

Samfundet S:t Erik Stockholm

Vägverket Region Stockholm
17190 Stockholm

Stockholms stadsbyggnadskontor
Box 8314
10420 Stockholm

ÖPPET BREV

Ombyggd motorväg blir fortsatt barriär i splittrat stadslandskap till hinder för Stockholms utveckling. Ang; E18
Hjulsta-Kista Arbetsplan och detaljplan för ombyggnad

Samfundet St Erik har tagit del av aktuellt förslag till ny utformning av Stockholms västra infartsled E18 Hjulsta-Kista som nyligen varit ute på remiss. Positivt i förslaget är att Vägverket ägnat kraft och omsorg åt den arkitektoniska gestaltningen. Frågan måste dock ställas om man valt rätt utgångspunkt och angreppssätt vid val av utformning.

Vägen passerar genom befolkningstäta områden nära Stockholms innerstad. Det är områden som i en snabbt växande storstadsregion med största sannolikhet kommer att behöva utvecklas till en allt tätare urban miljö. Vägen är dragen genom ett kulturlandskap med flertusenårig historia och med stora värden för ekologi och rekreation. Trots detta är den utformad på i princip samma sätt som en motorväg genom natur eller odlingslandskap mitt ute på landsbygden, låt vara med något större möjlighet att passera och med högre arkitektonisk kvalitet än i normalfallet. Det är den typ av väg som successivt på andra håll i landet dras förbi städer och samhällen.

Att omkringliggande bostadsområden utgör skilda enklaver starkt avgränsade från varandra upplevs redan idag som ett stort problem. Brist på kontaktvägar och sammanhang förstärker segregation mellan olika folkgrupper och motverkar därigenom eftersträvad integration. Det är svårt att ta sig mellan de olika områdena på annat sätt än med spårvagn, bil eller buss. Att röra sig på obebyggda stråk känns för de flesta osäkert. Vi vet att spridd bebyggelse och stora avstånd ökar energiförbrukningen. Sentida forskning visar också att bristen på sammanhang i hög grad försvårar tillkomsten av småföretag. De är beroende av det flöde av människor som är kännetecknande för pulserande urban miljö och som bara kan uppstå i en sammanhängande stad. Särskilt för de invandrartäta områden som det här är fråga om Hjulsta, Tensta, Rinkeby och Kista är detta ett stort problem.

För att kunna forma den goda staden krävs sammanhang i stadsbygden, inte barriärer. Blir en stad för utspridd förlorar man fördelen att leva i en stad. Vägen minskar väsentligt möjligheten till positiv stadsutveckling i området. Den hindrar också möjligheten att utveckla Järvafältet med dess stora rekreations-, kultur- och naturvärden till en attraktiv välbesökt stads/landskapspark. De i ombyggnaden planerade undergångarna till fältet är högst lovvärda men med största sannolikhet helt otillräckliga. Visuellt kommer dessutom vägen att genom sin motorvägskaraktär att förstärka känslan av att de olika omgivande bebyggelseenklaverna tillhör olika samhällen långt ifrån varandra.

Om det pga trafikbelastningen och andra hänsyn inte är möjligt att utforma vägen mer som stadsgata eller boulevard måste den grävas ner eller byggas över beroende på marknivå mm. Rimligtvis finns det ekonomi i detta åtminstone på sikt. Stockholm är i stark utveckling. Behovet av mark för bostäder och lokaler av olika slag är mycket stort. Vägen tar stora ytor i anspråk och kräver ett ordentligt tilltaget respektavstånd till bebyggelse och rekreationsytor.

Det kan inte vara riktigt att så centralt i Stockholm fullfölja ombyggnaden av E 18 så att den för överskådlig tid försämrar möjligheterna för omgivande stadsdelar att utvecklas till integrerade delar i Stockholms urbana liv. Utveckla i stället stadsbygden genom att skapa sammanhang, genom att möjliggöra bebyggelse av varierat slag, välanvända och attraktiva park/rekreationsytor och effektiva ekologiska korridorer. Genom att ta vara på och förstärka omgivande stadsdelars arkitektoniska kvaliteter, deras karaktär, identitet och imponerande historia kan här komma att utvecklas en stadsbyggd med hög konstnärlig och funktionell kvalitet.

Kerstin Westerlund
Ordförande Samfundet St Erik