



Huddinge

Handelsurbanitetsskalan – Kungens kurva

Handelsurbanitetsskalan är framtagen av **Huddinge kommun** och **Kungens kurva Skärholmen Fastighetsägare Ekonomisk Förening** i samarbete med **Strategisk Arkitektur**.

Kontaktpersoner Huddinge kommun:

Sara Andersson

Områdesstrateg

+46 8 535 313 83

sara.andersson@huddinge.se

Edward Howard

Samordnare mellan Huddinge kommun och Fastighetsägare

+46 73 444 47 46

edward.howard@huddinge.se

Grafisk utformning av **Tills**.

Handelsurbanitetsskalan

– Kungens kurva

Detta dokument

Huddinge kommun och fastighetsägarna i Kungens kurva har tillsammans insett att man måste skapa en ökad samsyn på den kommande utvecklingen av handeln i Kungens kurva.

Området som under lång tid har varit Sveriges mest kända externhandelsområde utnämndes tillsammans med Skärholmen till en regional stadskärna. Detta har lett till att Kungens kurva på senare år har haft svårt att följa med i utvecklingen då det har funnits oklarheter om vad området ska utvecklas till och inom vilket tidspann detta ska ske.

Vilka stadsmässiga kvaliteter/ kriterier kan introduceras i området utan att man tappar den rationalitet som denna typ av handel kräver?

De båda parterna har tillsammans med Strategisk Arkitektur genomfört ett gemensamt arbete där man via workshops och intervjuer har försökt hitta praktiska verktyg för att kunna underlätta kommande dialoger om utveckling av handelsfastigheter i området.

” Viktigt för kommunen att Kungens kurva kan konkurrera

” En utsaga att handeln kommer att koncentreras

” Vi förstår dem

” Lättare att börja utifrån med bostäder

” Vi är klara när det inte längre är ett externhandelsområde

” Alla vill att det ska hända något

” Utvecklar vi inte handeln nu blir det ingen stad sedan, det blir ett logistikområde

” Vi ser inte detta som vilken stad som helst

” Angående spårbunden kollektivtrafik: Något måste ju komma åt det här hållet

” Markvärdena kommer på sikt bli för höga för dagens glesa byggelse

” Det finns idag en efterfrågan som inte tas om hand

” Ingen” går, cyklar eller åker kollektivt hit

” Vi har ofta bra samtal men det märks inte på resultatet

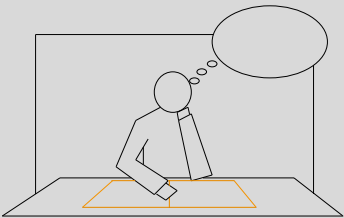
” Kungens kurva är redan en externhandelsplats i förvandling” Apropå Ikeas utveckling.

” Ska det bli stad så krävs det också politiska commitments- är det möjligt

Hur vi använder detta dokument i 7 steg

1

Inläsning

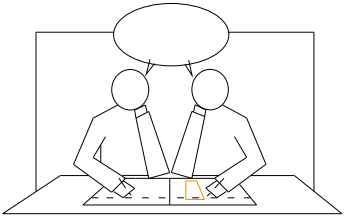


Det samlade dokumentet finns tillgängligt på Huddinge kommuns hemsida så att alla parter får tillgång till det. Innan första mötet läser båda parter in sig på dokumentet, går igenom de illustrerade exemplen och skapar sig en egen uppfattning om vilken nivå på Handelsurbanitetsskalan man vill uppnå och vilka stadsmässiga kriterier som är viktiga för det aktuella projektet.



2

Handelsurbanitetsskalan

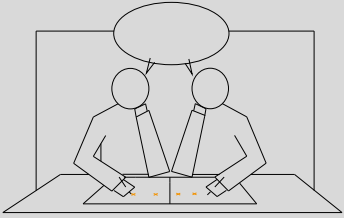


Vid det första mötet, som med fördel genomförs innan fastighetsägaren har ritat en lösning, börjar man med att tillsammans skapa sig en samsyn på var på Handelsurbanitetsskalan man befinner sig idag samt vilken framtida målbild man bör ha med aktuellt projekt. Bestäm gärna även inom vilken tidsram denna uppfattning gäller. Fyll i resultatet av ert samtal i formuläret (sid. 27-28).



3

Stadsmässiga kriterier och prioriterade stråk



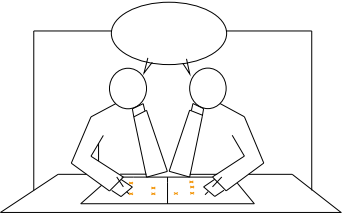
Fortsätt mötet med att stämma av om projektet ligger vid något av de, av kommunen, prioriterade stråk där ett högre antal av stadsmässiga kriterier kommer att krävas.

Fortsätt sedan med att samtala och fylla i formuläret (sid. 55-60) horisontellt för att tillsammans bestämma vilka kriterier som är aktuella och vilka som inte är det.



4

Fördjupning av stadsmässiga kriterier

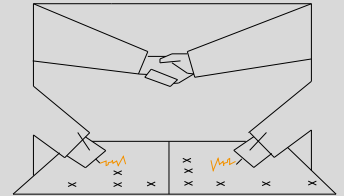


Fördjupa varje kapitel vertikalt. Skriv gärna till detaljer och gör justeringar för att fånga upp så många nyanser av projektet som möjligt.



5

Kom överens

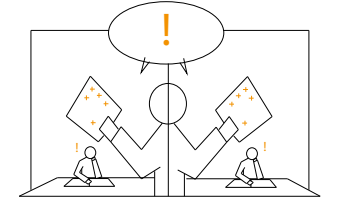


Avsluta mötet först när ni är överens. De ifyllda sidorna skrivs under av mötesdeltagarna och förses med aktuellt datum och kopieras så att bägge parter får en kopia.

Det signerade dokumentet blir ett styrdokument och en innehållsförteckning för vilka kriterier som ska finnas med och präglade det kommande projektet.

6

Förankra / Ta fram förslag

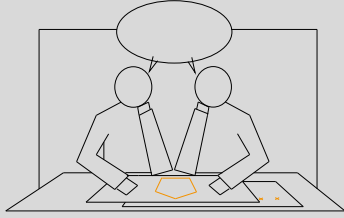


Det signerade dokumentet kan nu presenteras vidare och förankras i respektive organisation.

Dokumentet blir ett styrdokument i processen och ett underlag för att man kan ta fram adekvata lösningar och att projektet kan drivas vidare även om personer byts ut i respektive organisationer.

7

Lösning



Vid möte två kan man gå vidare till att prata om en lösning baserad på de stadsmässiga kriterier man tillsammans har beslutat sig om.

Vilket leder till en snabbare och mer direkt process.

Handelsurbanitetsskalan

Handelsurbanitetsskalan är ett pedagogiskt redskap som beskriver olika nivåer av urbana kvaliteter och som tydliggör hur de kan kombineras och samspela med den logistik som krävs för att driva handel av olika typer, inklusive volymhandel.

Handelsurbanitetsskalan pekar även ut vägar för fortsatt utveckling av volymhandelsområden, på ett sätt som möjliggör en eventuell framtida förvandling till blandstad.

Detta görs i 10 nivåer där varje nivå illustreras av ett typkvarter och mäts i ett antal givna parametrar som tydliggör urbaniteten.

Praktisk användning:

Handelsurbanitetsskalan ska användas för att skapa samsyn på vilken nivå av stadsmässighet som är rimligt att uppnå för aktuell fastighet eller delområde. Denna vision kan med fördel tidsbestämmas så att alla parter får en tydlig bild av vad målbilden är och när den ska uppfyllas.

	#1	#2	#3	#4	#5	#6	#7	#8	#9	#10		
TYPKVARTERET												TYPKVARTERET
PLAN												PLAN
ÅTGÄRDER	Markparkeringen görs kompakt, yteffektiv och överblickbar. Möjlighet till framtida lokalgator skapas runt markparkeringen. Introduktion av en tydlig gräns i form av en låg sittmur mellan gata och parkering.	Gränsen mellan markparkering och gata markeras ytterligare med planteringar. Markparkeringen organiseras för högre tillgänglighet och säkerhet för gående. Parkeringsrader får tydliga avslut. Entrétrottoar adderas vilket skänker entréfasaden en mer stadsmässig bearbetning.	Markparkeringens skala bryts ner med trädplanteringar. ”Parkering i park” skapas med sittmöjligheter, belysning och grönska. Introduceringen av trädader längs omgivande gator markerar ytterligare gränsen mellan privat och publikt.	Miljön förbättras för gående och cyklister med breda trottoarer och generösa gång- och cykelstråk genom området. Mötesplatser i form av ett kafé eller restaurang med uteservering kan skapas i ett eller flera av markparkeringens hörn. Ett finmaskigt lokalgatunät genom stadsdelen anläggs för att möjliggöra framtida förtätning.	Förtätning i bebyggelsen i form av utbyggnad av volymhandeln. Ett eller flera av storkvarterets fyra småkvarter bebyggs. Ny bebyggelse läggs i gatuliv med inlastning från lokalgata.	Kvalitativt publikt rum tillskapas i form av torg, parker och parkstråk. Effektiv kollektivtrafikförsörjning etableras.	Tillskott av volymhandel men även av andra verksamheter som till exempel kultur och idrott. Minskat p- behov dels tack vare effektiv kollektivtrafik men även p g a ökad täthet och därmed närhet, vilket skapar möjlighet för samutnyttjan av befintlig parkering i området.	Om och när marknadsläget så tillåter kan parkering förläggas i parkeringshus om 3-4 våningar. Möjlighet finns då att bebygga hela storkvarteret. Kommunal service i form av till exempel förskolor etableras i närområdet.	Bostäder kan introduceras i stadsdelen och existera parallellt med volymhandel förutsatt att den trafik som alstras inte stör de boende. Kommunal service i form av till exempel förskolor etableras i närområdet.	Hela det planerade storkvarteret kan bebyggas med bostäder om marknad finns och om den kommunala servicen kan garanteras.	ÅTGÄRDER	
STADSBILDEN												STADSBILDEN
RESULTAT	Tillgängligheten och orienterbarheten för gående och cyklister ökar. Markparkeringen läses som ett obbyggt kvarter i kvartersstaden vilket ökar orienterbarhet och läsbarhet. Introduktionen av ett tydligt och finmaskigt lokalgatunät möjliggör högre trafikflöden och därmed en framtida förtätning av stadsdelen.	Tillgängligheten, trafiksäkerheten och attraktiviteten hos markparkeringen ökar. Möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten skapas och medger därmed möjligheter till framtida addition av ny bebyggelse. Trottoarer ger större stadsmässighet och högre trafiksäkerhet samt ger ett större fokus till de befintliga entréfasaderna.	Attraktiviteten hos markparkeringen ökar. Trädader längs gator markerar kvartersstadens rutnät vilket ökar stadsmässigheten, läsbarheten och vistelsevärdena längs trottoarerna. De vitaliserade entrésituationerna skapar en tydlig rytm och ökad detaljering i gatumiljön.	Besökare i stadsdelen kan promenera mellan handelsetableringarna på ett attraktivt och trafiksäkert sätt. Vistelsevärdena höjs i det publika rummet. Besökare stannar längre tid i stadsdelen och besöker fler målpunkter.	Ett tätare externhandelscentrum ger större närhet vilket leder till att fler handelsetableringar kan besökas utan att behöva flytta på bilen.	Höga vistelsevärden i torg och parker ger stadsdelen rekreativa värden och öppnar upp för etableringen av andra verksamheter än handel inom området. Effektiv kollektivtrafikförsörjning minskar p-behovet och öppnar upp för ytterligare förtätning.	Introduktionen av andra verksamheter än handel gör att stadsdelen kan leva under flera av dygnets timmar.	Ökad täthet och därmed närhet. Effektiv markanvändning. Mark kan på sikt frigöras för andra ändamål.	Blandstad uppnås. Stadsdelen kan börja leva dygnet runt.	Innerstadskarakter kan uppnås när tillräckligt många bostäder har introducerats.	RESULTAT	

#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Nuläget

Låg orienterbarhet och överblickbarhet.

Otrygg trafikmiljö för gående och cyklister.

Otydliga gränser mellan privat och publikt.

Brist på mänsklig skala i utemiljön.

Slutna fasader mot omgivande gator.

Promenadskalan är ej omhändertagen.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

Markparkeringen görs kompakt, yteffektiv och överblickbar.

Möjlighet till framtida lokalgator skapas runt markparkeringen.

Introduktion av en tydlig gräns, t.ex. i form av en låg sittmur som tydligt avgränsar gata från parkering.

Trottoarer anläggs runt markparkering och invid entréer till handel.

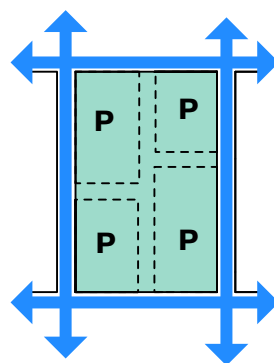
Sammanhållen belysning och skyltning adderas.

Resultat

Tillgängligheten och orienterbarheten för gående och cyklister ökar.

Markparkeringen läses som ett obebbyggt kvarter i kvartersstaden vilket ökar orienterbarhet och läsbarhet.

Introduktionen av ett tydligt och finmaskigt lokalgatunät möjliggör större trafikflöden och därmed en framtida förtätning av stadsdelen.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

Gränsen mellan markparkering och gata markeras ytterligare med planteringar.

Markparkeringen organiseras för högre tillgänglighet och säkerhet för gående.

Entrétrottoar adderas vilket skänker entréfasaden en mer stadsmässig bearbetning.

Parkeringsrader får tydliga avslut.

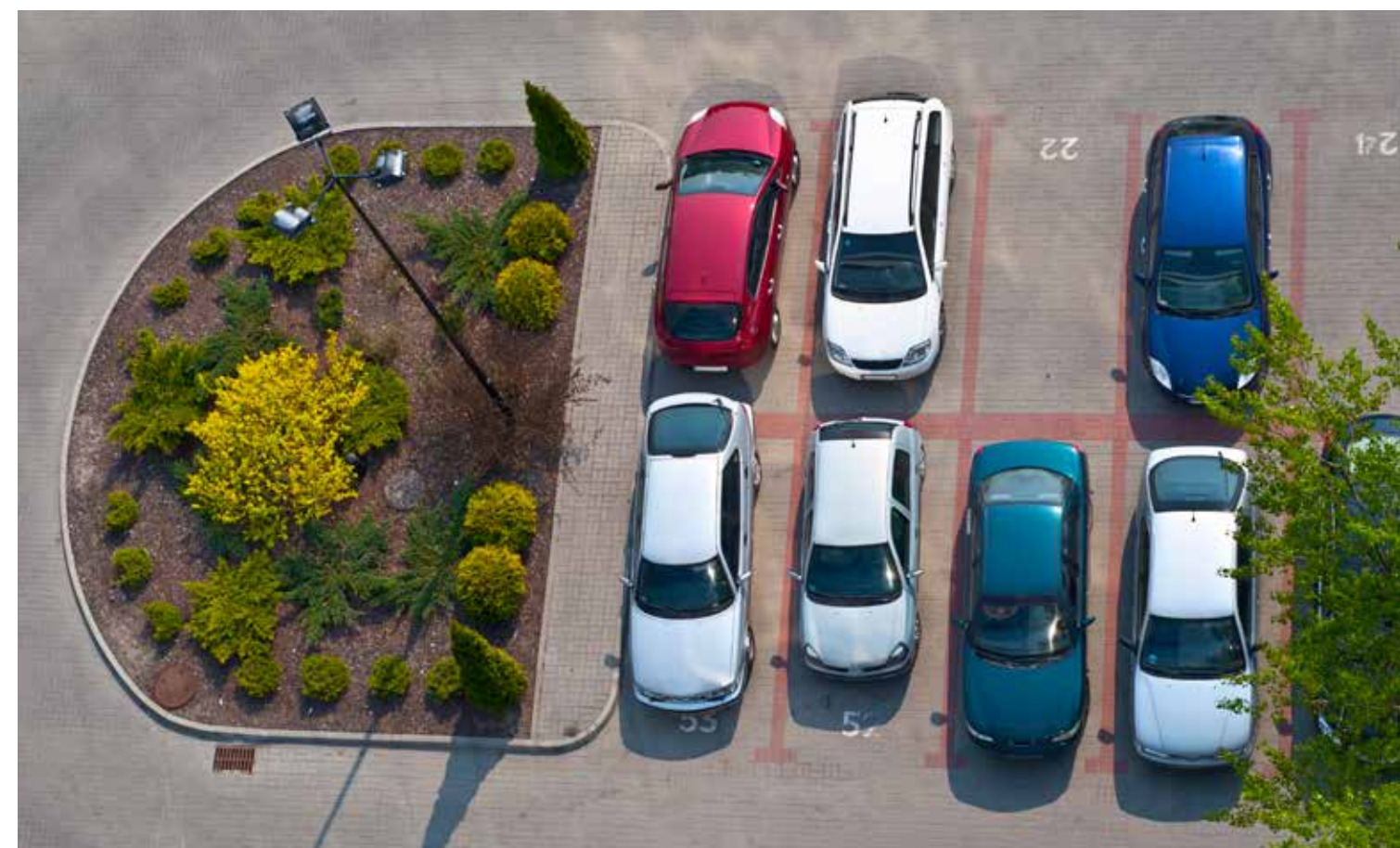
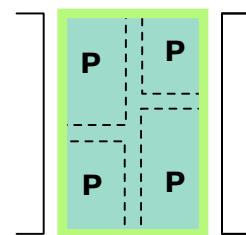
Ett storkvarter som är indelbart i fyra småkvarter skapas av markparkeringen.

Resultat

Tillgängligheten, trafiksäkerheten och attraktiviteten hos markparkeringen ökar.

Möjlighet till lokalt omhändertagande av dagvatten skapas och medger därmed möjligheter till framtida tillägg av ny bebyggelse.

Trottoarer ger större stadsmässighet och högre trafiksäkerhet samt ger ett större fokus på de befintliga entréfasaderna.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

Markparkeringens skala bryts ner med hjälp av trädplanteringar.

"Parkering i park" skapas med sittmöjligheter, belysning och grönska.

Introduceringen av trädader längs gator markerar ytterligare gränsen mellan privat och publikt.

Trädaderna utformas så att de ej skymmer viktiga siktlinjer och kopplingar mellan entréer.

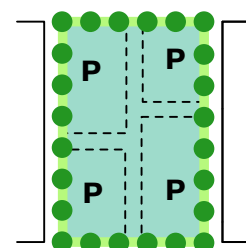
Grönska och bänkar placeras så att de skapar tydligare entrésituationer för de befintliga handelsaktörerna.

Resultat

Attraktiviteten hos markparkeringen ökar.

Trädader längs gator markerar kvartersstadens rutnät vilket ökar stads-mässigheten, läsbarheten och vistelse-värdena längs trottoarerna.

De vitaliserade entrésituationerna skapar en tydlig rytm och ökad detaljering i gatumiljön.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

Miljön förbättras för gående och cyklister med breda trottoarer och generösa gång- och cykelstråk genom området.

Mötesplatser i form av ett café eller en restaurang med uteservering kan skapas i ett eller flera av mark-parkeringens hörn.

Ett finmaskigt lokalgatunät genom stadsdelen anläggs för att möjliggöra framtida förtätning.

Befintliga entréfasader gläser upp och en mer levande gatumiljö skapas.

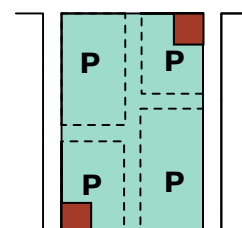
Resultat

Besökare i stadsdelen kan promenera mellan handelsetableringarna på ett trivsamt och trafiksäkert sätt.

Avståndet mellan handelsetableringarna upplevs kortare då fler mötesplatser, delmål har skapats.

Vistelsevärdena höjs i det publika rummet.

Besökare stannar längre tid i stadsdelen och besöker fler målpunkter.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

Förtätning i bebyggelsen i form av utbyggnad av volymhandeln.

Ett eller flera av storkvarterets fyra småkvarter bebyggs.

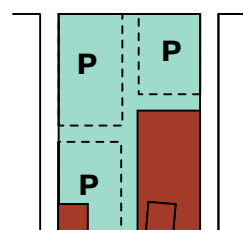
Ny bebyggelse läggs i gatuliv med inlastning från lokalgata.

Två entréer skapas till handelsetableringarna, en från parkeringen och en från gatan.

Kommunens p-norm uppfylls på kvartersmark i form av markparkering.

Resultat

Ett tätare externhandelscentrum ger större närhet vilket leder till att fler handelsetableringar kan besökas utan att behöva flytta på bilen. Vilket i sin tur leder till att besökaren stannar längre i området.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

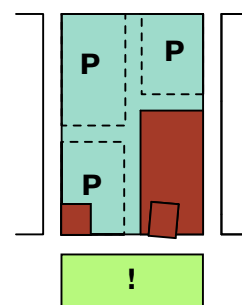
Kvalitativt publikt rum tillskapas i form av torg, parker och parkstråk.

Effektiv kollektivtrafikförsörjning etableras.

Resultat

Höga vistelsevärden i torg och parker ger stadsdelen rekreativa värden och öppnar upp för etableringen av andra verksamheter än handel inom området.

Effektiv kollektivtrafikförsörjning minskar p-behovet och öppnar upp för ytterligare förtätning.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



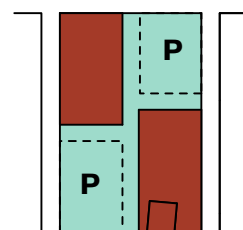
Åtgärder

Tillskott av volymhandel men även av andra verksamheter som till exempel kultur och idrott.

Minskat p-behov dels tack vare effektiv kollektivtrafik men även pga ökad täthet och därmed närhet, vilket skapar möjlighet för samutnyttjan av befintlig parkering i området.

Resultat

Introduktionen av andra verksamheter än handel gör att stadsdelen kan leva under fler av dygnets timmar.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

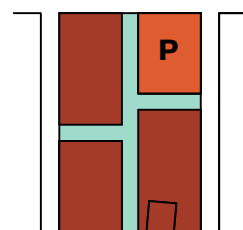
Om och när marknadsläget så tillåter kan parkering förläggas i parkeringshus om 3-4 våningar. Möjlighet finns då att bebygga hela storkvarteret.

Resultat

Ökad täthet och därmed närhet.

Effektiv markanvändning. Mark kan på sikt frigöras för andra ändamål.

En mer stadsmässig kvartersstruktur.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10



Åtgärder

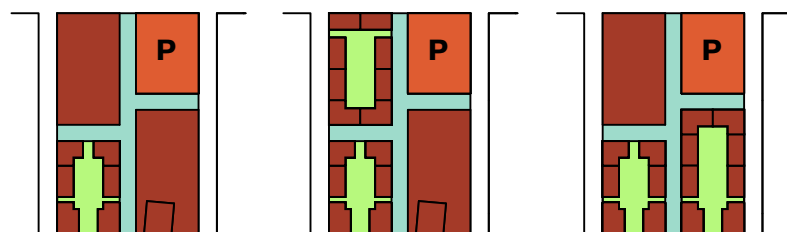
Bostäder kan introduceras i stadsdelen och existera parallellt med volymhandel förutsatt att den trafik som alstras inte stör de boende.

Kommunal service i form av till exempel förskolor etableras i området.

Resultat

Blandstad uppnås.

Stadsdelen kan börja leva dygnet runt.



#1

#2

#3

#4

#5

#6

#7

#8

#9

#10

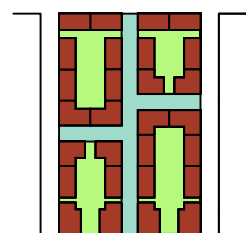


Åtgärder

Hela det planerade storkvarteret kan bebyggas med bostäder om marknadsförutsättningar finns och om den kommunala servicen kan garanteras.

Resultat

Innerstadskarakteristik uppnås när tillräckligt många bostäder har introducerats.



Handelsurbanitetsskalan

Mötesdeltagare:

Mötesdatum:

	#1	#2	#3	#4	#5	#6	#7	#8	#9	#10	
TYPKVARTERET											TYPKVARTERET
PLAN											PLAN
STADSBILDEN											STADSBILDEN

Var vi befinner oss på skalan idag:

☐ #1

☐ #2

☐ #3

☐ #4

☐ #5

☐ #6

☐ #7

☐ #8

☐ #9

☐ #10

Motivering:

Vår framtida målbild:

☐ #1

☐ #2

☐ #3

☐ #4

☐ #5

☐ #6

☐ #7

☐ #8

☐ #9

☐ #10

Motivering:

Stadsmässiga kriterier för handel i Kungens kurva

”Stadsmässiga kriterier för handel i Kungens kurva” är en palett kriterier som ska ligga till grund för kommande utveckling av handelsbyggnader i Kungens kurva.

Kriterierna syftar till att skapa ett Kungens kurva med ökad vistelsekvalitet där människor vill vara och handla.

De samlade kriterierna visar på olika sätt att höja vistelsekvaliteten i området och dokumentet bör vara ett aktivt redskap när kommun och fastighetsägare skapar sig en gemensam vision om utvecklingsmöjligheter för en viss fastighet. I ett första samtal bör kriterierna värderas tillsammans; vilka som bör vara med i projektet och deras hierarki. Detta skapar möjligheter för en rak, tydlig och tidsoptimerad process.

Praktisk användning:

Innan kommun och fastighetsägare träffas kan båda parter ta del av detta dokument och utifrån kriterierna få en tydligare bild inom vilka ramar kommande fastighetsutveckling kan ske. Fastighetsägaren kan sätta sig ned med sin hyresgäst och se över vilka kriterier som man gemensamt kan uppfylla medan kommunen med hjälp av kriterierna kan skapa sig en uppfattning om vilken nivå av stadsmässighet som platsen/fastigheten kräver.

Vid första mötet mellan kommun och fastighetsägare så för man ett samtal där man tillsammans kommer överens om vilka kriterier som bör och inte bör gälla för aktuell fastighetsutveckling.

Resultatet av detta samtal ska vara så tydligt och samstämt att man ska kunna riva ut papperet med de aktuella kriterierna ifyllda och under-teckna detta.

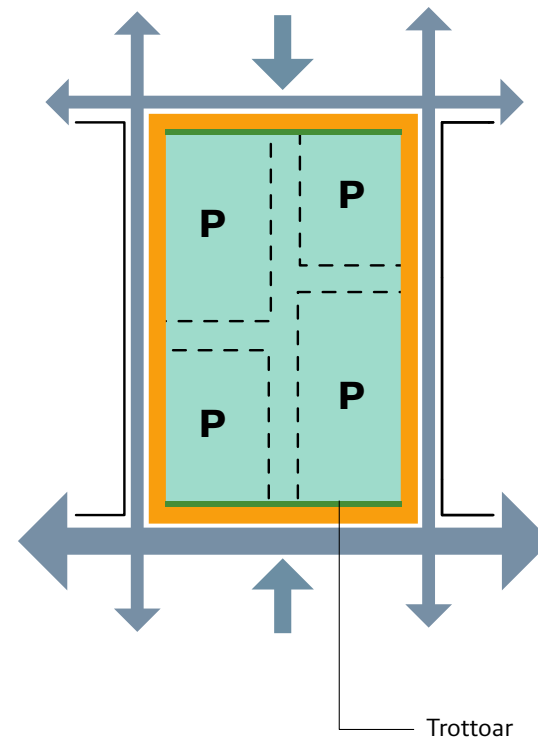
Bilderna i materialet ska ses som möjliga exempel på hur man kan gå tillväga och ska inte ses som krav på hur platsen ska gestaltas.

Angöring med bil



Kriterierna syftar till att skapa en ökad orienterbarhet och trygghet för besökaren i Kungens kurva. Den uppdaterade strukturen binder samman området och vägleder besökaren, där det upplevda avståndet mellan handelsfastigheterna minskas då trottoarer och tydlig zonering introduceras.

- 1 Tydlig gräns mellan allmän gata och parkering**
Tydliggör kvarter och skapar stadsmässig rytm i miljön.
- 2 Trottoarer anläggs runt markparkering**
Promenadskalan introduceras i området så att ett nytt trottoarnät binder ihop de olika handelsfastigheterna.
- 3 Möjlighet till framtida lokalgator skapas runt markparkeringen**
Skapar trafikal tydlighet och potential för kopplingar till framtida kvarter.
- 4 Sammanhållen skyltning och belysning adderas vid alla bilentréer till tomterna**
Skapar orienterbarhet samt zonering.



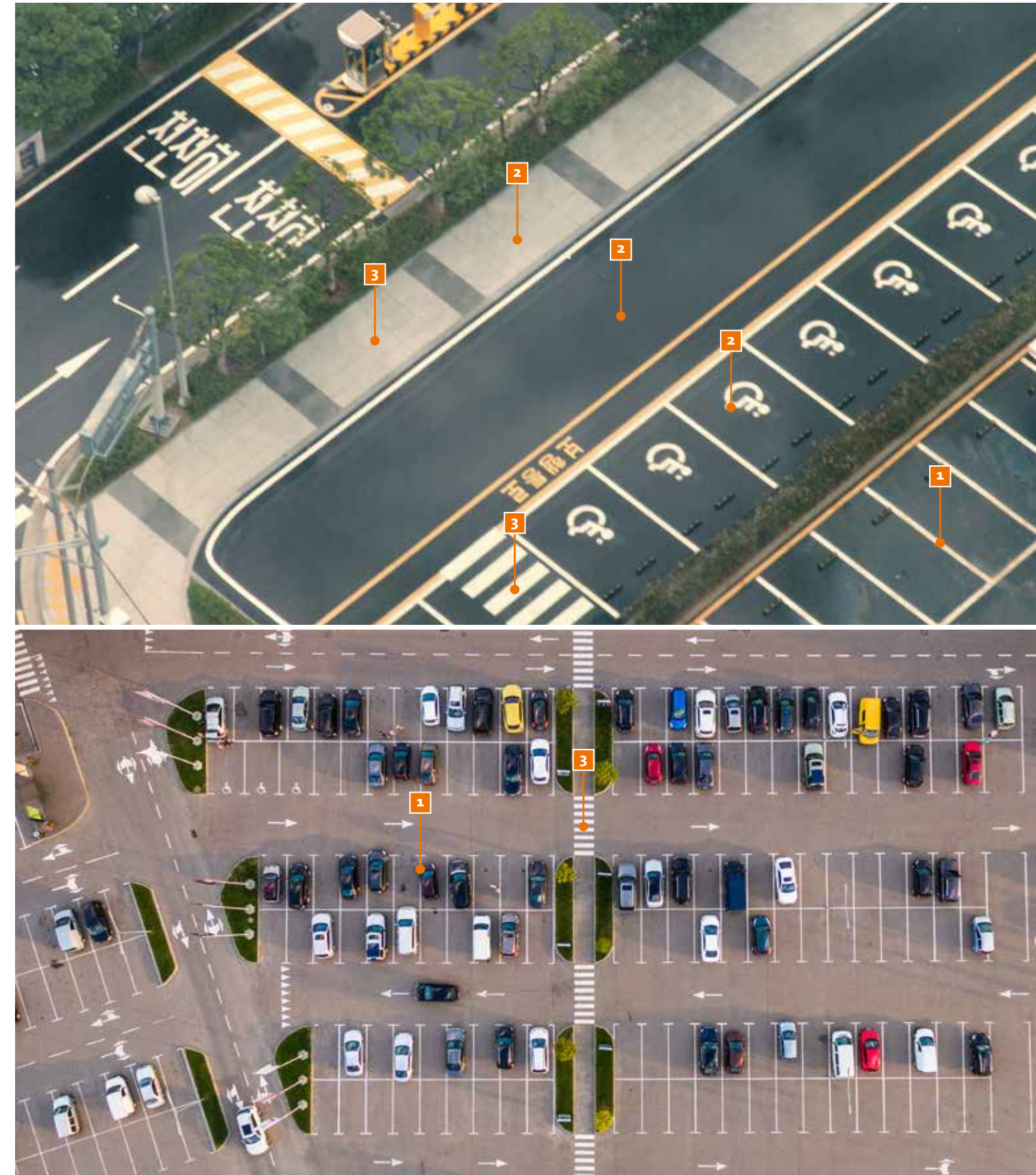
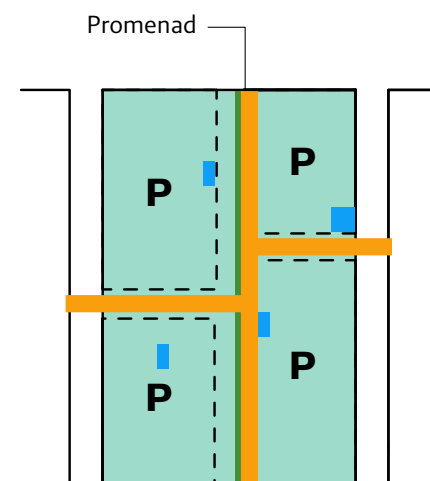
Markparkering



Kriterierna syftar till att skapa en tryggare och tydligare helhetslösning när man rör sig mellan sin bil och sin destinations entré.

Kriterierna skapar även en ökad detaljering/möblering av området vilket ger besökaren en mer omhändertagen miljö.

- 1 Markparkering och dess parkeringsplatser definieras/ märks ut tydligt**
Skapar överblickbarhet och variation.
- 2 Tydligt uppdelning mellan körbana/parkering och trottoar**
Skapar struktur samt trygghet.
- 3 Trottoarer samt övergångsställen adderas vid parkering**
Tydligt styrda promenadstråk adderar en ny detaljerad skala i området.

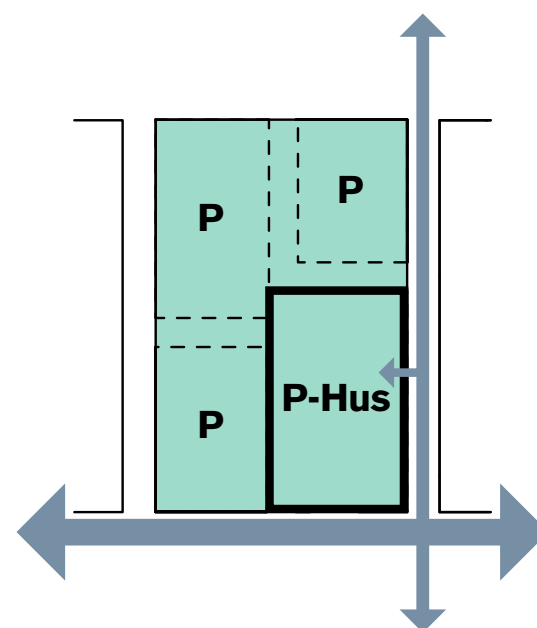


Övrig parkering



Vid anläggandet av parkeringshus eller parkeringsvåning är det positivt om man kan skapa entrévåningar med annat programmatiskt innehåll för att skapa en mer levande gatumiljö. Transparenta fasader på parkeringshusen skapar överblickbarhet och trygghet för besökaren.

- 1 Parkeringshus/ parkeringsvåning med transparenta fasader**
Skapar trygghet för både parkeringsyta och för gatumiljö.
- 2 Parkeringshus/ parkeringsvåning med aktiv fasad på entrévåning**
Skapar ökad aktivitet och liv genom att addera en stadsmässig rytmen.
- 3 Entré för bilarna bör ej placeras ut mot huvudstråk**
- 4 Grönska kan med fördel föras in i gestaltningen**



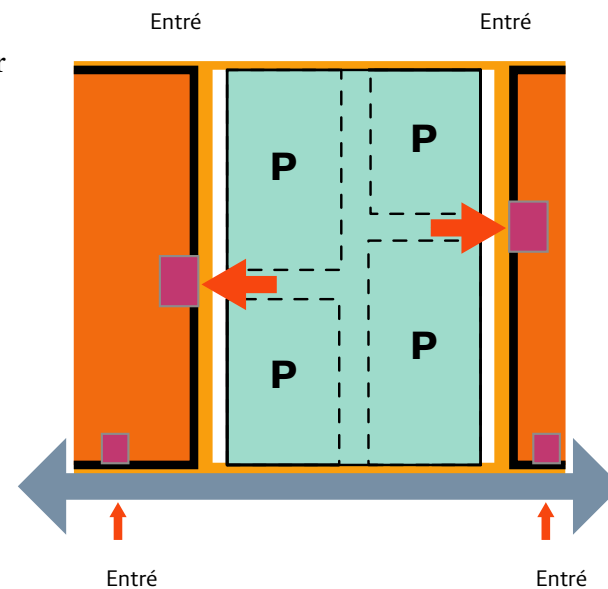
Entréer till handel



Genom att addera tydliga och omhändertagna entréer så höjs vistelsekvalitet i området. Detta gör att besökaren stannar längre. Uppglasade entréer kommunicerar och vägleder besökaren.

Entrétrattoarer kopplas med fördel med intilliggande trottoarer.

- 1 Entréer som aktiverar mer än en sida av byggnaden**
Skapar aktiva fasader som kommunicerar med besökaren.
- 2 Tydliga entréer synliga från allmän gata**
Skapar orienterbarhet och målpunkter.
- 3 Entrézon adderas**
Skänker entréfasaden en mer stadsmässig bearbetning i promenadskalan. Exempel på detaljering: Generös trottoar, skyltar, belysning, växter, pollare och materialbyten.



Aktiva fasader



Kriterierna syftar till att skapa en mer varierad och stimulerande miljö där besökaren möter aktiva fasader som kommunicerar och vägleder. Större del av kvarteret/fastigheten aktiveras vilket leder till att området blir mer integrerat och uppfattas som mer levande.

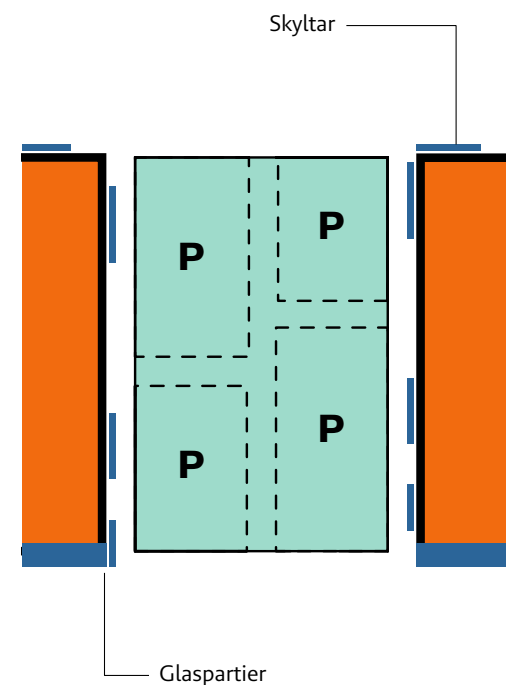
1 Variation i material

Slutna sidor kan med fördel få en varierad materialpalett där t.ex. olika material, olika nyanser, olika färger och olika glansvärde skapar en ökad detaljering.

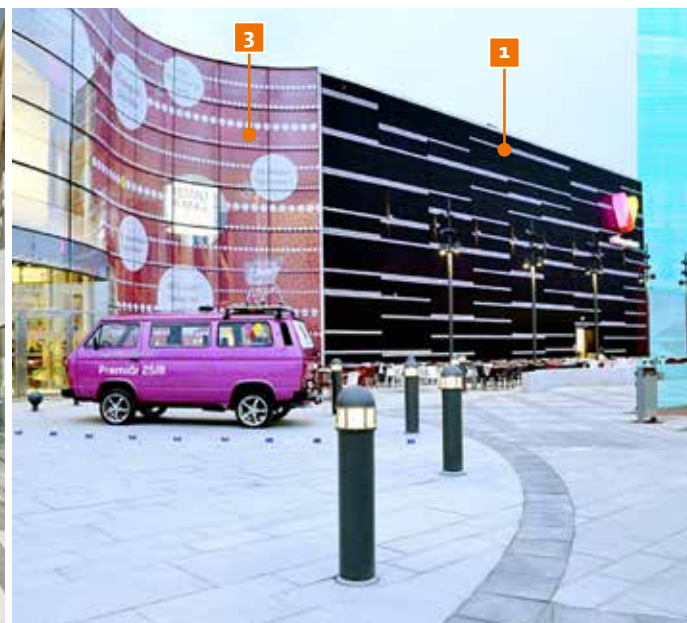
2 Skyltlådor placeras ut för att motverka helt slutna fasader

3 Fönster och glaspartier mot gata

Fasader öppnas med fördel upp med glaspartier.

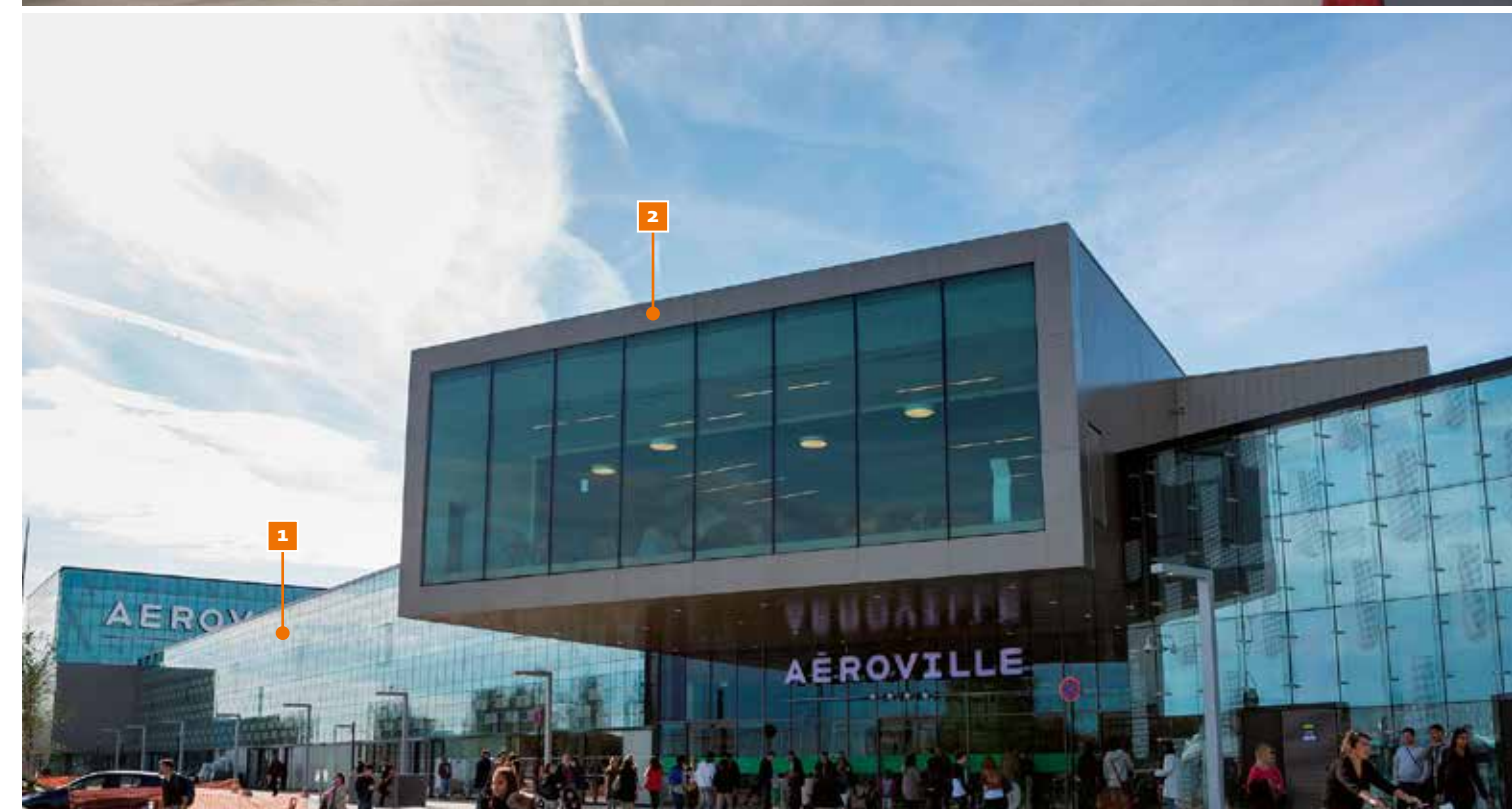
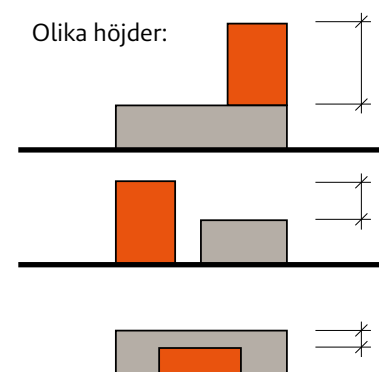
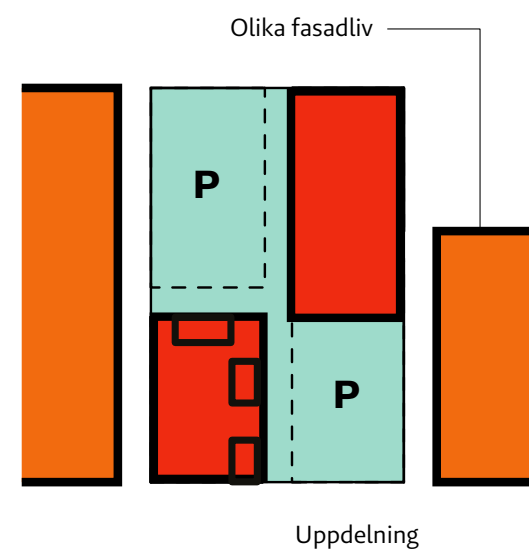


Variation i byggnadsvolym



Kriterierna syftar till att skapa en mer volymmässigt varierad miljö där byggnadernas grundgestaltning, alternativt uppdelning, skapar en utökad förståelse hur man ska nyttja platsen. Exempelvis kan entréer tydliggöras i volym.

- 1 Uppdelning av byggnadsvolymer**
- 2 Olika höjder på byggnadsvolymer**
- 3 Olika fasadliv på byggnadsvolymer**



Variation i promenadskala



Kriterierna syftar till att skapa en promenadskala i området som blir ett komplement till den idag allrådande bilsalan. På detta sätt adderas en mänsklig skala i området och binder ihop de olika fastigheterna i området och minskar det upplevda avståndet mellan fastigheterna.

1 Variation i bottenvåningarna

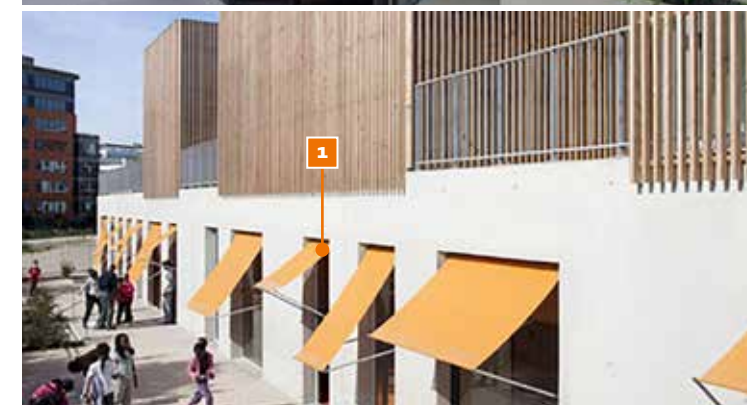
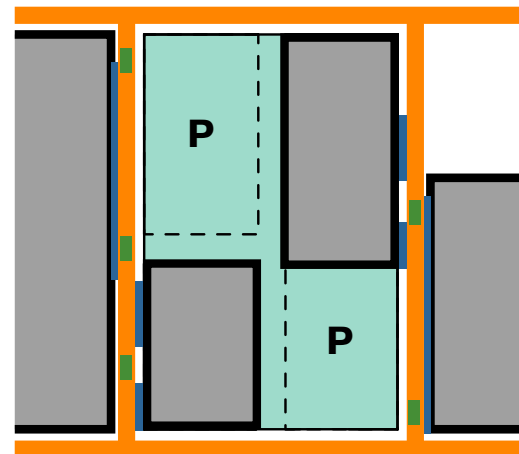
Kan bestå i materialval eller gestaltning. Adderar mänsklig skala i området och binder ihop de olika fastigheterna. Minskar det upplevda avståndet mellan fastigheterna.

2 Skyltar

Genom att möblera gaturummet och använda mindre storlek på skyltar/skyltning i promenadskalan så skapas en förskjutning i skala som ger variation och en mer omhändertagen miljö.

3 Grönska och planteringar

Välplanerad grönska tillför variation och vistelsekvalitet, vilket leder till att besökaren stannar längre i området.

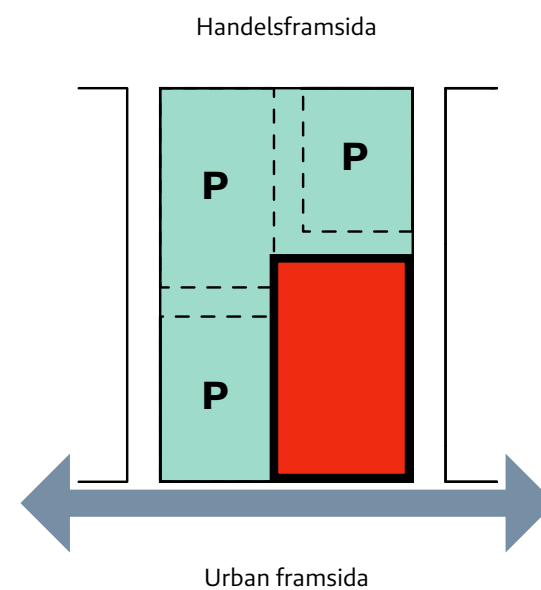


Placering av byggnad på tomten



Kriterierna syftar till att skapa ett intimare och mer aktivt gaturum där någon av handelsbyggnadens fasader kan komma ut mot allmän gata och på detta sätt skapa närhet och en mer varierad och zonerad upplevelse när man rör sig genom området.

- 1 Nybyggnation placeras med en kortsida/fasad mot huvudgata**
Urban framsida.
- 2 Nybyggnation placeras med minst en fasad mot parkering**
Handelsframsida.
- 3 Nybyggnation placeras med fasad i gatuliv**

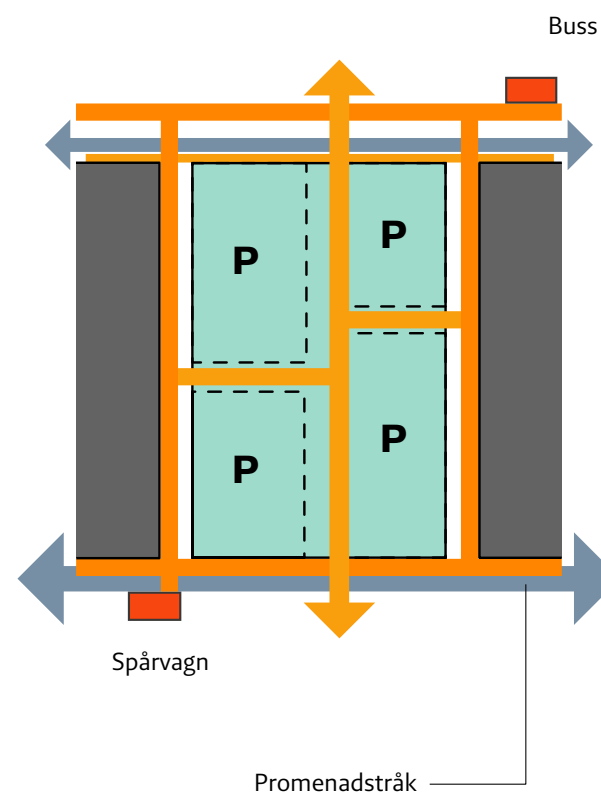


Kopplingar till omgivning



Kriterierna syftar till att tillskapa promenadstråk mellan strategiskt viktiga noder i området. Detta skapar nya kundflöden av människor som kan nyttja området utan bil.

- 1** Huvudentréer kopplas ihop med punkter för kollektivtrafik med nya promenadstråk
- 2** Nya promenadstråk skapar möjligheten att röra sig till fots i området och sammankopplar på detta sätt fler handelsbyggnader med varandra

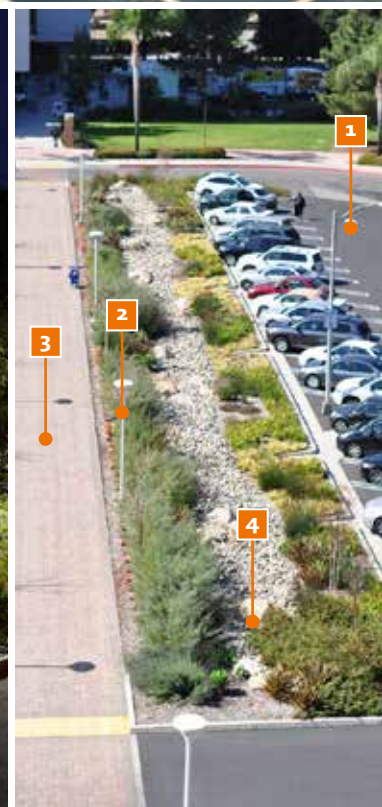
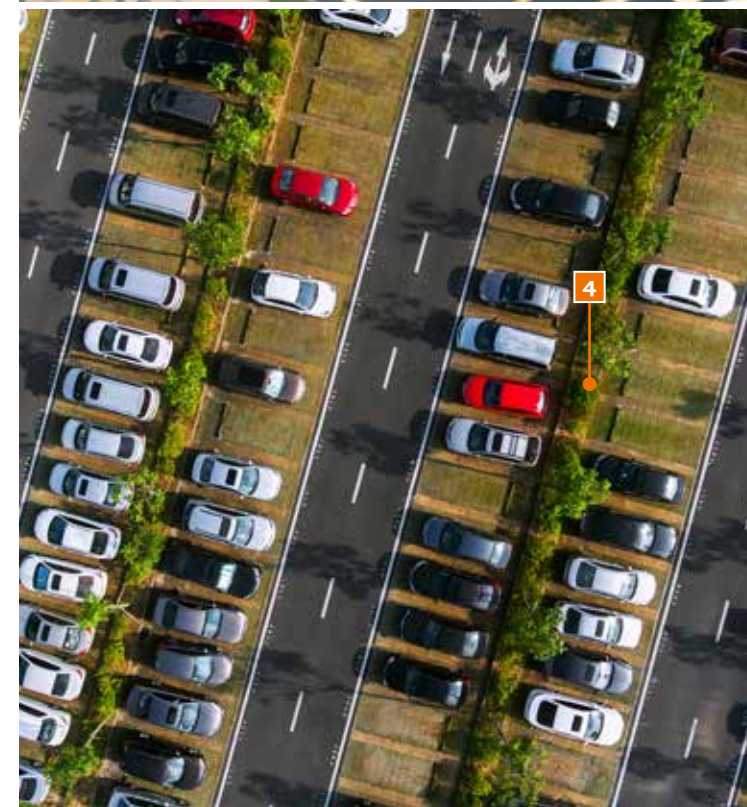
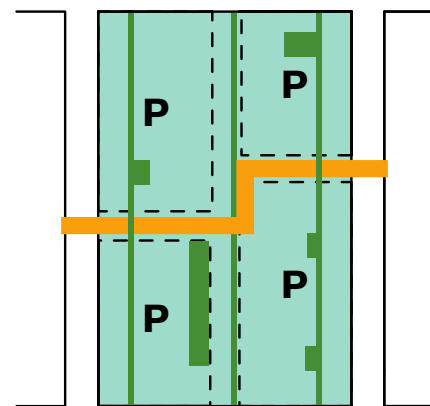


Möblering

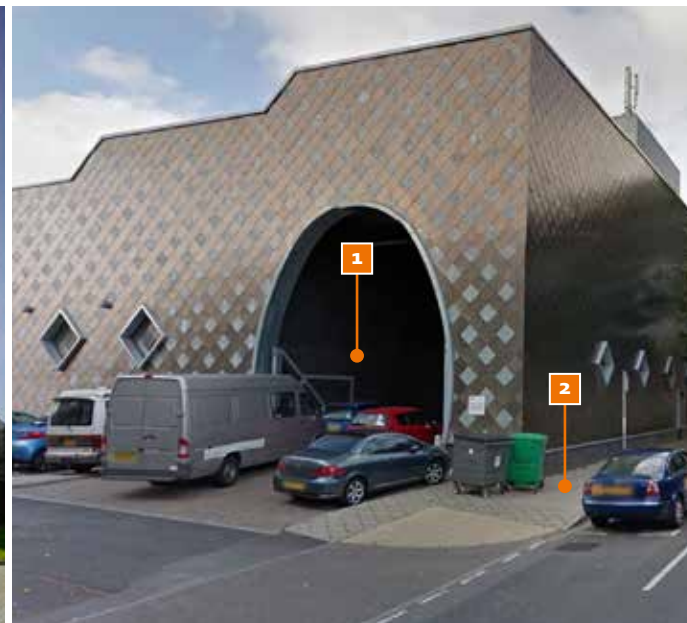


Ett levande och välfungerande handelsområde behöver stora och rationella ytor både exteriört och interiört. För att motverka monotona och ödsliga platser så kan man arbeta med en utökad ”möblering” i den mindre skalan. Skyltar, belysning, växter, pollare och materialbyten förhöjer upplevelsen av miljön utan att försämra rationaliteten och användandet av platsen.

- 1 Skyltar**
Vägleder besökaren, skapar överblick samt binder ihop området.
- 2 Belysning**
Zonerar miljön och skapar trygghet.
- 3 Promenadstråk**
Adderar mänsklig skala i området binder ihop de olika fastigheterna. Minskar det upplevda avståndet mellan fastigheterna.
- 4 Grönska och planteringar**
Väl planerad grönska tillför variation och vistelsekvalitet, vilket leder till att besökaren stannar längre i området.

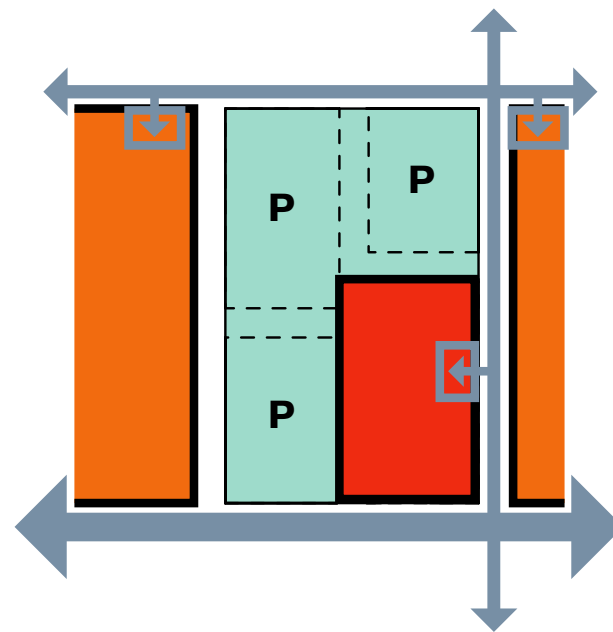


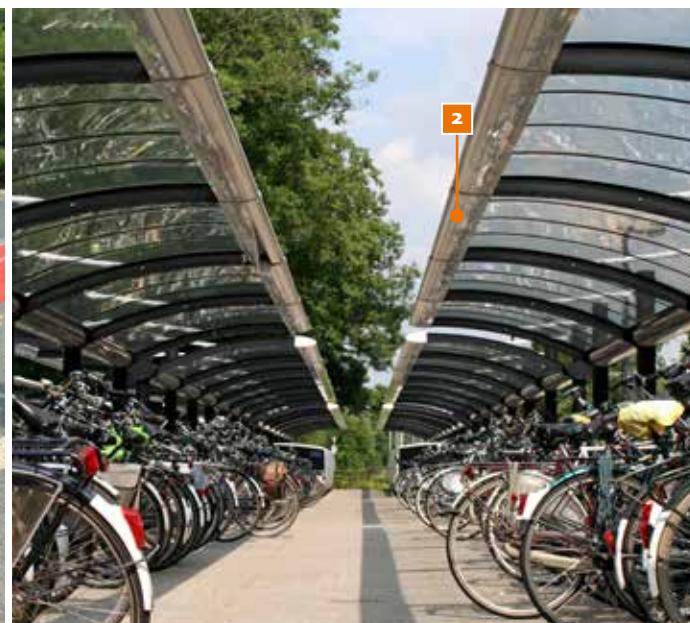
Inlastning



Ett levande och välfungerande handelsområde behöver rationell lastningslogistik där lastning kan ske över hela dygnet utan att störa det pågående användandet av området. Genom att tänka ett steg till kan man minska den visuella närvaron av dessa potentiella baksidor.

- 1** Om möjligt bör inlastning döljas inne i byggnaden eller bakom skärm
- 2** Inlastning bör placeras så att den inte skapar konflikt med gående





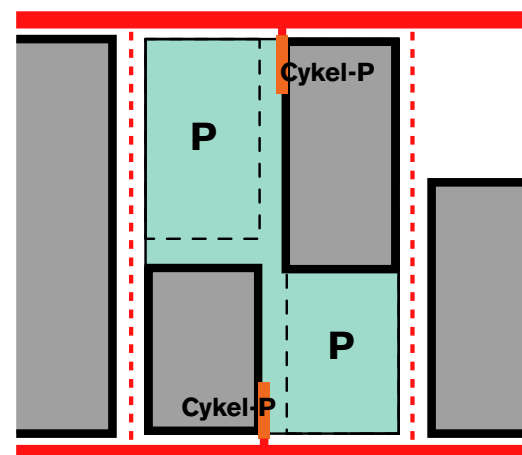
Genom att addera cykelbanor i området möjliggör man för boende i närområdet att nyttja Kungens kurva utan att använda bil.

1 Cykelbana

Vägleder cyklister på ett snabbt och tryggt sätt mellan fastigheterna i området. Viktigt att tydliggöra cykelbanan.

2 Cykelparkering

I anslutning till entréfasad.



Kriterier för stadsmässighet

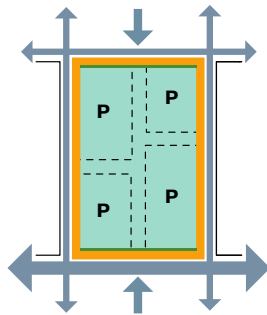
Mötesdeltagare:

Mötesdatum:

Angöring med bil

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



☐ 1 Tydlig gräns mellan allmän gata och parkering

.....

.....

.....

☐ 2 Trottoarer anläggs runt markparkering

.....

.....

.....

☐ 3 Möjlighet till framtida lokalgator skapas runt markparkering

.....

.....

.....

☐ 4 Sammanhållen skyltning och belysning adderas vid alla bilentréer till tomterna

.....

.....

.....

☐ 5 Övrigt

.....

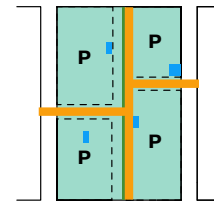
.....

.....

Markparkering

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



☐ 1 Markparkering och dess parkeringsplatser definieras/märks ut tydligt

.....

.....

.....

☐ 2 Tydlig uppdelning mellan körbana/parkering och trottoar

.....

.....

.....

☐ 3 Trottoarer samt övergångsställen adderas vid parkering

.....

.....

.....

☐ 4 Övrigt

.....

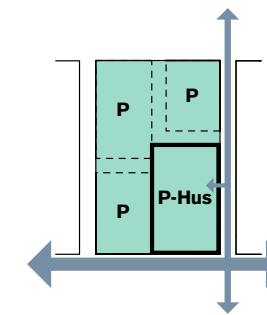
.....

.....

Övrig parkering

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



☐ 1 Parkeringshus/parkeringsvåning med transparenta fasader

.....

.....

.....

☐ 2 Parkeringshus/parkeringsvåning med aktiv fasad på entréväning

.....

.....

.....

☐ 3 Entré för bilarna - ej mot huvudstråk

.....

.....

.....

☐ 4 Övrigt

.....

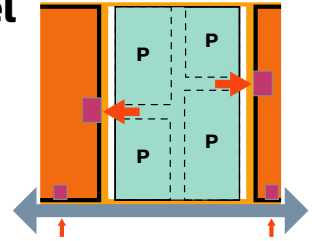
.....

.....

Entréer till handel

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



☐ 1 Entréer som aktiverar mer än en sida av byggnaden

.....

.....

.....

☐ 2 Tydliga entréer synliga från allmän gata

.....

.....

.....

☐ 3 Entrézon adderas

.....

.....

.....

☐ 4 Övrigt

.....

.....

.....

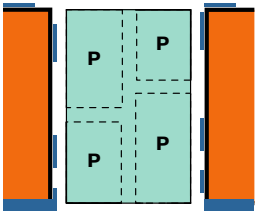
Kriterier för stadsmässighet

Aktiva fasader

Relevant för fastigheten?

☐ Ja

☐ Nej



☐ 1 Variation i material

☐ 2 Skyltlådor placeras ut för att motverka helt slutna fasader

☐ 3 Fönster och glaspartier mot gata

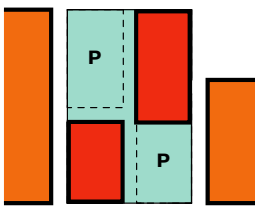
☐ 4 Övrigt

Variation i volym

Relevant för fastigheten?

☐ Ja

☐ Nej



☐ 1 Uppdelning av byggnadsvolymer

☐ 2 Olika höjder på byggnadsvolymer

☐ 3 Olika fasadliv på byggnadsvolymer

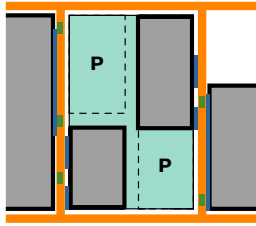
☐ 4 Övrigt

Variation i promenadskala

Relevant för fastigheten?

☐ Ja

☐ Nej



☐ 1 Variation i bottenvåningarna

☐ 2 Skyltar

☐ 3 Grönska och planteringar

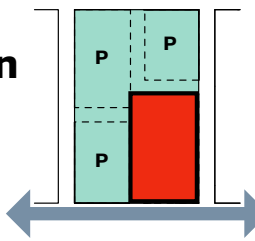
☐ 4 Övrigt

Placering av byggnad på tomten

Relevant för fastigheten?

☐ Ja

☐ Nej



☐ 1 Nybyggnation placeras med en kortsida och fasad mot huvudgata

☐ 2 Nybyggnation placeras med minst en fasad mot parkeringen

☐ 3 Nybyggnation placeras med fasad i gatuliv

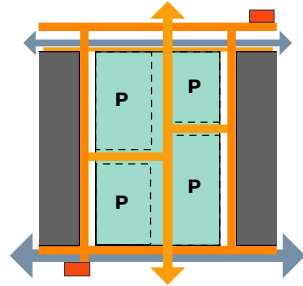
☐ 4 Övrigt

Kriterier för stadsmässighet

Kopplingar till omgivning

Relevant för fastigheten?

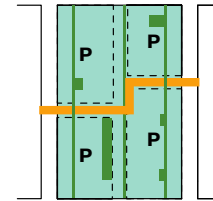
☐ Ja ☐ Nej



Möblering

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



 **1** Nya promenadstråk kopplar ihop
huvudentréer med kollektivtrafik

.....

.....

.....

 2 Nya promenadstråk skapar möjligheten att röra sig till fots i området och sammankopplar på detta sätt flera handelsbyggnader med varandra

Övrigt	

 1 Skyltar

.....

.....

.....

2 Belysning

3 Promenadstråk

4 Grönska och planteringar

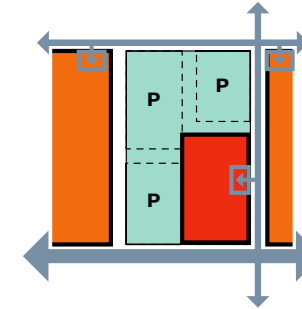
5

Övrigt

Inlastning

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Neja



 **1** Bör placeras så att den inte skapar konflikt med gående

.....

.....

.....

2 Dölsj inne i byggnaden eller bakom skärm

☐ 3 Övrigt

.....

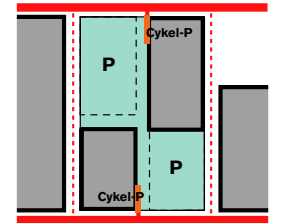
.....

.....

Cyklar

Relevant för fastigheten?

☐ Ja ☐ Nej



1 Cykelbana

2 Cykelparkering

3 Övrigt