



YIMBY – Yes in my backyard.

Stockholm 2009-01-12
2009:3

Yttrande om Stockholms översiktsplan

- Inledning

Nätverket YIMBY är en stadsbyggnads- och urbanismrörelse. Vi vill att Stockholm skall utvecklas på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt som skapar möten, möjligheter, utveckling, attraktivitet och integration. Vi har funnits i drygt ett år och har under den tiden samlat fler än 3000 sympatisörer. Som vår viktigaste uppgift ser vi att få till stånd en förändring i hur vi bygger våra samhällen. Vi vill se en omställning från ett byggande som handlar om glesa och bilberoende bostadsöar som isolerar människor till att handla om att bygga en levande och blandad stadsmiljö med plats för alla.

Vi är mycket positiva till att staden tar fram en översiktlig planering för att få en helhetssyn på stadens utveckling. Detta är önskvärt då man på lång sikt vill länka ihop en stad som idag är förhållandevis svårt drabbad av funktionsseparering, även ur ett internationellt perspektiv. Det är högst väsentligt att få alla bitar att falla på plats, speciellt då staden beräknas växa med ett Göteborg till år 2030.

I inledningen till förslaget till översiktsplan identifieras Stockholm som en fantastisk stad, med en blandning av storstadens puls, och närheten till naturen. Vi finner det glädjande att man nu också ser staden som något positivt. Något som är bra, och som bör bejakas och utvecklas. Det är en välkommen förändring ifrån en stadsbyggnadsideologi som under lång tid har dominerats av en stadsfientlig inställning där staden mer har setts som ett nödvändigt ont än som en positiv kraft i samhället. Tyvärr har stadsutvecklingen under de senaste årtiondena ofta setts som endast två krafter, bevarande av "grönytor" (oavsett kvalitet och lokalisering, där man har bevarat i stort sett oanvänd impedimentmark men samtidigt byggt i värdefulla naturområden) ställt mot uppförandet av funktioner (bostäder, handelsplatser, arbetsplatser, infrastruktur). Men stadsutveckling handlar inte om bostadsområden och köplador längsmed motorvägar, utan om samband, sammanhang, integration och blandning. Att man i översiktsplanen går i en riktning av ökad förståelse om dessa förhållanden kan vi inte se som annat än ytterst positivt.

Stadens uttalade ambition att Stockholm skall fortsätta att växa och bli en levande storstad är något som vi ser som odelat positivt. Det är också utmärkt att man nu helt har lagt åt sidan den märkliga stadsbyggnadsinställning som under en period definierade staden som i princip "färdigbyggd". Städer blir aldrig färdigbyggda utan befinner sig en ständig om- och tillbyggnadsprocess. Det är dock oerhört viktigt att man tar vara på denna tillväxt på ett bra sätt och bygger tätt (och därmed miljösmart) med kollektivtrafiksplanering och stadsläkning som ständigt närvarande i processen. Stockholm är så sakteliga på väg åt rätt håll, där politiker, arkitekter, intressegrupper och också invånarna alltmer börjar prata om den täta blandstaden, promenadstaden och effektiv kollektivtrafik. Men enklavplaneringen har i mångt och mycket fått fortsätta opåverkat med uppförandet av stora områden av fyrkantiga och likartade hus och upplåtelseformer och skilda områden för bostäder liksom handel och arbete, med tillhörande trafikleder för att binda samman dem. Dessa topologier är

kortsiktigt billiga och enkla för byggbolagen att uppföra, men de kostnader som uppstår för samhället (i form av dyr infrastruktur, miljöpåverkan, segregation och sociala problem) bekostas av oss alla.

För att få en stad måste man bygga just en stad. En blandad stad bestående av bostäder, handel, kontor, kultur och nöjen. I samma kvarter. Idag är stadsmiljöer en alltmer exklusiv bostadsform. Här har politiker och planerare en mycket viktig roll för att forma stadens utveckling i en positiv riktning.

Målsättningen att Stockholm skall vara en stad i världsklass är positiv. Det är dock viktigt att denna målsättning inte blir ett stelt egenmål som man försöker att lösa med enkla symbolhandlingar. En stad i världsklass handlar om en levande blandad stad med plats för alla. Plats för bostäder, arbetsplatser, kultur, arkitektur, restauranger, muséer, forskning, kollektivtrafik, turister, och allt annat som gör en storstad till just en storstad. Det är därför oerhört viktigt att bryta med sektortänk som ser stadens funktioner som isolerade delar, och istället få fram ett gott samarbete mellan alla stadens aktörer.

I förslaget till översiktsplan kan vi läsa:

” För planeringen handlar det därutöver om att skapa en stadsmiljö och en struktur som stödjer en kraftig utbyggnad av kollektivtrafik och som leder till att användningen av bil begränsas.”

YIMBY kan inte annat än instämma i detta. Vi menar vidare att det bästa sättet att uppnå en sådan utveckling är att bygga just en tät och varierad blandstad. Den modernistiska planeringsideologins tankar om separation av funktioner i en gles stad med långa avstånd måste läggas åt sidan, både i ny stadsutveckling, men också i utvecklingen och förändringen av befintliga områden baserade på dessa planeringsideologier. Här är det viktigt att kunna sätta stadens, invånarnas och miljöns bästa först. Omdaning och utvecklingen av många områden i Stockholm har alltför länge bromsats, ibland av rent antikvariska aspekter. Men vår stad är inte ett museum. Vår stad är en levande organism, till för sina invånare. Stadsmiljöer som idag uppfattas som otrygga och bortglömda behöver omvandlas till levande miljöer som är tillgängliga för alla. Det kan behövas incitament och styrmedel för att styra in byggandet mot stad igen. Exempel på sådana incitament kan vara en lokalnorm som definierar ett minsta antal lokalytor som måste uppföras i en nyexploatering. Andra möjliga styrmedel kan vara att sätta ett maxtal på andelen av en viss funktionstyp (bostäder, kontor eller andra verksamheter) som får uppföras inom ett avgränsat område. Detta för att säkerställa uppförandet av blandade miljöer istället för arbetsplats- eller bostadsområden.

Vi ser det som mycket positivt att man i översiktsplanen identifierar att tidigare insatser i utsatta områden inte har gett önskvärd utfall och att man nu avser att se mer på hur stadsdelarna förhåller sig till varandra. Stadsplanering löser inte alla problem, men den fysiska planeringen är en första grundförutsättning för fortsatt arbete. Om själva stadens fysiska struktur omöjliggör integration, sammanhang och kommunikation mellan människor blir det mycket svårt att göra något åt dessa problem. Genom att läka samman de idag isolerade enklaverna med stadsmässig och tät bebyggelse kan mycket vinnas. Här är det ytterst viktigt att arbetet sker i dialog och kommunikation med de boende, där konstruktiva förslag tas in och beaktas i processen. Se gärna också vårt yttrande om Vision Järva 2030:

<http://www.yimby.se/material/jarva2030/Yttrande-VisionJarva2030.pdf>

YIMBY ser med oro på den höga parkeringsnorm som idag råder i Stockholm. En norm runt 1,0 kan vara rimligt i undantagsfall i lägen utan kollektivtrafik men vi vidhåller med emfas att den högt satta parkeringsnormen är ett mycket stort hinder som i praktiken omöjliggör en tät blandstad med rimliga byggnadskostnader och välfungerande kollektivtrafik. Det förekommer redan idag exploateringar där antalet lägenheter hålls nere på grund av de höga kostnaderna för anläggning av parkeringar för samtliga lägenheter innebär. En parkeringsnorm bör i en storstad inte handla om minst tillåtna antal

parkeringsplatser utan istället om högsta antal tillåtna parkeringsplatser. Att YIMBY motsätter sig att kommunen tvingar fram en parkeringsplats för samtliga boende handlar inte om att vi vill att fler ska köra runt i timal letandes efter parkeringsplatser. Det handlar istället om att det finns många i staden som inte har behov av bil och att många inte ens vill ha en bil. Varför då bygga dyra parkeringsplatser åt dessa? Idag har färre än hälften av hushållen i Stockholms innerstad bil, att då avkräva parkeringsplatser för samtliga nya lägenheter när man bygger nytt i staden är således en aktiv politik för att minska andelen kollektivtrafikresenärer i Stockholm, vilket på god grund kan ifrågasättas. YIMBY menar också att fler parkeringsplatser inte gör trafiksituationen bättre utan tvärtom avsevärt kommer att försämra den avsevärt. Problemet är inte att många leter efter parkering under lång tid, problemet är att för många tar bilen. Finns det rikligt med parkering så tar fler bilen. Finns det rikligt med parkering så tar fler bilen. Finns det parkering åt varje lägenhet i ett nybygge kommer fler av de nyinflyttade att ha bil som de sedan använder i vardagen. För att ytterligare förvärra situationen undergräver detta också underlaget för effektiv och miljövänlig kollektivtrafik.

- Stockholm och vattnet

Utvecklingen mot fler vattennära stadsdelar som tillåter människor att vistas utmed Stockholms stränder ser YIMBY som positivt. Tyvärr finns det idag för många exempel på vattennära stadsdelar som enbart utgör bostads- eller kontorsområden. Till dessa hör också i vissa aspekter Hammarby Sjöstad. En viss förbättring kan skönjas under de senaste åren, denna utveckling måste få fortsätta så att Hammarby Sjöstad får utvecklas vidare till att innehålla mer blandade funktioner. För att skapa levande stadsdelar i vattennära lägen är det liksom vid all stadsplanering viktigt att man utformar stadsdelarna urbant, med sammanhållen bebyggelse, verksamheter i bottenplanen och även med en blandning av kontor och bostäder i olika upplåtelseformer och prisklasser. En sådan funktionsblandning bidrar till att ge liv och rörelse åt stadsdelen och minskar risken för att den upplevs som en privat zon av allmänheten. Vid vattennära byggande är det också viktigt att fundera på avståndet mellan byggnaderna och vattnet. Vid ett för långt avstånd kan stranden upplevas som ett ickeområde medan den vid ett för kort avstånd lätt upplevs privat. Här är också bottenplanslokalernas placering av stor vikt. För att skapa en levande miljö utmed stranden bör det finnas lokaler placerade ut mot vattnet.

YIMBY ser gärna en utveckling av de stadsnära baden och de fina rekreationsområden som finns utmed Stockholms vatten. Liksom andra områden bör de vattennära områdena i regel utgöras av antingen tät blandstad eller rena natur- och rekreationsområden, inte någon blandning av de två i form av hus i park eller dylikt. Detta för att bilda både sammanhängande rekreations- och naturområden och sammanhängande stadsområden. Stora sammanhängande områden av båda dessa typer är nödvändiga för att göra en storstad attraktiv och trivsamt.

Småbåtstrafiken är en självklar och uppskattad del av Stockholm. Vinterförvaringen bör dock lösas på ett sätt som inte tar lika mycket centralt utrymme i anspråk som idag. YIMBY ser även negativt på att nästan alla småbåtsbryggor i de centrala delarna av staden är låsta och avspärrade med stängsel och taggtråd. Detta ger ett otrevligt intryck och spärrar av strandmark och även bryggorna som skulle vara uppskattade gång- och vistelseplatser. Här bör andra lösningar användas för att förhindra stölder och skadegörelse. Ett närliggande exempel på att det fungerar utan stängsel och taggtråd finns i Aker Brygge i Oslo, där bryggorna saknar avspärrning och det är fritt att gå ut på dem. För en stad som profilerar sig med vatten och båtliv måste det vara möjligt att öppna upp vatten- och båtmiljöerna betydligt mer än idag.

Även i övrigt finns det en del att göra för att Stockholm verkligen ska upplevas som en vattenstad. En del trafikleder i vattennära lägen bör göras om till långsammare gator eller tas bort helt för att öka tillgängligheten till vattnet. Skeppsbron är ett av de tydligaste exemplen i staden på hur vägtrafik kan dra ner intrycket på en plats. Med en smalare väg och lägre hastighet skulle denna plats åter kunna bli en av Stockholms vackraste. Detta förutsätter dock att även den stora parkering som tar upp en stor del av kajen på Skeppsbron tas bort. Stora ytparkeringar på stadsnära kajer är enligt YIMBY ett stort slöseri och bör ersättas med till exempel urban bebyggelse, parker och uteserveringar.

YIMBY vill gärna se fler lättillgängliga lågbroar i Stockholm, som kan skapa nya attraktiva stråk mellan våra stadsdelar och korta ner pendlingstiderna. Bra lösningar behöver utarbetas i samarbete med sjöfarten och fritidsbåtsintressen som tar alla aktörers behov i åtanke. I takt med att Stockholm växer kommer det att bli ofrånkomligt att vissa vattenleder kommer att behöva fler broar.

- Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem

Ambitionen med att förse bostadskoncentrerade förorter med arbetsplatser i form av kontor ställer vi oss mycket positiva till. En av få fördelar med att separera bostäder från arbetsplatser är att boende slipper negativ miljöpåverkan, vilket är relevant för vissa industrier. Därför föreslår YIMBY att man placerar den industriverksamhet som staden behöver, och som inte kan samsas med bostäder eller kontor, vid områden som kan få goda nära kollektiva förbindelser, men där man av olika skäl inte kan bygga högt och där miljöpåfrestningar är mer acceptabla. Sådana placeringar kan exempelvis vara i närheten av flygplatser där det av naturliga skäl är svårt att nyttja marken för täta bostadsmiljöer, samtidigt som deras värde som rekreatiomsområden också är begränsade.

Arbetsplatser i form av kontor eller handel saknar nästan helt dessa märkbara miljöpåfrestningar. Där är fördelarna med funktionsblandning jämfört med funktionsseparering så överväldigande att det vore ett mycket stort misslyckande att inte ta vara på potentialen i att integrera bostäder med kontor och affärsverksamheter. Detta kan man göra genom att placera kontorskvarter och bostadskvarter direkt gränsande till varandra. Ännu bättre är att placera kontor och bostäder i samma kvarter eller samma byggnad. Då kontoren generellt har större flöden per kvadratmeter än bostäder under rusningstid så kan kontoren med fördel placeras under bostäderna. Under kontoren så är det viktigt att placera bottenplanslokaler för verksamheter man når direkt ifrån gatan. Det bör påpekas att YIMBY tar en tydlig ställning mot förgårdsmark och andra former av impediment då de ger ett högst väsentligt avkall på områdets stadsmässighet. Redan "färdigbyggda" funktionsseparerade kontorsområden kan få tillbyggnader med bostäder genom att bygga på nya våningsplan eller genom att bygga radhus på taken. Bottenplanen i sådana områden bör också öppnas upp och ges plats för handel där sådan saknas.

Att ge förorten fler arbetsplatser är en god idé, men det finns en viktig detalj som ofta är eftersatt i våra förorter. Goda kollektiva kommunikationer. Att Kista nu kommer att få en tvärbane-gren är mycket positivt, även om de för länge sen hade behövt denna och möjligtvis en till tvärförbindelse. Stora regionala kärnor med goda handelsmöjligheter och många arbetsplatser bör ha utmärkta kollektiva förbindelser oavsett åt vilket håll man vill resa.

- Kollektiv- & vägtrafik

De regionala prognoserna om trafikutvecklingen i Stockholm indikerar att länets vägtrafik kommer att fördubblas till år 2030. Detta trots att befolkningen långt ifrån kommer att fördubblas. Det innebär således en mycket kraftigt per-capita ökning av vägtrafiken i Stockholm. En sådan utveckling är oacceptabel. Inte bara ur miljösynpunkt (vilket i sig är mycket allvarligt) men också ur aspekter som trivsel, trängsel, buller och fysiska barriärer i stadens struktur. Detta sätter än mer fingret på vikten av att bygga staden på rätt sätt. En funktionsblandad och tät stad som planeras utifrån resor med kollektivtrafik. Det är viktigt att här poängtera den planeringsideologiska förändring som måste till när en stad växer från att vara en stor småstad till att bli en riktig storstad. Storstäders trafikproblem kan inte lösas enbart med fler vägar, tvärtom måste andelen som reser kollektivt öka i takt med att regionens befolkning och täthet ökar. En sådan utveckling skall inte ses som ett problem, utan en möjlighet. Att prognoserna pekar i motsatt riktning är således djupt oroande och oerhört allvarligt. När en stad blir tätare ökar andelen kollektivtrafikresor. När den blir glesare minskar andelen. Detta är ett välkänt mönster i städer världen över, och visar tydligt på vilket mönster som Stockholm måste byggas efter.

Det är utmärkt att det finns planer på att förbättra kollektivtrafiken. Samtidigt har det under de senaste decennierna utlovats mycket, men relativt lite har verkställts. Stockholm har som följd av detta en eftersatt kollektivtrafikskapacitet, vilket tydligt visar sig genom överfulla tåg och bussar i rusningstrafiken. Det är av yttersta vikt att viktiga projekt som exempelvis tunnelbana till Nacka påbörjas innan 2020, inte efter. Denna linje behövs redan idag.

För att möjliggöra en kollektivtrafik som fungerar effektivare, har nöjdare resenärer, och en större andel av resandet än idag krävs att bostäder, arbetsplatser, kommersiella lokaler och kultur koncentreras kring effektiva spårburna kollektivtrafikförbindelser i så stor utsträckning som möjligt. Effektiv och attraktiv kollektivtrafik bör finnas med som en självklar del när nybyggnationer planeras, istället för att komma långt senare som är vanligt idag. Våra miljöer bör planeras med effektiv kollektivtrafik i åtanke från början.

Vi vill särskilt påtala vikten av en del planerade och möjliga sträckningar för den spårburna kollektivtrafiken. Det vi ser som allra viktigast är dels tunnelbanans nya gren från Odenplan till Norra Stationsområdet och Karolinska sjukhuset, liksom den sedan start planerade Nacka-förlängningen av den Blåa linjen från Kungsträdgården (via Östra Södermalm). För den tyngre järnvägen vill vi trycka på att bygget av Citybanan måste prioriteras högt, den kapacitet som citybanan kommer att ge behövs redan sedan flera år tillbaka. För att komplettera citybanan behövs även två nya spår mellan Kalhäll och Tomtebodan. Detta för att säkerställa att den stora investeringen som citybanan utgör inte skall hämmas av spårbrist på andra sträckor.

Tvärbanan har blivit en succé och det finns planer på att bygga ut den på flera håll. Solnagrenen, Kistagrenen och kopplingen till Saltsjöbanan (och Slussen) är alla sträckningar som bör påbörjas snarast. Spårburna tvärförbindelser är någonting som Stockholm i stort sett saknar och med dessa satsningar skapas nya resevägar som, i likhet med befintliga tvärbanan, kommer att öka resandet på tvären i regionen, och på så sätt också avlasta det hårt belastade Tunnelbane- och pendeltågsnätet. YIMBY vill även se att spårväg City byggs så snart som möjligt. Kapaciteten behövs, inte minst för trafiken ut på Djurgården och till de nya stadsutvecklingsområdena på Kungsholmen. Vi vill också att Lidingöbanan kopplas samman med Spårväg City i Ropsten.

Spårvägen bör fortsatt byggas ut, både längre ut i regionen och i Stockholms innerstad. I innerstaden handlar det om att konvertera den mycket hårt belastade stombusslinje fyra till spårväg, vilket enligt de beräkningar från SL som YIMBY har tagit del av skulle nästan förbuddla resandetalet på denna sträcka. Spårväg syd är ett angeläget projekt som YIMBY ser som mycket viktigt. Det enda riktiga

alternativ vi ser skulle vara en tunnelbanesträckning på i stort sett samma sträckning. Sammankopplingarna mellan de olika grenarna av den spårburna kollektivtrafiken som Spårväg Syd utgör ser vi som en säker investering med god utdelning.

Den idag befintliga tvärbanan skulle gynnas av en kompletterande kapacitetsförstärkning Alvik-Årstaberget. Denna nya spårförbindelse mellan trafikplats Gröndal och Årstaberget, i tillägg till den befintliga gatuspårsträckan, möjliggör direkttåg mellan Årstaberget och Stora Essingen samt ökar kapaciteten, minskar restider och gör därmed Tvärbanesystemet mindre störningskänsligt. Den idag planerade Solnagrenen av tvärbanan för förlängas under Brunnsviken till Universitetet och vidare till Ropsten. Detta skulle skapa en nästan komplett spårburen ringlinje som binder ihop alla de olika ekrarna på SL:s spårnät.

För tunnelbanan ser vi som önskvärda utbyggnader en andra gren söderut på den blå linjen i riktning mot Älvsjö. En möjlig sträckning kan vara Kungsträdgården – Medborgarplatsen – Södersjukhuset – Årsta – Älvsjö. Det spårreservat som finns mellan Hagsätra och Älvsjö bör utnyttjas. Här bör tunnelbanan förlängas till Älvsjö station för att skapa en ny bytesmöjlighet till pendeltåg och spårväg Syd. Detta stämmer dessutom mycket väl överens med de urbaniseringsplaner som finns för centrala Älvsjö, där YIMBY i tidigare yttranden också har efterlyst en avsevärt högre exploateringsgrad än vad som nu planeras. Här kan stora möjligheter skapas för en i sammanhanget relativt liten kostnad.

På längre sikt finns det många bitar i pusslet av spårburen kollektivtrafik som bör byggas. De sträckningar som YIMBY ser som mest behövliga är:

En konvertering av de övriga stombusslinjerna i Stockholms innerstad till spårväg.

En förlängning av Tvärbanan Syd från Älvsjö till Skarpnäck samt en sammankoppling av Tvärbanan Syd med det övriga tvärbanenätet medels spår från Älvsjö till Årstaberget via Östberga och den nya stadsdel som planeras invid Årstafältet. Detta skulle möjliggöra nya linjer på tvärbanenätet som skapar nya kontakter och anpassningsmöjligheter så att färre människor måste göra byten under sina resor.

I det längre perspektivet bör även tunnelbanan förlängas från Hjulsta till Barkaby, en kort sträcka som har diskuterats från och till i många år.

En möjlig alternativ innerstadstunnel för den röda linjen från Liljeholmen till Universitetet via Fridhemsplan och Odenplan är också en intressant sträckning. Denna kan dock till stor del ersättas med spårväg på linje 4 tillsammans med anslutningslänkar mot Liljeholmen och Universitetet.

En ny järnväg över Saltsjö-mälarsnittet med föreslagen dragning från Flemmingsberg till Sollentuna via Skärholmen, Lovön, Vällingby och Barkaby eller från Älvsjö till Sollentuna via Telefonplan, Brommaplan, Spånga och Kista. Syftet med en sådan är att skapa ny kapacitet för godstrafik på Järnväg, ny pendeltågstrafik som möjliggör tät exploatering i anslutning till stationerna, samt som en alternativ omledningsväg för den idag mycket störningskänsliga tågtrafik som går genom centrala Stockholm. En sådan järnväg ger en kraftigt förbättrad kapacitet och kan därför möjliggöra pendeltåglänkar mot Roslagen/Norrtälje och Tyresö.

YIMBY anser även att dagens mycket störningskänsliga läge för vägtrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet är ohållbart och att det inte gynnar en växande storstad. Det är emellertid viktigt att ny vägkapacitet över nämnda snitt inte bidrar till en kontraproduktiv stadsutglesning som på sikt kan öka transportbehovet än mer och därmed ytterligare förvärra trängselproblematiken. De effekter som den föreslagna förbifart Stockholm kan få i fråga om stadsutglesning och förvärrade trängselproblem på sikt måste därför nog utredas så att leden inte visar sig bli kontraproduktiv, något som YIMBY ser

stora risker med. YIMBY ser Österleden (med plats för kollektivtrafikskörfält) som en bättre prioritering. Vid ett bygge av Österleden bör även spårtrafiken finnas med i planeringen.

YIMBY ser gärna en satsning på att förbättra möjligheterna att cykla i regionen. Det finns idag goda möjligheter att välja cykel som transportmedel på vissa platser i regionen, medan det fungerar mindre bra på andra platser. Intrycket av cyklingsmöjligheterna är idag splittrat och uppdelat. På många ställen är också trafikmiljöerna planerade på ett sådant sätt att cyklister och bilister lätt kommer i konflikt, vilket ibland kan skapa både irritation och trafiksäkerhetsproblem.

YIMBY ser positivt på satsningen på laddstolpar för elbilar i Stockholm. Vi vill därför att satsningen permanentas och utökas. En större andel elbilar på gatorna minskar bullernivåerna och minskar inte minst utsläppen. En ökad satsning på elbilar diversifierar dessutom energislagen när etanol och biogas tar marknadsandelar. Att göra sig av med oljeberoendet betyder inte att man ska göra sig beroende av något annat. Problemet som kvarstår, oavsett drivmedel, är dock trängseln. Stockholm har ett system med trängselskatt just för att minska antalet bilar, inte mängden utsläpp. Av den anledningen är det fortfarande viktigt att satsa mer på kollektivtrafik genom att bl.a. förädla de centrala busslinjerna till spårvägar. Antalet fordon på innerstadsvägarna måste minska. Vi ser också gärna att laddstolparna sprids utanför innerstaden, ut till de bilberoende förorterna. Där finns det stor potential, och där kan elbilar vara en långsiktig lösning då kollektivtrafiken inte kan täcka behovet på samma sätt.

Ett annat projekt som vi vill uppmärksamma är den elbilssatsning ("Autolib") som finns på förslag i Paris. Om ett år kommer det finnas 4000 elbilar för uthyrning i Paris enligt samma system som det finns cykeluthyrning ("Vélib") både där och här i Stockholm. Man hämtar en bil från en station, nyttjar den och lämnar tillbaka den på närmaste station antingen mot en engångsavgift eller ett månadsabonnemang. Systemet med cyklar har fungerat väldigt bra och nu vill ta det ett steg längre. Tanken med Autolib är mycket god. Den kombinerar miljötanket genom elbilar med tillgängligheten hos stationssystemet, samtidigt som användaren inte behöver äga en bil utan kan hyra en när den behövs. Möjligheten till liknande system i Stockholm för undersökas.

- Bostadsförsörjning och stadsutveckling

YIMBY anser att med den förväntat höga befolkningsökningen fram till 2030 inom Stockholms län och framförallt Stockholms stad så bör också byggandet av både bostads- och hyresrätter fokuseras till en expansion av Stockholms innerstad samt till de i RUFSS 2010 föreslagna regionkärnorna. Fokus bör ligga på att knyta samman dagens innerstad med närförorter och regionkärnor, med den täta rutnätsstaden som förebild.

För att Kista skall kunna utvecklas på ett bra sätt i riktning mot en ny tät regionkärna med blandad bebyggelse är det viktigt att det inte byggs på fel sätt i de möjliga sammanbindningsstråk till omkringliggande områden som finns. Här vill vi särskilt poängtera vikten av att inte fortsätta med planerna på att uppföra ett isolerat och bilberoende radhusområde i området Kistahöjden (SBK Diarienummer: 2005-18083). Dessa planer riskerar att lägga sig som en kil mellan Kista och Sollentuna och förhindra en effektiv sammanbindning mellan dessa kärnor, något som vore mycket olyckligt, och dessutom går stick i stäv med stadens uppsatta stadsutvecklingsmål, både i RUFSS 2010 och i översiktsplanen.

Bostadsbyggandet är ett viktig redskap för att skapa en sammanhängande tät bebyggelse som i sin tur skapar underlag för utbud och service vilket är själva kärnan i den mycket populära klassiska rutnätsstaden.

För att motverka *urban sprawl* (stadsutglesning) som i dagsläget är Stockholms stadsbyggnads kanske största utmaning bör den täta rutnätsstaden användas som förebild, detta är en viktig del i att bekämpa dagens problem såsom social-, ekonomisk-, etnisk- och kulturell segregation samt miljöaspekten.

För att på allvar kunna motverka *urban sprawl* så bör fokus ligga på att nybyggnation sker i anknytning till Stockholms expanderande stadskärna och redan etablerade stationer för kollektivtrafik samt i regionkärnorna, inte i glesa villaförorter som inte skapar underlag för effektiv kollektivtrafik.

Det finns underlag för att sätta höga mål om bostadsbyggandet. I Stockholms stads bostadskö står idag 200.000 människor och samtidigt tvingas många studenter utifrån landet tacka nej till studier i Stockholmsområdet på grund av den stora bristen på studentlägenheter.

Detta kräver att satsningar görs på nybyggnation av hyresrätter och det nya konjunkturläget ger desto fler incitament för kommunerna att satsa på detta.

Viktigt att poängtera är dock att vi vill se *blandade upplåtelseformer inom samma geografiska område*, helst inom samma kvarter för att på så vis skapa stimulans till möten mellan olika sociala-, etniska- och ekonomiska grupper i samhället, vilket i sin tur även skapar spännande och attraktiva miljöer i det dagliga livet. Områden med enbart hyres- eller bostadsrätter måste undvikas.

Nya miljöer i Stockholm uppförs idag i regel med en avsevärt lägre täthet än den gamla innerstaden. Samtidigt bor vi idag färre i varje lägenhet vilket gör att underlaget för ett rikt stads- och kulturliv har minskat. Det måste därför planeras nya områden som inte bara har en lika hög, utan en högre, täthet än Stockholms befintliga innerstad.

Vi vill se en förändring när det gäller sättet man ser på planering av bostäder. Istället för att planera *bostadsområden* så bör man planera *stadsdelar* som blandar funktioner såsom bostäder, kontor, verkstäder, butiker, restauranger och andra kulturella institutioner.

Ett viktigt ledord vid all nybyggnation bör vara *täthet*, genom täthet så skapas underlag för just nämnda funktioner samt bäring åt effektiv kollektivtrafik. Alla dessa komponenter är väsentliga i skapandet av attraktiva stadsmiljöer, och dessutom eftersökt av många. Det är också grundläggande att inte se nya stadsdelar som färdigplanerade enheter, utan som en del av den föränderliga staden. Detta måste också avspeglas i hur planeringsarbete går till.

- Bygg med kvalitet

Vi människor är alla olika. En del är kreativa, andra är effektiva. En del är drivande andra är analytiska. De allra flesta av oss har en kombination av flera egenskaper. Då vi är olika har vi också olika behov. En del människor har ett behov av att vara sociala. Dessa människor kanske föredrar livliga stadsdelar med många restauranger och caféer längs med gatorna. Andra har behov av att vara kreativa. Dessa människor vill ofta ha variation i sin stadsdel. De önskar sig stadsdelar där varje gata, park och torg har ett unikt utseende och inte är lik någon annan.

Ordet team kan uttydas som *"Together Each Achieve More"*. I Sverige brukar vi tala om att ett plus ett blir tre. Hur man bygger väl fungerande team har länge debatterats. Men vad alla parter tycks vara överrens om är att man ska se olikheter som en resurs. Det bästa samarbetet mellan människor får man när man blandar människor med olika egenskaper. Vi ska lära oss att uppskatta de människor som har andra egenskaper än sig själv. Det vi behöver i Stockholm är därför stadsdelar som innehåller sådan hög och mångfaldig kvalitet att den attraherar så många grupper av människor

som möjligt. För det är när man får olika typer av människor att träffas som man får det bäst fungerade samhället

Under 60- och 70-talet låg bostadsbristen högt upp på prioriteringslistan. Man byggde bostadsområden så snabbt som möjligt på bekostnad av kvalitén. Idag kan vi konstatera att vi måste renovera dessa snabbt byggda miljonprogram för enorma belopp och många betraktar områdena som oattraktiva. Man lade ingen prioritet på att göra stadsdelarna attraktiva för flera olika grupper av människor i samhället. Man klarade heller inte av att bygga stadsdelar som attraherade framtidens generationer. Denna typ av tänkande har visat sig kostsamt för dagens Stockholmare.

Att bygga bort bostadsbristen är viktigt. Men vi får inte skjuta kostnaderna och problemen till framtidens generationer. Vi har ingen rätt att bygga stadsdelar med sådan låg kvalitet att framtidens stockholmare som kommer leva under andra förutsättningar än vi tvingas betala dyrt för våra misstag.

Vi måste bygga stadsdelar med sådan kvalitet att den lockar flera grupper av människor. Alla människor bryr sig inte om utseendet på våra byggnader. Men bygger vi stadsdelar med endast fyrkantiga hus med putsade fasader så kommer de inte att locka till sig de kreativa människor som behöver röra sig i varierade miljöer. Bygger vi områden med endast "tremetersgräsmattor" mellan hus och gator kommer de inte att locka till sig de sociala invånarna som behöver livliga gator med många mötesplatser såsom kaféer och restauranger. Bygger vi inte bra utformade stadsparker kommer stadsdelarna inte att locka till sig de grupper av människor som behöver exempelvis rekreation. Bygger vi inte stadsmässiga gator med lokaler längs med gatorna så kommer inte entreprenörer som behöver bra lokaler för handel till stadsdelen.

- Integration

YIMBY kan konstatera att vi blir fler och fler i Stockholms län. Under 2007 ökade befolkningen i länet med 31.412 invånare. Det är ekvivalent med 45 % av den totala befolkningsökningen i hela landet. Utöver de nyfödda som uppgår till 11.636 består resten av ökningen av en nettoinflyttning på 19.761 invånare varav 5.035 är inrikesfödda och 14.726 är födda utomlands. Närmare 75 % av nettoinflyttningen består således av personer födda utomlands. Men distributionen av befolkningen med utländsk bakgrund i länet är väldigt skev. Å ena sidan finns Botkyrka där 50,2 % av kommunens invånare har en utländsk bakgrund och å andra sidan finns grannkommunen i norr, Ekerö, där befolkningen med utländsk bakgrund motsvarar 1,1 % av hela kommunens invånarantal.

YIMBY anser att med en beräknad hög befolkningsökning på uppemot 600.000 invånare fram till 2030 inom Stockholms län där en stor del av befolkningsökningen troligen kommer att utgöras av människor från övriga Sverige och världen, så är det viktigt att man tar itu med dessa stora strukturella skillnader. Vissa grupperns problem med att komma in på den svenska arbetsmarknaden och i det svenska samhället måste tas på stort allvar.

Enligt den senaste statistiken är 26,3% av befolkningen i Stockholms län av utländsk bakgrund. Det här kontrasteras mot landet i helhet där befolkningen med utländsk bakgrund uppgår till 17,3 %.

Länsstyrelsen fastställde i en utredning gjord 2007 att om andelen personer med utländsk bakgrund i Stockholms län fick chansen att uppnå samma sysselsättningsgrad som etniska svenskar skulle länet få ett arbetskraftstillskott av 50.000 människor.

I överensstämmelse med en undersökning gjord av OECD är anställningsgradskillnaden mellan utländska och etniskt svenska män hela 22 %. Siffrorna för kvinnor är likartade. Andelen

invandrarkvinnor som arbetar är lägre än den för etniskt svenska kvinnor.

Ett av de bakomliggande problemen till detta, och som också berör YIMBYS fält i allra högsta grad, är att rörligheten på boendemarknaden för personer med utländsk bakgrund är dålig. Det finns alltför många hinder för personer med en bakgrund annan än den svenska och som vill hitta ett nytt boende. Boendemarknaden som sådan utgör idag ett hinder för integration. Den stora stadsbristen, och den isolerande fysiska strukturen i många av våra mindre attraktiva bostadsområden, liksom det eftersatta underhållet, är alla problem som underblåser och förvärrar problematiken.

Ett stort hinder för att förbättra relationerna mellan olika grupper i samhället handlar om osäkerhet och rädsla inför det okända, liksom olika former av fördomar. Därför är det viktigt att skapa en miljö vars fysiska utformning strävar efter att få människor att mötas. Det glesa stadsbyggnadsideal som dominerat under 1900-talet är kontraproduktiva för att uppnå en sådan utveckling.

Många personer har hamnat här flyende undan krig, diktaturer och naturkatastrofer. Många har på ett eller annat sätt inte kunnat förverkliga sina drömmar i sitt hemland och känna den frihet som de har eftersträvat. Att sedan komma hit i hopp om en bättre tillvaro, men istället träffa på fler hinder i form av långsamma strukturer, byråkrati och diskriminering gör det inte lättare. Många av dessa personer kommer att förr eller senare få barn i Sverige. Dessa barn riskerar att hamna i det som man på engelska benämner som "betweenship", ett 'mellanförskap'.

Barnen känner sig inte välkomnade av det svenska samhället, t.ex. i skolan och senare på arbetsmarknaden, och samtidigt har de svårt att riktigt identifiera sig och känna sig bemötta av föräldrarnas samhällen. Det är ett sådant tillstånd som skapar en grogrund för många av de sociala problem som många unga svenskar med utländsk bakgrund upplever. De står med en fot i ett samhälle och med en annan fot i ett annat samhälle, fast ändå inte. Att inte känna sig accepterad någonstans är ingalunda bra.

YIMBY anser att rörligheten på bostadsmarknaden för personer med utländsk bakgrund måste förbättras. Så länge det finns sådana *påfallande* skillnader mellan olika från varandra isolerade områden anbelangande distributionen av personer med utländsk bakgrund så kommer segregationen att fortsatt vara hög.

En riktad insats bör göras för att förbättra kommunikationerna mellan personer med utländsk bakgrund och det svenska samhället. Här är det återigen grundläggande hur vi planerar vårt samhälle. Genom att fortsätta se områden som enklaver kommer problemen att kvarstå. Kulturellt utbyte, förståelse och tolerans kan bara uppstå om människor möts.

Arbetsmarknaden och skolan måste bli mer tolerant och aktivt motarbeta rasism, både hos barn och vuxna. Att utseende, kultur, ras, för- eller efternamn är "fel" är företeelser som måste åtgärdas. Stockholm är idag en växande storstad, och som sådan har vi inte råd med en diskriminerande arbetsmarknad- och utbildningsväsende. Människor skall känna sig lockade till, och välkomna i Stockholm. Det är idag en realitet i Stockholmsregionen att människor som under flera års tid inte har fått ett jobb omedelbart kan få ett om de exempelvis flyttar till London. En sådan arbetsmarknad är inte bara problematisk ur ett integrationsperspektiv, utan är också skadlig för stadens utveckling. Om vi skall kunna locka arbetskraft och människor till Stockholm måste också möjligheterna till arbete och bostad finnas, oavsett var man kommer från. Att personer med utländsk bakgrund ofta inte tillåts att få banklån för att starta företag är också ett allvarligt problem.

Alltför många invandrarföretagare har tvingats låna från sin egen krets för att förverkliga sina drömmar då bankerna tidigare har nekat dem.

En konsekvens kan bli sjukdom, kriminalitet, eller att man lämnar landet. Av det senare uppstår en massiv "Brain Drain" som missgynnar landet och länet å det grövsta.

Det kan uppkomma allvarliga ekonomiska konsekvenser om många arbetssökande med utländsk bakgrund inte får arbete här på grund av att de inte uppfyller den rådande normen. Ett system för att hantera utländska examina på ett bättre sätt måste utarbetas. Idag måste invandrare ofta i realiteten gå om stora delar av sina utbildningar, även inom områden som i mycket liten grad skiljer sig åt. Beslutsfattandeprocessen om valideringen av utländska examina måste bli öppnare och snabbare. Personer som har en utländsk examen som fullt ut motsvarar en svensk sådan ska inte behöva genomföra hela utbildningen igen eller behöva stå ut med en lång tids väntan på ett slutgiltigt beslut. Det blir både psykologiskt och ekonomiskt smärtsamt för personen och ekonomiskt ansträngande för samhället.

- Utbildning

Många skolmiljöer är idag enahanda och har en fysisk utformning som är allt annat än inspirerande och utvecklande. Sådana miljöer bör uppdateras och göras mer tilltalande. Den mänskliga hjärnan uppskattar variation och blandning. Barn och ungdomar behöver förutom värme, kärlek, näringsrik kost och fysisk motion även stimulans från sin omgivning.

Arbetet med integration och genusfrågor i skolan kan även det sättas i relation till den fysiska planeringen av våra samhällen. Genom att skapa miljöer där människor möts, och placera skolor och förskolor i dessa miljöer, skapar vi också en bra bas för ett jämställt och tolerant samhälle.

För att Stockholm skall behålla en god konkurrenskraft är det viktigt att satsa på skolan så att en god utbildningskvalitet i regionen uppnås. Både för att erbjuda de Stockholmare som växer upp här en bra utbildning, men också för att kunna uppnå en större konkurrenskraft på den internationella arbetsmarknaden. Kvaliteten på utbildningarna måste vara hög. Detta gäller även högskole- och KY-utbildningarna som är på vuxennivå.

Högskole- och KY-utbildningarna måste bli mer slagkraftiga, åtkomliga och smidigare. Vi ser gärna en satsning på distansutbildningar.

Den högre utbildningen måste ges en högre status där vårt grannland Finland kan fungera som ett föredöme. Lärarutbildningen är en av de utbildningar som behöver ett genomgripande lyft i sin kvalitet. Det bör också tillkomma ett bättre samarbete mellan länets olika universitet och högskolor. Samarbeten förbättrar kvaliteten på utbildningarna och skapar tätare kontakter.

De olika högre lärosätena måste kunna hävda sig bra internationellt för att locka till sig mer uppmärksamhet, studenter och även finansiering. Det leder i sin tur till att Stockholm kan bli mer attraktiv som studentstad. Men en av saker som krävs för att det skall kunna ske är att man bygger många fler studentbostäder. Studentbostäderna bör gestaltas i stadsmiljöer med blandade funktioner och blandad arkitektur. Blandade funktioner skapar flöden som i sin tur skapar mer gatuliv vilket bidrar till en ökad trygghetskänsla och mer psykologisk stimulans. Det ser vi som något som gynnar studenter. Studenter har ofta ett mycket socialt liv med ett stort nätverket av vänner. Att bygga modernistiska "hus-i-park"-miljöer fungerar mindre bra för denna fas i livet. Studentbostäder bör byggas nära universitet och högskolor och vid goda kollektivtrafikslägen. Stockholms län lider av ett oerhört underskott på studentbostäder. Så länge det finns ett sådant underskott så kommer många studenter tvingas att tacka nej till utbildningar här och välja högskoleutbildningar i andra delar av landet eller världen. Stockholms län har inte råd med något sådant. De långsiktiga konsekvenserna kan bli alltför kännbara. En sådan icke önskvärd effekt är en s.k. "Brain Drain".

Nya universitets- och högskolebyggnader för placeras nära befintliga universitet och högskolor. Då ungdomar i Stockholmsregionen i relativt liten utsträckning använder bil för att ta sig mellan bostad och sitt universitet/högskola bör goda kollektivtrafikförbindelser till våra lärosäten prioriteras. Det går dessutom väl ihop med uttalade miljömål.

- Miljö och Hälsa

Det finns idag en del problem inom vården i Stockholm, som exempelvis långa väntetider, både till akutvård och operationer. Det finns också oroväckande tecken på försämrad hygien på våra sjukhus och en ökad spridning av antibiotikaresistenta sjukdomar som MRSA och VRE. YIMBY har inga synpunkter på hur man konkret skall gå till väga för att åtgärda dessa problem då det framförallt handlar om politiska beslut, men ser dessa problem som något som måste åtgärdas. Det kan till exempel handla om mer resurser eller andra arbetsmetoder. Många sjukhusmiljöer är idag slitna och i behov av upprustning, vilket också är en bidragande faktor till hygienproblematiken. Här är satsningen på nya Karolinska sjukhuset en glädjande utveckling, och vi ser gärna att andra idag slitna och icke-ändamålsenliga miljöer rustas upp. Ofta kan en liten kostnad i form av en upprustad och mer ändamålsenlig miljö ge stora vinster på sikt, både i hälsa och ekonomi. Det är viktigt att sjukhusens kapacitet och personalantal inte tillåts halka efter befolkningsökningen i regionen. En god och välfungerande sjukvård är ett grundkrav för att storstadsregionen Stockholm skall fortsätta vara en attraktiv plats att bo och leva på. Det är också viktigt att vårdpersonalen kontinuerligt håller sig utbildad inom det senaste inom medicinsk utveckling. Här är det viktigt att vårda och utveckla ett gott samarbete mellan sjukhus, universitet och forskningsinstitut.

En annan viktig detalj som måste tas i beaktande vid renovering eller uppförande av nya sjukhusmiljöer är vikten av estetisk stimulans. Många människor bor under lång tid på sjukhus, en stimulerande och trivsam miljö är en ofta underskattad aspekt för att skapa ökad trivsel och livslust. En alltför monoton och homogen miljö kan vara kontraproduktiv för patienters välmående.

Även sjukhusmiljöer bör i större grad än idag bli en del av den blandade staden. Sjukhusen bör integreras och bli en del av staden med tillgång till mer närservice som apotek, restauranger och livsmedelsaffärer.

- Idrott, rekreation och attraktiva grönområden.

Kvalitén på gröna områden och parker bör höjas så att man kan ha många aktiviteter tätt inpå varandra så att områdena kan utnyttjas bättre och bli mer trivsamma. Grönområden i staden bör i huvudsak vara väldefinierade med en tydlig gräns mellan grönområde och tät urban bebyggelse. Halvoffentliga rum som skapas då man bygger hus-i-park gör gränserna luddiga och svårtydda och erfarenhet från dessa typer av topologier visar att de halvoffentliga ytorna ofta uppfattas som för privata av besökare, men för offentliga av boende. Stockholms gröna kilar är ett ofta omtalat ämne. YIMBY menar att man här måste se helhetsbilden av faktisk miljöpåverkan. Tvärgående spårtrafik måste exempelvis kunna tillåtas gå igenom de gröna kilarna ovanför marken. Stockholms strategi att bygga staden inåt, på redan exploaterad yta, är mycket god. Det finns dock flera platser i Stockholm där det finns mycket stora möjligheter till positiva värden, både integrations- miljö- och stadsbildsmässigt genom mycket modest ianspråktagande av grönytor. Sådana exploateringar bör tillåtas. Däremot bör staden så långt som möjligt undvika nya exploateringar längre ut i regionen, i idag orörda naturområden.

- Kontakt

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring
Strindbergsgatan 44
115 31 Stockholm
Epost: anders@yimby.se