



URBAN SERVICEPOTENTIAL I SOLLENTUNA

INNEHÅLL

INLEDNING	3	LABORATIONER	33	MEDVERKANDE
Bakgrund och syfte.....	4	Framtidsscenarier	34	Alexander Ståhle
Levande gator och urban service.....	5	Stadsutveckling	36	Joel Hernbäck
Urbana spridningskorridorer i Sollentuna.....	7	Från bilväg till stadsgata.....	39	Karin Lundgren
Referenser på gatuomvandlingar.....	8			Fotografier av Sam Cameron om ingenting annat anges
ANALYSMODELL	11	URBAN SERVICE 2030	45	
Att mäta urban servicepotential	12	Urban servicepotential 2030	46	
Lägesfaktorer	14	Slutsatser	48	
platsens förutsättningar	18			
URBAN SERVICE IDAG	19	FÖRSLAG	51	
Inventering av urban service.....	20			
Urban servicepotential 2015.....	30	KÄLLFÖRTECKNING	54	

INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

URBAN SERVICEPOTENTIAL

I Sollentunas översiktsplan är det bland annat angivet att kvarter i centrala lägen ska ha olika verksamheter i bottenvåningen (Sollentuna kommun, 2012). Denna utredning är till viss del ett svar på vilka lägen som i det här sammanhanget kan betraktas som centrala, dvs var det finns en potential för bärkraftig urban service. Med urban service avses här kommersiell och offentlig service i lokaler längs gatuplan (alltså inte inom köpcentrum). Syftet med utredningen är att förbereda och informera kommunen och sakägare om den reella lägespotentialen för lokaler för urban service.

ETT FRAMTIDSSÄKRAT SOLLENTUNA

Under 2015 tog Sollentuna kommun med hjälp av Spacescape fram rapporten "Ett framtidssäkrat Sollentuna" i vilken Sollentunas framtida utbyggnadspotential utreds (Spacescape, 2014). Spacescape har sedan fått i uppdrag att fördjupa arbetet med avseende på urban servicepotential. Rapporten innefattar förutom en utredning om den urbana servicepotentialen idag också ett antal olika tänkbara framtidsscenarier, i vilka utbyggnadspotentialen har använts som analysunderlag.

URBANA SPRIDNINGSKORRIDORER

En av bebyggelseutvecklingens strategier i översiktsplanen är att med utveckling längs urbana spridningskorridorer binda samman kommunens olika delar. För att lyckas med detta utgör potentialen för urban service längs de utpekade urbana korridorerna en viktig komponent.

De är idag av varierande karaktär och sammanfaller i de flesta fall med de stora vägarna i kommunen men också med planerade gator. Gemensamt är att de ska utvecklas till inbjudande gaturum med vistelsekvatiteter. I utredningen utvärderas och framhävs de urbana spridningskorridorernas urbana servicepotential särskilt.

LEVANDE GATOR OCH URBAN SERVICE

VARFÖR URBAN SERVICE?

Det är möten med andra människor och ett rikt utbud av funktioner och aktiviteter som lockar oss till städer och de platser och gator i staden som har stor potential för detta upplevs ofta som de mest attraktiva. Dessa kan vara av olika karaktär men de funktioner som riktar sig mot gatan är en viktig komponent för att den ska upplevas som attraktiv, detta visar bland annat betalningsviljan för bostadsrätter i Stockholms län (Spacescape, 2011).

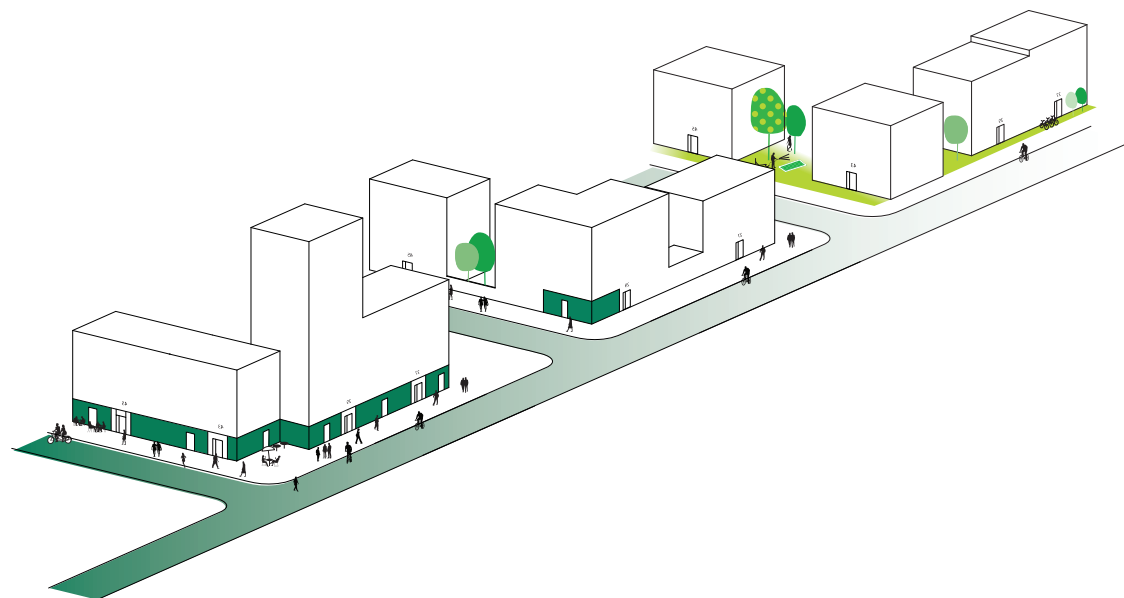
Men detta är inte bara kvaliteter som upplevs som attraktiva, de är också komponenter för en ekologiskt och socialt hållbar stadsbyggnad. Ett rikt serviceutbud inom gångavstånd från där människor bor och arbetar ger också ett minskat resande samtidigt som det ger en större och rättvisare tillgänglighet till stadens funktioner samt främjar folkhälsan.

LÄGETS POTENTIAL OCH PLATSENS UTFORMNING

Urban service är en viktig fråga ekonomiskt, ekologiskt och socialt och är förstås önskvärt att få in när ny bebyggelse planeras. Förutom lokaler i gatuplan kan platsens utformning öka förutsättningarna för att verksamheter ska överleva. En inkluderande tillgänglig och kvalitativ utformning ökar förutsättningarna för att människor ska vistas på platsen och därmed öka underlaget.

Men viktigare än platsens utformning är dess läge i staden, det är framförallt läget i staden som styr naturliga gångflöden och därmed möjligheterna för verksamheter att överleva på lång sikt. Läget i staden ger potential för urban service medan platsens utformning förvaltar lägets potential.

De faktorer som påverkar lägespotentialen för urban service är i sig själva värdeskapande kvaliteter samtidigt som de skapar förutsättningar för ett hållbart liv i staden, såsom hög befolkningstäthet, ett sammankopplat gatunät och kollektivtrafiktillgång.



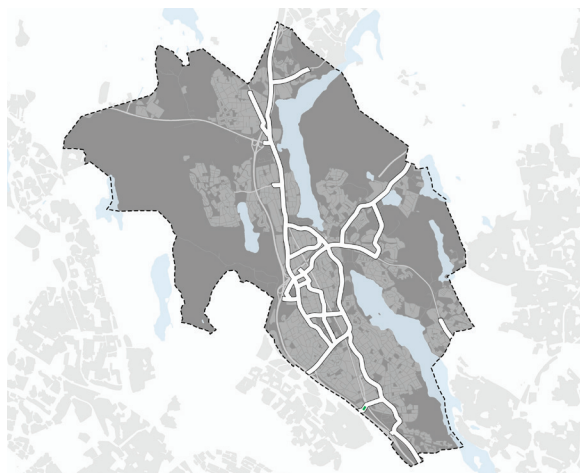
LEVANDE STADSGATOR

Urban service är ett viktigt inslag i en levande stad och är viktigt ur ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv. Förutom att det skapar attraktivitet och betalningsvilja så underlättas både hållbart resande och vardagsmotion.



URBANA SPRIDNINGSKORRIDORER I SOLLENTUNA

I Sollentunas översiktsplan är urbana spridningskorridorer utpekade. Meningen är att dessa ska binda samman kommunens delar genom utvecklad stadsmiljö och inbjudande gaturum med vistelskvaliteter. De urbana spridningskorridorerna är idag av varierande karaktär och har olika förutsättningar att utvecklas till urbana stråk. Många sammanfaller med de stora vägarna i kommunen såsom Norrvikenleden, Sollentunavägen och Danderydsvägen. Dessa utgör ofta gena stråk mellan stadsdelar men saknar längs långa sträckor helt utrymme för gång och cykel, de gång- och cykelvägar som finns är i många fall separerade från både vägen och från bebyggelse. Andra utpekade urbana spridningskorridorer är i olika skeden av utveckling. Centrala delarna av Sollentuna har redan innan den senaste översiktsplanen antogs framgångsrikt omvandlats från en mer bildominerad väg till stadsgata medan Turebergs allé är under utveckling. Den planerade sträckningen mellan Edsberg och Väsjön är planerade men har inte påbörjats och kopplingen mellan Emblavägen och Smedjevägen utgörs idag av ett parkstråk.



Urbana spridningskorridorer utpekade i Sollentunas översiktsplan.



Emblavägen slutar i ett parkstråk.



Danderydsvägen är en renodlad bilväg utan plats för gående.



Centrala Sollentunavägen har idag karaktär av ett urbant stråk.

REFERENSER: GATUOMVANDLINGAR

Urban servicepotential är inte något som bara finns idag utan något som kan skapas och förändras med stadsbyggnad. De grundläggade faktorerna som skapar lägespotential är bland annat befolkningstäthet, gatustruktur, kollektivtrafiktillgång och klustereffekter. Dessa faktorer är mer eller mindre flexibla. Ny spårbinden kollektivtrafik eller större köpcentrum är stora investeringar men nya bostäder och arbetsplatser kan också i kombination med ett sammankopplat gatunät skapa inte bara nya lägen för urban service, utan kan även i hög grad öka potentialen i omkringliggande områden.

Att tillgängliggöra vägar för gång- och cykel kan också frigöra lägespotentialen där det tidigare inte funnits möjligheter för lokaler i gatuplan. Det finns flera exempel på renodlade bilvägar som omvandlats till urbana stadsgator med ett rikt utbud av urban service - inte minst Sollentunavägen i anslutning till Sollentuna Centrum. Helsingfors förslag på ny generalplan är ett annat exempel var alla infartsleder planeras omvandlas till stadsboulevarder. (Helsingfors stad, 2015)



Visionsbild av hur Helsingfors infartsleder i enlighet med förslaget för generalplan kommer att se ut 2050 (Helsingfors stad, 2015).



Exempel på hur en väg i ett villaområde kan omvandlas till ett mer kvalitativt och tillgängligt gaturum för gående (Nacto, 2009).



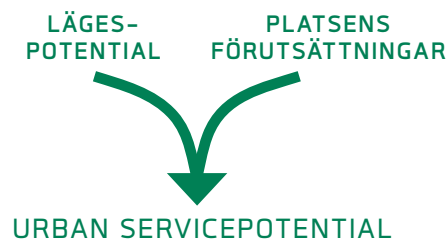
Före och efterbilder från ett projekt i Södra Rosendal i Uppsala. En renodlad bilväg omvandlas till ett tillgängligt gaturum för gående med bebyggelse mot gatan (Bild från Utopia Arkitekter).

ANALYSMODELL

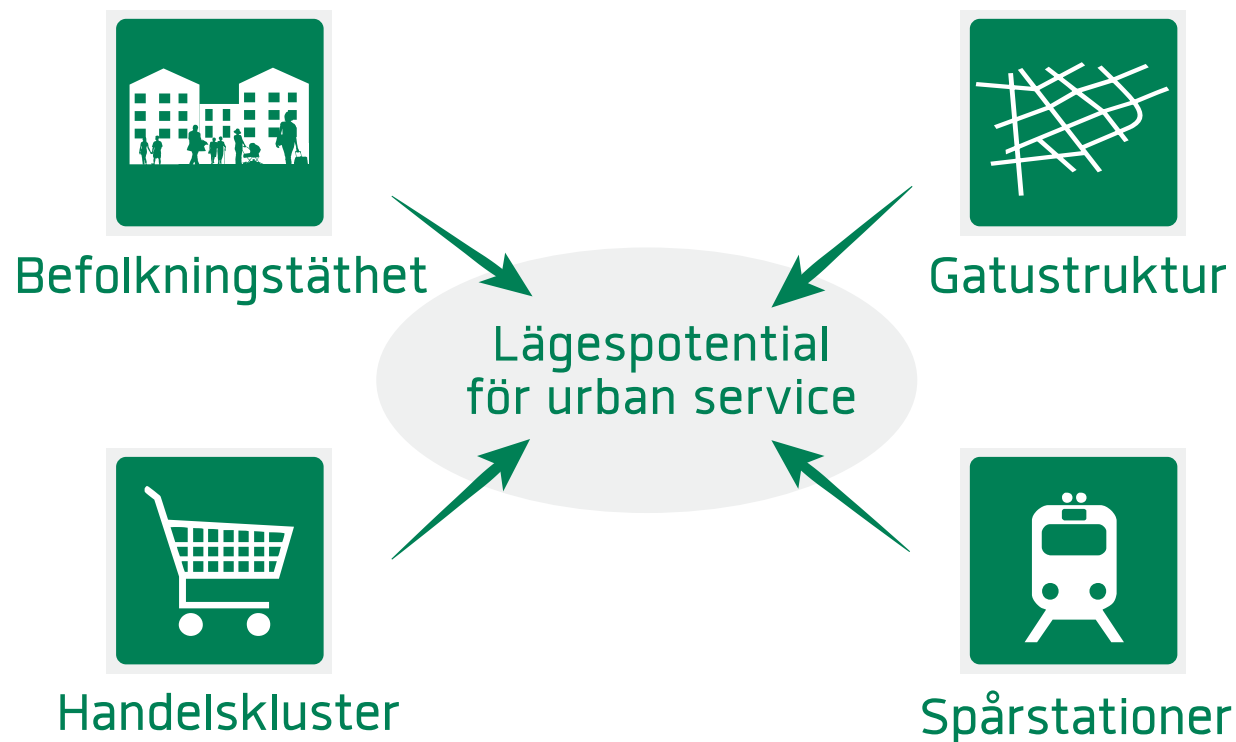
ATT MÄTA URBAN SERVICEPOTENTIAL

LÄGESPOTENTIAL

En tät och gångvänlig stadsmiljö kan skapa potential för urban service längs med Sollentunas gatunät, men den är också beroende av lägen på pendeltågsstationer och handelskluster. En färsk forskningsstudie påvisar en rad lägesfaktorer som har betydelse för den urbana servicepotentialen av vilka de flesta handlar om hur olika typer av attraktioner är belägna längs gatunätet (Scoppa, M.D, Peponis, J, 2015). I analysmodellen för att beskriva Sollentunas urbana servicepotential sammanfattas dessa till fyra faktorer som är relevanta i Sollentuna och som antas ha avgörande betydelse för gångflöden i gatunätet och därför lägespotentialen för urban service. Dessa är befolkningstäthet, gatunätets struktur, närhet till stora handelskluster och närhet till spårstationer. Utöver lägespotential har platsens förutsättningar också betydelse för förekomsten av urban service. De fyra lägesfaktorerna redovisas i kartor i följande avsnitt, varefter platsens förutsättningar redogörs för.



Potentialen för urban service på ett stråk är beroende av dess läge i staden men också hur platsens förutsättningar ser ut.



De fyra lägesfaktorerna som antas vara av avgörande betydelse för den lägespotentialen för urban service är befolkningstäthet, gatunätets struktur, närhet till stora handelskluster och närhet till pendeltågsstationer.

ANALYSMODELL

Analysmodellen är en sammansatt analys hur tätheten och attraktionspunkterna är belägna i förhållande till varandra och till gång- och gatunätets struktur. Resultatet beskriver vilka gatussegment som används oftast för att ta sig den genaste vägen mellan alla platser i nätet inom 1500 meter och är viktad på de givna attraktionspunkterna i form av dag- och nattbefolkning (inklusive gymnasieskolor), antal kollektivtrafikresenärer per pendeltågsstationstation och dygn samt antal besökare i Sollentuna centrum och Stinsen per dygn.

En liknande analysmetod har inom stadsbyggnadsforskningen nyligen visat sig framgångsrik med att prognostisera gångflöden (Berhauser Pont, M, Marcus, L, 2015). Även om lägen för urban service är beroende av många aspekter och har visat sig svårare att förutsäga än gångflöden så bör just storleken på gångflöden ses som som en grundläggande förutsättning för dess lägespotential.

Resultatet av analysen redovisar stråken indelade efter dess lägespotential i de kategorier som identifierats med hjälp av inventeringen av urban service, centrala stråk, urbana stråk och lokala stråk. Centrala stråk antas ha högst lägespotential, följt av urbana stråk och lokala stråk. Övriga stråk har enligt modellen mycket liten eller obefintlig urbana servicepotential.

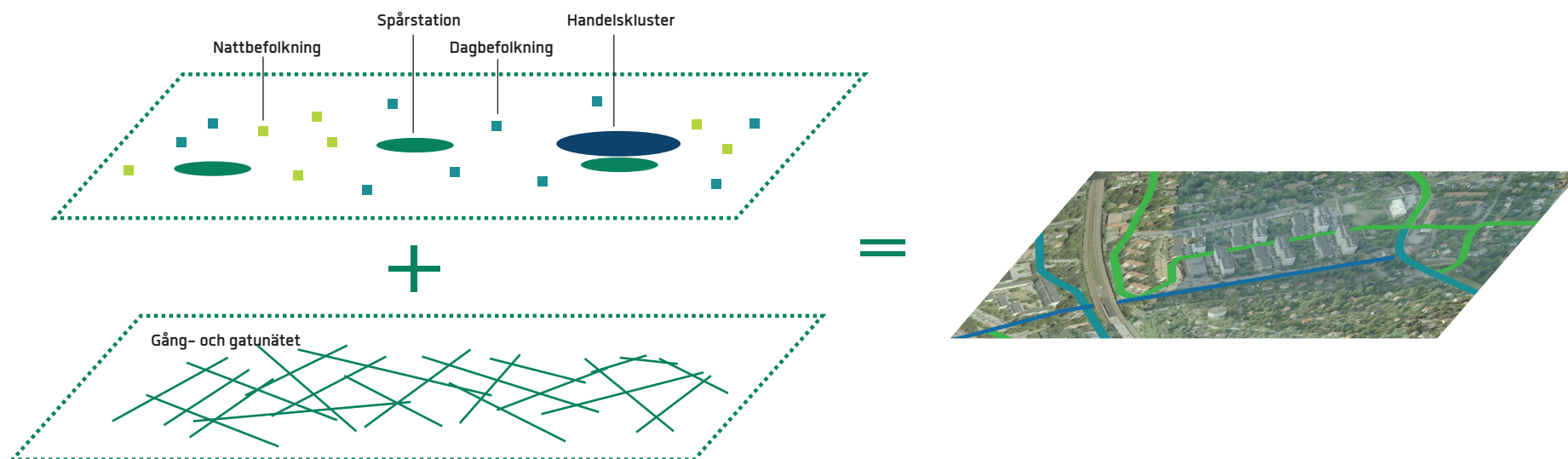


Illustration av analysmetoden. Den genaste vägen i gång- och gatunätet antas i högst grad användas för att ta sig mellan olika attraktionspunkter i staden. Resultatet blir en karta med tre stråkkategorier som är urskilda efter den modellerade lägespotentialen för urban service och som relaterar till de kategorier som identifierats med hjälp av inventeringen av urban service i Sollentuna.

LÄGESFAKTORER

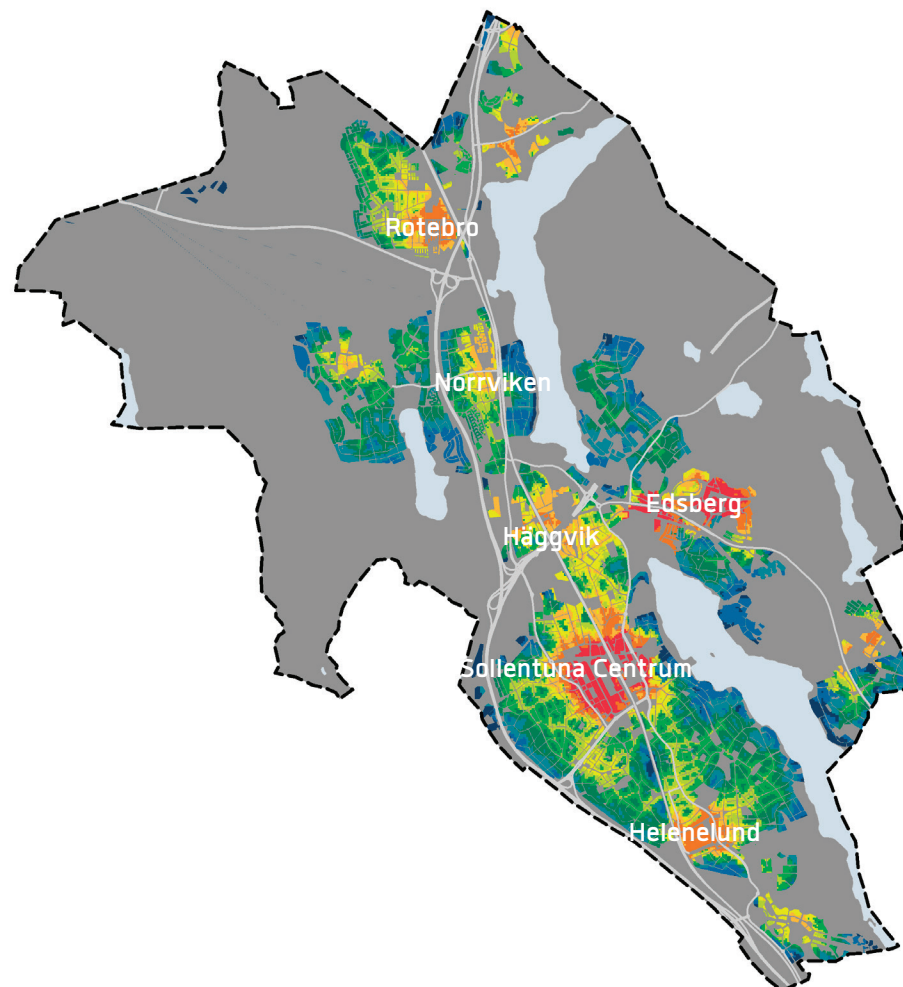


BEFOLKNINGSTÄTHET

Underlag i analysmodell: Nattbefolkning och dagbefolkning inklusive gymnasieskolor.

Befolkningstäthet mäts i analysmodellen som kombinerad dag- och nattbefolkning och redovisas här inom 500 m gångavstånd. Kartan visar tydligt hur tätheten i kommunen är till stor del koncentrerad till Tureberg kring Sollentuna Centrum. Även i Edsberg och kring Danderydsvägen, där Rudbäck gymnasium bidrar till dagbefolkningen, är befolkningsstätheten hög. I övrigt är tätheten framförallt spridd kring pendeltågsstationerna, men även till viss grad i stadsdelarna Rotsunda, Viby, Silverdal och Kärrdal.

DAG- OCH NATTBEFOLKNING INOM 500 M GÅNGAVSTÅND



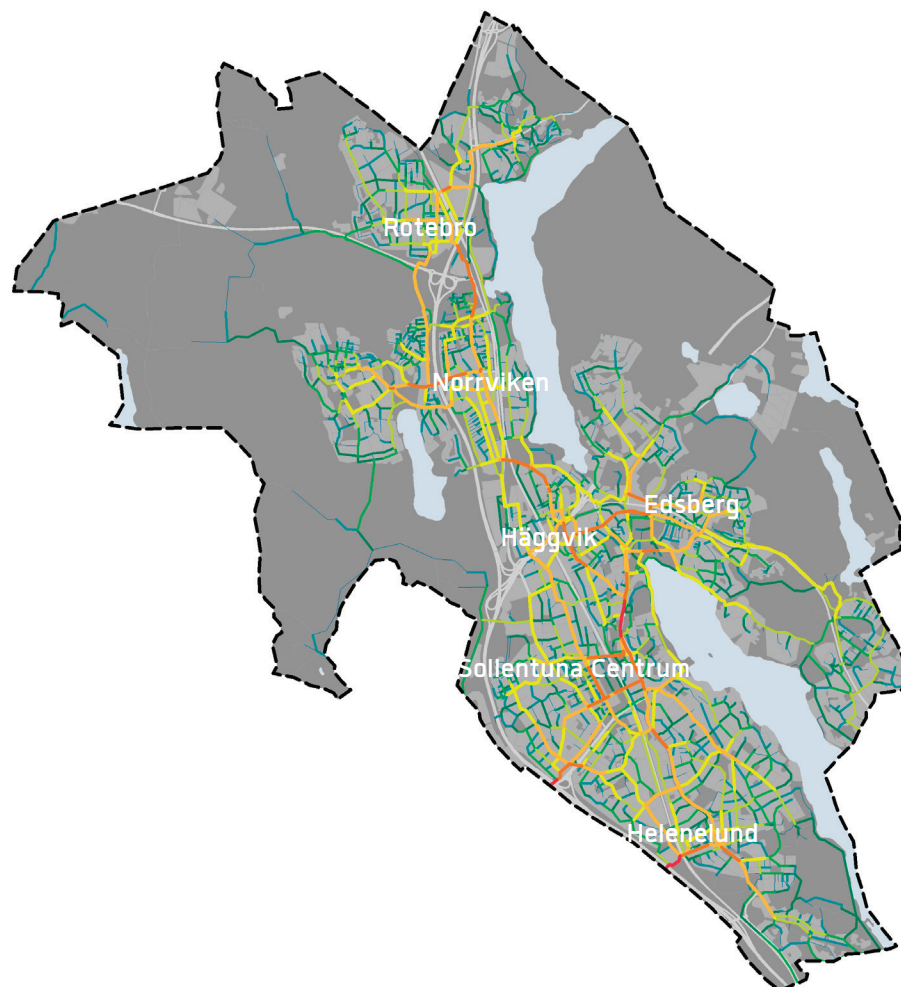


GATUSTRUKTUR

Underlag i analysmodell: Axialkarta av gång- och gatunätet

Gång- och gatunätets struktur redovisas här utifrån i vilken grad länkarna utgör den genaste vägen. Några av de större vägar som är utpekade i översiktsplanen som urbana spridningskorridorer utgör också de genaste stråken mellan stadsdelar, bland andra Sollentunaleden. Andra framträder inte som gena stråk då de inte är tillgängliga för gångtrafik, exempelvis Danderydsvägen och Norrvikenleden. I dessa fall, där istället parallella stråk framträder som som den genaste vägen, finns det en uppfylld potential att omvandla renodlade bilvägar till urbanare stadsgator som även innefattar gång- och cykeltrafik.

GENHET I GÅNG- OCH GATUNÄTET

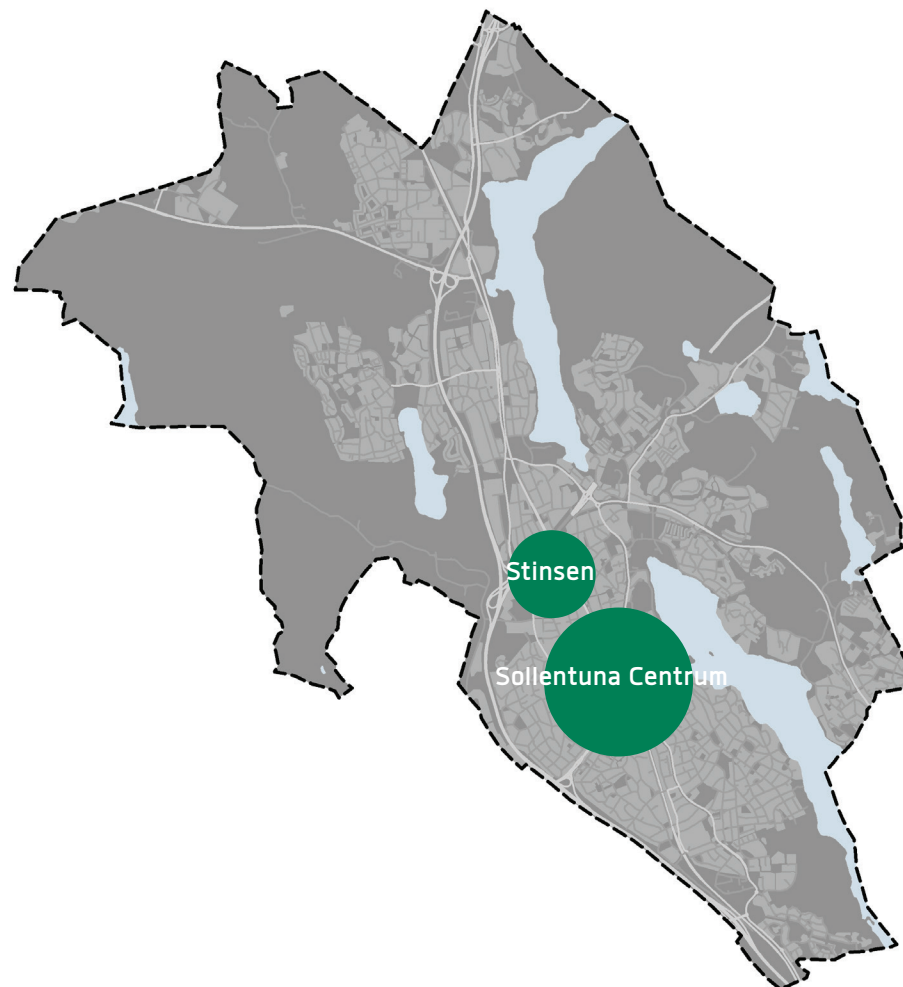




HANDELSKLUSTER

Underlag i analysmodell: Besökare på Sollentuna Centrum och Stinsen per dag

Som handelskluster har de stora inomhusköpcentrumen Sollentuna Centrum och Stinsen pekats ut som viktiga attraktionspunkter i analysmodellen. Köpcentrumen förmodas bidra till en viss klustereffekt även till det omkringliggande området och med ca 20 000 respektive ca 8 000 besökare per dag bör ett gatunät med väl utbyggd struktur och kvalitativ utformning ta till vara på lägespotentialen och sprida gångflödena till gång- och gatunätet.



SOLLENTUNA CENTRUM

20 000 besökare per dag

STINSEN

8 000 besökare per dag



SPÅRSTATIONER

Underlag i analysmodell: Resenärer per pendeltågsstation och dygn

Pendeltågsstationerna i Sollentuna utgör förstås en mycket viktig lägesfaktor med stora gångflöden till och från stationerna. De fem stationerna i Sollentuna har viktats i analysmodellen efter hur många resenärer som passerar per dygn. I det avseendet är Sollentuna Centrum överlägset följt av Helenelund och Rotebro.

ROTEBRO

7 400 resenärer per dygn

NORRVIKEN

3 800 resenärer per dygn

HÄGGVIK

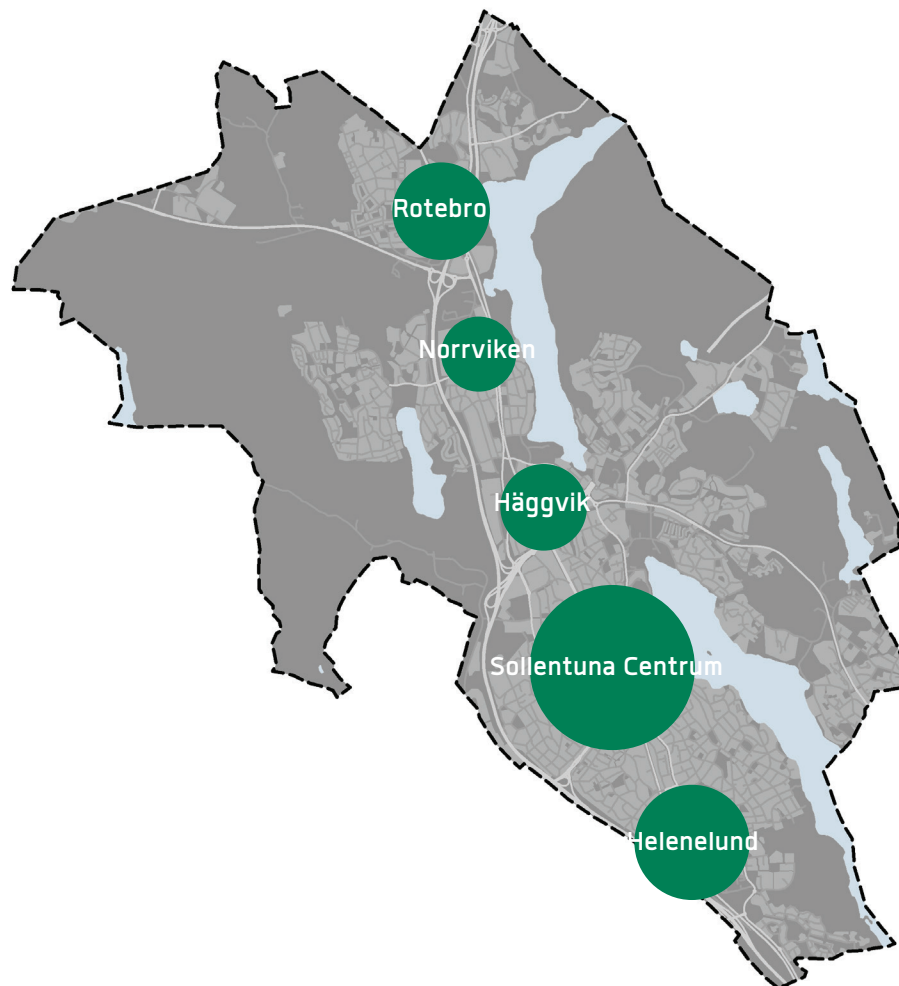
4 600 resenärer per dygn

SOLLENTUNA CENTRUM

19 100 resenärer per dygn

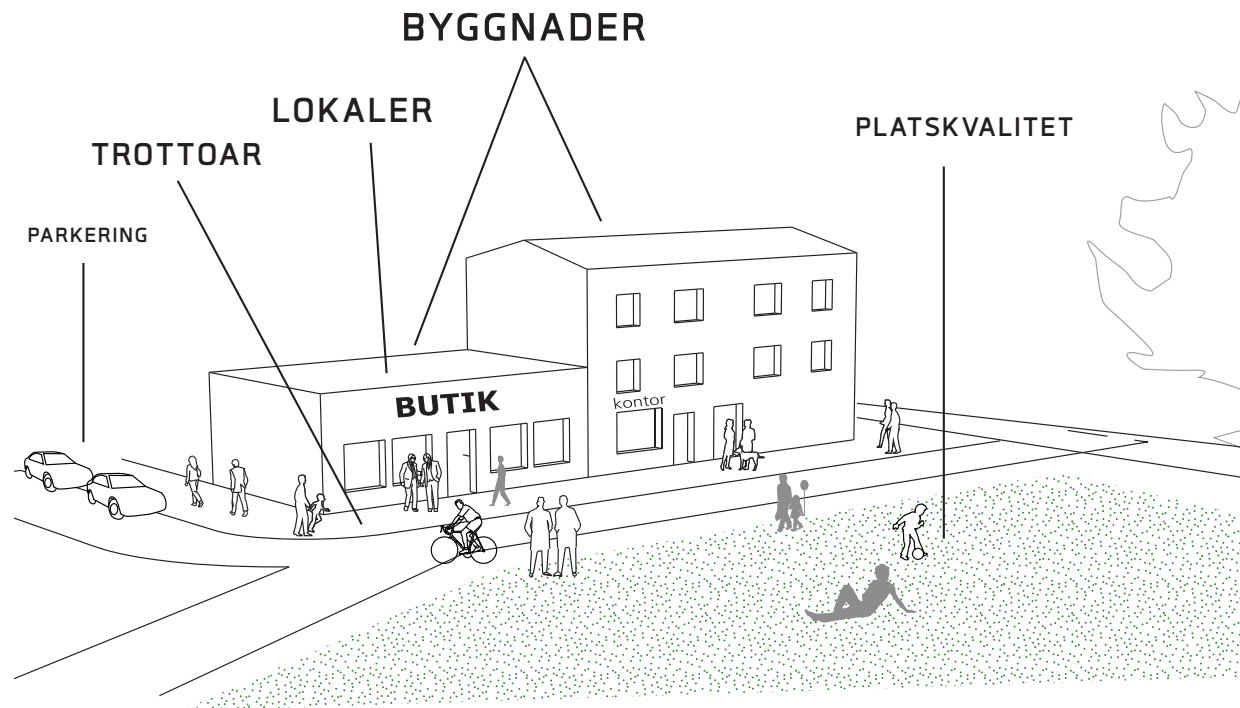
HELENELUND

10 800 resenärer per dygn



PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Förutom lägespotential är platsens eller gatans utformning viktig för förekomsten av urban service. De mest grundläggande förutsättningarna är förstås att det finns en byggnad på platsen och att den byggnaden har en lokal som lämpar sig för utåtriktad verksamhet. Dessutom måste det vara möjligt att tillföts ta sig till den eventuella lokalen, dvs det måste finnas utrymme för gående. Att en plats upplevs som trivsam och attraktiv ökar chanserna för ett befolkad gaturum och därmeds befolkningsunderlaget. För vissa typer av verksamheter är det också viktigt med parkering i anslutning till platsen.

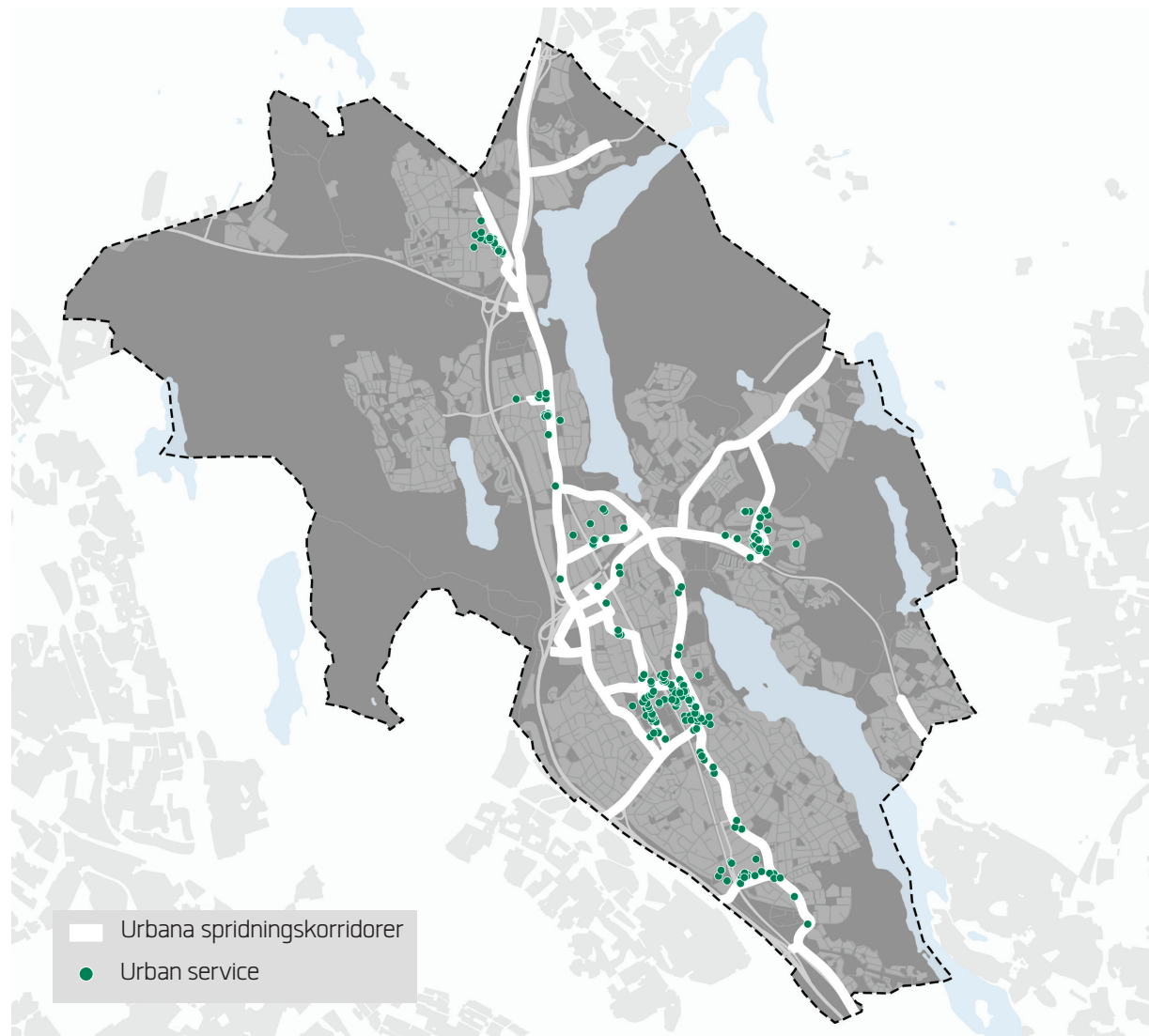


URBAN SERVICE IDAG

INVENTERING AV URBAN SERVICE

INVENTERING AV URBAN SERVICE

För att kartlägga utbudet och spridningen av urban service i Sollentuna idag så har en inventering genomförts för hela kommunen. Med urban service avses kommersiell och offentlig service i lokaler längs gatuplan (alltså inte inom köpcentrum). Den urbana servicen är i hög grad koncentrerad kring Sollentuna Centrum men även till övriga pendeltågsstationer samt till Edsbergs centrum. I viss mån är servicen spridd längs med eller i anslutning till de utpekade urbana spridningskorridorerna.



KATEGORISERING AV STRÅK

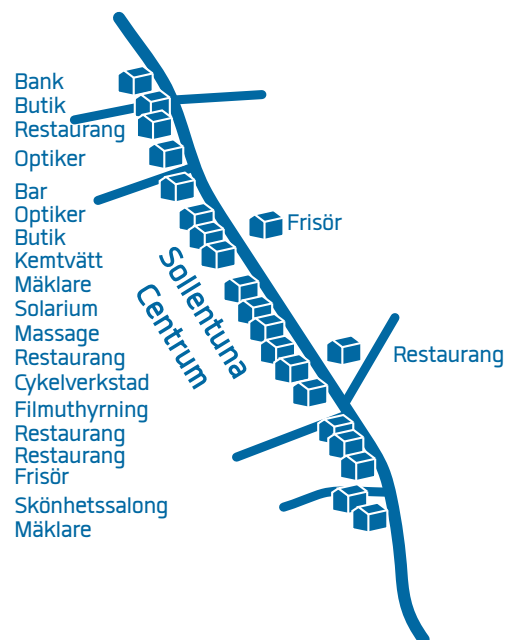
Det finns en mängd olika typer av stråk i Sollentuna med varierande karaktär och intensitet. Med hjälp av inventeringen har tre olika kategorier identifierats baserat på dess täthet av urban service gjorts.

De centralast belägna stråken i kommunen med ett intensivt stadsliv och mycket urban service är kategoriserat som A-stråk. Det mest centrala stråket i Sollentuna är den delen av Sollentunavägen som ligger i anslutning till Sollentuna Centrum.

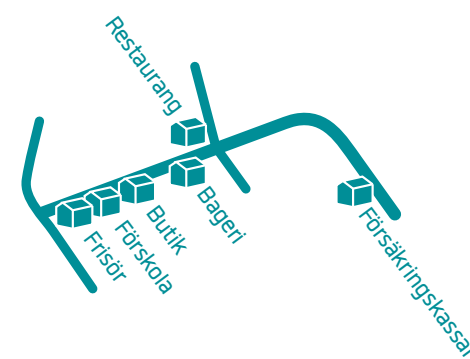
De som inte tillhör de mest centrala stråken men som ändå är urbana i avseende på stadsliv och urban service är kategoriserade som B-stråk. Ett exempel på ett B-stråk är den Norra delen av Tingsvägen.

Lokala stråk med mindre intensivt stadsliv men var det ändå finns ett visst lokalt utbud av urban service är kategoriserade som C-stråk. Ett exempel på C-stråk är Skyttevägen.

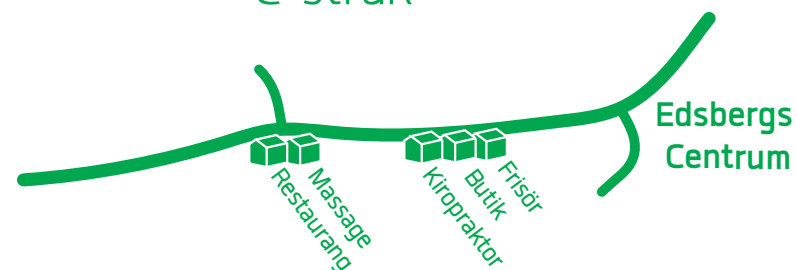
A-stråk



B-stråk



C-stråk



SOLENTUNAVÄGEN

Centrala delen av Sollentunavägen är ett exempel på ett centralt stråk var utbudet är stort och det inte är långt mellan olika verksamheter. De verksamheter som finns belägna inom köpcentret är inte kartlagda medan de som är riktade mot gatan i inventeringen har betraktats som urban service.



TINGSVÄGEN

Tingsvägen är ett exempel på B-stråk. Längs den norra sträckningen finns på en kort sträcka bland annat ett bageri, en sushirestaurang, ett par butiker och en frisör.



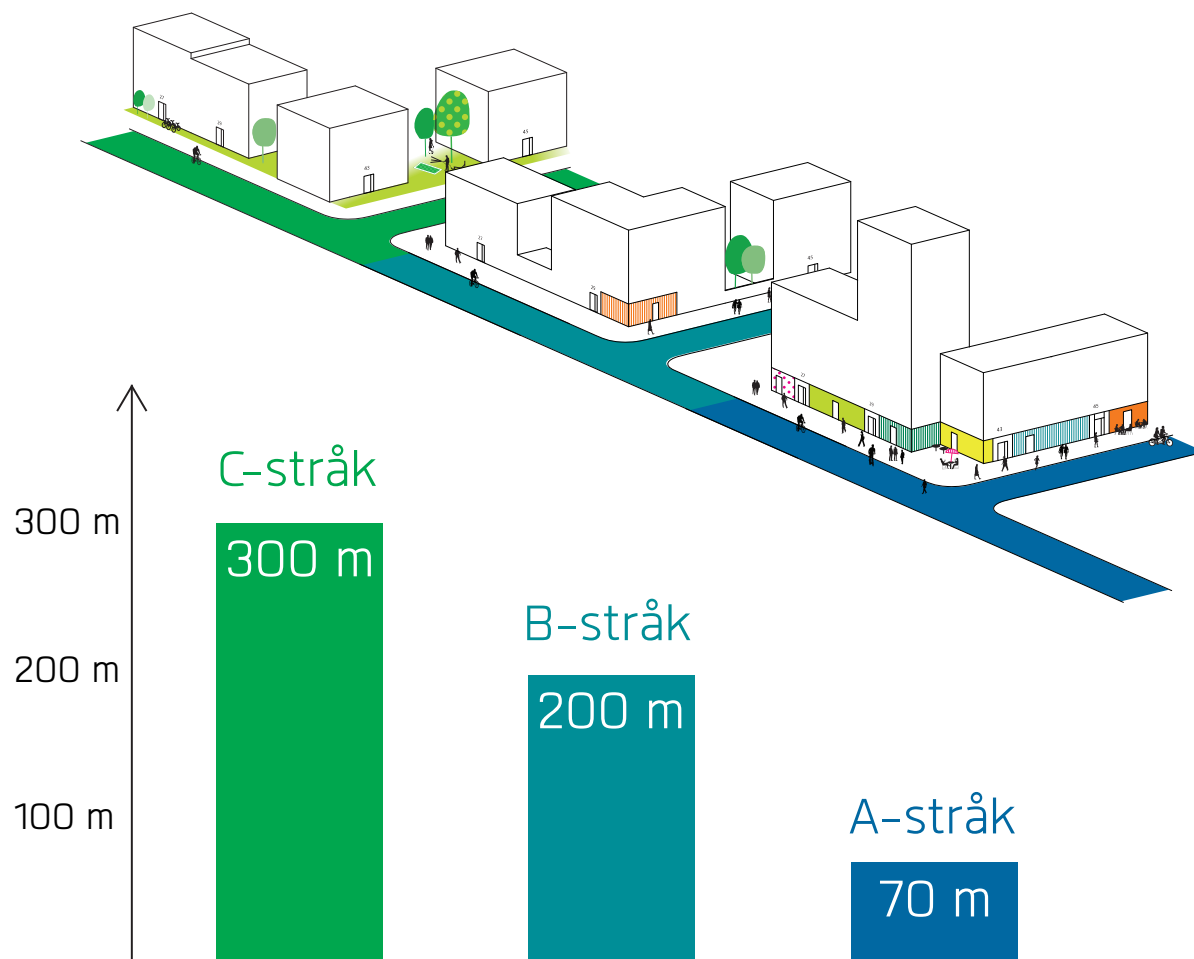
SKYTTEVÄGEN

Skyttevägen har kategoriserats som ett C-stråk och här finns bland annat en pizzeria och en massagesalong.



URBAN SERVICEPOTENTIAL 2015

Sollentunas gång- och gatunät har genom analysen kartlagts och kategoriserats utifrån dess lägespotential för urban service. Stråken har sedan utifrån dess urbana servicepotential delats in i tre kategorier som kan förväntas samstämma med de som identifierats i inventeringen; A-, B-, och C-stråk. Tätheten av urban service, angivet som det genomsnittliga avståndet mellan urbana serviceverksamheter (längs de sträckor som är bebyggda), har sedan kartlagts i de olika kategorierna. Det finns en rad platsfaktorer som också påverkar förekomsten av urban service, vilken därför visar sig skilja sig åt påtagligt även inom de olika kategorierna. Kartläggningen av urban service inom de olika kategorierna kan ändå ge en bild av vilken typ av stråk de innefattar liksom hur väl lägespotentialen är uppfylld längs enskilda stråk i förhållande till övriga stråk i samma kategori. Analysresultatet syftar till att ge guidning vid lokalisering av lokaler i gatuplan och indikerar var potentialen idag inte är förvaltad. Längs de som kategoriserats som A-stråk och bedöms ha mycket stor lägespotential är det idag i genomsnitt ca 70 meter mellan urbana serviceverksamheter. Längs de som kategoriserats som B-stråk och som bedöms ha stor lägespotential är det ca 200 m mellan urbana serviceverksamheter och längs de som kategoriserats som C-stråk och bedöms ha måttlig lägespotential är det ca 300 m mellan urbana serviceverksamheter.



Genomsnittliga avstånd mellan urban service längs stråk med olika lägespotential för urban service.

 20 000 besökare
Restaurang Solarium Butik Butik


←
200 m

 300 boende

Restauran



Gent stråk



A-STRÅK: SOLLENTUNAVÄGEN

Den urbana servicepotentialen är mycket stor längs den centrala delen av Sollentunavägen, här sammanfaller alla fyra lägesfaktorer; sträckan utgör ett gent stråk centralt beläget i kommunen och med hög befolkningstäthet runt omkring, samtidigt är sträckan belägen i direkt anslutning till Sollentuna Centrum och det bara ca 200 m till den pendeltågsstation med flest resenärer i kommunen.

Lägespotentialen är också väl förvaltd då den är bland de stråk med mest urban service i kommunen. Det finns relativt väl tilltaget utrymme för gång och cykel och mycket lokaler i gatuplan.



150 m



20 000
besökare



1 000
arbetsplatser



150 boende

Butik



Lokaler saknas

A-STRÅK: ALLFARVÄGEN

Allfarvägen bedöms ha mycket stor lägespotential för urban service. Stråket är lokalt lite avskilt men ligger i ett mycket centralt läge i kommunen. Det är nära till både Sollentuna Centrum och pendeltågsstationen samt det är hög befolkningstäthet runt omkring.

Däremot är lägespotentialen inte förvaltat särskilt bra i platsens utformning. Det finns relativt litet utrymme för gående och ena sidan kantas av Satelliten som är en arena för möten och aktivitet men som vänder sig inåt och längs Allfarvägen varken har entréer eller fönster. På andra sidan av vägen finns en lokal utan skyltfönster som lämpar sig illa för utåtriktad verksamhet men som ändå är ockuperad av en klädbutik.



250 boende

Restaurang



300 boende

Bageri



Butik



Butik



Frisör



B-STRÅK: TINGSVÄGEN

Den norra delen av Tingsvägen ligger nära Sollentuna Centrums pendeltågsstation men lite längre ifrån köpcentrumet. Det är inte ett av de genaste stråken men det är beläget med hög befolkningstäthet runt omkring.

Här får lägespotentialen anses vara väl förvaldat med en rad lokaler i gatuplan och ett välkomnande gaturum. Det finns längs ett kvarter både flera butiker, ett bageri, en frisörsalong och en sushirestaurang. Vid tidpunkten för inventeringen var dessutom en lokal vakant vilket antyder att lägespotentialen inte kan tillgodose fler verksamheter på platsen.



260 m



100 Boende



100 Boende

Frisör

Butik

Vård



C-STRÅK: SKYTTEVÄGEN

Skyttevägen är ett relativt gent stråk som ligger i anslutning till hög befolkningstäthet, om än inte lika hög som kring Sollentuna Centrum. Däremot ligger det helt avskilt från spårbunden kollektivtrafik och stora köpcentrum.

Här finns ändå ett varierat utbud av verksamheter i gatuplan, bland annat en frisörsalong, en specialiserad butik och en kommersiell vårdinrättning.

Gent stråk

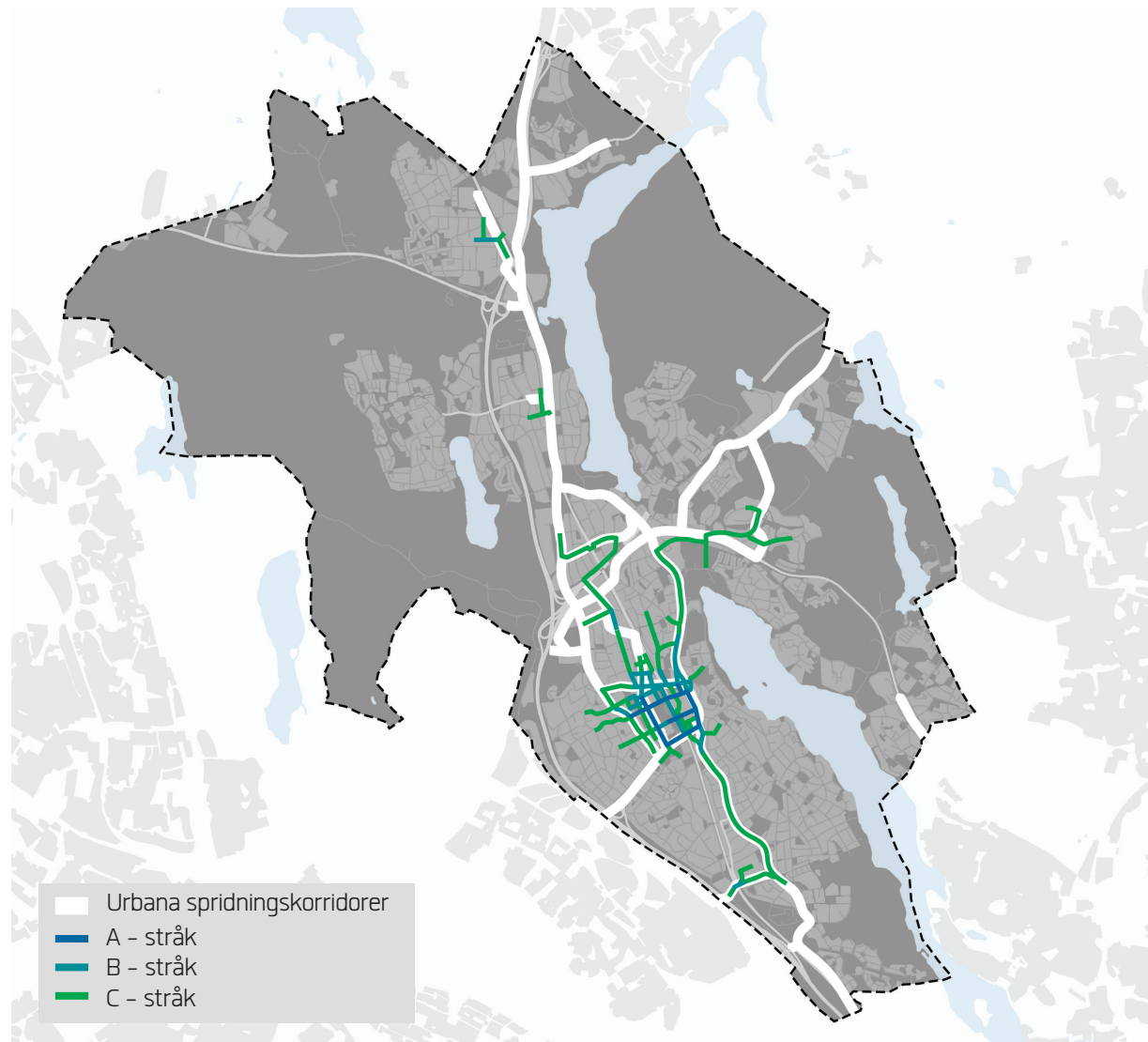


URBAN SERVICEPOTENTIAL 2015

Potentialen för urban service i Sollentunas gatunät är idag relativt begränsad i sin utsträckning. I Tureberg kring Sollentuna Centrum är det högst befolkningstäthet och det finns flest kollektivtrafiksresenärer samtidigt som det finns en stor klustereffekt från köpcentrumet. Därför får de centrala delarna av Sollentunavägen, Malmvägen och Turebergsleden samt gångstråken Tusbystråket och Hvidovrestråket i analysen den allra högsta lägespotentialen och benämns som A-stråk.

Något lägre potential finns i anslutning till de centralaste delarna, främst norrut. Bland andra Tingsvägen, Bygdevägen, och Sollentunavägens fortsättning både en kort sträcka söderut och norrut får benämningen B-stråk. Även Gillbostråket, Mossvägen i direkt anslutning till Stinsens köpcentrum samt en kort sträcka där Lummervägen övergår i Stupvägen vid Helenelund pendeltågsstation bedöms av modellen ha stor lägespotential och benämns som B-stråk.

De stråk som bedöms ha måttlig lägespotential och benämns som C-stråk finns i anslutning till pendeltågsstationerna, vid Edsberg och längs de vägar som kopplar ihop Häggvik, Edsberg och Helenelund med Sollentuna Centrum, bland annat Sollentunavägen, Engelbrekts väg och Djupdalsvägen.



ROTEBRO



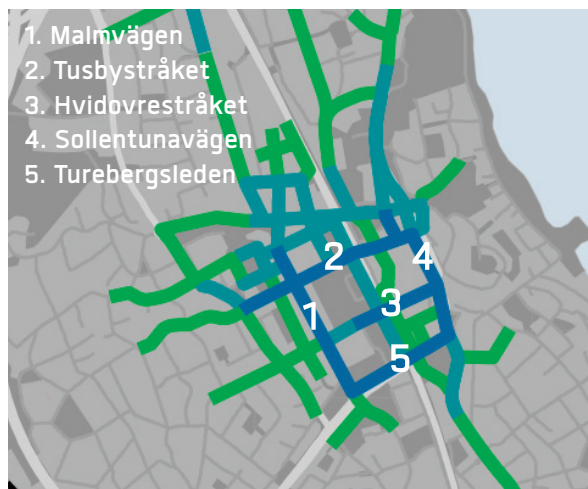
NORRVIKEN



HÄGGVIK



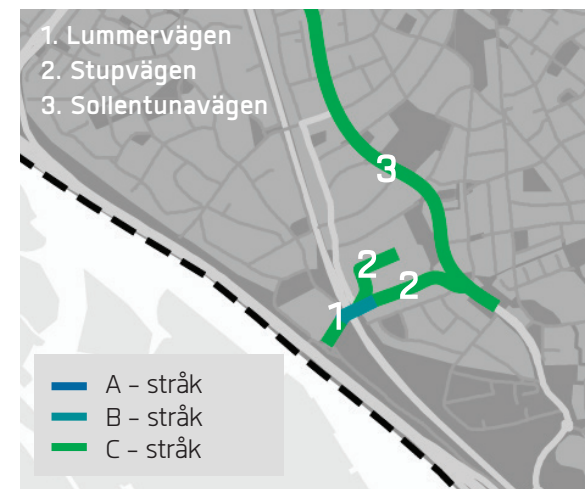
SOLLENTUNA CENTRUM



EDSBERG



HELENELUND





LABORATIONER

FRAMTIDSSCENARIER

ETT FRAMTIDSSÄKRAT SOLLENTUNA

För att kartlägga den urbana servicepotentialen i Sollentuna år 2030 så genomförs modelleringar som laborerar med de lägesfaktorer som påverkar den urbana servicepotentialen. Dels ökar befolkningmängden för alla scenariomodelleringar i enlighet med Sollentunas befolkningsprognos 2015 - 2024 (Sollentuna, 2015). Befolkningsökningen är sedan uppräknad linjärt till 2030 och distribuerad i enlighet med den kartläggning av utbyggnadspotentialen som tidigare genomförts på uppdrag av kommunen (Spacescape, 2014). En liknande kartläggning har också genomförts av Stockholms stads utbyggnadspotential (Spacescape, 2013) vilket möjliggör att även befolkningsökningen utanför kommunens gränser ligger till grund för scenariomodelleringarna.

Den andra lägesfaktorn som laboreras med är gatustrukturen. Här genomförs en rad olika laborationer som grundar sig på möjliga framtidsbilder angivna i översiktsplanen samt omvandling av urbana spridningskorridorer.

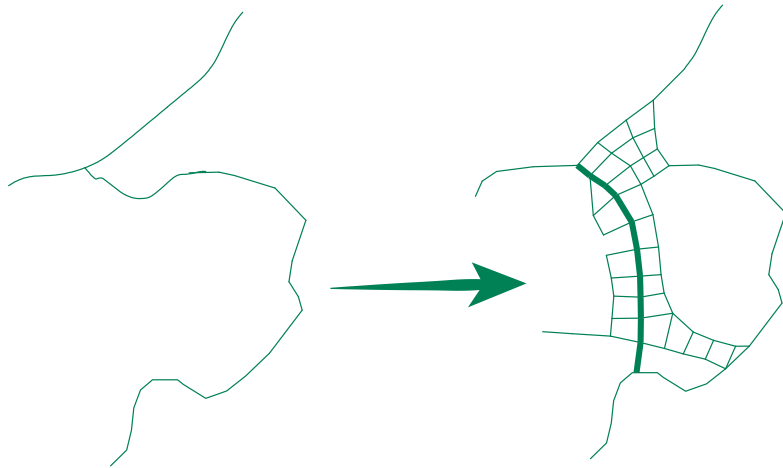
STADSUTVECKLINGSPROJEKT OCH GATUPROJEKT

Två olika typer av laborationer kan urskiljas. Dels sådana som kan betraktas som stadsutvecklingsprojekt och dels sådana som kan betraktas som gatuprojekt. Stadsutvecklingsprojekt är sådana som innefattar utveckling av ett helt område med gatunät och tillkommande bebyggelse. Dessa innefattar bland annat modelleringar av planerade och pågående projekt som Turebergs Allé och utvecklingen kring Väsjön.

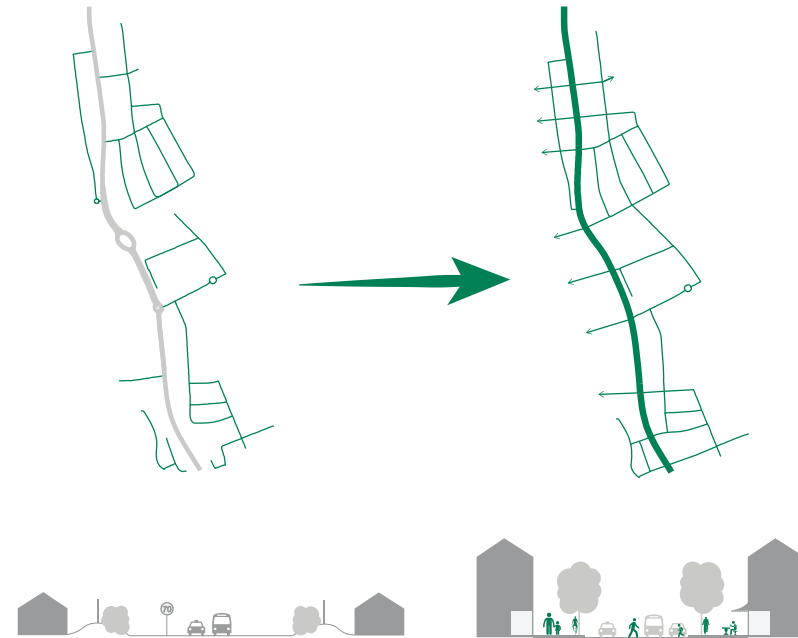
Gatuprojekt handlar om att ändra utformningen på en befintlig väg längs de urbana spridningskorridorerna. Renodlade bilvägar eller bilprioriterade vägar tillgängliggörs för gående och tvärkopplingar tillskapas för att bättra uppkoppling mot det omkringliggande gatunätet. I modelleringar av sådana omvandlingar läggs ingen befolkningstäthet till utöver den från Sollentunas befolkningsprognos.

Scenariomodelleringar redovisas var för sig i följande avsnitt för att sedan slås ihop för att beskriva en möjlig utveckling i enlighet med Sollentunas översiktsplan.

Stadsutveckling



Från bilväg till stadsgata



Två typer scenariomodelleringar har genomförts. Dels vad dom kan betraktas som stadsbyggnadsprojekt som innefattar ett nytt gatunät och tillkommande befolkningstäthet och dels omvandlingar från bilvägar till stadsgator som tillgängliggör befintliga bilvägar för gående samt kopplar upp dem bättre mot det omkringliggande gatunätet med nya tvärkopplingar.

STADSBYGGNADSPROJEKT

EDSBERG OCH VÄSJÖN

Kring Väsjön planeras ca 3000 nya bostäder i form av villor, stadsradhus och flerbostadshus. En koppling mot Edsberg med kvartersbebyggelse längs med dras i planen.

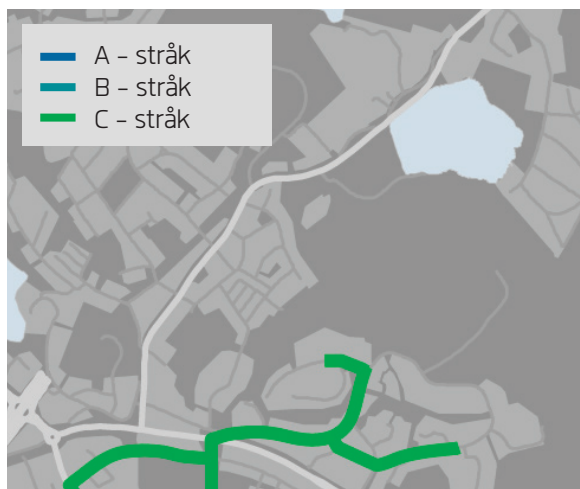
De nya bostäderna läggs till de utbyggnadsytor som kartlagts i sturien "Ett framtidssäkrat Sollentuna" och ett ungefärligt gatunät för planen har dragits för att modellera den urbana servicepotentialen i det planerade området. Frestavägen oc Ribbings väg får större betydelse än tidigare och även Skyttevägen får högre potential än tidigare. Av de nya stråken är det kopplingen mellan Edsberg och Väsjön som får hög potential och bedöms som ett centralt stråk.



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Illustrationsplan av Väsjöns framtida utveckling.



Urban servicepotential 2015



Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling kring Väsjön.

TUREBERGS ALLÉ

Turebergs allé är under utveckling och innebär en ny koppling mellan Sollentuna Centrum och södra Häggvik och innefattar en blandning av kontor och bostäder. Med hjälp av tillkommande täthet så har den nya gatusträckningen modellerats för urban servicepotential. Turebergs Allé och en förmodad ny gatusträcknings längs med spåret får relativ hög potential och bedöms som urbana stråk. Andra stråk får också förhöjd potential, vilket till stor del beror på den tillkommande befolkning i övriga lägen som tidigare kartlagts, men som möjligen även påverkas av tillkomsten av Turebergs Allé (Spacescape, 2014). Påtagligt är bland annat att gatorna i södra Häggvik får högre potential.



Turebergs allés fortsättning har

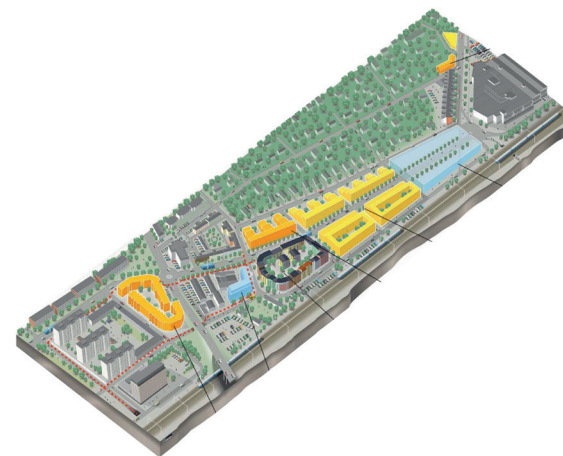


Illustration av Turebergs allé.



Urban servicepotential 2015



Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling kring Väsjön.

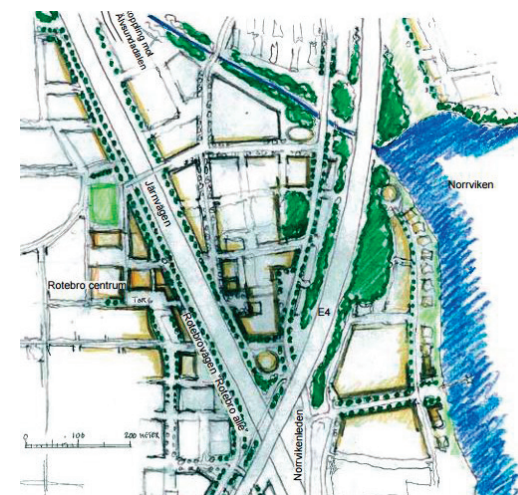
ROTEBRO

I enlighet med den framtidsbild av den möjliga utvecklingen kring Rotebro som finns angiven i översiktsplanen har en laboration genomförts. Laborationen innefattar ett striktare gatunät öster om järnvägen och en omrustning av den övre delen av Norrvikenleden till stadsgata. Nya verksamheter samt i viss utsträckning bostäder utvecklas och öster om E4an förbättras kopplingarna mott Norrviken.

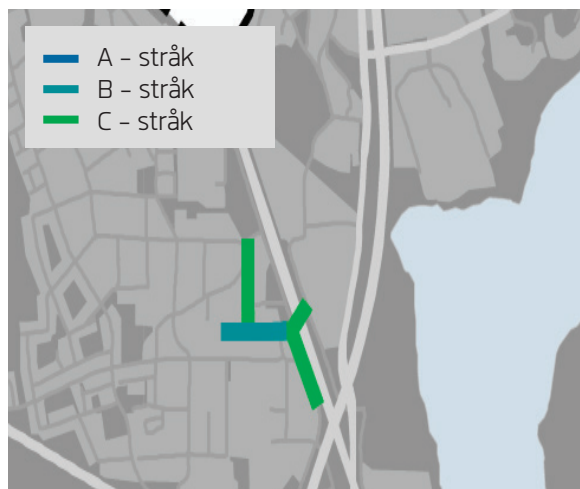
Tillsammans med de tillkommande utbyggnadsytorna som tidigare har kartlagts (Spacescape, 2014) så blir resultatet en betydlig förbättring av den urbana servicepotentialen. Den nya rakare sträckningen av Staffans väg blir tillsammans med en del av Rotebrovägen och kopplingarna över och under spåret de stråk med högst potential.



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Illustrationsplan av Väsjöns framtida utveckling.



Urban servicepotential i Rotebro 2015



Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling i Rotebro.

FRÅN BILVÄG TILL STADSGATA

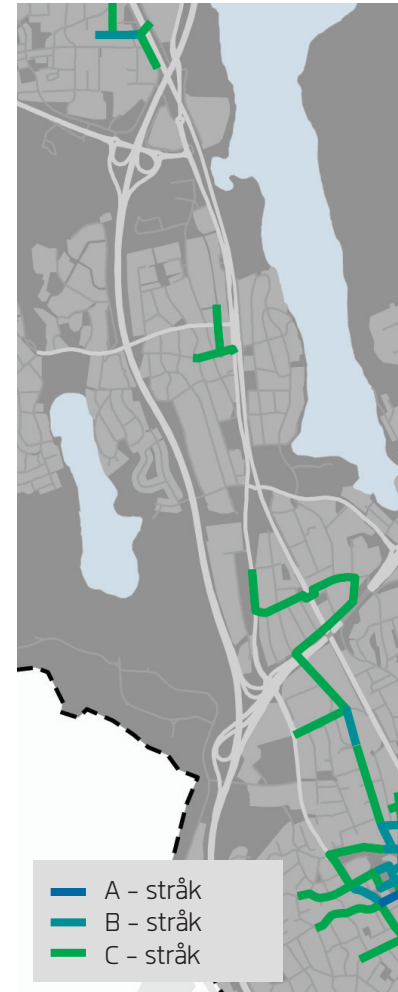
NORRVIKENLEDEN OCH BAGARBYVÄGEN

Norrvikenleden är utpekad i översiktsplanen som en urban spridningskorridor men är utformad nästan uteslutande för fordonstrafik. Genom att tillgängliggöra vägen för gående så kan den urbana servicepotential som en gen koppling från Rotenbro, förbi Norrviken och Häggvik till Sollentuna Centrum innebär. Vägen knyts också upp mot intilliggande gång- och gatunät i laborationen.

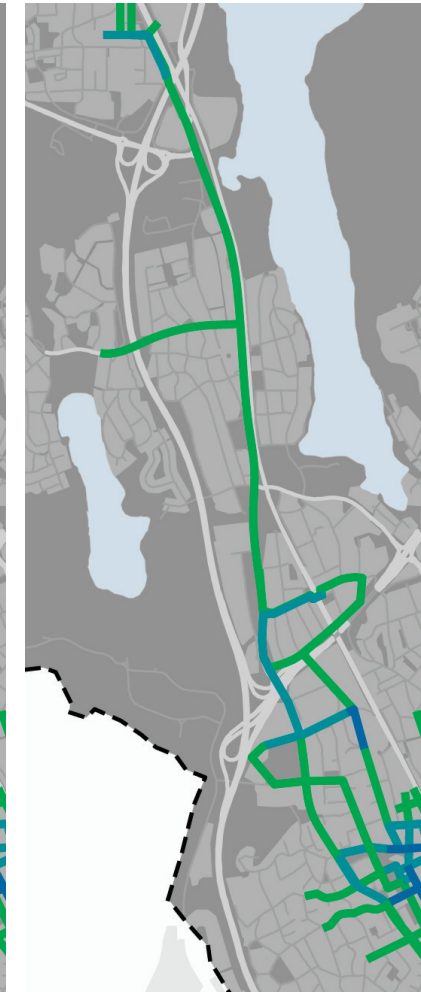
Potential för urban service uppstår i viss utsträckning längs hela Norrvikenleden i 2030-scenariet. Kring Häggvik syns betydande förbättringar av potentialen då det finns stor utbyggnadspotential i området.



Norrvikenleden modellerad som stadsgata.



Urban servicepotential 2015



Urban servicepotential 2030



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Urban servicepotential 2015

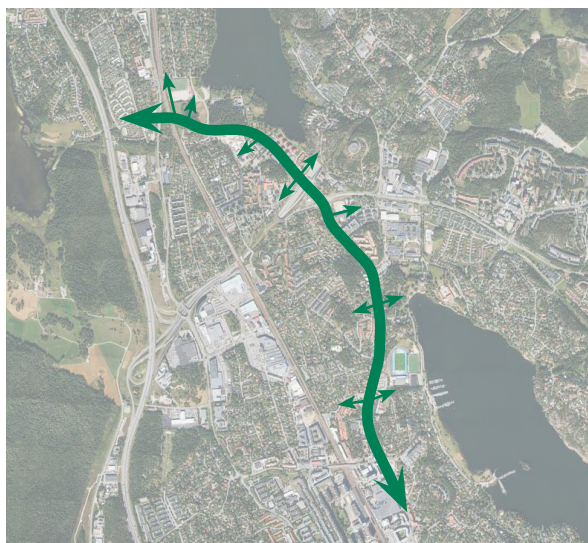


Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling kring Väsjön.

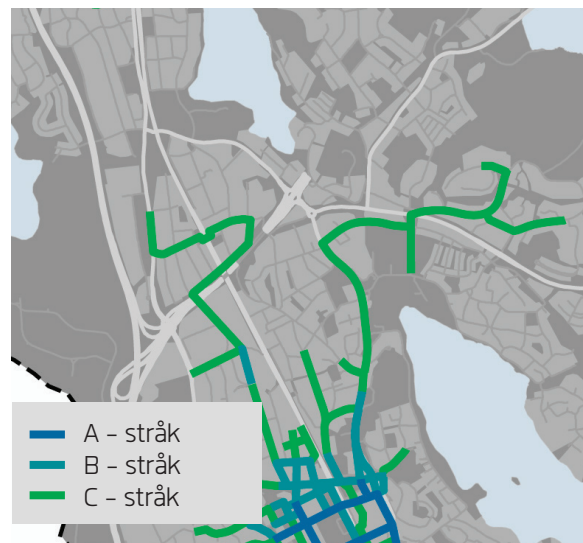
TUREBERGSLEDEN

Turebergsleden är precis som Norrvikenleden utpekad i översiktsplanen som en urban spridningskorridor och utgör potentiell viktig koppling från Solentuna Centrum mot Hjulsta. Men i dagsläget är det primärt en bilkoppling, gående är hänvisade till gångstråk på vardera sida om vägen skilda från gaturummet av bullerplank. Bebyggelsen är vänd från vägen och tvärkopplingarna är få.

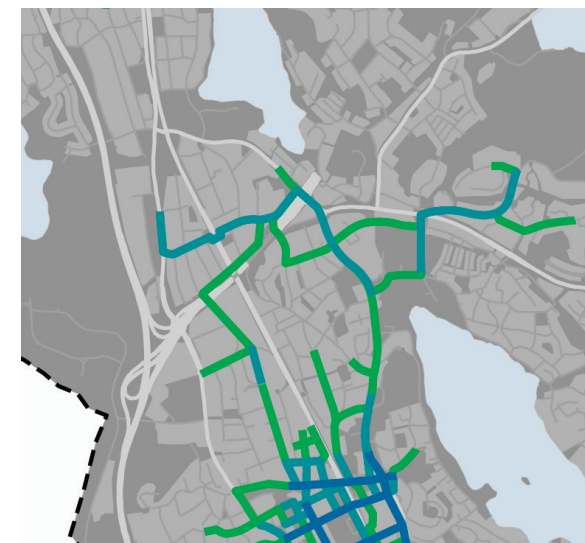
Genom att tillgängliggöra gaturummet för gående och lägga till tvärkopplingar ökar den urbana servicepotentialen.



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Urban servicepotential 2015

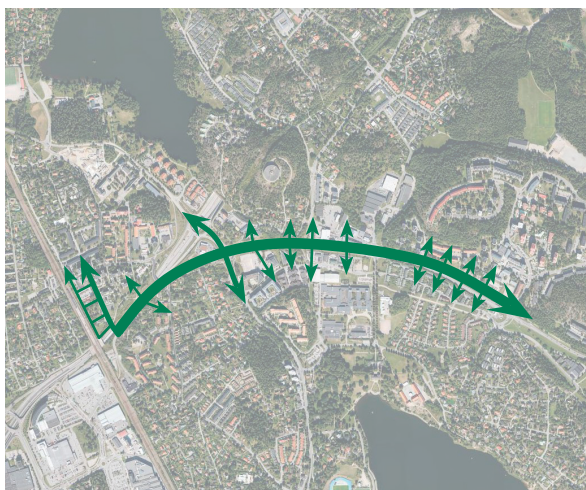


Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling kring Väsjön.

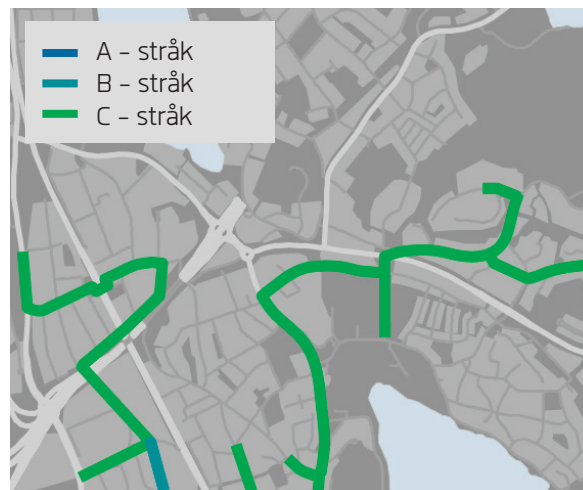
NORRA SOLLENTUNALEDEN

Hela Sollentunavägen är i översiktsplanen utpekad som en urban spridningskorridor. Den centrala delen i anslutning till Sollentuna Centrum har genomgått en framgångsrik omvandling från bilprioriterad väg till stadsgata med ett rikt utbud av urban service i gatuplan. Även norrut har förbättringar genomförts, bland annat för att förbättra utrymmet för gående, men långa sträckor blir gående ändå förpassade bort från gaturummet till gångvägar på vardera sida.

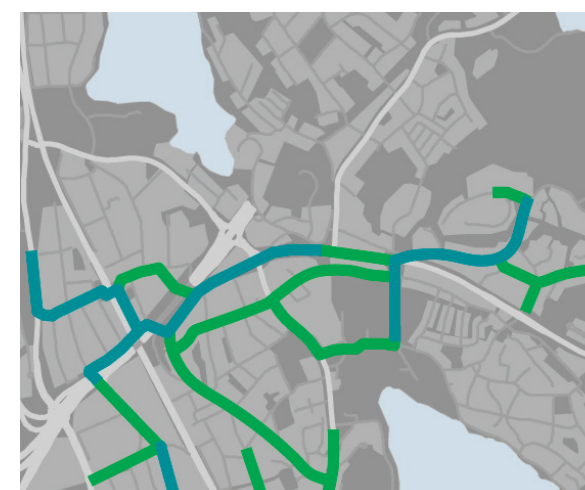
Med bättre möjligheter att röra sig längs med gaturummet med nya tvärförbindelser tillgängliga åt båda hållen blir lägespotential längs den norra delen av Sollentunavägen bitvis förhöjd. De tvärförbindelser som går mot Häggvik och Edsberg gynnas också av det mer uppkopplade gatunätet. Dock saknas någon större potential längst norrut där Sollentunavägen ansluter mot Norrvikenleden.



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Urban servicepotential 2015



Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling kring Väsjön.

HÄGGVIK OCH DANDERYDSVÄGEN

Danderydsvägen är också i överiktsplanen utpekad som urban spridningskorridor men är en renodlad bilväg och korsningspunkterna är få. Genom att tillgängliggöra vägen för gående och koppla upp den mot omkringliggande gatunät kan lägespotentialen frigöras. I laborationen utvecklas också gatunätet i enlighet med de framtidsbilder av den möjliga utvecklingen av Häggvik som finns angivna i överiktsplanen. Emblavägen får en fortsättning och kopplar upp mot Smedjevägen samt kopplingen mot Häggvik station förbättras.

Resultatet blir att stråket Andelsvägen, Emblavägen, Danderydsvägen och Skyttevägen får relativ hög lägespotential. Danderydsvägen längre österut saknar dock fortfarande potential.

HELENELUND

I enlighet med den framtidsbild av den möjliga utvecklingen kring Helenelund som finns angiven i översiktsplanen har en laboration med gatunätet genomförts. Framförallt så rätas Stupvägens sträckning ut och kopplar mer direkt mot Sollentuna i öster och under spåret mot väster, gångpassagerna mellan husen norrut blir mer också mer direkta och lättillgängliga. Väster om järnvägen skapas ett nytt gatunät som kopplar bättre mot Kista.

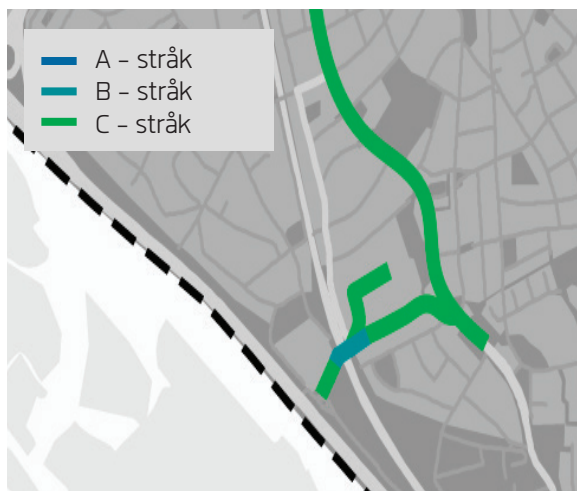
Tillsammans med de tillkommande utbyggnadsytorna som tidigare har kartlagts (Spacescape, 2014) så skapar det nya gatunätet större potential längs Stupvägen och Sollentunavägen men också väster om järnvägen.



Som området ser ut idag samt modellerat gatunät.



Illustrationsplan av Väsjöns framtida utveckling.



Urban servicepotential i Rotebro 2015



Urban servicepotential 2030 med modellerad framtida utveckling i Rotebro.



STINSEN

Bolia.com

Ur&Penn

lyckliga jag

CITY GROSS

ESPRIT

MAKE UP STORE

WAYNE'S COFFEE

Lill & STINS

STINSEN BUTIKER
VARDAG 12-20
LORDAG 10-18
SONDAG 11-18

Queen NAILS

stadium

LIZZI

AKADEMIKORHANDLEN

8-21

Panduro
BOBBY

HOBBEX
VÅR EN BÄTTRE FÖRSTO

THE BODY SHOP.

GRANIT

GRANIT

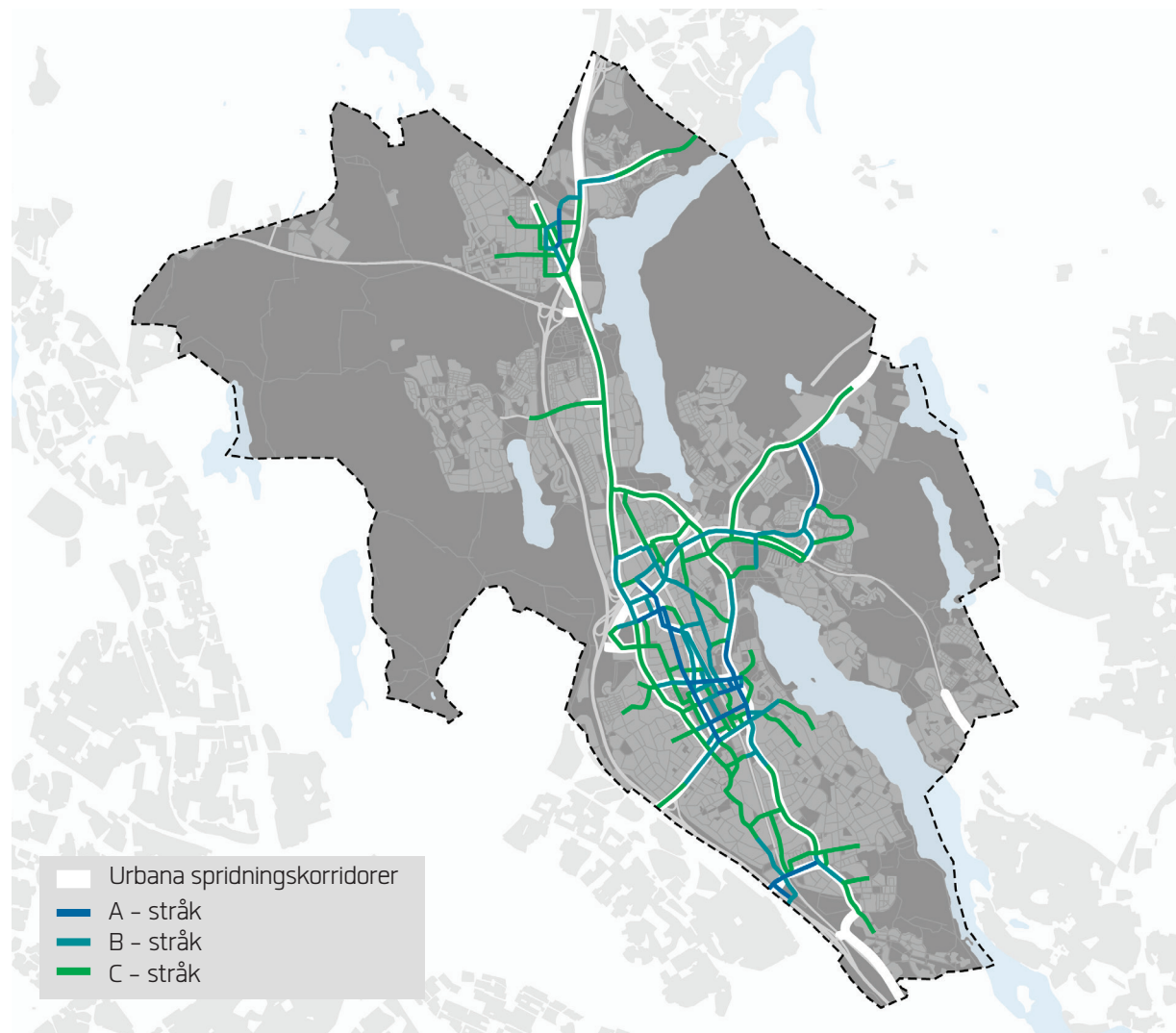


URBAN SERVICE 2030

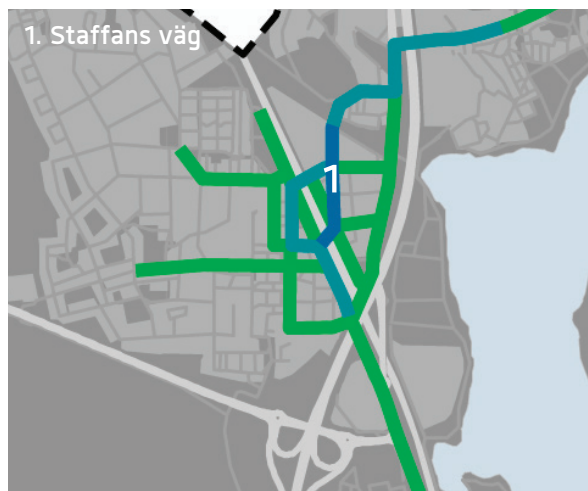
URBAN SERVICEPOTENTIAL 2030

2024 kommer befolkningen enligt Sollentunas befolkningsprognos (Sollentuna kommun, 2015) överstiga 85 000 personer och därmed ha ökat med över 20 % och ännu mer till 2030. Det ökade befolkningunderlaget leder onekligen till en ökad potential för urban service. Ett mer tillgängligt och uppkopplat gatunät som innefattar även de större vägar som kopplar kommunens delar med varandra frigör potentialen ytterligare.

Kartan över den urbana servicepotentialen 2030 beskriver ett framtidsscenario där de pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt Turebergs Allé och utvecklingen kring Väsjön samt de framtidsbilder som finns utpekade i översiktsplanen, bland annat över Rotebro, Häggvik och Helenelund, alla är genomförda. Samtidigt så har några av de större vägar som är utpekade som urbana spridningskorridorer men som idag är bilprioriterade genomgått omvandlingar till stadsgator.



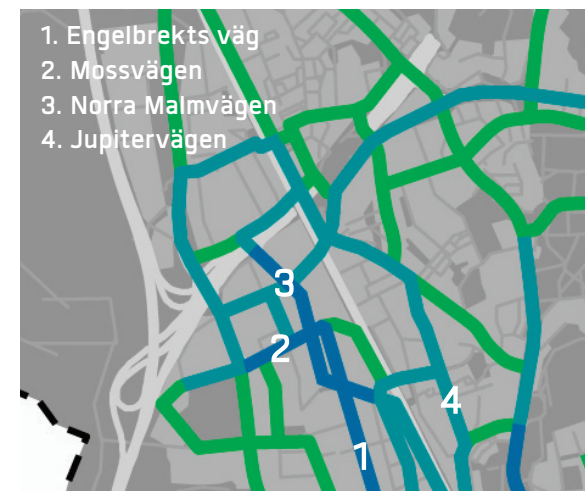
ROTEBRO



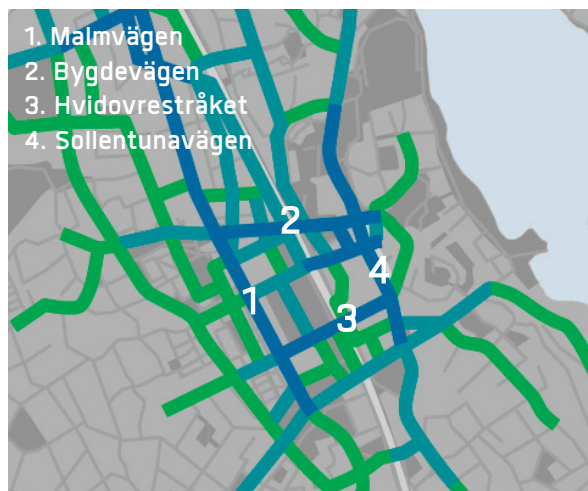
NORRVIKEN



HÄGGVIK



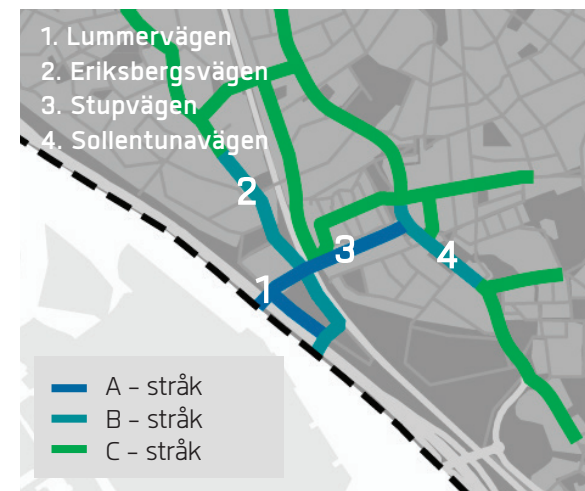
SOLLENTUNA CENTRUM



EDSBERG



HELENELUND



SLUTSATSER

LÄGESPOTENTIAL SKAPAS AV STADSBYGGNAD

Urban servicepotential är inte något som bara finns idag utan något som kan skapas och förändras med stadsbyggnad. Scenarierna visar bland annat vad en stadsutveckling kring Väsjön kan göra för potentialen inte bara för de nya gatorna utan de befintliga runt omkring. Därför är det viktigt att nya stadsmiljöer utvecklas för att skapa nya lägen i staden.

DET FINNS POTENTIAL ATT UTVECKLA DE URBANA SPRIDNINGSKORRIDORERNA

En av bebyggelseutvecklingens strategier i översiktsplanen är att med utveckling längs urbana spridningskorridorer binda samman kommunens olika delar. Scenariet för 2030 visar att det uppstår viss urban service potential längs näst intill alla sträckor av de utpekade urbana spridningskorridorerna. Det finns alltså potential för bebyggelsestrategins intention att kopplar samman kommunens olika delar genom urbana stråk, under förutsättning att de beskrivna omvandlingarna genomförs.

Det är alltså av stor vikt att den utpekade utvecklingsriktningen med mer tillgängligt gatunät för gående följs.

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR ÄR BETYDELSEFULLA

Lägespotentialen för urban service är en förutsättning för att ett stort utbud av urban service sak uppstå. Men platsens förutsättningar kan vara lika viktiga. Det är därför viktigt att de lägen med potential förvaltas väl av platsens utformning. Förutom byggnader med lokaler i gatuplan så kan andra faktorer också vara viktiga för att skapa förutsättningar, såsom stort utrymme för gående, ett kvalitativt och trivsamt gaturum samt parkering.

Förutom längs de urbana spridningskorridorerna så visar scenariet för 2030 förhöjd urban servicepotential i andra lägen, bland annat i Rotebro mellan järnvägen och E4an och längs flera stråk mellan Häggvik och Sollentuna Centrum.

Det är viktigt att betona att alla stråk som får en hög lägespotential i scenariot inte nödvändigtvis har förutsättningar för att bli urbana stråk med ett stort utbud av urban service. Kartläggningen visar endast lägespotentialen för urban service och inkluderar därför gatumiljöer som på grund av andra orsaker kan uppfattas som realistiska eller olämpliga för detta. Exempel på en sådan gata är Engelbrekts väg som är angett som ett centralt stråk men som kantas av villebygglese och var det idag saknar utrymme för en mer urban miljö. Det kan också saknas drivkrafter för omvandling av andra själ, exempelvis att rekreationsområden eller en karaktär av småskalighet vill bevaras. Det finns därför ett behov av en vidare prioritering av utifrån andra drivkrafter och utifrån platsernas förutsättningar.

DANDERYDSVÄGEN

Danderydsvägen är idag en renodlad bilväg men kan vid omvandling utgöra en framtida urban koppling mellan Häggvik och Edsberg med potential för urban service.



ENGELBREKTS VÄG

Engelbrekts väg utgör den genaste vägen mellan Sollentuna Centrum och Södra Häggvik och har i scenariot 2030 potential för att utgöra ett centralt stråk i Sollentuna. Men förutsättningar för ett stort utbud saknas idag på platsen.

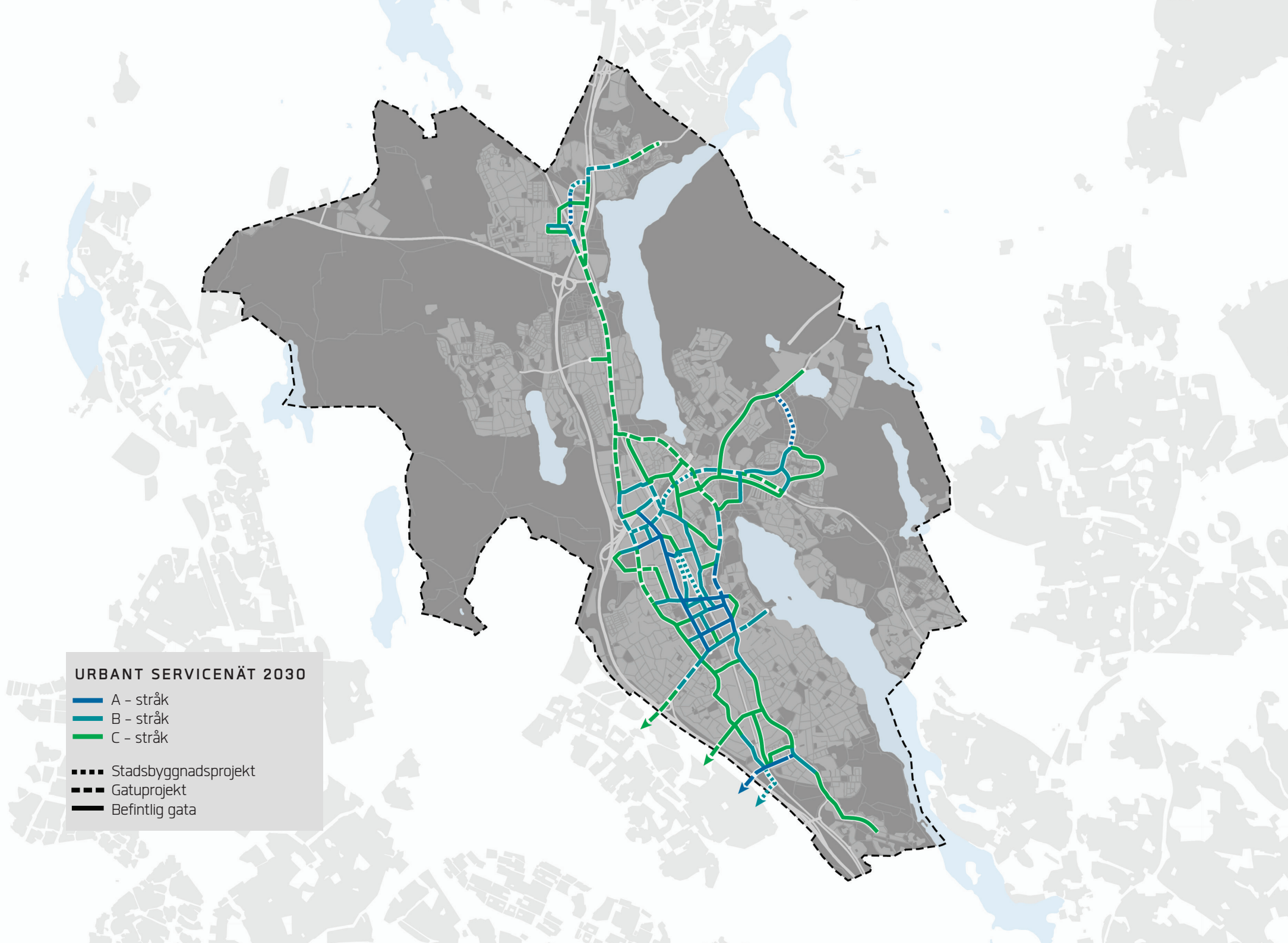


FÖRSLAG

URBANT SERVICENÄT 2030

- A - stråk
- B - stråk
- C - stråk

- Stadsbyggnadsprojekt
- Gatuprojekt
- Befintlig gata



STRATEGIER FÖR URBAN SERVICEPOTENTIAL 2030

Utredningen om den urbana servicepotentialen i Sollentuna har visat att det finns stora möjligheter att betydligt förbättra förekomsten och spridningen av urban service i kommunen. I vilken grad och utbredning det faktiskt kan ske är dock beroende av vissa faktorer.

STADSUTVECKLA!

Stadsutveckling av nya områden med ett väl sammankopplat gatunät och stor befolkningstäthet skapar nya lägen i staden samtidigt som det stöder potentialen i omkringliggande befintliga områden.

FRÅN BILVÄG TILL STADSGATA

De stora bilvägarna i kommunen utgör ofta gena kopplingar mellan kommunens olika delar men de är sällan tillgängliga för gående. Här finns en potential som kan frigöras om dessa vägar omvandlas från bilvägar till stadsgator.

LÅT PLATSEN FÖRVALTA LÄGESPOTENTIALEN

Läget kommer först, platsen sen. De lägen med hög lägespotential bör få en utformning som gör att platsens förutsättningar också stöder etablering av urban service. Dock är inte alla stråk med potential lämpliga för urban service, prioriteringar bör också vara grundade på andra faktorer som kan påverka förutsättningarna eller drivkrafterna för urban service.

KÄLLFÖRTECKNING

Berhauser Pont, M, Marcus, L (2015), What can typology explain that configuration can not?

Helsingfors stad (2013), Generalplan för Helsingfors - Vision 2050

Nacto (2009), Urban Street Design Guide

Scoppa, M.D, Peponis, J (2015), Distributed attraction: the effects of street network connectivity upon distribution of retail frontage in the City of Buenos Aires

Sollentuna kommun (2012), Översiktsplan Sollentuna kommun

Sollentuna kommun (2015), Befolkningsprognos 2015-2024 för Sollentuna

Spacescape (2011), Värdering av stadskvalitet

Spacescape (2013), Bostadspotential i Stockholm

Spacescape (2014), Ett framtidssäkrat Sollentuna

SPACESCAPE

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