



YIMBY - Yes in my Backyard.

Dnr: 2009-20807

2013-03-13

2013:7

Yttrande om Spånga-Tensta - Hjulstamotet.

Inledning

Hjulstamotet är en del av Förbifart Stockholm, ett projekt som YIMBY tar avstånd ifrån eftersom det stjäl resurser som avsatts för kollektivtrafiksatsningar, befäster 1900-talets massbilism, funktionsseparering och sprawl, och det finns betydligt mer kostnadseffektiva lösningar på de problem den påstås lösa. Vi har tidigare sammanställt våra ståndpunkter på http://www.yimby.se/2012/12/tunnelseende_1346.html. Förbifarten kommer att skapa fler problem än den löser.

Trafiklösningen

Förbifarten korsar E18 via en mellanliggande rondell som även tjänstgör som på/avfart för lokaltrafiken och det är tveksamt om korsningen, trots sin storskalighet, får tillräcklig kapacitet att hantera de beräknade 70.000 fordonen per dygn. Rondellösningen medför också att den nya trafikleden måste läggas onödigt högt över markytan, vilket orsakar problem med bullerspridningen och framtvingar en än högre nivå där lokalgator passerar över vägen.

Omgivningen

En arkitekttävling om motets gestaltning anordnades 2010 och vanns av bidraget "Stockholmsfären" av BIG, Grontmij och Spacescape. Själva kärnan i förslaget, den stora reflekterande ballongen som skulle sväva över rondellen, nämns bara i förbigående i planhandlingarna och vi utgår därför ifrån att den inte längre är aktuell. Därmed finns det som vi ser det heller ingen anledning att gå vidare med den snedställda "krater" som designats för att rama in ballongen. Kratern kan enbart motiveras som en del av den konstnärliga helhetslösningen; på egen hand blir den inget annat än ett ytlösande terränghinder för den täta stad som alla vill se byggd.

Kraterns svårtillgängliga inre tar upp samma yta som Gamla stan (0,28 km²) och tillför ingenting mer än ett dött tomrum. Den är tänkt att fyllas med vad som eufemistiskt kallas "park", dvs tät tallskog i sydöstra kvadranten, en konstgjord otillgänglig våtmark i den sydvästra, och i resten ytor med gräsmattor, delvis på branta sluttningar. Vistelsevärdet i den bullriga och avgasutsatta miljön kan antas bli ganska lågt.

Även på kraterns utsida skapas onödiga nivåskillnader som gör det nödvändigt att utforma de nordsydliga gatorna som trappor. Vad som på kartan ser ut att vara en klassisk kvarterstruktur är i själva verket en modernistisk förortsstruktur med långa matargator utan kontakt sinsemellan mer än i ändarna. Områdets delar har två sammanbindande lokalgator, den ena en gc-bana längs kraterkanten med en nivåskillnad på 30 meter (!) och den andra en cirkulär huvudgata runt kraterns fot. Kratern gör det omöjligt att dra huvudgatan rakare och mer logiskt.

En förkärlek för svårorienterade gator är uppenbar även i utformningen av de mer rätlinjiga kvarteren, för nästan alla gatorna slutar blint mot en husvägg, och ingen gata erbjuder en obruten siktlinje på mer än två kvarter. I sydost ligger ett område med femkantiga kvarter, till synes enbart i syfte att förvirra den som försöker navigera sig igenom området. De stadsplaneringsmässiga misstagen går att rätta till i ett senare skede, men kratern måste ses över omgående eftersom den utgör navet som resten av stadsdelen tvingas orientera sig efter.

Kraterväggarna är tänkta att bestå av fyllnadsmassor med ett djup på mellan 10 och 15 meter. Det orsakar svårigheter med grundläggningen för bebyggelsen och medför rimligen en begränsning i byggnadshöjd.

YIMBY:s förbättringsförslag

Det är relativt lätt att göra plats för dubbla antalet invånare på de 1,5 km² som den framtida stadsdelen omfattar, och den får då samma täthet som innerstaden. Yimby förordar att Förbifartens nivå sänks genom en omarbetad trafiklösning och att en del av de 4 miljonerna kubikmeter bergmassor som bygget genererar används till att höja marknivån så att trafiklederna går i ett nedsänkt dike i enlighet med vår idéstudie [Lindhagenplanen 2](http://www.yimby.se/2012/09/lindhagenplanen-2.0_1310.html) (http://www.yimby.se/2012/09/lindhagenplanen-2.0_1310.html). Därmed frigörs en stor areal för bebyggande samtidigt som bullerproblematiken minimeras och fler barriäröverbyggande lokala förbindelser kan byggas. Kan leden inte sänkas föreslår vi att den åtminstone skärmas av med tät kontorsbebyggelse.

En mer sammanhängande stad skulle förbättra kommunikationer och stadsliv i nordväst och kunna bli en förebild för andra städer och stadsdelar samt skapa betydligt fler bostäder och arbetsplatser än liggande förslag. I andra vågskålen ligger ambitionen att - till hälften - fullfölja en överdjärvt konstnärlig vision som med all sannolikhet redan visat sig omöjlig att genomföra i praktiken.

- 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 drygt 4500 medlemmar.

Vår hemsida kan besökas på

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

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring

Strindbergsgatan 44

11531 Stockholm

E-post: anders.gardebring@yimby.se