

## Yttrande om Program för Marieberg

### Inledning

YIMBY ser med stor glädje att den länge omdiskuterade omdaning och förtätningen av Marieberg nu äntligen kan börja realiseras. Programmet syftar till förtätning så att nya stadsrum tillskapas och därmed ge plats för fler bostäder, fler arbetsplatser mer handel, torg och aktiva parkmiljöer. Det liggande planförslaget innehåller flera positiva nyheter men tyvärr också inslag som delvis förvärrar en redan dålig stadsstruktur.

### Innerstad eller förort - Förhållningssätt till Mariebergs omdaning

Det finns några faktorer som gör att man starkt kan ifrågasätta om Marieberg ska kunna räknas som en innerstadsdel eller som en närförort. Det kanske mest uppenbara är frånvaron av urbana kopplingar mellan Marieberg och resten av innerstaden. En annan faktor är gatustrukturen som har modernistiska drag i form av matargator snarare än rutnät. En tredje faktor är avsaknaden av urbana slutna kvarter och en fjärde den låga befolkningstätheten.

Det som talar till Mariebergs fördel är att många av byggnaderna har lokaler i bottenplan och att centrumfunktionerna är utspridda längs stråk istället för samlade i ett centrum. Antalet arbetsplatser är någorlunda högt i förhållande till antalet boende. Dock är det till stor del begränsat till få, men stora, arbetsgivare.

Ett mål med Mariebergs omdaning bör vara att stadsdelen i framtiden ska kunna fungera som en livaktig del av innerstaden, precis som Södermalm eller Norrmalm. Stadsdelen ska därigenom vara välkomnande för alla - inte bara för dem som bor eller arbetar där. Att underlätta för gångflöden är en nyckel till att ge stadsdelen mer liv och göra den tryggare.

För att åstadkomma en innerstadsdel bör planeringen följa samma prioriteringsordning som skedde då resten av innerstaden (malmarna) planerades - senast i och med Lindhagenplanen från 1866. Först och främst handlar det om att tillskapa en översiktlig gatustruktur. Hur ska stadsdelen hänga samman och hur ska den sitta ihop med omgivande stadsdelar. Gatorna ska utgöra allmän plats. Därefter bestämmer man sig för vad som är byggbar kvartersyta och vad som ska vara torg eller park som ska vara tydligt offentliga platser. När dessa steg är avklarade kommer man till generella stadsplanebestämmelser som i stort reglerar ungefärliga byggnadshöjder, eventuellt (men inte nödvändigtvis) vilken färgpalett som ska gälla, hur stor del av byggnaden som måste ligga intill fastighetsgräns och hur stor del av bottenvåningen som ska innehålla publika lokaler. Det sista steget handlar om gestaltning av stadsrum och byggnader. Detta behöver egentligen inte regleras i *detalj* men detaljplaneordningen föreskriver ändå sådant av någon anledning.

Sett ur det perspektiv som anförts ovan innehåller planförslaget en hel del positiva saker men tyvärr också ett antal brister. YIMBY väljer därför att presentera ett alternativt förslag som tar sin utgångspunkt i det ovannämnda perspektivet och de synpunkter som följer här nedan. YIMBYs planförslag illustreras i bilden i slutet av yttrandet och är en vidareutveckling av en tidigare strukturskiss som utarbetades gemensamt av White, Rosenberg arkitekter och Spacescape.

## Externa och interna urbana kopplingar

I dag saknar Marieberg tillfredsställande urbana kopplingar till omgivande stadsdelar då området i likhet med många andra samtida förorter planerades som en enklav. Den mest uppenbara kopplingen österut är Västerbrons förlängning mellan Västerbroplan och Drottningholmsvägen. Västerbroplan är idag en *ickemiljö* där gång- och cykeltrafikanter prioriterats ned på bekostnad av biltrafiken. Västerbroplan har dock stor potential genom sitt läge med potentiella stråk mot Fridhemsplan, Södermalm och Rålambshovsparken. Planprogrammet nämner vikten av att förstärka kopplingarna till Rålambshovsparken. Detta gör man genom att förenkla trafiksituationen något med borttagna körfält på Västerbroplan och en trappförbindelse. Kopplingen skulle dock kunna förstärkas ytterligare. YIMBY föreslår, utöver planförslaget, att Rålambsvägen fortsätter, med fria siktlinjer mot parken, som en monumentaltrappa. Trappan kan gärna utformas med Spanska trappan i Rom som förebild. I planprogrammet föreslås två byggnader på platsen. Den ena bryter siktlinjerna mot parken. Yimby föreslår att dessa istället byggs som högre visuella markörer på var sin sida om trappan. Detta gör att siktlinjer tillskapas och stadsdelens kontakt med parken framhävs. En av byggnaderna bör innehålla hissar ner till parken så att tillgängligheten säkerställs även för rörelsehindrade.

De urbana kopplingarna mot norr är bristfälliga. Anledningen är att Drottningholmsvägen idag utgör en stor barriär. YIMBY menar att denna led på sikt måste göras om till en aveny med körfält i samma plan, där tvärgatorna in mot stadsdelarna bildar korsningar med denna aveny. Dess mittremsa utgörs idag av Thorildsplans tunnelbanestation. Denna skulle kunna däckas över med ett däck vars nivå skulle ligga runt en meter över gatans nivå. Tyvärr skulle däckets pga. sin ringa tjocklek troligtvis inte medge någon plantering av träd. Däremot skulle det kunna ge plats för t.ex skateboardramper eller mindre basketplaner. Detta koncept har t.ex. provats på Sønder Boulevard i Köpenhamn. Bara fantasin sätter gränser för vad mittremsan skulle kunna användas till. Idag är Drottningholmsvägen istället en trafikled där det endast finns två möjligheter för gående att korsa mellan Lindhagensplan och Kristineberg, en sträcka på runt en kilometer. I båda fallen handlar det om otrygga tunnlar. En framtida aveny bör istället ha tätt mellan övergångsställena. Planprogrammet säger inget om Drottningholmsvägens framtida status. Inte heller föreslås några åtgärder i den delen av planprogrammet. YIMBY föreslår att den oanvända bullerstörda remsan av Konradsbergsparken närmast Drottningholmsvägen bebyggs med en smal kvartersrad. Det gör att stadsdelen vänder sig mot ett framtida, sammanbindande stråk, vilket på sikt ger bättre förutsättningar för stadsdelen att integreras i staden.

Inom planområdet finns det urbana kopplingar som främst utgörs av tvärgator mellan Rålambsvägen och Gjörwellsgatan. Dessa uppfattas i många fall som halvprivata. Exempelvis är det svårt för utomstående att veta om Signalgränd leder in på en privat innergård eller om det är en offentlig park man passerar. Den offentliga gestaltningen kan tydliggöras genom breddning av denna gata och genom att göra den genomgående (så som planprogrammet föreskriver) med fria siktlinjer mellan Rålambsvägen och Gjörwellsgatan. Urbaniteten kan tydliggöras genom att förlägga verksamhetslokaler i DN-komplexets bottenvåning ut mot Signalgränd. YIMBY menar att ytterligare två tvärgator, Wennerbergsgatan och Svedbergsstigen bör göras genomgående. Dessutom föreslår vi en omdragning av Atterbomsvägen så att den bildar en T-korsning med Gjörwellsgatan.

Området kring Fyrverkarbacken är idag byggt som en enklav. Planförslaget syftar till att förlänga gatan till Västerbron, vilket är mycket bra. Vi föreslår en ännu mer finmaskig kvartersstruktur mot Västerbron, samt att Fyrverkarbackens ytslösande slinga med inlagt parkeringshus ersätts med två kvarter.

Stadsdelens koppling mot norr kan delvis skyllas på bebyggelsetypologin mot Konradsbergsparken. Man skulle kunna tro att man gjort sitt bästa för att göra parken så otillgänglig det bara går från stadsdelens huvudgata, Rålambsvägen. Därtill är det mycket svårt att hitta till tunnelbanestationen om man inte är väl förtrogen med områdets geografi. Taffelberget är utformat som en barriär och de gångvägar som leds i portiker genom bebyggelsen upplevs som halvprivata. Längre norrut vid Lagerlöfsgatan har man förlagt ett antal punkthus i park som gör att "parken" intill istället blir halvoffentlig grönyta. Sådant ger varken trygga gårdar eller någon park där alla känner sig välkomna. Planprogrammets svar på detta är av någon outgrundlig anledning att bygga ännu fler punkthus i park (något man även föreslår där Klastorpsskolan idag ligger). Detta borgar för stora lokala protester då det leder till ytterligare privatisering av parkytan. YIMBY föreslår istället att punkthusen inordnas i en kvartersstruktur och att gatorna hjälper till att gränsa av den offentliga parkmarken från den privata kvartersmarken. Det gör att alla kan känna sig välkomna i parken och att de boende kan känna sig trygga på innergården.

Utöver de ovan föreslagna kopplingarna föreslår vi att Viktor Rydbergs gata förlängs norrut på en ramp ovanför E4:an. Som ett led i att konvertera Drottningholmsvägen till stadsgata förlängs Konradsbergsgatan mot dagens avfartsramp från E4 österut på Drottningholmsvägen. Den delen blir av naturliga skäl enkelriktad. E4:ans avfartsramp får trottoarer som fortsätter i trappor till trottoaren på Viktor Rydbergs gatas förlängning. Görwellsgatan förlängs rakt norrut mot Lindhagensplan istället för dagens sexfiliga viadukt rakt genom parken. Istället får Görwellsgatan med sina färre körfält och bredare trottoarer utgöra en mer smäcker gräns mellan Rålambshovsparken och Konradsbergsparken.

## Täthet/närhet

Marieberg/Fredhäll är idag administrativt en del av innerstaden som till största delen bebyggdes efter modernismens stora genombrott. Planprogrammet nämner att området är förhållandevis glest och att de höga hus som förekommer i området inte kunnat uppväga detta. Boendetätheten är endast runt en tredjedel av boendetätheten i kvartersstaden. Glesheten är en direkt följd av modernismens ideal där man prioriterade mycket solljus in i alla lägenheter framför behovet av urbanitet, närhet och tillgänglighet. De negativa följderna av utspridning är att en mindre andel av stadens befolkning kan bo centralt och därmed bilberoende. En annan följd av gleshet/utspriddhet är segregation. Glesheten är något som i och med detta planförslag bör åtgärdas genom att använda sig av en bebyggelsetypologi som är yteffektiv, dvs kvartersstad i huvudsak i form av slutna kvarter.

## Kvarter och rumsintegration

YIMBY menar att kvartersstaden bör stå som förebild för det framtida Marieberg. Anledningen är enkel. Klassiska slutna kvarter ger förutsättningar för att bygga tätt utan att det upplevs som kompakt. Genom den finmaskiga fastighetsindelningen har kvartersstaden en stor variation i gestaltning som modernistiska områden (dit vi räknar Marieberg) inte kan mäta sig med. En sluten kvartersstruktur gör gatan mer väldefinierad och fri från otrygga, mörka prång. Det är med påtaglig förvåning vi läser följande i planprogrammet (sid 22):

*"Om ny bebyggelse uppförs i kvartersform, ska strukturen vara genombruten för att ge bästa möjliga ljusförhållanden på bostadsgården och i omkringliggande offentliga miljöer. Uppbrutna kvarter ger också en luftigare stadsstruktur som relaterar till det byggnadssätt som finns i Marieberg idag. Ett uppbrutet kvarter kan också bidra till en naturlig variation inom kvarteren, både i höjd, volym och i uttryck."*

YIMBY kan konstatera att modernismens dogmor - mot bättre vetande - sitter i hårt men måste påtala att de mest populära stadsdelarna och det som Stockholm idag lider störst brist på är den typ av kvarter som återfinns i kvartersstaden. YIMBY frågar sig varför vi inte passar på att åtgärda denna brist. Det må vara svårt att bryta gamla vanor men är det faktisk efterfrågan eller överspelade ideologier som ska styra stadsutvecklingen? Vi har mycket svårt att se någon anledning till att nytillkommen bebyggelse måste återanvända Mariebergs befintliga ytlösande bebyggelse-topologi. Låt vara att befintliga byggnader kan vara svåra att inordna i slutna kvarter. Men man bör absolut inte *medvetet upprepa* Mariebergs stadsplanemässiga tillkortakommanden. YIMBY ställer sig mycket frågande till påståendet att variation skulle vara lättare att uppnå om volymerna hålls åtskilda. Som nämnts ovan så är variation snarare *beroende* av en finmaskig fastighetsindelning snarare än påtvingade glipor in mot kvarterens mitt. Som också ovan nämnts har detta förfarande fungerat mycket bra i den befintliga kvartersstaden. Däremot är det lite så och så med variationen i dagens Marieberg/Fredhäll, där uppbrutna strukturer idag är förhärskande.



*En oppbruten struktur ger i sig inte någon variation i stadsbilden vare sig vi befinner oss i Alby...*



*...eller i det aktuella området.*





*Slutna kvarter med finmaskig fastighetsindelning har helt andra förutsättningar för variation.*

Ny kvartersbebyggelse bör således vara sluten mot gatan, med kvartersstadens bebyggelsetopologi som förebild. I den mån det går bör man sträva efter en finmaskig fastighetsindelning och införa en regel om minsta antalet byggherrar inom samma kvarter (helst minst tre-fyra). Som regel bör det finnas publika lokaler i bottenplan (våning 0) ut mot trottoar. YIMBY föreslår att våning 1 och eventuellt 2 används som kontor. Detta gör att bostäderna, som är förlagda i våning 2 (eller 3) och uppåt, inte störs av den verksamhet som försiggår i bottenplanens verksamhetslokaler. Detta möjliggör för verksamheter även kvälls- och nattetid såsom restauranger, klubbar med mera utan att påtagligt störa de boende.

I de kvarter som består av befintliga punkthus kan förtätning ske på initiativ av de boende genom lägre volymer på 1-2 våningar. Dessa volymer hjälper till att sluta till gaturummet och erbjuder plats för publika lokaler.

## Högre bebyggelse

I planprogrammet (sid 22) går att läsa följande:

*"Nya kvarter kan ses som en hybridform av ett traditionellt slutet stenstadskvarter och ett mer uppbrutet Mariebergskt byggnadssätt som till exempel punkthus eller lameller. Hybridstrukturen ger möjlighet till fortsatt bebyggelse med inslag av höga hus."*

Som vi nämnt ovan vore det mycket olyckligt att kompromissa bort stadsmässigheten på detta sätt. En helt sluten kvartersstruktur utesluter inte på något sätt högre bebyggelse. Kungstornen är Stockholms kanske finaste exempel på detta. St. Erikstornen är ett annat exempel (även om S:t Eriksområdet har en del andra strukturella problem) liksom det nya vita höghuset på Nordvästra

Kungsholmen.

Det går alldeles utmärkt att kombinera en sluten kvartersstruktur med högre bebyggelse.

Det har från olika håll framförts önskemål om att tillföra högre bebyggelse till Marieberg. Man anser kort och gott att Marieberg genom sitt läge är väl lämpat för högre bebyggelse. YIMBY kan inte annat än instämma. Marieberg är visuellt exponerat. Högre bebyggelse kan vara identitetskapande. Höga hus har också stöd i RUF2010 som säger följande (sid 114).

*"Stockholmsregionen behöver fler landmärken som skapar identifikation. Tillkomsten av landmärken i form av byggnader eller konstverk som stärker både regionens och ett områdes identitet bör stödjas."*

Högre bebyggelse syns mer och därför menar vi att man bör lägga extra mycket energi på en lyckad gestaltning. Arkitekttävlingar kan vara ett sätt att åstadkomma detta.

Citatet på sid 22 i planprogrammet kan (som vi nämnt ovan) eventuellt tolkas som att högre bebyggelse inte ska ha någon integration med gaturummet. Wennergren Center och Folksamskrapan är exempel på sådan bebyggelse och inga bra förebilder. YIMBY menar istället att man tvärtom måste sätta som **krav** att högre volymer måste samspela med gaturummet - Med publika lokaler i bottenplanet.

**Högre bebyggelse får inte användas som en ursäkt för att bygga uppbrutet och stadsfrånvänt.**

YIMBY vill trycka på att det finns ett antal lägen som är mer lämpade för högre bebyggelse än andra. Punkter där siktlinjer sammanstrålar är ofta lämpade för högre bebyggelse. Anledningen är att de då syns från flera håll och kan bidra till att öka överblickbarheten. Skugga är en annan faktor som gör det lämpligt att bygga högt i sydsidan av breda trafikleder/gator. Dessa punkter redovisas i bilden i slutet av yttrandet.

## Parker

Parker utgör en viktig funktion i staden. Under lång tid har man utgått ifrån att "ju mer grönyta desto bättre". Detta förhållningssätt har de senaste åren kommit på skam då det visat sig att det inte är mängden grönyta som har att göra med den upplevda tillgången, utan i vilket sammanhang grönytan är integrerad (se t.ex Alexander Ståhles licentiatavhandling *Mer park i tätare stad*). Är grönytan inramad i ett urbant sammanhang är det lättare att hitta dit och du ser den oftare. Därmed blir grönytan mer värdefull ur ett rekreationellt perspektiv. En grönyta som istället göms undan eller att staden trappas ned i exploatering närmare parken gör att stråken leder bort. Då blir grönytan mindre värdefull oavsett hur stor den är. Under lång tid har man på detta sätt slösat med kommunal mark genom att förlägga "gröna" barriärer mellan bostadsenklaerna i förorter. Förorternas inre gångstråk har lett bort från grönområdet. Att knapra lite på grönytan behöver inte vara något negativt om detta i förlängningen leder till att grönytan blir mer tillgänglig.

Ett mål med omdaning av Marieberg bör vara att göra parkerna lättare att nå. Planprogrammet föreslår att byggnader, mer eller mindre fritt, placeras ut i Konradsbergsparken. Detta är ett sätt att göra parken både mindre och samtidigt mer svårtillgänglig då marken i byggnadernas närhet kommer att uppfattas som halvprivat. Istället bör nya gator leda fram till parkområdet och i vissa fall till och med passera förbi. Gränsen mellan park och kvartersmark bör som regel utgöras av en gata då gator är offentlig mark. Det gör att alla kan känna sig välkomna i parken. YIMBY föreslår, till skillnad från stadens förslag, att Konradsbergsparken görs till en tydligt offentlig plats och som är lätt att hitta till

och passera. Detta åstadkoms med en rad nya gator och kvarter mot Konradsbergsparken som idag är svårnavigerad. Detta innebär att mängden park minskar marginellt men det betyder också att parken får en större tydligt offentligt gestaltad yta, vilket bidrar till att dess *kvalitativa* parkegenskaper förhöjs.

Rålambshovsparken, en av Stockholms populäraste parker under sommaren, är idag svårare att nå än Konradsbergsparken. Anledningen är att den mest naturliga kopplingen till Rålambshovsparken, Västerbroplan, är ett för gångtrafikanter svårforcerat trafikinferno. Därtill krävs att man sicksackar sig ner förbi Västerbroavfarten. Planprogrammet nämner helt korrekt att det krävs lokalkännedom för att kunna navigera sig fram till Rålambshovsparken. För rörelsehindrade är det ännu värre. Då krävs rejäla omvägar. Planförslaget medför att mängden trafikyta minskas vilket är positivt. Det föreslås även en ny trappförbindelse vilket också är positivt. YIMBY vill ytterligare förtydliga kopplingen mellan stadsdelen och parken. I planprogrammet föreslås en byggnad i Rålambsvägens siktlinje mot parken. YIMBY föreslår istället att denna byggnad flyttas något söderut så att en monumentaltrappa leds längs med Rålambsvägens axel rakt ner i parken. I en av de två byggnaderna kan hiss förläggas så att parken görs tillgänglig även över rörelsehindrade.

Mariebergsparken är känslig på så sätt att kompletteringsbebyggelse riskerar att försämra parktillgången snarare än att förbättra den. Det är topografiskt svårt att anlägga nya gator där. Mer bebyggelse eller gator i detta läge bidrar heller inte till att binda samman stadsdelen med andra stadsdelar. Planförslaget är klokt nog försiktigt med att tillföra ny bebyggelse där och det är en ståndpunkt som YIMBY delar. Det är dock en god idé att, som i planförslaget, tillföra ett lamellhus mellan Görwellsgatan och den ryska ambassaden. Strax väster om "Baconhuset" innehåller planförslaget ett kvarter som YIMBY menar skjuter ut för kraftigt i parken. Vi föreslår att det dras något österut så att det bättre fungerar som en entré, istället för barriär, till parken.

Alla parker måste inte vara skyddade från buller men det är en fördel om det i varje stadsdel är lätt att nå åtminstone en relativt tyst park. Rålambshovsparken, Konradsbergsparken och Mariebergsparken är idag alla utsatta för trafikbuller. Konradsbergsparkens nordsida mot Drottningholmsvägen saknar därför till stor del rekreationella värden. YIMBY föreslår en smal bullerdämpande kvartersrad mot Drottningholmsvägen. Tunnelbanenedgången byggs då om så att en nedgång tillskapas vid parkens nordsida. Detta gör att parkytan minskar men att parkens rekreationella värden ökar.

## Rålambshovsskolan

Lokal opinion har uttryckt oro för att man kommer att bygga igen Rålambshovsskolans skolgård. Att döma av planprogrammet verkar de ha rätt. YIMBY föreslår istället att en envånings sockelvåning uppförs i slutningen ut mot Västerbroavfarten. Taket på denna sockel kommer att kunna fungera som en fortsättning på skolgården, vars användbara yta då ökar med mer än 50 procent. Detta medför att verksamhetslokaler tillskapas ut mot Rålambshovsparken. Istället för en lägre liggande byggnadskropp föreslår YIMBY en stående visuell markör i skolgårdens sydöstra hörn.

## Klasterpsskolans område

Enligt planprogrammet föreslås Klasterpsskolan att rivas. YIMBY besitter inte sådan expertis att vi kan avgöra om dessa byggnader är bevaransvärda eller inte utan litar på det som framställs i planprogrammet. Vi reagerar dock på följande (sid 30 i planprogrammet):



*"Då föreslås en rivning av den befintliga skolan och platsen kan bebyggas med exempelvis terrasserade bostäder som underordnar sig Fredhälls bebyggelsefront."*

Vi är medvetna om att Fredhälls monotona bebyggelsefront är karakteristisk och identitetsskapande. Men vi vill ändå ifrågasätta att framtida bebyggelse måste underordna sig denna. Staden är inget konstverk. Staden är en mekanism och en organism för att skapa närhet till andra och annat, och därmed underlätta för mänsklig aktivitet. Byggnader inom en stad finns kvar så länge de fyller de funktioner de är tänkta att fylla. När de inte längre gör det byts de ut mot nya. Så har det alltid fungerat i Stockholm och så fungerar det i alla städer. Även Fredhälls snedställda funkislådor kommer någon gång i framtiden att successivt bytas ut mot något annat.

Frågan är om ny bebyggelse därigenom ska underordna sig något vi vet inte kommer att bestå för evigt. YIMBY menar tvärtom att man medvetet kan bryta mot den befintliga monotona bilden och därigenom skapa variation. Mer variation lär ändå komma när funkisbyggnaderna börjar bli uttjänta och byts ut någon gång i framtiden. Som nämnts tidigare i yttrandet föreslår YIMBY att Atterbomsvägen dras om mot Gjørwellsgatan. Detta lämnar utrymme för en helt ny kvartersstruktur som blir ett embryo till stad i skärningen med Fredhäll.

## YIMBYs förslag

YIMBY har utarbetat ett förslag som illustreras i nedanstående kartbild. Förslaget tar fasta på det som hittills tagits upp i detta yttrande. Svart anger befintliga byggnader. Rött markerar föreslagen normalhög bebyggelse (cirka 4-12 våningar). Orange anger lägre byggnadsvolymer (1-2 våningar). Vinrött anger lägen som enligt oss är lämpliga/möjliga för högre bebyggelse (cirka 13-50 våningar).



Större version :

[http://www.yimby.se/material/yttranden/kungsholmen/marieberg/karta\\_2012.jpg](http://www.yimby.se/material/yttranden/kungsholmen/marieberg/karta_2012.jpg)

YIMBY föreslår att Konradsbergsparken blir lättare att nå genom nya gator. Konradsbergsparken fredas från Drottningholmsvägens trafikbuller genom en smal kvartersrad anläggs däremellan. Gjørwellsgatan får en rakare sträckning mot Lindhagensrondellen. Därmed blir Rålambshovsparkens norra del mindre inklämd mellan trafikstråken. Den nya gatan kommer istället att utgöra gränsen mellan Konradsbergsparken och Rålambshovsparken.

I YIMBYs förslag förlängs Rålambsvägen med en vackert gestaltad monumentaltrappa ner mot Rålambshovsparken. Detta markeras med två högre volymer på var sin sida där en offentlig hiss förläggs.

Nya kvarter är som regel slutna. I kvarter med befintlig bebyggelse bör ambitionen vara att, på de boendes initiativ, kompletteringsbygga med lägre volymer med plats för publika lokaler. SVD-SWECO-kvarterets samspel med Görwellsgatan är bristfälligt. Fasaden mot trottoar har många mörka prång. Därtill finns det förgårdsmark som förtar gatans stadsmässighet. I planförslaget kommer det fortsättningsvis finnas mörka prång mot östsidan. YIMBY föreslår att kvarteret kompletteras med en

eller två sockelvåningar som följer längs med gatans sträckning, helt utan prång eller förgårdsmark. Denna sockel ska bereda plats för publika lokaler.

## **- 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:**

Erik Tysk

Ernst Ahlgrens väg 2

112 55 Stockholm

E-post: erik.tysk@yimby.se