

Samrådsyttrande planprogram Norra Hagastaden

Utöver vad som nämns i förvaltningens tjänsteutlåtande vill Vänsterpartiet anföra våra planer för Karolinastaden, vilket vi även har lyft i Solna stad.

Om Karolinastaden

Karolinastaden är ca 5000 nya hyresrätter, student- och forskarbostäder, lika fördelat genom ombyggnad av Karolinska sjukhusets gamla byggnader och nybyggnad. Stadsdelen blir fri från privatbilism och inkluderar, förutom ett stort antal bostäder, även kontor, verksamhetslokaler, kultur, skolor, förskolor, idrottshall och ett stort antal parker, gårdar och offentliga rum, samt en ny tunnelbanestation. Karolinastaden är lika delar urban och grön, klimatsmart både på struktur- och byggnadsnivå, samtidigt som den har som ambition att pressa ner hyrorna så mycket som möjligt, så att även stockholmare som inte är höginkomsttagare ska kunna få förstahandskontrakt. Den nya bebyggelsen ska i högsta möjliga grad uppföras i massivträ. Ett miljövänligt och ekonomiskt byggmaterial som betonar den nya småskaliga bebyggelsen som ett eget lager i kontrast mot de gamla institutionsbyggnaderna i rött tegel.

Målet med Karolinastaden har varit att gestalta en stadsstruktur, lika delar urban och grön, som uppmuntrar en hållbar livsstil och som inte är exklusiv utan tvärtom inkluderande. Den föreslagna strukturen är ett resultat av en noggrann platsanalys och därefter en intensiv lager-på-lager skissprocess. Den existerande strukturen har varit helt styrande och nya byggnader har placerats så att de omfamnar det befintliga och samtidigt bidrar med det som saknas idag. Varje ny byggnad ska vara en tillgång för stadsrummet, ekosystemet och människorna.

Materialvalet är också viktigt. Idag går det åt enorma mängder energi och råmaterial i byggprocessen, samtidigt som både tillverkningen och transportererna av byggmaterial orsakar stora mängder koldioxidutsläpp. Massivträ är ett förnyelsebart lokalt material som dessutom binder koldioxid. Träbyggnad har ett stort antal miljömässiga fördelar samtidigt som det är ekonomiskt vettigt, speciellt om det görs i större skala. Valet att bygga alla stadsdelens nya byggnader i massivträ är framför allt ett miljöval, men ett platsspecifikt sådant; på det före detta sjukhusområdet kommer de nya trähusen att framhäva den befintliga historiska tegelbebyggelsen och samtidigt lägga till något helt nytt och eget.

En viktig fråga där nyproduktionen ofta misslyckas idag handlar om hyresnivåer. Det som byggs idag är ofta för lite och för dyrt, vilket gör att nya stadsdelar i cen-

trala lägen tenderar att bli exklusiva snarare än blandade. Därför har vi arbetat med en mängd verktyg för att pressa hyrorna. Ett antal är politiska och handlar t ex om att upplåta marken med tomträtt istället för att sälja till högstbjudande. Detta, tillsammans med en småskalig tomtindelning (standardtomten har här en byggbar yta på 325m²) möjliggör för mindre aktörer att komma in och pressa priserna. Det öppnar också upp för t ex byggemensskaper, där ett antal personer/familjer går ihop och uppför ett flerbostadshus tillsammans (förslagsvis som kooperativ hyresrätt, en icke-spekulativ boendeform som ändå möjliggör stort boendeinflytande). Därtill kommer en stor andel lägenheter att uppföras som kommunala hyresrätter och ytterligare ett antal som student- och forskarbostäder.



Alla tomterna är rätvinkliga och har någon av tre standardstorlekar. Detta för att underlätta projekteringen och byggandet. Tomterna har också perfekt storlek för att kunna försörjas av bara ett trapphus med en hiss, men med maximalt antal lägenheter runt denna hiss, vilket också sänker kostnaden. Tanken är att en varierad stadsmiljö uppstår genom de små tomterna där olika hus står tätt sida vid sida. Om samma byggare vill uppföra fler än ett hus för att få bättre ekonomi i projektet, kan detta göras på en likvärdig tomt i ett annat kvarter. På så sätt uppstår en större visuell och faktisk blandning än om två likadana hus hade byggts intill varandra. Massivträelementen prefabriceras och monteras sedan på plats, vilket ger en kostnadseffektiv byggprocess. Ekonomi och ekologi hänger också ihop. För en långsiktig förvaltare är det inte den initiala investeringskostnaden som är det viktigaste, utan den långsiktiga förvaltningskostnaden. En något dyrare investeringskostnad (man brukar tala om 10% högre kostnad för ett riktigt bra miljöhus jämfört med ett stan-

dardhus) tjänas tillbaka igen av att t ex energiförbrukningen blir lägre och slitaget mindre. Att vara dumsnål är alltså inget alternativ, utan snarare att satsa på kvalitet och göra smarta materialval, dvs välja bort statusmaterial och satsa på långsiktig hållbarhet, vilket inte bara gynnar ekonomin utan även miljön. En satsning på gröna tak (dvs tak täckta med växter, t ex Sedum) minskar slitaget på taket, det hjälper till att fånga upp (och rena) dagvattnet, samtidigt som det renar luften och ökar den biologiska mångfalden. Dessutom är det ju ett trevligt inslag i stadsmiljön. Allt detta till en kostnad som inte är mycket högre än den för ett konventionellt tak, utan som tvärtom blir billigare i längden.

En stad för alla: lokala offentliga rum

Vi föreslår en tät stadsdel i innerstadsskala, men med generösa sammanlänkade parker och gårdsrum, trygga för barn att röra sig mellan. Flexibla lokaler finns mot alla gator och publika platser, möjliga att fylla med butiker, restauranger, verkstäder, småföretagskontor, föreningslokaler, ateljéer mm och ger staden en möjlighet att leva och utvecklas över tid, alltefter den lokala kulturens behov. Lokala kvarter-sparker, placerade på strategiska mötespunkter i stadsväven, blir till en serie offentliga (vardags-)rum för boende och arbetande i stadsdelen. Här kan människor vistas, leka, fika, samtala, anordna marknader, dela ut flygblad, mm. En ickekommersiell mötesplats, men med möjlighet till handel och kommers. Små tomtstorlekar möjliggör för mindre byggaktörer att delta, vilket kan pressa priserna och därmed hyrorna. Dessutom möjliggörs för byggemenskaper, där ett antal personer/familjer går ihop och uppför ett flerbostadshus tillsammans (förslagsvis som kooperativ hyresrätt, en icke-spekulativ boendeform som ändå möjliggör stort boendeinflytande). Enkla, raka former och upprepning av byggnadselement sänker byggkostnaden och därmed också sluthyran för de boende.

Nytt möter gammalt

Vi föreslår att de nya byggnaderna i stadsdelen uppförs med såväl massivträstomme som träfasad. En småskalig träbebyggelse kontrasterar på ett effektivt och vackert sätt mot de gamla institutionsbyggnaderna i tegel. De nya byggnadernas våningshöjd kommer att variera mellan fem och åtta våningar, vilket är den befintliga skalan i Stockholms innerstad och upp till maxkapaciteten för vad en massivträstomme kan bära idag (åtta våningar är vad ett flertal samtida svenska massivträhus byggs i, vilket fungerar utmärkt). Massivträelement produceras på fabrik och monteras på plats, precis som de betongelement som är standard inom byggbranschen idag, och priset blir i högsta grad konkurrenskraftigt. Tar man även hänsyn till miljö- och klimatpåverkan blir träbyggandets fördelar än mer uppenbara och det är lätt att förstå varför denna byggnadsteknik ökar snabbt i Sverige idag. Massivträ har dessutom låg egenvikt i förhållande till dess bärkraft och lämpar sig därför väl även för påbyggnad på befintliga hus. Kombinationen tegel och trä gör att området även fortsättningsvis kommer att ha en egen identitet på stockholmskartan och de historiska byggnadernas form och tyngd kommer alltså finnas kvar, men nu med ett nytt, tydligt läsbart, lager. Att bygga ovanpå befintliga hus tar rimligen bort tomtkostnaden helt, vilket sänker den totala byggkostnaden och därmed också sluthyran för de boende.

En bilfri stadsdel med tunnelbana

Vi föreslår att den gröna tunnelbanelinjen förlängs med en gren från Odenplan till Hagastaden/Karolinastaden. Tillsammans med satsningar på prioriterade cykelstråk och en tät, integrerad stadsmiljö i mänsklig skala, med absolut närhet till de flesta av vardagens hållpunkter, möjliggör vi en bilfri vardag för dem som bor och arbetar i stadsdelen. Bilpooler finns för de tillfällen då behov verkligen finns och varu-transporter och färdtjänst får självklart ta sig fram längs gårdsgatorna i samma hastighet som gående. Kraftigt sänkta parkeringstal sänker byggkostnaderna (garage under hus är dyra, parkering på mark kräver mycket yta, vilket också blir dyrt) och därmed också sluthyran för de boende.