

Yttrande om Ladugårdsgärdet 1:9 mm

Inledning

Yimby ser mycket positivt på att utveckla detta mycket centralt belägna område till en ny del av Stockholms innerstad. Det är hög tid att utveckla och införliva de ännu ej fullt utvecklade närområdena till Stockholms innerstad för att skapa en integrerad och hållbar storstad.

Allmänt

I planförslaget tas den snabba urbaniseringen och klimatproblematiken upp som en viktig anledning till att utveckla Värtan-området till en ny stadsdel. I detta kan vi bara helt och fullt instämma. Genom att förtäta och bygga i anslutning till existerande eller ny kollektivtrafik kan vi skapa en effektivare och bättre stad där fler människor kan ta sig fram snabbare, enklare och med påtagligt mindre miljöpåverkan. Mot bakgrund av detta, och med de visioner som tidigare har presenterats för det aktuella området, måste den för detta exceptionellt centrala läge mycket låga exploateringsgraden ses som högst anmärkningsvärd. De tidigare visionerna om en riktig stadsmiljö verkar helt ha gått förlorade för att ersättas av en mycket modest exploateringsgrad som knappt kan matcha den som byggdes i Stockholm på 1800-talet, en tid då sådant som hissar och toalett inomhus fortfarande var mycket ovanligt.

Arkitektur och stadsbild

Förslaget kan i sin egenskap av utvecklingsprogram för ett relativt stort stadsutvecklingsområde jämföras med Norra Station/Hagastaden. Tyvärr kan vi - även om någon slutlig arkitektonisk gestaltning ännu inte är bestämd - se samma problematik med en nästan helt enhetlig takhöjd som de tidiga planförslagen för Hagastaden också var drabbad av. **Det ser kort och gott ut som att någon har dragit en vinkelslip över hela förslaget.** Därtill kan vi tyvärr inte se några ambitioner om att låta olika arkitektoniska stilar få komma till tals inom samma kvarter, tvärtom säger plandokumentens uttryckligen att *"varje kvarter kan betraktas som ett hus"*. Det är en utomordentligt olycklig formulering som vi starkt vänder oss mot. En varierad arkitektur och fysisk utformning är helt avgörande för att skapa en intressant, trivsam och välfungerande miljö. Ett sätt att skapa en sådan variation är att dela upp kvarteren i mindre markanvisningar. På så sätt skulle fler byggherrar, både större och mindre, få samsas om att bygga olika delar av varje kvarter. I de fall där flera olika byggherrar inte är möjligt måste det ställas krav på att byggnaden delas upp i flera visuellt åtskilda sektioner så att intrycket av flera byggnader ges. Exempel på sådana lösningar finns exempelvis vid de nybyggda bostadshusen längsmed Torsgatan i Stockholm. Vi kan inte nog understryka vikten av detta för att skapa en intressant, attraktiv och välfungerande stadsmiljö.



Tidigt förslag till Norra Stationsområdet/Hagastaden. Notera den fullständiga avsaknaden av variation i både arkitektoniskt uttryck och hushöjder.



Det aktuella förslaget, förstärkt med linjer för att påvisa problemet.

En helt rak och obruten taklinje skapar en konstlad och märklig stadsbild där uttrycket att allt är byggt samtidigt kraftigt förstärks. Det har därmed en starkt negativ effekt på stadsdelens möjligheter att upplevas som genuin, levande och attraktiv. I fallet med Hagastaden är detta en synpunkt som tagits tillvara på, vilket har lett till en mer varierad byggnadshöjd.

Buller är en problematik som planprogrammet många gånger återkommer till. Man nämner att den täta staden i sig agerar bulleravskärmande. Ju högre bebyggelsen är desto mer effektivt skärmas bullret av. Med detta i åtanke vill Yimby påminna om fördelarna med att bygga **helt slutna kvarter** och låta dem få ordentlig höjd. **Även små öppningar i kvarteren kan innebära att det som skulle**

kunna bli en tyst sida inte uppfyller kraven för bostadsbyggande. Den felaktiga analysen att det är svårt att få in bostäder i planförslaget beror i hög grad på en märklig vägran att bygga helt slutna kvarter. En vägran det är hög tid att göra upp med. Ett annat sätt att komma tillrätta med bullerproblematiken är att placera bostäderna längre ifrån bullerkällan, dvs genom att bygga dem högre upp. Möjligheten att få in många bostäder genom att bygga högt är tyvärr något som inte alls utnyttjas i denna plan.

Ett annat starkt skäl att hålla fast vid den ursprungliga avsikten att bygga på höjden är områdets läge söder om en stor vattenyta. Liksom vid Liljeholmskajen erbjuder detta en möjlighet att minimera den negativa effekt som en del kan uppleva att skuggor kan ha på gatulivet. Förläggs fler lägenheter till höghus intill kajen blir nettotillskottet av skugga noll vid de flesta tider på dagen. Det är inte fallet om lägenheterna istället byggs som lägre hus på andra ställen i regionen.

En uttalad ambition är att stadsdelen ska tjäna som en representativ port till Stockholm för resenärer som anländer med färjorna. Det är lovvärt och anknyter till Skeppsbroraden, som fyllt samma funktion sedan 1600-talet.



Skeppsbroraden var stadens högsta och mest påkostade hus när de uppfördes.

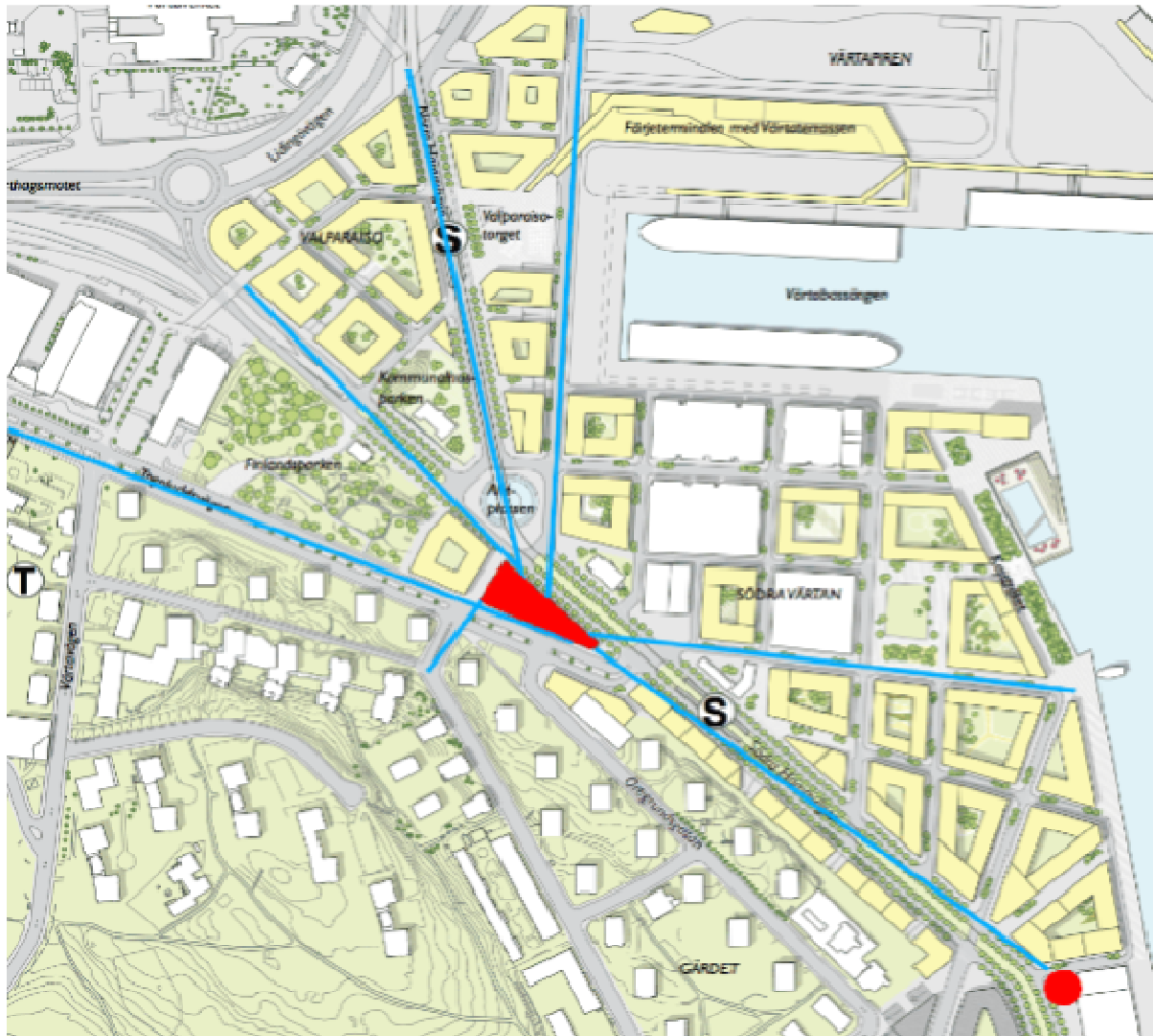
Utifrån den ambitionen är det viktigt att beakta två faktorer som skiljer sig från 1600-talet. Dels befinner sig den typiske resenären 25-30 meter högre upp och möter byggnaderna i höjd med 7:e eller 8:e våningen. Dels är Värtahamnsområdet fyllt av infrastruktur som förrycker skalan (silos, skorstenar) och förvandlar även ganska stora byggnader till leksakshus. Därför fylls den här funktionen bättre med en större skala än den föreslagna.

Yimby menar också att det finns en överhängande risk att den föreslagna stadsfronten genom sin enhetlighet och sin jämna och låga siluett, så fjärran från Skeppsbroradens stolta torn och mångfald av stilar, inte alls ger intryck av en "*spännande, dynamisk och attraktiv stadsdel*" utan bara signalerar totalplanerad likformighet och frånvaro av framtidstro och visioner. Att det första som möter den som anländer till Stockholm sjövägen är åsynen av en liten stad med låga hus vars gräsklädda tak man kan titta ner på från fartygsdäck är också en sak som måhända kan förmedla en oönskad bild av Stockholms utvecklingsnivå. Så hade man definitivt inte utformat "*stadens skyltfönster*" på 1600-talet.

Fondbyggnad

Mer än ett halvdussin siktlinjer sammanfaller i skärningen mellan Södra Hamnvägen och Tegelludsvägen vilket gör platsen till ett utmärkt läge för en arkitektoniskt intressant fondbyggnad. Tyvärr ser platsen ut att förlösas på en låg låda i det liggande planförslaget om man ska tro volymstudien. Här bör ges plats för något mer intressant.

Skissen nedan illustrerar siktlinjer och plats för fondbyggnaden. Den röda cirkeln indikerar ett annat bra fondbyggnadsläge som dock ligger utanför det nu aktuella planområdet.



En utmärkt plats för en fondbyggnad.

Bostäder och blandning av funktioner

Av de över 10 000 bostäder som planeras i Norra Djurgårdsstaden kommer endast 1000 att förläggas till det aktuella planområdet. Därmed kommer Norra Djurgården att bli funktionsuppdelad - något som både RUFs och översiktsplan vänder sig emot. Hjorthagen/Husarviken blir en utpräglad sovstadsdel medan det aktuella planområdet blir ett utpräglat kontorsområde. **Funktionsblandning är en avgörande faktor för att en stadsdel ska kunna vara befolkad och trygg under större delen av dygnet och har också en mycket stor inverkan på den typ av service- och kulturutbud som kan erbjudas.** Att bygga ett kontorsområde som bara ger underlag för en och annan trist lunchrestaurang kan väl inte vara målsättningen med stadens visioner om ett Stockholm i världsklass? För att citera Jane Jacobs:

“Stadsdelen, och så många som möjligt av dess beståndsdelar, måste fylla mer än en primär funktion; helst mer än två. Dessa funktioner måste medföra närvaron av människor som rör sig utomhus på olika tider och av olika skäl, men som kan använda många faciliteter gemensamt.”

Kort sagt så behöver specialiserade tjänster och kultur flera *olika* flöden av människor för att blomstra.

Yimby menar att det som nämns i översiktsplanen angående blandning av funktioner ska tas på allvar och förverkligas. För att intentionerna i översiktsplanen ska infrias föreslår Yimby att antalet lägenheter inom det aktuella planområdet påtagligt ökas *utan att ge avkall på mängden arbetsplatsyta*. Med tanke på att den angivna exploateringsgraden är förhållandevis låg kan man i stor utsträckning tillföra bostäder med nya våningar ovanpå inplanerade kontorshus. Om bostäderna eller kontoren hamnar högt upp eller länge ner är mindre viktigt, men de första två planen bör inte upptas av bostäder. Bottenplanet bör innehålla verksamheter av publik karaktär och första planet upptas av kontorsyta. På så sätt minskas risken att boende störs av verksamheter som pågår i det publika bottenplanet som t.ex. restauranger, klubbar eller annan verksamhet som är öppen på kvällstid genom att kontorsplanet finns mellan bottenplan och bostäder. Att man arbetar med höjdmässig variation kan dessutom bidra till att stadsdelen berikas med en mer intressant och varierad skyline. Det bör vara en målsättning att **blanda funktioner inom samma byggnad**, speciellt när det handlar om högre bebyggelse.

Buller

Bullerproblematiken har kontraintuitivt använts som argument mot högre bebyggelse. Resonemanget går ut på att bostäder inte kan erhålla någon tyst sida eftersom bullret från hamnverksamheten kommer från två håll. Yimby menar att detta *inte i sig* är ett argument mot högre bebyggelse, men eventuellt en anledning till fundera på *hur* högre bebyggelse med bostäder ändå kan uppföras.

Enligt uppgift från Klas Groth på SBK (<http://www.dn.se/sthlm/hoghusen-i-vartan-krympte>) orsakas mycket av bullret av förtöjda fartyg som saknar elkoppling och han hänvisar till frånvaron av en internationell standard för sådana. Det är en miljöfråga som borde ges högsta prioritet eftersom ett sådant regelverk skulle eliminera såväl det statistiska lågfrekventa bullret från motorerna som stora

mängder orenade utsläpp från skorstenarna, något som annars starkt motverkar projektets höga miljöambitioner. Att låta en olägenhet som kan regleras bort med ett pennstreck styra utformningen av en hel stadsdel förefaller korttänkt.

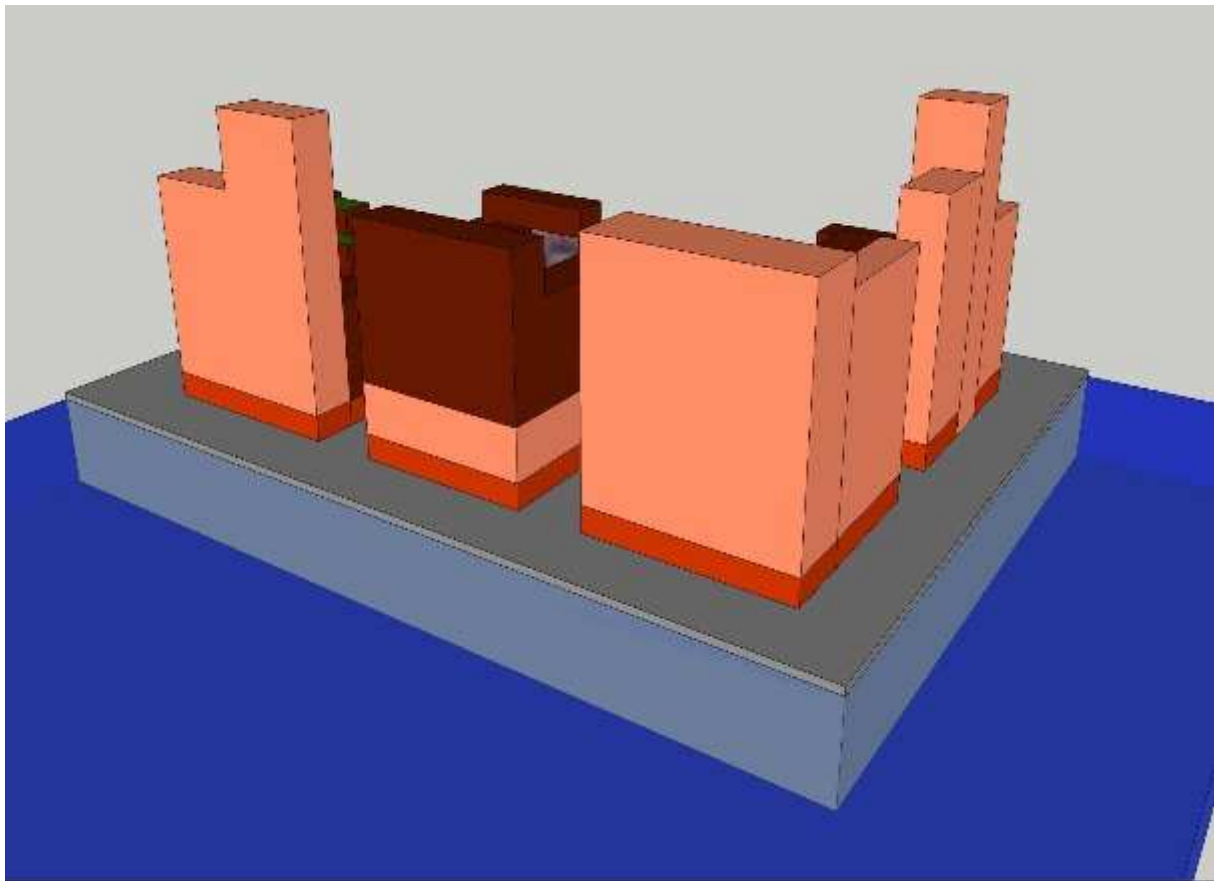
Buller från hamntrafiken kan givetvis inte elimineras helt vid källan, men de högre frekvenser det rör sig om här sprids inte lika långt och är lättare att skärma av med beprövad teknik. Det enklaste är att bygga högre kontorshus närmast pirerna som tjänar som skärmar för det inre av området. Den möjligheten pekar man uttryckligen på i planen men begränsar sig märkligt nog till ett enda höghus.

Ett annat förslag som möjliggör högre bebyggelse med bostäder inom området är att förse husen med dubbelfasader, en teknik som kan minska bullernivån med upp till 30 dB beroende på riktning till bullerkällan. Ett tredje är att utforma huskropparna så att de själva innesluter en "tyst sida", t ex genom att låta de nedre våningarna av kvarteren bestå av publika lokaler och kontor. Dessa sockelvåningar kan vara massiva utan innergård med plats för hissar, teknisk utrustning, lager, garage och annat i mitten. Ovanpå dessa bygger man 5-20 våningar bostäder i form av slutet kvarter. Således blir innergårdens golv gemensam med den övre kontorsvåningens tak. För att undvika det potentiella problemet att dessa innergårdar kan komma att bli för mörka kan man skapa en öppning mot söder, som täcks med fasadglas för att hindra bullerpropagering. Eventuellt skulle man kunna tänka sig svängda höghus utan innergård vars konkava sida vänder sig bort från hamnen. "Innergårdar" i form av överglasade vinterträdgårdar på taken bör också övervägas.

Ytterligare en möjlighet är att bygga vanliga slutna kvarter med bostäder från våning två/tre och uppåt, där kontor förläggs till högre bebyggelse inom kvarteren (på samma sätt som t.ex. Kungstornen är integrerade i kvarter). Oavsett hur man bygger bör kontorsytorna utformas så att de kan få en ändrad användning om bullersituationen förändras.



*Orange = blandade publika funktioner, Mörkrött = bostäder, Rosa = arbetsplatser
Grönt = Grönyta såsom park, gård, terrassodling eller dyl.*



Stockholm har en extrem bostadsbrist. Samtidigt ökar Storstockholms befolkning med uppemot 40 000 invånare per år, vilket är en betydligt snabbare ökning än vad befolkningsprognoser tidigare talat om. Detta är något som denna plan måste förhålla sig till. Alternativet till att bygga tätt, centralt och kollektivtrafikburet är att bygga glest, perifert och bilburet. Vi har inte råd att slösa bort så här attraktiv och central mark på den lågt exploaterade kontorsmiljö som planen nu föreskriver.

Infrastruktur och urbana samband

Det är mycket positivt att man redan från början planerar att försörja området med spårburen kollektivtrafik. Enligt den idéstudie SL utarbetat för förlängning av blå tunnelbanelinje till Nacka har man pekat på möjligheten att förlänga tvärbanan förbi Värtastaden. Yimby menar att detta är något denna plan måste ta hänsyn till. Man kan inte utgå från att Tvärbanan kommer kunna dela spår med spårväg city då det handlar om två, var för sig, tätt trafikerade linjer.

I området Valparaiso planerar man att höja upp marknivån för att kunna få plats med Värtabanans spår under denna överdäckning. Yimby menar att detta bör utnyttjas för att reservera plats för tvärbanans spår och stationer parallellt med Värtabanans. Även i planområdets södra delar bör man ta hänsyn till till en framtida tvärbana och eventuellt redan nu förbereda för tunneldragning och ge plats för en station *innan gatan anläggs*, alternativt ge plats för en högbanesträckning. Att redan nu göra detta som försvarsarbete gör att man i framtiden slipper stänga av gator och torg när frågan aktualiseras. Väntar man med dessa åtgärder tills området är färdigbyggt kommer det bli mycket dyrare och skapar stora problem med framkomlighet under byggtiden.

Norra Djurgårdsstaden är utsedd till ett av Stockholms stadsutvecklingsområden. En avgörande faktor för att området ska upplevas och fungera som en del av staden är att det finns stråk som

korsar stadsdelen och som sömlöst binder ihop stadsdelen med omgivande stadsdelar. Tyvärr försvåras det avsevärt genom att Gärdet är bebyggt som hus-i-park med icke fullständig kvartersstruktur och därmed ligger som en antiurban barriär mellan det aktuella planområdet och den befintliga kvartersstaden. Detta motverkar ambitionen att integrera Värtastaden med resten av staden. Värtastaden kommer i huvudsak ha endast två kopplingar med den befintliga kvartersstaden. Den ena är Lindarängsvägen och den andra är Lidingövägen.

Det är oerhört viktigt att *båda* dessa kopplingars urbanitet/stadsmässighet inte bara värnas, utan *förstärks*. Stadsdelens exploateringsgrad får därmed inte trappas ned bara för att man närmar sig nationalstadsparken. Vi bör dra oss till minnes att lagen om nationalstadsparken bara berör själva parken. Den säger inget om området som omger parken. Yimby menar att parkens status som stadspark bör förstärkas genom att låta en tät och urban stad få möta den istället för att, som tidigare varit brukligt, omge den med artificiellt utglesad bebyggelse med hus som blir mindre i skala ju närmare parken de står.

I norr utgör Hjorthagsmotet ett potentiellt problem. Det ligger precis i skärningen där två framtida stråk kommer kunna mötas (Lidingövägen och den mellan Värtastaden och Hjorthagen). Även om denna del ligger utanför själva planområdet bör det påpekas att det finns en rad alternativ för att förstärka de urbana kopplingarna, vilket givetvis berör planområdet. Ett är att däcka över delar av motet och låta trafikytorna ta så lite plats som möjligt. Ett annat är att tillföra så många kvarter att trafikytorna inte upplevs som dominerande. Ett tredje alternativ är att förstärka Lidingövägens status som stadsgata. Detta kan ske genom att bygga kvarter intill. Exempelvis skulle slänten nedanför studentbostäderna (Jerum) kunna förses med lamellhus med publika lokaler i bottenvåningarna. Detsamma kan göras vid bergsskärningen söder om korsningen med Erik Dahlbergsgatan.

Ett ytterligare sätt att förstärka områdets urbanitet är att anlägga en tunnelbanestation på själva tunnelbaneviadukten när de omgivande områdena förtätats tillräckligt. Den stationen skulle ligga runt 0,8 kilometer från Ropstens tunnelbanestation och runt 0,6 kilometer från Gärdets tunnelbanestation. Den dagen Värtabanan öppnas för persontrafik, alternativt att tvärbanan dras denna väg, kommer detta område fungera som en viktig bytesstation.

Yimby ser en stor orealiserad potential för persontrafik på Värtabanan, som knyter ihop många stora stadsutvecklingsområden med varandra och med Centralen. En framtida utbyggnad till dubbelspår längs hela sträckan bör inte förhindras, något man tagit fasta på i Albanoprojektet där utrymme för ett andra spår reserverats under överdäckningen. En framtida "V-bana" bör givetvis fortsätta till Loudden.

Miljö

Att Norra Djurgårdsstaden ska bli en miljöstadsdel är något som Yimby ser mycket positivt på. Helhetssynen på regionen får dock inte glömmas bort. En miljöstadsdel värd namnet bör inte bidra till att öka miljöproblemen på andra platser i regionen, vilket är just vad som sker om möjligheterna till tät innerstadsnära bebyggelse inte tas till vara. **Varje lägenhet som byggs i periferin medför ett ökat bilberoende och därmed högre utsläpp och krav på ständigt högre kapacitet på regionens vägnät.** Varje lågt hus kräver lika mycket gator, ledningar, gatubelysning och gatuunderhåll som ett högre hus. En grundprincip måste vara att ingen stadsdel kan ses som isolerad från sin omgivning, i synnerhet inte när det gäller miljön.

Den klimatneutralitet som eftersträvas bör således gälla på regionnivå. Det innebär inte att miljöåtgärder inom stadsdelen blir mindre angelägna. Koldioxidabsorberande betong, gröna tak och liknande har en viktig funktion att fylla även om effekterna inte kan räknas hem enbart inom planområdets gränser. På samma sätt bör projektet få tillgodoräkna sig positiva miljöeffekter som blir följden av att åtgärder förläggs inom området som skulle innebära en miljöbelastning om de istället förlades långt utanför området.

- 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

115 31 Stockholm

E-post: anders.gardebring@yimby.se