



2022-03-29

Till:
Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för förvaltning
Avdelningen för rättsliga frågor

Ert dnr: 2589-81691-2021
Dnr: 2021/840

Remissyttrande avseende förslag om fartbegränsningar i Furusundsleden, Österåkers kommun

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning för att därigenom främja regionens utveckling och hållbara tillväxt, samt att bidra till regionens besöksnäring.

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, har beretts möjlighet att yttra sig över ”Förslag om fartbegränsningar i Furusundsleden, Österåkers kommun”.

Det remitterade materialet utgörs av en sammanställning av synpunkter och yrkanden från intressenter i området avseende ytterligare fartbegränsningar för fartyg i del av Furusundsleden.

Från Nynäshamns hamn och nya Stockholm Norvik Hamn i söder, Stockholms hamn i den urbana noden Stockholm till Kapellskärs hamn i norr, har koncernen Stockholms Hamnar över regionen geografiskt utspridda hamnområden. Samtliga har som syfte att säkerställa ett transportmässigt fungerande och miljömässigt hållbart sätt att försörja Stockholm-/Mälardalsregionen med varor och gods. Dessutom är hamnarna viktiga knutpunkter för att säkerställa transporter i korridoren mellan bland annat Finland och Sverige. Vikten av denna trafik har visat sig ännu tydligare under covid-19-pandemin där denna bro över vattnet varit en pulsåder för transportflödet länderna emellan. Stockholms hamn är i dag Corehamn inom TEN-T och ScanMed-korridoren.



Stockholms Hamnars yttrande

Bolaget anser att det är grundläggande att beslut om eventuella vidare fartbegränsningar i de viktiga transportlederna in mot Stockholm fattas med långsiktighet och föregås av utredningar. Bolaget vill bland annat se en framtida genomgång av Statens Geotekniska Institutets (SGI) genomförda åtgärder gällande erosionskydd i leden och vilka effekter dessa gett. Dock måste det, enligt uppgift, gå ett antal år med full trafik innan det går att dra några konkreta slutsatser av effekterna av ett sådant arbete.

Furusundsleden är en av de två farlederna in till Stockholm och är av avgörande betydelse för den trafik som bedrivs till och från Stockholms Hamnar. Trafiken skyddas av riksintresse och är av väsentlig betydelse för både näringslivet och den för Stockholm så viktiga besöksnäringen.

Den reguljära färjetrafiken

Bolaget motsätter sig ytterligare förändringar i fartbegränsningarna för den reguljära färjetrafiken enligt yrkande 1a och 1b. Detta mot bakgrund av att ingen ny fakta presenteras i det remitterade underlaget, vilket därmed inte motiverar ytterligare förändringar i fartbegränsningarna på aktuell sträckning av Furusundsleden.

Bolaget tar samtidigt problematiken med erosion i Furusundsleden på största allvar och uppdrog, tillsammans Sjöfartsverket och Trafikverket, åt företaget Hydrographica att mellan år 2015-2017 kartlägga och genomföra en utredning om huruvida skador uppkommit och dess eventuella omfattning, vad som orsakat dem samt möjliga åtgärder. Uppdraget bekostades gemensamt av uppdragsgivarna och samråd skedde med de närboende.

Det var bland annat denna utredning som låg till grund för Länsstyrelsens tidigare beslut i denna fråga daterat 2016-04-18. Beslutet och motiveringen till detta samt tillhörande utredning är fortfarande tillämpligt och Bolaget ser därmed inte att beslutet bör förändras. Bolaget vidhåller sin tidigare redovisade inställning i yttrande daterat 2015-08-20 med dnr 2015-00344.

Att genomföra ytterligare fartreduktioner för den reguljära färjetrafiken kan medföra att till exempel en rundresa Stockholm-Åbo-Stockholm, vilket affärsmodellen bygger på, omöjliggörs. Hamnuppehållet kan inte bli kortare än i dag då lastnings- och lossningsproceduren måste ske på ett säkert sätt och det är av största vikt att rederierna har möjlighet att genomföra den service ombord på fartyget som krävs. Den nuvarande 24h-trafiken är viktig för att hålla den så viktiga gods- och passagerartrafiken mellan



Sverige och Finland i gång. Trafiken på linjen mellan Stockholm och Åbo är så viktig att den finska staten under pandemin sköt till medel för att säkra denna.

”Tyngre kryssningstrafik”

Bolaget motsätter sig förändringar i fartbegränsningarna för kryssningstrafiken enligt yrkande 2a och 2b. Detta mot bakgrund av att ingen ny fakta presenteras i det remitterade underlaget, vilket därmed inte motiverar ytterligare förändringar i fartbegränsningarna på aktuell sträckning av Furusundsleden.

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar med cirka tolv miljoner färje- och kryssningspassagerare under ett normalår. Passagerartrafiken över Östersjön är betydelsefull för destinationen Stockholm. Möjligheten att attrahera besökare till bland annat besöksnäringens och kulturens aktörer är avgörande för att skapa arbetstillfällen, slå vakt om stadens attraktionskraft och öka tillväxten.

Den totala konsumtionen kopplad till den internationella kryssningsverksamheten i Stockholms län uppgick enligt rapporten ”De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen 2018” till 874 miljoner kronor. I denna konsumtion ingår både kryssningspassagerarnas och besättningsens konsumtion i samband med deras besök i Stockholms län.

Alla eventuella försämringar i förutsättningarna för kryssningstrafiken till Stockholm, en av de mest populära destinationerna i Östersjön, innebär att konkurrenskraften för Stockholm som destination försämras. Detta påverkar Stockholms besöksnäring med bland ett minskat antal gästnätter och minskad konsumtion då ”turn-around” passagerarna är de kryssningspassagerare som bidrar mest till den regionala ekonomin överlag.

Eventuella skärpningar av fartbegränsningar kan dessutom för Bolagets verksamhet skapa problem under vår och höst då mörkerrestriktionerna träder in. Om detta skulle betyda att fartygen kommer in senare till Stockholm och måste gå ännu tidigare än i nuläget, försämrar det utvecklingen för Stockholm som kryssningsdestination.

Vidare vill Bolaget framhålla att en minskning av antalet anlöp till följd av fartreduceringar gör det svårt att finansiera omställningen mot en mer hållbar sjöfart och angelägna investeringar i elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn.

De remitterade yrkandena yrkar på att den tillåtna farten för yrkessjöfarten ska sänkas och de främsta skälen för detta är den erosion som uppstår vid stränderna, men yrkandet tar även upp vinsten av att emissionerna minskar drastiskt vid en fartreducering. Bolaget instämmer i riktigheten i den kubiska formeln (som yrkandet hänvisar till) och dess



användning för att beräkna motoreffekten vid olika hastigheter. Detta är dock en approximation och kan skilja sig åt mellan olika fartyg beroende på design och var fartyget befinner sig på motorns effektkurva. Bolaget vill i sammanhanget lyfta att det är viktigt att vara medveten om att om fartyget efter sträckor med fartbegränsning sedan kör snabbare för att ”köra ikapp”, kan detta totalt sett istället leda till en ökad bränsleförbrukning. Det är därmed inte självklart att hastighetsbegränsningar på vissa platser i farleden totalt sett leder till större miljövinster.

Skärgårdstrafiken

Den sjötrafikutredning som Region Stockholm arbetat med i ett par år, ska inom kort beslutas i trafiknämnden. Sjötrafikutredningen anger inriktningen för kollektivtrafiken till sjöss från 2025 och tio år framåt och utredningen ser både till säsongsvariationerna och skärgårdsbefolkningens behov. I utredningen har även pendelbåtarna som trafikerar Mälaren och Saltsjön ingått. Bolaget uppfattar att det nu liggande förslaget är att tyngdpunkten ska ligga på fler och mindre snabbgående fartyg för att underlätta för de som bor och verkar i skärgården. Därmed är bland annat pendelbåtarnas hastighet en viktig parameter för effektiva transporter i skärgården.

Bolaget motsätter sig ytterligare fartbegränsningar för skärgårds- och pendelbåtstrafiken. Detta mot bakgrund av att inget nytt framkommer i det remitterade underlaget som motiverar ytterligare förändringar av farterna på aktuell sträckning av Furusundsleden. De pendelbåtar som finns i trafik uppskattas av många arbetspendlare och Bolaget är positiva till potentialen att utveckla pendelbåtstrafiken i regionen ytterligare.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson
vd