTTER/BOSTADSRÄTTER
REKOMMENDERAS

BOSTÄDER

HYRESNIVÅER

Då byggkostnaderna i Sverige är höga blir nybyggda hyresrätter alltför dyra för låginkomsttagare och för människor i alla skeden i livet. Andelen hyresrätter i en ny stadsdel räcker därför inte som mått för att säkerställa åtkomliga bostäder för samtliga grupper i samhället.

I forskningsrapporten Jämlika livsvillkor och stadsbyggande konstateras att det är av lika stor vikt att identifiera plaster där den byggda miljön erbjuder gynnsamma livsvillkor som att uppmärksamma de delar av staden som anses vara mer utsatta. Detta för att lägen som erbjuder hög tillgänglighet till resurser och nytta är lägen där det är lämpligt att etablera ”bostadstyper som är tillgängliga för mindre resursstarka grupper i samhället” (2015; 33).

Den geografiska segregationen som annars förstärks bidrar till att ”resursstarka gruppers privilegier döljs för dem själva som en konsekvens av att denna grupp inte blir varse icke-privilegierade gruppers levnadsvillkor” (2015; 3).

I Göteborgs stad har ett kunskapsunderlag tagits fram för att undersöka hur styrmedelen kan användas för att möjliggöra även för de mer resurssvaga att bo i nya attraktiva områden. Exempel presenteras från olika delar av Europa (England, Paris, Wien) där en andel av bostäderna (20-40 %) vid nybyggnation öronmärks för hyror som mindre resursstarka ska

ha möjlighet att efterfråga. Organisationen Healthy Cities menar att vi måste planera för tillgängliga bostäder i attraktiva lägen för äldre, låginkomsttagare och personer med olika funktionsvariationer för att skapa en inkluderande stad som främjar demokrati och delaktighet (2016).

I Frihamnen i Göteborg utvecklas ett system för åtkomliga hyresnivåer på nybyggda lägenheter. Målsättningen är att 25% av alla hyresrätter ska ha en hyra på 1000 kr kvadratmeter och år, vilket betyder att en lägenhet på 70 kvadratmeter får en månads hyra på 5833 kr. Ytterligare 25% av hyresrätterna ska ha en årshyra på 1400 kr per kvadratmeter och år. Totalt byggs 10000 lägenheter i projektet där blandningen i upplåtelseform uppgår till 50% hyresrätter och 50% bostadsrätter. Övriga 50% kommer att dels att ha en årskostnad på 1859 kr per kvadratmeter och år medan resterande hyreslägenheter får fri hyresättning (Hem & hyra, 2014).

Medelinkomsten för män (20-64 år) var år 2011 351 600 kr i Stockholm. Motsvarande siffra för kvinnor i samma åldersspann var 274 500 kr. Kvinnor över 65 års ålder hade en medelinkomst på 209 800 kr och män 319 200 kr (Stockholms stad, 2015). Bostadskostnaden uttryckt i hyra eller ränta bör inte överstiga 30 % av medelinkomsten. Baserat på medelinkomst har därmed män generellt sett högre betalningsförmåga än kvinnor, vilket ger ökade valmöjligheter på bostadsmarknaden.

VARIATION I STORLEK

För att möta alla stadier i livet, åldrar och livssituationer krävs en fördelning av storlekar på bostäder. Med lägenhetsstorlekar menas i det här fallet antalet rum och inte storlek i kvadratmeter. I rapporten ”Från delad till enad stad” konstaterar Åsa Dahlin att stora nyproducerade lägenheter generellt ger längre flyttkedjor än små nyproducerade lägenheter (Dahlin, 2015). Ökad rörlighet på bostadsmarknaden behöver vägas mot att stora lägenheter, framförallt nyproducerade sådana kan vara svåra för unga och äldre att ha råd med.

Enligt statistik från Statistiska Centralbyrån utgör andelen enpersonshushåll 43,8% av hushållen i Stockholm. Nationellt ligger motsvarande siffra på 37,7%. Samboende utan barn utgör 24,9% och samboende med barn 22,2%. Ensamstående med barn utgör 5,9% (SCB, 2013). Liknande siffror för Stockholm fanns inte tillgängligt.

max 30 %

AV INKOMSTEN TILL HYRA

variation

AV LÄGENHETSSTORLEKAR

BOSTÄDER

ANALYS

Ett av målen för Norra Djurgårdsstaden är att:

”Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.”

Inom detaljplanen för Södra Värtan kommer 22% av bostadsbeståndet bestå av hyresrätter och 78% bostadsrätter. 53 000 kvm av 246 000 kvm BTA för bostäder avsätts alltså för hyresrätter. Motsvarande uppgifter finns inte för Valparaiso i detta skede.

22 %

HYRESRÄTTER I SÖDRA VÄRTAN

Då kvadratmeterpris per år inte är satta för de hyresrätter som kommer att inrymmas inom detaljplaneområdet för Södra Värthamnen görs ett antagande att kommande hyresnivåer kan jämföras med hyresnivåer för nyproducerade lägenheter i Västra Hjorthagen i Norra Djurgårdsstaden. Tabellen till höger visar priser på hyresrätter i Hjorthagen (Hårdvalls-gatan 26) med inflytt år 2017 (Stockholms bostadsförmedling, 2016). Studentbostäder kommer att utvecklas inom planområdet för Louden.

PRISER HJORTHAGEN - INFLYTT 2017

Antal rum	Storlek kvm	Våningsplan	Månadshyra
2	47	1	10 361 kr
2	70	2	13 717 kr
4	87	4	16 588 kr
4	107	2	18 927 kr

En 2-rumslägenhet på 70 kvm kostar enligt uppgifterna från Stockholms bostadsförmedling (2016) 13 717 kr i månaden, vilket kan jämföras med motsvarande storlek i Frihamnen Göteborg (5833 kr/månaden). Kvadratmeterpriset per år blir i genom snitt 2 350 kr enligt datan i tabellen ovan.

2 350 kr

PER KVADRATMETER OCH ÅR I HJORTHAGEN

Som statistik från Stockholms stad visar från 2011 finns det stora skillnader i medelinkomst mellan kvinnor och män. Skillnaderna är som störst efter 65 års ålder då kvinnors medelinkomst ligger på 65 % av det män tjänar. För att ge möjlighet åt människor oberoende kön i alla stadier av livet att bosätta sig Södra Värthamnen bör dessa sociala frågor beaktas i pris- och hyressättning.

Inom detaljplaneområdet för Södra Värthamnen, som kommer att innehålla flest bostäder, är det uttalat att bostäderna ska ha varierade storlekar. Dock preciseras inte fördelning mellan lägenhetsstorlekar i det tidiga skedet utan överläts åt fastighetsägarna i ett senare skede att bestämma fördelningen.

Studentlägenheter planeras på Studentfartyget sydost om planområdets gräns.



För att Södra Värthamnen ska upplevas som ett tryggt område för alla är det viktigt att närvaron av olika grupper i samhället syns i de offentliga miljöerna. Området kommer att innehålla många kvaliteter och fördelaktiga livsvillkor men med bostadspriser som kan antas exkludera vissa socioekonomiska grupper. Frågan blir därför vilka som inte får tillgång till dessa miljöer och vad det gör med områdets känsla av mångfald och öppenhet.

BOSTÄDER

SLUTSATS

Andelen hyresrätter inom detaljplaneområdet för Södra Värtan är 22%, resterande är bostadsrätter. Motsvarande information saknas för Valparaiso. En större variation i upplåtelseformer bör övervägas. Utöver upplåtelseformer som hyres- och bostadsrätt kan ägande i form av kooperativa hyresrätter och äganderätter/ägandelägenheter, byggemaskaper vara alternativ att utreda. Även alternativa hyreskontrakt, exempelvis s.k. ”kompiskontrakt” kan möjliggöra för unga att ha råd med större lägenheter tillsammans.

Kvinnor över 65 års ålder har en medelinkomst på ca 17 500 kr i månaden. Om högst 30% av månadsinkomsten ska gå till hyra eller ränta bör hyran inte överskrida 5 250 kr i månaden i snitt. Här kan staden, i samarbete med byggherrar, utreda sätt att i erbjuda lägre hyror i delar som ännu inte markanvisats.

Med kvadratmeterpriserna som antas blir det svårt för mindre resursstarka individer, äldre och ungdomar att få en lägenhet i området. Det blir därför avgörande att erbjuda en variation i lägenhetsstorlekar inom planområdet för att på så vis skapa bostäder med olika månadskostnader.

Eftersom i princip samtliga bostäder inom planområdet är nyproducerade förmodas gällande lagstiftning kring tillgänglighet tillämpas.

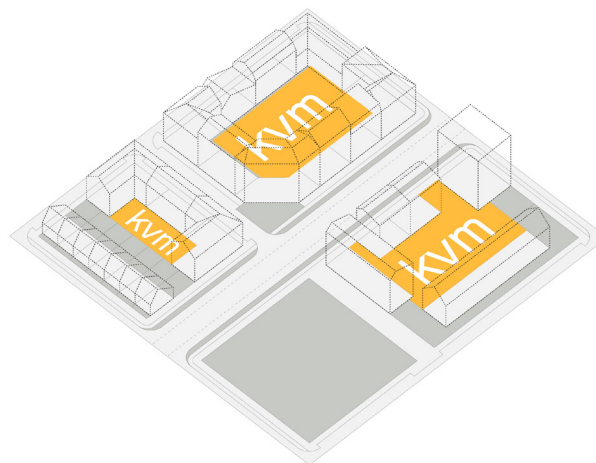
GÅRDAR

BAKGRUND

En kvartersgård är en gemensam yta som delas av de som har tillgång till fastigheten. Forskning vid KTH i Stockholm (Minoura et al., 2012) har visat att en gård inte ska vara för liten, minst 1 500 kvadratmeter, gärna 2 000 kvadratmeter och relativt sammanhängande för att säkerställa multifunktionalitet, dvs att en mångfald av aktiviteter är möjliga, såsom lek, odling, grillning. Till höger syns exempel från gårdar från Södermalm i Stockholm där stora gårdar tenderar att ha funktioner för fler användningsområden. Odling är ett exempel på en aktivitet som kan skapa sammanhållning mellan grannar eller inom ett bostadsområde (Lovell et al, 2014). När bostadsgårdar fungerar som sociala arenor kan samspel och problemlösning mellan boende stödjas (Olsson 2012).

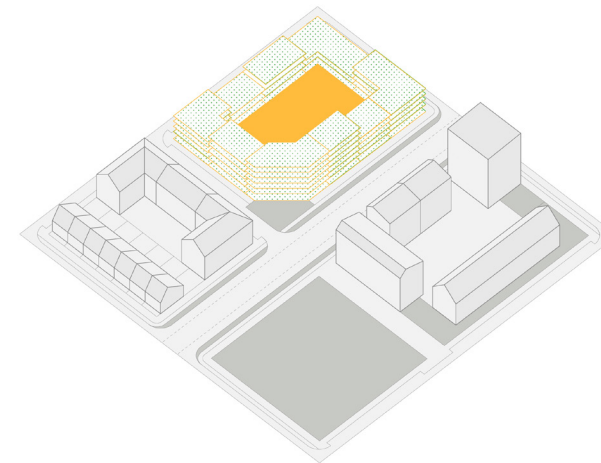
Kvaliteten på de gemensamma uterum som är tillgängliga för boende i ett kvarter är beroende av hur många som bor i kvarteret. Är kvarteret tätt bebyggt och gården liten så måste många samsas om det gemensamma uterummet. Därför är det rimligt att mäta och styra relationen mellan uterum och täthet i kvarteret. Detta mått kallas rymlighet.

Rymligheten i kvarteret mäts i kvadratmeter uterum dividerat med den totala våningsytan (BTA). Detta är ett slags trängselmått och fångar om det finns tillräckligt mycket uterum per person i kvarteret. Den modernistiska planeringen rekommenderade 100 kvadratmeter uterum per 100 kvadratmeter BTA (ungefär 1 lägenhet) men tenderade skapa överytor. 20 kvadratmeter per bostad rekommenderas för att skapa en rimlig rymlighet (Minoura et al., 2012).



minst 1500 kvm

SAMMANHÄNGANDE GÅRD



minst 20 kvm

GÅRD PER 100 BTA BOSTAD

840 m ²	1 920 m ²	2 130 m ²	2 220 m ²	2 830 m ²	2 840 m ²	2 900 m ²	4 050 m ²
sittgrupp sandlåda bänk	4 sittgrupper sandlåda 8 bänkar rutschkana/ klätterställning 2 sopsortering	2 sandlådor 4 bänkar 4 grillar 6 sittgrupper 2 stora träd	2 små sandlådor 6 bänkar avskild lekya rutschkana/ klätterställning gungor 2 sopsortering	2 stora sandlådor avskild lekya rutschkana/ klätterställning gunghäst paviljong förråd	3 sittgrupper tvätthörna 24 p-platser 2 sopsortering stor gräsmatta	8 bänkar sopsortering förrådslängor liten scen gård med bäsketkorg	5 sittgrupper liten sandlåda 3 garage- infarter återvinning grillplats 9 stora träd sopsortering

GÅRDAR

ANALYS

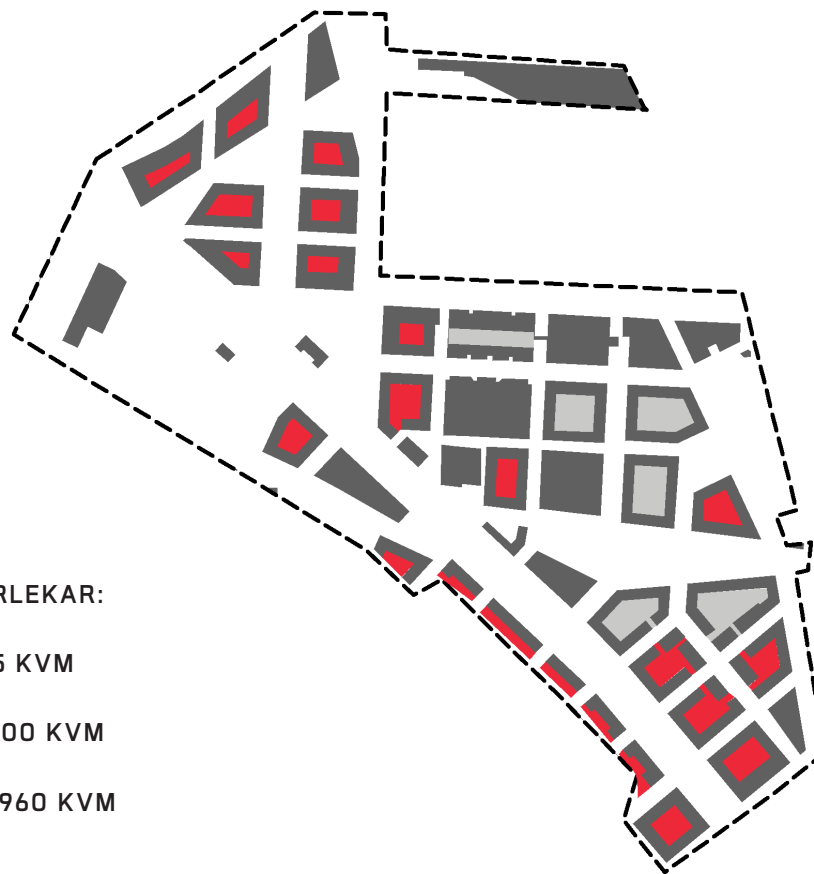
Inom planområdet är det planerat för relativt små kvarter som med olika höjder syftar till att ge en variation och samtidigt värna utblickar från Gärdet mellan och över den nya bebyggelsen. Kvartersgårdarna inom detaljplanen för Södra Värtan beskrivs som gröna gårdar med gemensamma funktioner och uteplatser. Kvartersutformningen ska skydda mot buller samtidigt som sol släpps in på gården.

Endast 6 kvartersgårdar klarar rekommendationen om minst 1500 kvm sammanhängande gårdsyta. Samtliga av dessa ligger inom detaljplaneområdet för Södra Värtahamnen. 5 av gårdarna ska dessutom samutnyttjas som förskolegårdar om minst 700 kvm.

25% av takytan ska, enligt planbestämmelsen för Södra Värtan, utgöra gemensam yta för utevistelse tillsammans med 10% växthus. Detta kompletterar i viss mån de små gårdarna, men erbjuder inte den sammanhängande yta som en mångfald av program och aktiviteter behöver (Minoura, 2016). Gemensamma ytor på taket blir ett komplement och kan erbjuda exempelvis odlingsmöjligheter, vilket enligt planbestämmelsen möjliggörs på taken.



Kvartersutformning kan påverka känslan av trygghet eftersom färre utomstående som passerar på gården i forskning visat sig korrelera med gårdars slutenhet och med boendes upplevda trygghet och tillhörighet till den gemensamma gården.



GÅRDSSTORLEKAR:

MIN: CA 325 KVM

MAX: CA 2200 KVM

MEDEL: CA 960 KVM

KARTA: KVARTERSGÅRDARS STORLEK

■ < 1500 kvm ■ > 1500 kvm

GÅRDAR

ANALYS

Ingen av kvartersgårdarna klarar rymlighetsrekommendationen 20 kvm gårdsyta per 100 kvm BTA bostad. 3 kvarter ligger strax över 15 kvm per 100 BTA och resterande ligger under. Ungefär hälften av kvarteren ligger under 10 kvm per 100 BTA bostad.

5 av gårdarna kommer dessutom att inrymma förskolegårdar om minst 700 kvm vilket gör dessa åtminstone delvis otillgängliga för boende dagtid vardagar.

SLUTSATS

Minst 1500 kvm sammanhållen kvartersgård uppnås endast på 6 av 30 bostadskvarter. Storleken på gårdar påverkar även mikroklimat genom att andelen gård som är solbelyst är mindre på små gårdar (givet att våningstalet är densamma).

Ingen av kvartersgårdarna klarar rekommendationen om minst 20 kvm per 100 BTA. En konsekvens av låg rymlighet på gårdar kan bli att boende upplever det svårt att finna lugn och ro på gården när alltför många delar den. De gemensamma ytorna på taken kan erbjuda en annan typ av vistelse som komplement. Där gårdars kapacitet är lågt kan användning utebli eftersom man i högre grad väljer sin privata balkong eller den offentliga parken för utevistelse. I vissa fall medför detta att besökstryck och slitage i parker i närområdet ökar, något som behöver beaktas i gestaltning och drift.



KARTA: KVARTERSGÅRDARS RYMLIGHET PER 100 BTA BOSTAD

■ 5-10 kvm ■ 10-15 kvm ■ 15-20 kvm

ARBETSPLATSER

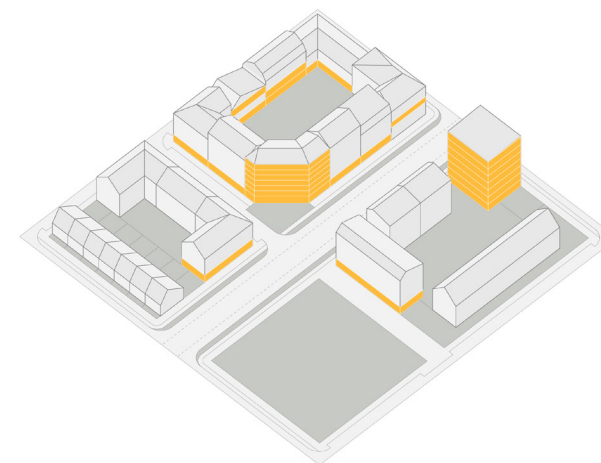
BAKGRUND

En funktionsblandning mellan bostäder, arbetsplatser och service främjar inte bara en blandad stad utan ger även förutsättningar för att förenkla vardagen. Studier visar att svårigheter att få ihop livspusslet i högre utsträckning drabbar kvinnor än män, vilket gör frågan angelägen ur ett jämställdhetsperspektiv. Även trygghetsaspekter kan kopplas till graden av funktionsblandning eftersom områden med i huvudsak bostäder eller arbetsplatser tenderar att vara ödsliga olika tider på dygnet. En bra balans mellan arbetsplatser och bostäder ger en jämnare aktivitet över dygnet, vilket också ger bättre underlag för service i många fall. En blandad stadsmiljö är mer dynamisk och levande, vilket också bidrar till trygghet. Forskning har visat att en mångfald av funktioner påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt eftersom närmiljön erbjuder det som efterfrågas för vardagsbehoven (Ewing & Cervero, 2010).

Funktionsblandning mäts i andel lokalyta av den totala våningsytan (BTA). UN Habitat betonar att en funktionsblandad stad ger fördelar avseende möjligheten att samnyttja stadens ytor och lokaler. De föreslår i sina riktlinjer för hållbar stadsbyggnad en fördelning av byggnadsytan där 40-60% är handel eller kontor, 30-50% är bostäder och 10% är offentlig service. Minst 40-60% BTA rekommenderas vara avsatt för lokal och kontor

Enligt en resvaneundersökning, som presenterades våren 2016, spenderar den genomsnittliga stockholmaren 271 timmar per år på att pendla till och från arbetet, vilket motsvarar över 6 veckors semester (Trafikförvaltningen, 2016). Arbetsplatser inom kortare avstånd kan därför leda till att mindre tid läggs på pendling.

Det är attraktivt för kontor att ha tillgång till urbana verksamheter, särskilt ett stort och varierande butiks- och restaurangutbud som kan utgöra möteslokaler för arbetande. Forskning visar att kreativa och kunskapsintensiva företag söker sig till levande, tät och blandad stadsmiljö då den ger möjligheter till större social interaktion och till ekonomiska utbyten (Stockholms läns landsting, 2013). Områden som inte erbjuder en blandad stadsmiljö kan med tiden se verksamheter försvinna från området. Forskning visar att en blandning av arbetsplatser och bostäder också speglas i vilka som använder torg och platser i området. Funktionsblandning ger större blandning mellan människor som bor nära och längre bort (Lengeby 2014).



40-60%

**BTA TILL LOKALER ELLER KONTOR
REKOMMENDERAS**

ARBETSPLATSER

ANALYS

Arbetsplatser finns inom 100-200 meter från samtliga fastigheter inom hela planområdet.

Fördelningen av ytor för arbetsplatser och lokaler skiljer sig mellan de två analyserade delområdena. Valparaiso ligger i överkant med 64 % lokaler/kontor medan Södra Värtan ligger bra till med 48% lokaler/kontor (inklusive befintlig bebyggelse). Den höga andelen lokaler och kontor i Valparaiso har sin förklaring i de höga bullernivåerna som endast möjliggör bostäder i mitten av området med bebyggelse för verksamheter i mer bullerutsatta lägen. Totalt har planområdet 51 % lokal/kontor av den totala BTA:n.

Befintliga 3 600 arbetsplatser inom planområdet är av blandad karaktär och branscher. Allt från näringsliv med fokus på detaljhandel, hotell, media och relaterad service till hamnverksamhet. Viktigt är att den befintliga befolkning i form av arbetande kan involveras i processen och påverka identitetsskapandet för området.

Enligt planprogrammet vill staden attrahera liknande företag för att skapa synergieffekter med de som håller till där idag. Detta kan bidra till att stärka områdets platsidentitet och locka fler företag att etablera sig i området.

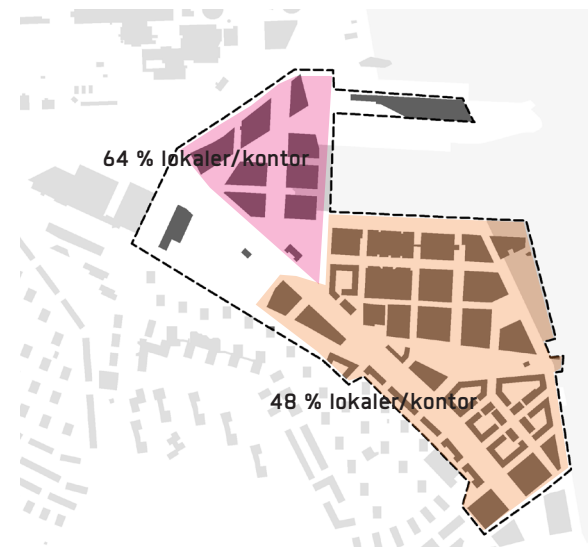


En tänkbar konsekvens av den något lägre andelen lokaler och kontor i Södra Värtahamnen är att Valparaiso kan upplevas mer ödsligt kvällstid när kontor och lokaler stänger. För Södra Värtahamnen är det troligare att en mer jämn fördelning av bostäder och arbetsplatser gör att området blir mer levande kvällstid och på helger.

Då hamnverksamhet kommer att bevaras i vissa delar av området är det viktigt att tänka på hur dessa området fungerar kvälls- och vintertid. Blir de öde vissa tider på dygnet? Andelen arbetsplatser kan också bidra till att vissa delar av planområdet upplevs som obefolkade kvällstid.

SLUTSATS

En jämnare fördelning av lokaler och kontor relativt bostäder vore önskvärd men andelen verksamhetsyta totalt sett är högre än många andra omvandlingsprojekt på senare tid. En möjlig positiv effekt är att områdenas olika karaktär ger anledning att ta del av utbudet av service och verksamheter inom hela stadsområdet. Verksamheter med både boende och arbetande kunder, till exempel restauranger kan tänkas vilja etablera sig där tillgängligheten till båda områdena är hög. En variation i typer av verksamheter skulle vara positiv för att hålla området levande över dygnet och året.



	Södra Värtan	Valparaiso	Totalt
BTA bostad	51%	36%	48%
BTA lokal	13%	20%	14%
BTA kontor	35%	44%	37%

BOTTENVÅNINGAR

BAKGRUND

För att skapa bebyggelse och gaturum som ger förutsättningar för interaktion och funktionsblandning krävs bottenvåningar som ger möjlighet till antingen visuell eller fysisk utbyte mellan ute och inne. Detta beskrivs ibland i termer av bottenvåningars *gränssnitt*, där bottenvåningar som möjliggör interaktion mellan ute och inne anses vara aktiva jämfört med mer slutna, passiva bottenvåningar (Minoura 2016).

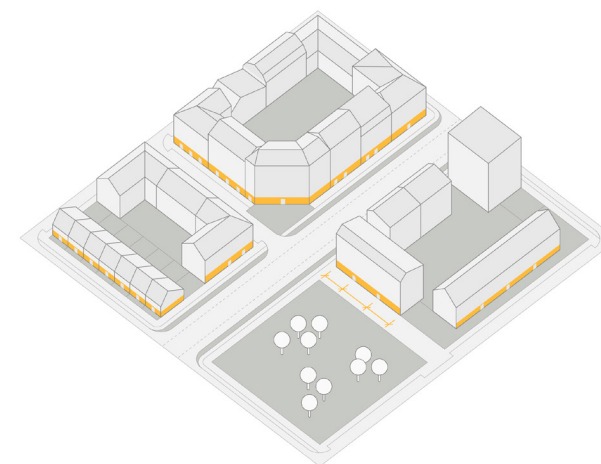
Fasadlivet utgörs av flera komponenter, men viktigast för gaturummets kvalitet är typen och tätheten av entréer. Jan Gehl har visat i flera studier (Gehl et al, 2006) att hög entrétäthet behövs för att ett gaturum ska upplevas intressant och levande. LEED Neighborhood och BREEAM Communities rekommenderar också en täthet av entréer (active frontages) för att skapa ett tryggt och levande gaturum. Leed Neighborhood rekommenderar en intervall på inte mer än 10-20 meter mellan entréerna i blandad bebyggelse.

Ett uterums kvaliteter och värden avgörs i hög grad av hur den inramas. Finns det entréer och lokaler kring en gata, ett torg eller en park så finns förutsättningar för att uterummet ska fyllas med folkliv. Entrétäthet är ett sätt att mäta potentialen för utbyte men även fasader som endast visar upp verksamheten innanför bidrar i viss mån med att skapa aktiva bottenvåningar och i förlängningen trivsamma,

trygga gator. Känslan av kontakt mellan ute och inne stärker upplevelsen av att vara sedd när man vistas i det offentliga rummet, något som Jane Jacobs kallade "eyes on the street" (Jacobs, 1961). Minst 5 entréer per 100 m gata rekommenderas.

Där lokaler är tänkta att ligga i bottenvåningar är det viktigt att bjälklagshöjden tillåter olika funktioner. En bjälklagshöjd på 3 meter kan i vissa fall utesluta exempelvis restauranger med krav på ventilationsutrymme i taket. Minst 4 meter takhöjd för lokaler i bottenvåningar rekommenderas för flexibilitet över tid.

Antalet entréer och dess lokalisering är med det tillgängliga underlaget för osäkert för att kunna göra en bedömning.



minst 5 entréer

PER 100 METER GATA REKOMMENDERAS

BOTTENVÅNINGAR

ANALYS

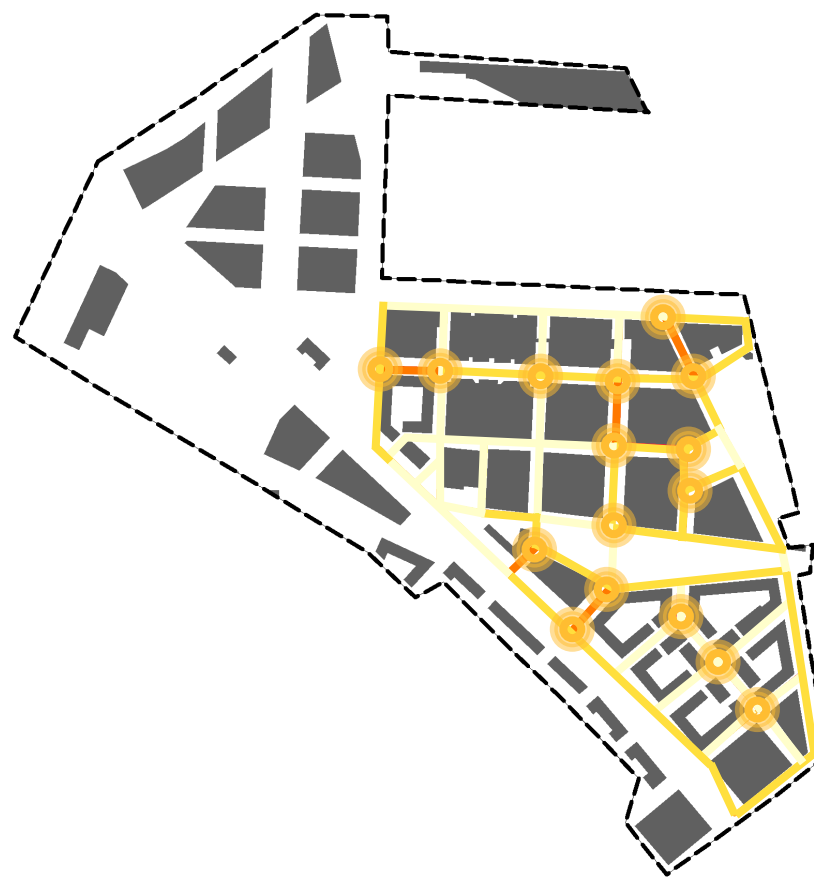
Analysen är enbart genomförd för Södra Värtan eftersom det i nuläget saknas precisering om var i Valparaiso som lokaler i bottenvåningar ska ligga. Analysen studerar aktiva bottenvåningar i förhållande till stråken och kan vara antingen dubbelsidigt aktiva (mörkorange), enkelsidiga (ljusorange) eller saknar lokaler i bottenvåning (ljusgul). Analysen bygger på underlag som visar var planbestämmelsen anger centrumändamål - där ingår butiker, service, gym, kontor, bio, bibliotek, teatrar, bank, kyrkor och föreningslokaler, restauranger, hotell med mera (PBL). Analysen tar inte hänsyn till entrétäthet eller bottenvåningars utformning eftersom detta varit okänt vid tiden för analysen.



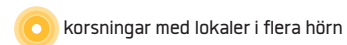
Bottenvåningar som är aktiva med lokaler och upplevd visuell kontakt mellan inne och ute har stor betydelse för upplevelsen av trygghet på gatan eller angränsande offentliga rum. Längs stråk som kan upplevas sakna ögon är en rekommendation att förstärka den visuella kontakten mellan ute/inne.

SLUTSATS

Bottenvåningar kan inte innehålla verksamheter överallt. Därför är det viktigt att den ändliga resurs som lokaler i bottenvåning erbjuder avseende trygghet och utbyte mellan ute/inne förvaltas. I Södra Värtan är 79% av stråken dubbelsidigt eller enkelsidigt aktiva och ligger längs kajer, parker och platsbildningar där ett utbyte med dessa uterum kan ske.



- lokaler bv båda sidor om stråket
- lokaler bv ena sidan
- inga lokaler i bv längs stråket



- korsningar med lokaler i flera hörn

SERVICEUTBUD

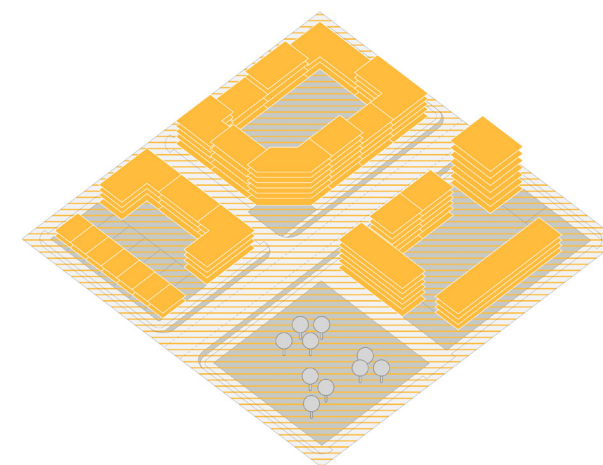
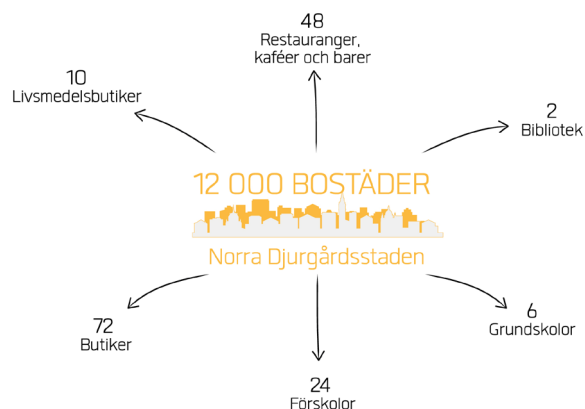
BAKGRUND

”Städer är täthet och närhet” säger urbanekonomen och Harvardprofessorn Edward Glaeser (Glaeser, 2012). Koncentrationen av människor är stadens själva grundfunktion. Den skapar förutsättningar för möten och utbyten av idéer och tjänster, vilket ger tillväxt och välfärd. Hög täthet innebär att det finns underlag för service och främjar hållbara transporter eftersom det lokala utbudet erbjuder mer av det man behöver för vardagsbehoven.

Befolkningstätheten inom gångavstånd är starkt korrelerad med serviceutbudet inom gångavstånd. UN Habitat rekommenderar 150 boende per hektar som en hållbar befolkningstäthet sett till bilberoende och serviceutbud (UN Habitat, 2014).

Bebyggelsestätheten, ofta uttryckt som exploateringsstalet, är starkt korrelerad med befolkningstätheten. I en planeringssituation kan det vara smidigt att använda exploateringsstalet eftersom det enklare att applicera till den yta man önskar bygga. 150 boende per hektar motsvarar en områdesexploatering på 0,75. Områdesexploateringen beräknas genom att divideras den totala ytan BTA i området med områdets markyta.

Figuren till höger är en illustration med exempel på de mervärden som kan tillkomma vid byggandet av nya bostäder. Illustrationen är en omarbetad version av den i *Bostadspotential Stockholm* (Stockholms stad, 2014). Nyckeltalen för respektive kategori (ex. bibliotek, butik) är beräknade enligt linjära statistiska samband mellan antalet bostäder och verksamheter i Stockholms stad. Stadens övriga potential eller behov tas inte i beaktning.



minst 150 pers/ha

REKOMMENDERAS

minst 0,75

OMRÅDEEXPLOATERING

SERVICEUTBUD

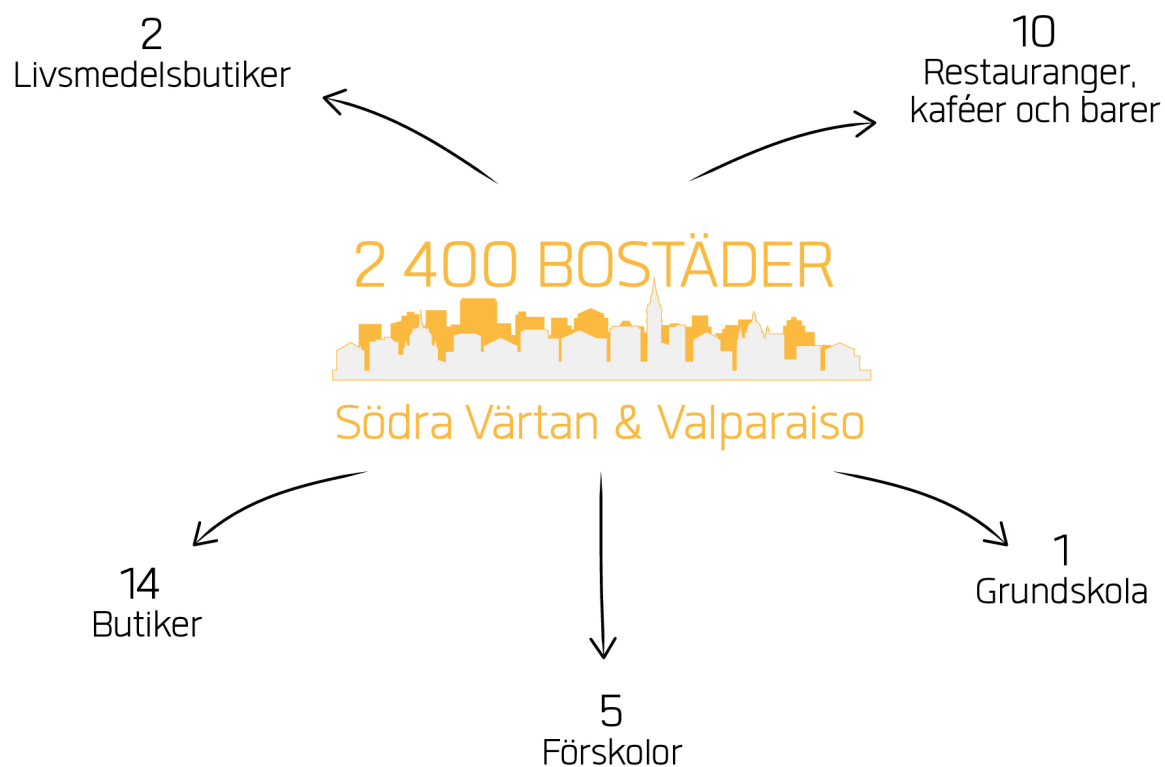
ANALYS

Ett enklare vardagsliv framhålls ofta som en biefekt av funktionsblandning där ett bra serviceutbud kompletterar bostäder. Lokaler för kontor och service är ett sätt att generalisera och säkra att de verksamhetsytor som behövs inom området också planeras för.

För att nyansera diskussionen är det dock viktigt att förstå att lokalbehoven för olika verksamhetsslag kan se väldigt olika ut, till exempel avseende storlek, tillgång till dagsljus, behov av exponerade lägen, leverans och logistik eller ytanspråk i utomhusmiljön. Förutsättningen för en mångfald inom serviceutbudet är att lokaler som är funktionella för de olika servicetyperna finns inom området.

För att stödja en mångfald av större och mindre aktörer är det viktigt att även små och billigare lokaler erbjuds inom området. Forskning visar att möjligheten att skapa egna arbetstillfällen ökar om tillgången till mindre lokaler nära hemmet är god (Komossa 2010).

Likt illustrationen på föregående sida så visar figuren till höger exempel på det serviceutbud som 2 400 bostäder kan generera, förutsatt att nyckeltalen för respektive kategori är desamma som de är i genomsnitt i Stockholm idag.



SERVICEUTBUD

SLUTSATS

Med tätheten som föreslås i planprogrammet ökar befolkningstätheten ända ner till vattnet. Tillkomsten av bostäder, arbetsplatser och handel bidrar till ett blandat utbud och därmed rörelser över större delen av dygnet och knyter ihop Gärdet med vattenfronten. UN Habitats rekommendation om 150 boende per hektar uppnås inte inom området, som kan förklaras med att en stor andel av befolkningen är arbetande. Boende och arbetande per hektar inom planområdet ger ett snitt på 378 personer. För analysområdet blir motsvarande siffra 249 personer per hektar, medan antalet boende är 91. Områdestätheten ligger på 1,7 och kan jämföras med Hammarby sjöstad 1,4 och Hornsberg 2,7.

Den förändrade tätheten i området och förväntade höga antal besökare i form av fartygsresenärer ger underlag för ett bredare utbud av service och ger förutsättningar för ett mer promenadvänligt område. Boende i närheten med lägre täthet kommer att kunna ta del av det ökade serviceutbudet i Södra Värtahamnen.

137

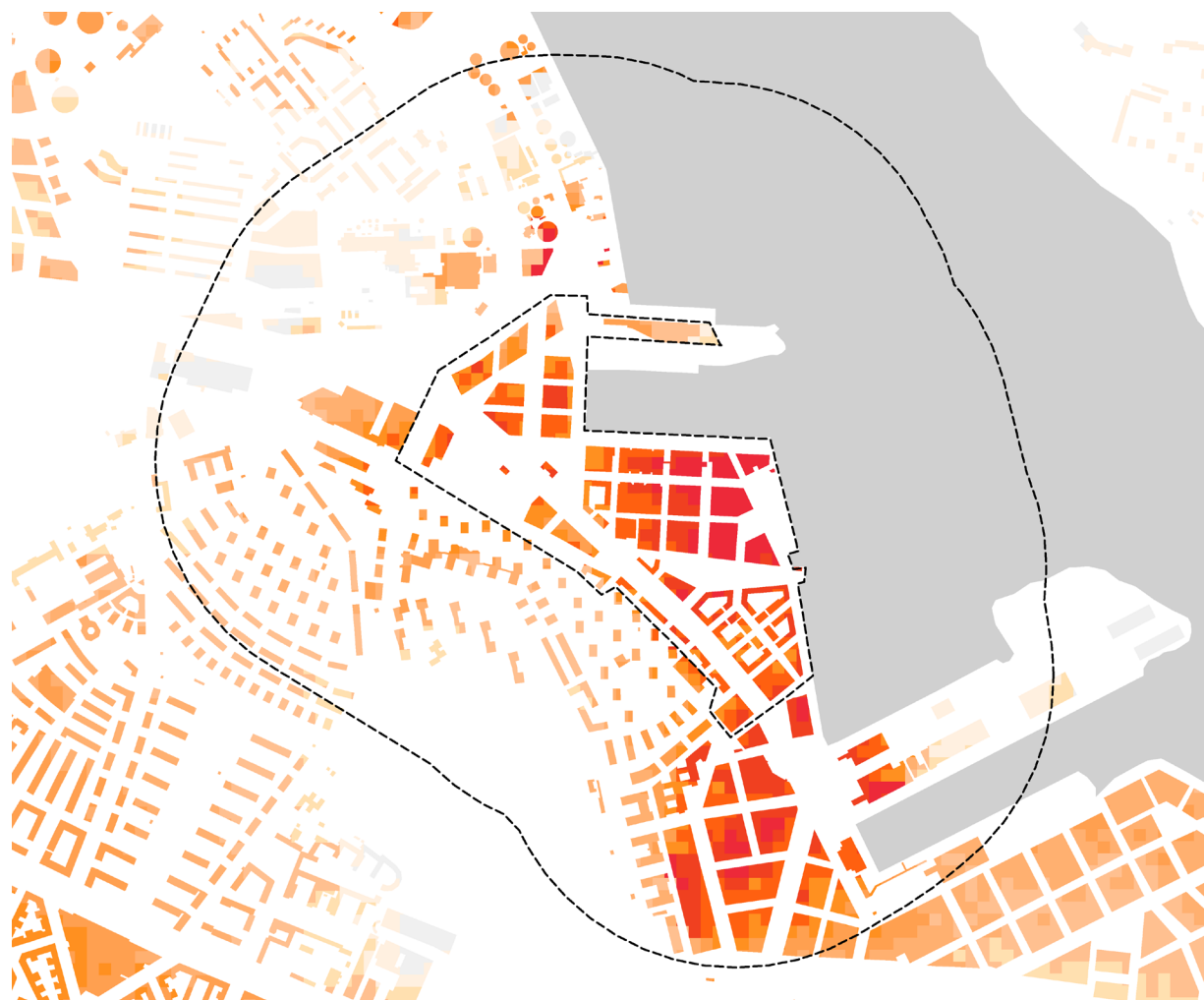
BOENDE PER HEKTAR INOM PLANOMRÅDET

91

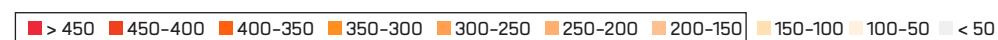
BOENDE PER HEKTAR INOM ANALYSOMRÅDET

1,7

OMRÅDEEXPLOATERING



BOENDE OCH ARBETANDE PER HEKTAR INOM 500 METERS GÅNGAVSTÅND



Gränsvärde

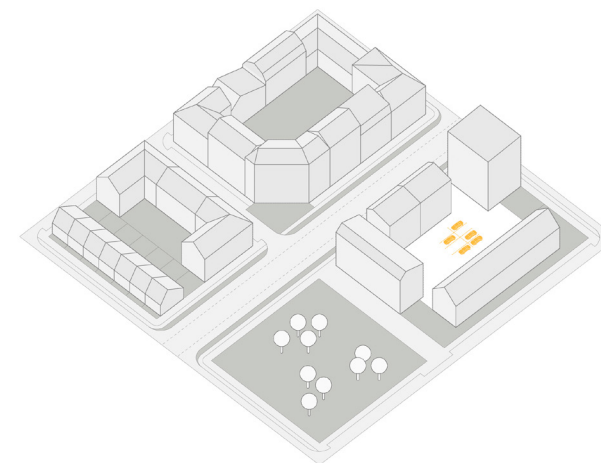
BLANDAD BEBYGGELSE / 69

PARKERING

BAKGRUND

Bilen är en privat egendom och kostnaden för bilen bör i största möjliga mån åläggas bilägare. Parkeering lokaliseras ofta företrädesvis på privat mark. Samtidigt är det en allmän angelägenhet att hålla antalet parkerade bilar på gatan nere för att skapa trafiktrygga miljöer för barn. Gatuparkering påverkar barns rörelsefrihet och möjlighet till lek på trottoarer och gaturum då trafik är en av de största orsakerna till föräldrars oro (Faskunger, 2007).

Enligt resvaneundersökningen för Stockholm 2016 konstateras att män använder bil som transportmedel i högre utsträckning än kvinnor. Det finns alltså ett rättvise- och jämställdhetsperspektiv i att inte prioritera bilen i samma utsträckning som tidigare då detta tydligt gynnar en viss del av befolkningen.



p-tal

I ENLIGHET MED FRAMTAGET

MOBILITETSINDEX

PARKERING

BILPARKERING

Enligt planprogrammet för Södra Värtahamnen ska bilparkering förekomma i byggnadernas källarplan och inte uppta gaturum, i enlighet med stadens miljösmål. Bilparkering hanteras i mobilitetsindexet som är framtaget för Södra Värtan (Stockholm, 2016c). Där tilldelas olika lösningar olika höga mobilitetspoäng. Högre poäng erhålls ju färre parkeringsplatser som planeras i anslutning till arbetsplatser och handel. Parkeringsplatser i anslutning till bostäder ingår inga mobilitetspoäng utan här efterfrågas istället bilpoolsplatser.

CYKELPARKERING

Cykelparkering hanteras i mobilitetsindexet som är framtaget för Södra Värtahamnen (Stockholm, 2016c). I ”Planen för Gång-, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden” anges att cykelparkeringar ska finnas i direkt anslutning till särskilda målpunkter som till exempel service och viktiga kollektivtrafiknoder. I planprogrammet hanteras även lokaler för cykelgarage i anslutning till bostäder.



Enligt Boverket och BRÅ är det inte ovanligt att parkeringsplatser (även på källarplan i det egna huset) upplevs som otrygga och ödsliga. Här är utformningen av och vägen till/från parkeringen viktig.

SLUTSATS

Eftersom studier av privat bilinnehav i Stockholm korrelerar starkt med hushållens inkomst är det rimligt att förvänta sig ett relativt högt bilinnehav relativt andra stadsdelar i Stockholm baserat på prisbilden på både hyresrätter och bostadsrätter i Norra Djurgårdsstaden (Trafikkontoret, Spacescape, 2016). Därför är det eftersträvansvärt att service finns nära hemmet och andra färdval erbjuds nära hemmet, utöver kollektivtrafik.

I Södra Värtahamnen är mobilitetslösningar ett led i att påverka resvanor mot mer hållbara transporter och minimera bilberoendet. Tillkomsten av Spårväg City, stomlinjen för buss och det mer prioriterade gång- och cykelnätet kommer att erbjuda alternativ till att ta bilen.

En rekommendation är att bygga in flexibilitet i de parkeringslösningar som planeras. Parkeringshus kan omvandlas till nya ändamål, särskilt om bjälklagen är plana. Cykelgarage bör också kunna utökas i framtiden och andra mobilitetsinslag kan tillkomma i takt med att utvecklingen av hållbara transporter ökar.



TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

MÅL

Den fysiska miljön som utgör en stadsmiljö är helt avhängig de nätverk och stråk som kopplar samman hus, kvarter och stadsdelar. Det är genom dessa strukturer som staden tillgängliggörs för sina invånare. Målbilden tillgänglig stadsmiljö analyseras genom att se på samspelet som uppstår i delar av strukturen som utgörs av gångnät, trafikrum, kollektivtrafik och territorier - stadens *mellanrum* om man så vill. Dessa kan verka både för att föra samman eller skilja åt.

Tillgängligheten syftar till att uppnå framkomlighet för olika funktionsvariationer samt möjliggöra genomströmning och tillgång till stadsområdet för människor som bor i och besöker området. Gator är dessutom offentliga platser där samspel mellan individer äger rum och normer produceras och reproduceras. Det är därför viktigt att människor från olika grupper möts och är synliga här. En struktur som främjar rörelser till och mellan olika delar av staden möjliggör att boende, verksamma och besökare i större utsträckning använder och skapar erfarenheter i olika delar av staden. Detta har i förlängningen möjlighet att motverka mytbildning och geografisk segregation (Legeby et al, 2015).

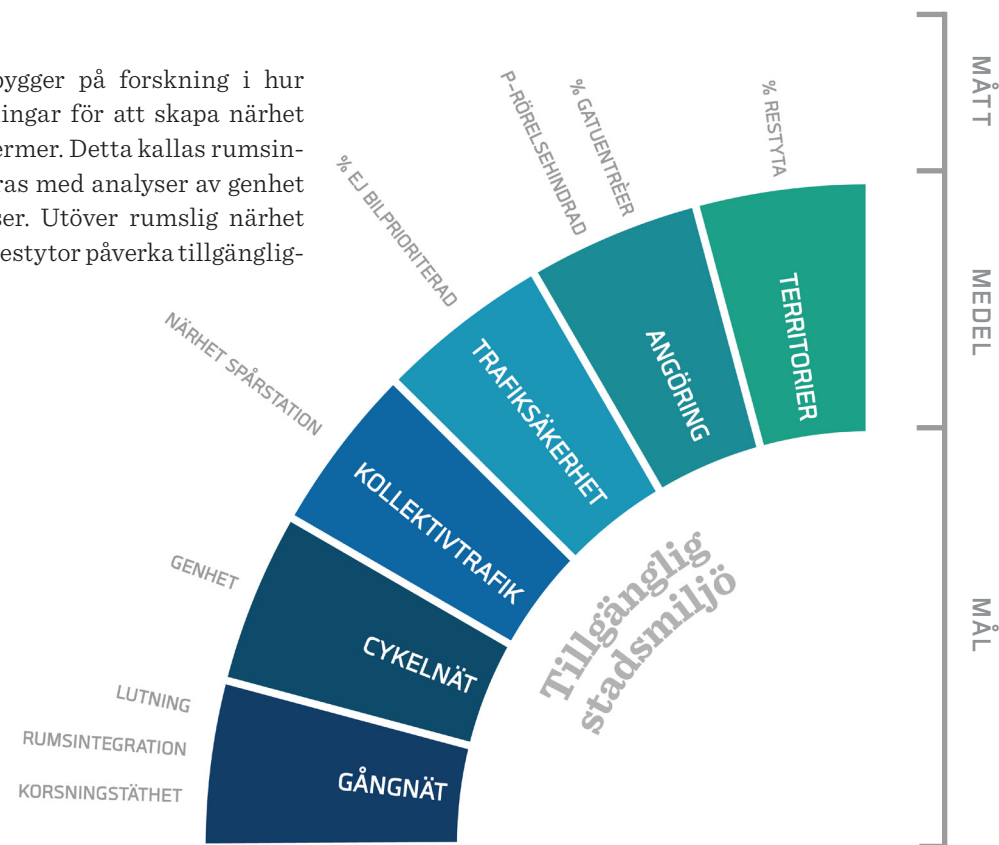
Stockholm växer i hög takt men viktigt att beakta i planeringen av Södra Värtahamnen och Valparaiso är hur omvandlingen bidrar till att staden växer ihop och inte isär (Stockholms stad, 2015). Analyserna inom temat tillgänglighet kan ge konkreta indikationer på åtgärder som bidrar till målbilden om en sammankopplad stad.

MEDEL

Gångnät, cykelnät, kollektivtrafik, trafiksäkerhet, angöring och territorier är medel för att konkret översätta stadens mål om en sammankopplad stad genom dess fysiska strukturer. .

MÅTT

Tillgänglighetsmått bygger på forskning i hur gatunätet ger förutsättningar för att skapa närhet och avstånd i rumsliga termer. Detta kallas rumsintegration och kompletteras med analyser av genhet och närhet till hållplatser. Utöver rumslig närhet kan fysiska gränser och restytor påverka tillgängligheten lokalt.



GÅNGNÄT

BAKGRUND

RUMSLIG INTEGRATION

Då rörelser till fots är det mest ekonomiska sättet att ta sig fram gynnas de ekonomiskt resurssvaga grupperna i en stad som underlättar den typen av rörelser. Utöver den socioekonomiska aspekten tillkommer fördelar relaterade till hälsa och ekologisk hållbarhet (Legeby, Koch, Marcus, 2015).

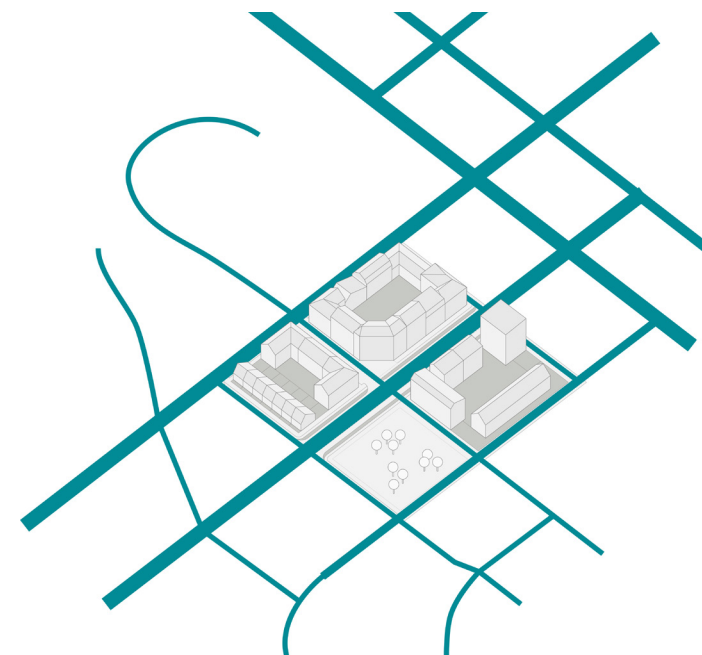
En stads gatunät skapar rumsliga samband där nätet kopplar ihop det offentliga rummet. Gångnätet tillsammans med andra transportsätt fyller en avgörande funktion i hurvida rörelser till och mellan olika delar av staden möjliggörs och uppmuntras. En stadsdel som inte på ett enkelt och orienterbart sätt underlättar för invånare utanför stadsdelen att hitta dit är fysiskt segregerat. Forskning visar att segregerade stadsdelar tenderar att ha en betydligt högre andel lokalbefolkning än befolkning från staden i stort i sina offentliga rum. Stadsbyggandet har en uppgift i att underlätta och stödja rörelse till och mellan olika delar av staden för att möjliggöra att stockholmarna i större utsträckning får egen erfarenhet av många olika delar av staden. Den fysiska strukturen, i form av gator och platser är avgörande för att möjliggöra så kallad *co-presence*, alltså möten och samnärvaro mellan olika grupper (Legeby, 2013). Detta har potential att motverka stigmatisering/mytbildning (Legeby et al, 2015). Gatunätet är generellt viktigt för möjligheten att kunna röra sig, men skapar också kvaliteter i själva gatumiljön till skillnad från bildominerade trafikrum.

Genom att kartera gatunätet som siktlinjer (raka rum) och sedan beräkna hur väl de hänger samman kan analysen ge en bild av gatunätets rumsliga integration. Denna typ av analys brukar kallas space syntax, och har visat sig fånga potentialen för gångflöden, cykelflöden och bilflöden med relativt hög precision (Hillier, 1996). En stadsdel bör hänga samman med andra stadsdelar med hjälp av välintegrerade stråk. Det behöver också finnas en variation av både avskilda och centrala stadsrum. En makrostruktur av långa och relativt gena stråk som passerar centrala platser kan samspela och knyta ihop en mikrostruktur av stråk som ger lugnare lägen.

En struktur som ger förutsättningar för promenader förbättrar inte bara folkhälsan utan har också visat sig stärka det sociala kapitalet då det gör människor mer benägna att lära känna och skapa förtroende för sina grannar (Malmö stad, 2012).



Enligt BRÅ (2012) känner sig kvinnor fyra gånger så otrygga som män när de rör sig i staden. Kvinnor i åldersgrupperna 20-24 och 65-79 år tenderar att i högre utsträckning begränsa sitt rörelsemönster på grund av oron att utsättas för våld. Faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet längs stråk är främst bristen på belysning, obefolkade platser och lummig vegetation som påverkar sikten (Andersson, 2004). Personer födda utomlands upplever också otrygghet i högre utsträckning (BRÅ, 2012).



variation

MELLAN INTENSIVA OCH LUGNA STRÅK
REKOMMENDERAS

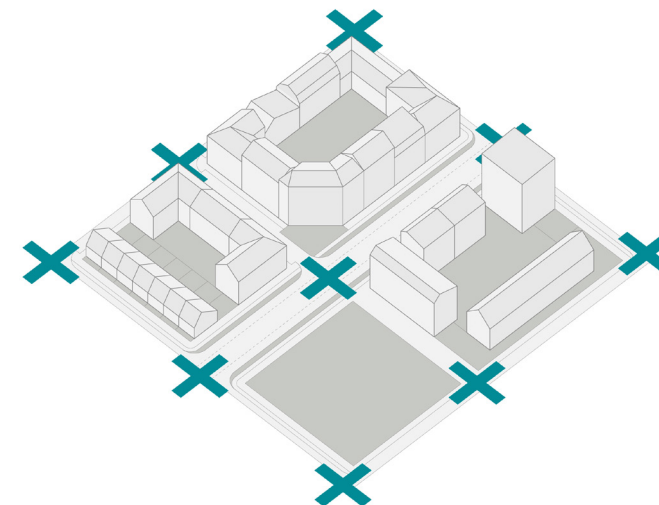
GÅNGNÄT

KORSNINGSTÄTHET

Korsningstäthet är ett vanligt mått inom transport-, folkhälso- och stadsbyggnadsforskning. Analysen innebär att antalet korsningar mäts inom en viss yta. Korsningstätheten påverkar hur lätt det är att ta sig runt i ett område. Fler korsningar innebär att det är enkelt att hitta en direkt färdväg till ett mål och det ger också fler möjligheter att välja mellan olika färdvägar. Forskning har visat att korsningstäthet innebär färre bilresor och fler resor till fots, med cykel och kollektivtrafik (Ewing & Cervero, 2010). Mått på korsningstäthet används i flera internationella policydokument, i LEED Neighborhood, rekommenderas en korsningstäthet på minst 150 korsningar per kvadratkilometer. UN Habitat rekommenderar att korsningstäthet används för att säkra ett hållbart gatunät (UN Habitat, 2013). Måttet om 150 korsningar på kvadratkilometer kan omsättas i kvartersstorlek, vilket innebär att ett kvarter inte bör vara större än 7 000 kvm och aldrig längre än 150 meter (mellan korsningar).

LUTNING

För att säkerställa att allmänna platser är tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelseförmåga gäller Boverkets riktlinje för lutning vid ramper 1:20 (BFS 2011:5 – ALM 2). Detta är en svagare lutning än 1:12, som enligt Boverket medges på kvartersmark. Ramplutning på 1:20 kräver vilplan och anpassningar vid entréer.



150 korsningar/km²

MINIMUM REKOMMENDERAS

max 1:20

I LUTNING FÖR FRAMKOMLIGHET PÅ ALLMÄNN PLATS

GÅNGNÄT

ANALYS

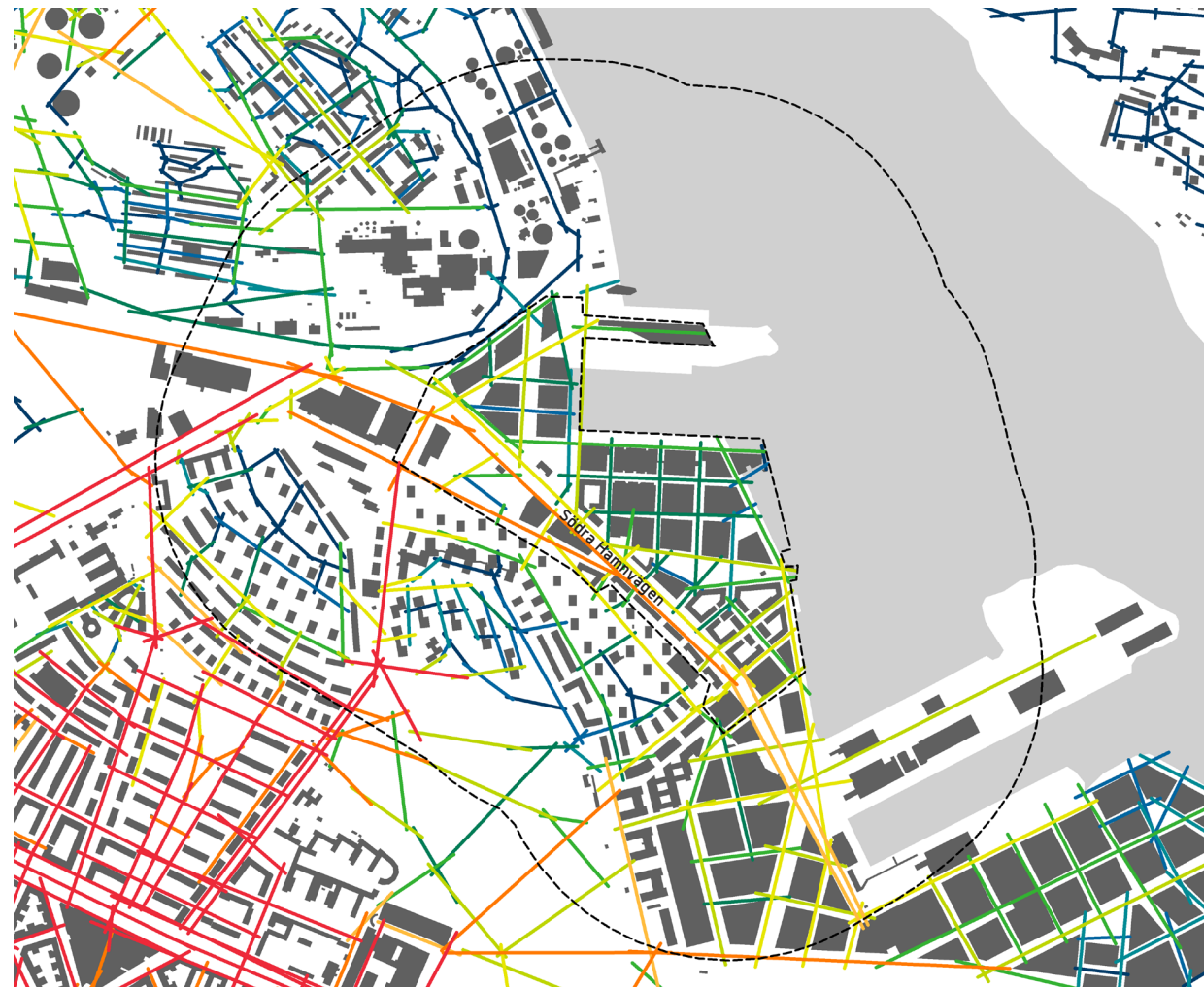
Den låga integrationen i området idag beror till stor del på det avskilda och topografiskt otillgängliga läget. Omvandlingen av Södra Hamnvägen från trafikled till stadsväg bidrar i hög utsträckning till att området blir mer integrerat med sin omgivning.

En positiv konsekvens av planförslaget är att gående prioriteras i högre utsträckning. Södra Hamnvägens västra sida tillsammans med Tegelluddsvägen är de mest centrala stråken inom planområdet (mörkorangea). Dessa fyller en funktion som förlängning av Värtavägen ner från Gärdets tunnelbana. Barriärer i form av infrastruktur spårvagn/tungt trafikerade Södra hamnvägen begränsar dock tillgängligheten och försvagar kopplingen. Norra länken skär av Södra Hamnvägens östra sidas möjlighet att förlängas norrut.

Stråket längs Södra Hamnvägen ner mot Ladugårdsgärdet blir ett relativt integrerat stråk och tillgängligheten till och längs kajer ökar. Inom planområdet finns en blandning mellan olika typer av rum och mer eller mindre intensiva stråk. Flera korta siktlinjer inom planområdet gör dock att dessa blir mörkt blå eller gröna, vilket betyder att de är dåligt integrerade med Södra Hamnvägens västra del.

Valparaiso är omringat av barriärer i form av Norra länken, Södra Hamnvägen och hamnverksamheten. Planskilda gångförbindelser försämrar tillgängligheten i gångnätet men kopplar samtidigt samman Valparaiso med omgivningen.

Inom planområdet öster om Södra Hamnvägen är Södra kajen mest integrerad då den sträckningen kopplar ner mot Loudden och Ladugårdsgärdet. Malmvägen blir också ett relativt integrerat stråk



PROGRAMFÖRSLAG: RUMSLIG INTEGRATION (R6)
Hög rumslig integration ■■■■■■■■ Låg rumslig integration

längs torg- och parkyta där aktiva fasader med fördel placeras på sträckan mellan en eventuell spårvagns- och båthållplats.

GÅNGNÄT

ANALYS

Inom kvartersstrukturen i planområdet överstiger inte avståndet mellan korsningar 150 meter.

I den sydvästra delen av området, som byggs mot en höjdskillnad förekommer dock länge avstånd.

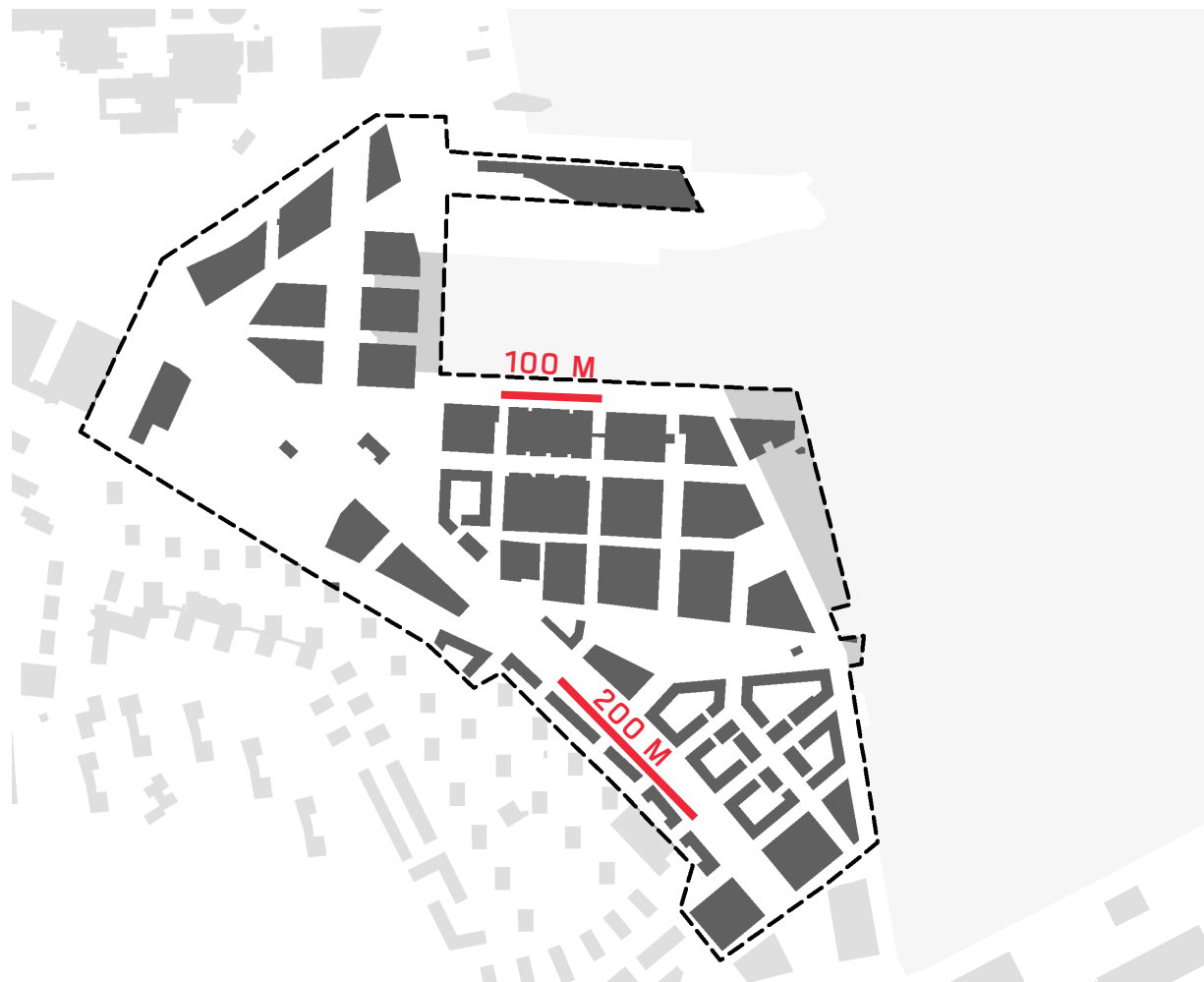
Inom planområdet uppnås rekommendationen om minst 150 korsningar per kvadratkilometer. Analysen av korsningstätheten belyser dock hur att det är svårare att ta sig fram i omgivningen då analysområdet endast har 72 korsningar per kvadratkilometer. Det visar dels på de barriärer som omringar kvartersstrukturen samt att den närliggande bostadsbebyggelsen inte relaterar entydigt efter gatustrukturen, vilket gör det svårare att orientera sig till och från området.

175

KORSNINGAR PER KVADRATKILOMETER
INOM PLANOMRÅDET

72

KORSNINGAR PER KVADRATKILOMETER
INOM ANALYSOMRÅDET



KARTA: TÄTHET MELLAN KORSNINGAR

GÅNGNÄT

ANALYS

Inom detaljplaneområdet för Södra Värtan finns inga problem med tvär lutning. Det är i relation till detaljplaneområdet för Valparaiso som lutningen blir ett problem samt till omgivningen.

Till höger syns en karta med befintliga höjdkurvor (5 meters höjdskillnad) som alltså inte tar hänsyn till relationen Södra Värtan/Valparaiso. Det blir dock tydligt att sträckan från Tegeluddsvägen till Gärdets tunnelbanestation via Värtavägen har en kraftig lutning. Detsamma gäller kopplingarna som kommer att gå mellan Södra Hamnvägen upp till befintlig bebyggelse på Gärdet/Öregrundsgatan (se sektion nedan).

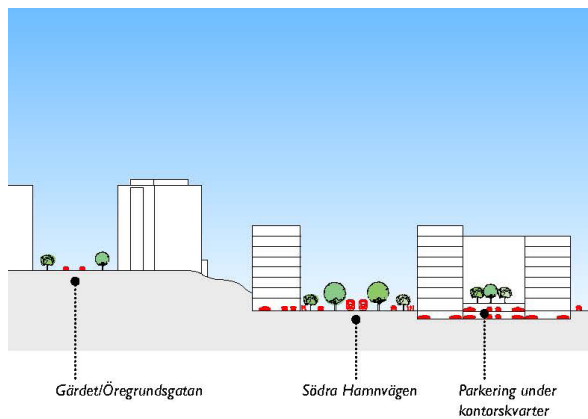
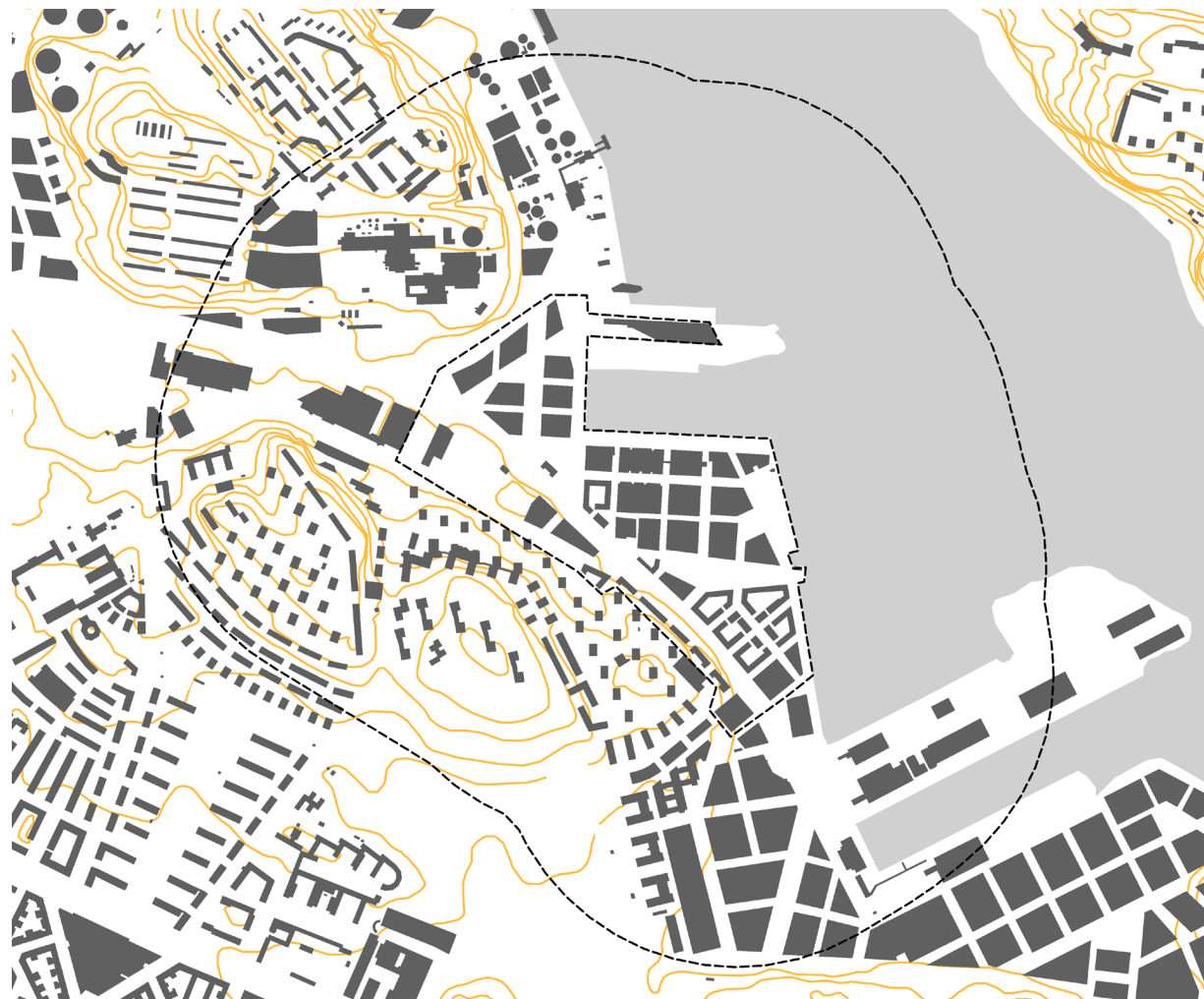


BILD: SEKTION FRÅN FÖR DJUPAT PROGRAM (2012)



KARTA: HÖJDKURVOR (5 METER)

GÅNGNÄT

SLUTSATS

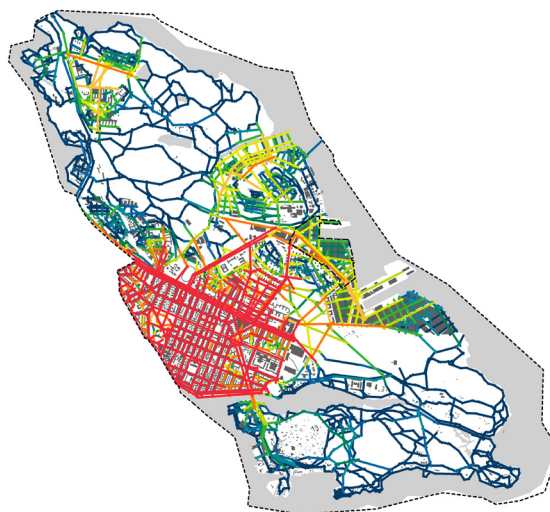
I planprogrammet görs tydliga prioriteringar för att förbättra gångnätet och underlätta för gående. De topografiska förutsättningarna och barriärer på grund av infrastruktur är dock svåra att hantera - trots nya kopplingar och planskilda gångvägar.

Inom området finns en relativt tydlig hierarki i gatunätet med Södra Hamnvägens särställning som integrerat stråk. Även södra delen av kajen är relativt välintegrerat vilket kan ge vissa flöden från Frihamnen. Längs parken är Malmvägen (den soliga sidan) det mest integrerade stråket och kommer med hänsyn till integration och mikroklimat att locka större flöden än den södra sidan. Utåtriktade verksamheter bör ligga här då stråket även knyter ihop torget längs Södra Hamnvägen ut mot kajstråket via den större parken.

Området via Södra Hamnvägen knyts ihop med Tegelvadsvägen som leder upp till Värtavägen. För att skapa orienterbarhet över Södra Hamnvägen och upp mot Gärdet är det viktigt att arbeta med tydliga passager som är lätta att hitta, gärna med lägre hastighet för att minimera barriäreffekten. Höjdskillnaderna mellan planområdet och Gärdet gör att vissa av kopplingarna kommer bestå av trappor. Här behövs åtgärder som räcken och vilplan av hänsyn till olika funktionsvariationer. Stärkta kopplingar över Södra Hamnvägen och väl synliga målpunkter blir avgörande för att skapa en stadsdel som skapar potential för co-presence.

Korsningstätheten öster om Södra Hamnvägen klarar samtliga ett maximalt avstånd på 150 meter. Väster om Södra Hamnvägen gör höjdskillnaderna att alltför täta korsningar inte ansetts vara motiverade. Planområdet i sig klarar rekommendationen om minst 150 korsningar per kvadratkilometer med 175 korsningar/km². Inom bufferområdet, som inkluderar en annan typ av stadsstruktur, sänks antalet korsningar per kvadratkilometer och rekommendationen uppnås inte, med endast 72 korsningar/km². Det ställer höga krav på orienterbarheten till och från området och skyltning måste användas för att tydligt visa vägen till Gärdet och tunnelbanan. Samma sak gäller kopplingarna till Hjorthagen och Ropsten.

I kartan nedan syns en analys av den rumsliga in-



ÖSTERMÄLM: RUMSLIG INTEGRATION (R6)

tegrationen sett till hela stadsdelsområden Östermalm. Där går det att urskilja att Södra Hamnvägen, Tegelvadsvägen och Värtavägen kopplar vidare och ihop med den väl integrerade delen (röda streck) i strukturen och stadskärnan.



Enligt Boverket et al (2010) är stråken avgörande för upplevelsen av social trygghet. Platser är viktiga, men att kunna röra sig fritt mellan olika delar av ett område eller en stad under alla tider på dygnet är avgörande i ett demokratiskt samhälle. Stråk med överblickbarhet och ögon i form av andra förbipasserande eller i form av lokaler i bottenvåningar påverkar upplevelsen av trygghet enligt Polismyndigheten i Stockholms län (2005). Hur stråk och bebyggelse utformas sätter därför ramar för vardagslivet. Den upplevda tryggheten påverkas också av könsidentitet, ålder, personliga erfarenheter och andra faktorer (Boverket et al, 2010). Tunnlår och planskilda kopplingar i gatunätet kan upplevas så otrygga att framför allt kvinnor hellre väljer att korsa tungt trafikerade vägar. Därför är det av vikt att alternativa sträckor finns om planskillnader och tunnlår inte går att undvika helt (ibid).

Planskilda gångbroar och tunnlår upplevs ofta som otrygga. Skolvägen till och från Hjorthagen, för de som bor i Valparaiso eller Södra Värtan kan antas upplevas som otrygg kvälls- och vintertid. Samma sak gäller promenader till fritidsaktiviteter i Hjorthagens idrottshall och kulturskola.

CYKELNÄT

BAKGRUND

Cykling är precis som promenader ett ekonomiskt fördelaktigt och energieffektivt sätt att transportera sig på. Utformningen av cykelnätet och huruvida gena stråk är kopplade till arbetsplatsen, affären eller skolan påverkar i vilken utsträckning människor väljer cykeln som transportmedel.

Med genhet menas i vilken grad det faktiska avståndet avviker från fågelavståndet. Forskning på området visar att utformningen av staden påverkar användningen, inte minst när det gäller cykeltrafiken. Andra faktorer som enligt forskning påverkar cykelandelen är att kunna cykla, ekonomiska förutsättningar, trygga platser att förvara sin cykel när den inte används samt externa faktorer som huruvida det finns tillgång till dusch på arbetsplatsen. Med elcykelns intåg väljer fler att cykla än förut och terrängförhållanden med backar blir mindre impediment mot att cykla (Malmö stad, 2012).

Illustrationen till höger visar sambandet mellan befolkning per hektar och val av transportmedel. Andelen transporter som görs med cykel, till fots eller med kollektivtrafik korrelerar positivt med en ökande befolkningstäthet. Södra Värtahamnen som beräknas få en nattbefolkning på ca 140 boende per hektar ger tillsammans med god utformning förutsättningar för en hög andel cykelresor (UN Habitat, 2012).

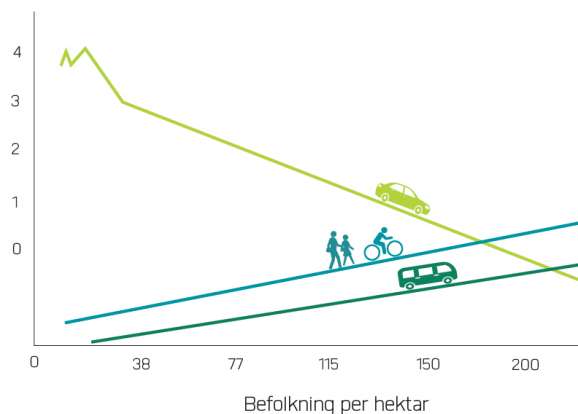
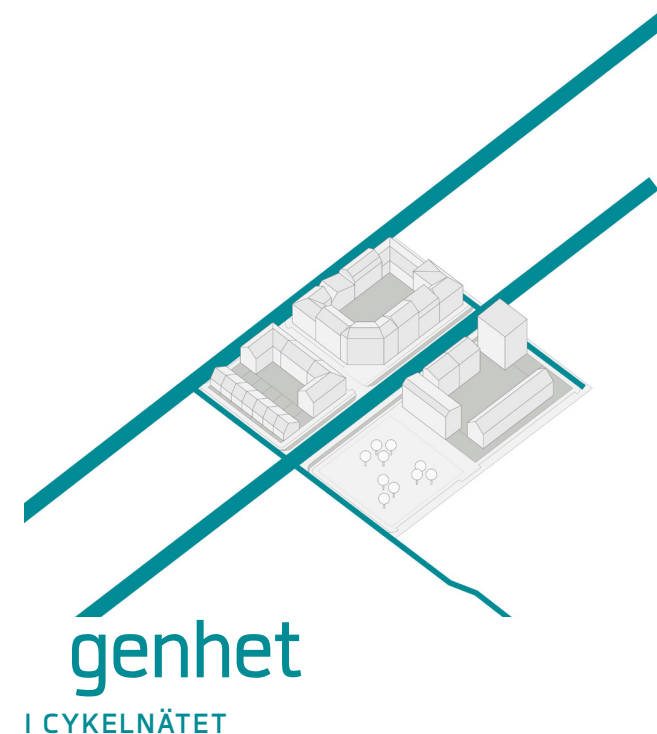


BILD: KORRELATION BEFOLKNING OCH FÄRDMEDEL (2012)



CYKELNÄT

ANALYS

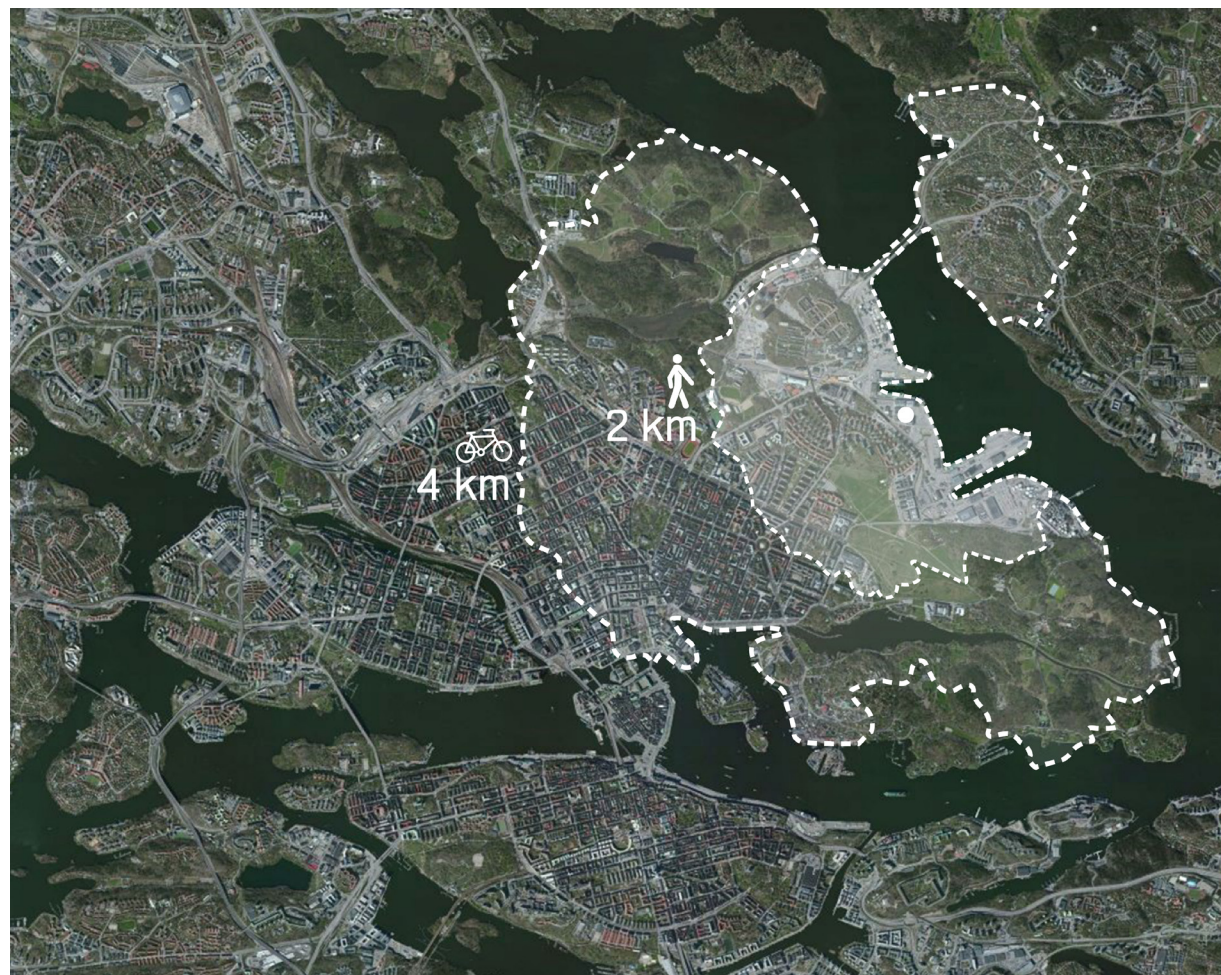
I "Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik för Norra Djurgårdsstaden" hanteras cykelnätet i planområdet. Södra Hamnvägen och Norra Hamnvägen kommer att utgöra pendlingsstråk som tillhör det övergripande vägnätet där bredder och standard ska möjliggöra för cyklister att hålla sitt tempo. Dessa är trafikseparerade och syftar till att koppla samman olika stadsdelar. Huvudstråk och lokalstråk finns eller utreds inom planområdet. Stationer för lånecyklar kommer att finnas inom både detaljplaneområdet för Södra Värtahamnen och Valparaiso i anslutning till torgytor. Höjdskillnader och trappor mellan Södra Hamnvägen mot befintlig bebyggelse på Gärdet blir en tydlig barriär för cyklister.



De risker som utmålas är den tungt trafikerade Södra Hamnvägen och Norra Hamnvägen där hastighetsdämpande åtgärder behövs i lägen som cyklister korsar. Här kan även konflikter uppstå med kollektivtrafiken och säkra korsningspunkter måste säkras för att pendlingsstråken ska fungera som gena stråk. Säkra cykelvägar behöver dessutom säkerställas från planområdet till skolorna i Hjortshagen för att möjliggöra för barn att självständigt ta sig till skolan.

SLUTSATS

Kartbilden till höger visar att hela Östermalm och större delen av Djurgården nås inom 4 km genom gatunätet. Detta motsvarar en restid på ca 20 minuter och visar att Södra Värtan och Valparaisos lägen i staden är gynnsamma för att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt val.



KOLLEKTIVTRAFIK

BAKGRUND

Spårbunden kollektivtrafik är särskilt viktig för den regionala tillgängligheten i ett område och en attraktiv kvalitet både för bostäder och kontor. Ju mer av staden du har tillgång till från din bostad eller kontor, desto mer attraktivt är läget (Stockholms läns landsting, 2013).

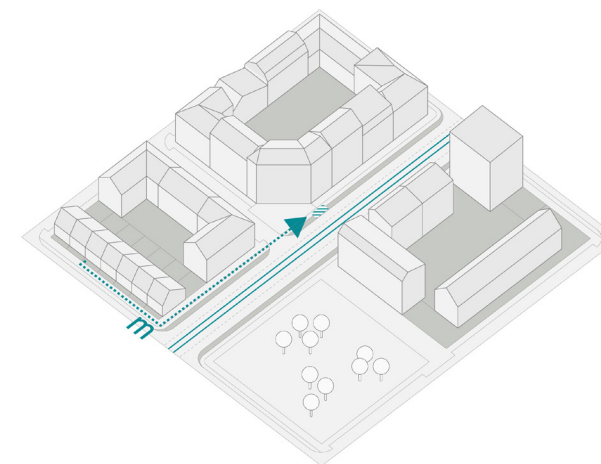
Enligt studien för *"Värdering av stadskvaliteter"* (2013) är avståndet till Stockholm City och spårstation (tunnelbana, pendel, spårvagn) inom 500 meters gångavstånd avgörande för regional tillgänglighet. Gåendes räckvidd uppskattas vanligen till 1-2 km och cyklisters till 5-10 km.

Enligt den senaste resvaneundersökningen för Stockholm reser 38% av kvinnor med kollektivtrafik i sin vardag. Detta kan jämföras med 29% av män. Det är också i högre utsträckning unga människor mellan 16-24 år som använder sig av buss, spårväg eller tunnelbana. 59% av deras resor görs med kollektivtrafik. Efter 25 års ålder ökar bilåkandet i takt med åldersökningen (Trafikförvaltningen, 2016).

Med anledning av statistiken är det viktigt att främja tillgången till kollektivtrafik, inte bara sett till miljön, utan även ur jämställdhetsperspektiv och med hänsyn till yngre människors rörlighet.

I arbetet med Södra Värthamnen och i *"Plan för gång-, cykel- och kollektivtrafik för Norra Djurgårdsstaden"* har en riktlinje varit att avståndet för bo-

ende till hållplatser får uppgå till max 600 meter för stomtrafik och max 400 meter för övrig kollektivtrafik. Rekommendationen om max 500 meter till spårbunden hållplats används dock med hänvisning till studien om värderade stadskvaliteter i Stockholms län.



max 500 m

TILL SPÅRBUNDEN HÅLLPLATS

KOLLEKTIVTRAFIK

ANALYS

Stadsområdet har god tillgång till kollektivtrafik och hållplatser för spårbunden trafik förutsatt att Spårväg City genomförs. I det scenariot har samtliga fastigheter inom planområdet mindre än 500 meter till en spårtrafikshållplatser. Dessa kompletteras dessutom med hållplatser för en stomlinje för buss- trafik och en hållplats för båttrafik.

Inom planområdets fartygshamn avgår resor till Finland och Tallin. Värtahamnen har idag specifika båtbuskar som pendlar mellan Cityterminalen och hamnen.



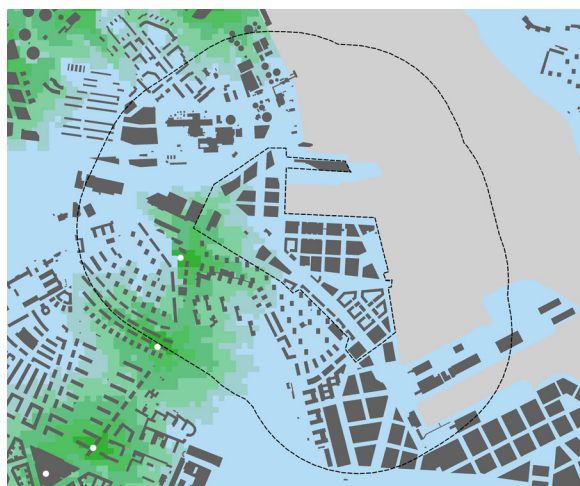
Viktigt är att säkerställa att stationer upplevs som trygga platser att vänta på. De bör utrustas med sittplatser och väderskydd samt nås via gångvägar som är trygga och framkomliga. Bostadsfönster, verksamheter och andra trafikanter bör ha "ögon" mot stationslägen inom planområdet för att dessa ska upplevas trygga kvällstid.

SLUTSATS

Närheten till spårtrafikshållplatser gör att den regionala tillgängligheten till och från området är god inom hela stadsområdet. Ur ett genus- och tillgänglighetsperspektiv är närheten positiv och ger bra förutsättningar i strukturen för ett minskat bilberoende. En utebliven Spårväg City skulle ställa högre krav på kopplingen mellan planområdet och Gärdets tunnelbanestation.



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION, SCENARIO MED SPÅRVÄG CITY



KARTA: GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION, SCENARIO UTAN SPÅRVÄG CITY

○ Spårstation ■ <100 m ■ 100-200 m ■ 200-300 m ■ 300-400 m ■ 400-500 m ■ >500 m

Gränsvärde

TRAFIKSÄKERHET

BAKGRUND

Olika gator har olika utformning som prioriterar olika trafikslag. Vissa gator är mer för bilar och andra mer för gående. Utformningen av det så kallade trafikrummet, bredder på körfält och gångbanor, hastigheter och trafikmängder påverkar dess värde som rörelserum och vistelserum för olika trafikanter.

Trafikverket (tidigare Vägverket) i Sverige har tagit fram en klassificering för gator (Livsrumsmodellen) som har fem trafikrumstyper (Vägverket, 2008). Typerna går från helt bilfria rum till helt bildominerade. I vår modell kallar vi dessa gågata, gångtrafikgata, stadsgata, stadsväg och motorled. De tre första är de trafikrum som kan rymma stadsliv. LEED Neighborhood rekommenderar att trafiknätet består till minst 75 procent av dessa typer. Eller omvänt, inte mer än 25 procent av gatorna bör vara renodlade bilvägar. Livsrumsmodellen har använts för att grovt indela trafikmiljöns olika karaktärsdrag inom analysområdet.

Oro för bl.a. trafik gör att barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna. Detta har visat sig resultera i ökad bilskjuts till skolan och fritidsverksamheter, vilket i sig genererar trafik (Malmö stad, 2012).

Människor som bor i området med promenadvänliga gator tar i genomsnitt 1-2 promenader mer i veckan jämfört med boende i mindre gåvärliga områden. Studier har också visat på att boende på lågt trafikerade gator har fler vänner och bekanta på sin gata (Faskunger, 2007).

GÅGATA

Stråk för cyklister, fotgängare och lekande barn. På stadsgatan ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Utformningen måste utgå från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom och småskalighet med många möjligheter till möten mellan människor. Till gågator räknas i vår analys även separata gång- och cykelvägar.

GÅNGFARTSGATA

Stråk där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare och cyklister gäller. Gångfartsgator kantas ofta av byggnader med entréer mot stråket. Stråken finns i de finaste delarna av stadens nät, till exempel i torgbildningar, entréområden och liknande.

STADSGATA

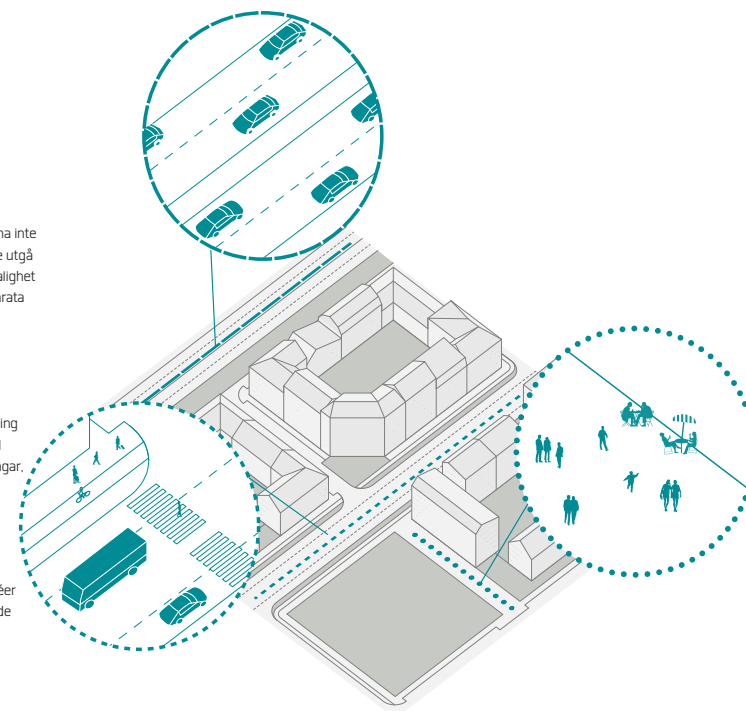
Stråk som omfattar större delen av stadens gaturum. Rummet kantas av byggnader med entréer mot stråket. Det är lätt för människor att röra sig längs och tvärs stråket. Bilister och oskyddade trafikanter samspekar. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Stadsgator har en hastighet på max 30 km/timmen.

STADSVÄG

Oskyddade trafikanter kan färdas längs stråket men har få möjligheter att korsa det. Det finns få möjligheter till vistelse i rummet. Stråket kantas ofta av byggnader men har få eller inga entréer. Längs stråket har oskyddade trafikanter ett anspråk på trygghet i form av andra trafikanters närvaro men utan att samspeka med dem. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

MOTORLED

Stråk enbart avsedd för motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager är separerade. Rummet kantas sällan av byggnader, och i ytterst sällan av entréerna mot stråket. Motorleden har en renodlad trafikuppgift.



minst 75%

GÅGATA, GÅNGFARTSGATA & STADSGATA

TRAFIKSÄKERHET

ANALYS

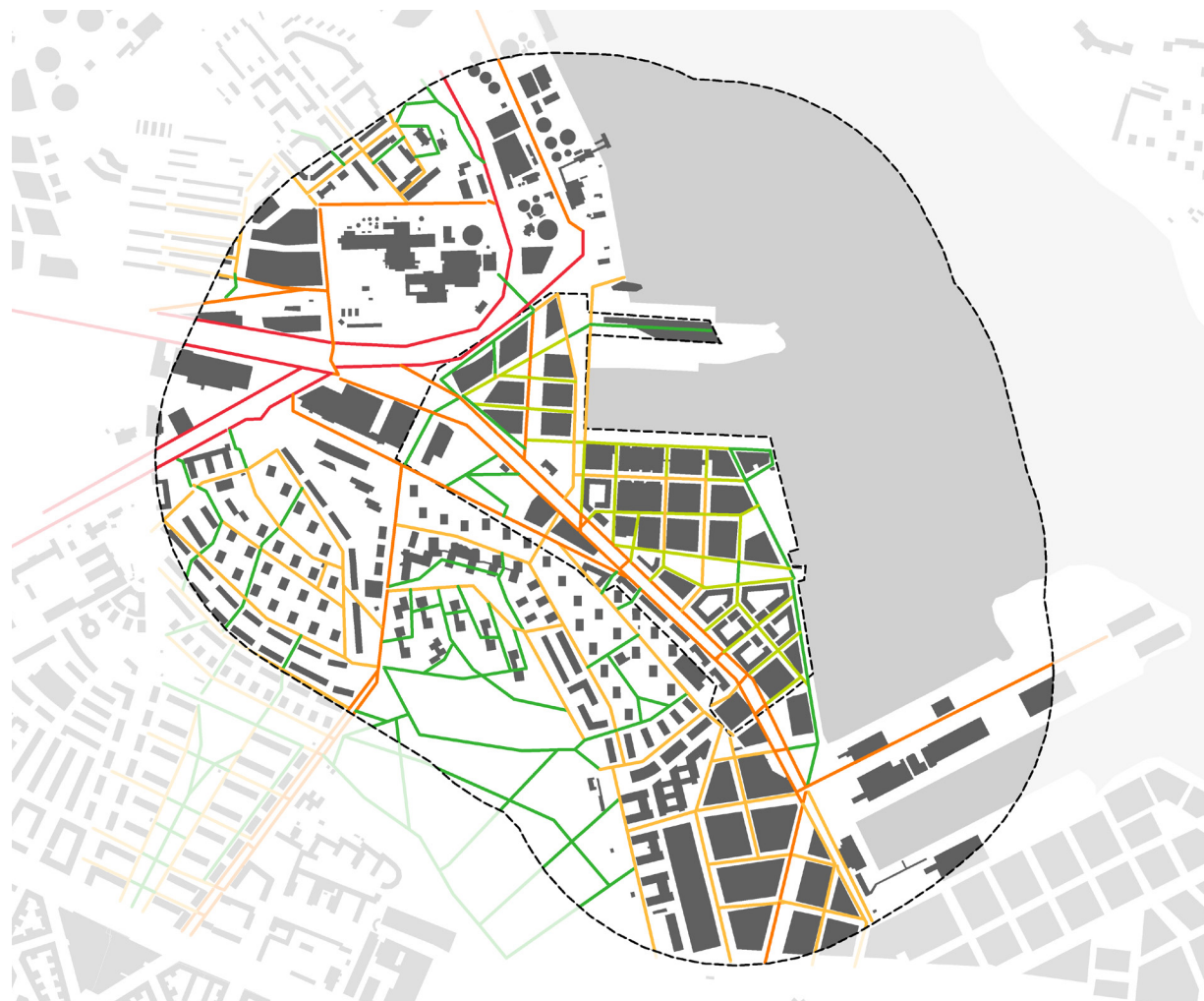
En stor del av planområdets gatumiljöer utgörs av så kallade vistelsegator där biltrafik sker med stor hänsyn till gående och deras hastighet (Stockholms stad, 2016). Enligt trafikrumsanalysen klarar området inte LEED Neighborhoods rekommendation att området till 75 % ska bestå av gågator, gångfartsgator och stadsgator. Utmaningen ligger i att göra Södra Hamnvägen, Norra Hamnvägen och passager över Norra länken till tillgängliga och trygga miljöer för gående och cyklister. Södra och Norra Hamnvägen tillsammans med Tegelludsvägen har en hastighet för bilfordon på 40 km/h och medför även viss tung trafik och eventuell spårvagnstrafik. Trots utformningen med trädalléer, passager för gående och entréer vända mot stråken utgör hastighetsbegränsningen ett för stort hot mot gående och cyklister för att kunna klassas som en stadsgata. Konflikten som uppstår är huruvida busstrafikens framkomlighet eller trafiksäkerheten för gående ska premieras.

69 %

AV TRAFIKRUMMEN I ANALYSOMRÅDET
BESTÅR AV GÅGATOR, GÅNGFARTSGATOR
OCH STADSGATOR

SLUTSATS

För att skolvägar ska klassas som säkra ska korsningspunkter vara hastighetssäkrade till max 30 km/h. Detta bör implementeras längs Södra Hamnvägen, Norra Hamnvägen och Tegelludsvägen. Om hela Södra Hamnvägen fick en hastighet på 30 km/h skulle rekommendationen uppnås.



KARTA: TRAFIKSÄKERHET

■ Gågata ■ Gångfartsgata ■ Stadsgata ■ Stadsväg ■ Motorled

ANGÖRING

BAKGRUND

Den fysiska utformningen av ett bostadsområde kan vara helt avgörande för att alla ska kunna röra sig ute på egen hand. För personer med funktionsnedsättningar kan framkomlighet med bil vara en förutsättning för att kunna leva ett aktivt liv. Stockholms stad har riktlinjer för angöring som säger att det måste finnas angöringsmöjligheter inom 10 meter från entréer i gatunivå (Trafikkontoret, 2008). Boverkets motsvarande riktlinje är att angöringsplats för bil ska finnas inom 25 meter gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (2014). Angöring handlar om rörelsefrihet för människor med olika funktionsvariationer i första hand men även leveranser av skrymmande varor underlättas av närhet till entréer.

ANALYS

Angöring är ett identifierat problem längs Södra Hamnvägen då avståndet mellan angöringsmöjligheter och entréer riskerar att överstiga 25 meter. Enligt planbeskrivningen i övrigt finns inget som försvårar angöring eller framkomlighet för utryckningsfordon. Beroende på vistelsegatornas möblering och flexibilitet kan dessa innebära problem gällande framkomlighet.

Angöring vid kajen kan behöva studeras särskilt nog eftersom hur körfält utformas i relation till öv-

riga kajen har bäring på dess funktionalitet. Exempelvis kan det finnas tillfällen då kajen i sin helhet ska kunna användas till evenemang och då behöver angöring och leveranser också fungera.

Parkeringsgaragen i området planeras vara öppna och tillgängliga för allmänheten och kan på så vis fungera som en angöringsmöjlighet för besökare.

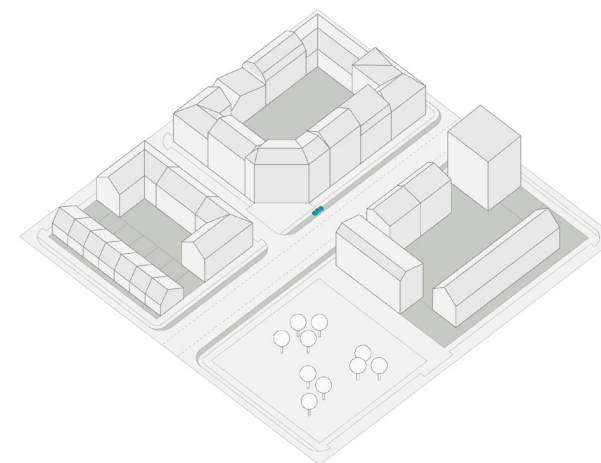


Angöringsplatser i anslutning till entréer där det är möjligt att självständigt eller med hjälp kunna orientera sig och ta sig från bilen till målpunkten är avgörande för att säkra rörelsefrihet för personer med olika funktionsvariationer.

SLUTSATS

Angöringproblematiken längs Södra Hamnvägen kan bli besvärande inte bara när det gäller framkomlighet för människor i sin vardag utan även för leveranser då stråket är tänkt att ha verksamheter i bottenvåningarna.

Angöring är något som inte bara underlättar framkomlighet för äldre och människor med funktionsvariationer utan är något alla människor har behov av olika tidpunkter i livet.



max 10 meter

MELLAN ENTRÉER I GATUNIVÅ OCH ANGÖRINGSMÖJLIGHETER

GRÄNSER

BAKGRUND

Staden är ett komplext samspel mellan olika intressen. Stadsplanering skapar ibland ytor som saknar en tydlig funktion vilket resulterar i restyta. Dessa ytor kallas ibland SLOAP (Spaces left over after planning). Restytor kan vara både offentliga och privata och är exempelvis grönytor kring vägar, randzoner kring byggnader och mycket kraftiga lutande sluttningar. I en kompakt stad där markanvändningen är effektiv finns en liten andel av dessa restytor. Inte mer än 10 % restyta rekommenderas (Spacescape, 2015).



Metoden CPTED (Crime prevention through environment design) menar att brottslighet kan förebyggas genom tydligt utformade miljöer där ansvarsfördelningen blir uppenbar genom gränsdragningar mellan privat och offentligt (Malmö stad, 2012).

ANALYS

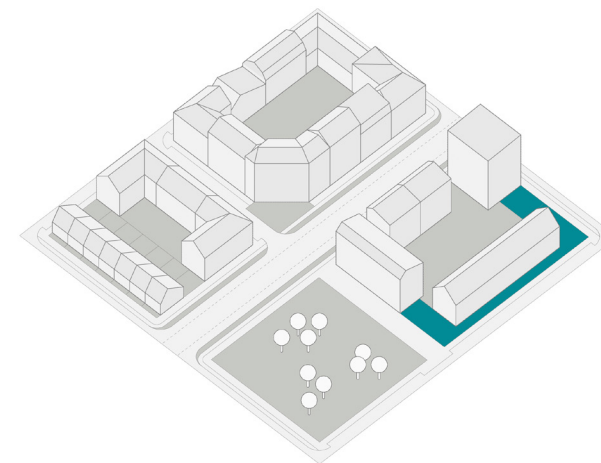
Andelen restyta bedöms vara låg inom planområdet. Utformningen av kvarteren, som inte är helt slutna, kan dock skapa ytor som kan upplevas som otydliga.

Utformningen av kajen kan påverkas av de planerade båtplatserna. Viktigt är att detta stråk fortsatt har en offentlig karaktär med tydliga gränser där det

möter de privata båtplatserna. Privat egendom som placeras i det offentliga rummet kan också skapa en otydlighet om var det är tillåtet att vistas och om var gränser går.

SLUTSATS

Enligt de underlag som är framtagna för kvartersbebyggelsen bedöms restytor i stadsområdet Södra Värtan och Valparaiso vara under 10%.



max 10 % restyta

REKOMMENDERAS



REKOMMENDATIONER

REKOMMENDATIONER

Som en del i den andra workshopen fick deltagarna bedöma förslaget utifrån de olika faktorerna i modellen (se diagram till höger). Analysen och betyg-sättningen ansågs av deltagarna vara ett användbart verktyg för att få en förståelse för balansen i projektet och vilka frågor som är speciellt viktiga att inte tappa på vägen i det fortsatta arbetet. Bedömningen står i relation till de mål och rekommendationer som varit utgångspunkt för analyserna. I de fall som rekommendationerna ansågs svåra att uppnå i en Stockholmskontext konstaterades att andra analyser blir avgörande i ett senare skede, att t.ex. säkerställa antalet lekvärdar och inte endast kvm per barn när det gäller förskolegårdar.

En stor del av analyserna är endast gjorda på detalj-planeområdet för Södra Värtan då underlag för Valparaiso saknats. Det blir därför aktuellt att nämna på vilka sätt som stukturen i Valparaiso kan kompensera på de områden där Södra Värtan har brister.

Lek och gröna värden bör integreras inom de friytor som redan finns i Valparaisos struktur. Funktioner för spontanidrott kan kompletteras längs kajstråket.

Att öronmärka lokaler för kulturverksamheter, samlingslokaler, vårdlokaler och äldreboenden blir ett viktigt ställningstagande i det fortsatta planarbetet.

Rekommendationer för respektive målbild på följande sidor har formulerats som en syntes av analysresultaten och betygssättning under workshop 2.



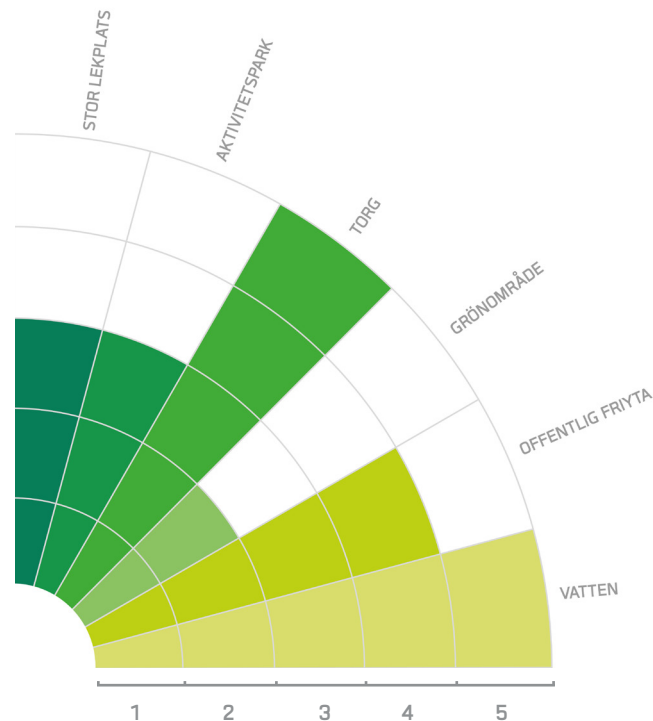
LEVANDE OFFENTLIGA PLATSER

1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.

REKOMMENDATIONER

Stor lekplats Utred vilka lekvärden som potentiellt kan inrymmas på lekplatserna då dessa med stor sannolikhet kommer att utgöra en kompensering för små förskolegårdar. Det finns även skäl att utreda hur många förskolebarn som ska vistas i parkerna som ett komplement till små förskolegårdar. Ytorna



behöver utformas för att passa barn i olika åldrar med en variation av lekvärden och möjliggöra för barn och föräldrar med olika funktionsvariationer.

Aktivitetspark Finlandsparken är den största friytan (1,8 hektar) inom planområdet och har potential att inrymma flera värdefulla aktiviteter och utvecklade lekmöjligheter. Ytan är tillräckligt stor för att definieras både som stor lekplats, aktivitetspark och grönyta förutsatt att ytan delvis omprogrammeras. Passagen till parken över Södra Hamnvägen och Tegelludsvägen behöver hastighetssäkras för att barn och ungdomar ska ha möjlighet att ta sig dit själva.

I de delar av Södra Värtan där aktivitetspark inte nås inom 500 meters gångavstånd (i de östra delarna av planområdet) finns det anledning att utreda om aktiviteter kan spridas ut, t.ex. möjlighet till tillfälliga aktiviteter längs kajen och på vistelgator. I övrigt blir tillgänglighet, orienterbarhet, belysning och skyltning till Gärdet och Tessinparken extra viktigt.

Torg Utformningen av torgen bör involvera en potentiell framtida befolkning och närboende samt utformas så att alla kan delta.

Grönyta Valparaiso skulle med hjälp av en grönyta inom detaljplaneområdet delvis väga upp för bristen på bostadsnära gröna rum i Södra Värtan. Kommunhusparken som grönyta skulle göra tillgången bättre i planområdets norra delar.

Offentlig friyta Då planområdets offentliga platser och vistelsegator ska kompensera relativt små bostadsgårdar och förskolegårdar och samtidigt vara tillgängliga för en hög andel arbetande befolkning och periodvis även för besökande fartygstrafikanter blir programmeringen av platserna av särskild vikt.

Vissa tidpunkter på dagen använder både områdets arbetande befolkning och förskolor närliggande grönytor och lekparker. Friytorna bör anpassas till ett intensivt besöksstryck vissa tider på dagen men även en lugnare och potentiellt ot tryggare upplevelse kvällstid då många arbetande lämnar området. Överlag finns det risker med att många ytor ska samutnyttjas och kompensera andra brister.

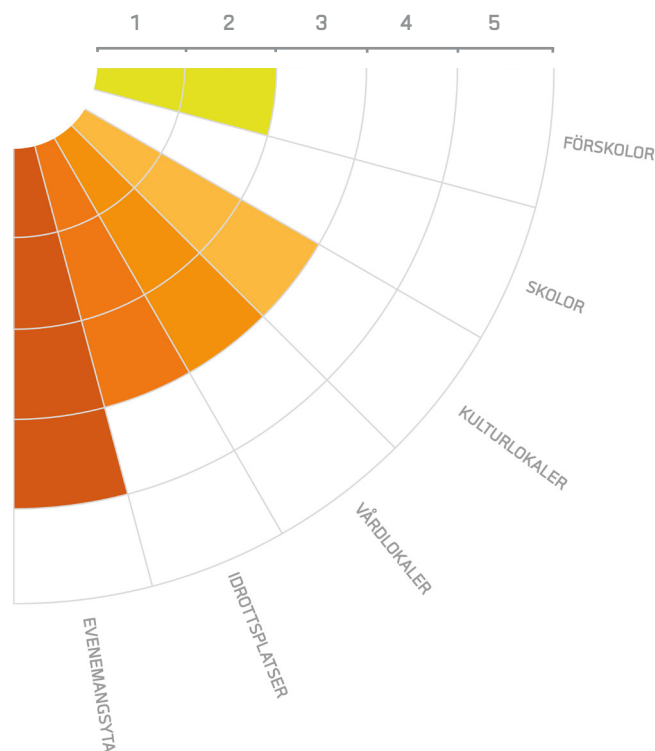
Längs och på samtliga offentliga platser är det viktigt att arbeta med belysning, framkomlighet, sittplatser, verksamheter och kvällsaktiviteter för att platser och stråk ska upplevas som trygga.

Vatten Kajstråket, utomhusbadet och Värtahamns-terminalens takterrass med sin utblick är offentliga platser som kan tänkas bli målpunkter som lockar besökare från närområdet och hela staden. Tydlig skyltning och hög orienterbarhet blir avgörande för att platserna ska upplevas som inbjudande. Planera aktiviteter för att dessa ska vara levande platser även under vinterhalvåret.

Efter genomfört projekt kan trygghetsvandringar eller observationer användas som metoder för att identifiera om det finns grupper som använder platsen mer än andra och hur det påverkar upplevelsen av möjligt deltagande.

Slutligen är det viktigt att icke kommersiella möteplatser hålls öppna och inbjudande och att ungdomars intresse tas i beaktning i utformning som måste genomsyras av ett genustänk. En dialog med en potentiell framtida befolkning och närboende om hur platserna kan utformas på bästa sätt är en bra utgångspunkt.

TILLGÅNG TILL SAMHÄLLSSERVICE



1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Planera för god tillgång och närhet till offentlig service såsom ett rikt kulturutbud för alla, utbildningsmiljöer som är välkommande för alla samt idrottsanläggningar inne och ute.

REKOMMENDATIONER

Förskolor De små förskolegårdarna kan ha potential att uppnå höga lekvärden men här måste en utredning göras för att säkerställa att de små ytorna kan generera tillräckligt utvecklande och spännande miljöer för barn. Om de små förskolegårdarna ska kompenseras av närliggande grönområden måste staden säkerställa att dessa miljöer inte blir alltför belastade.

Skolor Långa avstånd till närliggande skolor kräver bra kopplingar och säkra passager. Implementera hastighetssäkrade korsningspunkter längs skolvägar och utred närmare om det finns behov av en skola inom planområdet.

Kulturlokaler Inom planområdet finns en hög andel lokaler, speciellt i Valparaiso. En del av dessa bör staden tillsammans med kulturförvaltningen öronmärka för kulturverksamheter och samlingslokaler i ett tidigt skede för att få till ett varierat utbud. För både Valparaiso och Södra Värtan är det önskvärt att stärka kulturlokaler genom kluster av verksamheter som kan tänkas stärka platsen och varandra. Lokaler med varierade storlek kan bidra till en mångfald av större och mindre kulturaktörer. Ta även tillvara de kulturella verksamheter som redan finns i området.

Då andelen arbetande kommer att vara hög finns en risk för att främst Valparaiso kommer att upplevas som ödsligt kvällstid. Kulturella verksamheter som är aktiva på kvällen såsom en biograf föreslogs under

workshop 2. Det skulle även knyta an till områdets historia av TV-produktion samt vara ett tillskott för befintlig befolkning i närområdet.

Vårdlokaler Arbeta för att få in vårdlokaler, äldreboenden och gruppboenden i planområdet för att erbjuda trygghet och boendetyper för alla.

Idrottsplatser Då stadsdelsområdet Östermalm redan idag har brist på bokningsbara idrottsytor är efterfrågan stor på hallar av diverse slag. Ett utegym kan med fördel placeras längs kajen i Södra Värtan för att uppmuntra till spontanidrott. I övrigt bör lokaler öronmärkas inom planområdet för att erbjuda mindre lokaler för gruppträning, dans, yoga och liknande aktiviteter som främst efterfrågas av kvinnor och unga tjejer.

Evenemangsyta Vistelsegator, kajstråket, utomhusbadet och torgytor har stor potential att fungera som samlingsplatser och evenemangsytor. Saluhallen och biblioteket i Södra Värtan kan tänkas fungera som evenemangsytor inomhus. Viktigt blir att främja initiativ från boende och verksamma i området.

Biblioteket i Södra Värtan kan tänkas bli en målpunkt för flera i närliggande bostadsområden tillsammans med evenemang längs kajstråket och vid utomhusbadet.

Då planområdets boenden kan antas tillhöra en socioekonomisk stark grupp är det av särskild vikt att skapa och stödja olika typer av verksamheter och målpunkter som erbjuder kostnadsfria aktiviteter och möten för boende i andra delar av staden.

BLANDAD BEBYGGELSE

1.2 Bidra till att skapa en jämlik stad

- Planera staden utifrån olika behov med avsikt på bl.a. ålder, kön, kulturell bakgrund och ekonomiska förutsättningar.
- Skapa ett varierat bostadsutbud med olika upplåtelseformer som kan möta behov under livets alla skeden för olika åldrar, inkomstgrupper och hushållstyper.
- Utveckla kunskap hos stadens förvaltningar och bolag om hur prisvärda och/eller tillfälliga bostäder kan skapas genom pilotprojekt.
- Planera för god tillgång till privat service, arbetsplatser samt lokaler för distansarbete.

REKOMMENDATIONER

Bostäder Bostadsutbudet och antagna hyresnivåer/bostadspriser kommer att utesluta stora grupper från att kunna skaffa sig en bostad i området. En ökad blandning av upplåtelseformer rekommenderas, även om hyresrätter kommer att få marknadsmässiga priser. Under workshop 2 föreslogs att andra aktörer såsom Stockholms Kooperativa Bostadsförening, SKB också bjuds in. Utövers hyres- och bostadsrätt kan ägande i form av kooperativa hyresrätter, äganderätter/ägandelägenheter, byggemenskaper och s.k. kompiskontrakt vara alternativ att utreda. I övrigt rekommenderas att följa Norra Djurgårdsstadens egna målsättningar om att genomföra pilotprojekt som utreder möjligheter för bostäder med lägre prisbild och/eller tillfälliga bostäder.

Då hyresnivåer och bostadspriser kommer att bli höga i planområdet och i övriga Norra Djurgårdssta-

den är det av särskild vikt att erbjuda en variation av lägenhetsstorlekar för olika hushållstyper, månads-kostnader och möjliggöra flyttkedjor.

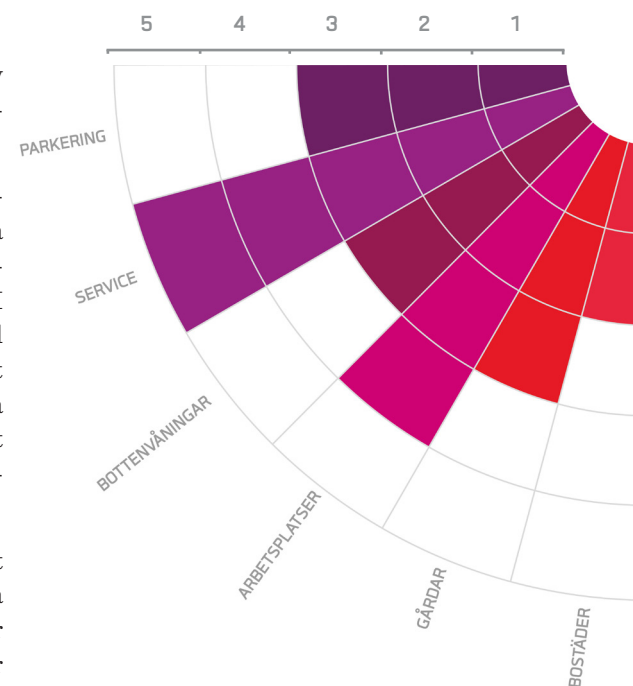
Gårdar De små gårdarna kompletteras i viss utsträckning med takterrasser men staden bör analysera kvaliteter, funktioner och grönytefaktor på gårdarna för att säkerställa att de håller en hög kvalitet. I vissa fall ska relativt små ytor även samnyttjas med en förskolegård. De små gårdarna kräver också att offentliga platser och vistelgator görs tillgängliga och kvalitativa, särskilt som de i sin tur kommer att befolkas av boende, förskolor, arbetande och besökare.

Arbetsplatser Tillgången på arbetsplatser kommer att bli hög i området och det blir därför viktigt att styra var de hamnar och vilken variation de får. Risken är att hyrorna i området blir höga och att det begränsar utbudet och variationen. Den höga andelen arbetsplatser i Valparaiso kan leda till ödsliga kvarter under kvällstid, beroende på hur länge fartygspassagerare uppehåller sig på platsen. Aktiviteter anpassade för kvällstid kan passa för att vara en målpunkt för närboende.

Bottenvåningar Lokaler i bottenvåningarna bör förläggas dit de gör mest nytta, avseende trygghet och utbyte mellan ute och inne.

Service Skapa en variation i storlek av kontorslokaler och prisbilder som möjliggör för mindre aktörer.

Ta tillvara på redan befintliga verksamheter och arbetande i området för att stärka identiteten.



Parkering Följ upp programkrav för parkering och planera för trygga och flexibla garagelösningar som kan ändra funktion i framtiden. Då befolkningen kan antas bli en resursstark grupp, som korrelerar med bilinnehav, blir det viktigt att föra dialog med hyresgäster/boende för att nå målen.

Bygg in flexibla parkeringslösningar som kan omvandlas till nya ändamål med tiden.

Områdets identitet stärks med hjälp av bevarandet av redan befintlig bebyggelse, som delvis besitter högt kulturellt värde. Historia och identitet blir antagligen inte lika synligt i Valparaiso.

TILLGÄNGLIG STADSMILJÖ

1.3 Planera för ett väl fungerande vardagsliv

- Utforma den offentliga utomhusmiljön på ett sätt som underlättar och stimulerar till rörelse och fysisk aktivitet samt god tillgång till offentliga rum för möten och aktivitet, inomhus och utomhus.

REKOMMENDATIONER

Gångnät

Skyltning och förenklad orienterbarhet blir viktigt längs kopplingarna till och från Gärdets tunnelbanestation. Åtgärder för att hantera kraftiga lutningar mot Gärdets tunnelbana och mellan Södra Värtan och Valparaiso bör utredas för att förbättra den rumsliga integrationen och framkomligheten.

Kopplingar från planområdet till Gärdets tunnelbana kan dessutom stärkas genom att hastighetssäkra och förtydliga passager över Södra Hamnvägen.

Stråk kan upplevas väldigt olika under olika tider på dygnet och därför är det dels viktigt att arbeta med belysning, men också tydligt informera och skylta om alternativa vägar som är framkomliga för alla. Bänkar längs gångbanor och promenadstråk underlättar för äldre att vara fysiskt aktiva.

Vistelsegator bör utformas för att tydligt kommunicera att det är låg hastighet som gäller och att gångtrafikanter prioriteras. Givet det periodvis höga trycket på bostadsgårdar och parker som väntas i planområdet är det önskvärt att vistelsegator verkligen inbjuder till vistelse.

Cykelnät Säkra korsningspunkter behöver utformas längs Södra och Norra Hamnvägen. Säkra cykelvägar behöver dessutom säkerställas från planområdet till skolorna i Hjorthagen, på Gärdet och framöver Loudden för att möjliggöra för barn att självständigt ta sig till skolan. Överväg sänka hastigheter längs hela Södra Hamnvägen.

Kollektivtrafik För att området ska få en regional koppling är Spårväg City en viktig komponent. Stombusslinjer kommer också att finnas inom området med staden bör utreda hur kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ till bilen om spårdragningen inte blir av. Annars riskerar området att bli bilberoende och trafikallstrande, vilket i sin tur skulle förvärra trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn. Betyget 4 skulle utan spårtrafiken riskera att sjunka till 2 poäng enligt workshop-deltagarna.

I ett scenario där Svårväg City inte byggs kommer Gärdets tunnelbana belastas i högre utsträckning för de som pendlar till och från city, vilket i högre utsträckning kommer orsaka trängsel för de som redan bor i närmiljön.

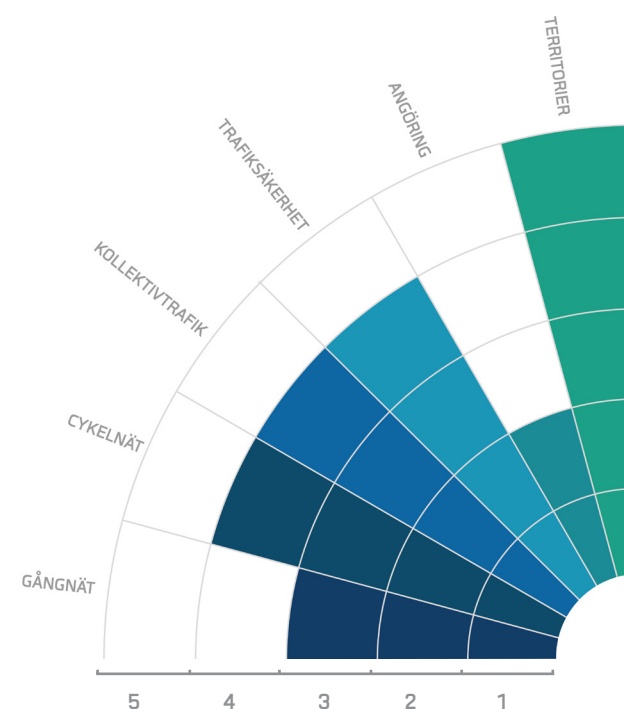
Trafiksäkerhet Utforma täta korsningar över Södra och Norra Hamnvägen med hastighetssäkrade passager för gående, främst med hänsyn till barn. Överväg sänkta hastigheter längs hela sträckan för att säkerställa säkra skolvägar.

Angöring Utred angöringsproblematik längs Södra Hamnvägen.

Sätt upp mål för uppföljning av projektet efter slutförande. Trygghetsvandring och observationer kan vara en metod för att identifiera brister.

Gränser Vid eventuella båtplatser längs kajstråket blir det viktigt att den offentliga karaktären och tillgänglighet för allmänheten säkerställs.

Hamnområdet kommer att vara otillgängligt för allmänheten och antagligen upplevas som ödsligt under kvällstid. Här måste satsningar göras för att motverka stora obefolkade och dåligt upplysta ytor.



DISKUSSION

Nedan sammanställs och diskuteras de mest springande punkterna för det fortsatta planarbetet.

SAMMANHÅLLEN STADSDEL

- Platserna inom Södra Värtan är väl sammankopplade, från Södra Hamnvägen till kajstråket, och har potential att bidra till att skapa en sammanhållen stadsdel. En relativt hög täthet av boende, arbetande, förskolebarn och besökare kommer dock att konkurrera om ytorna, både för att kompensera för små förskolegårdar, små bostadsgårdar och få grönytor. Utformning och programmering av förskolegårdar och bostadsgårdar behöver kompensera den ibland låga kapaciteten mätt i yta med ett högt antal värden och kvaliteter. Även de offentliga ytor som ska samnyttjas av många kräver aktiviteter som kan anpassas över dygnets timmar och möjliggöra att olika grupper möts.
- Som ett komplement till dessa utemiljöer, för att inte endast erbjuda kommersiell service, blir det viktigt att i ett tidigt skede öronmärka lokaler för kultur och kostnadsfria mötesplatser av olika slag.

SAMMANHÅLLEN STAD

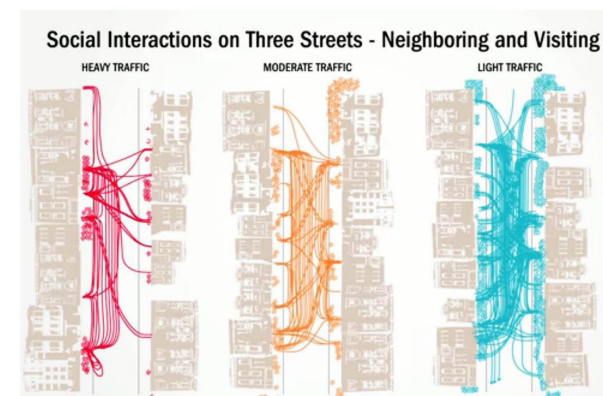
- Utbudet av olika typer av bostäder som passar alla skeden i livet och olika socioekonomiska grupper saknas än så länge inom planområdet. För att området inte ska bosättas av en relativt homogen grupp med en ensidigt resursstark befolkning och motverka segregering på längre sikt behöver det framtida planarbetet formulera

åtgärder för att skapa ett mer diversifierat utbud av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och prisnivåer.

- Som tidigare nämnts med hänvisning till rapporten *"Jämlika livsvillkor och stadsbyggand"* är Norra Djurgårdsstaden ett exempel på ett område som erbjuder gynnsamma livsvillkor och det är därför lämpligt att erbjuda mindre resursstarka grupper att ta del av de goda förutsättningar som skapas. Stadsdelen riskerar annars att cementera det delade Stockholm:
- Miljöprofileringen av området, tillsammans med antalet besökare i form av fartygspassagerare som anländer med kommersiella fartyg, kan antas locka till sig besökare och sätta området på kartan regionalt, nationellt och internationellt.
- För att planområdet och dess omgivning inte ska producera platser som känns otrygga är det viktigt att följa upp planarbetet med exempelvis trygghetsvandringar. Viktigt är även att platser inte anses vara "färdiga" efter genomförande, utan följs upp avseende hur platser fungerar, används och av vilka.
- Södra Hamnvägens utformning och hastighet blir avgörande för flera indikatorers måluppfyllnad. En hastighet på över 30 km/h förhindrar en definition som stadsgata enligt Livsrumsmodellen och vidmakthåller delvis Södra Hamnvägens barriäreffekt. Det leder i förlängningen till sämre rumslig integration och lägre trafiksäkerhet. Hastighetssäkrade korsningspunkter för gående och cyklister blir nödvändigt för att säkerställa barns rörelsefrihet, säkra skolvägar

och naturliga flöden in i området. Nedan syns en illustration från Donald Appleyards forskning (1981) som visar hur trafikmängd och hastighet påverkar den sociala interaktionen mellan två sidor av en gata. Illustrationen över gatan längst till vänster visar vistelser och rörelser (i rött) på en gata med tung trafik. Då Södra Hamnvägens västra sida har högre rumslig integration än den östra blir det desto viktigare att skapa trygga möjligheter att röra sig över gatan. Det blir även en förutsättning för att leda in flöden in i området till de platser och stråk där potential för co-presence förutspås.

- Södra Hamnvägens utformning och trafiksäkerhet berör stadsdelens förutsättningar för ett fungerande vardagsliv, men även stadsdelens koppling och integration med resten av staden.



SOCIAL INTERAKTION PÅ GATOR BEROENDE PÅ TRAFIKMÄNGD. APPELYARD (1981)

Jaktgatan
14-4
kv. Gotska Sandön

Älgpässgatan
18-2 kv. Gotska Sandön

Djurgårds
Glacé

CAFE & DELIKATESSER
Selma Deli
NORRA
DJURGÅRDSSTADEN

Selma Deli

CAFE & DELIKATESSER
Selma Deli
NORRA
DJURGÅRDSSTADEN



KÄLLOR

KÄLLOR

LITTERATUR

Andersson, B (2004) Rådslans rum - trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Lunds universitet

Appleyard, D. (1981) Livable streets

BREEAM for communities (2011) Technical Guidance Manual version 1

BRÅ (2012) NTU 2012 - Om utsatthet, trygghet och förtroende

Boverket (2015) Gör plats för barn och unga! - En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolan utemiljö

Boverket (2014) Utformningskrav respektive tekniska egenskapskrav

Boverket (2011:5- ALM 2) Tillgänglighet på allmänna platser.

Boverket, BRÅ, Tryggare mänskligare Göteborg (2010) Trygghetsvandring - en vägledning

City of Vancouver (2014) Vancouver's Healthy City Strategy 2014-2025 - A Healthy City for All

Dahlin, Å (2015) Från delad till enad stad - Översiktsplanering för social hållbarhet, Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Ewing, R., Cervero, R (2010) Travel and the Built Environment, Journal of the American Planning Association

Faskunger, J. (2007) Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens Folkhälsoinstitut

Gehl, J (2008) Life Between Buildings

Gehl, J., Johansen Kaefler, L., Reigstad, S (2006) Close encounters with buildings, Urban Design International

Glaeser, E (2012) Stadens triumf (Stockholm: SNS Förlag)

Grahn, P., Stigsdotter, U (2003) Landscape planning and stress. Urban Forestry and Urban Greening.

Göteborgs stad (2012) Ett socialt blandat boende i Göteborg.

Göteborgs stad (2011) Social konsekvensanalys - Människor i fokus 1.0

Healthy Cities, Malmö stad (2013) Hälsöfrämjande stadsplanering

Healthy Cities (2016) <http://www.healthycities.se/>

Hillier, Bill (1996) Space is the Machine, Cambridge: Cambridge University Press

Jacobs, J (1961) The Death and Life of Great American Cities

Komossa, Susanne (2010), The Dutch Urban Block and the Public Realm..

LEED ND (2009) LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System

Legeby, A. (2013) Patterns of co-presence - Spatial configuration and social segregation

Legeby, A., Koch, D., Marcus, L., (2015) Jämlika livsvillkor och stadsbyggande - inspel till pågående översiktsplanarbete

Legeby, A., Marcus, L., Berghauser Pont, M., Tahvilzadeh, N. (2015) Storstäder i samverkan: Stadsbyggandets sociala dimension

Loit, J (2014) En stad i världsklass - hur och för vem? En studie om Stockholms sociala stadsplanering

Lowell, R., Husk, K., Bethel, A., Garside, R. (2014) What are the health and well-being impacts of community gardening for adults and children: a mixed method systematic review protocol, Environmental Evidence

Malmö stad (2011) Lekvärdesfaktor för förskolegårdar i Malmö - med syfte att nå en hög lekkvalitet

Malmö stad (2012) Stadens rumsliga påverkan på hälsa

Malmökommissionen (2014) Malmöns väg mot en hållbar framtid - hälsa, välfärd och rättvisa

Mistra Urban Futures (2015) Socialt hållbar stadsdel - Indikatorer och verktyg

Movium (2016:1) Bygga stad för barn och unga - vägledning, inspiration och allmänna råd

Mårtensson, F., Boldemann, C., Söderström, M., Blennow, M., Englund, J-E., Grahn, P. (2009) Outdoor Environment Assessment of Attention Promoting Setting for preschool children - part of salutogenic concept. Health and place vol. 15 ss. 1149-1157

New York City (2014) CEQR TECHNICAL MANUAL

Project for Public Spaces (2016) www.pps.org/reference/grplacefeat/ (www.pps.org)

Stockholms läns landsting (2013) Värdering av stadskvaliteter

Stockholms stad (2004) Stockholms parkprogram

Stockholms stad (2012) Stad och hamn i samverkan - Fördjupat program för Södra Värtahamnen

Stockholms stad och Stockholms universitet (2012) Spontanidrott för vilka? En studie av kön och nyttjande av planlagda utomhysytor för spontanidrott under sommarhalvåret

Stockholms stad (2014) Bostadspotential Stockholm

Stockholms stad (2016a) Plan för Gång, cykel- och kollektivtrafik i Norra Djurgårdsstaden.

Stockholms stad (2016b) Program för hållbar stadsutveckling - Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid

Stockholms stad (2016c) Mobilitetsindex - värdering av hållbart resande i Södra Värtan

Stockholms stad (2016d) Stockholm och statistik - <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Fakta-och-kartor/>

Stockholms stad (2016e) Grönare Stockholm - Riktlinjer för planering, genomförande och förvaltning av stadens parker och naturområden

Stockholms stad (2015) Skillnadernas Stockholm - Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Stockholms stad (2013) Idrottspolitiskt program - Stockholm stad 2013-2017

Spacescape (2015) Mäta stad

Statistiska Centralbyrån (2013) www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Behallare-for-Press/367855/

TMR (2014) Segregationen i Stockholmsregionen

Trafikförvaltningen (2016) Resvanor i Stockholms län 2015

Trafikkontoret (2008) Stockholm- en stad för alla. Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö

Trafikkontoret, Spacescape (2016) Bilinnehav och läget i staden

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting (2009) Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad

Törnqvist A., Olsson S., Claesson S. (2012) Socialt blandat boende i Göteborg

UN Women (2016) <http://www.unwomen.org/en/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

UN Habitat (2012) Urban planning for City Leaders

UN Habitat (2014) A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles

Vaclay (2001) "The International association for impact assessment"

Hyra & hem (2014-11-24) "Klart vilka som ska börja bygga billigt på Frihamnen" - www.hemhyra.se/vastra-gotaland/klart-vilka-som-ska-borja-bygga-billigt-pa-frihamnen

FÖRELÄSNINGAR

Lia Karsten "The playful city: On the changing character of urban outdoor play and the persistence of 'old' inequalities". 2016-06-17, Stockholm

SPACESCAPE

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