

NYKÖPING FRAMTIDA STADSBYGGNAD

Analys, scenarier och strategier
Juni 2012

INNEHÅLL

Bakgrund	3	Förtätningsscenarier	34
Syfte	3	Workshopscenari Mini	
Metod	3	Workshopscenari Midi	
Scenarioworkshop	4	Mini Midi Maxi	
Analysmodell	5	Befolkningsutveckling	
Betalningsvilja för stadskvalitet	6	Konsekvensanalyser förtätningsscenarier	39
Läsanvisningar analysbilder	7	Befolkningsstäthet	
NULÄGESANALYSER	8	Tillgång till park	
Förtätningsbehov	9	Närhet till grönområde	
Tillgänglighet till offentlig service: förskolor		Grönområde per person	
Tillgänglighet till offentlig service: grundskolor		Närhet till vatten	
Tillgänglighet till offentlig service: gymnasieskolor		Närhet till busshållplats	
Tillgänglighet till offentlig service: vårdcentraler		Tillgång till gatunätet	
Underlag för kollektivtrafik		Genhet i gatunätet	
Funktionsblandning		Sammanfattning konsekvensanalyser	56
Förtätningstryck	16	Slutsatser och rekommendationer	57
Attraktivt boende		Förslag till vidare studier	60
Stadskvaliteter			
Närhet till stora torget			
Närhet till kollektivtrafik: spårstation			
Närhet till kollektivtrafik: busshållplats			
Tillgång till gatunätet			
Tillgång till urbana verksamheter: boendetäthet			
Tillgång till urbana verksamheter: arbetandetäthet			
Tillgång till urbana verksamheter: befolkningstäthet			
Tillgång till park			
Gångavstånd till grönområde			
Tillgång till vatten			
Kvartersform			
Förtätningsfrihet	30		
Skyddad mark			
Förtätningsutrymme	32		
Grönområde per person			

BAKGRUND

Nyköpings kommun har påbörjat arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för tätorten, som skall tas fram enligt kommunens egna projektmodell. Den nya översiktsplanen var utställd under våren 2012. I denna prognosticeras en tillväxt på ca 700 invånare per år. Hur denna tillväxt ska tas om hand i planeringen är en fråga för FÖP:en. Med tanke på de många intressen som finns krävs en noggrann analys och ett gediget kunskapsunderlag. För detta har Spacescape tillfrågats att bidra.

Den 14 mars genomfördes en workshop med kommunens tjänstemän med fokus på förtätningsstrategier.

Spacescape har erbjudit utredning och analys av förutsättningar och stadsbyggnadsscenarier med avseende på attraktivt boende, tillgänglighet, närhet och förtätningspotential.

I tidigare utredningar har Spacescape analyserat olika stadskärnor i Stockholmsregionen och deras förtätningspotential utifrån fyra teman; förtätningsstryck, förtätningsbehov, förtätningsutrymme, förtätningsfrihet. Spacescape har tidigare genomfört liknande förtätningsplaner i Gullmarsplan, Flemingsberg, Jakobsberg, Södertälje och Haninge.

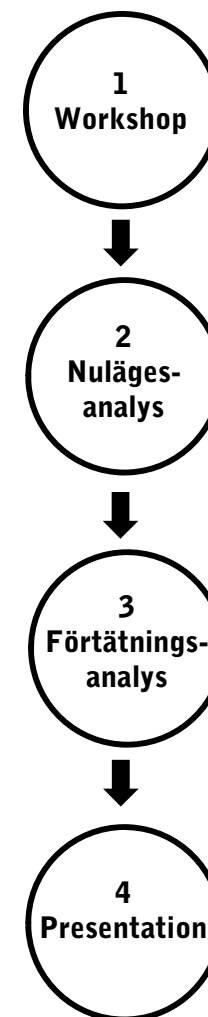
Spacescape har sedan 2005 bedrivit konsultverksamhet inom stadsbyggnadsanalys i projekt som t.ex. Norra Station, Nya Årstafältet, Norra Djurgårdsstaden, Gubbängsfältet, Västra city, Slussen i Stockholm, Norra och Södra Älvstranden, Backaplan i Göteborg, Nyhamnen, Jägerso och Triangelområdet i Malmö. Spacescape har även nära kontakt med stadsbyggnadsforskningen på KTH i Stockholm och UCL i London.

SYFTE

1. Genomföra en workshop
2. Bearbeta och analysera planutkast från workshop
3. Genomföra förtätningsanalys av stadskärnan
4. Presentera analys och resultat

METOD

En workshop har genomförts med tjänstemän på Nyköping kommun med syfte att ta fram möjliga scenarier för Nyköpings bebyggelseutveckling. Nulägesanalyser av Nyköpings stadsstruktur har genomförts med hjälp av en analysmodell som fångar de drivkrafter och begränsningar som en förtätningsprocess styrs av. Nulägesanalyserna har sedan jämförts i några utvalda aspekter i möjliga stadsmiljöer i form av två scenarier som baserats på skisser från workshoppen och ett tredje som Spacescape har tagit fram.



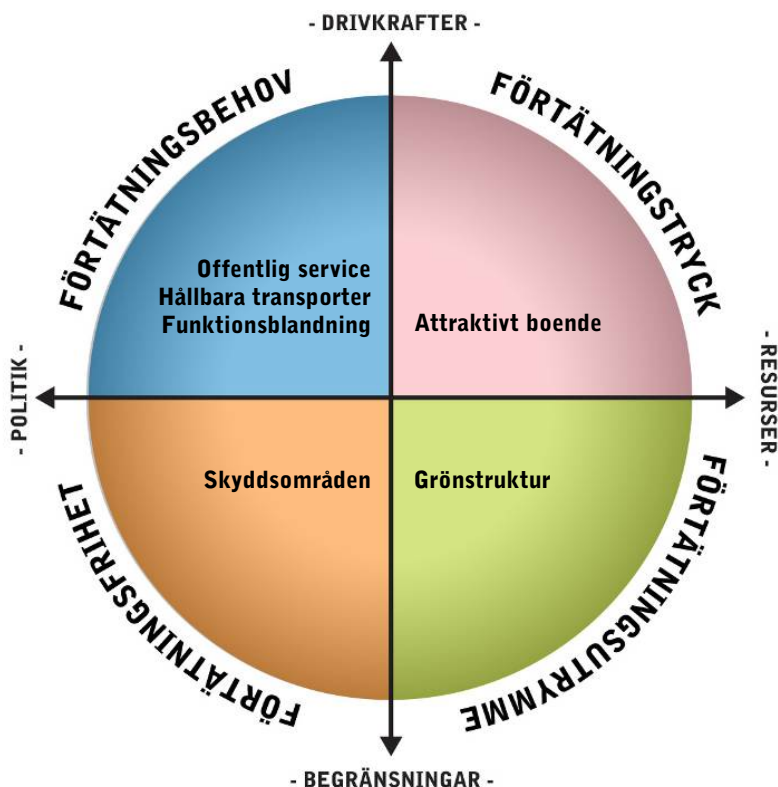
SCENARIEWORKSHOP

Under workshopen fick tjänstemän på Nyköping kommun skissa på scenarier för bebyggelseutveckling för att hantera Nyköpings beräknade befolkningstillväxt: en optimistisk utveckling och en pessimistisk. Två gruppsskisser för vardera scenario togs fram under workshopen. Dessa har sedan sammanfattats i förtätningsscenarierna Mini och Midi och analyserats med analysmetoden som beskrivs på nästa sida. Ett tredje scenario för en än mer optimistisk utveckling togs sedan fram av Spacescape på uppdrag av projektgruppen. Scenarierna beskrivs närmare i kapitlet förtätningsscenarier.



ANALYSMETOD

De senaste decennierna har förtätning varit ett viktigt begrepp i stadsbyggnadsdiskussionen. Argumenten för förtätning har handlat om exempelvis minskat transportbehov och mer effektivt markutnyttjande. Marknaden har också sett möjligheter att bygga mer på attraktiv, redan exploaterad mark. Samtidigt förekommer protester mot förtättningsplaner för att de till exempel minskar grönområden eller inte uppfyller kraven på en god närmiljö. Det finns alltså både faktorer som driver och faktorer som begränsar förtättningsprocessen. Ett områdes förtätningspotential beror på en mängd sådana faktorer. Detta kan förenklat beskrivas med hjälp av den så kallade förtättningsrosen. Här har faktorerna som styr förtätning delats in i fyra undergrupper: förtättningsbehov, förtätningstryck, förtättningsutrymme och förtättningsfrihet. Förtätningstryck och förtättningsbehov beskriver de faktorer som driver på en förtättningsprocess: drivkrafter. Förtättningsbehovet handlar om en politisk vilja att förtäta för att främja en hållbar stadsutveckling. Förtätningstryck handlar om marknadens önskan att bygga i attraktiva lägen. I bildens undre del finns de faktorer som begränsar förtätning. Förtättningsutrymme avser ”byggbarheten” vad gäller till exempel marktillgångar. Förtättningsfriheten avser de juridiska och politiska begränsningar som till exempel skyddsområden.



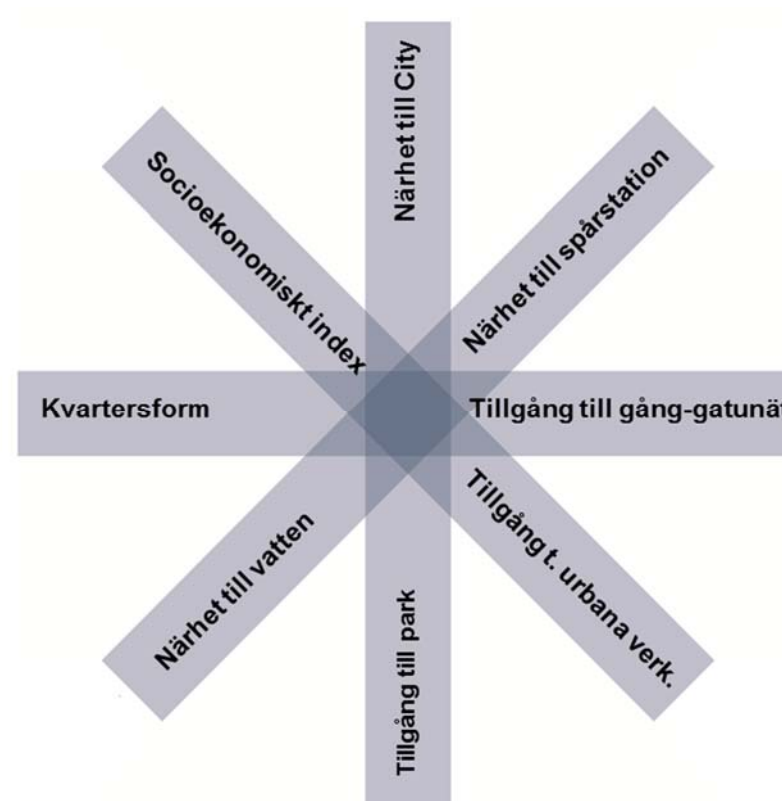
BETALNINGSVILJA FÖR STADSKVALITET

Förtätningstrycket, som kan översättas till marknadens önskan att bygga i attraktiva lägen, hänger starkt samman med vilka lägeskvaliteter bostadsköpare är beredda att betala för.

I studien ”Värdering av stadskvalitet” (Spacescape och Evidens för Regionplanekontoret, 2011) har åtta lägeskvaliteter visat sig ha stor påverkan på priset på bostadsrätter i Stockholmsregionen. I analysmodellen utgör dessa lägesfaktorer merparten av analyserna som fångar förtätningstrycket. Analyserna har när det funnits behov modifierats eller bytts ut för att bättre passa för Nyköpings förutsättningar.

Lägesfaktorer som påverkar betalningsvilja är:

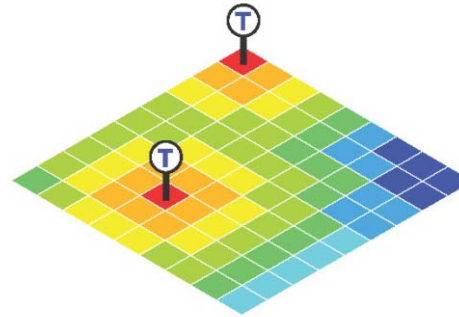
- Närhet till city
- Närhet till spårstation
- Tillgång till gång- och gatunätet
- Tillgång till urbana verksamheter
- Tillgång till park
- Närhet till vatten
- Kvartersform
- Socioekonomiskt index



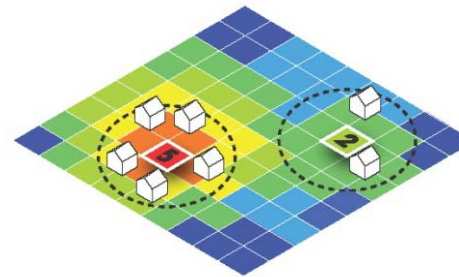
LÄSANVISNINGAR ANALYSBILDER

En stor mängd stadsanalyser har genomförts av Nyköpings tätort. Många analyser baseras på tillgänglighet, det vill säga vad man når eller hur långt man har till olika målpunkter. Analyserna som beskriver avstånd eller tillgång till en viss attraktion, som park eller befolkning, bygger på så kallad Place Syntax metod. Detta är en metod som analyserar närhet till en viss attraktion utifrån dess läge i gångnätet. Merparten av analyserna är gjorda utifrån adresspunkter där varje adresspunkt får ett värde och en färg i analyskartan beroende på dess läge i förhållande till attraktionen.

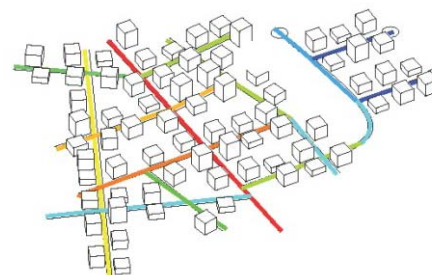
Stråkanalyserna bygger på så kallad Space Syntax-analys, en metod där tillgängligheten till ett stråk mäts utifrån hur många riktliningsförändringar stråket har och hur väl sammankopplat det är med övriga stråk. Lättillgängliga stråk har visat sig vara stråk som ofta är välanvända och lättorienterade. Ett stråks genhet mäts utifrån hur stor sannolikhet det är att det utgör kortaste vägen till övriga stråk. Stråkanalyserna tar enbart hänsyn till stråk där man kan gå, antingen i blandtrafik eller på separerade gångvägar.



Närhet till en viss attraktion, till exempel spärstation mäts som avstånd i gångnätet. Informationen läggs på adresspunkter.



Tillgång till en viss attraktion, till exempel bebyggelse mäts utifrån hur mycket bebyggelse man når inom ett visst avstånd i gångnätet.



Stråkanalysen visar stråkens tillgänglighet. Stråk som är lätta att nå från många andra stråk blir centrala och har hög tillgänglighet medan avskilda stråk med få korsningar har låg tillgänglighet.

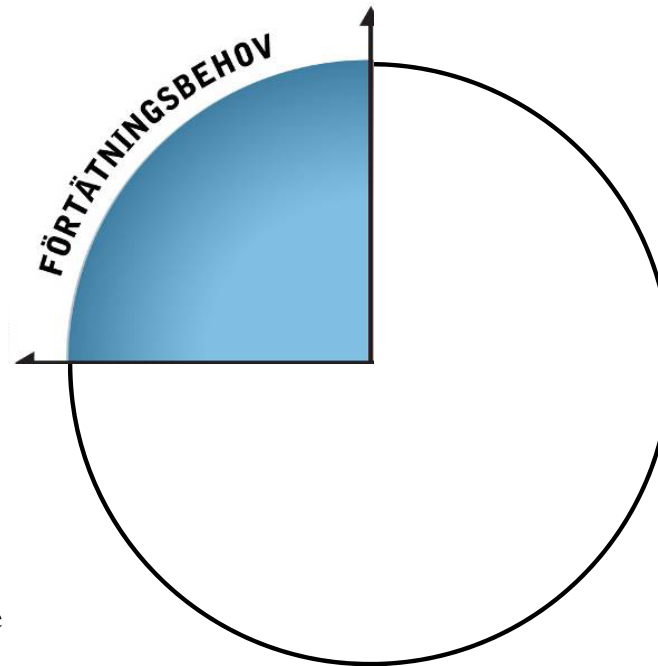


NULÄGESANALYSER

FÖRTÄTNINGSBEHOV

....drivs av målsättningar i ÖP, Miljömål etc.

Förtättningsbehovet i en stad eller ett område är stort när serviceunderlaget är litet och kollektivtrafikutnyttjandet är lågt. Behovet är också stort om området har mycket osammanhängande bebyggelse och om funktionsblandningen är låg, det vill säga när ett område till övervägande delen består av en funktion, till exempel renodlade kontorsområden.

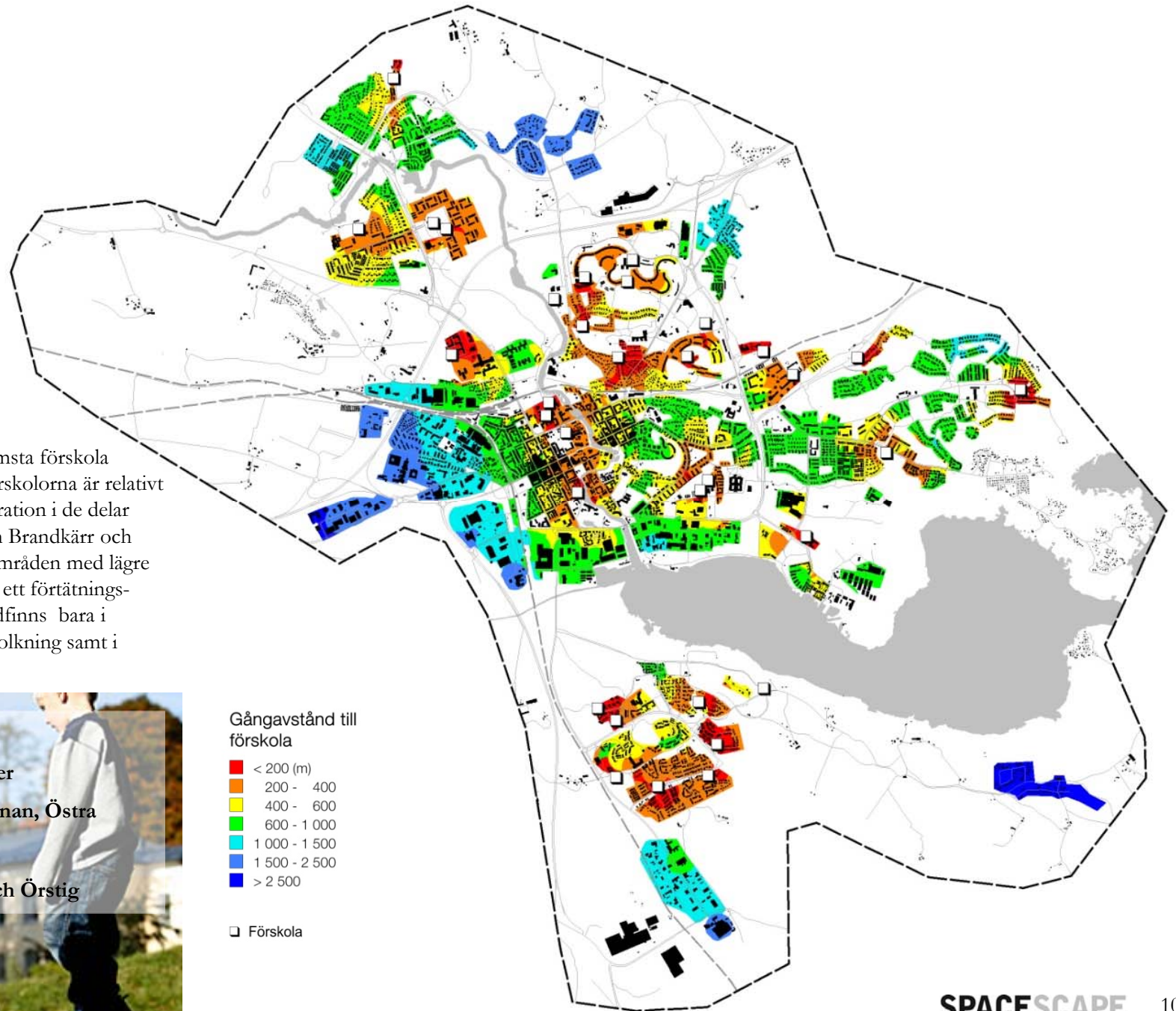


FÖRTÄTNINGSBEHOV

TILLGÄNGLIGHET TILL
OFFENTLIG SERVICE:
FÖRSKOLOR

**Väl fördelad tillgång till
förskolor ger ett
förtätningsbehov i de
områden med låg
befolkningstäthet.**

Kartan visar gångavstånd till närmsta förskola från alla adresser i Nyköping. Förskolorna är relativt jämt fördelade med hög koncentration i de delar med högst befolkningstäthet som Brandkärr och Östra stadskärnan men också i områden med lägre täthet såsom Arnö vilket innebär ett förtätningsbehov. Riktigt långa gångavstånd finns bara i områden med hög arbetande befolkning samt i Oxbacken och Örstig.



Medelavstånd: **680** meter

Bästa stadsdel: Östra stadskärnan, Östra villastaden och delar av Arnö

Sämsta stadsdel: Oxbacken och Örstig

Gångavstånd till
förskola

- < 200 (m)
- 200 - 400
- 400 - 600
- 600 - 1 000
- 1 000 - 1 500
- 1 500 - 2 500
- > 2 500

□ Förskola

FÖRTÄTNINGSBEHOV

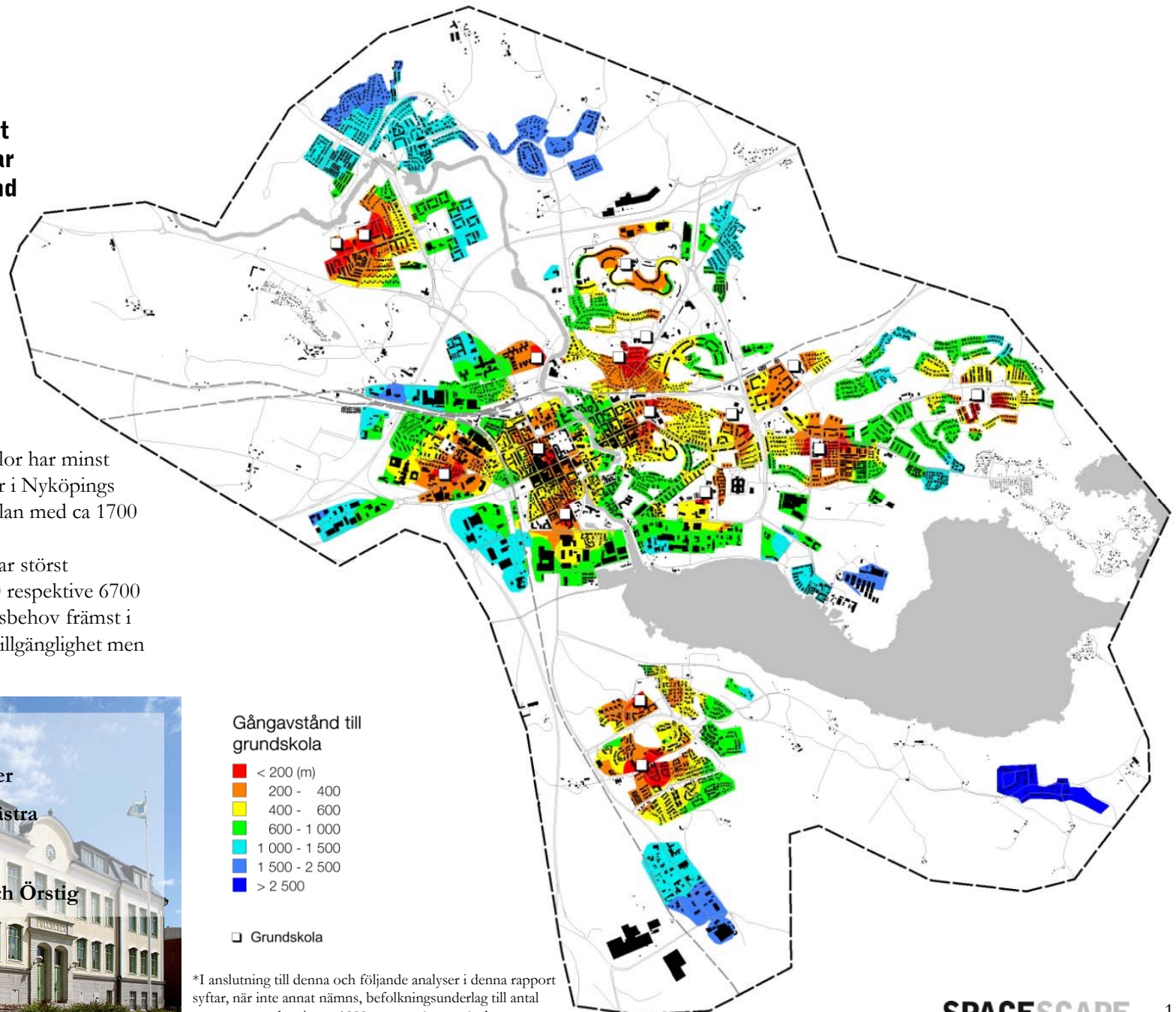
TILLGÄNGLIGHET TILL
OFFENTLIG SERVICE:
GRUNDSKOLOR

God tillgänglighet men lågt befolkningsunderlag skapar ett förtätningsbehov i bland annat Oppeby.

Kartan visar gångavstånd till närmsta grundskola. Vad vi kan se är de boende i Oxbacken och Örstig har längst avstånd till grundskolor medans de boende i exempelvis Oppeby har korta avstånd.

Noterbart är att Oppebys två skolor har minst befolkningsunderlag av alla skolor i Nyköpings tätort näst efter Bryngelstorpsskolan med ca 1700 respektive 2100 personer.*

Östra skolan och Västra skolan har störst befolkningsunderlag med ca 7000 respektive 6700 personer. Det finns ett förtätningsbehov främst i områden som Oppeby med god tillgänglighet men lågt befolkningsunderlag.



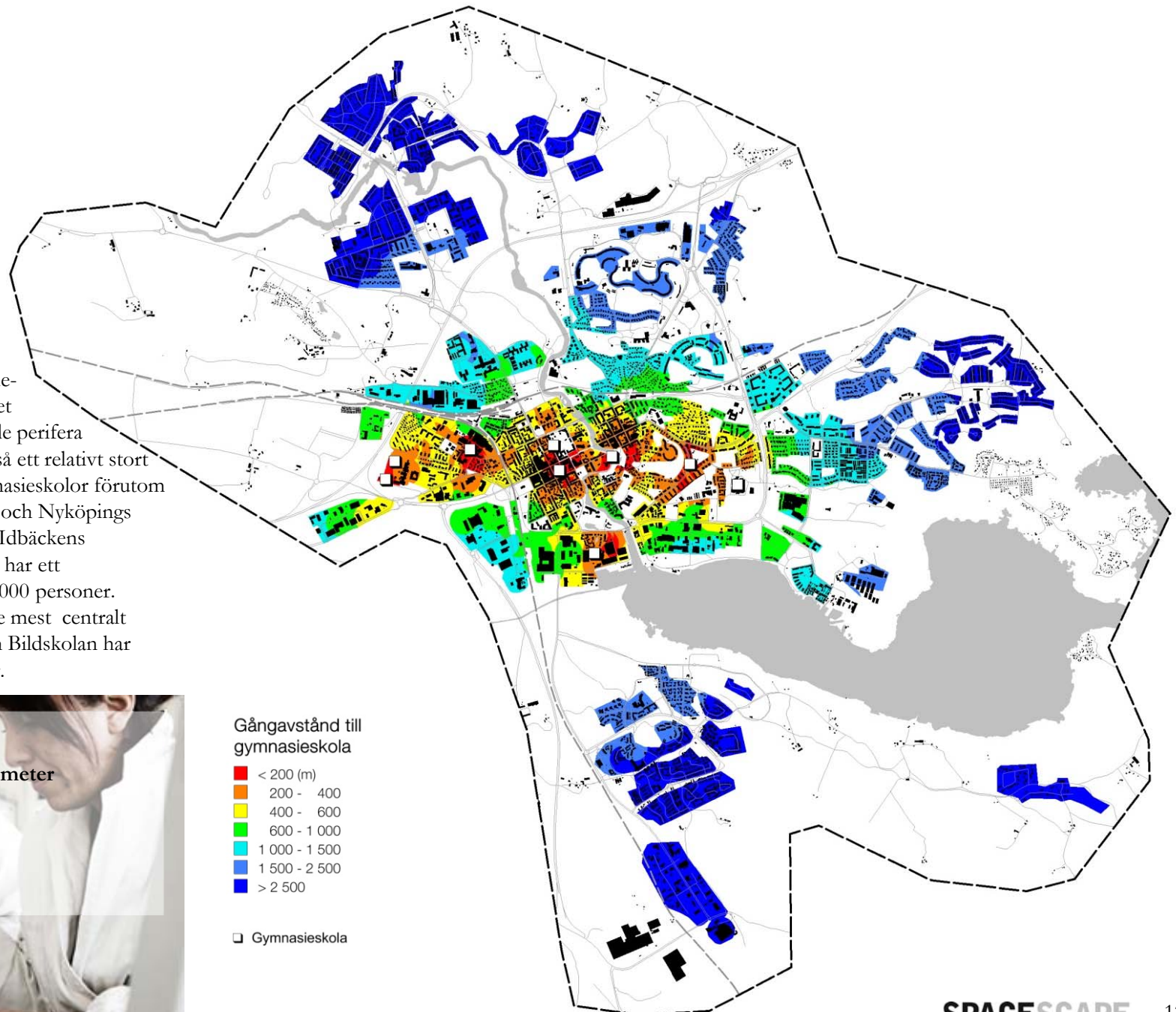
*I anslutning till denna och följande analyser i denna rapport syftar, när inte annat nämns, befolkningsunderlag till antal personer som bor inom 1000 meters gångavstånd.

FÖRTÄTNINGSBEHOV

TILLGÄNGLIGHET TILL
OFFENTLIG SERVICE:
GYMNASIESKOLOR

Förtättningsbehov finns främst i anslutning till Idbäckens industriområde på grund av det låga befolkningsunderlaget.

Kartan visar gångavstånd till närmsta gymnasieskola. Gymnasieskolorna ligger alla centralt beläget vilket skapar långa avstånd från de perifera bostadsområdena. Detta ger också ett relativt stort befolkningsunderlag till alla gymnasieskolor förutom Elteknikbranschens Gymnasium och Nyköpings Gymnasium Gripen som ligger i Idbäckens industriområde. Dessa två skolor har ett befolkningsunderlag på bara ca 1000 personer. Störst befolkningsunderlag har de mest centralt belägna skolorna varav Ljud- och Bildskolan har allra störst med ca 7700 personer.



Medelavstånd: **1 800** meter

Bästa stadsdel: Stadskärnan

Sämsta stadsdel: Alla perifera bostadsområden

FÖRTÄTNINGSBEHOV

TILLGÄNGLIGHET TILL
OFFENTLIG SERVICE:
VÅRD-CENTRALER

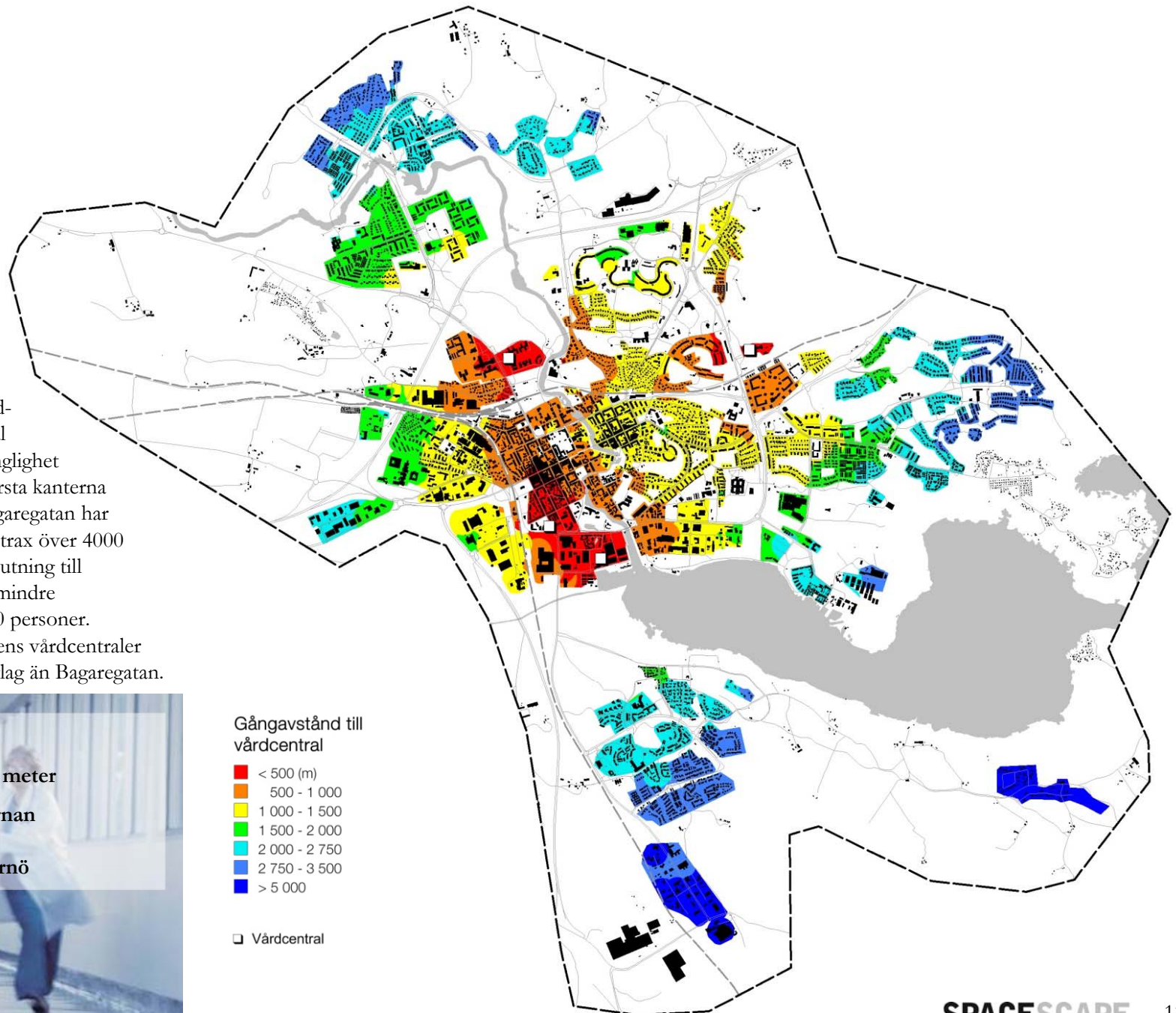
Det finns god tillgänglighet till vårdcentraler i stora delar av Nyköping.

Kartan visar gångavstånd till närmsta vårdcentral. De fyra vårdcentralerna ligger centralt men väl utspridda vilket ger en god tillgänglighet förutom för de som bor i de yttersta kanterna av tätorten. Vårdcentralen på Bagaregatan har störst befolkningsunderlag med strax över 4000 personer, Åsida som ligger i anslutning till Nyköpings lasarett har betydligt mindre befolkningsunderlag med ca 2500 personer. Även Ekensbergs och Stadsfjärdens vårdcentraler har något lägre befolkningsunderlag än Bagaregatan.

Medelavstånd: **1 800** meter

Bästa stadsdel: Södra stadskärnan

Sämsta stadsdel: Örstig och Arnö



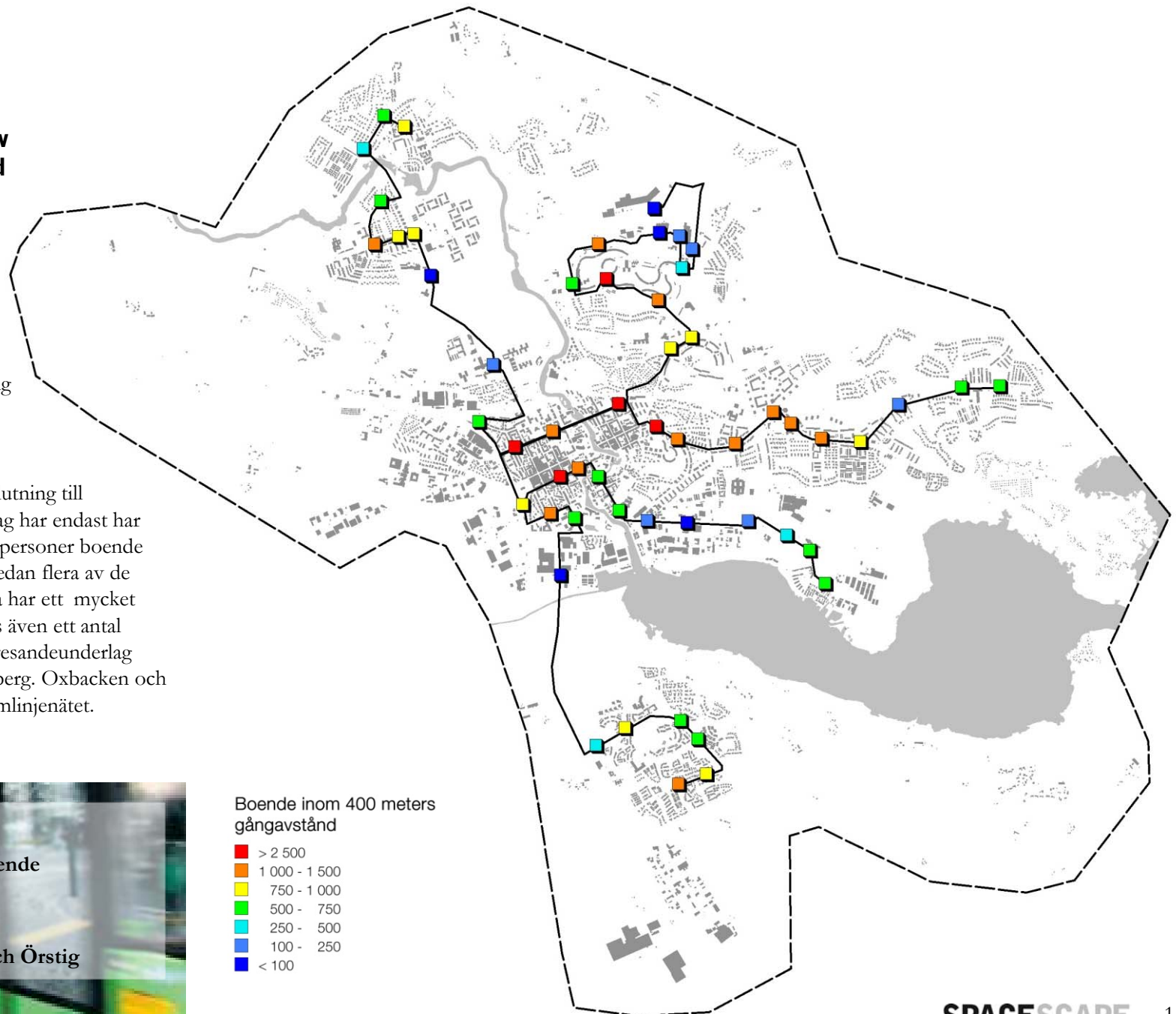
FÖRTÄTNINGSBEHOV

TILLGÄNGLIGHET TILL
KOLLEKTIVTRAFIK:
BUSSHÅLLPLATSER

**Det finns förtätningsbehov
runt centralstation och vid
hållplatser med lågt
resandeunderlag.**

Kartan visar på resande-
underlaget för busshållplatserna
i stamlinjerna 1,2 och 3. För
resandeunderlag till buss-
hållplatser har boende befolkning
inom 400 meters gångavstånd
använts i enlighet med TRASTs
rekommendationer.

Förtätningsbehovet är stort i anslutning till
Nyköpings centralstation som idag har endast har
ett resande-underlag med ca 730 personer boende
inom 400 meters gångavstånd medan flera av de
centralt belägna busshållplatserna har ett mycket
högre resandeunderlag. Det finns även ett antal
busshållplatser med mycket lågt resandeunderlag
såsom hamnområdet och Ekensberg. Oxbacken och
Örstig saknar helt tillgång till stamlinjenätet.

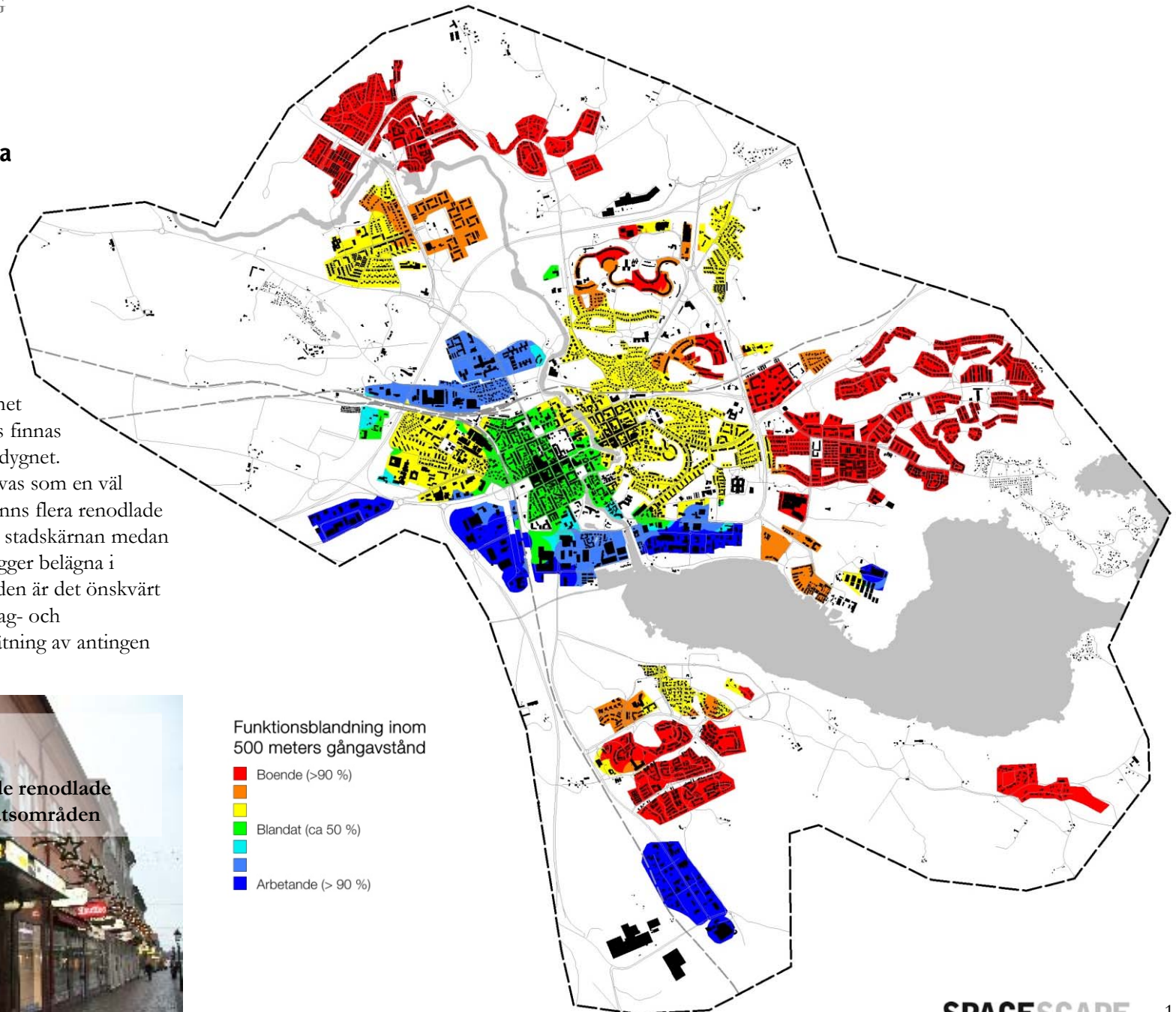


FÖRTÄTNINGSBEHOV

FUNKTIONSBLANDNING

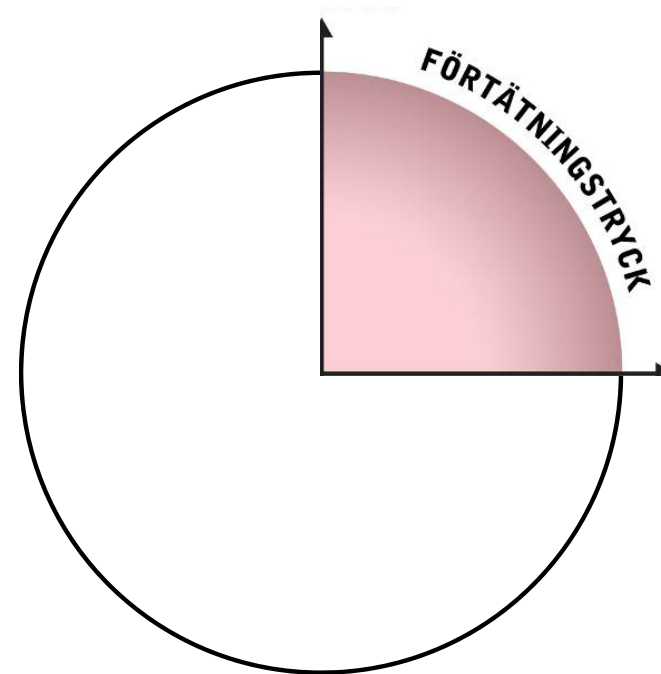
Nyköping har en funktionsblandad stadskärna men också flera renodlade bostads- och verksamhetsområden.

Kartan visar förhållandet mellan antal boende och antal arbetande inom 500 meters gångavstånd. Detta beskriver blandningen av dag- och nattbefolkning som har anledning att röra sig i stadsrummet och därmed var det kan förväntas finnas människor under större delen av dygnet. Nyköpings stadskärna kan beskrivas som en väl funktionsblandad stadsdel. Det finns flera renodlade arbetsplatsområden i närheten av stadskärnan medan de renodlade bostadsområdena ligger belägna i utkanten av staden. I dessa områden är det önskvärt att utjämna skillnaderna mellan dag- och nattbefolkning med hjälp av förtätning av antingen boende eller arbetande.

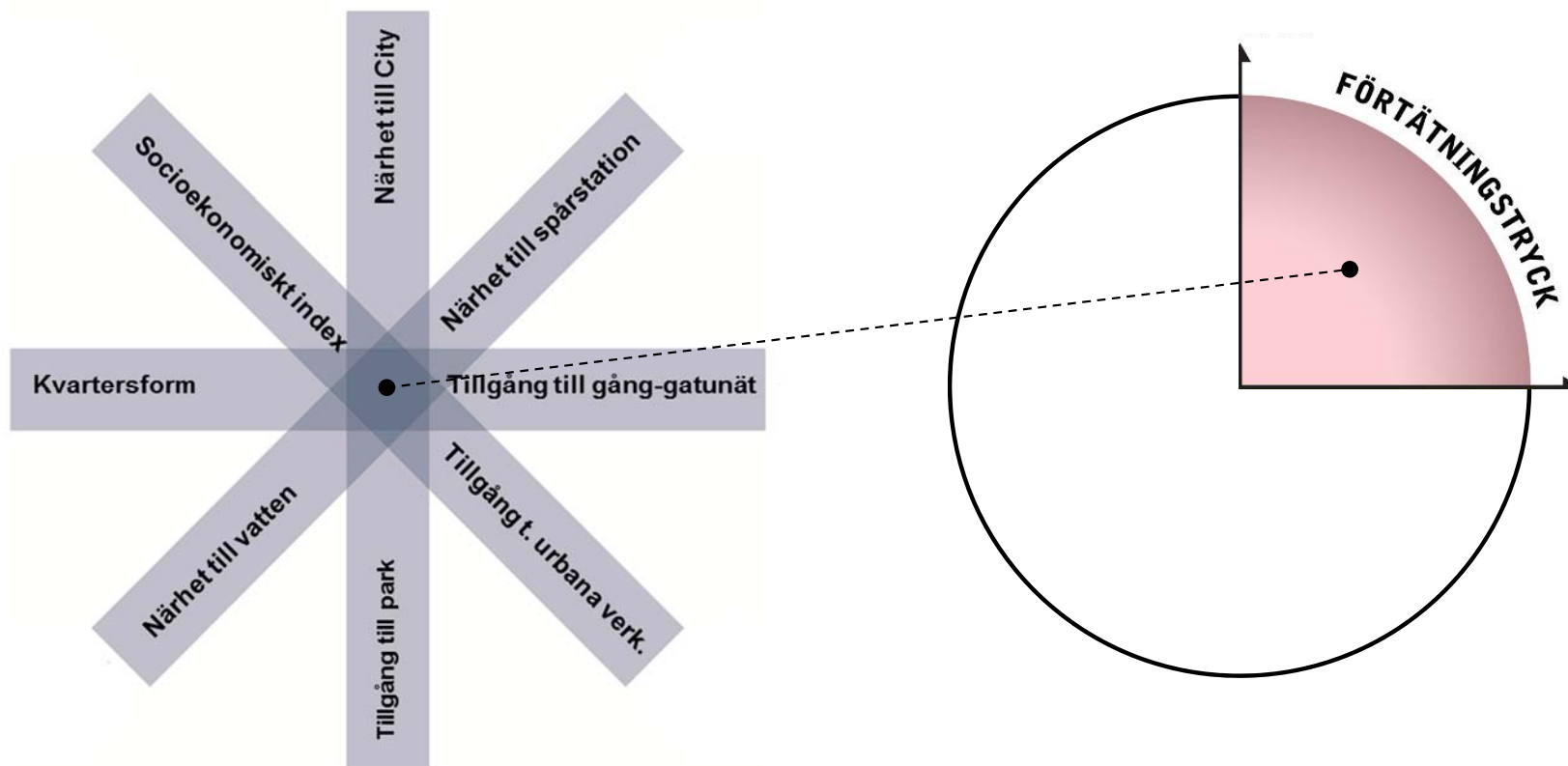


FÖRTÄTNINGSTRYCK **...drivs av efterfrågan och betalningsvilja**

Förtätningstrycket är stort där det finns ett stort utbud av service, handel och kultur. Även väl tillgängliga stadsrum och stadens centrala delar har ett högt förtätningstryck liksom områden med stor tillgång till park, natur och vatten.



ATTRAKTIVT BOENDE



STADSKVALITETER

I studien "Värdering av Stadsqualiteter" har Spacescape AB tillsammans med Evidens hittat de åtta olika stadsqualiteter som är viktigast när Stockholmaren ska köpa en bostad. De åtta olika aspekterna finns listade nedan och är viktiga aspekter för att studera vilket förtätningsstryck olika delar av Nyköping har idag. Måtten i studien är anpassade för Stockholm varför vissa justeringar har gjorts vid analys av Nyköping.

STADSKVALITET

MÅTT

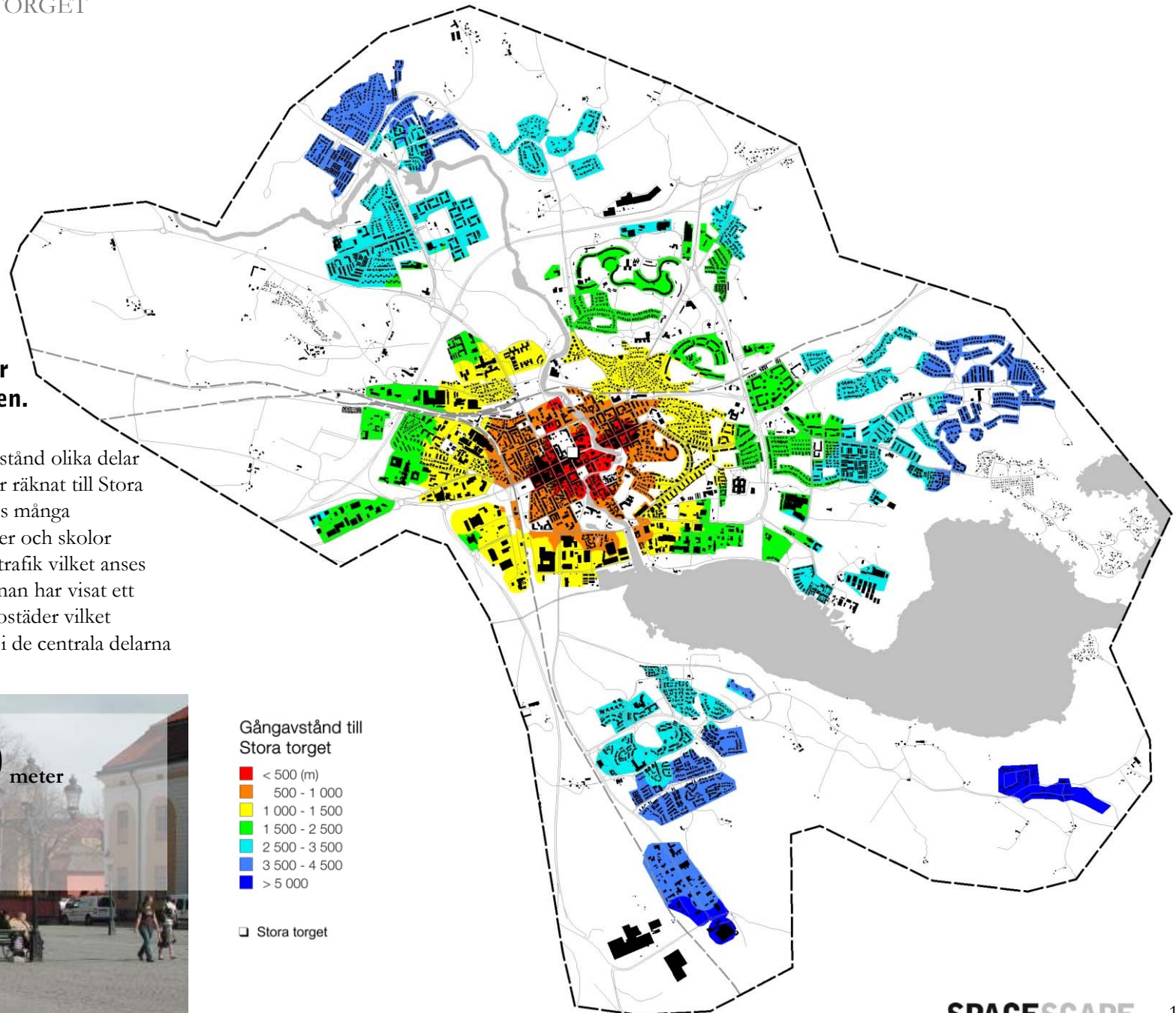
1. NÄRHET TILL CITY	<i>gångavstånd till Centralhallen</i>
2. NÄRHET TILL SPÅRSTATION	<i>t-bana, pendel eller spårvagn inom 500m gångavstånd</i>
3. TILLGÅNG TILL GÅNG-GATUNÄTET	<i>gators och gångstråks centralitet med 12 axialstegs radie</i>
4. TILLGÅNG TILL URBAN VERKSAMHET	<i>antalet verksamheter inom restaurang, sällanköpshandel och kultur inom 1 km</i>
5. TILLGÅNG TILL PARK	<i>km parkyta inom 1 km gångavstånd</i>
6. NÄRHET TILL VATTEN	<i>gångavstånd till vattenområden större än 5 ha</i>
7. KVARTERSFORM	<i>grad av slutenhet samt andel utåtvända entréer mot gata i kvarter</i>
8. SOCIOEKONOMISKT INDEX	<i>andelen höginkomsttagare och högutbildade inom 1 km</i>

FÖRTÄTNINGSTRYCK

1. NÄRHET TILL STORA TORGET

Centralt belägna bostäder är attraktiva på marknaden.

Kartan visar på hur långt gångavstånd olika delar av Nyköping har till centrum, här räknat till Stora Torget. I centrala Nyköping finns många arbetsplatser, butiker, restauranger och skolor liksom goda tillgång till kollektivtrafik vilket anses attraktivt. Avståndet till stadskärnan har visat ett starkt samband med attraktiva bostäder vilket generellt skapar förtätningstryck i de centrala delarna av städer.



Medelavstånd: **2 300** meter

Bästa stadsdel: Stadskärnan

Sämsta stadsdel: Örstig

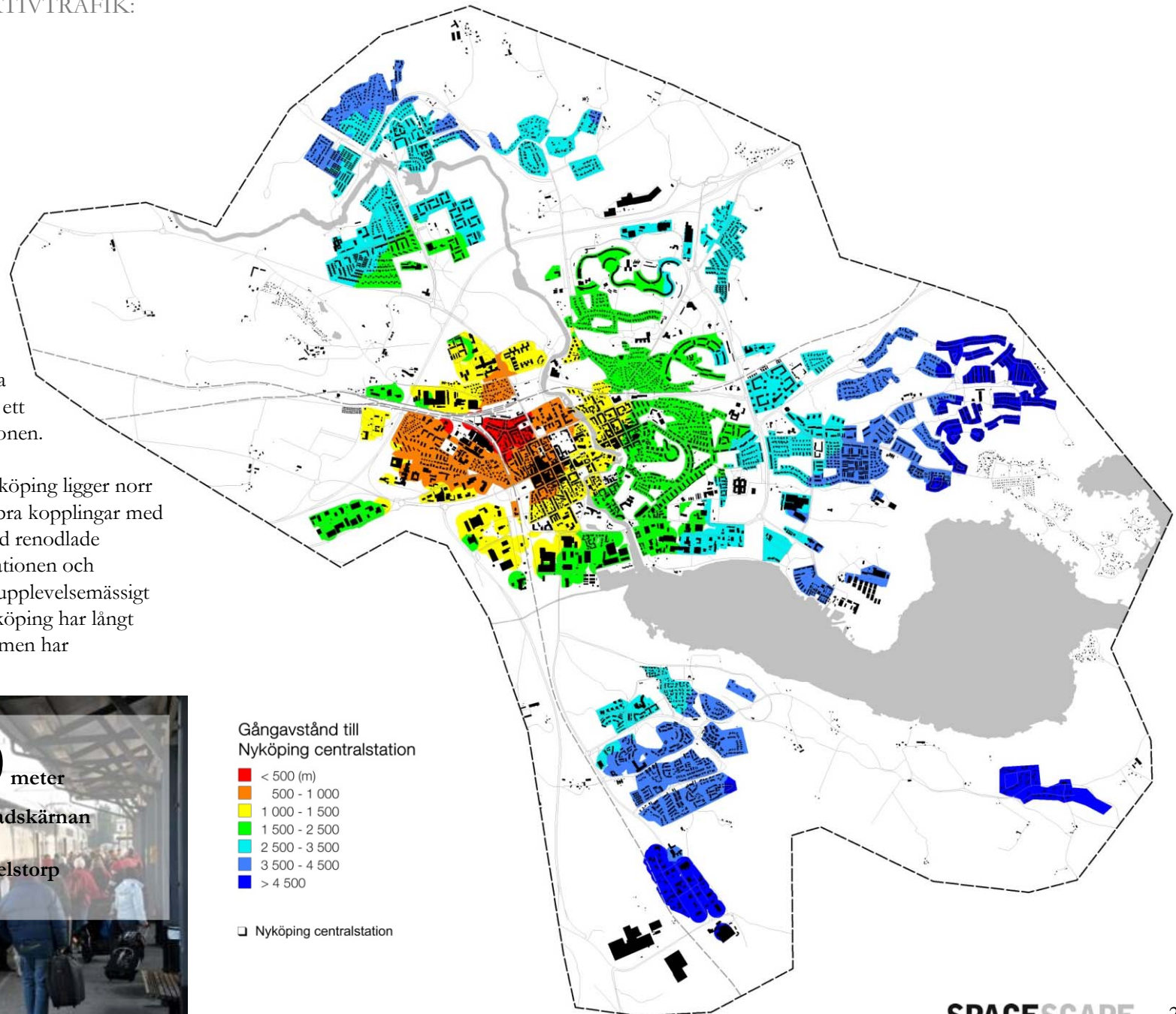
FÖRTÄTNINGSTRYCK

2. NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK: SPÅRSTATION

Regional pendling skapar ett förtätningsstryck runt centralstationen.

Kartan visar på hur långt gångavstånd olika delar av Nyköping har till spårbunden kollektivtrafik. Efterfrågan på bra pendlingslägen i regionen skapar ett förtätningsstryck nära centralstationen.

Regionaltrafikens tågstation i Nyköping ligger norr om stadskärnan och har relativt bra kopplingar med staden. Bebyggelsestrukturen med renodlade bostadshus i kvarteren mellan stationen och centrumgatorna skapar dock ett upplevelsemässigt avstånd. De östra delarna av Nyköping har långt gångavstånd till centralstationen men har bussförbindelse dit.



Medelavstånd: **2 900** meter

Bästa stadsdel: Nordvästra stadskärnan

Sämsta stadsdel: Östra Bryngelstorp och Örstig

FÖRTÄTNINGSTRYCK

2. NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK: BUSSHÅLLPLATS

Stomlinjenätet ger god tillgänglighet till kollektivtrafik i stora delar av Nyköping.

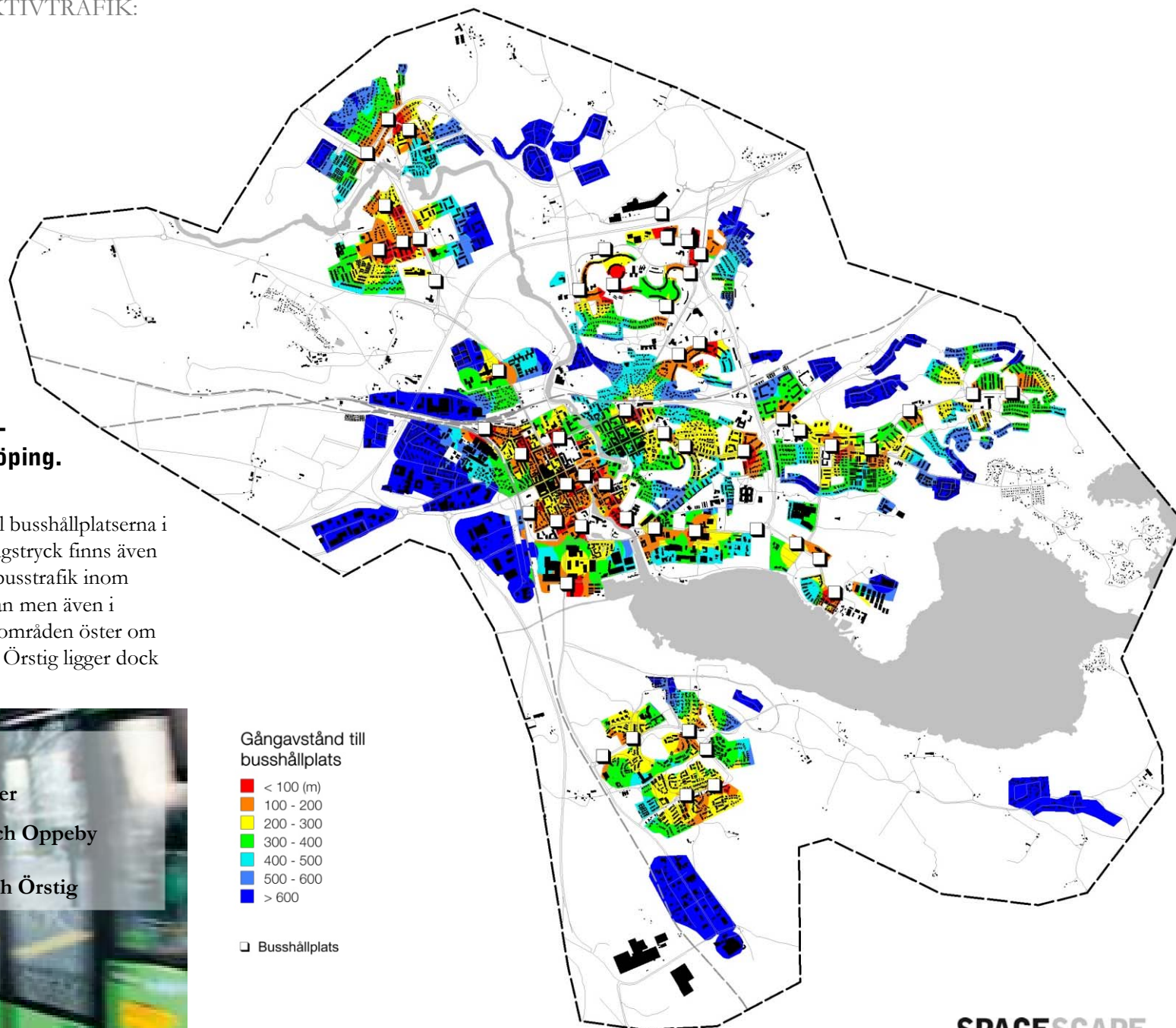
Kartan visar på gångavståndet till busshållplatserna i stomlinjerna 1,2 och 3. Förtätningstryck finns även för kollektivtrafiknära lägen för busstrafik inom Nyköping, då främst i stadskärnan men även i exempelvis Oppeby. Arbetsplatsområden öster om stadskärnan samt Oxbacken och Örstig ligger dock utanför nätet.



Medelavstånd: **409** meter

Bästa stadsdel: Stadskärnan och Oppeby

Sämsta stadsdel: Oxbacken och Örstig



Gångavstånd till busshållplats

- < 100 (m)
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- 500 - 600
- > 600

□ Busshållplats

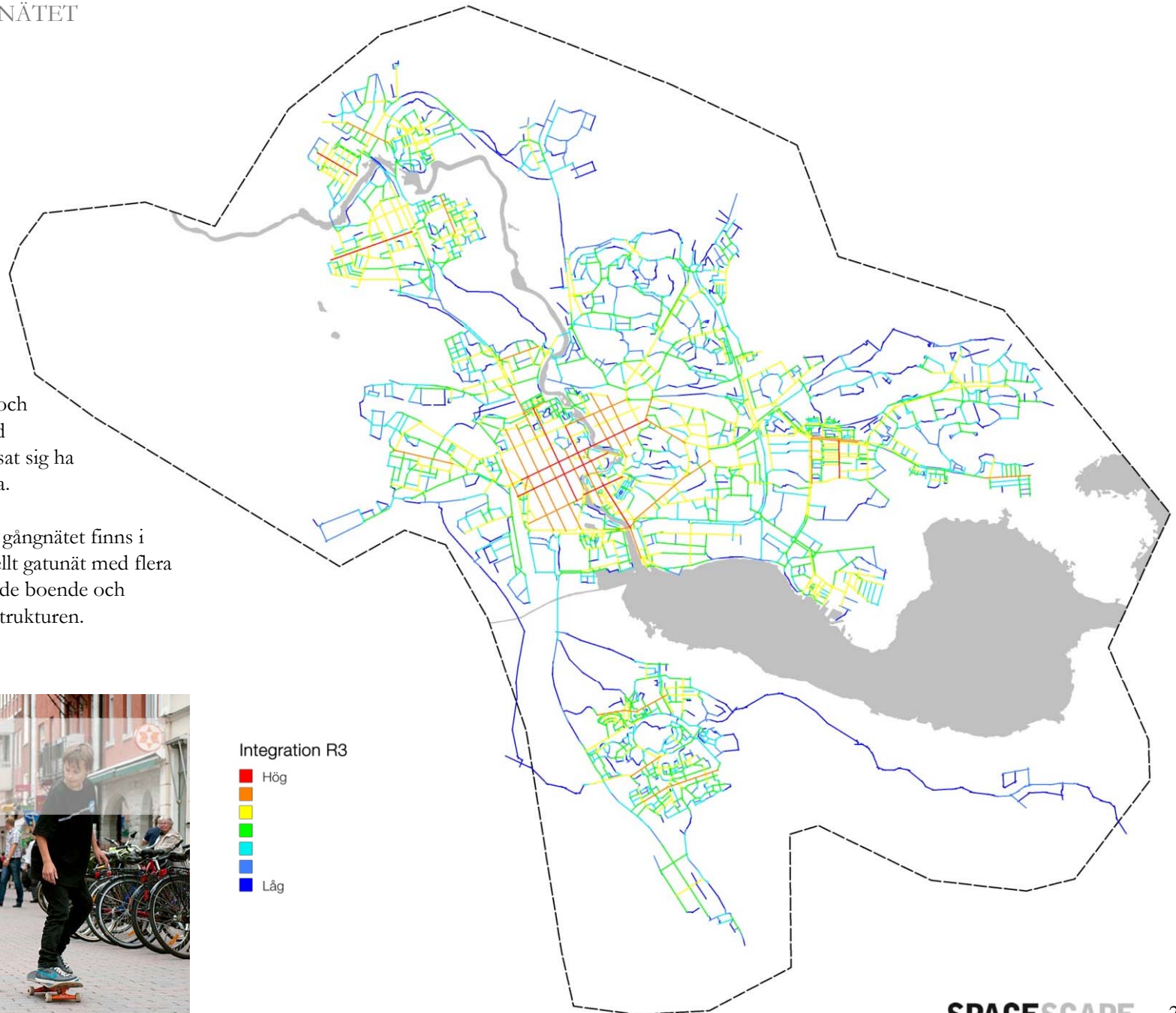
FÖRTÄTNINGSTRYCK

3. TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Det finns god tillgång till gatunätet i Nyköpings stadskärna vilket innebär ett förtätningsstryck i centrala stråk.

Kartan visar hur tillgängliga gångstråken är. Stråk med god tillgänglighet är ofta välanvända och upplevs som lättorienterade. God tillgänglighet till gångnätet har visat sig ha betydelse för bostadsrättspriserna.

Den starkaste tillgängligheten till gångnätet finns i stadskärnan. Här finns ett generellt gatunät med flera långa stråk och det är lätt för både boende och besökare att orientera sig i stadsstrukturen.



Bästa stadsdel: Stadskärnan

Sämsta stadsdel: Örstig

FÖRTÄTNINGSTRYCK

4. TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER: BOENDETÄTHET

Boendetätheten är högst i stadskärnan, Brandkärr och Stenkulla.

Studien 'Värdering av stads-kvalitet' har visat att tillgången till urbana verksamheter till mer än 90 procent kan förklaras av tätheten av boende och arbetande och antalet entréer.

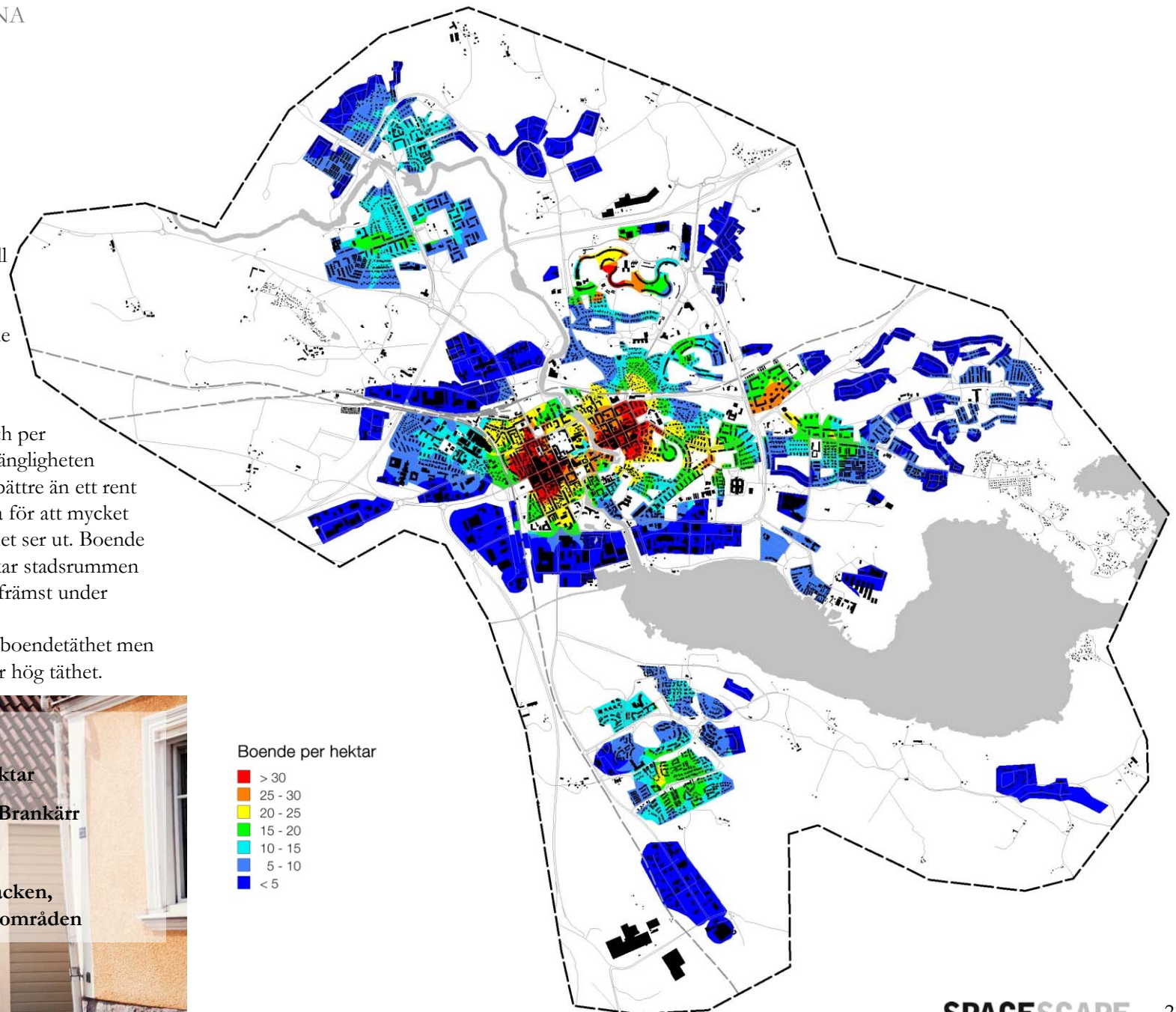
Kartan beskriver antalet boende inom 500 meters gångavstånd och per hektar. Måttet tar hänsyn till tillgängligheten i gatunätet och beskriver därför bättre än ett rent täthetsmått hur förutsättningarna för att mycket människor ska vistas i gaturummet ser ut. Boende utgör den befolkning som befolkar stadsrummen och utnyttjar handel och service främst under eftermiddagstid och kvällstid. Nyköpings stadskärna har högst boendetäthet men även Brandkärr och Stenkulla har hög täthet.



Medel: **12** boende per hektar

Bästa stadsdel: Stadskärnan, Brandkärr och Stenkulla

Sämsta stadsdel: Örstig, Oxbacken, Bryngelstorp samt arbetsplatsområden



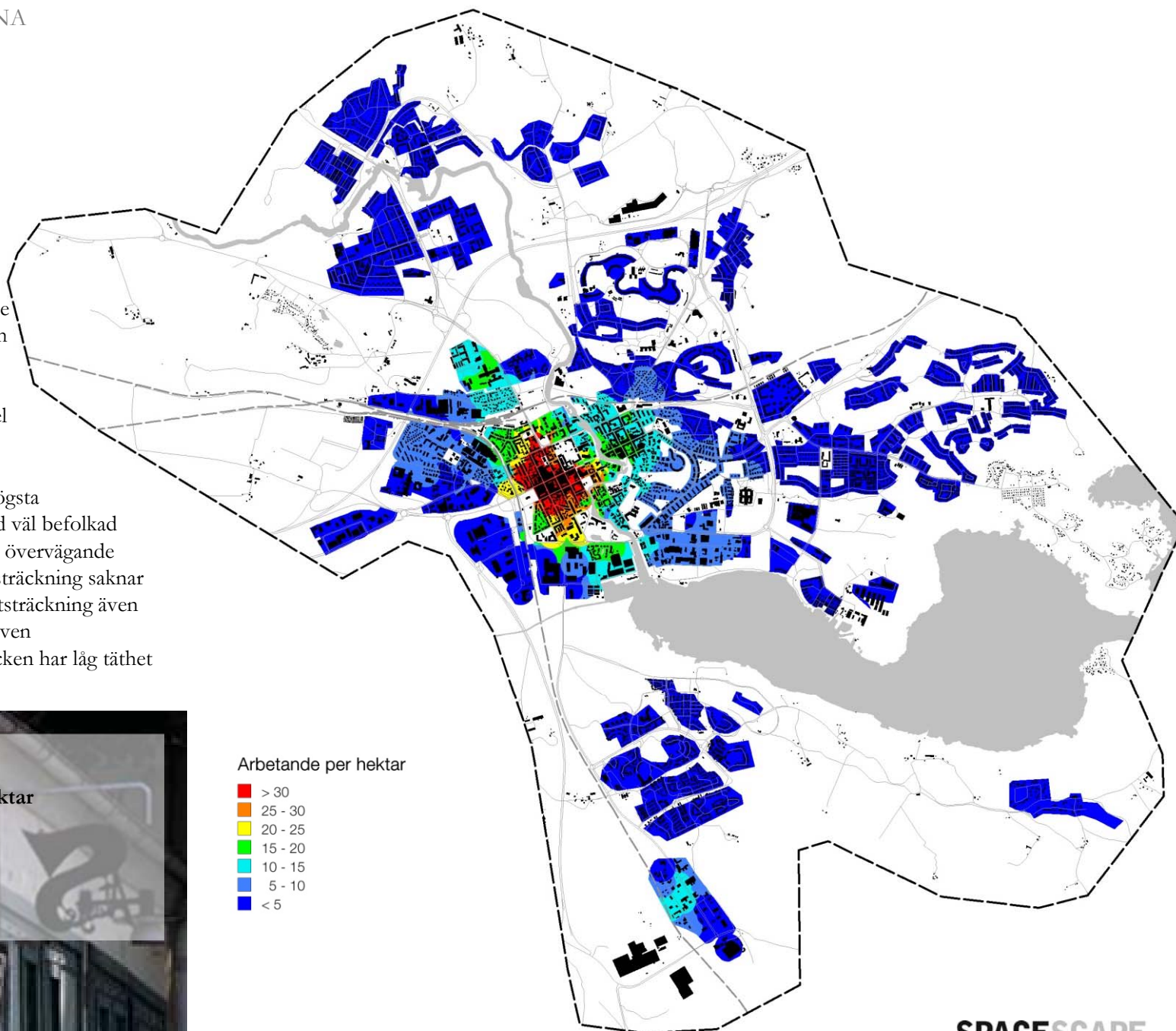
FÖRTÄTNINGSTRYCK

4. TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER: ARBETANDETÄTHET

**Arbetandtätheten är
betydligt högre i
stadskärnan än i
verksamhetsområdena.**

Kartan beskriver antalet arbetande inom 500 meters gångavstånd och per hektar. Arbetande utgör den befolkning som befolkning stadsrummen och utnyttjar handel och service dagtid.

Nyköpings stadskärna har den högsta arbetandtätheten och är därmed väl befolkad under dagtid. Övriga områden är övervägande bostadsområden vilka i större utsträckning saknar arbetsplatser och därmed i viss utsträckning även dagbefolkning. Noterbart är att även verksamhetsområden såsom Idäcken har låg täthet jämfört med stadskärnan.



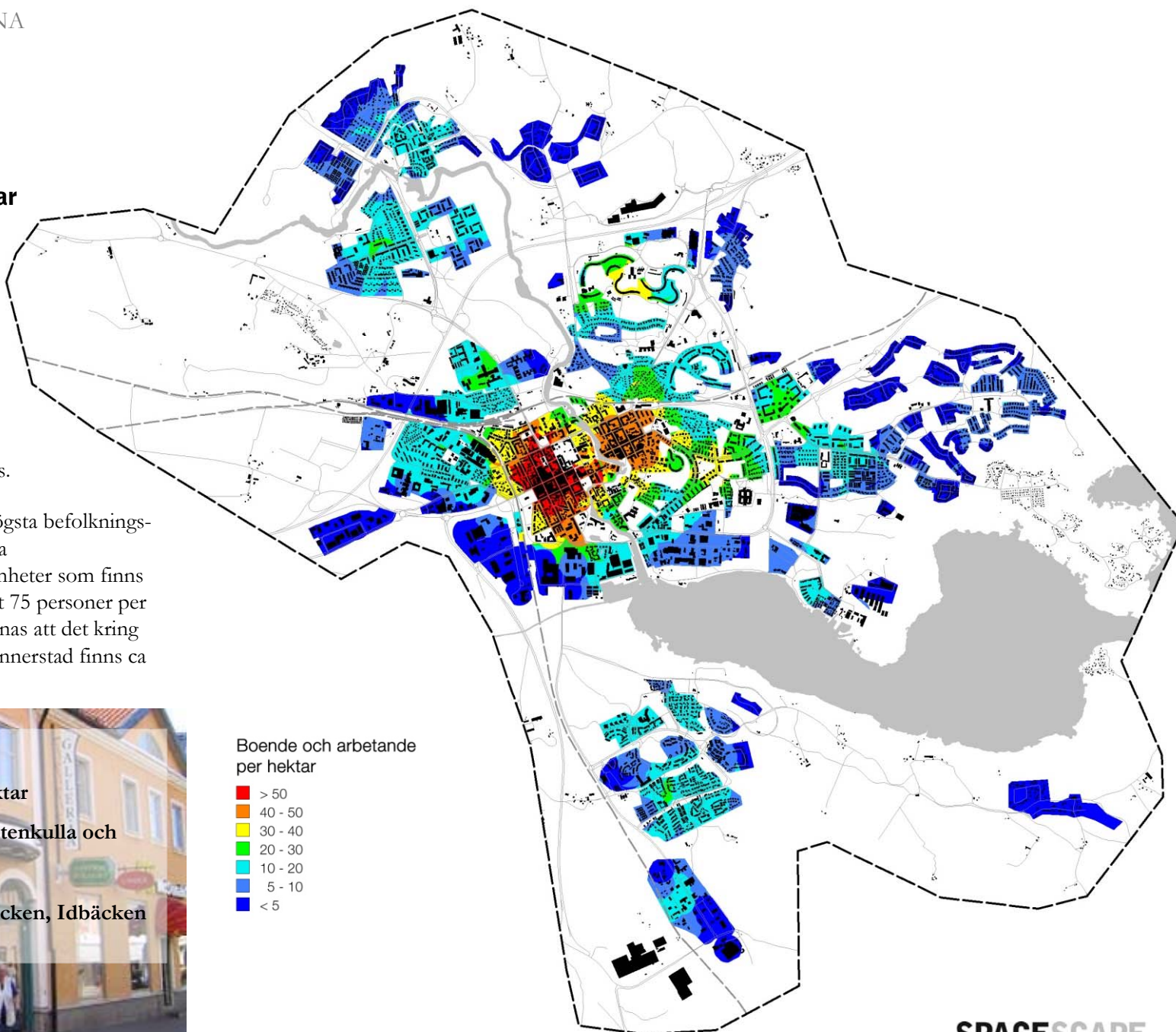
FÖRTÄTNINGSTRYCK

4. TILLGÅNG TILL URBANA VERKSAMHETER: BEFOLKNINGSTÄTHET

Befolkningstätheten i Nyköpings stadskärna skapar goda förutsättningar för urbana verksamheter.

Kartan beskriver antalet boende och arbetande inom 500 meters gångavstånd och per hektar. Befolkningstäthet kan också beskrivas som tillgängligt marknadsunderlag och utgör en viktig faktor för potentialen för urbana verksamheter att utvecklas.

Nyköpings stadskärna har den högsta befolkningsstätheten och därmed också ett bra marknadsunderlag för de verksamheter som finns här. Här finns som maximalt runt 75 personer per hektar, Som en referens kan nämnas att det kring Medborgarplatsen i Stockholms innerstad finns ca 400 personer per hektar.



FÖRTÄTNINGSTRYCK

5. TILLGÅNG TILL PARK: KVM PARK INOM 1000M

Parktillgången är hög och skapar förtätningstryck i framförallt de östra delarna av centrala Nyköping och Oppeby.

Kartan visar hur mycket parkyta inom 1 000 meters gångavstånd. Parkytan är definierad utifrån Nyköpings kommuns parkprogram.

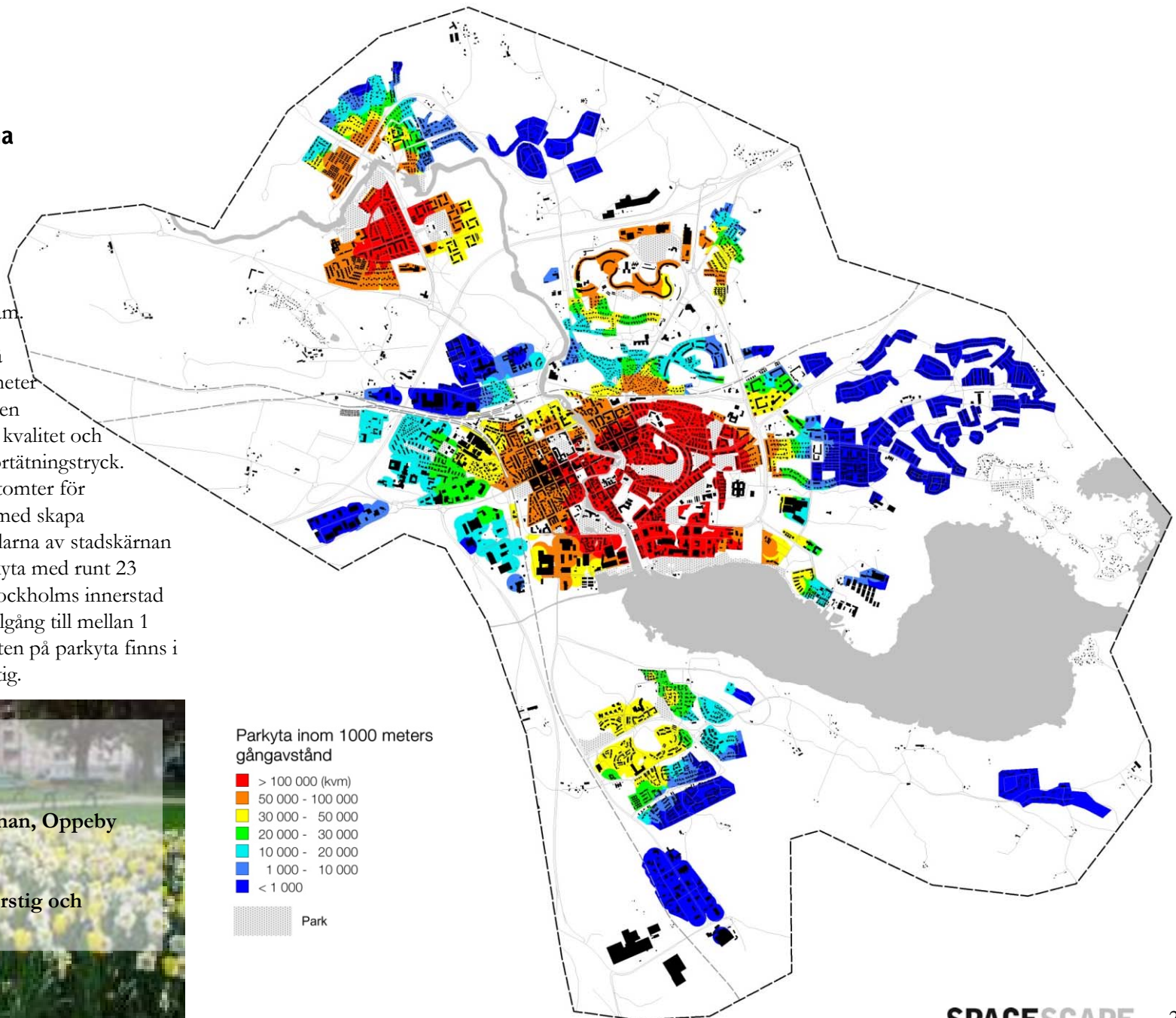
Forskning har visat att tillgång på minst 5 hektar park inom 1000 meter påverkar bostadspriset vilket ger en indikation om att det är en viktig kvalitet och skulle därför kunna tyda på ett förtätningstryck. Parkytor kan också vara möjliga tomter för förtätning. Höga värden kan därmed skapa förtätningstryck. De östra delarna av stadskärnan har den största tillgången på parkyta med runt 23 hektar. Det kan jämföras med Stockholms innerstad var de boende i stora delar har tillgång till mellan 1 och 4 hektar parkyta. största bristen på parkyta finns i Oxbacken, Bryngelstorpoch Örstig.



Medelyta: **4,3** hektar

Bästa stadsdel: Östra stadskärnan, Oppeby och Fågelbo

Sämsta stadsdel: Oxbacken, Örstig och Bryngelstorp



FÖRTÄTNINGSTRYCK

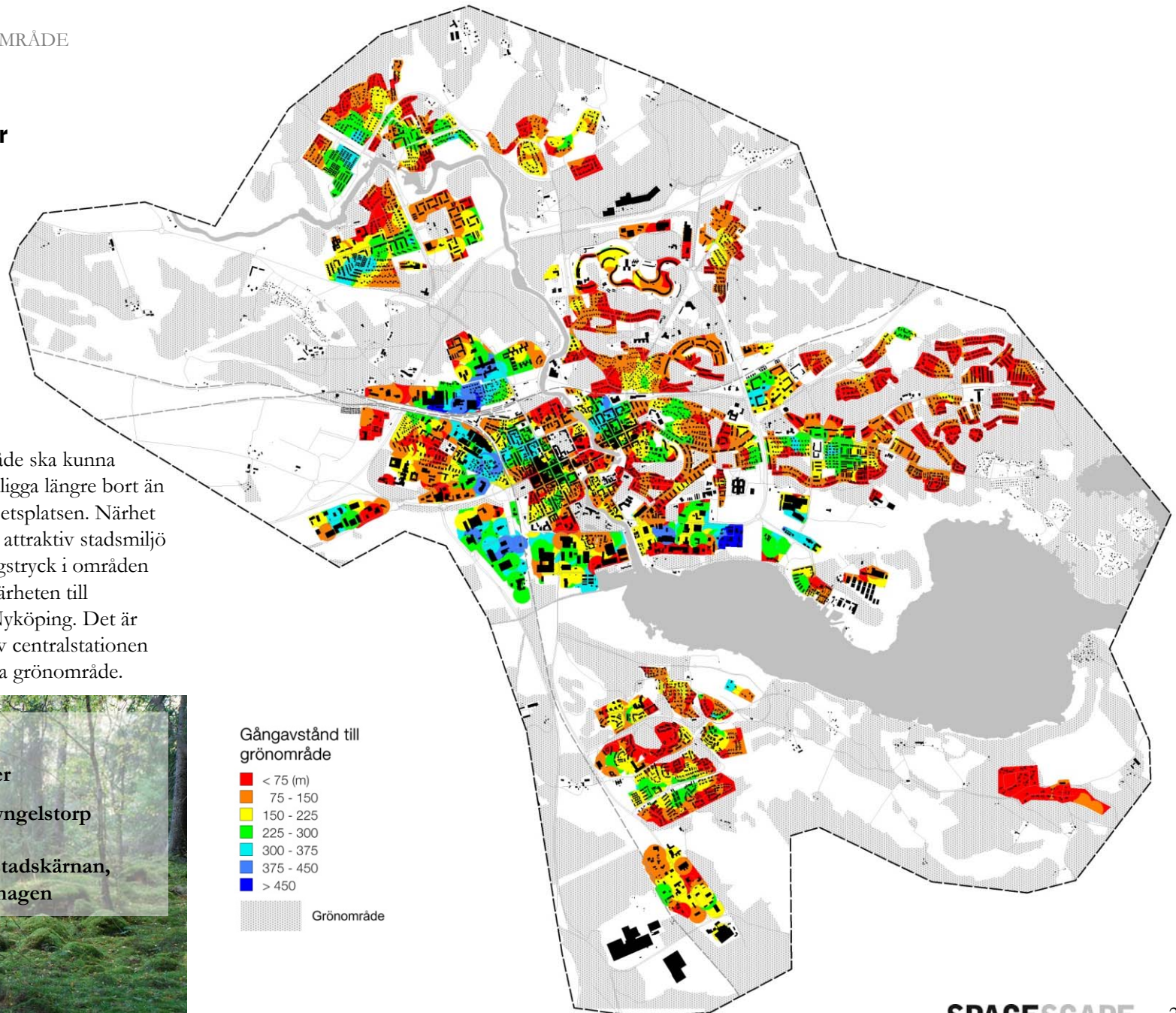
5. TILLGÅNG TILL PARK: GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNOMRÅDE

Närhet till grönområden är attraktivt vilket skapar förtätningsstryck i stora delar av Nyköping.

Kartan visar gångavstånd till närmsta grönområde.

Grönområdena är definierade utifrån den kartläggning som gjordes av ekologigruppen i Nyköpings kommun 2008.

För att en park eller ett grönområde ska kunna användas i vardagen bör det inte ligga längre bort än 300 meter från bostaden eller arbetsplatsen. Närhet till grönområden är viktigt för en attraktiv stadsmiljö och därför finns det ett förtätningsstryck i områden som ligger nära grönområden. Närheten till grönområden är generellt god i Nyköping. Det är framförallt områden i närheten av centralstationen som har långa avstånd till närmsta grönområde.



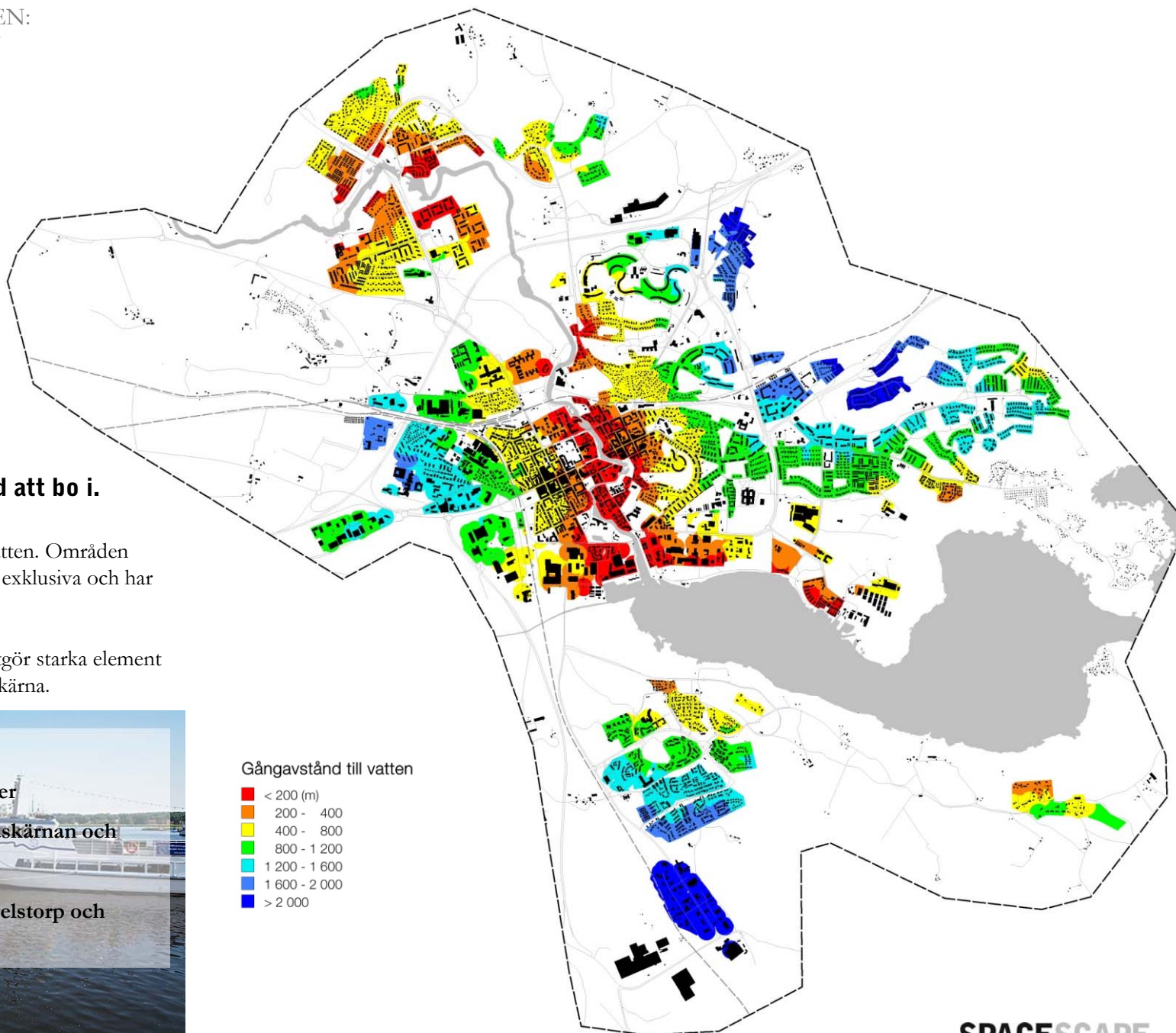
FÖRTÄTNINGSTRYCK

6. TILLGÅNG TILL VATTEN: GÅNGAVSTÅND TILL VATTEN

Nyköpingsån och Stadsfjärden bidrar till att göra Nyköping en attraktiv stad att bo i.

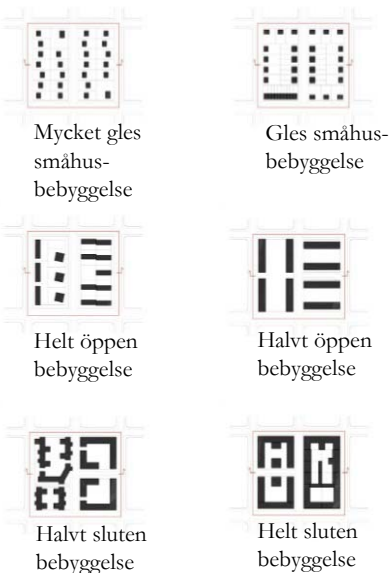
Kartan visar gångavståndet till vatten. Områden längs med vatten är generellt sett exklusiva och har ett högt förtätningstryck.

Nyköpingsån och Stadsfjärden utgör starka element i Nyköping och Nyköpings stadskärna.



FÖRTÄTNINGSTRYCK

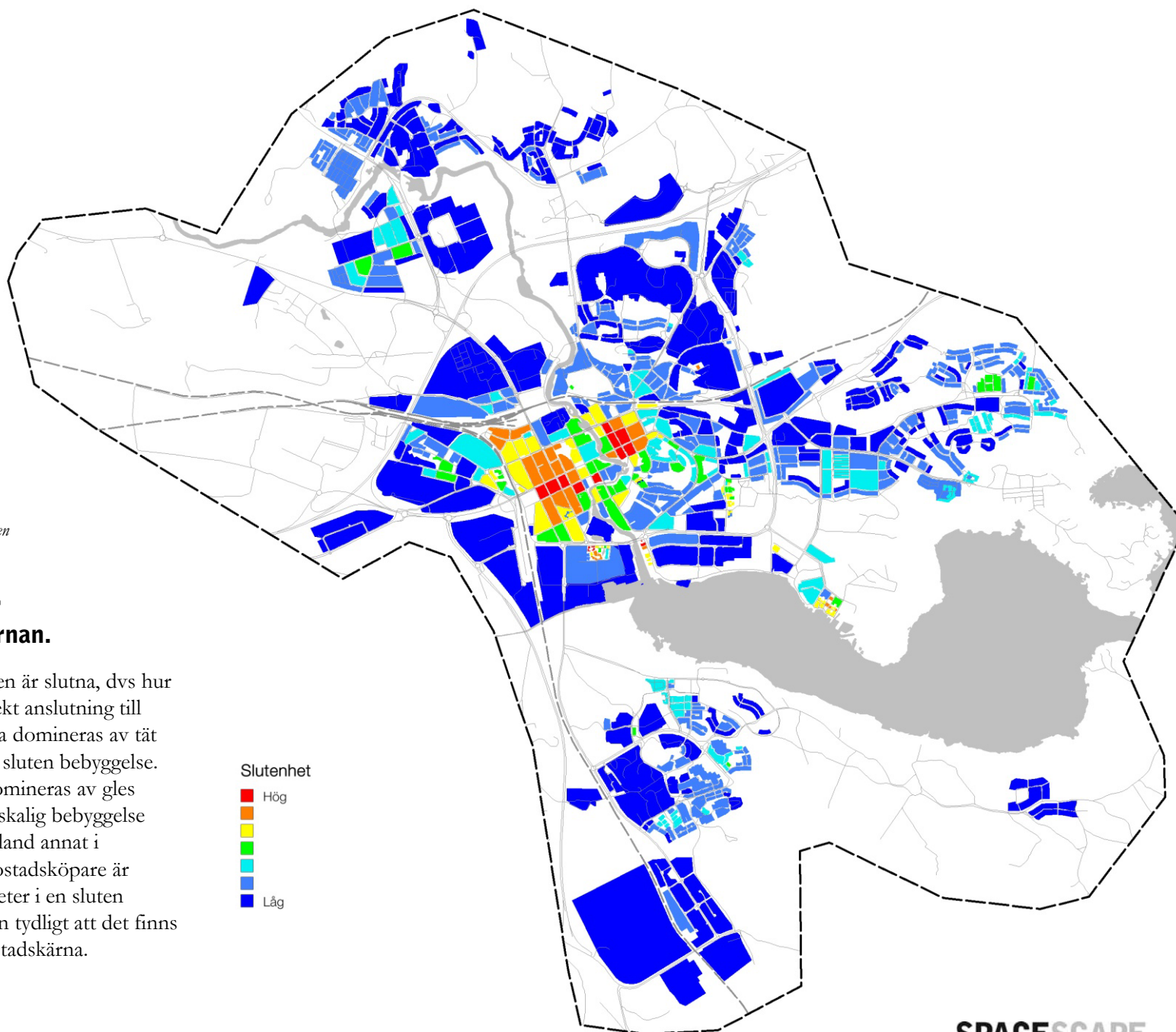
7. KVARTERSFORM: SLUTENHET



Övan: exempel på olika typologier (från rapporten "Tätare Stockholm", Spacescape 2010)

Kvartersstrukturen skapar förtätningsstryck i stadskärnan.

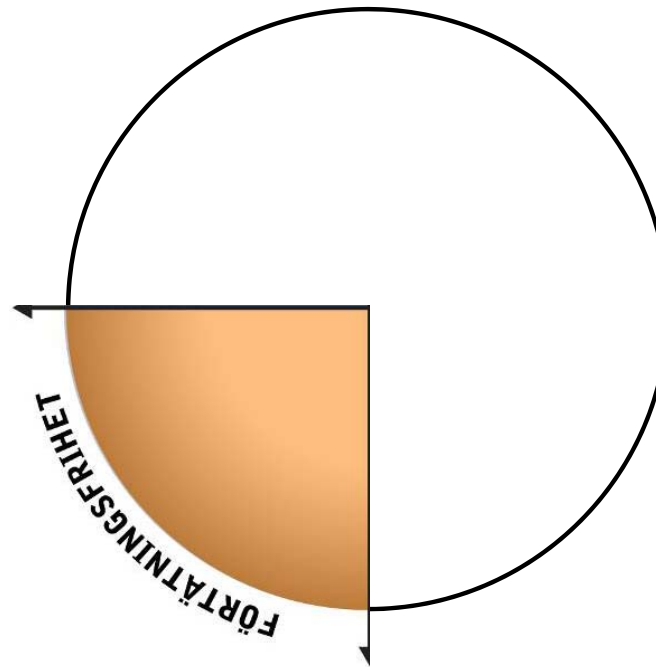
Kartan visar i vilken grad kvarteren är slutna, dvs hur mycket bebyggelse det finns i direkt anslutning till gatrummet. Nyköpings stadskärna domineras av tät småhusbebyggelse och medelhög sluten bebyggelse. Nyköping utanför stadskärnan domineras av gles småhusbebyggelse men även storskalig bebyggelse förekommer i form av skivhus bland annat i Brandkärr. Då det visat sig att bostadsköpare är beredda att betala mer för lägenheter i en sluten struktur än i en öppen visar kartan tydligt att det finns ett förtätningsstryck i Nyköpings stadskärna.



FÖRTÄTNINGSFRIHET

...begränsas av politisk-juridiska förutsättningar

I områden med mycket oskyddad mark och stor rymlighet är förtätningsfriheten stor. Det kan vara områden som inte berörs av riksintressen eller har låga skyddsvärden. Även områden med få stora fastigheter liksom områden med mycket industrimark har en hög förtätningsfrihet.



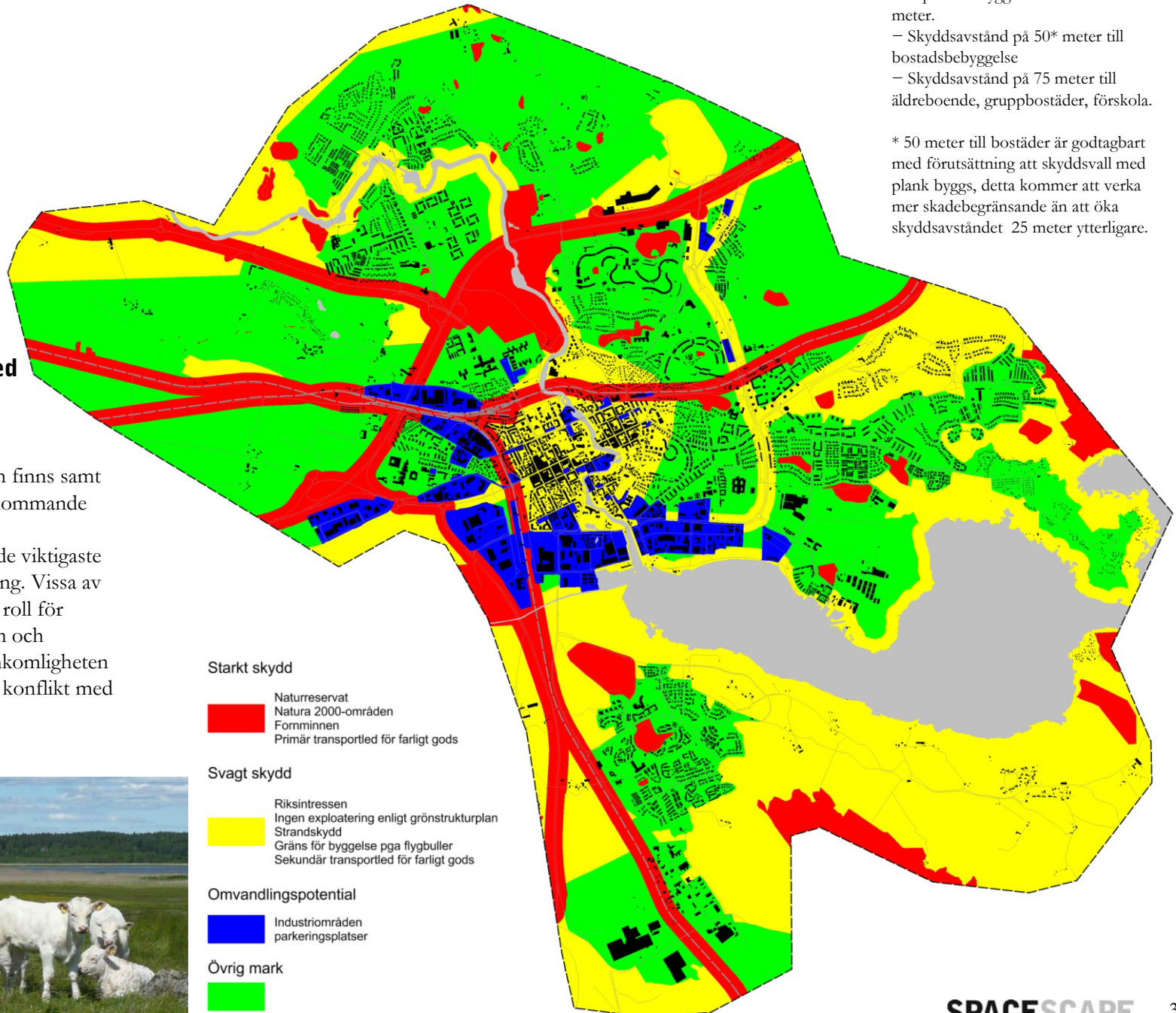
FÖRTÄTNINGSFRIHET

SKYDDAD MARK

Transportleder för farligt gods kan stå i konflikt med förtätning i områden med omvandlingspotential.

Kartan visar de restriktioner som finns samt var det finns potential för nyttillkommande bebyggelse.

Vägarna med farligt gods utgör de viktigaste regionala kopplingarna i Nyköping. Vissa av dessa vägar kan få en betydande roll för potentialen för stadsutvecklingen och förtätningen av Nyköping. Framkomligheten för farligt gods kan därmed stå i konflikt med en förtätning längs med väg.



Fakta farligt gods led

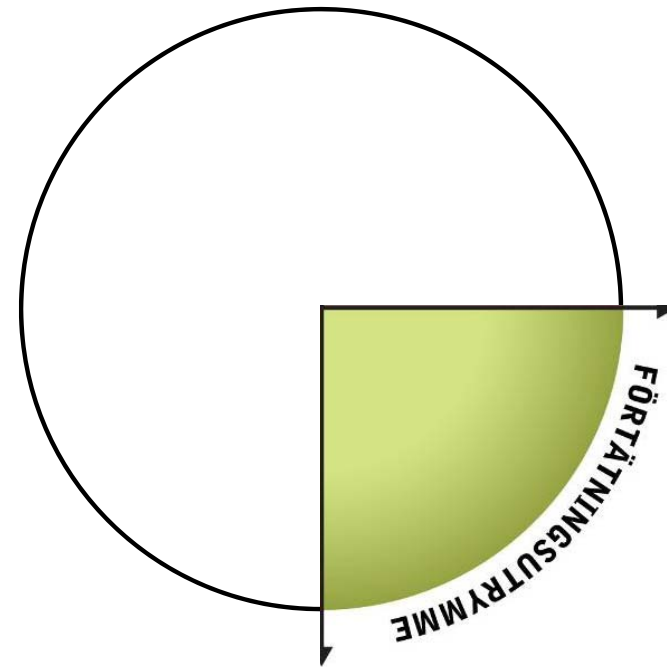
- Bebyggelsefritt område inom 25 meter från väggkant.
- Endast parkeringar och komplementbyggnader mellan 25-50 meter.
- Skyddsavstånd på 50* meter till bostadsbebyggelse
- Skyddsavstånd på 75 meter till äldreboende, gruppboende, förskola.

* 50 meter till bostäder är godtagbart med förutsättning att skyddsvall med plank byggs, detta kommer att verka mer skadebegränsande än att öka skyddsavståndet 25 meter ytterligare.



FÖRTÄTNINGSUTRYMME **...begränsas av stadens fysiska form**

Områden eller städer med mycket byggbar mark och god tillgång till omvandlingsbar bebyggelse kan sägas ha ett stort förtätningsutrymme. Vidare är mycket befintlig infrastruktur liksom stor andel flack mark tydliga indikatorer på ett stort förtätningsutrymme.



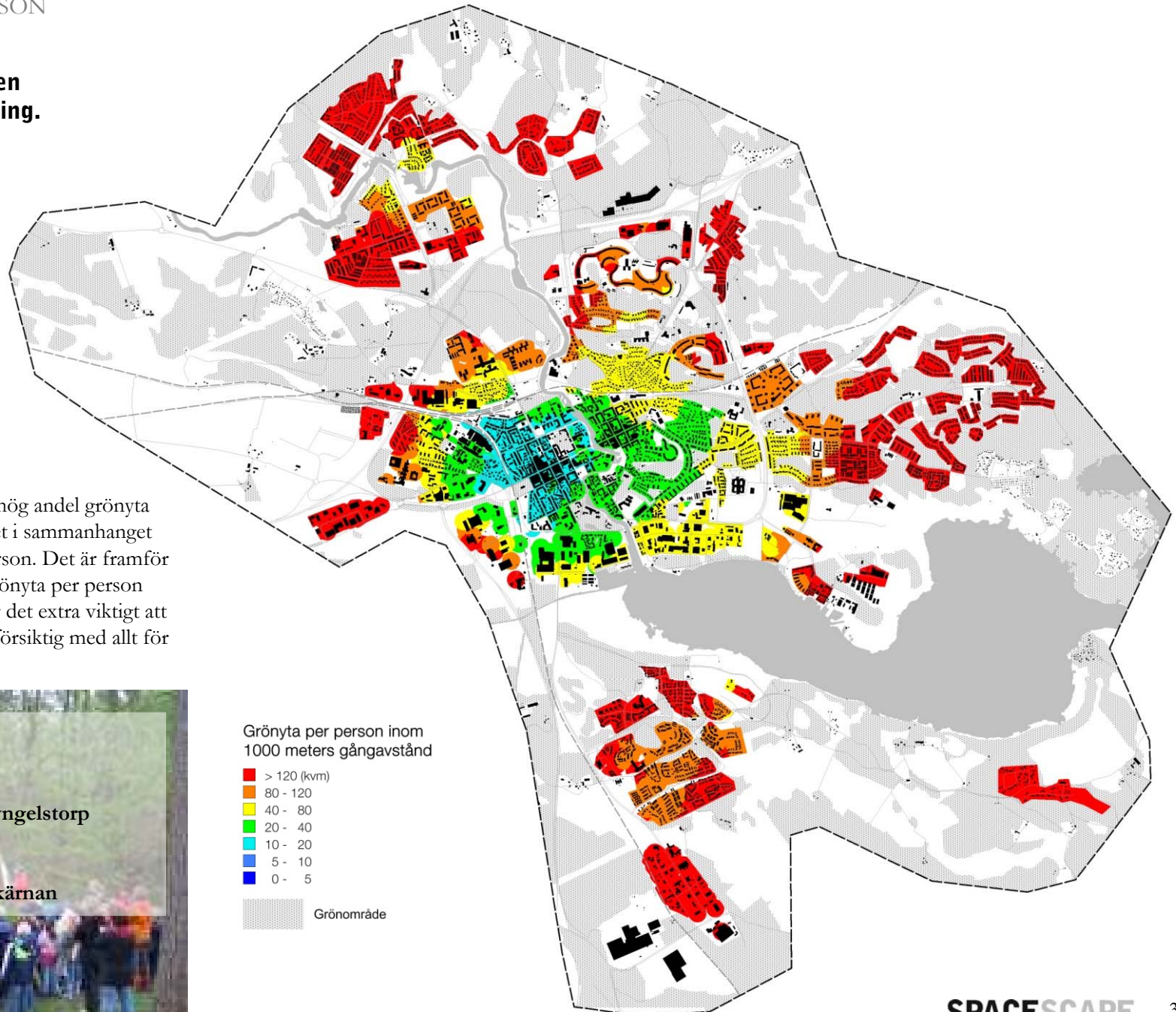
FÖRTÄTNINGSUTRYMME

GRÖNOMRÅDE PER PERSON

Tillgången till grönområden per person är hög i Nyköping.

Kartan visar på andelen grönyta per person inom 1 000 meters gångavstånd och kan därmed sägas återspegla hur relationen mellan bebyggelsestätheten och tillgången till grönyta ser ut. Ett mått på 10 kvm grönyta per person är ett gränsvärde för när man kan säga att man ändå har en bra relation mellan täthet och grönyta.

Generellt sett har Nyköping en hög andel grönyta per person vilket illustreras av det i sammanhanget höga medeltalet **344** kvm per person. Det är framför allt i stadskärnan som andelen grönyta per person börjar bli låg. I dessa områden är det extra viktigt att planera för nya parker och vara försiktig med allt för stora förtätningar.



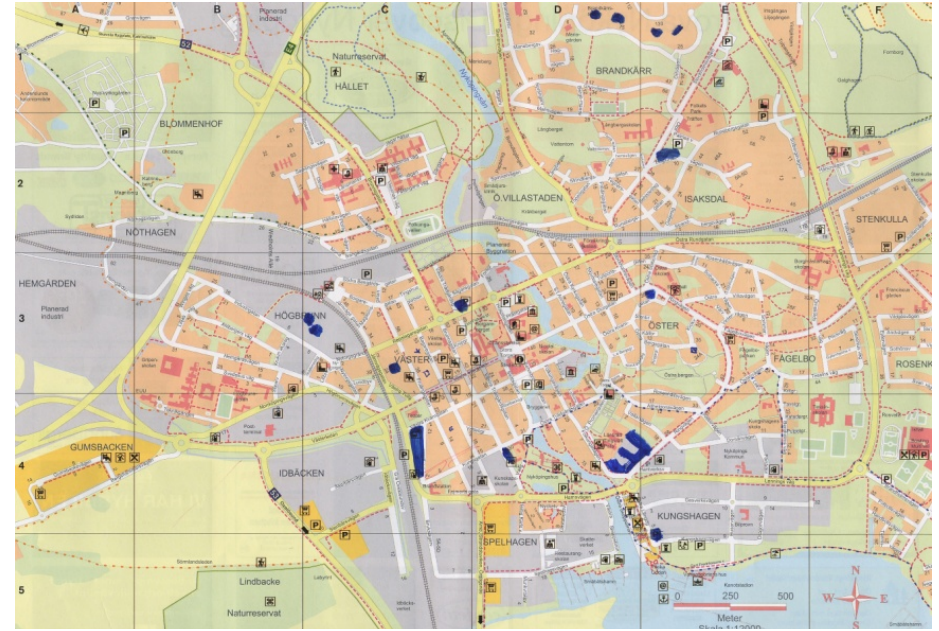
A photograph of a row of colorful houses with red-tiled roofs. The houses are painted in various colors including light blue, red, yellow, and white. The roofs are made of dark red tiles. The houses are arranged in a row, and the perspective is from a low angle looking down the street. The sky is bright and clear. There are trees in the background. A street lamp is visible on the left side of the image.

FÖRTÄTNINGSSCENARIER

WORKSHOPSCENARIO MINI

Under workshopen fick tjänstemän på Nyköping kommun skissa på dessa scenarier för bebyggelseutveckling för att hantera Nyköpings beräknade befolkningstillväxt: en optimistisk utveckling och en pessimistisk. Två gruppsskisser för vardera scenario togs fram under workshopen. Detta är resultatet för för den så kallade pessimistiska scenariot från de två grupperna. Skisserna har sammanställts till vad som vidare kommer att kallas för förtätningsscenario Mini.

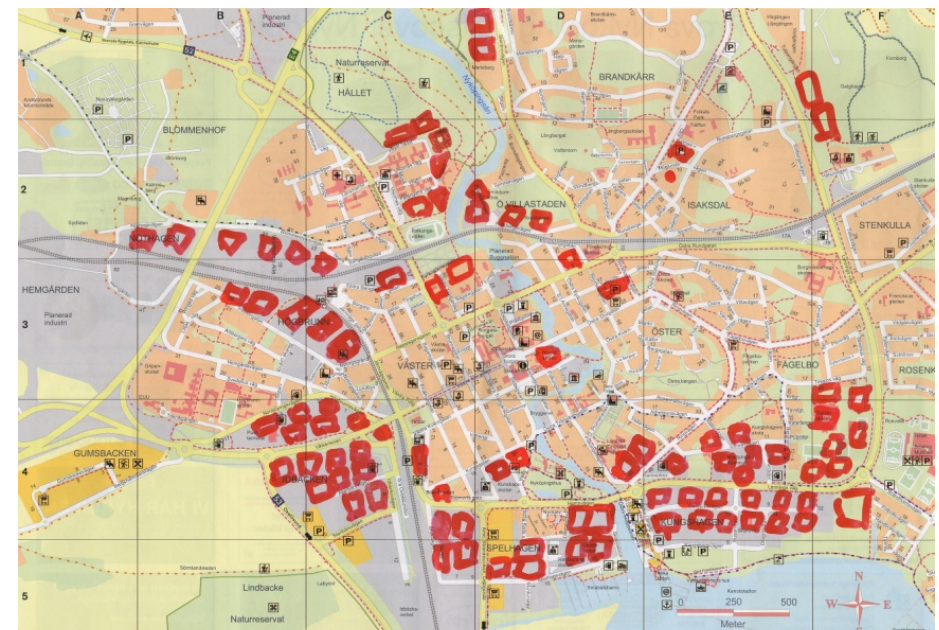
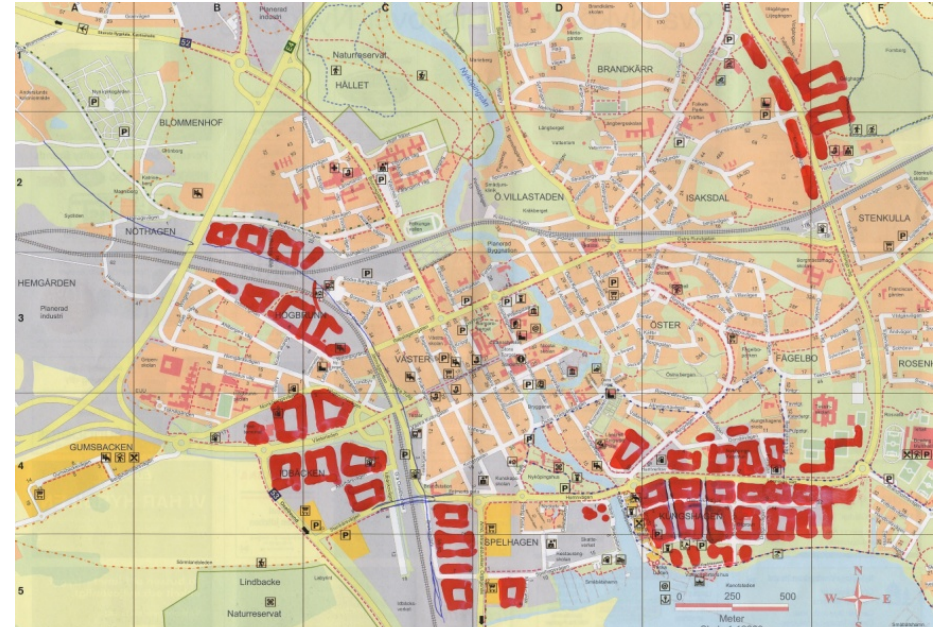
Förtätningsscenario mini innebär ca 64 000 kvm BTA och 1 600 nytillkomna boende.



WORKSHOPSCENARIO MIDI

Under workshopen fick tjänstemän på Nyköping kommun skissa på dessa scenarier för bebyggelseutveckling för att hantera Nyköpings beräknade befolkningstillväxt, en optimistisk utveckling och en pessimistisk. Två gruppsskisser för vardera scenario togs fram under workshopen. Detta är resultatet för för den så kallade optimistiska scenariot från de två grupperna. Skisserna har sammanställts till vad som vidare kommer att kallas för förtätningsscenario Midi.

Förtätningsscenario Mini innebär ca 560 000 kvm BTA samt 14 000 nyttillkomna boende och 400 arbetande.



FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

MINI, MIDI, MAXI

Ett ytterligare förtätningsscenario utvecklades också för att inkludera ännu större befolkningstillväxt än beräknat. Förtätningsscenario Maxi är inte ett genomarbetat förslag baserat på noggrann studie av analysresultaten. Däremot är det till viss del guidat av nulägesanalyserna och ett försök att hitta så mycket ytor för ny bebyggelse som möjligt utan att sprida ut den utanför dagens tätort. Detta för att ta till vara på och utveckla de stadskvaliteter som finns idag och göra den nytillkomna bebyggelsen så attraktiv som möjligt.

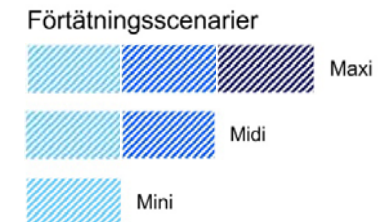
Kartan visar områden som de tre förtätningsscenarierna tillsammans tar i anspråk. Konsekvensanalyserna av alla tre scenarier inkluderar också planerad bebyggelse och bebyggelse under uppbyggnad såsom Dammgruvan, ett nytt resecentrum och bebyggelse längs södra sidan av Stadsfjärden mm. Beräkningar och konsekvensanalyser är gjorda på exploateringsgraden 0,5 i alla tre scenarier, vilket ungefär motsvarar tätheten av Nyköpings stadskärna idag. Varken någon nämnbar geografisk utbredning av staden eller tätare exploatering än vad som finns idag är alltså nödvändig för att hantera den beräknade befolkningstillväxten till 2030.



Mini:
64 000 kvm BTA
1 600 boende

Midi (e-tal 0,5):
560 000 kvm BTA
14 000 boende
400 arbetande

Maxi (e-tal 0,5):
1 600 000 kvm BTA
40 000 boende
1000 arbetande



BEFOLKNINGSUTVECKLING OCH FÖRTÄTNINGSCENARIER

I Översiktsplan för Nyköpings kommun utställd våren 2012 räknar man med en befolkningsutveckling motsvarande ca 700 invånare per år.

MINI

Med utgångspunkt i förtätningsscenario "Mini" tillskapas lägenheter för 1600 boende. Med en befolkningsökning motsvarande 700 invånare per år räcker lägenheterna i 2,5 år. "Mini" karaktäriseras av svaga drivkrafter och större begränsningar.

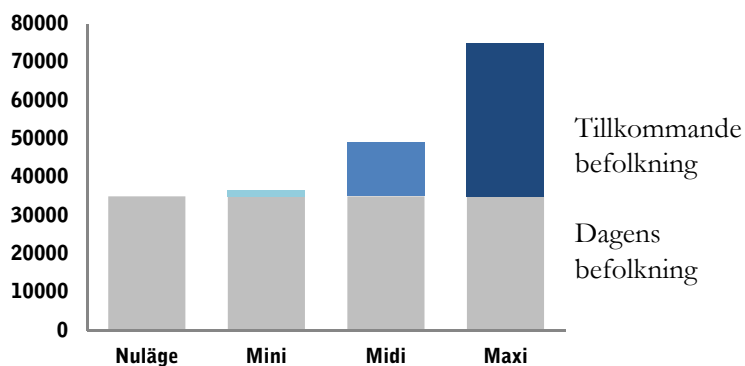
MIDI

I förtätningsscenario "Midi" tillskapas lägenheter för ca 14 000 nya invånare. Med en befolkningsökning på ca 700 invånare per år innebär det att "Midi" ger Nyköping en förtättningskapacitet för 20 år framåt.

MAXI

I förtätningsscenario "Maxi" tillskapas lägenheter för ca 40 000 nya invånare. "Förvandla" ger därmed Nyköping en förtättningskapacitet för nästan 60 år framåt. "Maxi" drivs av en stark politisk vision och den täta blandstaden, med stöd av marknad och lokal opinion. Begränsningarna överbyggs genom aktiv dialog mellan planeringens olika aktörer samt en kombination av offentliga och kommersiella medel som bekostar sådant som nya gator och parker.

BEFOLKNINGSUTVECKLING



A photograph of a row of colorful houses with red-tiled roofs. The houses are painted in various colors including light blue, red, yellow, and white. The roofs are made of dark red tiles. The houses are arranged in a row, and the perspective is from a low angle looking down the street. A street lamp is visible on the left side. The sky is bright and clear.

**KONSEKVENSANALYS
FÖRTÄTNINGSSCENARIER**

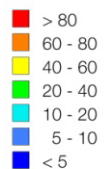
FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

BEFOLKNINGSTÄTHET

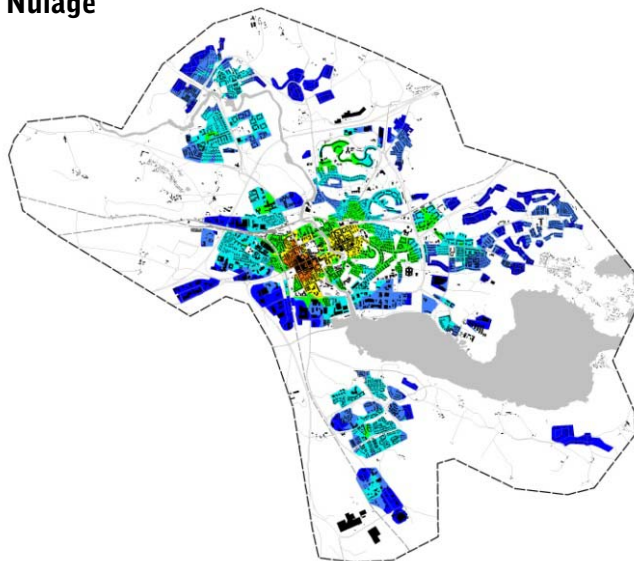
Scenario Maxi innebär stora förändringar för Nyköpings täthetsstruktur.

Kartorna beskriver antalet boende och arbetande inom 500 meters gångavstånd och per hektar. Vi ser tätheten inte förändras nämnvärt i Mini men att Midi innebär en viss förtätning, i den senare får en stor del av staden bättre förutsättningar för ett levande stadsliv. Maxvärdet är i scenario Mini och Midi liksom i nuläget ca 75 personer per hektar och finns i centrala stadskärnan. Scenario Maxi innebär stora förändringar och värden på över 90 i både Hamnområdet och i Idbäcken och förskjuter alltså täthetskärnan från de centralaste delarna till områdena runt omkring.

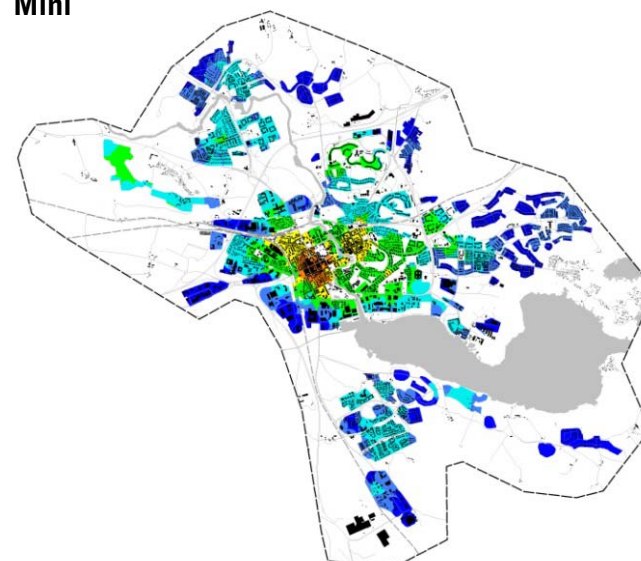
Personer per hektar



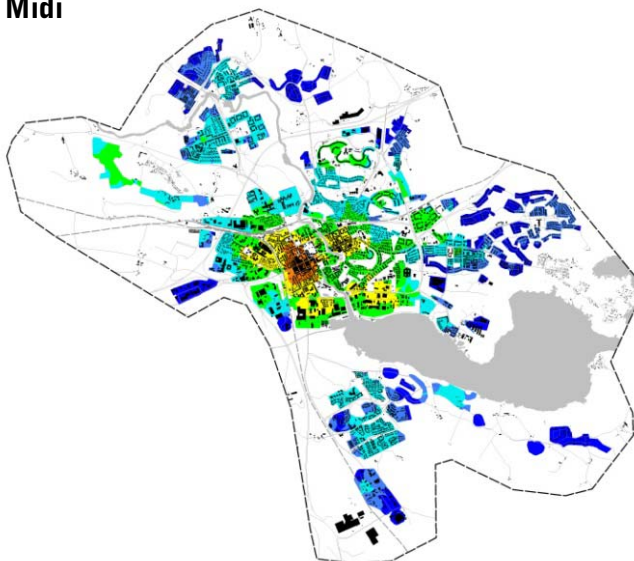
Nuläge



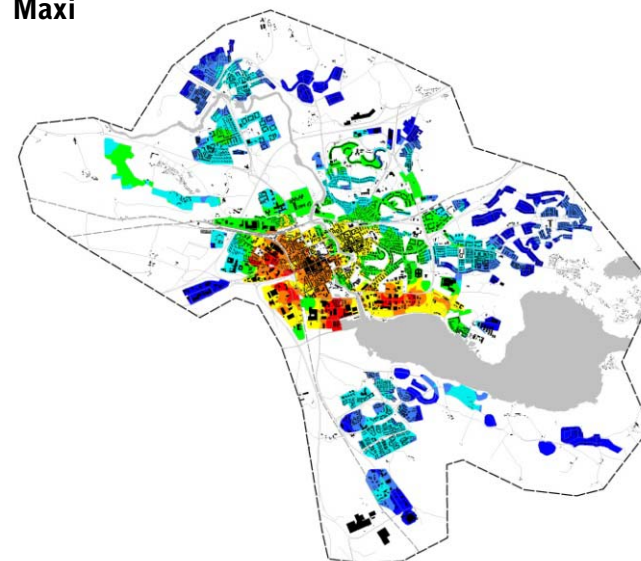
Mini



Midi



Maxi



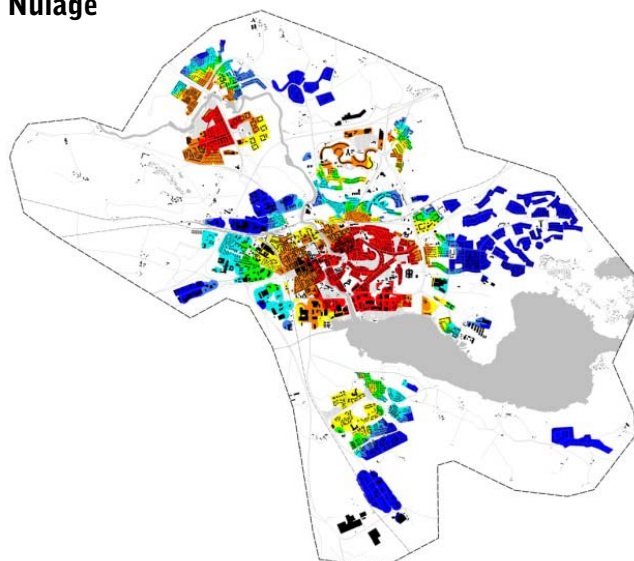
FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

TILLGÅNG TILL PARK

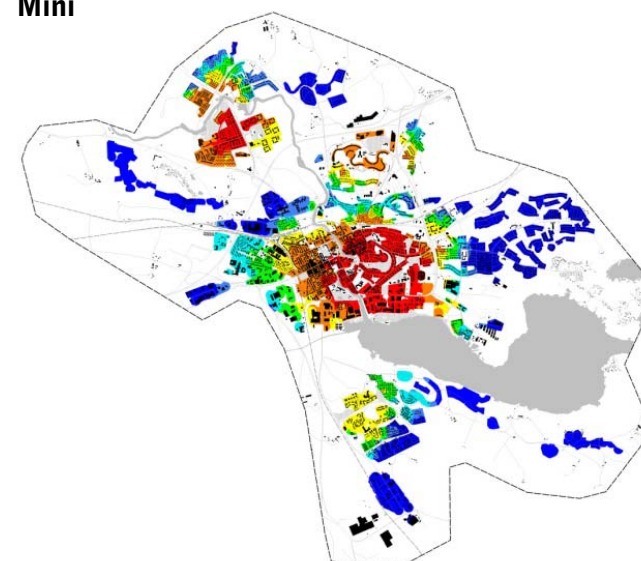
Det finns möjlighet för mycket ny central bebyggelse utan att parkyta behöver tas i anspråk.

Bebyggelsen i täthetsscenarierna har i stort sett inte tagit någon parkyta i anspråk och inte heller planerat för någon ny parkyta. Skillnaderna mellan dem är därför obetydlig, det visar att det finns mycket disponibel yta för ny bebyggelse i Nyköping idag som gör det möjligt att förtäta utan att ta parkyta i anspråk.

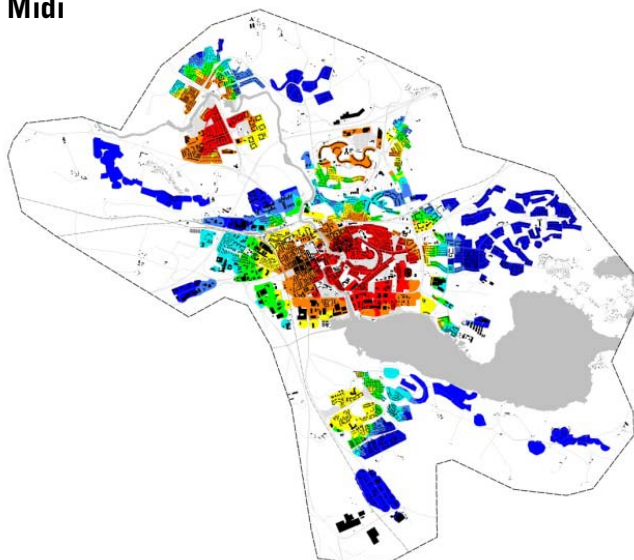
Nuläge



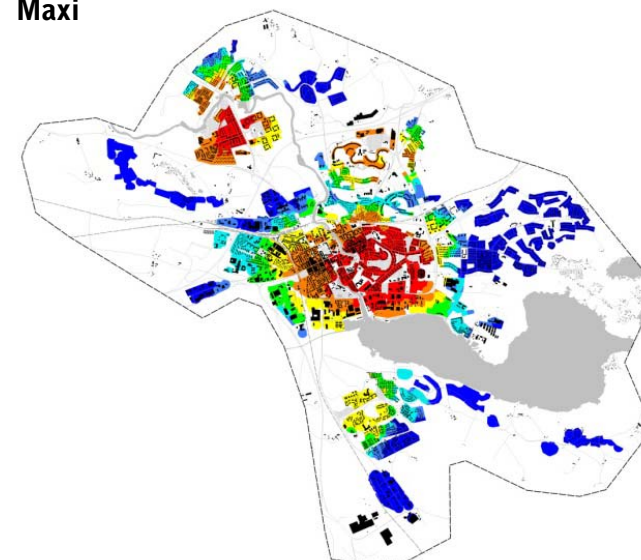
Mini



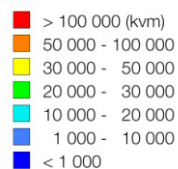
Midi



Maxi



Parkyta inom 1000 meters gångavstånd



 Park

FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

NÄRHET TILL GRÖNOMRÅDE

Ny bebyggelse i omvandlingsområden riskerar att hamna på platser med relativt långt till grönområden.

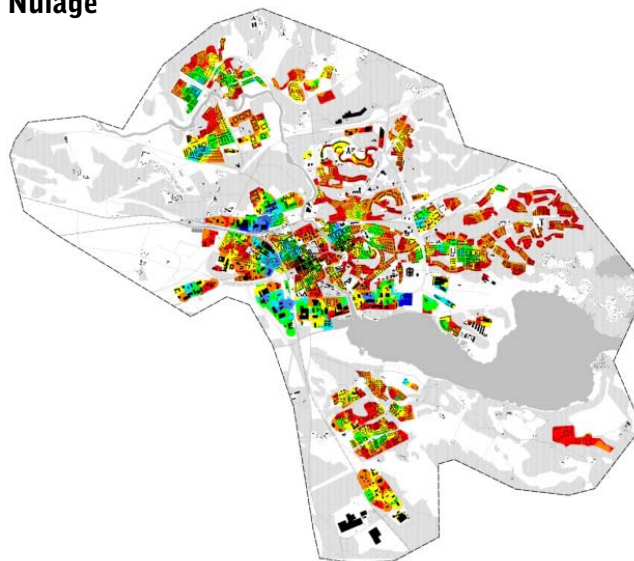
Gångavstånd till grönområden är generellt korta i Nyköping och förändras i scenarierna inte nämnvärt för dagens boende. Stora delar av den nya bebyggelsen i scenarierna ligger dock på platser med lite längre avstånd såsom Idbäcken och östra hamnområdet. Detta bör tas i beaktning och kan avhjälpas med exempelvis nyanlagda parker men också med bättre kopplingar.

Gångavstånd till grönområde

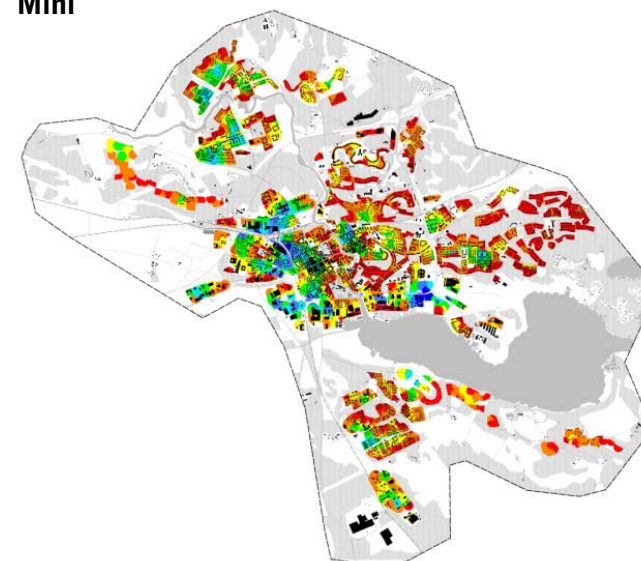
- < 75 (m)
- 75 - 150
- 150 - 225
- 225 - 300
- 300 - 375
- 375 - 450
- > 450

Grönområde

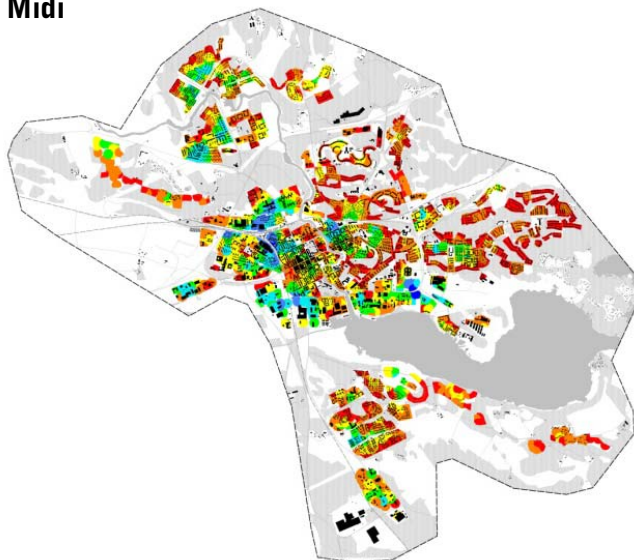
Nuläge



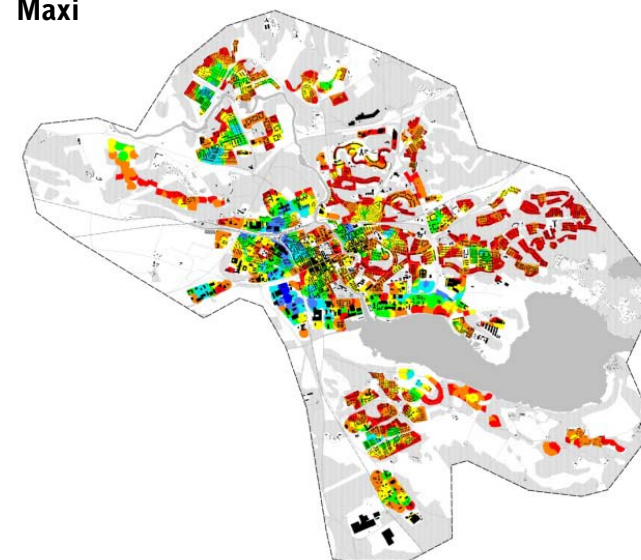
Mini



Midi



Maxi



FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

GRÖNOMRÅDE PER PERSON

Ny parkstruktur behövs vid kraftig bebyggelseutveckling.

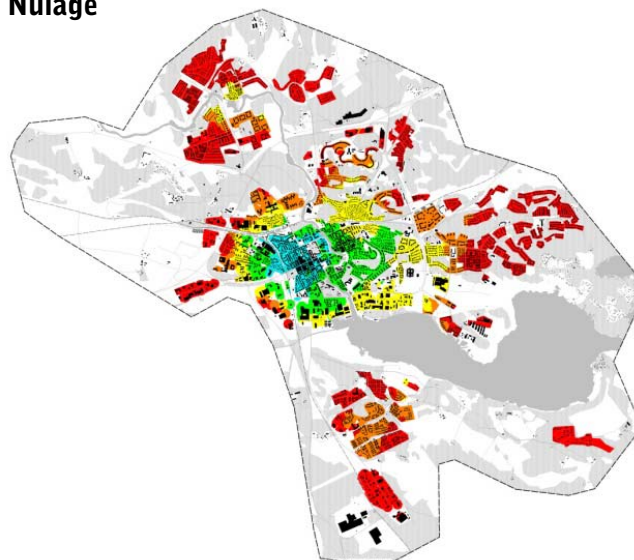
Grönytan per person förändras inte mycket förutom i scenario Maxi. Här ser vi stora områden i centrala Nyköping samt i hamnområdet som sjunker under gränsvärdet 10 kvm per person som anses vara en bra relation mellan täthet och grönyta. Detta illustrerar att vid en sådan kraftig bebyggelseutveckling också är viktigt att planera för en ny parkstruktur.

Grönyta per person inom 1000 meters gångavstånd

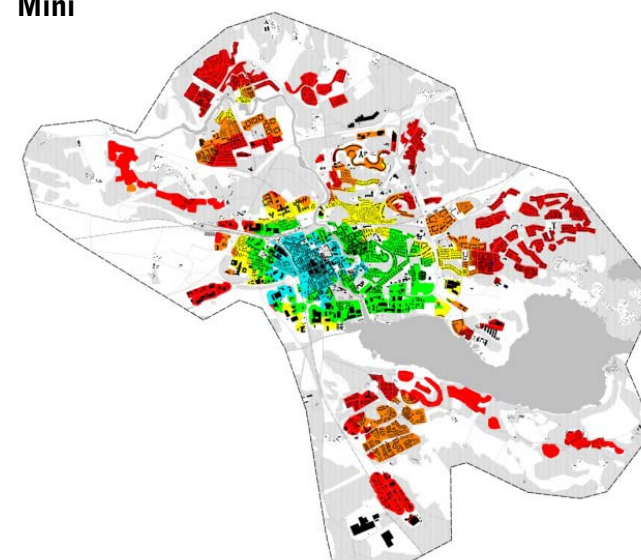
- > 120 (kvm)
- 80 - 120
- 40 - 80
- 20 - 40
- 10 - 20
- 5 - 10
- 0 - 5

Grönområde

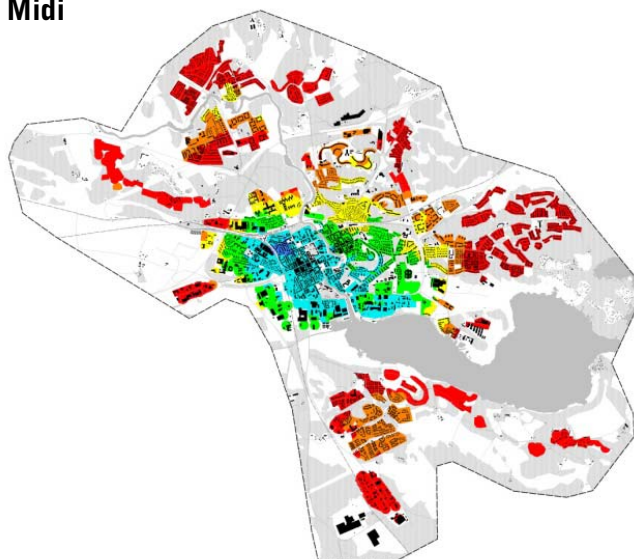
Nuläge



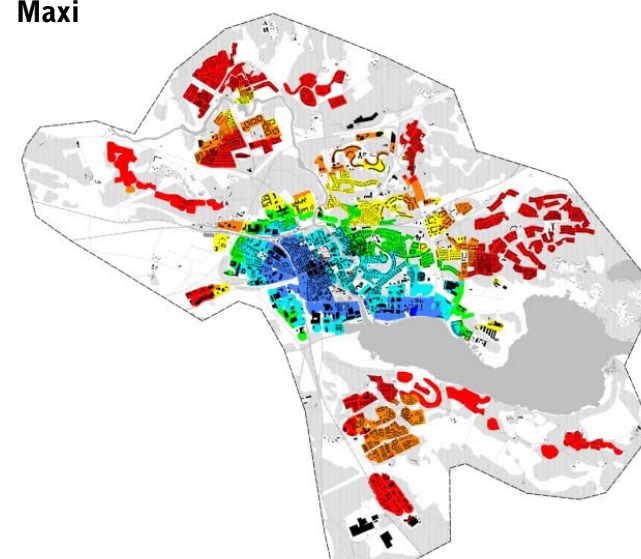
Mini



Midi



Maxi



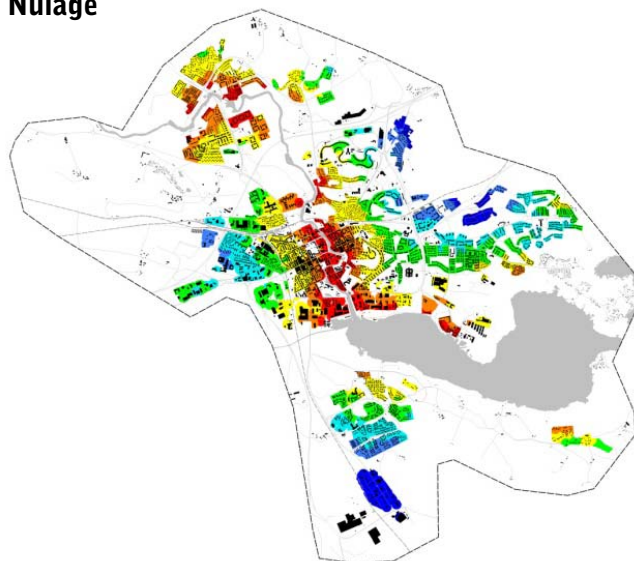
FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

NÄRHET TILL VATTEN

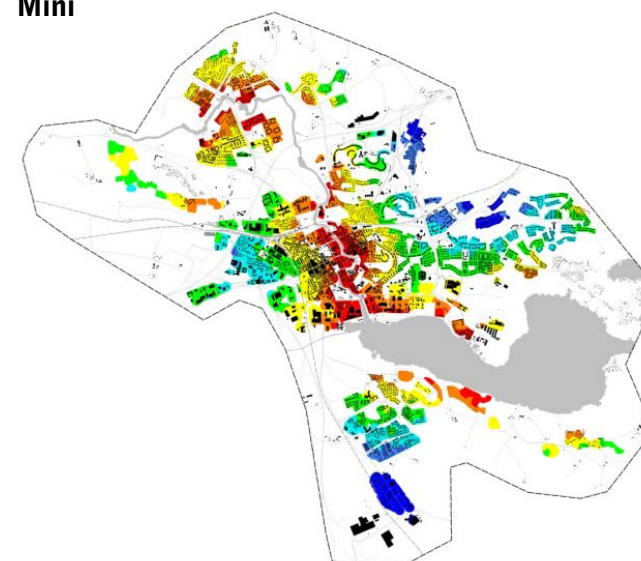
**Hamnområdet är en stor
outnyttjad resurs.**

Närhet till vatten är svårt att förändra, däremot kan ny bebyggelse förstås planeras nära vatten. Hamnområdet, där mycket av bebyggelsen i scenario Midi och Maxi är belägen, är en stor, idag outnyttjad resurs i Nyköping

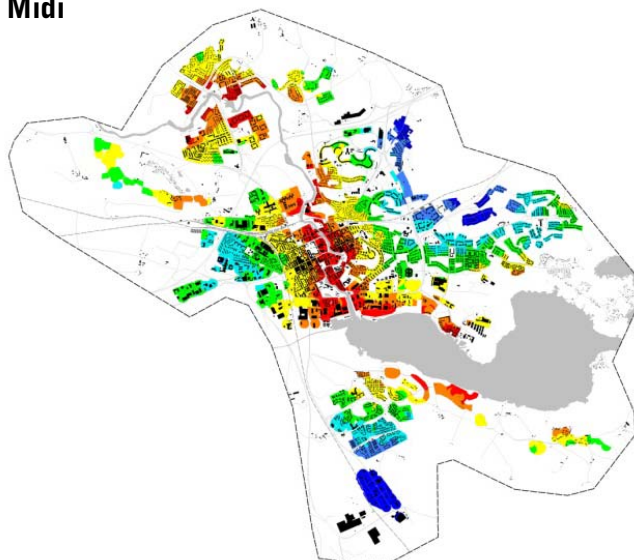
Nuläge



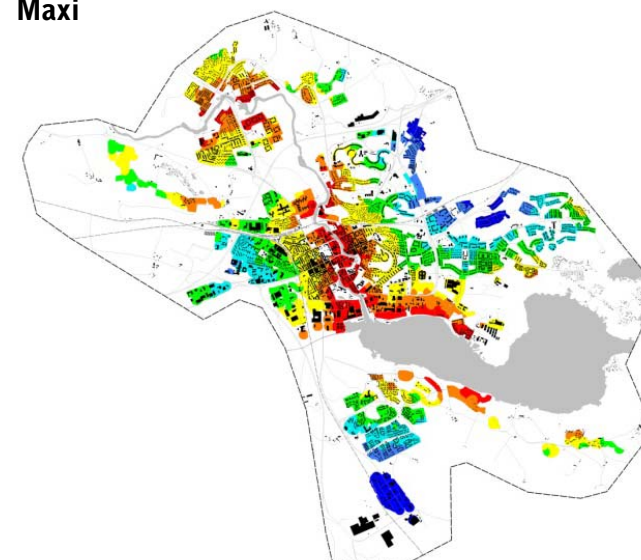
Mini



Midi



Maxi



Gångavstånd till vatten

- < 200 (m)
- 200 - 400
- 400 - 800
- 800 - 1 200
- 1 200 - 1 600
- 1 600 - 2 000
- > 2 000

FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

NÄRHET TILL BUSSHÅLLPLATS

Det finns potential för omfattande bebyggelse i kollektivtrafikhöga lägen.

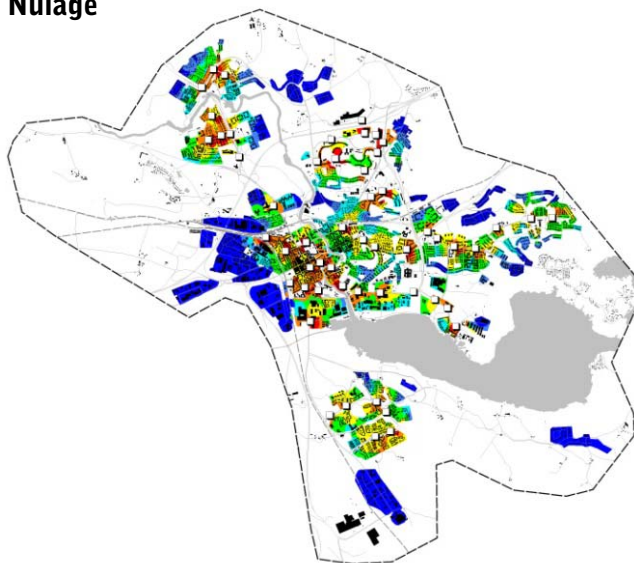
Av analyskartorna kan utläsas att all bebyggelse i scenarierna är förlagd inom det nuvarande stomlinjenätet och på så sätt förbättrar underlaget och möjliggör en ökad turtäthet. Det samma gäller dock inte för all den bebyggelse som i dagsläget är under uppbyggnad eller planerad såsom Dammgruvan och Karlslund.

Gångavstånd till busshållplats

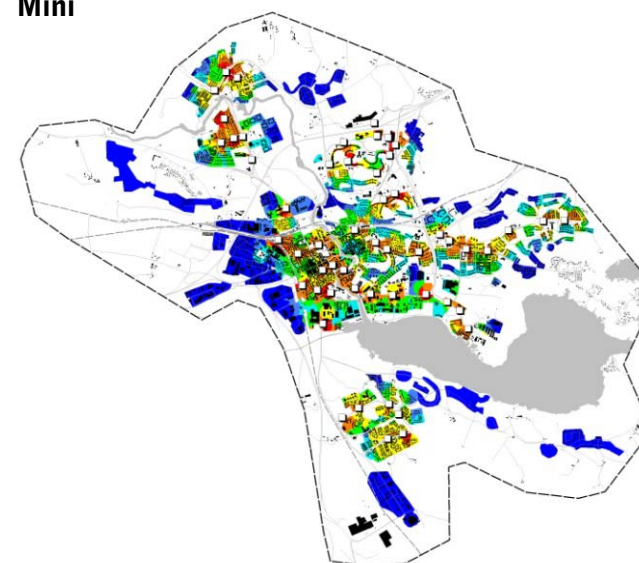
- < 100 (m)
- 100 - 200
- 200 - 300
- 300 - 400
- 400 - 500
- 500 - 600
- > 600

□ Busshållplats

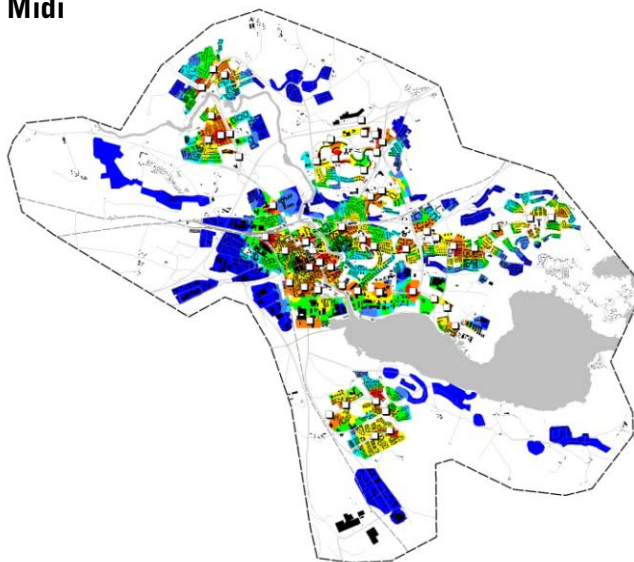
Nuläge



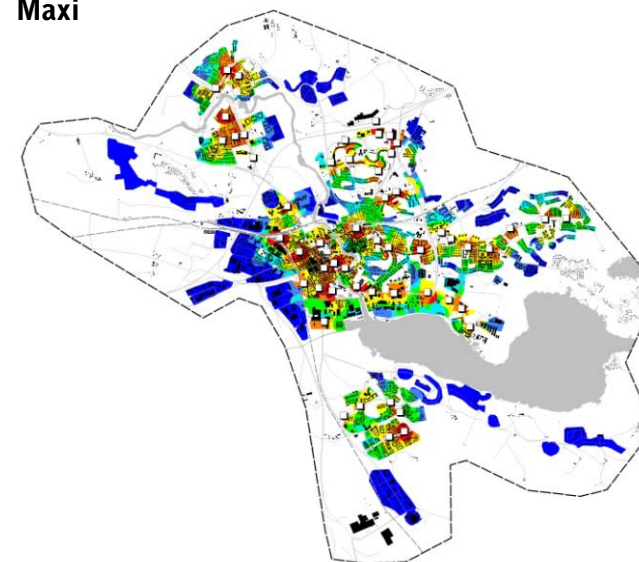
Mini



Midi



Maxi



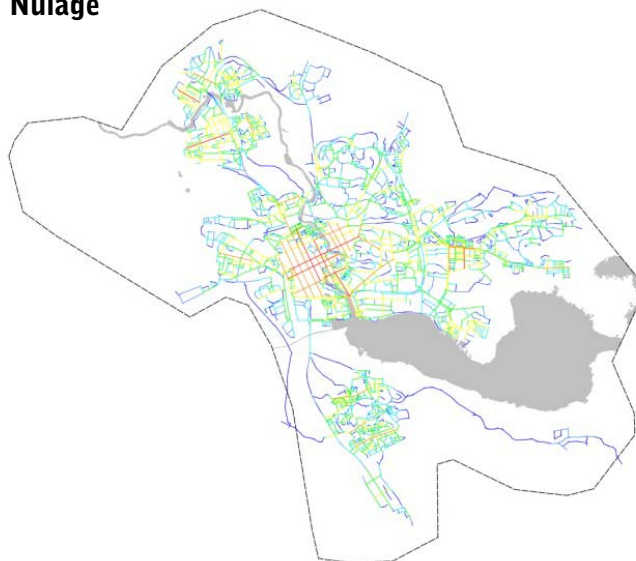
FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

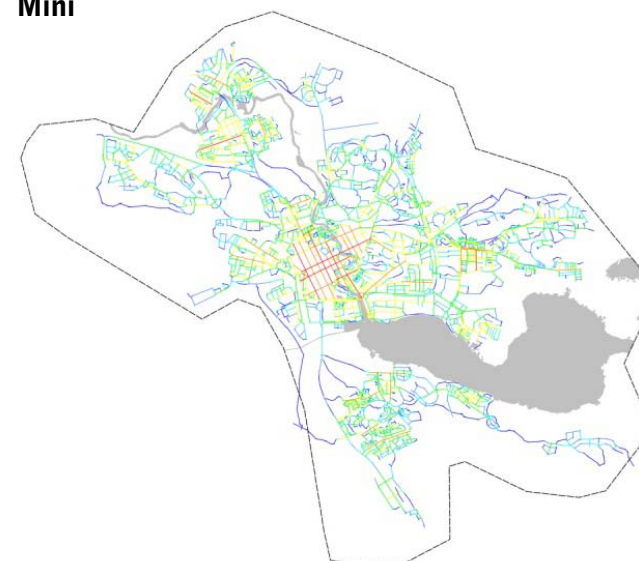
Östra hamnområdet blir i scenario Maxi en betydande del av gång- och gatunätet.

I scenario Midi kan stadens kärna upplevas som utvidgad i och med ett större del av sammanhängande gatunät. I scenario Maxi blir en ny tyngdpunkt utöver stadskärnan synlig i östra Hamnområdet.

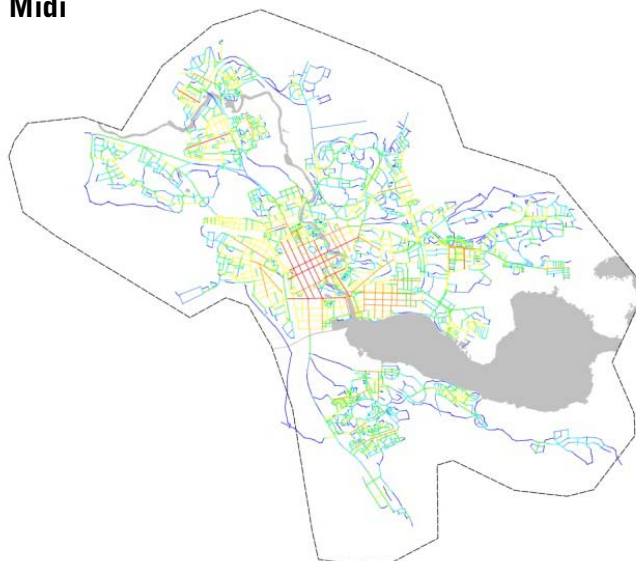
Nuläge



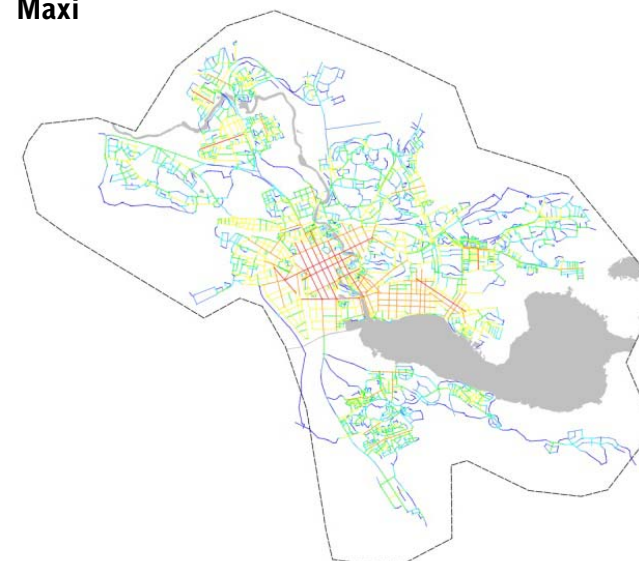
Mini



Midi



Maxi



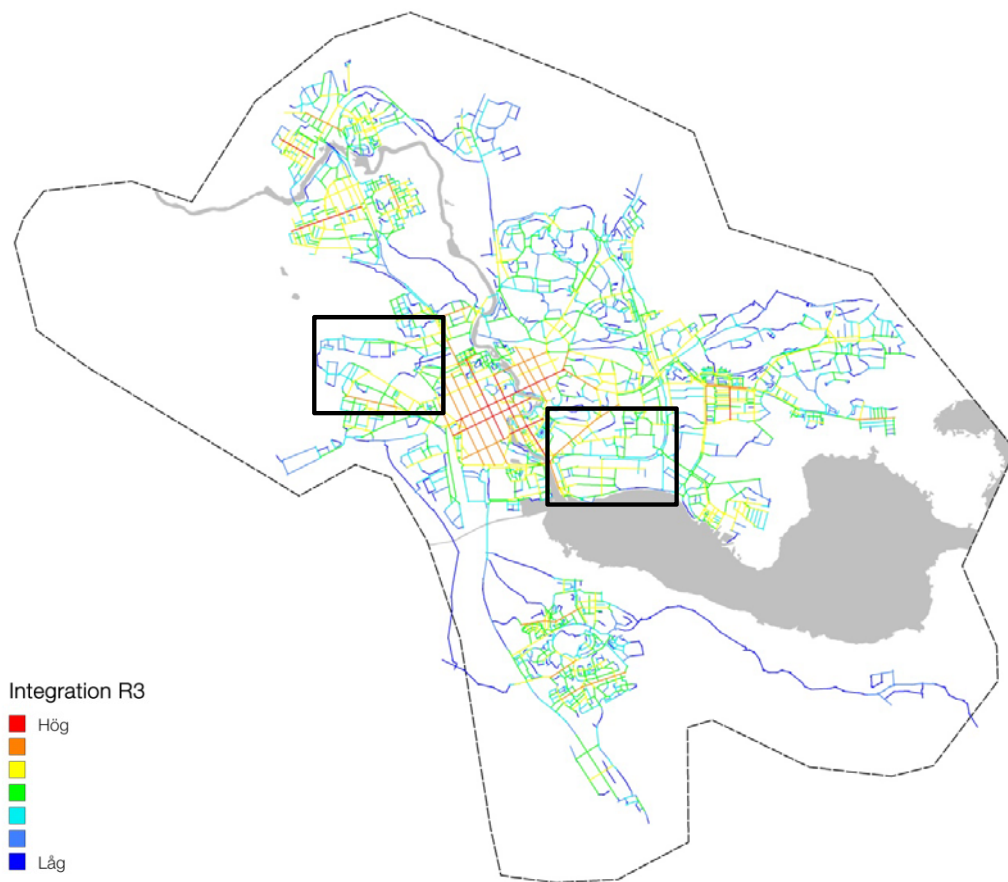
Integration R3



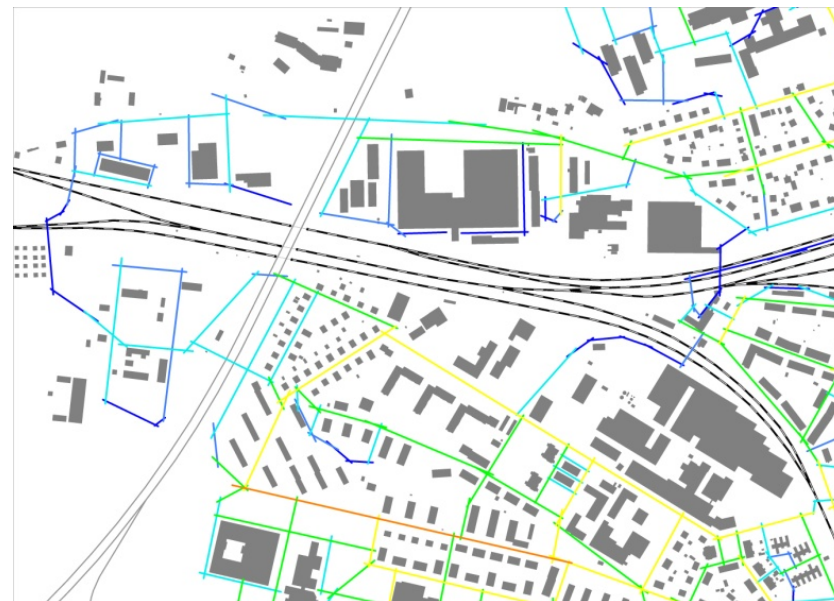
FÖRDJUPNING: TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Nuläge

Området kring centralstation och östra hamnområdet är platser som i scenarierna ges stora tillägg av ny bebyggelse. Därför är det relevant att närmare studera hur tillgången till gatunätet påverkas av detta. I nuläget har båda områdena en relativt låg tillgänglighet. Området vid stationen karaktäriseras av att järnvägsspåren delar området, E4:an finns också här vilket ytterligare bidrar till bariäreffekterna. Hamnområdet har högre potential med färre barriärer, Lennings väg är dock en led med flera cirkulationsplatser, gångvägar på vardera sidor och få över gångsställen vilket begränsar gång- och cykeltrafikanternas tillgänglighet.



Stationen



Hamnen



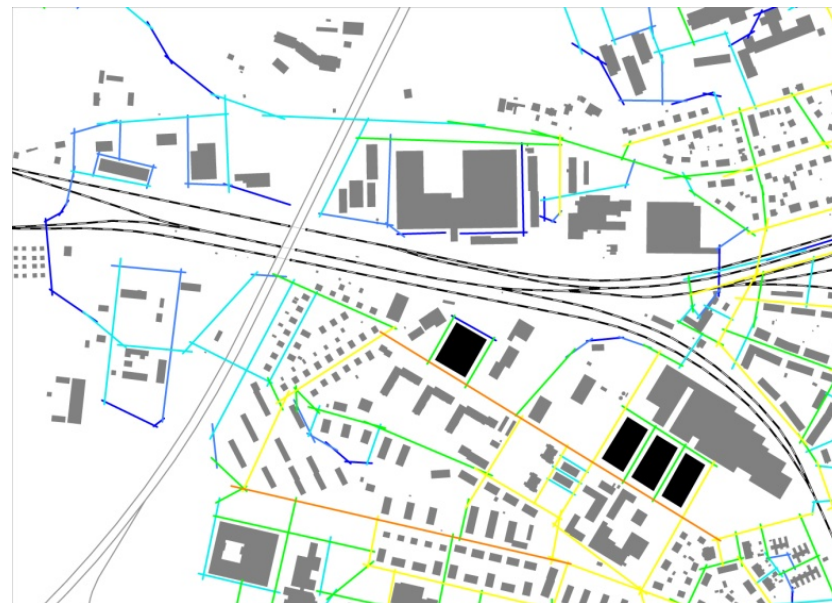
FÖRDJUPNING:TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Mini

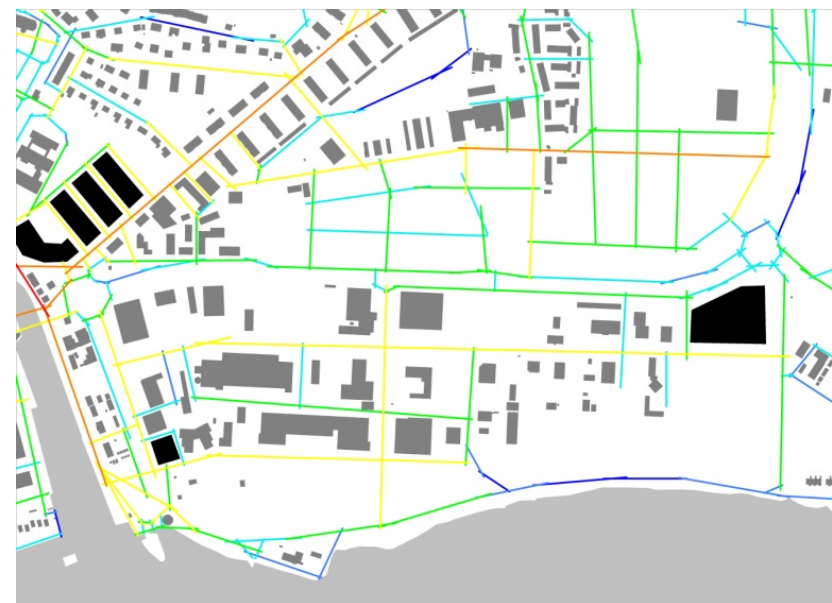
Scenario Mini innebär inga större förändringar för något av områdena. I hamnområdet ser vi planerna för Tessin och Förrådet vilket förbättrar tillgängligheten något.



Stationen



Hamnen



FÖRDJUPNING:TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Midi

I scenario Midi utvecklas bebyggelsen i stor omfattning i båda områdena, vilket också innebär täta gatunät med många kopplingar. Framförallt så förbättras hamnområdets värden, det beror också delvis på att gångvägarna som begränsar gångtrafikanternas tillgänglighet har bytts på södra sidan av Lennings väg mot ett stadsrum som mer direkt kopplar till de nya gatorna och skapar fler valmöjligheter.



Stationen



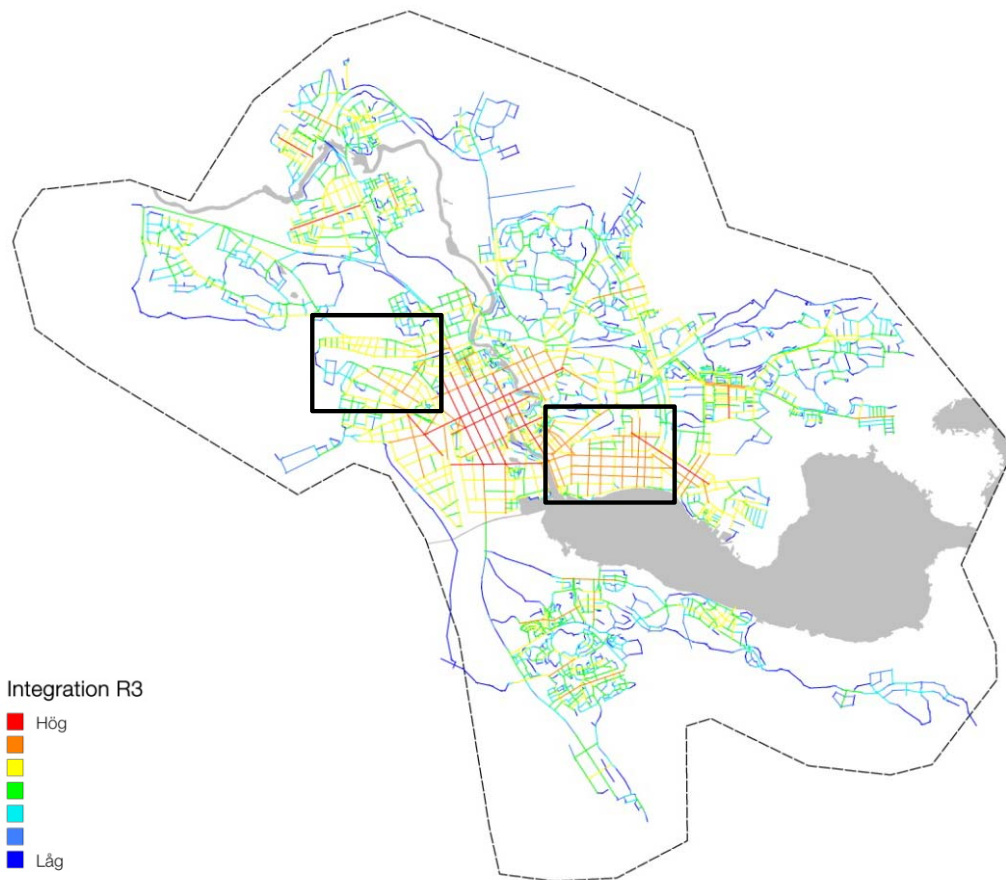
Hamnen



FÖRDJUPNING:TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Maxi

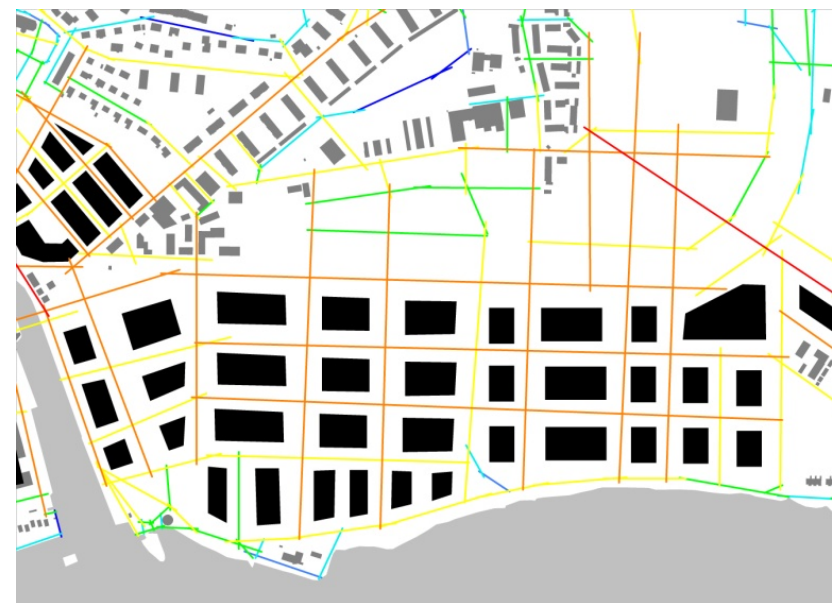
I scenario Maxi förändras inte stationsområdet så mycket, en mer direkt koppling över spåret söderut från stationen syns. Problemet med bariärerna gör det svårt att skapa ett sammanhängande gatunät vilket gör att området inte får det lyft som hamnområdet får i form av tillgänglighet i gatunätet. Här syns ytterligare förbättring vilket bland annat beror på att Lennings väg helt omvandlats till en stadsgata och en rak koppling mot sydöst ersätter cirkulationsplatsen och ger ett mycket starkt stråk som kopplar dessa delar bättre mot stadskärnan.



Stationen



Hamnen



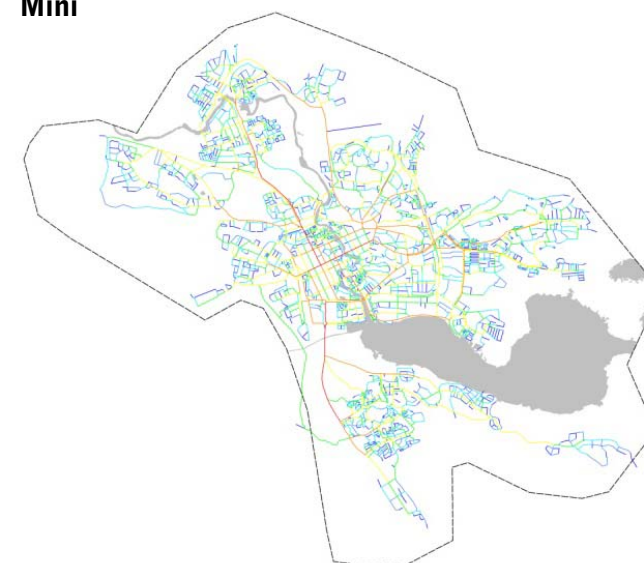
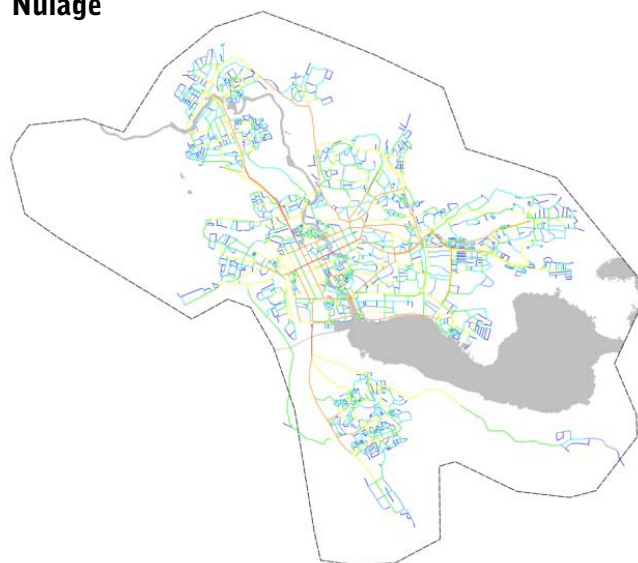
FÖRTÄTNINGSSCENARIER:

Nuläge

Mini

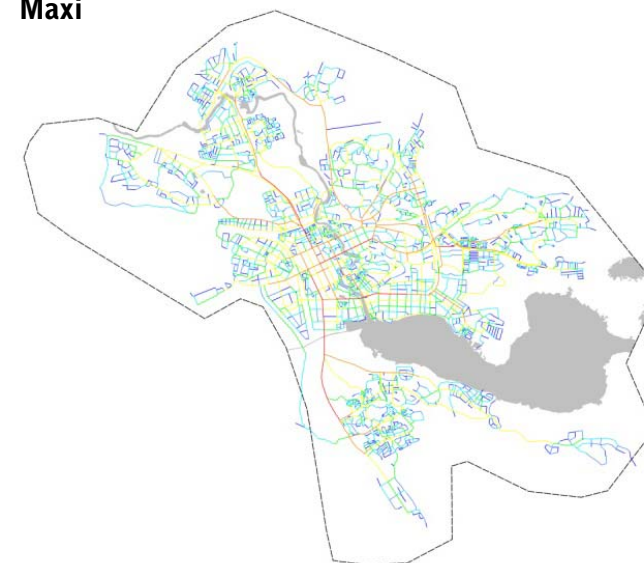
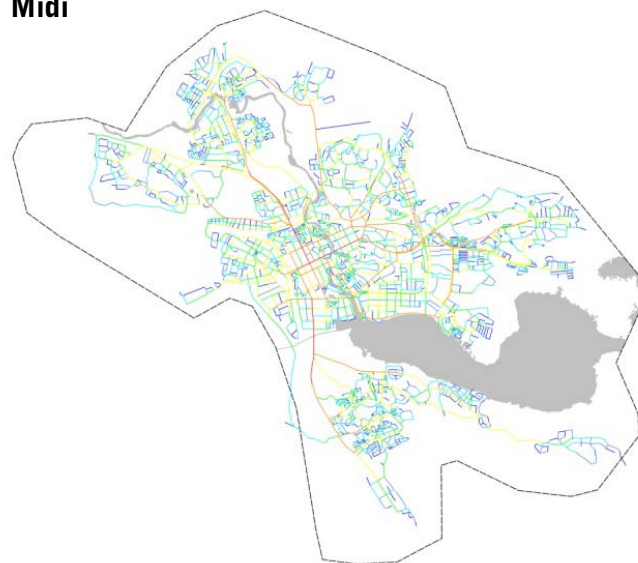
GENHET I GATUNÄTET

Ett stråks genhet mäts utifrån hur stor sannolikhet det är att det utgör kortaste vägen till övriga stråk. Detta är i den här analysen mätt inom 5000 meter vilket innebär ett rimligt avstånd för cyklister och beskriver bra vilka stråk som är lämpliga för cykeltrafik. I sammanhanget av hela Nyköping är det svårt att se några större förändringar men det finns idag både nord-sydliga och öst-västliga stråk med stor potential.



Midi

Maxi



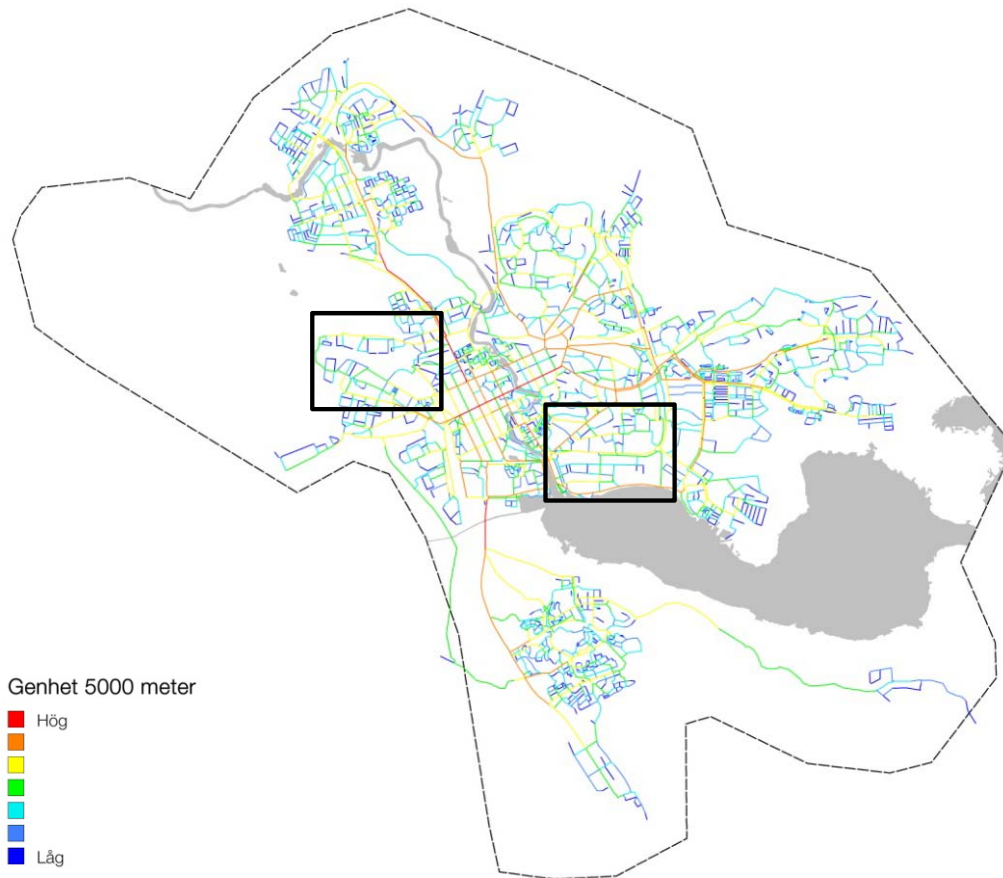
Genhet 5000 meter



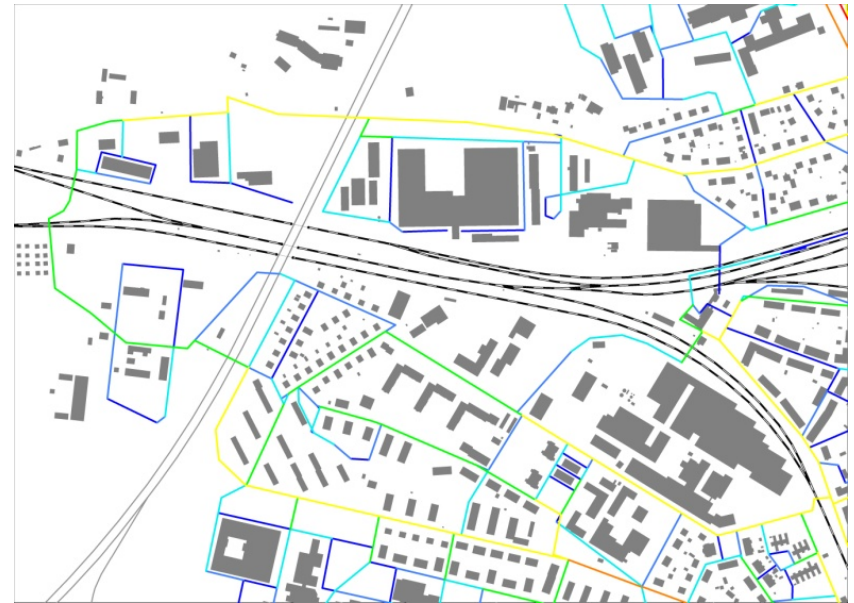
FÖRDJUPNING:TILLGÅNG TILL GATUNÄTET

Nuläge

I nuläget går det inget stråk genom stationsområdet som snabbt tar sig till många andra stråk. Noterbart är dock att Blommenhovsvägens fortsättning inte är med i analysen. I Hamnområdet är Strandpromenaden och Ringvägen relativt gena stråk. Strandpromenaden har god potential att bli ett rekreativt cykelstråk.



Stationen



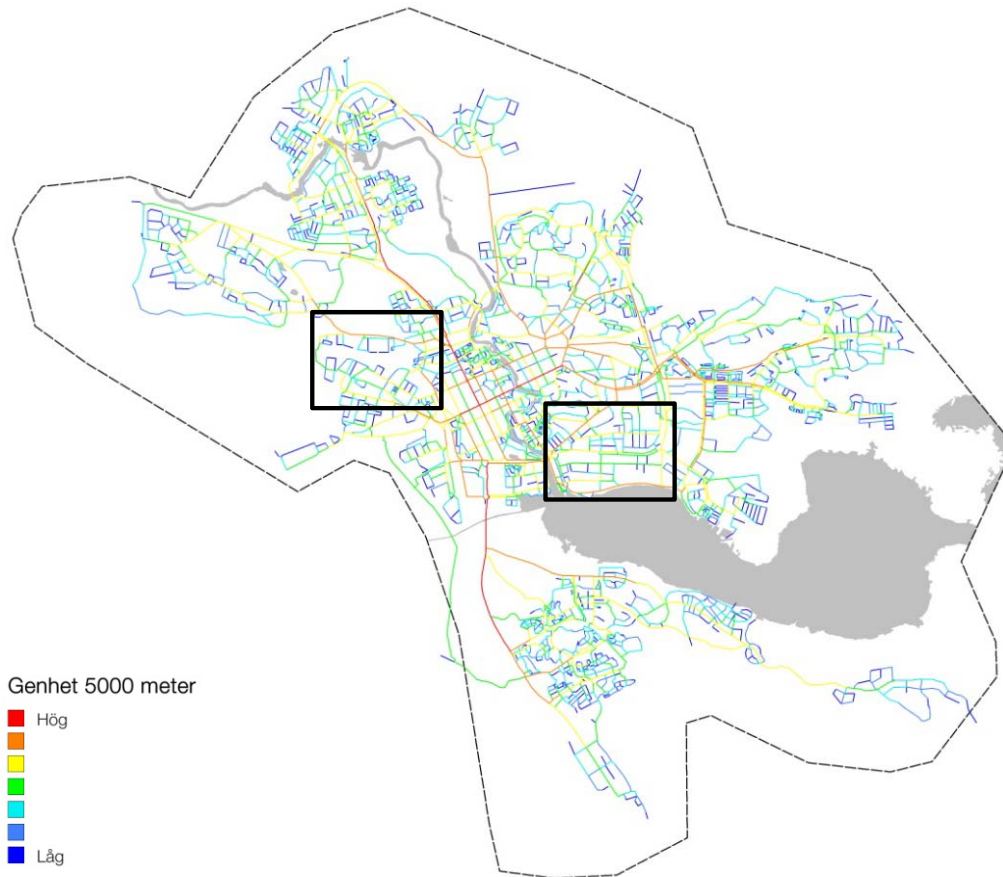
Hamnen



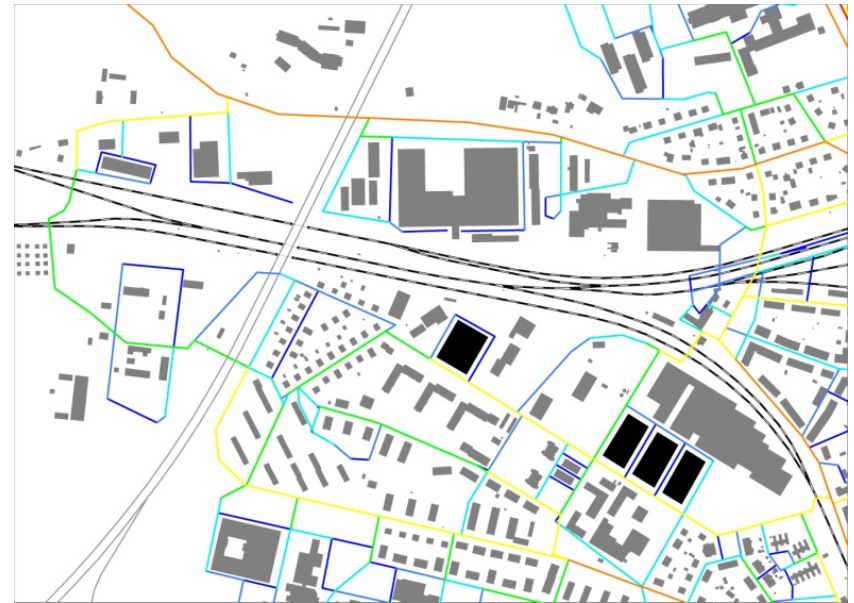
FÖRDJUPNING: GENHET I GATUNÄTET

Mini

I scenario Mini märks framförallt Blommenhovsvägens förbättring av stationsområdet. Detta beror på att förlängningen har tagits med i detta scenario på grund av den planerade bebyggelsen vid Dammgruvan. Hamnområdet är i stort sett oförändrat.



Stationen



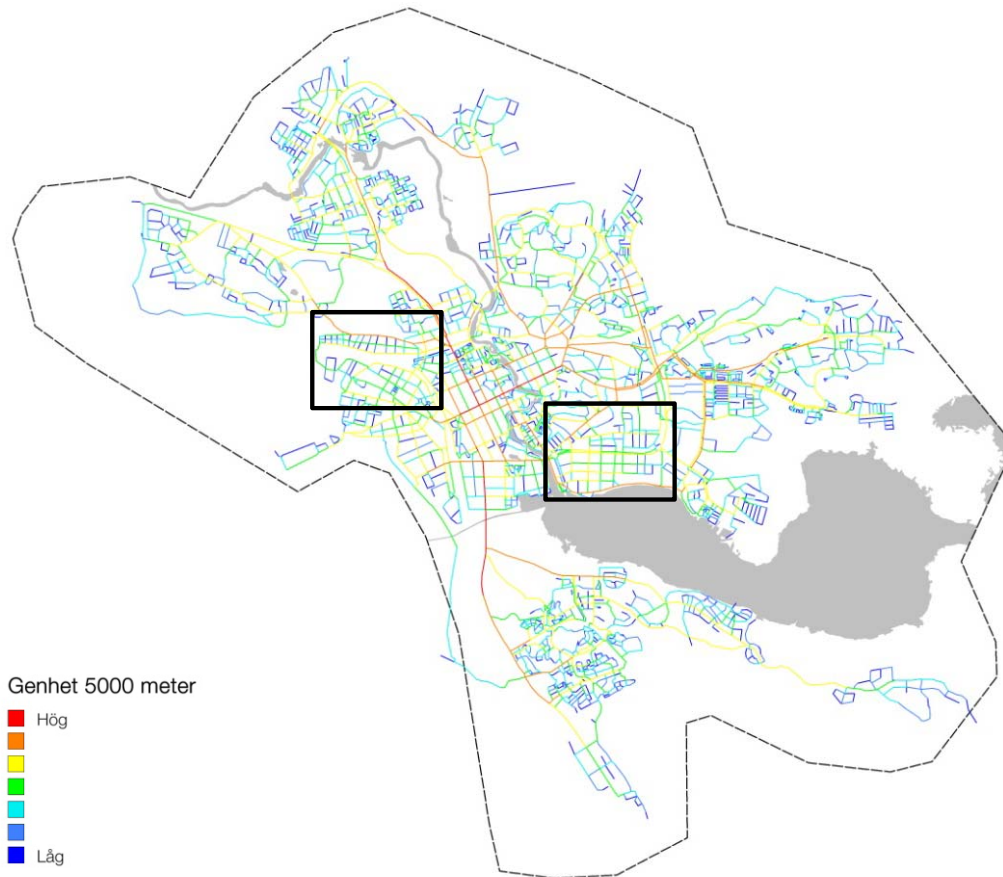
Hamnen



FÖRDJUPNING: GENHET I GATUNÄTET

Midi

Scenario Midi innebär inga betydande förändringar från Mini i ståkens genhet. Detta är inte överraskande då genheten är mätt på en stor skala.



Stationen



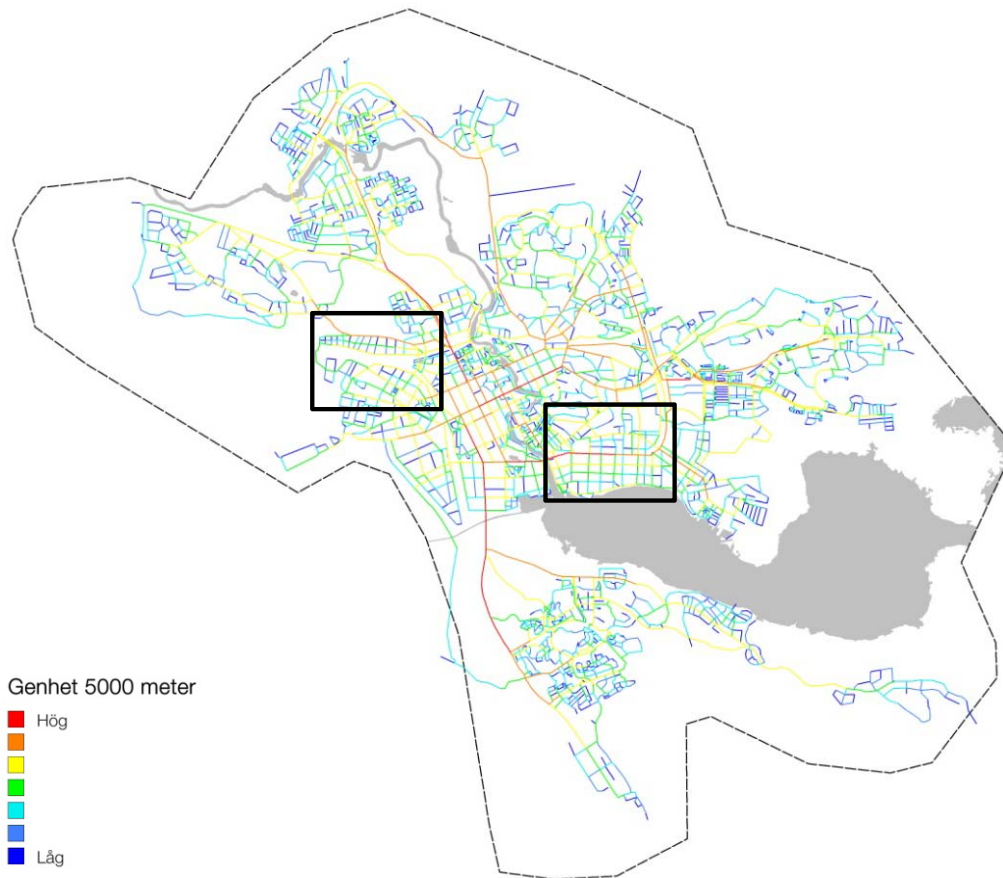
Hamnen



FÖRDJUPNING: GENHET I GATUNÄTET

Maxi

I scenario Maxi märks en betydande förändring i hamnområdet. Omvandlingen av Lennings väg till en lättillgänglig stadsgata har gjort den till ett viktigt stråk för att ta sig runt snabbt i staden.



Stationen



Hamnen



SAMMANFATTNING KONSEKVENSANALYSER

Analysen av vilka konsekvenser de olika förtätningsscenarierna får visar tydligt att den planerade mängden bostäder liksom vilken struktur förtätningar och nybyggnadsområden inordnas i skiljer scenarierna åt. Det konstruerade scenariot Maxi utmärker sig genom sin höga täthet, men också genom att det visar på hur nya viktiga stråk kan tillskapas i en ny sammanhållen struktur. Vidare är det tydligt hur lite nuläge och Mini skiljer sig åt, och att denna typ av gluggförtätning inte bidrar nämnvärt till att dämpa befolkningstrycket. Den föreslagna förtätningen i Mini-scenariet bidrar inte heller i någon större utsträckning till att stärka staden i de stråk och platser där förtättningsbehovet är stort.

Nedan beskrivs några av de skillnader mellan scenarierna som syns i konsekvensanalysen.

Hur tätt blir det?

I analysen av befolkningstäthet blir det tydligt att Mini och Nuläge inte skiljer sig nämnvärt åt, men att Maxi-scenariot ger en stor tillkommande befolkning i de södra delarna av Nyköpings stadskärna med högre befolkningstäthet än i stadskärnan.

Får Nyköpingsborna långt till park?

Skillnaderna mellan scenarierna är inte särskilt stor då de ytor som används för förtätning i scenarierna i få fall är parkmark. Däremot ses ett behov av att tillskapa mer parkmark särskilt nordväst om stationsområdet.

Räcker grönytorna till?

Fler människor leder till att fler skall samsas om samma parkytor. Grönytorna per person är idag väl tilltagna i Nyköping men ytorna minskar med förtätning. Särskilt i Maxi-scenariet med en kraftigt ökad befolkning syns en tydlig nedgång i grönytan per person.

Bor fler vid vattnet?

Ja. I samtliga scenarier finns förtättningsobjekt vid vattnet och i Maxi-scenariet kommer fler personer än idag bo inom ett kort gångavstånd från Stadsfjärden eller Nyköpingsån.

Hur mycket trafik blir det?

Det är svårt att svara exakt på då analyserna inte kan ta fram sådana siffror. Däremot så är all forskning enig om att boende i tätare strukturer med god tillgång till kollektivtrafik och med närhet till urbana verksamheter ger både ett

lägre resbehov, men också en mer hållbar transportmedelsfördelning. Satt i relation till om samtliga scenarier tillkommande bebyggelse i stället hade placerats i en gles villastruktur utanför stadskärnan hade trafiken blivit mycket större.

Vad händer med gatorna?

De olika scenarierna visar olika gatunät och hur tillkommande bebyggelse kan förändra tillgängligheten och genhet i gatunätet. Maxi-scenariet visar i fördjupningen av hamnen hur den tillkommande bebyggelsen, om den struktureras utmed en stadsgata, kan få en ökad tillgänglighet och genhet. Det borgar för en god genomströmning av besökare från andra stadsdelar, goda handelslägen och potential för folkliv. Fördjupningen av bebyggelsen vid stationen visar att tillkommande bebyggelse inte får nämnvärt hög tillgänglighet eller genhet, vilket beror på svårigheten att skapa kopplingar över spåren. Det är ändå motiverat att bygga i detta läge på grund av områdets närhet till stationen. Gena stråk syns tydligt i de avslutande analyserna och tydliga pendlingsstråk för cyklister utkristalliserar sig i Midi och Maxi-scenarierna.



SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Med bakgrund i workshop och analys av förtätningspotential för Nyköping kan ett flertal slutsatser dras kring hur nya bostäder och verksamheter bör tillskapas för att stödja visionen om ett rikt och attraktivt Nyköping. Fem rekommendationer har formulerats utifrån dessa slutsatser och är framför allt tänkta att ge stöd till stadsbyggnadsprocessen inför omvandlingar eller förtätningar av stadsmiljön.

1. Bygg mer Nyköping i Nyköping!

Slutsats

De äldre, tätare delarna av Nyköping, uppbyggda längs med Nyköpingsån och med en tydliga kvartersstruktur betingar högre priser på bostadsmarknaden än den genomsnittliga lägenheten i Nyköping. Det täta, centrala boendet innebär i de flesta fall en energibesparing och ett mindre transportbehov.

Rekommendation

Nyköping rekommenderas att bygga mer av det Nyköping som finns i centrum, med låga täta miljöer och med en god koppling till vatten, park och myllrande stadsliv. Bygg mer av det Nyköping som besökare kommer långväga ifrån för att se, och mer av det Nyköping som är hållbart över tid.

Exempel

Skutskepparhusen i Nyköping är ett bra exempel på lågt och tätt.



2. Bygg kollektivtrafiknära!

Slutsats

Analyserna visar att kollektivtrafiknära lägen i Nyköping finns i stor utsträckning, samt att befolkningsunderlaget för stationen är lågt. Även flera busshållplatser har ett lågt underlag.

Rekommendation

Nyköping rekommenderas att använda stationsläget till att bygga stadsmässigt i anslutning till stationen. Busshållplatser med lågt underlag bör stärkas med förtätning.

Exempel

Västra station i Lund är ett bra exempel på hur stationsområdet stärkts med nya byggnader och mötesplatser vilket kopplat samman staden över spåren. Butiker, restauranger och kontor ligger i direkt anslutning till perrong och torg.



SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

3. Bygg tätt och grönt!

Slutsats

Analyserna av Nyköping visar att tillgängligheten till park och grönområden är god i stora delar av Nyköping, men att det finns vissa områden där park i det närmaste saknas.

Rekommendation

I stadsbyggnadsforskningen har en kombination av hög täthet och god parktillgång visat sig skapa stadsdelar som attraherar både boende och arbetande. Nyköping rekommenderas att ta fram en parkplan för framtida förtätningar, men också att tillskapa nya parker i parkfattiga områden samt i nya stadsdelar. Bygg hus vid park, inte i park!

Exempel

Årstafältet söder om Stockholm byggs tätt men med god tillgänglighet till stor park.



4. Utveckla stadens stråk!

Slutsats

Analyserna av Nyköping visar att de starka stråken finns främst i stadskärnan, men att med rätt planering kan nya starka stråk skapas. Även de stråk som är gena för cyklister syns tydligt i analysen och bör användas i trafikplaneringen.

Rekommendation

Nyköping rekommenderas att förtäta i anslutning till de stråk som har hög tillgänglighet i gatunätet, att utveckla nya starka stråk i framtida bebyggelse och att aktivt planera för lokaler och entréer längs med huvudstråken.

Exempel

I många holländska städer satsar man aktivt på cyklister och gående, framför allt i stadskärnorna. God utformning av stråken, bra skyltning och gott och ställ ger både bra stråk och bra målpunkter.



5. Bygg blandstad!

Slutsats

I analyserna kan utläsas att Nyköping är som mest blandat i stadskärnan, medan utpräglade villaområden och verksamhetsområden uppvisar minst blandning. Monofunktionella områden riskerar att bli folktomma delar av dygnet, och samordningsvinster för exempelvis parkering och kollektivtrafik uteblir.

Rekommendation

För att skapa en mångfald av stadskvaliteter för boende och arbetande rekommenderas att Nyköping aktivt ställer krav på funktionsblandning i tillgängliga stråk och i kollektivtrafiknära lägen.

Exempel

Många tyska städer arbetar aktivt med hållbar stadsutveckling. Byggemaskaper är där en vanlig modell för att få blandade stadsdelar.



FÖRSLAG TILL VIDARE STUDIER

Föreliggande förtätningsstudie skrapar på ytan vad gäller rekommendationer kring hur det framtida Nyköping bör byggas. Analyserna pekar ut de viktigaste frågorna för Nyköping att arbeta vidare med, men nedanstående förslag till ytterligare arbete skulle ge en än bättre grund till utformningen av det framtida Nyköping.

Stadslivsanalys av stadskärnan

Hur används staden? Hur upplevs den? Hur stadsbyggandet bättre bidra till att skapa stadsliv? En stadslivsanalys av Nyköpings stadskärna ger en ökad kunskap om relationen mellan stadsliv och stadsrum. Analysen kan sedan ligga till grund för en mötesplatsstrategi, sk. Placemaking.
Referens: Stadslivsanalys Göteborg, 2012.

Sociotopkarta

En sociotopkarta visar hur människor använder och upplever offentliga platser och grönområden i staden. Kan utföras separat eller kopplas till en stadslivsanalys.
Referens: Gottsunda, Uppsala, 2010.

Medborgardialog

Spacescape har bred erfarenhet av att arbeta med medborgardialog av olika slag: webb-enkäter, favoritplatser, fokusgrupper etc.
Referens: Lidingö centrum, 2012.

Planskisser för utbyggnadsområden

Omvandlings- och nybyggnadsområden kan utformas med olika struktur och innehåll. Spacescape kan utföra planskisser för dessa områden samt för resecentrum.
Referens: Arlandastaden, 2012.

Hållbarhetsprogram

Vid planering av nya stadsdelar i Nyköping kan ett hållbarhetsprogram vara ett stöd i diskussionen med byggherrar. Mål, indikatorer och uppföljningsstöd är viktiga delar där Spacescape kan vara behjälpliga.
Referens: Värdering av stadskvaliteter, Stockholm, Köpenhamn, Århus 2011-2012.

Stadsbildsanalys/Landskapsbildsanalys

En stadsbildsanalys visar på siktlinjer och silhuetter och kan även visa hur nytillkommande bebyggelse förändrar stads- och landskapsbilden.
Referens: Lidingö centrum Torsvik, 2012.

Trygghetsanalys/strategi

Orienterbarhet, entrétäthet och funktionsblandning spelar stor roll för hur trygg en stadsmiljö upplevs. En trygghetsanalys pekar ut otrygga platser och stråk, och en strategi beskriver hur problemen kan åtgärdas.
Referens: Marieberg och Västerbroplan, Stockholms stad, 2011.

Cykelstrategi/program

Nyköping skulle kunna bli en utmärkt cykelstad med sina korta avstånd och goda topografi. En cykelstrategi/program beskriver åtgärder för hur en högre andel cyklister kan uppnås i Nyköping.
Referens: Cykelnät för alla, Örebro kommun, 2012.

Gångstrategi/gångtrafikplan

En gångstrategi kan på samma sätt som för cykel lyfta andelar, men med en koppling till en stadslivsanalys blir fokus också på vistelsevärden i stadskärnan.
Referens: Gångstrategi för Göteborg, 2012.

Parkeringsstrategi för stadskärnan

Hur skall parkeringen i stadskärnan lösas om markparkering används för förtätning? En parkeringsstrategi hanterar frågor som parkeringsnorm, gatuparkering och friköp.
Referens: Hållbar parkering i Norra Djurgårdsstaden, Stockholms stad., 2012.

Strukturbild för fördjupning av översiktsplanen

En strukturbild för fördjupning av översiktsplanen pekar på viktiga stråk, täthet och parkbehov med utgångspunkt i genomförda analyser.
Referens: Kungens kurva, Huddinge kommun, 2008. Täby Stadskärna, 2012.

SPACESCAPE