



Slösade ytor och vaskade platser

– Så tar vi hand om stadens outnyttjade
och bortglömda platser

Stockholm behöver bli modigare.

STÄDER är i ständig förändring. De byggs, utvecklas och rör sig framåt. Nya behov, möjligheter och intressen uppstår medan andra falnar. Bara de städer som är på tå när verkligheten förändras lyckas upprätthålla sin relevans. Attraktiva stadsmiljöer är avgörande i jakten på kompetens, företagsetableringar och besökare – men är också viktiga för oss som bor och vistas i staden varje dag.

Den som reser i andra städer kan ibland slås av deras mod. Att Paris med elva miljoner invånare vågar bygga 18 mil cykelbana. Att New York vågar sig på att riva en av sina motorleder. Att Milano ställer om några av sina större parkeringsytor till platser där människor kan strosa och handla.

Om de har gjort misstag längs vägen? Sannolikt. Men misstagen utgör en del av utvecklingen.

Hur gör vi då för att hålla oss relevanta? På handelskammaren tror vi på att Stockholm skulle kunna bli Europas bästa och modigaste huvudstad. Men då behöver vi gå före, våga erkänna förluster och fira segrar.

På så sätt kan vi både dra till oss nya innovationer och företag som vill vara med på vägen – samtidigt som vi utvecklar stadsmiljön för oss som bor i och besöker vår stad.

I den här rapporten ger vi några exempel, tankar och idéer på hur Stockholms stadsmiljö kan ta nästa steg. För att bli ännu roligare, bättre och mer levande – och för att fler ska få ta del av den.

I rapporten tittar vi på potentiella platser som skulle kunna nyttjas bättre än i dag. Anledningarna till att ställa om en plats kan vara flera. Det kan handla om att skapa ökad trivsel och en större upplevelse för fler – eller om att bidra till ökad klimatanpassning av staden. Vi har sökt inspiration från andra städer i syfte att väcka tankar och lust till att tänka nytt i vårt Stockholm.





Sveriges mest kraftfulla hållbarhetsprogram

I **STADEN HOPAR** sig många av våra hållbarhetsutmaningar – utsläppen ökar och samhällsklyftorna blir som tydligast här. Samtidigt är det också i staden som flera av lösningarna faktiskt finns. Bland stadsvävens trådar finner vi innovationer och brytande teknik men också partnerskap som är helt avgörande för den gröna omställningen, den ekonomiska hållbarheten och sammanhållningen.

Under 2024 bjuder vi in några av Sveriges och världens främsta hållbarhetsexperter till seminarier, rundabordssamtal och evenemang där vi diskuterar flera av de riktigt svåra frågorna – men fokuserar också på lösningar – kring social-, ekologisk- och ekonomisk hållbarhet i våra städer. Vår ambition är att förstå städernas roll och kraft i omställningen – och diskutera vad som krävs för att Stockholm ska kunna ta täten i förändringen.

Innehåll:

- 2 Stockholm behöver bli modigare
- 4 Så har vi gått till väga
- 5 På taken
- 10 Vid vattnet
- 18 Under broarna
- 22 Mellan husen
- 29 Slutord

Så har vi gått till väga

För att ge exempel på nya grepp och smarta användningsområden för platser i Stockholm har vi tagit hjälp av konsultbolaget Spacescape. Syftet har varit att titta på hur vi potentiellt skulle kunna använda tak och broar, det vattennära läget och gaturummet på nya sätt.

Genom satellitdata har Spacescape tagit fram arean längs med solfasader, under broar, på tak och längs med kajer, och på det sättet får vi en uppskattning för det vi kallar för outnyttjade platser.

I rapporten används begreppet *outnyttjad* som samlingsbegrepp för de platser som är bortglömda eller inte lever upp till sin fulla potential. Distinktionen däremellan är inte knivskarp utan snarare överlappande. Det bör dock tilläggas att de ytor som har identifierats – trots att de kan framstå som outnyttjade eller oanvända – inte per automatik lämpar sig för annan användning. Uträkningarna och kartorna i rapporten finns med för att visa på möjlig potential.

Kapitel 1. På taken

En möjlighet för klimatanpassning och stadsliv

I DEN INTERNATIONELLA diskussionen om stadsutveckling används ofta begreppet "multi-layered city". Det innebär en stad som utnyttjas i flera höjdnivåer samtidigt, och därmed är resurseffektiv. En svensk översättning skulle kunna vara "flerskiktad". I jakten på outnyttjade platser som kan göra Stockholm till en mer flerskiktad stad börjar vi med att rikta blicken uppåt, mot stadens takåsar. Stockholms tak bjuder på kilometervis med yta som kan nyttjas till stadsliv, klimatlösningar och grön energi.

För att bringa klarhet i hur Stockholm skulle kunna använda en större del av taken på nya sätt har vi räknat på hur mycket yta som faktiskt skulle kunna finnas att tillgå. Stockholms tak kan delas in i *platta* och *lutade* tak, som lämpar sig för olika användningsområden.

Stockholms innerstad har hela 630 hektar platta tak. Som jämförelse är ön Djurgården 290 hektar stor. Då har 20 procent av den totala takytan räknats bort för att göra plats för skorstenar, installationer och fläktsystem. Förutsättningarna för att utveckla *alla* platta tak till levande ytor skiljer sig naturligtvis åt.

»Det finns 630 hektar platta tak i Stockholm, motsvarade storleken av två hela Djurgården.«



Stadsliv

TAKEN HAR TRADITIONELLT haft strikt tekniska funktioner i att skydda oss från sol och regn. Men i den flerskiktade staden finns i många tak outnyttjad potential för boende och allmänhet.

I takt med att det blir trängre *mellan* husen har intresset för livet på husen vuxit. Barer, restauranger och lekparker är exempel på verksamheter som kan finnas även högt ovan jord. Stadslivet behöver således inte alltid ske när man har båda fötterna på marken.

I Stockholm har taken som stadsrum återupptäckts de senaste åren i takt med att barer och restauranger har flyttat upp och blivit uppskattade utsiktsplatser. Men företeelsen är inte ny. Runt år 1960 hade S:t Görans gymnasium sin gymnastiksal högst upp i huset på våning 10, och år 1930 byggdes ett av landets första daghem på taket till kvarteret Marmorn vid Zinkensdamm för att ge luft och ljus till barnen.



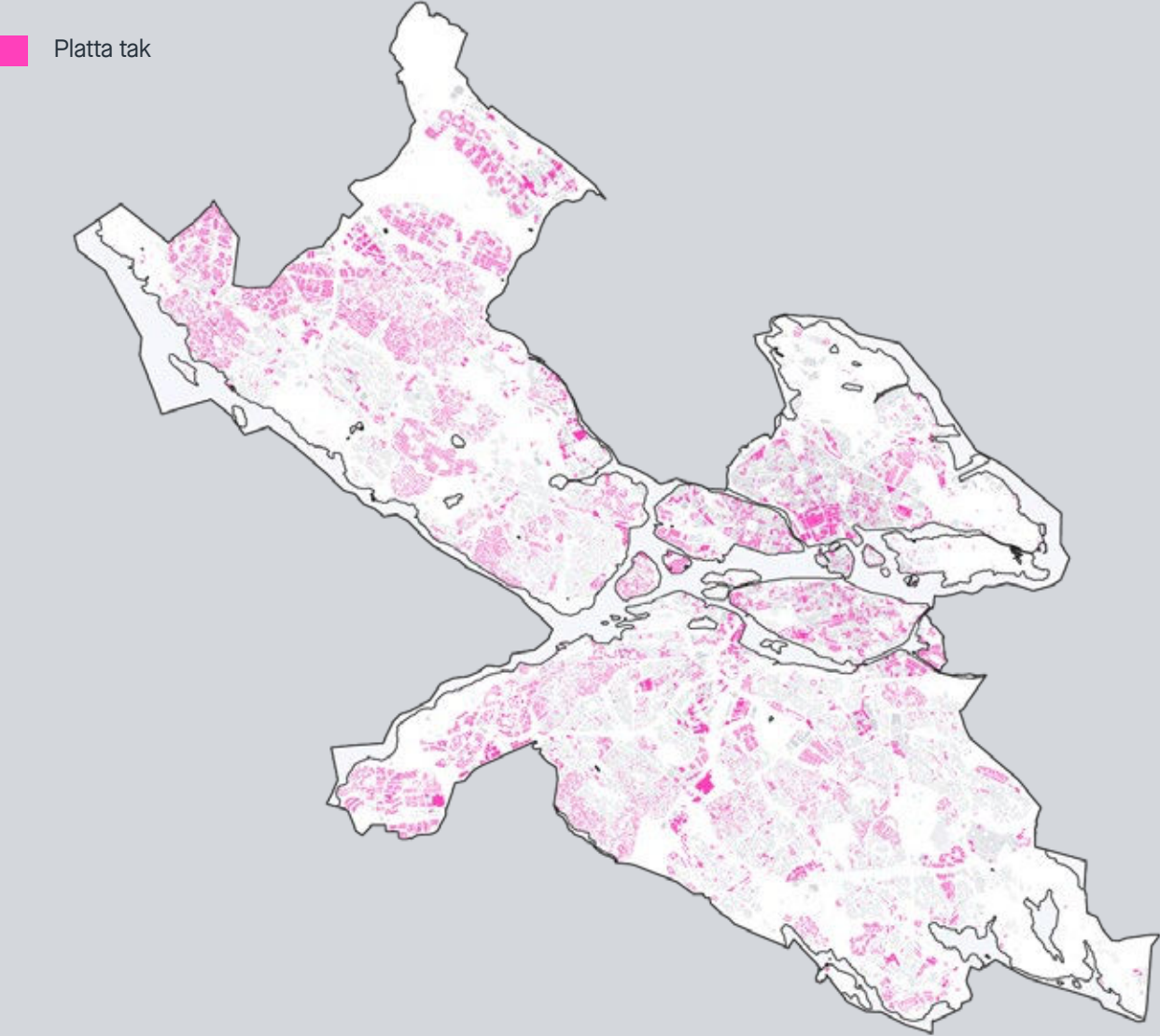
Svenska Dagbladets tak, 23 juli 1957. Tidningens medarbetare kriminalreporter Rolf "Crim" Lindqvist steker ägg på husets takås. Foto: Blomquist, Åke

Gröna tak

NÄR STÄDER KLIMATANPASSAS för att bygga motståndskraft har trädgårdar, odlingar och gröna fält på takåsar fått ett uppsving. Fördelarna är många. Gröna tak har en isolerande effekt på byggnader under vinterhalvåret, och under sommaren bidrar de till att sänka utomhus-temperaturen genom växternas avdunstning.

Utöver att det ger ökad växtlighet och förbättrad luft- och vattenkvalitet så minskar också de grönbeklädda taken bullernivåerna i staden. På det stora hela har de gröna taken en positiv effekt på stadsbefolkningens välmående.

Karta 1: Platta tak i Stockholm



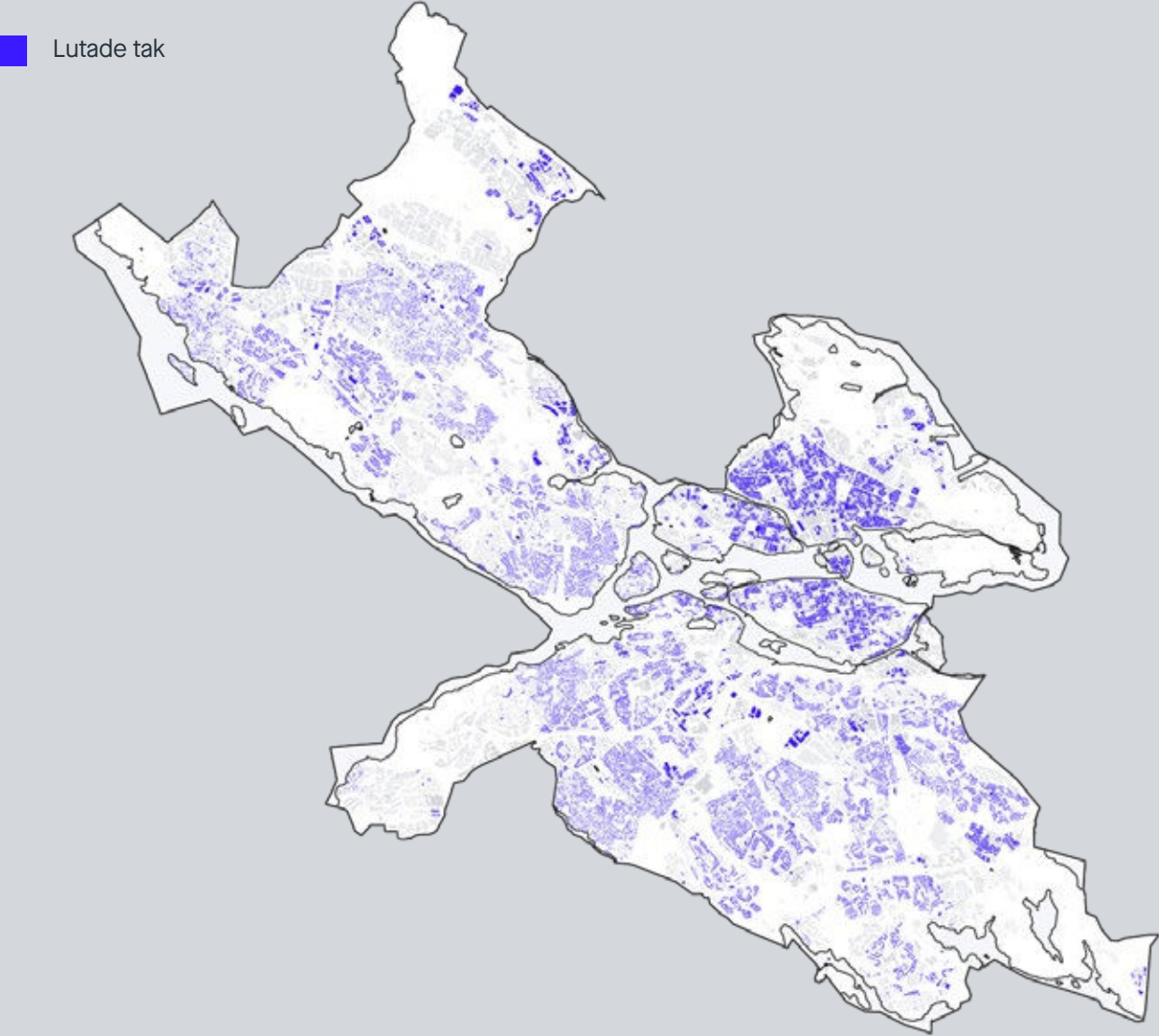
Solcellstak

På lutade tak finns så klart begränsande möjligheter att ha utsiktsplatser, takrestauranger och odlingar. Däremot lämpar de sig bättre för solceller. I vår analys tar vi de lutande tak som är belägna i solläge (50 procent av total yta) och räknar bort 10 procent som utgörs av takinstallationer och skorstenar.

Totalt har Stockholm enligt denna beräkning 310 hektar lutande tak som kan ha en potential till solceller.

Byggnader från 1930-talet samt från perioderna 1960–1970 och 2000–2010 har i stor utsträckning platta tak, och vi antar därför att alla byggnader från de årtiondena har platta tak. Detsamma gäller kontorsbyggnader, oavsett vilket år de är byggda.

Karta 2: Lutade tak i Stockholm



Så har vi räknat

Om vi räknar ihop takytan på de hus som har byggts under 1930-talet samt från perioderna 1960–1970 och 2000–2010 och drar bort 10 procent för installationer, får vi en ungefärlig yta på 630 hektar platta tak.

Omvänt har ytberäkningar för lutande tak gjorts genom att summera ytan för tak byggda före 1930 samt från 1940–1950-talet och 1980–1990-talet. Ytan har halverats på grund av solläget och på kartan är fasader som är solvända markerade. Dessutom har 10 ytterligare procent dragits bort för installationer. Totalt finns då 310 hektar lutande tak.

Chicago visar vägen

med gröna tak



Chicago^{USA}

GRÖNA TAK HAR gjort intåg i många städer. En byggnad som sticker ut är Chicago City Hall, ett elva våningar högt kontorshus mitt i Chicago som färdigställdes 1911. År 2001 byggdes taket om för att visa hur gröna tak kan påverka luftkvaliteten positivt. I dag svalkar City Halls takträdgård under sommaren, vilket lett till lägre energianvändning för luftkonditionering. Dessutom tar trädgården hand om en hel del regnvatten – vilket hjälper vid oväder och skyfall¹.

1 https://www.chicago.gov/city/en/depts/dgs/supp_info/city_hall_green_roof.html

Grönt tack på Chicago City Hall
Foto: USGS

Kapitel 2. Vid vattnet



»Stockholm kan bli en badstad om man tillgängliggör vattnet genom till exempel badplatser, restauranger, gästhamnar och bastuflottar.«

Nordens Venedig?

STOCKHOLMS IDENTITET BYGGER till stor del på närheten till vattnet. Trots det är många kajer i innerstaden tillägnade biltrafik, industri och parkering i stället för människor.

Men sedan en tid tillbaka pågår en förändring. Delar av stadens vattennära läge har de senaste åren omvandlats till attraktiva bostadsområden som Norra Djurgårdsstaden, Hornsbergs Strand och Nacka Strand. Men det finns potential att tillgängliggöra vattennära lägen till många fler i staden, inte bara de närmast boende.

I vår analys har vi identifierat två huvudsakliga områden där helt nya kajsträckor skulle kunna utvecklas för att skapa levande mötesplatser samt cykel- och promenadstråk. Totalt uppgår detta till 1,6 kilometer ny kaj längs Klara sjö respektive Bälstaån.



Ska vi ta ett dopp vid Klarastrandsleden?

Kajstrategin från 2022

Enligt den kajstrategi som kommunfullmäktige antog i juni 2022 är målet att *"Skapa förutsättningar att utveckla stadens kajer till mer levande mötesplatser, tillgängliga för folkliv, restauranger och caféer. Detta samtidigt som goda förutsättningar skapas för sjöfartens behov."*

KLARASTRANDSLEDEN ÄR ETT område med stor potential. Sedan Norrmalmsregleringen genomfördes har den använts som motorled genom centrala Stockholm. Om Klarastrandsleden ska utvecklas till kajstråk förutsätter det att trafiken leds om eller förflyttas till andra trafikslag. Då skulle platsens karaktär förändras och skapa ett strandnära område som binder samman Karlbergs slott, Tegelbacken, Stadshuset och Kungsholms strand. En plats som med den planerade Centralstaden kommer att kunna bli ett nytt attraktivt område.

Utöver 1,6 kilometer ny kaj har vi också identifierat nästan 3 kilometer befintligt kaj- eller kustlinjeområde som kan utvecklas till mer kajyta – områden som i dag är i behov av uppgradering och utveckling för att bli mer attraktiva och användbara. Det kan exempelvis handla om kajer som i dag används för markparkering och som med enkla medel kan uppgraderas till platser för myllrande stadsliv – en förändring som skulle höja attraktiviteten på några av Stockholms mest centrala platser.

Stockholms kajstrategi från 2022 lyfter till exempel fram Skeppsbron. Det är i dag en multifunktionell kaj som används till större evenemang och promenadstråk, samtidigt som en stor del av området upptas av parkerade bilar och otillgänglig yta.

Karta 3: Identifierade kajer



 Ny kaj

 Utvecklingbar kaj

Att ta vattnet till staden

– omvandling i Seoul och New York

Städer som inte har samma grundförutsättningar som Stockholm utvecklar nya sätt att ta del av närheten till vatten. New York och Seoul är två städer som arbetat aktivt med att återta sina vatten nära lägen.



Seoul Sydkorea

GENOM CENTRALA SEOUL anlades Cheonggye Freeway år 1968. En symbol för Sydkoreas ekonomiska framgång som tog huvudstaden in i framtiden. Motorleden fick sitt namn efter den flod som överdäckades. Bilarna fyllde snabbt vägen och med det ökade bullret, trängseln och utsläppen.

År 2003 beslöt man att riva motorleden och att Seoul skulle återfå sitt vattendrag. Totalt restaurerades nio kilometer av floden i centrala Seoul. I dag är Cheonggye Creek en av Sydkoreas mest välbesökta platser som också har vitaliserat det kringliggande näringslivet.



Tre motorvägsfundament står kvar som ett monument av flodens förlutna. Foto: Minah Oh



| Motorvägen FDR Drive slingrar sig längs Manhattnas östra sida.



New York ^{USA}

INNAN MOTORTRAFIKLEDERNA BYGGDES längs med några av Stockholms kajer sökte man efter inspiration. Blickarna vändes västerut och till New Yorks stadsomvandling signerad Robert Moses. FDR Drive är ett av Moses motorvägsprojekt som har satt sin prägel på Manhattans östra kustlinje – men nu blåser förändringens vindar.

Efter 80 år av bilens framfart på FDR Drive ska den upphöjda motorleden nu rivas. Anledningen är att man vill ge stadens invånare närhet till vattnet och skapa en mer hållbar stadsmiljö. Att riva en motorled som fortfarande används låter kanske omöjligt. Men staden New York har faktiskt gjort just det tidigare.

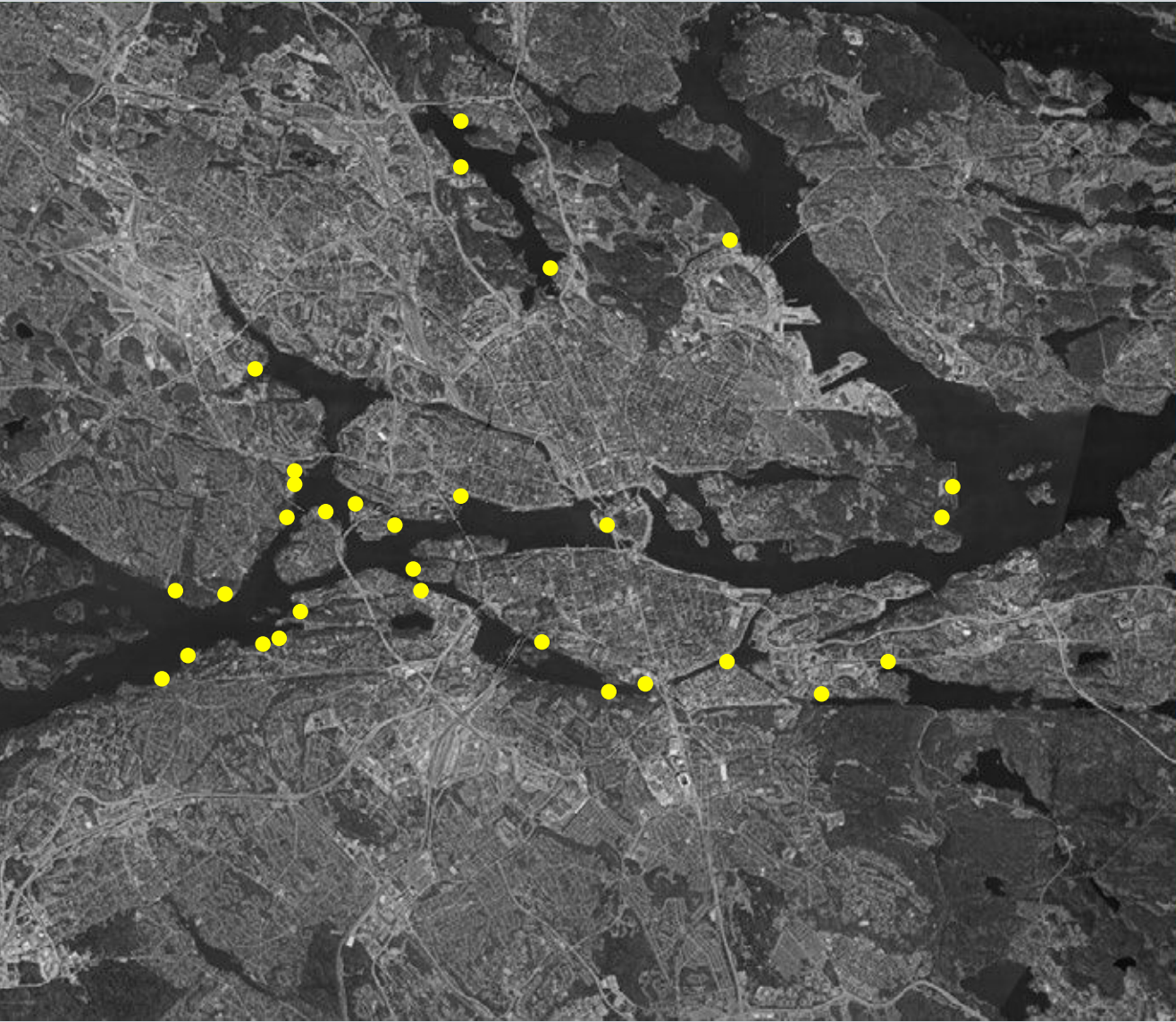
I mitten på 1990-talet revs West Side Highway. I dag ger den plats åt Hudson River Park, en drygt två kvadratkilometer stor park på Manhattans västra sida– nästan lika stor som Central Park. Parken lockar 17 miljoner besökare per år och har väckt området till liv. Nu är förhoppningen att samma sak ska hända Manhattans östra sida. Kanske är det dags för Stockholm att återigen hämta inspiration från den stora staden i väst?



Mer badande i Stockholm

Badplatser och badbryggor runt om i staden används i dag flitigt, men för att vara en stad byggd på vatten är möjligheterna att ta sig ett dopp förvånansvärt få.

Karta 4: Potentiella nya badplatser



- | | |
|---|--|
| 1. Husarvikens badstrand, Norra Djurgårdsstaden | 16. Lärarbadet, Stora Essingen |
| 2. Kräfterikets badstrand, Brunnsviken | 17. Primusbadet, Lilla Essingen |
| 3. Monte Carlos badstrand, Brunnsviken | 18. Luxbadet, Lilla Essingen |
| 4. Frösundaviks badstrand, Brunnsviken | 19. Rålambshovsbadet, Kungsholmen |
| 5. Johannefreds badstrand, Ulvsunda | 20. Riddarholmsbadet, Riddarholmen |
| 6. Tranebergs strand, Alvik | 21. Reimers strandbad, Reimersholme |
| 7. Alviks strand, Alvik | 22. Lövholsbadet, Gröndal |
| 8. Äppelviksstranden, Äppelviken | 23. Årstaskogens badstrand, Årsta |
| 9. Bergviksstranden, Smedslätten | 24. Sockerskålens strandbad, Tanto |
| 10. Ålstensstranden, Ålsten | 25. Eriksdals strandbad, Eriksdal |
| 11. Klubbensborgsbadet, Mälarhöjden | 26. Lumabadet, Hammarbysjöstad |
| 12. Fridhemspirens bad, Mälarhöjden | 27. Lilla Sickla strandbad, Sicklasjön |
| 13. Rävuddens bad, Vinterviken | 28. Kyrkviksbadet, Sickla |
| 14. Vintervikens badstrand, Vinterviken | 39. Blockhusbadet, Djurgården |
| 15. Ekensbergs badstrand, Ekensberg Gröndal | 30. Hunduddsbadet, Ladugårdsgärdet |

VI HAR I vår analys identifierat platser som nås inom 10 minuter med cykel från Stockholms innerstad. Platserna som har identifierats är strandområden som skulle kunna tas i beaktande om nya badplatser ska utvecklas. Givetvis behöver frågor som rör båttrafik och vattenkvalitet hanteras för att en eventuell utbyggnad ska vara möjlig.

Dessutom: fler välutvecklade, kustnära badplatser skulle skapa möjligheter till fler året-runt-aktiviteter. Bastuflottar, vinterbad, gästhamnar och ökad tillgänglighet till kustlinjen ger till exempel möjligheter till skridskoåkning under vinterhalvåret.

För att ge konkretion på hur en sådan utveckling skulle kunna se ut har vi tagit fram ett förslag på en ny badstrand i Gröndal. Det är en plats som i dag inte är tillgänglig för särskilt många, men som skulle kunna vara en levande plats under sommarhalvåret.



Exempel på hur Gröndal kan få ytterligare en badplats

Städerna som vill att du badar

– Stadsbad i Köpenhamn och Berlin

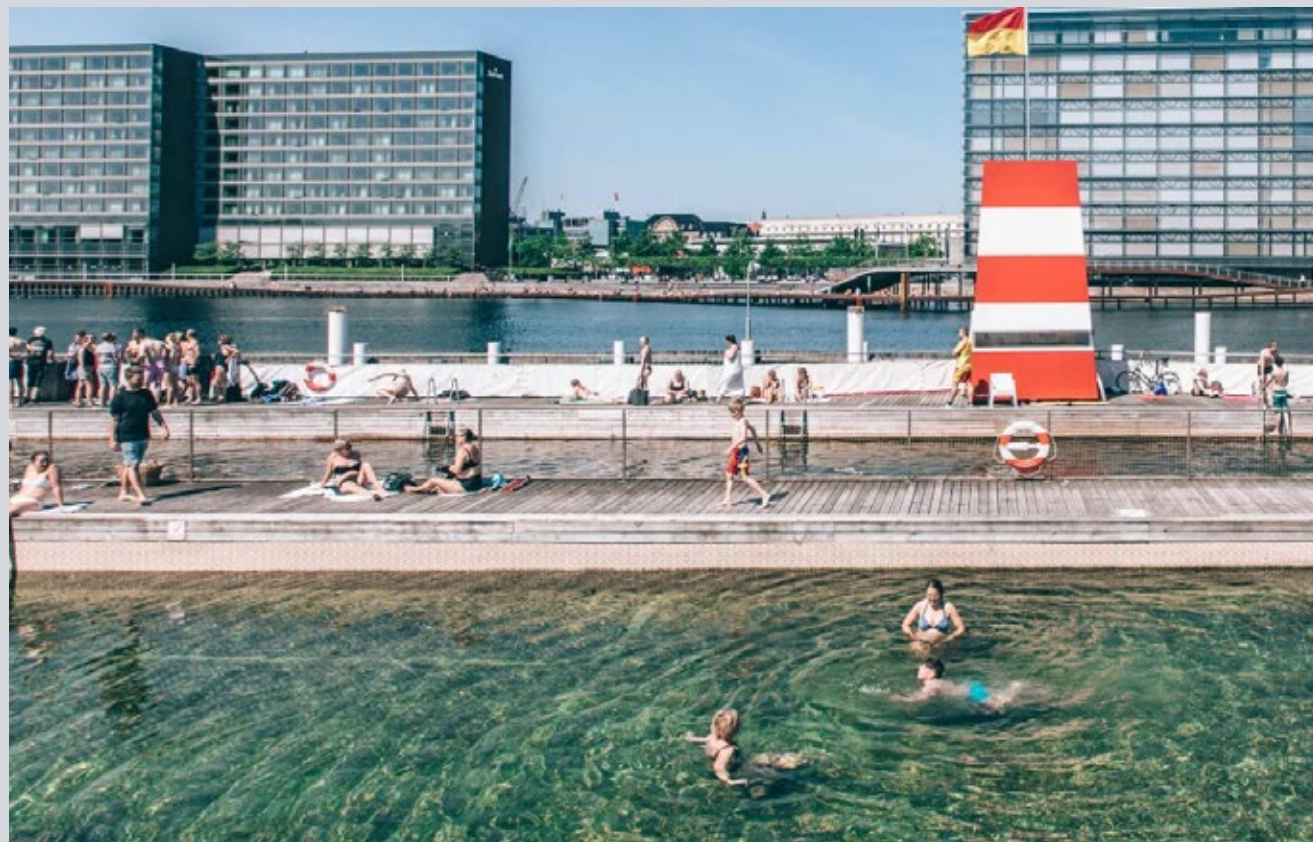


Köpenhamn Danmark

KÖPENHAMN HAR FÖRSTÅTT betydelsen av att skapa rum för spontanitet och möten – med stil. När det gäller att ta vara på det kustnära läget har vår danska grannhuvudstad många gånger lyfts fram för sina badplatser. Islands Brygge i centrala Köpenhamn är ett exempel på en badplats som är tillgänglig för besökare och invånare.

Men Köpenhamn har inte alltid varit en badstad. Under 20 år investerade Köpenhamns stad i avloppssystem och reservoarer så att vattenkvaliteten skulle leva upp till EU:s badvattendirektiv. Arbetet har gett resultat och i dag kan man stoltsera med fem pooler som fylls med vattnet från hamnen.

Här finns inspiration att hämta för Stockholm. Lösningen skapar både säkra badplatser skyddade från båttrafik och gör det möjligt att enkelt ha koll på vattenkvaliteten. Dessutom tillför det en mängd mötesplatser med långa bryggor att umgås på ².



Berlin Tyskland

Även Berlin, som ligger långt från kusten och har betydligt sämre förutsättningar än Stockholm, utvecklar badplatser. Badeschiff är en utomhuspool i stadens centrala delar. Poolen är placerad i närheten av ett område för event- och kulturverksamheter, vilket gör att det bidrar till en större mötesplats än badplatsen³.

Kapitel 3. Under broarna



Utrymmet under broar – en unik möjlighet för Stockholm

Gamla Stan i Stockholm kallades officiellt Staden mellan broarna fram till 1980. Vår stad är uppbyggd på 14 öar som länkas samman med 57 broar. Broarna är nödvändiga för att ta sig runt i staden. Vissa av dem är dessutom ingenjörsmässigt imponerande och estetiskt tilltalande.

Men det finns två sidor av en bro. En ovan för trafik och transporter. Och en under – inte sällan dunkel, ogästvänlig och ofta helt outnyttjad förstklassig stadsmark.

Klubben Trädgården under Skanstullsbron på Södermalm är en lyckad omvandling av ett tidigare tråkigt broområde. Trädgården samlar människor i alla åldrar genom musik, TV-sända fotbollsmatcher, matfestivaler och dagsfester.

Ett annat exempel är Rålis Skatepark under Lilla Västerbron i Rålambshovsparken. Båda dessa broomvandlingar tillför nya värden till stadsbilden och använder en yta som annars skulle stå ödslig. Broar som infrastruktur skapar ett naturligt skydd mot väder, agerar bullerdämpande mot omgivningen, har en tydlig avgränsning som rum och ligger ofta i närheten av vatten. På många sätt är det en optimal plats i en stad.

Under flera av Stockholms broar finns potential och utrymme att arbeta med stadsutveckling som skapar trygga passager, fler grönområden och nya platser för rekreation och nöjen.



Att bygga gemenskap

– Under broar i Kanada och Danmark



Toronto Kanada

STRAX UNDER THE Gardiner Expressway som dagligen används av 140 000 bilister åker hundratals Torontobor skridskor. I en gemensam satsning av Torontos stad har konstnärer, fastighetsägare och stadsutvecklare tagit fram det nya stadsrummet The Bentway.

Sedan 2018 har The Bentway vuxit fram under den centrala motorleden. Där bjuds Torontoborna in till konstutställningar, ljusinstallationer, vinteraktiviteter och mötesforum för att diskutera hur staden används i dag och hur de skulle vilja att den används i framtiden. Vilka möjligheter finns bortglömda under Stockholms broar eller Essingeleden?



Platsen innan omvandlingen. Foto: URBAN 13



Köpenhamn Danmark

BISPEENGBUEN ÄR EN central motorvägsbro som färdigställdes i norra Köpenhamn år 1972. Sedan dess har området under och omkring bron beskrivits som "barsk, grim og ond" (ruffig, ful och ond). Motorleden har blivit en barriär som skiljer områdena på vardera sida av sig.

Sedan 2019 så har initiativet URBAN 13 förvandlat platsen under bron till ett kulturellt och kreativt stadsrum. Med containers har man byggt upp ytor för kontor, matstånd, verkstäder mellan sociala ytor för sport, konsert, biograf, teater och medborgarhus.

Syftet är att erbjuda en plats för möten mellan människor och på så sätt skapa trygghet. I samarbete med den övriga närmiljön ska URBAN 13 verka för att platsen ska karaktäriseras som en mysig och naturlig samlingspunkt för alla där man bidrar till att hitta lösningar på de utmaningar området står inför.



Bispeengbuen efter omvandlingen. Foto: URBAN 13

Kapitel 4. Mellan husen

Sommargågator – En stockholmsk identitet?

ATT KUNNA NYTTJA tillgängliga och attraktiva gaturum ligger i hela stadens intresse. Förutom att göra plats för fotgängare, cyklister och bilister ska gaturummet även kunna rymma växande e-handel, mobilitetstjänster och citylogistik. Ett pulserande Stockholm måste samsas om ett ganska begränsat utrymme.

När vi ställer oss frågan om hur Stockholm på bästa sätt skulle kunna skapa fler levande gator som möjliggör för puls, mikromobilitet och leveranser så tror vi att man måste våga nyttja det befintliga gaturummet på nya och smarta sätt.

Stora delar av centrala Paris är sedan 2022 avstängda för biltrafik en söndag per månad – och det är bara ett exempel från den ”car-free” eller ”car light” movement som just nu går framåt i många städer. Åtgärderna måste naturligtvis anpassas från stad till stad och plats till plats. Trivsel kommer att vara viktigt, men framkomlighet kommer alltid att behöva vara ett centralt värde i staden.

SOMMARGÅGATORNA ÄR ETT uppskattat koncept som exploderat de senaste åren. Projektet ingår i konceptet Levande Stockholm och under 2022 var 42 platser utpekade som sommarplatser i staden, varav 15 var sommargångator. En sommargångata innebär att trafiken stängs av på ett begränsat område för att ge plats åt uteservering, en tillfällig park, lokalt näringsliv eller andra evenemang.

Kanske är det just sommargångator som Stockholm ska bygga vidare på vad gäller gaturummets utformning? I vår analys har vi valt att lyfta fram de gator som i dag har en lägre hastighet, 30 km/h eller lägre, och som dessutom har ett lågt antal passerande bilar varje dag, färre än 1000. Det kanske är möjligt att börja se över de gatornas potential till att göras tillgängliga för ett mer utvecklat gatuliv, gröna stråk, pop up-verksamheter, eller periodvis avstängda för viss trafik.



»Vi måste se staden som en bra fest – folk stannar längre än de behöver om de har trevligt.«

Utomhuskontor

och lekfulla uttryck i Milano och Tokyo



Milano ^{Italien}

ATT TESTA SIG fram med nya regleringar skulle kunna vara ett sätt för Stockholm att utveckla gaturummet i nya riktningar. Det finns inspiration att hämta från andra städer. I Milano har flera torg gått från att vara parkeringar till att vara öppna publika platser med grönska, handel och sittplatser som gynnar nya möten⁴.

⁴ <https://zero.eu/en/luoghi/123641-piazza-dergano,milano/>

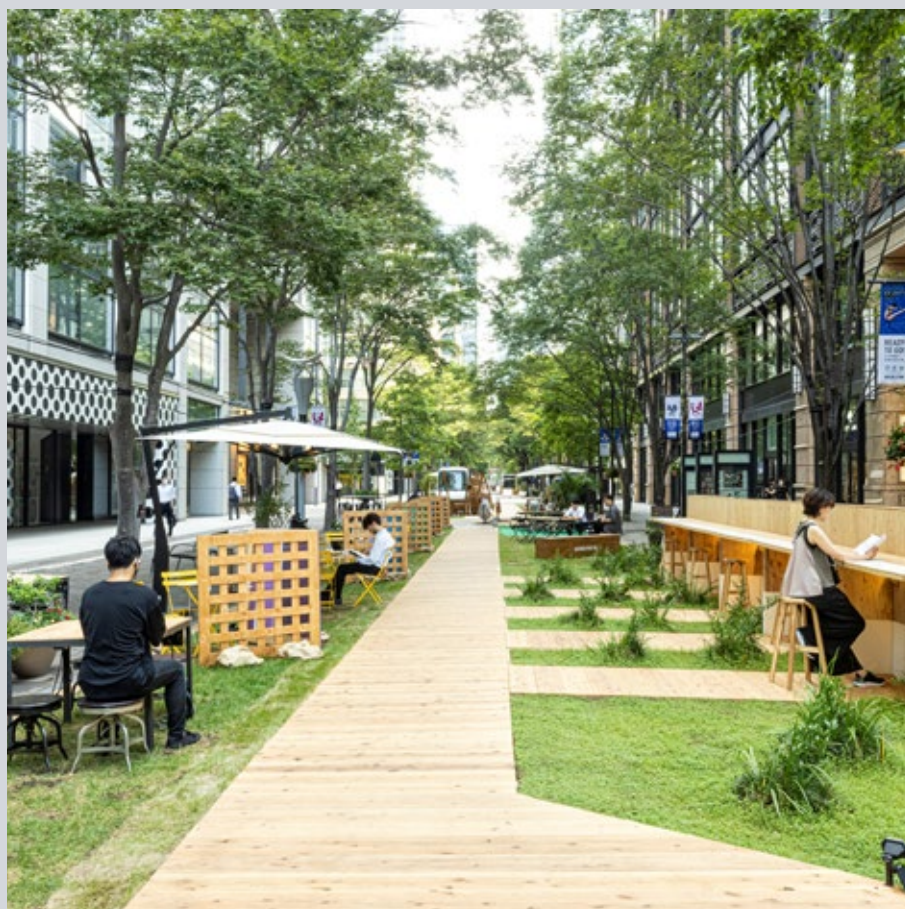


Tokyo Japan

Ett annat exempel är Marunouchi Street Park i Tokyo, där en del av gatan har gjorts om till en parkliknande passage. Gatan är en del av en större pilotsatsning i Tokyo och kan i dag användas bland annat för läsning, som tillfälliga arbetsplatser eller mötesplatser⁵.

⁵ <https://marunouchi-streetpark.com/>

| Marunouchi Street Park i Tokyo. Foto: ifdesign



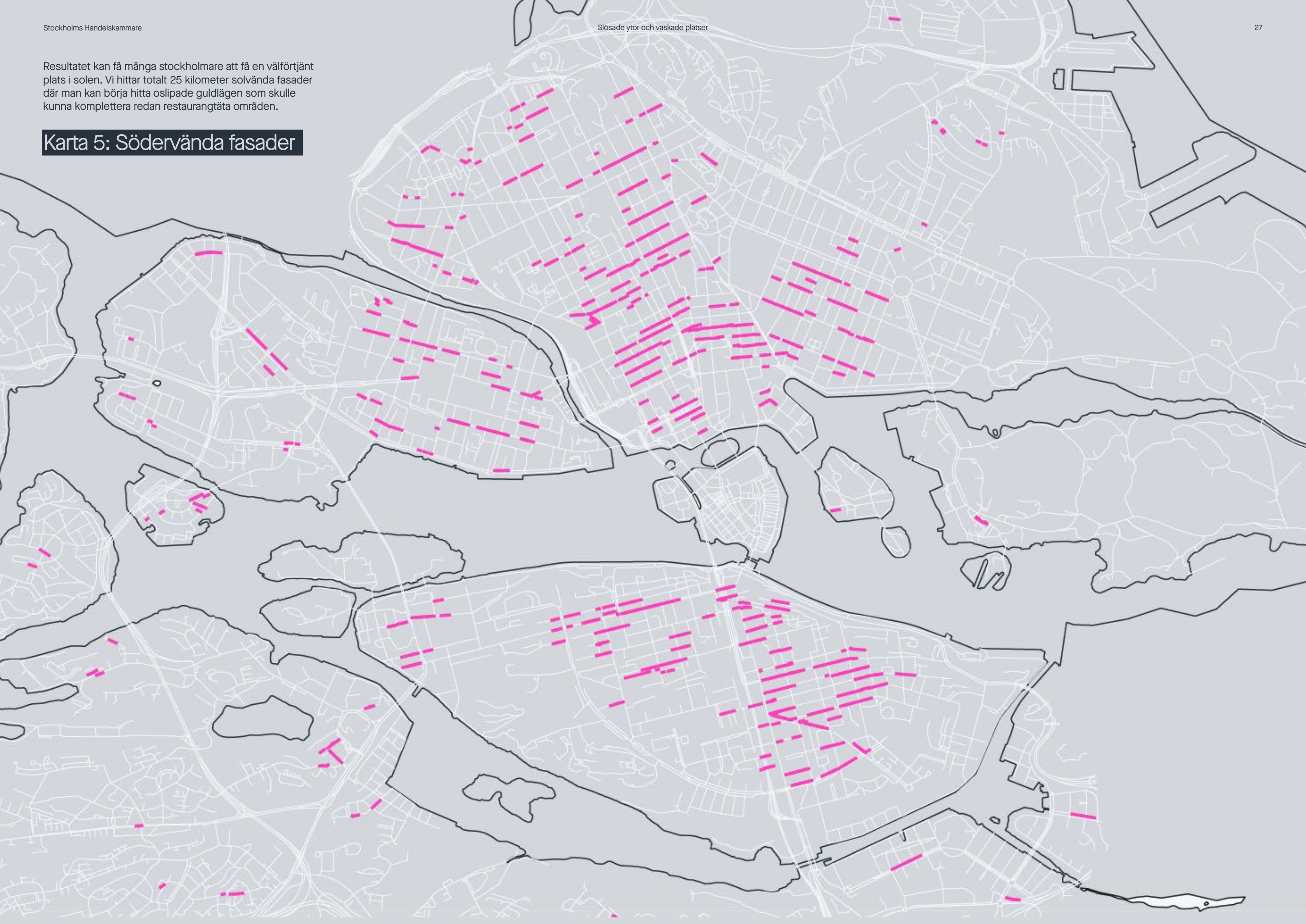
Stockholms framtida solgator

DET FINNS FÅ saker en stockholmare uppskattar lika mycket som att knipa den sista stolen på uteserveringen i solen. Att solvända uteserveringar alltid är fullproppade är inte en slump. Därför har vi valt att i analysen undersöka potentialen i just solvända fasader, på lugna gator, i redan befintliga restaurangkluster. Med lugna gator menar vi gator som har en hastighet lägre än 40 km/h.



Resultatet kan få många stockholmare att få en välförtjänt plats i solen. Vi hittar totalt 25 kilometer solvända fasader där man kan börja hitta oslipade guldlägen som skulle kunna komplettera redan restaurangtäta områden.

Karta 5: Södvända fasader



Parkeringsplatser blev till uteserveringar i New York

| Chinatown, New York. Foto: Emily Andrews for Rockwell Group



New York ^{USA}

NEW YORK CITY är känt för sitt sprudlande och pulserande restaurangliv, och det är ingen slump. Staden har aktivt arbetat med att utveckla gator och restaurangområden till levande platser – inte minst efter pandemin.

Ett sådant exempel är den amerikanska arkitektfirman Rockwell som under pandemin startade organisationen DineOut NYC. Organisationen har utvecklat små moduler med uteserveringar, som har placerats ut vid de restaurangstråk som blev extra hårt drabbade av pandemin. Modulerna har fått ta över parkeringsplatser och placerats bredvid trottoarer för att fler ska hitta tillbaka till restaurangerna, samtidigt som de har bidragit till lugnare biltrafik, roligare gatumiljöer och mer stadsliv⁶.

⁶ <https://archive.curbed.com/2020/9/10/21429773/new-york-outdoor-dining-coronavirus-streeteries>



Slutord

I den här rapporten har vi kunnat påvisa att Stockholm inte lever upp till sin fulla potential genom att nyttja de platser som finns.

Att skapa fler gågator och att bättre nyttja platser i närheten av grönska och vatten är betydligt mer värdeskapande än man kanske kan tro. I konkurrensen om kompetens, investeringar och företagsetableringar är attraktiva stadsmiljöer i dag hårdvaluta. Tyvärr ser vi att många andra europeiska städer ligger före Stockholm. Under 2023 rasade Stockholm 22 placeringar i det globala indexet för levnadsstandard (Global Liveability Index). Ur detta kan man utläsa att andra städer anses trevligare, mer spännande och tryggare. Sådana värden kan spela stor roll för om talanger väljer att flytta till Köpenhamn, Melbourne eller Osaka i stället för till Stockholm.

Gemensamt för de städer vi har valt att lyfta fram som föregångsexempel är att projekten har vuxit fram i nära samverkan mellan beslutsfattare, lokalt näringsliv och ibland civilsamhälle. Politikens roll är att ge utrymme

för de drivkrafter som finns i samhället, skapa rätt förutsättningar för genomförande och ha tillit till att medborgare och näringsliv kan och vill göra staden bättre.

Många av de internationella exemplen har också en annan sak gemensamt: städernas långsiktiga arbete. Där har politiken genom incitament möjliggjort och påskyndat utvecklingen genom att kartlägga utvecklingsområden, bjuda in till dialog, förenkla tillståndprocesser och ge utrymme för finansiering av pilotprojekt. Allt kan inte göras på en gång, men en vision och strategi för ett roligare, bättre och mer levande Stockholm är fundamentalt för det gemensamma arbetet.





Frans Elinder
Näringspolitisk strateg

frans.elinder@stockholmshandelskammare.se



Hedda Jakobsson
Näringspolitisk strateg

hedda.jakobsson@stockholmshandelskammare.se



Emily Nagler
Näringspolitisk analytiker

emily.nagler@stockholmshandelskammare.se



Tor Brisfjord
Grafisk formgivare

tor.brisfjord@stockholmshandelskammare.se