

Yttrande om Vision Järva 2030

- Inledning

Nätverket Yimby ställer sig mycket positiva till att staden har tagit fram ett visionsdokument för Järvas utveckling. Att ta ett helhetsgrepp för att på ett sammanhållet sätt samla de åtgärder som behöver göras, och för att utreda de möjligheter som finns, är mycket välkommet.

- Yttrande

Det arbete som svenska bostäder genomfört med en undersökning där Järvabornas egen syn på sina stadsdelar tagits fram välkomnar vi, och vi ser gärna att en avstämning med medborgarna får löpa genom hela processen. De goda idéer som finns hos lokalbefolkningen bör tas tillvara. Att individuell bedömning varje byggnad, så som målsättningen beskrivs i visionen, är en bra och riktig målsättning. Det finns inga patentlösningar och varje byggnad är unik, både sett till skick, och till hur de som bor och verkar i byggnaden ställer sig till situationen. På Järvafältet bor idag många med en ansträngd ekonomi. Det är därför oerhört viktigt att de boende inte mot sin vilja tvingas på dyra och onödiga renoveringar med kraftiga hyreshöjningar som följd.

Vi vill också peka på att den uttalade målsättningen med Järvalyftet, att vara ett kontinuerligt utvecklingsarbete, snarare än ett isolerat och tidsbestämt projekt, är helt rätt väg att gå. Allteftersom arbetet fortgår kommer nya behov och nya problem att uppdagas, varför det är viktigt att ha en flexibel och förändringsbenägen process.

I visionsdokumentet kan vi läsa:

"Att miljonprogrammet enbart skulle bestå av storskaliga flerfamiljshus är en vitt spridd tro, som även präglar bilden av Järva. Tensta och Rinkeby trappar dock successivt ned mot söder och består till stor del av två- och trevåningshus, i Akalla och Kista finns stora småhusområden. Detta hindrar dock inte att det på många håll skulle behövas ökad variation av hustyper, i synnerhet småhus av olika slag. Erfarenheterna från de nya radhusen i Tensta och Rinkeby är mycket positiva och bör få efterföljare, även om det krävs respekt för projektens svårigheter."

Vi menar att denna analys missar en del av kärnproblematiken. Miljonprogrammets bild kommer att fortsätta att präglas av denna uppfattning så länge inte människor lockas dit. Så länge den enda anledningen att ta sig till Järvafältet är för att man bor där, eller för att man känner någon som bor där, kommer också denna bild att bestå. Att det i denna skrivning inte med ett ord nämns vad tillkomsten av nya blandade stadsdelsområden, som lockar med sina blandade funktioner och stadsliv, skulle kunna göra för Järva är oroande. Är målsättningen med Järvalyftet att cementera skrivbordsprodukten förorten, eller att skapa en blandad och lockande stad?

Målsättningen att skapa nya förbindelser mellan de olika områdena i Järva är någonting som vi till fullo stöder. Ett av de stora problemen med de olika områdena i Järva är just att de planerades som enklaver, ibland med det uttalade målet att minimera kontakterna däremellan. Områdena är idag, på grund av en mycket medveten planeringsstrategi, starkt avskilda från varandra med ett tydligt enklavtänk. Att detta är ett stort problem utifrån ett flertal aspekter, som arbetsmarknad, integration, trygghet, stadsbild med mera är idag väl vedertaget. Målsättningen att binda samman enklaverna är mycket lovvärd och något som vi själva vid flera tillfällen har påtalat vikten av, inte bara på Järva, utan i många av de bostadenklaver som spridits ut omkring Stockholm. Här är det viktigt att tänka i stråk, och i stråk som lockar många människor. Två isolerade områden knyts inte samman om man bygger radhus eller punkt/lamellhus i park. Här krävs det istället tydliga och väldefinierade stadsrum med välanvända, välupplysta och tilltalande gatustråk. Sådana stråk bör kantas av byggnader med utåtriktade verksamheter i husens bottenplan och stråken bör trafikeras med tät kollektivtrafik. Där underlag finns bör kollektivtrafiken vara spårburen. Det är viktigt att dessa stråk inte är trafikseparerade för att undvika den isolation detta lätt leder till. Samtidigt får de inte heller bli trafikleder, trafiken måste anpassas till stadens villkor och gatorna får inte uppfattas som barriärer.

I de fall där man vill komplettera områdena med mindre enfamiljs- eller fåfamiljshus är det av yttersta vikt att ta i beaktande var och hur dessa placeras. Sådana byggnader får inte placeras i de sammanbindningsstråk som är möjliga, utan istället i områdenas utkanter, där utkanten inte gränsar till till ett annat område som det krävs sammanbindning mot. Radhus och villor är isolerande till sin natur och signalerar att området är privat. Att placera sådana byggnader i möjliga sammanbindningsstråk vore därför ett fatalt misstag om visionens mål skall kunna uppnås.

Fåfamiljshus kan i enstaka fall läggas i sammanbindningsstråken, men då i formen av urbana stadsradhus med tydliga, inbjudande och öppna fasader som är direkt kopplade mot gatan. Fasaderna på sådana hus måste göras omväxlande och inbjudande på grund av husens privata karaktär. Då begreppet stadsradhus ofta blir missutnyttjat i Sverige och används på alldeles vanliga förortsradhus som placeras nära staden, så är det viktigt att här göra en tydlig distinktion mellan radhus och stadsradhus då det är två helt olika byggnadstyper.



Exempel på stadsradhus av klassisk typ.



Exempel på byggnader som kallas stadsradhus, men inte är det på grund av sin avskärmande och isolerande karaktär.

Att tillföra nybyggnation i Järva med fler punkt- och lamellhus bör göras med yttersta försiktighet. Dessa tar bort en av dessa områdens största positiva aspekter, grönyrtorna, utan att egentligen tillföra några nya värden för de boende. Riskerna för slitningar och protester är överhängande. Genom att istället göra mer stadsmässiga förtätningar uppnås däremot flera positiva mervärden, jämfört med att fortsätta att bygga miljonprogram i nyfunkistappning. Genom att tillskapa byggnader med en mer stadsmässig struktur kan ett nytt värde som idag oftast saknas tillföras, det urbana. Istället för fem nya punkthus på gräsmattan utanför som granne får här de boende istället ett nytt café, en ny stadspark, en hårfrisör, närlivsbutik och en restaurang. Och med detta nya arbetstillfällen, och det stadsliv och den trygghet som stadens värden tillför.

I målbilden för Järvalyftet lyfts en vision fram om blandad bebyggelse. Samtidigt uppehåller sig det mesta av diskussionen avseende nyproduktion kring byggandet av nya bostäder. Blandad bebyggelse handlar inte bara om olika former av byggnader. En mycket viktigare, men ofta förbisedd, aspekt är blandade funktioner. En bebyggelse kan inte i sanning bli blandad innan det finns olika typer av funktioner inom området. Möjligheten att tillföra kontorsytor till Järvafältets bostadsområden bör således utredas. Endast då kan områdena förändras från bostadsområde till stadsdel.

I visionen identifieras behovet av lokaler för servicenäringar, som t.ex. restauranger, saluhallar, bilverkstäder med mera. Det konstateras också att utbudet av detta idag är förhållandevis litet i Järva, och att målsättningen därför bör vara att tillföra fler lokalytor. Det är glädjande att se detta behov identifieras. Här ser vi gärna att man inte gör om tidigare misstag genom att centralisera allting i ett centrum eller genom att glest sprida ut lokaler över hela området med långa mellanrum. Lokaler bör anläggas i stråk där människor rör sig, vid mötesplatser och i kluster. Lokalerna kan med fördel anläggas i nybyggda eller befintliga bostads- eller kontorsbyggnader för att skapa en blandad och levande stadsbild. En analys bör göras för att identifiera var sådana mötesplatser och stråk finns.

Behovet av trygghet i området är ett ämne som tas upp i visionen. Målsättningen måste vara att arbeta bort mörka och otrygga gångvägar så att man alltid kan känna sig trygg på vägen hem. Speciellt i de centrumanläggningar som idag finns på Järvafältet bör målsättningen vara att skapa en tydligt stadsmässig miljö, med innerstadens form som förebild och mål. Med detta avser vi en blandning av boende, butiker och kontorsytor med tydliga stråk och med direktkontakt mellan husfasad och trottoar, tydliga kvarter och affärslokaler i husens bottenplan. Trafiksepareringen måste här arbetas bort och olika trafikslag blandas (men med plats för cykelbanor och kollektivtrafikskörfält). Då tillförs nya värden till de redan boende, som får "staden" mycket närmare, samtidigt som nya och attraktiva boendemiljöer skapas som kan locka nya invånare till området. I många fall bör det, efter nödvändiga förstärkningar, gå att bygga på befintliga centrumbyggnader med bostäder och kontor i flera plan. Målsättningen måste vara att skapa grogrund för det levande stadsliv som uppstår i stadsmiljöer. Vi menar här att det är av yttersta vikt att detta arbete inte tillåts bli offer för de halvmesyurer som idag är så vanliga när man skall bygga "stadsmässigt" utanför staden. Vanliga exempel är att man bygger rektangulära kvarter, att man bygger en formmässig idé, men stannar där. Man glömmer bort de blandade funktionerna, liksom det lokala butiksutbudet som skapar den levande stadsmiljön. Ett vanligt fel är också att bryta sönder kvarteren för att släpa in solljus eller skapa utblickar, men samtidigt tar på grund av detta stadsbilden stor skada och stadens naturliga flöden skadas. Det finns obefintligt med empiriskt stöd för att uppbrutna kvarter är någonting som uppskattas av den som önskar bo i flerbostadshus. Däremot finns gott om empiriskt stöd för att just kvartersbebyggelse är mycket populär. Just på grund av att de idag existerande skiv- och punkthusen på Järvafältet ofta helt saknar stadskvaliteter är det så oerhört viktigt att detta tillskott får ske. Att bygga blandstaden handlar om så mycket mer än formmässiga regler. Detta får inte glömmas bort.

Det är lätt att fortsätta i gamla banor på slentrian. Det är svårare att bryta mönstret och tänka om. Det är lätt att fortsätta bygga skivhus med "spännande" fasader, men missa att se att man bara fortsätter på en misslyckad struktur. Det är svårare att tänka till- och om, och tillskapa de nya värden som behövs. På flera håll i visionen tas de nya byggnader som skall byggas på en överdäckning över E18 upp. Dessa är ett tydligt exempel på vad vi här menar. De ser "häftiga" ut på avstånd och på arkitekternas visioner. Det är mer tveksamt hur pass mycket bättre de om 30 år kommer att fungera jämfört med dagens skivhus. Att tillföra ny, kaxig och utmanande arkitektur till Järva är något som vi varmt uppmuntrar och välkomnar. Det kan bli en bidragande faktor till att höja områdets attraktivitet och status. Men stadsbilden och strukturen får inte glömmas bort på vägen.



Arkitektoniskt intressant och nyskapande. Men binder det samman?

I bostadsområdena på Järvafältet är tillgången till grönt stor, men kvaliteten är blandad. Målsättningen bör vara att skapa nya väl gestaltade stadsparker som får bli levande och omyckta mötesplatser. För att dessa parker faktiskt skall användas, och för att de skall kännas välkomnande och tydliga i sin struktur bör de, till skillnad från många av de befintliga grönytorna på Järva, tydligt avgränsas och inramas inom stadsdelen. Vi vill här referera till en studie från 2005 om nyttjande och tillgång till grönområden, där det tydligt visas att en grönstruktur likt den på Järvafältet inte är något som kommer de boende till del mer än en grönstruktur lik den i stadsmiljöer, tvärtom.

(Mer park i tätare stad, Licentiatavhandling Alexander Ståhle, KTH 2005:

http://www.spacescape.se/pdf/as_lic_thesis.pdf)

De tankar kring Järva friområde som presenteras i visionen ställer vi oss positiva till. Tillgången till gröna rekreationsytor är viktiga, och någonting som det ofta finns god tillgång till i områdena på Järvafältet. Tyvärr tenderar användningen av områdena att vara förhållandevis dålig då de alltsomoftast är undermåligt integrerade mot bostadsområdena. Därför ser vi det som mycket positivt att man i visionen tar upp strategier om att utveckla grönytorna vad gäller fritids- och kulturaktiviteter. Och, viktigast av allt, förtydligan av kopplingarna till området. De tydliga entréer som nämns i samrådsdokumentet får därför vårt fulla stöd.

I visionen diskuteras uppfattningen av privata och offentliga ytor i bostadsområdena på Järvafältet. Visionens målsättning att förtydliga gränserna mellan privata och publika ytor är utmärkt och får vårt fulla stöd. Det ökar tryggheten och gör dessutom att man lättare kan orientera sig inom området.

I dokumentet tas potentialen med borttagande av trafikseparation upp. Detta ser vi som mycket glädjande och vi finner det uppmuntrande att man nu från stadens sida börjar göra upp med dessa i teorin välmentade idéer, som sällan har visat sig fungera bra i verkligheten. Samtidigt beskrivs också en målsättning där en sådan trafiksammanblandning endast skall göras vid vissa lägen, för att även i fortsättningen säkerställa en trafiksäker väg inom området, från t.ex. tunnelbana till bostaden. Målsättningen är förståelig, men vi ser gärna att tankegångarna utvecklas för att möjliggöra en mer genomgående uppgörelse med SCAFT-normerna. Alternativen behöver inte alltid handla om gångväg/trafikled eller stadsgata. Även alternativ som gångfartsgator och enkelriktade gator med låga hastigheter kan med fördel utredas i stråk där man vill gå mer försiktigt fram. Genomgående bör återvändsgränder avvecklas för att skapa naturliga flöden genom området, både för människor och fordon. Detta måste dock göras med försiktighet så att boende inte hamnar i en situation med stor genomfartstrafik.

Det är viktigt att i processen skapa mötesplatser där människor både kan och vill mötas. Sådana mötesplatser bör anläggas i naturliga mötespunkter, där det finns inte bara en, utan flera, funktioner som lockar människor. Sådana kan vara kollektivtrafikknytpunkter, affärer, kulturlokaler och så vidare. Att skapa ett torg med syftet att skapa ett torg fungerar sällan bra, det behövs också funktioner vid en platsbildning som gör att människor finns där och vill vara här. När en plats skall uppföras är det oerhört viktigt hur den gestaltas. Stora, öppna och ödsliga betongtorg har vi många av i Stockholmsområdet. De används sällan som det var tänkt. Här ser vi hellre att torgen görs mindre ytmässigt, platsbildningen görs tydlig och att torgen omges av blandade verksamheter. Stora öppna och ödsliga ytor undviks, mer intima stadsrum uppskattas och används. Sådana torg bör omges av byggnader med blandade funktioner i flera plan, med offentliga utrymmen i bottenplanen. Torg och platsbildningar bör vara stensatta och gestaltas med trädplanteringar, grönska och plats för uteserveringar.

Den sopsugsanläggning som finns mellan Akalla och Husby bör lokaliseras om och på platsen bör det istället uppföras ny bebyggelse med ett tydligt och välkommande sammanbindande offentligt stadsrum.

Att utveckla Kista mot en alltmer tydligt stadsmässig struktur ser vi som en mycket positiv utveckling som vi varmt välkomnar. Kista är ett av de absolut tydligaste områdena utanför Stockholms befintliga innerstad som har potential att utveckla riktiga stadsvärden. Både staden, näringsliv och näringsidkare i Kista är i stort sett överens om denna målbild, vilket måste tas tillvara.

Vi har därför tidigare kritiserat det område av radhus som planeras på Kistahöjden

(DNR: 2005-18083, Yimbys yttrande:

<http://www.yimby.se/material/kistahojd/inlaga/kistahojden.pdf>).

Den kritiken kvarstår och vi ser hellre att småhus placeras i lämpligare lägen.

Målsättningen att Kista Science Tower kommer få sällskap av bostäder och hotell i samma höjd är positivt och vi hoppas det blir så med tanke på hotellets nuvarande svaga verklighetsförankring. (Flera månader har gått sedan beslut skulle tagits. Bostäderna som är planerade i Gallerians nordvästra ände är planerade att bli 25% lägre än Science Tower).

Vi vill från nätverkets sida se att Kista ges en mycket tydlig profil av framåtblickande IT-kluster, och med det självklart den arkitektur som ett sådant för med sig. Målsättningen bör inte vara att lägga sig på en nivå som, eller lägre än, Kista Science Tower. Snarare bör Kista Science Tower ses som ett första steg till att skapa en stadsdel i Stockholm där det tillåts byggas riktigt högt och utmanande. Här finns ingen stadssiluett från den befintliga innerstaden att ta hänsyn till och det finns redan ett högt hus, vilket borde innebära större möjligheter och mindre friktion att här satsa ordentligt. Mer arbete bör läggas kring bra kopplingar i gatunivån än vad som gjordes med Kista Science Tower. Höga hus är också en del av staden.

Det är viktigt att E18 inte blir en stark barriär. Stråksammanbindningar på överdäckningar över E18

bör förläggas i flera lägen.

Vi ser gärna att det tillåts högre hus i centrumen och längsmed huvudstråken på södra och norra Järva. Det handlar inte om att redan från början från stadens sida utpeka lägen för sådana, utan snarare att uppmuntra istället för att stoppa de idéer och det intresse som kan komma fram under processen. Sådana byggnader kan leda till en ny stolthet inför det område som man bor i, men de måste självfallet precis som andra ändringar som görs i bebyggelsen avstämmas med de boende och verkande i området.

Vi ser det som ytterst viktigt att man i arbetet med Järvas utveckling utvecklar den spårburna kollektivtrafiken. Den tvärbana som finns på ritbordet bör påbörjas så snart som möjligt.

Det är viktigt att ambitionerna om en levande blandstad faktiskt återspeglas i de konkreta förslag som framläggs och klubbas igenom. Detta är något vi är oroad över då det de senaste åren varit allt för vanligt att det skrivs fina målsättningar i startskeden av planprocesser men att det som byggs i slutändan mest är mer miljonprogram, än med modernare fasader.

- Om Yimby

Yimby är ett nätverk bestående av drygt 2900 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholms fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

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

Kontaktperson för detta yttrande är:

Gustav Svärd
Helsingörsgatan 32
16444 Kista
Epost: gustav@yimby.se