

Äntligen kan Norra Djurgårdsstaden byggas färdigt — en unik chans för Stockholm och för svensk stadsbyggnad och arkitektur

Bättre sent än aldrig! Till sist övergav Trafikverket sitt anspråk på en trafikplats för en kommande östlig förbindelse vid Frihamnen i Stockholm. Kravet har i decennier blockerat den planerade bebyggelsen av hamnen. Nu har myndigheten värkt fram beslutet att en uppfart vid Ropstens befintliga trafikplats räcker för den händelse att en östlig förbindelse för biltrafik skulle byggas i en framtid.

Vi som värnar Djurgården och Nationalstadsparken, Stockholms innerstads mest unika tillgång, kan glädjas. En trafikplats i Frihamnen hade skurit sönder Nationalstadsparkens biologiska spridningskorridor med en motorled rakt in i stadskärnan — en djupt omodern idé.

Även för Stockholms stadsbyggnad, och för svensk arkitektur och byggnadskonst, är Trafikverkets beslut strålande nyheter. Det betyder att Norra Djurgårdsstaden nu kan detaljplaneras för att sträcka sig från Husarviken, via Ropsten, Värtahamnen och Frihamnen till Loudden. I Frihamnen planeras 2000 bostäder och 1000 arbetsplatser. Hela Norra Djurgårdsstaden beräknas få **12 000 bostäder och 35 000 arbetsplatser** <https://www.dn.se/sverige/stockholm-planerar-for-2-000-nya-bostader-i-frihamnen/>

Det handlar om en samtida motsvarighet till det angränsande, världsberömda, funktionalistiska Gärdet, byggt för snart ett sekel sedan, fast betydligt större, i volym snarare jämförbar med Södermalm.

Norra Djurgårdsstaden med dess nya delar har alla förutsättningar att bli ett av Stockholms, Sveriges och, vågar jag påstå, hela Europas mest attraktiva bostadsområden, längs sjöfronten vid utloppet till skärgården, inbäddat i Nationalstadsparken, helt nära City.

Det är ett känsligt läge som förpliktigar. Här duger inget sämre än de bästa. Resurser måste satsas på en ny stadsdel i global spjutspets — arkitektoniskt, byggnadstekniskt och inte minst hållbarhetsmässigt, planerad med djärva, framsynta tankar, uppförd i innovativa material och tekniker, med en kvalitet som tål att åldras med behag över sekel, som Gärdet och Stockholms äldre stadsdelar, fast samtida i uttryck och lösningar, med generös grönska som organiskt sammanväver det urbana landskapet med Nationalstadsparkens mäktiga grönblå bälte.

Frihamnen och Värtahamnen, till skillnad från andra platser i Stockholm, är områden väl lämpade för hög bebyggelse — förutsatt att denna håller yppersta arkitektoniska kvalitet och att exploateringen inte blir så girigt tät som i andra nybyggda områden.

På Stockholms stad vilar nu ansvar. Staden måste ställa stränga krav på byggherrarna så att höga ambitioner infrias. Här har vi en sällsynt chans att en gång för alla bryta ett mer än halvsekellångt trauma — en möjlighet att visa att vi som i äldre tider äger kapaciteten att bygga något vackert, trivsamt, hållbart och spännande som väl tål jämförelse med våra nordiska grannländer. De som kan flytta in och arbeta här skall vara att gratulera.

Fördelningen en tredjedel bostäder, två tredjedelar arbetsplatser är svårbegriplig. Borde inte förhållandet vara det omvända? Jag trodde vi led av bostadsbrist, inte kontorsbrist, i Stockholm? Jag tar för givet att en stor andel av bostäderna blir hyresrätter, även lågprisbostäder.

En eller flera offentliga kulturinstitutioner/märkesbyggnader behövs för att göra den nya stadsdelen till en attraktiv destination för besökare från andra delar av staden, landet och världen. Både en ny opera och ett Nobelcentrum hade passat här. Nu får det bli något annat. Konstnärer, andra kreatörer och hantverkare har idag ateljéer och verkstäder i området. De bör bli kvar. Gentrifiering bör motverkas, den historiska industriella bebyggelsen bevaras. Dagens silos kan bli bostadsskyskrapor!

Trafikverkets beslut innebär att Spårväg City nu äntligen kan förlängas till Norra Djurgårdsstaden. Biltrafik bör självfallet hållas till ett minimum i detta känsliga naturområde.

Den nya stadsdelen gör det än mer akut att värna själva Nationalstadsparken. Inte bara här utan kring hela parken byggs det — i Norra Djurgårdsstaden, Hagastaden, Frescati, Frösunda och på andra håll. Inom ett årtionde får tiotusentals nya invånare och yrkesarbetande njuta av detta hälsobringande natur- och rekreationsområde, världens mest magnifika stadspark. Låt oss en gång för alla sätta stopp för det ständiga knaprandet på parken. Vi vill slippa fler av de återkommande populistiska förslagen om att bebygga Ladugårdsgärde och andra lagstridiga byggprojekt inom världens första Nationalstadspark, som i år firar 30-årsjubileum.

Lagen från 1995 föreskriver att ingen nybebyggelse inom parken är tillåten. Den lagen måste följas, utan undantag. Nationalstadsparken är

en skatt som bara blir mer dyrbar med stadens tillväxt. Den måste skyddas och bevaras för kommande generationer. Fokusera istället på denna jätteexploatering. Många liknande områden finns att tillgå på stadens gamla industrikajer och andra redan exploaterade platser. Attraktiv mark för bostadsbyggande finns i överflöd, utan att vi behöver kladda på våra ovärderliga parker och grönområden.

Jag bor själv på Gärdet, inom nära syn- och hörhåll från denna kommande nya stadsdel. Nu vågar jag hoppas på att slutligen få uppleva en urban utveckling som får mig att känna stolthet för min hemstad och min samtid, som för Gärdet och Stockholms äldre stenstad — en visionär ny stadsdel som återupprättar Stockholm och Sverige som en stad och ett land i internationell framkant för stadsplanering, arkitektur och byggande.

Claes Britton
Författare och Stockholmsdebattör