

## Yttrande om Detaljplan för bostäder och verksamhetsområde vid Märsta Port

YIMBY ser mycket positivt på planens syfte att förtäta Märsta centrala delar och bygga ihop Tingvallområdet med Valstaområdet. Målsättningen som uttrycks, att skapa en sammanhållen stadsbild mellan de olika stadsdelarna, är oerhört positiv.

Men att läsa planens *mål*, och sedan ta del av de *faktiska* planerna, gör att skrivningarna närmast är att likna vid den i George Orwells kända bok 1984 etablerade termen "nyspråk".

YIMBY grundades 2007 i syfte att på ett konstruktivt och framåtblickande sätt inkomma med synpunkter på olika utvecklingsprojekt i storstockholmsområdet. Vi har under denna tid skickat in och/eller haft synpunkter på över hundratalet projekt. Och tyvärr måste vi säga att detta projekt, utan tvekan, är något av det märkligaste vi har stött på.

Idén att år 2011 på fullt allvar planera ett nytt genom-modernistiskt område med en estetik och stads- och trafikplanering som tagen direkt från miljonprogrammets glansdagar gör att vi undrar om man inom politiken, och på stadsbyggnadskontoret, i Sigtuna har sovit de senaste 40 åren. Eller är det helt enkelt så att man bara accepterar det som byggbolagen vill bygga, utan några som helst ambitioner om att skapa attraktiva miljöer som människor faktiskt kan uppskatta? Om det är någonting som vi har lärt oss under de decennier som gått sedan miljonprogrammet färdigställdes så är det att denna typ av bebyggelse-topologi inte är utan sina inneboende problem.

I planbeskrivningen finns följande att läsa:

*"Syftet är även att förtäta Märsta centrala delar och bygga ihop Tingvallaområdet med Valstaområdet, för att skapa en sammanhållen stadsbild mellan de olika stadsdelarna."*

Målsättningen är utmärkt, men vi måste här ställa oss frågande till hur denna skrivning kan anses vara ens i närheten av i överensstämmelse med den plan som faktiskt har lagts fram. För att skapa en "sammanhållen **stadsbild**" måste man per definition skapa något som kan kallas för **stad**. Stora monofunktionella bostadshus, fritt utkastade i terrängen, med tillhörande enorma och otrygghetsskapande ytparkeringar kan på intet sätt kallas för stad. Planen kommer inte att skapa en stadsbild, och den kommer inte heller att fungera sammanbindande.

I planbeskrivningen anges också att:

*"Planerad bostadsbebyggelse placeras i fem klart definierade kvarter med tre skilda tillfarter"*

Nationalencyklopedin anger kvarter som:

*"kvarter, område i tätort som bildar enhet i stadsplaneringen genom avgränsning av t.ex. fyra gator. Oftast avses med kvarter en "ruta" i gatunätet omfattande en eller flera byggnadstomter med fristående eller sammanbyggda hus, eventuellt även gemensam mark."*

Definitionen är tydlig. Med kvarter avses ett **tydligt avgränsat område** i ett **gatunät**. Ett område med fyra sidor, omgivet av vägar eller andra avgränsare. Att planbeskrivningen *kallar* bebyggelsen för kvarter ändrar inte på det faktum att de ingalunda är sådana. En cirkel blir inte en fyrkant för att man kallar den för fyrkant.

Någon tydlig definition finns inte heller. Tvärtom är gränserna oerhört löst definierade och åtskillnaden mellan vad som är privat mark, och offentlig mark, har här helt slarvats bort. Detta trots att vi idag genom forskningen vet att just åtskillnaden mellan vad som är privata och allmänna rum är ytterst viktigt för såväl trivsel som den upplevda tryggheten i ett område.



*Kvarter*



*Inte kvarter*

Att bebyggelsen planeras med "tre skilda tillfarter" tydliggör bara problematiken med planen. Här gör sig ingen som inte bor i området sig besvär...

Problemet med buller från väg 263 identifieras i den utställda planbeskrivningen. Om man hade valt att bygga kvarter (vilket man alltså i denna plan inte gör trots att man påstår det) så hade det inte varit ett problem. Slutna kvarter är mycket effektiva bullerdämpare och den tysta och lugna innergård som skapas blir en oas för de boende i kvarteret. Här kan föräldrar i lugn och ro släppa ut små barn, utan oro för att de ska springa ut på vägen.

Men det är tyvärr inte så planen ser ut. I den märkliga plan som istället presenteras ska det tvunget byggas oattraktivt miljonprogram, vilket innebär hus fritt utströslade i terrängen, något som orsakar bullerproblem. "Lösningen" man har valt är att sätta upp bullerskärmar i glas mellan husen istället. Istället för den enklaste lösningen, att bygga de "kvarter" man påstår sig vilja bygga, så bygger man istället någonting helt annat, och får sedan i efterhand lappa och laga i en bebyggelse-topologi som aldrig var menad att fungera på det sätt som man nu planerar. Planbeskrivningen nämner dock att *"alternativt kan bebyggelsen utformas sammanhängande så att samma bullerkrav uppnås."* Det är en lösning som vi starkt förespråkar.

Johan Rådberg(KTH) gjorde år 2000 en studie om vilka typer av boende som är attraktiva. Undersökningen visar att villor är attraktivast, följt av tät blandstad (kvarterstad). **Punkthus, lamellhus och loftgångshus är enligt undersökningen det minst attraktiva.** Värt att poängtera är att denna undersökning endast tar hänsyn till just bebyggelsens topologi, alla andra faktorer räknas bort. En annan avhandling, [\*"Mer park i tätare stad"\*](#), Alexander Ståhle (Arkitekturskolan KTH, 2005), visar att den upplevda tillgången till grönska, liksom nyttjandet av denna, ökar när man har en mer stadsmässig planering:

*"Från ett parkplaneringsperspektiv är frågan om utnyttjandefrekvens mest intressant. De flitigaste parkbesökarna återfinns enligt undersökningen [...] i innerstadens stadsdelsområden. Högst ligger Östermalm med 69 % och Maria-Gamla-stan med 61 % som besöker parker "någon gång per vecka" eller "dagligen". Vantör ligger på 43 %, och Rinkeby, ett renodlad miljonprogramsområde, på 38 %."*

Frågan som således uppstår är varför Sigtuna kommun vill planera för oattraktiva bostadsmiljöer. Av gammal vana?

I planförslaget anges att *"de boende kan erbjudas ett bostadsområde med ett rikt och varierat[sic!] formspråk [...] som erbjuder trafiksäkra lek- och vistelsemiljöer."*

Vi vill här poängtera att några få, tydligt åtskilda och från varandra omsorgsfullt separerade, bebyggelsetyper knappast är att betrakta som ett "rikt varierat formspråk". Inte heller är en miljö som förvägrar barnen i området trygga och trafikskyddade innergårdar, liksom lugna och välbesökta kvartersgator, och trivsamma och välbesökta parker vad vi skulle kalla trafiksäkra lek- och vistelsemiljöer. För tyvärr är det ju så att barn inte gör som planerare tycker. Barn gör som barn gör.



*Tyvärr har de här barnen, som leker vid ett nybygge i Östberga, inte läst modernistisk stadsplanering. Därför väljer de att leka där de **vill** leka snarare än där planeraren **planerade** för lek. I de här fallet på parkeringen och vägen snarare än bakom husen.*

I texten visas också på begreppsförvirringen i planen. Man säger sig vilja skapa en sammanhållen **stadsbild**, för att senare skriva att man vill skapa ett **bostadsområde**.

Men en stad är inte bostadsområden, och bostadsområden är inte stad. Att planen "*möjliggör centrumfunktion i bottenplan inne i området*" för att sedan följa upp med att "*planområdets östra del innehåller kvartersmark för olika kommersiella verksamheter*". förtydligar bara ytterligare detta. Här pratar vi om monofunktionalitet, funktionsseparering och områden som under stora delar av dygnets timmar kommer att vara tömda på allt liv.

Sigtuna kommuns avsikter att "utöka antalet körfält" på huvudlederna runt planen är en oroväckande utveckling. Vi anser istället att ett bättre sätt att angripa problemet vore att försöka minska antalet bilister; inte enbart för miljöns skull utan även för att breda vägar fungerar som synnerligen effektiva murar mellan stadsdelar, något som knappast uppfyller planens syfte att binda samman. Ett tätare planerat område ökar kraftigt möjligheterna för att en större del av de tillkommande kan sköta mer av sina resor och ärenden med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Planen verkar ha författats efter antagandet att alla som kommer att bo i området både vill och har möjlighet att förlita sig på bilkörande för att möta sina vardagliga behov. Om man istället väljer att bygga en mer tät och stadsmässig miljö så öppnar man möjligheten att skapa en attraktiv lokal stadsdel i området dit alla kan ta sig, även till fots. Det nämns förvisso i plandokumentet att det finns busslinjer i

närheten. Men samtidigt planeras området med en parkeringsplats per lägenhet, och två parkeringsplatser per radhus/kedjehus. Målet är tydligt. Här ska alla köra bil.

Antalet parkeringsplatser måste minskas, och i högre grad placeras i parkeringsgarage under husen samt som gatuparkering. De stora sammanhängande parkeringsytor som planeras bör kraftigt minskas eller helst helt elimineras från planen.

Planen väcker även frågan om **vem** bostadsområdet byggs för. Byggs det för att man från Sigtunas sida vill ta tillvara behoven och önskemålen hos de framtida boende som söker ett visst mått av livskvalitet? Eller bygger man för att tillmötesgå önskemål från byggindustrin om att kunna bygga snabbt och billigt för att sedan sälja bostäderna med god förtjänst?

Planen medger "*möjlighet att i bottenvåning på vissa bostadsområden kunna etablera närservice, handel eller dylikt*". Det är förvisso snällt av kommunen att inte lämna kommuninnevånarna helt utan närservice, men en lite högre ambitionsnivå vore minst sagt önskvärd. Närservice bör inte vara en *möjlighet* utan ett *krav*, och det i *samtliga* delar av det nya området. Bottenvåningarna bör, där förutsättningarna för kommersiell service anses vara för dåliga, utformas som så kallade "bokaler". Det innebär att takhöjd och andra delar av uppförda lägenheter anpassas så att de i framtiden kan göras om till lokaler om eller när ett sådant behov uppstår. Detta är avsevärt svårare att åtgärda i efterhand, och därför råder idag en stor lokalbrist på många platser i Storstockholmsområdet.

Planförslaget tar upp brottsförebyggande åtgärder och pekar här på god belysning av gång- och cykelvägar. Man skriver också att "*bebyggelsens placering nära gång- och cykelstråk samt lokalgator minskar risken för att behöva gå och cykla på obelysta ytor*".

Det här visar ändå på att det finns en viss förståelse för att placera bebyggelsen nära vägar och stråk, liksom att det är viktigt att undvika att områden upplevs som mörka vinter- och nattetid. Det här är dock problem som automatiskt elimineras med en tätare och mer stadslig bebyggelse, utan att man egentligen specifikt behöver planera för det. Det innebär också att gatorna inte bara blir belysta, utan att fler människor faktiskt också både kommer att röra sig på dem, men kanske framförallt - vetskapen om att man kan bli sedd från fönstren i de hus som omger gatan.

Den inom stadsplaneringskretsar välkända författaren och medborgarrättskämpe **Jane Jacobs** pratade redan i sin kända bok "*The Death and Life of Great American Cities*", som kritiserade denna typ av stadsplaner redan 1961, om vikten av "eyes on the street". Vetskapen om att bli sedd gör dels att man känner sig tryggare, men dels också att den som tänker göra något brottsligt blir mindre benägen att göra så.

<http://streetswiki.wikispaces.com/Eyes+On+The+Street>

Planförslaget vill mena att det nu framlagda förslaget medger en ihopbyggd och sammanhängande stadsbild i Märsta tätort genom att Valsta och Tingvalla fysiskt byggs ihop. Tillkommande bebyggelse, menar planprogrammet, kommer att förbättra situationen för kringliggande områden avseende bland annat stadsbild och trygghet.

Inget kunde vara mer fel. Om det vore så att en i sanning sammanhängande stadsbild skapades så vore så förstås fallet. Men nu får vi istället en isolerad bostadsenkla på vad som idag är naturmark. Riskerna för protester från omkringboende är överhängande när man ser att rekreationsytor tas i anspråk utan att tillföra de redan boende någonting nytt. Ingen sammanhängande stadsbild kommer att skapas. Istället blir det ett svårnavigerat, utspritt, otryggt och splittrat förortslandskap som breder ut sig. Alla dessa

problem löses enkelt genom att lägga fram en mer stadsmässig plan. Planförslagets visioner kan realiseras, och de boende får tillgång till en ny attraktiv och levande stadsmiljö med alla möjligheter till möten, handel och kulturella upplevelser som det innebär.

Med en tätare bebyggelse än i den framlagda planen kommer också flera andra positiva faktorer på plats. Det går att skapa fler bostäder, arbetsplatser och lokaler än i det liggande förslaget, samtidigt som en mindre del av naturytorna tas i anspråk. Vidare förbättras ekonomin i projektet.

Planen bör ta hänsyn till en framtida överdäckning av väg 263 och huvudstråken läggas så att det i framtiden går att obehindrat knyta samman Märsta Port med Tingvalla och Märsta centrum

Detta yttrande är mycket kritiskt mot den liggande planen. Vi vill därför tydligt poängtera att vi på intet sätt motsätter oss Sigtuna's vision om att bygga samman områden eller att utveckla Sigtuna med fler bostäder och arbetsplatser, tvärtom.

### **Problemet ligger istället i att planen, på ren och skär svenska, är häpnadsväckande dålig.**

Planen måste tas tillbaka till ritbordet och göras om i grunden så att ett **seriöst** utvecklingsförslag för området kan presenteras för kommuninnevånarna. Ett förslag som flyttar fram kalendern från någonstans runt 1967 där detta förslag ser ut att härstamma, till år 2011. Lite borde vi väl ha lärt oss på resan? Det är dags att lyfta blicken lite, och göra något annat än det som vi gjort det senaste halvsekle.

Det är dags att i sanning skapa attraktiva miljöer där vi kan leva, verka och trivas, och där vi enkelt och lätt kan klara vår vardag, gärna med kollektivtrafik, cykel o apostlahästarna i så stor mån som möjligt.

Ofta kritiserar vi planer för att visionerna ligger för långt från den framlagda planen. Men i det här förslaget verkar det inte ens *finnas* några egentliga visioner. Det finns inga tankar om vad man vill skapa för område. Man vill skapa bostäder, arbetsplatser och bygga samman. Men sen då? Risker är överhängande att vi något årtionde efter att området stod klart vaknar upp och inser att "oj, Märsta Port blev visst ytterligare ett trist, segregerat och ödsligt bostadsområde i miljonprogramsfunkis, trots alla idéer om att bygga samman". Vill man slippa det krävs en konkret strategi. Det går inte att planlöst småpilla lite här och var. En av orsakerna till problemen i dagens stadsplanering är en brist på helhetsgrepp. Våra städer växer och sprids ut utan någon större eftertanke och diskussion. En bostadsenkla här, ett köpcenter där.

**Var för sig är projekten, som t.ex. Märsta Port, för trista och ointressanta för att väcka någon större offentlig debatt.** De medborgare som eventuellt bryr sig är de som råkar bo i närheten och har egenintressen att bevaka. Trots att de flesta är väl medvetna om de problem som det samlade resultatet skapar så saknas en demokratisk diskussion om helheten.

Tänk om man inom Sigtuna kommun istället vågade sig på att skapa någonting riktigt attraktivt och eftersökt, ett boende som människor faktiskt längtar efter.

Vi i YIMBY ställer gärna upp och hjälper till med synpunkter och tankar om det finns intresse från Sigtuna kommun att faktiskt göra någonting bra med området istället.

## - Om YIMBY

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 4600 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/>

### **Kontaktpersoner för detta yttrande är:**

Jimmy Bergkvist  
Ekillavägen 30  
195 33 Märsta  
Epost: jimmy.bergkvist@yimby.se

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