

3.3 Analys med Space syntax

3.3.1 Befintlig struktur

Större delen av axialkartan täcker inte in stadens ytterområden, som i de flesta fall är byggda efter 1970. De områden som har analyserats är därför främst den ”naturligt” framväxande staden. Att axialkartan uppvisar formen av ”the deformed wheel” borde därför vara ett stöd för att integrationen visar det faktiska rörelsemönstret. För att pröva detta har jag jämfört axialkartans integration med kommunens bilmätningar över Öster Mälarstrand. Jämförelsen visar att en korrelation mellan antal fordon/dygn och integrationen finns, dock finns ett systematiskt fel inbyggt i jämförelsen. Felet består i hur mätningarna av biltrafiken respektive konfigurationens struktur är gjorda. Bilmätningarna har, vid flera tillfällen, två kontrollpunkter för mätning på samma gatusträcka som i konfigurationen är ritad som en gata. Detta gör att samma sträcka kan ha två olika värden för fordon/dygn, men bara ett för integrationen. Därför är metoderna inte direkt jämförbara och korrelationen mellan dem ska enbart ses som en indikation på att ett samband finns mellan integrationen och den faktiska biltrafiken.

Den befintliga bilstrukturen visar ett högt integrerat centrum, där integrationen faller i en jämn skala från centrum ut till periferi. Tydliga stråk av högt integrerade gator löper ut från centrum med lägre integrerade områden dem emellan. Motorvägen E18, som går rakt igenom staden, visar tydligt att den är en viktig länk i staden. Vägen knyter ihop de olika stadsdelarna via de centrala trafikplatser och har en viktig roll både på den globala och lokala skalan. Detta kan utläsas av de mycket höga värden som uppstår vid trafikplatserna. Axialkartan uppvisar tydligt formen av ett ”deformed wheel”, med en i huvudsak god balans mellan integrerade och segregerade gator. Bilnätets form har en struktur av god tillgänglighet, dvs en funktionell rörlighet samt en god orienterbarhet. Två områden, (Talltorp, Berghamra, Hamre och Framnäs samt Vallby, Brottbjerga och Erikslund), visar låga värden i bilkonfigurationens globala integration. De är områden byggda efter 1970-talet och har formen av s.k. trädstrukturer. Områdena får därför låga integrationsvärden som visar att områdena är segregerade. Det

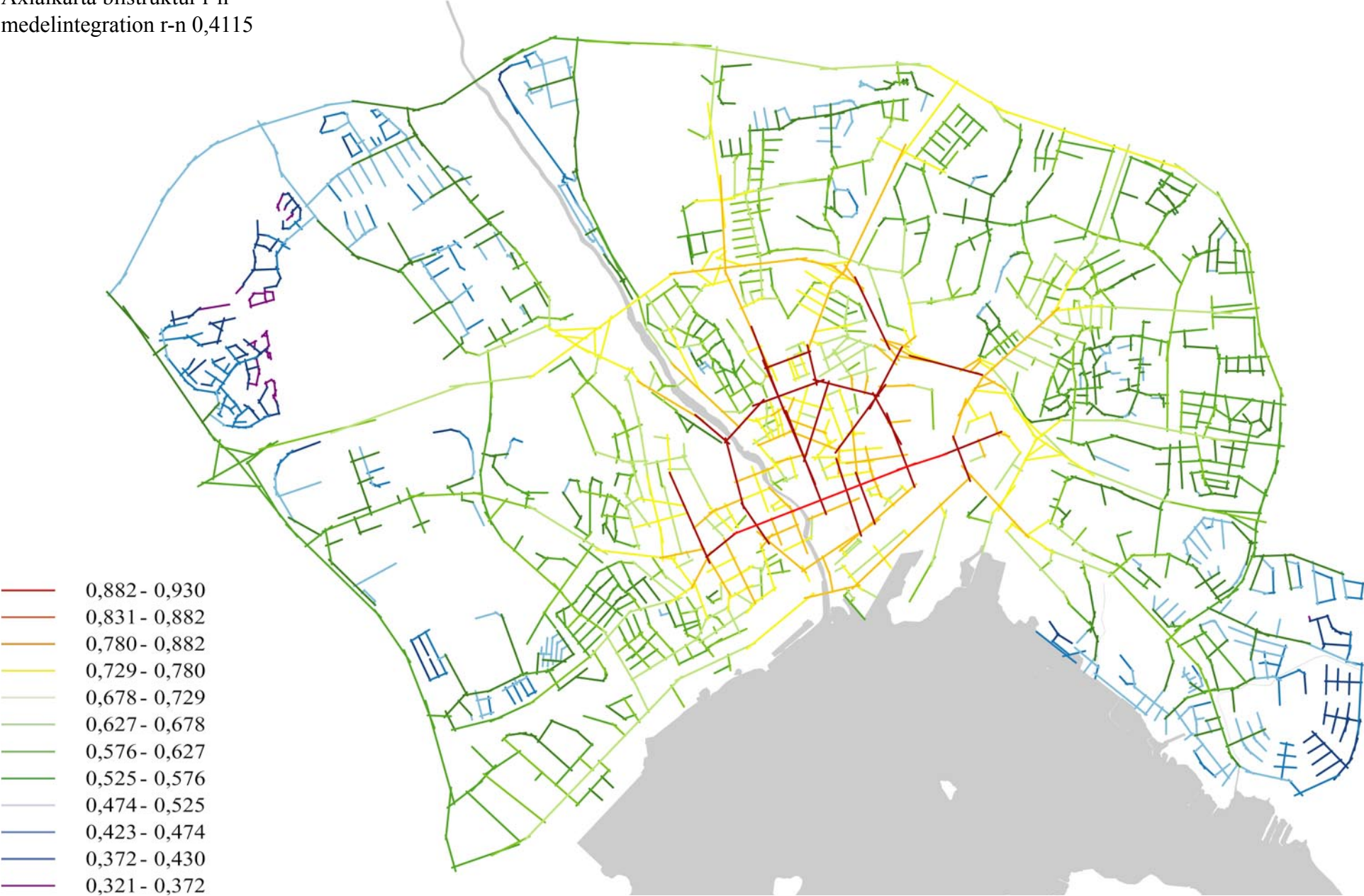
finns olika typer av segregation, dels den självvalda och dels den påtvingande. Den självvalda är ett sätt att utesluta och skydda sig. Det kan också vara ett sätt att söka sig mot sociala grupper i sin egen eller de med högre status. Villaområden (Talltorp, Bergshamra, Hamre och Framnäs) visar tydligt detta genom sin låga integration. Här kan en segregation vara motiverad, man vill leva lugnt och stilla förortsliv. Områden som ligger närmare centrum, som har en övervägande del av lägenheter, bör däremot ha en betydligt högre integration för att inte segregationen skall upplevas som negativ.

Gångstrukturens globala integration faller jämt från mitten och utåt. Endast ett fåtal enklaver av låg integration finns i konfigurationens centra. Områden Skiljebo i nordost har höga värden fastän det ligger i utkanten av konfigurationen. Detta beror på att högt integrerade gator från centrum kan nå långt ut i området. Motsatsen kan ses i stadsdelarna Viksäng och Framnäs som får låga värden. Det beror på att stadsdelarna ligger mellan E18 i norr och Mälaren i söder. Detta skapar två barriärer, där integrationen inte kommer fram till området, och därför blir kontakten in mot centrum extra viktig. Tyvärr finns inga starka stråk in mot centrum som kan höja integrationen i området, detta gäller även för bilstrukturen, och därför blir den globala integrationen låg i området. Söker man efter samband mellan de två skalornas högre integrerade gator kan vissa områden hittas. Utanför Cityringen är det Skiljeboområdet, Skiljebo, Hemdal och Klockartorpet, som bäst korrelerar mellan de globala och lokala skalorna, och en god orientering finns här. Områdena Talltorp, Hamre och Framnäs visar att här finns en svag korrelation mellan skalorna, vilket tyder på en dålig förmåga till orientering.

Fastän Västerås har ett stort och välutbyggt cykel- och gångsystem finns det många platser i staden som inte har en god korrelation mellan den globala och lokala gångstrukturen. Strukturerna kunde ha samverkat bättre för att ge en högre grad av orientering samt tillgänglighet och resultera i ett högre nyttjande av invånarna.

Västerås tätort, befintlig struktur, bilvägar

Axialkarta bilstruktur r-n
medelintegration r-n 0,4115



Västerås tätort, befintlig struktur, gång - och cykelvägar

Axialkarta gångstruktur r-3
medelintegration r-n 0,4115

