

Slakthusområdet

Trygghetsutredning
November 2015



Stockholms
stad

SWECO 

Sammanfattning

I Stockholms stad pågår planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen. Syfte med denna utredning är att bedöma hur trygghetsupplevelsen förväntas bli i det nya området när det är färdigbyggt. För att tillfredsställa alla individers behov av tillgänglighet och mobilitet är det viktigt med ett jämställt transportsystem där alla vågar vistas; unga som gamla, man som kvinna och inte minst personer med funktionsnedsättning.

I denna rapport har tryggheten bedömts ur ett vardagsperspektiv, det vill säga ur perspektivet för den enskilda medborgaren som använder Slakthusområdet med omnejd till vardags. För att bedöma tryggheten i området har 13 stycken trygghetsskapande faktorer använts.

En faktor som har stor påverkan på upplevelsen av trygghet är möjligheten att bli sedd och att kunna ses av andra människor. Det inger en trygghet utifall att något händer. Ett av kriterierna för ett fungerande och tryggt område bygger på rörelser av gång- och cykeltrafik. Ett intressant och tryggt stadsliv skapas av en blandning av butiker, caféer, folkliv och bostäder. För att öka den sociala kontrollen behövs därför attraktioner i området som drar till sig människor från både den egna stadsdelen och även andra delar av staden. I programområdet planeras överlag en god blandning av bostäder och verksamheter, vilket gör att det finns goda möjligheter till en trygg stadsdel och hög grad av social kontroll.

Separering av trafikslag är en komplex faktor vad gäller trygghetsupplevelsen. För att få rätt trygghetsupplevelse är det väldigt viktigt att separeringen görs på rätt ställen och på rätt sätt. Inom planområdet planeras en bredd i gatutyper och på de länkar som planeras bli gångfartsområden/gångator är det viktigt med omsorgsfull utformning för att skapa tydlighet för även svagare grupper.

God och genomarbetad vägvisning för gångtrafik ger bra förutsättningar för trygghet och ett ökat gångtrafikflöde. Tiden på dygnet har stor betydelse för tryggheten i området. Vissa sträckor som används flitigt på dagen kanske inte alls används när det är mörkt. Utvecklingen av programområdet innebär att nya länkar och rörelsemönster skapas. Detta ger möjlighet till alternativa vägar.

Utifrån denna rapport kan konstateras att det nya planprogrammet för Slakthusområdet ökar trygghetsupplevelsen markant både inuti och utanför utredningsområdet. Hela området gynnas av att nya målpunkter tillförs i Slakthusområdet vilket befolkar och berikar stadsdelen. Även bostadsområdena kring Slakthusområdet får ta del av detta genom att tillgängligheten till Slakthusområdet och evenemangsområdet ökar.

Att anlägga en tunnelbanestation inuti planområdet bedöms ha stora positiva värden för trygghetsupplevelsen då detta befolkar området även kvälls/nattetid. Viktigt är bara att jobba omsorgsfullt med publika verksamheter och även bostäder nära uppgångarna.

Vid stora evenemang kommer tryggheten i området att utmanas. Vid dessa tillfällen är det viktigt att styra flödena och jobba med vägvisningen.

Slutligen kan sägas att nya Slakthusområdet kommer bli en viktig pusselbit i denna stadsdel med många trygghetshöjande värden.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Syfte	1
2	Trygghetsutredning	2
2.1	Inledning	2
2.2	Definition	2
2.3	Avgränsningar och förutsättningar	2
3	Metod och genomförande	4
4	Trygghet	5
4.1	Belysning	5
4.2	Social kontroll	6
4.3	Separering av trafikslag	10
4.4	Strukturella faktorer	12
4.4.1	Orienterbarhet och sikt	12
4.4.2	Gångtrafikflöden	12
4.4.3	Buller	13
4.4.4	Dagtid/nattetid	13
5	Sammanvägd trygghetsbedömning	14
5.1	Arenornas påverkan på området	15
5.2	Broarnas påverkan på området	16
5.3	Påverkan av tunnelbanestationer	16
5.4	Omkringliggande område	17
6	Slutsatser	18
	Referenser	19

1 BAKGRUND

I Stockholms stad pågår planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Slakthusområdet är tänkt att omvandlas från arbetsplatsområde med gles bebyggelse till en blandad stadsmiljö där handel, bostäder, evenemang och verksamheter integreras. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen.

För att åstadkomma en levande stadsdel som länkar samman omgivande bostadsområden och överbryggar befintliga barriärer krävs en förståelse för hur området kan komma att användas av dess framtida invånare och besökare och hur transporter till området kan fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Slakthusområdet har ett relativt centralt läge i Stockholm med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Områdets närhet till Stockholms stadskärna och andra målpunkter i Stockholms södra delar gör att det finns goda förutsättningar för en stor andel cykeltrafik. Samtidigt så uppkommer det köer på de regionala vägarna som trafikförsörjer området i samband med såväl morgonens som eftermiddagens högttrafikperioder.

1.1 Syfte

Syfte med denna utredning är att bedöma hur trygghetsupplevelsen förväntas bli i det nya området när det är färdigbyggt.

2 TRYGGHETSUTREDNING

2.1 Inledning

För att tillfredsställa alla individers behov av tillgänglighet och mobilitet är det viktigt med ett jämställt transportsystem där alla vågar vistas; unga som gamla, man som kvinna och inte minst personer med funktionsnedsättning. För oskyddade trafikanter, som gång- och cykeltrafikanter, påverkas tillgängligheten till stor del av stadsbyggnadskvaliteten trygghet.

Trygghetsfrågor är av största vikt för att samhället skall användas i sin maximala kapacitet. Begreppet trygghet är dock komplext och varierar från person till person. Trygghetsupplevelsen påverkas av den upplevda risken att råka ut för en olycka, bli utsatt för våld, eller annan typ av brottslighet, mobbning eller störande beteende.

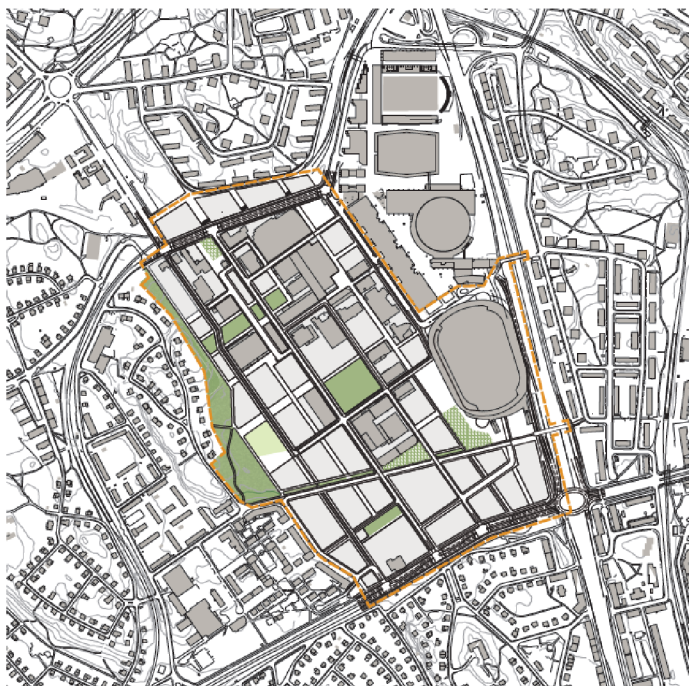
Miljöpsykologiska aspekter är således av största vikt att beakta i stadsbyggandet. Om en plats känns otrygg kan konsekvensen bli att platsen eller området inte används så som det är avsett. Otryggheten kan leda till mobilitetskompensation (trafikanter minskar sitt resande till följd av otrygghet) och minska medborgarnas rörelsefrihet i staden, vilket i sin tur kan leda till minskad livskvalitet och i värsta fall social isolering.

2.2 Definition

Trygghet definieras i denna rapport som avsaknad av rädsla, oro och risk.

2.3 Avgränsningar och förutsättningar

I denna rapport har tryggheten bedömts ur ett vardagsperspektiv, det vill säga ur perspektivet för den enskilda medborgaren som använder Slakthusområdet med omnejd till vardags. Påverkan på trygghetsupplevelsen vid större arrangemang på närliggande arenor har inte ingått i bedömningen. Utredningen är avgränsad till planområdet i projekt Slakthusområdet, se figur 1 nedan.



Figur 1 Utredningsområdet.

Till grund för utredningen har underlag från Stadsbyggnadskontoret legat. Viktiga faktorer är mer preciserade under *kapitel 3. Metod och genomförande*. Kort har betydelsefullt underlag för utredningen varit dels den nya strukturplanen för planområdet och planerad karaktär på gatorna, samt planerad placering av bostäder och verksamheter.

Vidare har de nya tunnelbaneuppgångarna varit med som en förutsättning vid analysen, samt att tunnelbaneuppgång Globen och Enskede gård utgår. I framtagna kartor har framtida entréer markerats ut schematiskt genom två enkla cirklar som beskriver ungefärligt område för tunnelbaneuppgångarna.

Alla länkar antas ha entréer ut mot gatorna och nyprojekterad belysning antas ha god standard. Nyprojekterade gång- och cykelbanor antas ha god standard ut efter Stockholm stads direktiv. Hastighet där cyklister cyklar i blandtrafik förutsätts vara max 30 km/h.

3 METOD OCH GENOMFÖRANDE

För att bedöma tryggheten i området har 13 stycken trygghetsskapande faktorer använts. Dessa faktorer används ofta för att bedöma trygghet och baseras på aktuell forskning¹. Bedömningen har gjorts på både länk- och strukturnivå. Till en början identifierades ett antal faktorer som bedöms ha stor påverkan på tryggheten. Utifrån dessa faktorer har varje länk bedömts på en 3-gradig skala (grönt, orange, rött). Där grönt betyder tryggt och rött otryggt.

De faktorer som bedömts på länknivå är:

- Belysning
- Publika verksamheter
- Naturlig övervakning från bostäder
- Fotgängarentréer
- Hastighet
- Flöden (motorfordonstrafik)
- Separering av trafikslag
- Gångbanebredd
- Cykelbanebredd

Utöver ovan nämnda faktorer så finns det fler faktorer som har betydelse för trygghetsupplevelsen i ett område, men som inte kan bedömas på länknivå. Kring dessa förs ett strukturellt resonemang i rapporten. Faktorer som har betydelse är:

- Orienterbarhet
- Vägvisning
- Möjlighet att välja alternativa vägar (kvälls- och nattstråk)
- Sikt

För att få en helhetsbild över den totala trygghetsupplevelsen i utredningsområdet gjordes en sammanvägd bedömning med en 5-skalgig gradering (grön, ljusgrön, gul, orange, röd) där grön är tryggt och röd är otryggt. Följande faktorer bedöms ha störst påverkan på trygghetsupplevelsen.

Dessa faktorer är:

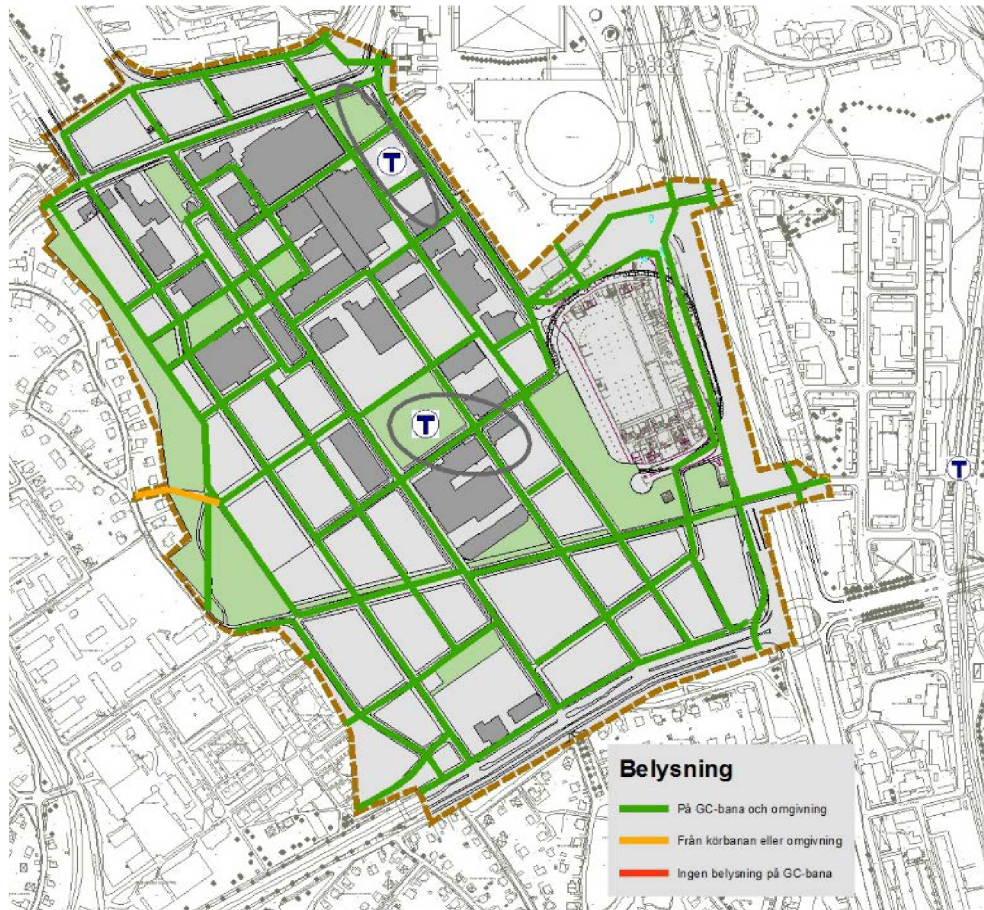
- Belysning
- Publika verksamheter
- Naturlig övervakning från bostadshus
- Separering
- Motorfordonsflöde

Här har även de nya tunnelbaneuppgångarna vägts in.

¹ Tryggare och Mänskligare Göteborg, tryggaremanskligare.goteborg.se; Idéskrift nr 16 Trygghetsvandringar om lokalt brottsförebyggande arbete från brottsförebyggande rådet, Examensarbete: Oskyddade trafikanter anspråk på trygghet i stadsmiljön – en fallstudie i stadsdelen Gunnesbo i Lund, Lunds Tekniska Högskola Louise Westin, Rapport "Trygghet i gatumiljö Före- och efterstudie på De Geersgatan i Norrköping, Vägverket och Sweco

4 TRYGGHET

4.1 Belysning



Figur 2 Bedömning av belysning.

Belysning påverkar den upplevda tryggheten i hög grad. Till exempel genom att under mörkertid förbättra orienterbarheten och överblickbarheten. Viktiga faktorer för trygghet är ljusgestaltning (ljuspunktshöjd, karaktär, ljusstyrka, kontraster, bländning, skuggor), ljuskvalitet (ljusfärg och färgåtergivning) samt skick på utrustning.

Som illustrationen i Figur 2 visar så bedöms belysningen i utredningsområdet överlag vara bra. Vid bedömning av belysning i programområdet så har det antagits att god belysning säkerställs vid nyprojektering i hela området samt angränsande gator. Därför är alla länkar i programområdet gröna.

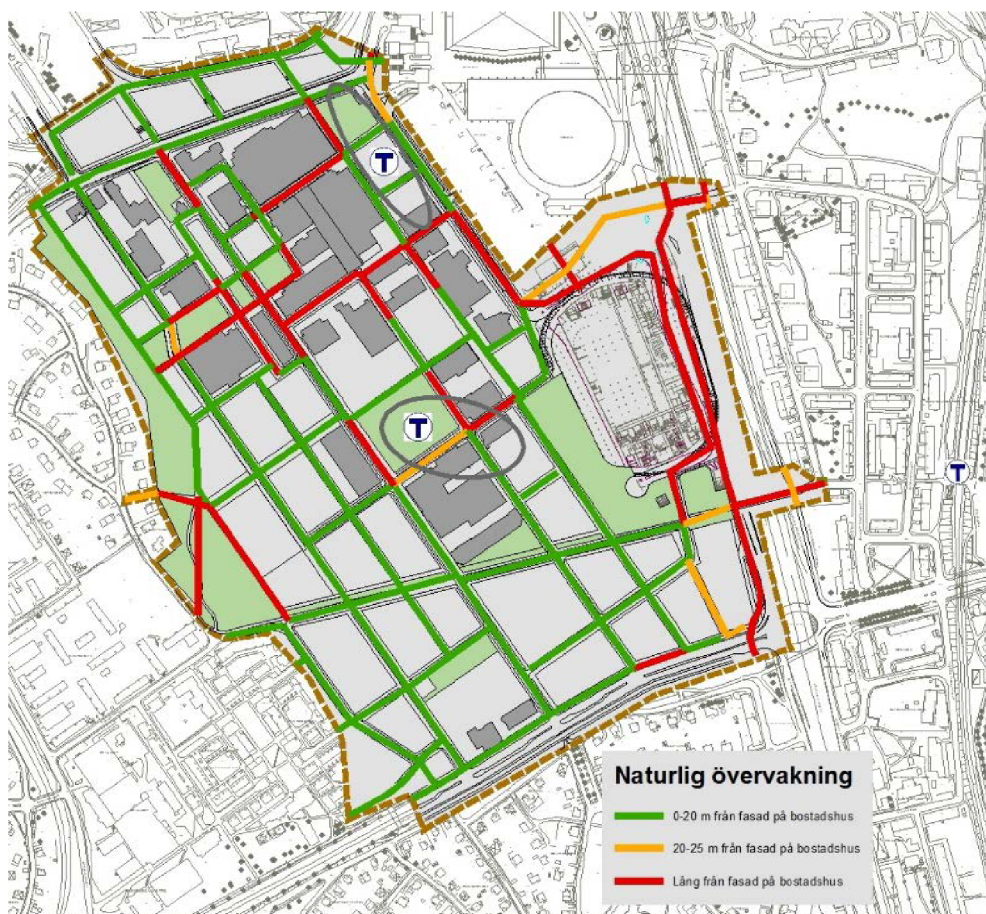
Vid ingångarna till parkerna är det viktigt att se till att fasa ut ljuset så att inte parken uppfattas som mörk. Särskilt viktigt är belysning vid övergångsställen och busshållplatser.

4.2 Social kontroll

En faktor som har stor påverkan på upplevelsen av trygghet är möjligheten att bli sedd och att kunna ses av andra människor. Det inger en trygghet utifall att något händer. Det finns olika typer av social kontroll men här handlar det om informell social kontroll som utövas människor mellan, men även halvinformell social kontroll som fås från människor som arbetar i aktuellt område, till exempel anställda i affärer, restauranger och så vidare. I denna rapport har närheten till bostäder, antalet publika verksamheter samt motorfordonsflödet längs med länken studerats för att göra en bedömning av den sociala kontrollen.

Ett av kriterierna för ett fungerande och tryggt område bygger på rörelser av gång- och cykeltrafik. Ett intressant och tryggt stadsliv skapas av en blandning av butiker, caféer, folkliv och bostäder. För att öka den sociala kontrollen behövs därför attraktioner i området som drar till sig människor från både den egna stadsdelen och även andra delar av staden. Längs gatorna är det viktigt att inte skapa slutna rum, till exempel skapar bullerplanket längs med delar av Enskedevägen otrygghet i och med att det skiljer gång- och cykeltrafikanterna från motorfordonen. Bullerplanket har dock andra positiva egenskaper som att det håller oljud och buller borta från bland annat bostäder.

I programområdet planeras överlag en god blandning av bostäder och verksamheter, vilket gör att det finns goda möjligheter till en trygg stadsdel och hög grad av social kontroll. Figur 3, 4 och 5 på följande sidor visar naturlig övervakning från bostäder, publika verksamheter samt motorfordonsflöden som alla är faktorer som ger social kontroll.

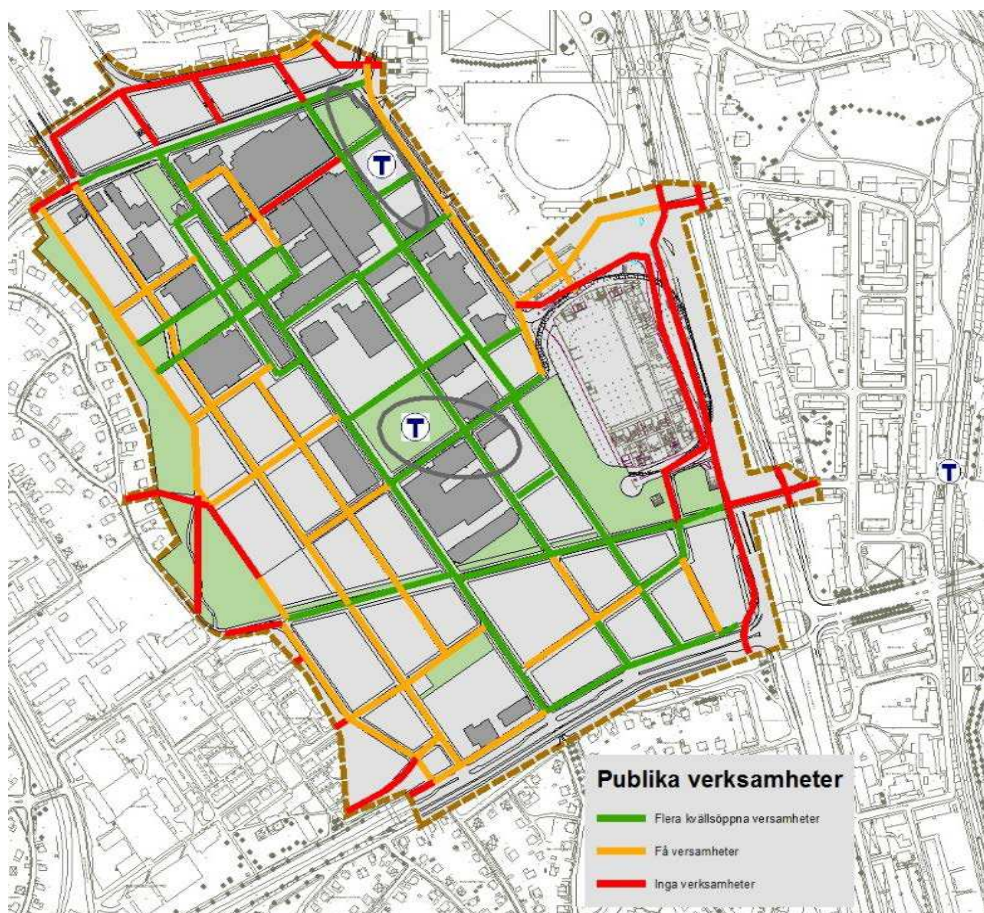


Figur 3 Naturlig övervakning från bostäder.

Bostäder med fönster ut mot gatan är en viktig trygghetshöjande faktor eftersom det ger en naturlig övervakning av länken. I denna rapport har bostädernas inverkan på trygghetsupplevelsen bedömts som mycket god inom ett intervall på ca 0-20 m. Även bostadshus på ett avstånd inom ca 20-25 m har bedömts ge viss positiv inverkan på trygghetsupplevelsen.

Förutom en överblick ut på gatan, så genererar också bostadshus rörelser i form av gående och cyklister. För bästa trygghetsupplevelse bör entréer in till bostadshusen ligga längs med gatan. Tryggheten blir på så vis bra både för personer som ska in i huset och trafikanter som rör sig längs med gatan. Detta jämfört med entréer på husets innergård där den sociala kontrollen ofta är lägre. Här har antagandet gjorts att alla entréer ligger längs med gatan i det planerade programområdet.

Den naturliga övervakningen för bostäder i utredningsområdet har graderats i tre nivåer (grön, orange, röd) och det kan konstateras från figur 3, att stora delar av området består av bostadshus, vilket är mycket positivt. Tyngdvikten av bostadshus ligger i områdets sydvästra del. Runt Tele2 Arena och kring de befintliga byggnaderna (ifyllt grått i figur 3) är bostadsbebyggelsen något glesare.



Figur 4 Publika verksamheter.

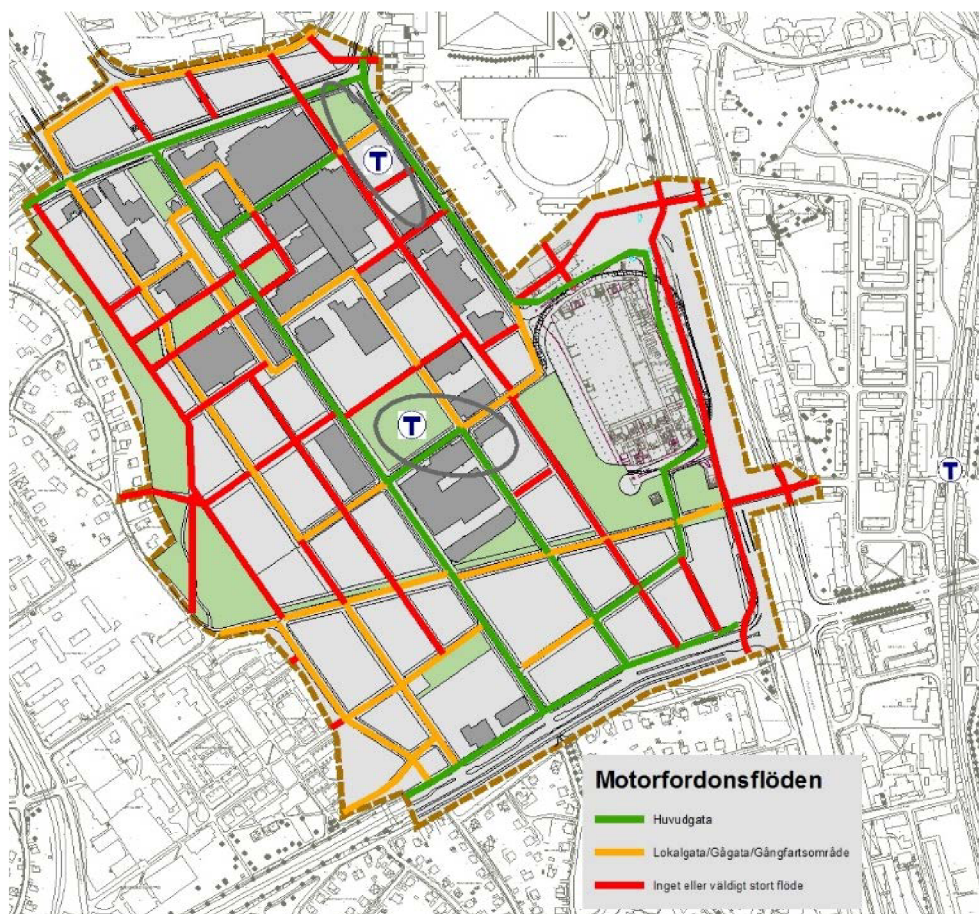
Publika verksamheter är en annan faktor som bedöms som värdefull för trygghetsupplevelsen i ett område. Generellt är all form av verksamhet bra som genererar rörelser i ett område, men störst positiv påverkan på tryggheten har de verksamheter som stödjer ett aktivt stadsliv med exempelvis service, handel och utåtriktade verksamheter.

I programområdet så planeras som figur 4 visar, gott om publika verksamheter på många av länkarna.

På de länkar som har graderats som grönt inuti programområdet planeras en aktiv fasad som skall stödja ett intensivt stadsliv. Här finns god potential för lokaler i bottenvåningen. Ovanpå dessa planeras bostäder eller verksamheter. Dessa länkar har väldigt goda förutsättningar för god social kontroll. Ju längre en verksamhet har öppet desto bättre blir förutsättningarna för att länken även skall upplevas trygg även kväll- och nattetid.

Länkarna som har graderats orange innehåller bebyggelse med få verksamheter. Fasaderna här stödjer ett grundläggande stadsliv där bottenvåningarna kan innehålla butiks- och verksamhetslokaler. Eventuellt kan här även förskolor, förenings- eller gemensamhetslokaler upprättas i husens bottenvåningar. Dessa verksamheter kan ha viss positiv inverkan på trygghetsupplevelsen beroende på vilken verksamhet som finns i lokalerna.

Röda länkar har inga lokaler i bottenvåningarna alls och genererar ingen social kontroll utifrån detta perspektiv.



Figur 5 Flöden på nätet för bilar.

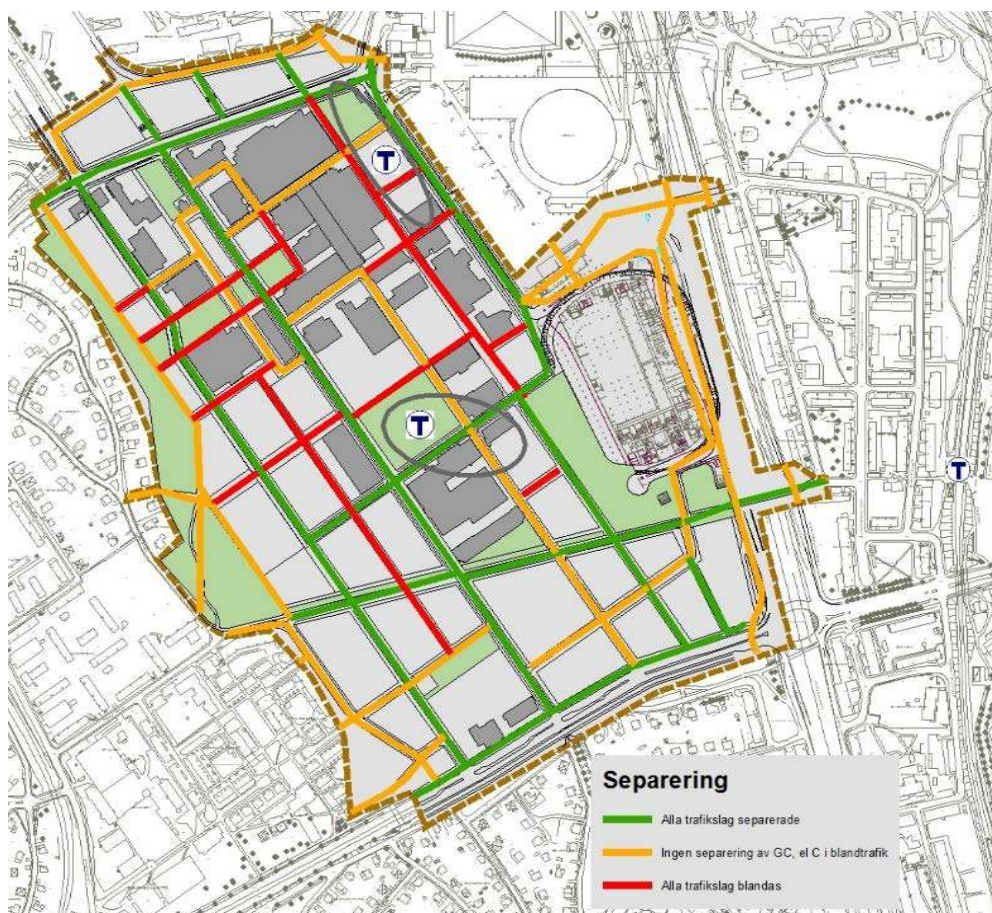
Motortrafikflöden är en paradoxal faktor som både skapar otrygghet men även kan vara trygghetshöjande. För att motortrafikflödena ska verka positivt på tryggheten är det viktigt att flödet är lagom stort, hastigheten inte för hög och att separeringen i gaturummet är rätt anpassad till fordonsflöde och hastighet.

I denna rapport bedöms huvudgator ha ett fordonsflöde som verkar för en god trygghetsingivande social kontroll och dessa länkar är därför gröna i figur 5. Lokalgator blir orange då dessa länkar har ett visst fordonsflöde.

De länkar inne i programområdet som utformas som gångfartsområde/gånggator kommer främst ha angöringstrafik och tidsbegränsade leveranser. Dessa länkar har därför bedömts som röda eftersom den sociala kontrollen från fordon är låg. Vidare har länkar i övriga utredningsområdet fått graderingen röd om de ligger intill gator och vägar som har ett väldigt högt fordonsflöde, som Nynäsvägen.

På de länkar som har väldigt lågt fordonsflöde bygger trygghetsupplevelsen på att det är större gång- eller cykeltrafikflöden. Därför är det som tidigare nämnts viktigt med målpunkter längs med länken eller att det finns attraktiva målpunkter i noderna så att den har förutsättningar att bli ett attraktivt stråk.

4.3 Separering av trafikslag



Figur 6 Separering

Separering av trafikslag är en komplex faktor vad gäller trygghet. För att få rätt trygghetsupplevelse är det väldigt viktigt att separeringen görs på rätt ställen och på rätt sätt. Ur barn, funktionsnedsattas och äldres perspektiv kan en tydlig separering mellan trafikslagen i många fall öka trygghetsupplevelsen på en plats eller sträcka. Detta då gaturummet delas in i zoner där de olika trafikslagen inte behöver konkurrera om utrymmet.

Genom att koncentrera trafikslagen längs med en gata ökas den sociala kontrollen. Sådana stråk är viktiga framför allt nattetid då en enskilt friliggande gång- och cykelväg kan upplevas mycket otrygg. Avgörande för när det är befogat att separera olika trafikslag åt beror på bland annat på flöden och hastighet. Vid stora flöden, av till exempel cykeltrafik, bör dessa separeras från gående för att öka gåendes trygghetsupplevelse. Det samma gäller separering mellan cyklister och bilister.

Enligt planeringsverktyget "Rätt fart i staden", som utgavs av SKL och Vägverket 2008, bör hastigheten inte vara högre än 30 km/h (för god standard) i mjuktrafikrum, det vill säga rum där det finns ett nära samspel mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik.

Det kan konstateras att programområdet har en bredd i separeringsformer. Separeringen i figur 6 har bedömts utefter vilka trafikslag som skall trafikera länken. De länkar som är

utpekade som gångfartsområden/gångator men har en angiven cykelbana får graderingen grön (Rökerigatan). Trappor blir gröna då de endast är till för gående.

De länkar som benämns som gångfartsområde/gångata antas inte ha någon separering mellan trafikslagen. Här fås ytterligare en dimension på tryggheten då dessa ytor faktiskt bygger på en viss otrygghet och samspel mellan trafikslag för att fungera.

Ur trygghetssynpunkt har dessa länkar fått graderingen röd på separering. Fordonsflödet på dessa gator beräknas vara låg eller mycket låg. Trygghetsupplevelsen bygger därför mycket på om gatan befolkas med gång- och cykeltrafikanter under hela dygnet.

Upplevelsen av trygghet ställer höga krav på utformningen av gångfartsgator. Särskilt barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har behov av att veta vilka ytor som är trygga och på vilka ytor fordonstrafik kan förekomma. Förutsatt att gångfartsgatorna utformas med omsorg kan den otrygghet som kommer med en blandning av trafikslag vägas upp av övriga kvaliteter.

Lokalgator har fått graderingen orange eftersom cyklister cyklar i blandtrafik, men så länge hastigheten inte är högre än 30 km/h bedöms ändå tryggheten generellt god på dessa länkar.

Hallvägen kommer bli en av planområdets huvudgator, med stora flöden av gående, cyklister och motorfordon. Här är alla trafikslag separerade och länken får bedömningen grön.

Lokalgator som prioriterar cykel (Boskapsvägen/ Bolidenvägens förlängning) får också grön gradering då de har en genomtänkt separeringsform som gynnar cyklister, samtidigt som gående har sin egen yta.

4.4 Strukturella faktorer

4.4.1 Orienterbarhet och sikt

Att lätt kunna hitta och förstå miljön är viktigt för den upplevda tryggheten. Orienterbarheten påverkas positivt av Slakthusområdets struktur med raka gator både i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning. En kvartersstruktur med täta vägvalsmöjligheter gör det lätt att orientera sig både som besökare och boende i området. Även möjligheten att se och överblicka närområdet gynnas av kvartersstruktur vilket påverkar tryggheten positivt.

God och genomarbetad vägvisning för gångtrafik ger bra förutsättningar för trygghet och ett ökat gångtrafikflöde. Det är extra viktigt att ha en tydlig och enkel vägvisning för gångtrafik i ett område som Slakthusområdet eftersom helt olika förutsättningar gäller vid evenemang och till vardags.

Trängsel och kö kan skapa känsla av otrygghet. Vid evenemang behöver evenemangsbesökarna därför spridas ut på flera länkar för att inte kö eller trängsel ska skapas. God vägvisning med till exempel, avstånd eller minuter att gå, stimulerar dessutom till fler gångtrafikanter vilket skapar ökad trygghet. Många av besökarna till arenorna är inte bekanta med området. Detta ger goda möjligheter till att styra flödena av besökare till de olika tunnelbanestationerna.



4.4.2 Gångtrafikflöden

Antalet gångtrafikanter som använder gatan har betydelse för den upplevda tryggheten. På gator med många gångtrafikanter känner de flesta människor att det är tryggare och då använder fler gatan.

I programområdet är det tänkt att bli en blandning av verksamheter och bostäder vilket får betydelse för gångtrafikflödena på sådant sätt att gångtrafiken förväntas öka mycket. Det finns även starka målpunkter på flera sidor om programområdet. Bland annat finns Globen, Tele2 Arena, Globens centrum och T-bana Blåsut, vilket även dem genererar gångtrafikanter.

Dessutom angränsar flera bostadsområden till Slakthusområdet. Målpunkternas placering har betydelse för vilka stråk som kommer att bli väl använda av gångtrafikanter inom Slakthusområdet. De genaste stråken mellan kollektivtrafiken och de publika verksamheterna antas få högst flöde av trafikanter. Den sociala kontrollen och trygghetsupplevelsen påverkas positivt av detta. Eftersom Slakthusområdet ligger nära innerstan, med mycket goda kollektivtrafikförbindelser och att Stockholms stad arbetar för ökad gångtrafik (i och med ÖP, Promenadstaden) förväntas gångtrafikanterna stadigt öka.

Att öppna upp och utveckla Slakthusområdet kommer även påverka trygghetsupplevelsen positivt för boende och arbetande runt omkring Slakthusområdet.

Tidigare har området fungerat som en barriär. Framöver kommer antalet gångtrafikanter som går igenom Slakthusområdet istället för att gå runt det att öka markant.

4.4.3 Buller

Ljud och buller kan påverka trygghetsupplevelsen negativt eftersom det som händer runt omkring blir svårt att höra och det även är svårare att göra sig hörd. Bullerskärmar kan också påverka överblickbarheten och sikten vilket kan påverka tryggheten negativt. Inom planområdet bedöms inte bullersituationen påverka tryggheten i någon större omfattning, men på gång- och cykelvägen längs med Nynäsvägen kan buller från vägen påverka tryggheten negativt. Det är idag brist på undersökningar kring kopplingen mellan buller och trygghet varför bedömningen av buller inte ingått i denna utredning mer än genom detta resonemang.

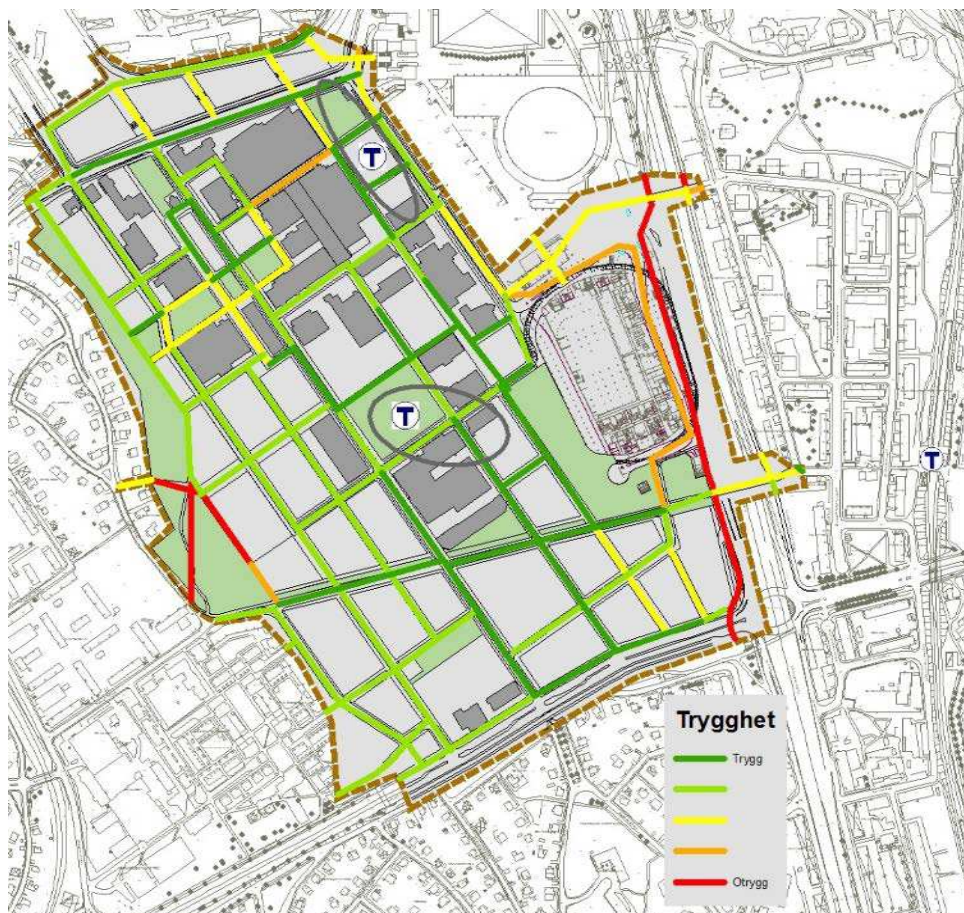
4.4.4 Dagtid/nattetid

Tiden på dygnet har stor betydelse för tryggheten i området. Vissa sträckor som används flitigt på dagen kanske inte alls används när det är mörkt. Arbetsplatser och kontor är vanligtvis stängda på kvällen vilket påverkar den sociala kontrollen negativt och kan skapa öde gator. Viktiga faktorer för att öka tryggheten kvällstid är därför blandad bebyggelse och god belysning. Som tidigare nämnts finns god potential för att programområdet ska befolkas både dagtid och kvällstid genom sin blandning av bostäder och verksamheter. Det är också viktigt med vägvalsmöjligheter vilket ger möjlighet att välja en väg till en målpunkt på dagtid och en annan på nattetid. Tidigare forskning och studier visar att gångtrafikanter är beredda att gå en omväg nattetid om det innebär att trygghetsupplevelsen är större på den längre vägen.

Utvecklingen av programområdet innebär att nya länkar och rörelsemönster skapas. Detta ger möjlighet att välja en alternativ väg till arenaområdet och arenagången i nord-sydlig riktning. Idag är Slakthusområdet relativt öde nattetid när alla verksamheter är stängda. Genom att tillfoga en blandning av bostäder och verksamheter ökar trygghetsupplevelsen även nattetid.

5 SAMMANVÄGD TRYGGHETSBEDÖMNING

I figur 7 presenteras en sammanvägd bedömning av tryggheten i utredningsområdet:



Figur 7 Sammanvägd trygghetsbedömning av respektive länk.

De länkar som har fått mörkgrön gradering i figur 7 är gator med god social kontroll både genom publika verksamheter och naturlig övervakning från bostäder.

Även länkar som har fått ljusgrön bedömning har en god trygghetsupplevelse. Den sociala kontrollen utgörs av publika verksamheter eller bostäder. Dessa länkar måste dessutom ha ett visst fordonsflöde för att uppnå ljusgrönt.

Vidare finns ett antal länkar med trygghetsgraderingen gul, det vill säga på mitten av skalan trygg-otrygg. Dessa länkar bedöms inte som otrygga men passar inte som huvudstråk för gående och cyklister. Planområdet har gott om alternativa stråk vilket gör att de gula länkarna är fullt acceptabla. Dock hade det varit önskvärt om trygghetsupplevelsen på länken norr om Tele2 Arena hade uppnått ljusgrön gradering, då den skulle kunna komma bli en viktig länk mellan områdena öster och väster om Nynäsvägen. För detta behövs bostäder eller mer publika verksamheter längs med länken.

Delarna på Arenavägen som blir gula brister i naturlig övervakning, och har få publika verksamheter. Separeringen och motortrafikflödena är dock god, vilket ger gula länkar.

Vidare har broarna över Nynäsvägen blivit gula. Detta även här på grund av långa avstånd till bostäder samt inga publika verksamheter. Här finns dessutom inget motorfordonsflöde. Broarna får ändå graderingen gul, då de är positiva i det stora hela, även om tryggheten inte är optimal, bedömt utifrån de trygghetsingivande faktorerna.

De få orangea länkarna som finns inom planområdet har innehåller varken bostadsbebyggelse eller publikverksamheter, men har ett visst motorfordonsflöde som ger länken viss trygghet.

Arenavägens fortsättning vid Tele2 Arena är utpekad som huvudgata, men bristerna i socialkontroll runtomkring ger ändå graderingen orange.

De röda länkarna är friliggande gång- och cykelvägar med varken bostäder eller publikverksamheter i närheten. Inom utredningsområdet finns få sådana länkar vilket är mycket positivt. Något som dock borde studeras närmare är cykelbanan längs med Nynäsvägen. Då denna är ett pendlingscykelstråk är det viktigt att cyklisterna känner sig trygga med att nyttja denna.

I bedömningen har även tagits hänsyn till de nya tunnelbaneuppgångarna som planeras inom programområdet. Dessa har verkat höjande av tryggheten, eftersom dessa genererar gång- och cykeltrafik. För att även resenärer till och från tunnelbanan ska uppleva största möjliga trygghet är det positivt med kvällsöppna verksamheter och i bästa fall även bostadsbebyggelse vid uppgångarna. Mer om tankar kring tunnelbaneuppgångarna fås i kapitel 5.3.

5.1 Arenornas påverkan på området

Då det inte är evenemang på arenorna är det få människor i området närmast arenorna, vilket påverkar tryggheten negativt där. Området blir då mindre attraktivt som vistelseplats och kan upplevas som en barriär. Att röra sig längs med Arenagången och från Globenbron till bostadsområdet öster om Nynäsvägen upplevs som otryggt under kvällstid på tider då det inte är evenemang.

Den nya planen för Slakthusområdet skapar helt nya länkar och rörelsemönster för boende och besökande i området och överbygger framförallt den barriär som området utgör idag. Det nya området ger trafikanter ett alternativ till ytan närmast arenorna för att röra sig i nord-sydlig riktning.

Innan och efter evenemang på arenorna bedöms flera besökare sila igenom programområdet och även besöka dess verksamheter. Arenornas 2 miljoner besökare per år påverkar tryggheten i omkringliggande områden positivt, så länge trafikantflödet inte ger upphov till trängsel. Arenornas evenemang bedöms också påverka tryggheten positivt i hela utredningsområdet eftersom antalet gångtrafikanter troligtvis kommer att spridas ut inom hela området vid evenemang. Framförallt kommer gångstråken till och från tunnelbanestationerna befolkas vid evenemangstillfällen.

Vissa evenemang som drar stora supporterskaror kan dock påverka tryggheten negativt.

Om det skulle ske en Extremsituation då båda arenorna skulle behöva utrymmas samtidigt kan trängsel och väldigt mycket människor göra att tryggheten påverkas negativt.

5.2 Broarnas påverkan på området

I denna trygghetsutredning ska två olika situationer belysas. Dels en situation där det finns en ny gång- och cykelbro i diagonalens förlängning och dels en situation där det finns två nya gång- och cykelbroar, en i diagonalens förlängning och en vid hotellet, norr om Tele2 Arena.

Effekten av den södra gångbron, i diagonalens förlängning, är att tillgängligheten till Blåsut tunnelbana förbättras. Blåsut kommer troligtvis få flera gångtrafikanter, framförallt i anslutning till start och slut på evenemang. Bron kommer tydligt påverka och förbättra tillgängligheten mellan de östra och västra delarna om Nynäsvägen. Detta är något som också är positivt för tryggheten eftersom det skapar fler vägvalsmöjligheter.

Byggs även gångbron norr om Tele2 Arena kommer gångflödet öka på Pastellvägen och Arkadvägen som leder till tunnelbanestationen Skärmarbrink. Detta behöver dock inte vara negativt, då det skapar mer social kontroll, men det är viktigt med god vägvisning till flera olika kollektivtrafiknoder så att trafikanterna silas jämt genom området.

På de nya broarna över Nynäsvägen som eventuellt planeras har tryggheten bedömts som gul. Broarna går över en hårt trafikerad väg och har låg social kontroll. Förutsättningen för att dessa länkar ska upplevas som trygga är att broarna görs tillräckligt breda och luftiga.

Den södra bron kommer troligtvis användas mer till vardags än den norra. Däremot kommer båda broarna användas flitigt vid evenemang på arenorna och detta kommer skapa mer trygghet eftersom stora mängder människor kommer spridas åt olika håll istället för att alla dras åt samma håll (till exempel tunnelbaneuppgångarna inom Slakthusområdet). Ju fler länkar över barriären Nynäsvägen desto bättre för tryggheten, eftersom ju fler alternativa vägar desto bättre.

Vidare medför två broar en potential att områdena runt arenorna befolkas under perioder då det inte är några evenemang. Detta då broarna skapar flöden mellan målpunkter på båda sidor av Nynäsvägen och arenaområdena blir på så vis en naturlig länk.

5.3 Påverkan av tunnelbanestationer

Stockholms tunnelbana står inför en omfattande utbyggnad och inom utredningsområdet planeras en station med ett antal tunnelbaneuppgångar. Den nya stationen skall ersätta T-bana Globen och Enskede gård. Placering och utformning av entréerna inom Slakthuset utreds vidare i dialog mellan Stockholms läns landsting (SLL) och Stockholms stad. I denna rapport har entréerna markerats ut övergripande med två ringar och en tunnelbanesymbol, utifrån lägen på SLL:s hemsida².

Tunnelbanestationerna inne i programområdet planeras ligga under jord och det ställer krav på utformningen för att uppnå en god trygghetsupplevelse. För att få god social kontroll är det angeläget att placera målpunkter i tunnelbanestationen som både

² Stockholms läns landsting, 2015-10-07, "Sex nya stationer när tunnelbanan byggs ut till Nacka och söderort".

genererar informell social kontroll och samtidigt halvinformell social kontroll från de anställda som arbetar i verksamheterna.

Generellt är tunnelbanans entréer ett bra sätt att styra hur flödena fördelas i programområdet. Fler uppgångar kommer ge en större spridning av gående och cyklister i området, vilket har positiv inverkan på trygghetsupplevelsen till vardags. Vidare kan tunnelbanans entréer hjälpa till att öka tryggheten genom ökade flöden.

5.4 Omkringliggande område

Generellt kan konstateras att länkarna mellan Gullmarsplan och planområdet har brister i många av de trygghetshöjande faktorerna som studerats i denna rapport.

Likaså Globenområdet bedöms kunna upplevas öde tider då det inte är stora evenemang på arenorna som kan befolka området.

Öster och väster om planområdet ligger bostadsområden. Där kompenseras bristen på publika verksamheter av den naturliga övervakningen (närhet till bostäder) och på de länkar där bostäder blandas med publika verksamheter bedöms tryggheten vara särskilt god.

I söder går Enskedevägen. Sträckan förbi planområdet kommer genom den nya utformningen och bostadsbebyggelsen få ökad trygghet inom många av faktorerna som studerats i denna rapport. Sträckan utanför utredningsområdet bedöms idag ha en del brister och så länge även denna del inte byggs om kommer de kvarstå.

Som tidigare nämnts bedöms inte heller området runt Nynäsvägen ha så god gradering på de trygghetsingivande faktorerna. Framför allt är det brister i den sociala kontrollen där. Flödet längs med Nynäsvägen bedöms vara allt för stort och hastigheten för hög för att ge någon trygghetsingivande verkan.

6 SLUTSATSER

Ut ifrån denna rapport kan konstateras att det nya planprogrammet för Slakthusområdet ökar trygghetsupplevelsen markant både inuti och utanför utredningsområdet. Hela området gynnas av att nya målpunkter tillförs i Slakthusområdet vilket befolkar och berikar stadsdelen. Även bostadsområdena kring Slakthusområdet får ta del av detta genom att tillgängligheten till Slakthusområdet och evenemangsområdet ökar.

Genom att planera in en blandad bebyggelse med både bostadsbebyggelse och publika verksamheter och en bredd i olika gatutyper ges förutsättningar till en levande stadsdel.

Uteredningsområdets rutnätskaraktär ger god möjlighet till vägvalsmöjligheter och nattetid finns möjlighet till stråk som känns trygga, både i nord- sydlig och öst-västlig riktning.

För att integrera området på ett bra sätt med omkringliggande områden bör länkarna till och från Gullmarsplan ses över och även kopplingarna över och längs med Nynäsvägen.

Att anlägga en tunnelbanestation inuti planområdet bedöms ha stora positiva värden för trygghetsupplevelsen då detta befolkar området även kvälls/nattetid. Viktigt är bara att jobba omsorgsfullt med publika verksamheter och även bostäder nära uppgångarna. En av uppgångarna ser ut att ligga vid Centrala parken, ur trygghetsperspektiv kanske inte detta är en optimal placering. Å andra sidan, kan det bidra till att parken upplevs mindre otrygg. Här kommer belysningen spela en stor roll, liksom publika verksamheter.

Vid stora evenemang kommer tryggheten i området att utmanas. Vid dessa tillfällen är det viktigt att styra flödena och jobba med vägvisningen. Det kan även vara bra att tänka igenom vilka publika verksamheter om planeras längs med det viktigaste länkarna så dessa upplevs trygga under alla situationer.

Eftersom området innehåller en stor del gångfartsområden och gågator är det på dessa länkar viktigt med en omsorgsfull utformning så de upplevs trygga i största möjliga mån, för alla grupper. Viktigt på dessa är ledstråk för synsvaga och jämn beläggning för personer med funktionsnedsättning. För att skapa tydlighet är det bra att dela in gaturummet i olika zoner så att delar av gaturummet är trygga zoner, fredade från biltrafik.

Slutligen kan sägas att nya Slakthusområdet kommer bli en viktig pusselbit i denna stadsdel med många trygghetshöjande värden.

REFERENSER

Tryggare och Mänskligare Göteborg, tryggaremanskligare.goteborg.se; Idéskrift nr 16

Trygghetsvandringar om lokalt brottsförebyggande arbete från brottsförebyggande rådet,

Examensarbete: Oskyddade trafikanter anspråk på trygghet i stadsmiljön – en fallstudie i stadsdelen Gunnesbo i Lund, Lunds Tekniska Högskola, Louise Westin, Rapport

"Trygghet i gatumiljö Före- och efterstudie på De Geersgatan i Norrköping, Vägverket och Sweco

Stockholms läns landsting, 2015-10-07, "Sex nya stationer när tunnelbanan byggs ut till Nacka och söderort", <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Nya-tunnelbanan/Nyheter/2015/10/Sex-nya-stationer-nar-tunnelbanan-byggs-ut-till-Nacka-och-soderort/>