

# HÄR SKA STADEN LIGGA

Det råder allvarlig stadsbrist i Stockholm, och det kan komma att slå mot både företag och privatpersoner. På sikt kan det leda till att Stockholm tappar i konkurrenskraft och blir ett "Europas Lycksele". Men det vill inte arkitekten och forskaren Jerker Söderlind vara med om. Han har skissat på hur en ny stad på Årstafältet skulle kunna se ut.

Dagens stadsutveckling – vad gäller både trafik och hyresnivåer – visar att efterfrågan på genuin stadsmiljö i Stockholm är högre än tillgången. Den gamla innerstadens unika blandade miljöer blir alltmer eftertraktade och populära. Både ungdomar och den växande gruppen aktiva pensionärer – liksom företag i stort – söker sig till innerstaden på jakt efter urbanitet, händelser, mötesplatser och shopping. Nya innerstadsgallerior och exklusiva bostäder trängs med uppfräschade kontor och ett växande utbud av restauranger och möteslokaler.

En marknadsmässig lösning på en bristsituation handlar i regel om att öka produktionen av de varor eller tjänster som betingar de högsta priserna. Om det är trångt på en populär restaurang funderar inte krögaren i första hand på att höja priserna för att hålla kunderna borta. Han eller hon försöker få in fler bord och stolar. Eller bygger ut restaurangen, alternativt startar en till restaurang med liknande utbud. Så kan även trängsel i städer hanteras.

Orden ovan kommer från Stockholms handelskammare och rapporten Åtgärda Stockholms stadsbrist, där förslaget att bygga en stad i staden på Årstafältet väcks. Peter Egardt är vd för Stockholms Handelskammare.

– Denna rapport åskådliggör hur man kan bygga en stad på Årstafältet – ett område lika stort som Gamla Stan. En stad lika attraktiv som innerstaden i bästa tänkbara kollektivtrafikläge, men som i dag är mest känt för blåsten och närheten till trafikleder. Att möjliggöra en levande stadsdel där skulle göra stor nytta för tillväxten och livskvaliteten i Stockholm, säger Peter Egardt.

Magasinet FastighetsSverige fick ett samtal med Jerker Söderlind, arkitekt och forskare, om varför man ska bygga på Årstafältet, och vad man i så fall bör bygga.

## Vilken är bakgrunden till att man vill bygga på Årstafältet?

– Stockholms policy att inte bygga på redan exploaterad mark ("grön mark") gör att industriområden allt snabbare omvandlas till bostadsområden. Näringslivet, inte minst små företag, nystartade företag samt servicefunktioner trängs ut ur staden.

Det är negativt för näringslivsutvecklingen på lång sikt och ökar avstånden i regionen – vilket även ger negativa ekologiska effekter, liksom till exempel trängsel och buller.

## Varför ska man bygga på Årstafältet?

– Omgivningen består av två renodlade bostadsområden, två renodlade industriområden med låg inbördes kontakt. En samlad exploatering med blandat innehåll skapar en ny stadskärna som gör att dessa områden kopplas samman till en större enhet.

## Vilka är fördelarna med att bygga på Årstafältet?

– Störande förbifart längs södra länken är borta genom att Södra Länken lagts i tunnel. Pendeltägsstation kopplad till tvärbanan har just öppnat. Hög tillgänglighet gör att en exploatering kan ses som realistisk, det kan bli relativt hög kvalitet på kollektivtrafiken.

## Vem/Vilka har mest att vinna på att det byggs på Årstafältet?

– De boende i Valla Gärde och Östberga, som hamnar på ett helt annat "ställe". Från ett halvcentralt utkantsläge med relativt oattraktiv omgivning, hamnar lägenheterna där mitt i smeten, det vill säga i en stadsmiljö.



#### ☐ **Hur allvarlig är stadsbristen?**

– Den slår både mot företag i Stockholm som har svårt att rekrytera rätt personal med krav på rimlig kostnad för bostäder, liksom mot yngre personer som vill, men sällan har råd, att skaffa sig en första egen lägenhet i stan. Stadsbristen går att avläsa exakt, genom att bläddra igenom bostadsannonserna. Jämför en etta med samma månadsavgift och standard på Kungsholmen med en likadan etta i Bagarmossen och Akalla. Priserna på både lägenheter och kontor är konstlat höga i innerstaden.

På sikt kan stadsbristen leda till att Stockholm som stad tappar i konkurrenskraft gentemot städer nere på kontinenten. Genomgående i stadsutvecklingen är det ju så, att de stora metropolerna drar till sig allt mer befolkning och företag, de mindre orterna förlorar i styrka. Stockholm kan tappa styrfart och utvecklas till, som det stod i en utredning, något av ett ”Europas Lycksele”.

#### **Varför inte lika gärna bygga utanför centrum i förort?**

– Man har bara byggt förorter sedan 1920-talet, ungefär. Det som byggdes innan dess var olika varianter av stad. I Stockholm finns vissa ”rester” av stad – eller snarare platser som hade börjat utvecklas till blandad stad innan förortsbyggandet satte igång: centrala gamla Solna, gamla Sundbyberg, delar av Aspudden.

Jag tror att det är bra att bygga stad utanför centrum, på längre



**VILL HA NY STAD.** Jerker Söderlind, arkitekt och forskare, vill bota stadsbristen med en helt ny stad på Årstafältet söder om Stockholm city.

avstånd från den gamla stadskärnan, då kan vi få en stad med flera centrum än bara ett – det är positivt ur både socialt perspektiv och vad gäller trafikströmmarna. Två större områden som kunde

utvecklas till ”avlastande stadscentrum” är områdena kring Järva-fältet liksom Kungens Kurva.

#### **Vad händer om tio år i Stockholm (och Göteborg med flera större städer) om inget görs?**

– Innerstäderna kommer att yuppifieras allt mer. De blir mer strömlinjeformade, mer reserverade för de som kan betala mest, och tappar också en del av sin charm. Om vi menar att en stad vinner på olikhet och mångfald så slås den ut av stadsbristen. Möjligen fortsätter också kontoriseringen av innerstaden – liksom att varje liten grön eller öppen plätt i innerstaden byggs igen.

#### **Vad behövs mest: bostäder, kontor, shopping/retail?**

– Jag tror att det som behövs mest, det är att någon vågar bygga en verklig blandning av både bostäder, handel och arbetsplatser. I Hammarby Sjöstad byggdes många bostäder men knappast några nya kontorskåkar – förutsättningarna för livlig shopping är också lite väl begränsade i Hammarby Sjöstad eftersom det är svårt att åka tvärs igenom stadsdelen med bil (och hitta en parkeringsplats...). Den kritiska frågeställningen för en ny stadsdel är dock i vilken utsträckning stadsdelen kommer att besökas/ användas även av de som inte bor eller arbetar där. Andelen besökare/främlingar är ett bra mått på om en stadsdel uppfyller egenskapen

att vara ”stad”. Jag tror att det behövs ett antal ”dragare” i form av ordentligt stora butiker, typ ICA Maxi eller en ansamling av butiker som säljer kläder/mode/skor/elektronik för att stadsdelen ska bli något mer än ett kombinerat arbets- och bostadsområde.

#### **Går det verkligen att bygga på Årstafältet?**

– Rent tekniskt är det inte svårare eller dyrare än Hammarby Sjöstad, som hade stora kostnader och tunga processer för att rena och forsla bort all förorenad mark inom det gamla industriområdet. Här finns inte de problemen, återstår grundläggningsfrågan som inte är utredd. Men, som Jan Inghé (chefsarkitekt för Hammarby Sjöstad) sa när han fick den sortens fråga: ”Om grundläggningskostnaden är lägre än markvärdet, då kommer det att byggas”.

#### **Hur blåser de politiska vindarna kring att bygga på Årstafältet?**

– Jag uppfattar det som relativt politiskt neutralt, det är positivt. Jag blev nyss uppringd av den socialdemokratiska lokalföreningen i Årsta som ville att jag skulle komma och berätta om projektet, det lät positivt. Svenska Dagbladet hade en debattsajt om projektet när det presenterades där förvånansvärt många personer, även boende omkring, tyckte att det var ett bra förslag. 📍