



Motion av Peter Wallmark (SD) om återtagande av stadens beslutsrätt om markanvändning inom Nationalstadsparken

Lagen om Nationalstadspark tillkom i en helt annan ekonomisk, politisk och befolkningsmässig verklighet än dagens. Tanken på att skydda området från bebyggelse växte fram kring 1990 när flera stora exploateringsprojekt var aktuella i och intill nuvarande Kungliga nationalstadsparken. Med ett brett stöd i riksdagen antogs 1994 propositionen Nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården. Drygt 25 år senare har stadens egen befolkningsökning, inflyttning från andra landsändar och länder samt stark ekonomisk tillväxt skapat en situation med en skriande bostadsbrist.

Både i Stockholms kommun och kringliggande kommuner pågår därför ett intensivt arbete för utbyggnad av infrastruktur, förtätningar, kompletteringar i och kring befintliga stadsdelar samt framtagandet av nya stadsdelar. Stockholms kommun har varit relativt framgångsrik med att planera nya, täta och funktionellt blandade stadsdelar i den gamla innerstadens ytterområden. Industri- och transportområden har omvandlats till välfungerande utvidgningar av den gamla innerstadens malmar. Viktiga projekt i denna utvidgning av innerstaden är exempelvis Hammarby Sjöstad, Liljeholmen - Årstadal och det kommande projektet på Lövholmen, nordvästra Kungsholmen, Norra Station, Norra Djurgårdsstaden samt den pågående planeringen för Årstafältet.

Flera av dessa stadsdelsprojekt är förknippade med höga kostnader för marksanering och infrastruktur, eftersom det rör sig om äldre industriområden – vilket avspeglar sig i relativt höga priser på nya bostäder och verksamheter. Det är svårt att på dessa platser kombinera byggföretagens önskemål om en rimlig avkastning och framtida boende och verksamheter önskemål om rimliga hyresnivåer och priser. Bostäder för medelinkomsttagare och resurssvaga grupper måste därför byggas längre ut i regionen, utan direkt kontakt med de fortfarande mest attraktiva stadsdelarna i innerstaden. Det skapar en problematisk social och ekonomisk segregation som ingen är betjänt av.

När dessa markreserver i innerstadens ytterområden väl är exploaterade kommer Stockholm att ställas inför ett problematiskt val. På vilket sätt och på vilka platser ska staden fortsätta att utvecklas? Om man utgår ifrån bostadspriser och efterfrågan vore det naturligt att låta innerstaden fortsätta att utvidgas, utöver sina nuvarande gränser. För detta finns flera olika argument – både vad gäller social segregation och hållbarhet. De flesta planerare menar idag att den historiska innerstadsbebyggelsen ger förutsättningar för en mer blandad och transportsnål stad, med mindre behov av biltrafik liksom effektivare användning av allt från energi till hantering av vatten och avfall. Den glesa stadsstrukturen i stadens många förorter har sällan förutsättningar för att utvidgas till en i ordets rätta bemärkelse blandad och levande innerstadsmiljö.

En viktig fråga, som inte alltid uppmärksammas tillräckligt väl, är den historiska innerstadens kvalitet. Trycket är mycket högt på att exploatera innerstadstomter, även om detta innebär att parker och offentliga rum naggas i kanten, med en mindre attraktiv stadsmiljö som följd. Det höga trycket på innerstadslägen gör också att befintliga byggnader byggs på eller rivs, för att ge plats åt mer högavkastande projekt.

Två exempel på påbyggnader på hus i innerstaden som inte tillför några värden förutom kvadratmeter är den genomförda påbyggnaden på Finansdepartementet intill Hotel Sheraton och den planerade påbyggnaden av Gamla Trygg Hansa-huset på Kungsholmen. Två exempel på diskuterade rivningar är kontorshuset intill Sheraton och Läkarhuset vid Odenplan.

Ett exempel på vad vi menar kan ses som ett avsteg från tankarna om att bevara viktiga grönytor och offentliga platser, är den lilla hundrastgården på Södermalm intill Nytorget, Malongenparken, som ska bebyggas med ett drygt 20-tal nya bostäder. Denna sorts projekt kan, tagna var för sig, ses som logiska svar på efterfrågan på större och modernare ytor i innerstaden. Sverigedemokraterna i Stockholms Stad är positiva till förändring, förtätning, högre exploatering, men om projekten inte tillför viktiga kvaliteter till dagens stad, riskerar innerstaden på sikt att bli både mindre trivsam, mindre grön och överexploaterad. Mindre projekt, som inredningar av vindar eller exploatering av bortglömda lucktomter kan ge ett tillskott till innerstaden. Större projekt kan däremot hota viktiga kulturhistoriska värden utan att försköna staden eller skapa en mer levande stadsmiljö.

De påbyggnader och rivningar som genomförts och nu planeras i innerstaden beror till stor del på att fastighetsbolag gör en korrekt ekonomisk analys av efterfrågan på lokaler. Intäkterna på kontorshus i innerstaden är betydligt högre än liknande hus i förortsmiljö. En kvadratmeter kontorsyta i innerstaden ger helt enkelt en betydligt högre intäkt än en kvadratmeter i en förort. Orsaken är att fler vill jobba centralt än i en förort.

En ansvarsfull politik bör handla om att politiker tar ansvar för den gamla vackra innerstaden som hotas av överexploatering, genom att erbjuda investerare obebyggd mark där de kan bygga mer innerstad. Det finns gott om sådan mark i Stockholm, främst inom Nationalstadsparkens område. Att bygga riktig innerstad långt bort från City, i Farsta, Vällingby eller vid Järvafältet har hittills visat sig svårt. Mer lyckade exempel är Hammarby Sjöstad, Västra Kungsholmen och Hagastaden. Dessa stadsdelar har en sak gemensamt: de ligger i direkt anslutning till den gamla innerstaden och fungerar som en fortsättning på denna.

Inför valet 2018 menade vi i vårt valmanifest under rubriken "Låt Stockholm växa på bredden":

"Förutom staden innanför tullarna är Stockholm en gles bebyggd stad. Allt det som kännetecknar en stad saknas i de flesta närområdena. Staden blir då icke sammanhållen, och sättet som det är byggt på ger glesbefolkade enklaver. Det är inte en bra grund för att skapa samhörighet, trivsel, utveckla kollektivtrafiken, skapa förutsättningar för affärer och restauranger eller för förmågan att hantera en stor befolkningsökning."

Lite längre fram i foldern skrev vi:

"Det är kanske dags att sätta sig ned från politiskt håll för att diskutera hur vi når framgång för våra visioner för det framtida Stockholm om politikerna i stadshuset verkligen menar allvar med det de säger. Helt enkelt ta fram en ny övergripande plan som bättre överensstämmer med de nya visionerna. Visioner som tar lärdom från historien för att med nya metoder och modern teknik skapa framtidens hållbara och trivsamma stad. En stad som växer på bredden."

Vi menar således att tidpunkten börjar närma sig för ett omtag vad gäller Stockholms framtida bebyggelsestruktur. En av stadsbyggnadspolitikens uppgifter är att analysera efterfrågan och väga den mot bland annat ekonomi och hållbarhet. Det kan betyda att tidigare överväganden och sanningar behöver omprövas – i ljuset av nya omständigheter och utmaningar.

Om vi skall bygga miljövänligt så måste vi kunna bygga stad. Ett bra exempel på att både tät bebyggelse och attraktiva grönområden kan samexistera är Manhattan och Central Park, där finns både högt exploaterade kvarter och en fantastisk och stor stadspark:

Stockholm består, översiktligt, av en tredjedel vatten, en tredjedel nationalstadspark och en tredjedel yta som det går att bygga på utan att ta mark från nationalstadsparken. Under dessa förutsättningar måste vi nyttja den tredjedel som går att bygga på effektivt. Då fungerar det inte att vi fortsätter med att dutta ut små glest utspridda femvåningshus på den lilla yta som är byggbar. Det får konsekvenser som försvårar kollektivtrafiksatsningar, tar onödigt mycket yta i anspråk, att färre kan installera fjärrvärme, större värmeförluster samt leder till en ökning av både biltrafik och lastbilstransporter.

Den nuvarande inriktningen av byggnation av förortsstrukturer med sina bostads- arbets- och handelsområden med grönbarriärer och trafikleder separerade från varandra, har visat sig innebära att staden blivit både segregerad och transportberoende. En annan följd är, som nämnts ovan, är ett ineffektivt och dyrt kollektivtrafiksystem. En väl fungerande och attraktiv stad värnar snarare om sina små och stora parker. Generösa stadsparkar var också en central ingrediens i de stadsplaner som gjordes för Stockholm i slutet av 1800-talet (Lindhagen-planerna). Dagens stadsutveckling går dock i vissa avseenden i en problematisk och ibland felaktig riktning – tilläggen till innerstaden, på de ytmässigt begränsade kvarvarande industriområdena blir mycket dyra, innerstaden blir allt mindre grön, medan äldre och mer lågexploaterad bebyggelse i innerstaden rivs och ersätts med både dyrare och vad gäller arkitekturen enligt vår uppfattning, sämre bebyggelse.

Grundproblemet är dock att nya bostadsprojekt längre ut i staden, trots vällovliga ambitioner och tal om stadsmässighet inte lyckas nå målen. I korthet får vi en uppdelad stadsstruktur där innerstaden riskerar att utvecklas till en stad för de mer resursstarka.

Lösningen på detta problem handlar delvis om de markområden som kan utvecklas vidare. Vi menar inte att Nationalstadsparken som helhet ska exploateras. Däremot menar vi att en mindre rigid hantering av stadens möte med områdena i Nationalstadsparken skulle kunna erbjuda lösningar som både tillfredsställer efterfrågan på mer innerstad och fler lätt tillgängliga och vackra parkområden.

Detta resonemang kan förtydligas med ett exempel på ett pågående planarbete, Idrottsparken vid Storängsbotten. Vi menar att detta planärende aktualiserar hur Stockholms beslutsfattare framöver ska hantera de stora markytor som idag ingår i Nationalstadsparken. Det område som i planhandlingarna redovisas med röd markering skulle utan en lag om Nationalstadspark kunna utgöra en mycket lämplig ny stadsdel som band samman Norra Djurgårdsstaden och Östermalm. En sådan stadsdel skulle kunna leva upp till praktiskt taget samtliga mål för stadsutvecklingen som fastslagits i stadens översiktsplan. Vi menar att ett fasthållande vid att ingen väsentlig ny bebyggelse får tillkomma i Nationalstadsparken, som vad gäller ytan är av samma storlek som den historiska innerstaden, innebär en kraftig begränsning av stadens utveckling.

Området i planförslaget som är markerat med ett rött streck, skulle kunna omvandlas till en sammanhållen tät stadsväv, gärna med en eller flera breda boulevarder och parker i den nya stadsdelen. Staden skulle då få ett väl beläget större stadsutvecklingsområde med hög attraktivitet, låga kostnader för exploatering eftersom marken inte är förorenad, lågt bilberoende på grund av hög täthet och centralitet, bra förutsättningar för blandat innehåll med både kontor och bostäder, låga infrastrukturkostnader etc. Främst skulle detta för fastighetsbranschen mycket attraktiva läge kunna innebära att dagens – oftast förfulande – investeringar i påbyggnader och förtätningar på Östermalm, Vasastan och City skulle kunna omdirigeras till en plats där investeringarna skapade en mer attraktiv stadsväv.



*Karta som visar Nationalstadsparken. Idrottsparken markerad med rött.
Storängsbotten utgör Idrottsparkens nordöstra triangulära hörn.*

Det avgörande här är inte tidigare fastlagda planer och tankar om stadens framtid, utan om dagens situation och verklighet. Historien är full av exempel på lagar och regler som omarbetats och förnyats för att bättre svara på samtidens behov och utmaningar. Lagen om Nationalstadsparken är ett exempel på en sådan, av utvecklingen själv, ej väl fungerande lag för nutidens behov. Området ska dock hanteras och utvecklas i enlighet med de generella riktlinjer och mål som fastställts i stadens gällande Översiktsplan.

Jag föreslår

att Kommunfullmäktige beslutar att staden ska inleda en dialog med lämpliga politiska företrädare på riksnivå för beslut om en revidering och omarbetning av lagen om Nationalstadsparken där målen för samtalen ska vara att den del av marken i det som benämns Nationalstadsparken som ligger inom Stockholms stads gränser ska hanteras av Stockholms stads beslutsfattare.

Stockholm den 1 februari 2021

Peter Wallmark