

Strukturanalys

Brandkär

Nyköpings kommun

Datum

2019-09-05

RAMBOLL

Medverkande

Nyköpings kommun

Katarina Bergkvist, strategienhetschef

Sofia Buhrgard, planarkitekt

Ramboll

Maria Lundholm, uppdragsledare

Frida Andersson, handläggare

Job van Eldijk, GIS-expert

Natalia Kuska, GIS-expert

Foton tagna av Ramböll om inget annat anges.

Stockholm, 2019-03-01, reviderad 2019-09-05

Innehållsförteckning

1 Inledning	4	5 Resultat	9
Bakgrund	4	Stråkanalys	9
Syfte	4	Utvärdering av ny busslinje	9
Avgränsning	4	Bebyggelse och nytt föreningshus	9
		Samlingsplatser	9
2 Förutsättningar	5	Stråkanalys, nuläge	10
Områdesbeskrivning	5	Stråkanalys, utvecklingsmöjligheter	11
Befolkningsutveckling	5	Utvärdering av ny busslinjesträckning	12
Nuläge	6	Bebyggelse och nytt föreningshus	13
Kommunens utvecklingsplaner	6	Samlingsplatser	14
Kvaliteter, brister och problembild	6	Riksintresse för kulturmiljö, Nyköping D57	16
3 Analyismetod	7		
4 Socialt hållbar stadsutveckling	8	6 Slutsatser och rekommendationer	17

1 Inledning

Bakgrund

I gällande översiktsplan för Nyköping från 2013 är Brandkärr utpekad som ett fokusområde för hållbar tillväxt. I avsnittet som behandlar Brandkärr finns skisser på en ny struktur bland annat innehållande förslag på ett utvecklat gång- och cykelvägnet.

I samband med dialogarbete i Nyköping i april 2018 inför pågående revidering av översiktsplanen framkom att närhet till kollektivtrafik och lätthet att transportera sig med gång och cykel har stor förbättringspotential.

Denna utredning är en strukturanalys av gång- och cykelvägnätet i och omkring Brandkärr. Utredningen ska ligga till grund för framtida utveckling av stadsstrukturen i Brandkärr med fokus på offentliga miljöer.

Syfte

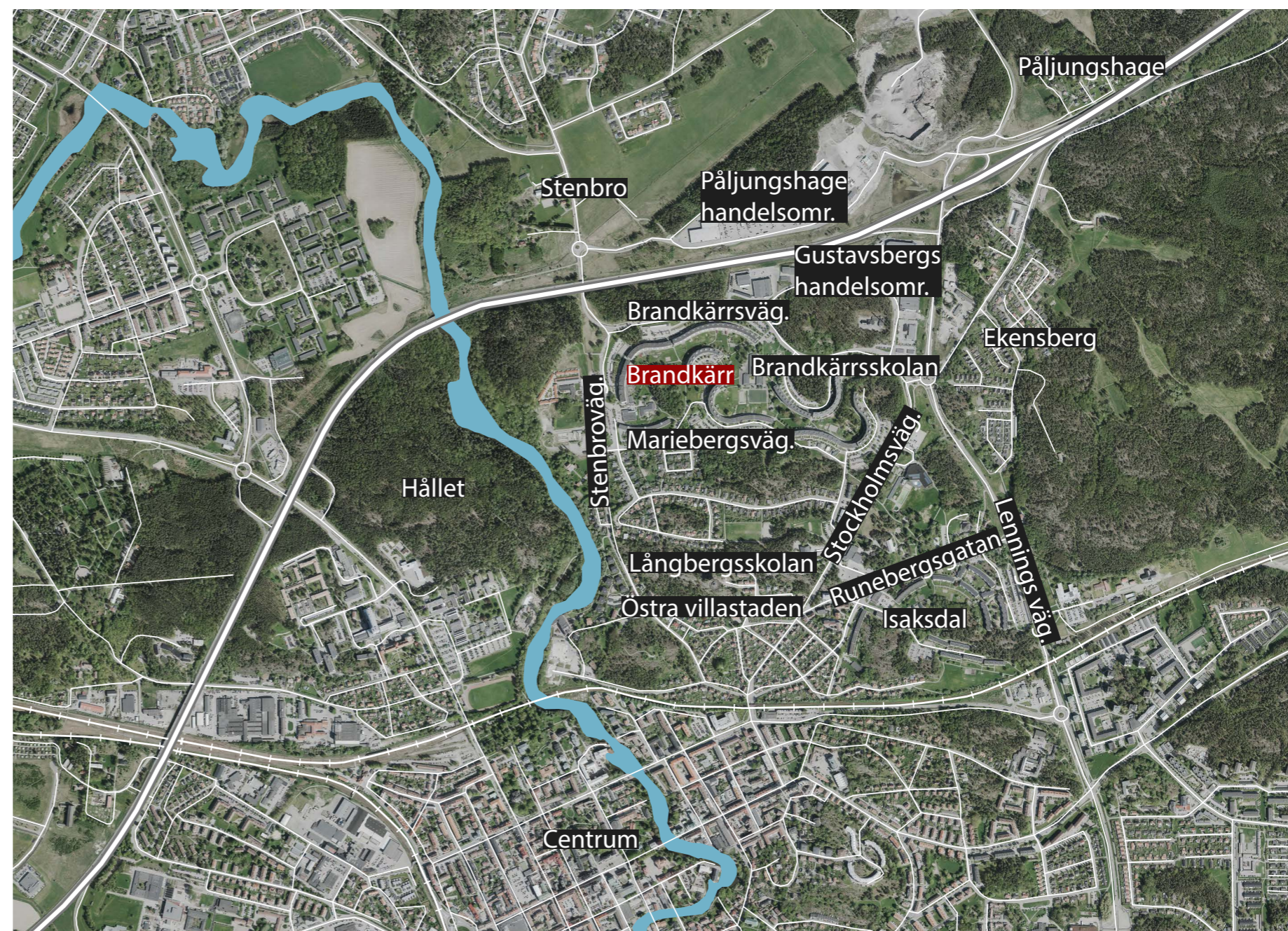
Syftet med utredningen är att göra en strukturanalys av hela området för att se om det är möjligt att:

1. Skapa stråk genom området eller i anslutning till området för att skapa gena vägar för gång- och cykel samt även undersöka hur kollektivtrafiken kan förbättras.
2. Titta på möjliga ytor för ytterligare bostadsbyggnation samt ett eventuellt framtida föreningshus.
3. Skapa gemensamma attraktiva samlingsplatser med tydliga kopplingar till närliggande områden.
4. Beskriva de effekter som Riksintresse för kulturmiljö har på möjligheten att göra förändringar inom ovan nämnda punkter.

Avgränsning

Utredningen utgår från potentialen i gång- och cykelstråken i Nyköping med fokus på Brandkärrs stadsstruktur och hur den förhåller sig till omgivningen.

Utredningsområdet omfattar primärt Brandkärr med omkringliggande områden. För att förstå hur Brandkärr kopplar till bland annat centrum har större delen av Nyköping undersökts i ett övergripande perspektiv.



Figur 1. Översiktskarta över Nyköping med Brandkärr och andra områden som omnämns i rapporten markerade.

2 Förutsättningar

Områdesbeskrivning

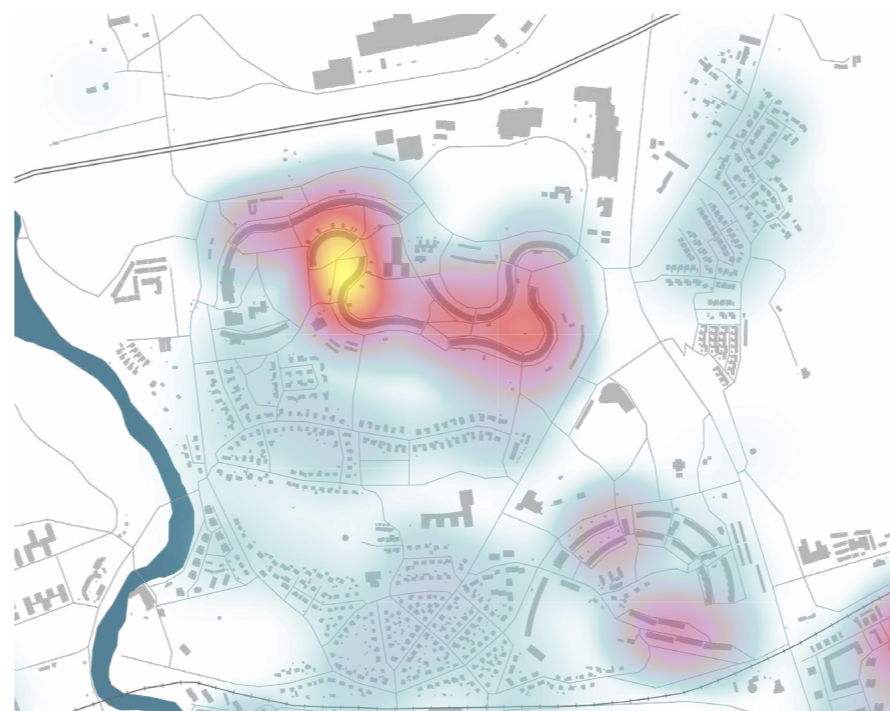
Brandkärr är ett område med ca 4500 invånare (2018) som planerades och uppfördes på 60- och 70-talet i Nyköping och var en del av det svenska miljonprogrammet. Området avgränsas av naturliga och skapade barriärer såsom topografi, vatten och infrastruktur. I detta fall är dessa barriärer Stockholmsvägen, E4:an, en skogsklädd höjd och Nyköpingsån.

Den organiska strukturen är inte typisk för ett område ritat under miljonprogrammet men andra drag såsom repetition, trafikseparering, stora parkeringsytor och gårdar kopplar området tydligt till dåtidens storskaliga ideal. Området anpassades väl till befintlig topografi och utformades med stora parkeringsytor eftersom bilen vid den här tiden var högt prioriterad i planeringen och boende skulle kunna parkera med kort gångavstånd till sin bostadsentré. När området var nybyggt ansågs det mycket modernt, var väldigt populärt och utgjorde ett välbehövt tillskott av bostäder med hög standard.

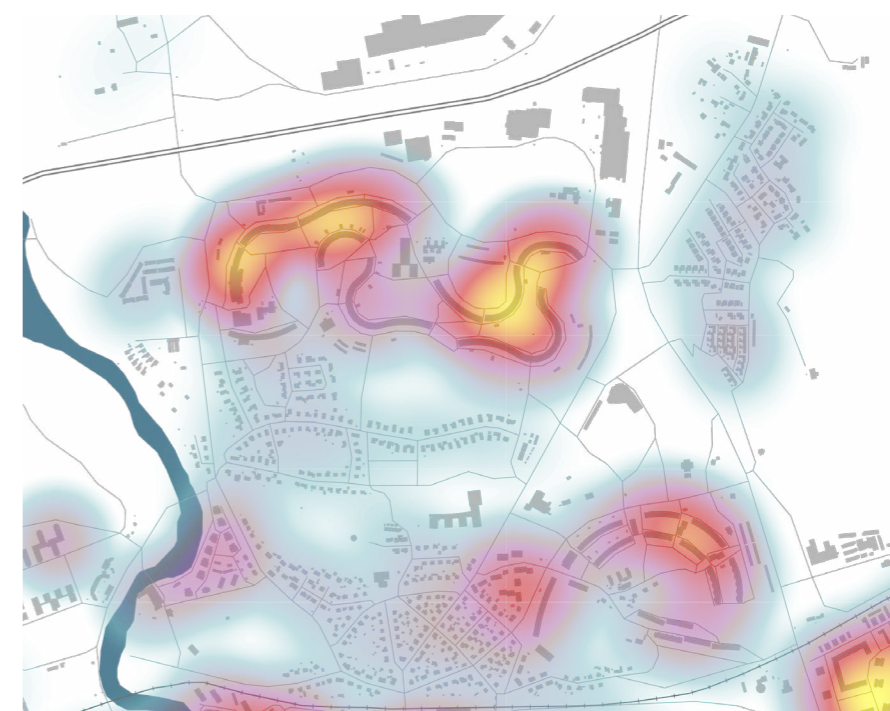
Sedan 1975 då området stod klart har vissa förändringar i strukturen gjorts och både behovet av bostäder och demografin i området har förändrats. Vissa av de stora bostadsgårdarna upplevs nu för stora och en del av dem har blivit ”döda ytor”. Strukturen och byggnadernas avskärmande verkan har gjort att få människor passerar genom området.

Befolkningsutveckling

Antalet invånare i Brandkärr har ökat de senaste åren, vilket har skett utan att antalet bostäder i området utvecklats i samma takt. Från att det 2010 bodde ca 4000 personer i området så var siffran 2018 ca 4500 personer. Detta har lett till en utbredd trångboddhet. En förändrad demografi har även gjort att behovet av samlingslokaler och mötesplatser har förändrats och ökat. Inom Brandkärr finns vissa områden med fler boende i vissa ålderskategorier (figur 2 och 3).



Figur 2. Heatmap över område med högst koncentration invånare mellan åldrarna 0 och 18 år. Gul färg står för hög koncentration och blå står för låg koncentration.



Figur 3. Heatmap över område med högst koncentration invånare från 50 år och uppåt. Gul färg står för hög koncentration och blå står för låg koncentration.

Nuläge

I området finns idag ett antal besöksmål, samlingspunkter och verksamheter. Dessa är bland annat lågstadieskola, familjecentral, medborgarkontor, ålderdomshem, second hand-affären ”Öppen hand” och pizzeria. I området finns flera föreningslokaler, i huvudsak lokaliserade i bostadshusens bottenvåningar, samt lekplatser och fotbolls- och basketplan. I utkanten av området finns en välbesökt pulkabacke och i anslutning till området finns två stora rekreationsområden, Ekensberg och Hället. Till Brandkärr går busslinje 2 som trafikeras var femtonde minut i högtrafik.

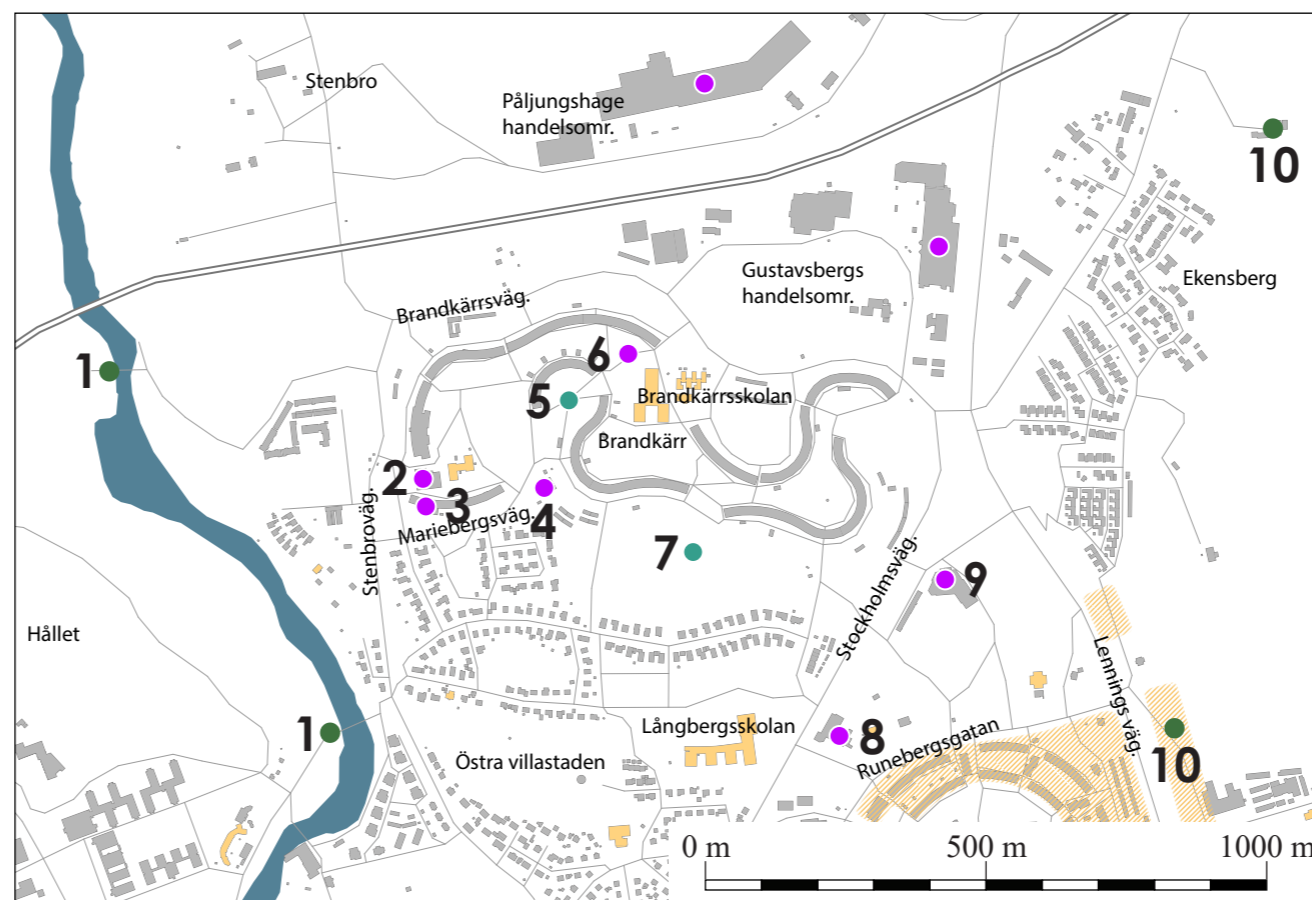
Kommunens utvecklingsplaner

I översiktsplan från 2013 är Brandkärr utpekat som ett fokusområde för hållbar tillväxt. I översiktsplanen finns bland annat idéer om ett nytt gång- och cykelvägnet i området samt utpekade ytor för eventuell framtida bostadsutveckling.

Kvaliteter, brister och problembild

Brandkärr har många av de ursprungliga kvaliteterna och grunddragen kvar än idag. Bland dessa finns anpassning till topografin, portiker under flertalet byggnader, upprepning och stora grönytor. Trafiksepareringen i områdets kommunikationsstråk kan ses som en kvalitet ur trafiksäkerhetsperspektiv.

I området har vissa brister identifierats som bland annat kan kopplas till problem som upplevs i området idag. Dessa är bland andra trångboddhet, avsaknad av mötesplatser och samlingsplatser, dålig integration med andra områden, bristfälligt underhåll, låg orienterbarhet och låg upplevd trygghet. Enligt den senaste trygghetsmätningen påverkas den upplevda tryggheten i Brandkärr av nedskräpning, skadegörelse, missbrukande personer samt folk som bråkar, slåss och stör ordningen utomhus.



1. Entré till Hället
2. Öppen hand
3. Familjecentral, pizzeria, kiosk
4. Mariagården
5. Lekplats
6. Medborgarservice
7. Pulkabacke
8. Träffen
9. Badhus
10. Entré till Ekensbergs skogsområde

Figur 4. Karta över befintliga målpunkter i och omkring Brandkärr.



Figur 5. Karta från Nyköpings översiktsplan.



Figur 6. Portik under en byggnad.

3 Analysmetod

På vilket sätt stadens rum är sammankopplade med varandra ger förutsättningar för hur vi rör och orienterar oss. En analys av stadsrummen kan ge en förklaringsmodell för hur exempelvis en gata kan upplevas ligga avsides, trots att den är belägen mitt i staden, eller varför ett visst stråk känns naturligare än ett annat.

Stadsrumsanalyserna av Brandkärr är baserade på Nyköpings gatunät. Detta nätverk består av mittlinjerna av de gator, vägar och stigar som är tillgängliga för gång- och cykeltrafik i Nyköping. Gator med blandtrafik är inkluderade, däremot inte vägar som är exklusiva för biltrafik som till exempel E4 och andra större trafikleder i staden.

Med utgångspunkt i detta mittlinjenätverk har två typer av stadsrumsanalyser genomförts: avståndsanalys och stråkanalys. Båda analyserna har gjorts med tillägsprogrammet PST i olika GIS-program. För avståndsanalysen har funktionen Attraction Distance används och för stråkanalysen funktionen Network Betweenness.

I avståndsanalysen har den kortaste vägen mellan varje bostadsadress och närmaste busshållplats beräknats. Analyserna redovisar en beräkning av den geografiska sträckan i meter genom mittlinjenätverket, inte fågelvägen, så att ett relativt faktiskt avstånd redovisas.

Stråkanalysen genomförs i två steg. Analysprogrammet beräknar först den kortaste vägen från varje gatusegment till alla övriga gatusegment i nätet. Som nästa steg registreras hur ofta varje enskilt segment används för dessa resor (från alla platser till alla platser). Segment som används ofta får ett högt värde och redovisas i kartan som rött/gult, stråk som används lite redovisas blått/grått.



Analysen tar alltså inte hänsyn till befintlig lokalisering av målpunkter och till målpunkters olika attraktionskraft, utan visar på nätets potential för rörelse enbart utgående från den rumsliga strukturen.

Stråkanalysen utgår från tre radier:

- 3 km: resor inom staden som helhet
- 1,2 km: resor mellan stadsdelarna
- 400 m: resor inom stadsdelarna

Stadsrumsanalys genom avståndsanalys och stråkanalys i Place Syntax-verktyget visar hur Brandkärrs stadsstruktur skapar förutsättningar för rörelse och användning av stadsrum och målpunkter. Analysresultaten behöver kombineras med andra aspekter som påverkar upplevelse och användning av stadsrummen, såsom behov och preferenser av boende, trygghetsaspekter, utformning av stadsrummen och socioekonomiska förutsättningar.

4 Socialt hållbar stadsutveckling

Stadsrumsanalysen som presenteras i denna utredning kan bl.a. visa på potentialen hos olika stadsstråk, men den beskriver inte hur stråket och miljöerna upplevs av människor på plats. Utöver hur miljöerna är utformade har också områdets sociala strukturer stor betydelse.

När sociala, och fysiska, insatser görs i ett område är det viktigt att identifiera och genomföra dessa så att den sociala utvecklingen och verksamheterna i området gynnar varandra och därmed stärker stadsdelens identitet och ökar det sociala kapitalet. Utöver att exempelvis skapa arbetsmöjligheter behöver insatserna ofta även handla om att tillgodose föreningars behov av samlingslokaler eller utbildning och fortbildning. Ett ökat socialt kapital kan på sikt leda till att offentliga och privata verksamheter söker sig till området. Att jobba för att företag ska samnyttja lokaler med kultur och föreningsliv är en kostnadseffektiv lösning som även skapar mervärden i form av kontaktytor och levande mötesplatser. Den typen av närhet och samnyttjande bidrar till synergier som över tid är mycket kraftfulla. Kommunala och andra satsningar blir kort sagt mer kraftfulla när de utförs i ett sammanhang.

Ett exempel på tillvägagångssätt som engagerar invånarna är etablering av nytt kulturhus. En sådan process skulle kunna startas genom att lokalisera föreningarna i det aktuella området till en och samma befintliga byggnad. På sikt kan nyinvesteringar göras med gemensam kraft då verksamheten växer till att innefatta fler typer av föreningar/aktiviteter. Idrottshall är ett exempel på lokal som är lätt att samnyttja för många olika typer av verksamhet.

Utanförskapets konsekvenser visar sig på många håll, exempelvis i form av gängrelaterat våld. Tidiga insatser har stor betydelse för



att unga inte skall utveckla en destruktiv livsstil och närmiljön är viktig som skyddsfaktor. I arbetet med att skapa förutsättningar för att skyddsfaktorer växer sig starka är det sociala kapitalet avgörande. Det vill säga att de boende känner delaktighet och upplever att de kan påverka vad som händer i sitt närområde.

Många bostadsområden har under lång tid utvecklats till anonyma platser där de boende upplever små möjligheter att påverka utvecklingen. Risken är då stor att det skapas en kollektiv uppgivenhet vilket kan ske trots att ett område är välordnat på den fysiska ytan.

Genom att skapa förutsättningar för de boende att vara del i arbetet att utforma närmiljön fysiskt och socialt tillsammans med fastighetsbolag, kommunala verksamheter och myndig-

heter utvecklas ett socialt kapital. När ett socialt kapital växer minskar många av samhällets kostnader vilket skapar en positiv spiral med goda följd effekter på människors välbefinnande. Närmiljön går från att vara riskfaktor till att bli skyddsfaktor.

Nyckeln till detta är att arbeta på grupp nivå och utnyttja gruppens egen kraft i arbetet med förändring i ett geografiskt avgränsat område samt att använda befintliga sociala och fysiska plattformar. Där kan samarbeten skapas mellan boende och aktörer som agerar i området.

Det är viktigt att involvera alla grupper i samhället och framförallt att nå kvinnorna. Detta eftersom de kan vara i stort behov av en plattform för att ta steget ut i samhället då språk- och kulturbarriärer i många fall är starka.

5 Resultat

Stråkanalys

Analysen undersöker potential för rörelse genom gaturummet i tre olika skalor i dagens mittlinjenätverk. För att utvärdera mittlinjenätverkets utvecklingsmöjligheter har några nya länkar placerats ut i strategiska lägen.

- En ny bro över ån till grönområdet Hället och två mindre länkar som binder ihop nätverket till en liten runda
- En länk till Brandkärr över parkeringsplatsen mittemot badhuset
- En gång-och cykelbro från Brandkärrsvägen till handelsområdet norr om E4
- En genare koppling mot handelsområdet från Brandkärrsvägen

Rörelse inom staden, radie 3 km

I en analys på rörelse inom 3 km kring varje segment framhävs rörelsestråk inom hela staden. I denna analys visas Brandkärrs läge i ett större perspektiv och hur området kopplar till centrum.

Rörelse mellan stadsdelar, radie 1,2 km

I en analys på rörelse inom 1,2 km kring varje segment framhävs rörelsestråk mellan stadsdelar. Analysen visar på vilket sätt Brandkärr är kopplat till kringliggande områden och centrum.

Rörelse på lokal nivå, radie 400 m

I en analys på rörelse inom 400 m kring varje segment framhävs rörelsestråk inom stadsdelar. Analysen visar vilka stråk som finns inom Brandkärr.

Utvärdering av ny busslinje

Kommunen vill erbjuda attraktivare busstrafik mellan centrum och Brandkärr samt vidare mot handelsområdet Påljungshage norr om E4. En snabbare trafik, med möjlighet till hög turtäthet och god trafikekonomi utan att skapa orimligt långa gångavstånd är målsättningen.

För att utvärdera tre olika alternativa bussdragningar har en avståndsanalys utförts. I analysen har den kortaste vägen i mittlinjenätverket mellan varje bostadsadress och den närmaste hållplatsen beräknats. Gångavstånd under 400 m till hållplats för boende i flerbostadshus eftersträvas. För villor kan avståndet uppgå till 800 m.

Avståndsvärden för olika adresspunkter har slagits ihop som ett medelvärde på respektive huskropp. Kartorna visar vilka hus som får mindre än 400 m till busshållplats (gul), hus som får mellan 400 och 800 m (orange) och hus som får mer än 800 m (rött).

Bebyggelse och nytt föreningshus

Kommunen undersöker möjligheten att öka antalet bostäder genom att utöka med fler våningar och/eller bygga fler bostadshus i området. Stensborg och Marieberg kommer enligt gällande översiktsplan att exploateras med ytterligare blandad bostadsbebyggelse. Denna analys har tittat på hur rörelsepotentialen stödjer utvecklingen av bebyggelse i området baserat på översiktsplanens schematiska bebyggelselägen.

Samlingsplatser

Ny bebyggelse skapar behov av gemensamma attraktiva samlingsplatser såsom torg, anslutningar till naturområden och olika former av verksamheter. Kommunen vill veta om det

finns behov av att gå in med ett kommunalt huvudmannaskap och skapa offentliga platser i området. Kommunen vill även veta hur man kan öka tillgängligheten till de större grönområdena Hället och Ekensberg.

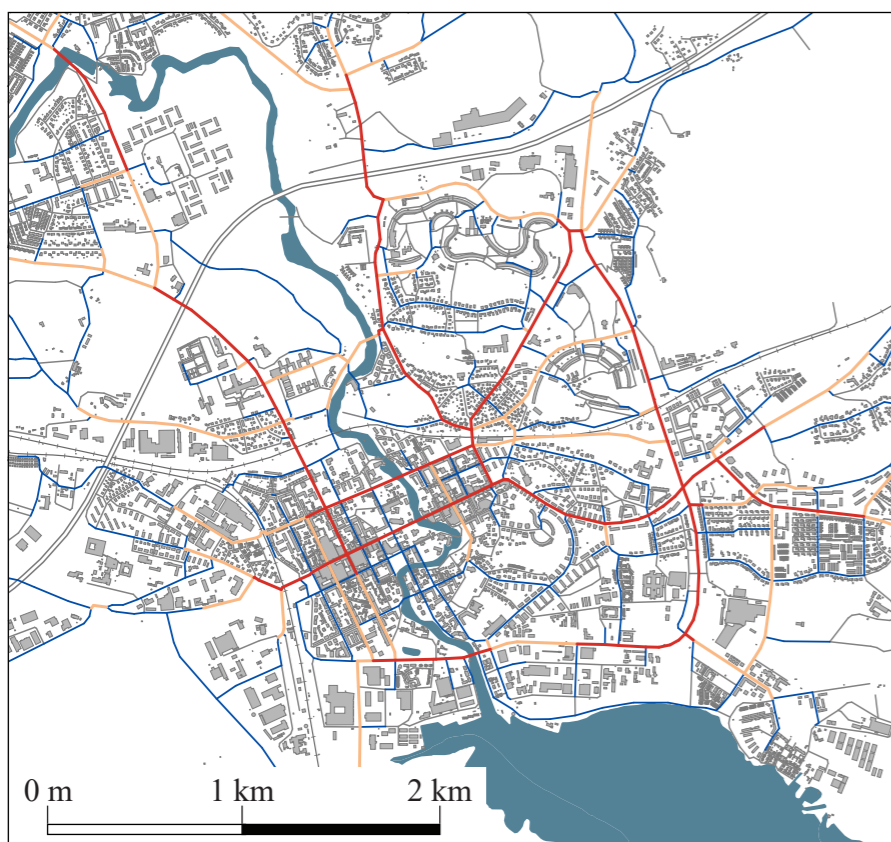
Om ytterligare mötesplatser i eller nära Brandkärr skapas bidrar det till bättre förutsättningar för att fler människor ska röra sig genom området. Torgbildningar bör placeras nära stråk med mycket rörelse och funktioner. Nya stråk genom området bör binda samman punkter med verksamheter. Det är viktigt att både platser och stråk får en medveten utformning.

Det är bra att försöka skapa kluster med platser som kan stödja varandra. För att lyckas med detta behöver man ha klart för sig vilka typer av verksamheter och samlingsplatser som bildar kluster. Om de inte har likartade målgrupper skapar de inte ett kluster trots att de ligger nära varandra geografiskt.

Stråkanalysen visar vilka stråk som har goda förutsättningar att bli de genaste och mest nyttjade vägarna i gatustrukturen. Detta är dock inte alltid viktigt när man besöker ett grönområde för rekreation. I det fallet är det viktigare att utveckla kortare och längre rundor så att det blir lätt att ta sig ut på den promenad som passar för tillfället.

Däremot kan stråkanalysen peka ut sträckor med låg potential för rörelse som behöver satsningar på ökad trygghet genom ett grönområde. En viktig del i att tillgängliggöra grönområden är att öka orienterbarheten i de stråk som finns. Detta kan ske både genom tydlig skyltning men också genom att utforma själva stråket med exempelvis belysning och siktlinjer.

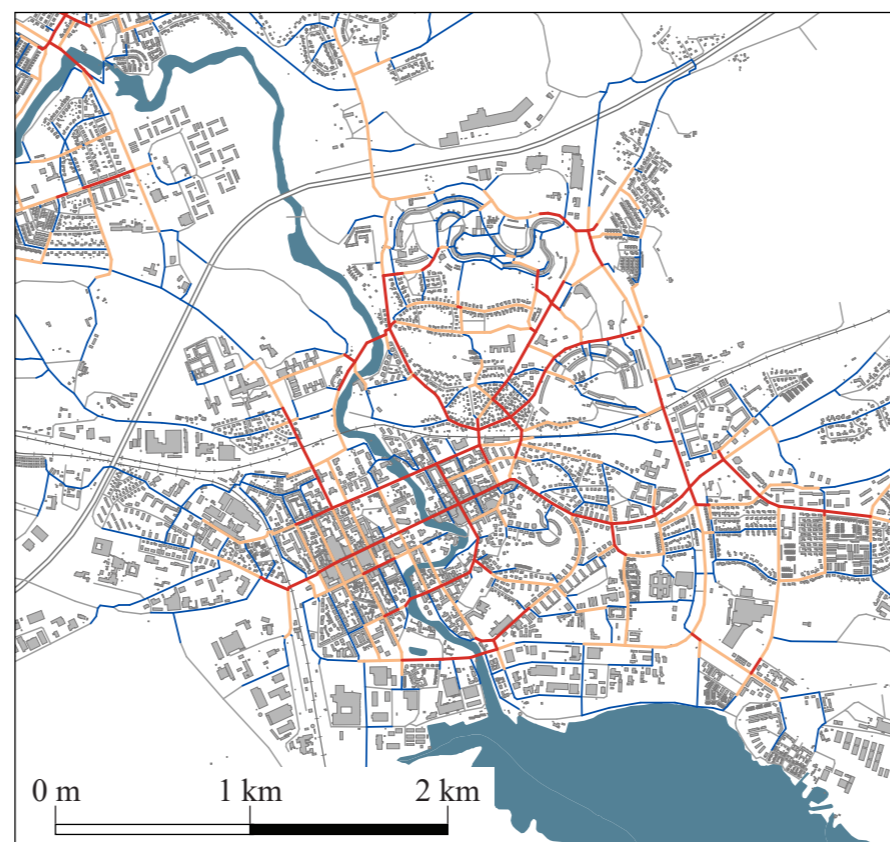
Stråkanalys, nuläge



Figur 7. Network betweenness, 3 km, gång- och cykelvägnät nuläge.

Rörelse inom staden, radie 3 km

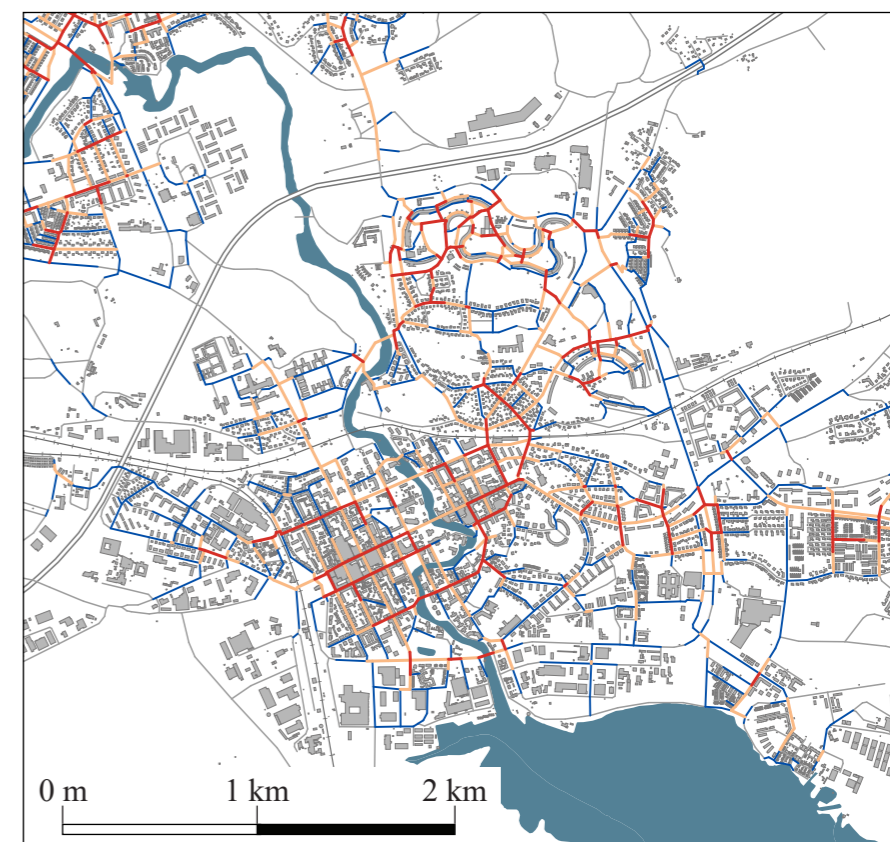
- På stadsnivå träder två tydliga stråk fram mellan Brandkärr och centrum: Stenbrovågen och Stockholmsvågen.
- Den övergripande strukturen med trafikseparering i stadens nordöstra delar framkommer tydligt.
- Järnvågen och ån delar av staden och är starka barriärer.
- Avståndet mellan stråken i Brandkärr är större än i centrum, vilket innebär att kvarteren i Brandkärr är mer storskaliga.



Figur 8. Network betweenness, 1,2 km, gång- och cykelvägnät nuläge.

Rörelse mellan stadsdelar, radie 1,2 km

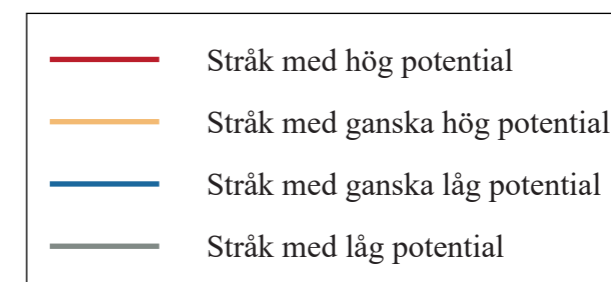
- Mariebergsvågen och Brandkärrsvågen får en ökad potential på stadsdelsnivå. Brandkärr är dock fortfarande ganska isolerat från övriga områden.
- Stråket längs Stenbrovågen är fortsatt starkt mot staden men fortsättningen norrut minskar i betydelse.
- Det befintliga stråket över ån får stor betydelse som koppling mot centrum.
- Strukturen i Isaksdal har betydligt större potential att kopplas till områden runtomkring, bland annat de centrala delarna i staden som ligger inom en kilometer.



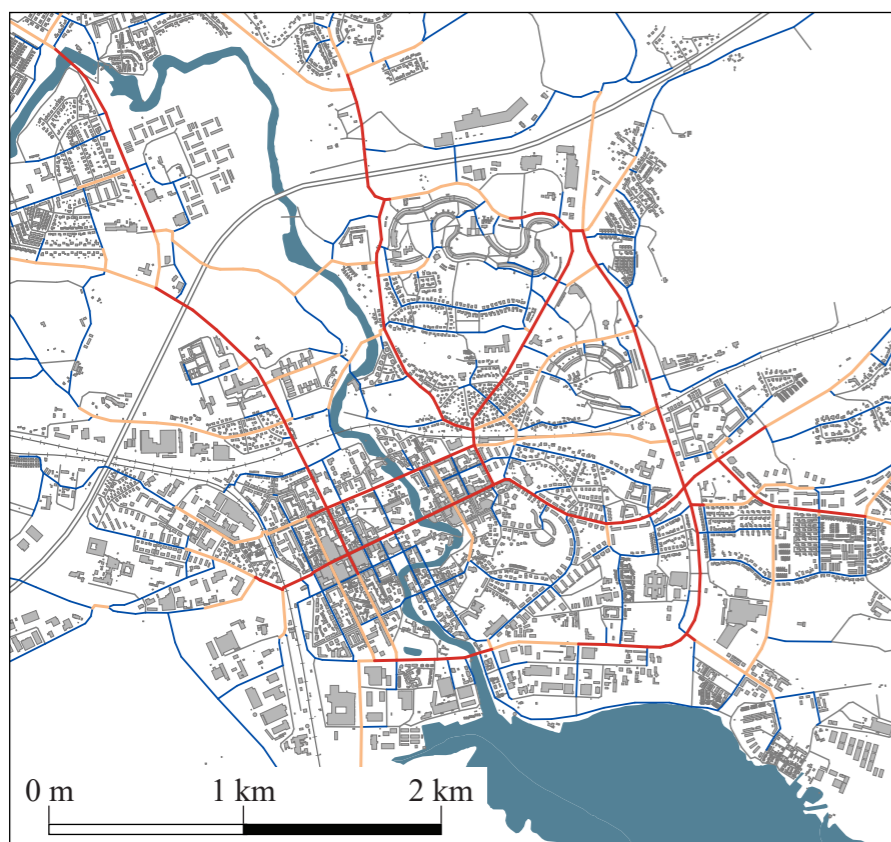
Figur 9. Network betweenness, 400 m, gång- och cykelvägnät nuläge.

Rörelse på lokal nivå, radie 400 m

- På lokal nivå är stråken i Brandkärr starka, men kopplingarna till omgivningen är svaga.
- En typisk egenskap hos ett trafikseparat område som Brandkärr är att de genomgående stråken på 3 km radie inte är del av stråken på 400 m radie; dessa nätverk är separerade.



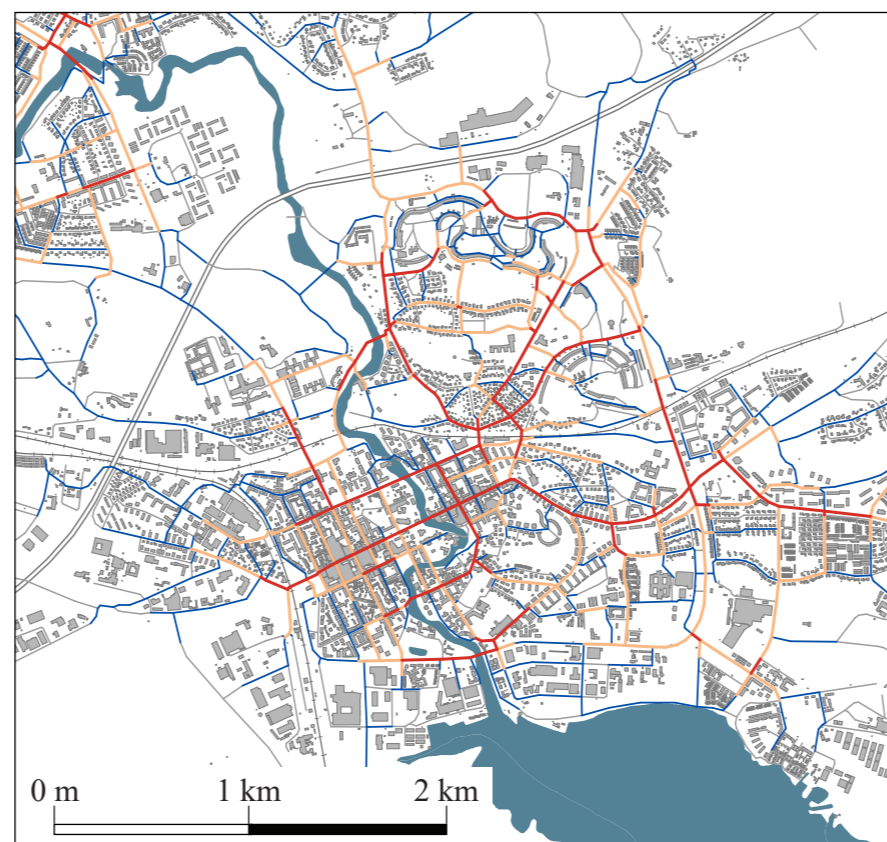
Stråkanalys, utvecklingsmöjligheter



Figur 10. Network betweenness, 3 km, utvecklat gång- och cykelvägnät.

Rörelse inom staden, radie 3 km

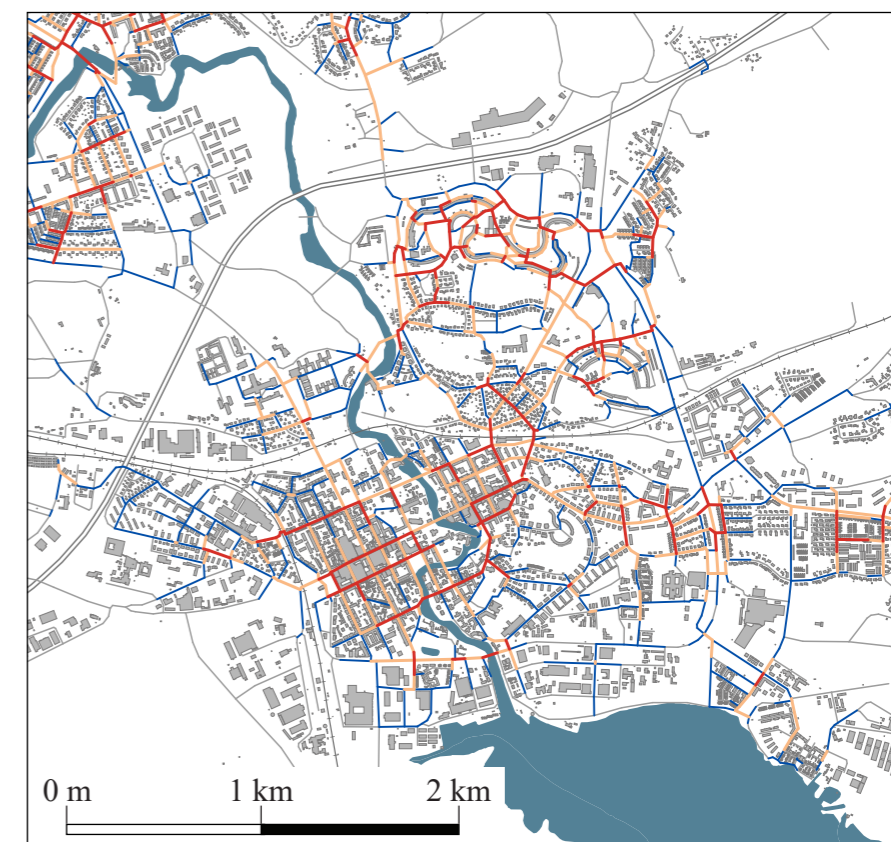
- Brandkärrsvägen blir mer intressant som starkt stråk. Även den nya länken över ån får en viss betydelse. De andra länkarna har ingen större betydelse för rörelse mellan områden i staden.



Figur 11. Network betweenness, 1,2 km, utvecklat gång- och cykelvägnät.

Rörelse mellan stadsdelar, radie 1,2 km

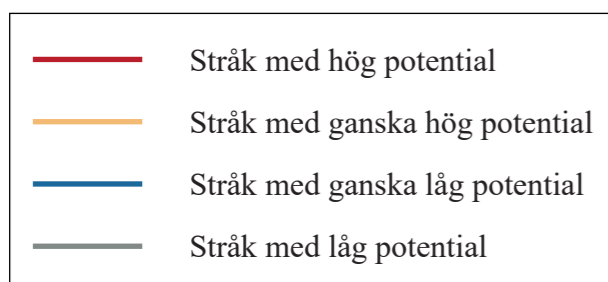
- Vid komplettering av stråken ökar betydelsen av Brandkärrsvägen och Mariebergsvägen. En antydning till ett stråk framträder förbi Medborgarservice mot den runda gården mitt i området.
- Kopplingen över E4 blir också starkare på stadsdelsnivå vilket kan motivera en sådan länk för den här delen av staden.



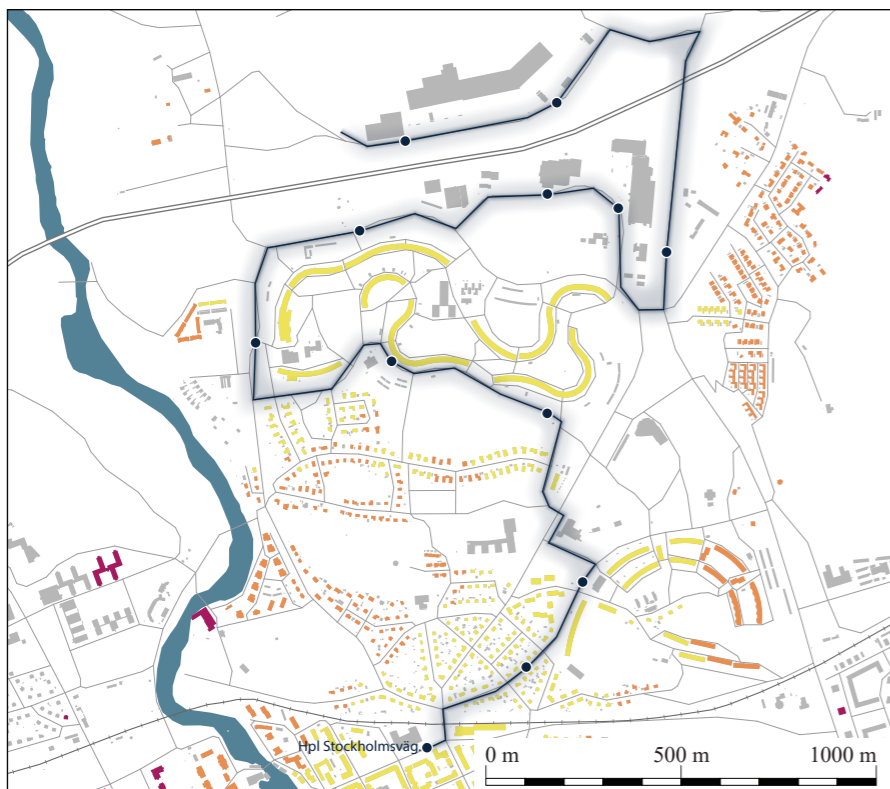
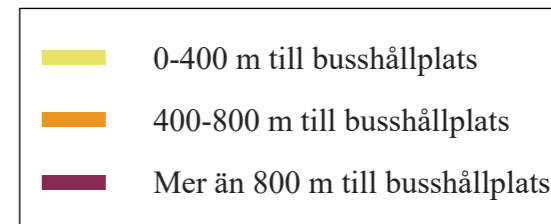
Figur 12. Network betweenness, 400 m, utvecklat gång- och cykelvägnät.

Rörelse på lokal nivå, radie 400 m

- Länket mellan Brandkärr och badhuset blir ett starkt stråk. Det tyder på att ett sådant stråk har stor betydelse för att öka kopplingen mellan Brandkärr och omgivningen på en lokal nivå.
- Stråket till verksamhetsområdet från Brandkärrsvägen har väldigt liten potential i nätverket som helhet i alla tre räckvidder.



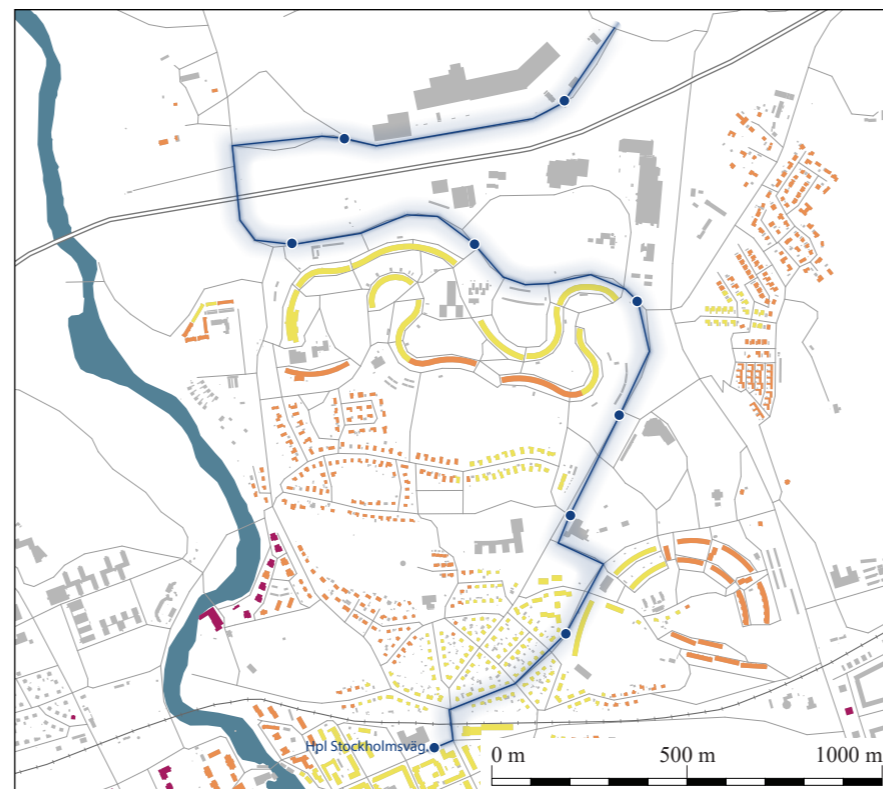
Utvärdering av ny busslinjesträckning



Nuvarande linjesträckning

Den sträckning som linje 2 har idag har använts som jämförelse. Sträckan på linjen är ca 5700 m från hållplats ”Stockholmsvägen”. Utifrån avståndsanalysen kan följande observationer göras:

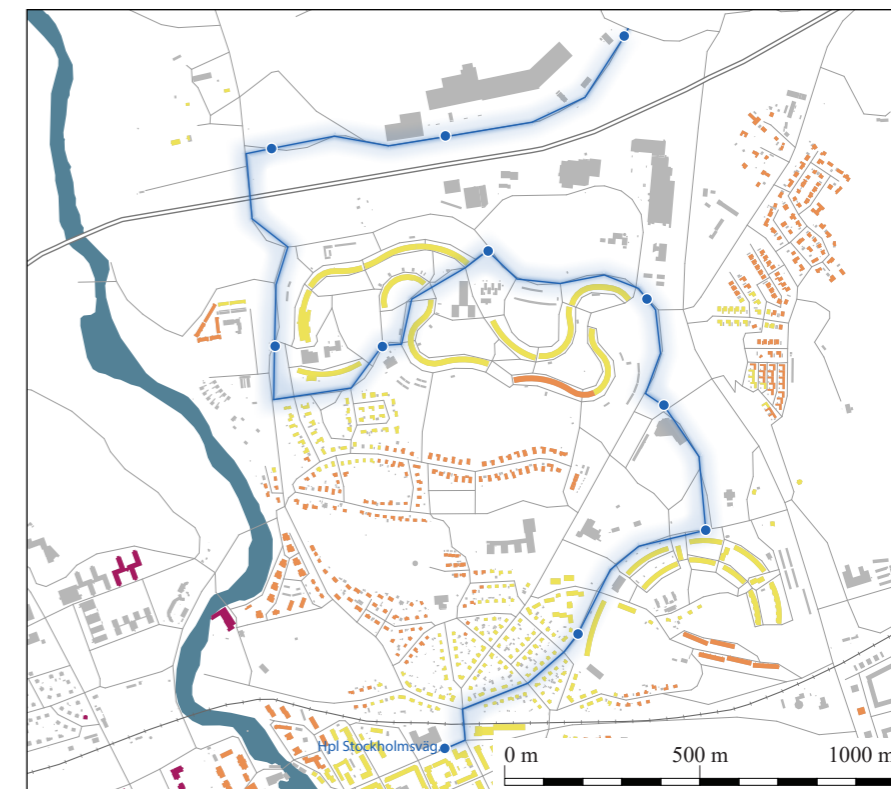
- Tillgängligheten till buss är god i större delen av området.
- Två villor i Ekensberg har mer än 800 meter till hållplats.
- Hela Brandkärr har mindre än 400 m till hållplats.
- Större delen av Isaksdal har mindre än 400 m till hållplats och inga hus i Isaksdal har mer än 800 m.
- Större delen av Östra villastaden har mindre än 400 m till hållplats och inga villor har mer än 800 m till hållplats.



Alternativet "Rakare linje"

En linjesträckning som blir rakare och passerar norr om Brandkärr är ca 4000 m från hållplats ”Stockholmsvägen”. Isaksdal får färre stopp men samma linjedragning medan linjen inte passerar Mariebergsvägen och handelsområdet söder om E4. Utifrån avståndsanalysen kan följande observationer göras:

- Husen längs Mariebergsvägen har mer än 400 m till hållplats men inte mer än 800 m. Med en komplettering i gatustrukturen med en väg från Brandkärr mot Stockholmsvägen i höjd med badet får huset längst österut på Mariebergsvägen mindre än 400 m.
- Större delen av Isaksdal har mer än 400 m till hållplats, men inte mer än 800 m.
- Större delen av Östra villastaden har upp till 800 m till hållplats. Sex villor i den västra kanten har mer än 800 m.



Alternativ "Genare linje"

En linjedragning som genar genom Brandkärr från Brandkärrsvägen till Mariebergsvägen är ca 4700 m från hållplats ”Stockholmsvägen”. Sträckan dras upp längre längs Runebergsgatan och svänger av mot badet och Stockholmsvägen i höjd med Hjortensbergskyrkan. Utifrån avståndsanalysen kan följande observationer göras:

- Husen i Isaksdal får mindre än 400 m till hållplats.
- Alla hus utom ett i Brandkärr får mindre än 400 m till hållplats. Med en komplettering i gatustrukturen med en väg från Brandkärr mot Stockholmsvägen får även det huset mindre än 400 m.
- Bättre tillgänglighet till buss för verksamheterna vid korsningen Mariebergsvägen-Stenbrovägen.
- Lekplatsen och delar av parkeringsplatsen måste flyttas.

Bebyggelse och nytt föreningshus

Bebyggelse

Runt Brandkärr finns fyra schematiska lägen utpekade för bebyggelse i gällande översiktsplan. Den tänkta bebyggelsen ligger längs Stenbrovägen, Brandkärrsvägen, Mariebergsvägen och Stockholmsvägen. Utifrån stråkanalysen och föreslagna bebyggelseområden kan följande observationer göras:

- Det finns hög potential att utveckla levande stadsrum som kan stödja olika målpunkter eller samlingsplatser lokalt.
- Bebyggelseområdet längs Stenbrovägen ligger vid ett stråk med hög potential som är starkt kopplat mot resten av staden. Denna höga potential kvarstår även för rörelse inom en radie på 1,2 km.
- Bebyggelseområdet längs Brandkärrsvägen ligger i ett stråk som har ganska hög potential även i den lokala nivån, särskilt om man utvecklar en koppling över E4.
- Bebyggelseområdet längs Mariebergsvägen har hög potential i den lokala nivån. Om man kompletterar med en koppling mot badet förstärks den potentialen.
- Bebyggelseområdet mot Stockholmsvägen ligger bra placerat nära stråk med hög potential i alla tre radier.

Vid Isaksdal finns två schematiska lägen. Bebyggelsen är placerad i korsningen mellan Lennings väg och Runebergsgatan.

- Runebergsgatan har hög potential för rörelse inom en radie på 1,2 km. Det talar för att bebyggelse bör koppla starkare till det stråket.

- Lennings väg har hög potential för rörelse inom 3 km men potentialen minskar för rörelse inom en radie på 1,2 km. Bebyggelsens placering kopplar dock starkt till korsningen mot Runebergsgatan.
- Tillgången till buss förbättras för den nya bebyggelsen om man väljer en linjesträckning som passerar norr om badet.

Föreningshus

I Brandkärr finns många små föreningar som hyr lokaler i bottenvåningarna på flera av bostadshusen. Kommunen vill skapa högre integration mellan olika befolkningsgrupper genom att samla föreningarna på en plats. Detta skapar samtidigt förutsättningar för att återskapa bostäder på bottenvåning vilket kan bidra till att minska trångboddheten i området.

Två lägen för föreningshus utvärderas som baseras på helt olika förutsättningar. Det ena läget är inriktat på att skapa en punkt som kan locka till sig besökare från hela staden. Det andra läget är inriktat på att skapa en plats som i första hand riktar sig till Brandkärrsborna.

Läge vid korsningen Stenbrovägen-Mariebergsvägen

- Förstärker ett redan starkt stråk.
- Har potential att bli en plats för hela staden tillsammans med Öppen hand och Familjerådgivningen.
- Är bra placerat relativt ny bebyggelse på Stenbrovägen.
- Blir inte en satsning på Brandkärr i första hand.
- Får sämre tillgänglighet om man väljer att gå vidare med den rakare busslinjen.



Figur 13. Översiktskarta över föreslagna områden för ny bebyggelse (gula områden) från översiktsplanen samt föreslagna lägen för nytt föreningshus (röda punkter).

Läge norr om skolan vid Brandkärrsvägen

- Blir en satsning lokalt för Brandkärrsområdet som stödjer den sociala utvecklingen med ett underifrånperspektiv.
- Kan tillsammans med kommunkontoret och skolan skapa ett nytt kluster i området med ökad samhällsnärvaro i kombination med föreningsliv.
- Är bra placerat relativt ny bebyggelse på Brandkärrsvägen.
- Nås via buss oavsett vilken linjesträckning man väljer att gå vidare med.

Samlingsplatser

Verksamheter och platsbildningar

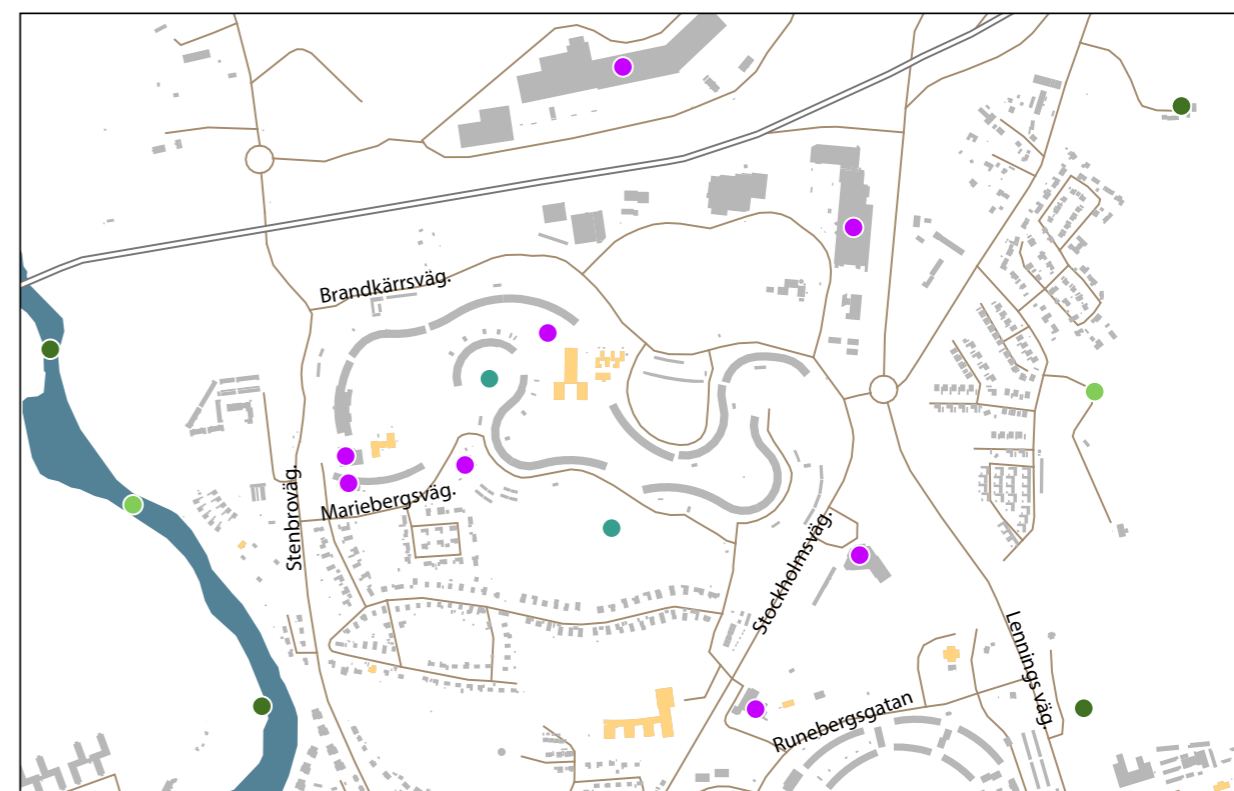
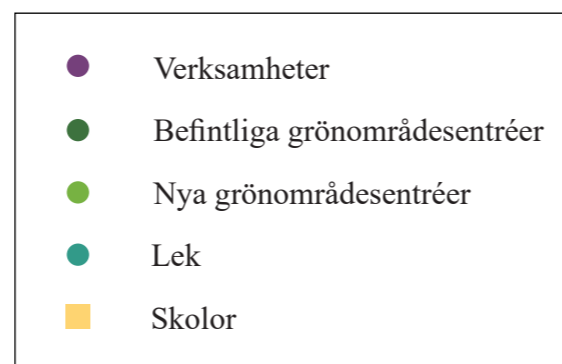
I detta avsnitt dras slutsatser om områdets olika målpunkter kopplat till potentialen hos de gång- och cykelstråk som utvärderats i stråkanalyserna. Målpunkterna som lyfts fram är befintliga offentliga och kommersiella verksamheter, skolor, central lekplats och pulkabacke, samlingsplatser samt nya entréer till grönområden.

Stenbrovågen

- Öppen hand och Familjerådgivningen har besökare från hela staden. Restauranger längs stråket är av lokal karaktär. Det finns ett förslag på ett nytt stadsdelstorg enligt översiktsplanen.
- Ny bebyggelse längs stråket kan skapa förutsättningar för fler lokala verksamheter. Detta kan på sikt stödja torgbildning och ett föreningshus för staden.

Mariebergsvågen

- Mariagården ligger enskilt vid ett lokalt stråk som har viss betydelse även på stadsdelsnivå. Verksamheten har lite gemensamt med andra typer av målpunkter i området.
- Ny bebyggelse längs stråket har förutsättningar för att stödja verksamheter på stadsdelsnivå eller lokal nivå.
- Verksamheter i markplan skulle kunna utgöras av lokala föreningar som vänder sig utåt och kompletterar ett föreningshus.



Figur 14. Översiktskarta över områdets verksamheter, grönområdesentréer, lek och skolor.

Brandkärrsvågen

- Skola och Medborgarservice ligger nära och är båda olika typer av samhällsnärvaro. De har betydelse på stadsdelsnivå.
- Stråket är relativt starkt i alla skalor.
- Att utveckla ett föreningshus här skulle kunna komplettera verksamheterna på ett bra sätt om målet är att öka integration och trygghet, där samhällsnärvaro är en viktig parameter.
- Alla alternativ till busslinjer försörjer den här platsen vilket betyder att det på sikt kan utvecklas verksamheter i föreningshuset som vänder sig till hela Nyköping. I ett sådant fall kan även en torgbildning behövas i anslutning till busshållplats, stråket genom Brandkärr och föreningshuset.

Stockholmsvågen

- Träffen och badet har besökare från hela Nyköping. Dessa platser har inte mycket med varandra att göra. Långbergsskolan ligger nära Träffen men verksamheterna har lite gemensamt. Det finns även mindre restaurangverksamhet längs stråket.
- Träffen ligger för sig själv vid två starka stråk och försörjs med kollektivtrafik i alla alternativa linjesträckningar.
- Den trafikseparerade strukturen stödjer inte utvecklingen av ett stråk med stadsliv, även om stråken i sig har hög potential.
- Ny bebyggelse vid Isaksdal ligger inte nära nog för att i sig påverka utveckling av Träffen.

Handelsområden vid E4

- Handelsområdena på var sida om motorvägen är verksamheter som har betydelse för hela staden, men som framför allt nås med bil. Den södra delen utgör en viktig punkt lokalt med livsmedelsbutik.
- Handelsområden på var sida om E4 skulle kunna bilda ett kluster om det fanns en genare koppling över motorvägen. Ett nytt stråk över E4 kan stödja en utveckling av verksamheter som kan serva icke bilburna besökare.
- Handelsområden är byggda för bilburna besökare. Strukturen i sig i dessa områden bjuder inte in till ökat stadsliv.

Utemiljöer

- Ett nytt stråk över ån skapar förutsättningar för mer rörelse till och från grönområdet men även till och från andra stadsdelar.
- Pulkabacken i området ligger vid Mariebergsvägen som är ett relativt starkt stråk i stadsdelsnivån.
- Lekparken i mitten av Brandkärr kan samlokaliseras med pulkabacken och skapa en plats för barn i närområdet både vinter och sommar.

Riksintresse för kulturmiljö, Nyköping D57

Större delen av Nyköping är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård. Ett område av riksintresse ska så långt det är möjligt skyddas från åtgärder som kan innebära en påtaglig skada på värdet.

En avvägning av påverkan på riksintresset genomförs av kommunen i dialog med länsstyrelsen. En bedömning görs vilka konsekvenserna åtgärden får på de värden som är beskrivna i riksintressebeskrivningen. Man tittar bland annat på om inverkan är bestående eller omfattande och om det är möjligt att mildra påverkan.

Riksintresset för Nyköping omfattar bland annat värden kopplat till en stadsmiljö som är präglad av en konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider, bland annat 1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villaområden och Brandkärr. Området Brandkärr med sina slingrande hyreshuskroppar och inre gårdsområden är ett fint exempel på bostadsbristens 1960-talsarkitektur och planideal inom ramen för miljonprogrammen. I Brandkärr ska i första hand stadsstrukturen bevaras. Anpassat vägnät, trafikseparering och stora grönområden nämns som kvaliteter kopplat till riksintresset.

En busslinjesträckning med 10 min intervaller genom Brandkärr behöver vägas mot riksintresset, där trafiksepareringen i sig lyfts som värde. En buss genom området kan skapa mervärden för området på olika sätt. Bussresenären får en bild av insidan av Brandkärrsområdet genom bussfönstret vilket kan skapa intresse för att besöka det, särskilt om busslinjen passerar ett föreningshus vid skolan. ”Buss i park” kan skapa en ökad känsla av trygghet när man rör sig genom området. Stråket kan ge en ökad tillgänglighet till buss när linjen behöver kortas



jämfört med alternativet ”rakare linje”. För att skapa en bussgata behöver funktioner som en lekplats och vissa parkeringar flyttas. Lekparken kan med fördel samlokaliseras med pulka-backen.

Att bryta trafikseparering påverkar områdets stadsstruktur. Stråket genom Brandkärr är idag delvis trafikerat eftersom det finns biltrafik till den cirkulära gården i mitten av området. Även om man leder trafik vidare över gården är det en påverkan som går att återställa. Däremot behöver sannolikt

pelargången, som är en symbol för huset som tidigare rivits, delvis tas bort vilket är en mer bestående inverkan. I detta fall behöver man göra en mer noggrann bedömning av hur stort värde själva pelargången har för riksintresset.

Om påverkan på riksintresset bedöms som påtagligt bör man undersöka om tillgänglighet, trygghet och ökad genomströmning av människor i området kan uppnås på andra sätt, till exempel med ett tydligt utformat gång- och cykelstråk.

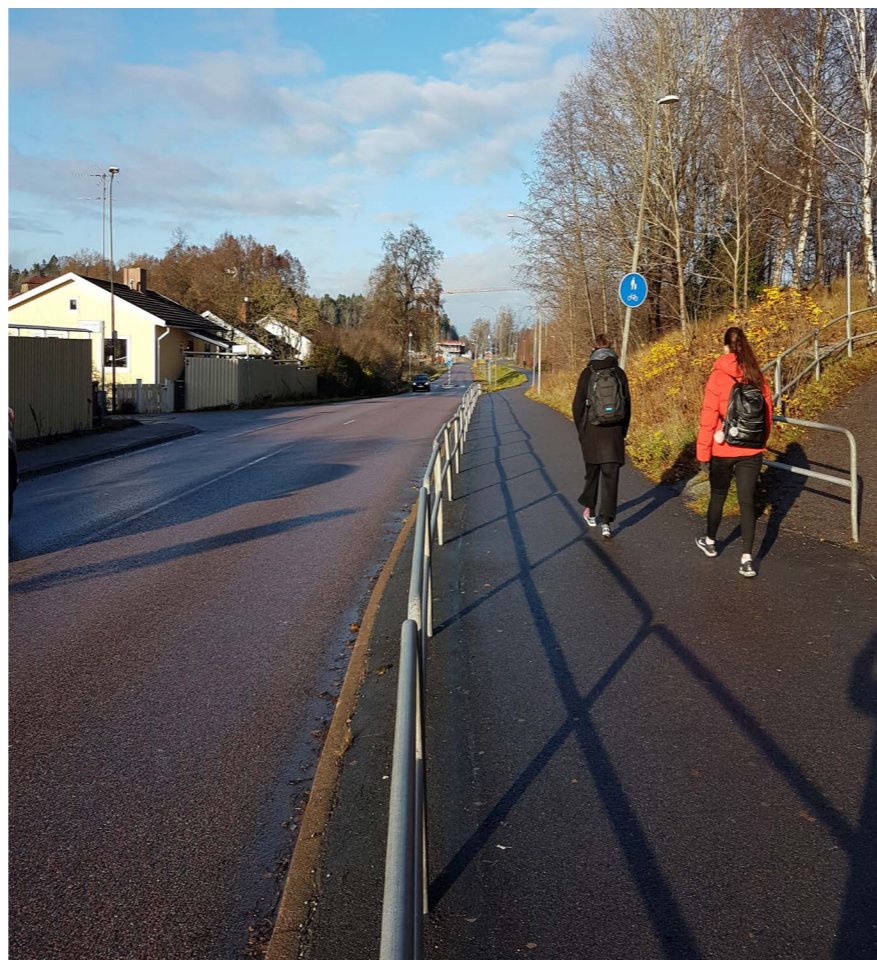
6 Slutsatser och rekommendationer

Strukturen i Brandkärr som formats av trafikseparering träder tydligt fram i analyserna. Trafiksepareringen har fördelar för de boende i området som exempelvis trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter inom området och stora grönytor.

Det finns dock även nackdelar med trafiksepareringen såsom svårigheter att orientera sig och att området upplevs som otryggt. Trafiksepareringen skapar också begränsade förutsättningar för verksamheter och målpunkter som är beroende av kunder och användare som kommer utifrån området.

Idag upplevs det som att staden tar slut strax innan Brandkärr när man rör sig till fots från centrum längs ån och norrut. Genom att utforma stråket längs Stenbrovägen mer som en stadsgata kan förståelsen öka för att det är ett viktigt stråk mellan centrum och Brandkärr.

Stråkanalysen tydliggör att stråk där personer från andra stadsdelar rör sig förbi Brandkärr på väg till andra målpunkter inte är del av de lokala stråken inom Brandkärr. Detta leder till att personer från andra stadsdelar inte vistas i samma stadsrum och därmed inte heller möter Brandkärnsbor. Åtgärder inom området måste därför implementeras på fler plan än enbart i den fysiska stadsstrukturen.



Omforma bottenvåningar

- Utred vilka lokaler som kan göras om till bostäder samt hur befintliga bostäder lokaliserade i bottenvåningarna kan göras attraktiva genom att skapa uteplatser eller inglasade rum.
- Flytta bil och gångtrafik längre från fasaderna för att skapa trevligare ytor längs bottenvåningarna.
- Även om det inte i alla enskilda fall finns ett lämpligt läge för uteplats bör området närmast husen utformas med privat karaktär. Gångstråken bör placeras en bit ut från fasaden för att minska insyn i lägenheterna.

Utveckla området ihop med de boende

- Gilla läget – bygg vidare på den struktur som finns och satsa på Brandkärnsborna.
- Börja i ett underifrånperspektiv och ta fram idéer och åtgärder i samarbete med de boende.
- Fråga Brandkärnsborna vad de vill ha och behöver.
- Jobba med placemaking ihop med de boende - till exempel stadsodling på delar av gårdsytorna där man sen kan sälja sin skörd på stadsdelstorget. Detta skapar både förutsättning för försörjning och ett stadsliv som i sin tur genererar fler spontana möten mellan människor.

Utveckla stadsrummen

- Satsa på utformning i stråket längs Stenbrovägen som har en god potential som ett starkt stråk.
- Fundera på hur ett stråk genom Brandkärr ska utformas och vad det ska ha för funktion.

Att skapa en gång- och cykelväg genom Brandkärr från Mariebergsvägen till Brandkärrsvägen kan förbättra orienterbarheten i området. En genare dragning av busslinje från Mariebergsvägen till Brandkärrsvägen kan få likartad effekt, men kan också få konsekvenser för boendemiljön.

Skapa rundor och utemiljöer med multifunktion

- Samlokalisera utemiljöer för barn både inom gårdsmiljöerna och i anslutning till exempelvis pulkabacken. Vid skolan finns fotbollsplaner som med rätt utformning kan bli ett trygghetskapande inslag för boende.
- Skapa rekreativstråk i längre och kortare ”rundor” med entréer som bjuder in. Använd belysning på de kortare sträckorna.
- Utveckla ”Brandkärrsrundan” genom Hället och via Stenbrovägen - löpspår med kilometermarkeringar från centrala delar av Nyköping och tillbaka.



Bebyggelseutveckling

- Bejaka Brandkärrsområdets kvaliteter och utveckla dem! Stora bilfria gårdar med mycket grönyta, närhet till naturen och till staden. Vårda bebyggelsen, utveckla gårdarna och skapa fler kvaliteter.
- Stärk upp rörelsestråket in mot centrum så att det blir en stadsmiljö som människor vill röra sig i.
- Utvecklingen av Isaksdal har goda förutsättningar för lugna gårdar innanför ett livligt stråk som leder mot staden samt närhet till rekreation och friluftsliv. Detta är något många vill ha, centralt boende med lugnet bakom knuten.
- Nyttja parkeringsytorna mot Stenbrovägen för att skapa ny bebyggelse och utveckla stadsgata. Utred parkeringsbehovet och fundera på nya lösningar – ändra parkeringsnormen eller bygga ett parkeringshus i ett strategiskt läge.
- Utveckla läge för föreningshus beroende på vad man vill uppnå – lokalt för brandkärrsborna eller centralt för staden?
- Skapa en central samlingsplats i området för föreningar och införliva dem på sikt i ett större sammanhang i ett kulturcenter där lokaler samnyttjas.

RAMBOLL