

Alvik Östra

Socialt Värdeskapande Analys

Underlag för programarbete och fortsatt planering

December 2018



Stockholms
stad



ARBETSGRUPP

Christine Markvi, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad
Per Jerling, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad (fr.o.m.
sep 2018 t.o.m. juli 2019)
Louise Persson, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stad
Linda Kummel, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

KONSULTER

Sweco genom
Sandra Westin, Uppdragsansvarig
Andreas Huss, handläggande arkitekt
Emilia Hallin, handläggande arkitekt

ILLUSTRATIONER

Amanda Wahlén, Sweco

FOTOGRAFIER

Sweco
Lennart Johansson, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

LÄSANVISNING

Analyserna baseras på det underlag som fanns tillgängligt vid det aktuella tillfället. I tolkningen av effekterna från förslaget analyseras troliga effekter från den information som fanns tillgänglig. Dokumentet ska även ses som ett levande, öppet arbete under planprocessen och kommer att förändras över tid.

OO Innehåll

- O1 Inledning**
- O2 Boende och vardagsliv**
- O3 Trygghet och hälsa**
- O4 Blandstad**
- O5 Plats att mötas**
- O6 Sammanhängande stad**
- O7 Tillgänglighet**
- O8 Mobilitet och trafiksäkerhet**

O1 Inledning

O2 Boende och vardagsliv

O3 Trygghet och hälsa

O4 Blandstad

O5 Plats att mötas

O6 Sammanhängande stad

O7 Tillgänglighet

O8 Mobilitet och trafiksäkerhet

O1 Inledning

En socialt värdeskapande analys visar hur man kan arbeta med social hållbarhet genom hela stadsbyggnadsprocessen både proaktivt och stödjande samt i bedömning och utvärdering.

Projekt Alvik

Stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden beslutade i maj 2013 att påbörja programarbete för Alvik. Sedan juni 2017 utreds stadsutvecklingsområdet Alvik i två program: ett för Alvik Västra, dnr 2017-09856 och ett för Alvik Östra, dnr 2013-06204. Detta dokument studerar Alvik Östra som en del av programarbetet.

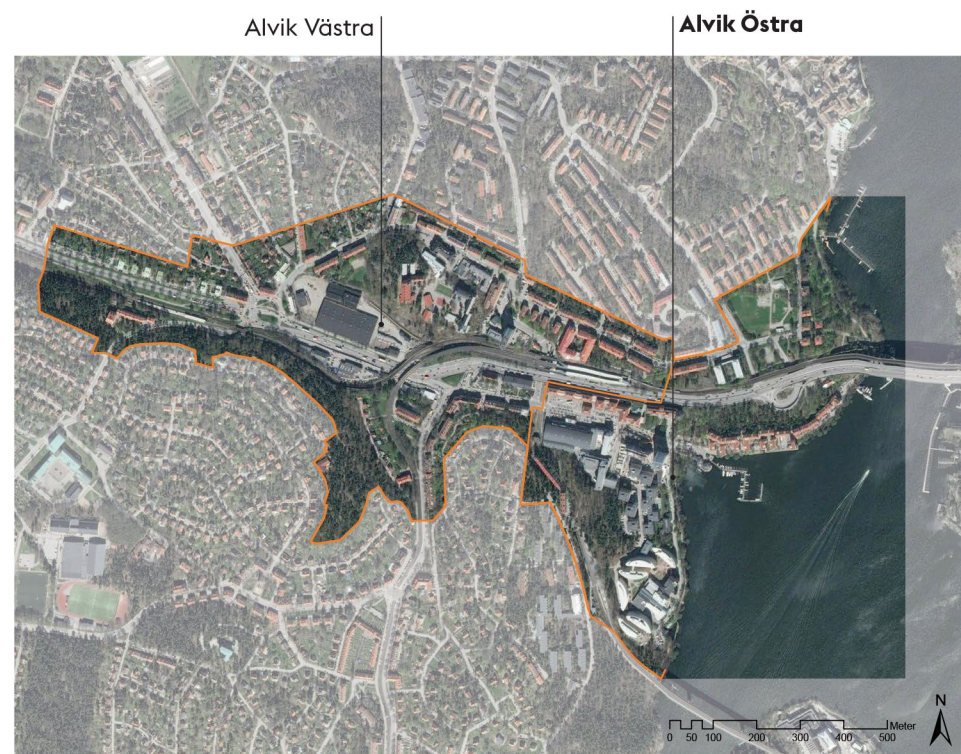
Socialt värdeskapande analys

En socialt värdeskapande analys (SVA) syftar till att tidigt identifiera vilka sociala aspekter som är avgörande för ett områdes sociala utveckling, så att dessa kan tas om hand i planeringsprocessen. SVA avser tydliggöra hur dessa sociala aspekter har bemötts i fysisk form i det vid tidpunkten

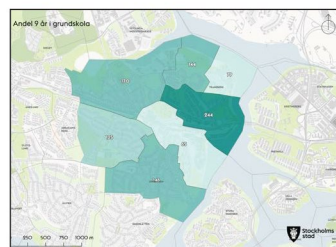
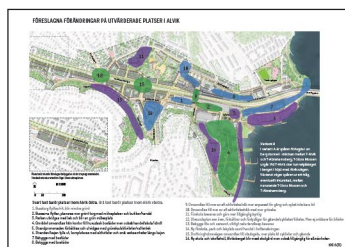
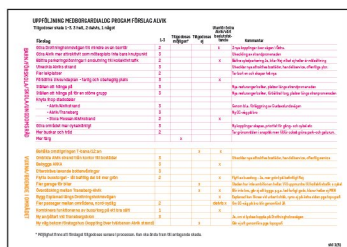
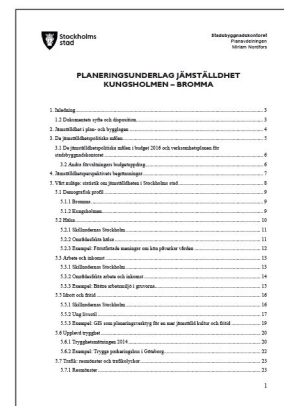
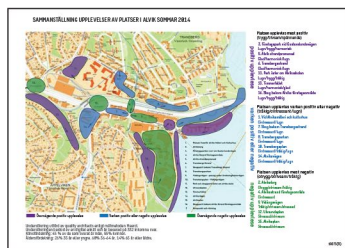
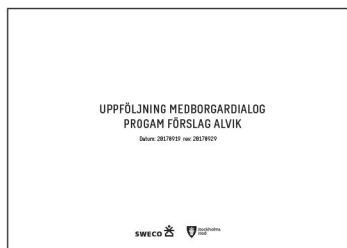
aktuella utvecklingsförslaget för området, samt lyfta frågor vidare till den fortsatta planeringsprocessen.

Analysen är gjord utifrån den matris för socialt värdeskapande analys som stadsbyggnadskontoret tagit fram. Matrisen innehåller ett antal sociala aspekter att analysera med hjälp av en checklista.

Dokumentet är uppdelat i en analys av nuläge och dess sociala utmaningar samt efter det en analys av strukturförslagets effekter på den sociala hållbarheten. Vidare arbete utifrån stadsbyggnadskontorets matris för socialt värdeskapande specificeras i ett medskick till kommande moment i planprocessen, såsom detaljplanering, projektering och byggskede.



Projekt Alvik är uppdelat i en östra och en västra del inför fortsatt programarbete.



Kort om strukturförslaget

Inom Alvik Östra planeras för cirka 1800 nya bostäder i flerbostadshus, cirka 10 000 kvm nya lokaler, 6 förskolor med totalt 29 avdelningar, en grundskola med bibliotek och idrottshall samt en betydande utveckling av strandområdet. Infrastrukturen för rörelse planeras att byggas om för att skapa bättre kopplingar inom området samt till angränsande områden.

Underlag och källor

Ett av underlagen till denna analys är den tidigare utförda medborgardialogen. Medborgardialogen är dokumenterad i följande dokument:

- Sammanställning utförd efter barn- och ungdomsdialog (samtal med förskolepedagoger, familjedaghem, elever i åk 3, 6 och 9 samt ungdomsråd) 2015-03-05
- Arbetsmöten om programområde Alvik utfifån parallella uppdrag med vuxengrupper utförda 2015-03-18 - 2015-03-23.
- Informationsmöte och workshop med PRO och SPF Bromma 2015-10-22

Annat underlag till den socialt värdeskapande analysen:

- Mätning av upplevelser i Alvik sommaren 2014 (Mätning av upplevelsevärden på 16 platser med Meerci™)
- Kartor och statistik framtagna av Stockholms Stad 2017-04-06
- Planeringsunderlag jämställdhet Kungsholmen – Bromma. Stockholms Stad 2016-09-09
- Statistik socioekonomi Sweco och Stockholms Stad hösten 2017
- Alvik stadsanalys från förort till promenadstad. Spacescape 2012-11-19
- Stockholm Stad Trygghetsmätning 2017



ALVIK I SIFFROR

- Programområdet Alvik Östra är 34 ha.
- Ca 1600 personer bor i den administrativa stadsdelen Alvik (2015).
- Ca 6200 personer arbetar i de sammanlagda programområdena Alvik Östra och Alvik Västra (2014).
- Alviks station är 7:e största reseknutpunkten i SL-systemet med 43 500 dagliga resenärer.
- Ca 72 000 fordon/dygn passerar på Drottningholmsvägen.
- Cirka 20 % av de sammanlagda programområdena Alvik Östra och Alvik Västra utgörs av infrastrukturytor.
- Ca 30 % av de sammanlagda programområdena Alvik Östra och Alvik Västra utgörs av parkmark med rekreativa kvaliteter.

ALVIK HAR

- Ett strategiskt läge i staden.
- En betydelsefull kollektivtrafikknutpunkt med potential att utvecklas.
- En varierad stadsbild och en identitetsstark omgivande stads- och naturmiljö.
- Betydelsefulla målpunkter och många stadsrum med utvecklingspotential.
- Ett attraktivt läge vid Mälaren.

O2 Boende och vardagsliv

Boende och vardagsliv analyseras till stor del utifrån socioekonomi vilket är en kombination av befolkningens ekonomiska och sociala förutsättningar, ofta bedömt utifrån förvärvsintensitet, inkomstnivå och utbildningsnivå. Sammantaget beskriver detta i viss mån dagens befolkningen i Alvik.

Sociala utmaningar

- Alvik är inte ett socioekonomiskt utsatt område relativt övriga Stockholm (Skillnadernas Stockholm 2015). Den sociala utmaningen i Alvik ligger snarare i att utveckla en stadsdel som attraherar olika sociala målgrupper med syfte att skapa möten och sammanföra olika grupper av människor.
- Att skapa möjligheter för en bred målgrupp att bo i Alvik oavsett socioekonomisk status är en stor utmaning. Antalet hyresrätter har minskat i Alvik de senaste tjugo åren liksom i övriga Stockholm.
- Dagens mötesplatser för boende och besökare är huvudsakligen Alviks

Torg och Alviks station, SALK-hallen, strandpromenaden i viss utsträckning, Idrottsparkens lekplats samt de olika fritidsbåtshamnarna.

Socioekonomisk statistik

- Förvärvsintensiteten i Alvik inom åldersspannet 20-64 år är 80,1% vilket är något högre än snittet i Stockholm som är 78,8% (2016).
- Andelen unga i åldern 16-29 år som varken arbetar eller studerar är 12% vilket är betydligt högre än i den angränsande stadsdelen Äppelviken där samma grupp utgör 3%. I hela

Stockholm är andelen unga utan arbete eller studier 9,5%.

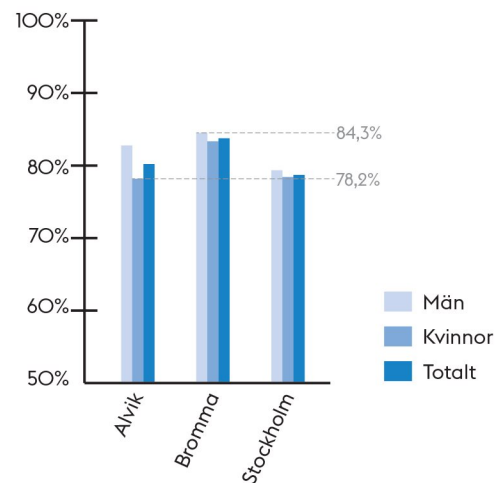
- År 2015 hade 1,1% av befolkningen i Alvik ekonomiskt bistånd, i Stockholm hade 2,7% ekonomisk bistånd.
- Medelinkomsten i Alvik var år 2015 394 000 kr/året, vilket är något högre än snittet för Stockholm som är 352 000 kr/år. Skillnaden i medelinkomst mellan kvinnor och män är dock betydande i Alvik och större än i Stockholm.
- Alvik avviker stort från resten av Stockholm gällande fördelningen mellan bostäder och arbetsplatser. Antalet boende i Alvik var år 2016

1600 personer och i området fanns 6200 arbetsplatser. Jämfört med Bromma där invånarantalet var 77 300 och där de fanns 28 500 arbetsplatser.

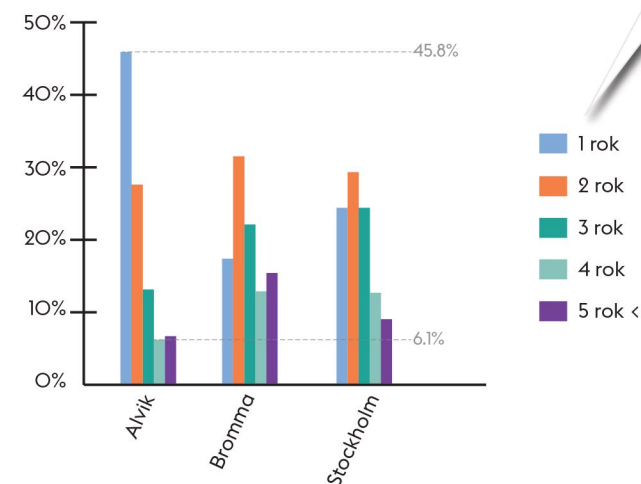
- I Alvik är nästan 50% av bostäderna 1 RoK. Jämfört med Bromma och Storstockholm där siffrorna är motsvarande 17% respektive 24%. Andelen 2 RoK i Alvik är 28 %.
- Bland bostäderna så är det en övervägande andel hyresrätter vid Tranebergs Strand. Det finns en del bostadsrätter i norra delen av programområdet.

Källa: SCB, Stockholms Stad 2014. Bearbetning av Sweco.
Med Alvik avses den administrativa stadsdelen Alvik

Jämförelse förvärvsintensitet boende i Alvik, Bromma och Stockholm

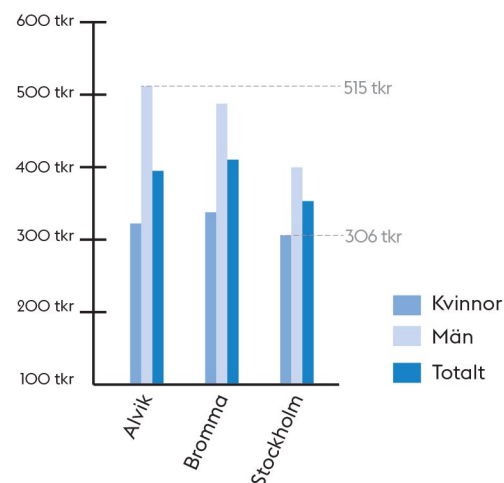


Jämförelse bostäder efter storlek i Alvik, Bromma och Stockholm

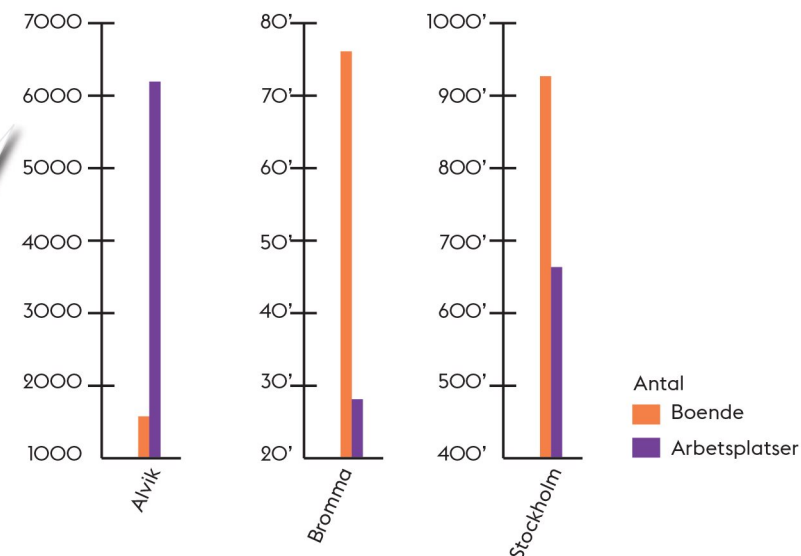


Viktigt att bygga fler större lägenheter

Jämförelse medelinkomst per år boende i Alvik, Bromma och Stockholm



Jämförelse antal boende och arbetsplatser i Alvik, Bromma och Stockholm



Skapa bättre blandning boende och arbete samt service

Källa: SCB, Stockholms Stad 2014. Bearbetning av Sweco. Med Alvik avses den administrativa stadsdelen Alvik

- O1 Inledning
- O2 Boende och vardagsliv**
- O3 Trygghet och hälsa
- O4 Blandstad
- O5 Plats att mötas
- O6 Sammanhängande stad
- O7 Tillgänglighet
- O8 Mobilitet och trafiksäkerhet



Förslaget

Avseende boende och vardagsliv föreslås sex nya förskolor och en ny grundskola i anslutning till bostäder i flerbostadshus. Här finns även goda kommunikationer samt närhet till service. Även vardagsaktiviteter så som idrott och kultur planeras. Flera målpunkter och platser skapas vilket ger plats för olika åldersgrupper att vistas.

Effekter på den sociala hållbarheten

- Genom att omvandla dagens arbetsplatsområden vid Alviks Strand till kvarter med bostäder samt lokaler för urbana verksamheter och arbetsplatser i bottenvåningarna i strategiska lägen, får Alvik bättre förutsättningar för att bli en levande stadsdel under en större del av dygnet.
- Idag finns främst små lägenheter i Alvik. Fördelningen av lägenhetsstorlekar i

de nya bostadskvarteren är en viktig faktor för demografin. En effekt av fler stora (3 RoK<) lägenheter kan vara en mer blandad befolkning avseende ålder vilket i sin tur ger underlag för en mer levande och funktionsblandad stadsdel.

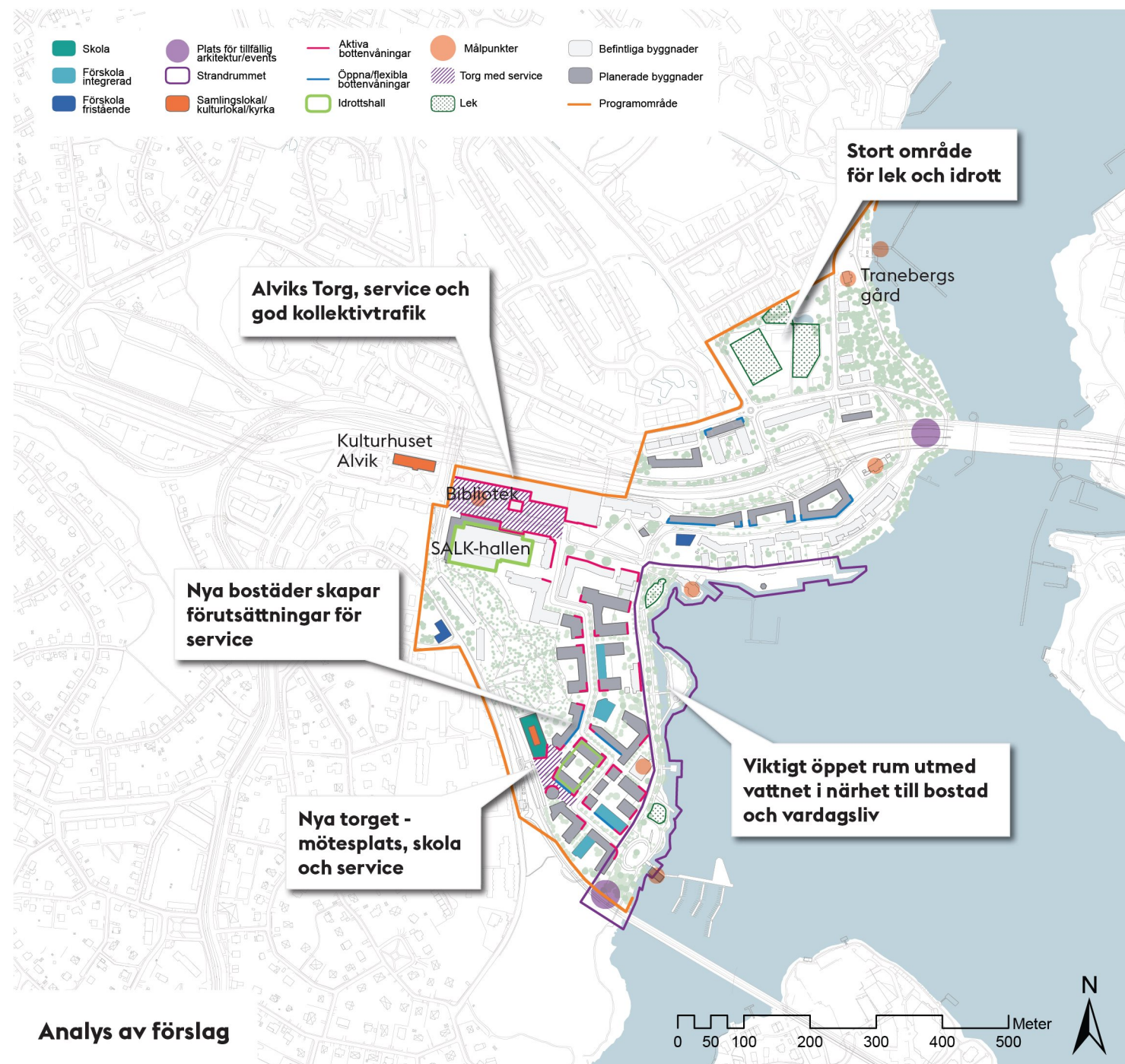
- I stadsutvecklingsförslaget finns en satsning på kvalitativa friytor och rekreation samt kopplingar till dessa. En nära tillgång till dessa funktioner främjar fysisk aktivitet vilket i sin tur möjliggör en mer hälsosam livstil för de boende.
- De sex planerade förskolorna får begränsade förskolegårdar (15 kvm/barn) vilket kan begränsa kvaliteten på uteleken samt komplicera tillgången till utelek då barnen måste förflytta sig för att nå större lekområden.
- Kontor rivs samtidigt som nya

tillkommer inom och utanför programområdet. Detta kan innebära förändringar av representerade branscher och verksamheter vilket kan försvåra för vissa personer att kombinera arbete och boende.

- Jämställdhet
 - Utgångspunkten är att skapa en funktionsblandad stadsdel med bostad, arbete, förskola, skola och kommersiell service nära för att underlätta vardagen vilket bidrar till att möjliggöra en jämställd livsstil.
 - Förslaget medför ett bredare utbud av olika bostadsformer och storlekar på lägenheter vilket medför att olika målgrupper kan bosätta sig i Alvik.

Medskick till fortsatt arbete

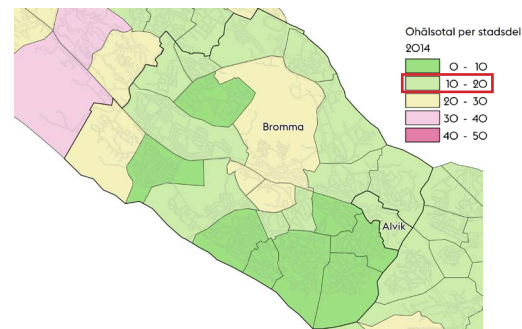
- Fortsatt planera för att en blandad grupp människor får möjlighet att bosätta sig samt arbeta i Alvik.
- Exploateringsgraden måste väga mellan att skapa underlag för god tillgång till service och att skapa bra miljöer att vistas och leva i.
- Ytterligare studier av hur mycket lokaler som behövs för att skapa goda möjligheter till lokal service.
- Se till att det skapas en blandning av upplåtelseformer och storlekar på lägenheterna.
- Analysera och utforma mikroklimatet i det offentliga rummen för att möjliggöra attraktiv utevistelse under de olika årstiderna.



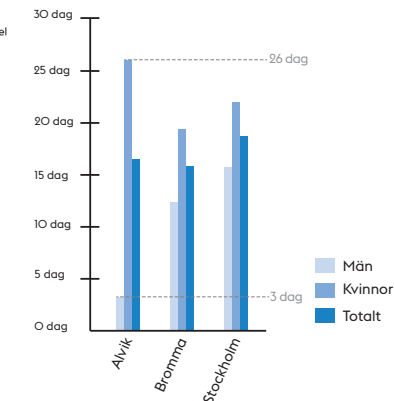
- O1 Inledning
- O2 Boende och vardagsliv
- O3 Trygghet & hälsa**
- O4 Blandstad
- O5 Plats att mötas
- O6 Sammanhängande stad
- O7 Tillgänglighet
- O8 Mobilitet och trafiksäkerhet

Ohälsotal per stadsdel

Ohälsotalet beräknas som antalet dagar ersatta av Försäkringskassan per person i befolkningen 16-64 år



Jämförelse ohälsotal boende i Alvik, Bromma och Stockholm



O3 Trygghet & hälsa

Trygghet är en individuell värdering av upplevd risk för att utsättas för brott eller olyckor. Hälsa är ofta kopplat till möjligheten till att röra sig till fots och med cykel, vilket i sin tur berörs av trygghet. Närhet och tillgång till att kunna promenera, idrotta och träna berör också hälsa.

Sociala utmaningar

- I förhållande till övriga Bromma upplever fler otrygghet i Alvik. En utmaning i Alvik är att öka upplevelsen av trygghet vid vistelse utomhus och vid Alviks station. Även under broarna kan otrygghet upplevas vilket kan begränsa förflyttning till och från målpunkter utanför området. Kontorsområdet i södra delen av Alvik Östra upplevs öde och otryggt på kvällar och helger när arbetsplatserna är stängda.
- Upplevelsen av trygghet skiljer sig mellan män och kvinnor i Alvik där kvinnorna upplever högre grad av otrygghet än männen. Upplevelsen av trygghet har också betydelse för hur aktiv och rörlig en individ är.
- Att främja hälsa genom att göra det lätt att leva ett hälsosamt liv i Alvik är en utmaning vid planering och utveckling av området. Beroende av hur den fysiska miljön är utformad kan den mer eller mindre stödja ett rörligt och aktivt liv. Alviks relativa närhet till centrala Stockholm förenklar cykelpendling in till city och andra centrala målpunkter. Det finns också promenadstråk längs vattnet som nyttjas flitigt av de boende till och från arbetsplatser samt under lunchtid.

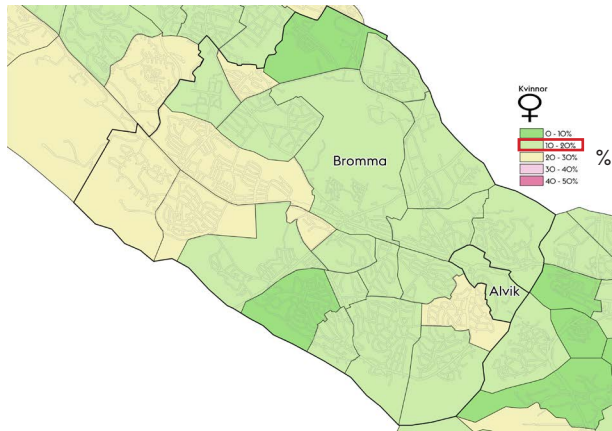
- Alvik har ett lägre ohälsotal än övriga Stockholm och sjukersättningen är också lägre här. Sjukpenningen är istället högre här än i övriga Stockholm. En specifik utmaning i Alvik är att minska dagens skillnad i ohälsotal, sjukersättning och sjukpenning mellan män och kvinnor. Ohälsotalet skiljer mellan 3 och 26 dagar och sjukpenning mellan 1,5 och 15,2 dagar för män respektive kvinnor. Skillnaden, som är störst för individer mellan 45-60 år, har dock minskat de senaste 5 åren.
- Trafiken på Drottningholmsvägen orsakar höga halter av partiklar (PM10) i luften invid vägen liksom höga

bullernivåer. Även tvärbanan orsakar höga bullernivåer. Båda faktorerna kan ha negativ inverkan på hälsan och är en utmaning att hantera vid fortsatt planering.

KVINNOR

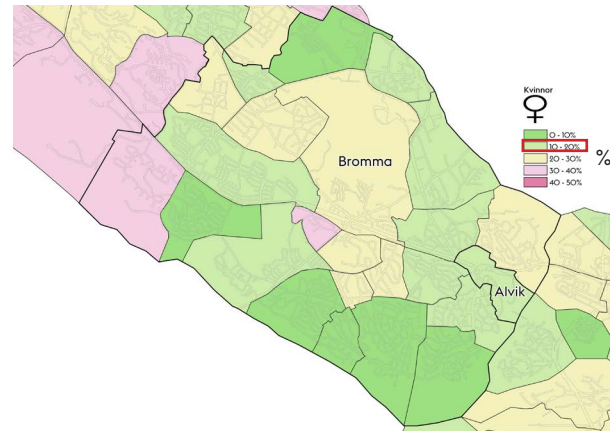
Oro att utsättas för brott av något slag under de senaste 12 månaderna

Svar: En gång i månaden eller oftare



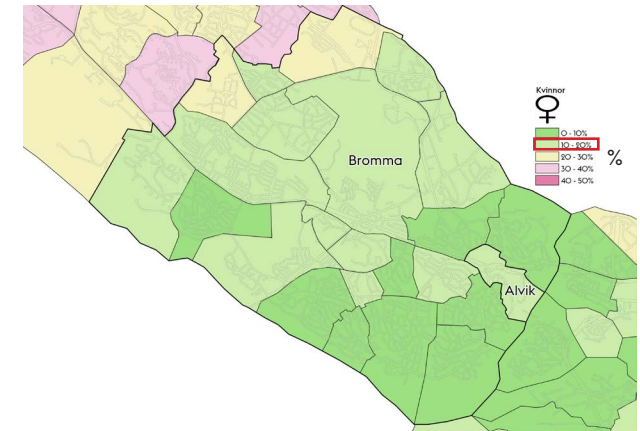
Problem med mörka områden och dålig belysning?

Svar: Ja, i stor utsträckning



Oro att för att vistas på tunnelbanestation/tvårbanestation som ligger närmast där jag bor

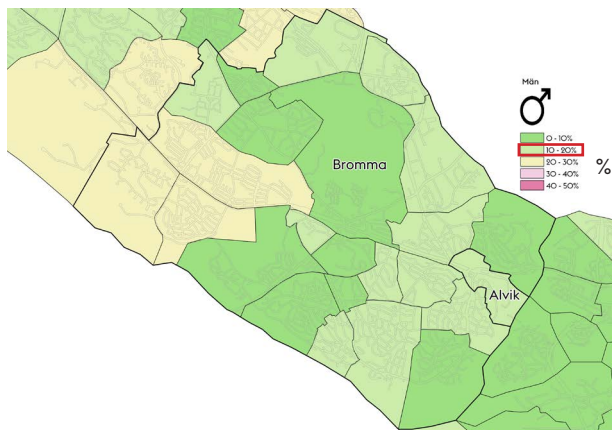
Svar: Mycket eller ganska ofta



MÄN

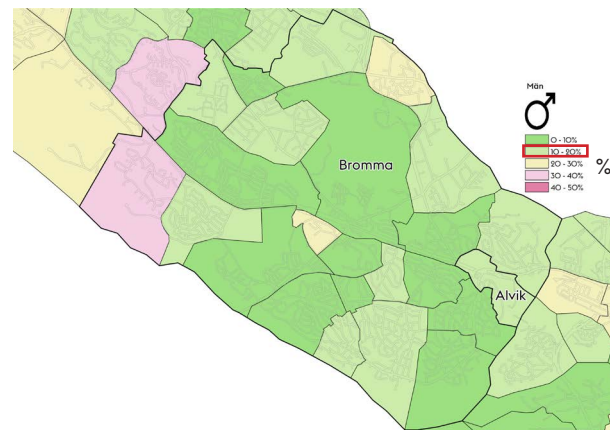
Oro att utsättas för brott av något slag under de senaste 12 månaderna

Svar: En gång i månaden eller oftare



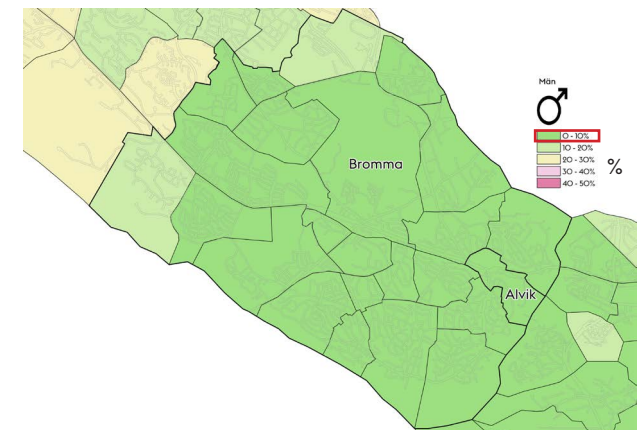
Problem med mörka områden och dålig belysning?

Svar: Ja, i stor utsträckning



Oro att för att vistas på tunnelbanestation/tvårbanestation som ligger närmast där jag bor

Svar: Mycket eller ganska ofta



Källa: Stockholms trygghetskarta publicerad 2017, statistik från 2014. Med Alvik avses den administrativa stadsdelen Alvik.

- O1 Inledning
- O2 Boende och vardagsliv
- O3 Trygghet & hälsa**
- O4 Blandstad
- O5 Plats att mötas
- O6 Sammanhängande stad
- O7 Tillgänglighet
- O8 Mobilitet och trafiksäkerhet



Förslag på offentliga platser

Förslaget

Alvik Östra utvecklas till en levande stadsdel med bostäder, service och arbetsplatser. Det är nära tillgång till trygga och tydligt offentliga platser som Strandparken, Idrottsparken, Alviks Torg och torget vid tvärbanan. I Strandparken finns utrymme för en aktiv fritid. Tydliga och gena kopplingar till andra områden föreslås.

Effekter på den sociala hållbarheten

- När Alvik Östra utvecklas med 1800 nya bostäder skapas en betydligt större nattbefolkning än idag vilket ger liv under fler timmar av dygnet vilket generellt ökar tryggheten.
- Lokaler för publika verksamheter skapar förutsättningar för aktiva bottenvåningar kvällstid vilket bidrar till trygghet. Idrottshallens verksamhet bidrar till att befolka området kvällstid.

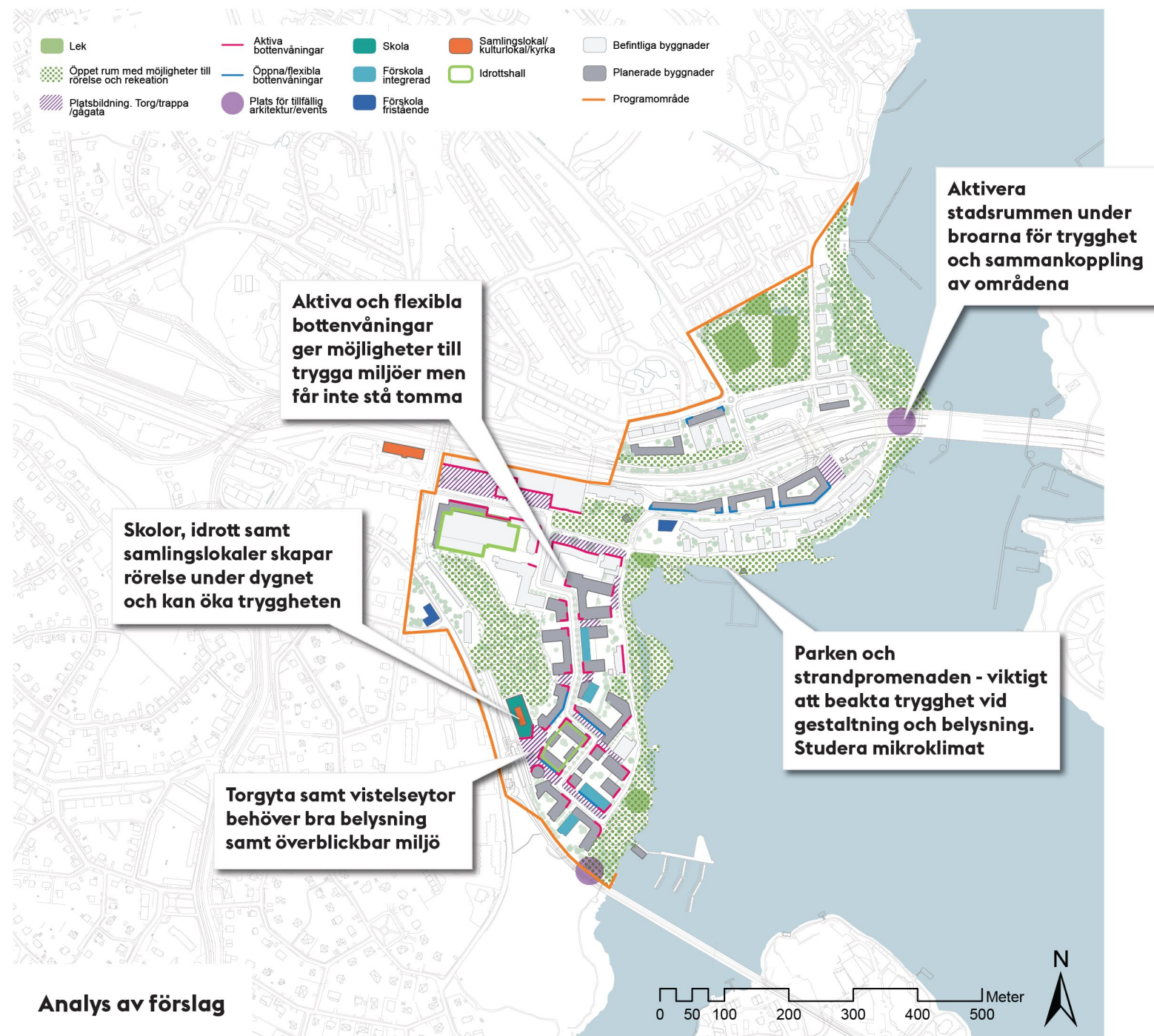
- Ökad integration i stadsnätet ger större flöden till stadsdelens publika platser och stråk vilket skapar förutsättningar för informell övervakning, en känsla av överblickbarhet och därmed trygghet.
- Den nya stadsstrukturen främjar med sin ökade integration och finmaskighet rörelse till fots och med cykel vilket i sin tur främjar god hälsa.
- Utveckling av Strandparken och Idrottsparken främjar en aktiv fritid med promenader, löpning, lek och idrott.
- Lågt parkeringstal för bilar och högt parkeringstal för cyklar gör det lättare att leva hälsosamt.
- Tätare bebyggelse riskerar att försämra luftkvaliteten utmed Drottningholmsvägen vilket är negativt ur hälsoperspektiv. Tät bebyggelse invid vägen kan dock fungera om en skärm som skyddar kvarteren längre från vägen.

- Ny bebyggelse intill Drottningholmsvägen och tvärbanan utsätts för höga bullernivåer.
- Jämställdhet
 - En blandad stad ger mer liv och trygghet att vistas i utomhus
 - En större andel nattbefolkning ger närvaro och trygghet under dygnets alla timmar.
 - Det skapas flera möjligheter för många att kombinera arbete och vardagsliv.

Medskick till fortsatt arbete

- Strandparkens genomförade innebär utfyllnad i vattnet. Blir inte detta realitet medför det för lite friyta inom tillräckligt litet avstånd i relation till antalet bostäder med risk för negativa hälsoeffekter som konsekvens för de boende.
- Vid utformning av nya offentliga rum finns god möjlighet att ge förutsättning för ökad upplevd trygghet. Stor vikt bör läggas på belysning och ljussättning.
- Lokalyta behöver tillföras i rätt mängd på rätt plats. Brist på lokaler för publika verksamheter eller tomma lokaler kan bidra till öde gator och mörka bottenvåningar vilket försämrar upplevelsen av trygghet.
- Det finns en risk att underlaget för publika verksamheter som har kvällsöppet inte är tillräcklig vilket kan skapa otrygga, oanvända lokaler.

- Beakta genomförda sol- och skuggstudier vid fortsatt planering och gestaltning av allmänna mötesplatser.
- Besluta var återvinningstationer ska placeras eftersom dessa tenderar att bli skräpiga och i dess närhet följer ofta otrygga miljöer.
- Skapa plats för utegym eller andra träningsanläggningar i parkerna.
- Höga bullernivåer ska hanteras och kompenseras vid fortsatt planering. God luftkvalitet ska eftersträvas.



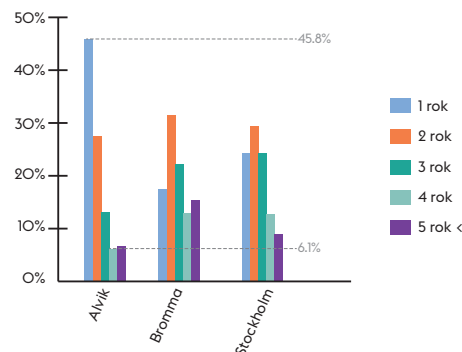
O4 Blandstad

Blandstad är en urban miljö med hög grad av blandning. Den blandning som avses är ofta funktionell blandning så som bostäder, butiker, kontor och nöjesliv i samma kvarter. Men även social blandning och estetisk variation hör till begreppet blandstad.

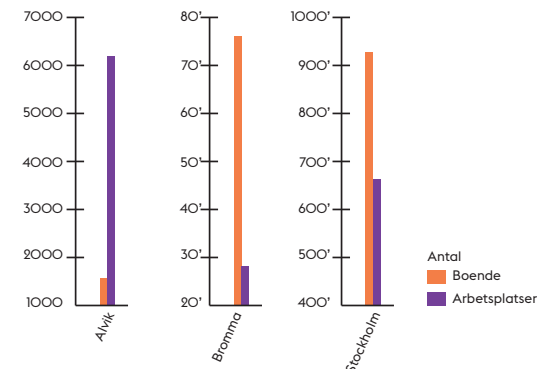
Sociala utmaningar

- Att lyckas skapa en välbalanserad fördelning och lokalisering av olika funktioner så som bostäder, offentlig service, arbetsplatser, publika urbana verksamheter, parker och torg med syfte att skapa blandstad med en väl fördelad dag- och nattbefolkning är en utmaning. Idag är Alvik Östra tydligt uppdelat i monofunktionella områden med enbart arbetsplatser, områden med övervägande bostäder samt ett centrum vid Alviks torg där publika verksamheter (butiker, kultur, restauranger, caféer, idrott och träning) är koncentrerade men där få bor.
- Ytterligare en utmaning ligger i att skapa attraktiva platser och målpunkter för olika typer av interaktion och möten beroende av tiden på dygnet och året.
- Att skapa upplevelserikedom genom variation när man rör sig genom området är en ytterligare en utmaning med syfte att uppnå de stadskvaliteter som eftersträvas i en blandstad. Området saknar idag en välbalanserad variation av lugna respektive intensiva stadsrum. Idag är det huvudsakligen vid Alviks torg som folklivet är intensivt. Även variationen i arkitekturen är idag begränsad och till stor del enhetlig inom respektive delområde med upprepning av samma arkitektoniska uttryck, tex. kontorsområdena vid Alviks Strand och

Jämförelse bostäder efter storlek i Alvik, Bromma och Stockholm



Jämförelse antal boende och arbetsplatser i Alvik, Bromma och Stockholm



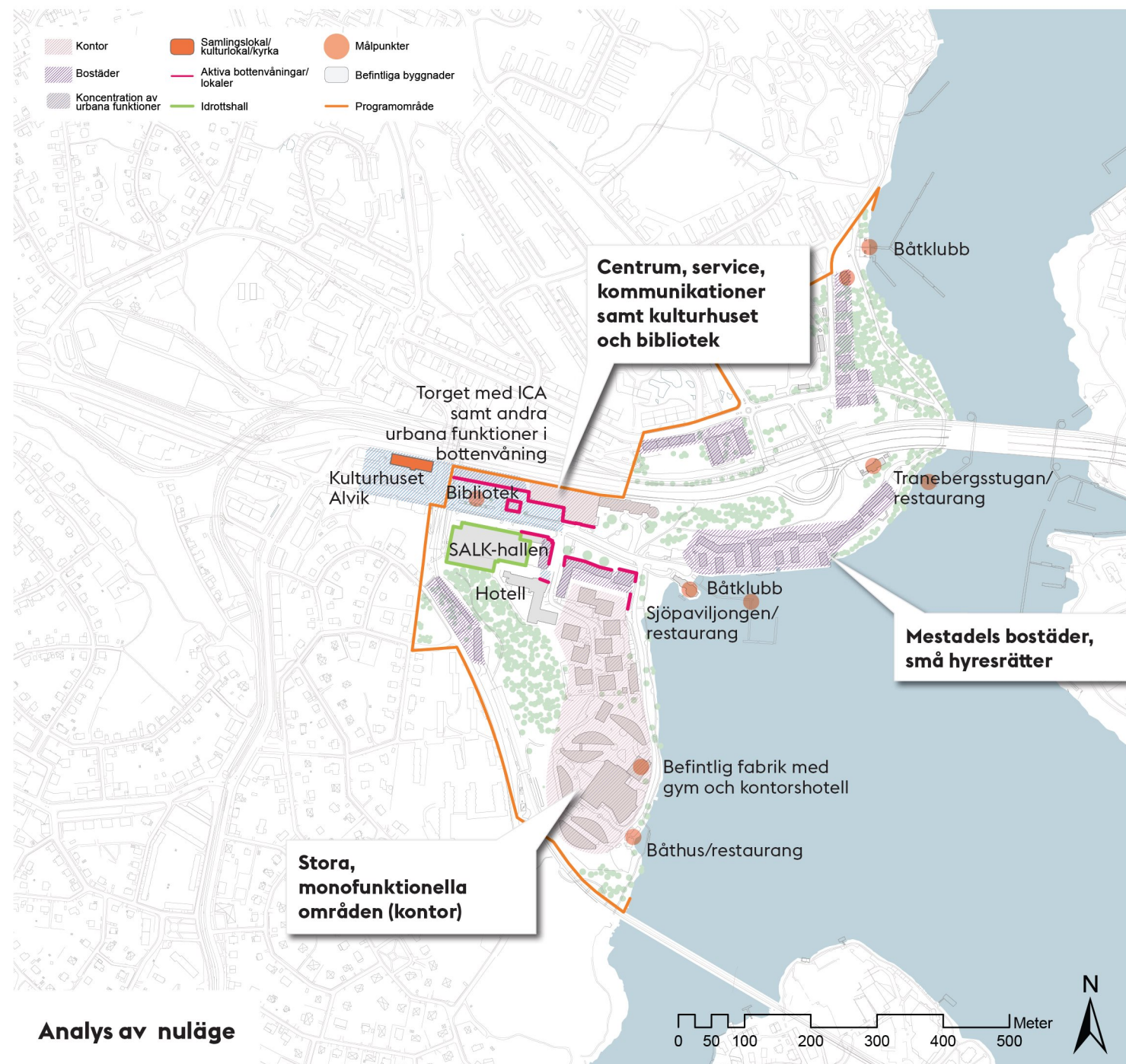
bostadskvarteren vid Tranebergs Strand. Avsaknad av aktiva bottenvåningar/entréer i delar av området ger idag också en brist på upplevelser i gaturummen.

- En utmaning med syfte att skapa blandstad i Alvik ligger i att addera tillräckligt med attraktiva och väl fungerande lokaler för urbana verksamheter i de nya kvarteren. Det gäller både lokaler för kommersiella verksamheter och lokaler för tex. kultur (bibliotek, ateljéer, verkstäder, föreningslokaler). För att ge tillräckligt med kundunderlag åt de önskvärda verksamheterna krävs en hög genomströmning av möjliga kunder vilket i sin tur kräver en viss

boendetäthet och integration i gatunätet.

- Att skapa bostäder för olika målgrupper med syfte att få en blandad befolkning är en utmaning. Idag finns främst små lägenheter (1-2 RoK) i Alvik och huvuddelen av dem är idag hyresrätter. Gruppboenden och äldreboende saknas i området idag. Den största utmaningen är generellt att lyckas tillskapa bostäder för en målgrupp med lägre betalningsförmåga.

Källa statistik: SCB, Stockholms Stad 2014. Bearbetning av Sweco. Med Alvik avses den administrativa stadsdelen Alvik



- O1 Inledning
- O2 Boende och vardagsliv
- O3 Trygghet och hälsa
- O4 Blandstad**
- O5 Plats att mötas
- O6 Sammanhängande stad
- O7 Tillgänglighet
- O8 Nobilitet och trafiksäkerhet



Förslaget

Kontorsområdet rivs. Cirka 1800 nya bostäder, bottenvåningar med totalt cirka 10 000 kvm lokaler samt en skola, sex förskolor, bibliotek och idrottshall föreslås. Strandparken utvecklas och blir en aktiv mötesplats. Ytterligare platser i form av torg och små parker planeras.

Effekter på den sociala hållbarheten

- Rivningen av kontorsområdet minskar tillgången till personalintensiva arbetsplatser i området. Dock blir blandningen av funktioner i området större.
- Bottenvåningar med en hög andel lokaler för urbana publika verksamheter föreslås utmed valda stråk och platser med syfte att främja blandstad. Följande tre platser/stråk har bedömts ha potential att bli mer publika och intensiva.
 1. Alviks Torg är redan idag ett lokalt centrum med butiker och caféer.

Ytterligare lokaler planeras utmed Gustavslundsvägen för att stärka platsens funktion som centrumkärna.

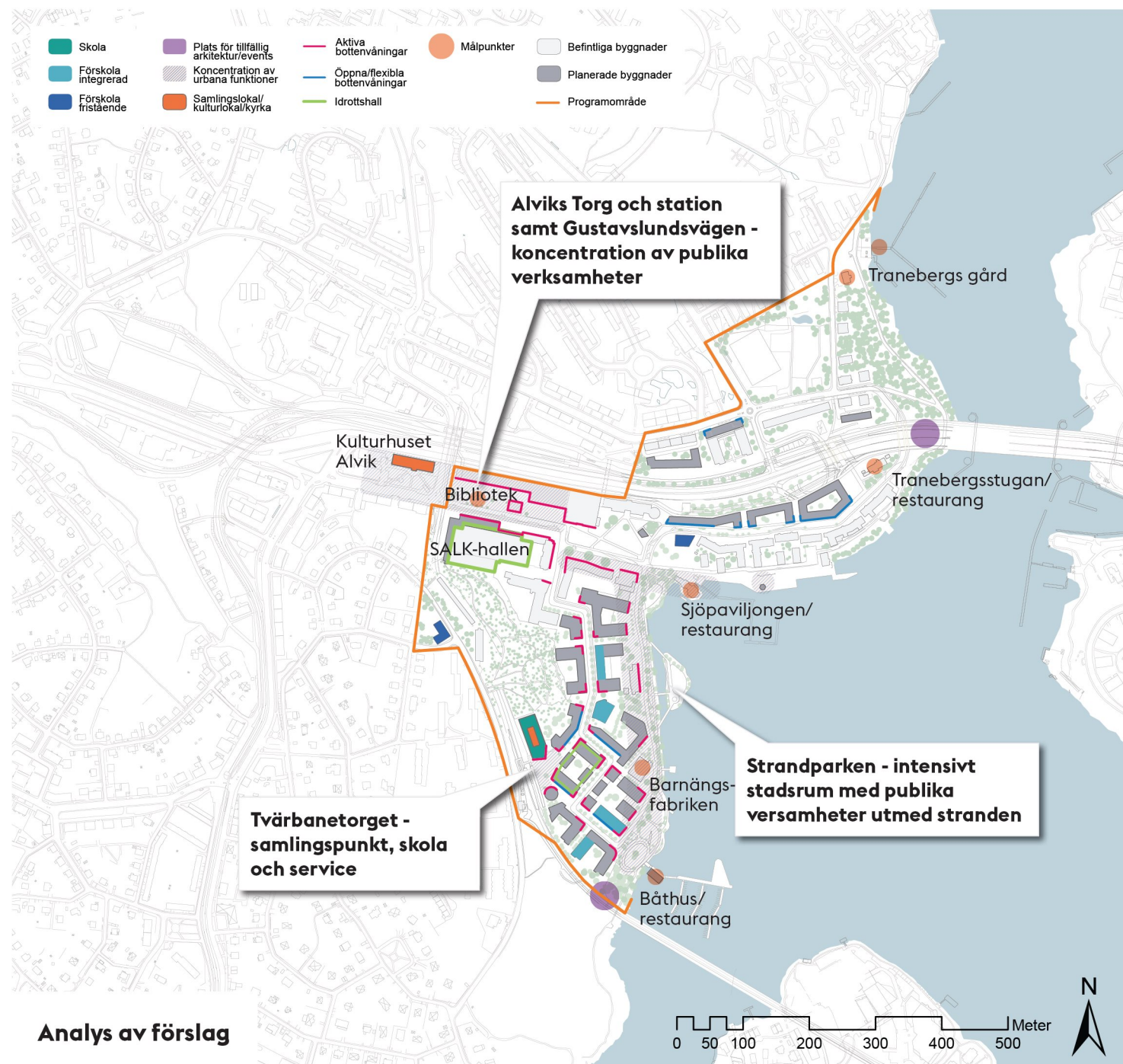
2. Även invid det nya torget vid station Alviks Strand föreslås en koncentration av lokaler inklusive en idrottshall, bibliotek samt skola vilket stärker torgets funktion som lokal mötesplats och tyngdpunkt.
 3. Utmed Alviks Strand planeras lokaler för publika verksamheter så som restauranger och caféer med syfte att stärka strandpromenaden som ett offentligt stråk och mötesplats under alla årstider.
- Förskolor planeras i kvarteren utmed de lugnare stråken. Friliggande förskolor skapar noder i kvarteren och ger variation i upplevelsen av stadsrummet. Flera förskolor har sina gårdar inne i kvarteren bredvid de boendes gårdar vilket kan skapa motsättningar mellan boende och förskoleverksamheten.

- Attraktiva bottenvåningar skapas, både längs de lugna gatorna där gemensamhets- och föreningslokaler bidrar till detta. Likaså i hörnlägen och vid mindre platsbildningar där lokaler för kommersiell service placeras.
- Ett väl integrerat gatunät som kopplar till kollektivtrafik och målpunkter planeras vilket bidrar till högre genomströmning av människor och därmed kunderunderlag till publika verksamheter samt folkliv på platser.
- En betydligt större andel nattbefolkning än idag genom de bostäder som planeras bidrar till goda förutsättningar för blandstad.
- Både Alviks Torg, Strandparken och torget vid Alviks Strands tvärbane-station får en betydande utveckling med syfte att blir attraktiva platser för vistelse, detta bidrar även till variation/blandning av funktioner och upplevelserikedom.

- Nya mötesplatser i form av mindre torg och platser skapas vilket främjar blandning av olika funktioner.
- Jämställdhet
 - De publika stadsrum som skapas kan locka besökare av olika socioekonomisk status, olika målgrupper samt besökare från andra områden
 - Gatumiljöerna blir levande under större del av dygnet av boende, verksamma och besökare.
 - Aktiverade platser och stråk bidrar till informell övervakning som kan ge ökad trygghet för alla.

Medskick till fortsatt arbete

- Utred behov äldreboende, gruppboende.
- Lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och hyresnivåer bör följas upp vid fortsatt dialog med byggaktörer med syfte att ge förutsättningar för blandad befolkning och lokaler för olika typer av hyresgäster.
- Säkerställ i kommande planprocess flexibla bottenvåningar som är attraktiva för olika användningsområden så som butiker, boende, förskolor, föreningslokaler m.m. Rätt bjälklagshöjd och utformning krävs för fungerande flexibilitet.
- Säkerställ goda förutsättningar för att gå och cykla så att genomströmningen av människor ökar med syfte att främja blandstad.
- Skapa förutsättningar för tillfällig arkitektur och aktiviteter under broarna.
- Dela nya kvarter på flera byggaktörer /arkitekter för att främja variation i arkitekturen.



O5 Plats att mötas

En socialt fungerande stad behöver platser för möten mellan människor. Platser för rekreation, upplevelser, folkliv, samvaro och integration. Platserna bör fungera för olika behov och aktiviteter under dygnet och under årstiderna.

Sociala utmaningar

- En övergripande utmaning i Alvik Östra är att skapa attraktiva platser för vistelse och möten mellan olika människor. Att på bästa sätt ta tillvara den potential som strandområdet har är en utmaning.
- Följande utmaning är att få människor att komma till och uppehålla sig på dessa platser i syfte att skapa möten och folkliv. Alvik Östra är i vissa delar svårorienterat, avgränsat och otydligt vilket begränsar flöden av människor och dess möjlighet att komma till olika platser i området.
- Att säkerställa tillräckligt med offentliga friytor i relation till mängden boende och besökare är en av de största utmaningarna i Alvik Östra. Tillgången till offentliga friytor är idag begränsad och den kuperade topografin medför att en betydande andel av dagens friytor inte har de sociala värden som krävs för att vara väl fungerande för vistelse och möten. Kalle Schröders park upplevs offentlig men ligger på privat mark.
- En mer specifik utmaning är att tillvarata platserna under broarna. Kanske främst platsen under Tranebergsbron, som har potential att kunna bli en plats med

tydlig karaktär för vistelse och möten. Idag saknar platsen under bron en funktion och upplevs otrygg.

- Alviks Torg har en viktig påverkan på de boende och verksamma i Alvik Östra med sin funktion som mötesplats och målpunkt (kollektivtrafiknod och service). En utmaning i fortsatt arbete är att ta tillvara den potential som den ökade nattbefolkningen ger Alviks Torg. Alviks Torg har idag relativt små ytor för vistelse då det till stor del är ett busstorg. Utformningen av Alviks Torg kommer att studeras vidare i fortsatt planarbete.



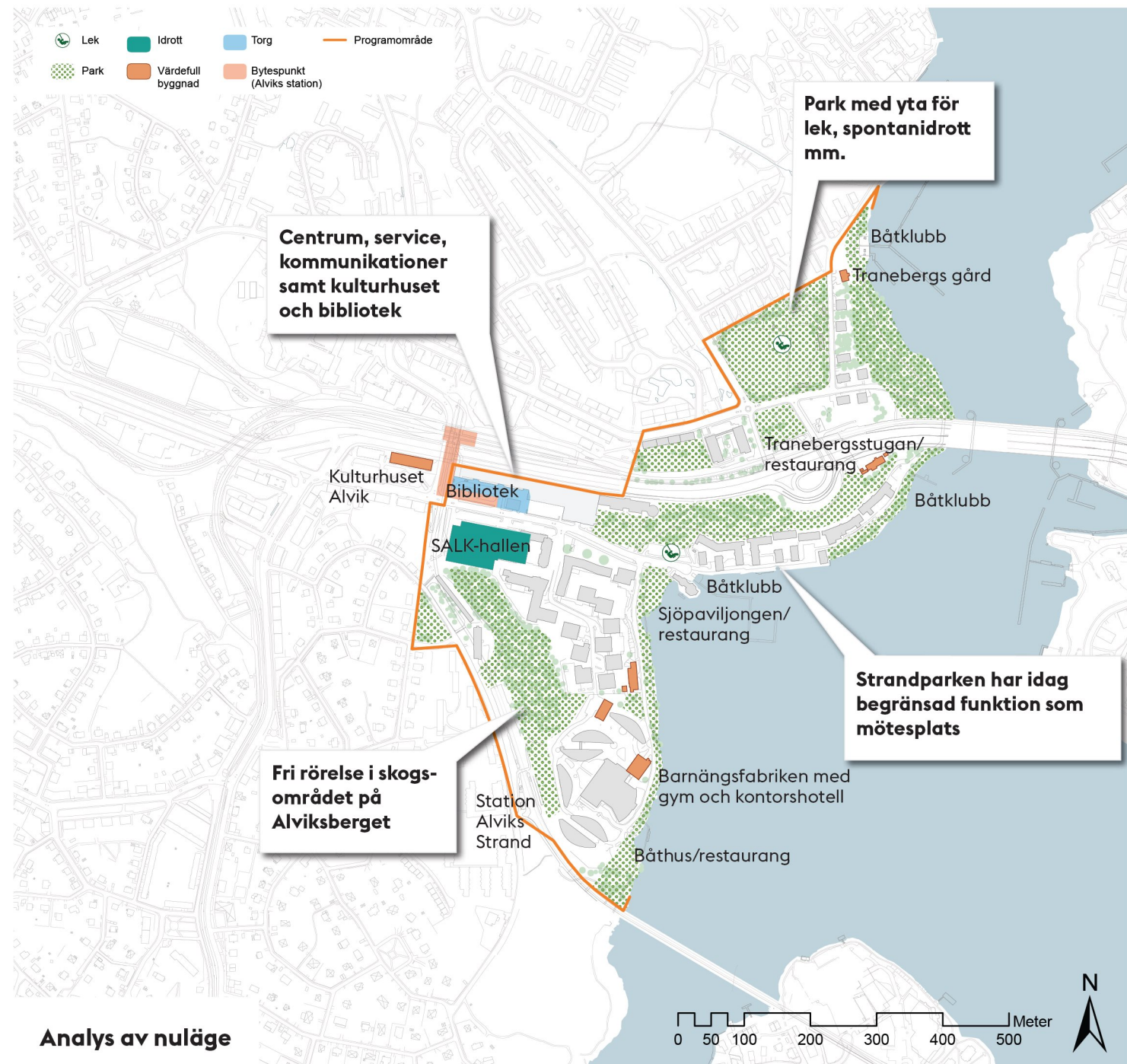
Yta för vistelse på Alviks Torg idag.



Idrottsparken/Tranebergsängen



Strandpromenaden söderifrån



Förslaget

Förslaget söker skapa neutrala och flexibla rum i olika storlekar. Neutrala arenor definieras som ytor som kan användas av alla oberoende av anknytning till området eller socioekonomisk status. Ytorna är till för samtliga målgrupper. Flexibla rum avser platser som kan nyttjas för olika ändamål och aktiviteter vid olika tidpunkt på dygnet och året. De flexibla rummen är en åtgärd mot bristen på friytor.

Effekter på den sociala hållbarheten

- **Strandszonen utmed Alviks Strand och Tranebergs Strand** föreslås utvecklas till en strandpark som avses få en betydande funktion som mötesplats. Målgruppen är i första hand boende och verksamma i Alvik men även boende i stadsdelar utmed tunnelbanan och tvärbanan som nyttjar det kollektivtrafknära läget. Detta ger möjlighet till möten mellan människor från olika stadsdelar. Strandparken inrymmer lekplatser, sittplatser, bryggor och promenadvägar samt oprogrammerade och flexibla gräsytor för fri lek, picknick, träning, spontanidrott m.m. I bottenvåningarna utmed stranden föreslås lokaler för

publika verksamheter. Platsens historia tas tillvara bl.a. genom de historiska byggnader som bevaras utmed stranden.

- **En ny skola** årskurs F-9 för cirka 900 elever planeras invid tvärbastationen Alviks Strand. Skolan blir en mötesplats för elever och deras föräldrar. Skolan har sin huvudentré mot det nya torget vilket stärker torgets funktion som mötesplats.
- **Idrottshallen** under bostadskvarteret intill det planerade stationstorg, skolan och tvärbanan blir en mötesplats även utanför skoltid. Dess besökare bidrar till folkliv och möten. Både skola och idrottshall kan få elever respektive besökare från andra stadsdelar.
- **Alviksberget** avses fungera både som skolgård för den nya skolan och offentlig plats för de boende i området. De delar som är närmast skolbyggnaderna avses utformas som en traditionellt anlagd skolgård och inhägnas. Även övriga delar nyttjas som skolgård under skolans öppettider, men tydliga passager anläggs för att allmänheten ska kunna ta sig förbi. Kvällar och helger kan berget nyttjas fullt ut av allmänheten.
- **Flera mindre lokala mötesplatser** skapas i stadsdelen i form av breddade trottoarer (torgytor) i soliga lägen med

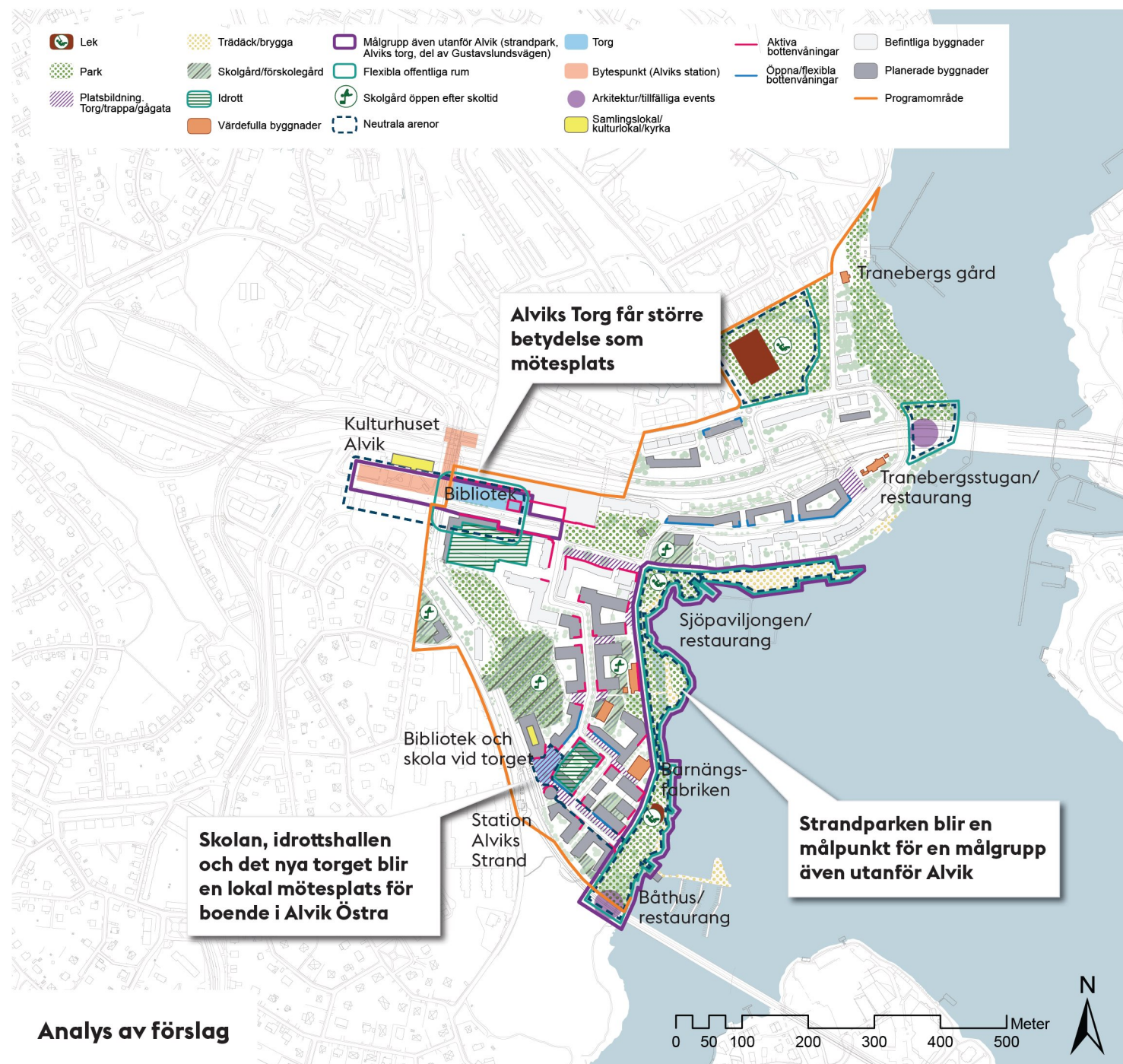
ytor för sittplatser och uteserveringar. Även trapporna och dess avsats avses tas tillvara som små mötesplatser med kvaliteter som sittplatser med sol och sjöutsikt. Målgruppen för dessa små platser är främst boende och verksamma i området.

- **Platserna under broarna** föreslås tas tillvara som mötesplatser. Aktiviteter och events under broarna skapar möten. Mobila möbler, tillfällig arkitektur och konst kan skapa dragkraft.
- **Idrottsparken** utvecklas med en 7-spelsplan invid lekparken och skapar förutsättningar för flexibelt utnyttjande, spontanidrott m.m. Parken får ökad betydelse som mötesplats och målpunkt i och med de planerade bostäderna.
- **Tre av de sex planerade förskolorna är fristående** vars gårdar kan nyttjas som lekplatser efter förskoletid. Detta samutnyttjande bidrar till tillgången av lekplatser i området.
- De lokaler och flexibla bottenvåningar som planeras kan ge rum till **mötesplatser inomhus** men innehållet är ännu inte konkretiserat. Det planerade biblioteket vid skolan kan bli en mötesplats inomhus liksom biblioteket vid Alviks Torg.

- **SALK-hallen** (tennis, gym) är och förblir en viktig målpunkt och plats för möten. De cirka 1800 bostäder som planeras i området stärker hallens funktion som mötesplats.
- De nya bostäderna har huvudsakligen tillgång till **bostadsgårdar**, dock mycket begränsade till storleken i vissa fall. De nya bostäderna invid SALK-hallen saknar bostadsgård på mark. Ett av de nya kvarteren ovan Tranebergs Strand bedöms bli utan. Detta ställer ännu högre krav på att tillgången till allmänna mötesplatser säkerställs.
- Den nya finmaskiga stadsstrukturen bidrar till **flödet av människor** till de publika rummen där de kan mötas.
- Jämställdhet
 - Neutrala arenor så som Strandparken bidrar till mångfald och integration genom att de vänder sig till målgrupper med varierande socioekonomisk status, ålder och kön. De blir extra viktiga för ungdomar.
 - Barnen får begränsade ytor på förskolegårdarna (15 kvm/barn) vilket bör vägas upp av hög kvalitet och god tillgång på andra ytor för lek i området.

Medskick till fortsatt arbete

- För att säkerställa den planerade tillgången till friytor (enligt Alviks-modellen) och mötesplatser måste Strandparken och dess utfyllnad i vattnet genomföras. Visar det sig inte vara möjligt måste tillgången till mötesplatser för boende och verksamma i området säkerställas på annat vis för att inte bli en negativ konsekvens för invånarna.
- Vid utformning av platser och mötesplatser samt kopplingar och stråk till dessa måste stor vikt läggas på att utomstående känner sig inbjudna till att nyttja dem.
- Det är av vikt att skolan och skolområdet fungerar som en nod och inte blir en fysisk barriär.
- Säkerställ i kommande planprocess att delar av Alviksberget kan samutnyttjas av skolverksamhet och boende i området.
- Konkretisera mötesplatser inomhus så som behov av föreningslokaler, kulturhus, flexibla lokaler som kan bokas för fest, idrott, loppis etc.
- Undersök behovet av en ungdomsgård samt plats utformad för unga tjejer.



Analys av förslag

O6 Sammanhängande stad

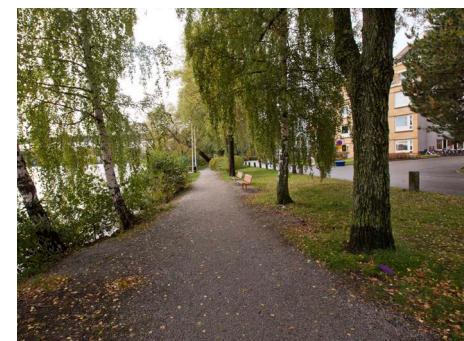
En sammanhängande stad med god orienterbarhet uppmuntrar till rörelse, främst till fots och med cykel. Det skapar i sin tur folkliv och stråk med underlag för publika verksamheter. Vilket i sin tur skapar goda förutsättningar för en attraktiv och upplevelserik stadsmiljö.

Utmaningar

- Att överbygga befintliga barriärer i form av Drottningholmsvägen, tunnelbanan och tvärbanan i syfte att skapa en sammanhängande stad är en utmaning.
- Den kuperade topografin i Alvik Östra innebär utmaningar för att skapa en sammanhängande stadsdel. Delar av området ligger på höjder som idag är svåra att nå. Idag saknas ofta gena kopplingar mellan olika nivåer.
- Att skapa god orienterbarhet är också en utmaning att hantera i syfte att skapa en stad som upplevs sammanhängande. Trafiken utgör idag visuella barriärer i form av broar genom stadsrummen vilket begränsar orienterbarheten i området.
- En utmaning är att man lätt passerar Alvik Östra utan tydlig möjlighet till att vika av och stanna till. Drottningholmsvägen leder förbi Alviks centrum utan goda förutsättningar för gående och cyklister att ledas hit.
- Ett utmaning är att gent och tydligt koppla området till kringliggande gång- och cykelnät. Alvik Östra ligger nära regionala cykelleder tex. utmed Drottningholmsvägen, men dessa kopplar inte till området på ett tydligt och enkelt sätt idag.
- Att skapa en stadsstruktur som knyter samman Alvik Östra med kringliggande stadsdelar samt är väl integrerat inom

området är en utmaning. Dagens mono-funktionella kontorsområde upplevs som en barriär, då det för många inte finns målpunkter eller mötesplatser inom området.

- Ytterligare en utmaning är att utveckla befintliga stråk inom Alvik Östra så som Gustavslundsvägen och strandpromenaden så att de blir tydligare, tryggare och enklare att röra sig utmed för gående och cyklister. Idag upplevs delar av strandpromenaden otrygg och otydlig trots att den är sammanhängande.



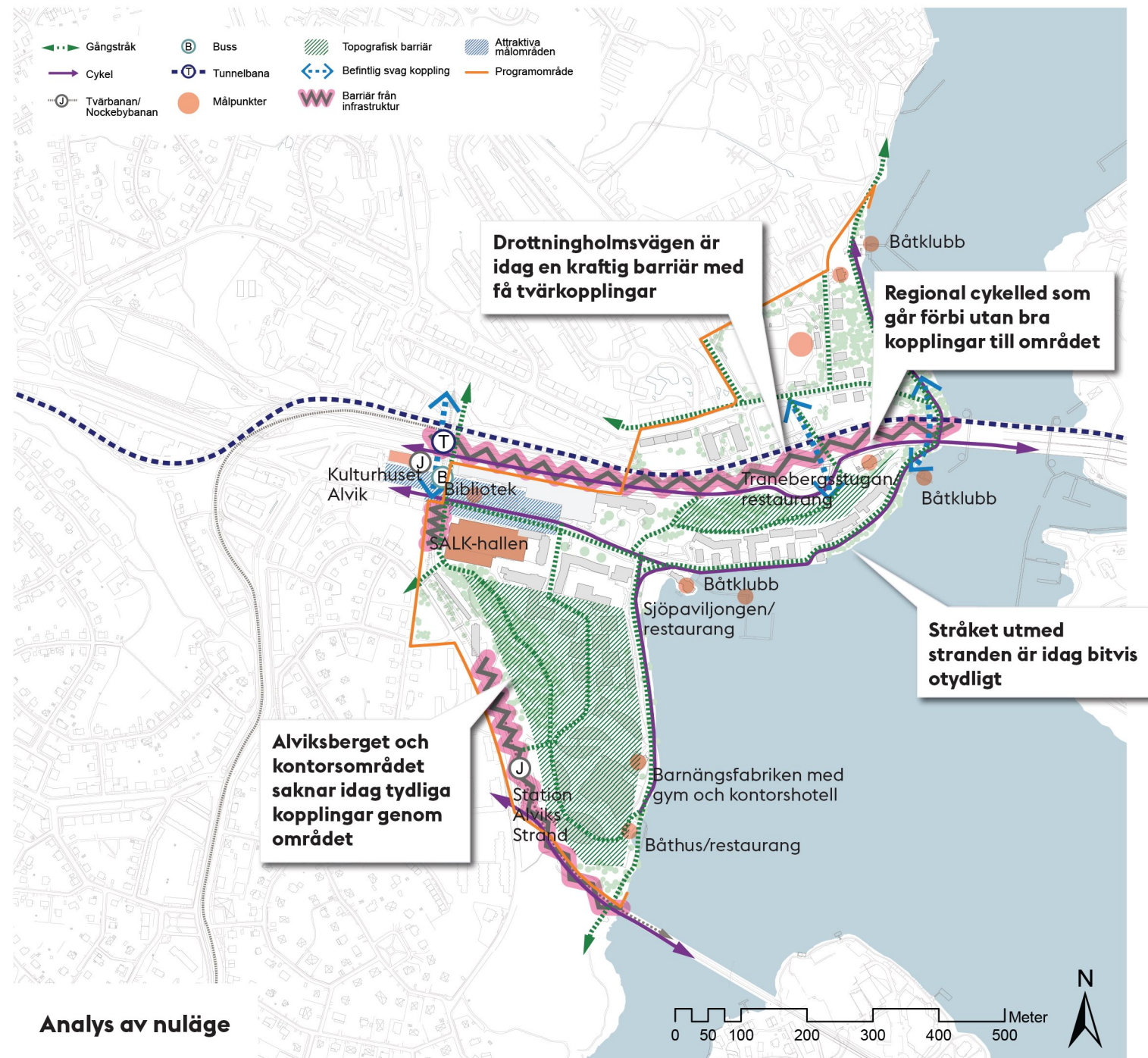
Strandpromenaden är i vissa delar en svag länk



Topografiska och typologiska barriär



Svag koppling mellan södra och norra området



Analys av nuläge

- O1 Inledning
- O2 Boende och vardagsliv
- O3 Trygghet och hälsa
- O4 Blandstad
- O5 Plats att mötas
- O6 Sammanhängande stad**
- O7 Tillgänglighet
- O8 Mobilitet och trafiksäkerhet



Förslaget

Förslaget skapar enkla och tydliga kopplingar till fots och med cykel, inom området samt till omkringliggande bebyggelse. Den nya bebyggelsen hamnar inom nära avstånd till kollektivtrafik samt kopplar på gång- och cykelnätet till andra stadsdelar. Stråk från Alviks Torg förstärks ned till stranden. Utmed stranden tydliggörs ett sammanhängande stråk.

Effekter på den sociala hållbarheten

- Alvik Östra har god tillgång till kollektivtrafik i form av Alviks station där flera olika transportslag möts samt tvärbans station Alviks Strand. Detta medför att boende och besökare lätt kan ta sig till och från området och mellan olika stadsdelar.
- Det stora kontorsområdet, som idag kan upplevas som en enklav med barriäreffekt, rivs och ersätts med blandstad i

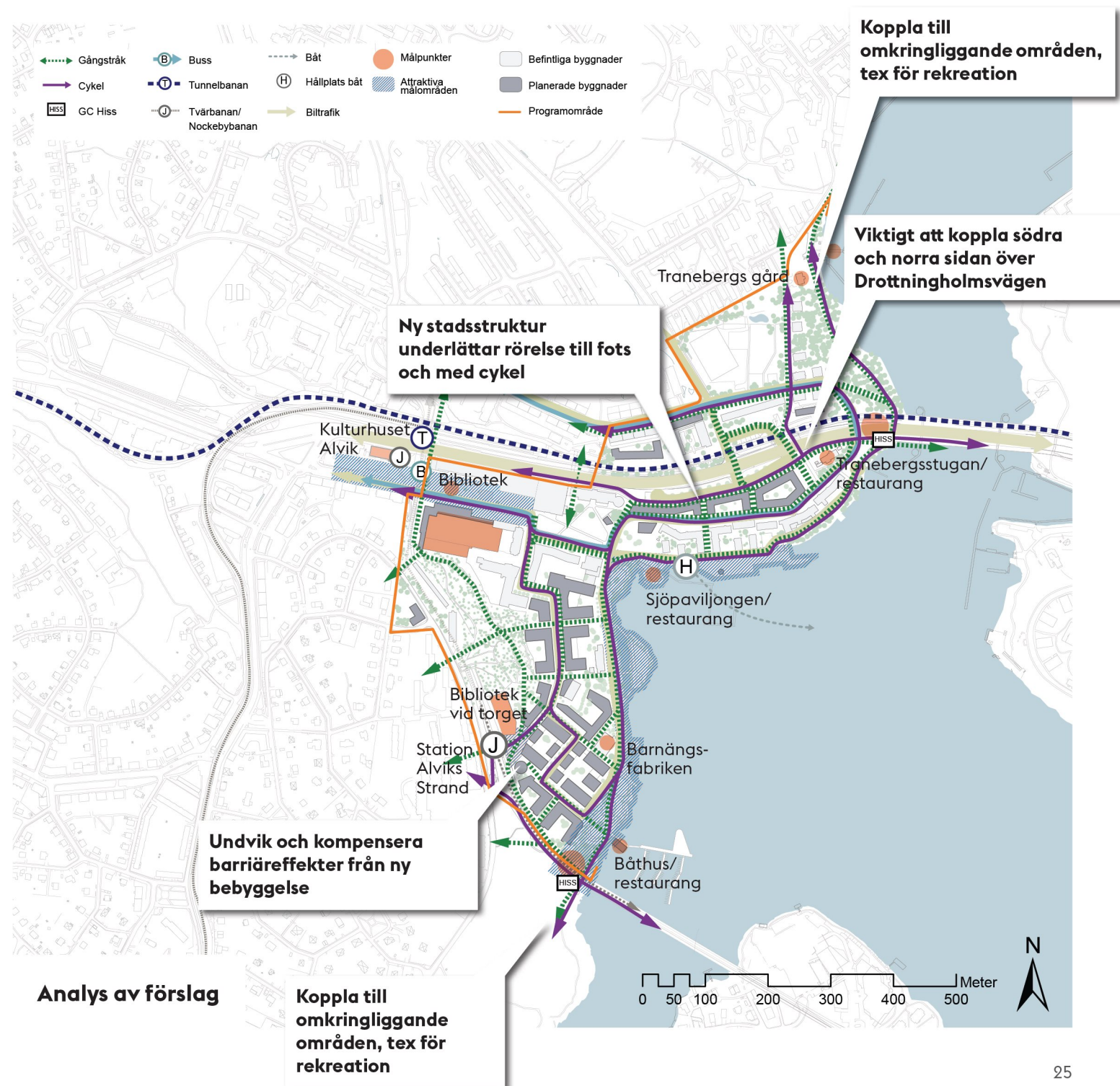
kvartersstruktur med tydliga kopplingar inom området samt till angränsande områden. Detta bidrar i hög grad till en sammanhängande stad.

- Nya kopplingar i form av nya gator och en ny gång- och cykelbro föreslås med syfte att överbrygga Drottningholmvägens barriäreffekt och knyta samman områdena på norra och södra sidan om vägen.
- Nya kopplingar i form av gångstråk föreslås mellan Alviks Strand och Runda Vägen med syfte att överbrygga tvärbans och Alviksbergets barriäreffekt. Dessa kopplingar är viktiga för att undvika att en enklav skapas vid Alviks Strand med den nya bebyggelsen.
- Vertikala kopplingar vid broarna (gång- och cykelhissar) överbryggar nivåskillnaden mellan strandområdet och broarna och skapar genvägar för gående och cyklister.

- Kombinationen av förslagens höga bebyggelsetäthet, ett gatu- och gångnät med hög integration och maskvidd samt blandade funktioner och markanvändning skapar närhet mellan målpunkter vilket främjar rörelse och bidrar till en sammanhängande stadsdel.
- Jämställdhet
 - Främjande förutsättningar för rörelse minskar beroende av transport med motoriserade färdmedel vilket ger jämställda villkor för transport inom och genom området. Fler målgrupper kan resa och röra sig.
 - Trygga och överblickbara rörelser i stadsdelen ger alla möjligheter att använda rummet.

Medskick till fortsatt arbete

- Säkerställ i kommande planprocess föreslagna allmänna kopplingar över Alviksberget. Utformningen av det nya skolområdet kan skapa en barriäreffekt. Delar av området kommer att vara instängslat.
- Området Alviks Strand riskerar att upplevas som bostadsenklav och icke inbjudande för andra. Säkerställ föreslagna kopplingar och allmänna friytor och dess kvalitet i fortsatt arbete.
- Sektionerna över och under Drottningholmsvägen, tex. under Tranebergsbron, behöver utformas så att det blir lätt och tryggt för gående och cyklister att röra sig.
- För att tydliggöra sammanhanget och rörelsen till Strandparken behöver den visuella och funktionella kopplingen från Alviks Torg studeras vidare.



O7 Tillgänglighet

Detta avsnitt hanterar tillgänglighet med fokus på personer med nedsatt rörlighet eller kognitiva funktionshinder. Idag är denna tillgänglighet en utmaning på grund av de topografiska förhållandena och delvis bristfälliga kopplingar inom Alvik Östra samt till angränsande områden.

Utmaningar

- Alvik Östra har en kuperad topografi med stora nivåskillnader vilket innebär utmaningar avseende att skapa tillgänglighetsanpassade lutningar på gator och stråk, utan att förstöra den karaktäristiska topografin området. Detta har kanske framförallt betydelse för äldre, funktionshindrade och småbarnsföräldrar med barnvagn.
- Den kuperade topografin innebär även en utmaning att skapa tillgängliga entréer och tillgängliga platser inom Alvik Östra.
- Att skapa god tillgänglighet till naturområden, tex. Mälarparken är också en utmaning avseende dess kuperade terräng.
- Ytterligare en utmaning är att utveckla dagens bristfälliga kopplingar mellan Alvik Strand och Runda Vägen, samt Tranebergs Strand och övriga Traneberg.
- I Alvik är en utmaning avseende tillgänglighet att minska den barriäreffekt som trafikinfrastrukturen orsakar idag, vilket behandlas på sidan 22-25 under rubriken Sammanhängande stad.
- Idag innebär även olika markmaterial samt kantsten en utmaning i tillgängligheten.



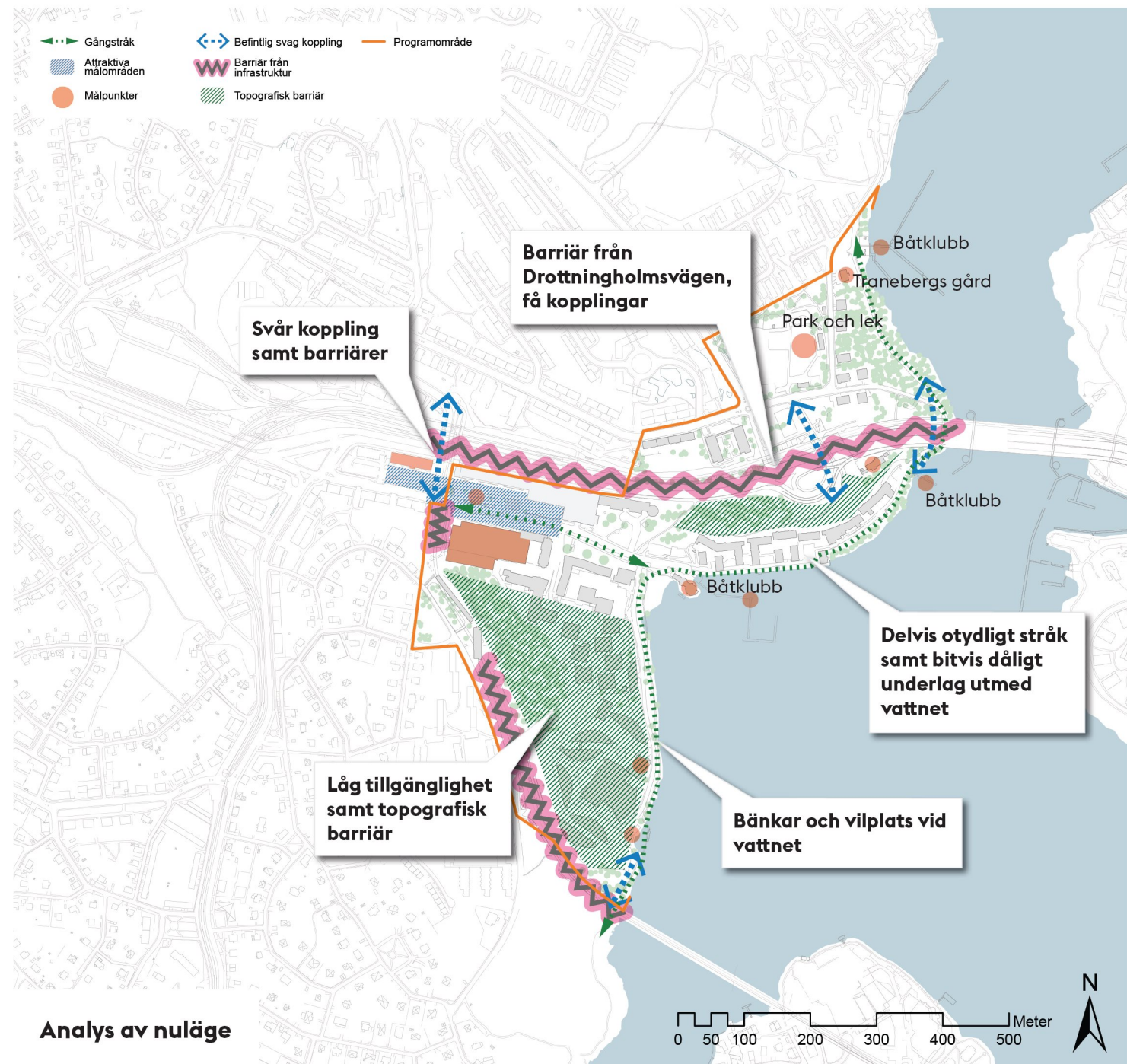
Kontorsområdet har begränsad tillgänglighet.



Stora nivåskillnader i området är en utmaning.



Tillgänglighet till grönområden är en utmaning med kuperad terräng som förutsättning.



O7 Tillgänglighet

Förslaget

Nya gator till och genom Alviks Strandområde utformas med en lutning som möjliggör tillgänglighet för alla. Strandparken utformas så att alla kan använda den. Kopplingarna till andra områden förtydligas och förbättras.

Effekter på den sociala hållbarheten

- Sammantaget förbättras tillgängligheten inom Alvik Östra vid förslagets genomförande. Främst gäller det fotgängare och cyklister samt andelen boende i området som får god tillgång till kollektivtrafik.
- Lokalgatan genom södra delen av området (fd. kontorsområdet) avses ha en tillgänglig lutning så långt som är rimligt och går därför i vinkelrät serpentin från de högsta nivåerna ned mot stranden. Utmed gatan finns även en separat cykelbana sträckan från Alviks

Torg till skolan och station Alviks Strand.

- Även den nya lokalgatan norr om Tranebergs Strand avses ha tillgänglig lutning.
- Vertikala kopplingar i form av trappor, gång- och cykelbroar och hissar föreslås på flera ställen för att överbrygga stora nivåskillnader och därmed öka tillgängligheten inom och till och från området.
 - Gång- och cykelhissar föreslås för att överbrygga nivåskillnaden mellan strandpromenaden och Tranebergsbron respektive Alviks bron vilket även kopplar området till det regionala cykelvägnätet.
 - En gång- och cykelbro mellan Traneberg och Gustavslundsvägen föreslås både för att överbrygga Drottningholmsvägen och den stora höjdskillnaden.

- I södra delen av området består dock många stråk mellan de nya kvarteren av trappor.

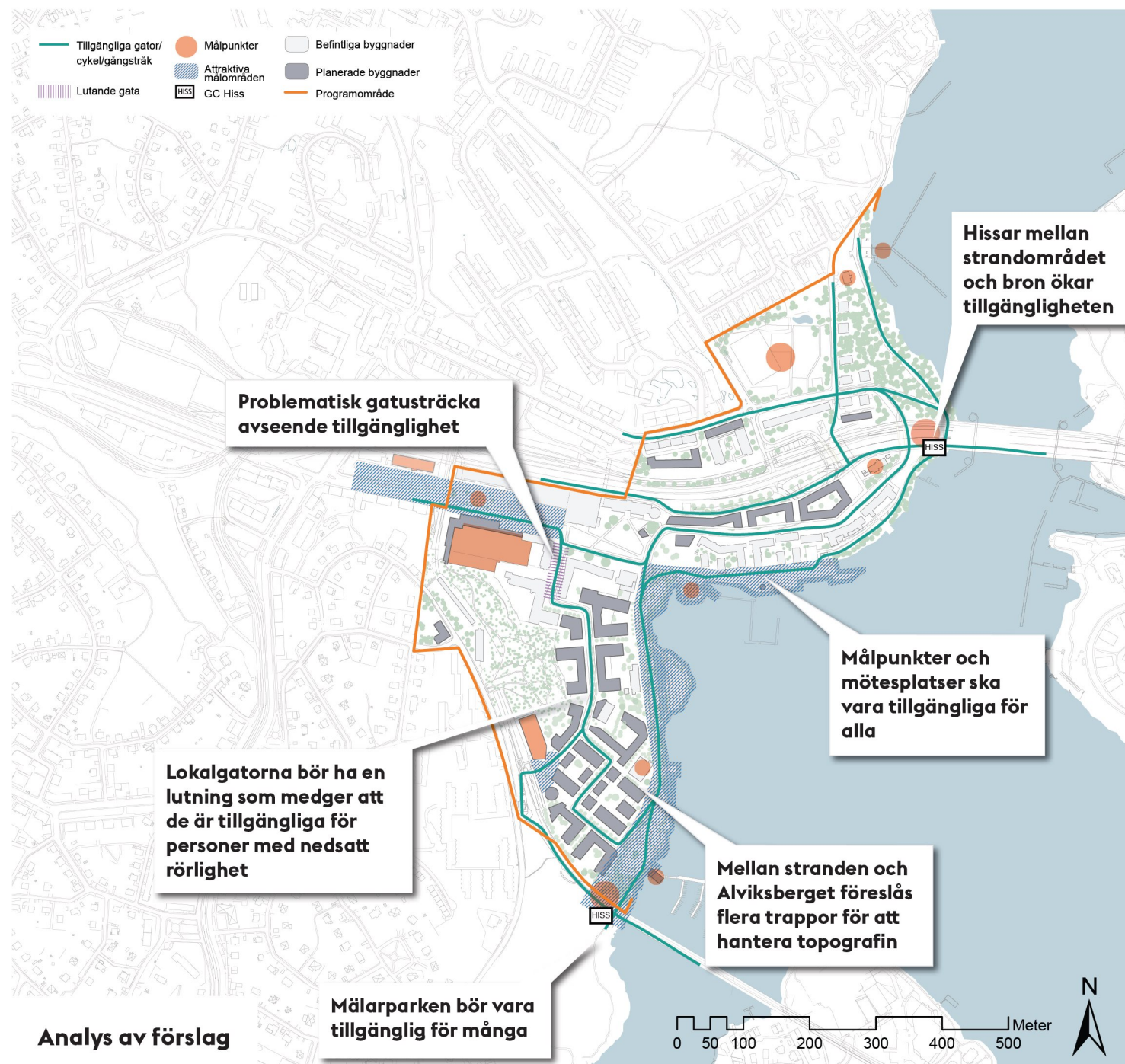
- Tillgängligheten över, under samt till Drottningholmsvägen förbättras genom nya samt förstärkta kopplingar för gående och cyklister i nord-sydlig riktning.
- Jämställdhet
 - Den förenklade tillgängligheten till kollektivt resande ökar möjligheten för fler målgrupper att röra sig fritt i staden oberoende av bilinnehav eller ekonomisk status vilket bidrar till ökad jämställdhet och minskad segregering mellan stadsdelar.
 - Nya bostäder byggs närmare kollektivtrafik och nära cykelvägar, vilket minskar behovet av bil och bidrar till ökad jämställdhet.

- Fokus på gåendes villkor gör att fler får bättre tillgänglighet till fler målpunkter, stråk och platser.

Medskick till fortsatt arbete

- Lokalgatan (Gustavslundsvägen) har en befintlig sträcka invid hotellet som både har en trång sektion och brant lutning. Detta bör studeras i detalj vid forstätt process i syfte att säkra god tillgänglighet så långt som möjligt.
- De många trappornas utformning bör studeras i fortsatt process för att säkerställa vilplan med utrymme för bänkar.
- Parkeringsplatser för funktionsnedsatta behöver kunna ordnas inom 10 meter från arbetsplatser samt boende.
- Säkra tillgänglig gångväg mellan entréer och angöringsplats, hållplats samt allmän gångväg.

- Analysera var det behövs väntplats för taxi och som samtidigt har bra väderskydd och uppsikt.
- Markutformningens materialval samt små topografiska barriärer behöver studeras vidare så att alla får hög tillgänglighet till området.

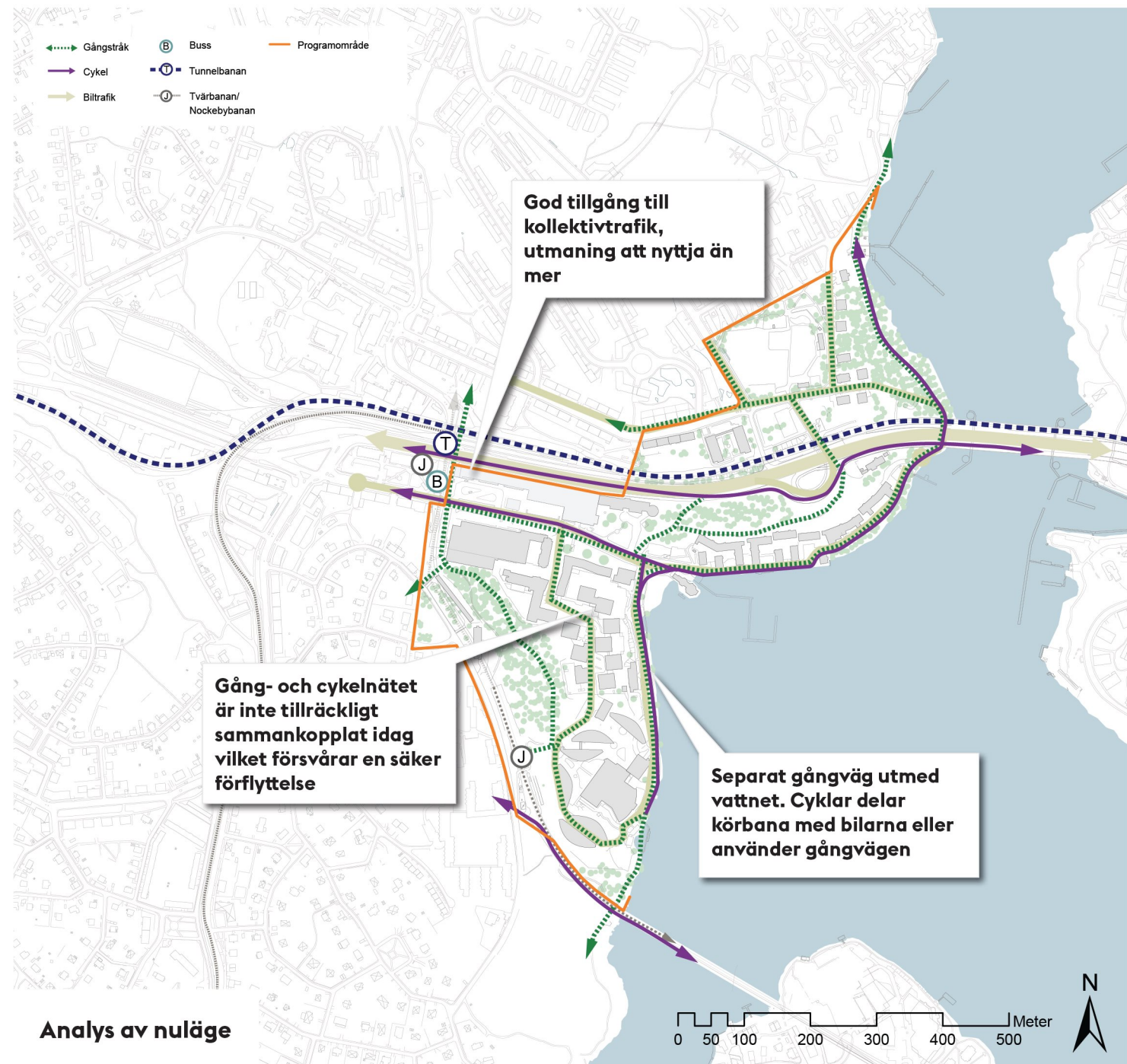


O8 Mobilitet och trafiksäkerhet

Mobilitet handlar om människor rörelse och trafiksäkerhet om hur säkert det är att röra sig. I dagens Alvik finns utmärkt kollektivtrafik vid Alviks station samt närhet till bra cykel- och gångstråk. På grund av olika barriärer samt tidigare fokus på bilens behov så saknas delvis säkra och enkla vägar för gående och cyklister.

Utmaningar

- En utmaning handlar om att så långt som möjligt ta tillvara den goda tillgången till kollektivtrafik. Alviks station är en kollektivtrafiknod med buss, tunnelbanans gröna linje, Nockebybanan samt tvärbanan. I södra delen av området finns tvärbanans station Alviks Strand.
- En annan utmaning handlar om att göra det lätt för boende i Alvik Östra att välja att resa hållbart. Det bör vara enklare och mer attraktivt att välja att gå, cykla och åka kollektivt än att ta bilen. Den utmaningen blir större avseende de bostäder och målpunkter som ligger längst ifrån kollektivtrafiken.
- En mer specifik utmaning är att säkerställa att det finns skolor, förskolor och service inom gång- och cykelavstånd med syfte att minimera behov av bil. Idag finns inga skolor i programområdet och inte heller några förskolor.
- En utmaning som också berör mobilitet är den som handlar om att överbygga dagens barriäreffekter från infrastruktur, främst Drottningholmsvägen. Det finns även funktionella barriäreffekter från topografin samt visuella barriärer som försämrar orienterbarheten.
- Även trygghetsaspekten berör mobilitet. Utmaningen består i att göra både befintliga och nya gång- och cykelvägar trygga i syfte att främja gång- och cykeltrafik samt nyttjandet av kollektivtrafik. Delar av strandpromenanden upplevs idag otrygg.
- I de befintliga gaturummen är det en utmaning att öka trafiksäkerheten främst för gående och cyklister, tex. utmed Gustavslundsvägen som rusningstrafik är högt trafikerad av bilar. Även vid Alviks Torg har cyklister och gående låg prioritet idag vilket är en utmaning att förändra både i syfte att öka trafiksäkerheten för dessa och deras mobilitet.
- Att säkerställa god tillgång till cykel-parkering inte bara i de nya stadsrummen och bostadskvarteren utan även i de befintliga som bevaras är en utmaning



Analys av nuläge

O8 Mobilitet och trafiksäkerhet

Förslaget

Lokalgatorna i Alvik Östra ger hög prioritet åt cyklister och fotgängare och hastigheten är alltid låg. Strategiska stråk mellan större lokala målpunkter har separat cykelbana. Den nya bebyggelsen ligger inom 200 meter från tvärbananans hållplatser och som längst bort cirka 600 meter från Alviks station med tunnelbana och busstorg. Drottningholmsvägen har även i fortsättningen hög framkomlighet för biltrafik.

Effekter på den sociala hållbarheten

- Nya samt förstärkta befintliga kopplingar i Alvik Östra ger ett sammanhängande gatunät med hög integration och maskvidd som främjar rörelse och orienterbarhet samt ökar tillgängligheten till den redan idag goda kollektivtrafiken. Stråk med olika

karaktär och möjlighet att välja olika vägar ska finnas.

- Kopplingar över/under Drottningholmsvägen är av särskild betydelse för att motverka ett södra och norra territorium på vardera sidan av vägen. Även kopplingar mellan Alvik Strand och Runda Vägen är viktiga för att skapa säkra och gena rörelser till angränsande områden.
- I Alvik Östra är hastigheten för motorfordon alltid låg vilket bidrar till att prioritera gående och cyklister. Utmed Alviks Strand är gatusträckan utformad så att den är integrerad i park och torgmiljöerna inom strandparken vilket håller nere hastigheten och framhäver gående och cyklister villkor.
- Trafiksäker miljö vid skolan uppnås genom att det närmast skolan och det nya torget endast tillåts begränsad angöringstrafik. Vid skolan och torget

anläggs en gågata.

- Trafiksäker separat cykelbana planeras mellan de största målpunkterna inom området. Sträckan mellan Alviks Torg och skolan/station Alviks Strand samt sträckan mellan Alviks Torg och strandparken. I övrigt sker cykeltrafik i körbana. Även utmed Drottningholmsvägen finns separat cykelbana.
- Kombinationen täthet, gatunät med hög integration samt blandad markanvändning skapar närhet mellan målpunkter vilket främjar förutsättningen för rörelse och trygghet.
- Skolvägarna ligger på lokalgator där de gående har hög prioritet och kan anses trygga. Dock kan viss trafik för hämtning och lämning uppstå vid torget bredvid skolan.
- Vertikala kopplingar vid broarna

(gång- och cykelhissar) överbryggas funktionella barriärer och förenklar för rörelse till fots och med cykel.

- Jämställdhet
 - Främjade förutsättningar för rörelse minskar beroende av transport med motoriserade färdmedel vilket ger jämställda villkor för transport inom och genom området. Fler målgrupper kan resa och röra sig.
 - Säkra och överblickbara rörelser i stadsdelen ger alla möjligheter att använda rummen.

Medskick till fortsatt arbete

- Kopplingarna över och under Drottningholmsvägen behöver studeras angående tydlighet, trygghet samt funktionalitet för att undvika uppdelningar mellan stadsdelar.

- I programförslaget har inte korsningarna detaljstuderats vilket bör göras i senare skede i syfte att säkerställa trafiksäkerheten. Detta omfattar bland annat att utforma korsningar så att möten mellan trafikslag an ske på ett trafiksäkert sätt. Vål utformade korsningar i nätets alla skärningspunkter säkerställer framkomlighet och trafiksäkerhet vilket främjar gena, trafiksäkra och direkta rörelser.
- Säkerställ en låg bilparkeringsnorm i syfte att främja hållbart resande och öka trafiksäkerheten i området.
- Studera olika mobilitetslösningar inom kvarteren som till exempel bilpool, pool för olika cykeltyper, kärror etc.
- Studera var cykelparkeringar ska placeras.
- Förtydliga var och hur barn rör sig samt hur dessa vägar blir trygga. Trafiksäkra skolvägar behöver ordnas.

