

Samfundet S:t Erik Stockholm

Stockholm 10/1 2005 Stadsbyggnadskontoret

Box 8314
10420 Stockholm

Stockholm växer. Ifrågasätt dagens trender och perspektiv. Starta en förutsättningslös diskussion om framtiden. **Ang. Vision Stockholm 2030. En plattform för dialog om stadens utveckling**

Samfundet St Erik har tagit del av Stadsbyggnadskontorets vision för Stockholms utveckling som den framställs i rubricerade diskussionsunderlag. Samfundet uppskattar mycket att förslaget till vision distribuerats för diskussion och synpunkter. Detta är särskilt viktigt just nu eftersom en omfattande planering pågår för bebyggelse som kommer att ha en avgörande påverkan på hela Stor Stockholms framtida möjligheter till utveckling. Samfundet har i detta yttrande särskilt uppehållit sig vid aspekter som enligt samfundets mening inte uppmärksammats tillräckligt vare sig i visionen eller i den allmänna debatten. Yttrandet inleds med en sammanfattning av samfundets synpunkter. Dessa utvecklas sedan under rubrikerna:

- Framtida utmaningar och flexibilitet
- En flerkärnig huvudstad
- Arkitektonisk gestaltning
- Lagstiftning, normer, planprocess och medborgarinflytande
- Bygga på exploaterad mark
- Försyndelser
- Slutord

Sammanfattning

Samfundet St Erik ser med glädje att en bärande idé i Stadsbyggnadskontorets vision Stockholm 2030 är att Stockholms unika karaktär värnas inte bara som en estetisk och emotionell tillgång utan också som viktig faktor för näringsliv och ekonomi för hela Sverige. Samfundet ser också positivt på att vikt läggs vid stadens fysiska struktur när det gäller att uppnå sociala och ekonomiska mål. I en period av stark expansion måste stor varsamhet, omsorg och omtanke finnas med i planeringen vad beträffar landskap, parker, stadsrum och bebyggelsestrukturer. Det mesta som uttrycks i visionen är goda och vällovliga ambitioner.

Samfundet saknar en förutsättningslös diskussion om framtiden. Vision Stockholm 2030 framstår mer som en redogörelse för vad som faktiskt är på gång utifrån dagens politiska direktiv än som en vision. Stadsbyggnad är för viktigt för att baseras enbart på de relativt kortsiktiga behov som beskrivits. Det behövs mer av ifrågasättande av dagens trender och perspektiv. I vissa viktiga avseenden saknas analys av de faktiska konsekvenserna av visionens förslag och strategier och tydliggörande av motsättningar mellan olika mål.-

Samfundet saknar begreppet flexibilitet bland visionens kriterier för hållbar utveckling. Visionens huvudstrategi ”bygg Stockholm inåt” är, som den tar sig uttryck i dagens planering, sannolikt inte långsiktigt hållbar vare sig för regionen som helhet eller för centrala Stockholm. Det gäller särskilt visionens starka betoning av byggande inom och intill innerstaden. Det är oerhört viktigt att inte bygga fast sig på ett sätt som i framtiden kan ge onödigt negativa konsekvenser.

Särskilt ödesdigert kan det visa sig vara att ianspråkta Stockholms stränder för sådant som inte måste ligga vid vatten i den omfattning som planeras. Stränderna är strategiska resurser. Särskilt bebyggelse med bostäder är ju nästan omöjlig att i efterhand flytta på. Att titta för mycket på var de höga markvärden som kan realiseras finns just nu riskerar att bli en kostsam återvändsgränd både i nuet pga höga saneringskostnader och för framtiden pga olyckliga låsningar. Värde kan skapas på nya platser med färre olägenheter om man ser till hela staden.

*Om framtiden vet vi ingenting. Vi måste kunna möta vitt skilda scenarier. Dagens trafikstruktur bygger nästan helt på bilismen. Miljöhot från sk växthusgaser och en minskande resurs av olja kan komma att föra med sig förändringar. Ett tänkbart scenario är att *sjöväga godstransporter* direkt till befolkningscentra som innerstaden blir allt viktigare. Det skulle innebära att tillgången på rikliga markytor i strand- och hamnlägen för omlastning och distribution runt om i staden blir avgörande för att Stockholm skall kunna dra nytta av sitt läge vid vatten. En liknade utveckling kan komma att genereras av politiska förändringar t.ex av de växande ekonomierna öster om Östersjön.*

Vi kan också vara säkra på att förr eller senare kommer *nya behov av gemensamma anläggningar* lokalt eller stadsdelsvis att uppstå i strid med dagens trend av centralisering till stora enheter i stadens utkanter. Någon gång kommer vi säkert också att vilja bygga någon eller flera *nya monumentalbyggnader* speciellt i prominenta strandlägen. I en storstad är det också av yttersta vikt att det finns *udda lokaler för utveckling* av allehanda verksamhet från småindustri till konstnärlig verksamhet. Centralt och halvcentralt belägna institutions-, industri och hamnområden är en viktig resurs för denna typ av behov.

*Det är Samfundet St Eriks bestämda mening att visionen bör utvecklas avseende analys av:
-kritiska frågor för transporter och försörjning av innerstad och närförorter i ett långt tidsperspektiv
-förutsättningar för önskvärd utveckling av småindustri, konstnärlig verksamhet mm.*

*Målsättningen "bygg Stockholm inåt" bör revideras. Beträffande särskilt centrala Stockholm med närförorter motsätter sig samfundet att:
-återstående hamnområden ianspråkats för bostads- och kontorsbebyggelse
-återstående stränder och områden för industri och institutioner ianspråkats för bostadsbyggnad i den omfattning som visionen visar.*

Sannolikt har vi genom den bebyggelse som redan uppförts i Stockholms hamnområden överskridit det som är förnuftigt. I det perspektivet ter sig de aktuella planerna på ny bebyggelse i Värtahamnen, i Frihamnen och på Loudden som mycket olyckliga.

Ett förtroendefullt samarbete med kranskommunerna är avgörande för att klara av framtida bostadsförsörjning. En viktig förutsättning för detta är sannolikt att Stockholms kommun planerar för att hysa sin del av bl a varu- och drivmedelsförsörjningen och andra verksamheter som upplevs som störande eller skrymmande. Lika lite vill kranskommuner och omgivande landsbygd hysa anläggningar och transporter för t ex olja som skall till innerstaden som innerstadsborna vill hysa motsvarande för försörjning av omgivande landsbygd.

Det är olyckligt att visionen inte uttrycker en större ambition i att fullfölja regionplanens intention med de nya stadskärnorna. (Kista, Kungens kurva m fl) Den innebär att Stockholms innerstad med närförorter och förortscentra tillsammans med de regionala nya stadskärnorna skall utgöra den starka noden i Stockholm-Mälardalsregionen och hysa regionens centrala funktioner. Regionplanens avsikt är att utveckla livsmiljön i hela Stor Stockholm, vitalisera äldre stadsdelscentra med omnejd, ge valmöjlighet för enskilda och företag; och bidra till att innerstaden avlastas. Regionala stadskärnor skulle också kunna minska trycket på det halvcentrala bandet utanför citykärnan. Tvärtom argumenterar man i visionen starkt för behovet av mer plats i centrala Stockholm för företag och organisationer. Detta sker till stor del på bekostnad av pågående verksamhet och framtida flexibilitet.

Skall man lyckas med de nya stadskärnorna måste all kraft och alla ekonomiska resurser läggas vid att ge dem förutsättningar att bli attraktiva. De måste var och en utveckla en egen identitet och upplevas som

urban miljö. De måste profilera sig i förhållande både till innerstaden och till de andra nya stadskärnorna för att upplevas som attraktiva nog för att folk och företag skall dras dit. Som huvudaktör har Stockholms kommun ett stort ansvar att kraftfullt verka för att de får tillräcklig tyngd och attraktivitet. För avsedd utveckling krävs:

- analys av de olika platsernas grundidentitet och karaktär
- diskussioner, utvecklings- och idéarbete och pilotprojekt i bred samhällelig dialog
- satsning på arkitektonisk gestaltning av parker, stadsrum och byggnader för att uppnå intressant stadsmiljö, attraktivitet och identitet.

Att det behövs större sammanhang i stadsbygden och minskade barriärer håller de flesta med om. Frågan om hur de nya stadskärnorna, äldre omkringliggande stadsdelscentra, de gröna kilarna och det halvcentrala bandet av natur och glesare bebyggelse skall kunna utvecklas till den för helheten bästa lösningen kräver dock en särskild analys. Rekommendationen att i stort sett endast bygga på redan exploaterad mark bör nyanseras.

Skall de planerade ringlederna få avsedd spridande effekt och därmed avlasta citykärna och närförorter från genomfartstrafik så bör citykärnan avlastas som målpunkt. Byggs så mycket som planerats i innerstaden så kommer ofrånkomligen ringlederna att generera mer trafik till innerstaden i stället för mindre. Större vikt bör i stället läggas vid att rätta till tidigare försyndelser som t.ex återställande av den av trafiken ödelagda miljön mellan Gamla stan och Riddarholmen, vid Tegelbacken och på andra ställen runt om i staden.

Samfundet stödjer visionens krav på att normer anpassade för storstaden vad gäller naturmiljö, hälsa osv måste utvecklas. *Samfundet saknar dock en vidare diskussion om vad som ger förutsättningar för önskvärd utveckling.* Kunskapen behöver öka om nya styrmedel som alternativ till eller i kombination med nuvarande arbetssätt som innehåller mer av detaljstyrning. Samfundet St Erik är berett att medverka till utvecklingen av en ny spelplan för storstaden Stockholm.

Att, som det uttrycks i visionen, ”kommunikationen med medborgarna i allt mindre utsträckning kommer att kunna ske med etablerade organisationer som företräder i förväg kända åsikter” verkar enligt vår mening korttänkt och farligt. *Beträffande medborgarinflytande ifrågasätter Samfundet St Erik också att organisationer med allmänintresse formellt inte har någon talan i planprocessen.*

Det framstår som att ett större grepp än visionens behövs avseende bostadsförsörjning och lokalisering för distribution, industri, samhällsservice etc för hela Stockholms-området. Samfundet är medvetet om det stora och kompetenta arbete som genomförs inom Stadsbyggnadskontoret tillsammans med angränsande kommuner bl a för att tillgodose det stora behovet av bostäder. Än större långsiktighet och effektivitet borde dock kunna uppnås med stärkta regionala organ för arbete med för hela Stor Stockholms övergripande frågeställningar såväl på de högsta politiska nivåerna som inom tjänstemannaorganisationerna.

Hur väl politiska beslut och stadsplaneringen i stort skapar-förutsättningar för att kommande behov av basala funktioner kan tillgodoses har avgörande betydelse för hur historiska och konstnärliga värden i stadsmiljön kan bevaras, förädlas och utvecklas.

Framtida utmaningar och flexibilitet

Samfundet saknar en förutsättningslös diskussion om framtiden. Vision Stockholm 2030 framstår mer som en redogörelse för vad som faktiskt är på gång utifrån dagens politiska direktiv än som en vision. Stadsbyggnad är för viktigt för att baseras enbart på de relativt kortsiktiga behov som beskrivits. Det behövs mer av ifrågasättande av dagens trender och perspektiv. I vissa viktiga avseenden saknas analys av de faktiska konsekvenserna av visionens förslag och strategier och tydliggörande av motsättningar mellan olika mål. Stockholmsregionen förväntas växa med 600' innevånare på tjugofem år. Den snabba utvecklingen ger möjlighet att skapa en stadsstruktur som håller i längden. Det gäller att välja rätt strategi för det omfattande

byggande som måste ske. Om vad framtiden kommer att föra med sig vet vi inte mycket. Vad visste vi för 50 år sedan om vad vi vet idag? Sannolikt står vi inför stora förändringar.

Hur kommer vi att ta vara på den historiska chans som Stockholm nu har att återta rollen som centrum i Östersjöregionen? Vilka tänkbara paradigmskiften står vi inför med tanke på behovet av hushållning med naturresurser och minskning av luftföroreningar, förändringar av världspolitik och världsekonomi?

Det måste finnas kvar mer flexibilitet i strategiska lägen. Historien har visat att trots utveckling av vägtrafik, spårbunden trafik och också flyg så har med jämna mellanrum strandläge ansetts som absolut nödvändigt för olika praktiska ändamål. När stränderna redan varit bebyggda har stora nya utfyllnader av vattenområde genomförts. Nya behov kanske inte uppstår före 2030. Men när de än uppstår så är det avgörande att det finns flexibilitet så att inte mer vattenyta behöver tas i anspråk. Som princip bör därför fungerande verksamheter inom stadens strandområden få finnas kvar tills de slås ut av verksamhet för vilken vattenkontakten är än viktigare.

Visionens huvudstrategi "bygg Stockholm inåt" kan, i den omfattning som planeras och skisseras, inte vara långsiktigt hållbar. Stockholms innerstad med närområde kommer ändå inte att räcka till i längden. Risken att bygga fast sig på ett sätt som i framtiden kan ge onödigt negativa konsekvenser är alltför stor. Särskilt bebyggelse med bostäder är ju nästan omöjlig att i efterhand flytta på. *Det som byggs i Stockholms innerstad skall i princip inskränkas till nödvändiga och välmotiverade stadskomplement och till projekt med avsikt att rätta till tidigare försyndelser. Annars är risken överhängande att Stockholm förr eller senare drabbas av nya utfyllningar av vattenytor, rivningar av karaktäristiska miljöer med ödeläggande av det som är Stockholms grundkaraktär, identitet och avgörande kvalitet som följd.*

Dagens trafikstruktur bygger nästan helt på bilismen. Miljöhot från sk växthusgaser och en minskande resurs av olja kan komma att föra med sig förändringar. Ett tänkbart scenario är att sjöväga godstransporter direkt till befolkningscentra som innerstaden blir allt viktigare. Redan nu kan vi skönja att transport med lastbil måste minska i framtiden och att sjöväga transporter kommer att bli allt viktigare. Mindre tonnage för omlastning från oceangående fartyg är under utveckling. Vi vet att redan nu utrymmeskrävande produkter som olja, kol, flis, pellets, sand, cement, salt osv som skall till Stockholms befolkningsrika centrala delar ur såväl ekonomisk synpunkt som ur miljösynpunkt bäst förs in direkt till centrum med båt.

En sådan utveckling skulle innebära att tillgången på rikliga markytor i strand- och hamnlägen för omlastning och distribution runt om i staden blir avgörande för att Stockholm skall kunna dra nytta av sitt läge vid vatten. En liknade utveckling kan komma att genereras av politiska förändringar t.ex av de växande ekonomierna öster om Östersjön.

Det är alltså inte otänkbart att det en dag framstår som livsnödvändigt att också mer vanligt dagligvarugods förs med båt direkt in i staden och att ytor för hantering av dessa varor måste anordnas i direkt anslutning. Vad gör vi när som visionen förespråkat alla centralt belägna hamnområden är fullbyggda?

Samfundet motsätter sig särskilt den planerade utbyggnaden av bostäder och kontor i Värtahamnen, Frihamnen och på Loudden. Det måste med ovanstående resonemang vara oklokt att bebygga fler hamnområden och i viss mån också spårområden än redan bebyggda. I visionen konstateras att behovet av omlastnings- och distributionsterminaler sannolikt kommer att öka i befolkningsrika centrala lägen. Det måste vara rimligt att anta att man bl a av energibesparingskäl förr eller senare kommer att behöva terminalområden med vattenkontakt. Det kan bli som komplement till eller som ersättning för de som idag tar emot godset med lastbil. Genom främst bostadsbyggande i nedlagda hamnområden har vi redan avhänt oss flertalet möjliga lokaliseringar för sådan verksamhet. Norra och södra Hammarbyhamnen, Årstadalshamnen, Finnboda varv osv är redan bebyggda, och snart kommer lossningsplatsen för sten och sand till innerstaden vid nordvästra Kungsholmen, asfaltverket osv att ersättas av lastbilstransporter genom ytterstaden. Varje sådan nedläggning betyder naturligtvis inte så mycket men sammantaget kan det bli

avgörande. Detta resonemang innebär naturligtvis inte att tex flygbränsle eller olja som skall till stadens ytterområden inte bör flyttas till lämpligare plats så fort som tillfälle ges.

Vi kan också vara säkra på att förr eller senare kommer nya behov av anläggningar för gemensamma behov i centrala eller halvcentrala lägen att uppstå. Dagens trend att centralisera till stora enheter i stadens utkanter kan komma att förbytas till sin motsats. Vad vet vi om behovet av nybyggnad för sjukhus och annan typ av samhällsservice i framtiden? Kanske kommer det när det gäller t ex sjukhusplanering att vara högsta sanning att det är mindre enheter nära medborgarna som är mest fördelaktigt. Varför då redan nu så till den grad som planerats proppa ett befintligt institutionsområde som t ex Sabbatsbergsområdet fullt med bostäder så att det inte finns expansionsmöjligheter för befintliga verksamheter eller etablering av likartade kvar inom området?

I en storstad är det av yttersta vikt att det också i relativt centrala lägen finns udda lokaler för utveckling av allehanda verksamhet från småindustri till konstnärlig verksamhet och olika typ av hobbyverksamhet för innevånarna som små båtvarv och verkstäder. Mängden kreativitet är avgörande för såväl stadens attraktivitet som ekonomiska utveckling. Det är verksamheter som inte har råd med nybyggnadshyror men som utgör grogrund för utveckling och vitaliserar stadsmiljön. Relativt centralt belägna institutions-, industri och hamnområden har hittills utgjort en resurs för denna typ av behov. Frihamnen, Ulvsunda industriområde, Sabbatsbergsområdet, Norra station är fortfarande exempel på områden med sådana möjligheter. *I en genomplanerad stad med fina bostäder och kontor i alla attraktiva lägen finns risken att de kreativa ger sig iväg.*

Vad vet vi om behovet av lokalisering av nya monumentalbyggnader för Sverige centrala funktioner?:- Någon gång kommer vi säkert också att vilja bygga någon eller flera nya monumentalbyggnader i prominenta strandlägen. Inte är det orimligt att tänka sig att t ex departementen av säkerhets- eller funktionella skäl en dag finner läget i city alltför mindre effektivt eller att starka önskemål uppstår att finna ett riktigt paradläge läge för en monumentalbyggnad typ Stockholms stadshus eller Sidneyoperan. Vi måste arbeta för framtida flexibilitet. Stockholms stränder och vissa områden för allmänna ändamål centralt i staden är strategiska resurser där det senare kan visa sig ödesdigert om vi redan nu ianspråktar dem. Efter alla de utbyggnader som redan skett särskilt i hamnområden har vi sannolikt redan överskridit det som är förnuftigt.

Ett förtroendefullt samarbete med kranskommunerna är avgörande för att klara av framtida bostadsförsörjning. En viktig förutsättning för detta är sannolikt att Stockholms kommun planerar för att hysa sin del av bl a varu -och drivmedelsförsörjningen och andra mer störande eller skrymmande verksamheter. Också i det perspektivet är det rimligt att Stockholms kommun planerar för att hysa åtminstone de delar av sin nuvarande och framtida försörjning och andra behov som berör den egna kommunen. Lika lite vill kranskommuner och omgivande landsbygd hysa transporter och anläggningar inom sig som centrala Stockholm vill hysa motsvarande för omgivande landsbygd.

Att titta för mycket på var de höga markvärden som kan realiseras genom nybyggande finns just nu riskerar att bli en kostsam återvändsgränd både i nuet pga höga saneringskostnader och för framtiden pga olyckliga låsningar. Byggande på innerstadens strandlägen, andra svårsanerade ytor eller trånga tomter medför onödigt stora kostnader som kommer att bli en belastning både för boende, verksamheter och samhälle i framtiden. Värde för boende, exploitörer, samhälle m fl kan skapas på nya platser med färre olägenheter. Här kommer graden av satsning på de nya kärnorna och den attraktivitet som de kan få, och som diskuteras i det följande under rubriken En flerkärnig huvudstad, att ha avgörande betydelse.

Risken är ju också överhängande att utökning av bebyggelse i Stockholms innerstad för med sig en direktökad trafikinfarkt. Skall de planerade ringlederna avlasta innerstaden så måste mer av trafikens målpunkter ligga i de nya stadskärnorna och de delar av ytterstaden som omger dem. Byggs mer i innerstaden så kommer ofrånkomligen ringlederna i stället att generera mer trafik till innerstaden i stället för mindre. Det går inte att tro att de nya trafikleder som planeras runt Stockholm kommer att föra trafiken bort från innerstaden om fler i stället för färre verksamheter och bostäder lokaliseras dit. Därför bör

-tillkommande bebyggelse ske i de nya stadskärnorna och omgivande ytterstad för att inte ytterligare belasta trafiklederna mot citykärnan
-det som byggs i Stockholms innerstad- i princip inskränkas till nödvändiga och välmotiverade stadskomplement och till projekt med avsikt att rätta till tidigare förmyndelser.

I visionens definition för vilka beslut, processer och förhållningssätt som behövs för att uppnå en långsiktig hållbar stad behöver tillkomma:

-mer av förutsättningslös analys av vilka frågor som kan bli avgörande för en positiv framtida utbyggnad av Stockholm med tydligare omvärldsperspektiv och större långsiktighet
-kartläggning av tänkbara kritiska moment -
-ökad kunskap om vad som på ett övergripande plan skapar goda möjligheter för önskvärd utveckling
-diskussion om vilka nya styrmedel som skulle kunna skapa förutsättningar för önskad utveckling.

Det framstår som att ett större grepp än visionens behövs avseende bostadsförsörjning och lokalisering för distribution, industri, samhällsservice etc för hela Stockholms området. Samfundet är medvetet om det stora och kompetenta arbete som genomförs inom Stadsbyggnadskontoret tillsammans med angränsande kommuner bl a för att tillgodose det stora behovet av bostäder. *Än större långsiktighet och effektivitet borde dock kunna uppnås för det gemensamma arbetet med för hela StorStockholms övergripande frågeställningar, genom att den primärkommunala nivån kombineras -med en starkt planeringsroll för regionala organ såväl på de högsta politiska nivåerna som inom tjänstemannaorganisationerna.*

Hur väl politiska beslut och stadsplaneringen i stort skapar förutsättningar för att kommande behov av basala funktioner kan tillgodoses har avgörande betydelse för hur historiska och konstnärliga värden i stadsmiljön kan bevaras, förädlas och utvecklas. Man måste också finna nya spelregler, baserade på kunskap om vad som i verkligheten genererar önskvärd utveckling, för att utveckla- attraktivitet-i förorter och kranskommuner.

En flerkärnig huvudstad

Risken är stor att den valda strategin "bygg Stockholm inåt" med dess stora förtätning av innerstaden också motverkar tillkomsten av nya stadskärnor värda namnet. Samfundet anser att behovet att utveckla citykärnan genom byggande i och kring denna har starkt överbetonats i visionen. Den energi som läggs på att argumentera för fortsatt bebyggelse över hamn- och spårområden och förtätning av citykärnan borde i stället läggas på utvecklingen av de nya stadskärnorna för att det skall bli något bra av dem.

Samfundet St Erik ifrågasätter varför man i visionen så starkt argumenterar för sitt ansvar att ge plats åt de företag och organisationer som har intresse av centrala lägen. Enligt regionplanen är det Stockholms innerstad med närförorter som tillsammans med de regionala nya stadskärnorna som i framtiden skall utgöra den starka noden i Stockholm-Mälardalsregionen och hysa regionens centrala funktioner. Regionplanens avsikt är att utveckla livsmiljön i hela Stor Stockholm, vitalisera äldre stadsdelscentra med omnejd, ge valmöjlighet för enskilda och företag, och bidra till att innerstaden avlastas. En flerkärnig stad gör det möjligt att bo i stadsmiljö eller förortstikt med gång- och cykelavstånd för de flesta till respektive stadskärna. Skall det bli verklighet måste all kraft-läggas vid att ta vara på och skapa förutsättningar för attraktivitet hos dessa nya stadskärnor med omnejd.

För att en ny kärna skall bli intressant för företag och organisationer så att den får avsedd betydelse och medför de fördelar som skisserats krävs en kraftfullare satsning än den som visionen ger uttryck för. Det krävs mycket mer, än som visionen uttrycker det, en satsning på effektiva kommunikationer, samarbete om försörjning, servicemix o dyl. De nya stadskärnorna måste ges en utformning så att de upplevs som innerstad med närförorter om än av ny typ. De måste ges en täthet så att befolkningsunderlaget blir tillräckligt för efterfrågad service och nöjen. De måste profilera sig i förhållande både till citykärnan och till de andra nya stadskärnorna för att upplevas som attraktiva nog för att folk och företag skall dras dit.

Samfundet saknar en analys av de speciella förutsättningarna för positiv utveckling för var och en av de olika nya stadskärnorna i visionen. Alla, även de som inte ligger i kommunen, påverkar i någon mån utvecklingen av Stockholms kommuns olika områden. Det bör därför inte göras skillnad om en av de i regionplanen utpekade stadskärnorna ligger utanför Stockholms stadsgräns eller ej. Den kommer att ha samma betydelse såväl för regioncentrum som för helheten.

I visionen uttrycks att man aktivt satsar på utvecklingen av Kista/Sollentuna/Häggvik och Kungens kurva/Skärholmen. Av vad som i olika sammanhang tidigare framkommit skall centrum i Skärholmen- Kungens kurva förses med fler kommersiella verksamheter och Kista visserligen med studentbostäder i centrum men med fler bostäder av traditionell typ utanför centrumområdet. Det är svårt att tro att detta räcker för att dessa skall upplevas som attraktiva stadskärnor för människor med anspråk. Däremot borde möjligheterna vara stora att utveckla dem genom att bygga på den starka dragningskraft och identitet som de redan har. Att bli genom komplettering med bostäder utveckla dess centrum, dess företagskluster och dess externhandelsanläggningar till sammanhängande och attraktiva stadskärnor måste vara en angelägen uppgift. Att skapa möjligheter att bo ovanpå dess parkeringsplatser, bredvid IKEA, Kista Tower eller ovanpå Kista shoppingcenter eller dess kontors- och industrilokaler borde kunna ge möjligheter att skapa en ny sorts innerstad.

Regionala stadskärnor skulle också minska trycket på det halvcentrala bandet utanför innerstaden. Trots det stora behovet av att bygga sammanhang i stadsbygden är det viktigt att behålla en läsbarhet och upplevelse av dess stora och speciella kultur-, natur- och landskapsvärden. Det kräver bebyggelse som formas utifrån dessa speciella värden. Att som nu skisseras upprepa innerstadens mönster t ex vid Stockholms norra kommungräns söder om Karolinska sjukhuset och vid Norra station är tveksamt.

Att bygga sammanhang är viktigt i hela stadsbygden. Särskilt viktigt är det mellan befintliga äldre stadsdelscentra med omnejd och närliggande nya stadskärnor. Genom att inlemmas i strukturen runt de nya stadskärnorna kan dessa stadsdelscentra få ny vitalitet och nytt liv. De blir naturliga platser för kompletterande service och utbud av varor. I många fall utgör genomfartsleder barriärer för människors rörlighet. Av bullerskäl omges de ofta av stora grönytor utan nytta som rekreation. Det borde rimligtvis finnas ekonomi i att gräva ner och bebygga fler av dessa eller på annat sätt genom stadsbyggnadsåtgärder minska hindren för människor att fritt röra sig mellan bostadsområden och stadsdelar.

De gröna kilarna med deras viktiga funktion för ekologi och rekreation ger en stadsbygd dem emellan som mest liknar bandstad eller bandförort. Å andra sidan måste strävan vara att som beskrivits ovan åstadkomma sammanhängande stadsbyggd särskilt runt de nya stadskärnorna och befintliga stadsdelscentra med hänsyn tagen också till det halvcentrala bandet. *Det måste vara mycket angeläget att hitta en optimal lösning som innebär en sammanvägning mellan dessa kontrasterande intressen.*

Arkitektonisk gestaltning

De nya stadskärnorna måste profilera sig i förhållande både till citykärnan och till de andra nya stadskärnorna för att upplevas som attraktiva nog för att folk och företag skall dras dit. Det är viktigt att de var och en utvecklar egen identitet och karaktär. De skall också erbjuda valmöjlighet för människor som vill leva i stadsmiljö och som inte vill eller har möjlighet att hitta bostad eller arbetslokal i innerstaden. Det skall gå att hitta den stadsmiljö som bäst motsvarar ens egna ideal i någon av de nya stadskärnorna.

Samfundet saknar en analys av hur förutsättningar skall skapas för att uppnå en arkitektonisk gestaltning som uttrycker och accentuerar karaktär och identitet hos olika platser. Vikten av arkitektonisk kvalitet betonas. Däremot framhålls inte vikten av egen karaktär och tydlig identitet hos de nya stadskärnorna. Det räcker inte med visionens ”bostäder av alla storlekar, upplåtelseformer och i olika prislägen”. Dagens unga är mer individualistiska än tidigare generationer. Det som är rätt för den ena är inte rätt för den andra.

Visionen bör tillföras resonemang och idéer om hur skapa förutsättningar för en arkitektonisk gestaltning som skapar attraktivitet bl a genom att accentuera de nya stadskärnornas grundidentitet. Utgångspunkt bör vara behovet av:

-analys av de olika nya stadskärnornas grundidentitet utifrån deras olika förutsättningar såsom topografi, verksamhet, historia etc och krav på att med arkitektonisk gestaltning av byggnader, stadsrum och parker utveckla denna grundidentitet

-diskussioner, utvecklings- och idéarbete och pilotprojekt i bred samhällelig dialog för att inspirera alla inblandade till nytänkande och för att skapa intresse för de nya stadskärnorna

-att få djupare kunskap om vari värdet består hos stenstaden och andra uppskattade urbana miljöer.

Vilken fantastisk utmaning att utveckla t.ex Kungens kurva/Skärholmen eller Kista/Sollentuna/Häggvik med all den service som redan finns där till attraktiva sammanhängande stadsmiljöer av helt ny typ. Till miljöer som för olika kategorier människor verkligen känns som aktiv pulserande stad.

Lagstiftning, normer, planprocess och medborgarinflytande

Samfundet stödjer visionens krav att normer bl a för byggande anpassade för storstaden vad gäller naturmiljö, hälsa osv måste förändras. *Nuvarande normer medför sannolikt betydande suboptimering* särskilt i storstäder med många konkurrerande intressen och med heterogen befolkningsstruktur.

Samfundet stödjer behovet av att utveckla en *ny planeringsnivå mellan översiktsplan och detaljplan.*

Samfundet vill dock betona att denna nivå då främst bör användas för att:

-få nödvändig överblick för att kunna sammanväga motstridiga önskemål som t ex avvägning mellan naturområde, utrymme för varuförsörjning och bebyggelse eller

-kunna formulera lämpliga styrmedel eller mål i andra avseenden för delarna eller helheten eller

-möjliggöra analys av kulturmiljö, landskap eller andra karaktärsskapande drag.

Än mer viktigt är dock att, som redan påpekats, resurser avsätts till helhetsgrepp och förutsättningslös diskussion om framtiden, analys av kritiska frågor för transporter och försörjning av innerstad och närförorter i ett långt tidsperspektiv, analys av förutsättningar för önskvärd utveckling av småindustri, konstnärlig verksamhet mm och att utveckla nya styrmedel.

Beträffande medborgarinflytande ser samfundet det som mycket positivt med utökat samråd med olika typer av nätverk. Det är viktigt att nå de unga i de sammanhang där de kan nås. Kontakt med tillfälliga nätverk och individualistiska åsiktsyttringar har ju utöver att känna av en dagsaktuell trend betydelse för att de kan skaka om och inspirera till nytänkande.

Att däremot som uttrycks i visionen ”kommunikationen med medborgarna i allt mindre utsträckning kommer att kunna ske med etablerade organisationer som företräder i förväg kända åsikter” verkar korttänkt och farligt. Vi kan i och för sig förstå att samråd med organisationer med en fråge- eller en begränsad intressesfär inte alltid anses ge tillräcklig utdelning.

Men med den inställningen från Stadsbyggnadskontoret är risken överhängande att invändningar och förslag från seriösa organisationer som representerar ett allmänintresse också viftas bort för att man hört dem förr, när det i stället är så att de framförda åsikterna känns obekväma, besvärliga att uppfylla eller kontroversiella. *Med det långsiktiga perspektiv vi alla måste ha på stadsutvecklingen vore det väl konstigt och illavarslande om inte de etablerade organisationernas ståndpunkter hinner upplevas som väl kända för politiker och tjänstemän under en beslutsprocess. Seriösa organisationer med allmänintresse har ofta en bred sammansättning vad gäller medlemmar och ledamöter. De bär på mycket stor långsiktig kunskap och utgör genom sin breda sammansättning oslagbara forum för diskussion. Formellt har de dock liten talan i planprocessen. Detta är ett förhållande som Samfundet St Erik vill ifrågasätta.*

Bygga på exploaterad mark

Att bygga på redan exploaterad mark har blivit ett mantra. Det är naturligtvis en viktig, god och sympatisk inriktning i sig att spara naturmark. Men den har kommit att styra stadsplaneringen i för hög grad och måste kunna ifrågasättas när det innebär att andra värden åsidosätts. Det kan gälla såväl stadens konstnärliga gestaltning som praktisk funktion eller flexibilitet i ett längre tidsperspektiv som diskuterats ovan. Särskilt när det är fråga om bostadsbebyggelse blir kostnaderna dessutom ofta orimligt höga pga krav på sanering. Med bättre överblick och analys borde behovet av såväl bebyggelse som grönytor kunna tillgodoses på ett ur olika aspekter mer optimalt sätt.

I vissa fall har trycket att bygga på redan exploaterad mark uppstått ut viljan att kunna bekosta sanering. Det gäller oftast bostäder och kontor. Det blir ofta orimligt dyrt, vilket i sin tur pressar fram orimligt hög exploatering. Då kan man fråga sig om det inte vore bättre att vänta med saneringen och att bygga på något annat ställe.

Rekommendationen att i stort sett endast bygga på redan exploaterad mark bör nyanseras.

Försyndelser

Samfundet saknar en diskussion i visionen om hur och när tidigare försyndelser i stadsutvecklingen skall kunna omintetgöras. De för alla Stockholmare mest kända och för Stockholms attraktivitet mest betydelsefulla är att återställa den av trafikmiljön ödelagda miljön mellan Gamla stan och Riddarholmen och vid Tegelbacken. Det vore orimligt om inte detta skulle kunna åtgärdas inom den aktuella tjugofemårsperioden.

Den planerade bebyggelsen kommer att beröra områden som idag består av känsliga strand- och skogspartier, strukturerade landskapselement i form av bergsbranter och hamnar. Vattenrum, parker och grönområden som omger Stockholms centrala delar kommer att förändras. *Föreslagna utbyggnader berör även Nationalstadsparken, vilket gör att en bebyggelse i dessa delar blir mycket känslig. Allt bör göras för att inte här åstadkomma ännu en försyndelse.*

Slutsord

Med ovan nämnda förändringar i visionen kan Stockholm långsiktigt utvecklas på ett hållbart sätt. Det som gör att Stockholm betraktas som en av världens vackraste städer kan behållas och förädlas.

I en period av stark expansion måste stor varsamhet, omsorg och omtanke finnas med i planeringen vad beträffar landskap, parker, stadsrum och bebyggelsestrukturer. Lika viktigt är helhetsgrepp, styrmedel som leder rätt utan hämmande effekt och beredskap att möta vitt skilda scenarier i en okänd framtid. Samfundet St Erik erbjuder sig att medverka i utvecklingen av ny spelplan för storstaden Stockholm

Kerstin Westerlund
Ordförande Samfundet S:t Erik

Kopia till: Kommunfullmäktige, Stadsbyggnadsnämnden,- Gatu -och fastighetsnämnden samt Gatu -och fastighetskontoret

