KAMPEN OM KAJERNA

EN RAPPORT OM SJÖFARTEN I STOCKHOLM

FRÅN STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE 2017:01

Stockholm riskerar att förlora sjöfarten

Landstinget i Stockholms län arbetar just nu med den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. I utvecklingsplanen finns tankar om bostäder, företagande och transporter. Men det finns ingen konkret plan för sjötrafiken.

Stockholm beskrivs ofta som Nordens Venedig. Vi är stolta över att vi är en blå och grön stad, där det är nära till vatten och natur nästan överallt. Handelskammaren ser stor potential i att utnyttja närheten till vattnet betydligt mer. Vattenvägarna är attraktiv infrastruktur för både gods- och persontransporter som i dag inte används fullt ut. Politikerna verkar omedvetna om att tusentals passagerare kommer till Stockholm varje vecka med Finlandsbåtar och kryssningsfartyg. Och att mycket av det som vi stockholmare konsumerar fraktas hit med båt.

Stockholm är en sjöfartsstad – än så länge i alla fall. Men hos företagen som lever på sjöfart är oron för framtiden stor. Kommer bostäder längs Stockholms kajer att tränga bort fartygen? Inga besked finns och vare sig landstinget, staden eller staten tycks ha en konkret strategi för sjöfarten i huvudstadsregionen.

Viking Line behöver mer plats för sina fartyg i Masthamnen, men rederiet oroas över att bostäder efter kajerna kan komma att omöjliggöra framtidsplanerna.

Reparationsvarvet på Beckholmen vill bygga en större torrdocka, men fruktar att verksamheten måste läggas ned ifall det blir bostäder tvärs över viken.

Det familjeägda rederiet Ressel har satt fart på pendlandet med båt i Stockholm. Men osäkerheten om stadens planer gör att rederiet inte vågar satsa på nya fartyg.

Det är dags för politikerna i Stockholms stad och i landstinget att vakna upp och inse att Stockholm riskerar att förlora sjöfarten. Det skulle allvarligt skada bilden av sjöfartsstaden Stockholm, skada alla de företag som lever på sjöfart men framför allt förstöra en del av livskvaliteten för alla de människor som bor i eller besöker vår huvudstad.

Stockholm, januari 2017
MARIA RANKKA
vd, Stockholms Handelskammare

CONCLUSIONS:

- Produce a coordinated regional maritime transport strategy for the Stockholm region.
- Improve the city's logistics and regional freight transport network to include shipping.
- Reserve the Masthamnen-Stadsgården area for shipping.
- The repair wharf on the island of Beckholmen must be given the right conditions to continue and develop its operations.

SUMMARY AND CONCLUSIONS

Stockholm is a major maritime city, and its waterways are used to transport freight and passengers alike. A high proportion of the goods consumed in the region arrive by sea, and the waterways are used for public transport. Stockholm is a major destination for ferry traffic in the Baltic Sea, and is a growing tourist destination for the expanding international cruise liner traffic.

Shipping is invaluable for Stockholm's goods supply, tourist industry, and freight and passenger transport. However, the truth is that the total quayside space reserved for shipping in Stockholm has rapidly decreased as a result of urban expansion.

Available space along central Stockholm's quaysides is limited, and there is potential for conflict between the different stakeholders. As Stockholm expands, demand also increases for attractive locations on the waterfront. Residential properties, restaurants, cafes, bike lanes and pedestrian areas have to battle it out over the space close to the quayside. At the same time, Stockholm must remain a living and attractive maritime city with active boat traffic.

This is very unfortunate, as Stockholm's waterways are economical, environmentally friendly and have abundant capacity.

If Stockholm is to remain a maritime city worth its name, docks with the capacity to handle significantly more traffic than is currently the case will be required. This makes demands on space on land for port facilities, quayside mooring and effective links between waterborne and other public transport solutions.

The Stockholm Chamber of Commerce considers that the existing infrastructure is important for preserving Stockholm's maritime industry and for new capacity to be developed. A majority of remaining quaysides must be reserved for interchanges, repairs and docks.

In order to safeguard the potential inherent in Stockholm's waterways, and enable the maritime industry to progress, it is necessary to prioritise a coordinated regional maritime transport strategy. This will ensure a stronger and more effective maritime industry in the Stockholm region.

SÄNK INTE SJÖFARTS-STADEN STOCKHOLM

Sverige har EU:s längsta kust och är ett av världens största exportländer per capita. Men som sjöfartsstad har Sveriges huvudstad inte tagit vara på läget och placeringen i Östersjöns mitt.

Sjöfartsfrågorna får märkligt nog väldigt lite utrymme trots att Stockholm är en stad byggd på öar. Vi har en unik möjlighet att bli en viktig sjöfartsregion om vi tar tillvara sjöfartens möjligheter och fördelar, inte minst ur miljösynpunkt. Våra vattenvägar finns redan på plats och kräver inga större infrastruktur-investeringar.

Med denna rapport vill vi, tillsammans med Handelskammarens sjöfartsutskott, lyfta vikten av sjöfartsnäringens betydelse för Stockholmsregionen.

Det är nödvändigt att politiker inom olika områden och på alla nivåer möts och diskuterar utvecklingen framåt då detta inte är en fråga som går att dela upp i olika instanser. Sjöfartsfrågorna är splittrade både hos aktörerna inom sjöfarten och hos brukarna och det är frågor som rör många olika aktörer: staden, landstinget, länsstyrelsen, staten och inte minst näringslivet. Det är i samverkan mellan dessa som utvecklingspotentialen finns. Det råder ett akut behov av bättre samordning och koordinering mellan dem som har ansvar för frågorna.

Det pågår en jakt på attraktiva vattennära lägen. Bostäder, restauranger, kaféer, cykelbanor och promenadstråk slåss om utrymmet längs kajerna.

Säkert är att de kajer och hamnmiljöer som i dag kan försvinna med ett politiskt pennstreck aldrig kommer att kunna återställas. Om det händer riskerar Stockholm att förlora ytterligare konkurrenskraft.

Vi har listat tio konkreta åtgärder som måste till för att skapa en utveckling i rätt riktning. Samtliga är

DET PÅGÅR EN JAKT PÅ ATTRAKTIVA VATTENNÄRA LÄGEN

> *”Det är nödvändigt att politiker inom olika områden och på alla nivåer möts och diskuterar utvecklingen framåt”*

viktiga för att stärka Stockholm som sjöfartsstad.

Det handlar till exempel om att politikerna på Lidingö måste ändra planerna på att bygga en ny bro med bara 5,6 meters segelhöjd. Det behövs minst elva meters höjd för att framtidens pendelbåtar ska kunna trafikera Lilla Värtan.

Det handlar också om att ha en långsiktig planering för bra anslutningar mellan kollektivtrafik på vattnet och övrig kollektivtrafik, såsom buss och tunnelbana.

Till exempel finns det en möjlighet i och med ombyggnaden av Slussen att skapa en bytesmöjlighet vid platsen i form av ett landmärke liknande Tasmaniens Brooke Street Pier. Långsiktighet krävs också för att bygga en fungerande landinfrastruktur till hamnarna ur godssynpunkt, till exempel till den nya hamnen på Norvikudden utanför Nynäshamn. Det behövs också en östlig vägförbindelse mellan Frihamnen och Sickla. En förbindelse söderifrån från Frihamnen och norrut från Stadsgården skulle förbättra godslogistiken för färjetrafiken.

Men det handlar också om att sjötransporterna måste få förutsättningar att bli lika konkurrenskraftiga som övriga trafikslag. En av våra punkter handlar därför om att staten bör avskaffa farledsavgifterna och förbättra konkurrensneutraliteten mellan sjöfart, väg och järnväg.

Med välförtöjda politiska visioner på sjöfartsområdet skulle fler dörrar öppnas till såväl smarta, miljövänliga transporter som nya jobb och företag i hela Stockholmsregionen.

SJÖFARTS-UTSKOTTET

Handelskammarens sjöfartsutskott har sedan år 2002 en rådgivande funktion inom bevakningen av hamn- och sjöfartsfrågor. I utskottet finns en representation av företrädare för rederier och andra direkt sjöfartsanknutna näringar.

REPRESENTERADE FÖRETAG:

Strömma Turism & Sjöfart
Tallink Silja
Viking Line
SSPA Sweden
Wallenius Marine
Rederiaktiebolaget Eckerö
Sjöfartsforum
Stockholms reparationsvarv
Hargs Hamn
Vattenbussen
Hans Laidwa, sjöfartskonsult
Fullpage Communications

Vart tog sjöfartsstaden Stockholm vägen?

Mängder av fartyg längs kajerna. Lyftkranar som firar ned gods i lastrummen. Ett myller av människor. Långt in på 1960-talet dominerade sjöfarten stadsbilden i Stockholm. Nu är det tomt längs kajerna så när som på kaféer, flanörer och exklusiva bostäder med sjöutsikt. Men spåren av sjöfarten kan anas.

Slussen mot Skeppsbron, 1925.

Tullhuset på Skeppsbron 38.

Samtliga bilder i detta avsnitt hämtade från Stadsmuseet i Stockholm, www.stadsmuseet.stockholm.se

Det var sjöfarten som skapade Stockholm för mer än 750 år sedan. Det strategiska läget där Mälaren möter Saltsjön blev en naturlig handelsplats. Fram till andra världskriget var Stockholm Sveriges största importhamn.

Långt in på 1960-talet var just Skeppsbron i Gamla stan ett centrum för handel och export. De stora rederierna, med namn som Nordström och Thulin, Johnsonlinjen och Rederi Svea hade sina stolta flaggor hängande från fasaderna. Här huserade också Tullverket i det stora, gula tullhuset på Skeppsbron 38 ända fram till år 2000.

Nedanför på kajen var det full fart. Här jobbade stuveriarbetare, sjömän, speditörer, tullare och så alla springpojkarna. Ända in på 1900-talet gick fartygen till Baltikum och Nordtyskland härifrån liksom fartygen till hamnar i övriga Sverige.

Spåren av 1950- och 1960-talets sjöfart finns där. Bokstavligen. För längs kajerna kan man se rester av den räls som lyftkranarna gick på och också räls för godsvagnar som lastade och lossade gods för sjöfarten. Många av tullhusen och magasinsbyggnaderna i innerstaden står fortfarande kvar.

Blockhusuddens fyr, Sjöfartshotellet på Katarinavägen och Sjöfartshuset på Skeppsbron är andra rester av sjöfartsstaden Stockholm.

Krogen Zum Franziskaner på Skeppsbron påminner oss om tiden före första världskriget då fartygen från Lübeck la till här och restaurangen blev en första anhalt för Tysklandsresenärerna. Restaurangen har fortfarande tyska specialiteter på menyn.

Några män sitter på kajkanten vid Skeppsbron, 1940-tal.

Fyra lyftkranar lossar gods från Finlandsbåtarna till järnvägsvagnar uppställda framför tullhusen. Skeppsbron 1955.

Liv och rörelse på Skeppsbron, juli 1946. I bottenvåningen till huset till höger ligger fortfarande krogen Zum Franziskaner.

Ända fram till 1970-talet gick Finlandstrafiken med passagerarfartyg som Bore och Birger Jarl här. Lyftkranarna på kajen lyfte upp bilarna på däck.

Men när Finlandsbåtarna fick nya tilläggsplatser gick också Skeppsbrons roll som levande kaj i graven. I dag är det bara skärgårdstrafik kvar och ett och annat kryssningsfartyg som lägger till om sommaren.

Möjligen kan gästerna som ska till krogen i gamla Tullhus 2 på kajen notera att skylten med texten ”tullvisitation” hänger kvar vid ingången.

Även Stadsgården var fylld med fartyg och utmed kajen gick järnvägen som stod för vidaretransporten av godset. Alla hamnbyggnader och magasin från den tiden är rivna utom Stora Tullhuset som i dag härbärgerar Fotografiska museet.

Sammansättningsfabriken för Ford-bilar i Frihamnen år 1930.

Vid Slussen låg transportbolagens bogserbåtar i långa rader i mitten på 1950-talet. Här låg också isbrytarna förtöjda.

Det nyligen rivna runda huset, Kolingsborg, mitt uppe på Slusskarusellen var på 1950- och 1960-talen hamnkontor och fungerade som daglig arbetsförmedling för stans stuveriarbetare. De infann sig tidigt på morgnarna där båt efter båt ropades ut och arbetet fördelades.

Stockholms Handelskammare var pådrivande för att en frihamn skulle anläggas i Stockholm. Bygget påbörjades år 1917 och Stockholms frihamn inrättades år 1919. Den fick sin blomstringstid under 1950-talet, som Stockholms stora lagringshamn med många magasin och kranar.

Hit importerades varor från hela världen, som kaffe, frukt, fisk och kött och annat som lagrades här tullfritt.

Frihamnsfunktionen upphörde i mitten av 1990-talet och bakom fasaderna till de gamla spannmålsmagasinen och kylutrymmena sitter i dag produktionsbolag som arbetar med film och tv. Ett skäl är att magasinen är stora och flexibla och snabbt kan inredas för olika produktioner. Området har kommit att kallas Stockholms Hollywood.

Banankompaniets anläggning som byggdes i Frihamnen år 1927 hade plats för 20 000 bananstockar. Där fanns ett speciellt mognadsrum där de gröna bananerna som kom till Stockholm med båtarna lagrades tills de var klara för distribution till butikerna.

Samtliga bilder i detta avsnitt hämtade från Stadsmuseet i Stockholm, www.stadsmuseet.stockholm.se

▲ Stadsgårdskajen västerut 1900.

▶ AB Banankompaniet har sedan 1927 sitt huvudkontor i Frihamnen. Bygget väckte stor uppmärksamhet i Europa och fick fungera som förebild i flera länder.

◀ Ford Motor companys komplex i Frihamnen, 1930. I dag sitter Nasdaq OMX i huset.

”Många av gatu- och torgnamnen minner om sjöfartsstaden Stockholm”

Nasdaq OMX sitter i ett hus, byggt på 1930-talet, som var en sammansättningsfabrik för Ford-bilar, som fraktats med båt från USA.

En bit från den gamla bilfabriken låg sjöflygplatsen Stockholms flyghamn, Lindarängen, mellan åren 1921 och 1952. Innan Bromma flygfält invigdes år 1936 var detta Stockholm officiella flygplats.

På grund av fartygstrafiken hade också Stockholm många varv. Ekensbergs varv i Gröndal upphörde år 1973 och Mälarvarvet på Långholmen fanns kvar in på 2000-talet.

Jehanders grusbåtar lämnade västra Kungsholmen år 2000 och har givit plats för bostadsområdet Hornsbergs strand.

Det går dock fortfarande att se båtarna glida genom Hammarby kanal till cementdepån på Liljeholmen från bland annat Slite på Gotland. Men marken är såld och här kommer det snart att byggas bostäder med sjöutsikt.

Även många av gatu- och torgnamnen minner om sjöfartsstaden Stockholm. På 1700-talet skeppades järn och tjära huvudsakligen via Slussen ut i Saltsjön. Järntorget i Gamla stan har fått sitt namn av att där skedde vägning och omlastning av stångjärn från Bergslagen för att exporteras vidare.

På Beckholmen destillerades råtjära till beck, en värdefull exportprodukt för Stockholm (som användes för att täta till exempel båtskrov och tunnor).

Kornhamnstorg har fått sitt namn av att säden lossades vid Kornhamnen.

Inte bara handelssjöfarten dominerade Stockholm. Skeppsholmen var marinbas i 300 år och de militära funktionerna fanns kvar ända till år 1968. De flesta byggnaderna på ön uppfördes en gång för marinen och övertogs sedan av olika kulturinstitutioner.

För ett halvt sekel sedan såg Stockholm onekligen annorlunda ut. Fraktfartygen trängdes längs kajerna och på Skeppsholmen låg krigsfartygen. Nu finns bara minnena kvar, men kan det bli en renässans för sjötrafiken?

10 *åtgärder*

FÖR ATT FÖRBÄTTRA STOCKHOLM SOM SJÖFARTSSTAD

1. UTVECKLA EN SAMLAD SJÖFARTSSTRATEGI FÖR HUVUDSTADS-REGIONEN
2. FÖRBÄTTRA LANDINFRASTRUKTUREN TILL HAMNARNA UR GODSSYNPUNKT
3. SÄKRA MASTHAMNEN OCH STADSGÅRDEN FÖR HAMNVERKSAMHET
4. ANLÄGG HORSSTENSLEDEN – FÖR SNABBARE, MILJÖVÄNLIGARE OCH MER KAPACITETSSTARK INSEGLING TILL STOCKHOLM
5. UTNYTTJA VATTENVÄGARNA OCH KÖR MER KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VATTEN
6. UTVECKLA CITYLOGISTIK FÖR GODSTRANSPORTER TILL ATT ÄVEN INNEFATTA SJÖFARTEN
7. BEVARA OCH UTVECKLA REPARATIONSVARVET PÅ BECKHOLMEN
8. VÄLKOMNA KRYSSNINGS- OCH FÄRJEPASSAGERARE PÅ ETT TREVLIGARE SÄTT
9. SLOPA FARLEDSAVGIFTERNA OCH FÖRBÄTTRA KONKURRENSEN
10. ÖKA SEGELHÖJDEN UNDER NYA LIDINGÖBRON

1

Utveckla en samlad sjöfartsstrategi för huvudstadsregionen

Det finns ingen helhetssyn kring vilken infrastruktur som behövs för sjöfarten eller hur sjöfartens förutsättningar är i huvudstadsregionen. För att säkerställa att vattenvägarnas potential tillvaratas och möjliggöra för sjöfarten att utvecklas måste en regional sjöfartsstrategi tas fram.

Stockholm är en stad på vatten, byggd på femton öar.* I skärgården finns cirka 30 000 öar, holmar och skär som sträcker sig från Arholma i norr till Landsort i söder. Regionen innefattar även Mälaren och en längre kuststräcka. Vi ska se de femton öarna som tillgångar, med dem har vi fått i stort sett gratis, iordningställda, flexibla vattenvägar med kapacitet att hantera både gods- och passagerartransporter.

Stockholm är dessutom en viktig knutpunkt för internationella transporter och för varuförsörjningen inom regionen. Skärgården, skärgårdstrafiken, öarna och vattnet är centrala för bilden av Stockholm. Under det senaste halvseklet har sjöfarten i huvudstadsregionen allt mer trängts undan till förmån för andra verksamheter som bostäder och nöjesliv. Det är ytterst olyckligt eftersom vattenvägarna är billiga, miljövänliga och kapacitetsstarka.

Sjöfartsfrågorna i regionen måste lyftas till en mer strategisk nivå. Frågorna hakar i olika politiska nivåer. Politiker måste mötas över administrativa gränser och en utökad dialog mellan politiken och näringen måste till. Sjöfarten nämns ofta, men utan konkreta förslag om vad som bör göras. Det krävs i dessa många gånger splittrade frågor, en större konkretion i vad som bör göras för sjöväga transporter av både personer och gods. Vi efterlyser en process som går från ord till handling.

En regional sjöfartsstrategi ska säkerställa att vattenvägarna och sjöfarten finns med och analyseras i tidiga planeringsskeden.

Sjöfart och hamnar utgör en viktig del av framtidens infrastruktur. Sjöfarten har också en viktig betydelse för besöksnäringen. Resenärerna som kommer vattenvägen bidrar ekonomiskt till hela Stockholmsregionen och skapar arbetstillfällen.

Politiker inom olika områden och på alla nivåer måste mötas för att diskutera utvecklingen framåt då detta inte är en fråga som går att dela upp i olika instanser. Sjöfartsfrågorna är splittrade och rör många olika aktörer såsom staden, landstinget, länsstyrelsen, staten och inte minst näringslivet. Det är i samverkan mellan dessa och i de nätverk som skapas som utvecklingspotentialen finns. Det finns ett stort behov av bättre samordning och koordinering mellan de som helt eller delvis ansvarar för dessa frågor.

▼

Handelskammaren anser att politiker som arbetar med trafik-, stads- och regionutvecklingsfrågor måste kliva fram och ta initiativ till en nödvändig samverkan med resultatet att en regional sjöfartsstrategi arbetas fram. Detta för en starkare och mer kraftfull sjöfart som ger upprättelse till sjöfartsstaden Stockholm.

* Södermalm, Långholmen, Reimersholme, Lilla Essingen, Stora Essingen, Kungsholmen, Stadsholmen, Riddarholmen, Helgeandsholmen, Skeppsholmen, Kastellholmen, Djurgården, Beckholmen, Strömsborg och Årstaholmar.

2

Förbättra landinfrastrukturen till hamnarna ur godssynpunkt

Det behövs en förbättrad landinfrastruktur till hamnarna ur godssynpunkt. Det gäller till exempel för den nya hamnen som ska anläggas i Norvik utanför Nynäshamn. Dessutom behöver en östlig vägförbindelser byggas mellan Värtan och Sickla. En förbindelse söderifrån från Värtan och norrut från Stadsgården skulle förbättra godslogistiken för färjetrafiken.

Vattenvägarna var nyckeln för Sverige som exportnation. Som nav för Mälarregionen och med en exporthamn för landets äldsta och mest betydelsefulla industriregion, Bergslagen, positionerade sig Stockholm som mittpunkt i ett Sverige som kom att växa både ekonomiskt och politiskt.

Cirka tolv miljoner människor per år reser med färjorna till och från Stockholm, eller cirka 33 000 personer varje dag, året om. Flertalet av de färjor som trafikerar Stockholms Hamnar i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär är så kallade kombifärjor som transporterar både passagerare och rullande gods, liksom lastbilar och trailrar.

Sjöfarten kommer att ha en viktig roll i framtiden, inte bara för passagerartrafik utan även för godstransporter. Stockholms Hamnar är dessutom en så kallad CORE-hamn, vilket innebär att den tillsammans med ett fåtal andra hamnar i Europa har en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportflödet.

Om Stockholm ska kunna fortsätta att vara en sjöfartsstad värd namnet krävs hamnar med kapacitet att klara av väsentligt mycket mer trafik än i dag. Det ställer krav på landutrymme för hamnanläggningar och kajer och på att det finns tillräckligt bra anslutningar med vägar och järnvägar. För att utveckla sjöfarten krävs dessutom kajlägen och fungerande landinfrastruktur.

FÖRBÄTTRAD INFRASTRUKTUR TILL HAMNEN STOCKHOLM NORVIK

Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamn är framtidens godshamn i Östersjön för rullande gods och containrar. De anslutningar som är av största vikt för Norvik är Tvärförbindelse Södertörn, väg 259 samt väg 225. Trafiken på Södertörn består till stor del av tunga godstransporter, men vägarna är inte anpassade för det vilket gör att trafiksäkerheten och framkomligheten har brister. Men det finns indikationer på att infrastrukturen håller på att förbättras för Norviks del.

Trafikverket planerar för byggstart för Tvärförbindelse Södertörn en 20 kilometer ny sträckning av väg 259 från E4/E20 vid Skärholmen/Kungens kurva till väg 73 vid Haninge centrum. Dessutom tittar Trafikverket tillsammans med Nynäshamns kommun,

”

Bättre landinfrastruktur ur godssynpunkt är en nyckel

Botkyrka kommun och Trafikförvaltningen på en studie om åtgärder som kan identifieras för att utveckla, förbättra och öka säkerheten för väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund. Länsväg 225 är den kortaste vägen mellan Nynäshamn, Botkyrka och Södertälje och en viktig länk på Södertörn. Vägen har bitvis bristfällig sikt och bristande framkomlighet för buss- och godstrafik med långa sträckor där vägbredden är mindre än sju meter.

BYGG ÖSTLIG FÖRBINDELSE

Med Viking Lines fartyg kommer inte bara turister till och från Masthamnen i Stockholm. En viktig del av rederiets verksamhet är att frakta gods mellan Sverige och Finland. En förbindelse söderifrån från Värtan och norrut från Stadsgården skulle förbättra godslogistiken för färjetrafiken. Därför är det angeläget att färdigställa ringen runt Stockholms innerstad. Det som återstår är endast den östliga förbindelsen mellan Värtan och Sickla. Den sträcka som då skulle uppstå mellan en östlig förbindelse och Masthamnen är viktig infrastruktur för godstrafiken. Masthamnen som har stort fokus på nyttotrafik måste utvecklas. Bättre landinfrastruktur ur godssynpunkt är en nyckel.

▼

Handelskammaren anser att en förbättring av landinfrastrukturen för hamnarna ur godssynpunkt bör säkerställas och att Östlig förbindelse måste byggas.

3

Säkra Masthamnen och Stadsgården för hamnverksamhet

För att koppla samman Stockholm med världen måste vi stärka hamnarna. Området som utgörs av Masthamnen och Stadsgården på Södermalm bör reserveras för hamnändamål och byggas ut till en kapacitetsstark och effektiv hamn för kryssnings- och färjepassagerare och för godstrafik.

Masthamnen–Stadsgården är en av Stockholms största hamnar med en omfattande färjetrafik till Finland och reguljära kryssningar till Åland. Under sommaren lägger även internationella kryssningsfartyg till här.

Stadsgården sträcker sig längs södra sidan av Saltsjön mellan Slussen i väster och Londonviadukten i öster vid Masthamnen, den ostliga förlängningen av Stadsgården.

Sjöfarten är en vital del av den infrastruktur som försörjer Stockholmsregionen med arbetsplatser, turismintäkter och gods. I Masthamnen–Stadsgården finns omfattande färjetrafik för passagerare och gods till och från Mariehamn, Åbo och Helsingfors.

Stadsgården är tillsammans med Skeppsbron även tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn på Åland. Sommartid är Stadsgården en populär hamn för de internationella kryssningsfartygen.

Men sjöfarten i Stockholmsregionen har många utmaningar. Den totala längden kajmetrar för sjöfart i Stockholm har minskat snabbt på senare år på grund av stadsutveckling och bostadsbyggande. Det är därför viktigt att säkra de kajer som är kvar för sjöfarten.

Stockholms stads kajstrategi, beslutad i kommunfullmäktige, pekar tydligt på behovet av en kapacitetsstark och effektiv hamnverksamhet både i Frihamnen–Värtan och i Masthamnen. Stadsgården är dessutom utpekad som riksintresse för sjöfarten då den är en knutpunkt mellan olika transportslag, en viktig port österut och av stor betydelse för stadens och Stockholmsregionens varuförsörjning. Trots det finns ett överliggande hot mot dessa hamndelar.

Politikerna har ambitioner att göra ännu fler av Stockholms kajer tillgängliga för allmänheten och att bygga attraktiva bostäder i hamnnära områden.

KONFLIKT MELLAN OLIKA INTRESSEN

Denna ambition riskerar att skapa konflikter mellan olika intressen, som dock är möjliga att balansera. I diskussionen om citynära flygplatser finns det utmaningar i att förena bostäder med flygverksamhet. Hamnverksamhet ligger nära som jämförelse. Det finns bättre sätt att öka bostadsbyggandet än att bygga en helt ny stadsdel i ett läge där hamn- och

terminalverksamhet med påföljande industribuller, dag som natt, sker från hamnen och fartygen.

Dessutom skapar uppställningsplatser för fordon och övrig logistik kring kryssningsfartygen uppenbara konflikter. Flertalet av de färjor som trafikerar Masthamnen och Stadsgården är så kallade kombifärjor som transporterar både passagerare och rullande gods, liksom lastbilar och trailrar. En ny stadsdel med fokus på bostäder bör därmed inte byggas i anslutning till hamnverksamheten.

Masthamnen och Stadsgården har eftersatts både funktionsmässigt och stadsplanemässigt under de senaste 20 åren. En utveckling av detta område är nödvändig för att skapa förutsättningar för en effektivare hamnverksamhet.

Området är, sett till ytan, ganska begränsat och med nuvarande logistiska lösningar skapas säsongsvis och tidvis under dygnet flaskhalsar som påverkar lastning och lossning av gods samt anslutande vägnät.

Det måste skapas förutsättningar att bedriva en effektiv hamn- och terminalverksamhet i en väsentligt bättre miljö än den nuvarande. Finansieringen av ett hamn- och stadsplaneprojekt i den här storleken kommer att bli krävande. Det är sannolikt så att en kombination av faciliteter för hamn- och terminalverksamhet och nya kommersiella ytor som hotell och kontor bör skapas.

Färjetrafiken i Stockholm finns dels i Värtahamnen och Frihamnen, dels i Masthamnen och på Stadsgården. Det är viktigt att färjetrafiken även i framtiden ligger i olika delar av staden. Det anslutande vägnätet har inte tillräcklig kapacitet att ta emot de fordon som ankommer med fartygen på ett och samma ställe. Dessutom utvecklas färjetrafiken i en riktning där fartygen som i dag trafikerar hamnarna ersätts med större, vilket leder till att både passagerar- och godsvolymerna kommer att öka. Därför behöver Stockholm två citynära hamnar.

Viking Line, i dag den största aktören i Masthamnen, kommer, om de blir tvungna att flytta trafiken till en annan hamn att tappa 90 procent av sina passagerare som kommer för att besöka destinationen Stockholm. Resultatet kommer att leda till en nedläggning av verksamheten.

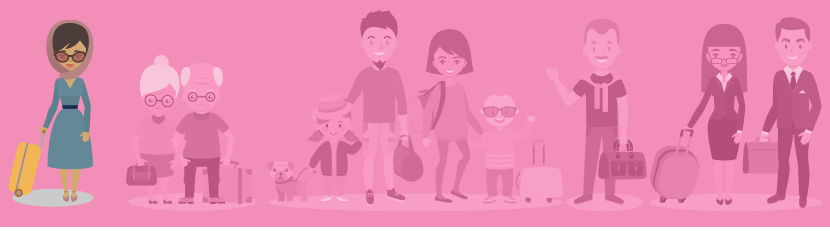
Det är därför av stor vikt att hitta en lösning i Masthamnen och Stadsgården så att färje- och kryssningstrafiken kan utvecklas samtidigt som det medger en gemensam utveckling av staden och hamnen.

▼

Handelskammaren anser att Masthamnen–Stadsgården ska reserveras för hamnverksamhet. Vi vill se en utveckling som skapar möjligheter för att bedriva en effektiv hamn- och terminalverksamhet i en väsentligt bättre miljö än den nuvarande.

90 %

Om Viking Line måste flytta trafiken till en annan hamn kommer de att tappa 90 procent av de passagerare som kommer för att besöka destinationen Stockholm.



MASTHAMNEN

PETER HELLGREN

VICE VD FÖR VIKING LINE

Viking Lines röda fartyg är ett dominerande inslag i sjöfartsstaden Stockholm. Närmare 10 000 turister passerar terminalen, på väg in eller ut för att shoppa, äta och besöka olika attraktioner. Men fartygen riskerar att trängas ut av bostäder. Det skulle innebära slutet på Viking Lines färjetrafik.

Fem av Viking Lines fartyg trafikerar Helsingfors, Åbo och Mariehamn från Masthamnen mitt inne i Stockholm. Det centrala läget gör att turisterna lätt når olika attraktioner i stan. Men kajlägen är åtråvärda för dem som bygger bostadshus och på Viking Line känner man hotet:

– Vi har fått hintar från olika politiker om att man helt eller delvis skulle vilja bygga bostäder i Masthamnen, säger rederiets vice vd Peter Hellgren.

– Men det är inte lätt att kombinera hamnverksamhet med bostäder. Det finns idéer om att flytta hela vår trafik till Nynäshamn, men det skulle innebära slutet för färjetrafiken i den här formen från vår sida. Våra passagerare skulle aldrig hinna uppleva Stockholm och vi skulle förlora i förhållande till konkurrenterna.

– Turisterna vill inte till Nynäshamn – de vill till Stockholm. Hela poängen är att man kan resa från stadskärna till stadskärna, säger Peter Hellgren.

– Det kan knappast vara i stadens intresse att verksamheten skulle lägga ner. Resenärerna från de båda rederierna som trafikerar Finland konsumerar tillsammans för fem miljarder kronor varje år i Stockholm.

Det andra rederiet, Silja Line, trafikerar Värtahamnen och det finns tankar om att även flytta Viking Line dit, men det tycker Peter Hellgren är en dålig idé:

– Värtan är inget alternativ för oss. Det skulle kunna låta som en smidig lösning med all trafik från ett och samma ställe, men det fungerar inte. Då skulle hamnverksamheten tvingas ha slottider för de olika rederierna precis som flygbolagen har på Arlanda. Det är alldeles för konkurrensbelastande. Stockholm behöver två citynära hamnar.

I stället för att förvisas från Masthamnen vill Viking Lines vice vd Peter Hellgren i stället att staden satsar på hamnen:

– Området i Masthamnen är eftersatt. Det har inte skett någon utveckling här sedan 1970-talet.

– Masthamnen är porten till Stockholm för många turister. Den behöver helt klart en ansiktslyftning, ingenting har gjorts sedan 1970-talet.

– Våra resenärer är tåliga. Det är en rörig miljö och dåligt skyltat, men de promenerar längs kajen fram till Slussen och tar sig vidare in till city därifrån.

– Vi vill ha en helhetslösning för hela Masthamnen. Vår önskan om Masthamnens utveckling är att den ska vara dimensionerad för att det ska kunna ligga tre fartyg där samtidigt. Det skulle vara en framtidssäkring för nya linjer. Vi behöver längre kaj och mer yta helt enkelt, bland annat för att fartygen blir större. Vårt förra Åbofartyg Isabella var 169 meter. Nya Viking Grace är 218 meter lång. Ett önskemål för Masthamnen är också en övergång för våra passagerare över leden till Södermalm och så småningom en anslutning till den nya tunnelbanestationen i Sofia.

Peter Hellgren är inte emot att det byggs i Masthamnen.

– Vi ser gärna hotell och kontor i anslutning till hamnen, kanske även bostäder, men först när det är säkerställt att hamnverksamheten står i centrum.

– Kajerna ska användas till sjöfart, det finns ingen annan genväg om man vill behålla sjöfartsstaden Stockholm. Och sjöfarten är en viktig del av Stockholms attraktionskraft.

Fartbegränsningarna i Stockholm skärgård är ett annat problem som Viking Line har att brottas med.

– Vi har anpassat oss till det yttersta och byggt våra fartyg på ett sätt så att svallet ska begränsas. Men nu kan vi inte köra långsammare om vi fortsatt ska kunna erbjuda en fungerande frakttrafik, säger Peter Hellgren.

– Jag förstår naturligtvis dem som har tomter och bryggor ut mot farleden. Men man måste komma ihåg att detta faktiskt är en farled som funnits in till Stockholm ända sedan vikingatiden och som band ihop östra och västra Sverige, för att anspela på vårt namn! På öppet hav kan vi köra i dryga 20 knop, men i skärgården är det väsentligt lägre hastigheter som gäller (10–12 knop). Långsammare kan vi inte köra.

Många tror kanske att de röda fartygen bara är en sorts flytande nöjesfält, men Viking Line fraktar inte bara turister till och från Stockholm. En viktig del av rederiets verksamhet är att frakta gods mellan Sverige och Finland.

– Över 80 procent av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland transporteras av passagerarfartygen.

– Det är viktigt att politikerna har en vilja och förståelse för att basen för vår verksamhet är nyttotrafik och att den måste kunna fungera, sammanfattar Viking Lines vice vd Peter Hellgren.

> ”
> ***Värtan är inget alternativ för oss. Stockholm behöver två citynära hamnar.***

80 %

ÖVER 80 PROCENT AV DEN ICKE BULK-RELATERADE FRAKTEN MELLAN SVERIGE OCH FINLAND TRANSPORTERAS AV PASSAGERARFARTYGEN.

4

Horsstensleden – för snabbare, miljövänligare och mer kapacitets-stark insegling till Stockholm

De två inseglingslederna till Stockholm, Sandhamnsleden och Furusunds-leden, innebär att en stor del av sjötrafiken måste ta besvärliga omvägar. Horsstensleden är en framtida farled genom Stockholms skärgård som behöver förverkligas för att ge en snabbare, säkrare , miljövänligare och mer kapacitetsstark insegling till Stockholm. Något som även skulle stimulera Stockholms besöksnäring.

Stockholm är en av de största kryssningsdestinationerna i Östersjön, vid sidan av Helsingfors, Tallinn, S:t Petersburg och Köpenhamn. Kryssnings- och färjetrafiken är mycket viktiga för besöksnäringen och bidrar årligen med över fem miljarder kronor i intäkter till Stockholmsregionen.

Den vackra inseglingen genom Stockholms skärgård är lång och innebär begränsningar i fartygs-storlek och hastighet. Sandhamnsleden går genom trånga vatten och känsliga miljöer och på vissa sträck-or råder mötesförbud, vilket innebär väntetider för sjötrafiken.

Det är dags att uppnå en hållbar situation i Stock-holms farleder utifrån miljö, turism, sjösäkerhet och ett effektivt utnyttjande av resurser vad gäller till exempel människors tid och pengar.

Sedan 1980-talet har Sjöfartsverket försökt få till en ny inseglingsled som skulle medföra en kortare sträcka och mindre påverkan på stränderna. Den så kallade Horsstensleden har trots detta varit föremål för en omfattande och långvarig miljöstrid där miljö ställs mot trafik. Bland annat har Värmdö kommun velat inrätta ett marint reservat i området. Frågan om leden är ännu inte avgjord men utreds nu återigen av Trafikverket och Sjöfartsverket.

Tidigare utredningar, med enbart fokus på krysss-ningstrafik, visar att Horsstensleden skulle ge stora positiva effekter för samhället som vida överstiger investeringskostnaden. Detta eftersom priset på fartygsbränsle påverkar kryssningsfartygens val av rutt och destination. Vid ökade bränslepriser kommer den längre vägen in till Stockholm via Furusundsleden att bli mer kostsam. I stället blir en rakare, mer bränsle-besparande farled som Horsstensleden, mer eftertraktad.

Horsstensleden möjliggör separering av den in- och utgående trafiken till Stockholm och förkortar därmed avsevärt seglingstiden för de största kryssningsfartygen som är för stora för Sandhamnsleden och i dag är hänvisade till Furusundsleden för passage in till Stockholm.

Vid vissa väderförhållanden måste fartygen även i stället gå i Furusundsleden, vilket innebär en stor omväg vilket leder till större bränsleförbrukning och större utsläpp. En kortare och rakare farled skulle innebära en kortare insegling och därmed minskad bränsleförbrukning och mindre miljöpåverkan.

Det finns en stor efterfrågan på destinationen Stockholm på marknaden och för att de allt större kryssningsfartygen ska kunna lägga till i Stockholm måste kapaciteten i farlederna på lång sikt säkerställas.

LOBBYING PÅGÅR FÖR LÄGRE HASTIGHETER

Ytterligare en anledning till att anlägga Horsstens-leden är den pågående lobbyverksamheten för att få

ned hastigheterna i Furusundsleden.

En av färjerederiernas största utmaningar är Furusundsledens känslighet för erosion i förhållande till den fart som 24-timmarstrafiken kräver för att kunna bedriva trafik till Stockholms hamn. Bland annat gör Viking Line bedömningen att ett beslut att sänka hastigheten från dagens tolv knop ner till tio knop skulle omöjliggöra trafiken mellan Stockholm och Åbo i dess befintliga former. Marginalerna är redan små och det är svårt att köra in en eventuell försening.

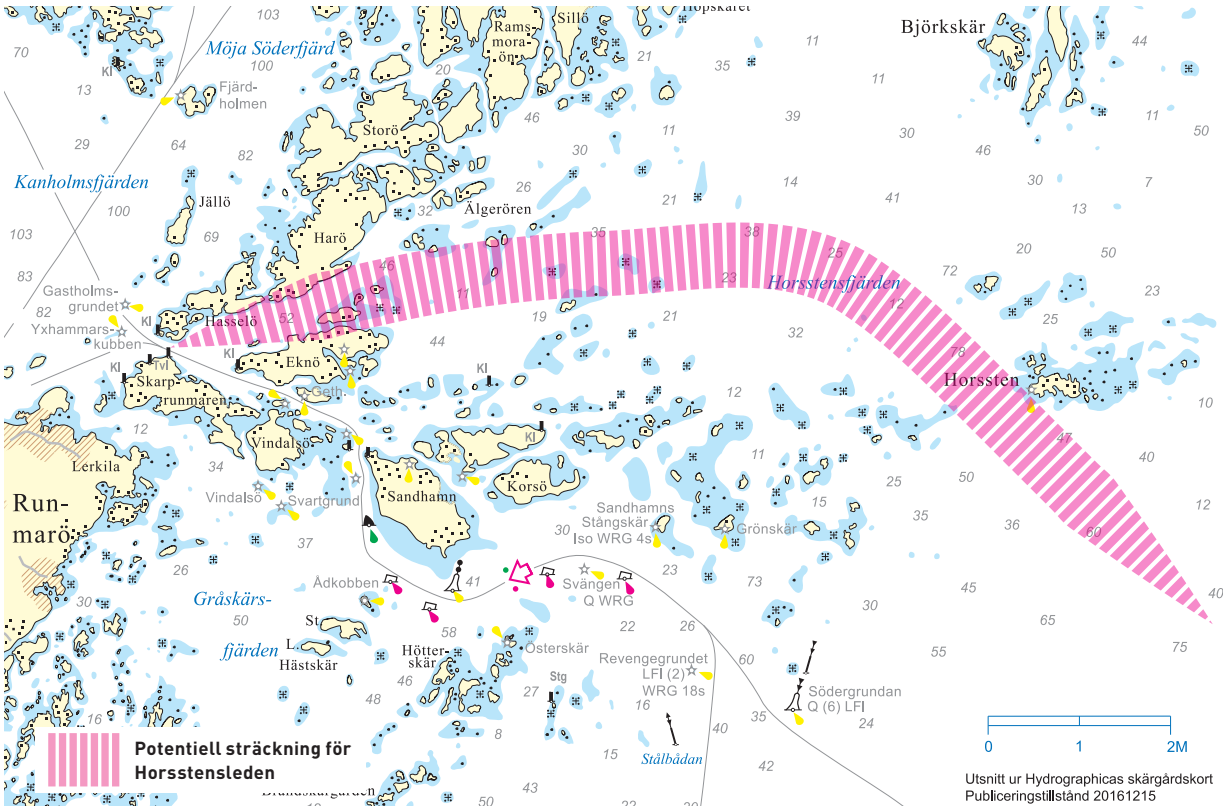
Den pågående stranderosionen förknippas med fartygstrafiken, med anledning av det bogsvall som fartygen drar upp. Även ur ett erosionsperspektiv finns alltså incitament att avlasta Furusundsleden, som i dag är trafikerad av såväl den reguljära färjetrafiken och kryssningstrafiken.

De befintliga farlederna är en viktig transportkorridor för trafiken mellan Sverige och Finland. Ett eventuellt framtida beslut om en sänkning av hastigheten i Furusundsleden skulle innebära att man riskerar trafiken på den här sträckan.

Horsstensledens möjligheter till kortare insegling skulle öka sjösäkerheten för tonnaget (fartygen) i området, mildra erosionsproblematiken samt generellt ge positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp då mindre bunkerolja förbrukas.

Handelskammaren anser att det är dags att säkerställa en ny och modern led – Horsstensleden – med hög kapacitet och säkerhet för att skapa förutsättningar för framtida utveckling av färje- och kryssningstrafiken i Stockholmsregionen. Det skapar möjligheter att möta den stora efterfrågan som finns från den globala kryssningsmarknaden att komma till Stockholm.

> ***”från tolv knop till tio knop skulle omöjliggöra trafiken”***



5

Utnyttja vattenvägarna och öka antalet båtpendlarlinjer

Fler båtpendlarlinjer behövs för att kollektivtrafiken på vattnet ska avlasta resten av trafiksystemet. Vi måste säkerställa att våra vattenvägar utnyttjas bättre. Trots att många upprop har skrivits och utfästelser gjorts, har det hänt för lite på det här området.

I takt med att befolkningen i Stockholmsregionen ökar tar det allt längre tid att transportera sig. Kollektivtrafiken på vattnet kan avlasta väg- och spårbunden trafik, men också bidra till att göra Stockholm attraktivare.

Kollektivtrafik på vatten är ett urbant, miljösmart, snabbt och bekvämt transportalternativ. Den ger också större tillgänglighet till nya bostadsområden och arbetsplatser. Det är också ett sätt att arbets- och nöjespendla som ger positiva effekter för resenären såväl som för samhället.

Från och med augusti år 2012 utökades kollektivtrafiklagen till att även gälla för kollektivtrafik på vatten. De aktörer som bedriver kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen är framför allt större kollektivtrafikföretag som bedriver trafiken i upphandlad form. Exempel på det är Waxholmsbolaget och SL. Dessa större aktörer har ofta ett flertal mindre rederier som underleverantörer som utför trafiken: ett exempel på det är Strömma som trafikerar Djurgårdsfärjan på uppdrag av SL.

NU KRÄVS DET POLITISKT MOD

Politikerna måste våga mer. Det finns potential för en storskalig satsning på kollektivtrafik på vatten i Stockholmsregionen, men det krävs att det offentliga tar ledningen i denna utveckling. Stockholms läns landsting äger frågan och där finns ett stort politiskt stöd för att satsa mer på vattenburen kollektivtrafik. Men den riktiga leveransen på området saknas.

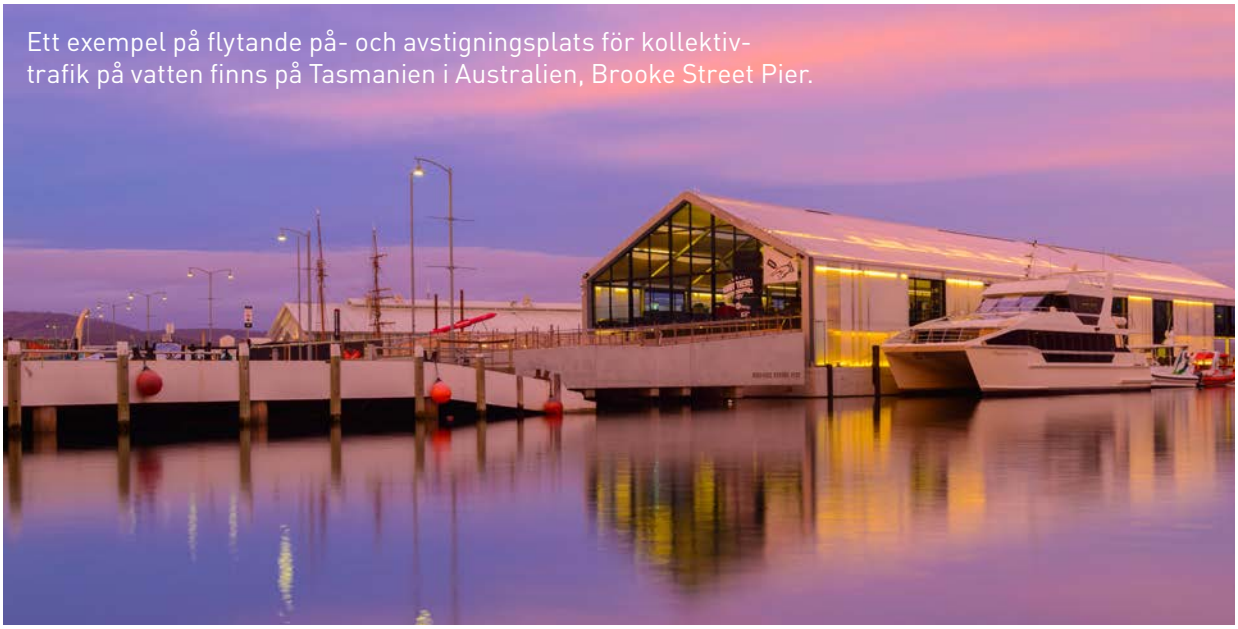
Det krävs en större framförhållning i de upphandlingar som genomförs och bättre förutsättningar för mindre företag att delta i dessa upphandlingar. I Stockholmsregionen finns det möjlighet att etablera färjelinjer i samma anda som tunnelbanelinjer. Men för det krävs ett större politiskt mod och betydligt bättre framförhållning.

Det är hög tid att peka ut platser som knyter samman vattenvägarna med övriga transportnätet där passagerare på ett enkelt sätt kan byta från kollektivtrafik på vatten till andra transportsätt. Kommunerna och Stockholms läns landsting måste enas om tillgänglighet via vattenvägarna ska kunna bli verklighet i framtiden.

VAR FINNS PLANERNA?

En utveckling av kollektivtrafik på vatten kräver en långsiktig plan. Det gäller när det byggs nya bostadsområden i sjönära lägen, men det krävs också att kajer i centrala lägen används på ett sätt som inte sätter käppar i hjulen för färjetrafiken. Det måste därför säkerställas att vattenvägarna finns med i tidiga planeringsskeden i till exempel trafikplanering och översiktsplaner.

I samrådsförslaget till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS) 2050, berörs inte de



Ett exempel på flytande på- och avstigningsplats för kollektivtrafik på vatten finns på Tasmanien i Australien, Brooke Street Pier.

stora möjligheter som finns i att utveckla kollektivtrafiken på vattnet. Det saknas tydliga strategier för hur man frigör vattenvägarnas potential när det gäller kapacitet, framkomlighet och förutsägbar restid samt vikten av att peka ut mark i kommunerna för bytesmöjligheter till övrig kollektivtrafik. Här krävs mål och visioner som kan tjäna som vägledning för framtida utveckling på området.

Effektiv vattenburen kollektivtrafik går förhållandevis snabbt att etablera i jämförelse med andra infrastrukturinvesteringar. Vattenvägarna finns redan där, redo att användas.

Färjetrafiken måste också integreras med det övriga befintliga systemet för kollektivtrafik. Det handlar om allt från att den ska finnas med i SL:s reseplanerare, till att färjorna lägger till i anslutning till övrig kollektivtrafik så att det blir enkelt att byta till tunnelbana eller buss. Så är det ofta inte i dag. Dessutom bör SL underlätta för kommersiella aktörer för att möjliggöra resor på SL-kortet för samtliga pendelbåtslinjer i Stockholmsregionen. Det skulle leda till att fler resenärer väljer att pendla på ett miljövänligare sätt samt förhoppningsvis att fler kommersiella aktörer skulle se en möjlighet i att trafikera vissa sträckor.

NYA SLUSSEN EN NATURLIG KNUTPUNKT

I samband med ombyggnaden av Slussen finns redan en tillgänglig plats där det på ett effektivt sätt går att länka samman tunnelbana och bussar med båttrafik. Platsen vid helikopterplattan vid Gamla stans tunnelbana kan med fördel användas och utvecklas. Här krävs dock någon form av terminal och markyta som bör pekas ut för ändamålet. Annars riskerar Stockholms stad i och med ombyggnaden av Slussen att bygga bort en naturlig plats för byte mellan kollektivtrafik på vatten och övrig kollektivtrafik.

Som inspiration och jämförelse finns ett gott exempel i den flytande terminalen på Tasmanien utanför Australien. The Brooke Street Pier är en fyra våningar hög flytande pir, som både är en båt och en pir. Konceptet har inneburit ett nytt strandnära besöksmål för Hobarts befolkning och för turisterna.

I Stockholm skulle en liknande terminal kunna skapa ett attraktivt och urbant landmärke i ett av stadens mest centrala och kollektivtrafiktäta lägen. Stockholm måste börja utnyttja och bättre dra nytta av de utmärkta möjligheter till kollektivtrafik på vatten som finns genom att vara en stad placerad på vatten.

▼

Handelskammaren anser att vattenvägarna bör utnyttjas bättre och att antalet båtpendlarlinjer måste öka för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Det handlar också om att ha en långsiktig planering kring anslutningar mellan kollektivtrafik på vattnet och övrig kollektivtrafik.

VATTEN-VÄGARNA

ULLA RESSEL

VD FÖR RESSEL REDERI AB

Klockan är strax före åtta på morgonen. En liten kö med människor står vid Lumabryggan i Södra Hammarbyhamnen och väntar på M/S Emelie som ska ta dem till Nybroviken. En tur som tar en knapp halvtimme. Och då får man vind i håret och vackra vyer i stället för avgaser och trängsel.

> ”
>
> ***Jag önskar mig lite mer förståelse från tjänstemännen i Trafikförvaltningen***

M/S Emelie ägs av rederiet Ressel, ett familjeföretag som drivs av paret Jochum och Ulla Ressel. Det här är Stockholms enda helt kommersiella kollektivtrafiklinje. M/S Emelies rutt startar vid Hammarby sjöstad och går via Masthamnen och Djurgården till Nybroplan. Första turen går redan 7.14 och den sista går från Nybroviken 18.52. Pendlarna betalar 790 kronor för ett månadskort.

–Att kunna ta båten till jobbet handlar om livskvalité, säger Ulla Ressel, som är rederiets vd. Det är ett fantastiskt alternativ till bilen!

Även turisterna har upptäckt charmen med båten som för 55 kronor tar dem genom vår vackra huvudstad.

Passagerarna på Emelie hade gärna velat kunna åka på sina SL-kort. Ulla Ressel konstaterar dock att SL inte har visat något intresse av samarbete. Hon menar att politikerna i Stockholm pratar för mycket, men gör för lite.

–Jag tror att politiker i alla läger egentligen har en dröm om att bygga ut kollektivtrafiken på vattenvägarna. De pratar gärna om det i alla fall. Men när det kommer till praktisk handlingskraft så händer väldigt lite.

–Politikerna kan helt enkelt inte tillräckligt om båttrafik och förstår inte vilka kostnader vi har. Skärgårdsflottan är gammal och nya båtar kostar mycket pengar. Utan bidrag är det svårt att investera i nya fartyg och att få lönsamhet.

”Att kunna ta båten till jobbet handlar om livskvalitet”

Rederiet konkurrerar med busstrafiken, påpekar Ulla Ressel. Men konkurrensen är orättvis. På en fullsatt buss räcker det med en förare medan en båt som har fler än 30 passagerare måste ha en person på däck utöver kaptenen, och det kostar pengar.

–Jag önskar mig lite mer förståelse från tjänstemännen på Trafikförvaltningen, säger hon. Vi har flera gånger påtalat att det behövs bra väderskydd vid bryggorna. Folk vill ju inte stå och vänta om det blåser, snöar eller regnar. Men för det har vi inte mött någon förståelse.

På vissa bryggor saknas även en ramp för rullstolar.

Trots bristande lyhördhet från politikernas sida så tror Ulla Ressel att Stockholm har goda förutsättningar för mer kollektivtrafik på vattnet.

–I och med att Stockholm växer och framkomligheten i trafiken blir sämre så blir behovet av båttrafik allt större. Slussenombyggnaden kommer ge mycket stor påverkan för trafikanter under sju års tid. Vattenvägarna är billiga och ingreppen i naturen små. Att skapa hållbara transporter är en av vår tids stora utmaningar, säger redaren Ulla Ressel.

6

Utveckla citylogistik för godstransporter till att även innefatta sjöfarten

De svenska vägarna och järnvägarna blir allt mer överbelastade och potentialen för ökad godstrafik på de inre vattenvägarna är stor. Vattenvägarna har mycket stora möjligheter att ta en ökad andel av godstransporterna, även på kortare avstånd.

Ekonomisk tillväxt och ökad urbanisering ställer krav på effektivare godstransporter. Stockholmsregionen bör därför studera hur övriga Europa strategiskt satsar på pråmtrafik och att stötta pilotprojekt för att etablera inlandssjöfarten.

Det finns inte mycket statistik om godsflöden i städer, men uppskattningsvis står urbana godstransporter för 10–15 procent av fordonsrörelserna i städerna. I urbana transporter är lastbilen dominerande med de för- och nackdelar som det innebär.* Till skillnad från den typen av godstransporter är godstrafik på vattenvägar flexibla och samtidigt skonsamma för miljön.

DET FEMTE TRAFIKSLAGET PÅ FRAMMARSCH

Inlandssjöfart räknas inom EU som det femte trafikslaget (de övriga är väg, tåg, sjöfart och flyg) och styrs av EU-regelverk som är helt skilda från den stora sjöfartens regelverk. Inlandssjöfarten är ett trafikslag som inom länderna konkurrerar direkt med järnvägen och lastbilen.

Jämfört med många andra länder har Sverige en underutvecklad inlandssjöfart. I Europa finns ett utbyggt och inarbetat inlandssjöfartssystem med totalt cirka 40 000 kilometer trängselfri vattenväg. I många länder är det vanligt med en omfattande godstrafik på inre vattenvägar som floder, sjöar och kanaler. På flera håll bygger man dessutom nya kanaler för att skapa inre vattenvägssystem och avlasta godstrafiken på vägarna.

EN PRÅM = 200 LASTBILAR

Denna typ av trafik sker med särskilda EU-klassade inlandsfartyg eller pråmar där en pråms kapacitet motsvarar cirka 200 lastbilar. Det rör sig om allt från bränsletransporter, containertransporter, soptransporter i städer till passagerartrafik. På vissa håll i Europa står den här typen av trafik för hälften av alla godstransporter.

Stockholmsregionen har goda förutsättningar för den hållbara, miljö- och energieffektiva pråmtrafiken med potential att lyfta stora mängder gods från vägnätet. Vattenvägarna finns redan tillgängliga och kräver inga stora infrastrukturinvesteringar för att exploateringstakten ska kunna öka. På våra insjöar, kanaler

* Trafikanalys, Urbana godstransporter. PM 2016:5

> *Via vattenvägarna går det att leverera punktliga transporter som både är miljövänliga och kostnadseffektiva*

och skyddade skärgårdsområden skulle en stor del av kde kortare godstransporterna kunna ske med denna typ av enklare fartyg.

Den EU-klassade inlandstrafiken med moderna, avancerade pråmfartyg är ett viktigt redskap i arbetet med ett effektivt och hållbart godstransportsystem inom städer och regioner vid vatten.

CITYDISTRIBUTION VIA VATTENVÄGAR

I exempelvis Rotterdam och Paris finns välfungerande citydistribution via städernas vattenvägar. Denna utveckling borde även Stockholmsregionen satsa på, bland annat då efterfrågan på vattenburna godstransporter till exempelvis vattennära byggarbetsplatser stärks i takt med att byggtakten i regionen ökar. I regeringens beslut om tillåtlighet att bygga Förbifart Stockholm angavs att transporter av massor och byggnadsmaterial så långt som möjligt ska ske sjövägen. Tre tillfälliga hamnar kommer därför att byggas i och med detta vid Sätra i Stockholms kommun samt på norra och södra Lovön i Ekerö kommun. Ändamålet med hamnarna är att genom effektiva transporter av massor och gods bidra till en minskad miljöbelastning och att uppfylla villkoret i beslutet om tillåtlighet. Trafikverket avser att transportera bort hälften av bergmassorna från tunnelarbetena, cirka tio miljoner ton, med fartyg via hamnarna. Detta sätt att frakta bort massor är något som tyvärr inte verkar vara aktuellt när det gäller byggandet av de nya tunnelbanelinjerna.

Det finns goda framtidsutsikter för inlandssjöfarten när Stockholmsregionen växer. Även citydistribution av konsumtionsvaror till invånarna är en intressant marknad som kan gå via inlandssjöfarten. De begränsningar som uppstår i infrastrukturen när regionen växer, köbildningar på vägnätet eller signalfel som försenar transporter på järnvägen gör inlandssjöfarten attraktiv. Via vattenvägarna går det att leverera punktliga transporter som är både miljövänliga och kostnadseffektiva.

Handelskammaren anser att beslutsfattare inom både landstinget och berörda kommuner i huvudstadsregionen bör se över vilka möjligheter som finns att utveckla citylogistiken och regionens interna godstransporter med utgångspunkt i inlandssjöfarten.

I till exempel Frankrike använder man sig av citydistribution via vattenvägar.

VIKING LINE

7

Bevara och utveckla reparationsvarvet på Beckholmen

Varvet på Beckholmen är viktigt för rederierna i Stockholm. Den totala längden kajmetrar för sjöfartsverksamheter i Stockholm har historiskt sett minskat till följd av stadsutveckling. Om sjöfarten i Stockholm ska finnas kvar och utvecklas måste den så viktiga verksamheten på Beckholmen värnas och få möjlighet att vidareutvecklas.

På Beckholmen i inloppet till Stockholm, ligger stadens enda verksamma varv med kapacitet att ta emot större fartyg. Sedan 1600-talet har sjöfartsverksamhet, och därmed miljöfarlig verksamhet, bedrivits där. Under de senaste åren har ön därför genomgått en välbehövlig totalsanering.

Tillgången till reparationsvarv är nödvändigt för sjöfarten i Stockholmsregionen. Finnboda varv lades ner år 1991 och nu finns alltså endast varvet på Beckholmen kvar som klarar att reparera större fartyg. Den stora torrdockan är en av få i Stockholm som kan ta emot Waxholmsbolagets båtar. Skulle verksamheten upphöra försvåras möjligheterna till reparationer då denna typ av båt inte är klassad för att gå i öppet vatten. Närmaste större varv finns i Finland eller i Sydsverige.

STYR OM SKUTAN OCH VÄRNA KAJERNA

Sjöfartsanknutna företag är en viktig del av stadens näringsliv. Men industrier i stadsmiljö har få fans inom politiken. De senaste årens politik har visat liten förståelse för sjöfartens behov och många kajer har förvandlats till bostadsområden.

Om Stockholm ska kunna fortsätta att vara en sjöfartsstad krävs att staden styr om skutan och ser till att längden kajmetrar inte minskar ytterligare. Den hamnmark eller hamnnära industrimark som finns kvar måste säkras så att vi inte bygger bort viktiga framtida möjligheter. Om Beckholmen skulle tvingas att lägga ner riskerar segelfartyg, ångbåtar, vissa vägfärjor och de större skärgårdsbåtarna att försvinna helt från Stockholmsregionen.

▼

Handelskammaren anser att reparationsvarvet på Beckholmen måste värnas och fortsätta att utvecklas för att sjöfarten i Stockholm framöver ska ha rimliga förutsättningar att överleva.

BECKHOLMEN
STAFFAN RÖBERG

VD FÖR STOCKHOLMS REPARATIONSVARV

Trots att ön ligger i Stockholms inlopp och med gångavstånd från Gröna Lund är det få stockholmare som känner till vad som pågår på Beckholmen. Här ligger ett fullt utrustat reparationsvarv som underhåller och reparerar ett hundratal fartyg om året. En verksamhet som är helt nödvändig för att Stockholm ska fungera som sjöfartsstad.

Man ser ön väl från Stadsgården på andra sidan Saltsjön och lyftkranen, målad som en giraff, är ett välkänt inslag i Stockholms stadsbild.

Här finns kajer, verkstäder, kranar och torrdockor. Och här jobbar ett femtiotal specialister med att reparera fartyg.

Men det hänger ett orosmoln över ön. Staffan Röberg är vd för Stockholms Reparationsvarv:

– Det är klart att vi är oroliga över att inte kunna ligga kvar här i framtiden. Läget är perfekt. Här har hela Stockholms sjöfart nära till underhåll. Det är det sista stadsnära varvet som finns kvar. Dessutom innebär utloppet från Mälaren via Slussen att det oftast är isfritt. Skulle vi tvingas lägga ner måste det etableras ett nytt varv i Stockholms innerstads absoluta närhet. Ett skadat fartyg kan inte köras över öppet hav till reparationsvarven i Tallin eller Åbo för att lagas. Och Waxholmsbolagets båtar är inte ens klassade för att gå i öppet vatten.

I de två torrdockorna tar man in fartygen för att reparera och underhålla. Den största dockan är 200 meter lång och 25 meter bred. Här servas alla typer av fartyg, som lastfartyg, tankfartyg, bogserbåtar, pråmar, skärgårdsbåtar och passagerarfärjor. För statens räkning repareras också kustbevakningsfartyg, vägfärjor, isbrytare och örlogsfartyg

– Vi skickar också ut våra arbetslag till andra hamnar längs hela kusten, från Västervik i söder till Luleå i norr, när det behövs för avhjälpande och akuta underhåll, berättar Staffan Röberg.

Beckholmen fick sitt namn av att man på 1600-talet inrättade ett becksjuderi här, där man kokade tjära till beck. Det är ett tätningsmaterial som användes vid fartygsbyggen och som då var en av Sveriges största exportprodukter.

Stockholms Reparationsvarv ägs till 62,5 procent av Rederi AB Gotland och resten ägs av Staffan Röberg. Han ser flera hot mot varvets framtid:

– De största hoten är ogenomtänkta politiska beslut och bostadsbyggandet längs med kajerna som växer sig allt närmare verksamheten.

– Det finns politiska propåer om att bygga bostäder i Masthamnen. Blir det verklighet går vi och sjöfartsstaden en osäker framtid till mötes, säger Staffan Röberg.

– Vår verksamhet skulle tydligt skära igenom och höras tvärs över vattnet och de som kommer att bo där vill med all säkerhet leva ett så lugnt och ostört liv som möjligt och skulle börja klaga direkt på minsta ljud från verksamheten.

– Politiker som avlöser varandra vart fjärde år är en fara då de inte hinner sätta sig in i betydelsen av Stockholms vision där ”framkomligheten behöver förbättras och service måste utvecklas för att möta en växande befolkning med nya behov och förväntningar” samt ”En stad i världen, men också en världens stad som attraherar internationella entreprenörer, studenter och besökare”. Det krävs i så fall med all självklarhet en utveckling av sjöfartsnäringen med dess verksamhet, hamnar och förbindelser med såväl skärgården som övriga delar av Östersjön.

– Politiker kan i stället i ren okunskap fatta olyckliga kortsiktiga beslut som får ödesdigra konsekvenser för mycket känsliga näringar såsom sjöfarten. Tar man bort innerstadshamnarna och i stället bygger bostäder på kajerna så bygger man också bort sjöfartsstaden Stockholm med all dess liv, attraktivitet och möjlighet att bidra till de för den växande staden avgörande fungerande kommunikationerna. Och detta för all framtid! Alla beslutsfattare förstår inte heller att fartyg och båtar måste underhållas på varv precis som bilar, bussar och tåg behöver sina verkstäder för att fungera säger Staffan Röberg.

> ”
> ***Fartyg och båtar måste underhållas på varv precis som bilar, bussar och tåg behöver sina verkstäder***

Staffan Röberg har förutom ett omedelbart behov av att utöka personalstyrkan med tio man även planer på att expandera. Det finns ett detaljplaneförslag i vilket förutom ny kaj, shiplift och verkstadshallar det även ingår en option på att kunna utöka den stora torrdockan till 35 meters bredd för att kunna ta emot ännu större fartyg.

– Sjöfartsstaden Stockholm är en rätt igenom unik och helt fantastisk stad med alla dess kajer, flytetyg, närhet till Östersjöstater och skärgården runt hörnet. Med en exploatering av hamnarna kan politikerna i ett pennstreck omvandla staden till något helt annat, fullständigt själlöst, säger han.

8

Välkomna kryssnings- och färje-passagerare på ett trevligare sätt

Stockholm är en av de snabbast växande turiststäderna i världen. Kryssnings- och färjetrafiken är en viktig del av besöksnäringen och stadens identitet. Enbart färjetrafiken till och från Stockholm belägger i genomsnitt sex–sju hotell i Stockholmsområdet, varje dygn, året runt. Men besökarna möts av en nedgången och ogästvänlig miljö. Välkomnandet till Stockholm i Masthamnen och Stadsgården måste kännas inbjudande. Det är en fråga om värdskap.

Från Fotografiska museet vid Stadsgårdshamnen, längs kajen bort till Fåfängan, tornar de upp sig framför Katarinaberget. Kryssnings- och färjefartygen är ett stående inslag i stadsbilden och symboler för att kryssningspassagerarna för varje år blir fler.

Stockholm är ett populärt resmål för kryssningsturisterna i Östersjön. Varje år besöker cirka 40 olika kryssningsrederier staden med sina fartyg. Under säsongen april till oktober 2015 besökte drygt en halv miljon kryssningsturister Stockholm.

Resenärerna kommer främst från Tyskland, USA, Storbritannien och Italien. Tillsammans spenderade de under besöket över en halv miljard på shopping, restaurangbesök, hotell och sevärdheter.* Den konsumtionen skapar sysselsättning för 4 100 personer per år i Stockholms län. Samtidigt reser över 11 miljoner passagerare med färja till eller från Stockholm varje år.**

* Enligt uppgifter från Stockholm Visitors Board. 2015.

** Stockholms Hamnar – Färjepassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen. 2013.

Resenärer från Finland dominerar på färjetrafiken totalt sett, men via vattenvägen kommer allt fler internationella besökare från till exempel Kina, USA och England.

Mottagandet av kryssnings- och färjeresenärer i Stockholm är under all kritik. Kajerna är skräpiga och tråkiga och det saknas faciliteter för att ta emot resenärerna. Skyltningen och kommunikationerna från terminalerna in till staden är undermålig och resenärerna tvingas många gånger att promenera in till City i såväl trettio graders värme som regn och snålblåst.

Välkomnandet och det i besöksnäringssammanhang så viktiga värdskapet, kan utvecklas rejält.

Handelskammaren anser att Stockholms stad och Stockholms Hamnar måste satsa på att utveckla mottagandet av kryssnings- och färjeresenärerna. Detta på motsvarande sätt som de nyligen genomförda satsningarna i Kapellskär och Nynäshamn.

Att förbättra mottagandet av kryssnings- och färjeresenärerna måste bli högsta prioritet på stadens och hamnens respektive sjöfartsagenda.

.

9

Slopa farledsavgifterna och förbättra konkurrensen

Sjötransporterna måste få förutsättningar att bli lika konkurrenskraftiga som övriga trafikslag. En ökad mängd gods på vattenvägarna är dessutom miljövänligt. Staten bör därför avskaffa farledsavgifterna och förbättra konkurrensneutraliteten mellan sjöfart, väg och järnväg.

Sjöfarten står i dag sammantaget för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farledsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket.

Till skillnad från väg och järnväg där Trafikverket finansieras av statliga anslag är Sjöfartsverket ett affärsverk som finansieras till 60 procent genom farleds- och lotsavgifter från handelssjöfarten.

Ett slopande av farledsavgifterna skulle i praktiken kunna innebära att Sjöfartsverket också helt finansieras av statliga anslag eller kanske till och med avvecklas och går in i Trafikverket tillsammans med väg och järnväg. Detta är en komplex fråga som skulle innebära en helt ny finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet. Det är dock viktigt att sjöfarten ges verksamhetsförutsättningar på likvärdiga grunder.

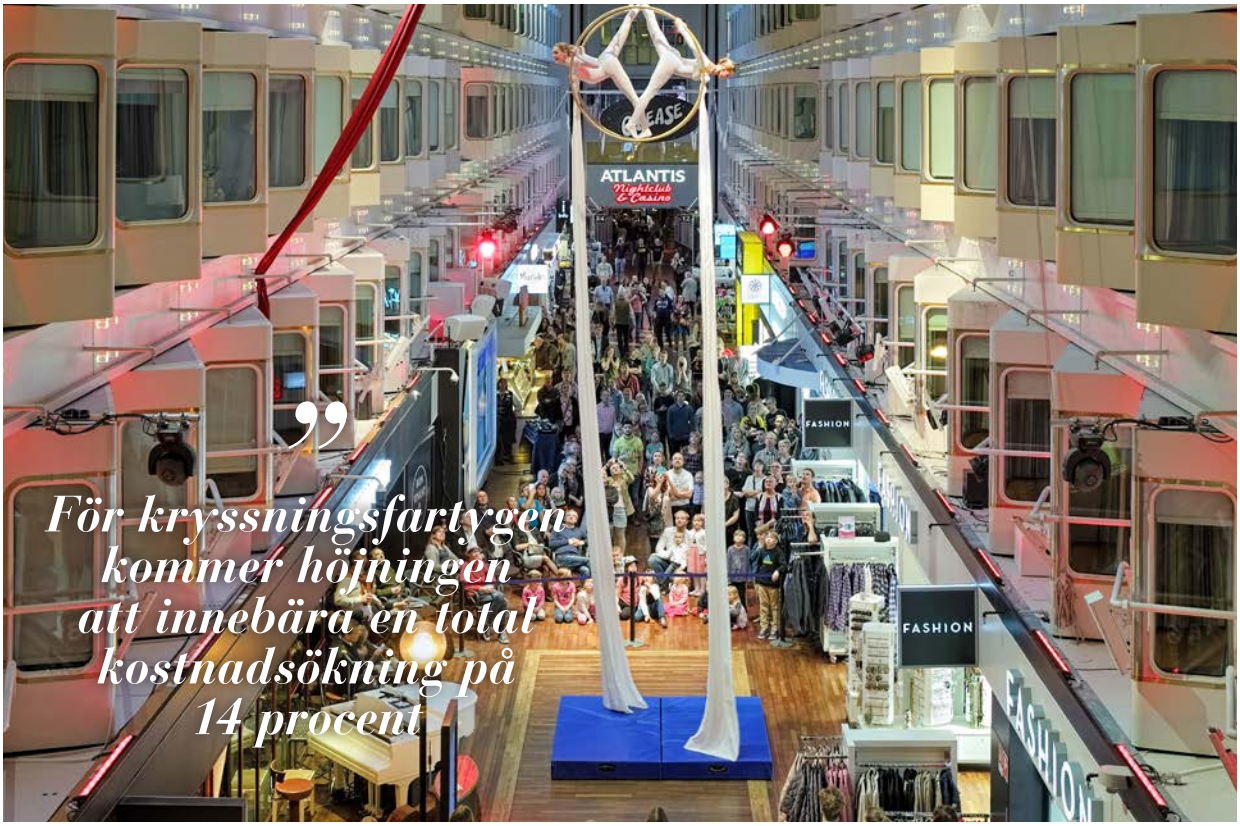
I dag är det billigt att ta gods på landsväg och dessa skillnader i kostnader bör jämnas ut för likvärdig konkurrens mellan transportslagen. Dessutom leder mer gods på vattenvägarna till ett mer hållbart samhälle.

FARLEDSAVGIFTERNA HÖJS FÖR ATT SÄKRA MYNDIGHETENS EKONOMI

I stället för att minska eller helt avskaffa farledsavgifterna höjer Sjöfartsverket farledsavgifterna den 1 januari år 2018 med åtta procent för att säkra myndighetens ekonomi.

Anledningen till det är att Sjöfartsverket tillfälligt fick anslag för att finansiera isbrytning mellan åren 2014 och 2016 med 300 miljoner kronor per år. Från den 1 januari år 2017 tas de anslagen bort. I jämförelse med övriga transportslag så betalar staten snöröjningen för både väg- och järnvägstrafiken.

Den 1 januari år 2018 införs dessutom en helt ny modell för uttaget av farledsavgifter vilket för många rederier kommer innebära höjda farledsavgifter. De nya farledsavgifterna kommer att slå hårt mot kryssnings- och färjetrafiken. Men även containertrafiken beräknas få höjningar vilket inte ligger helt i linje med regeringens maritima strategi. En strategi där visionen är en konkurrenskraftig, innovativ och hållbar sjöfart som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.



”För kryssningsfartygen kommer höjningen att innebära en total kostnadsökning på 14 procent”

Promenadstråket på kryssningsfärjan M/S Silja Symphony.

För kryssningsfartygen i Stockholm kommer höjningen att innebära en total kostnadsökning på 14 procent, men många fartyg kommer få betydligt högre avgifter eftersom det varierar från fartyg till fartyg. Även färjetrafiken kommer att påverkas, men med hur mycket är osäkert. Detta beror på att modellen för höjningen av avgifterna bygger på en ny miljödifferentiering av farledsavgifter där fartyg delas in i olika miljöklasser. Det är i dagsläget okänt vilka miljöklasser fartygen får enligt det nya systemet och därför går det inte att förutse hur stora avgifterna blir. Men en analys från Stockholms Hamnar visar att många av de färjerederier som trafikerar Stockholms Hamnar, och som sedan länge vidtagit åtgärder för att minska sin miljöpåverkan, trots det kan komma att få höjda farledsavgifter.

BESÖKSNÄRINGEN ÄR HOTAD

Både kryssnings- och färjetrafiken bidrar i stor utsträckning till besöksnäringen i Stockholmsregionen. De internationella kryssningsresenärerna konsumerar för en halv miljard kronor per år och är dessutom goda ambassadörer för Stockholm som destination.

Färjetrafiken är av ännu större betydelse då den inbringar årligen fem miljarder kronor till Stockholmsregionen och dessutom sysselsätter cirka 4 100 personer per år.

Sjöfarten är ett kostnadseffektivt, hållbart och robust transportsystem som dessutom bidrar med att transportera tusentals besökare till Stockholmsregionen varje år.

▼

Handelskammaren anser att staten bör ta ett helhetsgrepp över infrastrukturavgifterna och skapa ett framtidsinriktat konkurrensneutralt system för samtliga trafikslag. En bättre balanserad konkurrens skulle gynna sjöfarten och samtidigt hålla nere statens kostnader för investeringar i väg- och järnvägstrafik. Att slopa farledsavgifterna är en viktig del i detta.

HAMNEN

SANDRA GEGERFELT

UTREDARE PÅ STOCKHOLMS HAMNAR

Det går bra för Stockholms Hamnar just nu. Nyligen invigdes den nya Värtahamnen. Och första spadtaget har äntligen tagits för den nya godshamnen Stockholm Norvik utanför Nynäshamn. Men det finns ändå hot mot Stockholm som sjöfartsstad. Ett är att fartygen blir allt större. Ett annat är de höjda farledsavgifterna.

Sandra Gegerfelt är EU-samordnare och utredare på Stockholms Hamnar. När vi träffas vill hon inte tala om hot.

–Stockholm är en fantastisk sjöfartsstad. Genom Stockholms hamnar strömmar elva miljoner passagerare varje år.

–Däremot finns det utmaningar som vi måste lösa på ett bra sätt. Det är sant att fartygen blir allt större och går snabbare. Därför behövs en ny farled, Horsstensleden, som gör inseglingen till Stockholm både kortare och säkrare. Horsstensleden skulle ge en rakare väg genom skärgården.

Sandra Gegerfelt är också orolig över vad som händer när farledsavgifterna kommer att höjas.

–När farledsavgifterna höjs åtta procent från en dag till en annan finns det en risk att det kommer att slå hårt mot till exempel kryssningstrafiken.

Hon tycker att avgifterna gör att det blir en skev konkurrens gentemot landtransporterna och ger ett konkret exempel:

–Snöröjningen av vägar och järnvägar betalas av staten. Men sjöfarten får betala för sin egen framkomlighet genom farledsavgifterna. Rederierna betalar för isbrytarna ur egen ficka för att kunna komma fram.

–Politikerna säger att de vill se mer gods som går sjövägen. Men de höjda avgifterna talar helt emot detta. Jag tycker att det vore mycket bättre om Trafikverket tog ansvaret även för sjötransporterna.

Då skulle vi konkurrera på lika villkor.

Sandra Gegerfelt är mycket nöjd med att Stockholm Norvik nu kommer att byggas. Det blir en hamn för containrar och rullande gods och en första etapp kommer att vara klar redan år 2020 som kommer att kunna hantera 300 000 containrar om året. Därmed kan man flytta containertrafiken från Frihamnen.

–Det blir en stor, effektiv och miljösmart hamn. Och vi har säkrat för vidare transport genom att

själva bygga järnvägen dit där förhoppningsvis en stor del av godset kommer att gå.

Sandra Gegerfelt hoppas också att problemen med väginfrastrukturen ska lösa sig.

–Vi är så nöjda med Norra länken som har varit så bra för oss. Det skulle vara fantastiskt med en tvärförbindelse på Södertörn också. Det skulle vara en viktig länk för godset från Norvik som ska vidare söderut genom Sverige.

Sandra Gegerfelt tror på Stockholms framtid som sjöfartsstad och menar att utvecklingen av stad och land ska gå hand i hand.

–Värtahamnen har precis byggts om och fått en ny pir och passagerarterminal dit färjeverksamheten har flyttats. Det här innebär mycket för färjeverksamheten. Men det innebär också att mycket mark frigörs för stadsutveckling med både bostäder och arbetsplatser.

Och det är så det ska vara, menar Sandra Gegerfelt och tror också på den småskaliga utvecklingen för sjöfarten.

–Jag tror att vi i framtiden kommer att se mycket mer av kollektivtrafik på vattnet. Men också av mer småskalig regional godstrafik i Stockholms vatten.

STOCKHOLM NORVIK – EN STOR, EFFEKTIV OCH MILJÖSMART GODSHAMN, KLAR 2020.

> ***Politikerna säger att de vill se mer gods som går sjövägen. Men de höjda avgifterna talar helt emot***

10

Öka segelhöjden under nya Lidingöbron

För näringslivets utveckling på Lidingö är goda kommunikationer av största vikt. Den nya Lidingöbron kommer att vara ett långsiktigt infrastrukturprojekt med en livstid på cirka 120 år, enligt Lidingö stads egen utredning. Den måste därför byggas för framtida resmönster och utveckling av kollektivtrafiken, gångtrafik, cykel- och mopedtrafik och inte minst för sjötrafiken. Besluten kring nya Lidingöbron måste därför ta höjd för framtidens kollektivtrafik på vatten.

Det finns i dag två broar mellan Lidingö och Stockholm över Lilla Värtan. Den ena bron, som byggdes år 1971, är till för enbart bil- och busstrafik (Nya Lidingöbron). Den andra bron, som byggdes år 1925, trafikeras av Lidingöbanan och av cyklister och gående (Gamla Lidingöbron). Gamla Lidingöbron är, just det, gammal och Lidingö kommun har därför fattat beslut om att riva den och ersätta den med en ny bro som kallas Lilla Lidingöbron.

Den nya bron kommer att placeras strax norr om den gamla och planeras vara till för gång-, cykel-, moped- och spårtrafik. Bygget av den nya bron ska enligt planerna starta år 2017 och den ska vara färdigbyggd år 2020. Men det finns en risk för att seglingshöjden under bron blir så låg så att pendelbåtstrafiken inte kan passera under den.

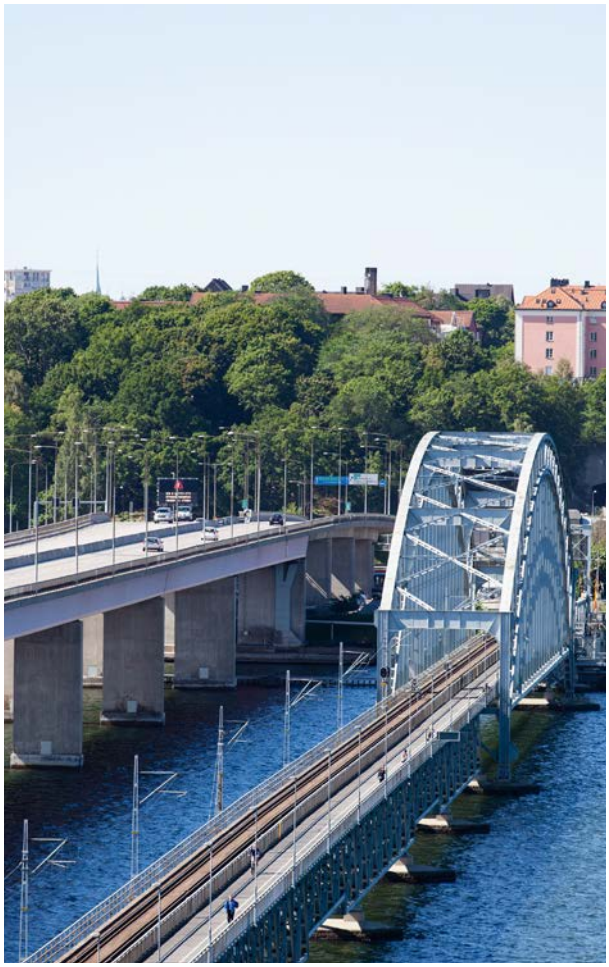
ETT LÅNGSIKTIGT INFRASTRUKTURPROJEKT

Lidingö uppfattas i dag av många som en plats som ligger långt bort och är krångligt att ta sig till. Det visar sig bland annat i att flera Lidingöföretag har svårt att rekrytera personal. Därför måste infrastrukturen utvecklas så att det är enkelt att ta sig till och från ön, samt att det är lätt att ta sig till och från olika platser på ön. Här är utformningen av den nya bron av avgörande betydelse.

En viktig kommunikationslänk för Lidingö är båttrafiken till och från och runt ön. Dessutom finns viktiga kommunikationslänkar på Stockholms inre vattenvägar som passerar ön. Detta får inte begränsas. Men det är precis vad den nya Lidingöbron kommer att göra. Den är planerad som en ej öppningsbar låg bro med en segelfri höjd för båttrafiken på endast 5,6 meter.

KOLLEKTIVTRAFIK PÅ VATTEN LOCKAR FLER ATT LÄMNA BILEN HEMMA

Handelskammaren arbetar för en ökad kollektivtrafik på Stockholms inre vatten, till exempel till områden som har förhållandevis dåliga kollektivtrafikförbindelser i dag och där andelen bilpendlare



är hög. Där är det viktigt att utveckla en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik som kan locka fler att ställa bilen hemma. Det finns ett antal områden, förutom Norra Djurgårdsstaden, som är lämpliga för pendelbåtstrafik. Till exempel samtliga bostadsområden från Viggbyholm och söderut. En förbindelse som är intressant är till exempel Hägernäs–Näsbypark–Djursholm–Stocksund–Nybroviken.

Framöver kan även den turistbåtstrafik som planeras i samband med att Ulriksdals slott med omgivningar ska utvecklas till ett lika stort besöksmål som Drottningholms slott, bli aktuell. Det finns dessutom en möjlighet att en sådan trafik kan komma att kombineras med pendelbåtstrafik eftersom pendlare och turister oftast inte reser på samma tider och åt samma håll.

Brohöjder som tillvaratar sjöfartens möjligheter är viktiga i stadens och regionens infrastrukturplanering. En bro med en så låg segelfri höjd som 5,6 meter omöjliggör kollektivtrafik med större båtar. Faktum är att den pendelbåtstrafik som kommit till stånd under senare år utförs med större tonnage (fartyg). Detta eftersom det fordras båtar som klarar året-runt-trafik och som är tillräckligt stora för att ha möjlighet att ta med cyklar ombord.

För att ta några exempel: Sjövägen är en del av SL:s kollektivtrafik på vatten som ger pendlare möjlighet att ta sig över Saltsjö–Mälarsnittet, mellan Nacka och Stockholms city/Lidingö. Den båt som trafikerar Sjövägen i dag behöver en segelfri höjd på 6,3 meter. De nya Älvskyttlarna i Göteborg behöver 10,5 meter.

Som utformningen av den nya Lidingöbron ser ut i dag innebär det alltså att bron blir oacceptabelt låg. Framför allt omöjliggör den kollektivtrafik på vatten mot Täby–Danderyd.

Handelskammaren anser att den nya Lilla Lidingöbron måste ha samma segelfria höjd, 11,5 meter, som Lidingöbron. Brons segelfria höjd måste medge en utbyggd kommunikationsväg på vatten och byggas för en utvecklad pendelbåtstrafik. Kollektivtrafik på vatten måste ges möjlighet att utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ.

En förbindelse som är intressant är
HÄGERNÄS–NÄSBYPARK–DJURSHOLM–STOCKSUND–NYBROVIKEN

> *”Som utformningen av den nya Lidingöbron ser ut i dag innebär det att bron blir oacceptabelt låg*

POLITIKEN **GUSTAV HEMMING**

REGIONPLANELANDSTINGSRÅD (C)

Det byggs bostäder i ”sjönära lägen” samtidigt som hamnar och angöringsplatser för båtar försvinner. Aktörerna inom sjöfarten är oroliga för att vi bygger bort sjöfartsstaden Stockholm. Gustav Hemming är miljö-, skärgårds- och regionplanelandstingsråd (C). Vi träffar honom i landstingshuset för att fråga om det inte är hög tid att enas kring en samlad regional sjöfartsstrategi för huvudstadsregionen.

– Det behövs verkligen, det borde vi ha haft för länge sedan. Jag tror att många av oss ibland glömmer bort vilken fantastisk sjöfartsstad Stockholm är. I Göteborg har man en tydlig plan för sjöfarten, den är inkluderad i all annan planering på ett självklart sätt. Vi politiker får höra olika synpunkter från många aktörer och måste då hantera målkonflikterna. Vi ska både se till att det byggs bostäder och att sjöfartens behov tillgodoses, till exempel.

Kan du lova att Masthamnen och Stadsgården ska reserveras för hamnändamål och att det inte byggs några bostäder där?

–Nej, det kan jag inte lova eftersom det är kommunen som har beslutandemakt över planprocessen. Jag

> ”
> ***Det behövs en samlad sjöfartsstrategi, det borde vi ha haft för länge sedan***

förstår oron från både Viking Line i Masthamnen och från reparationsvarvet på Beckholmen. Båda är beroende av att inte ha lättstörda grannar. Jag anser att det här är verksamheter som är oerhört viktiga för Stockholm och dess attraktivitet. Samtidigt behöver vi fler bostäder.

–Men jag skulle hellre se ett samhällskontrakt där de som bosätter sig nära en ljudlig miljö förbinder sig att inte klaga på bullret. Man ska vara helt tydlig med förutsättningar för de boende. Med tydligare regler som ger rätt förutsättningar skulle konflikter mellan boende och hamnverksamhet kunna hanteras betydligt bättre.

Skulle inte det kräva en lagändring?

–Jo, det skulle det. Men vad har vi riksdagen till?

Är du beredd att satsa på en ny, kortare och snabbare infartsled till Stockholm – Horsstensleden?

–Jag har ingen grundad uppfattning i frågan eftersom den inte varit aktuell på länge. På plussidan finns kortare transporter och mindre miljöpåverkan. Mot det står lokal påverkan från bil och sprängningar. Här bör man ta ett helhetsgrepp.

Alla politiker omfamnar kollektivtrafik på vattnet, speciellt när det börjar närma sig ett valår. Men det händer för lite. Hur ska man utnyttja vattenvägarna och utveckla kollektivtrafiken på vattnet i större utsträckning?

–Jag håller inte med om att det händer lite. Bara det senaste året har vi till exempel startat försöksverksamheter på Riddarfjärden som har gått bra med över 100 000 resande hittills och en linje mellan Ekerö och Stockholm. Sedan har vi även Sjövägen från Frihamnen till Nybroviken som har ett stort passagerartryck.

–Vi har också ett bra samarbete med kommunerna, tycker jag. Men det finns många hinder att forcera. Bland behövs nytt tonnage (fartyg). Vi strävar efter enhetliga fartyg och bryggor. Drömmen vore en utsläppsfri pendelbåtstrafik på Stockholms vatten med elbåtar. Pendeltrafiken med båt har den stora fördelen att den öppnar upp staden mot vattnet.

Men om politikerna på Lidingö får bestämma ska den planerade nya ”Lilla Lidingöbron” bara bli 5,6 meter hög, då kommer pendelbåtar inte att kunna passera och Lilla Värtan blir avstängd för pendelbåtstrafik. Vad kan du göra åt det?

–Det är besvärligt. Vi bör inte ha en bro som omöjliggör framtida kollektivtrafik på vattnet.

Hur tänker ni utveckla citylogistiken och regionens interna godstransporter att även innefatta sjöfarten?

–Vi håller på att ta fram en godsstrategi inom den regionala planeringen. Den går bland annat ut på att samplanera och minska onödiga transporter.

Ni politiker vill se mer gods som går sjövägen. Nu ligger ett förslag om att höja farledsavgifterna med åtta procent. Anser inte du att det blir en skev konkurrenssituation i förhållande till landtransporterna?

–Det är en fråga för riksdag och regering, men det verkar onekligen dumt att missgynna sjötransporter som är ett energi- och klimateffektivt transportsystem.

På vilket sätt tänker du, rent konkret, arbeta för utveckla en samlad sjöfartsstrategi för huvudstadsregionen?

–Det är mycket bra att peka på behoven och risken för intressekonflikter på det sättet som ni gör på Handelskammaren.

–Min ambition är att den nya regionala utvecklingsplanen och den regionala godsstrategin ska kunna fungera som en marin strategi för Stockholmsregionen.

Handelskammarens förslag:

Utveckla en samlad sjöfartsstrategi för huvudstadsregionen

Handelskammaren anser att samverkan mellan samtliga aktörer och ett resultat i form av en regional sjöfartsstrategi måste prioriteras. Detta för en starkare och mer kraftfull sjöfart som ger upprättelse till sjöfartsstaden Stockholm.

Förbättra landinfrastrukturen till hamnarna ur godssynpunkt

Handelskammaren anser att en förbättring av landinfrastrukturen för hamnarna ur godssynpunkt bör säkerställas och att Östlig förbindelse måste byggas.

Säkra Masthamnen och Stadsgården för hamnverksamhet

Handelskammaren anser att Masthamnen och Stadsgården i första hand ska reserveras för hamnverksamhet. Vi vill se en utveckling som skapar möjligheter för att bedriva en effektiv hamn- och terminalverksamhet i en väsentligt bättre miljö än den nuvarande.

Anlägg Horsstensleden – för snabbare, miljövänligare och mer kapacitetsstark insegling till Stockholm

Handelskammaren anser att det är dags att säkerställa en ny och modern led, Horsstensleden, med hög kapacitet och säkerhet för att skapa förutsättningar för framtida utveckling av färje- och kryssningstrafiken i Stockholmsregionen.

Utnyttja vattenvägarna och öka antalet båtpendlarlinjer

Handelskammaren anser att vattenvägarna bör utnyttjas bättre och att antalet båtpendlarlinjer måste öka för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ. Det handlar också om att ha en långsiktig planering kring anslutningar mellan kollektivtrafik på vattnet och övrig kollektivtrafik.

Utveckla citylogistik för godstransporter till att även innefatta sjöfarten

Handelskammaren anser att beslutsfattare inom både landstinget och berörda kommuner i regionen bör se över vilka möjligheter som finns att utveckla citylogistiken och regionens interna godstransporter med utgångspunkt i inlandssjöfarten.

Bevara och utveckla reparationsvarvet på Beckholmen

Handelskammaren anser att reparationsvarvet på Beckholmen måste värnas och fortsätta att utvecklas för att sjöfarten i Stockholm framöver ska ha rimliga förutsättningar att överleva.

Välkomna kryssnings- och färjepassagerare på ett trevligare sätt

Att förbättra mottagandet av kryssnings- och färjeresenärerna måste bli högsta prioritet på stadens och hamnens respektive sjöfartsagenda.

Slopa farledsavgifterna och förbättra konkurrensen

Handelskammaren anser att staten bör ta ett helhetsgrepp över infrastrukturavgifterna och skapa ett framtidsinriktat konkurrensneutralt system för samtliga trafikslag. En bättre balanserad konkurrens skulle gynna sjöfarten och samtidigt hålla nere statens kostnader för investeringar i väg- och järnvägstrafik. Att slopa farledsavgifterna är en viktig del i detta.

Öka segelhöjden under nya Lidingöbron

Handelskammaren anser att den nya Lilla Lidingöbron måste ha samma segelfria höjd, 11,5 meter, som Lidingöbron. Brons segelfria höjd måste medge en utbyggd kommunikationsväg på vatten och byggas för en utvecklad pendelbåtstrafik. Kollektivtrafik på vatten måste ges möjlighet att utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, Box 160 50, 103 21 Stockholm
Tfn: 08-555 100 00 // www.chamber.se
Ansvarig analys: **Lotta Andersson**, lotta.andersson@chamber.se
Ansvarig kommunikation: **Andreas Åström**, andreas.astrom@chamber.se

Stockholms Handelskammare