



**YIMBY - Yes in my Backyard.**

**2016-06-30**

KFS: 2012/562-214

2016:13

## Yttrande om Saltsjöbadens centrum.

YIMBY är i princip alltid positiva till att det byggs mer stad så länge det sker med hög kvalitet. Att fokusera på att ge Saltsjöbadens Centrum en tydligare identitet ligger helt i linje med översiktsplanen. Att man involverar bland annat centrumägarna i processen är ett gott tecken och en hälsosam inställning till handelns plats i ett levande stadsrum. Här har man sett förbi den vanliga och förenklade tanken om att det ska ligga mysiga caféer överallt där man vill ha liv i stadsmiljön och insett att handel och folkflöden hänger ihop för att skapa miljöer där människor rör sig över en större del av dygnet.

Problemet är att kommunen med sin föreslagna planering av området ändå inte bidrar särskilt mycket till ett sammanhängande stadsrum där folk rör sig över hela området. Intentionen är att bygga ihop olika stadsdelar men principerna bakom förtätningen leder till ett uppbrutet centrum - helt i onödan. Istället för att tänka att hela området ska ha verksamheter så är nästan alla målpunkter i centrum utom några lekplatser och liknande vilket gör att man inte har ärenden i delområdena om man inte bor där. Det innebär att man inte får något stadsmyster utan snarare får man en samlingspunkt i mitten som alla går till och från. Förtätning sker också på platser utan intentioner att omvandla till urbana stadsmiljöer som tex på Ljuskärnsberget. Förtätning utan förvandling blir lätt en förvanskning av existerande offentliga miljöer utan tillförsel av nya kvaliteter.

Det finns också en hel del underliga felslut om kvartersformer. Det finns gott om evidens om att öppna U- och L-formade kvarter inte leder till härligt ljusa och öppna ytor utan snarare bara skapar fler baksidor där ingen känner ägandeskap över marken. Är det bostadsrätter där så kommer det snabbt upp skyltar om privat mark och stängsel. Är det hyresrätter så känns inget ansvar för den offentliga marken trots att den är så nära. Genomblickar beskrivs som något positivt över ytor som bör vara de boendes mark, ingen vill sitta på en yta man inte känner ägandeskap över samtidigt som andra iakttar allt som görs. Det är motsatsen till trygghet.

Slutna kvarter är också att föredra i området om man vill minimera bullerproblem. Öppna kvartersformer och ensamstående huskroppar fortplantar ljudvågor medan slutna kvarter är utmärkta för att minska bullerproblem. Vi förutsätter att man i det fall man framhärdat med att vilja bygga utan slutna kvartersform tar fram bullerstudier som jämför byggnadsformerna. Det är även viktigt att en god ljudmiljö bibehålls för bostäderna vid fel i uppskattade trafikförhållanden och vid

förändrade trafikförhållande på längre sikt. Med öppna kvartersformer försämras områdets framtida utvecklingsmöjligheter betydligt.

Även ur barnperspektiv är en sluten kvartersform att föredra. Här kan en förälder släppa ut sitt barn utan oro för att barnet ska springa ut i trafik eller röra sig utom synhåll.

Det finns mycket gott i intentionerna för planområdet men utförandet i den nuvarande planen ligger närmare mer modernistisk förortsplanering från andra halvan av förra seklet än någon genuin känsla för stadsmiljö. Planen kan dock med några små enklare förändringar bli långt bättre och skapa ett riktigt småstadskänsla med ett centrum som får ett välbehövligt tillskott av människor och liv som kan bli riktigt populärt i kommunen.

## Synpunkter på delområden

### Delområde Centrum

Programmets största och viktigaste delområde som genomgår en totalomvandling. Omvandlandet av redan hårdgjord yta till ny bebyggelse är grundstenen för förtätning som ligger helt i tankarna som finns i RUF5 och översiktsplanerna för nästan alla kommuner i länet. Man tillför kvalitet på yta som används enbart sporadiskt utan att öka den totala mängden asfalt och betong inom kommunen samtidigt som man arbetar med trafiken. Sänkta hastigheter till 40km/h på vägarna ger långt bättre stadsmiljöer och lägre bullernivåer vilket är ett grundkrav för urbanitet samtidigt som man inte motarbetar trafiken i sig. Man är också medveten om ett fortsatt behov av kantstensparkering för lokalernas skull utan att glömma bort boendeparkeringen i underjordiska garage. Positivt och genomtänkt.

Det stora problemet kommer med utformningen av kvarteren. U-formade kvarter är ett stort problem ur bullersynpunkt, även om man uppnår formella bullerkrav för att få bygga med tex tyst sida. Undersökningar av buller på kvartersformer på Chalmers visar att det räcker med en öppning mot en sidogata utan trafik för att öka bullret med 10 dB(A). Här arbetar man då med 2 stora öppningar direkt mot huvudgatan i alla kvarter. Man måste alltså väga de boendes högre bakgrundsbullernivåer med eventuella vinster av brutna kvarter. Det är svårt att se att direkt solljus (som folk i regel vill undvika med gardiner och persienner ändå) skulle väga upp nackdelarna för de boende. Det är också intressant att man senare i programmet visar inspirationsbilder från Liljeholmstorget där man delvis har öppna kvarter mot torgmiljöer, där det senare har kommit upp galler för att förhindra gångtrafik på kvartersytorna men man får fortfarande får in bullret. Knappast inbjudande inslag i den offentliga miljön samtidigt som nackdelarna kvarstår.

Den välkända författaren och debattören Jane Jacobs har också många gånger lyft fram vikten av att göra en åtskillnad av offentliga och privata miljöer för att uppnå en bra stadsmiljö. Ingen skulle komma på tanken att dra gångvägar genom någons villaträdgård men av någon anledning anses det okej att dra gångvägar genom flerfamiljers gårdsmiljöer. Handel och lokaler lever i regel på fotflöde så den offentliga miljön dräneras på volym samtidigt som den privata miljön blir just motsatsen till privat. Privata miljöer som man känner ägande till är trygga miljöer, precis som villaträdgården.

Ändå föreslås det L- och U-kvarter med hänvisning till trygghet för den ökande genomskinligheten. Trygghet för vem kan undras då gårdsmiljöer ska vara just privata för boende, genomskinlighet ökar snarare otryggheten då boende inte kan känna sig trygga i att nyttja sin miljö utan ögon utifrån. Vill man bygga offentliga miljöer borde man inte göra det på privata ytor. Samtidigt skapar man fler baksidor genom att inte ge kvarteren en sammanhållen in- och utsida. Kvarteren borde alltså stängas av en lång rad orsaker.

### **Delområde Igelboda Skola**

Det är oerhört positivt att se att skolor planeras in redan från början med en blandning av verksamheter inom ett litet område. Att i förväg tro sig kunna planera var barn ska gå och röra sig är dock lite vanskligt och visar väl på en viss övertro på planerarnas makt. Barn har en tendens att röra sig på alla möjliga vägar och det är i regel bättre att försöka arbeta bort t.ex. trafikens negativa effekter än att försöka gömma undan barnen i tunnlar men eftersom dessa redan finns så finns ingen anledning att ta bort dessa.

L-husen dyker upp igen med dess negativa effekter och med buller från ena sidan och barnskrik från den andra sidan så är det svårt att se det kommer bli en bra ljudmiljö. Kanske är kontor eller liknande ett bättre förslag för platsen. Att skapa en sammanhållen huskropp är nog också en bra idé för att bli av med bullret från vägen på ena sidan husen.

### **Delområde Neglinge Gärde**

Den nya cirkulationsplatsen och omgörelsen av trafikmiljön ligger helt rätt i tiden och fokuserar på rätt problem i dagsläget för området. Samma problematik med bostäder med öppningar mot både vägtrafik och skolmiljöer leder nog till bullriga miljöer, än en gång även om man uppnår godtagbara värden för att få bygga. Ett annat felslut verkar vara att man ska angöra bebyggelsen från nya sidogator. Betänk t.ex. att man har framsidan på husen med entréer på väldigt trafikerade vägar som Sveavägen i Stockholms innerstad. Hus behöver inte ha baksidor mot vägar med höga flöden. Hus borde snarare ha entréer därifrån för att skapa mer privata miljöer på andra sidan där flöden är lägre. I samma veva borde lamellhusen längs Stockholmsvägen vara en sammanhängande huskropp längs hela vägen för att ge säkrare miljö för skolbarnen. En väg kan alltid korsas av barn men det är svårare om huskroppar står i vägen samtidigt som parkmiljön får en spännande urban inramning.

### **Delområde Vinterbrinksvägen**

Vändplanen i norr borde omvandlas till en vanlig gata som kopplar ihop med Torsvägen på något sätt. Det kan vara värt att notera att fågelvägen mellan vändplanen och Torsvägen är cirka 100 meter men om man skulle vilja åka bil mellan platserna så är det över 1,5 kilometer. Räkner man ihop alla dessa vändplaner och återvändsgränder på kommunnivå så är det väldigt många personkilometer i bil. Det kan ses som ett extremt exempel men det är ett problem för persontransporter, hemleveranser, färdtjänst, hemtjänst, osv. Trafik försvinner inte pga vändplaner, den fördelas bara förbi någon annans hus när man bygger enklaver.

Rent bostadsmässigt kan man för all del vara mer offensiv och ha en mer sammanhängande ny bebyggelse längs hela vägen för att ge existerande radhusbebyggelse en effektiv bullerskärm vilket kan ta udden av eventuell kritik mot projektet i stort. Kompletterande bebyggelse måste vara konkret positiv för boende utöver själva systemeffekterna av fler bostäder i kommunen.

## **Delområde Ljuskärrsberget**

Förtätning här sker utan tanke på förvandling till stadsmiljö vilket enbart egentligen förvanskar den ursprungliga tanken för området utan att tillföra nya kvalitéer. Om husen här kommer synas på långt håll med tanke på terrängen så kan det bli väldigt intressant om man utlyser någon form av arkitekttävling eller arbetar med tex småskalig fastighetsindelning för att pröva nya sätt att bygga i kommunen. För placeringen av hus här gör egentligen varken till eller från för programmet i sig utöver själva kvantiteten. Samma antal kan utan problem uppnås på andra platser där husen bidrar genom att öka tätheten längs stråk. Det finns heller inga planer på att övervinna enklaviseringen med sammankoppling med tex Kvarntorpsvägen. Husen här gör alltså varken till eller från.

## **Sammanfattning**

Många goda tankar som har en bit kvar innan det i YIMBY:s ögon blir en fullgod småstadsmiljö i området. Framst så måste centrumområdet och vägomvandlingen genom området bli rätt för att resten ska bli bra. Det kan inte poängteras nog att man måste bestämma sig tydligare vad man egentligen vill göra med kvartersformerna. Urbana gator måste få vara offentliga och privata gårdsytor måste få vara privata. Annars söker sig många bort från flerfamiljshusen till småhus eller innerstadskvarter för att få samma kvalitéer. Vi ser dock att Nacka jobbar mot att göra kommunen mer urban men den måste bli bättre i utförandet för att uppnå de mål man satt i programmet.

## **- Om YIMBY**

YIMBY är ett partipolitiskt obundet nätverk av medborgare som genom konstruktiv feedback vill se en positiv stadsutveckling med mer tät och levande blandstad, ökat kollektivtrafiksresande och städer och infrastruktur som utvecklas på ett både attraktivt och miljövänligt sätt. Vi vill att stadsbyggandet ändrar inriktning från gles bilstad till tät blandstad.

YIMBY Stockholm har ungefär 7700 medlemmar.

Vår hemsida kan besökas på

<http://www.yimby.se/>

### **Kontaktperson för detta yttrande är:**

Tobias Davidsson

Indalsbacken 2A

162 68 Vällingby

E-post: tobias.davidsson@yimby.se