

# Kajstrategi för Stockholms Hamnar



## Innehåll

Förord.....	3
1 Sammanfattning.....	4
2 Bakgrund.....	6
2.1 Uppdraget.....	6
2.2 Om Stockholms Hamnar.....	8
2.2.1 Stockholms Hamn.....	9
2.2.2 Nynäshamns Hamn och Stockholm Norvik Hamn.....	9
2.2.3 Kapellskärs Hamn.....	9
2.3 Omvärldsförutsättningar.....	9
2.4 Hållbarhet.....	11
2.5 Säkerhet - ISPS.....	11
3 Förvaltare av stadens strandlinjer och vattennära områden.....	12
3.1 Stockholms stads ansvar för strandlinjer.....	12
3.2 Strandlinjer som förvaltas av staten.....	13
3.3 Stockholms Hamnars ansvar för hamnverksamhet.....	14
4 Stockholms Hamnars verksamhet.....	15
4.1 Färjor och rorostrafik.....	15
4.2 Kryssning.....	16
4.3 Container.....	16
4.4 Bulk.....	17
4.5 Fritidsskepp och Bo på båt.....	17
4.6 Skärgårdstrafik och övrig rörlig sjöfart.....	18
4.7 Stillaliggande kommersiell verksamhet.....	19
4.8 Hamnservice.....	19
4.9 Byggnader.....	19
5 Stockholms Hamnars kajstrategi.....	20
5.1 Övergripande prioriteringar.....	20
5.2 Samordning kring stadens kajer.....	21
5.3 Tillgänglighet.....	22
5.4 Kollektivtrafik på vatten.....	23

5.5	Hamnservice och tjänster.....	24
5.6	Evenemang i innerstaden.....	25
5.7	Innerstadskajerna.....	26
5.7.1	Skeppsbron .....	26
5.7.2	Övriga innerstadskajer.....	27
5.7.3	Fritidsskepp, båtboende, fritidsbåtar och gästhamnar.....	27
5.8	Stadsgården och Masthamnen.....	28
5.9	Värtahamnen och Frihamnen.....	29
5.9.1	Färjor och ro-ro trafik.....	29
5.9.2	Kryssning.....	30
5.9.3	Kustsjöfart.....	30
5.9.4	Bulk .....	30
	Bilaga	

## Förord

Stockholm är en stad på vatten. I takt med att Stockholm växer blir frågan om att exploatera attraktiva, vattennära områden alltmer angelägen. Bostäder, kollektivtrafik på vatten, utrymmen för rekreation och större evenemang ska samsas om samma ytor samtidigt som Stockholm ska bevara sin roll som en levande sjöfartsstad med traditioner. Många intressen och funktioner ska verka på och vid kajerna och med det begränsade utrymmet finns risk för att konflikter uppstår. Därför är det av stor vikt att det finns en samsyn om hur kajerna ska användas och vilken typ av verksamhet som bör bedrivas på olika områden. För att detta ska kunna åstadkommas krävs en genomgång av kajer och strandlinjer i Stockholm samt ett välutvecklat samarbete och dialog då ansvaret och förvaltningen av kajerna i Stockholm ligger på flera olika parter.

Stockholms Hamnar har fått i uppdrag att samordna arbetet mellan olika förvaltare av stadens kajer och ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I uppdraget ingår även att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten, samt att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt.

Föreliggande rapport utgör en strategi för hur Stockholms Hamnars kajer används på bästa sätt. Rapporten är ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet och i dialogen med andra förvaltare av kajer och strandlinjer i Stockholm.

# 1 Sammanfattning

Stockholms Hamnar har fått i uppdrag att samordna arbetet mellan olika förvaltare av stadens kajer och ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I uppdraget ingår även att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten, samt att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt. Föreliggande strategi utgör ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet.

Inom ramen för uppdraget att ha det samordnande ansvaret för utveckling och planering av stadens kajer, ska Stockholms Hamnar leda ett samarbete mellan de olika förvaltarna av kajer, kajområden och andra strandlinjer, i syfte att skapa en samsyn om hur kajerna bör användas. Stockholms Hamnar har, förutom aktörerna inom staden, också bjudit in Statens Fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen för att delta i ett sådant arbete. Denna arbetsgrupp ska diskutera såväl sakfrågor av strategisk karaktär som idéer kring utveckling av stadens vattennära områden. I det fortsatta arbetet kommer även Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning och rederier att involveras i syfte att öka nyttjandet av vattenvägarna för kollektivtrafik och gruppen kommer kunna vara behjälplig i utvecklingen av pendelbåtstrafik i innerstaden.

Stockholm Hamnars utgångspunkt för hur kajerna ska utnyttjas är att yrkessjöfarten med fartyg för passagerare och gods, kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik samt trafik med charterbåtar ska prioriteras längs Stockholms Hamnars kajer och där det djup som dessa verksamheter kräver finns. Lägre prioritet, men fortfarande viktiga inslag i sjöfartsstaden Stockholm, har tillhandahållandet av kajer för yachter, skutor, båtboende, event och restauranger. I samarbetet med de andra förvaltarna av kajer i centrala Stockholm blir frågan om tillskapande av gästplatser för yachter och fritidsbåtar viktig. Längs Stockholms Hamnars kajer bör stillaliggande kommersiella fartyg, som ligger vid kajerna, med verksamheter som hotell och kontor successivt fasas ut.

I arbetet med Stockholms Hamnars kajstrategi har några områden av särskild vikt för sjöfarten och Stockholms Hamnars verksamhet utkristalliserats:

- Rörlig sjötrafik prioriteras framför varaktigt stillaliggande verksamhet. När den rörliga sjöfartens behovs säkerställts finns möjlighet att utveckla och levandegöra kvarvarande ytor på kajområdena t.ex. med caféer och restauranger.
- Behovet av flexibilitet vid dispositionen av innerstadskajerna, vilket kan uppnås genom att vissa kajsträckor reserveras för att användas då särskilda behov uppstår, tillfälliga eller mer permanenta.
- Vikten av att säkerställa bunkringsmöjligheter för de fartyg som besöker hamnen genom att reservera områden och kajplatser för detta i Energihamnen.
- Det bedöms också som mycket viktigt att hamnområdet i Stadsgården-Masthamnen utvecklas i samklang med annan stadsutveckling för den viktiga

färjetrafikens och kryssningstrafikens behov, med en uppgraderad infrastruktur och uppförande av ändamålsenliga terminaler och i området.

Andra viktiga frågor kan utifrån vad som redovisas i dokumentet kort sammanfattas enligt följande:

- Verka för utökad pendelbåtstrafik i Stockholm och föra dialog med övriga aktörer i syfte att utveckla kollektivtrafiken på vatten bl a genom att erbjuda båthållplatser för kollektivtrafik på vatten.
- Minska antalet kajplatser för stillaliggande fritidsskepp till förmån för den rörliga sjöfarten bl a genom att utreda möjligheten att omlokalisera fritidsskepp till mindre centralt belägna och outnyttjade kajer i staden. Fritidsbåtklubbar och marinor förläggs till områden där de inte konkurrerar med den rörliga sjöfarten.
- Skeppsbron behöver rustas och utvecklas för att bättre anpassas till sjöfartens behov och samtidigt vara ett område lämpat för evenemang och rekreation. Befintliga byggnader är i dåligt skick och behöver ersättas med nya byggnader anpassade till området.
- Stockholms Hamnar medverkar vid och samordnar olika aktörer för att bättre utnyttja befintliga kajplatser vid vattennära evenemang som genomförs i Stockholm.
- Den pågående utvecklingen av Värtahamnen innebär att det byggs fem kajlägen för färjetrafiken med möjlighet att även kunna ta emot järnvägsfärjor, kryssningsfartyg. I Frihamnen planeras på sikt för tre till fyra lägen för färjor samt nya lägen för kryssningsfartyg. En ny kryssningsterminal byggs i Frihamnen. Flexibla lösningar eftersträvas för att ta kunna ta emot en växande kustsjöfart för godstransporter, framför allt i Värtahamnen.
- Stockholms Hamnar strävar efter att renodlad godshanteringen lokaliseras till Kapellskärs Hamn och Nynäshamn samt Stockholm Norvik Hamn. Containerhanteringen flyttas från Frihamnen till Stockholm Norvik då denna öppnar.

De områden som Stockholms Hamnar ansvarar för och har nyttjanderätt till, samt vilka verksamheter och funktioner som bör finnas längs kajerna idag och imorgon, framgår översiktligt i bifogade illustrationer.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Uppdraget

I Stockholms stads ägardirektiv till Stockholms Hamn AB för 2014 finns tre punkter med uppdrag rörande stadens kajer i innerstaden:

- fortsätta utvecklingen och upprustningen av stadens innerstadskajer
- delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi
- tillgängliggöra stadens kajer

Under avsnittet om ”Bolagets mål och uppgifter” utvecklas detta ytterligare:

*”Stadens kajer ägs och driftas av olika parter inom staden. Flera andra aktörer som Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen äger också mark vid vattnet. Det bör utredas om de olika aktörerna kan samverka bättre och Stockholms Hamnar bör samordna arbetet med att ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I detta arbete ska uppdraget vara att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten i samråd med huvudmannen för kollektivtrafik. Ambitionen bör vara att göra kajerna så tillgängliga för stockholmarna som möjligt.”*

Motsvarande skrivningar har även tidigare år funnits med i ägardirektiven till Stockholms Hamn AB.

Den totala tillgängliga längden kajer för sjöfart har minskat historiskt sett och kommer sannolikt att minska i framtiden, samtidigt som behoven av att utnyttja kajerna ökar. Exploateringarna i Södra Hammarbyhamnen, Årstahamnen, Marievik och Hornsberg är exempel på förändringar som gett inskränkningar för den rörliga sjöfarten. Likaså innebär stora infrastrukturprojekt som Slussen och en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Nacka att kajer kommer behöva tas i anspråk under byggtiden. Även ianspråktagande av delar av Blasieholmen för det blivande Nobelcentret kommer sannolikt att innebära begränsad användning av kajerna för rörlig sjöfart. Samtidigt finns önskemål om att göra kajerna mer levande och etablera verksamhet såsom restauranger, caféer, utställningar m.m. på och längs med kajerna. Följden blir att tillgängliga kajer måste utnyttjas optimalt. I det fortsatta arbetet är det en viktig uppgift att lösa konflikter mellan olika intressen som uppkommer på grund av detta. En strategi över kajerna i Stockholm, men även över andra strandlinjer och vattennära områden, utnyttjas optimalt utgör ett viktigt underlag i planeringen.

Inom Stockholms stad är det flera olika förvaltare av kajer, kajområden och strandlinjer. Eftersom det finns olika intressen av hur dessa ska disponeras är det viktigt att skapa ett forum för hur denna typ av frågor ska hanteras i staden. Ett arbete med detta har pågått i en grupp inom staden där Trafikkontoret varit sammankallande. Förutom Trafikkontoret och Stockholms Hamnar har även Exploateringskontoret och Idrottsförvaltningen deltagit i arbetet som hittills resulterat i ett koncept till en intern handlingsplan. Syftet med handlingsplanen, benämnd *Kaj och Strand Stockholm, vattennära miljöer i centrala staden*, är att ge en samlad bild av förhållandena längs kajer och strandlinjer, skapa en samsyn

mellan olika kompetensområden samt vara till vägledning vid bedömning av olika frågeställningar.

Utöver ovan nämnda ägardirektiv till Stockholms Hamn AB finns ett antal styrdokument som ligger till grund för den framtida utvecklingen av såväl staden som hamnen. Stockholms stad har sedan 2007 en långsiktig och samlad vision för Stockholms utveckling, "Vision 2030 – ett Stockholm i världsklass". Visionen ska vara en utgångspunkt i nämndernas och bolagens långsiktiga verksamhetsplanering och framtagande av strategiska planer, program och policys.

Till grund för stadens planering ligger även översiktsplanen "Promenadstaden" från 2010 där inriktningen för mark- och vattenanvändningen samt bebyggelseutvecklingen anges. Översiktsplanen tar upp ett antal punkter under rubriken "Stockholm som staden på vatten", bland annat att stadens hamnfunktioner ska säkras samt att staden ska ha en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten. Även stadens "Framkomlighetsstrategi" från 2012 är ett viktigt dokument att ta hänsyn till, även om strategin i första hand berör landbaserade transporter och möjligheten att ta sig fram gåendes eller cyklandes.



Kommunfullmäktige har tidigare beslutat om inriktningen och utvecklingen av Stockholms hamnverksamhet. 2004 tog Stockholms Hamnar fram "Vision 2015" som förankrades i Stockholms kommunfullmäktige. Visionen är en plan för framtida hamnverksamhet och markanvändning i Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, och är den plan som ligger till grund för det pågående stadsutvecklingsarbete i dessa hamndelar. En hamnstrategi, "Att hamna rätt", antogs av fullmäktige 2006. Den fastslår bland annat



att Hamnens ställning vad gäller passagerar- och godstransporter ska stärkas samt att planerna på att bygga en ny godshamn i Norvik i Nynäshamn förverkligas.

Sammantaget innebär dessa planer att Värtahamnen och Frihamnen skall utvecklas och renodlas till en modern färje- och kryssningshamn. Den nya hamnen Stockholm Norvik byggs ut för i första hand container- och ro-ro trafik och oljehantering på Loudden avvecklas. De markytor som friställs som följd av dessa förändringar kommer användas till bostäder och kontor i stadsutvecklingsprojektet Norra Djurgårdsstaden.

## 2.2 Om Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar är Östersjöns ledande passagerarhamn och ingen stad runt Östersjön har fler färjedestinationer än Stockholm. Stockholms Hamnars förmåga att kunna ta emot stora turistströmmar har stor betydelse för Stockholmsregionens turistnäring. Färjepassagerarna har under 2001-2012 ökat från drygt nio miljoner till elva miljoner, och adderas kryssningsresenärerna uppgår antalet passagerare via Stockholms Hamnar till 12 miljoner.

Stockholms Hamnar har även en stark position när det gäller godstrafik och är en av de fem största hamnarna i Sverige räknat i godsvolymer. Varje år hanteras omkring åtta miljoner ton gods i Hamnen som därmed är av mycket stor vikt för regionens varuförsörjning. Det är framför allt ro-rotrafiken, dvs gods som rullas ombord på lastbil eller trailer, som dominerar Stockholms Hamnar men de senaste åren har även containerhanteringen ökat kraftigt.

Idag omfattar hamnområdet i Stockholm ca 1 100 000 m<sup>2</sup>. Efter genomförandet av Vision 2015 och andra utvecklingsprojekt längs kajerna kommer hamnområdet uppgå till ca 720 000 m<sup>2</sup>, vilket är en minskning med närmare 35 %. För att klara av att även fortsättningsvis kunna arbeta efter de uppdrag som Hamnen fått ställs stora krav på effektivitet samt att ytorna inte minskar ytterligare. Mot detta kan ställas att utvecklingsplanerna i Stockholm Norvik och Kapellskär skapar nya ytor och ökad kapacitet som till viss del kan motsvara de ytor som Hamnen förlorar, åtminstone när det gäller godshantering.

En annan viktig verksamhet som Stockholms Hamnar bedriver handlar om att förvalta byggnader och mark som ligger i anslutning till hamnverksamheten. Stockholms Hamnar förvaltar idag ca 200 000 m<sup>2</sup> lokalytor och har ca 500 hyresgäster.

I koncernen Stockholms Hamnar ingår tre hamnar, Stockholms Hamn, Kapellskärs Hamn och Nynäshamns Hamn, som alla är viktiga mötesplatser för människor och knutpunkter för varor till och från hela Östersjöområdet och Norra Europa.

### **2.2.1 Stockholms Hamn**

Stockholms Hamn består av ett flertal hamndelar, varav Värtahamnen, Frihamnen och Loudden samt Stadsgården-Masthamnen och Skeppsbron är de mest framträdande ur kommersiell synvinkel. Övriga centrala kajer vid exempelvis Stockholms ström, Nybroviken och Riddarfjärden erbjuder attraktiva kajlägen för den lokala passagerartrafiken.

Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för gods och passagerare till och från Finland, Baltikum och Ryssland. Stadsgården och Skeppsbron är tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn på Åland. Sommartid är Stadsgården, Skeppsbron och Frihamnen uppskattade hamnar för de internationella kryssningsfartygen. Loudden och Energihamnen i Norra Värtahamnen är viktiga anläggningar för Stockholms försörjning av oljeprodukter, kol och andra bränslen. Inom Stockholms hamnområde finns även anläggningar för lossning av sand, cement och bränslepellets. I Frihamnen finns en av ostkustens viktigaste containerterminaler.

### **2.2.2 Nynäshamns Hamn och Stockholm Norvik Hamn**

Nynäshamns Hamn i centrala Nynäshamn är en utpräglad hamn för passagerare och rorottrafik. Hamnen i Nynäshamn grundades 1902 då trafiken till och från Gotland började gå härifrån och idag är Nynäshamns Hamn en av två fastlandshamnar för Destination Gotlands trafik till Visby. Hamnen har även ett fördelaktigt läge för färjetrafik till hamnar i mellersta och södra Östersjön. Från Nynäshamns Hamn går även trafik till Gdansk i Polen och Ventspils i Lettland. Nynäshamn är även destination för större internationella kryssningsfartyg som inte har möjlighet att komma in till Stockholm.

### **2.2.3 Kapellskärs Hamn**

Kapellskärs Hamn är en utpräglad roro- och passagerarhamn med ett strategiskt läge för färjetrafik till nordöstra Europa. Hamnen har trafik på Finland, Åland och Estland för såväl passagerare som rorofrakt. Från Kapellskärs Hamn kan färjorna nå hamnar som Åbo, Nådendal, Hangö, Helsingfors, Mariehamn, Tallinn, Paldiski och Ösel på mindre än 11 timmar. Med gång-tider på mindre än 23 timmar når man även hamnar i Sankt Petersburg, Ventspils och Riga.

Kapellskärs Hamn är i stort behov av att upprustas för att möta marknadens krav på säkerhet och för att få en modernare, mer miljömässig hantering av verksamheten. Därför har ett utvecklingsprojekt i hamnen påbörjats som innebär att kajkapaciteten för rorofartyg i Kapellskär kommer att utökas. Av stort värde är också att hamnens logistiktytor utökas och effektiviseras i samband med utvecklingsprojektet.

## **2.3 Omvärldsförutsättningar**

Befolkningsutvecklingen i Stockholmsregionen skapar en växande konsumtionsregion och därmed ett ökat behov av varuförsörjning. Samtidigt ökar handeln med östra Europa

och Ryssland vilket ökar efterfrågan på transporter ytterligare. Trafikverkets Kapacitetsutredning från mars 2012 förutspår att transporterna kommer öka kraftigt i vår region till 2050 och pekar ut sjöfarten som en lösning då väg- och järnvägsnäten inom en lång tid framöver kommer att ha stora kapacitetsproblem. Både EU-kommissionen och Sveriges regering har dessutom satt upp ambitiösa miljömål där sjöfarten förväntas vara en viktig del av lösningen. Ur miljösynpunkt är det mer fördelaktigt att godset transporteras vattenvägen så nära slutdestination som möjligt, än att transporteras på landvägen genom Sverige. Det är därför viktigt att säkra framtida hamnkapacitet i Stockholm för att på så sätt möjliggöra sjötransporter i större utsträckning, och därmed bidra till att miljömålen uppnås och att varuförsörjningen tryggas.



Sjöfarten står inför stora utmaningar när ytterligare krav på att minska miljöpåverkan från fartyg och hamnar införs. Från den 1 januari 2015 införs skärpta krav på fartygens utsläpp av svaveloxid. Även krav på utsläpp av avloppsvatten kommer införas inom kort. De nya kraven innebär även att hamnarna måste anpassa sig, exempelvis genom att tillhandahålla nya fartygsbränslen eller genom att utöka kapaciteten att ta emot avfall som lämnas iland av fartygen.

EU-kommissionen arbetar för att etablera ett transeuropeiskt nätverk för transporter, TEN-T, där nio prioriterade korridorer pekas ut i syfte att etablera ett hållbart och effektivt transportsystem i Europa. Stockholms Hamnar är en av fem svenska hamnar som har fått status som s.k. ”corehamn” vilket innebär att hamnen är av strategisk betydelse för europeiska transportflöden och infrastrukturplanering. Hur vägar och järnvägar ansluter till hamnen är av strategisk betydelse för transporter av gods och

passagerare till och från hamnen. Därför är även den nationella planeringen av infrastruktur och transportsystem viktiga för hamnens framtida utvecklingsmöjligheter.

## 2.4 Hållbarhet

I Stockholms Hamnars uppdrag ingår naturligt ett miljö- och samhällsansvar. Som kommunalt bolag med verksamhet mitt i den vackra huvudstaden och mitt i den känsliga Östersjön, är det viktigt att ha förmågan att förena utvecklingen av ett hållbart samhälle och hamn med långsiktig lönsamhet och god service till kunderna.

Stockholms Hamnar har länge legat i framkant på miljöområdet genom att verka för att införa effektiva åtgärder som differentierade hamnavgifter, mottagning av avfall, utfasning av fossil uppvärmning mm. Samverkan mellan hamnar och kunder har också sedan länge varit en del i det dagliga arbetet.

Sjöfarten är ett miljövänligt transportslag och att transportera gods på vattnet är att föredra framför långväga godstransporter på väg. Enligt Sjöfartsforum är energiåtgången av sjötransporter hälften så stor jämfört med järnvägstransporter, och en sjättedel jämfört med vägtransporter. Emellertid krävs fortfarande kortare lastbilstransporter av godset för att kunna frakta det från hamnen till slutdestination, eftersom järnvägslösningar är svåra att åstadkomma i stadsnära miljöer. Stockholms Hamnars verkar dock för att skapa förutsättningar för att i större utsträckning frakta godset på sjön, och i den mån det går på järnväg från hamnen, och på så sätt bidra till mer hållbara logistikkedjor.

Enligt miljöbalken fordras tillstånd för hamnverksamhet vid kajer som medger trafik för fartyg med en bruttodräktighet på minst 1 350<sup>1</sup>. Huvuddelen av de kommersiella hamndelarna för gods- och passagerartrafik omfattas således av tillståndsplikten. I tillstånden ges också villkor för hur verksamheten får bedrivas och där påverkan på omgivningen i form av utsläpp till luft och vatten samt buller regleras. Tillstånd måste också sökas för att få bygga och utveckla hamnen i de stora projekten, processer som är både omfattande och tidskrävande.

Vid utveckling och modernisering av Stockholms Hamnars byggnader har stor vikt lagts vid att införa miljömässigt effektiva installationer för energianvändningen. Bergvärme har installerats för uppvärmning i flera byggnader. Nyligen har också en av Sveriges största solcellsanläggningar installerats på taket på en av Stockholms Hamnars byggnader.

## 2.5 Säkerhet - ISPS

Som följd av terrorattackerna den 11 september 2001 infördes den s.k. ISPS-koden (*International Ship and Port facility Security code*) i syfte att förhindra terroråd mot sjöfarten. ISPS-koden ställer krav på säkerhet och tillträde till hamnområden vilket innebär att

---

<sup>1</sup> Bruttodräktighet är ett volymmått som anger fartygets storlek. Bruttodräktighet anges utan enhet.

tillgängligheten i vissa områden begränsas och blir mindre publika. I vissa fall kan flexibla och tillfälliga ISPS-områden upprättas vid behov istället för permanenta lösningar, vilket är eftersträvansvärt där det är möjligt. Omkring de större hamnområdena som regelbundet trafikerades av internationell färje-, kryssning- och containertrafik är dock ISPS-områdena permanenta.

### 3 Förvaltare av stadens strandlinjer och vattennära områden

Strandlinjen mellan land och vatten har skiftande karaktär i Stockholm och är därmed lämpliga att använda på olika sätt på olika platser i staden. Kajer är framför allt lämpade för större fartyg då ytan är hårdgjord och då de oftast har robusta förtöjningsmöjligheter. Kajernas höjd och vattendjupen vid kaj kan dock variera på olika platser vilket innebär att kajerna har olika kapacitet för att ta emot fartyg av olika storlek. Kajerna angörs framför allt av rörlig sjöfart, såsom färjor, kryssningsfartyg, skärgårdstrafik och pendelbåttrafik, men här kan även kommersiella stillaliggande fartyg och fritidsskepp (skutor) förtöjas.

Utöver kajerna finns andra typer av strandlinjer. Det kan vara strandskoningar och andra hårda kanter som skyddar en strandslänt mot erosion eller ytor med naturkaraktär. Vid denna typ av strandlinjer lokaliseras ofta badplatser och fritidsbåtklubbar, som även kräver uppläggningsplatser på land.

Vid strandlinjer kan bryggor eller pontoner anläggas och därmed skapa nya möjligheter för olika typer av sjötrafik att angöra, såsom exempelvis pendelbåttrafik, fritidsbåtar eller restaurangbåtar.

I föreliggande rapport behandlas endast de kajer som förvaltas av Stockholms Hamnar. Rapporten behandlar dock även de landområden nära kajerna, nedan kallade kajområden, där olika typer av byggnader och verksamhet finns lokaliserade.

#### 3.1 Stockholms stads ansvar för strandlinjer

Stadens mark och vatten förvaltas av Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden ansvarar för drift och underhåll av gator och torg, upplåtelse på offentlig mark m.m. Stadsdelsnämnden har drift- och underhållsansvar på parkmark.

Stockholms Hamnar har nyttjanderätt till mark och vatten för hamnverksamhet enligt det så kallade markavtalet, från 2011 mellan Exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB. Stockholms Hamnar äger och förvaltar huvuddelen av de byggnader och anläggningar som ligger inom hamnområdet. Det så kallade driftavtalet mellan Trafik- och renhållningsnämnden och Stockholms hamnar, även det från 2011, reglerar drifts-

och underhållsansvar, tillsyn av kajer, bryggor, slussar m.m som Stockholms Hamnar utför på uppdrag åt staden.

För de strandlinjer, bryggor och eventuella kajer som ligger utanför Stockholms Hamnars område ansvarar framför allt Stadsdelsnämnder och Trafik- och renhållningsnämnden. Idrottsförvaltningen förvaltar mark som arrenderas ut till fritidsbåtsklubbar och ofta är det förvaltningen som även äger bryggorna.



### 3.2 Strandlinjer som förvaltas av staten

Några vattennära områden och strandlinjer i Stockholm förvaltas av aktörer som ligger helt utanför Stockholms stads organisation.

Statens Fastighetsverk förvaltar Skeppsholmen, Kastellholmen och Riddarholmen.<sup>2</sup> Runt större delen av Skeppsholmen löper kajer (träkajer samt stenkajer) och bryggor som används för bland annat fritidsskepp, båtklubbar, verkstäder och båtbyggande. Här finns även stillaliggande kommersiella fartyg som exempelvis vandrarhuset Af Chapman samt ett färjeläge för Djurgårdstrafiken. Runt Kastellholmen finns kajer men även naturmark. Kajerna runt Riddarholmen används för chartertrafik, pendelbåtstrafik under sommaren samt enstaka andra båtar som lägger till under året. Här har även hotellfartyget Mälardrottningen en permanent kajplats. I Statens Fastighetsverks handlingsplan över Riddarholmen anges även att bättre plats och infrastruktur för evenemang ska skapas.<sup>3</sup>

Kungliga Djurgårdsförvaltningen<sup>4</sup> förvaltar Djurgården och Beckholmen. Djurgården inhyser bland annat gästhamnar för fritidsbåtar, den största är Wasahamnen med plats för

---

<sup>2</sup>[http://www.sfv.se/Documents/Fastigheter/Skeppsholmen\\_och\\_Kastellholmen/del\\_2\\_nulagesbeskrivning.pdf](http://www.sfv.se/Documents/Fastigheter/Skeppsholmen_och_Kastellholmen/del_2_nulagesbeskrivning.pdf)

<sup>3</sup><http://www.sfv.se/en/fastigheter/sverige/stockholms-lan-ab/riddarholmen/fordjupning/vision-riddarholmen/vision-riddarholmen/>

<sup>4</sup><http://www.kungahuset.se/hovstaterna/hovstaternasorganisation/stathallarambetet/kungldjurgardensforvaltning.4.7c4768101a4e8883780001334.html>

ca 150 fritidsbåtar, och bryggor med plats för museifartyg m.m. Djurgården trafikeras även av sightseeingbåtar och Djurgårdsfärjorna.

### 3.3 Stockholms Hamnars ansvar för hamnverksamhet

Som nämnt ovan (se 3.1) har Stockholms Hamn nyttjanderätt till Exploateringsnämndens mark för hamnverksamhet samt sköter drift- och underhållet av ett antal kajer och bryggor i hamnområdet.

I stadens ägardirektiv anges att Stockholm Hamn AB ”ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling. Hamnen och sjöfarten är också en viktig del av Stockholms identitet som stad vid Östersjön och Mälaren, belägen på öar, och med en stadsbild av skepp och fartyg i citynära lägen. Stockholms Hamnar utgör ett viktigt gods- och logistiknav för Mälarsregionen och har en viktig roll när det gäller passagerar- och kryssningstrafiken i Östersjön.”

Vidare anges att Stockholms Hamn AB ”ska arbeta i samråd med Stockholms Stadshus AB och kommunstyrelsen med att söka möjliga alternativ för oljeverksamheten vid Loudden.” Det nuvarande arrendeaftalet gäller till och med år 2019. I uppdraget ingår även att rusta upp, utveckla och tillgängliggöra innerstadskajerna i Stockholm (se 2.1).

Stockholms Hamnars tre hamnar är ”allmänna hamnar” vilket innebär att de är skyldiga att ta emot de fartyg som önskar anlöpa hamnen om utrymme finns och om vissa säkerhetskrav är uppfyllda. Stockholms Hamn är dessutom av riksintresse för sjöfarten, vilket innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen.<sup>5</sup> Det är i första hand Stockholms stads ansvar att se till att riksintresset Stockholms Hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Motivet till att hamnen är utsett till riksintresse är dess roll som knutpunkt mellan olika transportslag, att den är en viktig port österut samt betydelse för stadens och regionens försörjning av varor. De hamndelar i Stockholms Hamn som idag är av riksintresse är Stadsgården, Masthamnen, Skeppsbron, Värtahamnen, Frihamnen samt Loudden.

Som nämns ovan är Stockholms Hamn dessutom en av fem svenska hamnar som har fått status som s.k. ”corehamn” av EU-kommissionen, vilket innebär att hamnen är av strategisk betydelse för europeiska transportflöden och infrastrukturplanering.

---

<sup>5</sup><http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2005/rapport-2005-17.pdf>

## 4 Stockholms Hamnars verksamhet

### 4.1 Färjor och rorotrafik

Den vanligast förekommande fartygstypen som trafikerar Stockholms Hamnar är de som kombinerar passagerare och gods, så kallade ropax eller kombifärjor eller i folkmun – Finlandsfärjor. Godset transporteras i lastbilar eller trailers som dras ombord med truckar. Affärsmodellen bygger på att kombinera passagerare och gods. Även färjor utformade att transportera enbart rullande gods (roll on-roll off, ro-ro) respektive renodlade passagerarfärjor trafikerar hamnen.

Enligt en nyligen genomförd undersökning bidrar färjeresenärerna årligen med fem miljarder kronor till Stockholms turistnäring. De fyller sju hotell varje dag, året runt samt genererar över fyrtusen arbetstillfällen i Stockholm.



I anslutning till färjelägena krävs funktionsenliga terminaler som utgörs av kajer, ramper, ytor för uppställning, lastning och lossning av personbilar, lastbilar och trailers, terminalbyggnader för incheckning av passagerare med anslutning till buss, taxi och personbilar, tullfunktioner samt teknikbyggnader. Även ytor för långtidsparkeringar och stuveriverksamhet måste finnas tillgängligt i anslutning till terminalerna. Terminalerna är ofta avgränsade med ISPS-skydd som förhindrar tillträde av obehöriga i hamnområdet.

Verksamheten i Stockholm Hamnar är direkt beroende av goda kommunikationer dels till det övergripande europavägnätet för biltrafiken och dels till allmänna kommunikationer



för passagerare. I Stockholm finns färjetrafiken i Värtahamnen och Frihamnen samt på Stadsgården. För alla tre färjeterminalerna gäller att de var och en dimensioneras för att samtidigt kunna hantera två samtidiga anlöp. Begränsningar i färjekapaciteten uppstår dock eftersom det anslutande vägnätet mot europavägen inte har tillräcklig kapacitet för att ta emot de fordon som ankommer med fartygen. Därför är det viktigt att det vid planering av närliggande stadsutveckling tas hänsyn till den trafik som genereras av färjeverksamheten. Vidare gör belastningen på trafiknät, terminalkapacitet, uppställningsytor, kajlägen samt rörelser i farleden att det är omöjligt att samlokalisera all färjeverksamhet till Värtahamnen och Frihamnen.

## 4.2 Kryssning

Varje år besöker närmare 300 internationella kryssningsfartyg Stockholm. Med sig har fartygen uppåt 500 000 passagerare som totalt spenderar över en halv miljard kronor i turismkonsumtion i Stockholm. En överväldigande majoritet av passagerarna är mycket nöjda med besöket i Stockholm och är därmed goda ambassadörer för staden.<sup>6</sup> Stockholms Hamnar har idag kryssningslägen i Frihamnen, på Stadsgården, Skeppsgården samt vid boj utanför Stadsgården. Även i Nynäshamn finns möjligheten att ta emot kryssningsfartyg.

Kryssningsindustrin växer i omfattning men det sker även en utveckling avseende fartygen. Kryssningsfartygen blir allt större, både avseende längd, bredd och djupgående. Denna utveckling förväntas leda till att de riktigt stora kryssningsfartygen i framtiden inte kommer ha möjlighet att ta sig in genom skärgården. Bland de fartyg som anlöper Stockholm ökar snittstorleken på fartygen år från år vilket gör att efterfrågan på stora, djupa kajlägen ökar medan de mindre kryssningslägena inte är lika efterfrågade. De befintliga kajlägena för kryssningsfartyg är av varierande kapacitet och kryssningslägena med tillräckligt stort djup är mycket viktiga och riskerar att bli en bristvara. Dessutom kräver kryssningslägena, precis som färjelägena, att det finns tillräckliga ytor på land för att kunna hantera den logistik som genereras av ett kryssningsanlöp. Det handlar om uppställningsytor för bussar, tält för hantering av bagage och passkontroll, leveranser av varor, hantering av avfall etc. Framför allt vid så kallade ”turn arounds”, vilket innebär att kryssningen inleds och avslutas i Stockholm, blir logistiken omfattande.

## 4.3 Container

Allt fler godsslag transporteras i containrar, vilket tillsammans med ökad handel innebär att containervolymer stadigt ökar. Det senaste åren har det skett en kraftig tillväxt i containerhanteringen i Frihamnen och idag hanteras ca 50 000 containrar årligen, vilket gör Stockholms Hamnar till Sveriges fjärde största containerhamn i Sverige.

---

<sup>6</sup> [Färjepassagerarnas betydelse för stockholmsregionen 2013](#), Stockholm Hamnar

Precis som med kryssningsfartygen så ökar även containerfartygen i storlek. Det handlar både om de stora, oceangående fartygen men även de mindre så kallade feederfartygen som transporterar containrar från kontinenten vidare in i Östersjön och till Stockholmsregionen. Att fartygen blir större ställer allt större krav på hamnarna i form av tillräckligt djup, längd på kajerna samt utrustning för att hantera containrarna på land, exempelvis kranar och truckar. Den långa inseglingen genom skärgården kommer bli en allt större utmaning i takt med att fartygen växer och därmed är varken containerterminalen i Frihamnen eller Södertälje långsiktiga lösningar för regionens varuförsörjning i containrar. Den nuvarande containerterminal i Frihamnen kommer att stängas då Stockholm Norvik Hamn byggs för att ge plats åt stadsutvecklingen för den nya miljöstadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

#### 4.4 Bulk

Bulk är oförpackat gods som transporteras direkt i fartygens lastrum och som lastas och lossas med utrustning ombord på fartyget eller med utrustning som hamnarna tillhandahåller vid kaj. Bulkprodukter kan vara antingen torrbulk t ex kol, sand och cement eller flytande bulk som t ex oljeprodukter. En annan typ av bulk är projektlaster som är ankommande laster för något speciellt ändamål t.ex prefabricerade betongelement till en byggnad.

Sedan alltmer av godset börjat transporteras i containrar har betydelsen av bulklasterna minskat. Idag är det huvudsakligen olja, sand och cement som fraktas till Stockholms Hamnar i form av bulkvaror. Sand och cement används framför allt för betongtillverkning. Bulkhanteringen inom Stockholms Hamnars hamnområde sker framför allt i Södra Hammarbyhamnen och Energihamnen i Norra Värtahamnen.

Energihamnen på Loudden, söder om Frihamnen, används idag som oljehamn. Huvuddelen av produkterna som hanteras där används som fordonsbränsle. Kajerna på Loudden används även av bunkerfartyg som förser fartygen i Stockholms Hamnar med olika typer av fartygsbränsle, så väl traditionellt bränsle som alternativa bränslen.

#### 4.5 Fritidsskepp och Bo på båt

Stockholms Hamnar upplåter ett hundratal kajplatser för privata fritidsskepp, skutor, längs Strandvägen, Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Liljeholmen och Norra Hammarbyhamnen. Skutor finns även på Skeppsholmen och på Djurgården på kajplatser som Statens Fastighetsverk respektive Djurgårdsförvaltningen upplåter. Vidare tillhandahåller Stockholms Hamnar i dagsläget ett 20-tal platser på Söder Mälarstrand för projektet Bo på Båt, dvs. kajplatser för åretruntboende anslutna till el och det kommunala VA-nätet.

## 4.6 Skärgårdstrafik och övrig rörlig sjöfart

Varje år reser cirka fyra miljoner passagerare med skärgårdstrafiken och den sjöburna stadstrafiken. Dessutom transporteras 8 000 ton gods varje år med skärgårdstrafiken. Det är allt från livsmedel till byggvaror som fraktas till näringsidkare, boende och turister i skärgården. Skärgårdstrafiken trafikerar framför allt Nybroviken, Klara Mälarstrand samt i viss mån Skeppsbron. Även charter-, utflykts- och taxibåtar samt den så kallade Hop-on-hop-off-trafiken är viktiga inslag i den rörliga sjöfarten i Stockholms Hamnar. Denna trafik har ökat kraftigt på sistone, mycket tack vare iordningställandet av båthållplatser runt om i hamnen. Den rörliga trafiken är såväl ett nödvändigt transportmedel för boende i skärgården som en spännande upplevelse för besökare som vattenvägen kan ta sig runt till staden och ut i skärgården.



Sträckan mellan Hammarby Sjöstad och Norra Hammarbyhamnen (Södermalm) trafikeras av en färja som är en del av stadens trafiknät och i landstingets Trafikförvaltningens regi går Sjövägen mellan Frihamnen och Nybroplan via Lidingö och Nacka.

Vid Kornhamnen vid Kornhamnstorg finns ett antal gästplatser för båtar som Stockholms Hamnar ansvarar för. Inom staden finns också ett stort antal fritidsbåtsklubbar. Ansvaret för den verksamheten ligger dock huvudsakligen hos Idrottsförvaltningen och inte hos Stockholms Hamnar.

## 4.7 Stillaliggande kommersiell verksamhet

Vid Norra Hammarbyhamnen, Strandvägen, Kornhamnstorg samt Norr och Söder Mälarstrand upplåter Stockholms Hamnar också kajplatser till fartyg med kommersiell verksamhet som inte bedriver rörlig sjöfart. Exempel på verksamhet ombord på dessa fartyg är restauranger, hotell/vandrarhem och kontor samt marinor. Förläggningen kräver bygglov och att fartygen är anslutna till stadens elnät och VA-nät.

## 4.8 Hamnservice

En modern och hållbar hamn måste kunna erbjuda sina kunder – rederierna - en rad olika tjänster för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. En del av dessa tjänster tillhandahålls av privata aktörer medan andra sköts av Hamnen, staden eller anlitad entreprenör. Några viktiga tjänster som erbjuds inom Stockholms Hamnars område är bogsering, isbrytning, bunkring av fartygsbränsle, service till vattennära infrastrukturprojekt, tillhandahållande av platser för snötippning, leverans av färskvatten till fartygen, avfallshantering samt elanslutning av fartyg.

## 4.9 Byggnader

Stockholms Hamnar hyr ut och förvaltar lokaler i byggnader inom hamnområdena. Dessa byggnader användes förr som magasin och förråd för hamnverksamheten. Då behovet av sådana lokaler minskat eller nära nog försvunnit i den moderna hamnverksamheten har dessa lokaler omvandlats till kontor, förråd, arkiv och publika verksamheter som hyrs ut till externa hyresgäster. Vid uthyrning har en strävan varit att prioritera kunder med sjöfartsanknytning. En annan viktig aspekt vid lokaluthyrning har varit att behålla kontrollen över verksamheterna inom hamnområdena för att undvika konflikter med den sjöfart som bedrivs vid närliggande kajer.

Vissa byggnader används också med direkt anknytning till sjöfarten genom att inrymma passagerarterminaler, lokaler för tull och polis samt för personal som arbetar i terminalerna.

Fastighetsverksamheten ger också ett ekonomiskt överskott som bland annat är ett viktigt bidrag till underhåll och upprustning av Stockholms innerstadskajer.

## 5 Stockholms Hamnars kajstrategi

Följande kapitel är en del i Stockholms Hamnars uppdrag och syftar till att beskriva hur Stockholms Hamnars egna kajer och kajområden används och planeras att användas i framtiden. Rapporten utgör därför ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet med att hitta en samsyn om hur kajerna i Stockholm lämpligast bör användas.

I arbetet med föreliggande rapport har Stockholms Hamnar utgått från de olika verksamhetsområdena och kundsegment som finns i hamnen. Det handlar om färje- och rorotrafiken, container, kryssning, bulktransporter, rörlig sjötrafik i mindre skala och annan kommersiell verksamhet, fritidsskepp och hamnservice (t.ex. avfallshantering och elanslutning). För att säkerställa tillgängligheten och göra kajerna attraktiva och levande för allmänheten har även de ”flanörer” som vistas på kajerna betraktats som ett eget område. Hamnen har analyserat de olika områdena utifrån vilka utmaningar de står inför och sedan inventerat och planerat för hur kajerna kan användas på bästa sett för att behoven ska tillgodoses.

I en bilaga till denna rapport finns illustrationer över verksamhet och funktioner som bör finnas längs kajerna i Stockholm, idag och i morgon.

### 5.1 Övergripande prioriteringar

En övergripande strategi och förutsättning för att Stockholms Hamnar ska kunna bedriva en hållbar verksamhet i stadsnära läge är att hamnen och kunderna aktivt arbetar med bla. miljöfrågor. Det handlar inte enbart om att uppfylla lagkrav utan att de fartyg och båtar som ligger längs våra kajer utnyttjar de möjligheter som finns exempelvis vad gäller elanslutning, avfallshantering, bulleråtgärder m.m. Stockholms Hamnar kommer således främst prioritera kunder som bidrar till Hamnens mål avseende hållbarhet.

För att åstadkomma en strategi över hur själva användningen av Stockholms Hamnars kajer på bästa sätt svarar mot de behov som finns har en övergripande prioritering mellan olika verksamheter fastslagits. Stockholm Hamnars utgångspunkt är att yrkessjöfarten med fartyg för passagerare och gods, kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik samt trafik med charterbåtar ska prioriteras längs Stockholms Hamnars kajer och där det djup som dessa verksamheter kräver finns. Lägre prioritet, men fortfarande viktiga inslag i sjöfartsstaden Stockholm, har tillhandahållandet av kajer för yachter, skutor, båtboende, event och restauranger. I samarbetet med de andra förvaltarna av kajer i centrala Stockholm blir frågan om tillskapande av gästplatser för yachter och fritidsbåtar därför viktig. Längs Stockholms Hamnars kajer bör stillaliggande kommersiella fartyg med verksamheter som hotell och kontor successivt fasas ut.

Vad gäller kajområdena bör prioritet främst ges till verksamhet som är knuten till den rörliga sjöfarten. När den rörliga sjöfartens behovs säkerställts finns möjlighet att utveckla

kvarvarande ytor för att levandegöra kajer och strandlinjer i staden, t.ex. genom caféer och restauranger samt gång och cykelstråk.

## 5.2 Samordning kring stadens kajer

Stockholms Hamnar har sedan tidigare ett gott samarbete och löpande dialog med olika förvaltningar i Stockholms stad gällande kajer, kajområden samt andra strandlinjer och vattennära områden. Genomförandet av stora evenemang är ett exempel där Stockholms Hamnar tillsammans med andra förvaltare av kajer i Stockholm hittat lösningar och smidiga genomföranden i innerstaden. Inom ramen för kajstrategiarbetet har dessutom ett arbete redan inletts där Trafikkontoret tillsammans med Stockholms Hamnar, Exploateringskontoret och Idrottsförvaltningen tillsammans har tagit fram ett koncept till handlingsplanen *Kaj och strand Stockholm – vattennära miljöer i centrala staden*. Rapporten ger en övergripande bild av ansvarsområden och vilka funktioner som idag finns längs kajerna.



Stockholms Hamnar har fått uppdraget att samordna utveckling och planering av stadens kajer. Det handlar om att skapa ett forum för de olika förvaltarna av kajer, kajområden och andra strandlinjer för att samarbeta och få till en samsyn om hur kajerna bör användas. Stockholms Hamnar har, förutom aktörerna inom staden, också bjudit in Statens Fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen för att delta i ett sådant arbete. Denna samarbetsgrupp kommer att diskutera såväl sakfrågor av strategisk karaktär som idéer kring utveckling av stadens vattennära områden. I det fortsatta arbetet kommer även Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning och rederier att involveras i syfte att öka nyttjandet av vattenvägarna för kollektivtrafik samt vara behjälplig i utvecklingen av pendelbåtstrafik i innerstaden. Ett samarbete kring dessa frågor har redan inletts.

Områden att samverka kring är bland annat:

- Båthållplatser och allmänna bryggor
- Kollektivtrafik på vatten
- Samarbete vid event och evenemang
- Lösa tillfälliga behov som uppstår vid t.ex infrastrukturprojekt

- Samarbete kring remisser, tillstånd och bygglov
- Samarbete i allmännyttiga frågor, som t ex placering av snötippor, uppställning av museikranar och andra kajnära verksamheter
- Samarbete kring olika kundfrågor
- Framtida behov av båtplatser för yachter, fritidsbåtar, skutor, båtboende m.m
- Exploateringar i kajnära miljöer
- Komma överens om att olika typer av verksamheter förläggs till lämpliga platser

### 5.3 Tillgänglighet

Den vattennära miljön präglar Stockholm och gör det till en attraktiv stad för många. I uppdraget till Stockholms Hamnar anges att kajerna ska göras så tillgängliga som möjligt. Stockholms Hamnars innerstadskajer har de senaste 15 åren genomgått genomgripande renoveringar och senast färdigställd var Strömkajen, som nyinvigdes 2013. Stockholms Hamnars innerstadskajer kommer även fortsättningsvis rustas upp och tillgängliggöras, i enlighet med uppdraget.

Stockholms Hamnar ser på tillgänglighetsbegreppet ur två perspektiv. Det handlar dels om att göra kajerna öppna och att möjliggöra för människor att i största möjliga mån kunna gå längs vattnet, även om sjöfarten kräver områden med mer begränsat tillträde. Tillgänglighet handlar även om att säkerställa för funktionshindrade att kunna tillgodogöra sig kajområdena.

Längs stadens kajer samsas olika typer av flanörer; det är såväl Stockholmare som tillfälliga besökare och turister i staden. Det är färje- och kryssningspassagerare som ska ta sig till och från terminalerna i samband med fartygsanlöpen men även människor vars mål är själva promenaden. Stockholms Hamnar ska verka för att kajerna utformas så att de är attraktiva och skapar mötesplatser för människor samt att flanörerna på ett tryggt och säkert sätt kan ta sig fram i de hamnnära miljöerna. ISPS-områden måste respekteras men där de är möjligt kommer Stockholms Hamnar använda sig av flexibla ISPS-lösningar för att tillgängliggöra områden när de inte trafikeras av fartyg som kräver avspärningar.

Så länge sjöfartens behov säkerställs vid och på kajen, i enlighet med ovan nämnda prioritering, kan restauranger, caféer m.m. förläggas på vissa platser, företrädesvis på kajområdet och inte i vattnet då kajplatserna behövs för den rörliga sjöfarten. En möjlighet att skapa fler ytor för restauranger, caféer m.m. i vattennära områden är att minska de områden som idag utgörs av bland annat parkeringsplatser, exempelvis längs Strandvägen och på Skeppsbron. Om parkeringsbehovet kan tillgodoses på annan plats kan de attraktiva ytorna nära vattnet kunna göras mer levande, utan att sjöfartens behov för den skull äventyras.

Vid upprustningar av Stockholms Hamnars kajer anläggs tillgänglighetsanpassade promenadstråk för funktionshindrade. Några exempel på tillgänglighetsanpassning är

slåta ytor, handledare i de fall trappsteg krävs och kontrastmarkeringar i marken. Promenadstråken och på kajer där publik verksamhet ska förekomma säkerställs att lutningen endast är mycket begränsad. Bänkar som uppförs i kajområden har armstöd. Stockholms Hamnar arbetar efter en plan för funktionshinderfrågor, utifrån stadens riktlinjer.

## 5.4 Kollektivtrafik på vatten

Vattenvägarna i innerstaden har stor potential att kunna utnyttjas som en lösning på de trafikutmaningar Stockholm står inför som följd av den växande befolkningen i regionen och då stora infrastrukturprojekt begränsar trafiken i innerstaden. Transporter på vattnet kan spela en viktig roll för att kunna avlasta och därmed bättre kunna effektivisera befintligt transportsystem på land. De är även fördelaktiga ur ett miljöperspektiv då de bidrar till minskad trängsel och mindre utsläpp. Kollektivtrafik på vattnet kräver dessutom mindre investeringar i infrastruktur och ingrepp i befintlig miljö än andra transportslag eftersom transportvägen – vattenvägen - redan finns.



I dagsläget finns redan några befintliga båtpendlarlinjer. Exempel på sådana är Sjövägen och Hammarby Sjöstadstrafiken. Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting har beslutat, och planerar för, att starta ytterligare linjer i Stockholms stad. Ett flertal utredningar har redan gjorts för att belysa hur man kan koppla ihop buss- och tunnelbanetrafik med båtpendlarlinjer i befintliga knutpunkter för att kunna starta nya linjer där så är lämpligt. Ett exempel på en sådan trafiklinje som planeras att starta 2014 är mellan Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand och Klara Mälarstrand.



Stockholms Hamnar kommer att medverka till att vattenvägar i större utsträckning används för transport av passagerare i enlighet med det uppdrag som Hamnen fått. Stockholms Hamnar har redan idag etablerat ett antal båthållplatser som kan användas av kommersiell, kollektiv båttrafik. I översynen av Stockholms Hamnars kajer och kajområden har ett antal nya, potentiella båthållplatser pekats ut. Exempelvis föreslås en båthållplats i Värtahamnen med ett fördelaktigt läge i närheten till Norra Djurgårdsstaden samt ett par nya båthållplatser på Stadsgården i närheten av Slussen.

Stockholms Hamnars stöttar utvecklingen av pendelbåttrafik genom att tillhandahålla kajer och kajområden för båttrafiken samt genom att säkerställa farleder och trafikleder in till kajerna. Stockholms Hamnar kommer att föra dialog med övriga förvaltare av kajer och strandlinjer i staden om hur vattenvägarna i staden kan användas. På så sätt kan Stockholms Hamnar bidra till att stötta huvudmannen för kollektivtrafiken på vattnet, dvs. Stockholms Läns landstings Trafikförvaltning, i deras arbete med att utveckla nya båtlinjer för pendelbåttrafik. Ett samarbete har redan inletts. Stockholms Hamnar anser att den kollektiva trafiken på vattnet bör behandlas på samma sätt som den landbaserade kollektivtrafiken, där den som har huvudmannskapet för kollektivtrafiken bär det övergripande ansvaret för utveckling och finansiering av pendelbåttrafik.

## 5.5 Hamnservice och tjänster

För att den nödvändiga hamnservicen ska kunna tillhandahållas till Stockholms Hamnars kunder krävs framför allt att kajområden reserveras samt att ett antal kajplatser tillhandahålls för bunkerfartyg, bogserbåtar samt för reparation och utrustning av fartyg i trafik. Det måste även finnas tillräckligt många kajplatser så att flexibiliteten att flytta fartyg och båtar inom hamnområdet säkerställs. För att detta ska vara möjligt krävs att ett antal kajplatser periodvis står oanvända, för att kunna tas i bruk då behov uppstår.

Att fartygen har möjlighet att bunkra fartygsbränsle i hamnen är en nödvändig service för att verksamheten ska kunna fortlöpa. Mindre bunkerfartyg levererar fartygsbränsle till fartygen och behöver ha en fast bas i hamnområdet för att kunna upprätthålla servicen till rederierna på ett smidigt sätt. Av säkerhetsskäl bör bunkerfartygen lokaliseras till en energihamn. Som följd av Louddens avveckling blir möjligheterna att hantera bunkerbränsle och erbjuda bunkerfartygen kajplats begränsade. För att minska onödiga transporter med lastbil i Stockholms innerstad bör bunkerfartygen ha en bas inom Stockholms Hamnars område. Stockholms Hamnars strategi är därför att säkra plats för bunkerhantering och bunkerfartygen i Energihamnen norr om Värtahamnen.

EU-kommissionen verkar för att infrastruktur för nya alternativa bränslen för sjöfarten ska utvecklas för att miljöpåverkan från sjöfarten ska minska. Som följd av detta kommer ökade krav ställas på vissa hamnar, framför allt corehamnarna, att tillhandahålla alternativa bränslen. Redan idag hanteras ett nytt fartygsbränsle, flytande naturgas (LNG) i Stockholms Hamnar och sannolikt kommer hanteringen av LNG och andra nya

fartygsbränslen öka på sikt. Vid utvecklingen av hamnområden måste hänsyn tas till detta framtida behov.

Varje år görs omfattande renoveringsarbeten av kajerna i Stockholms Hamnar. Under en överskådlig framtid kommer även ett antal mycket stora infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt genomföras nära eller i direkt anslutning till vattnet. För att denna verksamhet ska kunna bedrivas krävs tillräckligt med kajutrymme för att mudderverk, pråmar, arbetsfartyg m.m. ska kunna lägga till. Flexibilitet och möjligheten att omlokalisera fartyg längs kajerna är därför nödvändigt.

## 5.6 Evenemang i innerstaden

Varje år står Stockholm värd för ett stort antal evenemang och enligt Stockholms stads evenemangsstrategi från 2011 är målsättningen att Stockholm ska vara en av Europas tre främsta evenemangsstäder 2030.<sup>7</sup> Volvo Ocean Race, ÅF Ocean Race, VM i Triathlon, Hamnens Dag och Tall Ships Race är några exempel på återkommande evenemang där Stockholms Hamnar varit och är delaktiga.



Längs hela Skeppsbron finns möjlighet att förlägga större evenemang och i den kommande utvecklingen av kajområdet kommer ytor reserveras för att kunna hantera evenemang i området. Även Stadsgården kan vara lämplig för evenemang, dock i valda områden väster som Stora Tullhuset då stora delar kring terminalerna består av

---

<sup>7</sup>[http://www.stockholm.se/PageFiles/287874/Evenemangsstrategi%20F%20c3%b6r%20Stockholms%20stad\\_20120612.pdf](http://www.stockholm.se/PageFiles/287874/Evenemangsstrategi%20F%20c3%b6r%20Stockholms%20stad_20120612.pdf)

hamnstränder med ISPS-avspärningar. Riddarfjärden och Norr Mälarstrand är andra områden som också i större utsträckning skulle kunna utnyttjas för evenemang. Vid större arrangemang bör dock samtliga förvaltare av kajer och strandlinjer involveras för att undersöka möjligheterna att ta nya områden i bruk för evenemang. Exempelvis är Skeppsholmen ett bra alternativ som redan nu använts för bla. ÅF Ocean Race.

För att evenemangen ska kunna genomföras krävs dock att befintlig trafik och stillaliggande fartyg som ligger på dessa platser kan flyttas till förhållandevis likvärdiga platser i hamnen för att de ska kunna upprätthålla sin trafik och verksamhet. Ett måste för att även i fortsättningen kunna genomföra sådana vattenevenemang är således att tillräckligt med kajplatser finns tillgängliga. Genom ökad samordning mellan stadens olika förvaltare av kajer skulle flexibiliteten och möjligheten att utnyttja tomma kajplatser även utanför hamnens område öka.

## 5.7 Innerstadskajerna

Stockholms Hamnar har inventerat samtliga kajer och bedömt hur de på bästa sätt utnyttjas. Nedan följer en beskrivning av detta och i kartbilagan finns kompletterande illustrationer.

### 5.7.1 Skeppsbron

Skeppsbron är med dess centrala läge ett område med stor potential att utvecklas för att skapa mötesplatser för människor men även ett område med levande sjöfart i stadens hjärta. Kajen kommer även i framtiden prioriteras för skärgårdstrafik och annan rörlig sjöfart. Under sommartid kommer mindre kryssningsfartyg fortsättningsvis lägga till vid Skeppsbron. Som nämnts ovan (se 5.6) kommer Skeppsbron även i framtiden att kunna användas för olika typer av evenemang.

De byggnader som idag ligger på Skeppsbron är i förhållandevis dåligt skick och det mest rationella utifrån byggnadernas status samt kostnader är att riva dessa och uppföra nya byggnader snarare än att renovera befintliga byggnader. Detta inte minst då Slussenbyggnaden kan komma att innebära att några byggnader måste rivas. En ny terminal planeras att uppföras, för att ersätta den befintliga terminalen som främst nyttjats för Ålandstrafik. En ny terminal kan serva den övriga sjöfarten längs kajen och inte minst kryssningsfartygen.

Nya byggnader kan uppföras så att vyn från Gamla Stans gränder ner mot vattnet öppnas upp genom att bygga flera separerade byggnader istället för färre och mer sammanhängande som är fallet idag. Detta samt förbättrade övergångar över den hårt trafikerade vägen längs Skeppsbron skulle minska den barriär som trafiken och byggnaderna skapar mellan Gamla Stan och vattnet. Byggnaderna kan även användas för andra typer av service och rekreation såsom restaurang, café och kulturverksamhet. Kajområdet blir på så sätt mer levande och skapar mötesplatser med närhet till

kollektivtrafik, både på land och till sjöss. Dessutom behöver ytor reserveras för evenemang där tillfälliga tält och andra nödvändiga faciliteter kan uppföras.

### **5.7.2 Övriga innerstadskajer**

Vad gäller övriga innerstadskajer (Strandvägen, Nybrokajen, Blasieholmen, Strömkajen, Norra och Södra Hammarbyhamnen samt Norr och Söder Mälarstrand) följer Stockholms Hamnar den övergripande principen att den rörliga sjöfarten ska prioriteras. Hur kajerna bör användas illustreras i kartbilagan. Då kajerna och kajområdena är begränsade ser inte Stockholms Hamnar några möjligheter till större förändringar då den rörliga sjöfarten och dess behov av exempelvis hamnservice i första hand måste säkerställas.

### **5.7.3 Fritidsskepp, båtboende, fritidsbåtar och gästhamnar**

Fritidsskepp och båtboende tillhör kategorin stillaliggande fartyg som, vid behov, får stå tillbaka till förmån för den rörliga sjöfarten. Antalet kajplatser för fritidsskepp har minskat något de senaste åren och kommer minska ytterligare för att ge plats för exempelvis pendelbåtstrafik eller skärgårdstrafik. Emellertid finns outnyttjade kajområden i Stockholm som skulle kunna levandegöras med hjälp av exempelvis fritidsskepp. Här krävs dock investeringar för att el, vatten och avlopp ska kunna tillhandahållas. Stockholms Hamnar vill verka för att tillsammans med övriga förvaltare av kajer och strandlinjer hitta nya möjligheter att förlägga stillaliggande privata fritidsskepp för att på så sätt kunna öppna upp innerstadskajerna för den rörliga trafiken i större utsträckning.

Idrottsförvaltningen, som ansvarar för fritidsbåtsverksamheten, och Exploateringskontoret har nyligen tagit fram en policy för Stockholms fritidsbåtsliv. Den ska ligga till grund för hur fritidsbåtslivet ska kunna utvecklas trots eventuella intressekonflikter som kan uppstå när befintliga, vattennära ytor ska exploateras. Då Stockholms Hamnars kajer framför allt lämpar sig för större skepp och fartyg, och då det råder brist på kajer med denna kapacitet, bör eventuella nya fritidsbåtsklubbar och marinor inte förläggas inom Stockholms Hamnars eget område. En ökad småbåtstrafik kan dessutom innebära en säkerhetsrisk då den trafikerar samma leder som nyttotrafiken i form av den omfattande reguljära skärgårdstrafiken samt färjorna och kryssningsfartygen. Det finns dock önskemål om att upprätta en innerstadsmarina med gästplatser för besökare. Stockholms Hamnar kommer därför i samarbetet med andra förvaltare av kajer och strandlinjer försöka utveckla utbudet av gästhamnsplatser på både Mälar- och Saltsjösidan. En potentiell lokalisering som för närvarande utreds är vid Riddarholmens marina vid Norr Mälarstrand, där ytterligare gästande fritidsbåtar inte nämnvärt skulle störa annan sjöfart.

Ett intressant alternativ parallellt för att utöka antalet gästplatser i staden är att de befintliga fritidsbåtsklubbar ges i uppdrag att undersöka möjligheten att nyttja de egna båtplatserna så att tillfälligt tomma platser kan erbjudas som gästplatser.

## 5.8 Stadsgården och Masthamnen

Stadsgården och Masthamnen är nödvändiga områden för den lönsamma färje- och kryssningstrafiken och området ingår i riksintresset Stockholm Hamn. En koncentration av denna trafik till Värtahamnen och Frihamnen skulle innebära stora kapacitetsproblem avseende transporter till och från området, terminalkapacitet, uppställningsytor, kajlägen och rörelser i farleden samt skulle omöjliggöra framtida expansion. Färjetrafiken kommer förmodligen på sikt att utvecklas så att fartygen som idag trafikerar hamnen ersätts med större, vilket innebär att snittstorleken på färjorna kommer att öka och så även passagerar- och godsvolymer.

Stockholms Hamnars strategi är att utveckla hamnverksamheten i Masthamnen och Stadsgården för att bättre möta framtidens behov. Förslagsvis flyttas dagens färjetrafik längst ut på Masthamnen, där kajlinjen rätas ut och förlängs. Här finns då möjlighet att ta emot två färjor som ligger i ett läge skyddat bakom klippan där Fåfången ligger (Danviksskans). På den yttersta spetsen kan en båthållplats lokaliseras och därifrån kommer det finnas möjlighet att promenera längs Masthamnen och Stadsgården mot Slussen.

Väster om färjelägena skulle kajen kunna utnyttjas för större kryssningsfartyg. Dessutom kommer ett mindre kryssningsläge fortsättningsvis kunna ligga kvar vid Stora Tullhuset. Med den här lösningen skiljs färjetrafiken och kryssningstrafiken och kajytorna kan utnyttjas optimalt. En ny modern terminal planeras anslutning till färjorna och en ny kryssningsterminal som serverar kryssningsfartygen som anlöper Stadsgården behövs. Gångstråk runt Masthamnen, via Fåfången och vidare till Hammarbyhamnen tillskapas. Det finns också flera ytor inom hamnområdet som lämpar sig för exploatering av annat än hamnverksamhet, lämpligen då verksamhet som kan fungera väl tillsammans med hamnen, framför allt hotellverksamhet men även kontor.

Sammantaget kan sägas att denna lösning skulle kunna hantera en framtida utveckling av färje- och kryssningstrafiken samtidigt som det medger en gemensam utveckling av staden och hamnen. För att möjliggöra ett utvecklingsprojekt av denna dimension krävs att Stockholms Hamnar samarbetar med staden för att möjliggöra nya byggrätter som delfinansierar satsningen, på samma sätt som gjorts i Värtahamnen.

Mellan Stora Tullhuset och Stadsgårdsterminalen finns vidare en oexploaterad yta som förvaltas av Stockholms Hamnar och som idag utgörs av parkering och uppställningsyta för bussar. Här skulle en ny, överdäckad, mötesplats kunna skapas, med ett attraktivt läge i och med närheten till Slussen och utsikten över Stockholm. En sådan mötesplats skulle kunna överbrygga Stadsgårdsleden och därmed göra Stadsgårdskajen mer tillgänglig från höjderna kring Katarinavägen. Mötesplatsen skulle kunna kombinera olika tjänster såsom en kryssningsterminal, rekreation och kommersiella verksamheter. Genom att bygga på

pelare kan man bevara delar av de parkeringar och uppställningsytor som finns idag och som också kommer att behövas i framtiden.

## 5.9 Värtahamnen och Frihamnen

Utvecklingen av Värtahamnen har påbörjats i enlighet med förslaget i Stockholms Hamnars Vision 2015, och den nya piren kommer att stå klar 2016. Stockholms Hamnar arbetar även med utvecklingsplaner för Frihamnen för att Norra Djurgårdsstaden ska kunna utvecklas i samma område. Enligt Vision 2015 kommer containerterminalen i Frihamnen stängas när Stockholm Norvik Hamn öppnar och containerhanteringen flyttas då dit.



### 5.9.1 Färjor och ro-ro trafik

Den övergripande strategin för den regelbundna färje- och ro-rotrafiken i Stockholms Hamnar är att den rena godstrafiken så långt möjligt ska trafikera Kapellskärs Hamn, Nynäshamnns Hamn och på sikt Stockholm Norvik Hamn medan passagerartrafiken koncentreras till Stockholms innerstad, dvs. i Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården-Masthamnen. Ett godsflöde kommer dock fortsättningsvis gå genom Stockholm, eftersom den bärande affärsidén för färjetrafiken är just att kombinera passagerare och gods ombord.

När den nya Värtapiren är färdigställd kommer den ha fem fullstora kajlägen varav ett kommer att utrustas med järnvägsspår som ansluter till Värtabanan och möjliggör att tåg färjor kan anlöpa Stockholms Hamnar. Även Stockholm Norvik kommer vara ha en

järnvägsanslutning som kopplas ihop med Nynäsbanan. Möjligheten att transportera gods från hamnen via järnväg kommer alltså säkerställas, vilket är ett viktigt bidrag i arbetet med att uppnå mer hållbara transport- och logistiklösningar.

Frihamnen planeras att på sikt att ha tre till fyra kajlägen för att inledningsvis ta emot trafik från tredjelandsdestinationen St Petersburg. Frihamnens utbyggnadsplaner till fyra färjelägen utgör hamnens långsiktiga möjlighet till expansion för färjetrafiken till Stockholm.

### **5.9.2 Kryssning**

Den pågående ombyggnationen av Värtahamnen kommer att kunna ge ökad kryssningskapacitet och ersätter då kryssningsläget i Södra Värtahamnen. Dessutom planeras ett nytt kryssningsläge på den yttre delen av Frihamnspiren samt på södra sidan av Frihamnsbassängen, när containerterminalens verksamhet är flyttad till Stockholm Norvik. På sikt planeras även en ny kryssningsterminal vid södra sidan av Frihamnsbassängen. Vid det inre läget på södra sidan av Frihamnsbassängen finns en markanvisning för ett eventuellt fartyg för studentboende. Således kan inte detta läge användas för kryssningstrafik och annan rörlig sjöfart.

### **5.9.3 Kustsjöfart**

En önskan finns inom såväl sjöfarten som inom transportpolitiken att utveckla en inlandssjöfart eller kustsjöfart med exempelvis prämar längs kusten samt i våra vattendrag i inlandet. Detta är ett intressant alternativ till landtransporter och skulle frigöra kapacitet på land samt innebära mindre miljöpåverkan då godset kan nå närmare slutdestinationen sjövägen. Inlands- och kustsjöfart finns sedan länge i Europa men är ännu i sin linda i Sverige. Ett europeiskt regelverk för att underlätta denna typ av sjötransporter är på väg att implementeras och det är rimligt att inlands- och kustsjöfarten har en framtid även i Sverige.

Stockholm Norvik skulle kunna vara en intressant hubb för detta ändamål men prämtrafiken skulle självklart vinna på att även kunna nå ända in i Stockholm, då det i många fall är slutdestinationen. När containerterminalen i Frihamnen stänger så finns inte längre samma möjlighet att hantera containrar i Stockholm. En lösning kan dock vara att denna trafik får anlöpa befintliga, lediga kajer och lossa och lasta containrar med flexibla, mobila kranar. Framför allt ett av lägena på den nya Värtapiren kan vigas åt detta ändamål och därmed öppna för denna nya typ av godstrafik av mindre skala som potentiellt skulle kunna vara ett alternativ till inrikes landtransporter.

### **5.9.4 Bulk**

Stockholms stad har beslutat att avveckla Loudden till förmån för utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och oljebolagens arrendeavtal sträcker sig till och med år 2019. Förberedelser för Louddens avveckling pågår.

I Energihamnen i Norra Värtahamnen ligger Fortums anläggningar för att ta emot bränslen för energiproduktion. I samband med konvertering till en fossilfri bränsleproduktion kommer kvantiteterna av inskeppade bränslen att öka och Fortum har pågående projekt för att möta denna expansion. Energihamnen bör även användas för lokalisering av bränsledepå och bunkerfartyg för fartygsbränsle. Det är helt avgörande med en central bunkerbränsledepå för försörjningen av fartygen vid Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgården och Masthamnen.

Planer finns även att omlokalisera Cementas verksamhet från Liljeholmen till Energihamnen. Området är dock begränsat och det krävs noggrann planering av ytorna samt prioritering mellan vilka verksamheter som ska finnas i Energihamnen.

Bulklaster är ett minskande verksamhetsområde för Stockholms Hamnar. Bulk i form av cement och sand samt projektlaster är dock viktiga i samband med stora infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt. För att minska långväga vägtransporter av bulk för dessa ändamål bör möjligheterna att lossa i stadsnära lägen dock finnas kvar. Genom flexibla lösningar som t.ex. användning av mobila kranar och utnyttjandet av befintliga kajer kan tillfälliga laster tas emot. Under delar av året står till exempel kryssningskajerna till förfogande.



# Bilaga

Illustrationer över funktioner och verksamheter som bör finnas längs Stockholms Hamnars kajer, idag och imorgon.

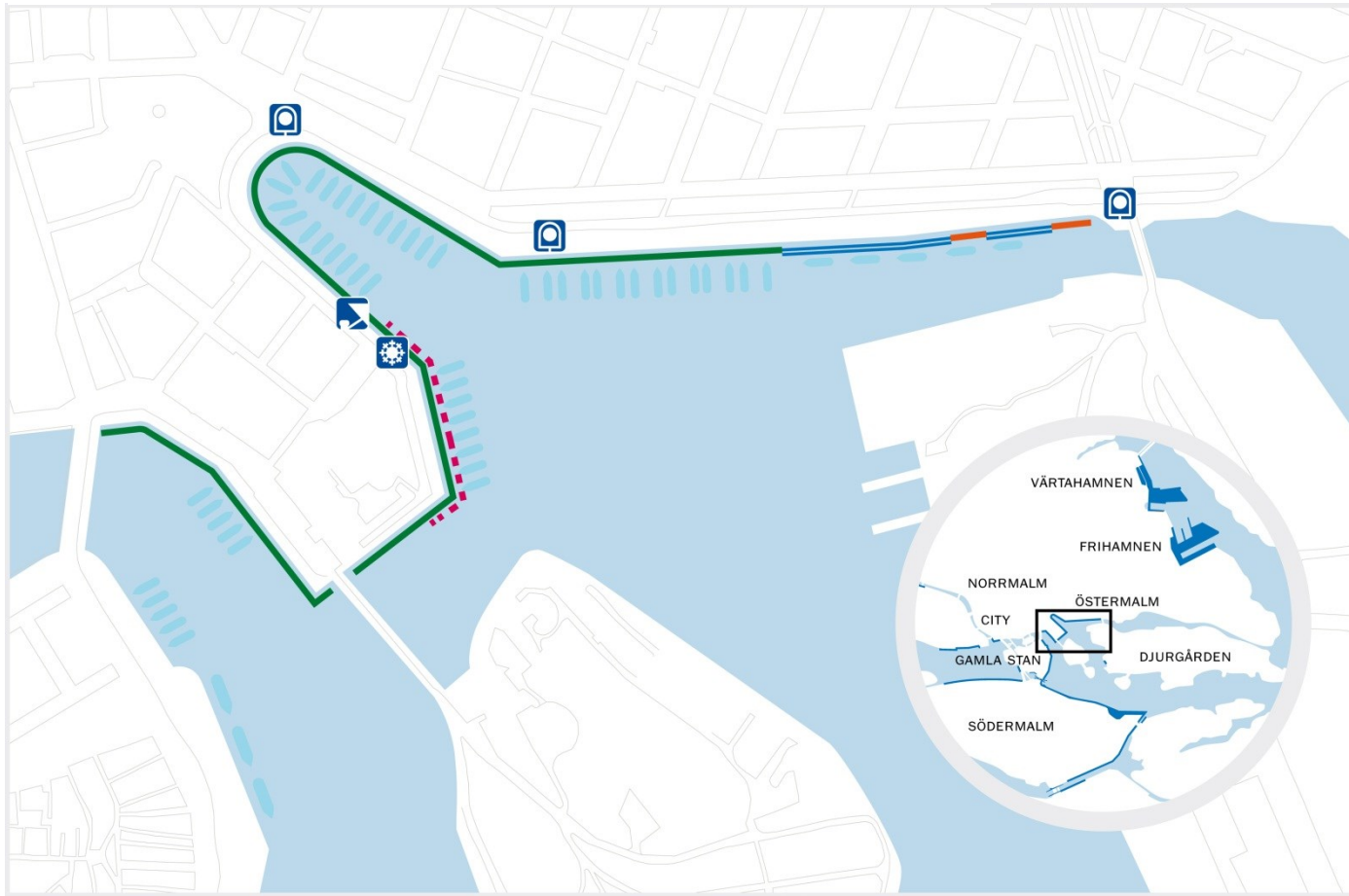
# Stockholms Hamnar



# Båthållplatser i Stockholms Hamnar

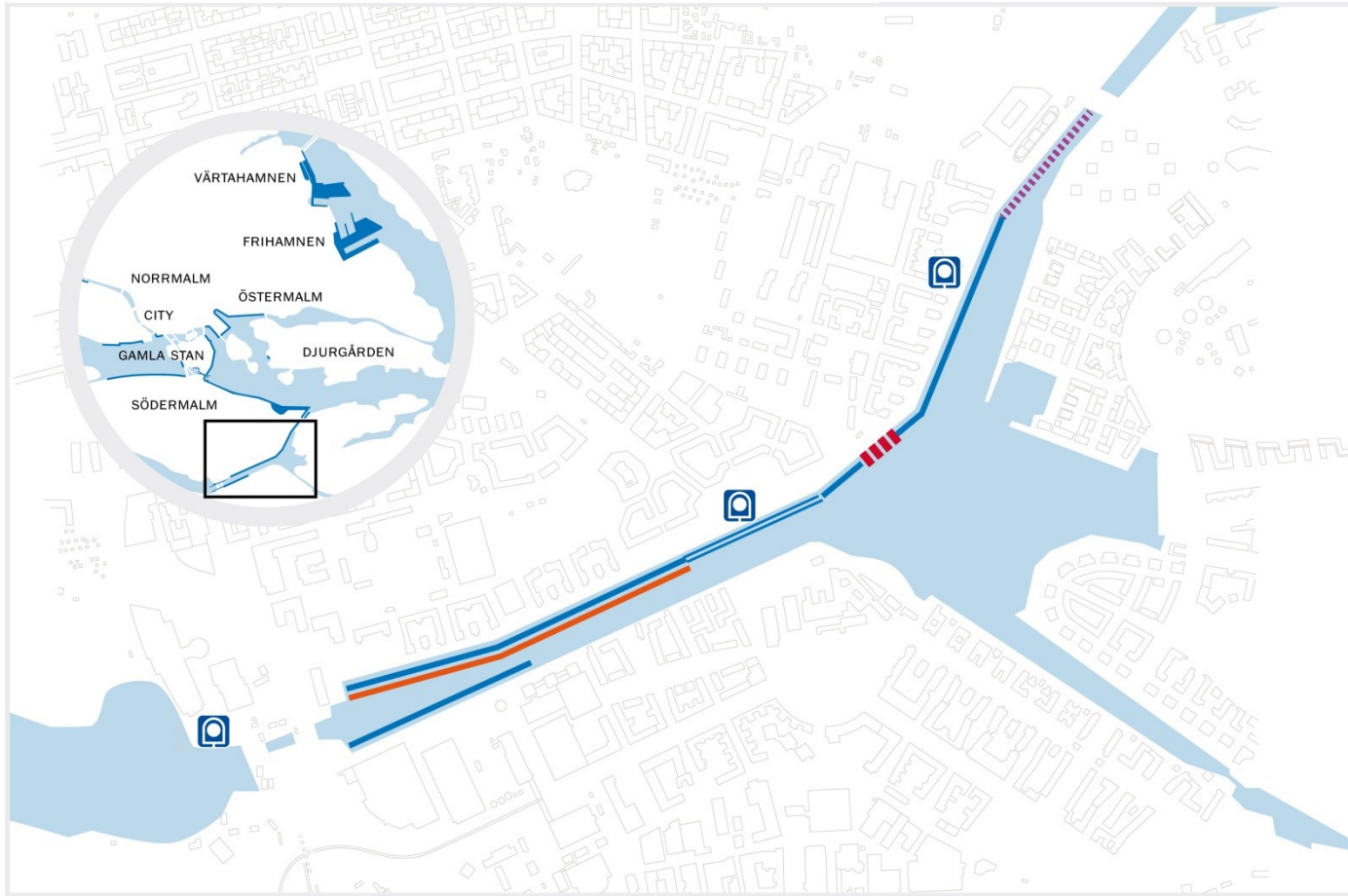


# Strömkajen, Nybroviken och Strandvägen



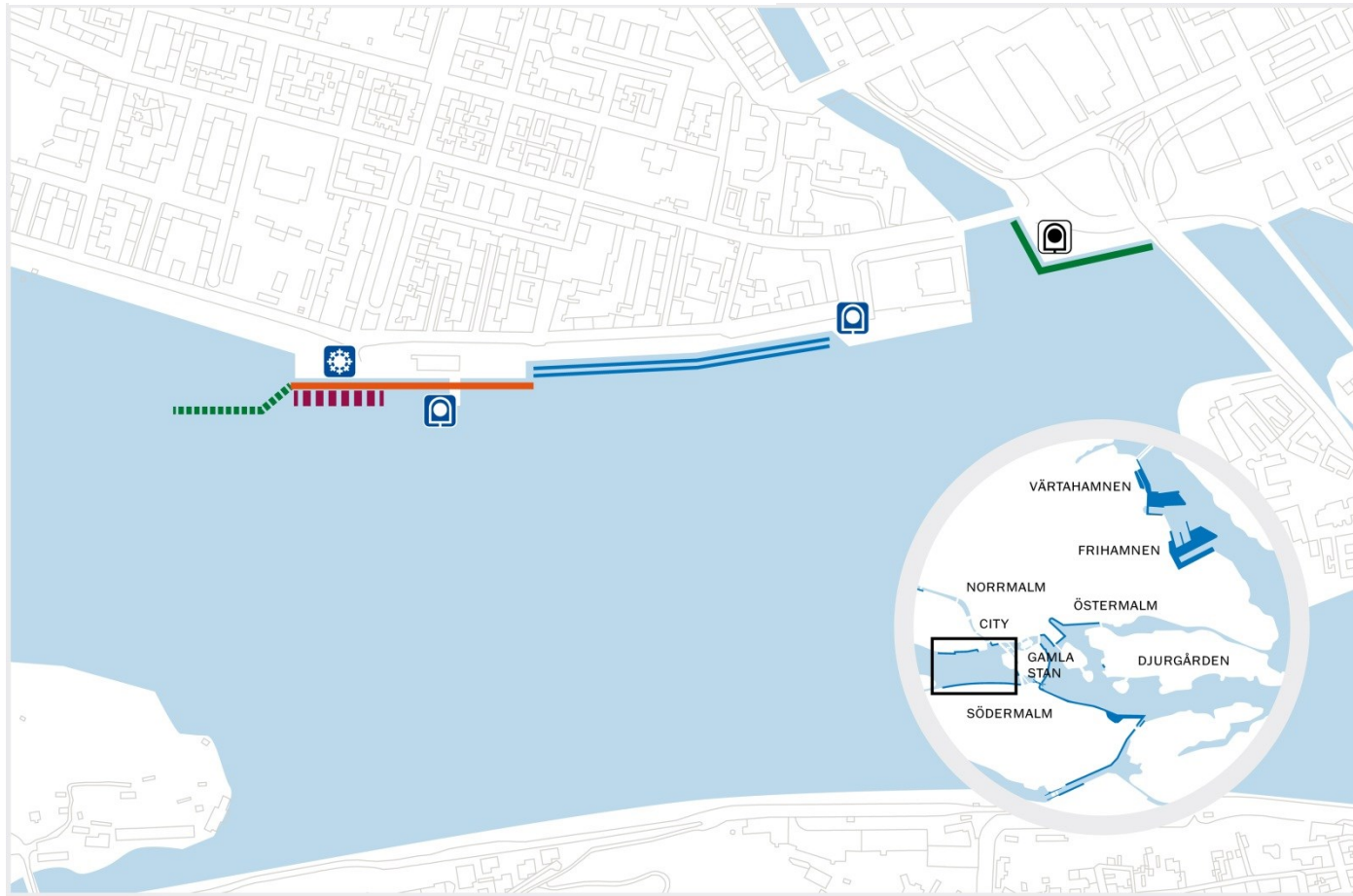
- Skärgårdstrafik
- Fritidsfartyg
- Byggområde
- Komeriella stillaliggande fartyg
- Befintlig båt-hållplats
- Kryssningsläge
- Snötipp

# Norra och Södra Hammarbyhamnen



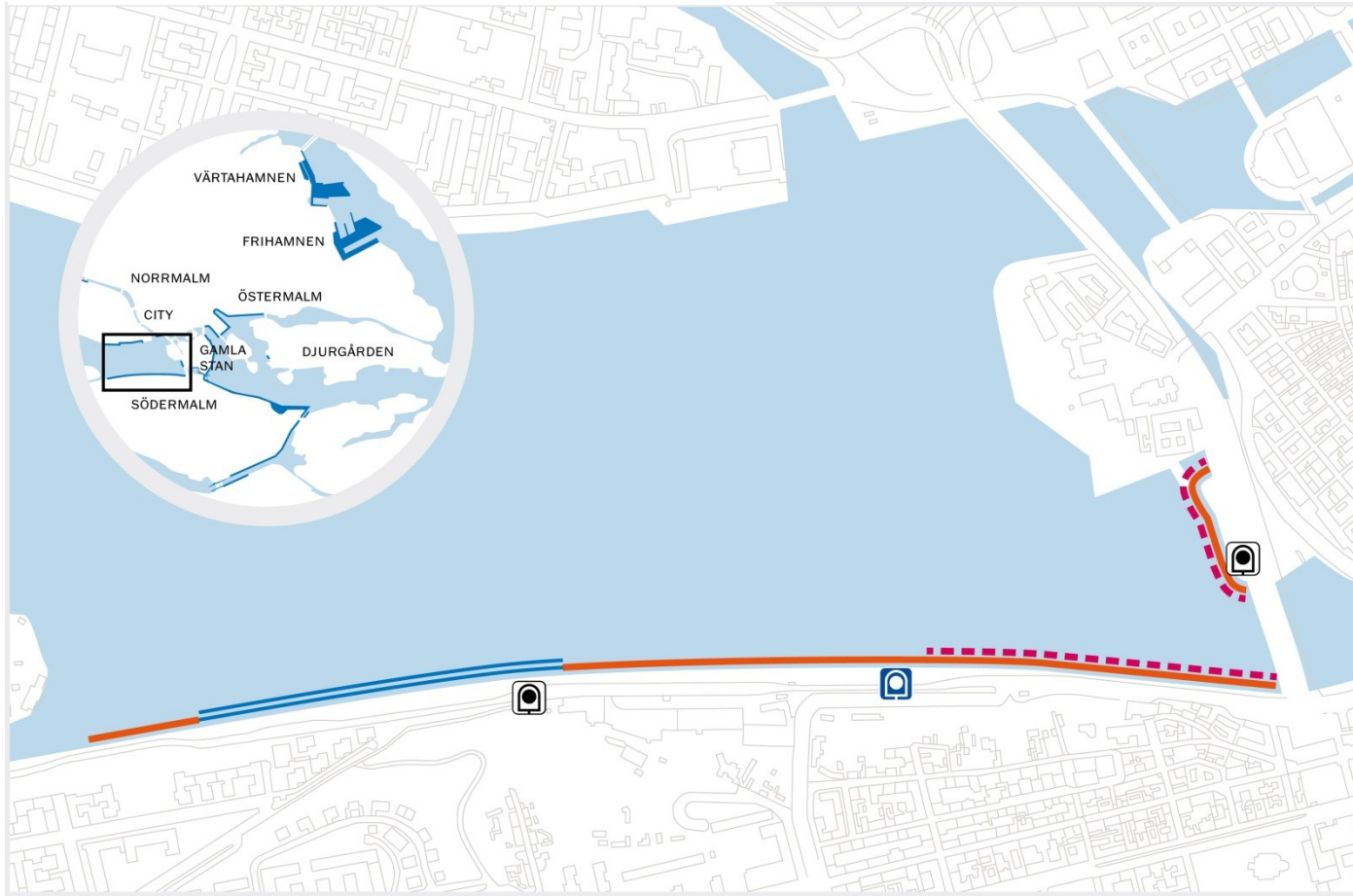
- Rörlig sjötrafik
- Kommersiella stillaliggande fartyg
- Fritidsfartyg
- Tillfällig nödförtöjning och väntekaj
- - - - - Pendelbåtstrafik
- ☐ Befintlig båt-hållplats

# Norr Mälarstrand



-  Kommersiella stillaliggande fartyg
-  Fritidsfartyg
-  Evenemang
-  Gästhamn
-  Skärgårdstrafik
-  Befintlig båt-hållplats
-  Möjlig båt-hållplats
-  Snötipp

# Söder Mälarstrand

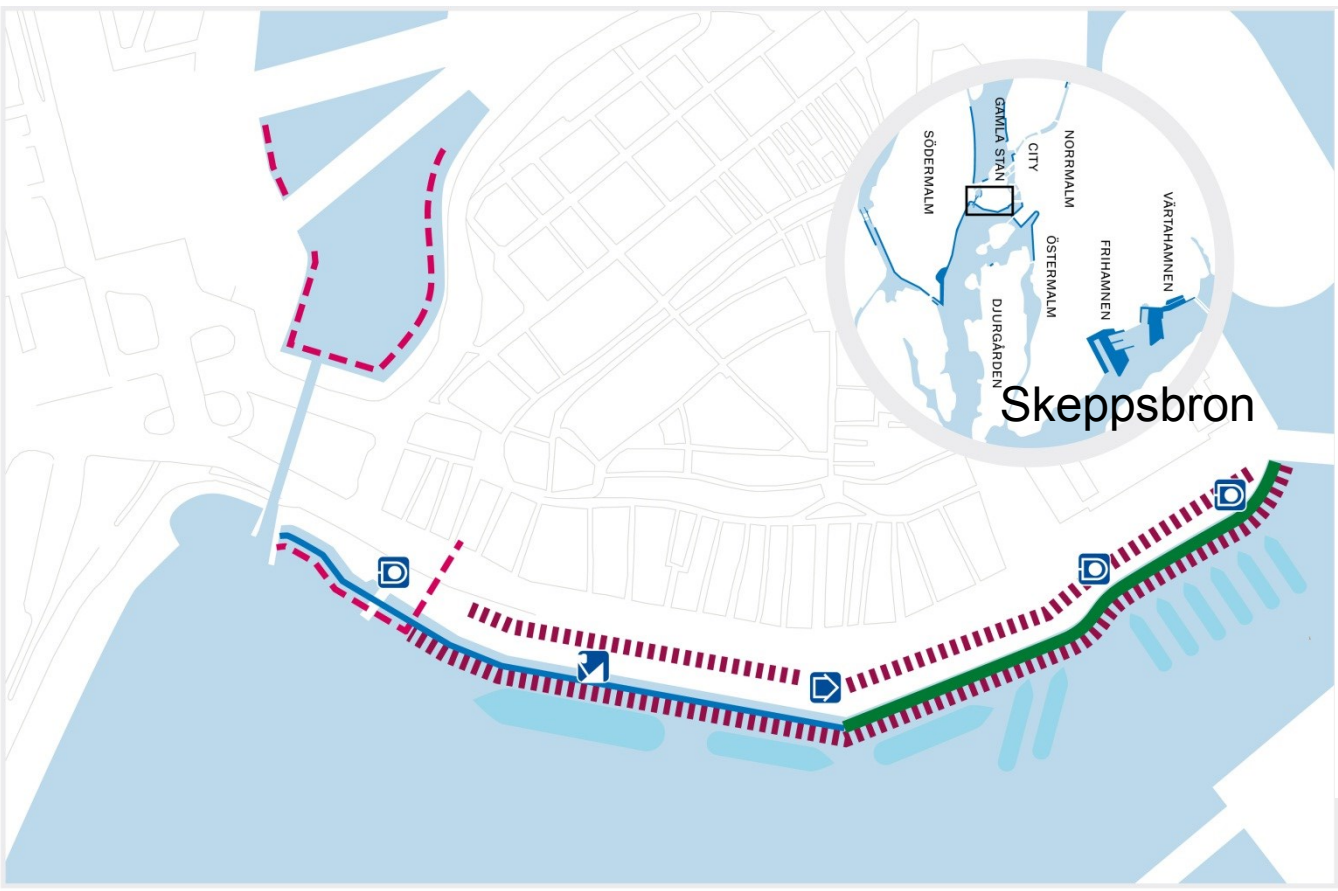


# Stadsgården-Masthamnen



- Rörlig sjötrafik
- - - Byggområde
- ..... Färjor
- 🚤 Kryssningsläge
- 🏠 Terminal
- 🏠 Ny terminal
- ❄️ Snötipp
- 🚢 Befintlig båt-hållplats
- 🚢 Möjlig båt-hållplats





Rörig sjötrafik  
Evenemang  
Byggnadsområde  
Skärgrändstrafik



Befintlig båt-hallplats



Terminal



Kryssningsläge

Värnhamnen, Frihamnen och Energihamnen efter pågående och planerade utvecklingsprojekt.

