



Bygg bort bostadsbristen – men hur?

Gemensam Vålfärd Stockholm

Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län (Läget i länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2012) finns ett ackumulerat underskott på bostäder i Stockholms län, som motiverar byggandet av 300.000 lägenheter på 15 år. Underskottet beror på folkökning (ca 30.000 per år) kopplat till ett otillräckligt byggande under 25 års tid.

Folkökningen beror i första hand på födelseöverskott och inflyttning från andra länder. Bara runt 15 % kommer från övriga Sverige. Även om på något vis växtkraften i övriga landet skulle förbättras skulle det inte påverka Stockholms tillväxt särskilt mycket.

Bristen på bostäder resulterar i

- *Prisökning*, enligt lagen om tillgång och efterfrågan, vilket leder till
- *Segregation*; bostadsstandardens beroende av ekonomiska tillgångar blir alltmer extrem
- *Osäkerhet*; alltför många tvingas ta till tillfälliga lösningar och många unga hindras att bilda egna hushåll
- *Skuldsättning* som i förlängningen hotar leda till ekonomisk kollaps.



Påbörjade lägenheter 1975-2009. Från Länsstyrelsen i Stockholms län: Bostadsmarknaden i Stockholms län 2012

Skälen till att det har byggts så lite är flera.

- Det råder *brist på detaljplanerad mark* att bygga på (Markpriser, markbrist och byggande, Boverket 2015). På grund av dyra planeringsprocesser har kommunerna slutat att vara framförhållande, och planerar nästan bara då det finns markägare eller byggintressen som trycker på, och kan garantera att det också byggs.
- Dessa vill av förklarliga skäl inte att det byggs för mycket eftersom marknaden är *oligopolistisk*; det finns tillräckligt få företag för att dessa ska kunna komma överens med varandra om att hålla uppe priserna. Av samma skäl blir byggena onödigt dyra; byggkostnaderna i Sverige ligger ca 25 % över de normaleuropeiska.
- Ett politiskt *motstånd mot byggande* kan också ha byggts upp. Allt fler, i synnerhet i politiskt inflytelserika skikt, har satt sig i stor skuld för villor och bostadsrätter och kan vara rädda för att dessa förlorar i värde genom ökat utbud.
- *Övertro på att marknaden löser sina egna problem* av sig själv har också förlamat politiken under en hel generation.

Det skulle alltså behöva byggas ungefär 20.000 lägenheter om året. Hur ska detta gå till – samtidigt som man helst också löser andra problem? Exempelvis behöver Stockholm bli ekologiskt hållbart samtidigt som segregationen – bland de värre i Europa! (se t.ex. Stockholm blir en alltmer delad stad, DN 21.9 2015) – behöver minska.

Ransonerat bostadsbyggande

Bristen på detaljplanerad mark innebär i praktiken en ransonerings av bostadsbyggandet (Ola Andersson: Hitta hem, 2014). Dagens system innebär att byggherrarna själva måste stå för kostnaderna för kommunens detaljplanarbete. Med planprocesser inklusive överklaganden som närmar sig tio år är det bara de stora byggbolagen som har resurser att, under högljutt klagande, delta. För att få verklig snurr på bostadsbyggandet måste alla få möjlighet att bidra; alltifrån familjer som vill bygga sin egen villa till små byggbolag som bygger enstaka radhus till stora aktörer som bygger mängder av flerbostadshus för försäljning eller uthyrning.

Inga meningslösa metoder, tack!

I vissa politiska kretsar föreslår man att *marknadshyror* – dvs att bostadsbolag får ta ut vilka hyror de vill – kommer att minska bostadsbristen. Och sant är att de inflytelserika kretsar som har störst förmåga att hetsa det politiska systemet skulle kunna tillfredsställa sina behov bättre på det sättet, genom att



På 30-talet användes bostadsbyggande i (oftast) kommunal regi dessutom som ett medvetet sätt att få bort arbetslösheten. En nog så viktig uppgift idag också! På bilden Hammarbyhöjden då det begav sig

köpa sig före i kön. Givetvis på bekostnad av andra.

En direkt nackdel med den metoden är att den verkliga vinnaren är de som redan äger en massa fastigheter. Kapital skulle därför låsas upp i det befintliga istället för de nyinvesteringar som behövs.

Viktigare är att marknadshyror inte skulle göra något åt det som orsakar bostadsbristen. Bostadsbristen beror inte på att det finns för lite pengar i fastighetsbranschen. Marknadshyror skulle inte leda till att kommunens planeringsapparat arbetade snabbare, de skulle inte få bort monopolen, de skulle inte öka det politiska intresset att bryta med låt-gå-politiken, och de skulle inte minska byggmotståndet hos dem som har sitt på det torra.

Hysesregleringen infördes under andra världskriget. Bostadsbristen infördes inte med detta, den har funnits så länge Stockholm har varit en växande storstad. Det behövs andra metoder för att den ska minska.

Använd de kommunala bostadsbolagen

Redan för mer än hundra år sen konstaterade man över hela i-världen att marknaden i växande storstäder inte klarade av att förse alla nytillkomna med bostäder. Man skapade därför kommunala bostadsbolag med syftet att *öka tillgången till nivå med efterfrågan* genom att bygga så mycket de kunde.

Efter miljonprogrammets baksmälla föll detta syfte i stort sett i glömska, och de kommunala bostadsbolagen har istället använts som kommunal mjölkko, helt i strid mot sitt ursprungliga syfte. Mycket riktigt har också deras existensberättigande ifrågasatts i kommun efter kommun, och bolagen sålts ut.

Men glädjande nog har Sundbybergs kommun, och nu nyligen också Stockholms, beslutat återuppliva detta de kommunala bostadsbolagens existensberättigande. Andra kommuner – i synnerhet de centralt belägna – måste också förmås att ta sitt ansvar, exempelvis genom att kvoter satta i regionala planer blir mer styrande.

En fördel med denna metod är att det ökar utbudet av hyreslägenheter, som framför allt efterfrågas av unga och av folk som behöver kunna flytta med någotsånär kort varsel. Hyreslägenheter är därför väldigt bra för näringslivets flexibilitet (Boverket: Bostäder, rörlighet och ekonomisk tillväxt, 2013).

Men på detta sätt kommer man inte åt de höga byggpriserna, som hålls uppe mer av byggbranschens monopolisering än av överdrivna byggnormer. Det kan till exempel vara värt att pröva den tyska modellen att kommunala bostadsbolag bygger i egen regi, för att skapa konkurrens.

I Tyskland har detta bidragit till att sänka kostnaderna och det borde det kunna göra även i Sverige.

Avsätt stora områden till kvartersmark

Men inte heller de kommunala bostadsbolagen kan bygga om det saknas kvartersmark.

För 150 år sen avsatte Stockholms stad ett område större än den då byggda staden till kvartersmark att bygga på. Något liknande skulle behövas idag. Det finns två möjligheter:

Dels kan man *utnyttja mark som idag används som bullerzoner* runt motorleder. Bara bullerzonerna runt E4 är lika stora som innerstan. Detta kräver förstås att dessa leder graderas ner till vanliga gator i den mån deras trafik är måttligt hög (t.ex. Örbyleden), eller om trafiken är hög gräva ner körbanorna i schakt eller tunnlar (främst E4). Detta är en metod som har beslutats i Helsingfors (Generalplan för Helsingfors, 2013).

Dels kan man utnyttja det faktum att *befintlig tomtmark är dåligt utnyttjad* överallt utom i innerstan (innerstan har ungefär fyra gånger så många boende och fjorton gånger så många arbetande per ha som närförorterna). Det skulle vara möjligt att låta ägaren till denna tomtmark bygga efter behag – eventuellt med olika piskor och morötter i form av ett *byggfrämjande skattesystem* – så länge vissa generella standardregler upprätthålls. Det behövs också en del kompletterande infrastruktur. Detta är en metod som har rekommenderats



Centralt belägen trafikslum som kan bebyggas om trafiken grävs ner och/eller sprids ut. Västertorpsmotet.

för att ge London ett tillskott på en miljon bostäder (Completing London's Streets, Savills Research Report to the Cabinet Office, 2016).

Det finns i Stockholm en egendomlig princip att då något nytt byggs i ett område det nya inte får avvika på något vis från det som redan är byggt där; man får inte bryta mot "platsens karaktär". På så sätt låser man sig till ensidighet, lågt markutnyttjande och många gånger låg servicenivå samtidigt som det övergripande målet – att alla ska ha möjlighet till en bostad – försvåras. Ett rimligare mål vore att nybebyggelse ska *komplettera* det gamla, lägga till sådant som inte redan finns där.

Förenkla planprocessen

Men för att detta ska få någon effekt bör dagens komplicerade planprocesser förenklas så de inte tar storleksordningen tio år (Konkurrensverket: Bättre konkurrens i bostadsbyggandet, 2015). Det finns ingen anledning att kommunens tjänstemän ska befatta sig med detaljer på varje enskilt hus för sig – sådana kan slås fast genom generella regler och minimistandarder som avgörs på politisk väg. Sådana generella regler och minimistandarder finns redan

beträffande brandskydd, tillgänglighet etc, och de kan lätt utvidgas med regler för t.ex. mångsidig fastighetsanvändning. Detaljerna kan sedan gott överlåtas åt enskilda byggbolag och fastighetsägare. Om de visar sig missbruka förtroendet går byggnader alltid att döma ut i efterhand.

Myndigheternas uppgift bör vara att stå för det övergripande, i form av ordentligt framförhållande *generalplaner*, samt för offentliga byggnader och för den *infrastruktur* som nu vanligen eftersätts. Exempelvis behövs ett spårnät som kompletterar det orimligt centrumfixerade t-banenätet, så att fler platser än T-centralen blir "centrum". Det behövs också skolor och förskolor och andra institutioner på plats redan när bostadshusen är inflyttningsklara, något som inte alltid är självklart idag. Liksom parker, lekplatser osv.

Genom att släppa på detaljerna och koncentrera sig på det övergripande och på infrastrukturen kan kommunerna återerövra det initiativ de trots allt hade för hundrafemti år sen, och som idag ligger hos byggbolag och markägare – läs de stora byggbolag och stora markägare som har resurser att hantera tioåriga projekt.

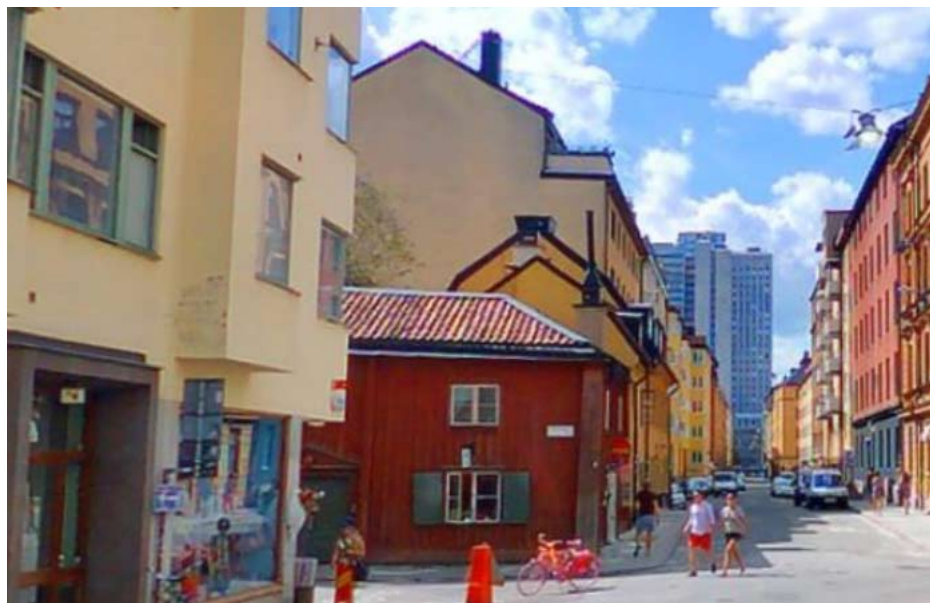
Om det blir billigt och enkelt att bostadsplanera blir det lättare för kommunerna att leva upp till behovet av bostadsplanering, och lättare för många och små byggbolag att bidra till bostadsförsörjningen – något som också förmodligen skulle driva ner kostnaderna.

Demokratisk planprocess istället för överklaganden

Om planerna är enkla blir de också lättare att förstå för lekmannen. Om mer bestäms av generella regler går det också att ta ställning till deras rimlighet generellt i en diskussion som omfattar hela kommunen. Nuvarande praxis – att nybyggen hela tiden stoppas av närboende som inte vill ha ett nytt hus just där men gärna nån annanstans – sätter bara kvarter mot kvarter i en tävling där de med bäst kontakter och mest resurser vinner.

Vilka hinder måste undanröjas för att en demokratisk planprocess ska vara möjlig? Man kan peka på de allt ojämligare resurserna som skapar en allt värre förhandlingsojämlighet. Man kan peka på vissa statliga förvaltningars, typ Trafikverkets, orimligt stora makt över hur städerna byggs.

Men framför allt består hindret, tror vi, i att en överdriven tro på att marknaden löser alla problem har hindrat oss att organisera oss intressepolitiskt i mer än en generation. Demokrati handlar inte om att vi individuellt får ta ställning till färdiga förslag som *nån annan* utformar, det handlar om att vi *tillsammans* utformar förslagen enligt traditionella folkrörelsemetoder, och att det sen blir nödvändigt att genomföra dessa förslag för att det politiska trycket blir högt.



Stora och små hus "av olika karaktär" blandade om varandra skadar ingen. Från Bondegatan, Södermalm.

Och då måste vi först ha en tilltro till att vi tillsammans begriper *bättre* än marknaden. Möjligen håller en sådan insikt på att växa fram, i spåren av marknadsdrivna järnvägskaos, vårdskandaler, skolkriser och finanskrascher.

Att få stopp på okynnesöverklaganden kanske då inte behöver handla om mer än att korta handläggningstiderna genom att backloggen betas av med vikarier. Få överklagar på okynne om det kommer ett beslut på fjorton dagar.

Bygg centralt och attraktivt

Det vore önskvärt om den gryende paniken i bostadsbristens spår inte föranleder att man bygger morgondagens problemstadsdelar, i brist på bättre idéer. Vi vet trots allt ganska väl vad som är attraktivt och att attraktivitet inte kostar mer än att den kan åtnjutas av alla – under förutsättning att det finns tillräckligt *mycket* av den.

Den för de flesta människor viktigaste egenskapen är *centralitet* – se t.ex. Spacescape: Värdering av stadsqualiteter, 2011. Egentligen har man alltid vetat att folk inte gillar transportsträckor, redan företalet till Gubbängsplanen

1942 konstaterar detta, samtidigt som stadshuspolitikerna uttalade att ingen behövde ha längre restider till jobbet än en timme om dagen. ”Centralitet” betyder rimligtvis ungefär ”det område som redan täcks av t-banan tjugo minuter ut”, plus centrala Lidingö och Sicklahalvön (som snarast bör få t-bana).

Detta är också vad som föreslås av Hyresgästföreningen i deras skrift *Alla får plats i stadens goda lägen*, 2016, se sid 11.

Transportsträckor bör också undvikas av miljö-, resurs- och klimatskäl. Ju fler kommunikationer som kan skötas till fots, och följaktligen ju tätare staden är, upp till en viss gräns, desto mindre miljöförstöring. (IPCC: *Climate change 2014*, kap 12; UN Habitat: *Leveraging density, Urban patterns for a green economy*, 2004).

Som genom en slump bör transportsträckorna också undvikas av folkhälsoskäl. Ju mer pendling desto mer sjuklighet (t.ex. A Stutzer & B.S: Frey: *Stress that doesn't pay – the commuting paradox*, 2004).

Eller kanske är det ingen slump – ju längre avstånd och ju mer påtvingna transporter, desto dyrare blir det, i pengar, i tid och i energi.

Det är inte dyrare att bygga centralt än perifert. Det man förlorar på dyrare tomter vinner man på mindre behov av infrastruktur och transporter. Göteborgs stad beräknade i slutet av 70-talet att ett hus i periferin blev dubbelt så dyrt som ett i centrum om man räknade in infrastrukturen (Stadsförnyelsekommittéerna: *Staden och ekonomin*, 1980).

Däremot riskerar man förstås mer protester från de privilegierade som redan bor centralt om det byggs på deras granntomter. Men det finns ingen anledning att låta dessa hindra *allas rätt till centralitet*.

Andra viktiga kvaliteter, i fallande ordning enligt *Spacescape*, är närhet till spårstation (det är viktigt att spårnätet byggs ut!), tillgång till urbana verksamheter (vilket förutsätter täthet), närhet till vatten (som förvisso är svårt att nå överallt), tillgång till park och slutna kvartersform (vilket däremot är lätt).

Empiriskt har man också konstaterat att människor gillar småskalig variation – vi är gjorda för att uppleva något nytt var tionde meter (Jan Gehl: *Byer for mennesker*, 2014). Något som i hög grad skulle gynnas av den planeringsmodell vi föreslår ovan som ger plats också åt mindre aktörer.

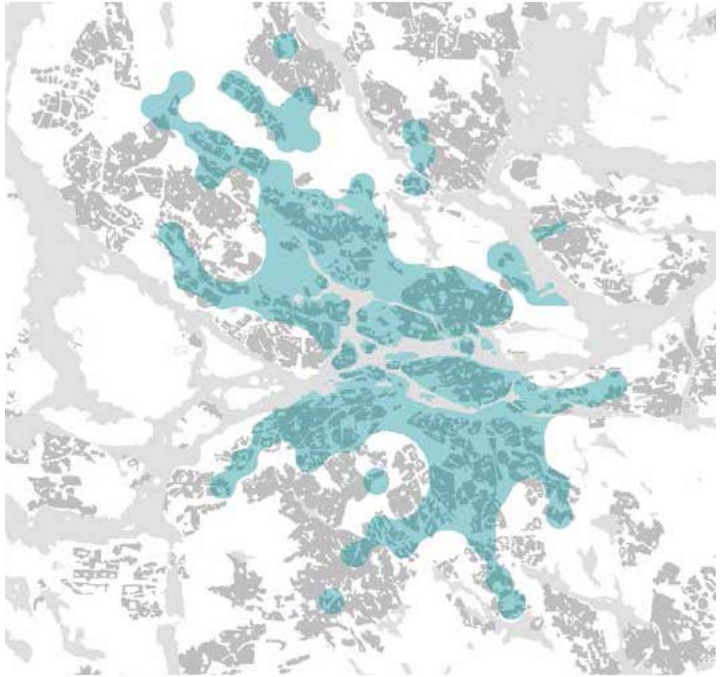
Med mer av Stockholm byggt på detta attraktiva sätt ökar utbudet och priserna sjunker. Alla får därmed möjlighet att åtnjuta attraktiva stadsmiljöer.

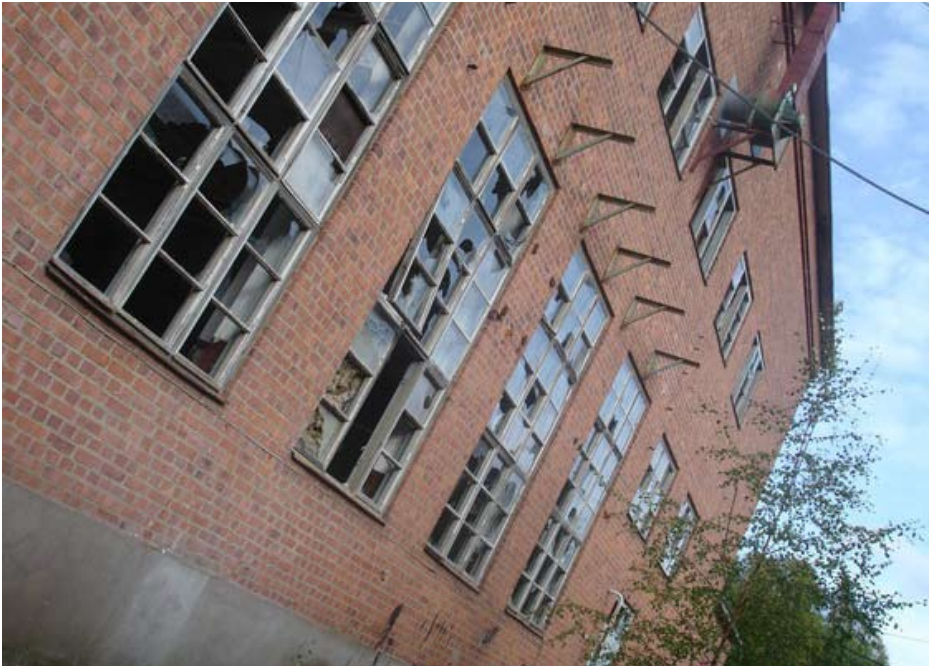
Och som Hyresgästföreningen påpekar: det är särskilt viktigt att människor med *små* ekonomiska resurser får rätt till centrum. Att bo perifert *kostar*, det har man råd med bara om man är rik och har sin inkomst garanterad. Och om alla ska få plats behövs det *mycket* centrum.

*Ett tankeexperiment:
Ungefär så här
litet skulle Stock-
holm ha varit om
hela stan hade
haft Södermalms
täthet – minst 150
personer per ha
– något som också
rekommenderas
av UN Habitat för
storstäders del.
Gångavstånd över-
allt, och T-bana
överallt.*



Hyresgästföreningens förslag till var det är bra att bygga i Stockholm. Något som på några generationer skulle kunna leda till en stad med korta avstånd. Hyresgästföreningen: Alla får plats i stadens goda lägen, 2016





Sverige är fullt av övergivna industrier – men inte tillräckligt många byggs upp för att ersätta dem. Foto Jan Jörnmark: Övergivna platser.

Minska trycket på Stockholm

Stockholm växer främst på grund av naturligt födelseöverskott och invandring från utlandet. Bara runt 15 procent beror på flyttning inom landet. Men dessa 15 procent bidrar ändå till att skapa kö i Stockholm och till att skapa stagnation i de landsändar de kommer från, eftersom de oftast är unga. Och att de kommer till Stockholm beror på att den ekonomiska aktiviteten är högre här än i resten av Sverige (SNS: Regional ojämlikhet i Sverige, 2016).

Det är inte vilka ekonomiska aktiviteter som helst som samlas oproportionerligt i Stockholm. Framför allt är det, enligt världens kanske främsta urbanforskare Saskia Sassen, de *finansiella* aktiviteterna som samlas till en eller ett par platser i varje land (Saskia Sassen: The global city – introducing a concept, 2005). Dessa finansiella aktiviteter står för över 99 % av kapitalströmmarna (som alltså kontrolleras från Stockholm); de har nästan helt frikopplats från produktiva verksamheter i den mån de inte göder sig på räntor från dessa och på spekulering med dessa räntor. De sänker produktiviteten,

de ökar ojämlikheten, de ökar osäkerheten, de skapar regionala obalanser, och de *kapar* dessutom sambanden inom länderna och sätter upp centrum mot periferier, till ingen iakttagbar nytta för folk och för landet i stort (Erik Reinert: Finanskrisenes teori, bilaga till norska Stortingets Finanskrisutvalgs rapport NOU 2011:1).

En krympning av detta parasitära kapital, och en kanalisering av resurserna in i produktion, skulle både minska överhettningen i Stockholm på landets bekostnad, och samtidigt göra det ekonomiskt möjligt att t.ex. bygga de bostäder vi behöver (P.O. Edin: Totalreovering av Sverige, 2015).

En sådan kanalisering kräver en *industripolitik*, där viss typ av produktion gynnas av politiska beställningar. Ett mycket aktuellt förslag också är beställningar som bidrar till minskade koldioxidutsläpp (se t.ex. Jan Wiklund: Bygg landet – igen!, 2015).

Invandringen från andra länder – som alltså är större än invandringen från den svenska landsbygden – har liknande orsaker. Den beror ofta på brist på försörjningsmöjligheter i länder som främst lever på jordbruk och råvaruutvinning, och inte sällan på det våld som uppstår då olika grupperingar börjar slåss sinsemellan om de magra resurser som finns.

Inte sällan har dessutom dessa länders tidigare industrialiseringsförsök förbjudits av internationella organ som WTO och Internationella Valutafonden, som på 80-90-talen bedrev en formlig klappjakt på fattiga länders industri (Joseph Stiglitz: Globaliseringen och dess kritiker, 2003; Erik Reinert: Global ekonomi, 2016). Idag finns förbuden mot industripolitik inskrivna i global lagstiftning, som istället förordar ”frihandel” – trots att inget land någonsin tagit steget ur massfattigdom på detta vis.

Vi har alla använt politiska medel för att bli rika. Det måste fattiga länder få rätt att göra även idag. Och inte bara de.

Investera

Men en sådan förändring är ju nödvändig ändå, även bortsett från Stockholms bostadsbrist. Alltså politisk styrning till de nödvändigaste målen, istället för övertro på att ”marknaden” automatiskt ordnar allt till det bästa.

På trettitalet var exempelvis politiskt initierat bostadsbyggande ett effektivt sätt att få fart på ekonomin. Få loss pengar som satt överksamma på diverse konton (se t.ex. För mycket sparande kväver världsekonomin, SvD 26.7.2016) och få ut dem i verksamhet. Tanken byggde på att den såkallade multiplikatoreffekten (dvs att för varje satsad krona totaleffekten blir mycket större än en krona) är särskilt stor för just byggande. Mycket av pengarna går till löner, och in i ekonomin igen, och lite går till import.

Sådant kan med fördel göras igen, som P.O. Edin säger i skriften nämnd ovan.

Exakt hur denna överföring ska gå till kan diskuteras. Förmögenhets- och arvsskatter (finns inte i Sverige, finns i alla andra i-länder) kopplade till fördelaktiga krediter för byggande (och kanske andra investeringar) kan vara en möjlighet.

Det vore i så fall samtidigt ett sätt att vända utvecklingen mot allt större ojämlikhet i Sverige. Denna beror nämligen mest på alltmer ojämlika förmögenheter och inte så mycket ojämlika arbetsinkomster (Forskning & Framsteg 5/2014).

Nätverket för gemensam välfärd

är partipolitiskt obundet och drivs av organisationer och enskilda som verkar för en utveckling och vitalisering av den gemensamma välfärden.

Vi vill att sjukvård, skola, omsorg, el- och vattenförsörjning, post, telekom och kollektivtrafik ska ingå i en långsiktig samhällsplanering som grundar sig på jämlik och trygg tillgång, hög kvalitet, miljöhänsyn och rimliga arbetsvillkor. Vi vill leva i ett land och i en värld där välfärdstjänster betraktas som mänskliga rättigheter och inte som varor på en marknad!

Nätverket växte fram utifrån Upprop för rättvisa och gemensam välfärd (2005), initierat av enskilda och av fackliga organisationer, och har utvecklats till ett forum för kontakter, idéutbyte och mobilisering. I våra lokalgrupper anordnar vi studiecirklar, möten och bedriver lokalt opinionsarbete med torgmöten och flygblad. Vi tar fram skrifter och remissvar.

Mer information och kontaktuppgifter hittar du på www.gemensamvalfard.se och vidare under de olika lokalgrupperna.

Inom *Gemensam Välfärd Stockholm* finns tre arbetsgrupper: för vård, för äldreomsorg och för skola. Där finns också en facebokgrupp på <http://www.facebook.com/group.php?gid=91739057499>. Du kan bli medlem för 200 kr/år (förvärvsarbetande) eller 150 kr (övriga) på pg 476382-7 eller bg 307-8136. OBS Ange namn, postadress, mailadress och tfn.

Det saknas 300.000 lägenheter i Storstockholm, beroende på släpphänthet under 25 års tid.

Dessa går att bygga på ett sådant sätt att Stockholm blir bättre – om

- **de kommunala bostadsbolagen lever upp till sitt existensberättigande och bygger så mycket de kan**
- **kommunerna upplåter ett överflöd av byggrätter på redan befintliga tomter och längs vägar där mark lämnats obebyggd**
- **planeringstider kapas genom att kommunerna reglerar sina önskemål via generella normer och låter fastighetsägare och byggbolag sköta alla detaljer.**
- **oanvänt kapital som hopas på olika konton drivs in i produktiva investeringar.**

Hur detta kan gå till visas i detta häfte.

