



FASTIGHETSÄGARNA

Urbanisten

Om stadens möjligheter och utmaningar



Texter av
Jan Jörnmark
Henrik Nerlund
Pär Isaksson
Annika Sundén
Per Bolund

Urbanisten

Om stadens möjligheter och utmaningar

Staden är både en fast punkt i geografin och en rörelse driven av ekonomiska, teknologiska, demografiska, kulturella och, i ökad grad, klimatrelaterade och geopolitiska krafter. Människor och företag kommer och går. Om historien snabbspolas träder den fysiska förändringen i förgrunden; från grottan till skyskrapan, från gläntan till storstadsregionens gränslösa utspridning.

Att bygga och förvalta bostäder och lokaler är en självklar förutsättning för denna förändring. Ja, så självklar att den ibland tas för given. Men så är det naturligtvis inte. Att förvalta bostäder och lokaler är ett långsiktigt engagemang som bygger på visioner om framtiden, men också på en bedömning av de risker som samma framtid kan bjuda på. Politiker på nationell och kommunal nivå kan både hjälpa och stjälpa utvecklingen.

För att bidra till att fördjupa diskussionen om stadens framtid i allmänhet och om vår huvudstadsregion i synnerhet, lät Fastighetsägarna Stockholm för några års sedan 12 experter blicka in i kristallkulan och teckna varsin bild av framtidens Stockholm. Bidragen publicerade i antologin *Stockholm 2040*. Publiceringen följdes av flera spännande seminarier och debatter.

Fastighetsägarna Stockholm vill fortsätta att bidra till debatten om stadens framtid. Därför har vi tagit fram föreliggande rapport, som fått namnet *Urbanisten*. Ambitionen är både mindre och större än den som gällde för Stockholm 2040. Antalet experter är färre, men målet är att *Urbanisten* ska återkomma årligen för att spegla aktuella frågor och driva på debatten.

I detta nummer av *Urbanisten* får ni ta del av ekonomihistorikern **Jan Jörnmarks** tankar om hur den internationellt stora urbanisten Jane Jacobs skulle ha sett på de senaste decenniernas utveckling i Stockholm om hon hade levt i dag. Hon skulle ha välkomnat den kulturella och företagsmässiga kreativiteten, men häpnat över den sterilitet som utmärkt arkitektur och stadsplanering.

Arkitekturhistorikern **Henrik Nerlund** tar oss med på en initierad resa genom stadsbyggandets historia från senare delen av 1800-talet till i dag och blickar in i framtiden. En slutsats är att de stadsmiljöer som har längst hållbarhet är de som inte fyllts med dagsaktuella föreställningar om hur man ska leva utan istället skapat flexibilitet för olika viljor och preferenser.

Författaren och journalisten **Pär Isaksson** berättar om hur framsynta lokalpolitiker, inte sällan i stark rikspolitisk motvind, skapat förutsättningar som har gjort huvudstadsregionens till en framgångssaga på flera områden, inte minst inom tech-branschen.

Annika Sundén, tidigare analysdirektör på Arbetsförmedlingen, beskriver hur den tekniska utvecklingen påverkar huvudstadsregionens arbetsmarknad. Med en hög andel välutbildade människor är förutsättningarna generellt ganska goda. Det gäller dock inte alla. För att undvika ökad långtidsarbetslöshet efterlyser Sundén en utbildningspolitik med arbetsmarknadsfokus och en arbetsmarknadspolitik med utbildningsfokus.

Biologen **Per Bolund**, tidigare minister och språkrör för miljöpartiet, fokuserar på den globala uppvärmningens påverkan på städerna. Värmeböljor och skyfall riskerar att underminera staden som boplats. De åtgärder Bolund lyfter fram är enklare och närmare till hands än vad många kanske tror. Det handlar om att bjuda in naturen till staden; att plantera träd som ger skugga, att öppna upp våtmarker och anlägga odlingar som kan suga upp vattenöverskott. Odlingarna skulle också kunna bidra till att stärka stadens tillgång till livsmedel i en geopolitisk orolig värld.

Stockholm 2026

Nathalie Brard, chef fastighetsmarknad Fastighetsägarna Stockholm
Tomas Ernshagen, chefekonom Fastighetsägarna Sverige

Jan Jörnmark

Jane Jacobs och dagens Stockholm

Hur skulle urbanisten Jane Jacobs ha sett på det senaste halvseklats utveckling i Stockholm om hon hade levt i dag? Om det resonerar ekonomhistorikern Jan Jörnmark. Hon skulle omedelbart peka ut huvudstadens vändning efter 1980 som kärnan i den ekonomiska och sociala förändring som definierar det moderna Sverige. Hon skulle också betona klyftan mellan den kulturella och företagsmässiga kreativitet som präglat staden i motsats till den sterilitet som utmärkt arkitekturen och stadsplaneringen under samma tid.

Sambandet mellan en stadsplanering som ger utrymme för variation och ekonomisk och kulturell kreativitet var kärnan i den teori som Jacobs introducerade i sin första bok *The Death and Life of Great American Cities*. I *Economy of Cities* (1970) och *Cities and the Wealth of Nations* (1984) renodlade hon sedan den ekonomiska teorin. Hon menade att det var städernas täthet som skapade alla deras fördelar. Tätheten skapade starka marknader, vilket gjorde att de var idealiska för att introducera nya produkter. Men genom tätheten blev de också inkubatorerna för nyföretagsamhet, tack vare tillgången till de varierade och ofta oförutsägbara kompetenser som behövs för att skapa nya företag.

Täthetens dynamik

Den ekonom som först upptäckte henne var nobelpristagaren Robert Lucas, som i slutet av 1980-talet formaliserade hennes teoribygge. Han uttryckte det som att "bara genom att flytta till en stad får man tillgång till all den kompetens och det utbud som finns där", vilket han kallade för "Jacobsexternaliteter". Tillgången till de dynamiska miljöerna och kompetenserna var sedan förklaringen till att man betalade upp till hundra gånger mer för att bo i en tät stad jämfört med glesbygden. Richard Florida och Edward Glaeser byggde sedan vidare på Jacobs-Lucas traditionen i början av 2000-talet.

Stockholms musikbransch under decennierna kring millennieskiftet är ett perfekt exempel på Jacobsexternalite-

ter. Där fanns en diskoscen som introducerade elektroniken och digitaliseringens möjligheter att blanda komponenter på helt nya sätt. Det kombinerades med en skivbransch som under 1960- och 70-talen växt fram som en hemmamarknadsvariant av den angloamerikanska. Kontakterna, kompetensen och fantasin byggdes sedan snabbt några av världens mest uppmärksammade karriärer från ingenting. På ett liknande sätt såg det ut på finansmarknaden och i de nya mediakretsarna kring Stenbeck. Stockholm var en kreativ smältdegel där allt var möjligt. Jacobs skulle sett med stort intresse på hur den starka ekonomiska dynamiken också skapade utrymme för den mest genomgripande stadsförnyelsen på hundra år. Men i nästa steg hade hon blivit lika starkt kritisk när det blev uppenbart att den förnyelsen aldrig klarade av att frigöra sig från modernismen och funktionalismen.

För Jacobs var variationen i bebyggelsen central, och det ledde sedan till det logiska nästa steget med blandade ägarformer. Klassiska stenstadsstadsdelar i Paris, New York eller Stockholm exploaterades med boulevardssystemet som grundläggande enhet, och efter det såldes kvarteren i delar. Varje kvarter fick nästan alltid fem-åtta olika byggmästare, vilket blev en garanti för att inget kvarter såg ut som det andra.

"En förnäm och värdig kyrkogård"

När funktionalismen slog igenom under mellankrigstiden förändrades det mönstret. Med storskalig och enhetlig exploatering i block försvann de elementen av variation och överraskning i gatubilden. Det var den homogeniteten som fick Jacobs att vända sig mot modernismen. I sin genombrottsartikel *Downtown is for People* sammanfattade hon kritiken på ett sätt som blivit klassiskt: "Våra nya modernistiska städer kommer att ha stora gröna öppna ytor. De kommer att vara symmetriska och välordnade. De kommer att vara rena, imponerande och monumentala. De kommer att ha alla egenskaper som får en att tänka på en förnäm och värdig kyrkogård."

Det betyder också att den stadsplanering som Jacobs är en anhängare till kräver liberala kapitalmarknader och där planeringen inte begränsar olika estetiska uttrycksformer. Men det betyder att det är nödvändigt att släppa det modernistiska stadbyggnadsidealet, vilket aldrig skedde i Sverige. Oviljan att släppa modernismen går tillbaka till 1970- och 1980-talen, när arkitekturdebatten började kretsa kring moral snarare än estetik. Brytningen i efterkrigstidens byggande kom när villabygget på åkrarna gjorde slut på miljonprogrammet. Men i arkitektkretsar hängde den ideologiska visionen om förorts-

modernismen kvar, vilket gjort att hela stadbyggnadsdebatten under det senaste halvsekle befunnit sig i konflikt med verkligheten. Arkitekturkritik har mest bestått av att kritisera avvikelser från den modernistiska ideologin. Det har automatiskt gjort prioritering av form och estetik till kättartendenser som alltid måste fördömas stenhårt. När sedan det täta stadslivet kom tillbaka som ideal kring millennieskiftet drevs den debatten av samma arkitektkretsar som menade att det som hände var omoraliskt eller "orättvist".

Behandlingen av postmodernismen som bröt med funktionalismen genom att blanda livligt från olika epoker blev startpunkten på den negativa utvecklingen. Postmodernismen fick ett starkt genomslag i Södra Stationsområdet, som under 1980-talet blev den första stora innerstadsförtätningen på fyra decennier. Ricardo Bofill som hade gjort sensation med nyklassicistiska stadsdelar i Paris anlätades, tillsammans med Henning

Larsen som ritade en skyskrapa som var tänkt att ha 40 våningar. Men inriktningen mot formrik arkitektur mötte starkt motstånd. I fackorganet Arkitektur beskrevs postmodernisterna som oseriösa, och att beställarnas "...avsikter påfallande ofta är att få en byggnad som säljer, antingen en produkt eller en image". Larsens höghus beskrevs som en "oförfalskad katastrof" och "Stockholms onödiggaste hus". Hela stationsområdet var fyllt av "... postmodernistiska missgrepp. Lunettfönster och kolonner står som spön i backen och det program som skulle hålla ihop många arkitektviljor fungerade inte." Allra mest anmärkningsvärt är att man menade att det inte fanns något behov av de centralt belägna bostäderna.

Attraktivitet istället för subventioner

Kritiken från fackkretsar mot en mer varierad arkitektur fick ännu större betydelse när klimatet i fastighetsbranschen



Foto: Carlos Wolters

totalförändrats under första halvan av nittio-talet. Efter fastighetskrisen försvann de statliga byggsubventionerna. När sedan attraktivitet i stället för subventioner började styra drogs byggandet systematiskt in mot stadskärnorna och industriområdena som omgav dem. Stora områden som Lugnet, Liljeholmen och Norra Kungsholmen exploaterades i ett högt tempo. Men marknaden var aldrig självklar och knappheten blev ännu starkare av tillämpningen av bruksvärdesprincipen. Dessutom introducerades en ny lagstiftning som till varje pris prioriterade underkastelse inför godtyckliga "riksintressen". Sparsamheten och anpassningen drog sedan arkitekturen mot en återgång till en egenartad svensk variant av avskalad modernism. Reträtten passade perfekt för de renläriga delarna av arkitektkåren, som hängt kvar i modernismen. Men det gjorde också att vi aldrig fick någon fruktbar diskussion om vare sig hur 2000-talet stadförnyelse skulle se ut eller vilken ekonomisk betydelse den hade.

Bristen på konstruktiv diskussion om stadsbyggande var förödande, och när en ny generation av hus och hela stadsdelar började stå klara i Sverige under 2010-talet visade det sig därför att tillplattningen Henning Larsens höghus blivit modellen för det mesta som byggdes efter det: allt var lika nedtryckt och förvrängt av de ständiga kraven på anpassning. Bristen på professionell diskussion om den uttryckslösa arkitekturen och slentrianmässiga stadsplaneringen har sedan lämnat fältet fritt för en allmän negativism. Kraven på "klassisk" arkitektur är självklart en önskan om en större variation i det estetiska uttrycket, men konflikterna mellan PBL och miljöbalken har i praktiken gjort just variation omöjlig. Eftersom lagsystemet är svårförståeligt blir kritiken istället ofokuserad. Inte sällan riktar den in sig mot helt fel måltavlor.

Monotonin ledde till segregation

Situationen i förorterna som byggdes under 1960- och 1970-talet skulle vara den andra självklara prioriteringen för Jacobs idag. Hon skulle dessutom varit kristallklar i sin analys: det är homogeniteteten i både det arkitektoniska uttrycket och ägandeformerna som skapade den monotoni som gjorde att medelklassen lämnade områdena. När det hände blev områdena hårt segregerade och dominerade av människor med lägre inkomster, som i sin tur flyttade när deras förhållanden blev bättre. Jacobs skulle skrattat åt tankar åt att det fanns "en lyckoparadox" i den stabilt ökade segregationen och sociala skiktningen. Hade hon fått tillfälle att besöka områden som Flemingsberg där modernismen först skapat områden utan variation kring 1975, varefter det sedan förstärkts med ytterligare punkthusbebyggd modernism skulle hon häpna över den närmast ofattbara förmågan att ständigt begå samma misstag gång efter annan. För att skapa en förändring skulle hon i stället ha argumenterat för att genomföra värdeskapande processer som ökade variationen i områdena på alla tänkbara

sätt. Jacobs skulle hävda att arkitekter och antikvarier som menade att "modernismens uttryck" behövde bevaras inte respekterade de människor som fanns i områdena och som spontant sökte variation. Tveklöst skulle Jacobs också argumentera för omfattande förändringar genom ombildningar till bostadsrätter i sådana områden, inte minst för att det skulle vara den enda vägen att öka variationen i både arkitekturen och ägandeformerna även vid förtätning av områdena.

Förlamning som skapats av kvarhängandet vid modernismen och en förstelnad planlagstiftning har gjort att analysen av vad som hände i Stockholm när den återförtätades efter 1980 blivit mycket grundare än den skulle behövt bli. Det är två processer som startar när en stad återförtätas och attraktiviteten ökar. Den ena är att själva bostädernas kvalitet förbättras kraftigt. Billiga men orenoverade sekelskifteshus med wc i källaren förvandlas till exklusivt utrustade bostadsrätter. Den andra är att själva stadsrummets kvalitet också förbättras, när den större befolkningen med högre inkomster skapar underlag för att oavbrutet växande utbud. Men det betyder att bostadspriserna i framgångsrika stadsmiljöer ökar mycket snabbt, vilket snabbt riskerar att tränga ut både låg- och medelinkomsttagare.

Det gör sedan att den variation som skapade Jacobsexternaliteterna riskerar att försvagas. Den situationen ser likartad ut i andra europeiska större städer. Kommer man till London, Köpenhamn, Amsterdam eller Paris häpnar man inför de förändringar som skett de senaste årtiondena. Men flera av dem verkar nu också ha nått ett läge där de inte längre klarar av att skapa den dynamik som krävs för att driva utvecklingen vidare. Behovet av en teori för hur man bibehåller dynamiska städer så att deras egen framgång inte kväver dom växer snabbt, och det är där Jane Jacobs hade behövts allra mest. ●

Henrik Nerlund

Stadsbyggnadstänkandet vid en brytpunkt

Under de senaste 100 åren har visionära framtidsprojekt i Stockholm ofta ersatts av massproduktion, för att sedan åter forma nya spetsstadsdelar. Arkitekturhistorikern Henrik Nerlund beskriver en pendelrörelse i stadsbyggandet med Gamla Enskede, Vällingby och Hammarby Sjöstad som exempel. I den kris som nu avslutar en flera decennier lång stadsbyggnadsutveckling finns ett frö till framtidens Stockholm. Hur pendeln slår just nu kommer att vara betydelsefullt för de kommande åren mot 2050 och därefter.

Ett av de viktigaste datumen i Stockholms historia är den 30 mars 1904. När klubban slogs i bordet vid stadsfullmäktiges sammanträde i Börshuset vid Stortorget inleddes den stora expansion som kom att präglade hela 1900-talet. Med de stora markinköpen som då beslutades föddes Stockholms ytterstad. Under det året införskaffades såväl hela Enskede som Bromma, alltså för 3 600 000 kronor i den tidens penningvärde. Stockholm kom i och med det att äga mer mark utanför den dåvarande kommungränsen än innanför. De nya markerna blev på samma gång en testbädd för nya stadsplaneidéer som en möjlighet att bygga bostäder för en växande storstad. På många sätt liknar utmaningarna från tiden för förra sekelskiftet vår tids. Liksom då är det en stor uppgift att bygga fler bostäder, men också att det som byggs möter människors preferenser.

Stockholms stadsbyggnadsmaskineri

Fram till markinköpen hade Stockholm byggts i täta kvarter längs ett i huvudsak rätvinkligt gatunät på den mark som staden kontrollerade på malmarna. Närmast av tvång hade staden börjat köpa in mark för den blivande stenstaden 1874 för att kunna förverkliga de stora planer som presenterats av juristen och kommunalmannen Albert Lindhagen. Efter att planerna justerats och beslutats under perioden 1877 till 1880 kunde ett historiskt snabbt utvecklingsskede ta sin början. På bara tio år byggdes genom ett slags massproduktion

över 2 000 flerbostadshus i innerstaden. Med enkla regler – gatubredd 18 meter och hushöjd 19,5 meter – kunde privata fastighetsägare utveckla de tomter som kommunen skapade och sålde. För varje såld tomt kunde kommunen köpa in fler områden i innerstaden för att planlägga, fastighetsbilda och sedan sälja.

Under nästan 30 år innebar detta ett slags stadsbyggnadsmaskineri som rullade över Östermalm, Norrmalm, Kungsholmen och Södermalm. Maskineriet som i början oljats med lån var snart självfinansierande för staden. Stora investeringar som t.ex. hela den nya boulevarden Odengatan betalade sig själv med den affärsmodell som staden uppfunnit. Men framåt sekelskiftet 1900 började problem torna upp sig vid horisonten. Bostadsbristen var stor och marken som fanns att tillgå innanför kommungränsen höll på att ta slut. Den enda tillgängliga marken låg på Djurgården och ägdes av staten. Efter påstötningar från stadens sida om att få köpa området kom svaret 1903. Staten ville ha betalt för marken på ett sätt som skulle motsvara hela det förväntade exploateringsvärdet, då motsvarande 200 000 000 kronor. I en sådan jämförelse blev Enskede- och Brommaköpen billiga. Men att anträda vägen att bygga i ytterstaden var ändå mycket våghalsigt. Det innebar att staden frångick den affärsmodell för stadsbyggnadsmaskineriet som skapat stenstaden och att den tog ett steg ut i det okända.

Vägen till trädgårdsstaden

Om stenstadens politiske fader var den nämnde Albert Lindhagen var det hans son Carl Lindhagen som skulle ge den andliga vägledningen för ytterstadens bebyggelse. Intressant nog var det samma tjänstemän som ansvarade för både malmarnas och ytterstadens realiserande: stadsingenjören Herman Ygberg och stadsfullmäktiges sekreterare Moritz Rubenson. För utvecklingen av den nya ytterstaden togs idéer raskt in från omvärlden och omformades till Stockholms förhållanden. Engelska och tyska idéer om trädgårdsstäder med måttlig täthet, blandad bebyggelse, sammanhållna gaturum och små trädgårdar till varje hus fick stort genomslag.

Till skillnad från stenstadens tomtpolitik där affärsmodellen fungerade genom att färdiga tomter såldes till marknaden genomfördes ett försök med den nya upplåtelseformen tomträtt i ytterstaden. Det innebar att all tomtmark behölls i stadens ägo för att sedan hyras ut genom 60-åriga tomträttskontrakt. Idén var att småhus inte skulle belastas med höga markpriser för den enskilde och att staden skulle behålla

markvärdestegringen. Istället betalades en, till en början låg och fast, avgift varje månad för marken. Eftersom bankerna inte ville låna ut till byggande på ofri grund skapade staden ett eget finansiellt institut för att finansiera det hela. Den s.k. Tomträttskassan fanns kvar ända fram till 1986. Tomträtterna har senare kommit att friköpas i stor utsträckning alternativt, i motsats till ansatsen när de skapades, för vissa bidragit till oförsedda kostnadsökningar när det 60-åriga kontraktet löpt ut och avgälden räknats upp.

Med dessa förutsättningar kunde en ny typ av stadsplanering och kommunal bostadspolitik ta sin början runt 1907. Den första trädgårdsstaden i Sverige kunde uppföras. Gamla Enskede blev på många sätt ett pionjärverk. Arkitekt Per Olof Hallman fick här möjligheten att utanför den trånga stenstaden skapa ett slags helhetskonstverk i full frihet på ett område tidigare bestående av åkermark och ett par skogbevuxna bergsknallar. Gator drogs krokigt och kvarter med finmaskig tomtindelning lades ut där mindre parker fyllde deras inre. Flerbostadshus lades vid de stora gator som omgärdade den blivande stadsdelen medan de centrala delarna framförallt planlades för radstående enbostadshus, småhus och mindre stadsvillor. Stadsdelens planering hade höga sociala och estetiska ambitioner. För samma månadskostnad som två rum och kök i stenstaden skulle en familj få ett eget hus med trädgård. Gensvaret lät inte vänta på sig, även om radhusen till en början ratades till förmån för dubbelhus eller villor. Även internationellt uppmärksammades Gamla Enskede. I den ledande tidskriften för stadsplanering i Europa, *Der Städtebau*, visades stadsplanen upp för en stor professionell publik. Hallman blev nära vän med sin engelske kollega Raymond Unwin och de kom att influera varandra i planläggningen av de främsta trädgårdsstäderna i sin samtid.

Stockholm hade i och med detta skapat en uppmärksam ny stadsdel med djärv planering och politik som kom att inspirera omvärlden under de kommande decennierna. Efter Gamla Enskede uppfördes ytterligare trädgårdsstäder i Äppelviken och Ulvsunda efter liknande tankar. Men förhållandevis snabbt förändrades inriktningen när blandningen av bebyggelse ersattes med mer av likriktning och massproduktion. Småhusen fick egna stadsdelar, ofta på plan mark, medan flerbostadshusen grupperades för sig på tallskogbevuxna höjder. Båda dessa bostadstyper, den självbyggda stugan och smalhuset, har fördelaktig ekonomi och skapar goda bostäder men kan inte sägas ha den arkitektoniska och stadsplanemässiga verkshöjd som de tidiga trädgårdsstäderna. Variationen och den sociala integrationen försvann.

Grannskapsenheten som modell för efterkrigstiden

Dessa stadsdelar möttes efterhand av kritik över att de endast var s.k. sovstäder utan den blandning av verksamheter som stadsmiljöer annars kännetecknas av. Än en gång behövde

stadsplanetänkandet omformuleras i Stockholm. Efter den s.k. Gubbängstävlingen 1940 påbörjades ett aktivt arbete på stadsplanekontoret för att förnya stadsbyggandet. Återigen med idéer från utlandet, men i Stockholmsk tappning, presenterades den s.k. grannskapsenheten. Tankegodset kom bl.a. från de amerikanska planerna Clarence Perry och Clarence Stein som redan i slutet av 1920-talet presenterat "the Neighborhood Unit" som en avgränsad bebyggelseenhet med tillräckligt stor befolkning att kunna vara upptagningsområde till en skola. Avståndet från centrum till periferi skulle vara ungefär 400 meter. I Radburn utanför New York testades idéerna samtidigt som en genomgripande trafikseparering genomfördes så att de boende kunde röra sig i ett parklandskap istället för längs gator om de cyklade eller gick till fots. Under bilvägarna byggdes gångtunnlar.

I Stockholm prövades tankarna i mindre skala, i bl.a. Västertorp, som efter en hätsk debatt i stadsfullmäktige trafikseparerades. Det verkligt stora steget blev planerna för Vällingby, världens första så kallade ABC-stad. Tanken var att bygga en komplett stad med allt vad invånarna kunde önska i form av butiker, service, bostäder och arbetsplatser. Det finns både likheter och betydande skillnader mot trädgårdsstäderna. Där Gamla Enskede hade den största tätheten längs de stora gatorna i periferin fick Vällingby omvänt högst täthet i centrum och utglesning mot kanterna. Småskalig ägarbild och mindre kvarter ersattes av ett fåtal stora fastigheter med kommunalt ägande och svepande matargator som skapade enorma kvarter med större parkstråk i mitten. Tomträtten nyttjades ånyo, men finansieringen och genomförandet kom till stor del från den statliga bostadspolitik som formats under kriget med hyres- och prisreglering för lägenheter och småhus 1942, statliga subventioner 1945 och kommunalt planmonopol 1947. Utan dessa genomgripande reformer av bostadsmarknaden hade ett så stort offentligt projekt som Vällingby inte varit möjligt att genomföra. De privata fastighetsaktörerna sköts ut i bakgrunden när det av kommunen sedan 1947 helägda Svenska Bostäder kom att utgöra det ledande företaget med 100 procentiga statliga lån i ryggen.

Vällingby blev en stor framgång och projektet mycket uppmärksammat i omvärlden, inte minst genom den sociala ingenjörskonst som var på modet och praktiserades i stadsdelen. Grannskapsplaneringen delade upp stadsdelen i åtskilda grannskap med skolan i mitten och med bilfria gångvägar till centrum där tunnelbanan kopplade ihop stadsdelen med resten av staden. Ett tänkt genomsnitt av Stockholms befolkning skulle beredas plats i Vällingby, men "socialt differentierat" så att socialgrupperna bodde för sig i syfte att skapa största möjliga harmoni. Ett föreställt hemmafruideal styrde också vissa delar av planeringen. Punkthus, lameller och radhusgrupper ritades av Sveriges främsta arkitekter. Clarence Perry besökte stadsdelen och berömde det mod som de svenska

planeringskollegorna, främst politikern Yngve Larsson och stadsplanedirektören Sven Markelius, visat. ABC-staden fick flera efterföljare, men ganska snart övergick arbetet till ett allt hårdare drivet industriellt byggande. Grannskapsenhetens ideologi behölls med skalan ökade och typerna renodlades under 1960- och 70-talen. När byggkranarna nått Rinkeby och Husby hade byggandet återigen fokuserats på endast en sorts bostäder per stadsdel. I de nämnda förorterna byggdes i stort sett bara tre rum och kök i skivhus. I andra stadsdelar, som t.ex. Kälvesta eller Norra Sköndal bara radhus. Återigen hade variation och förutsättningar för social blandning prioriterats bort.

Åter till staden och stadsmässighet

Flera av de nya miljöerna kom snabbt att kritiserats hårt. När förändrade ekonomiska förutsättningar slagit igenom, bl. a. efter att prisregleringen på småhus tagits bort 1969 fick det s.k. miljonprogrammet snabbavvecklas. 1950-talets föreställningar om hur livet skulle levas med social uppdelning och tydliga könsroller hade också passerat bäst-före-datum. En allt större efterfrågan på äldre stadsmiljöer fick samtidigt en ny generation planerare att fundera över vad "stadsmässighet" är. Som så ofta tidigare fanns inspiration utomlands. Efter år av återuppbyggnad och nybyggnad av modernistiska förorter i Västberlin hade planmyndigheterna i den delade staden riktat in sig på en storskalig rivning och sanering av den nedgångna 1800-talsbebyggelsen i bl.a. Kreuzberg. De alternativa invånarna var minst sagt negativt inställda och liksom i Stockholm hade luften börjat gå ur de storskaliga programmen. Istället väcktes frågor om bevarande och komplettering i den befintliga stadsmiljön.

De äldre miljöerna hade uppenbarligen kvaliteter som människor efterfrågade på ett sätt som de nybyggda saknade. Plötsligt uppstod, också i planeringskretsar, en stark nyfikenhet på hur staden historiskt byggts upp och en sökande rörelse lockades att försöka återskapa den traditionella europeiska staden. Ur detta föddes den stora postmoderna byggnadsutställningen IBA som pågick i Västberlin från 1979 till 1987. Med inspiration från många av de nyurbanistiska arkitekterna som t.ex. Leon Krier och Aldo Rossi tog tjänstemännen från stadsbyggnadskontoret med sig idéer hem till Stockholm. En av de främsta på kontoret vid den här tiden, Jan Inghe, sökte och fann en egen stockholmsk väg för postmodernism och nyurbanistiskt tänkande. Efter tidiga försök i Minneberg och Södra Station skulle Stockholms nya spetsstadsdel ta form i det gamla hamnområde som låg söder om Södermalm.

Hammarby Sjöstad blev ytterligare en stadsdel med internationellt rykte. Med ett större marknadsinslag, men fortfarande på stadens mark samlades aktörerna och staden till ett tätt samarbete för uppförandet. Här hade grannskapsplaneringen och trädgårdsstadsidéerna givit vika för en

ny slags innerstadsmiljö. En lång boulevard med spårvagn i mitten utgjorde ryggrad för att bebyggas på båda sidor med hög kvartersbebyggelse. I kvarterens inre lades parkstråk, ofta mer av mer formell karaktär än i ytterstaden, gärna med olika typer av vattenspel. En kaj med verksamheter följer hela stadsdelen och utgör ett prominent offentligt rum, särskilt under sommarhalvåret. Vid sidan av den framtidsytande stadsplaneringen var också miljöprofilen som genomsyrade allt, från vatten, avlopp och sopsugssystem till mobilitet och parkering, en världsnyhet. Hammarby Sjöstad fick besök från arkitekter och stadsplanerare från hela världen som ville se hur framtiden såg ut.

Framtidens stadsmiljö

På samma sätt som tidigare har efter Hammarby Sjöstad storskalighet, täthet och enformighet tillåtit styra en hel del av det som byggts. I nya täta enklaver som exempelvis Årstadal och Årstaberg saknas flera av de kvaliteter som exempelvis Jan Inghe månade om i sina stadsutvecklingsprojekt. På ritbordet finns täta och höga miljöer vid Telefonplan, i Högdalen och i Farsta. Men det finns också frön till en annan utveckling. Inte minst har trädgårdsstaden som idé börjat diskuteras igen efter ett par decenniers fokus på stenstadsmiljöer. Med internationell inspiration och stockholmsk twist kan det mycket väl visa vägen till nästa spetsstadsdel i Stockholm. När beslutet om markköpen togs 1904 var det ett tomt blad som låg framför Stockholms politiker, planerare och fastighetsaktörer. Efter 120 år av byggande är det en varierad miljö med höga värden, men också stora utmaningar som utgör Stockholms yttersstad. Då som nu är det detta markområde som utgör stadens expansionsmöjlighet. I vår tid mer som komplettering, i högre eller mindre grad, till redan bebyggd miljö som gäller.

Trädgårdsstadens skala och blandning av byggnader och funktioner i en förhållandevis tät och grön miljö kan mycket väl läggas in i och bredvid den stad som finns. Lärdomar som går att dra från den passerade tiden är också att värderingar förändras. De stadsmiljöer som har längst hållbarhet är de som inte fyllts med för mycket dagsaktuella föreställningar om hur livet ska levas utan snarare eviga frågor som skala, proportion, gemenskap och flexibilitet för olika viljor och preferenser. Här är fastighetsstorlekarna av stor betydelse. Med många små och medelstora fastigheter bjuds fler in att bygga staden. Hur pendeln slår nu kommer påverka Stockholm under stora delar av 2000-talet. ●



Foto: Tanya Cvetanovska

Pär Isaksson

Stryktåliga Stockholm – Hur en innovativ region övervinner hinder

Stockholmsregionen har visat en enastående förmåga att gång efter gång resa sig efter olika kriser. I denna artikel berättar författaren och journalisten Pär Isaksson historien om hur framsynta lokalpolitiker, inte sällan i stark rikspolitisk motvind, skapat förutsättningar som har gjort huvudstadsregionens till en framgångssaga på flera områden.

Den svenska huvudstadsregionen är en av de mest dynamiska i världen. Men historien lär oss att förutsättningar kan ändras snabbt. De senaste decennierna har strukturer, geografiska hinder, politiska beslut och andra faktorer vid flera tillfällen slagit hårt mot Stockholm. Tillväxten har stannat av eller vänts i stagnation och tillbakagång.

Ändå har regionen alltid kommit igen, och det tack vare privata och offentliga initiativ. Hur gick det till? Och vad förklarar denna motståndskraft och resiliens?

En naturlig startpunkt för en sådan analys är slutet av 1970-talet. Staden, som under lång tid hade hyllat modernitet och framtidsstro och varit en magnet för unga och välutbildade, hade fått problem. År 1960 bodde 800 000 i huvudstaden. Tio år senare hade befolkningen minskat till 720 000 för att 1980 vara nere i 630 000 invånare.

Statliga pålagor ledde till stagnation

Utvecklingen hade i viss mån naturliga förklaringar. Många hyreshus i innerstaden hade förslummats till följd av hyresregleringen som gjorde det olönsamt att renovera fastigheter. För tiotusentals stockholmare var det lockande att köpa villa eller radhus och flytta ut till kranskommunerna.

En annan orsak till stagnationen var ökade statliga pålagor av olika slag. Regleringar, höjda avgifter och ökade skatter hade stor inverkan på huvudstadens ekonomi. Eftersom Stockholm var, och är, hemvist för merparten av landets större förmögenheter och kapitalstarka företag fick förändringar i skattesystemet särskilt stora effekter här. Nationalekonomen Jacob Lundberg vid Institutet för Näringslivsforskning har kartlagt hur det gick till när skattesystemet under decennierna efter andra världskrigets slut gjordes om i grunden.

Bolagsskatten höjdes till över 50 procent. Utdelningar från företagen kom att beskattas på samma sätt som arbetsinkomster, med marginalsatser på uppemot 85 procent. Från och med slutet av 1960-talet ökade skatteuttagen än mer. När det gällde företag som finansierades med att ägaren satte in kapital genom nyemissioner var skatten under 1970- och 80-talet över 100 procent av vinsten. Efter skatt blev realavkastningen alltså negativ.

Utvecklingen fick vittgående konsekvenser för entreprenörskap och tillväxt runtom i Sverige och inte minst i Stockholmsregionen. Många familjer – till exempel Ax:son Johnson och Åhlén – valde att bilda stiftelser som verkade som kontrollägare i företag. Endast två svenska storföretag grundades under perioden 1945–1990 (Ikea och Tetra Pak).

Under 1980-talet genomfördes ytterligare förändringar på skatteområdet som påverkade Stockholmsregionens ekonomi. Genom ett riksdagsbeslut 1984 framtogs kommunerna rätten att beskatta företag, vilket särskilt drabbade Stockholm. Den så kallade Robin Hood-skatten och skatteutjämnningssystemet generellt medförde att fattigare kommuner fick större del av Stockholms och andra välmående kommuners skatteintäkter. Ytterligare ett initiativ var omsättningsskatten på finansmarknadstransaktioner, den så kallade valpskatten, som medförde att en del banker och mäklarhus flyttade tradingavdelningar utomlands.

Ett mer strukturellt problem var att de höga skatterna på sparande och förmögenheter gjorde att många fondförvaltare och andra ägare fick svårt att vara långsiktiga ägare i viktiga börsbolag. Detta fick stora konsekvenser när valutaregleringen togs bort 1989 och det blev fritt fram för utländska investerare att köpa in sig i svenska företag.

Utvecklingen blev särskilt dramatisk inom läkemedelsindustrin, där flera medelstora svenska bolag försvann utomlands. På Stockholms stads näringslivskontor följde man utvecklingen nära. Tack vare forskningen vid Karolinska Institutet och Akademiska Sjukhuset var branschen en värdefull arbetsgivare i regionen. I mitten av 1990-talet meddelade Pharmacia att bolaget skulle gå ihop med amerikanska Upjohn. Något år senare skulle den nya koncernens huvudkontor och forskningsledning flyttas ur landet. 1999 gick så Astra samman med brittiska Zeneca. Även i detta fall flyttades huvudkontoret, makten och de strategiska forskningsbesluten utomlands.

I en rapport till fullmäktige år 2000 framhöll näringslivskontoret att "...inom läkemedelsindustrin har regionen sett två stora sammanslagningar; Pharmacia & Upjohn och under

förra året AstraZeneca (sic). I båda fallen har huvudkontoret förlagts utanför Sverige. Risken är nu att vi får se en rad negativa följder av utlokaliseringarna.” Rapporten varnade för neddragningar av den kliniska forskningen i regionen och minskad uppdragsforskning inom Uppsala Akademiska, Huddinge Sjukhus och Karolinska Institutet.

Så blev det också. Antalet forskare och annan nyckelpersonal inom svensk läkemedelsindustri minskade med omkring tio procent från 2002 till 2015. Industrins andel av den totala globala försäljningen av läkemedel krympte med 40 procent mellan 2004 och 2015 att jämföra med den sammanlagda västeuropeiska läkemedelsindustrin, där nedgången var tre procent.

Även andra beslut påverkade huvudstaden vid denna tid. När regering och riksdag beslöt att flytta ut myndigheter till städer som Norrköping, Linköping, Borlänge, Örebro och Gävle försvann tusentals arbetstillfällen och därtill hörande skatteintäkter.

Valde att gilla läget

Allt detta förstärkte nedgången i konjunkturen under 1990-talet. Det socialdemokratiska finansborgarrådet Mats Hulth konstaterade i en debatt i Stadshuset hösten 1990 att Stockholm, precis som många andra kommuner, hade höga kostnader för arbetslöshet och svårigheter att bygga ut äldreomsorg och förskola. Han påminde politikerkollegerna ute i landet om att även huvudstaden hade sina utmaningar: ”Det finns alltid människor som av olika skäl tycker att de där i storstaden har det så bra och dem kan man klämma åt, där kan man plocka ytterligare resurser. Det är klart att när människor tar flygbussen från Arlanda och åker in till Stockholm och ser de moderna kontoren, de fina hotellen, marmorn som glänser från kommersiella fastigheter, kan de av misstag få ett intryck av att Stockholm är en rik stad.”

I stället för att klaga på rikspolitikerna under krisåren valde Stockholmspolitikerna att gilla läget. I det ingick att verka för sänkta skatter på arbete och att bejaka övergången till en ekonomi med större inslag av marknadslösningar, avancerad teknik och kvalificerade tjänster. Inget av detta sågs då som kontroversiellt. Mats Hulth framhöll under debatten 1990, att ”vi har ett skattetryck på 56–57 procent, och även den socialdemokratiska regeringen har ambitionen att sänka det”.

Vid samma tid gjöts en av grundpelarna till vad som skulle bli det stockholmska techundret. Redan 20 år tidigare hade de första stegen tagits i den riktningen. 1970 kontaktade det dåvarande finansborgarrådet Hjalmar Mehr Ericssons ordförande, den äldre Marcus Wallenberg. Ärendet var Kista, som tidigare hade varit militärt övningsområde men nu var öppet för exploatering. Mehr undrade om Ericsson ville etablera sig i förorten. Så blev det också. Internet, mobiltelefoni eller annat fanns förstås inte i sinnevärlden hos vare sig företagsledare,

politiker eller de tjänstemän som planerade området. ”Kista skulle bli ett traditionellt industriområde. Ambitionen var att locka ’rena’ och inte tunga industrier: hightech, finmekanik, radio och elektronik”, skriver Inger Björklind Bengtsson i sin bok om områdets historia.

Världens största öppna fibernät

Först i början av 1990-talet togs de stora stegen mot att göra Stockholm till en techhuvudstad. I januari 1994 började kommunen rulla ut världens största helt öppna fibernät i staden. Nätet erbjuder billig och kapacitetsstark fiber till olika nätleverantörer och teleoperatörer som konkurrerar sinsemellan – en lösning som är unik i sitt slag i världen. Att det har varit billigt och enkelt att upprätta och driva höghastighetsnätverk har lockat it- och telekomföretag av alla slag. Det väl utbyggda fibernätet anses – tillsammans med avregleringen av telekomsektorn och hem-PC-reformen – vara en central förklaring till techbranschens framväxt.

En annat område där Stockholm tog viktiga kommunala initiativ var inom energiförsörjningen. I början av 1970-talet värmdes Stockholm i huvudsak med oljeeldning. Med oljekriserna 1973–1974 och 1979–1980 fortplantade sig kostnadschocker genom hela samhällsekonomin.

Staden svarade med att inleda en storskalig utbyggnad av fjärrvärmens. Den svarar idag för drygt hälften av all fastighetsuppvärmning i landet jämfört med det europeiska genomsnittet på knappt tio procent. Oljans andel i värmeproduktionen i Stockholm sjönk från 87 procent i början av 1970-talet till endast fyra procent 1990. Som en bonus kunde staden även bygga en helt ny infrastruktur: fjärrkylan, som kom att bli en värdefull tillgång för techföretag, datacenter och andra företag med stora kylbehov. År 2023 hade Stockholm världens största fjärrkylsnät med en sammanlagd längd på 250 kilometer.

Utdragna transportinvesteringar

Men inom transportinfrastrukturen har staden inte haft samma möjligheter att påverka utvecklingen. Rent geografiskt är läget ganska bra. Det finns farbart vatten åt alla håll och Stockholm är också beläget någorlunda centralt i landet. I andra avseenden är de fysiska betingelserna sämre. Staden kan inte växa på vattnet och terrängen är kraftigt kuperad. Under sekler har broar byggts och de största höjdskillnaderna grävts och sprängts bort. Ändå har det ofta varit brist på byggbar mark, något som bidragit till bostadsbrist och trängsel. I slutet av 1800-talet bodde i Stockholm omkring 10 000 personer per kvadratkilometer – en högre befolkningstäthet än i London som då var världens största stad.

Att brygga över Mälar-Saltsjö-snittet med tillräcklig kapacitet för att knyta ihop en – för svenska förhållanden – tätbefolkad region är ett stort åtagande. Efter hand blev det uppenbart

att kommunala pengar inte räckt utan att statligt engagemang och statliga pengar måste till för att finansiera projekten. Vilket tyvärr har medfört att byggen ofta försenats. Pendeltågen tvingades länge samsas med fjärrtågen på den så kallade Getingmidjan mellan Gamla stan och Södermalm. Först år 2007 fick pendeltågstunneln Citybanan grönt ljus av riksdag och regering och kunde invigas tio år senare. Förbifart Stockholm skulle börja byggas 2014 men pausades i flera månader på grund av oenighet inom den tillträdande S-MP-regeringen. Enligt planerna skulle motorvägen vara klar 2026. Enligt Trafikverkets senaste prognoser blir det trafikstart först 2030.

Ett annat efterlängtat projekt är fyrsprårig järnväg Stockholm-Uppsala, landets mest trafikerade. 2017 presenterades utbyggnadsförslaget för regeringen som en del av den nationella infrastrukturplanen. Först på hösten 2023 gavs klartecken och linjen ska vara klar till 2034.

Men det riktiga skräckexemplet när det gäller statliga infrastrukturproblem är Ostlänken. Den 16 mil långa höghastighetsjärnvägen mellan Järna och Linköping kommer att ge tågtrafiken i södra Sverige ökad kapacitet och markant underlätta pendling mellan Stockholm och städer som Linköping, Norrköping och Nyköping. Banan började planeras redan på 1980-talet men fastnade, som många andra angelägna projekt, i sega besluts- och tillståndprocesser. 2008 var alla förstudier klara. Sedan följde en lång väntan på godkännande från Trafikverket och regeringen. Lite tillspetsat kan man säga att det enda som hände under väntetiden var att projektets kostnader skenade. Först var prislappen 35 miljarder kronor, sedan (år 2017) 54 miljarder och idag över 90 miljarder i 2021 års prisnivå. Bygget förväntas vara klart 2035.

Som väl är kunde regionen och Stockholms stad själva styra över en del trafikinvesteringar. Staden hade under årens lopp byggt flera nord-sydliga förbindelser i egen regi, alltifrån Västerbron på 1930-talet till Essingeleden på 1960-talet.

På väg mot en trafikinfarkt

I början av 2010-talet blev det uppenbart att regionen stod inför en trafikinfarkt. Att bygga ut tunnelbanan – som för övrigt firar sitt 75-årsjubileum nu under 2025 – hade diskuterats i många år utan att några beslut fattats. Men till slut lossnade det. I början av 2013 inleddes den så kallade Stockholmsförhandlingen om nya tunnelbanelinjer till Nacka, Barkarby och Solna. Regionen, staten och flera kommuner måste komma överens om byggplaner, om åtaganden att bygga bostäder och om att fördela kostnaderna. Dessutom behövde allt vara på plats innan 2014 års val. Annars var nämligen risken stor för att avtalen skulle få omförhandlas med nya politiska majoriteter.

Det gick vägen. I januari 2014 undertecknades avtalet, som sedan dess i stort sett hållit budget och tidsplan med vissa avvikelser på grund av höjda säkerhetskrav. En framgångsfak-

tor är att utbyggnaden drivs i en särskild projektorganisation, Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana (FUT). På så vis kan regionens trafikförvaltning koncentrera sig på just trafiken. Till FUT hör också ett fristående uppföljningskansli som övervakar hur bygget framskrider. Sedan dess har även andra trafikprojekt blivit aktuella. Den gula tunnelbanelinjen ska knyta ihop Fridhemsplan med Liljeholmen, och bildar därmed ännu en viktig nord-sydlig länk över Mälaren. I nordost tar planerna på att dra in Roslagsbanan till Stockholms city allt fastare form.

I ett avseende har staten klivit fram på ett konstruktivt sätt. Våren 2025 lade regeringen fram ett förslag om att utreda alternativ finansiering av den så kallade östliga förbindelsen, trafikleden från Nacka till Ropsten. Om det projektet förverkligas kommer Stockholm äntligen att – liksom världens alla andra storstäder – få en ringledsförbindelse för att avlasta innerstadens trafikmiljö. Att öppna för alternativ finansiering skulle, om projektet genomförs, vara tredje gången som ett större infrastrukturbygge genomförs på detta sätt (de tidigare var Öresundsbron och Arlandabanan).

Intressant nog är Sverige sannolikt väl lämpat för den sortens upplägg tack vare landets starka finansiella sektor. Enligt en kartläggning i Financial Times hade Sverige 2024 den bäst fungerande kapitalmarknaden i Europa. Under de senaste tio åren har det noterats fler bolag på svenska marknadsplatser än i Frankrike, Tyskland, Nederländerna och Spanien tillsammans.

The Rockstar of Recovery

Att finanssektorn kunde komma igen efter den tidigare nedgångsperioden, då stora förmögenheter lämnade landet och hårdhänta regleringar styrde sparande och kapitalförvaltning, är remarkabelt. Det finns flera orsaker. Pensionssystemet gjordes om, regleringar och skatter togs bort eller lindrades och dessutom växte det fram ett helt ekosystem med entreprenörsdrivna företag inom riskkapitalsektorn.

1990-talets många reformer och lyftet inom finanssektorn har fått spridningseffekter i hela näringslivet. Sveriges BNP ökade snabbare än genomsnittet av industrinationer under perioden 1995–2010. Vidare klarade Sverige den globala finanskrisen 2008–2009 bättre än de flesta andra länder och utsågs 2011 av Washington Post till "The Rockstar of Recovery".

Uppsvinget har särskilt märkts inom techsektorn, som har sitt epicentrum i Stockholm. Mer än 60 procent av de nya jobben i Sverige 2006–2016 uppstod i it-intensiva sektorer. Enligt konsultfirman McKinsey bidrog techsektorn till nästan tre procent per år av BNP:s tillväxt per arbetad timme under början av 2000-talet, vilket var i europeisk särklass.

Även inom life science har framtidsstron återvänt. Svensk life science har sitt nav i Stockholm-Uppsala-regionen och omfattar, enligt en sammanställning av Näringsdepartementet, 1 500 företag och med fler än 28 000 medarbetare. Branschen har på senare år fått det väsentligt lättare att attrahera

kapital, bland annat från så kallade ängelinvesterare – en kategori som vuxit snabbt efter att förmögenhetsskatten tagits bort och andra pålagor lättats. Tack vare den livskraftiga kapitalmarknaden i Stockholm fanns det år 2020 nära 200 noterade svenska life science-bolag. Bara USA hade fler.

Ett område där Stockholm har konkurrensnackdelar är förbindelser med utlandet, framför allt när det gäller flygtransporter. Enligt en internationell studie som citeras i Swedavias årsrapport ligger Sverige på plats 30 av 32 undersökta länder i Europa vad gäller möjligheterna att ta sig med flyg till olika platser i världen.

”Arlanda flygplats har sedan 1990-talet förlorat sin forna topposition som Nordens största flygplats mätt i antalet passagerare”, konstaterar regeringens flygplatsutredare Peter Norman. Köpenhamn, som i decennier varit Nordens internationella flygplatsnav, har däremot befast sin ställning.

År 2024 reste 29,9 miljoner passagerare via den danska huvudstaden jämfört med Arlandas 22,7 miljoner. Köpenhamn hade alltså nästan en tredjedel fler resande än Arlanda. Avståndet städerna emellan har ökat väsentligt sedan början av 2000-talet. År 2003 reste 17,7 miljoner via Köpenhamn jämfört med 15,1 miljoner på Arlanda. En annan förändring är att Oslo, som tidigare var klart mindre, under samma tid fördubblat sin trafikmängd och idag är väsentligt större än Arlanda. Även Helsingfors seglade under 2010-talet upp som en allvarlig konkurrent, även om resandeströmmarna har minskat kraftigt efter att det ryska luftrummet stängdes 2022.

Att Stockholm tappat som flygdestination kan ha flera förklaringar. En är dröjsmålet när det gäller att bygga ut en tredje start- och landningsbana för att höja Arlandas kapacitet. En annan är att det är så dyrt att åka tåg till och från Arlanda, där A-Trains koncession sträcker sig till 2050.

Ytterligare en faktor har varit osäkerheten när det gäller Brommaflyget. Under 2025 har nästan all linjetrafik flyttat från Bromma till Arlanda i samband med att SAS gått med i Air France/KLM-alliansen. Det ökar Arlandas passagerarunderlag och möjliggör ökad service. På sikt kan det kanske leda till fler direktlinjer till och från Arlanda.

Om inte utvecklingen vänds kan det få negativa konsekvenser för Stockholmsregionens konkurrenskraft i flera avseenden.

Ett sådant är kompetensförsörjning. Techföretagen och många andra branscher har stor brist på kvalificerade medarbetare. Flygförbindelser är inte den faktor som mest försvårar rekrytering av utländska talanger – skatter och bostäder är större problem, enligt en studie av Teknikföretagen – men att det är besvärligt att ta sig till Stockholm har sannolikt viss betydelse. Arlandas stagnation försämrar inte bara möjligheterna till jobbrelaterade resor. Privata resor och besöksnäring är en expansiv sektor, något som bland annat visade sig vid Taylor Swifts slutsålda konserter i Stockholm våren 2024. När

det är krångligt att resa till den svenska huvudstaden undermineras förutsättningarna för branschen. Ytterligare en aspekt är att tjänsteutbudet och konkurrensen i Stockholmsregionen minskar om utländska leverantörer och entreprenörer bedömer att den svenska marknaden är besvärlig att bearbeta. Vårt geografiska läge och att Sverige står utanför euron är redan de försvårande faktorer och till dem tillkommer alltså glesa flygförbindelser.

När det gäller att göra Arlanda mer attraktivt finns alltså utmaningar att ta tag i för staten, regionen och näringslivet. Kanske kan Stockholmsregionen komma igen även här – som man ju gjort inom många andra områden.

Slutligen kan man ställa sig frågan vad regionens stryktålighet och förmåga att komma igen beror på. En viktig förklaring är nog att Stockholm ligger mitt i en expansiv del av Europa. En annan är sannolikt företagstätheten – en faktor som bland annat identifierades av regeringens Globaliseringsråd på 2000-talet. Regionen har helt enkelt påfallande många välskötta och dynamiska företag inom växande branscher. Ytterligare en orsak är att politikerna ofta verkligen har förmått fatta visionära beslut som möjliggjort långsiktiga satsningar inom infrastruktur.

Allt detta lovar gott inför framtiden. Stockholm har en förmåga att komma igen! ●



Annika Sundén

Stockholms arbetsmarknad är attraktiv men möter konkurrens

Med en hög andel välutbildade människor har huvudstadsregionen goda förutsättningar att möta den tekniska utvecklingens utmaningar. Det gäller dock inte alla. För att undvika ökad långtidsarbetslöshet efterlyser Arbetsförmedlingens tidigare analysdirektör Annika Sundén en utbildningspolitik med arbetsmarknadsfokus och en arbetsmarknadspolitik med utbildningsfokus.

Stockholmsregionen är Sveriges största arbetsmarknad med närmare en miljon sysselsatta och nästan 100 000 personer som pendlar från närliggande regioner. Arbetsmarknaden domineras av tjänstesektorn, följt av offentlig sektor, och är avancerad – nästan alla jobb kräver en gymnasieutbildning. Den snabba digitaliseringen och utvecklingen av artificiell intelligens påverkar framtidens jobb och vilka kompetenser som kommer att krävas. Omställningen mot en grön ekonomi och den demografiska utvecklingen i regionen är också viktiga för utbudet och efterfrågan på arbetskraft.

Stockholmsregionen är populär och erbjuder många möjligheter för sina invånare, arbetsmarknaden har länge varit stark men möter ökad konkurrens från andra delar av Sverige. I norr pågår en nyindustrialisering med stark efterfrågan på arbetskraft. Samtidigt har befolkningstillväxten i Stockholm mattats av med minskad inflyttning och ökad utflyttning – en trend som accelererade under pandemin och har fortsatt fram till idag.

Generellt välutbildad arbetskraft

Under pandemin skedde en omställning mot ett flexiblere arbetsliv, i huvudsak för personer i tjänstesektorn, med digitala möten och där arbete på kontoret varvades med arbete hemma. Att inte behöva resa till kontoret varje dag gör det möjligt att bo på ett längre avstånd och kan gynna Stockholm som har en stor tjänstesektor. Företag och verksamheter i Stockholm har därmed möjlighet att rekrytera brett.

I genomsnitt är arbetskraften i Stockholmsregionen välutbildad, drygt hälften av befolkningen i åldern 25–64 år har en eftergymnasial utbildning, den högsta i landet (genomsnitt för

riket är 46,9 procent) och har ökat under 2000-talet. Trefjärdedelar av gymnasieeleverna i regionen avslutar skolan med fullständiga betyg, en positiv utveckling sedan 2018.

Stockholm har alltså goda förutsättningar att anpassa sig och förbli en attraktiv region med hög sysselsättning. Att beslutsfattare och politiker kan ta ett helhetsperspektiv och samverka mellan sektorer kommer att vara avgörande. Till exempel är en begränsande faktor för inflyttning svårigheten att hitta en bostad, särskilt för unga. En aktiv bostadspolitik, utbyggnad av kollektivtrafik och förbättrade möjligheter att pendla till och från regionen är nödvändigt för arbetsmarknaden och för att öka sysselsättningen. Särskilt viktigt för att stärka och öka sysselsättningen är utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken.

Sysselsättning och arbetslöshet varierar i Stockholm

Hög inflation och en orolig värld har påverkat svensk ekonomi under de senaste åren. Arbetsmarknaden var länge motståndskraftig men under 2024 började arbetslösheten att stiga. I början av 2025, var 381 000 personer inskrivna vid Arbetsförmedlingen vilket motsvarar 7,2 procent av arbetskraften. Orosmolnen är många: fortsatta krig och konflikter i omvärlden skapar osäkerhet och USA:s hot om tullar riskerar att sätta i gång ett handelskrig som kan få negativa konsekvenser för Sveriges exportberoende ekonomi. Men flera bedömare anser att konjunkturen kommer att förstärkas under 2025 med lägre arbetslöshet och högre efterfrågan på arbetskraft. Sverige har under lång tid haft arbetskraftsbrist i flera yrken (till exempel vård och omsorg, it, och hantverksyrken). För fortsatt hög sysselsättning måste fler i Stockholmsregionen komma i arbete och de som arbetar behöver stärka sina kompetenser för att möta framtidens behov.

I Stockholms län var arbetslösheten på samma nivå som för riket men med stor variation mellan olika kommuner i regionen. Arbetsmarknaden i Stockholm är tudelad: I Botkyrka var arbetslösheten 11,1 procent, bland de högsta i riket, medan den i Danderyd var bland de lägsta med 4,2 procent. Personer med stark ställning på arbetsmarknaden (med utbildning och inrikes födda) har låg arbetslöshet och efterfrågan på deras kompetens har varit hög medan grupper med svag konkurrenskraft (utan gymnasieutbildning, utrikes födda och personer med funktionshinder) har haft hög arbetslöshet, oftare varit långtidsarbetslösa och har svårt att få fäste på arbetsmarknaden.

Många arbetslösa saknar efterfrågad kompetens

En huvudförklaring till den höga arbetslösheten i delar av Stockholmsregionen handlar om att många arbetslösa saknar de kompetenser arbetsgivarna efterfrågar, både specifika yrkeskunskaper och generella kompetenser, t ex språk. Arbetslösheten är särskilt hög bland individer utan gymnasieutbildning. Utbildningsnivån är i genomsnitt hög i Stockholm men regionen har även flera kommuner där en hög andel av ungdomar saknar fullständiga gymnasiebetyg.

Andelen utrikesfödda i Stockholmsregionen är högre än genomsnittet (34,7 procent jämfört med 27,0 procent för riket). Etableringen på arbetsmarknaden av personer som kommit till Sverige har under senare år utvecklats positivt och går allt snabbare. Att arbetslösa utrikesfödda kommer i arbete är en möjlighet att öka sysselsättningen i Stockholm. Den

positiva utvecklingen på arbetsmarknaden i återhämtningen efter pandemin gynnade framför allt utrikesfödda, där arbetslösheten sjönk snabbare än bland inrikes födda.

På en svagare arbetsmarknad riskerar även grupper med starkare anknytning till arbetsmarknaden att förlora arbetet. Bland dem som blir arbetslösa i lågkonjunkturen kommer en del kunna söka sig tillbaka samma typ av arbete när ekonomin förstärks medan andra behöver söka sig till nya yrken till följd av strukturomvandling. Den snabba digitaliseringen och utvecklingen av artificiell intelligens kommer att påverka arbetsmarknaden under många år framöver. Många yrken kommer att påverkas och omvandlingen ställer krav på arbetskraften att upprätthålla sina kompetenser och utbilda sig under arbetslivets gång.

För en hög sysselsättning i Stockholmsregionen behövs



insatser och reformer på hela arbetsmarknaden. Politiken måste arbeta för att bryta tudelningen på arbetsmarknaden och motverka långtidsarbetslöshet. Politiken måste också skapa förutsättningar för kompetensutveckling och omställning under yrkeslivet för att regionen ska kunna dra fördel av strukturomvandlingen. Det handlar om utbildning på alla nivåer: för arbetslösa, för dem som riskerar bli arbetslösa och för dem som arbetar och behöver nya kompetenser.

Möjlighet till utbildning och omställning under hela yrkeslivet

Nyckeln till en fortsatt hög sysselsättning i Stockholmsregionen är utbildning och framför allt ett förbättrat samspel mellan utbildnings- och arbetsmarknadspolitiken: Utbildningspolitiken måste ha ett tydligt arbetsmarknadsfokus och arbetsmarknadspolitiken ett utbildningsfokus. Politisk samverkan inom de två områdena på nationell nivå är en förutsättning för att den ska kunna omsättas på regional och kommunal nivå. En generell satsning på kompetens inom ny teknik behövs på alla utbildningsnivåer.

Många reformer har genomförts i olika delar av utbildningssystemet men helhetssyn saknas. Kopplingen till arbetsmarknaden har stärkts i utbildningspolitiken under senare år men det finns mycket kvar att göra. För en arbetssökande eller någon med arbete som vill komplettera sin utbildning kan det vara svårt att veta vilka möjligheter till utbildning som finns, med vilken ersättning eller finansiering studierna kan genomföras eller vilka yrken utbildningen leder till. På många områden, t ex på högskolenivå, saknas kortare utbildningar lämpade för personer i yrkeslivet. Lärosäten inom högre utbildning måste få ett uppdrag från politiken att erbjuda kortare utbildningar som lämpar sig för dem som vill ställa om för att möta framtida behov på arbetsmarknaden. För att utbudet av utbildningar ska vara relevant och fylla företagets och verksamhetens efterfrågan, måste samverkan med näringslivet och den regionala tillväxtpolitiken stärkas.

Omställningsstudiestödet infördes i slutet av 2022 för att erbjuda yrkesverksamma finansiering via studiemedel för utbildning för att ställa om på en förändrad arbetsmarknad. Efterfrågan på stödet har varit stor, men med en krånglig ansökningsprocess och en hög andel avslag har reformen ännu inte fått önskade effekter. Politiken behöver ta initiativ till förenklingar av stödet och ökad tydlighet om vilka utbildningar stödet gäller för.

I flera sektorer råder stor efterfrågan på arbetskraft, trots den försvagade arbetsmarknaden. För många hantverksyrken har bristen varit långvarig och får få individer söker sig till yrkesutbildningarna på gymnasienivå. För att möta behovet måste politiken på nationell och kommunal nivå tillsammans med näringslivet aktivt arbeta för att öka intresset för yrkesutbildningarna. I delar av Stockholmsregionen är andelen unga

som slutar gymnasiet utan fullständiga betyg för högt och gruppen har hög risk för (långtids)arbetslöshet. Yrkesutbildningar på gymnasienivå kan vara framgångsrika för att gruppen ska komma i arbete.

Utbildning måste kompletteras med aktiv arbetsförmedling

Politiken måste satsa ytterligare på utbildning för arbetslösa eller de som riskerar långtidsarbetslöshet. Arbetsförmedlingen har under många år haft i uppdrag att öka antalet arbetslösa i arbetsmarknadsutbildningar utan att resultatet har uppnåtts. Forskning visar att arbetsmarknadsutbildningar inom yrken med efterfrågan är en framgångsrik insats om den riktas rätt. Fler behöver erbjudas arbetsmarknadsutbildningar och politiken behöver ge Arbetsförmedlingen förutsättningar för att genomföra detta. Det handlar om större flexibilitet i finansieringen av myndigheten och att utbudet av utbildningar ökar genom att göra processen för upphandling enklare. Även här är samverkan mellan politik, myndighet och näringsliv på regional nivå viktig så att arbetsmarknadsutbildningar erbjuds i bristyrken i Stockholmsregionen.

Arbetsmarknadspolitiken spelar en viktig roll för att minska arbetslösheten, både för arbetslösa med kortare arbetslöshetstider och dem som är långtidsarbetslösa. Satsningarna på utbildning måste kompletteras med aktiv arbetsförmedling som har en särskilt viktig roll som stöd för dem som varit arbetslösa länge och som behöver flera insatser för att få ett arbete. Forskning visar att intensiva förmedlingsinsatser, det vill säga de stöd och hjälp som ges av en arbetsförmedlare till en arbetslös, är central för att personer som står långt ifrån ett arbete. Det handlar ofta om att vara länken mellan arbetsgivare och arbetslös, att vara det nätverk personer som varit utan arbete länge ofta saknar. Arbetsförmedlingen bör bygga upp förmedlingstjänster i egen regi på ett enhetligt sätt och öka lokal närvaro i hela landet. Arbetsförmedlingen behöver också samverka med kommunen kring arbetsmarknadspolitiken, flera exempel på projekt finns i Stockholmsregionen.

Med en satsning på en integrerad utbildnings- och arbetsmarknadspolitik har Stockholmsregionen alla förutsättningar för hög sysselsättning i framtiden. ●

Per Bolund

Låt naturen klimatsäkra staden

Värmeböljor och skyfall riskerar att underminera staden som boplats. Lösningarna är enklare och närmare till hands än vad många kanske tror. Biologen Per Bolund, tidigare minister och språkrör för miljöpartiet, lyfter i denna artikel fram naturens möjligheter att möta de utmaningar som följer i klimatförändringarnas kölvatten.

Staden har historiskt setts som motsatsen till det land som omger den. Staden är svart och grå, landet är grönt. Staden är bullrig och smutsig, landet är tyst och rent. Staden är hårdgjord, landsbygden är det inte. Vill man bo i staden får man leva utan natur, vill man ha natur får man flytta till landet.

Men idag är det är hög tid att ändra vår syn på staden. Städer så som vi byggt dem kommer inte att fungera för att hantera framtidens kriser. Gamla sanningar kommer att behöva ifrågasättas, självklara principer bytas ut. Staden måste förändras.

Den urbana djurarten

En anledning till att staden behöver nytänkande är den snabba urbaniseringen. Människan har nu blivit en urban djurart, en art vars vanligaste livsmiljö är staden. Redan idag bor mer än hälften av världens befolkning i stadsområden. Enligt FN förväntas den andelen öka framöver så att runt sju av tio människor år 2050 kommer vara stadsbor. Det innebär att ytterligare 2,5 miljarder fler människor kommer att bo i städer inom några decennier. I Sverige har urbaniseringen gått ännu snabbare, här bor redan 85 procent av befolkningen i städer. Enligt SCB förväntas Sveriges urbanisering trots det fortsätta framöver och den snabbaste befolkningstillväxten väntas ske i storstadsområden.

Redan idag förbrukar städer runt 75 procent av världens resurser och står för mer än 70 procent av de globala utsläppen av koldioxid, alltså långt över deras andel av befolkningen. Om ingenting görs kommer städernas resursanvändning och miljöpåverkan att öka ytterligare i takt med en växande stadsbefolkning. Samtidigt vet vi att både resursanvändningen och utsläppen globalt måste minska snabbt. För att vi ska klara Parisavtalets tvågraders-mål behöver utsläppen globalt

minska med minst 25 procent från 2010 års nivåer redan fram till 2030. Senast om 50 år, år 2075, måste världen nå netto noll-utsläpp men det betyder att städernas utsläpp måste minska betydligt snabbare än så. Det är ingen överdrift att säga att världens framtid hänger på hur vi bygger och förvaltar våra städer. Och medan 50 år är en lång tid i en människas liv, är det närmast ett ögonblick sett till hur staden och dess byggnader förändras.

Naturen i våra städer har däremot möjlighet att hjälpa oss med snabbare lösningar. Ett träd tar några år för att växa sig stort men bidrar sen med att minska utsläpp och skapa bättre lokalmiljö under många decennier. Studier har visat att naturen i städer kan hjälpa till att minska stadens utsläpp med omkring 20 procent bara genom koldioxidupptag och bidrag till lägre energiförbrukning. Grönskan i städer påverkar lokalklimatet och våra beteenden och kan därför hjälpa till att minska utsläpp från både fastigheter, trafik och industrier. Den hjälpen har vi inte råd att avstå ifrån om vi vill ha levbara städer och en hållbar planet i framtiden.

Extremvärme – the silent killer

Förutom befolkningstillväxten står städer inför många andra utmaningar. Många städer kämpar mot dålig luftkvalitet och buller, som förkortar den förväntade livslängden för miljontals stadsbor. I Stockholmsregionen beräknas runt tusen personer dö i förtid varje år på grund av luftföroreningar. Klimatförändringarna påverkar redan stadsområden med klimatdrivna extremväder som blir både vanligare och mer allvarliga. Den största risken för människors liv i städer, även i Sverige, är extrema värmeböljor. På grund av de många mörka ytor och all den mänskliga aktiviteten värms städer upp dubbelt så snabbt som det globala genomsnittet, genom den urbana värme-ö-effekten. Vi minns alla den heta svenska sommaren 2018, med fler dagar än någonsin tidigare på över 30 grader. Till följd av värmen det året beräknas 700 människor i vårt land ha avlidit i förtid. Studier i Stockholm visar att även där finns en tydlig "värmeböljeeffekt" med ökad dödlighet. I Stockholm är värmeriskerna inte jämnt spridda över staden. Stockholms innerstad, men även delar av Bromma, Östberga, Rinkeby-Tensta och Kista är extra utsatta. Det som förenar dem är att det är platser som präglas av mycket hårdgjorda ytor och låg täckning av träd eller grönska, vilket förhindrar naturlig svalka under svåra värmeböljor. Tyvärr kommer den typen av väderfenomen bli allt vanligare vilket syns tydligt även i den här sommarens värmeböljor som har slagit hårt både

mot norra Sverige och mot städer i Centraleuropa. Forskningen visar att sådana värmeböljor redan har blivit flera grader varmare och att de förekommer tio gånger oftare än förut på grund av den mänskligt framkallade klimatuppvärmningen.

Extremvärme är kanske något vi tidigare brukat förknippa med afrikanska och asiatiska länder. När andra länder under lång tid lärt sig att anpassa sig till höga utetemperaturer, är vi i nordliga länder mer oförberedda på att hantera riskerna. Men även här i Norden blir svåra värmeböljor allt vanligare. Tropiska nätter där temperaturen aldrig sjunker under tjugo grader har blivit mer än fem gånger vanligare i Stockholm idag jämfört med 1990. Sådan värme kan tyckas skön i ett kallt klimat, men ger allvarliga hälsorisker, bland annat i akuta hjärt- och kärlsjukdomar som stroke. Att så många utsatta, äldre och fattiga dör hemma, utan stora rubriker under värmeböljor har gett extremvärmens öknamnet The Silent Killer.

Naturen bättre än tekniken

Men värmen kan vi väl enkelt hantera med tekniska lösningar som Air-conditioning? Det finns flera problem med det. Ett första problem är att en AC inte egentligen tar bort värme utan bara förflyttar värme från en plats till en annan. Den kyla du får i ditt hus ökar alltså på värmen i motsvarande mån i resten av staden och förstärker värme-ö-effekten ytterligare. En persons lösning ökar på hela stadens gemensamma problem. Eftersom alla hushåll inte har råd med ett eget AC-system skapar det nya orättvisor i staden när låginkomsthushåll drabbas betydligt värre av extremvärme. Ett annat problem är att sådana AC-system är beroende av pålitlig elförsörjning, som tyvärr inte är självklar i extrema värmeböljor. Tiotusentals AC-anläggningar som sätts på under en värmebölja höjer elförbrukningen kraftigt, samtidigt som elproduktionen och eldistributionen utsätts för stora påfrestningar i värmen. Stora delar av Frankrikes kärnkraft tvingades till exempel stänga ner under värmeböljan 2022 på grund av brist på kylning men även sol- och vindkraft får minskad effektivitet när temperaturerna stiger. En extrem värmebölja med samtidigt strömbrott när vi gjort oss helt beroende av Air-conditioning skulle utgöra ett katastrofscenariot, särskilt för sårbara personer. AC-system kommer att behövas som en akutlösning för att klara av värmeextremer men bör förbehållas platser som äldreboenden och sjukhus med boende som är extra sårbara i värmen.

Som tur är finns naturens lösningar till hands närmast gratis. Den urbana naturen kan hjälpa till med klimatreglering genom skuggning från trädkronorna som kan sänka marktemperaturen med minst tio grader en varm dag.

Dessutom hjälper träden till genom avdunstningen av vatten från löven som drar värme ur luften på samma sätt som när vi människor svettas. Ett enda stort träd kan avdunsta 450 liter vatten per dag. Detta förbrukar 1000 MJ värmeenergi för

att driva avdunstningsprocessen och kan därmed sänka den urbana ytemperaturen med ytterligare fem grader. De tio till femton graderna kan göra skillnad på liv och död en varm dag. Stockholms stads analyser visar tydligt att områden med mer än 30 procent trädkrontäckning och där andelen hårdgjorda ytor understiger 30 procent generellt håller sig svalare även under extrem hetta. Att öka den stadsyta som täcks av träd-kronors skugga är en av de bästa investeringarna vi kan göra inför framtiden, både som stad och som enskild fastighetsägare. Även stadens vatten bidrar till att sänka temperaturen. Istället för att utfylla, dränera och kulvertera naturliga vatten behöver vattnet återföras till stadsmiljön och hjälpa oss hålla nere värmen på drägliga nivåer. I Stockholm har till exempel sjöarna Fatburen på Söder, Stora Träsket på Östermalm och Ormträsket i Vasastan fyllts ut och försvunnit under årens lopp, liksom många vattendrag som annars kunde hjälpt till att svalka staden.

Extremregn och översvämningar

Om värmeböljor är det största hotet mot människors liv och hälsa så är det skyfall och översvämningar som ger den största ekonomiska risken. Många städer ligger längs kuster där de är utsatta för hotet om klimatrelaterad havsnivåhöjning som riskerar att leda till översvämningar i städerna. I Stockholm är landhöjningen fortfarande något högre än havsnivåhöjningen men redan kring år 2050 förväntas istället havsnivåhöjningen vara störst även här. Dessutom medför klimatförändringen både ökad nederbörd över året och mer extrema regnmängder vid enskilda tillfällen.

Historiskt har stadens ytor byggts för att så snabbt som möjligt transportera bort vattnet nedströms. Bräddavlopp och dagvattensystem har fungerat bra, i alla fall tills vattenmängderna blir för stora och istället översvämmar källare och infrastruktur. Men tekniska infrastruktur kommer ha allt svårare att klara framtidens regnmängder. Till exempel drabbades Köpenhamn 2011 av ett skyfall som gav 135 mm regn på en enda dag, vilket resulterade i storskaliga översvämningar och kostnader på över 6 miljarder danska kronor. Översvämningen i Valencia 2024 beräknas ha medfört skador på enbart infrastruktur på minst 2,6 miljarder Euro, eller ca 26 miljarder kronor. I Stockholm har beräkningar visat att om samma regnmängder som föll över Gävle 2021 skulle drabba Stockholm så skulle bland annat Enskedefältet, Stockholms Central och området kring TV-huset på Östermalm riskera att ligga under mer än en meter vatten. Redan nu har den globala uppvärmningen fördubblat risken för sådana händelser, men framöver ökar de riskerna ytterligare.

Med tanke på de översvämningar som drabbat städer behöver vi pröva ett helt annat sätt att planera staden där man håller kvar och fördröjer vattnet lokalt istället för att spola det vidare till grannen nedströms. I allt fler städer planerar man nu

istället för staden som en tvättsvamp, The Sponge City, som kan bibehålla vatten under ett ösregn och sen avge det långsamt och kontrollerat så att man undviker översvämningar. Det handlar om att bygga dagvattenhantering via grön infrastruktur istället för att enbart förlita sig på tekniska dräneringssystem. Det kan handla om trädgårdar, fler grönområden, nedsänkta parker som är översvämningsbara, smala remsor av natur längs gator och genomsläpplig beläggning på vägar och trottoarer, som både kan förbättra lokalmiljön och minska risken för översvämningar genom att fånga in, hålla kvar och absorbera överskott av dagvatten. Dammar, våtmarker, åar och floder som under århundraden har dränerats och lagts i kulvert även i svenska städer kan återställas och hjälpa oss att hantera överskottsvattnet så att det gör nytta istället för skada. Sådana vattenmiljöer skapar dessutom vackra platser med öppna vattenytor där både människor, djur och växter trivs.

Stadens beredskap

Dagens stadsområden är beroende av globala transportnät för att få tillgång till de resurser som behövs för att upprätthålla dem. I en värld där konflikter, pandemier och klimatrelaterade extremer allt oftare kan störa världshandeln är det beroendet en växande risk. En annan hållbarhetsrisk är att stadslivet kan leda till en känsla av bortkoppling från naturen som kan resultera i en bristande förståelse för människans beroende av naturliga ekosystem för vårt välbefinnande och vår överlevnad.

Även här kan naturens tjänster hjälpa oss att öka beredskapen och göra staden tryggare. Koloniträdgårdar och stadsodlingar har hjälpt staden genom historiska kriser som de båda världskrigen, och kan göra det igen om vi ger dem utrymme i stadsmiljön. Studier visar att stadsodling skulle kunna försörja städer i Västeuropa med upp till 80 procent av de grönsaker och den frukt staden behöver. Samtidigt ökar de stadens attraktivitet, förmedlar kunskap om vårt beroende av ekosystemen och bidrar till den naturens mångfald som även vi människor mår bra av.

En stor fördel med naturbaserade lösningar är att de är skalbara. Som enskild fastighetsägare kan man minska klimatrisker genom att anlägga gröna tak, fasader med grönska eller gatuträd och gröna gårdar. Ibland avskräcker de något högre skötselkostnaderna fastighetsägare från att investera i gröna investeringar. Då glömmar man lätt att kostnaderna för en husreparation efter en rejäl översvämning överstiger många års skötselkostnader men utan att bidra med skönhet, välmående och andra värden som gröna lösningar ger. Erfarenheter från extremväder i många städer visar att en satsning på mer grönytor kan vara den bästa försäkringspremien man kan betala. I varje grannskap, stadsdel och staden som helhet måste vi öka krontäckningsgraden och bygga in grön infrastruktur som en självklar del av stadsbilden. Staten behöver

hjälpa städerna ekonomiskt för att snabbt få investeringar i naturbaserade lösningar på plats. Vi har inte råd att vänta tills vår stad drabbas av extrema väderhändelser och ta kostnaden för det i efterhand. Istället måste vi lära av de städer som redan drabbats och börjat sin förändringsresa, med vetskapen att klimatförändringen gör det till enbart en tidsfråga innan också vår stad drabbas hårt.

Stockholm och andra städer står inför rejäla utmaningar. Att sticka huvudet i sanden och hoppas på att stadens problem ska lösa sig utan åtgärder är både naivt och dumdrigt. Att stå stilla i en värld i snabb förändring är ofta det både farligaste och dyraste alternativet man kan välja. Att desperat försöka hålla fast vid den stad vi vant oss vid kan i värsta fall vara det som leder till att vi till slut förlorar staden som fungerande boplats. Om vi inte klarar av att omdefiniera och omstöpa staden efter dagens och morgondagens behov kommer det vara den största otjänst vi kan göra både staden och oss själva. ●

Fastighetsägarna är branschorganisationen som arbetar för en väl fungerande fastighetsmarknad. Våra 15 000 medlemmar äger och hyr ut bostäder och lokaler över hela landet. Vi representerar såväl de största börsnoterade fastighetsbolagen, kommunägda bostadsbolag som privata fastighetsföretag och bostadsrättsföreningar.



FASTIGHETSÄGARNA

Fastighetsägarna

Box 16132 | 103 23 Stockholm | info@fastighetsagarna.se

www.fastighetsagarna.se

Foto: Oliver Wendel