

Händelser vid vatten

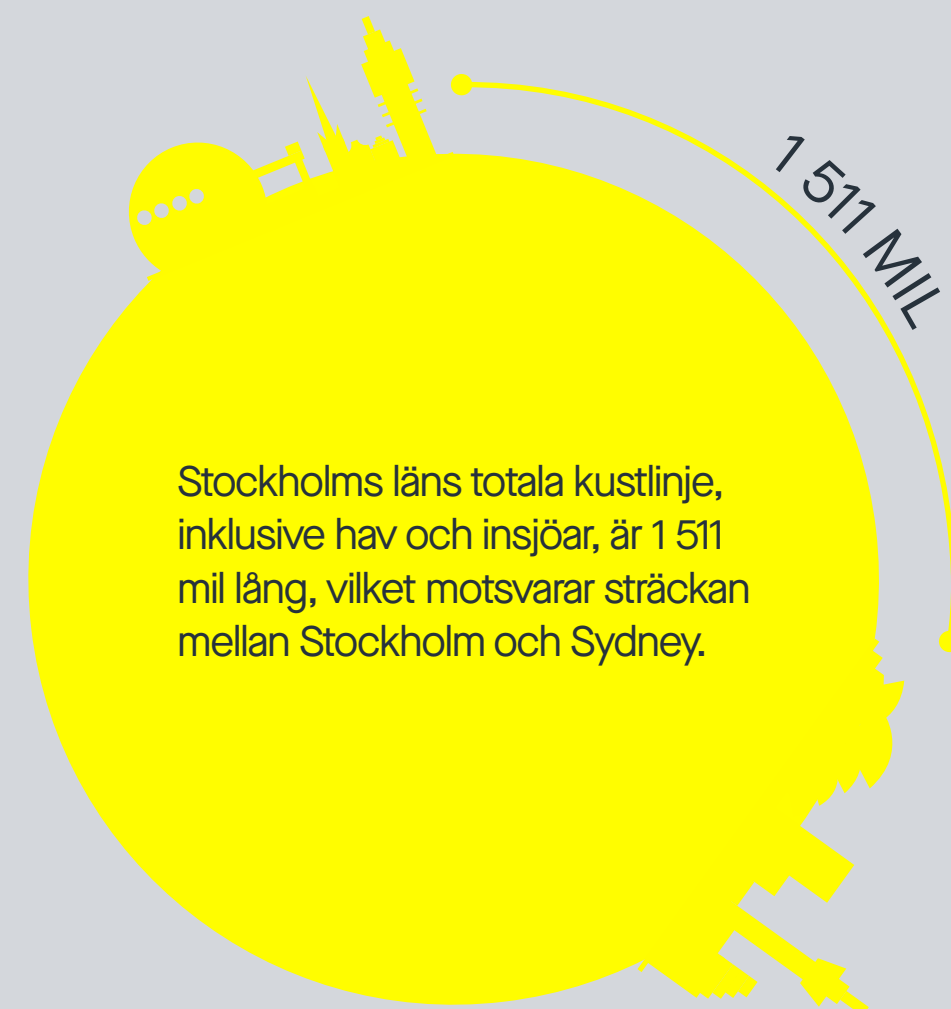
– så stärker vattnet Stockholms attraktivitet



Rapporten på 30 sekunder

Sammanfattning Vattnet är en konstant genom Stockholms historia och identitet. Men det som är en självklarhet här har också seglat upp som en global stadsbyggnadstrend. För att vi inte ska hamna i bakvattnet behöver något förändras. Vi vill ge en bild av vad vattnet betyder för Stockholm.

Åtgärder Vi har sex konkreta förslag som kan förbättra relationen mellan staden och vattnet. Allt från nya gästhamnar och badplatser till bättre kollektivtrafik och enklare regler.



45%

Totalt sett består nästan hälften av Stockholms län, 45 procent, av vatten.

20 000

Totalt står 20 000 personer i kö för att bli medlemmar i existerande och framtida bastur i Stockholm

Vi hoppas kunna ge en injektion i samtalet om Stockholms identitet och sporra staden att använda vattnet mer.

Innehåll

2 Rapporten på 30 sekunder

6 Så kan Stockholm bli en verklig vattenstad igen

8 Rapportens fyra huvudbudskap

10 Stockholms unika geografi

12 Vattens betydelse för Stockholms identitet

16 Intevju: Anna Wenman, Enhetschef för levande stad, Trafikkontoret, Stockholms stad

18 Stadsliv och rekreation vid vattnet

23 Intevju: Mathias Leveborn, grundare, Sthlm Sauna

24 Besöksnäringen

27 Intevju: Patrik Salén, ordförande, Kungliga Svenska Segelsällskapet

28 Vattenburen kollektivtrafik och godstransport

33 Intevju: Mikael Mahlberg, Head of PR & Communications, Candela

34 Stadsutveckling

37 Intevju: Anna Gissler, Head of External Relations & Collaborations, AMF Fastigheter

39 Intevju: Elin Frendberg, tidigare vd, Fotografiska

40 Stockholms Handelskammares förslag

Så kan Stockholm bli en verklig vattenstad igen

Utan vattnet hade det aldrig blivit något Stockholm. Inget vatten, inga långskepp eller handel, inga pendlare eller utländska varor, inga kryssningsfartyg och inga bad i Mälaren eller Saltsjön. Vattnet är en konstant genom Stockholms historia och identitet. Men det som är en självklarhet här har också seglat upp som en global stadsbyggnadstrend.

Allt fler städer intresserar sig för vatten, av flera skäl. Rent och badbart vatten blir en fjäder i miljöhatten och ett tydligt tecken på livskvalitet. Vattenytor och strandnära miljöer erbjuder dessutom en svalkande tillflykt i ett allt varmare stadsklimat. Samtidigt bidrar närheten till vatten till att stärka stadens identitet och skapa en trivsamt miljö där människor vill leva och verka. Det gör också platsen mer lockande för internationell kompetens, investeringar och nya företagsetableringar.

Med den insikten lägger många städer runt om i världen i ytterligare en växel. I Oslo fanns det knappt en enda bastu för nio år sedan, i dag har man 22 stycken. Mumbai tar steg mot en mer hållbar färjeflotta genom att beställa elva eldrivna färjor från Stockholmsbaserade företaget Candela. I Paris har man under sommaren 2025 öppnat upp Seine för badande parisare för första gången på 100 år.

Och i Stockholm? Här puttrar vi på i maklig takt. Antalet bastur är fortfarande alldeles för få, över 20 000 personer står i kö för att bli medlemmar hos Stockholm Sauna. Det är fortfarande förbjudet att bada på många platser runt om i staden (trots stadens arbete med vattenterrasser och doppzoner). Kollektivtrafiken på vattnet tycks inte riktigt ta fart trots tester med elektrifierade färjor och att passagerarna är nöjda och trygga. Kortfattat, det finns mycket kvar att göra för att Stockholm ska leva upp till sin vattenidentitet.

För att vi inte ska hamna i bakvattnet behöver något förändras. Den byråkratiska proppen måste dras ur för att stockholmarna bättre ska kunna nyttja kajer och använda vattnet. Där ska näringslivet ses som en brygga och en motor. Handel, hållplatser, restauranger, fastigheter, gästhamnar och badbryggor är målpunkter som lockar folkliv och öppnar upp vattnet för att användas.

I den här rapporten har vi på handelskammaren samlat mycket av den data som finns tillgänglig kring Stockholms vatten. Vi vill ge en bild av vad vattnet betyder för kollektivtrafiken, godstransporterna, besöksnäringen, rekreationen, miljön och fastighetsbranschen. Vi hoppas att det kan ge en injektion i samtalet om Stockholms identitet och sporra staden att använda vattnet mer.

Daniella Waldfogel

Daniella Waldfogel
vd, Stockholms Handelskammare

»Utan vattnet hade det aldrig blivit något Stockholm.«





Rapportens fyra huvudbudskap

1

Stockholm måste bli bättre på att använda sin viktigaste tillgång

Trots att nästan hälften av länets yta består av vatten är många kajer och vattenytor i dag låsta, underutnyttjade eller otillgängliga. Vi har råd att vara mer ambitiösa.

2

Vattnet är inte bara natur – det är infrastruktur, livskvalitet och varumärke

Allt från kollektivtrafik och bad till restauranger och gästhamnar bidrar till en attraktiv huvudstad. Men det kräver att vi ser vattnet som en integrerad del av stadens funktioner.

3

Stockholm halkar efter jämförbara städer

Internationellt pågår en urban vattenrevolution. Andra städer satsar på badplatser, elbåtar och levande kajer. Stockholm har förutsättningarna men inte handlingskraften.

4

Regelverken för vattennära utveckling är en bromskloss

Tillståndsprocesserna är splittrade, långsamma och otydliga. Det gör att initiativ för rekreation, båtar och evenemang ofta kör fast trots efterfrågan och finansiering.

Stockholms unika geografi

Det går inte att prata om Stockholms historia utan att nämna vattnet. Härifrån bedrevs internationell handel, härifrån satte man kurs i österled och när Stockholm grundades år 1252 blev det snabbt rikets viktigaste hamnstad.

Allt eftersom staden har förändrats har också vårt förhållande till vattnet utvecklats. I dag är vattnet inte bara en plats för handel utan också en transportlänk för arbetspendling och skolresor, en plats för rekreation och en attraktiv miljö att bo och vistas i. Vattnet är djupt integrerat i Stockholms identitet: både staden och länet är präglade av sin vattennära geografi.

Stockholms stad omfattar 27 kvadratkilometer vattenyta. Det motsvarar en sammanlagd yta lika stor som Djurgården, Södermalm, Östermalm och Kungsholmen tillsammans. I länet är vattenytan ännu mer framträdande. Hela 5 105 kvadratkilometer av länets yta består av vatten, där mer än fyra femtedelar är havsvatten och en femtedel Mälaren. Totalt sett består nästan hälften av Stockholms län, 45 procent, av vatten. I jämförelse har Amsterdam med sina kanaler ”bara” 35 procent vatten¹.

Vår skärgård är världens mest örika. Med cirka 30 000 öar i länet är möjligheterna till sjötrafik och rekreation fantastiska. Den totala kustlinjen, inklusive hav och insjöar, är 1 511 mil lång, vilket motsvarar sträckan mellan Stockholm och Sydney. Av öarna är omkring 200 bebodda. Själva Stockholm är byggt på 14 av dem.

Men Stockholm är också ett sjölandskap. I Stockholms län finns 530 sjöar, varav sex ligger inom Stockholms stadsgräns. Det gör huvudstadsregionen till ett av de sjötätaste områdena i Europa. Trots Finlands epitet som ”de tusen sjöarnas land” har Sverige faktiskt fler sjöar, och Stockholm står i en klass för sig.

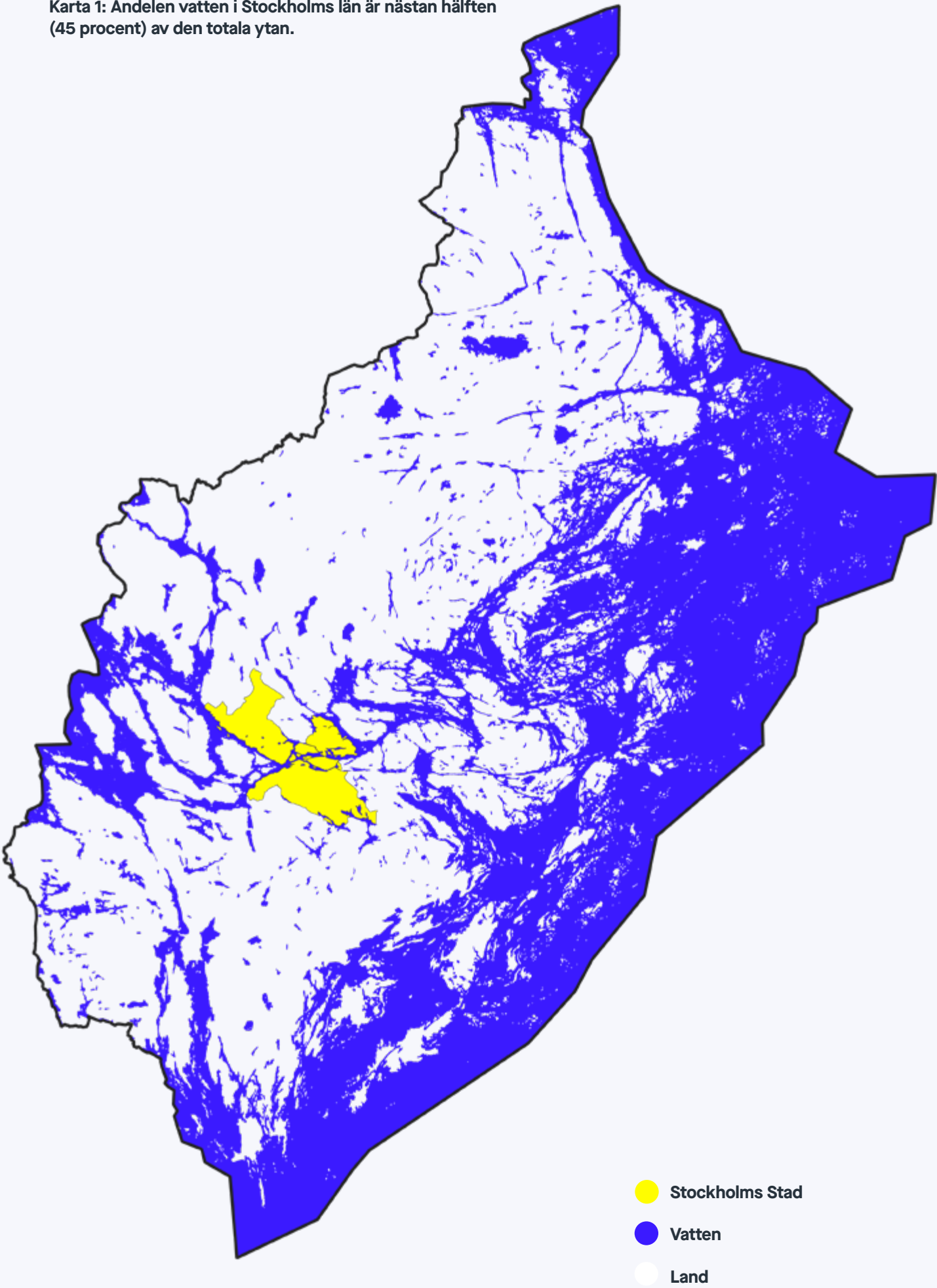
¹ City of Amsterdam, Policy: Water and boating, februari 2020, <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-water-boating/> (Hämtad: 20251024)



Totalt sett består nästan hälften av Stockholms län av vatten.

Pojkar leker på flottar vid Tranebergssund, 24 maj 1943. Fotograf: Ericsson (SvD)

Karta 1: Andelen vatten i Stockholms län är nästan hälften (45 procent) av den totala ytan.



- Stockholms Stad
- Vatten
- Land

Vattnets betydelse för Stockholms identitet

Stockholm har länge byggt sitt varumärke kring vattnet. Från Hansatidens handel till Vattenfestivalens folkfest har bilden av Stockholm som Nordens Venedig etablerats både nationellt och internationellt. Kombinationen av sött och salt, öar och broar, har skapat en stad som är lika delar historisk handelsplats och modern vattenstad. Men det är inte bara besökare som dras till det blå. Även stockholmare värderar närheten till vatten högt.

»Närhet till vatten kan minska stress, ångest och mental trötthet.«

Vattnet är det som stockholmarna tycker är mest attraktivt

I slutet av 2023 genomförde Stockholms Handelskammare en undersökning bland allmänheten om stadens mest attraktiva platser. Resultatet var tydligt. Djurgårdsbrunnsskanalen, Strandvägen, Fjällgatan och Kungsträdgården toppade listan. Gemensamt för dessa miljöer är en tydlig koppling till vatten och grönska.

När deltagarna fick definiera vad som gör en plats attraktiv, var det just närheten till vatten och natur som återkom mest frekvent. Resultatet pekar på ett samband mellan vattenlandskap och upplevd kvalitet i stadsmiljön.

Forskningen har länge visat på tydliga samband mellan god hälsa, livskvalitet och närheten till natur och grönska. Blå miljöer har däremot fått mindre uppmärksamhet, men på senare tid har studier kunnat peka på liknande effekter: närhet till vatten kan minska stress, ångest och mental trötthet samtidigt som det stärker känslan av samhörighet med naturen. Vattenmiljöer uppmuntrar också till mer rörelse och fysisk aktivitet, vilket gynnar både vår fysiska hälsa och sociala gemenskap. Vi mår helt enkelt bättre efter att ha tillbringat tid vid vatten, både i kropp och själ.

Platser med vattenkontakt eller visuell närhet till vatten uppfattas som särskilt värdefulla. Det bekräftar att vatten inte bara är en geografisk resurs utan en viktig faktor för Stockholms attraktionskraft, identitet och livskvalitet.

Ett badvänligt Seine stärker Paris varumärke

Ända sedan 1990-talet har frågan om att rena floden Seine diskuterats flitigt, men det var först för nio år sedan som Paris gick ut offentligt med planer på att återställa floden. Det var i ansökan om att få arrangera OS 2024 som Paris inte bara lovade att hålla tävlingar vid floden utan även i floden. För att få Parisborna att acceptera den ökade turismen och trafiken under OS 2024 lovade staden att göra Seine badbar. Målet var att rena vattnet tillräckligt för att kunna genomföra de olympiska spelens triathlon- och simtävlingar i Seine samt att öppna badplatser för allmänheten året därpå.

Det omfattande projektet har kostat staden investeringar på nästan 1,4 miljarder euro. Som ett resultat har runt 20 000 hushåll som tidigare släppte ut avloppsvatten direkt i Seine nu kopplats till avloppssystemet. Dessutom har tusentals nya underjordiska rör, tankar och pumpar installerats för att skydda floden från föroreningar, särskilt vid kraftiga skyfall. I juli 2025 kunde Paris stolt deklarerat seger över de tidigare farliga bakterierna och inviga tre nya badplatser längs floden, de första badvänliga platserna vid Seine på över 100 år.

Succén med Seine har inte bara återupplivat stadens relation till sin ikoniska flod utan också inspirerat ett växande internationellt nätverk av *Swimmable Cities*.



Parisare badar i Seine. Foto: Joséphine Brueder, Ville de Paris

I Melbourne har den franska modellen gett ringar på vattnet. Sedan 2020 har organisationen Regen Melbourne drivit projektet Swimmable Birrarung, en koalition av 180 aktörer som tillsammans vill återställa Yarra-floden till ett badbart ekosystem. I samband med OS i Paris 2024 skrev Yarras kommunfullmäktige under stadgan för Swimmable Cities som ett uttryck för stadens engagemang att återställa Birrarung.^{2 3 4}

2 Regen Melbourne, Inside the ambitious project to make the Birrarung Swimmable again, 20 februari 2024, <https://www.regen.melbourne/news/swimmable-birrarung-2024-update> (Hämtad: 20251024)

3 Yarra City Council, Council signs on to the Swimmable Cities Charter for a swimmable Yarra, 15 juli 2024, <https://www.yarracity.vic.gov.au/about-us/news-and-media/council-signs-to-swimmable-cities-charter-swimmable-yarra> (Hämtad: 20251024)

4 The Guardian, With Paris Olympians set to dive into the Seine, could urban swimming come to Melbourne's Yarra?, 17 juli 2024, <https://www.theguardian.com/australia-news/article/2024/jul/17/yarra-australia-swimmable-cities-charter-urban-swimming> (Hämtad: 20251024)



Anna Wenman

enhetschef för Levande Stad,
Trafikkontoret, Stockholms stad

»Vi behöver tänka på miljön i sin helhet och se till så att den upplevs tillgänglig även under de mörkare perioderna på året.«

Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

Vi behöver tänka på staden på ett nytt sätt och låta stadsliv och rekreation gå hand i hand, så att vi får fler platser där vi kan stanna upp och njuta av omgivningen. Det kan vara allt från att möjliggöra ett bredare restaurangutbud till att kunna slå sig ner på en bänk och njuta av utsikten. Vi behöver tänka på miljön i sin helhet och se till så att den upplevs tillgänglig även under de mörkare perioderna på året.

Vilka typer av vatten- och vattennära funktioner ser du som mest efterfrågade i den framtida utvecklingen av Stockholm? Och hur bör dessa funktioner integreras?

Det finns en efterfrågan på fler bastu- och badmöjligheter i staden. Men även ett starkt behov av att bara kunna sätta sig ned vid vattnet och dricka sin medhavda kaffe. Munkbrohamnen är ett bra exempel

där vi ser betydlig fler människor i rörelse tack vare tillförseln av möbler och en kajbalkong med badmöjligheter. Många aktörer vill också utveckla stadens kultur- och restaurangutbud. Att stora projekt, som ombyggnaden av Slussen, nu börjar färdigställas öppnar upp för positiva förändringar.

Vad behövs för att få till samverkan mellan privata och offentliga aktörer i utvecklingen av kajer?

En lyckad samverkan kräver att det privata och det offentliga kan växeldra om vartannat. Ibland behöver den ena parten visa vägen och då gäller det att den andra hakar på och vice versa, speciellt när det kommer till kajer som har ett stort utvecklingsbehov.

Finns det något ni gärna hade gjort vid eller på vattnet – om regelverk eller ansvarsfördelning inte hade satt stopp?

Byggt ett bassängbad på Reimersholme.



Stadsliv och rekreation vid vattnet

Invånarnas förtroende för bad- och vattenmiljön är lågt. Endast fem procent upplever att det är mycket bra vattenkvalitet vid Stockholms stads stränder och bryggor. En tredjedel upplever att det är ganska bra kvalitet. Andelen stockholmare som upplever kvaliteten som mycket eller ganska bra har sjunkit från 44 till 34 procent mellan 2013 och 2023⁵ detta trots att 61,5 procent av badplatserna i Stockholm hade bra eller utmärkt vattenkvalitet under samma år. 2024 bedömdes hela 79,5 procent av Stockholms vatten vara tjänligt.⁶

⁵ Stockholms stad, Badvattenklassificering totalt, juli 2024, <https://miljobarometern.stockholm.se/vatten/badvatten/badvattenklassificering-per-kvalitetsklass/> (Hämtad: 20251024)

⁶ Yale Center for Environmental Law & Policy, Sanitation & Drinking Water | Environmental Performance Index, 2024, <https://epi.yale.edu/measure/2024/H2O> (Hämtad: 20251024)

Världens renaste dricksvatten

Rent vatten är en grundförutsättning för hälsa, ekosystem och samhälle. Samtidigt hotas våra vattenresurser av föroreningar, övergödning, försurning och ett ökat tryck från växande städer. Klimatförändringar medför nya utmaningar för vår vatteninfrastruktur, såsom havsnivåhöjningar, vattenbrist, kraftiga skyfall och ökad risk för översvämningar. För att möta dessa utmaningar krävs moderna lösningar och långsiktiga investeringar i stadens vatteninfrastruktur. Här är Sverige ett föregångsland.

Globalt rankas Sverige bland de bästa länderna när det gäller tillgång till säkert dricksvatten, välutbyggda avloppssystem och avloppsvattenrening.^{7,8} I OECD:s senaste miljögranskning framkommer att andelen av Sveriges befolkning som är ansluten till ett kommunalt avloppsreningsystem är bland de högsta i Europa. Totalt behandlas 97 procent av det svenska urbana avloppsvattnet i enlighet med kraven i EU:s direktiv om rening av avloppsvatten från tätbebyggda områden – vilket är långt över genomsnittet i EU (82 procent).⁹ Utöver de kommunala vattenverken finns mindre, enskilda anläggningar för vattenförsörjning där det fortfarande kvarstår en utmaning i att hålla lika hög vattenkvalitet. Samtidigt är Sverige ledande i arbetet med att hantera nya typer av föroreningar i sötvatten och har gjort stora investeringar för att minska utsläppen av läkemedelsrester i miljön.¹⁰

Stockholm har potential att använda sina kajer bättre

Under 2000-talet har allt fler städer arbetat aktivt med att göra sina floder, kajer och sjöar badvänliga. Stockholm har inte heller legat på latsidan. De senaste årens kajbalkonger och doppzoner har varit kreativa sätt att tillåta bad i en annars restriktiv stad. Men det finns potential för att genomföra mycket mer, inte minst om man skulle använda den yta som redan finns tillgänglig.

I Stockholms Handelskammares rapport *Slösade ytor och vaskade platser* från 2024 gjordes en satelitundersökning av oanvända och felanvända platser. Felanvända platser kan vara stadsmark som kan användas bättre tack vare sitt centrala läge eller attraktiva karaktärsdrag. Bland annat identifierades 1,6 kilometer potentiell ny kaj som skulle kunna anläggas i centrala Stockholm. Utöver det fann vi nästan tre kilometer befintliga kaj- eller kustlinjeområden i behov av utveckling eller uppgradering för att bli mer attraktiva och användbara.

Att dessa ytor står oanvända beror sällan på brist på idéer, utan på bristande samordning, otydliga mandat och svårigheter att få tillfälliga lösningar godkända. Aktörer som vill aktivera kajerna möts ofta av långa ledtider, överlappande regelverk och brist på vägledning från staden. Här behövs ett initiativ från stadens sida att identifiera och frigöra utvecklingsbar kajyta, särskilt för tillfälliga installationer. En tillfällig lösning ska inte behöva genomgå permanenta prövningsprocesser.

7 Yale Center for Environmental Law & Policy, Wastewater treatment | Environmental Performance Index, 2024, <https://epi.yale.edu/measure/2024/WWT> (Hämtad: 20251024)

8 Yale Center for Environmental Law & Policy, Wastewater treatment | Environmental Performance Index, 2022, <https://epi.yale.edu/epi-results/2022/component/wwt> (Hämtad: 20251024)

9 Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD), OECD Environmental Performance Reviews: Sweden 2025, 12 mars 2025, https://www.oecd.org/en/publications/oecd-environmental-performance-reviews-sweden-2025_91dcc109-en.html (Hämtad: 20251024)

10 Ibid.



1,6 kilometer potentiell ny kaj skulle kunna anläggas i centrala Stockholm.

Karta 2: Identifierade kajer med förbättringspotential som identifierats i Stockholms Handelskammares rapport *Slösade ytor och vaskade platser*.



Stockholmarna vill bada bastu

I en undersökning från 2023 som Stockholms Handelskammare genomförde instämde tre av fyra respondenter i påståendet att Stockholm borde ha fler utomhusaktiviteter året runt. I samma undersökning ombads de tillfrågade stockholmarna att välja sina favoritplatser i länet. Föga förvånande kom både Djurgården och skärgården i topp. När respondenterna ombads berätta om den gemensamma faktorn för sina val var det närheten till vattnet som utmärkte platserna. Stockholmarna vill använda sin stad året runt och de uppskattar natur och vatten. Ett av de sätten att använda staden under vintermånaderna är genom bastubad.

Företaget Sthlm Sauna som bedriver medlemsbastu i Vinterviken har i dag 13 000 intresseanmälningar för att bli medlem – för en bastu som rymmer tio personer. Totalt står 20 000 personer i kö för att bli medlemmar i existerande och framtida bastur i Stockholm. Argumenten för att bygga fler anläggningar kunde inte vara tydligare. Och efterfrågan på den lilla marknad av bastur som finns är mångdubbelt utbudet.



»Vinterviken har i dag 13 000 intresseanmälningar för att bli medlem – för en bastu som rymmer tio personer.«

Mathias Leveborn

grundare, Sthlm Sauna



»Vi skulle gärna ha bastur överallt. Det finns attraktiva platser och intressenter som vill agera, men krångliga processer bromsar.«

Vilka typer av vatten- och vatten-nära funktioner ser du som mest efterfrågade i den framtida utvecklingen av Stockholm? Och hur bör dessa funktioner integreras?

Bastur är absolut något som efterfrågas. Det är fint att se hur föreningslivet engagerar sig och tar ansvar, men det räcker inte riktigt. Vi behöver också ett näringsliv med kapacitet att ta emot fler människor. Kvartersbastur fyller en viktig funktion för lokalbefolkningen, men för turister och större grupper behövs mer tillgängliga och professionellt drivna alternativ.

Vad kan man göra för att tillgodose efterfrågan på att bada bastu i väntan på att vi får alla tillstånd på plats i Stockholm?

Det handlar om att ställa tydliga krav på politiken, från föreningar, näringsliv och invånare. Intresset och efterfrågan finns ju redan,

det står 20 000 personer i kö och bara i Vinterviken har vi 13 000 intresseanmälningar. Samtidigt ligger allt i princip på paus i väntan på tillstånd, och det behövs en utredning för att förenkla ärendehanteringen. Vi behöver hitta sätt att kunna genomföra projekt utan att byråkratin sätter stopp för initiativkraften.

Finns det något ni gärna hade gjort vid eller på vattnet – om regelverk eller ansvarsfördelning inte satte stopp?

Massor! Vi skulle gärna ha bastur överallt. Det finns attraktiva platser och intressenter som vill agera, men krångliga processer bromsar. Om politiker vill driva en fråga måste något faktiskt hända under en mandatperiod, annars tappar folk engagemanget.

Bastubadandet gör även vattnet tryggare. Vi ser hur vuxna i bastun bidrar till ökad närvaro vid vattnet.

Det har till och med förhindrat drunkningsolyckor just för att det funnits folk där som kunnat ingripa.

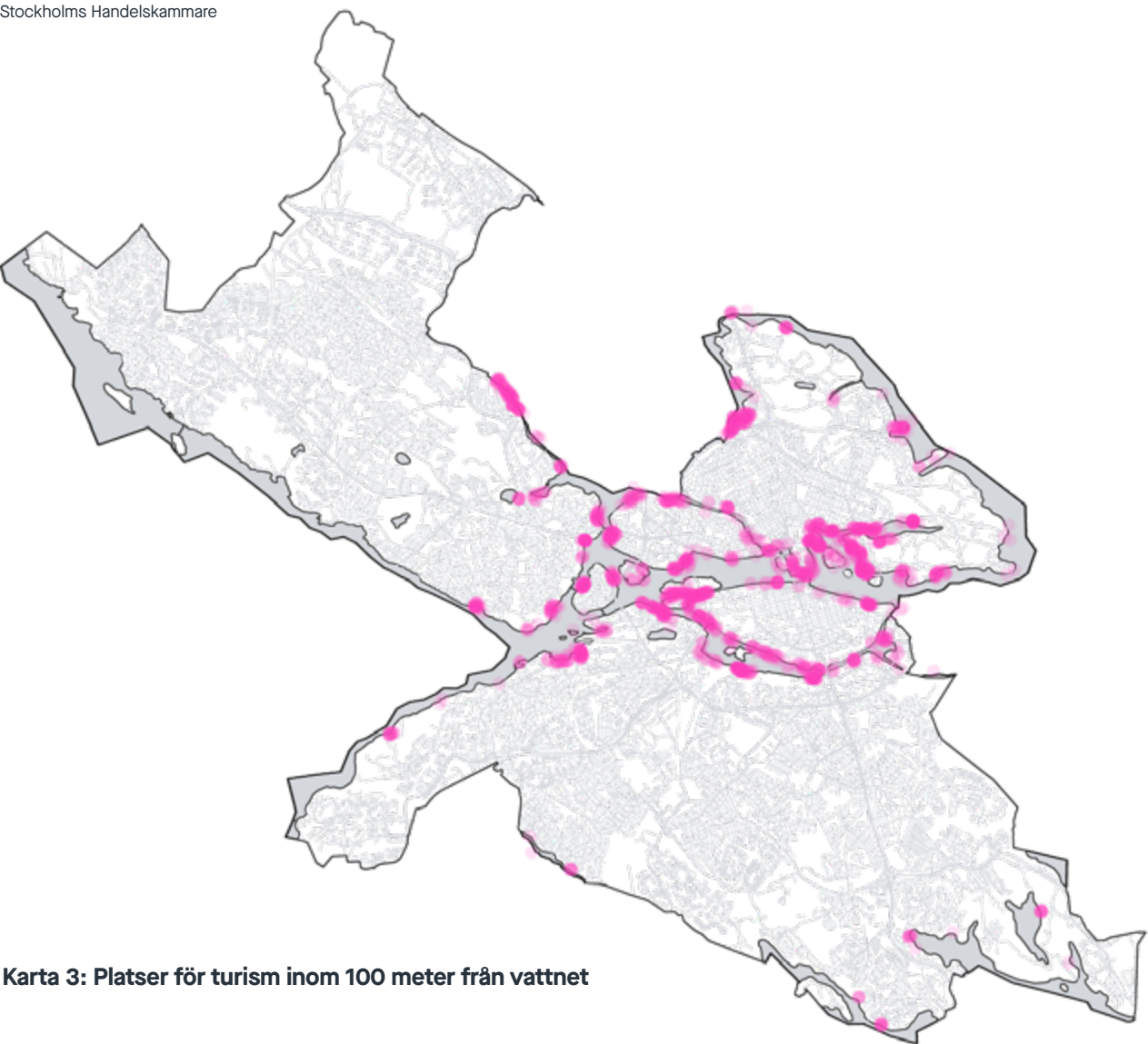
Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

I grunden handlar det om en reell politisk vilja, inte bara ord utan faktisk handling. Frågan är tyvärr ofta för liten för att väcka ett verkligt engagemang. De politiker som faktiskt vill något behöver också våga agera på det. Det krävs politisk styrning som inte bara sätter riktningen utan också driver organisationen i staden.

Besöksnäringen

Om du kommer som turist till Stockholm så behöver du knappt någon karta. Gå ner till vattnet så kommer du att springa på nästan varenda turistattraktion. Faktum är att av Stockholms 552 besöksmål (museer, nöjesparker, historiska landmärken, etc) så ligger 541 inom fem minuters promenad från vattnet.





Karta 3: Platser för turism inom 100 meter från vattnet

Men trots sin vattentillvända identitet och en stad som blickar ut mot vattnet har Stockholm varit dåliga på att bjuda in båtbesökare till staden. Det finns 133 kända gästhamnsplatser i hela Stockholms stad. Bara på Sandhamn finns det cirka 400 gästhamnsplatser.¹¹ KSSS (Kungliga Svenska Seglarsällskapet) uppskattar behovet till mellan 500 och 1 000 platser i Stockholm under sommarmånaderna. Besöksnäringens potential hindras i dagsläget av hamnkapaciteten.

Ett Stockholm för bryggseglare

År 2020 hade 2,1 miljoner svenskar vistats i en fritidsbåt under de senaste tolv månaderna. Totalt uppgick antalet dagar då båt användes till över 19 miljoner, då någon av landets 864 200 fritidsbåtar var i sjödugligt skick och fick lägga ut. Av båtarna är i dag cirka 33 procent dagstursbåtar med övernattningsmöjligheter. Sammantaget gjorde svenska båtåkare 2,7 miljoner övernattningar med i genomsnitt tre personer. 868 000 övernattningar var i en gästhamn annan än hemmahamnen¹². Sammantaget finns alltså ett stort besöksunderlag hos den båtåkande befolkningen. Enligt försäkringsbolaget Svedeas Båtlivsundersökning uppger 56 procent att de skulle åka mer båt om vädret var bättre. Det är svårt för både politiker och näringsliv att påverka. Men av de tillfrågade uppgav tio procent att fler sjökrogar och nio procent att fler utflyktsmål hade fått dem att använda båten mer. En efterfrågan som skulle kunna realiseras i Stockholm.

11 Gästhamnsguiden, Karta, <https://www.gasthamnsguiden.se/sv/karta/> (Hämtad: 20251024)

12 Transportstyrelsen, Båtlivsundersökningen 2020 (Rapport Dnr 2021-2170), mars 2021, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/>



Patrik Salén

ordförande, Kungliga Svenska Segelsällskapet

»Vi hade med glädje arrangerat fler publika vattenaktiviteter i centrala Stockholm.«

Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

Havet och skärgården utgör en grundläggande del av Stockholms identitet. Att stärka stockholmarnas relation till vattnet, genom simning, båtturer, fiske eller bad är viktigt för en öppen och inkluderande stad. Fler behöver ges möjlighet att få uppleva friheten och glädjen i att vistas på vattnet tillsammans. Genom tydliga riktlinjer och bättre samverkan mellan stad, näringsliv och civilsamhälle skulle vattenmiljön bli mer tillgänglig.

Vilka typer av vatten- och vattennära funktioner ser du som mest efterfrågade i den framtida utvecklingen av Stockholm? Och hur bör dessa funktioner integreras?

Vi ser ett stort behov av en permanent arena för vattenaktiviteter i centrala Stockholm. Det finns ytor på vattnet, men det saknas en lämplig hamn för segling, evenemang och prova-på-verksamheter.

Under sommarmånaderna är efterfrågan på gästhamnsplatser mycket hög. KSSS driver redan i dag några av regionens största gästhamnar och vi ser tydligt hur behovet vida överstiger tillgången. Även under för-och eftersäsongen har intresset för rekreation nära vattnet ökat, som bad, promenader och kajaktiviteter.

Vad behövs för att få till samverkan mellan privata och offentliga aktörer i utvecklingen av kajer?

Staden behöver sätta en tydlig ambition för långsiktiga och transparenta samverkansformer. Privata aktörer bör uppmuntras och ges rätt förutsättningar för att bidra till ett mer tillgängligt vattenrum. Genom trygga avtal, tydliga regelverk och en gemensam målsättning om ökad vattennärvaro kan vi skapa både tillit och möjligheter för förvaltning, utveckling och publik användning.

Finns det något ni gärna hade gjort vid eller på vattnet – om regelverk eller ansvarsfördelning inte satte stopp?

Vi hade med glädje arrangerat fler publika vattenaktiviteter i centrala Stockholm: prova-på-dagar, seglingsuppvisningar, tävlingar och projekt för unga och nya målgrupper. Men vi saknar, som sagt, en långsiktig plats för denna typ av arrangemang.

Stockholm saknar många gästhamnar. Vad krävs för att det ska bli enklare att få till fler platser där båtbesökare kan lägga till?

En vanlig missuppfattning är att gästhamnar leder till ökad biltrafik. Det är tvärtom. Båtgäster anländer sjövägen och bidrar till ett hållbart och gångvänligt stadsliv. Stockholm bör därför se gästhamnar som en strategisk del av infrastrukturen, på samma sätt som man planerar för kollektivtrafik eller cykelvägar. På Sandhamn har vi cirka 400 hamnplatser och när varje säsong omkring 15 000 gästnätter, trots en betydligt kortare säsong än i stan. Vi uppskattar att behovet i Stockholm under sommaren ligger någonstans mellan 500 och 1 000 gästhamnsplatser.

Vattenburen kollektivtrafik och godstransporter



Stockholm har i över tusen år varit ett fönster mot världen. Från vikingarnas resor via Birka och Birger Jarls handelstraktat med Hansan har stadens vattenvägar burit både människor och varor. Men länge var det svårt att bedriva handel till sjöss. Höga avgifter, tullkrav och stel byråkrati bromsade tillväxten.

Det skulle dröja ända till 1907 innan beslut fattades om att inrätta en frihamn i Stockholm (efter en lång kamp från näringslivet och Stockholms Handelskammare). Det kan liknas vid att införa ett låst förråd i hamnen. Varor kunde lagras där utan att någon tull behövde betalas direkt. Tullavgiften påfördes först om varorna togs ut ur förrådet och in i landet. Det gjorde det möjligt att mellanlagra och hantera varor som bara passerade genom Sverige på väg till andra länder. Reformen innebar att Stockholm började fungera som en riktig transitohamn, en knutpunkt i det internationella gods nätverket.¹³

Sjöfarten är fortsatt en viktig svensk arbetsgivare. Inom det svenska sjöfartsklustret arbetar uppskattningsvis 100 000 personer. Det inkluderar allt från skeppsmäkleri, administration, akademi, myndigheter, hamnar etc. Cirka 10 000 personer är direkt sysselsatta ombord på svenska fartyg.¹⁴ Bara i Stockholm uppskattas Stockholms Hamnar generera 24 000 arbetstillfällen, vilket är 1,9 procent av länets arbetsmarknad.

Ett skepp kommer lastat

Sjöfarten är fortfarande en bärande men ofta osynlig del av Sveriges transportsystem. Under 2023 transporterades gods motsvarande över 98 miljarder tonkilometer (en tonkilometer är ett ton gods som färdas en kilometer). Av all tontrafik stod sjöfarten för 27 procent. Det gör vattenvägarna till det näst största transportslaget för gods efter vägtrafiken, och större än både järnväg och flyg.¹⁵

När det gäller utrikeshandel är sjöfarten ännu viktigare. I svensk utrikeshandel så transporterades cirka 90 procent av godset med sjöfart, lastfartyg och färjor. Därmed passerar det också genom någon svensk hamn.¹⁶ Fartygen bär med sig varor som inte syns på vägarna och kanske sällan syns på butikshyllor. Jord, sten, sand och bränsle är några av de vanligaste varorna som flyttas på vatten.^{17 18}

Arbetspendlare och turister älskar havets våg

Men sjöfarten är inte bara en fråga om varuflöden och export, den har också en viktig roll att spela i människors vardagsliv, till exempel genom besöksupplevelser, kollektivtrafik, och andra resor för stockholmare och turister. SL trafikerar i dagsläget fem båtlinjer och till det kommer hela skärgårdstrafiken.

Det är få resenärer som pendlar via båt, men de som gör det är nöjdast av alla pendlare. Under 2023 gjorde stockholmarna 6,6 miljoner båtresor i kollektivtrafiken. Det kan låta som mycket, men jämfört med andra färdmedel är det en liten del. Samma år gjordes över 300 miljoner påstigningar i tunnelbanan. Alltså nästan 50 gånger fler än för båt.¹⁹



Vattenvägarna är det näst största transportslaget efter vägtrafiken, större än både järnväg och flyg.

13 Stockholms Hamnar, 1900–1949, 2015, <https://www.stockholmshamnar.se/historia/epoker/1900-1949/> (Hämtad: 20251024)

14 Sweship, Svensk sjöfart i korthet – Sjöfarten i siffror, 2024, <https://www.sweship.se/svensk-sjofart-i-korthet/sjofarten-i-siffror/> (Hämtad: 20251024)

15 Trafikanalys, Transportarbete i Sverige 2000–2023, 2024, <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/transportarbete/2023/transportarbete-2000-2023-2024-11-01.pdf> (Hämtad: 20251024)

16 Trafikverket, Godstransporter i staden – citylogistik, 2024, <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Naringslivets-transporter/Godstransporter-i-staden--citylogistik/> (Hämtad: 20251024)

17 Trafikanalys, Sjötrafik 2024, 2025, <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2025/sjotrafik-2024.pdf> (Hämtad: 20251024)

18 Ibid.

19 Trafikanalys, Kollektivtrafik, 2024, <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/?cw=1&q=t1203>. (Hämtad: 20251024)

Räknat per person blir det i snitt bara 2,7 båtresor per invånare under hela året. Trots det är sjötrafiken det enda färdmedlet i Stockholm som helt har återhämtat sig efter pandemin och till och med passerat nivåerna från före 2020.

Totalt hade Stockholms hamnar (Stockholm inklusive Kapellskär, Nynäshamn och Norvik) 7,2 miljoner passagerare under 2024. Då inkluderas även turister som kommer med kryssningsfartyg. Stockholm står för 29 procent av det totala antalet passagerare i Sverige.²⁰

När man mäter nöjdheten med olika typer av kollektivtrafikslag sticker båtpendlarna ut. Av de som nyttjar pendelbåt är 97 procent nöjda och för skärgårdstrafiken är siffran 95 procent. I jämförelse ligger nöjdheten för tunnelbana på 85 procent och för pendeltåg på 59 procent.

Dessutom är upplevelsen av trygghet på båtarna nästan hundra procentig, för både män och kvinnor. Av de kvinnor som reser själva på kvällen uppger 99 procent att de känner sig trygga i skärgårdstrafiken, för kvinnor på pendelbåt är siffran 97 procent. För män är siffrorna 98 respektive 97 procent. I all kollektivtrafik sammantagen är siffran 70 procent och på pendeltåg känner sig endast varannan kvinna trygg. Det finns såklart olika skäl till att folk känner sig trygga men faktum kvarstår att pendelbåtstrafiken upplevs som säker.

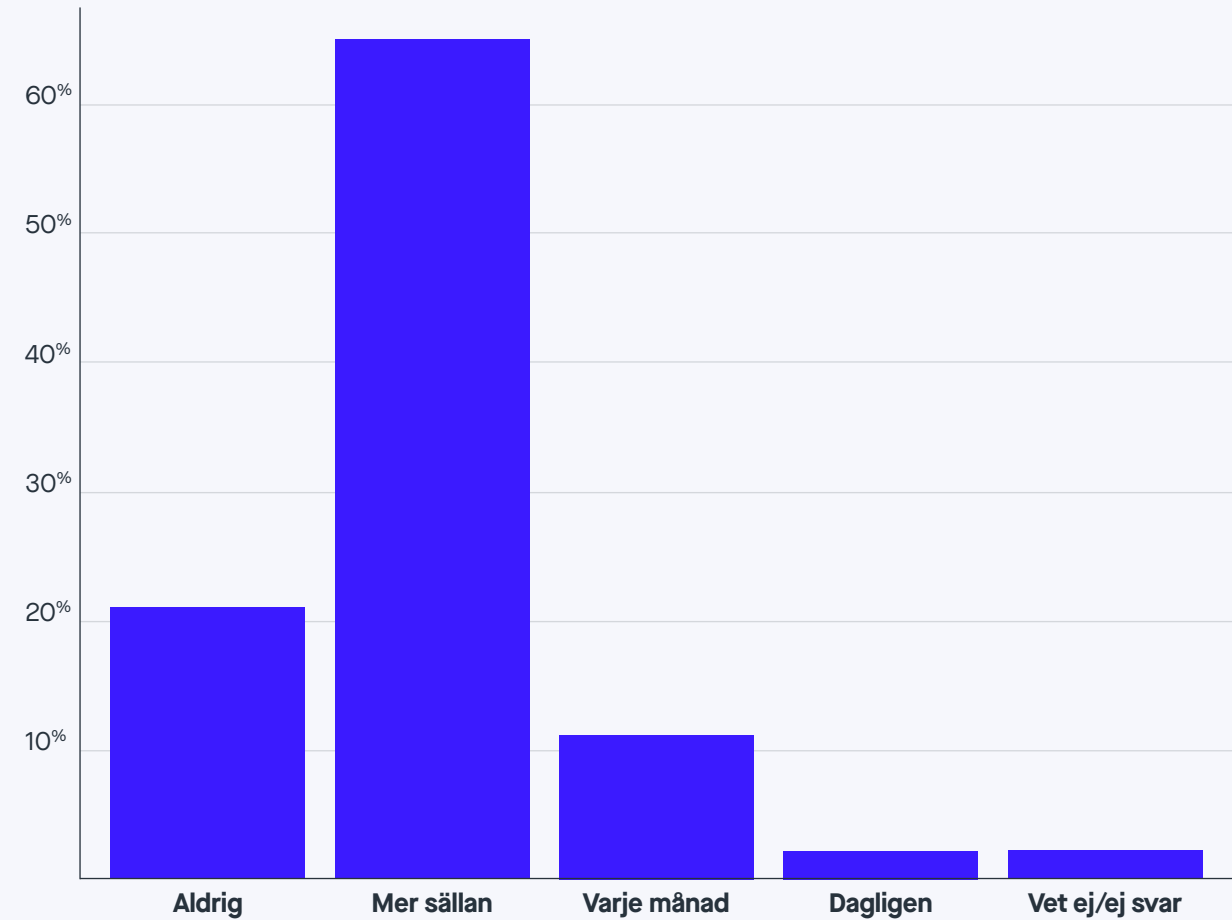
Trots nöjdheten och tryggheten är båten något som få använder regelbundet. Bara två procent av stockholmarna tar båten dagligen och tolv procent gör det varje månad. Det betyder att hela 86 procent åker båt mer sällan eller aldrig.

Trots att vattenvägarna är underutnyttjade, är det i dag svårt att etablera nya linjer eller testa nya tekniska lösningar. Upphandlingskrav formuleras ofta utifrån historiska mallar snarare än utifrån transportbehov, vilket missgynnar innovativa alternativ. Därtill saknas en sammanhållen planering för hur båttrafiken ska integreras i det övriga kollektivtrafiksystemet. För att frigöra sjötrafikens potential krävs teknikneutrala upphandlingar, tydligare mål för utsläppsminskningar och bättre samordning mellan näringslivet, SL och kommunerna.

20 Trafikanalys, Sjötrafik 2024, 2025, <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2025/sjotrafik-2024.pdf> (Hämtad: 20251024)

Hur ofta använder du båt som kollektivtransportmedel?

2023-2024. Geografiskt område: Stockholm. Källa: Infostat





Inspiration från Norge och Nederländerna

I Norge och Nederländerna kan vi se lyckade exempel på partnerskap och omställningsmodeller inom sjöfartssektorn. I Norge har man genom att införa nya krav vid upphandling av färjor sett en ökad tillväxt inom marknaden för elfartyg.

Norge

Som i många länder upphandlades färjetrafik i Norge tidigare utifrån lägsta pris. Men när man såg att det fanns stor potential för en mer miljövänlig drift gick man över till så kallad konkurrenspräglad dialog. Det är en upphandlingsform där myndigheten först diskuterar möjliga lösningar med leverantörerna innan slutliga anbud lämnas. Den nya upphandlingsstrategin ledde till att man 2015 blev först i världen med att driftsätta en helelektrisk bilfärja, AM Ampere. Strategin har gett resultat: i dag, tio år senare, har CO2-utsläppen från färjetrafiken i Norge halverats.²¹

Nederländerna

I Nederländerna är omställningen av sjöfarten en prioriterad fråga. 2019 undertecknade den nederländska regeringen tillsammans med sjöfartsindustrin Green Deal on Maritime and Inland Shipping and Ports. I linje med den europeiska gröna givens mål om att göra EU klimatneutralt till 2050 har Nederländerna, genom det ingångna avtalet, satt upp målet att minska utsläppen från sjöfarten med 70 procent till 2050, jämfört med 2008 års nivåer. Man strävar även efter att driftsätta minst ett fartyg med nollutsläpp till 2030.

Som en del av omställningen har Nederländerna fått stöd från EU för att utvärdera grön framdrivningsteknik som ska göra den statliga fartygsflottan klimatneutral.²² Ett exempel på hur grön sjöfart premieras är hur fartyg med hög miljöprestanda, enligt Environmental Ship Index, ges reducerade hamnavgifter i Rotterdam.²³

21 Statens vegvesen, Feirer 10-årsdagen for grønn revolusjon til havs, 2025, <https://www.vegvesen.no/om-oss/presse/aktuelt/2025/02/ampere-10-ar/> (Hämtad: 20251024)

22 Directorate General for Structural Reform Support, Green Shipping in the Dutch State Fleet, 2024, https://reform-support.ec.europa.eu/publications-0/green-shipping-dutch-state-fleet_en (Hämtad: 20251024)

23 Port of Rotterdam Authority, Environmental Ship Index Discount, 2024, <https://www.portofrotterdam.com/en/sea-shipping/seaport-dues/environmental-ship-index-discount/> (Hämtad: 20251024)



Mikael Mahlberg

Head of PR & Communications, Candela

»Om fler får uppleva att det går snabbare att ta båten än bilen till jobbet, blir också vattenmiljön en mer självklar del av stadslandskapet.«

Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

Genom att integrera vattenvägarna i det dagliga resandet. I dag ses vatten främst som rekreation, men det är också en resurs för snabb, tyst och utsläppsfri kollektivtrafik. Medan våra vägar och spårvägar är utbyggda till sin maxkapacitet är vattnet en outnyttjad resurs. Om fler får uppleva att det går snabbare att ta båten än bilen till jobbet, blir också vattenmiljön en mer självklar del av stadslandskapet

Vilka typer av vatten- och vattennära funktioner ser du som mest efterfrågade i den framtida utvecklingen av Stockholm? Och hur bör dessa funktioner integreras?

Snabb, tillgänglig och eldriven pendelbåtstrafik skulle ge stora resenärfördelar. Det skulle också knyta skärgården närmare city och göra staden mer levande.

Bryggor och hållplatser kan fungera som transportnav men också som

sociala ytor. En modern kaj ska både kunna vara ett resecentrum och en plats för stadsliv. Med fler hållplatser vid vattnet uppstår även en ny kundgrupp för kaféer, restauranger etc. Då bildas levande kajer.

Ni ligger långt fram tekniskt. Vad möter ni för reaktioner när ni presenterar nya lösningar för en stad som fortfarande planeras med gamla transportmönster i åtanke?

Trots att sjötrafiken utgör fem procent av det totala resandet, står den för 50 procent av kollektivtrafikens utsläpp. Trots stadens och regionens mål om ett fossilfritt och klimatpositivt samhälle släpper fartygen dagligen ut stora mängder koldioxid över Mälarens och Saltsjöns vattenytor.

Elektrifieringen av sjötrafiken går långsamt, och tydliga styrmedel som driver på omställningen är få. Utan förändring riskerar sjöfartssektorn att bli den svaga punkten i klimatpolitiken – en sektor där utsläppen är fortsatt höga eller till och med ökar medan andra pressas hårt för att minska.

Vad skulle du vilja se förändras i stadens planering för att det ska bli enklare att kombinera ny teknik, eldrift och hållbara färdmedel på vattnet?

Upphandlingskriterierna måste bli teknikneutrala. I stället för att ställa krav på fartygsstorlekar borde fokus ligga på faktiskt transportbehov av passagerare per dag och premiera lösningar som minskar energiförbrukning och sänker kostnaden per passagerare. Det skulle möjliggöra en ny generation snabba, små och smarta eldrivna fartyg med nya direktlinjer i staden.

Finns det något ni gärna hade gjort vid eller på vattnet – om regelverk eller ansvarsfördelning inte satte stopp?

Vi hade gärna sett att fler vattenburna linjer testas som komplement till övrig kollektivtrafik, exempelvis kollektivtrafik mellan Nacka-City och Lidingö, Ropsten, Täby.

Stadsutveckling

Trots att mäklare lockar med sjöglimtar och havsutsikt är vattennära boendemiljöer i Stockholm inte en lyx för några få. En tredjedel av alla boende i Stockholm bor inom fem minuters gångavstånd från vatten. Dessutom är vattennära boende fullt förenligt med tät stadsstruktur. I vårt län bor över 90 procent av Sveriges kustnära befolkning i tätorter²⁴.

24 Statistiska centralbyrån, Folkmängd efter region, sex och år – Årsstatistik (BE0101), 2025, https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101Y/FolkDesoKon/ (Hämtad: 20251024)

I listan över landets kommuner med högst befolkningstäthet i strandnära lägen (max 100 meter från strandlinje mot hav eller inlandsvatten) placerar sig Stockholmskommunerna högt. Sex av kommunerna i topp-tio-listan återfinns i Stockholm. När möjlighet ges väljer människor att bo nära vattnet.

I Stockholms län är 153 000 byggnader så kallade strandnära byggnader. Det vill säga att de befinner sig inom 100 meter från hav eller inlandsvatten. Två tredjedelar är byggnader som ligger inom 100 meter från hav. Resterande tredjedel ligger inom 100 meter från inlandsvatten.

Regeringen tillsatte i juni 2025 en utredning för att förenkla strandskyddet. Utredningen ska – med hänsyn tagen till att områden med höga naturvärden fortsatt ska ha ett starkt skydd – undersöka möjligheten att göra det lättare att bygga nära vatten, att kunna ta hand om byggnader nära vatten och att möjliggöra ett lokalt inflytande över strandskyddet.

Det vore önskvärt att utredningen pekar på att regelverket ändras så att det blir enklare att genomföra ny-, om- och tillbyggnader nära vatten samt att det underlättas att ändra användningen av bryggor och båthus. Bostadsbyggande nära vatten bör tillåtas där så bedöms vara lämpligt, förutsatt att klimatrisker och hanteringen av dessa har integrerats i planeringsprocessen. Dessutom bör tillståndsprocesserna för tillfälliga arrangemang som festivaler, läger och idrottsevenemang vid vatten underlättas.²⁵

25 Regeringen, Nu tar vi nästa steg för att reformera strandskyddet, 2025, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/06/nu-tar-vi-nasta-steg-for-att-reformera-strandskyddet/> (Hämtad: 20251024)

Tabell 1: Kommuner med högst befolkningstäthet i strandnära läge	
Källa SCB	
Kommun	Antal folkbokförda per kilometer strandlinje
Sundbyberg	660
Stockholm	287
Malmö	99
Nacka	65
Lidingö	59
Danderyd	55
Sollentuna	49
Lomma	46
Helsingborg	40
Staffanstorp	34



»I Stockholms län är 153 000 byggnader så kallade strandnära byggnader.«



Anna Gissler

Head of External Relations & Collaborations,
AMF Fastigheter

»En viktig del är att utöka tillgängligheten vid kajerna.«

Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

En viktig del är att utöka tillgängligheten vid kajerna, till exempel nedanför Kornhamnstorg i Gamla stan, där har man skapat en miljö där stadsliv och vatten möts. Det finns också potential i nya typer av upplevelser som picknickbåtar med geofence-lösningar, något man har lyckats med i Köpenhamn. Och inte minst behöver besöksnäringen få komma ut på vattnet och skapa verksamheter och upplevelser nära och på vattenytan.

Vad behövs för att få till samverkan mellan privata och offentliga aktörer i utvecklingen av kajer?

För att samverkan ska fungera krävs ett ordentligt förarbete, där reglerna för hur ytor får användas tydliggörs från stadens och hamnens sida. Det skulle också vara värdefullt att

instifta särskilda testområden, som en slags testbädd, där man kan utforska nya lösningar utan att vara låst vid nuvarande regelverk.

Finns det något ni gärna hade gjort vid eller på vattnet – om regelverk eller ansvarsfördelning inte satte stopp?

Det finns många idéer vi gärna hade genomfört om vi inte begränsades av dagens regelverk och ansvarsfördelning. Till exempel skulle vi gärna se ett ljus- och vattenspel i Marievik, en utomhusscen på vattnet eller gradänger som skulle skapa naturliga sittplatser vid kajerna. Fler bastumöjligheter är också efterfrågade, men i dag är detaljplanen delvis ett hinder för den typen av utveckling. Generellt saknas ett tydligt lagstöd för att bygga på vatten i Stockholm i dag, och vattenspegeln skyddas dessutom av ett riksintresse, vilket ytterligare begränsar möjligheterna.

Finns det exempel i AMF Fastigheters egna projekt där ni har arbetat med att stärka sambandet mellan stad och vatten?

Marievik är ett tydligt exempel på detta. Det är vårt största stadsutvecklingsområde med kommersiella fastigheter i Stockholm och där arbetar vi aktivt med att stärka kopplingen mellan stadens liv och vattenrummet. Genom att öppna upp, skapa nya vistelsemiljöer och planera för verksamheter nära vattnet försöker vi integrera vattenmiljön som en naturlig del av stadsbilden.

Tre områden där Stockholm står i fören

Den här rapporten har visat på några av de saker som kan förbättra relationen mellan staden och vattnet. Men det finns också områden där Stockholm redan i dag visar vägen framåt.



Nya Slussen – räddar Mälaren de kommande 100 åren

Ett varmare klimat gör att avdunstningen av vatten från mark, sjöar och hav ökar, vilket i sin tur leder till mer nederbörd. Kraftiga regnväder kan snabbt höja vattennivåerna och orsaka översvämningar. Den ökade nederbörden gör också att grundvattennivån stiger, framför allt under vinterhalvåret, vilket också ökar risken för översvämningar.

Mälarens vattennivå påverkas främst av hur mycket vatten som tillförs från omgivande vattendrag och av hur mycket vatten vi kan släppa ut genom slussarna i Stockholm och Södertälje. Tidigare var avtappningskapaciteten inte tillräcklig, vilket innebar stora översvämningsshot mot viktiga samhällsfunktioner kring Mälaren.

För att undvika översvämningar vid tillfällen med höga vattennivåer har det funnits ett stort behov av att kunna öka avtappningen. Genom ombyggnaden av Nya Slussen i Stockholm och ny reglering av Mälaren har vi nu en helt annan möjlighet att leda ut vatten från Mälaren till Saltsjön. Det har kraftigt minskat översvämningsskrisen och enligt beräkningar kommer den nya kapaciteten att skydda Mälaren mot översvämningar under de kommande 100 åren.²⁶

Norra Djurgårdsstaden – från grått till blått

I det tidigare industriområdet växer det i dag upp en marin stadsdel med promenader, bostäder och arbetsmöjligheter. I Norra Djurgårdsstaden pågår ett av Europas största stadsutvecklingsprojekt med en målsättning om 12 000 nya bostäder och 35 000 arbetsplatser till 2030. Projekt som Saltkajen, en ny kaj och brygga i Norra Djurgårdsstaden, förväntas vara färdigställda 2026.²⁷

För staden är vattenhantering en grundläggande del av en hållbar stadsutveckling. Visionen är att bli en internationell förebild för hållbar urbanisering och området är ett bra exempel på hur Stockholm tar täten i att utveckla urbana och kustnära områden på både ett motståndskraftigt och attraktivt sätt.

I Norra Djurgårdsstaden har man skapat ett omfattande och integrerat dagvattensystem som både renar och fördröjer dag- och smältvatten innan det når havet. Systemet binder samman gröna tak och takträdgårdar med dammar, öppna dagvattenlösningar, ytvattenavrinning och stadsgrönska.

Ett annat exempel är arbetet med ett källsorterat avloppssystem. Genom att samla in och behandla grävatten separat från hushåll och verksamheter har man kunnat visa att vattnet kan återanvändas, till exempel för bevattning av stadens grönområden, i stället för att direkt ledas ut i omgivande vattenmiljöer. Grått vatten blir till blått helt enkelt.

Hammarby Sjöstad – där Stockholm går före

Hammarby Sjöstad, utformat för att vara ett av världens mest miljövänliga stadsutvecklingsprojekt, är ett lysande exempel på den potential som finns i gamla industriområden. Vatten är centralt för denna utveckling, både i en integrerad strategi som kopplar samman energi, vatten och avfallshantering samt genom skapandet av gröna och blå ytor som genererar en biologisk mångfald och en hälsosam omgivning.²⁸ Med en fortsatt utveckling för att expandera ytterligare norr- och söderut fortsätter Hammarby Sjöstad att vara en global modell för hur man kan omvandla hamnnära industriområden till moderna, hållbara stadsdelar.

26 Stockholms stad, Nya Slussen – ökad avtappning från Mälaren, 2024, <https://miljobarometern.stockholm.se/klimat/klimatanpassning/oversvamningar-fran-sjoar-och-vattendrag/nya-slussen-okad-avtappning-fran-malaren/> (Hämtad: 20251024)

27 Stockholm Royal Seaport, Stockholm Royal Seaport, 2024, <https://vaxer.stockholm/en/areas/city-development-areas/stockholm-royal-seaport/> (Hämtad: 20251024)

28 Hammarby sjöstad, Stadsutvecklingsområde Hammarby sjöstad, 2024, <https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomraden/stadsutvecklingsomrade-hammarby-sjostad/> (Hämtad: 20251024)



Elin Frendberg

tidigare vd, Fotografiska

»Vi drömmer om att ta ut vår restaurangverksamhet på vattnet.«

Hur kan vi göra Stockholms vattenmiljö mer tillgänglig för både stadsliv och rekreation?

Vi behöver skapa fler publika ytor nära vattnet för att ge människor bättre tillträde och koppling till vattnet. Det vore fantastiskt med fler bad, parker, öppna trädgårdar, caféer och restauranger längs kajerna. Det finns även fina möjligheter för havsnära verksamhet under hela året i vår stad, med exempelvis kallbadhus, vinterbad och bastubad.

Vad behövs för att få till samverkan mellan privata och offentliga aktörer i utvecklingen av kajer?

I första hand behövs en gemensam och tydlig vision om vilken typ av stad vi vill skapa och hur den ska upplevas av medborgare och gäster. Sen behövs en förenklad byråkrati inom Stockholms stad och ett närmare samarbete med näringslivet

för att lyckas nå den visionen. Vi privata aktörer kan bidra med gäster, flöden och idéer i utvecklandet av en levande stad och jag tror att vi har mycket att vinna på ett tajtare samarbete oss emellan.

Har ni idéer på hur era kajnära ytor skulle kunna användas mer publikt och upplevelsedrivet?

Vi drömmer om att ta ut vår restaurangverksamhet på vattnet, skapa musselodlingar som renar vattnet, en ostronbar och en levande kulturkaj med aktiveringar och happenings tillsammans med våra grannar. Vi får ofta höra önskemål från våra gäster om en gästbrygga, en småbåtshamn och en aktiv båtlinje mellan Söder och City. Med nya världsledande elbåtslösningar finns stora möjligheter att koppla ihop staden bättre, mellan olika stadsdelar, och öppna upp vattnet för mer rörlighet och aktivitet.

A black and white photograph of a person in a kayak on the water, with the Stockholm skyline in the background. The person is wearing a life vest and is paddling. The water is calm, and the sky is overcast. The title 'Stockholms Handelskammares förslag' is overlaid in large yellow text. There are three blue circles: one in the top left, one in the top right, and one in the bottom left.

Stockholms Handelskammares förslag

1. Bygg Nordens längsta kaj mitt i Stockholm city
2. En samlad strategi för både kaj och vatten
3. Snabb väg till fler badmöjligheter i city
4. En arbetspendlare till havs – hur fler i Stockholm kan använda båten som kollektivtrafik
5. Planera för platser där man kan provsimma – pröva platser på vatten där man kan ha enklare byggregler
6. Att angöra en (gästhamns)brygga – Stockholm har potential att bygga 1 000 gästhamnsplatser



1. Bygg Nordens längsta kaj mitt i Stockholm city

Stockholms Handelskammare föreslår att staden tar fram en plan för att bygga Nordens längsta kaj-promenad som binder samman hela sträckan från Karlbergs slott till Djurgårdsbron. Sträckan ska vara fullt tillgänglig för gående och cyklister och ramas in av en blandning av restauranger, kulturaktiviteter, kontor, gästhamnar, nattliv och pop up-marknader.

Arbetet kräver att man skapar en sammanhängande gång- och cykelväg längs Klarasjön, identifierar kajnära fastigheter och ytor för ny eller förändrad verksamhet

och avsätter plats för temporära evenemang, marknader och kultur. Inspiration kan man ta från Hafencity-projektet i Hamburg, som inkluderar långa kajpromenader med bostäder, kontor, kultur och restauranger.

2. En samlad strategi för både kaj och vatten

Det är dags för Stockholm att ta fram en strategi som tar steget ut i vattnet. Den tidigare kajstrategin var en utmärkt första ansats. Men nu behöver havet integreras och en helhetssyn etableras. I dag är ansvarsfördelningen inom kommunerna otydlig, vilket försvårar genomförande och skapar långa processer kring allt som rör vatten och gränslandet mellan fast mark och vatten.

Stockholms Handelskammare föreslår en samlad strategi för huvudstadens kajer och vattenrum som lägger fram en tydlig samverkansstruktur mellan offentliga och privata aktörer och integreras i Regional Utvecklingsplan (RUFs) och kommunernas översiktsplanering.

3. Snabb väg till fler badmöjligheter i city

Badplatser bidrar till förbättrad hälsa, ökad stadsattraktivitet och social samvaro. Men många kajer i Stockholm är i dag underutnyttjade och otillgängliga för människor. Samtidigt växer efterfrågan på vattennära rekreation, bad och evenemang.

Det saknas dock strukturer för var badplatser är lämpliga, och regleringsmodellerna för tillfälliga installationer är stelbenta. Stockholms Handelskammare föreslår att nya badzoner testas genom tillfälliga installationer (pontoner och flytbryggor) på samma sätt som man testat sommargåtor, att regler och ansvar för flytande infrastruktur tydliggörs och att kommersiella och ideella aktörer bjuds in att driva bad och aktiviteter.

Vi föreslår att Södermälstrand blir första testområde.

Här finns närhet till city, stora gång- och cykelstråk och ett vattenrum som redan i dag används. Med en tydlig strategi kan detta bli en modell för hur staden gör bad tillgängligt även i tät stadsmiljö utan att behöva vänta på dyra permanenta lösningar.

4. En arbetspendlare till havs – hur fler i Stockholm kan använda båten som kollektivtrafik

Stockholm ska vara en stad där vattnet används, även till vardags. I dag saknas både struktur och samordning för att båtpendling ska kunna bli ett reellt alternativ i vardagsresandet. Trots att Stockholm har en geografi som lämpar sig för sjötrafik begränsas användningen av glest utbud, dålig koppling till annan kollektivtrafik och avsaknaden av ett helhetstänk där både privata och offentliga aktörer arbetar tillsammans.

Stockholms Handelskammare föreslår att det genomförs en strategisk planering för integrerade knutpunkter för båt- och kollektivtrafik samt att nya linjer testas i samverkan mellan SL och privata aktörer och där klimatpåverkan och ekonomi är bärande i planeringen.

5. Planera för platser där man kan provsimma – pröva platser på vatten där man kan ha enklare byggregler

För att utveckla nya vattenrelaterade verksamheter krävs ofta godkännande från flera instanser, vilket gör att de redan långa tillståndprocesserna drar ut på tiden och i slutändan hämmar innovation.

Vi vill att Stockholm ska vara en stad där det går att testa nytt. Och då får inte tillståndprocesser stå i vägen för attraktiva och hållbara vattenprojekt. Handelskammarens förslag är att en försökszon på vattnet införs i centrala Stockholm där pontoner,

bassänger och bryggor kan provas enklare. Upplägget kan resultera i mallar för förenklade tillstånd och tillfälliga projekt samt där man gör en juridisk genomlysning av hinder i nuvarande regelverk.

Om man tycker det låter som en omöjlighet kan man titta på liknande projekt: Flussbad i Berlin, Islandsbrygge i Köpenhamn och +Pool i New York.

6. Att angöra en (gästhamns)brygga – Stockholm har potential att bygga 1 000 gästhamnsplatser

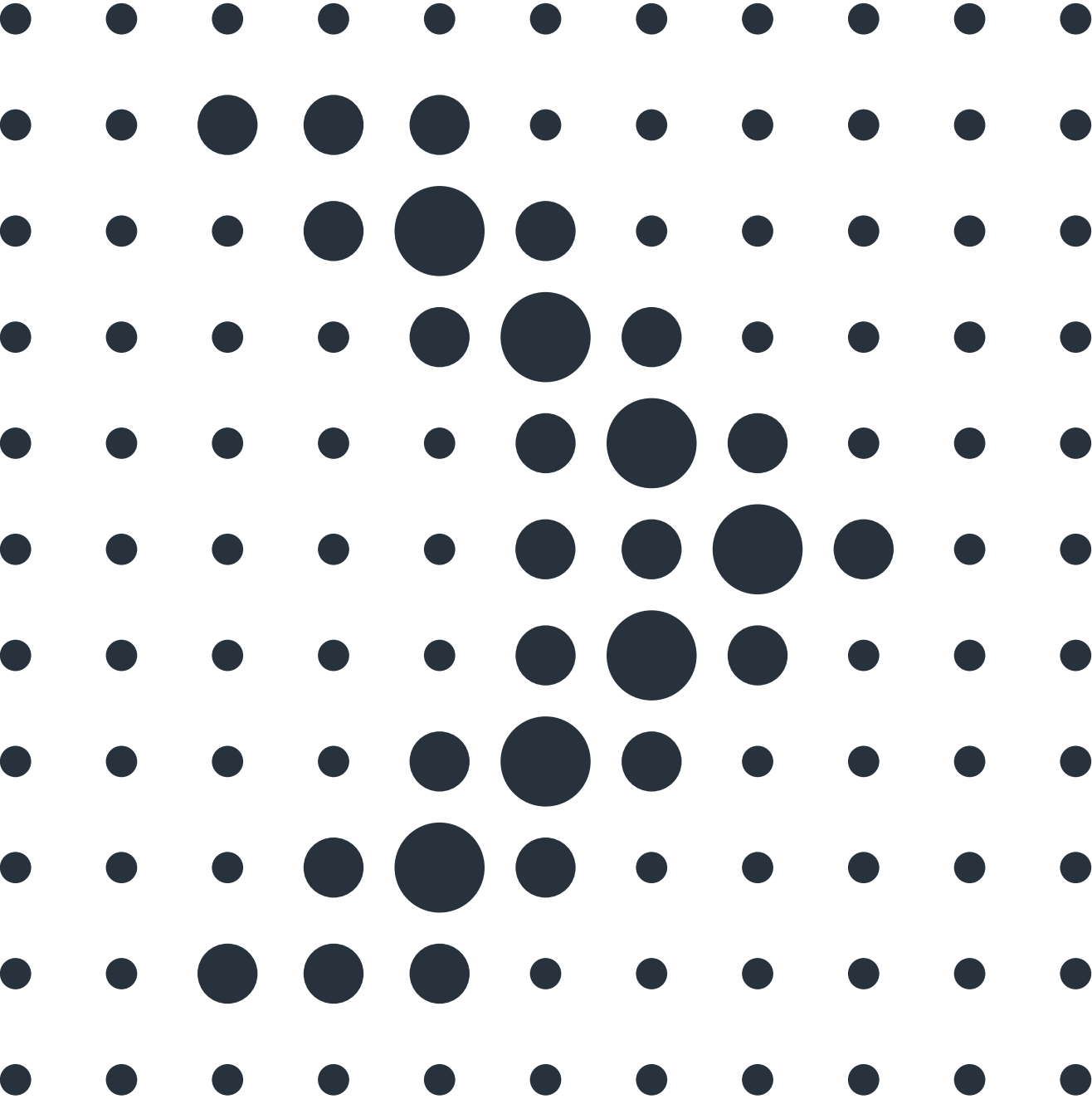
Stockholms vattennära läge gör staden till en potentiellt fantastisk destination för båtturister. Men i praktiken är gästhamnsinfrastrukturen bristfällig. Trots att skärgården sjuder av båtliv saknas tillgång till bra gästhamnar inne i Stockholm. Uppskattningsvis finns det i dag endast 133 gästhamnsplatser inom stadens gränser. Bara på Sandhamn finns mer än tre gånger så många gästhamnsplatser. Det är en anmärkningsvärd kontrast för en huvudstad med ambitioner att vara öppen, attraktiv och tillgänglig från sjövägen.

Det är hög tid för Stockholm att slå in på en ny kurs och bjuda in matroser och bryggseglare samtidigt som man öppnar upp skärgården för de som bor i staden. Stockholms Handelskammare föreslår att Stockholms stad tar ett strategiskt helhetsgrepp för att utveckla Stockholm som gästhamnsstad. Målet kan sättas till minst 1 000 gästhamnsplatser på stadens vatten.

Stockholms Handelskammare föreslår också en utredning om var nya gästhamnar kan etableras i centrala och vattennära lägen, att kapaciteten i befintliga hamnar utökas, att standarden höjs och att enklare tillståndprocesser införs för privata aktörer som vill bidra till utbyggnaden.

Stockholm måste ta vara på sin vattenburna potential. En stark gästhamnsinfrastruktur skapar nya förutsättningar för turism, näringsliv och stadsliv. Med fler gästhamnsplatser kan Stockholm bli en trygg hamn för sjöburna besökare från hela Östersjön. Det skapar affärer för restauranger, hotell och upplevelsenäring, samtidigt som det förbättrar kopplingen mellan skärgård och stad.





Frans Elinder

Strateg – ansvarig för stadsutveckling
frans.elinder@stockholmshandelskammare.se



Emily Nagler

Senioranalytiker
emily.nagler@stockholmshandelskammare.se



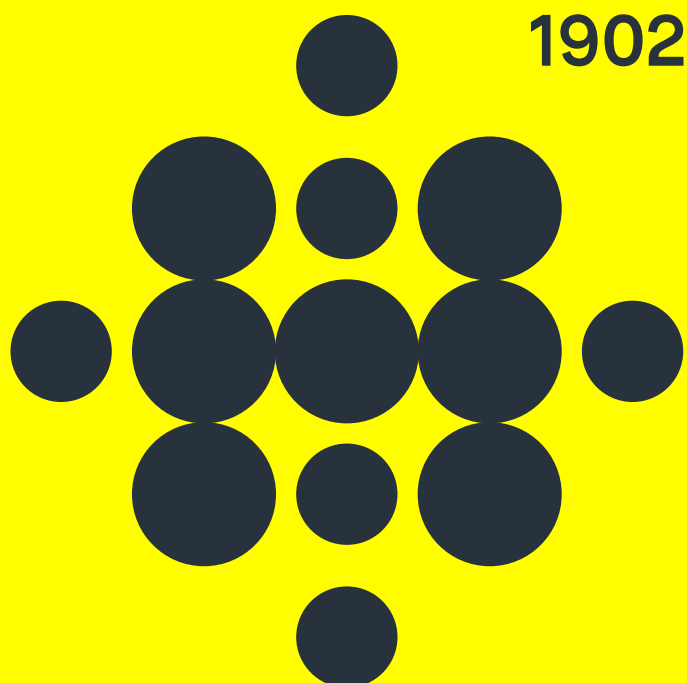
Ebba Rosendahl

Analytiker, energi och hållbarhet
ebba.rosendahl@stockholmshandelskammare.se



Tor Brisfjord

Art Director
tor.brisfjord@stockholmshandelskammare.se



Stockholms Handelskammare

Regeringsgatan 29

Box 160 50

111 53 Stockholm

Tel: 08-555 100 00

stockholmshandelskammare.se

Foto: Mostphotos, Stockholmskällan, Ville de Paris