

Dirarienummer: 1999-08607

## Inläga angående miljökonsekvensbeskrivningen för fördjupat program för Hjorthagen, samrådshandling november 2007.

I sammanfattningen till MKB:n statueras tydligt att området Hjorthagen i Stockholms stads översiktsplan från 1999 utpekats som ett stadsutvecklingsområde i enlighet med strategin att bygga staden inåt.

Detta är en strategi som vi applåderar då den skapar mer av den stadsmiljö och urbanism som Stockholm idag lider stort underskott av men framförallt då det har mycket stora miljöfördelar att bygga ut staden på detta sätt istället för att fortsätta på den tidigare inslagna vägen med nya förortsområden. Strategin att förtäta befintliga områden och bebygga outnyttjade ytor är ett måste för att vi skall kunna lösa Stockholms problem på bostadsmarknaden samtidigt som vi också måste skapa förutsättningar för en bättre miljö.

Överlag så är vi positiva till den miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram men vi vill ändå peka på ett antal problem.

### - Regionalt tänk saknas

I inledningen till sammanfattningen anges miljöbedömningens syfte såhär:

*”att ge beslutsfattarna tillgång till beslutsunderlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och som leder fram till ett bättre beslut från miljösynpunkt”.*

I miljökonsekvensbeskrivningen diskuteras i mycket hög grad lokal påverkan på upplevelsevärden, spridningsvägar för djur och så vidare. Vi efterlyser en analys av hur olika grad av exploatering/urbanisering (täthet/hushöjd/stadsplanering) påverkar Stockholm överlag. Vi hyser en oro för att den låga exploateringsgrad som de flesta nya projektområden har medför onödiga miljörisker. Oftast har nya planerade områden en lägre exploateringsgrad än den befintliga innerstaden trots att det från en miljösynpunkt borde vara tvärtom.

### - Ensidig bild på stads- och landskapsbild

Den bild som presenteras i mkb:n om att byggnationen av Hjorthagen har negativa effekter på landskapsbilden i nationalstadsparken vänder vi oss mot. Vi anser tvärtom att landskapsbilden förstärks av detta förhållande. Det är i *kontrasten* mellan stad och natur som naturvärdena kan stå ut och verkligen uppskattas och det är där som det unika med en nationalstadspark framgår. För att ge många möjligheten att uppleva dessa naturvärden bör därför exploateringsgraden i området vara avsevärt högre än vad som har föreslagits. Idag präglas många av gränsområdena till nationalstadsparken av dåligt definierade stadsrum, ofta industriområden eller annan gles och låg

bebyggelse, som gör åtkomsten till, och inramingen av, nationalstadsparken dålig. Målsättningen bör vara att bygga bort dessa barriärer och att bygga täta stadskvarter precis intill gränsen av nationalstadsparken.

I MKB:n står också följande:

*”Övergripande landskapssamband kommer att försvagas, vilket bedöms medföra negativa konsekvenser”.*

Varför är konsekvenserna negativa? Vari skulle de positiva konsekvenserna ligga för Stockholm som stad om man lät detta mycket centralt belägna område fortsätta vara det eftersatta och outnyttjade område som det idag är? Vi anser tvärtom att omvandlingen av detta område till en del av staden resulterar i mycket positiva konsekvenser både ur miljö- och bostadstillgångssynpunkt. När man läser MKB:n kan man få intrycket av att stad är ett ”nödvändigt ont” som skall byggas med utgångspunkten att upplevelsen av den omkringliggande naturen inte får störas mer än absolut nödvändigt. Vi anser att MKB:n i större grad borde avhandla förutsättningarna för att skapa goda stads- och upplevelsevärden inom det område som skall exploateras. Det är olyckligt om stadsvärdena inte tas hänsyn till då den stadsdel som skapas riskerar att bli en sämre boendemiljö än vad som annars skulle kunna ha varit fallet.

I MKB:s sammanfattning på sidan 8 nämns följande:

*”Nu skisserad bebyggelse bedöms i några lägen riskera att upplevas såpass dominant i förhållande till befintlig bebyggelse att bestående negativ inverkan på grundläggande värden kan uppstå”*

Vi ställer oss frågande till denna formulering då det handlar om ett industriområde. De värden som nämns måste rimligtvis vara kopplade till människors upplevelse av platsen. Då få människor idag kan anses ha någon tidigare upplevelse av platsen anser vi det viktigare att skapa ett ändamålsenligt stadsrum med god skala än att ta för stor hänsyn till dessa värden. Med en beräknad inflyttning av minst en halv miljon människor till Storstockholm fram till 2030 är behoven av bostäder och lokaler mycket stort och detta bör ställas mot dessa eventuella bevarandevärden. Vi anser att så många av dessa inflyttade människor som möjligt bör placeras i Stockholm snarare än angränsande områden i Storstockholmsregionen då det ur miljösynpunkt är optimalt med den täta kvarterstaden med god tillgång till kollektivtrafik.

Vi vänder oss överlag mot argumentet att stadens hus inte får synas inifrån nationalstadsparken vid dess yttre gränser. Det är en byggnadsprincip som leder till lågt utnyttjande av stora markytor vilket inte är bra ur miljösynpunkt då underlaget för kollektivtrafik försämras och andra samordningsvinster som tät och högre bebyggelse resulterar i inte kan dras nytta av. Lågt markutnyttjande leder till att staden sprider ut sig på bredden istället vilket leder till mer transporter, miljöpåverkan och förämrad livskvalitet samt att det på sikt riskerar att tvinga fram en situation där även nationalstadsparken måste bebyggas eftersom ytan tar slut.

Det finns många undersökningar som visar på sambandet mellan stadsbyggnad och miljöpåverkan, till exempel:

**Driving to Green Buildings: The Transportation Intensity of Buildings:**

<http://www.buildinggreen.com/auth/article.cfm?fileName=160901a.xml>

## - Dålig förankring med staden

Förslaget har en svag koppling mot övriga staden och vi ser gärna att man tittar på hur denna koppling kan förstärkas. Hjorthagen kan inte bli en del av innerstaden på riktigt om man inte naturligt kan röra sig mellan områdena utan avbrott i den urbana miljön. Vi efterlyser en obruten kvarterstad hela vägen mot befintlig bebyggelse på Gärdet. Vi är medvetna om att bevarandevärdena för Nationalstadsparken väger tungt men det räcker med att bara skapa ett kvarter längsmed ett stråk hela vägen till befintlig stad för att skapa en obruten koppling.

## - Låg exploateringsnivå och monoton arkitektur

I diskussionsunderlaget anges att stadens ambition är att planera för en ny stadsdel med innerstadens kvaliteter. Vi anser att exploateringsnivån är för låg för att detta mål skall kunna uppnås. Som ett av få centralt belägna kvarvarande exploateringsområden anser vi att exploateringsgraden i området är **förvånande låg**. Överlag är hushöjden låg och den är snarare av småstadskaraktär än innerstadskärna. Med det bebyggelseförslag som redovisas i MKB:n har vi svårt att se hur området skall kunna bli en del av innerstaden och det kan också bli svårt att få ordentligt underlag för täta turer med spårbunden kollektivtrafik. Det är viktigt att området får tillräckligt hög exploateringsnivå i sig själv för att skapa stadskvaliteter då kopplingen mot övriga innerstaden troligen kommer att vara begränsad under många år framöver.

De trädplanterade alléerna är ett bra inslag i stadsbilden och är också nödvändiga som spridningsvägar för djurlivet men vissa av parkytorna kan ev. ses över och ersättas av byggnation. Då området är omgivet av stora grönytor inklusive nationalstadsparken så anser vi att behovet av större grönytor i planområdet är lågt. Stockholm lider inte brist på grönytor, däremot på urban stadsmiljö.

Speciellt avses två ytor som redovisas i vår skiss som finns med som bilaga.

Vi förespråkar en **generell höjning** av våningshöjden med minst två våningsplan för att tillåta fler människor att bo och arbeta i området, skapa en bättre urban miljö med underlag för mer affärsverksamhet samt öka underlaget för spårbunden kollektivtrafik. I mittenstråket av området borde det finnas möjlighet att höja våningshöjden avsevärt och skapa ordentlig innerstadskaraktär.

Vi anser också att det finns goda möjligheter att bygga tre höghus ut mot vattnet i kontorsdelen av området samt att de nyare gasklockorna rivs och ersätts av bostadshus på samma plats som blir områdets nya landmärke. Vi kan också tänka oss en ombyggnad av de befintliga gasklockorna till bostäder men förordar primärt ett nybygge då vi ställer oss frågande till bevarandevärdet av dessa strukturer.

Ett bevarande av gasklockorna i sin nuvarande form anser vi vara uteslutet då de dels tar upp onödig plats som kan nyttjas bättre och dels drar ner intrycket av hela området med sin råa framtoning:



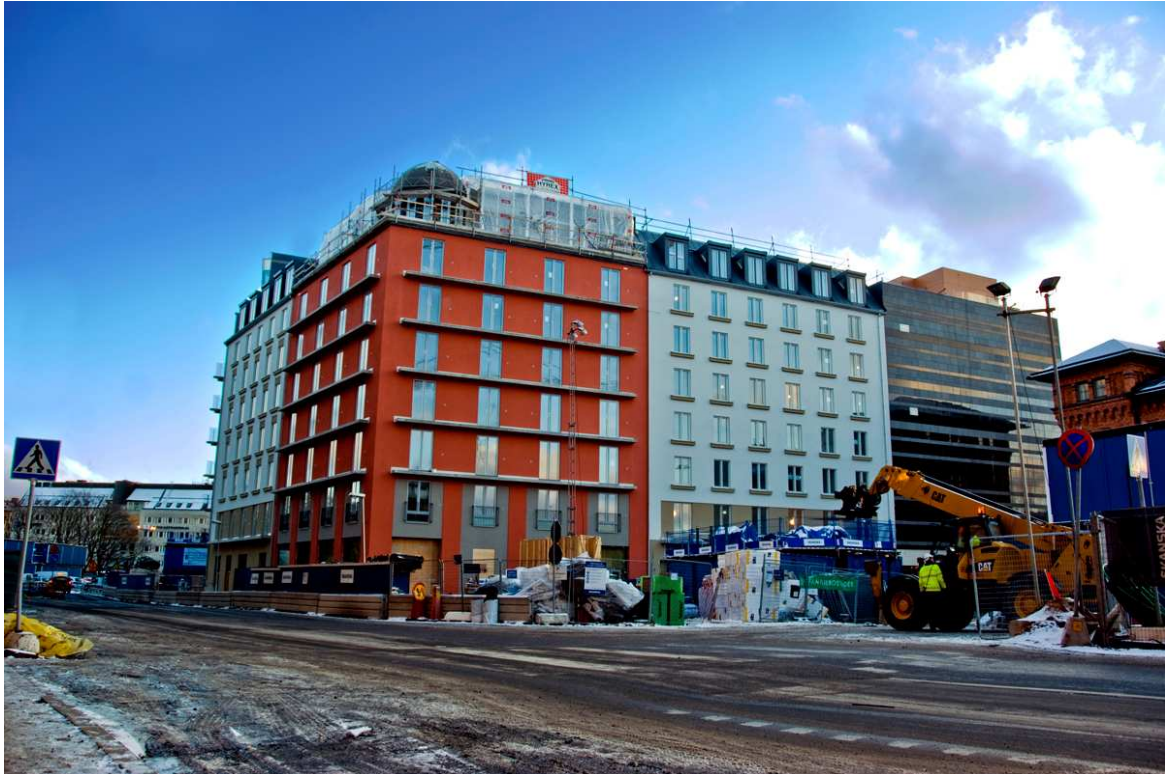
Bobergs gasklockor och övriga tegelbyggnader i området bör bevaras och användas för ny verksamhet. Vi ser också gärna att ett museum tillägnat områdets historia skapas i någon av gasverkets gamla tegelbyggnader.

Vi förespråkar också en större arkitekturell blandning i området och en stil på bebyggelse som är av innerstadskaraktär snarare än den förorts- eller småstadskaraktär som vi idag anser finns i förslaget. Vi anser det eftersträvänsvärt att få en tydlig blandning av arkitektoniska uttryck, inte bara genom nyfunkis i 3-4 olika färger utan även i blandning av olika stilar och detta gärna inom samma kvarter. En del av förslaget som vi är starkt positiva till är de slutna kvarteren, ett enkelt grepp att få området att inte andas förort. I egenskap av ett innerstadsnära område som enligt plan ska ha sammankoppling till innerstaden är ännu en förort inte önskvärd. Det är dock något som vi anser att originalförslaget till viss del resulterar i. Det är oerhört viktigt med slutna stadskvarter som skapar ett fungerande och naturligt stadsrum och som ger möjligheter för affärs- och kulturverksamheter att frodas i lokaler ut mot gatan, precis som i den befintliga innerstaden.

I den bifogade bilagan har vi skissat på ändringar som vi anser skulle öka exploateringsgraden och stadsmässigheten i det planerade området. Observera att vi där inte visar exempel på en ökad arkitektonisk blandning i någon större grad utan i huvudsak illustrerar exploateringsgraden och tätheten i området.



Exempel på ny bebyggelse av innerstadskaraktär finns t.ex. vid nybygget på Torsgatan i Stockholm:



Exempel på en ny byggnad av smalhuskaraktär på Torsgränd i Stockholm:



Skyskrapan Montevideo i Rotterdam visas här som exempel på en arkitektoniskt intressant och hög byggnad i närhet till befintlig äldre byggnad:



## - Kollektivtrafik

I miljökonsekvensbeskrivningen nämns *möjligheter* till framtida spårbunden kollektivtrafik. Vi anser att detta bör utredas vidare och ingå som en **självklar del** i det slutliga förslaget. Genom att öka exploateringsgraden i enlighet med vårt förslag är det inga problem att skapa resandeunderlag för spårväg som lämpligen kan kopplas samman med exempelvis den planerade Värtagrenen av Djurgårdslinjen vid Ropsten. Området kan försörjas med buss innan det står färdigbyggt men det bör ingå i grundplanen att spårväg skall dras i området när det står klart. Egen fil för spårvagnen bör byggas där så är möjligt. Även trafikprioritering bör användas så att spårvagnen alltid får förtur vid trafikljus.

Det finns flera möjligheter för vidaredragning av linjen efter Hjorthagen, exempelvis via Erik Dahlbergsgatan och Valhallavägen kan man utnyttja det befintliga mittenområdet och behöver överhuvudtaget inte dra banan i befintligt vägutrymme. Att dra en del av sträckningen via Valhallavägen är också lämpligt då den delen av spåret kan användas för en eventuell framtida omvandling av blåbusslinje 1 och 4 till spårväg. En kanske snabbare lösning vore att dra linjen via Värtabanan österut så att det blir en ring runt Hjorthagsberget så denna dragning till större del följer befintliga spårdragningar. Viktigt att betänka när exakta dragningen beslutas är om framtida utvidgningar av spårvägsnätet i Stockholm. Att förvandla stombuss 4 till spårväg är redan med i planerna för innerstadens framtid och att dra Tvärbanan vidare från Solna till Universitetet och Ropsten finns med i långsiktigare framtidsplaner. Även den hopbindning av tvärbanan i öster som gjorts en MKB på Stockholms universitet om (vilken fick mycket uppmärksamhet i media i Januari 2008) skulle troligtvis innebära en dragning genom/nära Hjorthagen. Vad skulle allt detta innebära? Kollektivtrafik på spår från Hjorthagen till närområden, City och den ring av innerförorter som Stockholm har. Vidare, om man på fullaste allvar ämnar att omvandla Frihamnen till ett nytt och modernt finansdistrikt, d.v.s. med tät, estetiskt intressant och mycket hög kontorsbebyggelse är spårvägen den bästa trafiklösningen för området i och med dess förträffliga miljövänlighet. Vi ser här Londons Dockland Light Rail som föredöme där man har förvandlat ett gammalt och slitet hamnområde (Docklands) till ett nytt och modernt finansdistrikt med tät, estetiskt tilltalande och hög kontorsbebyggelse och där nya Docklands Light Rail agerar som huvudartär genom området.

Se bilaga för vårt förslag på möjliga dragningar av spårvägsspår.

## - Tydlig gräns mellan stad och park

Vi efterlyser en tydligare gräns mellan stad och nationalstadspark. Vi skulle gärna se en högre hushöjd ut mot parken för att skapa en "Central Park"-atmosfär. Vi har dock valt att inte redovisa detta i vår förslagsskiss då vi är medvetna om att många intressen motsätter sig detta. Men vi vill ändå nämna detta för att ge vår syn i frågan.

Vi ser också gärna att det direkt på andra sidan bebyggelsen skapas en mer parklik miljö som får agera mellansteg mellan innerstad och nationalstadsparkens mer "orörda" områden.

## - Avslutning

Yimby är en nätverk bestående av drygt 1300 Stockholmare över hela det politiska spektrat som delar en oro för Stockholms fortsatta utveckling. Det handlar om miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att Stockholm skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på <http://www.yimby.se/>

Våra egna skisser på området kan beskådas på Internet på följande adress:

<http://yimby.se/material/hjorthagen/mkb/>

Kontaktperson för denna inlägga är:

Anders Gardebring  
Strindbergsgatan 44  
11531 Stockholm  
Tel: 0709-526675  
Epost: info@yimby.se