

Social konsekvensanalys - (Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse) Del 2. Analys av förslag

Manne Berndtsson



Titel: Social konsekvensanalys - (Detaljplan för Sundbybergs nya stads kärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse) Del 2. Analys av förslag

Författare: Manne Berndtsson

Omslagsbild: Lars Lisasson

Grafisk form: ETC Kommunikation AB

Tryckeri: Modin

ISBN: [\[Klicka här och skriv\]](#)

© Sundbybergs stad

Östra Madenvägen 4 · 172 92 Sundbyberg

08-706 80 00 · info@sundbyberg.se · www.sundbyberg.se

Förord

Här redogörs kortfattat för processen. Workshop genomfördes vid ett tillfälle den 28 januari 2021.

Processledare: Linda Elmqvist

Dokumentation: Catrine Bjulehag

Författare: Manne Berndtsson, 2022-02-15

Workshoppedeltagare: Linda Elmqvist , Manne Berndtsson, Christina Rask, Håkan Blanck, Catrine Bjulehag Andreij Edemskij, Anna Grönberg, Maria Hedqvist,

Innehåll

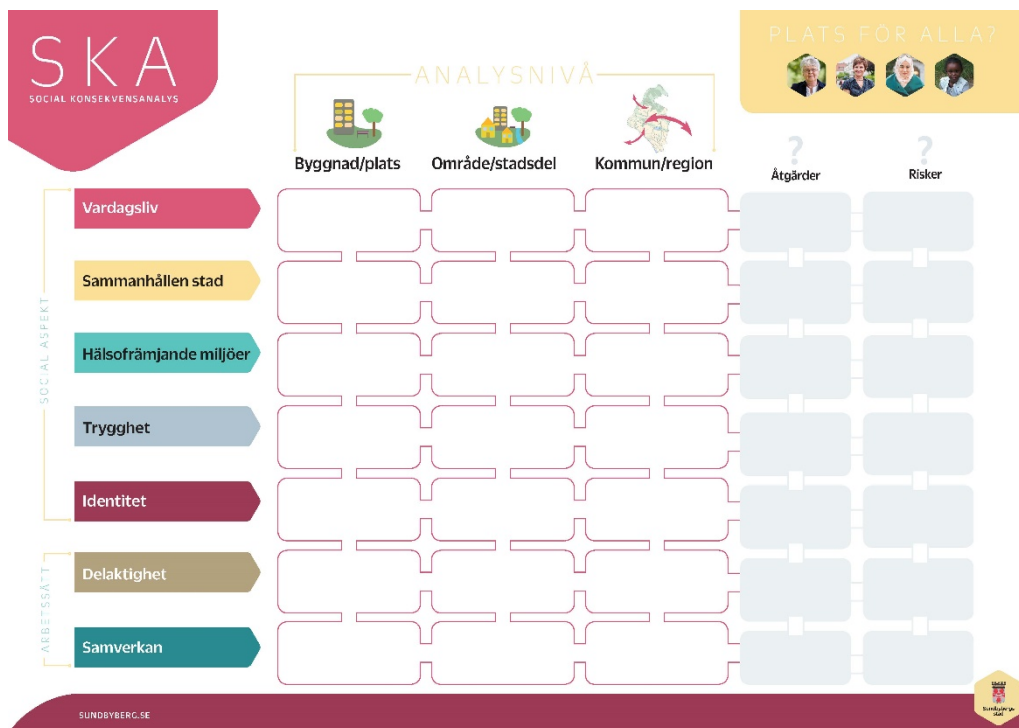
Social konsekvensanalys, ett verktyg för socialt hållbar stadsutveckling	5
Social konsekvensanalys för Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse	6
Processkedja för SKA	6
Sociala aspekter	6
Definition av analysnivåer	6
Sammanfattning och åtgärdsförslag	9
Värderos	9
Åtgärdsförslag	14

Social konsekvensanalys, ett verktyg för socialt hållbar stadsutveckling

Stadsbyggnadsavdelningen har under våren 2019 arbetat fram ett verktyg för Social konsekvensanalys (SKA) i fysisk planering. Verktöget används nu på ett antal olika planeringsprojekt varav *Detaljplan för Järnväg, promenad och stadsbebyggelse* utgör ett av dessa.

Sociala konsekvensanalyser (SKA) syftar till att stärka arbetet med sociala aspekter i den fysiska planeringen av staden. Med hjälp av verktöget kan de sociala aspekterna lyftas fram och prövas på ett systematiskt sätt. Verktöget ger ett stöd för att identifiera, sortera och diskutera de viktiga sociala aspekterna för projektet och sammanhanget runt omkring. Det utgör också ett stöd till mer genomlysta beslut i staden.

De sociala aspekter som SKA:n tar fasta på är; Vardagsliv, Sammanhållen stad, Hälsfrämjande miljöer, Trygghet, Identitet, Delaktighet och Samverkan. Analysen kan göras på tre geografiska analysnivåer och identifierar behov av åtgärder och risker. Under arbetet med analysen ska de fyra prioriterade målgrupperna barn, unga, äldre och personer med funktionsvariation särskilt beaktas. En matris som sammanför detta finns framtagen som ett stöd till analysen.



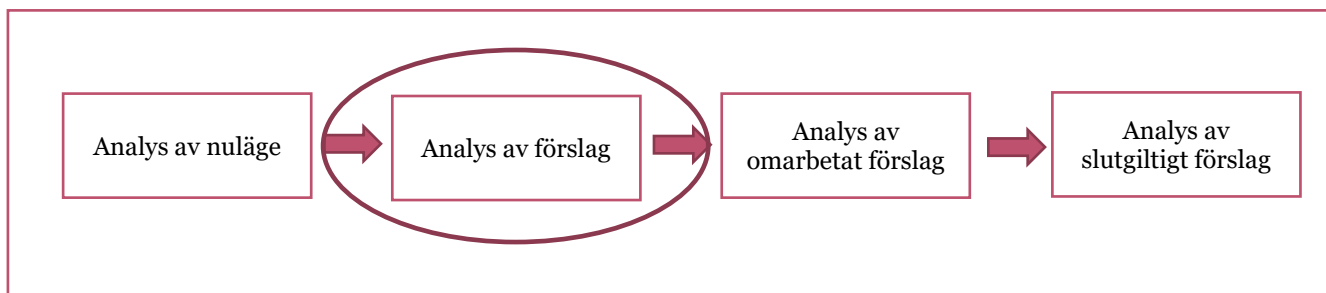
Social konsekvensanalys för Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse

I januari 2021 genomfördes en social konsekvensanalys (SKA) inom stadsutvecklingsprojektet Sundbybergs nya stadskärna avseende Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse.

Processkedja för SKA

Denna SKA är utförd på analys av delområde i föreslagen detaljplan för järnvägen och delområdet som har analyserats är det kommande stationsområdet.

Syftet med denna SKA är att analysera förslaget för stationsområdet och bedöma dess förutsättning att bidra till en socialt hållbar stadsplanering, samt identifiera viktiga medskick till efterkommande skede i samhällbyggnadsprocessen.



Sociala aspekter

De sociala aspekter som varit i fokus för denna analys är Vardagsliv, Sammanhållen stad, Hälsöfrämjande miljöer, Trygghet och Identitet. Särskild vikt har lagts vid Trygghet.

Definition av analysnivåer

Nedan följer en definition av de tre geografiska analysnivåerna som har använts för SKA Detaljplan för Järnväg, promenad och stadsbebyggelse. Fokus för denna analys har legat på "plats" i och med att det är stationsområdet som analyseras.

Plats:

Det är den analysnivån som SKA:n huvudsakligen fokuserar på och då den specifika platsen; Stationsområdet. Det är ett område som förändras i stort, i och med den nya detaljplanen. Från att vara en järnvägsyta med markspår med plattformar som tar upp yta och behöver gånger under mark för att personer ska nå dessa, till att få en betydligt större yta som torgyta. Denna nya större torgyta kan delas upp i ett klassiskt vistelsetorg närmast Signalfabriken (Kvarteret Plåten) och sedan österut en parkyta med högre träd samt slutligen ett flödesetorg. Med flödesetorg menas en platsbildning där byte mellan trafikslag gör ytan mindre lämpad för lugn vistelse och är mer av en yta för rörelse där olika trafikslag möts och många människor kommer vara i rörelse.. Vidare österut kommer själva stationshuset med stationsnedgången. Stationsbyggnaden definierar stationen som ett landmärke. Längst österut i gränsen mot Solna stad tillkommer ett mindre torg som blir avgränsat av plattformarna i Solna och Ekensbergsvägen, som i framtiden kommer att vara belägen i markplan då Ekensbergsbron tas bort.

Område:

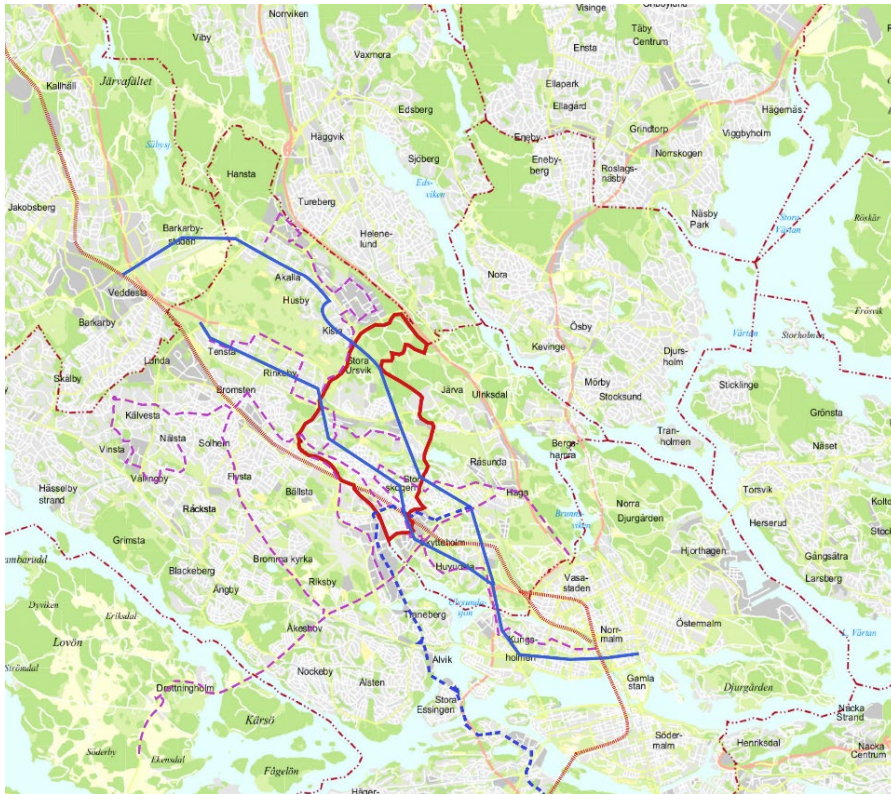


Det område som är en ut-zoomning av analysområdet är stadsutvecklingsprojektet Sundbybergs nya stadskärna och är ett resultat av att Mäljarbanan ska utöka spårkapaciteten och förlägga järnvägen i tunnel under centrala Sundbyberg. Det är ett långsträckt område som skapas på cirka 1,4 km.

Kommun och en nod i en region:

Sundbybergs stad är kommunen som analysen utgår från och i ett större perspektiv analyseras Sundbyberg som en beståndsdel av kollektivtrafiknätet i Region Stockholm och Mälardalsregionen. Här finns en stor sammankoppling med övriga regionen i form av fjärrtåg som stannar i Sundbyberg och regionaltåg (TiM) som ger Sundbyberg en större räckvidd än andra delar av Storstockholm, tillsammans med de många spårbundna kopplingar i form av tunnelbanans blå linje (10 och 11) som på ska byggas ut till Järfälla (2026) och Nacka samt Stockholms söderort (2030).

Social konsekvensanalys - (Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse) Del 2. Analys av förslag



Sundbybergs stad i heldragen röd markering, blå heldragen linje är tunnelbanan (T10, T11), tvärbanan i streckad blå linje och busslinjer in mot Sundbyberg som lila streckade linjer. fjärr-och pendeltåg visas som röd streckad linje.

Lägger man till tvärkopplingarna i form av tvärbanan till Stockholm, Solna, Nacka och Helenelund så är möjligheten att ta sig till och från stora delar Storstockholm goda. Utöver det går det fler busslinjer som binder ihop Västerort i Stockholm med Sundbyberg.

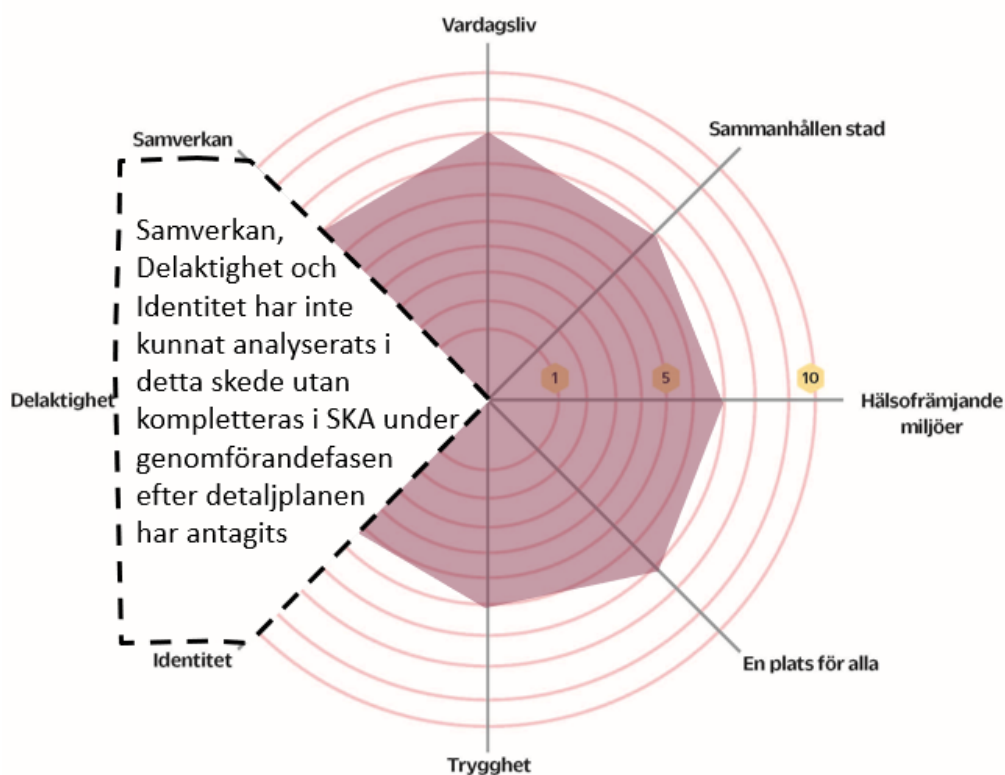
Sett till kommunikationsmöjligheterna har såväl Sundbybergs stad som helhet som stadsdelarna Centrala Sundbyberg och Lilla Alby god koppling till övriga Storstockholm och Mälardalen.

Sammanfattning och åtgärdsförslag

Nedan följer en sammanfattning av SKA Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse. En värderos hjälper till att illustrera den summerade bedömningen av samtliga sociala aspekter. Åtgärdsförslagen summerar viktiga medskick till det fortsatta arbetet.

Värderos

Värderosen illustrerar en bedömning av hur väl respektive social aspekt uppfylls på en 0–10 gradig skala. Syftet med värderosen är att i bild illustrera resultatet av analysen för SKA Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse. För en komplett förståelse av analysen behöver den läsas i sin helhet.



Skalan i värderosen går från noll, vilket illustrerar mycket dålig uppfyllnad, till tio vilket illustrerar mycket god uppfyllnad. En femma på denna skala utgör således en medelgod miljö beträffande uppfyllnad för den sociala aspekten.

Vardagsliv (8p)

Platsen består av en begränsad yta i en tät stad och kan upplevas som trång. Den höga koncentrationen av olika trafikslag kan ge ett rörigt intryck. Det finns risk att området upplevs som en stressig bytespunkt med mycket folk där större fokus är på flöde än vistelse. Stationsområdet behöver ha butiker och servicefunktioner för de vardagsärenden som personer har behov av att uträtta, exempelvis besöka apotek, livsmedelsaffär, fika och/eller äta. Det finns potential för detta i området och de intilliggande fastigheterna kan verka i denna riktning för att sprida besökarna som vistas på platsen.

Att ha fler butiker och servicefunktioner nära är en form av brottsförebyggande åtgärd. En referens till det är upprustningen av gången mellan Centralstationen i Stockholm och T-centralen som nu erbjuder flera små hål-i-väggen-butiker, vilket är trygghetsskapande (såsom pocketshop, livsmedelsbutik, bageri samt några caféer där det går att sitta ned och vänta). En Pressbyrå och vänthall i direkt anslutning till stationsentrén kan verka trygghetsskapande för de som arbetar i stationen. Servicefunktioner i närheten kan motverka trängsel samtidigt som platsbildningar utanför stationsbyggnader blir trivsamma tack vare fler människor på flera tider på dygnet.

Att förstora upp stationsområdet genom att sprida ut busshållplatser på ett större område kan leda till mindre provokation, (det vill säga mindre risk för bråk och irritation uppstår) och mindre trängsel, vilket är önskvärt. Vid en trafiknod likt denna finns en förväntan om att kunna använda en väntsal vid byten mellan trafikslag och ha tillgång till toalett och värme.

Utformningen av stationsentrén är viktig ur ett tillgänglighetsperspektiv. Glaspartier ger exempelvis bra sikt och är bra för tryggheten, men kan vara problematiskt för personer med synnedsettnig. Det är viktigt att få till fler ingångar till stationsentrén i Sundbyberg för att skapa bättre tillgänglighet.

Utifrån perspektivet brottsprovokation kan det vara positivt med busshållplatser utlokaliserade inom ett större område, då det kan sprida ut resenärer över större ytor och på så sätt omhänderta större flöden. Det finns goda förutsättningar för att Det ger upphov till trygghet då hållplatserna är placerade vid den befintliga stadens kvarter och inte avsides.

Platsens skala är viktig, då platsen ska ta hand om ökade flöden över tid samtidigt som skalan inte bör göra torgytan ödslig. Det blir viktigt att ta hand om platsen och göra den trivsam genom att dela upp den i olika rum och med hjälp av belysning skapa en trygg plats för vardagen.

Att ta sig till och från Sundbyberg från såväl andra kommuner i länet som andra delar av landet finns det goda möjligheter till på grund av de många kollektivtrafikanknutna linjer till platsen. Det finns ett stort antal busslinjer såväl som tunnelbana, pendeltåg och tvärbana som kopplar samman Sundbybergs centrala delar med övriga Stockholm. Att det finns flygbuss, regionaltåg, fjärrtåg och flygplats i närheten (Bromma flygplats) gör att Sundbybergs tillgänglighet ut i övriga landet är mycket god. För att resa inom kommunen är Sundbybergs stationsområde tillgängligt från kommunens olika delar med buss och spårbunden trafik. Då kommunen är liten till ytan går det att ta sig på cykel från stadsdelen Ursvik som ligger längst ifrån platsen på ca 15 minuter och till fots på ca 40 minuter. Sundbyberg är en välkänd plats i Stockholm dels på grund av dess starka position i kollektivtrafiken dels på grund av de många restaurangerna som finns i den äldre delen av Sundbyberg.

Sammanhållen stad (7p)

Busshållplatserna vid Järnvägsgatan riskerar att utgöra en ny fysisk barriär på bekostnad av vistelseupplevelsen och tryggheten. Här måste Region Stockholms Trafikförvaltning arbeta för att minimera tiden bussar står stilla vid hållplatserna, vilket teknikutvecklingen 2030 nog kan lösa.

Området kan bli stökigt med alla olika trafikslag inom stationsområdet och alla butiker och restauranger i området. Denna risk uppvägs av att en sammanhållen stad är en funktionsblandad stad, med många olika verksamheter och mycket folk i rörelse som vistas på platsen. En kollektivtrafiknära plats innebär nämligen många personer i rörelse.

För att skapa en bra plats som fungerar för flera syften behöver flöden och möbleringen ses över. För att enkelt orientera sig från Signalfabriken till stationsentrén behövs hänvisning i stadsmiljön och en stationsbyggnad med en rejäl höjd hjälper till att tydliggöra platsen.

Cyklisternas rörelse i området behöver fungera och området ser ut att ha goda kopplingar till omkringliggande områden, vilket är viktigt för en kollektivtrafiknod. Samtidigt som det finns behov av cykelbanor och cykelparkering inom stationsområdet får det inte uppstå konfliktytor med dem som går och vistas på platsen.

Östra torgets entréyta mot Solna upplevs otydlig. Mycket på grund av hur Solna Business Park kan komma att ändra karaktär fram till 2032, vilket idag inte är känt. Det behövs skapasflöden under dygnets ”alla” timmar för att göra platsen mer attraktiv och trygg, och det är önskvärt att närbelägna Sturegatan möter upp något i Solna (exempelvis en förlängning av Sturegatan). Skapandet av ett torg i öster ger en möjlighet att binda ihop Landsvägen med Järnvägsgatan. Stationsentréns utformning blir viktig att få till för att inte skapa en otrygg ”baksida” och en östlig in- och utgång från Stationsentré Sundbyberg behövs för att undvika det.

Om området ska fungera på ett bra sätt måste platsen ges en tydlig karaktär, så att den inte bara blir en tom öppen yta. Det är viktigt för upplevelsen av området att det tydliggörs var torget börjar och var stationen är. Den del av torget där det kommer vara högt flöde av människor bör ha en annan karaktär för att signalera denna funktion, och utanför stationsentrén behöver det ses över hur mycket vegetation som går att ha där för att sammanhanget ska fungera.

Hälsofrämjande miljöer (7p)

För att området ska få en hälsofrämjande effekt är det viktigt att få in gröna och blåa element i form av växtlighet (gärna större träd där det är möjligt att placera dem), samt integrera dagvattenlösningar med det gröna och skapa ytliga/synliga lösningar där vattnet kan ges en visuell och audiell effekt (förutom att det bidrar till rening). Utmaningen i området handlar om att hantera en trafikknutpunkt med många resenärer som byter trafikslag, tillsammans med vistelseytor i form av torg och platsbildningar/mötesplatser. Det blir viktigt att få till en tydlighet och en rumslighet då det hjälper till att definiera ytorna för sitt behov av flöde respektive vistelse. Samtidigt är det viktigt att skapa en sammanhängande miljö i ett öst-västligt grönstråk, med en grön kontinuitet utan för

många korsningar. Därtill behöver det arbetas med vistelsemiljöer som blir en tillgång för de som rör sig i nord-sydlig riktning (passage av Järnvägsgatan). Exempel på en grupp som berörs av dessa kopplingar är barn då det finns skolor på södra sidan om dagens järnväg. I kommande genomförandeskede behöver säkra skolvägar beaktas. Det behöver tillskapas fler ytor för unga vuxna, något som bör beaktas i möbleringen av allmän plats efter detaljplanearbetet är klart. I fråga om hälsofrämjande miljöer är det viktigt att i detaljplaneskedet säkerställa gröna ytor och att dagvattenhantering integreras. I nästkommande genomförandeskede kan frågor relaterade till möbleringen och vikten av att skapa en tydligare rumslighet (där begreppet "city at eye level" är ett bra riktmärke för fortsatt arbete) hanteras.

Återhämtning eller rekreation är svårt att få till på den vid stationen närmsta torgytan, på grund av det höga flödet av resenärer som passerar mellan de olika trafikslagen. Men den centrala torgytan längre västerut kan lämpa sig för träd och ytor för vila. Det är viktigt att skapa platser för fysisk återhämtning inom området. Flera platser med soliga lägen är bra för rekreation, exempelvis befintliga Sundbybergs torg, den nya torgytan strax västerut och Östra torget (ny platsbildning öster om stationsentrén).

Trygghet (7p)

Området innefattar stationsområdet och omkringliggande torgytor. Området är redan innan detaljplaneförslaget ett stationsområde där det finns höga flöden av människor (främst klockan 7-9 och 17-20) och på platsen förekommer även viss narkotikahandel. I ett ombyggt stationsområde förväntas flödet av människor bli ännu större, vilket medför en risk att även brottslig verksamhet ökar. Ett ökat flöde av människor kan också bidra till en ökad risk för hot och våld, på grund av mer stress. Samtidigt som en station med fler ytor för resenärsservice (caféer, restauranger och kiosker) och handel i stationsentrén samt i intilliggande fastigheter ger ökad trygghet i och med att platsen befolkas under fler tidpunkter än under rusningstid, finns det hemlösa personer som söker värme och trygghet. Vid tidpunkter med förhöjt nationellt terrorhot kan trafikknutpunkter/stationer utgöra måltavlor, då är det bra med fler utrymningsmöjligheter från stationsentrén.

Ur en trygghetsaspekt blir det viktigt att stationsuppgången innehåller handel, service och pausytor som vänthall utanför spärrarna. Därtill är det viktigt med aktiva bottenvåningar i fastigheterna bredvid, exempelvis ikvarteret Godset 4 i norr och Sundbyberg 2:78 i söder. En stationsuppgång i Sundbyberg med god siktlinje mellan stationen och omkringliggande byggnader skapar tillsammans med bra belysning och flera entréer en trygghetskapande effekt. Det är viktigt att försöka begränsa trafikslagen på ytorna runt torget. Enligt Sundbybergs stads mobilitetsprogram är det gående som framför allt ska prioriteras och sedan cykel och kollektivtrafik. Det innebär, trots att platsen är en kollektivtrafiksnod, att platsen bör planeras utifrån gående och cyklister. Med hjälp av markbeläggning och andra åtgärder kan cyklisterna ledas genom området via särskilda cykelfälti specifika riktningar genom området. Bussar bör hanteras på befintliga gator utanför stationsläget för att förbättra för tryggheten.

Kopplat till trygghet, det vill säga individens upplevelse av säkerheten, är det viktigt att säkerställa god trafiksäkerhet inom området. I det arbetet är målgrupperna barn och äldre viktiga att ta hänsyn till. Ur trygghetssynpunkt är det viktigt att se till att planteringar och

träd uppförs på ett sådant sätt som gör att det upplevs tryggt . Likaså är det viktigt med bra och utspridd belysning samt ett flertal vägar inom området. Det är viktigt att undvika att skapa återvändsgränder och baksidor. De två föreslagna byggnaderna på torget (en cafébyggnad som byggs ihop med befintligt teknikhus och ett mobilitetshuse för cykelparkering) behöver byggas på ett sådant sätt att de inte får baksidor eller stängda ytor.

En plats för alla (7p)

Projektet såväl som staden har som utgångspunkt att området ska vara för samtliga medborgare såväl som besökare. Barnens och de äldres perspektiv utgör viktiga utgångspunkter i planeringen, liksom framkomlighet för personer med funktionsnedsättning. Det blir viktigt att, efter detaljplaneskedet, utveckla mötesplatser för olika åldersgrupper och skapa stadsrum som är säkra, trygga och inspirerande. I enlighet med stadens mobilitetsprogram och prioritet av kapacitetsstarka färdmedel ska fotgängare prioriteras först, och därefter cyklister och kollektivtrafik. I efterföljande SKA (i genomförandeskedet) är det viktigt att se över frågor gällande möbleringen och utformningen av de allmänna platserna kopplade till en stad för alla. En ökad delaktighet i gestaltningen av området är lämplig under genomförandeskedet, vilket är under en period på 8-10 år efter detaljplan vunnit laga kraft.

Identitet (Xp)

En SKA behöver tas fram under ett senare skede, när detaljplanen har antagits. Där behöver fokus vara på aspekten identitet. Det är viktigt med en ökad delaktighet för gestaltning av området och bidrar till att ge platsen en tydligare identitet. Lämpligt att genomföra under den långa tiden området under genomförandeskedet, vilket är under en period på 8-10 år efter detaljplan vunnit laga kraft.

Delaktighet (Xp)

En SKA behöver tas fram under ett senare skede, när detaljplanen har antagits. Där behöver fokus vara på aspekten delaktighet. En ökad delaktighet för gestaltning av området är lämplig under genomförandeskedet vilket är under en period på 8-10 år efter detaljplan vunnit laga kraft. Delaktighet under detaljplaneskedet sker via de informationstillfällen som stadsutvecklingsprojektet genomför och den delaktighet som ingår i detaljplaneprocessen.

Samverkan (Xp)

En SKA behöver tas fram under ett senare skede, när detaljplanen har antagits. Där behöver fokus vara på aspekten samverkan. En ökad delaktighet för gestaltning av området är lämplig under genomförandeskedet vilket är under en period på 8-10 år efter detaljplan vunnit laga kraft. Under de forum som utformas under genomförandeskedet kan det ske en ökad samverkan med olika parter.

Åtgärdsförslag

Behov av åtgärder för förbättrade sociala värden i (Projektamn)

Åtgärd	Social aspekt	Hantering	Ansvar
Fler ingångar till Stationsentrén i Sundbyberg	Vardagsliv Trygghet	Detaljplan/Systemhandling/ Projektering/etc	
Skapa en vänthall som kopplas till Stationsentréns skalskydd	Vardagsliv Trygghet	Behöver bevakas i systemhandling, bygghandling och vid genomförande på plats	
Balansera storleken på stationsområdet tillräckligt stort område ger mindre risk för provokation	Vardagsliv Trygghet Delaktighet		
Titta på flödesanalys och ta höjd för växande befolkning för att bli en attraktiv mötesplats och kollektivtrafikpunkt.	Hälsofrämjande Vardagsliv		
Det lekfulla inslaget – lekbar miljö på torget	Hälsofrämjande Identitet		
Identifiera platser för lekmöjlighet	Hälsofrämjande Trygghet Delaktighet		
Ungdomsfokus - ytan utanför biblioteket	Vardagsliv Hälsofrämjande Identitet		
Tillfälliga inslag av aktiviteter – Isbit vinter, sommarmöblering	Hälsofrämjande Identitet En plats för alla	Exempel från Medborgarplatsen som har utvecklat sin yta över tid	
Schack och Fia med knuff på torget kan bidra till att skapa mötesplatser mellan generationer	Hälsofrämjande En plats för alla		
Säkra ytor för soliga sittplatser och planteringar.	Hälsofrämjande Trygghet		

Social konsekvensanalys - (Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse) Del 2. Analys av förslag

Åtgärd	Social aspekt	Hantering	Ansvar
Värdet av gröna inslag	Hälsofrämjande		
Utformning av korsningspunkter såsom Stationsgatan, Rosengatan och Lysgränd blir viktigt.	Sammanhållen stad		
Se nogsamt över placering av övergångar och kopplingar till torget	Sammanhållen stad		
Siktlinjer, orienterbarhet, hänsyn till olika rörelsemönster	Sammanhållen stad Trygghet En plats för alla		
Krav på tydlig hänvisning i området. Var är Sturegatan? Var är Signalfabriken, torget?	Sammanhållen stad		
Sektioner för att skapa tydligare områden, tydliggöra olika karaktärer med gestaltning för orienterbarhet	Sammanhållen stad Trygghet En plats för alla		
Studera vidare: Kan flöden Sturegatan förlängas och sammanlänkas österut?	Sammanhållen stad		
Studera mikroklimat och utveckla platsen Östra torget vidare, då den har goda förutsättningar	Sammanhållen stad		
Vad skulle hända med platsen om bussterminalens yta och antal hållplatser minskades? Och fler hållplatser placerades på Solnasidan	Sammanhållen stad		
Vilka ytor ska prioriteras för att bibehålla grönstrukturen	Hälsofrämjande En plats för alla		
Hantera i pågående arbetet: sikt, skymmande pelare, vegetation	Trygghet		

Social konsekvensanalys - (Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse) Del 2. Analys av förslag

Åtgärd	Social aspekt	Hantering	Ansvar
Belysning viktig, ökar chansen att bli avslöjad vid oegentlig handel	Trygghet		
Bevakning/väktare, bereda sig på ökningat flöde av människor	Trygghet Samverkan	Del i förebyggande arbete, samverkan med olika parter	
Samverkansbehov mellan aktörer	Trygghet Samverkan En plats för alla	Del i förebyggande arbete, samverkan med olika parter: SL, TRV, Fastighetsägare mm.	
Belysning, orienterbarhet, målpunkter för andra än resande och fler attraktiva mötesplatser på torget blandar upp grupperingar	Trygghet En plats för alla Identitet		
Verksamheter i bottenplan samt behov av andra aktiviteter	Trygghet En plats för alla Identitet		
Rörelsestråk för barn/säker skolväg viktigt i barnkonsekvensanalys	Trygghet En plats för alla Vardagsliv		