

**Utlåtande 2015:55 RI (Dnr 319-392/2014)**

## **Kajstrategi för Stockholms Hamnar**

Strategi för Stockholms Hamn AB:s egna kajer

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 30 mars 2015

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Stockholms Hamn AB:s redovisning av Kajstrategi för Stockholm Hamnar, bilaga 2 till utlåtandet, godkänns med beaktande av vad som framgår av utlåtandet.
2. Som svar på kommunfullmäktiges återremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

Ärendet

Stockholms Hamnar (Stockholms Hamn AB) har i sina ägardirektiv för år 2014 fått uppdraget att delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi. Som en utgångspunkt för det arbetet har bolaget utarbetat en strategi för bolagets egna kajer. Syftet med den stadsövergripande kajstrategin är bland annat att utgöra ett underlag för samsyn kring hur stadens kajer och kajområden kan användas på bästa sätt. Kajstrategin för Stockholms Hamnar utgör en delredovisning av arbetet med att ta fram en ny stadsövergripande kajstrategi.

I Kajstrategin för Stockholms Hamnar lyfts särskilt följande områden: rörlig sjötrafik prioriteras framför varaktigt stillaliggande verksamhet, behov av flexibilitet vid dispositionen av innerstadskajerna, vikten av att säkerställa

bunkringsmöjligheter för de fartyg som besöker hamnen genom att reservera områden och kajplatser för detta i Energihamnen i Värtahamnen samt vikten av att hamnområdet i Stadsgården-Masthamnen utvecklas i samklang med annan stadsutveckling.

Kommunfullmäktige behandlade Kommunstyrelsens utlåtande 2015:24 Kajstrategi för Stockholms Hamnar (utl. 2015:24) Strategi för Stockholms Hamn AB:s egna kajer Dnr 319-392/2014 den 30 mars 2015, och beslutade att ärendet återremitteras.

I beslutet anförs följande:

- Kajerna vid Strandvägen, Norr Mälarstrand och Skeppsbron ska utvecklas med fler mötesplatser som ökar folklivet, såsom mer utrymme för caféer, restauranger och uteserveringar.
- Kajstrategin ska förtydligas utifrån tidsperspektiv, ansvarsfördelning och genomförande.
- Staden ska eftersträva en blandning av verksamheter och funktioner längs kajerna, istället för den i bilagorna föreslagna strikta uppdelningen av kajerna mellan kommersiella stillaliggande fartyg och fritidsfartyg. Detta ska ske på ett sätt som beaktar väsentliga säkerhetsaspekter samt möjligheten att bo på båt vid stadens kajplatser.

## Beredning efter återremiss

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att en slutlig stadsövergripande kajstrategi kräver ett gemensamt framtagande av berörda nämnder och styrelser samt beslut i respektive nämnd och bolagsstyrelse och föreslog i sitt tidigare remissvar av ärendet att Stockholms Hamn AB:s redovisning av Kajstrategi för Stockholm Hamnar godkänns av kommunfullmäktige, med innebörden att denna ska ingå som ett av underlagen i arbetet med att ta fram en stadsövergripande strategi. Vidare får synpunkter som framförs i återremissen hanteras i samband med upprättandet av en stadsövergripande strategi.

## Beredning före återremiss

Ärendet har initierats av Stockholms Hamnar och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens

stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Statens Fastighetsverk (SFV), Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Stockholms Handelskammare, Skärgårdsredarnas Branschorganisation, Trafiknämnden, Stockholms Läns Landsting, Viking Line, Tallink Silja och Birka Cruises. Stadsledningskontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande med Stockholms Stadshus AB. Kungliga Djurgårdsförvaltningen och Tallink Silja har ej inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB* bedömer att den föreslagna kajstrategin kan fungera väl som underlag dels i en samsyn kring hur kajerna ska användas och vilken typ av verksamhet som bör bedrivas i dessa områden, dels i Stockholms Hamn AB:s samverkan med såväl stadens övriga nämnder och bolag som externa aktörer.

*Exploateringsnämnden* anser att kajstrategin överlag utgör en tydlig och bra inriktning för utveckling av stadens kajer, men att det i det fortsatta arbetet är av stor vikt att kontoret och övriga närmast berörda förvaltningar deltar.

*Idrottsnämnden* finner att den föreslagna strategin stämmer väl överens med den av förvaltningen utarbetade fritidsbåtspolicyn och understryker vikten av att få vara delaktig i framtida projekt.

*Trafik- och renhållningsnämnden* menar att då förvaltningen av stadens kajer är spridd mellan olika förvaltningar och bolag så krävs en samordning mellan dessa för att kajerna ska kunna utvecklas på bästa sätt.

*Bromma stadsdelsnämnd* är positiv till kajstrategins satsningar på utökade båtlinjer som kommer att avlasta de hårt belastade trafiklederna. Dock önskar de en grundlig översyn av kajer och strandlinjers påverkan av den utökade båttrafiken.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* har inget att invända mot kajstrategin och ser positivt på dess målsättningar.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* påpekar att det inom stadsdelsområdet pågår den enskilt största förtätningen i staden och att en utredning om framtida båtlinjer i Stockholm även bör innefatta Hägersten-Liljeholmens stränder.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* är positiv till förslaget och anser att det är viktigt att vidmakthålla och utveckla en grundläggande infrastruktur för båttrafiken inte minst mot bakgrund av att sjöfarten i flera avseenden är mer miljöeffektiv än transporter på väg.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* delar i stort uppfattningen att de stillaliggande kommersiella fartyg som idag ligger längs kajerna med

verksamheter som hotell och kontor successivt bör fasas ut för att ge plats åt den rörliga fartygstrafiken. Nämnden anser emellertid att viss hotellverksamhet i fartygsform bidrar till att levandegöra stadsmiljön och därför bör kunna behållas i den mån det är möjligt.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* är positiv till förslaget och delar uppfattningen att det är viktigt att ta tillvara och utveckla möjligheterna till olika typer av verksamhet längs stadens kajer, exempelvis i form av caféer och restauranger för att levandegöra miljön längs kajerna. Nämnden vill även i detta sammanhang betona vikten av att det fortsatta arbetet med kajstrategin även omfattar att ta fram gestaltungsprinciper för planerade verksamheter längs kajerna, och att utblickar över de fria vattenrummen och de gröna stränderna värnas.

*Skärholmens stadsdelsnämnd* understryker att det för Skärholmens stadsdelsnämndsområde är av särskild vikt att Stockholms Hamnar för dialog med övriga förvaltare av kajer och strandlinjer i staden om hur vattenvägarna kan användas samt att Stockholms hamnars uppdrag, ”att vattenvägar i större utsträckning används för transport av passagerare”, bör innebära ett övergripande ansvar för den kommersiella trafiken och de hamnar den bör angöra, även för de områden som förvaltas av andra än Stockholms Hamnar

*Södermalms stadsdelsnämnd* är positiv till förslaget och ser fram emot mer kollektivtrafik på vatten. Förslaget att Skeppsbron rustas upp anser de är mycket positivt, speciellt i de delar som innebär att den befintliga bebyggelsen ersätts med för platsen bättre anpassade byggnader vilket bland annat innebär att vyn från Gamla stans gränder ned mot vattnet öppnas upp.

Vidare påpekar nämnden vikten av att den föreslagna omvandlingen av Stadsgårdskajen och Masthamnen, som bland annat innebär nya terminaler och nya fartygslägen, beaktar den för Stockholm mycket viktiga utsikten från Katarinavägen, Fjällgatan och Fåfången.

*Östermalms stadsdelsnämnd* anser i likhet med Stockholms Hamnar att den kollektiva trafiken på vattnet bör behandlas på samma sätt som den landbaserade kollektivtrafiken, där den som har huvudmannaskapet för kollektivtrafiken bär det övergripande ansvaret för utveckling och finansiering av pendelbåttrafik.

*Birka Cruises* stöttar insatserna i strategin och ser en utveckling av infrastrukturen i hamnområdet Stadsgården-Masthamnen med ändamålsenliga terminaler som nödvändig för att kryssningstrafiken skall kunna följa med i stadsutvecklingen och på så sätt fortsatt kunna säkra upp Stockholm som en attraktiv kryssningsdestination.

*Skärgårdsredarnas branschorganisation* har inget att erinra mot förslaget men vill understryka vikten av att båttrafik planeras in i stadsplanen på ett tidigt stadium och menar att kajplatser och servicekajer måste ges plats om båttrafiken ska kunna utvecklas och en utbyggnad av kollektivtrafik på vatten ska vara möjlig.

*Statens fastighetsverk* förvaltar Ridderholmen och Skeppsholmen och då de båda är skyddade som statliga byggnadsminnen anser SFV att där kajer och strandlinjer utgör centrala värden ska de kulturhistoriska aspekterna beaktas och ges utrymme i kajstrategin.

*Stockholms Handelskammare* anser att förslaget i stort är mycket bra, men har en del synpunkter på strategin, bland annat på att stillaliggande fartyg fahas ut från innerstaden. Handelskammaren anser att det är en riktig princip, men menar att många av de stillaliggande skutorna är en del av vårt kulturarv och ett viktigt inslag i sjöfartsstaden Stockholm. Handelskammaren anser därmed att det bör ske en investering i de outnyttjade kajområden som nämns i strategin för att levandegöra dessa och hitta nya möjligheter i staden för stillaliggande fartyg och fritidskepp.

*Trafiknämnden, Stockholms Läns Landsting* anser att det är viktigt att belysa Stockholms Hamnars betydelse i det regionala perspektivet. Vad gäller kollektivtrafik på vatten påpekar landstinget att en sådan diskussion inte bör föras genom remiss och remissvar och har även en del medskick och idéer angående hur kajerna och dess närområden bör se ut.

*Viking Line* ser att förslaget till kajstrategi effektivare kan förverkligas genom att befintligt tillfälligt bygglov för Vikingterminalen i Stadsgården-Masthamnen efter år 2017 överläts på Stockholms stad. Vidare menar de att terminalbyggnader bättre anpassade för framtidens större fartyg med deras utökade passagerar- och fraktkapaciteter samt miljö- och klimatanpassade bränslebehov bör ersätta de befintliga byggnaderna.

## Mina synpunkter efter återremiss

Stockholms hamnars kajstrategi är ett led i arbetet med att ta fram en stadsövergripande kajstrategi för Stockholm. Stockholms Hamnar är en av de centrala aktörerna i detta område i Stockholm och att de tar fram en egen strategi för det strategiska användandet av bolagets egna kajer är ett logiskt steg i arbetet med en ny strategi.

Det är anmärkningsvärt att de borgerliga partierna först när ärendet ska till kommunfullmäktige opponerar sig mot dess innehåll och inriktning, när det under processen funnits en politisk enighet i frågan. Konsekvensen av

återremissen är att implementerandet av strategin från bolagets sida och framtagandet av en stadsövergripande strategi fördröjs.

Jag ser nu framemot att vi kan godkänna kajstrategin och gå vidare med arbetet.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### Mina synpunkter före återremiss

Stockholms närhet till vatten och strategiska läge som en nod i mötet mellan Östersjön och Mälaren har historiskt sett varit en grund för Stockholms ekonomiska utveckling. Vår närhet till vatten kommer att ha fortsatt betydelse för stadens moderna utveckling och utgör en av regionens strategiska tillgångar inför framtiden.

I samband med att staden växer i snabb takt ökar också användningen av och efterfrågan på stadens kajområden. Det är positivt att stadens kajer i ökad utsträckning görs tillgängliga för stockholmarna och våra besökare genom bland annat museer, restauranger, evenemang, bostäder och som viktiga rekreatiomsområden. Samtidigt är det viktigt att stärka kajernas funktion och tillgänglighet för sjöfarten. För att många funktioner och intressen ska kunna verka på stadens kajer krävs det ett samlat grepp. Med anledning av detta gav kommunfullmäktige i uppdrag att Stockholms Hamnar skulle delta i arbetet med att ta fram en stadsövergripande kajstrategi. Ett viktigt steg i den processen är att utveckla en kajstrategi för stadens egna kajer.

I kajstrategin lyfts särskilt vikten av den rörliga yrkesjöfarten där fartyg för passagerare och gods, kryssningsfartyg, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik och charterbåtar ska ges förutsättningar att verka vid stadens kajer. Att den rörliga trafiken prioriteras framför stillaliggande kommersiella fartyg är ett viktigt steg mot att skapa levande kajer och stärka sjöfarten i Stockholm. Möjligheten att transportera gods och människor på vatten till och från Stockholm, samt inom Stockholm, har blivit allt viktigare. Inte minst bidrar sjöfarten till den snabbt växande besöksnäringen i Stockholm.

I den föreslagna kajstrategin slås bland annat fast att staden ska verka för en ökad kollektivtrafik på vatten. Det är positivt och en fråga som prioriteras i ägardirektivet till Stockholms hamnar i budget för år 2015. Vidare lyfts också behoven av att utveckla och levandegöra kvarvarande ytor i stadens kajområden för bland annat caféer och restauranger. Dessutom lyfts viktiga strategiska projekt fram så som utvecklingen av sjötrafiken i Värtahamnen och Norvik, samt Stadsgården-Masthamnen och Skeppsbrons potential i stadsutvecklingen.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Kajstrategi för Stockholms Hamnar

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Stockholms Hamn AB:s redovisning av Kajstrategi för Stockholm godkänns delvis.
2. Kajerna vid Strandvägen, Norr Mälarstrand och Skeppsbron ska utvecklas med fler mötesplatser som ökar folklivet, såsom mer utrymme för caféer, restauranger och uteserveringar.
3. Kajstrategin ska förtydligas utifrån tidsperspektiv, ansvarsfördelning och genomförande.
4. Staden ska eftersträva en blandning av verksamheter och funktioner längs kajerna, istället för den i bilagorna föreslagna strikta uppdelningen av kajerna mellan kommersiella stillaliggande fartyg och fritidsfartyg. Detta ska ske på ett sätt som beaktar väsentliga säkerhetsaspekter samt möjligheten att bo på båt vid stadens kajplatser.
5. Därutöver anføres följande.

Vid kommunfullmäktiges sammanträde den 30 mars 2015 yrkade Alliansen på återremiss av förslaget till kajstrategi. Motivet för återremissen var att ett flertal aspekter, som Alliansen även i majoritet under den förra mandatperioden har lyft i bland annat stadsbyggnadsnämnden, var otillräckligt beaktade i förslaget till kajstrategi.

Vi kan nu konstatera att svaret på återremissen är otillfredsställande, såtillvida att de saker som vi efterfrågade fortfarande saknas i förslaget till kajstrategi. Det faktum att kajstrategin utgör en strategi för Stockholms Hamns egna kajer är inte tillräckligt skäl för att utelägna de saker som vi efterfrågar. Tvärtom är det, som underlag för en övergripande kajstrategi, angeläget att Stockholms Hamn själv har en strategi som redan för bolagets egen del förhåller sig till bland annat översiktsplanen, betonar värdet av levande kajer, samt en tidssättning och tydlig ansvarsfördelning. Vi vidhåller därför våra tidigare synpunkter på föreliggande förslag till kajstrategi och kommer i

processen med att ta fram en stadsövergripande kajstrategi att fortsatt driva dessa ståndpunkter.

Stockholm är en fantastisk stad och närheten till vatten är en av stadens främsta kvaliteter.

Vi välkomnar Stockholms nya kajstrategi då det är bra att staden tar ett helhetsgrepp om våra kajer och vattennära lägen för att utveckla dess värden än mer.

Vi är dock förvånade över att den rödgrönrosa majoriteten i Stadshuset inte tydligare poängterar vikten av att tillgängliggöra kajerna för fler stockholmare. Ämnet berörs i strategin vilket är bra men vi anser att detta kan få en än högre prioritet samtidigt som vi behöver konkretisera var detta ska ske. Det finns flera centrala kaj- och vattennära lägen som har förutsättningar att utvecklas till mer attraktiva cykel- och promenadstråk samtidigt som vi kan få ett mer levande stadsliv på dessa platser.

I de större hamnarna är det självklart att fartygen och nödvändiga landfunktioner ges högsta prioritet. Vi menar dock att staden på andra håll måste ge tillskapandet av ett levande stadsliv på ytor utmed kajerna en högre prioritet i relation till sjöfartens intressen, för att möjliggöra utveckling och levandegörande av kajer för stockholmare och besökare.

En viktig inriktning i Stockholms översiktsplan är att utveckla Stockholms vattennära lägen. Strandvägen, Norr Mälarstrand och Skeppsbron utgör exempel på kajer som har goda förutsättningar att utvecklas till att bli mer tillgängligt för gång- och cykeltrafikanter och där det även finns utrymme för att bygga fler serveringar och caféer. Vi anser att hamnperspektivet på vissa håll måste stå tillbaka till förmån för ett levande stadsliv.

Vi är mycket positiva till arbetet med att utveckla tre nya pendelbåtlinjer som Alliansen i Stockholms läns landsting initierat. Pendelbåtstrafiken har stor potential på Stockholms inre vatten, pendelbåtstrafik skapar nya resvägar och kan avlasta tunnelbana och bussar, som idag lider av stor trängsel i rusningstrafik.

Särskilt stor potential finns i att kombinera resa med pendelbåtstrafik med cykel. För cyklister skapar pendelbåtlinjer smarta genvägar genom Stockholm. Därför är det viktigt att bryggor görs tillgängliga för cyklister och att det är enkelt att ta med sig sin cykel på pendelbåtarna.

För att skapa en sammanhållen resa är det dessutom viktigt att planera för bra möjligheter att ta sig till och från kajplatsen. Exempelvis genom bra cykelvägar, säkra cykelparkeringar och bytesmöjligheter till buss. Därför är det viktigt att staden arbetar för att skapa god tillgänglighet till kajplatserna som ska trafikeras med pendelbåtstrafik.

Vi anser att bilagorna till kajstrategin innehåller en alltför strikt uppdelning av olika funktioner. Istället för att fastslå att kommersiella stillaliggande fartyg eller fritidsfartyg ska ha en tydligt avgränsad del av respektive kaj ska målet vara att eftersträva att funktioner och verksamheter blandas. Ett sådant förhållningssätt stärker möjligheten att uppnå en levande och varierande miljö längs kajerna.

Den föreslagna kajstrategin är en bra utgångspunkt för arbetet med att utveckla stadens kajer men vi saknar tydliga kopplingar till stadens översiktsplan,



”Promenadstaden”, som är utgångspunkten för stadens stadsplanering. I ”Promenadstaden” står det bland annat att stadens ska ”skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten”, detta perspektiv får dock inte det genomslag det förtjänar i förslaget till kajstrategi. När kajstrategin så småningom ska implementeras är det också relevant att beakta stadens policy för Stockholms fritidsbåtliv som antogs av kommunfullmäktige i april 2014. Det finns många beröringspunkter och vinster som kan göras om dessa två samspelar med varandra.

Vi anser vidare att kajstrategin behöver förtydligas utifrån tidsperspektiv, ansvarsfördelning och genomförande. Det finns idag inga tydliga skrivningar om när arbetet med strategin ska påbörjas och när den förväntas vara implementerad i sin helhet, något som gör det svårt att följa upp och överblicka genomförandet. Precis som stadsbyggnadsnämnden framhåller i sitt remissvar så riskerar det att försvåra samordningen mellan hamnens utvecklingsprojekt och övrig stadsutveckling. Det riskerar att bli både kostsamt och tidsineffektivt samtidigt som det försvårar strategins målpåföljelse. Vi vill därför att tidsramen förtydligas i det fortsatta arbetet.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Stockholms Hamn AB:s redovisning av Kajstrategi för Stockholm Hamnar, bilaga 2 till utlåtandet, godkänns med beaktande av vad som framgår av utlåtandet.
2. Som svar på kommunfullmäktiges återremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 3 juni 2015

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Ulrika Gunnarsson

**Reservation** anfördes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Regina Kevius och Dennis Wedin (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.



## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms Hamnar har i kommunfullmäktiges budget för år 2015 fått i uppdrag att delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi. Som en utgångspunkt för det arbetet har bolaget utarbetat en strategi för bolagets egna kajer.

Syftet med den stadsövergripande kajstrategin är bland annat att utgöra ett underlag för samsyn kring hur stadens kajer och kajområden kan användas på bästa sätt. Kajstrategin för Stockholms Hamnar utgör en delredovisning av kommunfullmäktiges uppdrag att delta i arbetet med att ta fram en ny stadsövergripande kajstrategi.

Kajstrategin för Stockholms Hamnar inleds med en bakgrundsbeskrivning, vilken följs av ett avsnitt kring ansvarsförhållandena kring stadens strandlinjer, kajer och landområden nära kajerna som i rapporten kallas "kajområden". Därefter följer en beskrivning av Stockholms Hamnars verksamhet. I det avslutande kapitlet presenteras förslaget på kajstrategi för Stockholms Hamn AB:s egna kajer och kajområden, som syftar till att beskriva hur dessa ska användas och planeras användas i framtiden.

Strategin utgår från de verksamheter och kundsegment som Stockholms Hamnar identifierat: färje- och ro-ro-trafik (roll on, roll off), container, kryssning, bulktransporter, rörlig sjötrafik i mindre skala och annan kommersiell verksamhet, fritidsskepp och hamnservice (till exempel avfallshantering och elanslutning). Även tillgängligheten för människor som vistas i områdena beaktas.

Strategin innehåller följande avsnitt: Övergripande prioriteringar, Samordning kring stadens kajer, Tillgänglighet, Kollektivtrafik på vatten, Hamnservice och tjänster och Evenemang i innerstaden. I de sista avsnitten i strategin redogörs för hur Stockholms Hamnar bedömer att kajerna på bästa sätt bör utnyttjas, uppdelat på Innerstadskajerna, Stadsgården och Masthamnen samt Värtahamnen och Frihamnen.

I kajstrategin lyfts följande områden av särskild vikt för sjöfarten och Stockholms Hamnars verksamhet.

Rörlig sjötrafik prioriteras framför varaktigt stillaliggande verksamhet. När den rörliga sjöfartens behovs säkerställts finns möjlighet att utveckla och levandegöra kvarvarande ytor på kajområdena till exempel 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 i området.

Andra viktiga frågor:

- 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 bland annat 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.

I mars 2014 beslutade Stockholms Hamn AB:s styrelse att godkänna förslag till Kajstrategi för Stockholms hamnar samt att föreslå koncernstyrelsen och kommunfullmäktige att godkänna förslaget.

Ärendet (Dnr 319-392/2014) behandlades av kommunstyrelsen 18 mars 2015, som beslutade att föreslå kommunfullmäktige att anta Kajstrategi för Stockholms Hamnar.

Kommunfullmäktige behandlade Kommunstyrelsens utlåtande 2015:24 Kajstrategi för Stockholms Hamnar (utl. 2015:24) Strategi för Stockholms Hamn AB:s egna kajer Dnr 319-392/2014 den 30 mars 2015, och beslutade att ärendet återremitteras.

I beslutet anfördes följande:

- Kajerna vid Strandvägen, Norr Mälarstrand och Skeppsbron ska utvecklas med fler mötesplatser som ökar folklivet, såsom mer utrymme för caféer, restauranger och uteserveringar.
- Kajstrategin ska förtydligas utifrån tidsperspektiv, ansvarsfördelning och genomförande.
- Staden ska eftersträva en blandning av verksamheter och funktioner längs kajerna, istället för den i bilagorna föreslagna strikta uppdelningen av kajerna mellan kommersiella stillaliggande fartyg och fritidsfartyg. Detta ska ske på ett sätt som beaktar väsentliga säkerhetsaspekter samt möjligheten att bo på båt vid stadens kajplatser.

Beredning efter återremiss

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser, liksom i tidigare remissvar, inte att dokumentet Kajstrategi för Stockholm Hamnar är att anse som en slutredovisning av det uppdrag som givits av kommunfullmäktige att ta fram en stadsövergripande strategi för kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla.

En slutlig stadsövergripande kajstrategi kräver ett gemensamt framtagande av berörda nämnder och styrelser samt beslut i respektive nämnd och bolagsstyrelse.

Därför föreslog stadsledningskontoret i sitt tidigare remissvar av ärendet att Stockholms Hamn ABs redovisning av Kajstrategi för Stockholm Hamnar godkänns av kommunfullmäktige, med innebörden att denna ska ingå som ett av underlagen i arbetet med att ta fram en stadsövergripande strategi.

Det råder stor konkurrens om kajutrymmet i centrala Stockholm. Därför är det viktigt att Stockholms Hamn AB samverkar med andra förvaltare av kajer inom staden för att få en optimal användning av dessa efterfrågade områden. Stadsledningskontoret konstaterar att ett av syftena med bolagets strategi som uttrycks i rapporten är att den ska utgöra ett underlag för det fortsatta arbetet att hitta en samsyn om hur kajerna i Stockholm lämpligast bör användas. Stadsledningskontoret bedömer att den föreslagna strategin kan fungera väl som underlag i detta syfte och att dokumenten kan fungera som en vägledning för den fortsatta utvecklingen av stadens kajer i samverkan med övriga aktörer, men att det krävs avvägningar utifrån olika aspekter och en strategi behöver utformas med viss flexibilitet.

Stadsledningskontoret förutsätter att det fortsatta strategiarbetet sker i nära samarbete med övriga berörda aktörer inom staden samt att den utveckling som kommer att ske inom Stockholm Hamnars verksamhet ligger i linje med stadens höga ambition för bostadsbyggandet.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att de synpunkter som framförs i återremissen får hanteras i samband med upprättandet av en stadsövergripande strategi.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att återremissen anses besvarad med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande, och att Stockholms Hamn ABs redovisning av Kajstrategi för Stockholm Hamnar godkänns med beaktande av vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamn AB** beslutade vid sitt sammanträde 6 mars 2014 följande.

- att för egen del godkänna förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar.
- att föreslå Koncernstyrelsen och Kommunfullmäktige att godkänna förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar.

*Särskilt uttalande* gjordes av Stefan Hansson, Berit Kruse, Pontus Piazzolla (S) och Vivianne Gunnarsson (MP), *bilaga 1*.

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 6 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

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 yatcher, skutor, båtboende, event och restauranger. I samarbetet med de andra förvaltarna av kajer i centrala

Stockholm blir frågan om tillskapande av gästplatser för event, yatcher 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 säkerställt 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.

## Beredning före återremiss

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, idrottsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Statens Fastighetsverk, Kungliga Djurgårdsförvaltningen, Stockholms Handelskammare, Skärgårdsredarnas Branschorganisation, Stockholms Läns Landsting, Trafiknämnden/ Trafikförvaltningen, Viking Line, Tallink Silja och Birka Cruises. Stadsledningskontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande med Stockholms Stadshus AB. Kungliga Djurgårdsförvaltningen och Tallink Silja har ej inkommit med svar.

Innehållsförteckning  
Stadsledningskontoret  
Exploateringsnämnden  
Idrottsnämnden  
Stadsbyggnadsnämnden

Sid



Trafik- och renhållningsnämnden  
Bromma stadsdelsnämnd  
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd  
Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd  
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd  
Kungsholmens stadsdelsnämnd  
Norrmalms stadsdelsnämnd  
Skärholmens stadsdelsnämnd  
Södermalms stadsdelsnämnd  
Östermalms stadsdelsnämnd  
Birka Cruises  
Skärgårdsredarnas Branschorganisation  
Statens Fastighetsverk  
Stockholms Handelskammare  
Trafiknämnden, Stockholms Läns Landsting  
Viking Line

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB:s** tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamnar har i kommunfullmäktiges budget fått i uppdrag att delta i arbetet med en ny stadsövergripande kajstrategi.

Som en utgångspunkt för det arbetet har bolaget utarbetat en strategi för bolagets egna kajer.

Syftet med den stadsövergripande kajstrategin är bland annat att utgöra ett underlag för samsyn kring hur stadens kajer och kajområden kan användas på bästa sätt. Kajstrategin för Stockholms Hamnar utgör en delredovisning av kommunfullmäktiges uppdrag att delta i arbetet med att ta fram en ny stadsövergripande kajstrategi.

I kajstrategin för Stockholms Hamnar lyfts särskilt följande områden: rörlig sjötrafik prioriteras framför varaktigt stillaliggande verksamhet, behov av flexibilitet vid dispositionen av innerstadskajerna, vikten av att säkerställa bunkringsmöjligheter för de fartyg som besöker hamnen genom att reservera områden och kajplatser för detta i Energihamnen i Värtahamnen samt vikten av att hamnområdet i Stadsgården-Masthamnen utvecklas i samklang med annan stadsutveckling.

Stadsledningskontoret och koncernledningen bedömer att kajstrategin är i linje med övergripande strategidokument i staden: Vision 2030, översiktsplanen Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin, Stockholms stads Miljöprogram och

Stockholms stads evenemangsstrategi.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2014 att besvara remissen med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till Kajstrategi för Stockholms Hamnar utgör överlag en tydlig och bra inriktning för utveckling av Stockholms Hamnars kajer.

I flera av kontorets utvecklingsprojekt är kopplingen till befintliga kajer och framtida användning av nya kajer, likväl som evakuering och prioritering av framtida verksamheter på och längs med kajerna högst aktuella frågor. Hur Stockholms vattenrum, kajer och stränder ska utvecklas är ett gemensamt ansvar där alla parter är starkt beroende av varandra och för att klara de mål som staden satt upp för bostadsbyggandet fram till 2030 krävs ett nära samarbete mellan alla inblandade aktörer. Kontoret ser därför positivt på att ett arbete med en strategi för hur kajerna på bästa sätt kan användas har påbörjats. I det fortsatta arbetet med genomförande av strategin är det av stor vikt att kontoret och även övriga närmast berörda förvaltningar deltar.

Kontoret instämmer i den övergripande inriktningen att rörlig sjötrafik skall prioriteras vid Stockholms Hamnars kajer.

Vid övriga delar av stadens kajer och stränder bör andra verksamheter kunna anvisas plats utan att den rörliga trafiken störs. Till exempel har idrottsförvaltningen och exploateringskontoret i samarbete tagit fram en policy för stadens fritidsbåtliv som godkänts av kommunfullmäktige så sent som den 7 april i år. I policyn nämns bland annat att det finns behov av gästhamnar och fler bryggplatser för fritidsbåtar i Stockholm.

Kontoret håller med om analysen att det är viktigt att kajsträckor reserveras för att användas då särskilda behov uppstår. Detta är till exempel en förutsättning för att evakueringar ska fungera under genomförandet av exploateringsprojekt, och när exploatering kräver permanenta omlokaliseringar av båtplatser.

I kajstrategin föreslår Stockholms Hamnar en utveckling av Stadsgården och Masthamnen, vilket kontoret ser positivt på men anser att förändringar och investeringar inom kajområdet bör planeras och genomföras i nära samarbete mellan stadens förvaltningar och Stockholms Hamnar. Angående förslaget om förändring av angöring av kryssningsfartyg och färjetrafik samt nya terminaler vill kontoret nämna

att i den av KF under 2006 godkända Hamnstrategin, ”Att hamna rätt”, har besökande kryssningsfartyg anvisats kajplats längst ut vid Masthamnen, nedanför Fåfången. Staden har tidigare tagit fram förslag till nybyggnad av bostäder och lokaler inom Masthamnen och Stadsgården genom delvis överdäckning av Stadsgårdsleden. Förslaget har ännu inte kunnat realiseras men på sikt bedöms en exploatering i området bli aktuell mot bakgrund av det uppdrag staden har att verka för att 140 000 lägenheter byggs fram till 2030. Det är viktigt att de förändringar som Stockholms Hamnar vill genomföra för fartygstrafiken inte förhindrar en framtida stadsutveckling i närområdet.

Gällande Skeppsbron och Stadsgårdskajen noteras att både text och bilagda kartor avser befintliga förhållanden. I strategin bör nya Slussen redovisas. Slussens nya utformning, tillsammans med regleringsstrategi för Mälarens avbördning, bör utgöra förutsättning för vidare utveckling av Skeppsbron och Stadsgården.

Kontoret är positivt till en upprustning av Skeppsbron vilken har stor potential att bli en mer kvalitativ plats i staden. Gaturummet är trångt och framkomligheten kan förbättras. Kontakten mellan Gamla Stans gränder och kajen är i dag dålig, mycket pga att de gamla magasinsbyggnaderna blockerar flöden däremellan. Det bör dock påpekas att den enda byggnad som, med anledning av projekt Slussen, behöver rivras på Skeppsbron är Djurgårdsfärjans befintliga terminal, vilken i ny detaljplan ges utrymme i och med den byggrikt som finns på Skeppsbron.

När staden i nära samarbete med Stockholms Hamn arbetar med utvecklingen av Blasieholmen, och ett blivande Nobel Center, är en fortsatt aktiv sjöfart i området en förutsättning. Projektet utreder även om man kan förbättra förutsättningarna för sjöfarten på platsen. Dock kommer inte den snötipp som illustreras i bilagan att kunna förenas med platsens framtida användning.

Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och Hamnens verksamhet gränsar till varandra i Loudden, Frihamnen, Södra Värtahamnen och Energihamnen. Stadsutvecklingen möjliggörs genom att den tyngre containerverksamheten flyttas och utvecklas i Norvik, Nynäshamn och oljeverksamheten på Loudden avvecklas. Färjetrafiken utvecklas och koncentreras till den nu pågående utbyggnaden av Värtapiren. Kryssningstrafiken koncentreras och utvecklas på Frihamnspiren. Genom att hamnen lämnar områden i Södra Värtahamnen och koncentrerar verksamheten till Värtapiren ges möjlighet till stadsutveckling i form av nya bostäder, kontor, handel och service vilka i sin tur finansierar utbyggnaden och moderniseringen av Värtapiren.

Kontoret vill kommentera följande i remissförslagets illustration med anledning av stadsutvecklingsarbetet för Norra Djurgårdsstaden. Den illustrerade snötippen kommer inte kunna förenas med framtida användning och har därför i diskussion med hamnen föreslagits till ny lokalisering längst ut på Frihamnspiren.

För de delar av sträckan mellan Värtapiren och Frihamnspiren som i illustrationen markerats med kryssningsfartyg/specialfartyg håller kontoret som tidigare fast vid att det ska vara rörlig sjöfart till exempel i form av Skärgårdstrafik samt att den möjliga båthållplatsen för kollektivtrafik på vatten ska ligga här och ej i den norra delen av kajen. Placeringen av båthållplatsen är viktig bland annat för att den ska ligga så nära

som möjligt till den planerade hållplatsen för Spårväg City. Omstigning mellan olika kollektivtrafikslag ska göras så smidiga som möjligt. I illustrationen saknas även båthållplatsen på Frihamnspiren för den redan idag existerande Sjövägen mellan Frihamnen och Nybroviken. Sjövägen drivs av SLL:s Trafikförvaltning.

I Värtabassängens södra läge redovisas kommande kryssningsläge. För att kunna bygga bostäder intill Värtapiren får buller från hamnverksamheten inte överstiga det som gäller för externt industribuller. Även om det finns förslag på att förenkla bostadsbyggande intill hamnar genom att tillåta avsteg om lägenheterna har så kallad tyst sida är det inte säkert att det går att uppnå. För färjor som går på samma rutt är det enklare att elansluta fartygen och minska utsläpp och buller. För kryssningsfartyg som går på olika turer och till många olika hamnar kommer det troligen att dröja längre innan de är elanslutna. Därför anser kontoret att det enbart är färjor som har för avsikt att elansluta sig när de ligger i hamn som bör nyttja det södra kajläget i Värtabassängen. Ett kryssningsläge men olika fartyg skulle försvåra planerna på bostäder i Valparaiso och Södra Värtan.

Utifrån den framtida planerade färje- och kryssningstrafiken kommer trafiken från pirerna att öka väsentligt jämfört med idag. Det finns svårigheter att förena hamnens ökade trafik med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och den trafikhierarki som prioriteras där. Kontoret anser därför att det är olämpligt att som nämns i kajstrategin öppna upp för ny godssjöfart till Värtapiren som genererar mer godstrafik i området. Eventuell ytterligare godstrafik till Stockholm i framtiden bör styras till den nyanlagda hamnen i Norvik eller den upprustade i Kapellskär.

Möjligheten att använda sig av flexibla ISPS-lösningar för att göra kajområden tillgängliga för allmänheten när de inte trafikeras av fartyg bör nyttjas i t ex Frihamnen. Då staden planerar att bygga mer än 5000 lägenheter i närområdet kan delar av kajerna utgöra en stor potential som rekreationsytor.

Merparten av kajerna i Norra Djurgårdsstaden kommer ej att vara tillgängliga för allmänheten pga ISPS regler. Ambitionen för det fortsatta arbetet bör vara att där så är möjligt ha kajerna öppna.

Om det planeras för en ny kryssningsterminal intill den planerade bebyggelsen i Loudden är det viktigt att den integreras med planerna för Loudden. Även möjligheten att inrymma terminalen i befintligt magasin eller i bottenvåningen på en annan byggnad bör studeras.

I illustrationen bör också redovisas en möjlig utfyllnad av de inre delarna av Frihamnsbassängen som diskuterats för att i framtiden ta hand om all den trafik som kommer från fartygen på Frihamnspiren.

För att långsiktigt kunna trygga tillgången på arbetskraft med högre utbildning i regionen har Stockholm ett mycket stort behov av studentbostäder. Det fartyg för studentboende som har markanvisats i Frihamnsbassängen är en viktig del i arbetet med att tillskapa fler studentbostäder.

Kontoret vill vidare påpeka att de byggområden som visas i strategin inte är kompletta och deras omfattning kommer att förändras under den tid som strategin är gällande. Därför förslår kontoret att de områden som redovisas markeras med vilket

projekt de tillhör samt med en hänvisning till att deras omfattning kommer ändras över tiden.

Stockholms vatten är idag ett underutnyttjat alternativ för transporter av kollektivtrafikresenärer och även gods. Planeringen för utökad pendelbåtstrafik i Stockholm är därför positiv då stora trafikutmaningar väntar i och med stadens befolkningsökning. Planeringen för kollektivtrafik på vatten ska utgå ifrån samma principer som Trafikförvaltningen har vid all planering av kollektivtrafik. Därför bör staden vara öppen för att hållplatslägen kan uppkomma där de är lämpligast utifrån ett resenärsperspektiv och inte begränsas till de områden som är Stockholm Hamnars ansvar. Bilagan med möjliga båthållplatser bör i det fortsatta samarbetet kring strategin utvecklas.

I samband med förarbetet till hamnavtalen med Stockholms Hamnar, som gäller från den 1 januari 2011 till den 31 december 2020, påtalades behovet av utveckling och fördjupning av samarbetet parterna emellan. Precis som det beskrivs i strategin pågår ett arbete med att ta fram ett dokument, Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning, vars syfte är att vara ett internt hjälpmedel vid bedömningar och bidra till en samsyn på frågor och utvecklingen av innerstadens kajer och stränder. Denna vägledning är ett stöddokument till det gällande juridiska Hamnavtalet. Trafikkontoret är samordnare och representanter från Exploateringskontoret, Stockholms Hamnar och Idrottsförvaltningen deltar i arbetet. Dessa två dokument, Kajstrategi för Stockholms Hamnar och Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning kompletterar varandra och bör fortsätta att utvecklas parallellt.

Kontoret anser att berörda förvaltningar och Stockholms Hamnar tillsammans bör se över behovet av ett tillägg till det gällande hamnavtalet när det gäller frågor avseende fördelning av ansvar, finansiering och genomförande i exploateringsprojekt som berör kajmiljöer.

## **Idrottsnämnden**

**Idrottsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Lindhagen (MP), *bilaga 1*.

**Idrottsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen har granskat remissen utifrån nämndens uppdrag att ansvara för fritidsbåtsfrågor i staden. Då Stockholms Hamnar till största delen svarar för hamn- och kajområden för den kommersiella sjötrafiken berörs fritidsbåtsverksamheten som

idrottsnämnden ansvarar för i mindre utsträckning. I allt väsentligt stämmer den nu föreliggande kajstrategin mycket väl överens med exploateringsnämndens och idrottsnämndens utarbetade fritidsbåtspolicy som förväntas bli behandlad av kommunfullmäktige under våren 2014.

Förvaltningen instämmer i Stockholms Hamnars uppfattning att det är det av stor vikt att det finns en samsyn på hur kajerna ska användas och vilken typ av verksamhet som bör bedrivas på olika områden. För idrottsförvaltningen är det därför mycket angeläget att även förvaltningen med sitt ansvar för fritidsbåtsfrågor finns delaktig som en självklar part i dessa framtida samarbetsprojekt och utredningar.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2014 att besvara remissen med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Per Hagwall m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

### **Allmänt om Stockholms Hamnars kajstrategi**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att Stockholms Hamnar har tagit fram ett dokument som beskriver hamnens och sjöfartens intressen med förslag till inriktning för sina kajområden. Stadsbyggnadskontoret kan ställa sig bakom många av de prioriteringar som görs. Samtidigt vill kontoret understryka att det finns ett behov av att komplettera bilden och belysa stadens vatten, kajer och stränder som den fantastiska resurs de utgör för Stockholm i ett vidare perspektiv. Sjöfartens intressen är viktiga, men vattnet är också en betydelsefull del i Stockholms identitet och attraktionskraft. Stadens kajer och stränder är omåttligt populära för att promenera, umgås, sitta i solen och njuta av vackra vyer.

Stadsbyggnadskontoret saknar en analys av hur stadens olika kajer samspelar med varandra och med stadens olika miljöer och verksamheter. Strategin tar lite hänsyn till landsidan och hur kajerna kan bidra till stadsliv och stadsutveckling. Det framgår inte vilket tidsperspektiv kajstrategin har och hur den lämpligen genomförs, vilket kan försvåra samordningen mellan hamnens utvecklingsprojekt och övrig stadsutveckling. Ett otydligt tidsperspektiv försvårar även ställningstagande i bygglovgivning och beslut om planläggning. Det är också svårt att utläsa konsekvenserna av förslaget – vad kajstrategin betyder för sjölivet och sjöfartens verksamhet och vad detta innebär för staden i övrigt på kort och lång sikt. Inget nämns om risker i samband med

kajanvändning eller följdaktiviteter på landsidan. Effekterna av ett förändrat klimatet med risk för påverkan på stränder och kajer och behov av klimatanpassningsåtgärder saknas också. Mot bakgrund av nya kunskapsunderlag som länsstyrelsen tagit fram på regional nivå är det viktigt att klimatanpassningsperspektivet också inarbetas i de strategiska dokument som staden tar fram.

### **Övergripande prioriteringar och samordning**

Stadsbyggnadskontoret stödjer strategins huvudsakliga inriktning att prioritera den rörliga sjöfarten framför stillaliggande kommersiell verksamhet. Detta skapar goda förutsättningar för att tillgängliggöra och ta tillvara stadens vattenrum och utblickar och kan bidra till att gynna sjölivet, och inte minst utvecklingen av kollektivtrafik på vatten. Stadsbyggnadskontoret ställer sig dock kritiskt till att sjöfartens intressen i alla lägen skall prioriteras framför möjligheten att utveckla och levandegöra kajer för stockholmare och besökare. Kontoret menar att allmänhetens tillträde längs vissa kajer bör få högre prioritet, trots att det kan innebära en inskränkning för sjöfarten.

En viktig inriktning i Stockholms översiktsplan är att utveckla Stockholm som promenadstad och ”skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten. Utbyggnaden av strandpromenader ska fortsätta och bristande länkar ska om möjligt åtgärdas. I samband med omvandling av hamn- och industriområden ska tillgängliga levande och tillräckligt breda stråk skapas. Staden ska även främja fritidsfiske, bad, båtliv och turism.” Att fortsatt tillgängliggöra stränder och kajer och ta tillvara utblickar över vatten är även en strategi i Den gröna promenadstaden som är ett nyligen godkänt tillägg till översiktsplanen. I Arkitektur Stockholm, även detta ett godkänt tillägg till översiktsplanen, poängteras att planeringen av stadens vattenrum ska samordnas för att förbättra tillgängligheten till kajer och stränder och öka aktiviteten i och kring vattnet.

Stockholms hamnars kajstrategi lyfter fram vikten av tillgängliga kajer, men beskriver inte var och hur levande promenadstråk och platser ska prioriteras. Kontoret ser att det finns ett behov av att utveckla ett mer nyanserat förhållningssätt och diskutera olika inriktning för olika kajer. Detta bör göras i samverkan mellan samtliga berörda förvaltningar, dvs både dem som äger och förvaltar kajerna och stadsbyggnadskontoret som ansvarar för planering och bygglovgivning och driver stadsutvecklingsfrågor. I ett sådant arbete behöver också Stockholms stadsmuseum och miljöförvaltningen ingå.

### **Behov av planläggning och bygglovgivning**

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att många genomförande-frågor som rör stadens kajer kräver planläggning och bygglov-givning. Detta gäller exempelvis den skisserade utvecklingen av Skeppsbron, som idag inte är planlagd. Bygglov krävs för fast förtöjda fartyg, nybyggnation, ändrad användning av lokaler i hamnområden och vissa typer av tidsbegränsade evenemang. I bygglovprövningen bedöms bland annat anpassning till stadsbild och eventuell olägenhet för boende. På stadsbyggnadskontoret pågår ett arbete med att ta fram en vägledning för bygglovgivning vid kajer och

stränder med kriterier för åtgärder som kräver bygglov, förutsättningar för att bygglov ska kunna ges samt kriterier för krav på planläggning.

### **Kollektivtrafik på vatten**

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på att möjligheterna till utvecklad kollektivtrafik på vatten lyfts fram som en viktig del i Stockholms hamnars kajstrategi. Det är angeläget att fortsatt diskutera kopplingen mellan möjliga kajplatser och landbaserade målpunkter, så att båthållplatser hamnar rätt. Detta är en fråga tätt kopplad till stadsutveckling och stadsbyggande. Det kan också finnas potentiellt viktiga hållplatslägen på platser som Stockholms hamnar inte har rådighet över, vilket staden behöver hålla öppet för. Trafikförvaltningen har exempelvis fler planerade linjer än den som nämns i dokumentet, exempelvis Ekerö-City, samt en linje Solna-Annedal-Minneberg-Alvik-Lilla Essingen- Hornstull-Årstadal-Södersjukhuset. Trafikkontoret har en dialog med Trafikförvaltningen kring dessa frågor.

### **Kulturmiljö och stadsbild**

Stockholms innerstad och Djurgården är av riksintresse för kulturmiljön. Stadens front mot vattenrummen och Stockholms inlopp från Saltsjön och Mälaren, har pekats ut som kulturhistoriskt särdrag av Riksantikvarieämbetet. Fronten mot vattnet är särskilt viktig, och även vyerna från viktiga utsiktspunkter och kontakten med vattnet betonas. Riksintresset för kulturmiljövården innebär också att värna Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad, vilket berör hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen, Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen nämns särskilt. Varje förändring behöver ställas i relation till de kulturhistoriska spåren på ett medvetet och väl övervägt sätt.

Tack vare den omfattande skärgårdstrafiken har stora delar av hamnverksamheten inriktad på passagerartrafik kunnat behållas i Stockholms innerstad. Detta förstärks även av en utvecklad besöksnäring, med lokala turistbåtar, färjetrafik över Östersjön och ökade anlöp av kryssningsfartyg. Stadsbyggnadskontoret menar att kajerna ska bevaras och underhållas samtidigt som de varsamt kan anpassas efter nya förutsättningar så att Stockholm kan behålla ett intensivt sjöliv. Ombyggnaden av Blasieholmskajen med nya paviljonger är ett exempel där kulturhistoriska värden tagits tillvara samtidigt som en utvecklad sjöfartsfunktion möjliggjorts.

Stadsbyggnadskontoret menar att det är angeläget att utveckla dialogen om hur kulturvärden och utvecklingsbehov kan tillgodoses kring stadens vattenrum. I detta arbete behöver också stadsmuseet finnas med.

### **Behov av att utveckla vattenanvändningsfrågorna**

Stadsbyggnadskontoret har tidigare konstaterat att det finns ett behov av att utveckla vattenanvändningsfrågorna i Stockholm. Ett sådant arbete bör göras inom ramen för stadens rullande översiktsplanering, i samverkan med stadens alla berörda förvaltningar och bolag. Det är angeläget att staden tar ett samlat grepp om Stockholms vatten, med fokus på hur olika vattenrum ska utvecklas, hur stränder och



kajer ska användas, hur vattnet kan bli mer tillgängligt för stockholmare och besökare, hur kollektivtrafiken på vattnet kan utvecklas, hur anpassning till ett förändrat klimat ska göras och hur kulturvärden kan tas tillvara och utvecklas.

Som Stockholms Hamnar konstaterar kommer trycket på stadens kajer och stränder att öka i takt med att befolkningen växer. Det är viktigt att vattnet tas tillvara som en resurs för Stockholm, att kajerna utnyttjas optimalt och att rätt platser används för rätt ändamål. Ett helhetsgrepp på stadens samtliga vattenrum med stränder och kajer behövs där olika intressen och anspråk vägs mot varandra. I detta arbete blir Stockholms hamnars kajstrategi ett värdefullt underlag.

### **Genomgång av kajer**

#### **Söder Mälarstrand**

En översyn av Söder Mälarstrand är planerad, där ett samlat grepp kommer att tas på hela stråket. Sjöfartens utvecklingsbehov blir viktiga att ta med i detta arbete.

#### **Stadsgården – Masthamnen**

En gemensam utveckling av staden och hamnen vid Stadsgården med Masthamnen bör utöver färje- och kryssningsverksamhet, hotell och kontor, även studeras för att innehålla en stor mängd bostäder i en blandad stadsbebyggelse som kopplar denna del av Södermalm med övriga staden. Ett programarbete för området kommer att komma.

#### **Slussen**

Ett förtydligande: Djurgårdsfärjans biljettkiosk med skärmtak ska tas bort, inga andra byggnader.

#### **Norr Mälarstrand/Tegelbacken**

Inom ramen för planeringen av kv Snäckan 8 i City ser staden över möjligheten att utveckla Tegelbacken med förbättrad framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik och större vistelsekvaliteter. Ambitionen är att skapa en större sammanhängande plats på kajnivå vid vattnet. Kajplatsen får god tillgänglighet till Stockholms Centralstation dels genom Vasagatan och dels genom en förlängning av Klara Västra Kyrkogatan som kopplar kajen direkt till den nya centralstationens uppgång mot öster. Kontoret ser möjligheten att utveckla kajplatsen för evenemang men även t.ex. kollektivtrafik på vattnet i ett bra omstigningsläge.

#### **Värtahamnen, Frihamnen och Energihamnen (Norra Djurgårdsstaden)**

I Norra Djurgårdsstaden är ambitionen att utveckla stad och hamn i samverkan. Stadsutvecklingsområdet har även höga miljöambitioner vilket bl.a. innebär resurseffektivitet i användning av mark och vatten. Miljöambitioner avspeglas även på ett bra sätt i de utvecklingsprojekt Stockholms Hamnar bedriver. Stadsbyggnadskontoret skulle dock om möjligt önska ett klargörande kring hur olika frågor ska

prioriteras, t.ex. vad gäller hur starkt intresset är för att anordna ett kajläge för studentboende på fartyg, samtidigt som det i det aktuella området bedöms vara en brist på lämpliga framtida lägen för den växande kryssningsverksamheten. Vad kontoret kan förstå är kryssningsverksamheten i behov av anslutande infra-struktur (bilar, bussar, ev landgångar, VA-anslutning etc) inom det utpekade ISPS-området, vilket antyder att det torde vara mer lämpligt att anordna boende för studenter i hus på land, snarare än på fartyg. Härtill kommer även en problematik avseende buller från industriell verksamhet som för närvarande är olöst.

De befintliga byggnader som inte behövs för den framtida hamnverksamheten bör så långt som möjligt tas tillvara som en resurs och kvalitet i den framtida stadsdelen, t.ex. genom att tillgängliggöras för mer publika och utåtriktade verksamheter.

Enligt de illustrationer som bifogats strategin, anges ett nytt läge för en terminal längst ut på Frihamnsbassängens södra kaj. Kontoret ställer sig frågan om det finns andra, kanske mer lämpliga lägen längre in i bassängen, beaktat dels den infrastruktur som behövs för terminalens del, dels de konsekvenser läget ger vad gäller behov av transporter etc. Illustrerat läge för snötipp bör värderas även utifrån den planerade stadsdelen, och det bör prövas om läget hellre bör anordnas på Frihamnspiren.

Om möjligt bör strategin kompletteras med hur den förhåller sig till framtida infrastruktur i området, t.ex. avseende Spårväg City och en eventuell framtida Östlig förbindelse.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att förvaring av bunker-olja är en verksamhet som behöver prioriteras inom Energihamnen. Det är värt att poängtera den allmänna bristen på utrymme i området, vilket ställer särskilda krav på effektiv markanvändning, samnyttjande av ytor etc. Utöver ett stort allmänt samordningsbehov kan en utveckling även inbegripa tredimensionella lösningar.

Förslaget att använda ett kajläge på den nya Värtapiren för gods-hantering via pråmtrafik (s k kustsjöfart) bör ställas i relation till pågående stadsutveckling i området, som tar som utgångspunkt att Värta- och Frihamnen renodlas för persontrafik (eller kombinerad person- och godstrafik) enligt Stockholms Hamnars Vision 2015.

Möjligheten att använda sig av flexibla ISPS-lösningar för att göra kajområden tillgängliga för allmänheten när de inte trafikeras av fartyg bör kunna övervägas även i t ex Frihamnen. Då mer än 5000 lägenheter planeras i närområdet utgör kajerna en stor potential som rekreationsytor.

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på utvecklingen av kollektivtrafik på vatten. I det fall sådan trafik kan behöva passera Lidingöbron bör det noteras att det en bro kan behöva anpassas.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 maj 2014 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Tobias Johansson (V), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen av stadens kajer, kajområden och andra strandlinjer är spridd mellan olika förvaltningar och bolag. För att skapa en samsyn kring kajernas utveckling, så att de används på bästa sätt i ett Stockholm som växer, krävs en väl fungerande samordning. Kajernas utveckling är ett gemensamt ansvar där alla parter är beroende av varandra.

Förslaget till Kajstrategi för Stockholms Hamnar utgör överlag en tydlig och bra inriktning för utveckling av stadens kajer. I det fortsatta arbetet med genomförande av strategin är det av stor vikt att kontoret och även övriga närmast berörda förvaltningar deltar.

Stockholms vattenrum och utvecklingen av dem kopplar till stadsutveckling och stadsbyggande liksom även klimatförändring. Med nära samverkan mellan olika förvaltningar kan kajernas och vattenrummens framtida utveckling styras på ett medvetet och bra sätt i samklang med stadens övriga utveckling.

I samband med förarbetet till hamnavtalen med Stockholms Hamnar, som gäller från den 1 januari 2011 till den 31 december 2020, påtalades behovet av utveckling och fördjupning av samarbetet parterna emellan. Med bakgrund i detta tas ett dokument fram, *Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning*, vars syfte är att vara ett hjälpmedel vid bedömningar och bidra till en samsyn på frågor och utvecklingen av innerstadens kajer och stränder. Denna vägledning är ett stöddokument till det gällande juridiska Hamnavtalet. Kontoret är samordnare och representanter från Stockholms Hamnar, Exploateringskontoret och Idrottsförvaltningen deltar i arbetet.

Vid jämförelse mellan dessa två dokument, *Kajstrategi för Stockholms Hamnar* och *Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning* är bedömningen att dokumenten kompletterar varandra. Kontoret vill informera om att *Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljö i centrala staden, Vägledning* fortsättningsvis ska ses som en vägledning. Därför har ordet ”Vägledning” lagts till i rubriken.

Stockholms vatten är idag ett underutnyttjat alternativ för transporter av kollektivtrafikresenärer och även gods. Planeringen för utökad pendelbåtstrafik i Stockholm är därför positiv då stora trafikutmaningar väntar i och med stadens befolkningsökning. Planeringen för kollektivtrafik på vatten ska utgå ifrån samma principer som Trafikförvaltningen har vid all planering av kollektivtrafik. Därför bör staden vara öppen för att hållplatslägen kan uppkomma där de är lämpligast utifrån ett resenärsperspektiv och inte begränsas till de områden som är Stockholm Hamnars

ansvar. Likaså bör kollektivtrafikens kajlägen vara tillgängliga och väl utformade så att gångtrafikanter, kollektivtrafikanter och cyklister lätt kan ta sig till och från dem.

Angående gästplatser för stadens fritidsbåtbesökare anser kontoret att det först och främst är viktigt att optimera nyttjandet av befintliga platser. Strategins idé om att ge de befintliga fritidsbåtklubbarna i uppdrag att undersöka möjligheten att deras egna tillfälligt tomma platser ska erbjudas besökare, låter god. En eventuell innerstadsmarina, som strategin också tar upp som möjlighet för att skapa gästplatser för besökare, bör föregås av en mycket noggrann studie. Den potentiella placeringen vid Riddarfjärdens marina, där ytterligare gästande fritidsbåtar enligt strategin inte nämnvärt bedöms störa annan sjöfart, påverkar med största sannolikhet andra faktorer som stadens front mot vattnet, utblickar, siktlinjer och det stora vattenrummet mellan Söder och Norr Mälarstrand.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Lillemor Samuelsson (V), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 27 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till den föreslagna strategin som syftar till att bl.a. prioritera den rörliga sjötrafiken och skapa ökade förutsättningar för kollektivtrafik. Genom stärkt kontakt med vattnet och utveckling av kajområdena med caféer och restauranger m.m. så kan Stockholms attraktivitet och skönhet förhöjas. Vid omdaning av kajerna är det angeläget att tillämpa en hög kvalitet avseende materialval och belysning m.m. som är i harmoni med omgivande miljöer. Viktigt är även att tillgänglig- hetsfrågorna står i fokus, sjötrafiken samordnas med övrig kollektivtrafik, anslutande gångvägar blir attraktiva samt att cykel- och infartsparkeringar anordnas.

Förvaltningen vill framhålla behovet av Stockholm hamnar samverkar med övriga förvaltare av kajer för att få till stånd ett optimalt utnyttjande. Den planerade båtlinjen, mellan Ulvsunda och Södersjukhuset, kommer att bli ett välkommet tillskott som i beaktande av de hårt belastade trafiklederna i Bromma gärna får följas av fler båtförbindelser. Visserligen har Stockholm hamnar inga kajområden i Bromma men här finns ett antal strandlinjer och bryggor som stadsdelsförvaltningen, trafikkontoret och idrottsförvaltningen har ansvar för. Med utbyggd sjötrafik är det angeläget att bryggor och omgivande strandskoningar, som kan komma att utsättas för påfrestningar, får en grundlig översyn och vid behov förstärks för att kunna klara denna typ av båtar.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Rosa Lundmark (V), *bilaga 1*.

**Enskede-Årsta-Vantörs** stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inget att invända mot förslaget till kajstrategi. Stockholm är med sitt närmast unika vattennära läge en stad där det finns stora möjligheter att ge plats åt många olika typer av sjötrafik, vilket också bidrar till en levande stadsmiljö.

Det är positivt att Stockholms Hamnar prioriterar kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik och charterbåtstrafik och viktigt att den typen av sjötrafik så långt det är möjligt kan använda de kajer som finns i stadens mera centrala delar. Det är angeläget att utöka användningen av vattenvägar för kollektivtrafik som ett komplement till den väg- och spårbundna trafiken, som i många fall är hårt belastad, och som i takt med en ökad inflyttning kommer att utsättas för än högre tryck.

Förvaltningen delar uppfattningen att de stillaliggande kommersiella fartyg som idag ligger längs kajerna med verksamheter som hotell och kontor successivt ska fasas ut för att ge plats åt den rörliga fartygstrafiken.

Det är också viktigt att ta tillvara och utveckla möjligheterna till olika typer av verksamhet längs staden kajer, exempelvis i form av caféer och restauranger för att i allt större utsträckning levande-göra miljön längs kajerna. Det är samtidigt viktigt att vissa kaj-sträckor reserveras för mer tillfälliga evenemang och att det finns en flexibilitet i hur kajerna kan nyttjas.

Förvaltningen stödjer ambitionen att renodlad godshantering ska lokaliseras till Kappelskärs Hamn och Nynäshamn.

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 maj 2014 att besvara remissen med Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Eva Fagerhem m.fl. (S), Jessica Jorntun m.fl. (MP) och Carita Stenbacka Tenezakis (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Abit Dundar m.fl. (FP), Lars Svärd m.fl. (M) och Hans Tjernström (C), *bilaga 1*.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Strategin hanterar frågorna om hur utvecklingen av hamnarna bör se ut på ett övergripande plan med förslag utifrån den prioritering som Stockholm Hamnar gör. Att yrkessjöfarten med fartyg för passagerare och gods, kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik samt trafik med charterbåtar ska prioriteras längs kajer och där det djup som dessa verksamheter kräver finns.

Det enda område som strategin berör inom Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde är Liljeholmshamnen på Lövholmen. Där lämnas dock inga förslag på användning eller åtgärder.

Strategin omfattar också att se över möjligheterna att utveckla den kollektiva båttrafiken i Stockholm. Förvaltningen har länge sett en potential i båttrafik som ett bra komplement till tunnelbana och bussar i Hägersten-Liljeholmen. Inom stadsdelsområdet pågår den enskilt största förtätningen i Stockholm med nya bostäder. Redan i dag är tunnelbanan hårt ansträngd under rusningstrafik och belastningen kommer att öka avsevärt i takt med att inflyttningen av nya boende fortsätter. Stadsdelsområdet angränsar till övervägande del mot Mälaren vilket ger goda möjligheter att locka pendlare med båt som alternativ till tunnelbana och bussar. Förvaltningen anser att en utredning om möjliga båtlinjer i Stockholm även ska innefatta Hägersten-Liljeholmen stränder.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Larsson (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Birger Nord m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bengt Roxne m.fl. (S) *bilaga 1*.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

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.

Förvaltningen är positiv till förslaget som känns mycket genomarbetat. I Hässelby-Vällingby finns långa strandpartier som är en stor tillgång för invånare samt besökare och en viktig del av stadsdelsområdets identitet. Förvaltningen anser att staden bör fortsätta samarbetet med olika aktörer i regionen om en utveckling av kollektivtrafik på vatten även för Hässelby-Vällingby. Stockholm har en lång tradition som sjöfartsstad och hamnverk-samheten kommer även i framtiden att vara av strategisk betydelse för staden och regionen.

Förvaltningen anser att det är viktigt att vidmakthålla och utveckla en grundläggande infrastruktur för båttrafiken inte minst mot bakgrund av att sjöfarten i flera avseenden är mer miljöeffektiv än transporter på väg.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Reijo Kittilä (V), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna kajstrategin. Stockholm är med sitt närmast unika vattennära läge en stad där det finns stora möjligheter att ge plats åt många olika typer av sjötrafik, vilket också bidrar till en levande stadsmiljö.

Förvaltningen anser att det är positivt att strategin prioriterar kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik och charterbåtstrafik och det är viktigt att den typen av sjötrafik så långt det är möjligt kan använda de kajer som finns i stadens centrala delar. Det är också positivt att man avser att utöka användningen av vattenvägar för kollektivtrafik som ett komplement till den väg- och spårbundna trafiken. Förvaltningen anser i likhet med Stockholms hamnar 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 pendelbåtstrafik.

Förvaltningen ser mycket positivt på att man i strategin fastslår att man ska arbeta aktivt med miljöfrågor och att man kommer att prioritera kunder som bidrar till Stockholms Hamnars mål avseende hållbarhet.

Förvaltningen delar i stort uppfattningen att de stillaliggande kommersiella fartyg som idag ligger längs kajerna med verksamheter som hotell och kontor successivt bör fasas ut för att ge plats åt den rörliga fartygstrafiken. Förvaltningen anser emellertid att viss hotellverksamhet i fartygsform bidrar till att levandegöra stadsmiljön och därför bör kunna behållas i den mån det är möjligt. Det gäller framförallt fartyg som förutom hotellverksamhet har annan öppen verksamhet som t.ex. café eller restaurang på däck. Förvaltningen anser att det fortsatta arbetet med kajstrategin ska omfatta placering av de stillaliggande fartygen, så att dessa inte placeras slumpvis där det finns plats över.

Förvaltningen delar också uppfattningen att det är viktigt att ta tillvara och utveckla möjligheterna till olika typer av verksamhet längs stadens kajer, exempelvis i form av caféer och restauranger för att levandegöra miljön längs kajerna. I strategin talas om tillgänglighet ur två perspektiv, dels att göra kajerna öppna och möjliggöra för människor att i största möjliga mån kunna gå längs vattnet, men också att säkerställa att personer med funktionshinder kan tillgodogöra sig kajområdena, vilket förvaltningen ställer sig mycket positiv till. Förvaltningen vill även i detta sammanhang betona vikten av att det fortsatta arbetet med kajstrategin även omfattar att ta fram gestaltungsprinciper för planerade verksamheter längs kajerna, och att utblickar över de fria vattenrummen och de gröna stränderna värnas.

Förvaltningen bedömer att kajstrategin ger förutsättningar för att i det fortsatta kunna tydliggöra ansvarsfördelningen för bygglovs- och tillståndshanteringen kring olika verksamheter längs stadens kajer och stränder.

Förvaltningen stödjer ambitionen att renodlad godshantering ska lokaliseras till Kappelskärs Hamn och Nynäshamn.

I kajstrategin nämns att ett arbete inletts inom ramen för kajstrategiarbetet, där trafikkontoret tillsammans med Stockholms Hamnar, exploateringskontoret och idrottsförvaltningen tillsammans tagit fram 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. Dokumentet Kaj och strand Stockholm ger även vägledning till berörda stadsdelsförvaltningen i de fall stränder/kajer utgör parkmark, eftersom stadsdelsnämnderna ansvarar för förvaltning, drift, underhåll och investeringar där. Förvaltningen ser fram emot att få kunna delta i det fortsatta arbetet med att utveckla en strategi med helhetssyn för stränder och kajområden inom Kungsholmens stadsdelsnämndsområde.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2014 att besvara remissen med Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.



**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna kajstrategin. Stockholm är med sitt närmast unika vattennära läge en stad där det finns stora möjligheter att ge plats åt många olika typer av sjötrafik, vilket också bidrar till en levande stadsmiljö.

Förvaltningen anser att det är positivt att strategin prioriterar kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik och charterbåtstrafik och det är viktigt att den typen av sjötrafik så långt det är möjligt kan använda de kajer som finns i stadens centrala delar. Det är också positivt att man avser att utöka användningen av vattenvägar för kollektivtrafik som ett komplement till den väg- och spårbundna trafiken. Förvaltningen anser i likhet med Stockholms hamnar 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 pendelbåtstrafik.

Förvaltningen ser mycket positivt på att man i strategin fastslår att man ska arbeta aktivt med miljöfrågor och att man kommer att prioritera kunder som bidrar till Stockholms Hamnars mål avseende hållbarhet.

Förvaltningen delar i stort uppfattningen att de stillaliggande kommersiella fartyg som idag ligger längs kajerna med verksamheter som hotell och kontor successivt bör fasas ut för att ge plats åt den rörliga fartygstrafiken. Förvaltningen anser emellertid att viss hotellverksamhet i fartygsform bidrar till att levandegöra stadsmiljön och därför bör kunna behållas i den mån det är möjligt. Det gäller framförallt fartyg som förutom hotellverksamhet har annan öppen verksamhet som t.ex. café eller restaurang på däck. Förvaltningen anser att det fortsatta arbetet med kajstrategin ska omfatta placering av de stillaliggande fartygen, så att dessa inte placeras slumpvis där det finns plats över.

Förvaltningen delar också uppfattningen att det är viktigt att ta tillvara och utveckla möjligheterna till olika typer av verksamhet längs stadens kajer, exempelvis i form av caféer och restauranger för att levandegöra miljön längs kajerna. I strategin talas om tillgänglighet ur två perspektiv, dels att göra kajerna öppna och möjliggöra för människor att i största möjliga mån kunna gå längs vattnet, men också att säkerställa att personer med funktionshinder kan tillgodogöra sig kajområdena, vilket förvaltningen ställer sig mycket positiv till. Förvaltningen vill även i detta sammanhang betona vikten av att det fortsatta arbetet med kajstrategin även omfattar att ta fram gestaltungsprinciper för planerade verksamheter längs kajerna, och att utblickar över de fria vattenrummen och de gröna stränderna värnas.

Förvaltningen bedömer att kajstrategin ger förutsättningar för att i det fortsatta kunna tydliggöra att tydliggöra ansvarsfördelningen för bygglovs- och tillståndshanteringen kring olika verksamheter längs stadens kajer och stränder.

Förvaltningen stödjer ambitionen att renodlad godshantering ska lokaliseras till Kappelskärs Hamn och Nynäshamn.

I kajstrategin nämns att ett arbete inletts inom ramen för kajstrategiarbetet, där trafikkontoret tillsammans med Stockholms Hamnar, exploateringskontoret och idrottsförvaltningen tillsammans tagit fram 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. Dokumentet Kaj och strand Stockholm ger även vägledning till berörda stadsdelsförvaltningar i de fall stränder/kajer utgör parkmark, eftersom stadsdelsnämnderna ansvarar för förvaltning, drift, underhåll och investeringar där. Förvaltningen ser fram emot att få kunna delta i det fortsatta arbetet med att utveckla en strategi med helhetssyn för stränder och kajområden inom Norrmalms stadsdelsnämndsområde.

## **Skärholmens stadsdelsnämnd**

**Skärholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2014 att besvara remissen med Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bitte Isberg m.fl. (S), *bilaga 1*.

**Skärholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på att Stockholms hamnar gör en översyn av sina kajer för utökade transporter längs stadens vattenvägar. För Skärholmens stadsdelsnämndsområde är det av särskild vikt att Stockholms hamnar för dialog med övriga förvaltare av kajer och strandlinjer i staden om hur vattenvägarna kan användas.

Staden växer och med det förändras behov och utvecklingspotential även av de kajer eller områden som inte omfattas av Stockholms hamnar. Dessa behöver tas i beaktande i planeringen redan idag, för ett effektivt resande i morgon. Båtbryggan i Bredäng är ett exempel på en kaj vars potential växer i takt med att behovet och efterfrågan att resa vattenvägen inom staden ökar. Kajen ligger vid gränsen till Mälarhöjden, nära välbesökta målpunkter som blir allt fler. Åtminstone under sommaren bör denna brygga trafikeras med tätare trafik, såväl kollektiv som kommersiell. Särskilt med tanke på närheten till Bredängs camping som är ett av nordens mest välbesökta campingområden med ca 100.000 gästnätter per år.

Förvaltningen håller med Stockholms Hamnar att den som har huvudmannskapet för kollektivtrafiken bär det övergripande ansvaret för utveckling och finansiering av pendelbåtstrafik. Däremot anser förvaltningen att Stockholms hamnars uppdrag, ”att vattenvägar i större utsträckning används för transport av passagerare”, bör innebära

ett övergripande ansvar för den kommersiella trafiken och de hamnar den bör angöra. Det bör gälla även för de områden som förvaltas av andra än Stockholms hamnar

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Per Henriksson (FP) och Fredrik Lindstål (C), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Erik Malm m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Gunnar Ågren (V), *bilaga 1*.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att strategin för Stockholms Hamnar innehåller flera positiva förslag som enligt förvaltningen ligger i linje med stadens vision att vara en stad på vatten.

Förslaget som innebär att Stockholms Hamnar tillsammans med andra aktörer ska bidra till att möjliggöra kollektivtrafik på vatten är enligt förvaltningen mycket positivt då den kan avlasta kollektivtrafiken på land. Förslaget ligger därmed i linje med målsättningarna i Framkomlighetsstrategin.

Förslaget som innebär att Skeppsbron rustas upp är mycket positivt, speciellt i de delar som innebär att den befintliga bebyggelsen ersätts med för platsen bättre anpassade byggnader vilket bland annat innebär att vyn från Gamla stans gränder ned mot vattnet öppnas upp.

Förvaltningen vill i detta sammanhang påpeka vikten av att den föreslagna omvandlingen av Stadsgårdskajen och Masthamnen, som bland annat innebär nya terminaler och nya fartygslägen, beaktar den för Stockholm mycket viktiga utsikten från Katarinavägen, Fjällgatan och Fåfången.

Förvaltningen stödjer strategins inriktning att innerstadens kajer i första hand ska vara till för den rörliga sjöfarten men också att det för Stockholm viktiga inslaget av fritidsbåtar och skutor får bibehållas. Detta innebär bland annat att stillaliggande fartyg som används som kontor och andra kommersiella verksamheter successivt bör avvecklas.

I kajstrategin framförs vidare att när den rörliga sjöfartens behov säkerställts kan kvarvarande ytor utvecklas och levandegöras med till exempel caféer och restauranger. Förvaltningen tycker att det är viktigt att stadens kajer, där så är möjligt, kan utvecklas till attraktiva mötesplatser, där människor kan uppleva skönhetsvärden och rekreation. Exempelvis finns det möjlighet att på detta sätt utveckla Söder Mälarstrands kajer med dess fantastiska läge.

Förvaltningen tycker också att det är positivt att strategin framhåller att kajerna ska tillgängliggöras för allmänheten och att det ska säkerställas att även personer med funktionsnedsättningar ska kunna utnyttja kajområdena.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

**Östermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 beslutade att besvara remissen med Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Östermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i huvudsak positiv till den föreslagna kajstrategin. Stockholm är med sitt närmast unika vattennära läge en stad där det finns stora möjligheter att ge plats åt många olika typer av sjötrafik, vilket också bidrar till en levande stadsmiljö.

Förvaltningen anser att det är positivt att strategin prioriterar kryssningstrafik, skärgårdstrafik, sjöburen kollektivtrafik och charterbåtstrafik och det är viktigt att den typen av sjötrafik så långt det är möjligt kan använda de kajer som finns i stadens centrala delar. Det är också positivt att man avser att utöka användningen av vattenvägar för kollektivtrafik som ett komplement till den väg- och spårbundna trafiken. Förvaltningen anser i likhet med Stockholms hamnar 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 pendelbåtstrafik.

Förvaltningen ser mycket positivt på att man i strategin fastslår att man ska arbeta aktivt med miljöfrågor och att man kommer att prioritera kunder som bidrar till

Stockholms Hamnars mål avse-ende hållbarhet.

Förvaltningen delar i stort uppfattningen att de stillaliggande kommersiella fartyg som idag ligger längs kajerna med verksamheter som hotell och kontor successivt bör fasas ut för att ge plats åt den rörliga fartygstrafiken. Förvaltningen anser emellertid att viss hotellverksamhet i fartygsform bidrar till att levandegöra stadsmiljön och därför bör kunna behållas i den mån det är möjligt. Det gäller framförallt fartyg som förutom hotellverksamhet har annan öppen verksamhet som t.ex. café eller restaurang på däck. Förvaltningen anser att det fortsatta arbetet med kajstrategin ska omfatta placering av de stillaliggande fartygen, så att dessa inte placeras slumpvis där det finns plats över.

Förvaltningen delar också uppfattningen att det är viktigt att ta tillvara och utveckla möjligheterna till olika typer av verksamhet längs stadens kajer, exempelvis i form av caféer och restauranger för att levandegöra miljön längs kajerna. I strategin talas om tillgänglighet ur två perspektiv, dels att göra kajerna öppna och möjliggöra för människor att i största möjliga mån kunna gå längs vattnet, men också att säkerställa att personer med funktionshinder kan tillgodogöra sig kajområdena, vilket förvaltningen ställer sig mycket positiv till. Förvaltningen vill även i detta sammanhang betona vikten av att det fortsatta arbetet med kajstrategin även omfattar att ta fram gestaltningsprinciper för planerade verksamheter längs kajerna, och att utblickar över de fria vattenrummen och de gröna stränderna värnas.

Förvaltningen bedömer att kajstrategin ger förutsättningar för att i det fortsatta kunna tydliggöra att tydliggöra ansvarsfördelningen för bygglovs- och tillståndshanteringen kring olika verksamheter längs stadens kajer och stränder.

Förvaltningen stödjer ambitionen att renodlad godshantering ska lokaliseras till Kappelskärs Hamn och Nynäshamn.

I kajstrategin nämns att ett arbete inletts inom ramen för kajstrategiarbetet, där trafikkontoret tillsammans med Stockholms Hamnar, exploateringskontoret och idrottsförvaltningen tillsammans tagit fram 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. Dokumentet Kaj och strand Stockholm ger även vägledning till berörda stadsdelsförvaltningar i de fall stränder/kajer utgör park-mark, eftersom stadsdelsnämnderna ansvarar för förvaltning, drift, underhåll och investeringar där. Förvaltningen ser fram emot att få kunna delta i det fortsatta arbetet med att utveckla en strategi med helhetssyn för stränder och kajområden inom Östermalms stadsdelsnämndsområde.

## **Birka Cruises**

**Birka Cruises** yttrande daterat den 9 maj 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Birka Cruises har tagit del av förslaget till kajstrategin för Stockholms Hamnar. Som ett renodlat kryssningsfartyg med en bred målgrupp i StorStockholm delar vi den strategi och de principer som presenteras i förslaget.

Strategin går helt i linje med våra egna önskemål om tillgängliga kajer med en levande och modern miljö för både turister och Stockholmare. En utveckling av infrastrukturen i hamnområdet Stadsgården-Masthamnen med ändamålsenliga terminaler ser vi som nödvändigt för att kryssningstrafiken skall kunna följa med i stadsutvecklingen och på så sätt fortsatt kunna säkra upp Stockholm som en attraktiv kryssningsdestination.

Fortsatta satsningar inom miljöområdet och samverkan mellan olika intressenter för bästa nyttjande av kajerna och terminalerna är något som vårt bolag stöttar.

## **Skärgårdsredarnas Branschorganisation**

**Skärgårdsredarnas branschorganisation**s yttrande den 19 maj 2014 har följande lydelse.

Föreningen har inget att erinra mot förslaget men vill understryka vikten av att båttrafik planeras in i stadsplanen på ett tidigt stadium. Kajplatser och servicekajer måste ges plats om båttrafiken ska kunna utvecklas och en utbyggnad av kollektivtrafik på vatten ska vara möjlig.

## **Statens Fastighetsverk**

**Statens Fastighetsverks** yttrande från den 9 maj 2014 har följande lydelse.

SFV förvaltar öarna Riddarholmen och Skeppsholmen vilka omges av kajer. SFV ser positivt på förslaget till kajstrategin som i stora drag sammanfaller med SFV:s förvaltningsmål och policy avseende hållbarhet, miljö och tillgänglighet. För SFV:s vidkommande är kollektivtrafik på vatten en angelägen fråga av flera skäl. I enlighet med SFV:s miljöpolicy ska verksamheten verka för ett hållbart samhälle med begränsad miljöpåverkan för att uppnå de nationella miljö kvalitetsmålen. Genom en ökad kollektivtrafik på vatten ökar även tillgängligheten till Skeppsholmen och Riddarholmen som besöksmål för allmänheten och för hyresgäster. Riddarholmen har även ett strategiskt läge genom närheten till busslinjer och tunnelbanan. Från Riddarholmen går nu en båtlinje till Solna strand. Linjen ska få en eldriven båt och en laddningsplats kommer att iordningställas.

SFV anser att de kulturhistoriska aspekterna ska beaktas och ges utrymme i

kajstrategin. Både Riddarholmen och Skeppsholmen är skyddade som statliga byggnadsminnen där kajer och strandlinjer utgör centrala värden. Stockholm grundades som handelsplats genom sitt strategiska läge mellan Mälaren och saltsjön och vattenvägarna har haft en avgörande betydelse för stadens utveckling. Hamnmiljöer och kajer vittnar idag om olika historiska epoker av användning. Det medeltida försvaret av staden finns representerat på Riddarholmen och avläsbara historiska lager av både flottbas och örlogsvarv finns på Skeppsholmen. Bevarade kaj- och hamnmiljöer är betydelsefulla för att kunna levandegöra den historiska staden. Stockholms stadsbild karaktäriseras av de sammanhållna stadsfronterna, de betydelsebärande silhuetterna, grönskan och inte minst vattnet. Här är kajerna och hamnarna med dess fria ytor utomordentligt viktiga för att kunna uppleva staden och dess skönhet.

## **Stockholms Handelskammare**

**Stockholms Handelskammare**s yttrande daterat den 12 maj 2014 har följande lydelse.

Handelskammaren anser att förslaget i stort är mycket bra, men har ett antal synpunkter.

Stockholm har varit, och är, en viktig sjöfartsstad. Båtar, hamnar och kajer är en viktig del av stadens identitet och sjöfartsanknutna företag en viktig del av stadens näringsliv. Det senaste halvsekle har dock sjöfarten allt mer trängts undan till förmån för andra verksamheter. Det är olyckligt eftersom vattenvägarna är billiga, miljövänliga och kapacitetsstarka. Vattenvägarna behövs och vi måste bli bättre på att utnyttja dem.

Handelskammaren anser att det är bra att strategin tar ställning för den rörliga sjötrafiken och som ett led i detta dirigerar kryssningsfartygen främst till Värta- och Frihamnen samt Stadsgården-Masthamnen. Att last ska fokuseras till Nynäshamn, Kapellskär och i framtiden Stockholm Norvik för att frigöra plats i kryssningshamnarna är också mycket bra. Gods är även en viktig del av ekonomin för färjetrafiken och det finns ett behov av att planera för godshantering även i Värtahamnen, Frihamnen samt Stadsgården och Masthamnen.

För att prioritera den rörliga sjöfarten, ska enligt strategin, stillaliggande fartyg fasas ut från innerstaden. Handelskammaren anser att det är en riktig princip, men många av de stillaliggande skutorna är en del av vårt kulturarv och ett viktigt inslag i sjöfartsstaden Stockholm. Handelskammaren anser därmed att det bör ske en investering i de outnyttjade kajområden som nämns i strategin för att levandegöra dessa och hitta nya möjligheter i staden för stillaliggande fartyg och fritidsskepp.

Utfasningen av stillaliggande fartyg ska även göra att evenemang som Volvo Ocean Race, VM i Triathlon och liknande evenemang kan fortsätta att komma till

Stockholm, vilket är förenligt med visionen om att Stockholm år 2030 ska vara en av Europas tre största evenemangsstäder. Evenemang av denna klass drar fördelaktig publicitet och intäkter till staden vilket är önskvärt från Handelskammarens synvinkel.

Handelskammaren ser positivt på att infrastrukturen runt passagerarhamnarna enligt strategin ska renoveras så att det blir enklare att ansluta med kollektivtrafik och bil och att kajplatserna i innerstaden blir mer trivsamma. Handelskammaren ser dock en risk med nuvarande planering att hamn- och kajutrymmen i för stor utsträckning reduceras för sjötrafiken. Vissa kajer är svåra att ersätta.

Handelskammaren ställer sig bakom visionen om pråmar som går på naturgas och därmed har låga utsläpp, vilket ger en vinst för miljön jämfört med exempelvis lastbil. Handelskammaren ställer sig dock frågande till hur realistisk visionen är, i synnerhet som pråmtrafiken föreslås förläggas till Norvik.

Handelskammaren saknar tyvärr förslag i strategin för att underlätta för kollektivtrafik på vatten. Kollektivtrafik på vatten är underutvecklad i Stockholm och Handelskammaren vill betona den betydelse ett ökat utnyttjande av vattenvägarna kan få. Här finns stora möjligheter att med ändamålsenliga fartyg, tidtabeller och biljettsystem skapa ny kapacitet som kan avlasta bussar och tunnelbana i de mest belastade stråken

Det finns goda förutsättningar för betydligt fler pendlingslinjer med båt än de få som finns i dag. Låg turtäthet, långa restider och höga biljettpriser har gjort att de få båtlinjer som funnits har haft svårt att konkurrera med den landbaserade kollektivtrafiken. De försök som gjorts med att låta SL:s periodkort gälla på Sjövägen har dock medfört en kraftig ökning av antalet passagerare på just den linjen. För att kollektivtrafik på vatten ska bli attraktiv och kunna locka många resenärer måste den ingå i SL:s biljettsystem. Det är också viktigt att kajer och anöringsplatser är utformade på ett ändamålsenligt och likartat sätt för att underlätta standardiserade lösningar.

Kollektivtrafik på vatten har bättre förutsättningar än annan kollektivtrafik att anpassas för att resenärerna ska kunna ta med sig cyklar. Även detta förhållande bör finnas med i planeringen av kajer och anöringsplatser. Den vattenburna kollektivtrafiken bör också i så stor utsträckning som möjligt anpassas till den landburna. De få lämpliga kajlägen som finns i nära anslutning till tunnelbane- och pendelstågsstationer bör reserveras för kollektivtrafik på vattnet.

Stockholm har stolta sjöfartstraditioner. Vi är övertygade om att Stockholm också har en stark sjöfartsframtid.

## **Trafiknämnden, Stockholms Läns Landsting**

**Trafikförvaltningens** yttrande daterat den 6 maj 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms läns landsting tycker att det är positivt att Stockholms stad tar fram en



kajstrategi som tydligt anger funktion och prioriteringar för stadens kajer och hamnar, och särskilt att en av de övergripande prioriteringarna rör sjöburen kollektivtrafik och skärgårdstrafik. Det är också positivt att Stockholms Hamnar avser bjuda in till ett bredare samarbete med bl.a. Trafikförvaltningen. Vi ser fram emot denna kontakt och samarbete.

Stockholms läns landsting ser också positivt på att man i strategin hänvisar till såväl Stockholms stads framkomlighetsstrategi och översiktsplan, som är viktiga strategier även för oss och pekar på kajernas funktion i ett större sammanhang.

Kajstrategin innehåller inte något tidsperspektiv, vilket den med fördel skulle kunna göra.

### **RUFS 2010 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen)**

I RUFS 2010 anges för Loudden att depån för flytande bränsle vid Loudden ska behållas under planperioden till år 2030. I Kajstrategin anges att oljehantering på Loudden ska avvecklas. Stockholms läns landsting anser att det bör förtydligas hur Louddens viktiga regionala roll som hamn för flytande bränslen och bränsledepå ska lösas.

Stockholmsregionen har en kraftig befolkningstillväxt och behovet av olika typer av varor ökar. Det är här viktigt att belysa Stockholms hamnars betydelse i det regionala perspektivet. Sjötransporter är som kajstrategin beskriver viktiga ur ett hållbarhetsperspektiv då de minskar transportarbetet på vägar. Efterfrågan på ballast för byggande och underhållsarbeten kommer att öka i regioncentrum liksom även behovet av energiråvaror. Detta tar plats, särskilt som förnybart bränsle är mycket skrymmande. RUFS 2010 anger att centrala hamnlägen och mark med tillgång till sjötransport och gärna också järnväg, i anslutning till Mälaren och Saltsjön, bör säkras för hantering av ballast liksom för fasta biobränslen. Stockholms läns landsting anser att detta kan belysas ytterligare i kajstrategin.

Stockholms läns landsting instämmer generellt också i att det är viktigt att tillgängliggöra kajerna. RUFS 2010 anger att ”regionen ska utvecklas så att man tillvaratar vattnets möjligheter att bidra med skönhetsupplevelser, avkoppling och aktiviteter”, vilket kajstrategin kommer att bidra till.

### **Kollektivtrafik på vatten**

Landstinget gör bedömningen att antalet resor på vatten inom Stockholm Hamnars område på sikt kommer att öka, och därmed kommer efterfrågan på tillgängliga kajer att öka. Trafikförvaltningen ser därför positivt på Stockholms Hamnars utgångspunkt att den rörliga sjöfarten med bl.a. passagerar- och pendelbåtstrafik prioriteras längs Stockholms Hamnars kajer.

Trafikförvaltningen bedriver för närvarande olika typer av utredningar och utvecklingsprojekt avseende utökade möjligheter till att resa kollektivt på vatten. I strategin anges att en trafiklinje planeras att starta 2014 mellan Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand och Klara Mälarstrand. En sådan linje har utretts, men startdatum är ännu inte klarlagt. Ett genomförande behöver föregås av upphandling, vilket innebär att trafikstart inte beräknas bli så tidigt som under 2014.

För kollektivtrafikresenärerna är det viktigt med kopplingen till övrig kollektivtrafik mellan båt och övriga trafikslag alternativt cykel. Detta bör beskrivas övergripande i strategin. Detta potentiella byte är också viktigt att samlokalisera i största möjliga mån, inte minst ur tillgänglighetssynpunkt.

Kajstrategin beskriver också Stockholms Hamnars syn på finansieringen av kollektivtrafik på vatten och att den bör åligga landstinget. Landstinget anser att denna diskussion inte bör föras genom remiss och remissvar. Precis som övrig kollektivtrafik i huvudsak åligger kollektivtrafik på vatten den regionala kollektivtrafikmyndigheten (i Stockholms fall Stockholms läns landsting) i de fall den kan utgöra del av kollektivtrafiksystemet, men tillköp är möjligt där kommunen anser att standarden är för låg. Finansiering och anpassning av bryggor/kajer exempelvis ur tillgänglighetssynpunkt åligger, likt landbaserad trafik markägaren.

I förarbetena till Lag om Kollektivtrafik (2010:1065) så framgår att alla kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor bör få tillgång till offentligt ägd infrastruktur såsom hållplatser och bytespunkter i syfte att underlätta etableringen av kommersiell kollektivtrafik. Detta bör beröras i strategin, även om frågan troligen är hanterad genom hamnavgifter.

### **Tillgänglighet**

I Trafikförvaltningens arbete med tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är det viktigt att även specifikt prata om gruppen äldre, då behoven för dessa ibland skiljer sig åt.

Trafikförvaltningen arbetar för närvarande med en komplettering till våra Riktlinjer för tillgänglighet, bl.a. med avseende på just tillgänglighet på och till/från bryggor. Denna uppdaterade riktlinje planeras för fastställande internt på Trafikförvaltningen i september 2014 och kan då utgöra ett viktigt inlägg i Stockholms hamnars m.fl. arbete med ökad tillgänglighet längs kajerna.

Just när det gäller tillgänglighetsfrågor i anslutning till vatten kan det vara viktigt att också tänka in barnperspektivet, särskilt i bemärkelsen säkerhet för barn då detta kan tänkas krocka med vissa tillgänglighetsåtgärder.

### **Hamnservice**

Utöver kajtyr så är även hamnservice av stor betydelse för passagerar- och pendelbåtstrafiken. Till stora delar är hamnservicen idag god. Dock finns det idag inga möjligheter att till Stockholms Hamnar lämna miljöfarligt avfall (spillolja, och andra kemikalieprodukter). Efterfrågan på möjlighet att från fartygen lämna miljöfarligt avfall såsom spillolja, och andra kemikalieprodukter är idag stor, och förväntas bli än större i och med att antalet resor på vatten förväntas öka.

Synpunkter på illustrationer över funktioner och verksamheter som bör finnas längs Stockholms hamnars kajer, idag och imorgon (bilaga)

I bilagan lämnas genom illustrationer idéer om hur kajerna och dess närområden bör se ut. Stockholms läns landsting vill göra några medskick kring dessa.

I illustrationen över Norr Mälärstrand är angöringen för befintlig båthållplats belägen utmed kajen, bakom befintliga verksamhetslokaler. Förslagsvis bör denna

angöring få större nytta om den ligger mitt för Kungsholms torg, med tydligare anknytning till befintlig busstrafik.

Vid Söder Mälarstrand finns utpekade båthållplatser, både för befintligt läge och potentiellt framtida läge. Dessa behöver fortsatt diskuteras utifrån att uppnå bästa tillgänglighet.

Stadsgården – Masthamnen har utpekade framtida lägen i anslutning till Slussen. Det är viktigt med bra lägen för båthållplatser i anslutning till Slussen, både under byggtid och i ett framtida färdigt Slussen, med god anslutning till övrig kollektivtrafik. Denna fråga bevakas också i Slussenprojektet. De hållplatslägen som redovisas i illustrationen är förmodligen olämpliga då vattnet kommer att vara mycket strömt vid Slussöppning och det även kommer finnas mycket båtar på kö vid slussning.

Förslaget till framtida hållplatslägen för båttrafiken i Värtahamnen, Frihamnen och Energihamnen är beroende dels av hur en framtida bro till Lidingö utformas och var en framtida Ropstensterminal hamnar. För samtliga hållplatslägen bör beaktas närheten till övrig kollektivtrafik för att uppnå så korta byten som möjligt. Även ett båthållplatsläge i Loudden bör pekas ut för att ha beredskap för framtida utveckling.

## **Viking Line**

**Viking Lines** yttrande daterat den 12 maj 2014 har följande lydelse.

Viking Line anser att Stockholms Hamnars presenterade kajstrategi effektivare kan förverkligas genom att befintligt tillfälligt bygglov för Vikingterminalen i Stadsgården-Masthamnen efter 2017 överläts på Stockholms stad.

Befintliga terminaler i Stadsgården bör därefter ersättas med byggnader bättre anpassade för framtidens större fartyg med deras utökade passagerar- och fraktkapaciteter samt miljö- och klimatanpassade bränslebehov (till exempel LNG, där Viking Line i dag är pionjärer genom Viking Grace).

Nuvarande parkeringshus i området bör flyttas. För att göra det smidigare och säkrare för gående till och från terminalen bör en gångtunnel byggas under Stadsgårdsleden.

Möjligheten att utnyttja effektiv och miljövänlig vattenburen kollektivtrafik, i kombination med rälsbunden kollektivtrafik och bussar, för att bättre binda samman Stadsgården med övriga delar av staden bör förverkligas.

## *Bilaga 1*

### **Reservationer m.m.**

#### **Stockholms Hamn AB**

*Särskilt uttalande* gjordes av Stefan Hansson, Berit Kruse, Pontus Piazzolla (S) och Vivianne Gunnarsson (MP) enligt följande.

Stadens löften om 4100 nya studentbostäder under perioden 2010-2014 förblir ouppfyllda och nu har återigen idén om studentbostäder på fartyg väckts till liv. Vi vill uttrycka vårt gillande över att det är bra att staden inser situationens allvar och vi kan dessutom tänka oss ett fartyg som en snabb och tillfällig lösning på studenternas bostadssituation. Vi anser dock att det måste till ytterligare snabba alternativ till fler studentbostäder.

Studentbåten är dock ingen snabb lösning för att möta ett tillfälligt behov. Projektet med studentbåten har pågått under en tid och alltför mycket arbete har lagts ner på att få till en hållbar lösning såsom sökandet efter ett passande fartyg, dess placering och säkerhet. Bostadssituationen kräver snabbare och mer permanenta lösningar än vad färdigställandet av studentbåten lär ta.

Vi är tveksamma till att lägga ned ytterligare kraft på något som kommer vara ett påtagligt hinder för bolagets hamnverksamhet. Det är också från början klart att man skapar en torftig boendemiljö för studenter, när 1200 personer ska bo inom den slutna värld som ett ombyggt fartyg ändå blir. Men som en tillfällig och hyfsat snabb etablering fyller studentboendet en viktig funktion men vi anser att flera andra möjligheter till att snabbt få fram studentbostäder också måste till.

#### **Exploateringsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

Det är bra att det tagits fram en strategi för Stockholms kajer. Eftersom det är många intressen och aktörer som vill "komma åt" Stockholms kajområden så är det extra viktigt att det råder en samsyn och att inte enbart kortsiktiga ekonomiska intressen får dominera. Att exploatera attraktiva kajområden för bebyggelse (exempelvis bostadsrätter) ger vinster till staden men får konsekvenser för allmänhetens tillgänglighet och annan användning som är av allmänt intresse. De enskilda intressena får inte ta överhand i så viktiga och attraktiva områden. Kajområdena kan dock på många håll utvecklas med det ska ske utifrån allmänintresset och till gagn för alla stockholmare och besökare till staden.

## **Idrottsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Åsa Lindhagen (MP) enligt följande.

Stadens löften om 4100 nya studentbostäder under perioden 2010-2014 förblir ouppfyllda och nu har återigen idén om studentbostäder på fartyg väckts till liv. Vi kan tänka oss ett fartyg som en tillfällig förbättring av studenternas bostadssituation, vi anser dock att det måste till ytterligare snabba alternativ till fler studentbostäder. Studentbåten är ingen snabb lösning för att möta ett tillfälligt behov. Projektet med studentbåten har pågått under en tid och alltför mycket arbete har lagts ner på att få till en lösning. Bostadssituationen kräver snabbare och mer permanenta lösningar än vad färdigställandet av studentbåten lär innebära.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Per Hagwall m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden ser mycket positivt på innehållet i förslaget till kajstrategi för Stockholms hamnar som, utifrån den rullande översiktsplaneringen, tar ett samlat grepp om stadens vatten, stränder och kajer där olika intressen och anspråk vägs mot varandra. Det är viktigt för Stockholm att stadens kajer och vattennära lägen utvecklas till att innehålla fler mötesplatser som restauranger, kaféer, barer och andra serveringar som kan bidra till såväl ökad stads- som livskvalitet för stadens medborgare och besökare. Dock tycker vi det är olyckligt att kajstrategin på ett flertal ställen uttryckligen prioriterar ner kommersiella verksamheter framför andra intressen. Vi instämmer därför till fullo i stadsbyggnadskontorets synpunkter.

## **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att nämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets tjänsteutlåtande, samt att därutöver anföras.

Stockholm är unikt med dessa kajer som under senare år på ett förtjänstfullt sätt rustats upp – visserligen har upprustningen skett i stort sett på de attraktiva turiststråken.

En viktig del av strategin för stadens kajer är att de ska vara tillgängliga och man ska kunna se vattenspegeln från olika områden. Idag skymms utsikten av diverse kontorsfartyg på vissa avsnitt, vilket kan starkt ifrågasättas. Klassningen "Stockholmsklassningen" av fartyg som ligger förtöjda ska vara vägledande för

förtöjning vid kaj, oavsett om det är båtboende eller annan verksamhet. Det är även viktigt att historiska fartyg typ Birger Jarl kan få kajplats i centralt läge.

Att bättre än idag utnyttja vattenvägarna för persontransporter är viktigt och att tillgänglighetsanpassning sker vid anslutningspunkter. Vi instämmer i kontorets skrivning beträffande att lämpliga hållplatslägen inte enbart ska vara områden som är Stockholms Hamnars ansvarsområden.

*Särskilt uttalande* gjordes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

På både Saltsjön och Mälaren finns förutsättningar för utökad båttrafik som ett komplement till den övriga kollektivtrafiken, t.ex. på sträckorna Tappström-City och Liljeholmen-City. Riktade medel för kollektivtrafik på vatten finns i Vänsterpartiets budgetmotion till riksdagen.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Lillemor Samuelsson (V) enligt följande.

Det som i strategidokumentet nämns som "en önskan att utveckla kustsjöfart med exempelvis motorpråmar" måste snarare betecknas som en allmänt förväntad utveckling i denna riktning. I vår region är sådan sjöfart möjlig i området från Norvik (via en anpassad Yxlö Kanal) till Norrtälje samt in till Köping, dvs hela Roslags- och Mälardalsområdet. Det är ett mycket stort sammanhängande fartområde, betecknat E-område.

Stockholms-/Mälardalsregionen är i det närmaste ensam i landet om en sådan tillgång. På övriga kustavsnitt samt Vänern och Vättern är sjöfart endast möjlig med kraftigare byggda fartyg. I det nämnda E-området torde det finnas mycket goda förutsättningar att på ett lönsamt sätt frakta gods i motorpråmar. Därvid kan mycket stora godsvolymer överflyttas till sjöfart från vägar och järnvägar i hela Mälardalen och Roslagen.

Godstrafik med motorpråmar i Roslagen och Mälardalen kan i många fall betyda att containrarna töms och lasten fördelas i pråmar redan i Norvik och Södertälje. Det leder i sin tur till att antalet mottagningshamnar kan bli ganska stort i storstockholmsområdet. Det bör övervägas att i god tid

reservera kajutrymme för omlastning från motorpråm till lokal biltransport vid följande platser i storstockholmsområdet:

1. Skeppsdal
2. Vaxholm
3. Gustavsberg
4. Tyresö
5. Dalarö

6. Gåshaga
7. Värtan
8. Edsberg
9. Stadsgården
10. Marievik
11. Kungsholms Torg
12. Söder Mälarstrand
13. Solna Strand
14. F.d. Pripps kaj
15. Blackeberg
16. Hässelbyverket
17. Görväln
18. Sigtuna
19. Bålsta
20. Tappström
21. Slagsta
22. Eolshäll

Vidare måste containerhamnarna i Norvik och Södertälje ges möjlighet till omlastning från container till motorpråm.

### **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordförande Rosa Lundmark (V) enligt följande.

Den varma, soliga sommarkvällen är det fullsatt på kajkanten längs Munkbron vid Kornhamnstorg. Vi vill att i framtiden det blir plats för folkliv längs fler kajer i attraktiva lägen så att fler får umgås vid en kajkant. Och kanske då också med ett metspö i hand.

### **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Eva Fagerhem m.fl. (S), Jessica Jorntun m.fl. (MP) och Carita Stenbacka Tenezakis (V) enligt följande.

Att överlämna följande som remissyttrande till kommunstyrelsen.

Stockholm är en stad på vatten. Hägersten-Liljeholmen är en stadsdel som i mångt och mycket går att betrakta som en 'skärgårdskommun'. Kollektivtrafik på vattnet är en möjlighet som alltför länge har fått vara i princip onyttjad. Strategin för Stockholms

Hamnar talar bland annat om goda förutsättningar för en stark färje- och kryssningstrafik, för att gynna besöksnäringen. Minst lika viktigt är det med goda förutsättningar för att i vardagen kunna transportera sig mellan hemmet och arbetet, eller till och från andra aktiviteter. Att kunna ta sjövägen till arbetet är något som många efterfrågar.

Vi ser därför mycket positivt på förslagen i strategin för Stockholms Hamnar om att verka för en utökad pendelbåtstrafik och att föra dialog med olika aktörer i syfte att utveckla kollektivtrafiken på vattnet. För Hägersten-Liljeholmens del skulle båttrafik inte bara kunna avlasta tunnelbane- och busslinjer i radiell riktning utan också kunna tillföra nya tvärförbindelser över Mälaren. Detta skulle ge stora tidsvinster för pendlare som idag är hänvisade till att resa via stadens centrum.

För att göra kollektivtrafik på vattnet riktigt attraktiv för resenärerna är det viktigt att byten mellan olika transportmedel kan ske smidigt. Därför är det viktigt att i planeringen involvera alla de aktörer som på olika sätt påverkar framkomligheten på land till de blivande båthållplatserna.

Sjöfarten är ett miljövänligt transportslag och att transportera gods på vattnet är att föredra framför långväga godstransporter på väg. Nio av tio varor kommer sjövägen. Därför är det viktigt att Stockholms Hamnar även i framtiden har tillräcklig kapacitet för sådana transporter. Att koncentrera renodlad godshantering till ett begränsat antal platser tror vi är en god idé, för att minska konflikterna med andra verksamheter och intressen.

Färje- och kryssningstrafiken i stadens centrala delar har både för- och nackdelar. Å ena sidan är den en del av en tradition och Stockholms identitet som en sjöfartsstad, å andra sidan leder den till mycken onödig biltrafik och andra utsläpp i ett tätbefolkat område. Det som strategin nämner om att möjliggöra för tåg färjor att anlöpa Stockholms Hamnar, det ser vi mycket positivt på.

Kajer, strandlinjer och vattennära områden har stor betydelse för rekreation, motion och friluftsliv. Sammanhängande gång- och cykelstråk längs med vattnet är något som många invånare värdesätter högt. Därför är det viktigt att öka tillgängligheten och att nya verksamheter som blir etablerade vid stadens kajer inte kommer i konflikt med dessa intressen. Med tillgänglighet menar vi såklart även tillgängligheten för personer med olika funktionsnedsättningar.

Strategin nämner planerna på att omlokalisera Cementas verksamhet från Lövholmen till Energihamnen. Det är något som skulle kunna innebära ett verkligt lyft för detta område. Stadsmiljön invid Liljeholmshamnen är i stort behov av upprustning och vid kajen ligger många fartyg stilla utan synbar verksamhet. Att rusta upp Liljeholmshamnen och att möjliggöra kollektivtrafik på vattnet över till exempelvis Bergsunds strand, det skulle vara en mycket god idé.

*Särskilt uttalande* gjordes av Abit Dundar m.fl. (FP), Lars Svärd m.fl. (M) och Hans Tjernström (C) enligt följande.



Pendelbåtstrafiken har stor potential på Stockholms inre vatten. Vi välkomnar därför att det genom pendelbåtstrafik skapas nya resvägar som kan avlasta tunnelbana och bussar, som idag lider av stor trängsel i rusningstrafik. Ett problem som dessutom kommer att aktualiseras allt mer i takt med att befolkningen i staden växer.

Särskilt stor potential finns i att kombinera resa med pendelbåtstrafik med cykel. För cyklister skapar pendelbåtlinjer smarta genvägar genom Stockholm. Därför är det viktigt att bryggor görs tillgängliga för cyklister och att det är enkelt att ta med sig sin cykel på pendelbåtarna.

För att skapa en sammanhållen resa är det dessutom viktigt att planera för bra möjligheter att ta sig till och från kajplatsen. Exempelvis genom bra cykelvägar, säkra cykelparkeringar och bytesmöjligheter till buss. Därför är det viktigt att staden arbetar för att skapa god tillgänglighet till dessa båtlinjer när de väl är på plats.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Larsson (V) enligt följande.

Att kollektivtrafik på vattnet är ett vitalt utvecklingsområde för vår stad och för de målarnära förorterna blir allt mer tydligt i takt med att kraven på klimatanpassning stadens verksamheter ställs av de beslutande organen. Detta syns även i förvaltningens svar. Vi vill peka ut Hässelby- Vällingbys givna läge för pendelbåtstrafik såväl till Stockholms C som till förorterna i SV samt till Slagsta, Botkyrka. Dessa utbyggda linjer blir ett både klimatsmart och kostnadseffektivt alternativ till den otidsenliga och kostnadsdrivande motorleden Förbifarten.

*Särskilt uttalande* gjordes av tjänstgörande ersättare Birger Nord m.fl. (MP) enligt följande.

Miljöpartiet ser positivt på sjösidans miljöeffektiva utveckling, att man kommit igång med en kajstrategi för Stockholms hamnar. Dels behövs denna kollektivtrafikmöjlighet p g a alla nya bostadshus som håller på och ska byggas. Om man dessutom skapar en trivsam miljö i närheten av eller på kajerna är det ett lyft för Vattenstaden Stockholm, som då gör skäl för sitt namn och kanske rent av kan ståta med att kallas Capital och Scandinavia.

Många i Hässelby-Vällingby har längre väntat på denna möjlighet. Förhoppningsvis känner sig människorna gladare och sundare när de tar den vackra sjövägen. Dessutom kan vägarna befrias från den tunga godstrafiken så de som måste ta bilen får kortare körtid till sina arbeten. Det är också viktigt att undvika de historiska misstagen att minska antalet tillgängliga kajer för sjöfart.

*Särskilt uttalande* gjordes av Bengt Roxne m fl (S) enligt följande.

Vi ställer oss bakom (S):s särskilda uttalande i hamnstyrelsen.

### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Reijo Kittilä (V) enligt följande.

Stadsdelsnämnden besvarar remissen med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Kungsholmen har gott om vattennära områden och härliga promenader längs med vattnet runt våra öar. Stadens kajstrategi innehåller frågeställningar som väldigt konkret handlar om vår närmiljö.

Det är viktigt att bevara utblickar över de fria vattenrummen och de gröna stränderna i stadsdelen. Våra utsikter har hotats av förslag på att tillåta flytande badhotell. En del mer eller mindre vackra fartyg med kommersiella verksamheter har legat (och ligger) vid våra kajer och skymt utsikten mot vattnet. Det har funnits tendenser till att ge utrymme för alltför kommersiella verksamheter längs med våra stränder.

Vi är positiva till att det finns restauranger, caféer och kiosker t.ex. utmed Norr Mälarstrand och Kungsholms strand. De bidrar till att göra våra strandpromenader till ett av Stockholms innerstads trevligaste områden för rekreation och socialt umgänge. Härligt för oss som bor på Kungsholmen och imponerande för våra gäster. Men det är viktigt att våra kajer och stränder får fortsätta att ha öppna utsikter över vattnet och inte bli restauranggator där priset för utsikten över vattnet handlar om tvånget att konsumera.

### **Skärholmens stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgitte Isberg (S) m.fl. enligt följande.

Socialdemokraterna instämmer i förvaltningens förslag till beslut, men vill därutöver anför följande.

Vi socialdemokrater är mycket positiva till att våra vattenvägar används för kollektiv trafik. Det skulle sannolikt innebära kortare resväg till och från arbetet. Dock vill vi påminna om att om detta ska genomföras i vår stadsdel så bör det finnas kollektiva förbindelser till våra bryggor i området som inte finns idag. Vi skulle önska att denna satsning på kollektiv trafik genomfördes.

Vi har Sättra badplats, Skärholmens gård och Mälarhöjdens badplats som skulle vara betjänta av både kollektiv trafik till bryggorna och färjetrafik till och från bryggorna.

Om detta ska utredas/genomföras är det av yttersta vikt att man mer än en gång funderar över om denna typ av transporter är förenlig med ett naturreservat (Sätraskogen).

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Christoffer Järkeborn m.fl. (M), Per Henriksson (FP) och Fredrik Lindstål (C) enligt följande.

Alliansen på Södermalm anser att det är viktigt att verkligen ta tillvara på Södermalms kajer för att bidra till att utveckla stadsdelen till världsklass. Vi tycker att det är positivt att strategin innehåller förslag som underlättar för kollektivtrafik på vatten, att tillgängliggöra stadens kajer i större utsträckning och att upprustning av Skeppsbron finns med.

Vi är mycket positiva till den planerade linje mellan Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand och Klara Mälarstrand. Detta tror vi på ett bra sätt tydligare kommer att knyta samman olika delar av Stockholm. Däremot anser vi att det saknas flera viktiga kajer som behöver utvecklas och framförallt Söder Mälarstrand. Vi vill utveckla Söder Mälarstrand till ett attraktivt område för möten och evenemang.

*Särskilt uttalande* gjordes av Anders Göransson m.fl. (S), enligt följande.

På Södermalm pågår en rörelse ner mot vattnet. Fotografiska museet, förslagen om båtbygga vid Pålsundet och bro till Årsta holmar är tre exempel på denna trend. Därför är det bra att strategin tar upp de offentliga stråken längs stadens vatten.

Vi menar dock att den skulle behöva vara tydligare, för det finns dock både sådant som avskräcker och som manar till efterföljd i senare års byggande. Ett exempel på det förra är Järla Sjö i Nacka.

I ett i övrigt mycket fint område har jakten på ökad nytta på marginalen lett till att delar av vattenstråket/stranden privatiserats. Det har försämrat områdets offentliga stråk och gemensamma identitet.

Hammarby Sjöstad är ett exempel på motsatsen. Där finns skönhetsfläck-ar, främst i den senaste byggda delen mot Henriksdal, men i stort är området utmärkt när det gäller de offentliga stråken. Stadsarkitekten Per Kallstenius m.fl. framsynta arbete med att värna den öppna vattenvägen runt hela Sjöstaden har visat sig vara en mycket viktig insats.

Genom att inte sälja ut strandkanten till högstbjudande fick stadsdelen en allmänning, en gemensam kaj som alla har tillgång till. Vi är övertygade om att detta är en viktig byggsten för att skapa en gemensam och sammanhållande identitet i en stadsdel som Sjöstaden.

Att enskilda byggbolag vill öka exploateringen, tjäna mera pengar, är förstås rimligt. Politiken, det demokratiska systemet, har en annan uppgift. Vi måste förstå

skillnaden mellan samhälls- och egenintresse, där det är vår roll att företräda det gemensamma, samhällsintresset.

Utöver det vill vi lyfta följande:

- det är viktigt att Skeppsbron görs mera attraktivt för besökare med färre parkeringsplatser, en mera välordnad bebyggelse och bättre tillgänglighet till vattnet.
- som pensionärsrådet påpekar finns en risk att upprustningsåtgärder som finansieras genom etablering av restauranger m.m. försämrar tillgängligheten till kajområdena. Dessutom behövs ytterligare övergångsställen, trappor och kollektivtrafik, bättre belysning och parkbänkar, fler träd.
- Söder Mälarstrand har en stor utnyttjad potential för rekreation, serveringar m m som bör tas till vara.
- för Söderborna är stränder och kajer delar av en enhet. Det är viktigt att utvecklingen av strandlinjens olika delar sker samordnat och inte splittras på grund av att olika förvaltningar ansvarar för olika avsnitt.
- vi är positiva till att utnyttja Stockholms vatten för kollektivtrafik men är skeptiska till kajstrategins beskrivning av att lokal båttrafik skulle kunna ge betydande ny kapacitet-

*Särskilt uttalande* gjordes av Erik Malm m.fl. (MP), enligt följande.

Vi instämmer till stor del i de synpunkter Södermalms stadsdelsförvaltning har, men med några tillägg. Med tanke på alla de fartyg som redan nu, och kanske ännu mer framöver lägga till vid Stockholms kajer anser vi att staden måste komma tillrätta med de utsläpp som dessa medför. Staden bör ställa offensiva krav som inte får underskridas. Vi anser att Stockholmsborna inte ska behöva oroa sig för att vattenkvaliteten försämras alltmer i takt med att båtbesökandet ökar.

Att den rörliga sjöfarten ska premieras är bra, däremot är det inte självklart att alla andra kommersiella verksamheter successivt ska avvecklas till förmån för rörlig trafik eller fritidsbåtar.

Det anges att stillaliggande fartyg, som ligger vid kajerna, med verksamheter som hotell och kontor successivt ska fasas ut. Vi håller inte med om det, även om det självklart ska finnas plats för rörlig trafik och då framför allt eventuellt nya transportmedel i staden på vattnet. Väldigt angeläget är att båtar där det idag är dans, vandrarhem eller restauranger ska kunna vara kvar, flera av dessa ligger vid söder Mälarstrand. De finns till glädje för såväl turister som boende i stadsdelen. Dessa utgör ett viktigt inslag och bör ha en självklar plats där.

*Särskilt uttalande* gjordes av Gunnar Ågren (V) enligt följande.

Vi instämmer helt med Pensionärsrådets uttalande kring stadens förslag till kajstrategi:

Pensionärsrådet vill framhålla att stråk utmed vatten är lika värdefulla som parker och att Stockholms kajer, så långt som det är möjligt, bör göras tillgängliga för rekreation. Den sammanlagda kajlängden är så omfattande att även visst tekniskt utnyttjande kan rymmas. Tillgängligheten behöver dock förbättras, exempelvis fler övergångsställen, trappor och kollektivtrafik. Promenadstråken behöver bättre belysning och parkbänkar. Även träd bör planteras. Som exempel kan nämnas att på Tillæus generalkarta från 1733 kan man tydligt se trädsymboler på Skeppsbron!

Upprustningen av kajerna bör, enligt pensionärsrådet, inte finansieras med kommersiell bebyggelse av olika slag, t.ex. kontor och hotell med sina stora krav på parkeringsytor, utan med anslag från stadsbyggnadsbudgeten. Ett stort problem med kajerna är att de ofta samsas med större trafikleder som bullrar och stör. Sänkt hastighet och bullerskär-mar bör övervägas åtminstone utmed de bästa stråken. (Pensionärsrådet, 2014-03-31).

Detta stämmer helt med Vänsterpartiet i Södermalms stadsdelsnämnd vision om gröna miljö- och hälsövänliga kajer som vi lade i skrivelsen "Ett grönare Söder Mälarstrand för alla" (2013-08-22) och som Södermalms stadsdelsförvaltning lämnat till beredning hos trafik- och renhållningsnämnden och hos Stockholms Hamn AB förra månaden.

Söders kajpromenader bör bevaras bredda, som ett offentligt och tillgängligt rum, en plats för alla där man kan njuta av vattnet och utsikt utan att behöva betala för det.

## **Östermalms stadsdelsnämnd**

*Reservation* anfördes av Stefan Nilsson m.fl. (MP) enligt följande.

att i huvudsak bifalla förvaltningen förslag

att därutöver anföra följande:

Trots att det numera är vedertaget att risken för en höjning av vattennivån är stor står det i strategin inte hur konsekvenserna av en sådan utveckling ska mötas. Det är anmärkningsvärt att en sådan utmaning inte omnämns och vi föreslår ett lämpligt tillägg till strategin.

Vad gäller nyttjandet av Stockholms kajyta är vi i stort sett positiva till den prioritering som har gjorts i strategin. Ökad kollektivtrafik på vattnet är en förutsättning för en region med kraftig tillväxt och stundande ombyggnation av Slussen. Vi saknar dock en satsning på ökad kollektivtrafik till och från platser där många båtar anlägger. Som exempel kan nämnas Stadsgården, en plats som många turister tvingas gå ifrån oavsett väderlek och årstid. Strategin nämner att denna färjeterminal eventuellt kommer att flyttas längre ut och bort från Slussen vilket innebär en ännu längre promenad för alla de turister som anländer till denna plats. Bättre kollektivtrafik till och från färjeterminalen skulle förbättra turisternas första intryck av Stockholm och avsevärt

underlätta tillryggaläggandet av denna sträcka för de med stort bagage och fysiska funktionsnedsättningar.

Avslutningsvis anser vi att en innerstadsmarina är en god idé, så länge det i anslutning till denna uppförs en anläggning för tömning av septitank. Småbåtshamnarna i Stockholm har stora problem med föroreningar på grund av bottenfärg och vi hade gärna sett en plan för fler båtbottentvättar i strategin. Intresset för båt-pooler ökar också och vi anser att en innerstadsmarina bör ha ett antal platser reserverade för båtpoolsbåtar.

*Särskilt uttalande* gjordes av Birgit Marklund Beijer m.fl. (S) och Jaime Barrios m.fl. (V) enligt följande.

Stadens löften om 4100 nya studentbostäder under perioden 2010-2014 förblir ouppfyllda och nu har återigen idén om studentbostäder på fartyg väckts till liv igen.

Vi vill omedelbart säga att det är bra att staden inser situationens allvar och vi kan dessutom tänka oss ett fartyg som en snabb och tillfällig lösning på studenternas bostadssituation. Vi anser dock att det måste till ytterligare snabba alternativ till fler studentbostäder.

Studentbåten är dock ingen snabb lösning för att möta ett tillfälligt behov. Projektet med studentbåten har pågått under en tid och alltför mycket arbete har lagts ner på att få till en ösning. Bostadssituationen kräver snabbare och mer permanenta lösningar än vad färdigställandet av studentbåten lär ta.

Vi är tveksamma till att lägga ned ytterligare kraft på något som kommer vara ett påtagligt hinder för vår hamnverksamhet. Det är också från början klart att man skapar en torftig boendemiljö för studenter, när 1200 personer ska bo inom den slutna värld som ett påbyggt fartyg ändå blir. Men som en tillfällig och hyfsat snabb etablering fyller studentboendet en viktig funktion men vi anser att flera andra möjligheter till att snabbt få fram studentbostäder också måste till.