YIMBY - Yes in my Backyard. **2017-01-09**

Dnr: 2015-10143 2017:1

Yttrande om Yttrande om Stockholm stads översiktsplan.

YIMBY ser mycket positivt på intentionen med översiktsplanen. Vi delar Stockholms stads bedömning att Stockholm behöver växa med mer blandad bebyggelse och bli mer sammanhängande. Vi är särskilt positiva till planen att omvandla trafikleder till stadsgator och stadsboulevarder.

I vårt yttrande har vi fokuserat på några specifika frågor som vi tycker är särskilt viktiga. Kortfattat föreslår vi att planen bör:

- Ge mer ingående riktlinjer för omvandling av trafikleder till stadsgator och stadsboulevarder.
- Slå fast att många stadsdelar byggdes för att inte ha urbana kvaliteter och att dessa inte kan tillföras utan att deras struktur förändras.
- Ta upp betydelsen av befolkningstäthet för att skapa en god bebyggd miljö och inkludera en ökning av befolkningstäthet på bebyggd yta som ett uttalat mål.
- Inkludera tydligare direktiv för hur stadsutveckling ska hanteras i områden som är identifierade som spridningszoner för naturområden.
- Ha en mer visionär framställning och inkludera visionsbilder för planens olika mål och ambitioner.

Stadsgator, stadsboulevarder och stråk

YIMBY ser oerhört positivt på planens ambitioner att omvandla trafikleder till stadsgator med bebyggelse längs med. Detta är ett mycket bra sätt att skapa nya urbana stråk i staden som bidrar till att uppfylla målet om en sammanhängande stad.

*"**Stadsgata***
Gata som på kort eller lång sikt föreslås omvandlas till stadsgata, med ny blandad bebyggelse, längs hela sträckan eller på delsträckor. Stadsgatan utformas som ett attraktivt offentligt rum med

framkomlig och säker stadstrafik med gång, cykel och bil. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov. (Från karta)"

*"**Stadsboulevard***
Trafikled som har en fortsatt viktig regional trafikuppgift vad gäller personresor och näringslivets transporter men med potential att på lång sikt omvandlas till stadsboulevard, i sin helhet eller på delsträckor. Stadsboulevarden är en kapacitetsstark, bred gata kantad av blandad bebyggelse och med utrymme för såväl biltrafik som kollektivtrafik, gång och cykel. (Från karta)"

Dagens motorleder fungerar som barriärer mellan de olika stadsdelarna och att avlägsna sådana barriärer och förvandla dem till sammanlänkande stråk är ett utmärkt exempel på stadsomvandlingar som bevisligen möter minimalt motstånd från närboende. YIMBY skulle gärna se att Stockholms stad redan nu börjar planera för omvandling till stadsboulevarder. Transporter av farligt gods nämns som en begränsning för denna utveckling. Möjligen kan kommunen följa Sundbybergs och Solna stads exempel och genomföra utredningar av sina rekommenderade leder för att se om vissa kan bedömas vara inaktuella, för att i så fall ansöka till Länsstyrelsen om att de upphävs.

Det är bra att kategorierna "stadsgata" och "stadsboulevard" definieras i kartan, att de inte antas vara allmänt vedertagna begrepp. Trots det tycker vi att det behövs mer beskrivning i planen av vad som gör en bra stadsgata. Några kompletteringar som vi skulle vilja föreslå är:

- Riktlinjer för tvärgator. De flesta utpekade leder har mycket färre tvärgator än vad som behövs för att skapa en bra stadsgata. Om man ser till befintliga stadsgator i Stockholm har de tvärgator var 50:e till 200:e meter. Detta bör vara en uttalad målsättning för de nya gatorna. Om avståndet mellan tvärgatorna är längre än så blir gatan och den omgivande bebyggelsen en barriär, eftersom förbindelserna över den är så få. Varje tvärgata behöver inte nödvändigtvis tillåta utfart för personbilar. Vissa kan utformas så att endast gående, cyklister och/eller bussar kan ansluta till gatan.

- Riktlinjer för bebyggelsens täthet och utformning. Om en exploatör ansöker om planbesked för att bygga enplansvillor och radhus skulle det tekniskt kunna betraktas som "blandad bebyggelse" men effekten skulle knappast vara att gatan blir mer av en stadsgata. Bebyggelsens fasader ska löpa parallellt med vägbanan och byggas ända fram till tomtgränsen mot trottoaren och det bör finnas kontakt mellan aktiviteter i bottenvåningarna och gatan.

- Behovet av parallellgator som fungerar som avlastning till stråken och som alternativrutter vid behov.

Vi vill också påpeka att det inte bara är vid trafiklederna som det behövs nya stadsgator. Som planen nämner ligger många stadsdelar idag avskiljda från varandra, och många av dem förbinds endast med gång- och cykelvägar. Detta skapar otrygghet för många gående kvällstid och omöjliggör en snabb förbindelse med buss mellan områdena. Planen beskriver behovet av ett mer sammankopplat gatunät mellan olika områden men endast generellt och nämner inte trygghets- eller kollektivtrafiksaspekten. Vi anser att planen bör ta tydligare ställning för nya stadsgator och beskriva varför dessa är nödvändiga. Målet bör vara ett **nätverk** av urbana stråk som sammanlänkar olika stadsdelar. Dessa stråk måste gå mellan centrumen i olika stadsdelar, där finns det flest

målpunkter.

Konflikten mellan modernism och stad

Vi ser i dokumenten en konflikt mellan att bygga stad i enlighet med rådande värderingar och kunskap och att förhålla sig till den befintliga bebyggda miljön och de värderingar som skapade den. I dokumentet finns riktlinjer som:

"Stockholm har en struktur där många stadsdelar ligger avskiljda med svaga kopplingar till omgivningen. De kan vara omgivna av trafikbarriärer och otrygga baksidor, eller ha en topografi som skapar avstånd. En angelägen uppgift för stadsbyggandet är att göra strukturella förändringar som motverkar de begränsningar som finns i stadsstrukturen och skapa förutsättningar för en mer sammanhängande stad." (sid 20)

Men även:

"Ny bebyggelse och tillägg till befintlig ska ta sin utgångspunkt i kunskap om och analys av den lokala identiteten, och staden som helhet. Förutsättningarna som stadssilhuett, relationen till mark och terräng, relationen till gata, entréförhållanden och gårdsmiljö är viktiga att förhålla sig till. Det gäller även karaktär som gavel eller långsida mot gatan, taklandskapets utformning eller hur enhetlig eller varierad bebyggelsen är." (sid 72)

Vi vill poängtera att de modernistiska värderingar som låg till grund för den fysiska planeringen i Stockholm under större delen av 1900-talet var en reaktion *mot* stad. Urbana kvalitéer såsom invånartäthet, funktionsblandning, ett sammanhängande gatunät och blandning av olika trafikslag sågs som något icke önskvärt som ansågs skapa ohälsosamma, osäkra miljöer. Ambitionerna var

istället färre invånare per yta, uppdelning av olika funktioner och trafikseparering. Detta skapade de negativa faktorer som översiktsplanen identifierar: trafikbarriärer, otrygga baksidor och avstånd, samt många andra. Att tro att dessa ska kunna byggas bort med utgångspunkt i den nuvarande bebyggelsens struktur är inte rimligt. Bebyggelsen strukturerades medvetet för att vara icke-urban. Att tillföra den urbana kvalitéer är att förändra dess struktur från vad som avsågs. Vi anser att staden i första hand bör prioritera att skapa sammanhängande och blandade stadsmiljöer i många delar av kommunen som idag saknar dessa kvaliteter. Vi menar att staden bör påpeka att dessa ambitioner väger tyngre än att anpassa ny bebyggelse till dagens strukturer. Som det sägs i dokumentet:

"Var tid har gjort sina tillägg av byggnader, gator, broar, torg, parker och andra stadselement - från medeltid till samtid." (sid 72)

Tillåt även dagens bebyggelse att göra ett tillägg i staden utifrån dagens värderingar och samhällshistoriska perspektiv. Det handlar inte främst om estetik utan om kunskap om vad som skapar en god bebyggd miljö.

Ett sätt att minska konflikten vore att tydligare definiera de termer som används i dokumentet för att beskriva målen för stadens utveckling. Exempel på termer som används ofta men som aldrig, vad vi kan se, definieras är:

- Stadsutveckling

- Blandad bebyggelse. Vi hoppas att det betyder en blandning av bostäder, kontor, handel och andra funktioner men detta är långt ifrån självklart. Även en blandning av olika hustyper, såsom villor och radhus, kan beskrivas som "blandad bebyggelse".

Betydelsen av befolkningstäthet

Vi menar att planen saknar tillräckliga beskrivningar av befolkningstäthetens betydelse för att skapa en god bebyggd miljö. Den tar upp dess betydelse för transport:

"Ny bebyggelse ska planeras med en täthet så att gång-, cykel- och kollektivtrafik blir de självklara valen." (sid 12)

"Nåbarhet kan skapas dels genom närhet, vilket förutsätter täthet och funktionsblandning, dels genom goda transportmöjligheter." (sid 58)

Men planen nämner det inte alls i delarna där målen för god offentlig miljö och för en sammanhängande stad beskrivs. Exempel på punkter där betydelsen av befolkningstäthet bör inkluderas är:

*"**Målpunkter i varje stadsdel***
Hur människor rör sig i staden och vilka de möter påverkas av var olika typer av målpunkter är placerade. Starka målpunkter som simhallar, idrottsplatser, temalekplatser eller kulturinstitutioner kan bidra till att människor söker sig till nya platser och får tillträde till nya delar av staden. I många stadsdelar finns lokalt välkända platser eller evenemang som kan bli starka dragare, om de lyfts

fram och synliggörs. Det kan vara en spännande lekplats, ett fint torg, en matmarknad, en bra restaurang eller en återkommande festival. Även vardagens miljöer som skolor, lekplatser, butiker, bollplaner och odlingslotter är viktiga mötesplatser som med genomtänkt placering kan skapa nya relationer i staden och stärka sammanhållning mellan stadsdelar." (sid 21)

*"**God tillgång till stadskvaliteter***
Många stadsdelar kommer att kompletteras med bostäder och behöver samtidigt få ett tillskott av andra funktioner för att kunna erbjuda en god livsmiljö. Det är viktigt att alla delar av Stockholm får tillgång till grundläggande stadskvaliteter som samhällsservice, kultur, kollektivtrafik, butiker, arbetsplatser, bra offentliga rum och parker. En mer jämlik fördelning av stadens kvaliteter motverkar segregation och minskar risken för utanförskap, vilket är positivt för samhället i stort." (sid 22)

Befolkningstäthet är en avgörande faktor för att skapa målpunkter och goda stadskvalitéer i ett område. När många människor samlas på en plats blir underlaget för lokal kommers och service stort. En högre befolkningstäthet skapar även större underlag för kommunala satsningar, såsom simhallar, idrottsplatser, lekplatser, torg eller parker av hög kvalité. Ju fler människor en investering gynnar desto mer samhällsekonomiskt lönsam är den.

Det är även viktigt att planen tar upp betydelsen av bebyggelsens täthet för bekämpning av den akuta bostadsbristen. På grund av alla intressekonflikter som finns i Stockholm är tillgången på byggbar mark begränsad och varje chans att skapa nya bostäder bör utnyttjas till fullo.

FN:s boende och bosättningsorgan UN Habitat har skrivit en rapport med fem punkter för en hållbar stad: http://unhabitat.org/a-new-strategy-of-sustainable-neighbourhood-planning-five-principles/ .

En av de fem rekommendationerna är en befolkningstäthet på minst 15 000 invånare per kvadratkilometer. Vi instämmer med denna rekommendation och anser att Stockholms stad bör ha den som riktlinje i sin fysiska planering. Enligt SCB hade Stockholms stad 2015 en befolkningstäthet på endast 4 935 invånare per kvadratkilometer. Även om vi räknar bort 50% av kommunytan som grönområde och vatten (baserat på uppgifter från http://www.stockholm.se/OmStockholm/Fakta-och-kartor/ och SCB) och bara räknar på den bebyggda ytan så blir det endast 9 870, mycket lägre än det rekommenderade 15 000. Vi anser att planen bör ha ett uttalat mål om att uppnå en befolkningstäthet på 15 000 invånare per kvadratkilometer på åtminstone den bebyggda ytan och en tydlig strategi för hur detta mål ska följas upp för varje stadsplaneringsprojekt.

Villaområden har den lägsta befolkningstätheten och upptar stora centrala områden i kommunen. Vi ser därför positivt på att Stockholms stad nämner möjligheten att utveckla och komplettera bebyggelsen där.

"Kompletteringsmöjligheter finns även i de delar av staden som inte pekats ut som stadsutvecklingsområden. Det kan handla om att förbättra stadsmiljön, tillföra nya bostadstyper, bygga en skola eller förstärka lokala centrum. Utvecklingsmöjligheter finns även i villastadsdelar, där tätheten kan ökas längs centrala stråk och i kollektivtrafiknära lägen." (sid 28)

I praktiken pågår redan en partiell omvandling av villaområden i staden. Exploatörer köper upp villatomter där byggrätten enligt detaljplan är större än nuvarande byggnad med syfte att riva och bygga fler bostäder. Denna typ av omvandling riskerar att skapa negativa effekter för närboende (såsom ökad biltrafik, konkurrens om gatuparkering och om förskoleplatser) utan att ge några fördelar i form av tillförda urbana kvalitéer eller ökad service.

Stockholms stad har möjligheten att leda trycket på denna typ av exploatering på ett sådant sätt att

det skapar nytta för de boende. Detta genom att peka ut villaområden inom kommunen där det ses som positivt med nya detaljplaner med syfte att utveckla områdena på gemensamt initiativ av de boende. Detta kan vara områden med dålig tillgång på lokal handel och service, eller med närhet till kollektivtrafik som inte utnyttjas till fullo. Genom att identifiera vissa sådana områden kan Stockholms stad undersöka om det finns intresse för villaägare att öka sina byggrätter på ett planerat sätt. För att detta ska kunna genomföras praktiskt bör Stockholms stad bekosta detaljplanearbetet och tillhörande utredningar för att sedan ta ut en planavgift vid bygglov som ersättning.

Vi anser att staden bör börja med att möjliggöra omvandling till stadsmiljöer av följande områden på grund av deras goda kommunikationer:

- Villaområdet väster om Älvsjö station
- Villaområdet söder om Alvik
- Ulvsunda

Vi tror att en stor del av stadens villaområden på sikt kommer omvandlas till stadslika områden med sluta kvarter, precis så som har skett i tidigare småhusområden i innerstaden. För att försäkra sig om att viktiga kulturvärden bevaras anser vi att staden borde peka ut ungefär 10 procent av den totala villabebyggelsen som extra skyddsvärd mark ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Modellen är inspirerad av Södermalm där det finns flera områden med bevarade äldre småhus (exempelvis Yttersta tvärgränd och trähusen på Lotsgatan). Sådana områden skulle kunna vara:

- Södra Ängby
- Större delen av Tallkrogen
- Delar av Gamla Enskede
- Delar av Ålsten.

Konflikten mellan urbana och gröna samband

YIMBY håller med Stockholms stad om att grönska är en essentiell del av staden och något som måste utvecklas när staden växer och blir tätare. Vi instämmer med bedömningen att det är viktigt att anlägga nya parker och förbättra existerande, eftersom många stadsdelar idag har dålig tillgång till högkvalitativ grönska i form av goda anlagda parker. Vi anser det positivt att planen nämner möjligheten att göra halvprivata naturområden mer tillgängliga genom att bebygga kanten av dem på ett sätt som förtydligar att de är offentlig miljö. Vi tycker att planen bör förtydliga vad detta skulle innebära, med en mer ingående beskrivning och exempel.

Även i denna del ser vi dock en konflikt, mellan ambitionen att bygga sammanhängande stad och ambitionen att inte bebygga de grönområden som är barriärer för sammanhängande stad.

"Stockholm ska vara en sammanhängande stad, där det är naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och besöka nya platser. Människor med olika bakgrund ska kunna mötas i vardagen och stadens många stadsmiljöer med sina olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare." (sid 20)

"Den biologiska mångfalden är delvis beroende av större sammanhängande naturområden, så kallade kärnområden, sammanbundna med väl fungerande spridningszoner. Stockholms stad har kunskapsunderlag för dessa kärnområden och de spridningszoner och livsmiljöer som är viktiga för att behålla Stockholms rika växt- och djurliv." (sid 68)

Stora obebyggda naturområden minskar möjligheten för människor att röra sig naturligt mellan olika stadsdelar. Som vi nämnde tidigare är grönområden upplevda barriärer för många människor kvällstid. Stora obebyggda ytor medför lägre befolkningstäthet, längre avstånd mellan olika funktioner och lägre stadskvaliteter. Har inte även de invånare som bor intill spridningszoner för kärnområden rätt till stadsmiljö? Hur ska konflikterna mellan dessa två intressen hanteras? Risken blir att det görs kompromisser där små bitar av spridningskorridorerna bebyggs utan att det bidrar till några fler stadskvalitéer för boende.

Det behövs tydligare direktiv för hur stadsutvecklingen ska hanteras i områden som är identifierade som spridningskorridorer. Planen går till en liten del in på det genom att beskriva parkutveckling och utveckling av stadsbryn. Vi anser att beskrivningarna av dessa bör utvecklas och mer exempel på kombination av urbant och grönt bör tas upp. Till exempel borde det på vissa platser finnas möjlighet att jobba med olika nivåer, där den urbana strukturen sammanbinds med broar över en obruten grön struktur.

Jardí del Túria i Valencia

I boken *"The death and life of great American cities"* beskriver Jane Jacobs på ett utmärkt sätt hur parker ska anläggas så att de fungerar som en länk mellan folk som bor på var sin sida snarare än barriärer. Jacobs beskriver hur byggherrar, stadsarkitekter och stadsplanerare unisont svarar på frågan "Hur ska ni förbättra en viss stadsdel" "genom fler grönytor", även om stadsdelen redan innehåller ett flertal oanvända, nedskräpade och oattraktiva grönområden. Det är inte grönområdenas kvantitet som är avgörande, utan deras kvalitet. Kvantitivt har Stockholm redan mer än tillräckligt med grönområden; det är kvalitén på dessa som måste utvecklas. Jacobs jämför de olika amerikanska storstäderna och konstaterar att ingen storstad hade (på den tid boken skrevs) så många och så stora grönområden som Los Angeles, samtidigt som inga storstäder var så bilberoende och hade så dålig luft. Många och för stora grönområden glesar ut staden, gör avstånden för stora och ökar på bilberoendet.

Vi håller med Stockholms stad om att biologisk mångfald och ekosystemtjänster är mycket viktiga och att dessa aspekter bör vägas in i stadsplaneringen. Dock anser vi att det ofta i stadsplanering tas ett alltför lokalt och begränsat perspektiv på dessa frågor och att de indirekta negativa effekterna av utspridd bebyggelse inte vägs in i bedömningarna. Utspridd bebyggelse kan ha fördelar för lokala ekosystem och artrikedom men innebär ur ett större perspektiv att mer markyta tas i anspråk, mer resurser förbrukas och mer föroreningar skapas.

"I Sverige är artrikedomen ofta större i städer än på landsbygden, eftersom de gröna stadsmiljöerna generellt är fredade från intensivt jord- och skogsbruk." (sid 68 och 69)

I våra ögon visar detta framförallt på problem med hållbarheten i dagens jord- och skogsbruk, men genom att bygga en tätare och därmed mer resurseffektiv stad kan den totala belastningen på miljön minskas.

Visioner!

Slutligen vill YIMBY uttrycka ett allmänt önskemål om att hela dokumentet görs mer visionärt. Tänk vad fantastiskt det är att så många vill bo i Stockholm och att det finns så mycket ekonomisk drivkraft att använda för utveckling av staden. Tänk så mycket det finns att göra bättre och utveckla. Vi stockholmare kan skapa den mest inkluderande, miljövänliga, innehållsrika, smarta staden om vi bara vill. Vi har alla förutsättningar.

Fler visionsbilder bör inkluderas i planen för de olika målen. Genom att visa illustrationsidéer av nya gator och stadsboulevarder, nya parker och andra offentliga miljöer av hög kvalitet, stadsbryn mot det gröna och utveckling av befintlig bebyggelse väcker Stockholms stad tankar hos invånare och företag om hur detta skulle kunna åstadkommas.

Visionsbild för boulevard i Helsingfors översiktsplan

- 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 8100 medlemmar.

Vår hemsida kan besökas på

http://www.yimby.se/

Kontaktperson för detta yttrande är:
Mikael Grahn
Odengatan 96
11322 Stockholm
E-post: mikael.grahn@yimby.se