

En förändrad stad

# STOCKHOLM

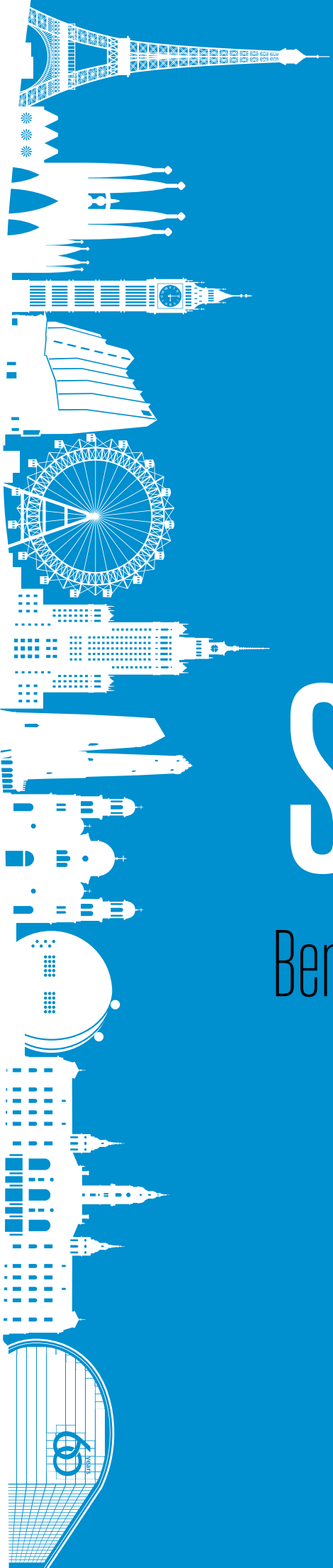
Berättelsen om enhörningsfabriken

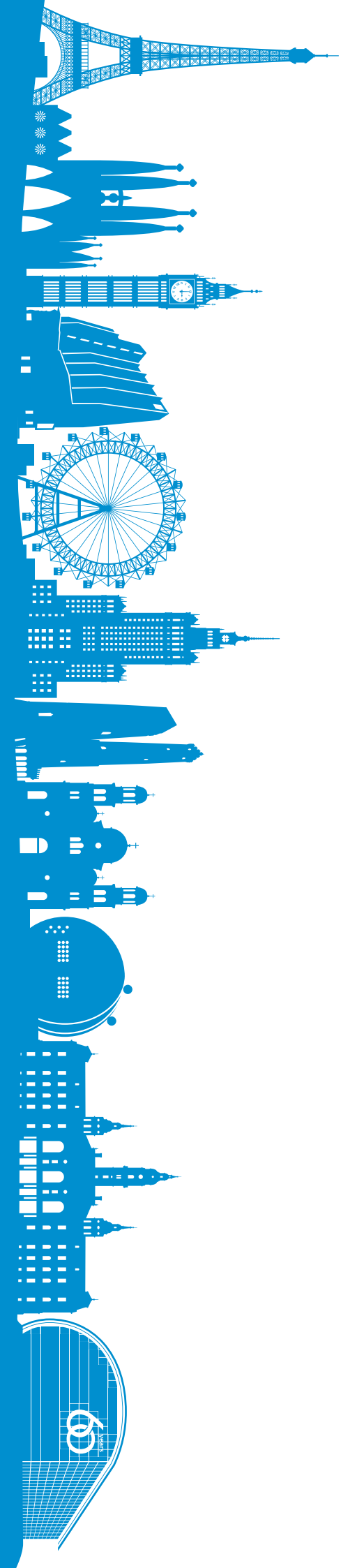
Emma Björner  
Olof Zetterberg



Europeiska  
investeringsbanken

*Ellis bank*





97

2010

# STOCKHOLM

Berättelsen om enhörningsfabriken

---

Emma Björner  
Olof Zetterberg

**Stockholm: Berättelsen om enhörningsfabriken**

© Europeiska investeringsbanken, 2019

Alla rättigheter förbehållna.

Alla frågor om rättigheter och licensiering ska skickas till [publications@eib.org](mailto:publications@eib.org)

Resultat, tolkningar och slutsatser är författarnas och återspeglar inte nödvändigtvis Europeiska investeringsbankens uppfattningar.

Beställ vårt e-nyhetsbrev på [www.eib.org/sign-up](http://www.eib.org/sign-up)

pdf: QH-04-18-865-SV-N ISBN 978-92-861-4195-9 doi:10.2867/172153  
eBook: QH-04-18-865-SV-E ISBN 978-92-861-4194-2 doi:10.2867/287264

Det var en gång en stad på en kall plats långt upp i norr. En dag började staden berätta en historia om sig själv. Vartefter kapitlen utvecklade sig förändrades livet i staden och snart verkade den inte lika kall eller avlägsen längre. Människor lyssnade på historien och insåg att staden inte riktigt var vad de hade väntat sig. De började berätta historien för varandra om hur staden hade skapat en magisk enhörningsfabrik ... Det här är berättelsen om hur Stockholm byggde upp en berättelse om staden – och stöttade den med stadsutveckling som var både innovativ och hållbar.

**Spotify**  
No. 1 music streaming service

**Toca Boca**  
70+ million downloads

**Lifesum**  
Top health/fitness app in App Store

**Candy Crush**  
500+ million players

**The Green Call Button**  
Invented in 1979 by Laila Ohlgren from Stockholm

**Minecraft**  
100+ million users, sold for 2,5 Bn

**Skype**  
300+ million users, sold for 8,5 Bn

**Truecaller**  
100+ million users, raised \$80 million

**Fishbrain**  
No. 1 app for No. 1 hobby: fishing

**ERICSSON**  
40% of global mobile traffic runs through Ericsson networks

Skapad av Stockholm Business Region, 2016

Källa: Stockholms stad Start-up-strategi 2017

Stockholm hamnar ofta högt upp i rankingen av världens mest konkurrenskraftiga städer. Staden anses kunna locka till sig talanger, företag, besökare och kapital. Stockholm anses också som en attraktiv och innovativ stad med hög livskvalitet och ett stort intellektuellt kapital men även som en säker och trygg stad.

Men det har inte alltid varit så. Framgången har växt fram ur ett djärvt varumärkesbyggande – och en smart utveckling som stöd därtill.

I slutet av 1970-talet saknade Stockholm en gemensam tillväxtstrategi för hela staden. Det ledde till att olika delar av stadens organisation arbetade på sitt eget sätt för att locka till sig besökare och internationella investerare. Flera bilder av staden utvecklades därför. Stockholm har skildrats på många sätt – som kulturstad, Nordens Venedig, som en avancerad miljöstad och som en it-stad som är värd för Stokab, Stockholm Challenge Award och Kistas Mobile Valley (Dobers & Hallin 2009). Stockholm har också skildrats som den enda verkligt nordiska stora staden som på ett unikt sätt kombinerar de kontinentala och skandinaviska traditionerna (Czarniawska 2002).

Våren 2005 chockade Stockholms stad de övriga skandinaviska huvudstäderna genom att kungöra att staden var "The Capital of Scandinavia". Flera aktörer i staden hade uttryckt behovet av en ny tillväxtplan. Politiker och stadens ansvariga kom överens om att skapa en enhetlig strategi för att bygga framtidens Stockholm. Efter att ha tittat på hur andra städer hade gjort blev det uppenbart att en varumärkesstrategi behövde tas fram för staden och att alla som arbetade med dessa frågor behövde samlas under samma tak. Resultatet blev en omorganisation av staden och lanseringen av Stockholm Business Region (SBR). Målet med SBR var att utveckla och marknadsföra Stockholm som en affärs- och turiststad, med det yttersta målet att skapa tillväxt i regionen (Dobers & Hallin 2009).

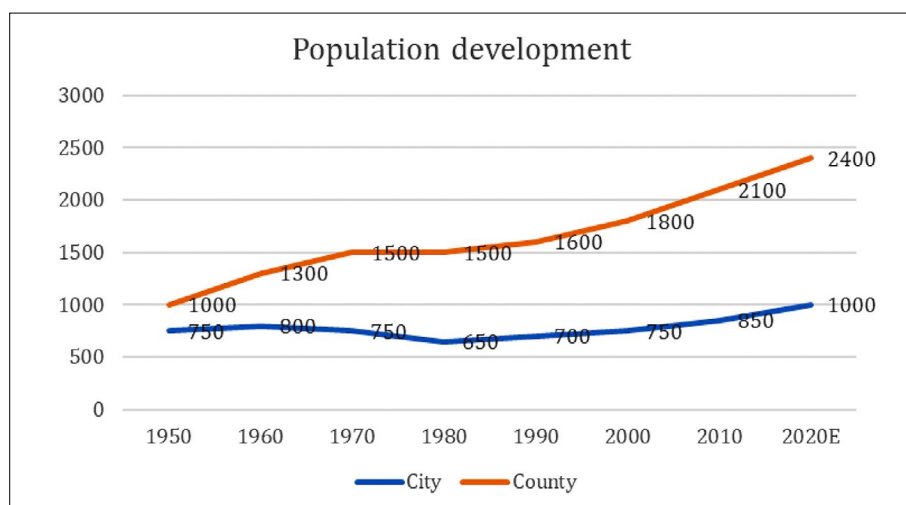
Dowell-Stubbs, en varumärkeskommunikatör i Stockholm, involverades för att skapa ett nytt varumärke för staden. Enligt Julian Stubbs, som arbetade med varumärkesbyggandet, behövdes en omfattande strategi och positionering som täckte stadens behov vad gällde utländska investeringar och ur ett turismperspektiv. Stockholms varumärkespositionering stod inledningsvis på tre ben: centralt läge, kultur och affärsverksamhet. De tre benen mattades senare av, men Stockholm – The Capital of Scandinavia – består.



## Före varumärkesbyggandet: Gamla Stockholm

Stockholmsregionen har genomgått stora förändringar sedan andra världskriget. Stora delar av Europa låg i ruiner på grund av kriget medan Sverige och dess industrier var oskadda och därmed hade en stor fördel. Den industriella utvecklingen i storstadsområdena var särskilt stark. Industristaden Stockholm har emellertid förvandlats till ett centrum för stora börsbolag, tjänsteföretag och statlig förvaltning.

Under hela efterkrigstiden har Stockholms befolkning ökat stadigt. Inledningsvis ökade befolkningen på grund av inflyttning från landsbygden. Från 1950-talet berodde befolkningstillväxten också på arbetskraftsinvandring, huvudsakligen från Finland och Sydeuropa. Sedan 1970-talet har flyktinginvandringen varit den största källan till inflyttning till staden. Sedan 1950 har stadens befolkning ökat från 750 000 till 1 miljon och i länet från 1 miljon till cirka 2,4 miljoner. Parallellt har en betydande regional expansion skett, med stora pendlarströmmar till och från omgivande län. Den faktiska huvudstadsregionen hyser därför nu strax över 3 miljoner människor. Den allmänna befolkningsutvecklingen – i staden och i länet – under de senaste 70 åren framgår av tabellen nedan.



Källa: Officiell statistik från SCB, 2018

För inte så länge sedan var Stockholm en liten stad med dålig tillgång på bostäder och en infrastruktur som inte klarade av den snabbt växande befolkningen och den lika snabbt växande privatekonomin (vilket bland annat ledde till fler bilar). I Sverige kallas 1950 och 1960-talet vanligen för "rekordåren" eftersom ekonomin växte stadigt för varje år och befolkningens välbefinnande och levnadsstandard ökade avsevärt.

Den kraftiga omvandlingen för att tillgodose behovet av handel, kontor och trafik ledde till att många hus och miljöer förstördes, vilket skapade protester under 60 och 70-talet. Ännu i dag har hela denna stadsomvandling en stor påverkan på stadsutvecklingsfrågor i konservativ riktning.

I Sverige har kommuner och städer en oberoende ställning, med rätt att besluta hur mark ska användas och utvecklas, beskattningsrättigheter och ansvar för stora och resurskrävande satsningar.

Det här var en tid då det gjordes omfattande reformer på de flesta områden. Det var också uppenbart att stora institutionella förändringar krävdes, huvudsakligen för att möta det ökande behovet av kollektivtrafik. Förändringarna skedde emellertid inte förrän i mitten av 1960-talet när all kollektivtrafik successivt samlades i ett bolag. 1971 genomfördes också en reform där hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och regionalplanering samlades i en länsomfattande institution, som valdes genom direkta val.

Bostadsproblemen löstes genom mycket ambitiösa planer inom stadsgränsen. Några decennier senare blev det emellertid nödvändigt att fortsätta bostadsutvecklingen även utanför Stockholms gränser i kranskommunerna. Dessa kommuner var i många fall små och saknade ekonomiska muskler för att genomföra utvecklingen på egen hand. Stockholms stad tog därför med kranskommunerna i sina projekt.

Stockholm är en stad i Europas utkant som befinner sig på den femtionionde breddgraden, vilket innebär att det är svårt att hitta samarbetspartner som ligger geografiskt nära. Utbytet med de övriga nordiska huvudstäderna har naturligtvis varit omfattande genom åren. Efter kriget fanns ett betydande intresse för samarbete mellan de nordiska länderna och man diskuterade till och med att bilda en gemensam försvarsorganisation. Dessa idéer försvann dock när Norge och Danmark plötsligt gick med i Nato. Finland kunde inte bli medlem på grund av sina relationer med Sovjetunionen och Sverige var fortsatt alliansfritt.

I stället utvecklades en rad organisationer för kulturutbyte mellan de nordiska länderna. På 1960-talet finansierade och bildade alla fem huvudstäderna ett nordiskt kulturcentrum på Hässelby slott i Stockholm. Verksamheten lades emellertid ned år 2000 när de övriga städerna inte längre var intresserade av att finansiera den. Några av skälen till detta var att Sverige och Finland hade blivit medlemmar i EU och att Baltikums självständighet skapade helt nya förutsättningar för samarbete och utbyte av idéer.

Dessutom har Stockholm aldrig haft några formella vänorter. I stället för att skapa allmänna vänskapsband har Stockholms policy snarare varit att samarbeta med städer och regioner om specifika konkreta projekt.

## Institutionernas roll

I likhet med andra växande huvudstäder har Stockholm kämpat med att utvidga stadens gränser. I Stockholm hände mycket inom geografisk expansion och stadstillväxt under 1900-talets första hälft, delvis på grund av att staden förvärvade stora landområden utanför stadsgränsen och delvis på grund av att småkommuner införlivades i Stockholms stad. Införlivandet upphörde emellertid i mitten av 1900-talet när flera små kranskommuner (trots närheten till staden) protesterade mot att bli en administrativ del av staden. Skälen var i de flesta fall att inflytelserika lokala politiker ville fortsätta på egen hand. Detta är precis som Julius Caesar en gång sade: "Jag är hellre den förste i denna by än den andre i Rom."

Uppdelningen av de administrativa styrsystemen för Stockholmsregionen kastar fortfarande sin skugga och har hindrat regionens utveckling. Stockholmsregionen har därför skapat andra system för att samordna utvecklingen.

Kollektivtrafiken delades upp mellan flera olika aktörer. För att komma till rätta med det samlades på 1960-talet all kollektivtrafik (järnväg, tunnelbana, buss och båt) huvudsakligen i ett bolag, som efter 1970 blev en del av det nybildade Stockholms läns landsting.

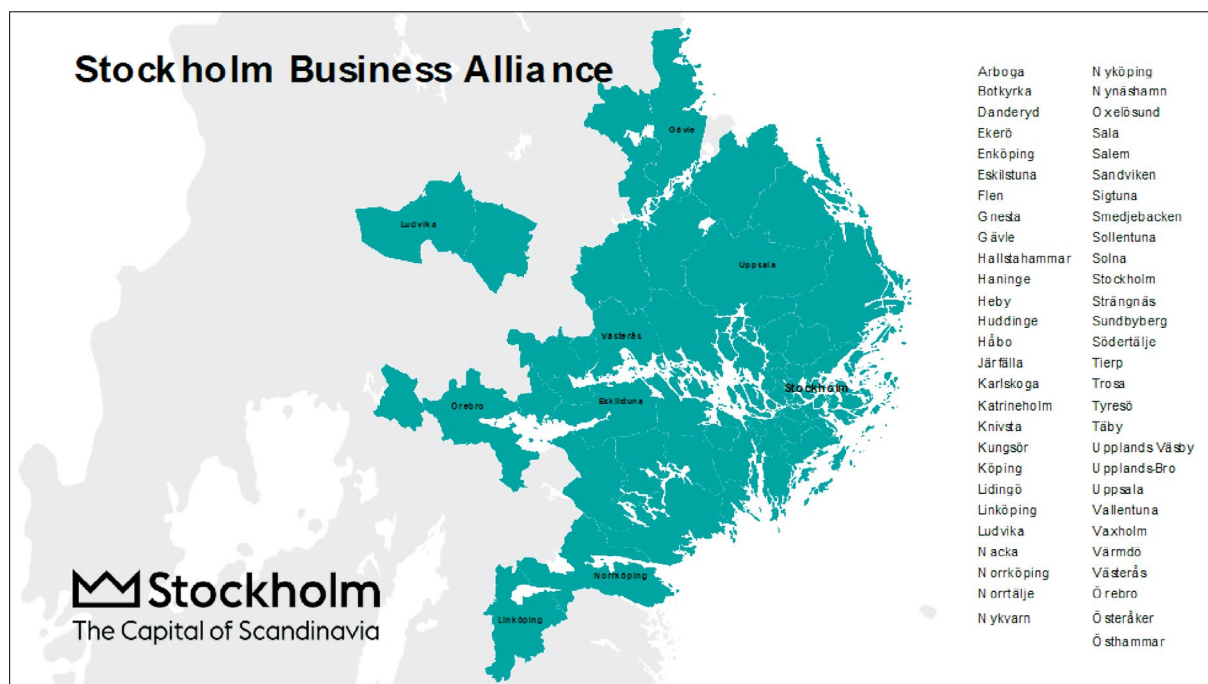
Bostadsbyggandet var mer komplicerat och innebar att Stockholms stad fortsatte att köpa upp stora landområden utanför stadsgränsen med hjälp av särskild lagstiftning, som gav stadens egna bostadsbolag möjlighet att bygga utanför kommungränserna. Den här lösningen fungerade delvis, men medförde vissa demokratiska problem eftersom kommunerna i Sverige har rätt att besluta om hur mark ska användas och utvecklas – vilket ledde till att exploateringsmöjligheterna utanför staden begränsades. I dag har så gott som allt markinnehav utanför Stockholms stads gränser sålts till respektive kommun eller till privata köpare.

Stockholmsregionen hade också en uppdelad organisation för hälso- och sjukvård som var fördelad mellan staden och andra kommuner. År 1971 slogs de olika delarna ihop till en landstingsorganisation med ansvar för all hälso- och sjukvård och för kollektivtrafiken. Det fanns stora förväntningar på att regionen nu också skulle få en enhetlig regional planering. Så skedde emellertid inte, bland annat på grund av kommunernas rätt att besluta om markanvändning och eftersom den regionala planeringen sedan dess har kännetecknats av relativt tandlösa rekommendationer.

För att komma runt detta i samband med stora infrastrukturinitiativ har svenska staten utsett särskilda förhandlare som diskuterar med kommunerna och de statliga myndigheterna. Ett av de mer anmärkningsvärda initiativen var det så kallade Dennispaketet på 1990-talet, som förhandlades under ledning av Bengt Dennis, dåvarande riksbankschef. Därefter har flera statliga förhandlare (hittills endast män) lett stora förhandlingar som har resulterat i att staten, kommunerna och landstingen har delat på kostnaderna för utbyggnad av infrastrukturen.

Vissa samarbeten har sammanfört hela pendlarregionen och därmed inte enbart Stockholms län. Mälardalsrådet bildades för 30 år sedan som ett forum för att diskutera gemensamma frågor.

Stockholm Business Alliance startade 2006 och är ett samarbete mellan 55 kommuner. Det huvudsakliga målet för Stockholm Business Alliance är att främja regionen under det gemensamma varumärket – Stockholm the Capital of Scandinavia – för att locka utländska investeringar och talanger till regionen. Dessa frivilliga samarbeten har också varit viktiga när det gäller andra frågor eftersom de har skapat tillit och förståelse för samarbete.



Källa: Stockholm Business Region, 2018



Det finns emellertid ingen regional storskalig institution som har befogenhet och beslutsrätt för att hantera stora frågor inom social struktur och samhällsbyggnad.

Flera nationella regeringar har försökt att ändra länsuppdelningen men misslyckats. Det är anmärkningsvärt att de flesta förslag inte innefattar idéer om ett utvidgat Stockholm. En sannolik utveckling är därför att olika samhällsutmaningar måste lösas på olika sätt. Akutsjukvård kräver sannolikt större nationella åtaganden för att utvecklas och kollektivtrafiken behöver utvecklas enligt en egen modell.

Förhållandet mellan den nationella nivån och stadens politiska ledarskap har alltid varit spänt. Inom det socialdemokratiska partiet kan motsättningarna spåras tillbaka ända till interna partistrider på 1910-talet. Misstänksamhet mot stadens expansion har emellertid funnits i flera regeringskonstellationer under åren, oavsett politisk färg. Det är anmärkningsvärt få ledande socialdemokratiska politiker i Stockholms stadshus som har haft en karriär som minister eller partiledare på nationell nivå.

## Miljömässig och social hållbarhet

Miljöfrågor har länge stått högt på stadsplaneringens dagordning. Många stora investeringar skedde tidigt, exempelvis inom vattenförsörjning, vattenrening och fjärrvärme. Stockholm stads huvudsakliga gatunät planerades på 1640-talet, så det stod snart klart att privatbilismen inte kunde stå för någon stor del av rörligheten i staden. Byggandet av tunnelbanan på 1950- och 1960-talet har därför varit av avgörande betydelse för att hålla utsläppen nere. Politiska ledare på den tiden såg emellertid dessa stora och tunga investeringar som ett sätt att modernisera staden. Det var först i början på 1970-talet som frågan om miljön verkligen blev en del av den politiska dagordningen. Den breda allmänna opinionen hade svängt till förmån för hela moderniseringsprojektet, vilket exempelvis visade sig genom massiva protester mot fällningen av träd i Kungsträdgården. En annan bidragande orsak var att Stockholm var värd för FN:s första miljökonferens 1972.

På 1970-talet inleddes det som kom att kallas "gröna vågen" då många flyttade ut från staden till kranskommunerna eller till och med ännu längre bort från staden. Befolkningen minskade och nådde sin lägsta punkt 1981, för att sedan börja växa igen.

Ansökan om att få hålla sommar-OS 2004 innebar att Stockholm under ansökningsprocessen på 1990-talet profilerades som en miljövänlig stad. Den planerade OS-byn i Hammarby Sjöstad baserades därför på helt nya normer när det gäller miljö och hållbarhet. Sommar-OS gick till Aten, men Stockholm fortsatte för full maskin med planeringen och byggandet av det miljövänliga stadsområdet Hammarby Sjöstad.

Området blev en förebild och en inspirationskälla för många andra stadsutvecklingsprojekt och därmed en internationellt erkänd förebild för hållbar stadsplanering, vilket också har bidragit till att förbättra Stockholms och Sveriges varumärken (Levin & Pandis 2014).

Hammarby Sjöstad bidrog dessutom till nya perspektiv i miljödebatten, som tidigare hade kännetecknats av den så kallade gröna vågen och innebar ett steg bort från stadslivet. Här visade man i stället, genom en rad nya och smarta tekniska lösningar, att huvudstadslivet kunde vara ännu mer hållbart än livet på landet. Hammarby Sjöstad blev ett välbehövligt skyltfönster, som visade hur staden kunde vara hållbar med storskaliga lösningar för exempelvis energiförsörjning och avfallshantering.

Man drog nytta av lärdomarna från hållbarhetsarbetet i Hammarby Sjöstad när man utvecklade Norra Djurgårdsstaden med start 2010, då Stockholms stad beslutade att denna del av staden skulle utvecklas till ett hållbart stadsområde och bli en internationell förebild för hållbar stadsutveckling.

I Norra Djurgårdsstaden har fokus legat på att ta fram ett övergripande synsätt när det gäller planering, kontinuerlig uppföljning och en tydlig process för att få idéer, planer, visioner och mål att slå rot bland relevanta intressenter i projektet. Till exempel uppmuntrades dialog och kompetenshöjande seminarier och workshoppar med byggare på ett tidigt stadium i projektet, för att tillhandahålla feedback och erfarenheter som skulle kunna bidra till att uppnå Norra Djurgårdsstadens hållbarhetsmål.

Visionen för Norra Djurgårdsstaden var att utveckla området till ett levande och hållbart distrikt i världsklass som kan dra till sig världens skickligaste personer och mest framgångsrika företag. Norra Djurgårdsstaden kännetecknas av en intensiv, mångfunktionell och resurseffektiv utveckling och utgör en stadsmiljö med integrerade grönområden och närhet till den omgivande naturen. Området är dessutom en viktig del av det växande Stockholm och har stor betydelse i diskussionen om att det behövs stora investeringar i olika delar av Stockholm för att möta den internationella konkurrensen.

Norra Djurgårdsstadens hållbarhetsfokus riktas mot energi, transport, byggnader, återvinningssystem, anpassning till klimatförändringar och livsstil. I Norra Djurgårdsstaden har marken sanerats och regnvatten betraktas som en resurs. Byggnaderna har gjorts hållbara, exempelvis genom att minimera användningen av skadliga ämnen. Målet är att 80 procent av området ska vara grönt, och ett skäl är att skapa goda förhållanden när det regnar mycket. Inom Norra Djurgårdsstaden finns ett begränsat antal områden för bilparkering och en gräns på 0,5 parkeringsplatser per lägenhet. Det finns laddningsstationer för elbilar, och fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Bilpooler (eller bildelning) finns också inom området i linje med delningsekonomin.

I Norra Djurgårdsstaden har fokus legat på att bygga stadsmiljöer för barn, äldre och stadsbor och på att skapa ett stadsområde där de boende trivs. Mycket fokus har också legat på att få medborgarna att delta i dialoger, och det har slagits fast att Norra Djurgårdsstadens vision endast kan förverkligas om man samarbetar, eftersom arbetet kräver konsensus, samarbete och dialog. Dialogskapande har inletts, exempelvis genom samtal med potentiella och faktiska boende.

Frågan om avgifter för biltrafik har diskuterats länge. Redan i början av 1990-talet planerades biltullar i anslutning till Dennispaketet för att finansiera delar av investeringen. Av flera skäl genomfördes det dock inte. Frågan togs återigen upp 2003, när den socialdemokratiska regeringen föreslog att en miljöskatt skulle införas för trafik i Stockholms innerstad. De två största partierna, Socialdemokraterna och Moderaterna, hade emellertid båda lovat att motsätta sig biltullar. Ett framgångsrikt försök gjordes ändå våren 2006. Efter valet kom en höger-mittenregering till makten och beslutade att en särskild skatt skulle tas ut vid inresa till stadens inre delar. Både stadens socialdemokrater och moderater kördes alltså över av sina nationella partier och debatten dog eftersom ingen ville bli påmind om sina tidigare löften till väljarna. Systemet fungerar nu smidigt, med endast registrering av registreringsskyltar och utan några bommar, tullstationer eller liknande. Biltullarna har lett till en betydande minskning av biltrafiken i innerstaden. Diskussionen handlar nu mer om vad intäkterna bör användas till.

Genom de olika satsningar som beskrivits ovan har Stockholm lyckats minska utsläppen av växthusgaser från 5,4 kg per person 1990 till 2,3 kg per person 2017. År 2010 utsåg EU Stockholm till Europas första miljöhuvudstad, vilket kan ses som ett erkännande av alla de satsningar som Stockholm har gjort för att gå mot en mer hållbar utveckling.

De senaste åren har Stockholms fokus på hållbar utveckling i större utsträckning innefattat sociala perspektiv – ett viktigt skäl är segregationen i Stockholms förorter. I Stockholms stads budget för 2015 beslutades att utvecklingen av ett delat Stockholm måste vändas. Fyra utvecklingsområden fastställdes i syfte att skapa en enad stad. De fyra områdena är demokrati och säkerhet, arbete och inkomst, boende och stadsmiljö samt uppfostran och utbildning. Som ett steg i riktning mot att genomföra denna strävan bildade Stockholms stad en kommission för ett socialt hållbart Stockholm, med uppdraget att analysera skillnaderna i levnadsförhållanden i Stockholm och föreslå åtgärder för att skapa en jämlik och socialt hållbar stad.

Ett stadsutvecklingsprojekt i Stockholm med särskild inriktning på social hållbarhet är Fokus Skärholmen som pågår från 2017 till 2022. Ambitionen är att skapa över 4 000 nya bostäder samt fler förskolor, skolor, mötesplatser och grönområden. Grundläggande i projektet är delaktighet, flickors och kvinnors tillgång till det offentliga utrymmet, barn- och ungdomsverksamhet inom kultur och idrott, sysselsättning bland unga i åldrarna 16–29 år, säkerhet, livs- och stadsmiljö samt föräldrars beslut att låta sina barn gå i förskola.

## Bostadsutveckling och utmaningar

I kombination med gamla och utslitna bostäder med låg standard skapade den snabba befolkningsutvecklingen under efterkrigstiden behov av stora investeringar i nya funktionella bostäder. Ett mycket ambitiöst program för bostadsutveckling togs fram. Nya förorter byggdes utmed de nya tunnelbanelinjerna, och en stor del av den gamla slitna stadskärnan revs för att bredda gator, bygga kontor och varuhus med mera. Inledningsvis flyttade människor med stor glädje från stadskärnan till de nybyggda och moderna förorterna. Efter några decennier inleddes emellertid en rörelse för att bevara gamla miljöer, och de snabbyggda förorterna blev mindre attraktiva, trots bostädernas höga kvalitet.

Bostäderna byggdes inte i tillräckligt snabb takt och på 1960-talet lanserade regeringen ett ambitiöst program för att bygga en miljon nya bostäder i hela Sverige under en tioårsperiod. Miljonprogrammet som det kom att kallas kombinerades med generösa räntebidrag för byggbranschen. Kritiken växte eftersom projektet uppfattades som alltför industrialiserat och alltför enhetligt utformat.

Många sociala problem har uppstått i dessa områden, vilket kan bero på det faktum att befolkningen ofta har bestått av människor som nyligen har flyttat till Stockholm från andra delar av Sverige eller från andra delar av världen. Arbetslösheten har varit högre i dessa områden, omsättningen på hyresgäster har varit stor och människor med större resurser har flyttat till mer välmående områden.

Flera ambitiösa program för upprustning och förbättring har genomförts under åren i dessa områden. Man kan därför spåra en viss "projektutmattning" bland de boende, liksom en önskan att effektivisera grundläggande sociala funktioner som polis och lokala tjänster.

Bostadsbyggandet minskade successivt efter miljonprogrammet och kritiken mot det. I början av 1990-talet led Sverige av en allvarlig ekonomisk kris, som innebar att en mängd arbetstillfällen försvann och att mycket stora budgetnedskärningar behövde göras i de flesta delarna av samhället. Det statliga stödet avskaffades helt och bostadsbyggandet blev en uppgift som den privata sektorn fick hantera utan något som helst stöd. I kombination med nedgången i ekonomin ledde detta till att nyproduktionen av bostäder i det närmaste upphörde under flera års tid. Efter krisen började bostadsproduktionen så sakta att öka igen, men nådde inte samma nivå som före den ekonomiska krisen förrän i mitten av 2010-talet.

Det senaste årtiondet har Stockholms stad och flera kranskommuner gjort stora satsningar på att öka bostadsbyggandet, exempelvis genom att använda de kommunägda bostadsbolagen proaktivt. De har också utarbetat planer för bostadsbyggande för den privata sektorn, trots att väljarna inte alltid har uppskattat förtätning och utvidgning av befintliga bostadsområden.

Tillgången på bostäder i Stockholm är det enskilt största problemet för Stockholms fortsatta utveckling. Det finns flera skäl till den problematiska bostadssituationen i Sverige. Systemet med hyresreglering har funnits i olika former sedan andra världskriget och hindrar naturligtvis rörligheten på bostadsmarknaden. Planeringsprocessen är dessutom lång och komplicerad, även om förenklingar har gjorts. Avslutningsvis finns det skatteaspekter som hindrar människor från att sälja sina bostäder och flytta någon annanstans.

Många nya invånare och unga människor har mycket svårt att komma in på Stockholms bostadsmarknad. Bristen på hyresbostäder är ett stort problem för Stockholms växande näringsliv, som bygger stora delar av sin expansion på att rekrytera människor från andra delar av världen.

## Infrastruktur som binder samman staden

Vägar och järnvägar har alltid diskuterats livligt, dels eftersom de har så stor inverkan på människor och miljö, dels eftersom de oftast är förenade med höga kostnader för samhället.



Tillgången till flygtransport får en allt större betydelse i denna mycket globaliserade tid. Stockholms första riktiga flygplats, Bromma, öppnade 1936 och används fortfarande för inrikesflyg och vissa internationella fligheter. Under åren har det gjorts många försök att stänga Bromma och att använda marken för att bygga bostäder. Detta har dock förhindrats genom en överenskommelse mellan Stockholm och staten. Överenskommelsen gäller fram till 2038 och först då kommer sannolikt en nedläggning av flygplatsen att övervägas.

Redan i början av 1950-talet införlivades en ny flygplats i Sigtuna, 40 km norr om Stockholm, i stadens översiktsplan. Arlanda flygplats öppnades 1962 och har sedan dess byggts ut i flera etapper. I dag har den cirka 25 miljoner passagerare varje år. Det finns stora planer för framtiden, med nya terminalbyggnader och en fjärde landningsbana, som är avgörande om Stockholmsregionen ska kunna upprätthålla tillgången till flygtrafik och lägga ned den gamla flygplatsen under 2030-talet.

Utöver dessa flygplatser finns ytterligare två cirka 100 km från Stockholm, som huvudsakligen trafikeras av charter- och lågprisflyg.

Bristfällig tillgång till direktflyg från Europa och övriga världen har varit ett växande problem för hela regionen, eftersom Stockholm har en av världens mest internationaliserade affärsmiljöer med många huvudkontor för världsledande företag. De övriga tre nordiska huvudstadsregionerna har alla bättre förutsättningar för tillgång till flygtrafik.

Vägtrafiken har ökat under hela efterkrigstiden. Under 1950-talet fanns omfattande planer för en successiv utbyggnad av motorvägar och trafikleder. I slutet av 1960-talet byggdes den största förbifarten, Essingeleden, kring innerstaden och den avlastade i stor utsträckning stadskärnan från biltrafik. Andra delar av de omfattande planerna genomfördes inte enligt de ursprungliga planerna. Det berodde delvis på att biltrafiken inte ökade i den förväntade omfattningen men också på allt starkare protester mot stora projekt, som i vissa fall innebar okända ingrepp i stadsmiljön. Det fanns krav på att trafiken skulle ledas ned i tunnlar, vilket gjorde att stora vägprojekt blev avsevärt dyrare. År 1984 öppnades en vägtunnel under den inre delen av Södermalm och 2004 öppnades Södra länken som en förlängning av Essingeleden söderut. År 2014 öppnades Norra länken som en förlängning norrut av Essingeleden. Stockholm har därför nu en hästskoformad ringväg. För att minska trafiken väster om Stockholm håller en ny förbifart nu på att byggas – Förbifart Stockholm. Den blir 21 km lång, går huvudsakligen i tunnlar och ska vara färdigställd 2026. Diskussioner om att komplettera den med en östlig länk för att skapa en fullständig ringväg har pågått i årtionden och kommer sannolikt att fortsätta länge än.

Utbyggnaden av ett omfattande nätverk för fjärrvärme har i stor utsträckning bidragit till Stockholms starka ställning som miljöstad. En stor fördel med fjärrvärme är att utsläppen koncentreras till några få platser, där rening av avgaser kan ske effektivt. En annan viktig fördel är att vatten enkelt kan värmas med olika bränslen, så att hela värmeförsörjningen successivt kan bli fossilfri. Fjärrvärme och fjärrkyla har byggts ut i Stockholm och sedan 1990-talet har fjärrvärmesystemet ägts gemensamt med det finska statliga energibolaget Fortum.

Den kanske viktigaste infrastrukturinvesteringen i Stockholm inleddes 1995, när staden bildade bolaget Stokab för att installera fiberoptisk kabel. Olika företaget kunde ansluta sig till Stokab för att sälja sina tjänster. Bakgrunden var att det svenska statligt ägda telekommunikationsföretaget Televerket hade monopol på fiberoptiktjänster och därför kunde verka utan konkurrens. Televerket tog exempelvis ut höga avgifter för intern telefontrafik inom stadens egen förvaltning. Ytterligare ett argument var att staden ville kunna hävda det så kallade grävmonopolet, som innebar att man inte ville låta privata aktörer okontrollerat installera kabel i gatorna.

Sedan Stokab bildades har bolaget därför kunnat erbjuda företagen ett öppet nätverk med låga avgifter, säker drift och hög kapacitet, vilket har varit en betydande förklaring till varför så många teknikföretag har bildats i Stockholm de senaste åren.

Det är möjligt att de ledande politikerna i stadshuset vid den tiden inte förstod den fulla vidden av denna epokgörande infrastrukturinvestering. Det är lite lustigt och motsägelsefullt att det tröga, monopoliserade Televerket faktiskt påverkade och fick de lokala politikerna att bilda Stokab.

## Stockholms teknikmirakel

Sverige är ett teknikdrivet land. Många innovationer har bidragit till de många svenska företag som är stora aktörer globalt. Svenskarna, och särskilt stockholmarna, är också mycket nyfikna på nya tekniska prylar. Vi håller exempelvis på att bli ett kontantfritt samhälle. Redan för 100 år sedan hade Stockholm det största antalet telefonabbonenter per capita i världen, med ett spindelnät av telefonlinjer som korsade himlen ovanför staden.

Sedan millennieskiftet har många nya teknikföretag varit mycket framgångsrika och blivit "enhörningar" (en enhörning är ett företag som efter tio år värderas till minst en miljard amerikanska dollar). Det finns många olika förklaringar till detta. Sverige är som helhet ett innovationsdrivet land med många välkända forskare och vetenskapspersoner från 1700-talet och framåt. Många andra sammanfallande faktorer krävs emellertid också för att förklara den senaste tioårsperiodens "teknikmirakel".

Till att börja med krävs ett välfungerande samhälle med bra utbildnings- och samhällsinrättningar. Om man till exempel frågar den mycket framgångsrika spelindustrin i Stockholm betonar de den snabba utbyggnad av fiberoptik som staden har ombesörjt. De nämner också skattesänkningar som infördes kring millennieskiftet för alla anställda. Miljoner anställda kunde via sina arbetsgivare köpa en pc till ett skattesubventionerat pris. Många kom hem med familjens första kraftfulla pc som tonåringarna snabbt lade beslag på.



Stockholm Business Region, 2016

Källa: Stockholms stad Start-up-strategi 2017

Inledningsvis hade nystartade företag ofta problem med att få finansiering. Men i takt med att flera entreprenörer gjort exit och återinvesterat i andra nystartade företag vände globala riskkapitalister blicken mot Stockholm. Stockholms stad blev tidigt engagerad genom att stödja regionens mest framgångsrika affärsinkubator STING.

Europeiska investeringsbanksgruppen bidrog via Europeiska investeringsfonden med 15 miljoner SEK i stöd till Luminar Ventures fonden. Det finns också flera andra exempel på hur EIB har deltagit och engagerat sig i att utveckla Stockholms ekosystem.

## Framtida utveckling

Sedan andra världskriget har Stockholm varit mycket framgångsrikt i att skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och utveckla ett rättskaffens och stabilt samhälle. Det har varit mycket gynnsamt för befintliga företag i Stockholm och även skapat en blomstrande miljö för enhörningar att växa i.

Om vi sammanfattar Stockholms framgångar så är det en kombination av tur (andra europeiska industrier låg i ruiner efter kriget) och en stark tro på en holistisk social planering, där Stockholms stad framför allt har haft höga ambitioner i sin vision för och i sin utformning av en kosmopolitisk och internationell stad.

Finansieringen har huvudsakligen kommit från staten, staden och länet, det vill säga från offentliga medel. Rädslan för att låta privata aktörer bidra till infrastrukturinvesteringar har varit enorm bland politiker både till vänster och till höger. EIB har dessutom inte varit någon stor aktör inom stadsutveckling i Stockholm och Sverige, utan har snarare gjort betydande satsningar på industrin.

Stockholm har varit en framgångshistoria på många sätt, men inför framtiden finns det ändå ett antal svåra frågor som måste hanteras, huvudsakligen på politisk nivå.

Det största hotet är den dysfunktionella bostadsmarknaden som skapar ett antal problem. Företagen kan inte rekrytera rätt personal och hindras i sin utveckling, unga människor lämnar inte föräldrahemmet eftersom det är så svårt att skaffa en egen bostad och nyanlända migranter kan vara den grupp som har störst problem att hitta någonstans att bo.

En annan central fråga är att det tar alltför lång tid för flyktingar och migranter att hitta jobb. Det finns en rad skäl till detta, till exempel svårigheter med erkännande och ekvivalering av utländska examina, språkbarriärer och så vidare.

Stockholm skulle dessutom dra stor nytta av ännu bättre flygtrafikmöjligheter, på grund av stadens geografiska belägenhet långt upp i norra Europa. Sverige har en av världens mest internationaliserade ekonomier och i dag är goda flygförbindelser avgörande för att lyckas i världsekonomin. Bristande tillgång till flygtrafik är därför ett problem som behöver hanteras med större kraft.

Avslutningsvis finns det också en oro för att arbetet med att utveckla Stockholm kanske har varit en för enkel uppgift. Det har lett till en övertygelse hos vissa att den imponerande tillväxten inom ekonomin är gudagiven och till bristande förståelse för att det endast är genom hårt arbete och flit som en stad kan fortsätta att utvecklas.

Det finns naturligtvis en stark övertygelse – och mycket stora förhoppningar – om att Stockholm kan fortsätta att utvecklas på ett mycket positivt sätt.

## Referenser

Czarniawska, B. (2002), *A Tale of Three Cities: Or the Globalization of City Management*, Oxford University Press.

Dobers, P. & Hallin, A. (2009), "The Use of Internet in Building the Brand of Stockholm: The Capital of Scandinavia", kapitel XIII, i Gascó-Hernández, M. & Torres-Coronas, T. (Eds), *Information Communication Technologies and City Marketing: Digital Opportunities for Cities Around the World*, s. 264-293, Information Science Reference.

Levin, P. & Pandis, S. (2014), "(Failed) mega-events and city transformation: the green vision for the 2004 Olympic village in Stockholm", s. 155-167, i Berg, P.O. & Björner (Eds.), E., *Branding Chinese Mega-Cities: Policies, Practices and Positioning*, Edward Elgar Publishing.

The City of Stockholm Start-up strategy (2017), publicerad av Stockholm Business Region.



**Dr Emma Björner** är forskare och konsult med expertkunskaper inom hållbarhet. Hon arbetar för Enact Sustainable Strategies och forskar vid Gothenburg Research Institute vid Göteborgs universitet med inriktning på hållbar turism. Hon är också senior expert vid International Organisation for Knowledge Economy and Enterprise Development, och arbetar huvudsakligen med Kinarelaterade projekt samt URBiNAT, ett Horisont 2020-projekt med inriktning på hållbara städer. Hon har publicerat en rad artiklar i experttidningar, gett ut en bok och skrev sin fil.dr-avhandling om varumärkesbyggande i kinesiska megastäder. **Olof Zetterberg** har arbetat för Stockholms stad sedan 1981, bland annat som stadens flyktingsamordnare. Han har vid flera tillfällen ansvarat för Stockholms avdelningar för rekreation, kultur och idrott, stadsplanering, trafik, fastigheter och parker. Han ledde arbetet med att utveckla Hammarby Sjöstad och mellan 2007 och 2018 var han vd för Stockholm Business Region. Sedan 2007 är han ordförande för Stockholms affärsinkubator STING och han är för närvarande styrelseordförande i Start-Up Stockholm, en stiftelse som erbjuder nya företag gratis rådgivning.

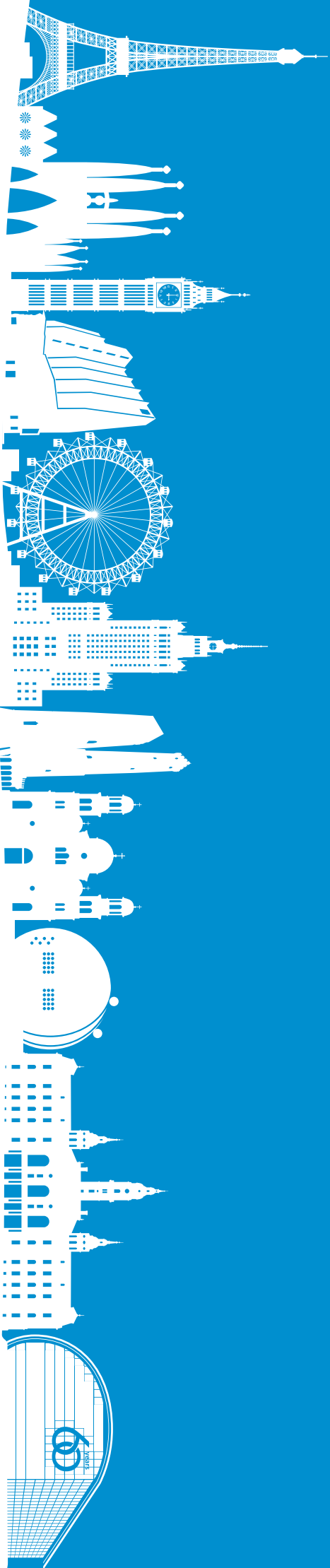


Emma Björner

Olof Zetterberg







Europeiska  
investeringsbanken

