



STOHAB  
2016-08-25

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Principer för prismodell för Hamn- & Skärgårdstrafiken

### Bakgrund

Innerstadskajerna med sin livliga hamn- och skärgårdstrafik är en självklar del av stockholmsbilden. Stockholms Hamnar har i uppdrag att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och turister samt att främja sjöfarten och säkra regionens varuförsörjning. Utifrån detta uppdrag har Stockholms Hamnar under lång tid lagt ner stora resurser för att skapa miljöer som både är attraktiva och i samklang med de omgivande historiska miljöerna.

Parallellt med stadens utveckling har det växt fram fler verksamheter som erbjuder upplevelser på och från vattnet, samt ett ökat resande med pendelbåtlinjer i både privat och offentlig regi. I syfte att möta de nya behoven och skapa tydliga och transparenta förutsättningar för att driva hamn- och skärgårdstrafik i Stockholms hamnområde, har Stockholms Hamnar utvecklat en ny prismodell för segmentet.

### *Hamn- och skärgårdstrafiken idag*

Årligen transporteras 5 miljoner passagerare och 8000 ton gods med hamn- och skärgårdstrafiken, fördelat på 100 fartyg. Innerstadskajerna består av drygt 7000 meter kaj och används främst av hamn- och skärgårdstrafik inklusive pendelbåtstrafik men även stillaliggande fartyg/pontonier med kommersiell verksamhet (resturanger, hotell mm), stillaliggande fartyg utan publik verksamhet (kontor och konferens mm) samt skutor och Bo på Båt.

Ett antal kajer är bokningsbara för exempelvis yachter, kryssningsfartyg, stadsbesök eller evenemang. En del av innerstadskajerna är eller kommer bli långtidsupplåtna för större infrastrukturprojekt såsom Citytunneln, Slussenprojektet och Nobel/Nya tunnelbanan. Dessutom finns längs innerstadskajerna drygt 20 båthållplatser för kommersiell och privat trafik.

### *Låg kostnadstäckning*

Intäkterna för hamn- och skärgårdstrafiken uppgick 2015 till 6,2 miljoner kronor vilket ligger betydligt under Stockholms Hamnars kostnader för underhåll, drift och investeringar av aktuella kajsträckor.

Det finns flera orsaker till att kostnadstäckningen för hamn- & skärgårdstrafiken under en lång tid varit låg. Denna trafik har främjats på grund av sin samhällnytta och bidrag till att skapa levande och attraktiva vattennära miljöer för invånare och turister. Gamla avtal undantar exempelvis Djurgårdstrafiken från passageraravgifter och kajavgift har hittills baserats på nyttjande istället för på årsbasis för den kajplats som tas i anspråk. Taxorna har varit historiskt låga och endast höjts årligen med KPI. Samtidigt har innerstadskajerna förknippats med höga kostnader för att hålla en högkvalitativ nivå på kajunderhåll, gestaltning, infrastruktur och ytskikt då kajerna är en del av det offentliga rummet.

### *Förslag på ny prismodell*

Stockholms Hamnar har tagit fram ett förslag på ny prismodell som ligger i linje med ägardirektiven och kajstrategin, och som är enklare, mer transparent och konkurrensneutral än tidigare modell. Den nya modellen kommer dessutom att innebära lägre administrativa kostnader för alla parter.

Dagens modell är uppbyggd av en rörlig passageraravgift och en kajplatsavgift som består av det geografiska läget och fartygets längdklass. Utöver detta finns ett antal tillägg och rabatter.

Den nya modellen innebär att hamnavgiften blir mer renodlad delas upp i två delar:

- *Fartygsavgift* för fartyg som driver kommersiell verksamhet inom hamnområdet. I avgiften ingår passageraravgift, avgift för slussning, tömning av avloppsvatten.
- *Kajplatsavgift* som är baserad på fartygets längd (meter/månad). I avgiften ingår vatten.

Utöver hamnavgiften tillkommer avgift för fartyg som av Hamnen getts tillstånd att bedriva tillfällig verksamhet, t.ex. serveringsrörelse och butiksförsäljning. Fartyg med reducerade utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och fartyg som är K-klassade av Statens maritima museer eller T-klassade av Transportstyrelsen erhåller rabatter.

Den nya modellen kommer innebära ökade priser jämfört med tidigare år, men höjningen sker från låga nivåer och de verksamheter som får prisökningar procentuellt har fortfarande relativt låga avgifter i kronor och ören. Bolaget bedömer att intäkterna ökar med 1,8 mnkr, motsvarande 0,36 kronor per passagerare. Fartyg med stora passagerarflöden samt pendelbåtstrafik kommer att gynnas av den nya modellen, vilket




ligger i linje med Stockholms Hamns kajstrategi där den rörliga sjöfarten anges som prioriterad.


## Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att godkänna principer för prismodell för hamn- och skärgårdstrafiken.

Stockholm den 17 augusti 2016

  
Johan Castwall  
VD

  
Anders Nordlund  
Chef Hamn & Trafik