



**YIMBY – Yes in my Back Yard.**  
SBN/2008:349

**Stockholm 2008-11-25**

## **Yttrande om nya bostäder vid Solnavägen (kv fältet)**

### **- Inledning**

YIMBY ser det som oerhört positivt att det äntligen görs kraftanstängningar för att överbrygga det öppna urbana sår som under så lång tid har skilt Solnas centrala delar från Stockholms innerstad. I dessa ansträngningar ingår stadsbyggnadsprojekten Norra Station, Karolinska, Huvudsta/Ingenting samt Solna City, i vilket kvarteret Fältet ingår i den sydöstligaste delen. Vill särskilt lyfta fram att man i planbeskrivningen uttrycker en målsättning att *”skapa en mer stadsmässig struktur i området kring kommunens centrala delar.”* Denna målsättning är mycket glädjande.

Området invid Solnavägen har en mycket stor potential att bli ett sammanhängande urbant stråk fullt jämförbart med dagens innerstadsstråk; Götgatan, St. Eriksgatan eller Sveavägen. Solnavägen löper mellan Solnas hjärta, Råsunda, och den framtida stadsdelen vid Norra Stationsområdet, som dessutom sägs planeras med hög exploateringsgrad. Underlag för urbanitet längs hela sträckan kommer med andra ord att finnas om vi tillåter oss att bygga med en tillräckligt hög exploateringsgrad, att byggnaderna förses med verksamhetslokaler i bottenplanen samt att parkeringsnormen tillåts vara i nivå med, eller lägre, än i Stockholms befintliga innerstadsbestånd. Något som däremot bör undvikas är nybyggnation i form av ”hus i park”, något som området redan har i stor utsträckning. Denna typ av bostäder innebär att verklig parkyta fördärvas, samtidigt som antalet bostäder blir litet i förhållande till markytan som husen upptar. För att uppnå en god exploateringsgrad krävs att kvarteren är slutna och att våningsantalet inte är för litet. Att efterfrågan på ”hus-i-park” dessutom är långt lägre än efterfrågan på stadsmässiga och urbana miljöer gör det än viktigare att bygga just sådana.

### **- Förslaget**

Det är mycket positivt att bostäder byggs i kvarteret fältet. Bostadsbristen är stor och det finns ett oerhört tryck på just *urbant* boende. Området utgörs idag av en lågutnyttjad gräsplätt, bensinstation samt parkeringsplats mellan Västra vägen och Solnavägen. I förslaget ges kvarteret ett relativt urbant avtryck ut mot Solnavägen, vilket är mycket positivt. Verksamhetslokaler har planerats in i bottenplanen och kvarteret ger ett visst intryck av att vara slutet. Det är positivt att planförslaget medger att förskola kan placeras inom området.

Det finns dock ett par allvarliga brister i det förslag som nu lagts fram.

Det är anmärkningsvärt att man frångår principen om slutna kvarter och istället väljer att bryta upp kvarteret mot nordöst och planerar fyra byggnader av typen ”hus i park”. Som nämnts i inledningen så innebär denna byggnadstyp att värdet av parken, i vilka de är placerade, degraderas. Var går gränsen mellan den yta som kan användas som rekreation för allmänheten och den privata yta som

husets invånare har till sitt förfogande? Här finns det en uppenbar risk för konflikter och osäkerhet inför vems ytan är. Inte sällan leder denna situation till att målet att *alla* skall känna sig välkomna istället blir att *ingen* känner sig välkommen.

Boende i kvarterstad är oerhört populärt och är enligt den forskning som finns på området (Se ex. *Rådberg, Attraktiva kvarterstyper KTH, Stockholm 2000*) den avsevärt mest populära boendeformen för flerbostadshus, långt före "hus-i-park". Värt att nämna här är också att man i Rådbergs studie uteslutit andra faktorer som service, handel, avstånd till centrum och så vidare och koncentrerat sig enbart till bebyggelsestrukturen.

Vi ifrågasätter därför varför man här nöjer sig med att bygga en stadsmässig kuliss mot Solnavägen, när möjligheten och utrymmet för att bygga ett helt kvarter finns.

Kvarterstrukturen ut mot Solnavägen är bitvis otydlig. Egentligen löper kvarteret hela vägen från Solnavägens korsning med Sundbybergsvägen till korsningen med Centralvägen. Kvarteret är med andra ord närmare 300 meter långt och skulle därmed utgöra en barriär mellan Solnavägen och kvarteret Rudviken. För att råda bot på detta är det tänkt att glipor ska ordnas i kvarteret i form av fickparker. Syftet med dessa är att gångtrafikanter lätt ska kunna ta sig från Solnavägen till kvarteret Rudviken, utan att behöva gå någon längre omväg. Öppningarna innebär i sig stora problem: Kvarteret Fältet kommer att vara i stort behov av en tyst innegård, eftersom den ena sidan kommer att ligga an mot den relativt hårt trafikerade Solnavägen. Det är med viss förvåning som vi här konstaterar att man i plandokumentet först konstaterar att området är bullerstört, för att sedan missa en sådan uppenbar och enkel lösning som att skapa ett slutet kvarter. Öppningarna i kvarteret gör att innegården inte längre kommer att vara någon tyst innegård. Gården kommer istället att vara bullerstörd och riskerar att upplevas som otrygg.

De urbana värdena lockar idag många barnfamiljer, varför man bör kunna utgå från att barnfamiljer kommer att bo i huset. Föräldrar kommer knappast att våga lämna sina barn utan tillsyn på samma sätt som man kan göra på en sluten innergård, då barnen här riskerar att springa rakt ut i gatan. En stadsmiljö kan vara en utmärkt uppväxtmiljö för barn, men då gäller det också att man planerar just en stadsmiljö, med parker och slutna gröna innergårdar där barnen kan leka, och inte försöker planera in den trafikseparerade förortens bebyggelseidéer i stadsmiljön, då detta istället skapar en otrygg miljö för barn.

Vidare kommer öppningarna i mycket liten uträkning fungera som passager för gångtrafikanter. Från deras synvinkel kommer gården att upplevas som privat, varför det är troligt att anta att många kommer att välja att gå runt kvarteret.

Solna kommun tillämpar en parkeringsnorm på 1, 1 parkeringsplatser per bostad. Enligt planförslaget ska denna norm även gälla kvarteret Fältet. Man kan fråga sig varför det ska planeras in *fler parkeringsplatser än bostäder* i ett område som redan idag är välförsörjt med kollektivtrafik och som i framtiden, i takt med att underlaget successivt förbättras, kan få ännu tätare med buss-, spårvägs-, och tunnelbanelinjer. Inom en snar framtid kommer det att finnas en tvärbanestation ett hundratal meter från kvarteret. En hög parkeringsnorm för detta område går dessutom stick i stäv med det uttalade målet att reducera trafikmängden på Solnavägen.

För att upprätthålla en parkeringsnorm på 1,1 har man blivit tvungen att planera in garage i kvarterets källarvåning. Detta kan komma att innebära stora kostnader eftersom garaget delvis kommer ligga under grundvattennivån och därmed kräva en speciell vattentät konstruktion. Innan förslaget vidare bearbetas bör det utredas hur pass mycket kostnaden per lägenhet påverkas av att bygga källargarage eller inte.

## - Alternativ plan

För att uppnå en hög exploateringsnivå krävs slutna kvarter och god byggnadshöjd. YIMBY har tagit fram ett förslag för området som syftar till ett mer urbant avtryck för hela kvarteret samt dess omgivning. Förslaget finns illustrerat i figur 1 nedan. I förslaget har kvarteret delats upp på två mindre: *Fältet mindre* (i nordväst) och *Fältet större* (i sydöst). Detta tjäna två syften: (i) Om kvarteret bli för stort finns risken att det agerar barriär och därmed isolerar kvarteret Rudviken. (ii) Med uppdelning av kvarteret skulle Blomgatan i framtiden kunna förlängas bort till Hagalund/Blåkulla och därmed kunna knyta ihop de olika stadsdelarna i Solna, eventuellt med en busslinje.



Figur 1. Karta över planområdet. Kvarteren är slutna och färgade i orange. Gångväg mellan Solnavägen och Västra vägen markerad med grå färg.

Byggnadshöjden ut mot Solnavägen föreslås vara runt 10 våningar. I *Fältet mindre* kan det Nordvästra hörnet gärna få vara mellan 25 och 35 våningar. Denna byggnad skulle därmed kontrastera bra mot Solna stadshus samt de framtida högre byggnaderna vid Arenastaden och Solna City. Mellan kvarteren *Fältet mindre* och *Fältet större* föreslår YIMBY att en minipark anläggs med plats för lekpark och grönska. Mellan parken och kv. *Fältet större* bör en bred gångväg löpa med plats för uteserveringar. Här är det mycket viktigt att kvartetet angränsar direkt mot gångvägen. Gräs och buskar är istället koncentrerade till själva parkytan (markerat med grönt i figur 1).

Den del av kvarteren som vätter mot Västra vägen föreslås bli riktiga townhouses/stadsradhus med 3-4 våningar. Här är det dock mycket viktigt viktigt att uppmärksamma skillnaden mellan stadsradhus och, de i Sverige vanligt förekommande, förortsradhusen. Tyvärr brukar förslag på stadsradhus i Stockholm ofta innebära förortsradhus i staden, som exempel kan nämnas förslaget på radhus vid Rålambshovsleden i Stockholm (Figur 2).



Figur 2. Exempel på byggnader som kallas stadsradhus utan att vara det i sin utformning.

Figur 3 och 4 visar stadsradhus i New York och Storbritannien. Dessa får gärna tjäna som inspirationskälla till framtida stadsradhus i Solna. Stadsradhus fungerar, till skillnad från förortsdito, som en integrerad del av mer eller mindre slutna kvarter.



Figur 3. Stadsradhus i New York (källa: wikipedia).



Figur 4. Stadsradhus i Storbritannien.

Exempel på liknande byggnader finns i Stockholm på bland annat Danderydsgatan.

Stadsradhus kan naturligtvis uppföras i en modernare stil om så är önskvärt, så länge den urbana och öppna fasadkaraktären kvarstår.

## - Om YIMBY

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 3000 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholmsregionens 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:**

Niklas Öhrström

Epost: [niklas.ohrstrom@yimby.se](mailto:niklas.ohrstrom@yimby.se)