



2008.11.27

Regionplane- och trafikkontoret
Stockholms Läns Landsting

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 Synpunkter på samrådsförslag

Samfundet S:t Erik begränsar sig i detta yttrande till frågor om den byggda miljön och hur olika alternativ till utveckling av denna påverkar samhällslivet.

Sammanfattning

När det gäller faktaunderlag, analys, systematik i upplägget och satsningar på samråd med intressenter har landstingets regionplane – och trafikkontor genomfört ett imponerande arbete. För att få avsedd verkan behöver dock utvecklingsplanen bearbetas så att den blir tydligare och mer engagerande. Motsatsförhållanden behöver hanteras som kreativa konfrontationer. Läsaren skall känna att vi står inför en spännande resa som kräver krafttag.

Samfundet S:t Erik ser positivt på utvecklingsplanens inriktning att skapa en flerkärnig och tät stadsstruktur för storstaden Stockholm. Fördelarna med detta beskrivs väl i programmet. Det blir möjligt för fler att bo i tät innerstadsmiljö eller att bo mer förorts- eller småstadsligt och ändå ha gång- och cykelavstånd till en stadskärna. Det blir möjligt att skapa sammanhang och samtidigt anpassa bebyggelsen till nya klimatkrav och till historiska och topografiska förutsättningar. *Samfundet förordar det alternativ som satsar på störst tillväxt i de regionala kärnorna.* Centrala Stockholm kan aldrig med sitt läge i skärgårdslandskapet med bevarade av sina stora skönhetsvärden och sin alldeles speciella identitet bli en riktigt tät stadsstruktur. Den bör däremot förfinas och den kan kompletteras. I ytterstaden är däremot behoven av sammanhang och ny modern stadsmässig struktur mycket stora.

Samfundet S:t Erik förvånas över att inte dagens syn på vad som är marknadsmässigt gångbart att bygga inte utmanas i utvecklingsplanen. Det behövs en verklig kraftsamling för att på nya, mindre komplicerade byggplatser än dagens skapa den attraktivitet och de goda marknadsmässiga villkor som behövs för att kunna åstadkomma lönsamt bostadsbyggande till lägre kostnader d v s att åstadkomma mer värde för pengarna.

En rimlig strategi vore att avstå från fortsatt exploatering i kvarvarande hamn- och sjönära industrilägen i regionens städer för att hålla öppet för möjligheten till konsumentnära terminalanläggningar för sjöfart när behovet uppstår. Mot bakgrund av trängseln på vägar och spår och de nya krav som klimatsituationen förmodas ställa på minskad energianvändning är det högst troligt att Östersjöns och Mälarens vatten kommer att få en helt annan betydelse för godstransporter framöver än under de senaste femtio åren för att minska bilberoendet. Samfundet saknar de blå linjerna i texter och på plankartor.

Samfundet S:t Erik anser att det borde vara en mer uppmärksam fråga att uppnå samstämmighet om att på alla sätt motverka utspridd bebyggelse s k "urban sprawl" i stadsnära lägen, i strandlägen och längs förbifarten.

Vad gäller utvecklingsplanen för hela östra Mellansverige förordar Samfundet S:t Erik en utveckling som bygger på att ett större antal städer samspelar med varandra och med Stockholms län som dominerande magnet. Flertalet av de aktuella städerna har delvis p g a lång och innehållsrik historia en stark egen identitet och tradition som inte får undervärderas som sammanhållande kitt och som utvecklingspotential. Det är viktigt att rent fysiskt ta vara på värdena i respektive stads stadskärna och utveckla dessa i sammanhang med omgivande stadsbygd.

Något som enligt Samfundets S:t Eriks mening inte heller uppmärksamats tillräckligt är att de för Stockholm så speciella topografiska och historiska förutsättningarna har avgörande betydelse för hur uppställda mål beträffande liv, verksamhet och ekonomi skall kunna uppnås. Det bör ses som *en utmaning av högsta rang att hitta det optimala utvecklingskonceptet för en stad och en region med så speciella förutsättningar som denna*. Samfundet anser också att det är egendomligt att inte Stockholms och regionens historiska, arkitektoniska, stadsbyggnads- mässiga och topografiska värden nämns under utgångspunkter för utvecklingsplaneringen.

Grundläggande för positiv utveckling är att *större uppmärksamhet ägnas åt hur de kommuner som tillsammans formar storstaden Stockholm skall samverka*. Samfundet S:t Erik ser idag stora problem i bristande helhetssyn t ex vad gäller hushållningen med citynära mark för bostadsbygg- ande. Kommuners egenintresse styr i alltför hög grad på bekostnad av vad som är bra för helheten. Samfundet anser därför att Regionplane- och trafikkontoret i samverkan med Stockholms kommun, Kommunförbundet för Stockholms län och Länsstyrelsen bör ta initiativ till en fortsatt och fördjupad diskussion med viktiga intressenter om hur genomförandet av regionplanen ska underlättas och stimuleras. Det gäller att motverka urban sprawl, stärka utvecklingsförutsättningarna i yttre kärnor och Mälarenregionens städer, behålla och utveckla anläggningar för inlands, kust- och Östersjöfart, hantera strandzonerna etc.

Bearbeta utvecklingsplanen så att den blir tydligare och mer engagerande

Som konstateras i utredningen behöver regionen ett kraftfullt och samordnat utvecklingsarbete. Eftersom utvecklingsplanen endast är rådgivande är det extra viktigt att dess budskap är tydligt och att den väcker nyfikenhet och positivt intresse hos en bredare krets av människor än de direkt engagerade. När det gäller faktaunderlag, analys, systematik i upplägget och satsningar på samråd med intressenter har landstingets regionplane – och trafikkontor genomfört ett imponerande arbete. Planens mål är sympatiska och förefaller vara väl underbyggda. Kanske p g a önskan att få alla med på båten upplevs dock resultatet som väl vagt. *Samfundet S:t Erik anser att skall utvecklingsplanen få avsedd verkan så måste den bearbetas så att argumentationen blir tydligare och mer engagerade, att motsatsförhållanden poängteras som viktiga utvecklingsprojekt och att det visionära anslaget stärks*. Det skall kännas att vi står inför en spännande resa och att det verkligen är nödvändigt att göra krafttag samtidigt som vi har mycket värdefullt att bygga vidare på.

Också nomenklaturen är svårhanterlig. Det finns t ex ingen tydlig benämning på det som normalt uppfattas som storstaden Stockholm och som ofta kallas Storstockholm. Framställningen skulle tjäna på entydiga definitioner av olika begrepp parallellt i text och på kartbild.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Beskrivningen av omvärldsfaktorer, utmaningar och mål bör:

- framhäva motsatsförhållanden tydligare som viktiga val och fruktbara konfrontationer att ta tag i och finna lösningar ur
- ge exempel på och beskriva konsekvenser av utveckling som tenderar att gå åt rätt resp åt fel håll
- ta fasta på att vi sannolikt står inför ett paradigmskifte i många avseenden som kan kräva stor flexibilitet och möjlighet till tvära kast.
- ifrågasätta dagens sanningar om utvecklingen och göra riskscenarier också för idag mindre tänkbara alternativ och ge exempel på alternativ utveckling
- ta avstamp i tidigare historisk utveckling
- konkretisera så långt som det är möjligt utvecklingsförslag med hjälp av konsekvenser för den fysiska miljön och vice versa
- inför entydiga definitioner med tydlig förklaring

Ge större uppmärksamhet åt staden Stockholms utveckling till attraktiv världsstad

Samfundet S:t Erik ser det som riktigt och viktigt att utvecklingsplanen innefattar såväl hela Stockholms län som Mälardalen. Detta får dock inte föra med sig att frågor som rör storstaden Stockholm d v s Stockholms kommun och de s k kranskommunerna som hittills uppfattats som staden Stockholm kommer i skymundan. *Samfundet ser stora problem i bristande helhetssyn i frågor som t ex hushållningen med citynära och halvcentral mark för bostadsbyggande, möjligheten till konsumentnära terminalableringar för sjöfart, för småföretag, industriableringar och bevarandet av mark för särskilt strandnära rekreation i ytterområdena.* Det är frågor som skulle behöva hanteras i ett gemensamt forum med betydligt större beslutskraft än den regionala utvecklingsplanens. Men idag finns inte något annat självklart och lagstadgat forum utöver respektive kommuns egna planer i vilka egenintresset i alltför hög grad styr på bekostnad av helheten. Vill vi att utvecklingen av Stockholm till en attraktiv och ledande världsstad, en motor för ett stort omland skall kunna ske på ett bra sätt till nytta för länet, regionen och Sverige måste detta ägnas betydligt större uppmärksamhet.

Samfundet S:t Erik anser att Regionplane- och trafikkontoret i samverkan med Stockholms kommun, Kommunförbundet för Stockholms län och länsstyrelsen bör ta initiativ till en fortsatt och fördjupad diskussion om hur genomförandet av regionplanen ska underlättas och stimuleras. Det skulle kunna göras genom att bjuda in grannkommuner, representanter för sjöfartsnäringsen, fastighetsägare och andra nyckelaktörer till dialog om hur de ser på behov och former i det fortsatta arbetet för att säkerställa önskad utveckling, exempelvis motverka urban sprawl, stärka utvecklingsförutsättningarna i yttre kärnor och Mälardalens städer, behålla och utveckla anläggningar för inlands-, kust- och Östersjöfart, hantera strandzonerna etc.

Som det nu fungerar är det mest trafikinvesteringsfrågorna man lyckats samla sig kring i länet och det har krävt flera statliga förhandlingsmän. Kring de gröna kilarna har också ett bra samarbete utvecklats. Här har regionen själv dragit lasset, inte minst har Regionplane- och trafikkontoret gjort ett förtjänstfullt arbete. I vissa fall har t ex länsstyrelsen försökt samordna infrastrukturinvesteringsplaner och bostadsbyggnadsplanering arbeten vilkas effektivitet riksrevisionen nu står i begrepp att granska. Samtidigt finns förhållandevis tydliga samarbetskonstellationer i olika delar av regionen - Sthlm NO, södertörnssamarbetet, Kista science city, Sthlm - Sundbyberg - Solna runt Ulvsunda sjö, Sthlm Solna i norra station och nya Karolinska, KI, KTH, SU samarbetet om Albano mm, Flemingsbergsgruppen, konstellationen av företagare och förvaltningar som samarbetar om Skärholmen Kungens

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

kurva. Men dessa behandlar oftast aktuella detaljproblem och löser inte de stora frågorna om Stockholms utveckling i ett längre perspektiv. Framförallt hanterar de inte de sannolikt mycket stora utmaningar som vi sannolikt står inför med anledning av klimatsituationen.

Stockholms kommuns förslag till översiktsplan stannar vid kommungränsen. Det behövs en oberoende initiativtagare, någon som driver på, någon som tar ansvar än idag för att utveckla de instrument och metoder för genomförande av utvecklingen som krävs för att säkra övergripande, långsiktiga intressen och flexibilitet för framtida oförutsedda förändringar. Själva arbetet kan säkert fördelas - staden kan ta på sig flera uppgifter, södertörnskommunerna andra etc.

Utgångspunkter för utvecklingsplaneringen, utmaningar och mål

Stockholms grundstruktur

Som tidigare nämnts så saknar Samfundet S:t Erik konkreta målande bilder av viktiga konfliktpunkter och val vad gäller utvecklingen av den fysiska miljön. Utmaning nr 1 kan nämnas som exempel. Där beskrivs Stockholms stjärnstruktur med dess fördelar. Vidare konstateras att målkonflikter behöver analyseras och redovisas öppet. Men nackdelen av den brist på sammanhang på tvärs i stjärnstrukturen för gående och cyklister och andra problem i människors vardag som den orsakar nämns inte. Det vore väl bättre om utmaningen formulerades som möjligheten att finna lösningar på denna konkreta konflikt. Som t ex *En utmaning är att behålla grundvärdena i Stockholms nuvarande stjärnstruktur och samtidigt skapa de stadsvärden som både efterfrågas av medborgarna och som är en förutsättning för minskad energianvändning.*

Genomfartsleder splittrar staden

Det bör också ses som en avgörande utmaning att klara av den genomfartstrafik som är ofrånkomlig i en storstad och att samtidigt inte acceptera annat än integrerade stadsgator i ytläge inom bebyggda områden. De barriärer som skapas av trafikleder genom staden som mer liknar motorvägar på landsbygden än stadsgator är ett stort problem. Att de kunnat komma till är i hög grad ett resultat av att Stockholms ytterstad till skillnad från motsvarande stadsdelar i de flesta andra europeiska städer byggts upp av från varandra avgränsade enklaver. Även tendensen som finns att vända tillkommande bebyggelse med entréerna från gatan och bygga separata gångstråk skapar ogästvänliga och otrygga miljöer både på gata och gångstråk, ökar trafikrytmen och förstärker därmed barriärverkan också hos mindre trafikerade leder. Att hantera dessa trafikleder mer som stadsgator bör rimligtvis också ge stor möjlighet till förtätning och bättre sammanhang mellan stadsdelar.

Motverka "urban sprawl"

Avseende förbifarten är ett viktigt motargument att den för med sig en ökning av gles ur stadsplanesynpunkt oönskad bebyggelse s k "urban sprawl". Det är också ett faktum att för mycket mark som ligger förhållandevis nära citykärnan i till Stockholms kommun angränsande kommuner tas i anspråk för förhållandevis gles bebyggelse samtidigt som efterfrågan på mark för byggande ökar. Också mark som borde ses som en viktig tillgång för fritiden i en växande och allt tätare storstadsregion bebyggs p g a mycket kortsiktiga ekonomiska motiv. *Samfundet S:t Erik anser att det är det en viktig utmaning värd att nämnas att uppnå samstämmighet om att på alla sätt motverka utspridd bebyggelse s k "urban sprawl" i såväl citynära- som ytterstadslägen, i strandlägen och längs förbifarten.*

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Avlasta de radiella stråken

Likaså viktigt borde det vara att finna metoder så att förbifarten verkligen avlastar de radiella stråken på platser då motsatsen kan befaras eller på särskilt känsliga ställen. Ett sådant är trafiken från Mäläröarna genom världsarvet Drottningholms slottsområde som utgör ett helt oacceptabelt intrång i slottsmiljön. Det är samfundets bestämda uppfattning att kraftfullast möjliga åtgärder som t ex vägavgifter behöver vidtas för att minska trafiken så att också vägen fysiskt kan bli smalare och återfå något av tidigare landsvägskaraktär. Detta borde vara möjligt med tanke på att förbifarten ger de boende på Mäläröarna alternativ till att köra genom slottsområdet. Smalare och mindre belastad väg skulle också vara en nödvändig kompensation för den skada som förbifarten och särskilt dess avfarter vållar på det historiska värdet och på upplevelsen av helhetsmiljön runt världsarvsområdet på Lovö.

Skapa boendemiljöer som ger mer värde för pengarna

Vad vet vi t ex egentligen om vad som skulle kunna locka ungdomar och andra som idag söker stadsmässighet i sitt boende till annan plats än innerstaden? Samfundet S:t Erik anser inte att de boendemiljöer som kommer till invid de nya kärnorna och som försöker likna innerstadsmiljön kan uppfylla deras önskemål. De många oerhört dyrbara byggen som kommer till för att de inte anses möjligt att skapa lönsamhet annat än i de idag mest attraktiva lägena har bara ett fåtal råd med. Att bygga på industri och hamnområden, i centralt belägna skugggluggar och på vindar blir på grund av trånga och komplicerade byggplatser, svåra grundläggningsförhållanden och oftast stora behov av marksanering innebär helt enkelt slöseri med resurser och ger inte så mycket för pengarna som man skulle kunna kräva. Mycket talar också för att dagens metod att gräva bort den förorenade marken, vilket är nödvändigt för att kunna bygga just bostäder på den, inte är långsiktigt hållbart vare sig ur ekonomisk synpunkt eller ur miljösynpunkt. Vad marknaden är beredd att betala för är inte en evig sanning. Det går att ändra på och borde därför vara värt stor ansträngning. Det kräver arbete, nya grepp, kreativitet och målmedvetenhet av en helt annan art än vad som görs idag. *Samfundet S:t Erik anser därför att en viktig utmaning som bör finnas med är att skapa ny attraktivitet på platser där det är mer praktiskt att bygga och ger miljöer med mer värde för pengarna än på nuvarande svårsanerade hamn och industritomter eller på annat sätt komplicerade byggplatser.*

Konsekvenser av höjt vattenstånd

Det låga vattenståndet i Mälaren nämns som ett problem. Men är inte grundproblemet förväntad höjning av vattenståndet i Östersjön som gör att Mälarens vatten behöver höjas om vi skall kunna fortsätta att använda det som dricksvatten? Detta är naturligtvis också ett skäl att i planen ifrågasätta det myckna strandnära byggandet och allvarligt diskutera alternativ till detta.

Framtida möjlighet att utnyttja vattenvägarna

Det konstateras att Sverige är en naturlig mittpunkt i Östersjöregionen. Att detta samtidigt innebär att vara mittpunkt i en växande marknad är en förhållandevis ny situation. De går inte att förutse exakt vad det på sikt kan föra med sig. Mot bakgrund av trängseln på vägar och spår och de nya krav som klimatsituationen förmodas ställa på reducering av energi användning är det rimligt att anta att Östersjöns och Mälarens vatten kommer att få en helt annan betydelse för godstransporter än under de senaste femtio åren. Vi kan inte utesluta att det kan komma att bli en avgörande konkurrensfördel att kunna försörja våra städer direkt sjövägen så långt som det bara är möjligt. Trots detta byggs i stort sett samtliga kvarvarande platser för vattennära terminaler nära konsumenterna bort i snabb takt genom planerad exploatering för främst bostäder. I Stockholm finns bara Värtan, Frihamnen och Cementa på

Liljeholmen och viss plats vid Ulvsundasjön än så länge kvar som gods- resp industrihamnar. Samma utveckling sker i övriga regionens städer.

Det är ju märkligt och ohistoriskt att Stockholm idag, när energibesparing och miljö- och hälsoproblem så tydligt är på den politiska dagordningen, inte planerar för att dra bättre nytta av sitt gynnsamma läge vid vatten för att avlasta vägtrafiknätet och minska energiåtgången. Bebyggelseplanerna för Värtan / Frihamnen förutsätter att godset skickas från hamnen med långtradarare genom stan till långtradarterminaler där det kan lagras och bearbetas innan det distribueras till konsumenterna. En flyttning av Cementa kommer också att föra med sig ökande långtradartrafik på samma sätt som redan skett på en flyttning av sanddepåer mm. Det är svårt att tro att vi i framtiden kommer att anse det rimligt att köra växande godsmängder från hamnar utanför Stockholm med långtradarare eller lastbil genom Storstockholms ytterområden. Järnvägstrafik kommer bara att kunna fylla en del av det behovet.

Det är Samfundet St Eriks bestämda mening att det i dagens läge är totalt fel att göra sig av med de sista möjligheterna till konsumentnära hamn- och terminalanläggningar för sjöfart. Det är fel att se höga tomtvärden som skäl att göra sig av med framtida möjligheter att på ett energisnålt och effektivt sätt försörja staden respektive göra sig av med avfall. Det kan i slutändan handla om ofantligt mycket större ekonomiska värden att kompensera detta. Värtan / Frihamnen, Cementatomten, industrihamnar vid Ulvsunda sjön och motsvarande områden i andra städer bör därför inte bebyggas. Utvecklingsplanen bör innehålla en utmaning för alla orter med kust och strandnära lokalisering ”att trots stort bebyggelsetryck hålla möjligheten öppen att kunna utnyttja vattenvägarna optimalt för godstransport”.

Mycket talar för utveckling av mer lokal sjöfart inom Östersjön som till skillnad från de stora Atlantgående fartygen är lämpliga att trafikera dessa vatten. Näringslivets behov av billiga transporter kommer också generellt sätt sannolikt att öka. Länderna runt Östersjön är en kraftigt växande marknad. Vid Europas floder är man idag mycket mån om att ha plats vid vattnet med tanke på den egna stadens framtida behov. Stockholms hamn utgör en försvinnande liten yta i jämförelse med andra hamnar som t ex Köpenhamn, London eller Amsterdam. Utvecklingsmöjligheterna för nya hamnar i närområdet är minimala.

Ta vara på det positiva i Stockholmsregionens speciella förutsättningar

Att hitta det optimala utvecklingskonceptet för en stad och en region med så speciella förutsättningar som Stockholmsregionen bör formuleras. Sammantaget är lokaliseringen i skärgårdslanskapet, de nordvända förkastningsbranterna, den historiska utvecklingen, den förhållandevis måttliga skalan och det nordliga läget alldeles unikt. Det är på ett sätt detta som hela utvecklingsplanen har att förhålla sig till när det gäller att utveckla såväl stadsstruktur som kommunikationer som ram för det liv som där kan komma att levas. Att inte Stockholms arkitektoniska, stadsbyggnadsmässiga och topografiska värden nämns under utgångspunkter för utvecklingsplaneringen är en stor brist. Att dessa för Stockholm så särpräglade värden tas för givna trots att vi genom kunskap från andra städer vet vad som kan hända tyder på en olycklig närsynhet.

Överhuvudtaget så behöver konsekvenserna för utvecklingen av hur den byggda miljön formas och vice versa beskrivas tydligare likaså vikten av hur den byggda strukturen utformas. Det skulle också ge mer must åt beskrivningarna och göra den begripligare.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Strategier – Planeringsmål - Åtaganden

Öka uthållig kapacitet och kvalitet inom utbildningen, transportererna och bostadssektorn

Samfundet S:t Erik ser positivt på att vikten av goda boendemiljöer, kultur- och historiska värden i den byggda miljön nu framhålls tydligare än tidigare. *Samfundet förvånas dock över att inte dagens syn på vad som är marknadsmässigt gångbart att bygga inte ifrågasätts i utvecklingsplanen. En viktig strategi för bostadsbyggandet bör vara en verklig kraftsamling kring att skapa attraktivitet och goda marknadsmässiga villkor på nya platser där det går att bygga till betydligt billigare pris.*

Enligt samfundets mening så är som tidigare nämnts redan det ianspråktagande av hamn- och sjönära industriområden för främst bostadsbyggande som skett ett stort risktagande med hänsyn till den osäkerhet som råder om framtida utveckling. Det kanske inte dröjer länge till det framstår som helt självklart att de idag överlastade järnvägs och vägtrafikstråken kompletteras med en blå linje för sjötransport längs kusten, i Mälaren och över Östersjön för att försörja våra städer utan mellanliggande långtradar- eller järnvägstransport. Vad som då behövs är terminaler nära konsumenterna motsvarande dagens långtradarterminaler men i sjöläge. *En rimlig strategi som bör finnas med är att avstå från fortsatt exploatering i kvarvarande hamn- och sjönära industrilägen för att hålla öppet för ökande transporter sjövägen.* Det räcker inte att som nu är fallet detta nämns på undanskymd plats långt bak i texten.

För att minska transporterens del i energianvändningen bör också utformningen av den rumsliga stadsstrukturen tydligare framhållas som viktig för resurshushållningen. Dagens planer förefaller gå i rakt motsatt riktning med ökande funktionsuppdelning genom utlokalisering av områden för småindustri och hantverk, längre avstånd för den enskilde till service, sämre möjlighet för den enskilde till arbete nära hemmet. Även om ökad möjlighet att nå det man behöver gående eller på cykel inte ger så stor energibesparing så är det oerhört viktigt för välbefinnandet på sikt och till hela attityden till stadsmiljön

Samfundet ifrågasätter strategin att så mycket av trafikrörelser drivs in mot Stockholms centrum. Förslaget med en ny tunnelbanelinje i höjd med Fridhemsplan är därför välgörande.

Som planeringsmål resp åtaganden bör läggas till.

- attraktivitet skapas där det är praktiskt och billigt att bygga
- motorleder omvandlats till stadsgator i stadsmiljö
- bostadsområden upplevs som stadsdelar i sammanhängande stad
- alla transportslag används optimalt d v s det grå, det bruna och det blå
- möjlighet för konsumentnära terminaler för sjötrafik finns kvar

Utveckla idéer och förnyelseförmåga

Samfundet S:t Erik saknar en diskussion om den fysiska miljöns betydelse för tillväxt och innovationskraft. *Resonemangen i utvecklingsplanen förefaller bygga på att mer gängse typ av industriområden inte längre behövs trots att det råder en tydlig brist på vanliga verkstadslokaler.* Halvcentralt belägna industriområden och lokaler för verkstäder och småindustri har fasats ut i snabb takt fast verkligheten är att det behövs en blandning av olika sorts lokaler. *För att kreativa människor skall utveckla sina idéer i nya företag krävs billiga oömma lokaler* i omgivningar med såväl praktisk som intellektuell verksamhet inte alltför långt från stadskärnan. Det behövs helt enkelt en blandad stad. Det är i de flesta fall så att nya idéer föds och utvecklas i gamla billiga hus medan gamla etablerade idéer mycket väl kan förvaltas i nya dyra hus.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Noteras bör också att *ytterstadens brist på sammanhang är en tillväxthämmande faktor*. Serviceverksamhet behöver ett flöde av människor som rör sig genom stadsbygden. Människor behöver dessutom se annat än bostäder och shopping i sin vardag för att inspireras till innovativ verksamhet. Minst lika viktigt är en kreativ fritid. Blandad stad är sannolikt en viktig förutsättning för detta. Att ha vuxit upp och inte ha sett annat än prydliga bostäder dessutom från samma tidsperiod i sin närmiljö kan inte stimulera till självaktivitet. Det är i dagsläget inte bara industrimiljöerna som ryker. Hur många småbåtsvarv med båtuppläggnings platser har t ex inte fått göra sig för bostadshus och strandpromenader?

I dagens planer finns oftast konsekvensbeskrivningar för miljön, ibland för kulturhistoriska värden, men nästan aldrig för möjligheten till sociala kontakter över stadsdelsgränser eller för det lokala näringslivet.

Som planeringsmål respektive åtaganden bör läggas till:

- dagliga miljö med positiva förebilder som stimulerar till aktivitet
- möjlighet till blandad stad avseende verksamhets- och lokaltyp, standard och kostnadsläge
- bevarade kulturhistoriska värden och utvecklad identitet
- konsekvensbeskrivningar för möjlighet till sociala kontakter mellan stadsdelar och för näringsliv krävs inför planering

Säkra värden för framtida behov

Det är bra att vikten av värdet av kulturvärden i den byggda miljön förts in som strategi. Likaså möjligheter till sjötransport. *Samfundet S:t Erik saknar dock ett visionärt resonemang om stränderna som strategiskt viktig resurs i Stockholm och regionens andra städer för framtiden*. Risker är t ex överhängande att det inte kommer att finnas utrymme för verksamheter som för att spara miljö och energi borde lokaliseras i strandläge nära konsumenterna. Enligt nuvarande planer byggs särskilt i Stockholm alla sådana möjligheter bort med ökad lastbilstrafik som följd. Vågar vi verkligen göra oss av med möjligheten tvärs emot vad man gör på flertalet platser i Europa?

Mark på samma avstånd från citykärnan utnyttjas fortfarande mycket ojämnt enbart beroende på i vilken kommun som utbyggnaden sker. Samtidigt är efterfrågan på bostäder centralt i stadsområdet stort. Samfundet S:t Erik saknar strategi för hur detta problem skall angripas i utvecklingsplanen.

Som planeringsmål respektive åtaganden bör läggas till:

- värdering av strandområde som strategisk resurs för städernas försörjning
- bevarad möjlighet för strandnära rekreation och hobby
- hushållning med mark särskilt i centrala lägen

Strategin - Vidareutveckla en flerkärning och tät region

Samfundet S:t Erik ser positivt på utvecklingsplanens inriktning att skapa en flerkärning och tät struktur. Fördelarna med detta beskrivs väl i programmet. Den gör det möjligt för fler att bo i tät innerstadsmiljö eller att bo mer förorts- eller småstadsligt och ändå ha gång- och cykelavstånd till en stadskärna. *Flerkärnighet ökar också valmöjligheten mellan olika typ av stadsmiljö beroende på de enskilda kärnornas olika historia, verksamhets- och bebyggelsemiljöprofil, topografiska förutsättningar mm.*

En ny stadskärna skapar sig inte själv och vi har inga självklara mönster att arbeta efter. Inte minst krävs målmedvetet utvecklingsarbete och bred samhällsdebatt kring förväntningar och möjligheter när det gäller stadsplan och arkitektoniskt uttryck. Pilotprojekt och

arkitektävlingar av olika slag för att inspirera till nytänkande och skapa intresse för de nya stadskärnorna är säkert nödvändiga. Det måste kommenteras tydligare att betydligt mer behöver göras för att stödja att de kärnor som har förutsättningar att lyckas verkligen lyckas. Vi ser t ex få förslag till lokaliseringar av *viktiga verksamheter i ytterstadens centrumbildningar*. När politikerna talar om att sätta Stockholm på kartan så talar de om ny spektakulär arkitektur i stadskärnan trots att det är i ytterstaden som den behövs. Det verkar inte förekomma just någon diskussion om hur den nya urbana miljön i t ex Kista eller Kungens kurva skall gestaltas för att bli konkurrenskraftig. För att lyckas krävs ett brett intresse och stora insatser. Strategin bör vara *att de nya kärnorna behöver såväl utformas som marknadsföras som platser med speciell identitet. Nya intressanta verksamheter behöver lokaliseras dit. Arbetet måste ske i bred samverkan*. Det går inte att som idag lägga så mycket av resurserna på förtätning av innerstad och närförorter och samtidigt tro att det skall bli något vidare av de regionala kärnorna.

Kommenteras bör även att *stark egen positiv identitet baserad på utformningen av den fysiska miljön hos regionens olika delar är viktig för innevanarnas trivsel och självkänsla*.

Stärk sammanhållningen

Att denna strategi kommit till är utomordentligt bra och viktigt. Vi tycker dock att *den fysiska miljöns betydelse för att minska barriärer* och möjliggöra kommunikation, sammanhållning och integration mellan människor bör poängteras mer. Det måste t ex bli naturligare och kännas säkrare att röra sig gående och på cykel både radiellt och på tvärs mellan stadsdelar. Hur detta skall lösas på strategiska punkter så att såväl gröna- som sociala- och näringslivsintressen tillgodoses bör som ovan nämnts ägnas ett särskilt utvecklingsarbete.

Frigör livschanser

Bra att den fysiska struktur som skapar dåliga förbindelser mellan stadsdelar med olika social karaktär ifrågasatts. Det räcker dock inte med välfungerande kollektivförbindelser mellan Stockholms stjärnformigt utbyggda delar för att uppnå det som de flesta ser som värdet i urban miljö. *Samfundet S:t Erik anser att en viktig strategi måste vara att det går att promenera och cykla för att nå det som man behöver för att fördelarna. Gångförbindelser måste för att få avsedd funktion kännas trygga och bra alla dygnets timmar*. Forskning och beprövad erfarenhet visar att trygga gångstråk, inom områden och under tider med lite folk som rör sig, bäst uppnås i småskalig bostadsbebyggelse på vanliga gator utan avskärmande buskage. Arkitektur med vänlig inbjudande karaktär utan anonymitet bidrar starkt till detta. Den traditionella stenstadsgatan fungerar på liknande sätt. Det är känslan av att det finns folk nära som kan höra eller se som såväl ger trygghet för de passerande som avskräcker eventuella skurkar. Viss täthet är också en förutsättning också för ett levande småskaligt näringsliv som kanske alldeles särskilt i invandrartäta områden är viktigt för möjligheten till entreprenörskap och arbetstillfällen.

Regionens rumsliga struktur - Valen mellan alternativ med olika täthet

Som konstateras i utvecklingsplanen så har den fysiska strukturen stor betydelse för hur det går att uppnå de önskade målen. Samfundet S:t Erik delar helt åsikten att det är önskvärt att skapa större tillgänglighet till arbete, högskola och flygplats samt att bryta trenden med ökat bilresande och ökade godstransporter på väg. Lika viktigt anser samfundet det i jämförelse med nuvarande trend vara att andelen ny bostads- och arbetsplatsbebyggelse i glesa områden minskas och att andelen ny bebyggelse i områden med hög täthet är högre.

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

Något som dock enligt samfundets mening inte uppmärksammas tillräckligt är att de topografiska och historiska förutsättningarna har avgörande betydelse för hur den fysiska strukturen på bästa sätt skall kunna tjäna uppställda mål beträffande liv, verksamhet och ekonomi. Hela den studerade regionen har mycket speciella särdrag. De många historiska stadskärnorna, skärgårds- och målarlandskapet, de befintliga vattenledningarna men också spåren i landskapet och i kulturen efter idag försvunna historiskt viktiga vattenleder samverkar till en speciell situation. Det gäller att ta fasta på styrkor i minst lika hög grad som att överbrygga svagheter. Samfundet ifrågasätter också om inte fördelen av centralisering till den centrala kärnan drivits för långt särskilt vad gäller kommunikationerna. Skälen till det är två. Vi kan komma till en punkt där t ex koncentrationen av tågförbindelser till Centralstationen i Stockholm blivit så stor att den helt motverkar sitt syfte. Många stora terminaler i världen utgör en illustration av detta. Vi kan få en utveckling då inte minst av klimatskäl människor i högre grad väljer arbetsplats i närheten där de bor närproducerad eller det visar sig mer fördelaktigt med närproducerat eller mindre fördelaktigt med stordrift.

Målbild för hela östra Mellansverige

Vad gäller planen för hela östra Mellansverige bör utifrån samfundets perspektiv alternativet städer, d v s en utveckling som bygger på att ett större antal städer samspelar med varandra och med Stockholms län som dominerande magnet väljas. *Flertalet av de aktuella städerna har delvis p g a lång och innehållsrik historia en stark egen identitet och tradition som inte får undervärderas som sammanhållande kitt och som utvecklingspotential. Av särskild betydelse är det att rent fysiskt ta vara på värdena i resp stads stadskärna och utveckla dessa i sammanhang med omgivande stadsbygd. Likaså viktigt är det att behålla stadsbegreppet för dessa samhällen. Sammanslagningar av funktioner för att vinna stordriftsfördelar kan med tiden visa sig vara mindre fördelaktiga. Samtidigt är det klokt med en nära samverkan mellan städer som t ex Västerås och intilliggande Arboga och Enköping inte minst administrativt för att helheten bättre skall kunna hanteras. På samma sätt anser samfundet att det är ett förnuftigt steg att se hela Stockholmsregionen som en helhet. I det sammanhanget kan det vara rimligt att tala om storstadsområdet Västerås med däri ingående städer som Storvästerås på samma sätt som Stockholm med intilliggande kommuner och städer omnämns som Storstockholm.*

Överlag saknar Samfundet S:t Erik blå linjer på kartorna för kommunikation på vatten. De flesta av de utpekade städerna ligger vid vattenvägar. Dessa lägen var avgörande för städernas tillkomst och har varit helt dominerande under hela deras historia så när som på de senaste femtio åren. 90 % av allt gods som kommer till Sverige kommer vattenvägen. Allt mer kommer från andra sidan Östersjön. Än så länge finns det åtminstone lite mark kvar för de omlastningsterminaler mellan vatten- och landtransport som erfordras. Samfundet har svårt att förstå att en utveckling där sjöfarten används för att frakta gods ända fram till dessa städer för att minska såväl energiförbrukning och CO2 som trycket på ett överbelastat järnvägsnät inte föreslås i planen.

Målbilden för Stockholms län

Vad gäller utvecklingsplanen för Stockholms län anser Samfundet S:t Erik att det alternativ som satsar på störst tillväxt i de regionala kärnorna bör väljas. Vi har antagit att det är det alternativ som kallas fördelat även om bildtexten på sidan 172 indikerar motsatsen. Samfundet ser betydande risker med alternativet tät, särskilt i förhållningssättet bygg staden inåt, som det nu tillämpas med brist på flexibilitet för nya försörjningslösningar.

Låt oss i stället bejaka att staden Stockholm p g a skärgårdslandskapet har speciella förutsättningar och se till det positiva i detta. Centrala Stockholm kan aldrig med bevarade av

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950

sina stora skönhetsvärden och sin alldeles speciella identitet bli en sammanhängande riktigt tät stadsstruktur. Den bör däremot förfinas och den kan kompletteras. *I ytterstaden är däremot behoven av förändring på många håll skriande* och möjligheterna till att komplettera befintlig stadsmiljö med ny och att skapa ny stadsdelar med helt nya stadsvärden outtömliga. I flera av de andra kommuner som tillsammans bildar staden Stockholm skulle mark kunna användas mer resurseffektivt med mindre av s k Urban Sprawl.

Även när det gäller centrala Stockholm saknas generellt de blå linjerna på kartan för transporter på vattnet. *Det är kortsynt och ohistoriskt att inte räkna med en framtid med ökande tätortsnära transporter på vattnet.* Samfundet S:t Erik motsätter sig bestämt att som planen förespråkar kvarvarande hamn- och sjönära industriområden utnyttjas för bostadsbebyggelse för att som det sägs spara grönområden. *Likaså är det märkligt att inte bättre sörja för att de rekreativvärden som kvarvarande obebyggda stränder har.* De bör ses som minst lika betydelsefulla som kärnområdena i de s k gröna kilarna. De bör användas som resurs för rekreation för hela stadens befolkning. Att strandnaturen är tillgänglig är avgörande för att också attraktiviteten hos områden inåt land skall kunna utvecklas. Minst lika viktiga som rekreation och också som social träffpunkt är de för Stockholm så karaktäristiska varvs- och uppläggningsplatserna för småbåtar.

Samfundet anser också att argumentet mot alternativet tät, d v s *ofta extremt höga kostnader vid exploatering av komplicerade och dyra byggplatser som hamn- och industriområden, spårområden och vindar, bör betonas mer.* Det är avgörande viktigt för alls vår välfärd att pengarna används så att de ger så mycket värde för innevanarna som möjligt.

De regionala kärnorna är en del av storstaden Stockholm. *Det är avgörande viktigt att hela Stockholm utvecklas till en sammanhängande stadsstruktur.* Överhuvudtaget anser samfundet att *trädgårdsstad i olika former borde kunna användas mycket mer* som övergång mellan högexploaterade områden, som de nya stadskärnorna, och grönområden men också som grön lunga i mer storskalig miljö. Det torde vara accepterat att sådan bebyggelse väl fungerar som ekologisk korridor. Stora delar av den äldre trädgårdsstaden fungerar redan idag också som uppskattade promenad- och friluftsområden.

Slutord

Låt oss göra vårt yttersta att finna en utveckling för Stockholm och hela regionen där dess särdrag utnyttjas för att uppnå en långsiktigt hållbar samhällsutveckling avseende såväl klimat som social sammanhållning, kultur och ekonomi. De forntida vattenlederna som en gång blev dagens gröna kilar, kan idag liknas vid gröna floder i ett stadslandskap med liknande kvalitet som dagens innerstadslandskap.

Kerstin Westerlund Bjurström
Ordförande Samfundet S:t Erik

Kopia: samfundets kontaktlista

Samfundet St Erik är en ideell förening. Gemensamt för dess medlemmar är ett genuint intresse för Stockholm. Samfundet verkar för att historiska och konstnärliga krav tillgodoses vid Stockholms omdaning och utveckling. www.samfundetsterik.se

Post- och besöksadress	Telefon	Telefax	E-mail	Postgiro	Bankgiro	Org.nr.
Köpmangatan 5, nb 111 31 STOCKHOLM	08-21 09 24	08-21 90 97	samfundet.st.erik@telia.com	15 70 57 - 1	820-1550	80 2003 - 3950