

Yttrande om förslag till strukturplan offentlig miljö, bebyggelse och gator i Husby.

- Introduktion

YIMBY ställer sig överlag mycket positiva till den föreslagna strukturomvandling av Husby som i korthet går ut på att åtgärda många av de inbyggda brister som många av Stockholms förorter, byggda sedan andra världskriget fram till idag, dras med. YIMBY instämmer med analysen om vad som måste åtgärdas för att ha en chans att skapa en integrerad stadsdel. Programmet tar upp vikten av att stärka kopplingen till friluftsområden, nybyggnation, läkning av stadsstrukturen, graden av integration av gatunät, stråkbildning/trafikintegration och tydliggörande av gångnätet.

YIMBY har några synpunkter/kommentarer på programmet och hur det skulle kunna utvecklas vidare.

- Gatunät

Husby och många andra förorter byggda sedan andra världskriget fram till idag byggdes mer eller mindre konsekvent som separata enklaver enligt den så kallade grannskapsplaneringen. Som regel hade dessa förorter dåliga kommunikationer sinsemellan om man saknade bil men relativt goda kollektiva kommunikationer in till staden. Som resultat av grannskapsplaneringen har vi fått en stor mängd förorter man egentligen aldrig besöker om man inte antingen bor där eller har ett specifikt ärende dit.

Som kontrast till den isolerande förortsstrukturen kan nämnas den sammanhängande kvartersstaden, där man passerar kvarter och parker utan att de för sakens skull måste utgöra målpunkter i sig. En sammanhängande struktur gör att konsekvenserna av segregering inte blir lika allvarliga som i en isolerande struktur där spontana möten motverkas. Ska integrationsproblem någonsin kunna lösas är en förutsättning att förorterna läks samman till en sammanhängande stadsväv.

Av denna anledning ställer sig YIMBY positiva till anläggandet av den nya Kista allégata. Vi ser även med tillförsikt på de nya gaturegleringar som syftar till att binda ihop Norgegatan med Danmarksgatan till ett nytt stråk. Danmarksgatan används av gångtrafikanter utmed upptrampade stigar vid sidan av själva vägen. YIMBY anser att gångtrafikanterna förtjänar en klart bättre gångmiljö till och från centrala Kista med väl tilltagna trottoarer (ej ytlosande gångbanor) på gatans båda sidor. Det kan också vara en god idé att Norgegatan och Danmarksgatan, för tydlighets skull, förses med samma namn (den ena är nuförtiden en fortsättning på den andra).

I programmet nämns kopplingen till Akalla, vilket är en nödvändighet. Men även kopplingen med Tureberg (som är tänkt att ingå i samma stadskärna som Kista/Husby/Akalla enligt RUFSS 2010) bör ses över noggrant. Det vore önskvärt om Turebergsleden, omgjord till stadsgata, kunde kopplas samman direkt med Norgegatan, även om det skulle innebära en flytt av en lägre byggnad och ett parkeringshus strax öster om Lofotengatan. Alternativt kan man grena av Kista allégata mot Turebergsleden. Även kopplingen till Södra Järva borde ses över.

- Trafikseparering

Husby, liksom många andra samtida förorter, planerades i enlighet med de riktlinjer som utstakades i [SCAFT](#) på 60-talet. I likhet med funktionalismens ideal gick SCAFT ut på att renodla funktioner som separat var tänkta att fungera bättre. Gång- och cykelvägar skulle bli säkrare om de separerades från bilvägar genom gångtunnlar och broar. Trafiksepareringen skulle även öka framkomligheten för biltrafik då hänsyn till gångtrafikanter i frånvaro av övergångsställen inte skulle behöva tas i någon större utsträckning.

I Husby genomfördes trafiksepareringen genom att genomfartsvägen, Norgegatan, till stor del byggdes i ett urgröpt dike. Detsamma gäller även stora delar av matargatorna. Gång- och cykelvägarna löper istället på det ursprungliga markplanet och går på broar över de urgröpta bilvägarna. För att ta sig till busshållplatserna vid Norgegatan måste man passera branta backar eller trappor, något som försvårar tillgängligheten för många rörelsehindrade (se figur 1).



Figur 1 visar en, för Norgegatan, typisk busshållplats. Den är svår att nå för rörelsehindrade pga. branta backar eller trappor.

Frågan är dock om målen med SCAFT verkligen uppnåtts. För Husbys del har det resulterat i ett omfattande nät av gångvägar som av naturliga skäl är svåröverskådligt (gångvägarna saknar oftast egna namn och är endast undantagsvis utmarkerade på kartor).

En följd av detta kan ses längs med de trafikseparerade bilvägarna med upptrampade stigar där det annars skulle ligga trottoarer (se figur 2). I synnerhet är det svårt att hitta runt i nätverket av gångvägar om man inte bor där. Många upplever de isolerade gångvägarna som otrygga och avskiljda platser, i synnerhet under dygnets mörka timmar. Under vintern har halkbekämpning och snöröjning på gångvägarna varit undermålig, vilket gjort att många istället valt att röra sig längs med de trottoarlösa bilvägarna till fots.



Figur 2. Upptrampad stig längs med den trottoarlösa Norgegatan.

Frånvaro av övergångsställen har drivit upp hastigheterna på Norgegatan. Den angivna hastighetsbegränsningen är 50 km/h. Vägens utformning ger dock andra signaler till bilförarna som följdriktigt ofta håller en betydligt högre hastighet. Den höga hastigheten skapar problem då man ska svänga ut på Norgegatan ifrån någon av matarvägarna. Dikeskanterna begränsar sikten avsevärt vilket då gör körningen riskfull.

För mopedister, som ofta rör sig mellan olika bostäder eller andra ställen i området, innebär separeringen en extra omväg. Dessutom gör de generellt höga hastigheterna på Norgegatan att mopedister lever farligt där. Av dessa anledningar väljer mopedisterna att köra på stadsdelens gångvägar istället.

En tänkt fördel med trafiksepareringen är att erbjuda bilfria vägar för barnen mellan hem och skola. Men denna säkerhet kan vara bedräglig. Visst erbjuds barnen en bilfri miljö, men hur kan man försäkra sig mot att gångstigarna längs Norgegatan inte används av just barnen? Hur kan man försäkra sig mot att barnen inte använder sluttningarna ned mot Norgegatan som lekplats (se figur 3)?

Vilken bromsberedskap har bilister generellt i en trafikseparerad miljö om ett barn plötsligt skulle rusa fram över vägen? Vad blir konsekvenserna av detta i en trafikseparerad miljö med högre hastigheter jämfört med en trafikintegrerad miljö med lägre hastigheter?

[Forskning som gjorts på området](#) visar att ju mer trafikseparerad en miljö är desto värre blir olyckorna.



Figur 3. Säker lekplats på väg hem från skolan?

YIMBY anser att Husby har allt att vinna på att bryta upp den ursprungliga trafiksepareringen i så stor utsträckning som är möjligt. I programmet nämns två alternativ: (1) "Nygammal struktur", där man avser att lyfta upp en liten del av Noregegatan samt Trondheimsgatan till marknivå, och (2) "Integrerad gatustruktur" där en större del av Noregegatan samt delar av Trondheimsgatan och Oslogatan lyfts upp till marknivå.

Det första alternativet ("Nygammal struktur") är visserligen en mindre investering, men gör att stadsdelen även framledes kommer att tyngas ned av de många nämnda negativa konsekvenserna av trafikseparering. **YIMBY stöder det senare alternativet, "Integrerad gatustruktur",** till fullo. En integrerad gatustruktur med breda trottoarer och avsmalnade körfält för bilar innebär att bilisterna tvingas ta hänsyn till gångtrafikanter, vilket innebär ett samspel mellan gångtrafikanter och bilister. Bilister kommer då, till skillnad från en trafikseparerad väg, att vara förberedda på gångtrafikanter vilket sänker trafikrytmen. Trafikintegrering innebär också att busshållplatserna längs med Noregegatan lättare kommer att nås av rörelsehindrade.

YIMBY ser det som positivt att det regionala cykelnätet flyttas till Hanstavägen men konstaterar att detta inte utesluter breda och tydligt markerade cykelfält längs åtminstone Noregegatan och Kista allégata. Dessa bör vara tydligt avgränsade från körfälten för bilar, eventuellt genom kantsten eller mindre fundament. **Ett cykelfält ska inte kunna användas som tillfällig bilparkering.**

Vid Malmvägen i Sollentuna togs två trafikseparerande gångbroar häromåret bort. Konsekvensen av trafikintegrationen blev att fler människor nu rör sig längs med själva gatan, vilket gynnat stråkbildning, gett gatan mer liv och att den upplevs som tryggare.

- Stråkbildning och nybyggnation

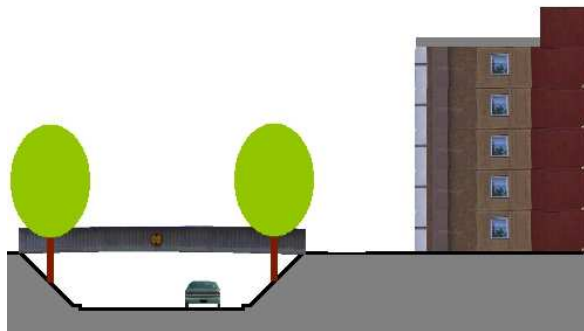
Som tidigare nämnts är många förorter byggda enligt den så kallade grannskapsplaneringen. Inom en grannskapsenhet är oftast bostadsområdena grupperade kring ett centrum dit man tar sig för att handla eller för vidare färd in mot staden med tunnelbana. Husby är ett relativt tydligt exempel på grannskapsenhet, där bostadsområdena är grupperade kring ett centrum där även tunnelbanestationen finns. Enligt planerna är det alltså tänkt att man i huvudsak ska röra sig mellan bostaden och centrumet och inom själva centrumet som passeras av Edvard Grieggången.

Gångstigar utmed Norgegatan/Danmarksgatan visar att även detta har stor potential att bli ett viktigt stråk som binder samman Akalla, Husby och Kista under förutsättning att trafiksepareringen längs med detta avsnitt bryts. Dessutom är det svårt att förstärka Edvard Grieggången som stråk genom förtätning ytterligare, då gränsen mellan Husby och Kista utgörs av en populär idrottsplan som helst bör få vara kvar.

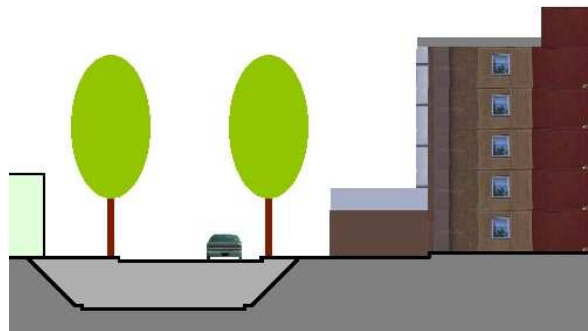
Nya målpunkter i form av nya verksamhetslokaler bör förläggas till denna axel (Norgegatan/Danmarksgatan). Lokaler för olika typer av verksamheter (exempelvis för kontor, handel, restaurang och kultur) är för övrigt en stor bristvara i Husby trots att stadsdelen är relativt tätt bebyggd. Folktätheten i bebyggelsen är jämförbar med den i innerstaden, men de få lokaler som finns är centrerade till centrumet. Verksamheter tvingas ofta hålla till i lokaler som inte är avsedda för ändamålet. Nya byggnader längs med Norgegatan och Kista allégata bör inte endast medge lokaler i bottenplanen. Lokaler i bottenplanen bör vara ett krav för att få bygga längsmed dessa gator. Om staden kan ha en parkeringsnorm borde den också kunna ha en lokalnorm.

Längs med det upphöjda avsnittet (under förutsättning att "Integrerad gatustruktur" blir verklighet) längs Norgegatans södra sida föreslår YIMBY en byggnad längs med gatan och i vinkel mot skivhusen. Denna skulle bidra till lugna slutna innergårdar mellan skivhusen. Om man av olika skäl, såsom behov av ljusinsläpp mellan skivhusen, inte kan bygga ett fullhögt hus bör man ändå istället bygga en sockelbyggnad på en till två våningar som skulle bereda plats för diverse verksamhetslokaler ut mot Norgegatans södra trottoar.

På Norgegatans norra sida finns det bostäder på bottenplan direkt ut mot Norgegatan (totalt rör det sig om runt 30 lägenheter). Här bör de boende erbjudas boende i det övriga beståndet eller någon av de nyproducerade lägenheterna med bibehållen hyra och kanske hyresrabatt det första året. Givetvis ska ingen tvingas att flytta, utan det hela kan genomföras som ett fördelaktigt erbjudande för de boende. Då kan förmodligen en stor del av bottenplanen i bostadshuset frigöras för mer publika ändamål. Där så är möjligt kan man bygga en utskjutande sockelvåning på runt 5 meter. Taket till denna sockelvåning skulle dessutom kunna användas som terrass för de boende ovanför. Sockeln skulle även fungera som bullerskydd för de nedre våningarna. Man skulle även kunna tänka sig att anlägga entréer direkt mot Norgegatan genom sockelvåningarna. YIMBYs förslag illustreras i figur 4 a och 4 b nedan. Figur 5 a och 5 b visar exempel på bostadshus med publik sockelvåning ut mot trottoar.



4a



4b

Figur 4 a illustrerar Norgegatas genomskärning där vägdiket är tänkt att fyllas igen. Figur 4 b visar samma snitt, med fyllning (ljusgrått). Bostadshusets nedre våning har byggts om till lokal och även försetts med en sockel. Västersidan har försetts med ett nytt bostadshus med lokaler i bottenplan, alternativt lägre sockelvåning med plats för lokaler.



5a



5b

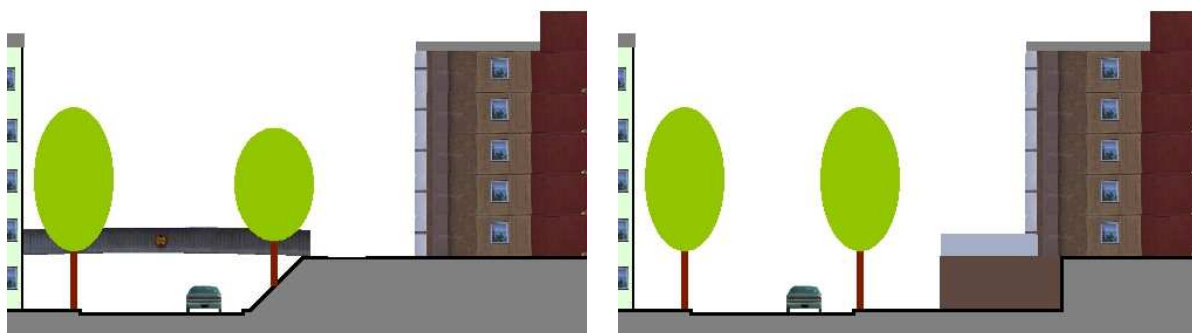
Figur 5 a och 5 b vist bostadshus med utskjutande publika lokaler. Båda bilderna är från Tammerfors.

Under förutsättning att alternativet, "Integrerad gatustruktur" genomförs (vilket vi förutsätter) kommer ändå den sydöstligaste delen av Norgegatan vara lågt belägen i förhållande till omgivande gångvägar. Här är trafiksepareringen svårare att åtgärda men det är nödvändigt eftersom denna del utgör gränslandet mellan Husby och Kista. Ska dessa två stadsdelar kunna länkas samman (det första av Järvavisionens utvecklingsteman) är det huvudsakligen här man bör planera för stråkbildning (se figur 6). Att gatan är ett busstråk underlättar stråkbildningen. Även folk som inte bor i Husby kommer kunna känna igen rutten.



Figur 6. Skärningen mellan Norgegatan och Danmarksgatan är en nyckel till att länka samman Kista och Husby till en mer sammanhängande stadsväv.

YIMBY har dock ett förslag på hur en trafikintegration ändå skulle kunna genomföras. Det går ut på att den upphöjda (i förhållande till vägbanan) gångbanan tas bort och ersätts av en trottoar på samma nivå som vägbanan. Slutningen grävs ur. Där byggs en sockelvåning med plats för verksamhetslokaler. Även denna sockelvåning skulle kunna utnyttjas som terrass för de boende. YIMBYs förslag illustreras nedan i figur 7 a och 7 b.



7a

7b

Figur 7 a illustrerar Norgegatans genomskärning där vägdiket inte är tänkt att fyllas igen (Norgegatan 10-16). Figur 7 b visar samma snitt med skillnaden att gångvägen strax utanför bostadshuset ersätts med trottoar i gatans nivå. Själva slutningen har grävts ur och ersatts av en sockel med plats för verksamhetslokaler.

- Om YIMBY

YIMBY är ett nätverk bestående av drygt 4700 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:

Gustav Svärd (boende i Kista 1979-2011)

Kallforsvägen 7

124 32 Bandhagen

Epost: gustav.svard@yimby.se

Niklas Öhrström

Kung Hans väg 71

192 68 Sollentuna

Epost: nicklas.ohrstrom@yimby.se