

Utlåtande 2006:141 RIII (Dnr 309-3360/2005)

"Att hamna rätt"

Förslag till hamnstrategi för Stockholm

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Hamnstrategi för Stockholm godkänns i enlighet med det förslag som föredragande borgarrådet anför.
2. Styrelsen för Stockholms Stadshus AB anmodas att i samarbete med Stockholms Hamnar AB fortsätta förberedelserna och planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvik) som containerhamn.
3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Kommunstyrelsen beslutar följande under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan

Stadsledningskontoret ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslöt i mars 2004 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och aktörer ta fram en hamnstrategi för Stockholm, *bilaga 2*. Strategin ska enligt kommunfullmäktiges beslut utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten, visa på sambanden mellan olika åtgärder, skapa framförhållning i den

ekonomiska planeringen samt precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning.

Utgångspunkten för förslaget till hamnstrategi är att Stockholm-Mälardalsregionen skall utvecklas till norra Europas ledande tillväxtregion. Ett sådant mål förutsätter en väl fungerande infrastruktur, inte minst vad gäller transportsystemet. En viktig del i den totala infrastrukturen utgörs av hamnarna. En central utgångspunkt i strategiförslaget är målsättningen att Stockholm även framöver skall vara en dynamisk hamnstad. Utredaren har sammanfattat strategin i fjorton punkter. Här förordas bland annat en utbyggnad av hamnen i Nynäshamn och en överflyttning dit av nuvarande containerverksamheten i Frihamnen. Vidare föreslås att staden upptar förhandlingar om köp av Södertälje hamn och att en ny kryssningsterminal uppförs i Frihamnen.

Stadsledningskontoret anser att kommunstyrelsen bör föreslå kommunfullmäktige att anmoda styrelsen för Stockholms Stadshus AB att i samarbete med Stockholms Hamnar AB fortsätta planeringen av utbyggnaden tillsammans med Nynäshamns kommun angående utbyggnaden av Nynäshamns hamn, samt undersöka möjligheterna till samverkan med näringslivet för finansiering och genomförande av utbyggnaden.

Därefter kan ett genomförandebeslut vad avser utbyggnaden och dess finansiering behandlas i kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen föreslås vidare få i uppdrag att tillsammans med berörda förvaltningar och bolag samordna den planering som sker inom vision 2015 i Värtahamnen-Frihamnen med de framtida planerna för Loudden och Värtabanan samt övriga exploateringsplaner, infrastrukturplaner och krav från hamnverksamheten.

Det framtida behovet och lokaliseringen av bulkhanteringen bör utredas.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, marknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Katarina-Sofia stadsdelsnämnd, Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Hamnar AB, Stockholms Näringslivskontor AB, Stockholm Visitors Board AB.

Remissinstanser utanför Stockholms stad har varit Stockholms läns landstings regionplane- och trafiknämnd, Länsstyrelsen i Stockholms län, Regionförbundet Sörmland, Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket,

Mälardalsrådet, Gävle kommun, Haninge kommun, Köpings kommun, Nacka kommun, Norrköpings kommun, Nynäshamns kommun, Oxelösunds kommun, Solna kommun, Södertälje kommun, Västerås kommun, Östhammars kommun, Birka Line, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Fortum, Handelskammaren, Ålands handelskammare, Louddens Flygbränsle AB, Naturskyddsföreningen, Nynäshamns Hamn AB, Roslagshamnar AB, Silja Line, Skärgårdsmiljöföreningen, Statens petroleuminstitut, Svenskt Näringsliv, Tallink, Team Line AB, Transportarbetarförbundets avd. 8 i Stockholm samt Viking Line.

Nynäshamns Hamn AB och Roslagshamnar AB har meddelat att man inte kommer in med något eget remissvar då Stockholms Hamnar AB svarar för hela koncernen. Mälardalsrådet har meddelat att man inte kommer att inkomma med något svar, och från Silja Line, Birka Line och Tallink har inga svar inkommit.

Östermalms stadsdelnämnd, trafiknämnden, marknämnden samt stadsbyggnadsnämnden har gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret anser att hamnverksamheten är en viktig fråga för Stockholm. Den föreslagna strategin ger en bra bild över hur hamnsituationen ser ut i Stockholm. Via hamnarna kommer gods som krävs för att en storstad skall fungera, men det kommer även en stor mängd besökare. Både gods och passagerare kan ha målpunkter i staden men också i andra delar av landet. Hamnarna fungerar som stora logistikcentraler där gods lastas om och förs vidare. Detta ställer krav på att det finns ett infrastruktursystem som fungerar på ett smidigt sätt och att transporterna kan ske så miljövänligt som möjligt.

För att Stockholm skall fungera som en storstad även i framtiden krävs att det skapas ett hållbart transportsystem för de varor som skall konsumeras i regionen. Detta innebär att varorna så långt möjligt är skall fraktas på båt eller järnväg.

Det är viktigt att planerings- och genomförandeprocessen för dessa projekt beaktas vid planeringen av en storhamn vid Norvik. Banverket utreder också på regeringens uppdrag förutsättningarna för utökad kapacitet på Nynäsbanan som tillgodoser en eventuell framtida utökad godstrafik.

Östermalms stadsdelnämnd överlämnar och åberopar i huvudsak tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Nämnden anförde ytterligare att Värtabanans användbarhet även för persontransporter bör utredas i syfte att belysa möjligheterna till ett integrerat spårvagns-, light rail- eller tvärbanenät där spårbunden kollektivtrafik kan förbinda Norra Djurgårdsstaden/Hjorthagen inte bara österut utan också västerut mot Albano, Norra Station och Frescati.

Marknämnden beslöt att översända kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Trafiknämnden överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att som svar på remissen överlämna kontorens tjänsteutlåtande.

Sammanfattning av det gemensamma tjänsteutlåtandet redovisas nedan:

Nämnderna ser positivt på ett strategidokument som kan ligga till grund för fortsatt planering av hamnområdena och bedömer att strategin i kombination med Stockholms hamns ”Vision 2015” kan utgöra en plattform för fortsatt arbete tillsammans med Stockholms hamn och berörda regionala och statliga instanser.

Värtan – Loudden - Frihamnen bör ur flera avseenden utgöra en ”port” till Stockholm där terminalverksamheten kan bli en bra plattform för utveckling av turismen i Stockholm.

Efter remissförfarande undertecknade företrädare för Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket i juni 2005 en slutlig version av rapporten om riksintresset Stockholms hamn. Riksintresset såsom det avgränsas enligt miljöbalken omfattar i sin helhet Värtahamnen – Frihamnen - Loudden samt Masthamnen, Stadsgården och Skeppsbron. De statliga myndigheternas beslut innebär att först när en nylokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. En tågordning som sannolikt försvårar framförhållning i stadens markanvändningsplanering av området.

En särskild fråga att uppmärksamma är att det redovisas att elanslutning installerats för färjorna i Masthamnen. En rekommendation bör vara att så även sker för färjorna och kryssningsfartygen i Värtahamnen och Frihamnen, i såväl befintliga som planerade lägen.

I dagsläget används Södra kajen i Värtahamnen som ett reservläge för kryssningsfartyg. Läget används endast ett fåtal gånger per år. Med en utbyggd kryssningsterminal i Frihamnen bör det prövas om reservläget vid Södra Kajen kan utgå till förmån för annan hamnrelaterad verksamhet som möjliggör en stadsutveckling av Södra Värtahamnen med blandad bebyggelse. Södra kajen kan kanske användas för lokal sjötrafik. Därmed ges förutsättningar för att uppnå en blandad bebyggelse som befolkas dygnet runt.

I hamnstrategin förs ett resonemang om huruvida Värtabanan behövs när olje- och containerhanteringen avvecklas. Med anledning härav föreslås att möjligheten att flytta tåg färjetrafiken till Nynäshamn bör studeras. Utvecklingen av såväl Norra Stationsområdet som Hjorthagen/Värtanområdet

skulle underlättas väsentligt om Värtabanan avvecklades helt eller delvis. Vägverket ser också stora fördelar med en begränsning av Värtabanan inför genomförandet av Norra Länken.

På kort sikt är det inte möjligt att ställa om transportarbetet på Värtabanan men det är angeläget att staden, tillsammans med berörda parter, initierar ett statligt och regionalt samarbete om planering och finansiering av den hamnrelaterade infrastrukturen.

Godstransporterna bör i största möjliga utsträckning lokaliseras till Norvik, Nynäshamn där ett tidigt anläggande av järnvägsfärjeläge bör övervägas. Nämnderna anser att hamnstrategin på denna punkt visar på en bra möjlighet att låta godstrafiken omlokaliseras till Nynäshamn med samtidig utbyggnad av Nynäsbanan.

Det är viktigt att inriktningen på den framtida hamnverksamheten nu läggs fast för att skapa förutsättningar för planeringen av såväl hamnområdena som andra områden vars planering indirekt är beroende hamnens utveckling som t.ex. Norra stationsområdet även om omvandlingen ligger kanske 10-15 år framåt i tiden.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd vill betona önskvärdheten av att en ersättning för Loudden som oljehamn inte medför en ökning av tankbilstransporterna från Bergs oljehamn i Nacka via Södra Länkens tunnlar eller på annat sätt genom delar av stadsdelsområdet. Vidare förutsätter nämnden att Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB intensifierar arbetet med att kraftigt minska svavelvätehalten i avloppsvattnet från fartygen i syfte att eliminera den odör som annars uppstår när detta avloppsvatten pumpas över i det kommunala ledningsnätet. Nämnden ställer sig avvaktande skeptisk till såväl omfattningen av den föreslagna överdäckningen som inriktningen på den föreslagna bebyggelsen mellan Erstaklippan och Fåfången. Nämnden förutsätter att stadsdelsnämndens inflytande i den följande processen inte inskränks endast till vad PBL formellt föreskriver utan att nämnden ges möjlighet att även fortlöpande få insyn i det planarbete som berör nämnda överdäckning.

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd anser att det finns ett stort behov av en hamnstrategi men avstår från att ha generella synpunkter på strategin, med ett undantag: nämnden anser att ett principbeslut snarast bör tas fram, som fastställer möjligheten att kunna bygga bostäder inom framtida friställda hamnområden. Några synpunkter på hamnverksamheten på Skeppsbron framförs. Nämnden anser att en uppdaterad dokumenterad ansvarsfördelning avseende skötselområden på Skeppsbron bör tas fram och anser att ett livfullt

promenadstråk torde kunna fungera sida vid sida med hamnverksamheten på Skeppsbron - såvida inte någon av dessa två funktioner utvidgas väsentligt.

Brand- och räddningsnämnden anser att förslaget till hamnstrategi är ett bra utredningsmaterial som redovisar möjligheter men även konfliktsituationer som kan uppstå då hamnverksamhet ska bedrivas i samverkan med annan typ av bebyggelse så som kontor och bostäder. Nämnden anser att det fortfarande återstår en hel del frågor som måste lösas innan staden kan inleda uppförande av bostäder och kontor i hamnområdet. Det är oklart hur man avser att hantera den tidsperiod som utbyggnad av stadsutvecklingsområdena pågår parallellt med avvecklingen av verksamheterna i t.ex. Loudden. Det finns ett flertal konflikter som måste lösas före det att byggnation påbörjas. Nämnden efterfrågar en tydligare samordning av de två processerna, avveckling av verksamheter och uppförande av ny bebyggelse.

Miljö- och hälsoskydds-nämnden anser att en strategisk miljöbedömning bör göras innan beslut fattas om hamnstrategin inom staden. I en hamnstrategi bör t.ex. även de nationella och regionala miljömålen samt stadens miljöprogram behandlas vilket saknas i denna utredning. Statusen för Vision 2015, som är framtagen av Stockholms Hamn, anser nämnden vara oklar och bör belysas tydligare i hamnstrategin - om strategin ska göra anspråk på att utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten. Nämnden menar att eventuella bebyggelseplaner i anslutning till hamnområdena bör specificeras snarast. Det finns i nuläget inget dokument som tydligt avgränsar hamnverksamheten från annan bebyggelse och ger tydlig vägledning, exempelvis med konkreta förslag till skyddsavstånd. I anslutning till kryssningsterminalerna föreslår utredningen en utbyggnad av spårbunden trafik. Nämnden är positiv till utbyggnad av spårbunden trafik förutsatt att skyddsavstånd till bostäder beaktas.

I utredningen framhålls betydelsen av att planerade väg- och järnvägsprojekt i regionen genomförs. Nämnden vill betona vikten av att transportererna i första hand sker på järnväg för att minska negativ miljöpåverkan. Vid byggnation av ny djuphamn för containertrafik i Nynäshamn-Norvik är det därför viktigt att spårtrafiken byggs ut så att transportererna från Norvik till Stockholm miljöanpassas. I hamnstrategin är det oklart i vilken utsträckning Värtabanan kommer användas i framtiden. Nämnden vill betona betydelsen av att Värtaverket även framöver har tillgång till miljövänliga transporter. Nämnden menar att det är mycket värdefullt att behålla miljöanpassad infrastruktur. Nämnden anser att det är viktigt att en permanent lösning för oljehantering i regionen kan komma till stånd.

Stockholms Näringslivskontor AB samt Stockholm Visitors Board AB anser att med omlokaliseringen av containerhanteringen i Frihamnen och avvecklingen av Loudden blir Värtan-Frihamnen en renodlad färje- och kryssningshamn. De markområden som frigörs, kan användas till bostäder och kontor, under förutsättning att framför allt bullerfrågorna kan lösas. I strategin föreslås också att en ny kryssningsterminal uppförs i Frihamnen och behovet konstateras av en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen på Stadsgården. Stockholms Näringslivskontor AB är positivt till förslaget om utbyggnad av Nynäshamns hamn och därefter omlokalisering av den nuvarande containerhanteringen i Frihamnen. En utbyggnad av hamnen i Nynäshamn skapar förutsättningar för närmare en tiodubbling av containerhanteringen. Kontoret är också positivt till utvecklingen av Värtan – Frihamnen, som en renodlad färje- och kryssningshamn. Det möjliggör en utveckling av hamninfrastrukturen för att möta förväntade framtida ökningen av färje- och kryssningstrafiken.

Stockholms Näringslivskontor AB vill också behandla frågan om användning av de markområden som frigörs vid omlokalisering av containerhanteringen i Frihamnen och avvecklingen av Loudden. Man är positiva till en mer effektiv användning av marken, men vill betona vikten av att eventuell ny bebyggelse i form av arbetsplatser och bostäder inte får riskera att begränsa hamnverksamheten.

Stockholms Hamnar AB anser att de 14 punkter som redovisas som viktiga i en hamnstrategi stöder Stockholms hamnar i huvudsak. Stockholms hamnar vill dock kommentera några av punkterna enligt följande:

Ett formaliserat samarbete och kanske ett samgående med Södertälje hamn kan ha synergieffekter och innebära en ökad möjlighet till specialisering i koncernen och skapa ett samlat utbud av hamntjänster gentemot transportkunder. Ett förvärv av Södertälje hamn bör dock ske på ekonomiskt rimliga villkor och en värdering bör ske enligt företagsekonomiska principer. Bullerstörda bostadsområden finns nära hamnområdet och diskussioner har också förts i kommunen om en eventuell exploatering av hamnmark för andra ändamål. Detta och andra funktionella begränsningar gör att Södertälje hamns långsiktiga utvecklingsmöjligheter är små.

Värtabanan är av riksintresse och kan i praktiken inte röras utan att en alternativ lokalisering med både hamnläge och spår finns klar för järnvägs-färjetrafiken till Åbo hamn. Först när en sådan ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och satts i drift kan en omprövning av riksintresset ske. Mot bakgrund av den snäva tidsplanen för norra stationsområdet, som starkt berörs av Värtabanans dragning, är det mycket

viktigt att planerna för både hamnutbyggnaden i Nynäshamn och utredningen och byggande av dubbelspår till Nynäshamn genomförs skyndsamt. Silja Line bedömer att en flytt av tåg färjetrafiken från Södra Värtan skulle leda till stora problem för verksamheten, eftersom det bl a skulle påverka passagerarnas behov av central placering av hamnen, liksom tiden för överfarten mellan Åbo och Stockholm skulle bli för omfattande.

Det är också viktigt att poängtera betydelsen av att Väg 77 nu prioriteras högt i de vägplaner som finns. Det är av stor betydelse att denna strategi får en bred politisk förankring och att genomförandet av strategin kan ske skyndsamt. Av särskilt stor betydelse för Stockholms hamnar är att arbetet med "Vision 2015" för Värtahamnen och Frihamnen och utbyggnaden av Stockholm-Nynäshamn intensifieras och påskyndas samt att förbättringen av farleden till Stockholm sker skyndsamt. Det är mot denna bakgrund viktigt att hamnstrategin också beslutas i Stockholms kommunfullmäktige. Övriga nödvändiga och diskuterade infrastruktursatsningar i vägar och järnvägsspår bör även genomföras skyndsamt, både för Stockholmsregionens tillväxt, liksom för att olika infrastruktursatsningar ska hänga ihop och ge maximalt resultat.

Svenska Transportarbetarförbundets Avd. 8 anser att förslaget till hamnstrategi för Stockholm har flera syften som inte i första hand berör varuförsörjningen till staden och kranskommunerna. Ett syfte som endast behandlas ytterst kortfattat rör Godstransportdelegationens förslag om skapandet av tre hamnregioner varav en skulle omfatta ostkusthamnarna från Norrköping till Gävle. Många av dessa hamnar har redan idag bättre intermodala förutsättningar avseende infrastruktur än Stockholm. Det är enligt vår mening tveksamt om det är samhällsekonomiskt lönsamt att göra stora infrastrukturinvesteringar för att Stockholm skall få samma förutsättningar som andra hamnar i ostkustregionen att utses som regional intermodal hamn. Likaså anser vi gjorda beräkningar över framtida tillväxt i de "nya" hamnarna inte särskilt trovärdig. Dessa beräkningar utgår från att Stockholms Hamnar skall kunna attrahera gods från övriga hamnar inom ostkustregionen. Enligt vår uppfattning är det mycket som talar för motsatsen, att hamnar i Stockholms närhet med bättre infrastrukturförutsättningar ökar sina marknadsandelar, främst kanske vad gäller enhetsgoods. Enligt vår uppfattning saknas i förslaget en diskussion om hur varuförsörjningen till stockholmsregionen skall kunna ske utifrån en intermodal hamn i ostkustregionen. Uppenbart krävs under alla omständigheter investeringar i både ökad järnvägskapacitet, främst då för att förbättra infarten från Årsta till Centralen, och väginvesteringar som avlastar trafik från Essingeleden.

Vi är helt införstådda med att Stockholms hamn är ett Riksintresse. Detta riksintresse bygger på att hamnen faktiskt kan upprätthålla antingen kraven i TEN om 200 000 passagerarrörelser eller 1,5 milj. ton gods. Men att Stockholms hamn är klassificerad som sådan kan svårigen motivera infrastrukturinvesteringar i eller till Nynäshamn. Klassificeringen förpliktar inte till några investeringar. Däremot måste varuförsörjningen till staden och kranskommunerna garanteras. Hur denna skall ske på bästa sätt framgår inte av förslaget till hamnstrategi. Vår uppfattning är att förslaget till hamnstrategi måste ha ett intermodalt perspektiv och bygga på Godstransportdelegationens förslag om hamnregioner. Ett sådant förslag måste enligt vår mening ta större hänsyn till övriga hamnar inom den föreslagna ostkustregionen och perspektivet måste hela tiden vara varuförsörjning och då det är möjligt genom intermodala transportlösningar. I väntan på den sedan länge aviserade transportpolitiska propositionen förordar vi att frågan om antagande av en hamnstrategi bordläggs och i andra hand avslås med hänvisning till ovan.

Regionplane- och trafiknämnden (Stockholms läns landsting) svarar att de för närvarande arbetar Regionplane- och trafikkontoret, tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län, med en regional hamnutredning. Det förslag till hamnstrategi för Stockholm som nu remitteras ligger i huvudsak väl i linje med detta arbete. Utbyggnad av väg 73 har nyligen påbörjats och färdigställande av Södertörnsleden ingår i nuvarande investeringsplan. Partiell utbyggnad av Nynäsbanan är planerad till efter år 2012. Befintlig kapacitet på Nynäsbanan är inte tillräcklig för att upprätthålla en tillförlitlig pendeltågtrafik mellan Nynäshamn och Bålsta. Regionplane- och trafiknämnden anser att utbyggnaderna är mycket angelägna. I RUFSS 2001 anges att regionens hamnar bör finnas kvar och utveckla sin verksamhet enligt marknadens krav. En utbyggnad vid Norvik kan komma att avlasta centrala staden och skärgården från godstrafik. Utökad godstrafik via Norvik kan komma att medföra ytterligare belastning på väg 225. En utbyggnad av väg 225 är angelägen med hänsyn till vägens låga standard. I ett fortsatt arbete krävs ytterligare analyser avseende landtransporter och dess konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. I sådana analyser bör också ingå antaganden om transporter som genereras av eventuell hantering av fasta bränslen och annan bulk.

Regionplane- och trafiknämnden bedömer att Värtabanan behövs under överskådlig framtid. Det måste däremot undersökas närmare vilka möjligheter som finns att begränsa behovet av spårutrymmen. Regionplane- och trafiknämnden instämmer i bedömningen att en långsiktig lösning för regionens försörjning av oljeprodukter kan vara distribution från Södertälje

och/eller Nynäshamn samt en mellanlagringsdepå i norra Stockholm. En sådan lösning bör analyseras och utvärderas som alternativ till Loudden och Bergs oljedepåer. Nämnden ställer sig mycket tveksam till en kortsiktig lösning som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljeterminal, på grund av närliggande bebyggelse. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad belastning med tankbilar över Saltsjö-Mälarsnittet. Nämnden anser att en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning måste stå klar innan oljehantering vid Loudden avvecklas.

Regionplane- och trafiknämnden instämmer i att Horstensleden, som ingår i RUFSS 2001, bör byggas ut. Bland huvudpunkterna i förslaget saknar nämnden ett ställningstagande avseende lokalisering av anläggningar för energiproduktion. I förslaget saknas också en strategi för lastageplatser för ballast i Stockholms stad. I RUFSS anges att möjligheterna att transportera grus- och bergmaterial på båt bör beaktas. Nämnden anser att Stockholms stad, som en av huvudpunkterna i förslaget till hamnstrategi, bör ange ett förhållningssätt till centralt belägna lastageplatser för ballastterminaler och produktionsanläggningar för asfalt och betong.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att Värtan, Frihamnen och Loudden utgör idag delar av riksintresset Stockholms hamn varför nyttjandet av hamnfunktionerna inte får påtagligt försvåras genom t.ex. olika planeringsåtgärder. Frågan om områdenas utveckling, ändrad markanvändning m.m. är därför i stor utsträckning avhängig möjligheten att genom t.ex. alternativ lokalisering tillförsäkra hamnen de funktioner riksintresset avser. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. Utbyggnaden av väg 73 och färdigställandet av Södertörnsleden är åtgärder som ingår i nuvarande investeringsplan och som inte är knutna till en utbyggnad av Nynäshamns hamn. Likaså bedriver Banverket planeringsarbete för en snar utbyggnad till dubbelspår på delar av järnvägen mellan Nynäshamn och Västerhaninge, i första hand för att tillgodose pendeltågstrafikens behov. Banverket kommer bl.a. att begära att regeringen avstår från tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. MB för att påskynda arbetet med upprättandet av järnvägsplan, vilket länsstyrelsen tillstyrkt.

Regeringen beslutade nyligen att låta Banverket utreda förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard och med kapacitet som även tillgodoser behoven för en eventuell framtida utökad godstrafik, med koppling till planerna på en godshamn i Nynäshamn. Uppdraget skall redovisas den 1 november 2006.

Frågan om en utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut i Norviksområdet kommer att prövas i särskild ordning enligt bl.a. miljöbalken och plan- och bygglagen. Inför en eventuell utbyggnad är det särskilt viktigt att uppmärksamma det samband som finns mellan en utbyggnad av hamnen och behovet av kapacitetsförstärkningar i den anslutande landinfrastrukturen, liksom anpassningar i relation till pågående planering av bostadsbebyggelse utmed samma landinfrastruktur, bl.a. avseende störningar och riskhänsyn. Länsstyrelsen vill inte föregripa denna prövning och avstår därför i dagsläget från något ställningstagande avseende en utbyggnad av hamnen och eventuella erforderliga följdinvesteringar i anslutande infrastruktur.

Värtabanan utgör idag område av riksintresse för *järnvägen*. Frågan om banans avveckling kan därför prövas först när det är klarlagt att dess funktion kan tillgodoses på annat sätt.

Louddenområdet utgör idag en del av riksintresset Stockholms hamn och en avveckling av oljehanteringens måste därför prövas mot bakgrund av om dess behov kan tillgodoses annat sätt. Länsstyrelsen delar den i strategin redovisade uppfattningen att en permanent lösning troligtvis inte kan vara klar till år 2011. Det är angeläget att finna långsiktigt hållbara lösningar, även om det skulle innebära en avvecklingstidpunkt bortom år 2011. Länsstyrelsen vill också framhålla att de kortsiktiga lösningar som föreslås i strategin kan vara behäftade med problem. En överflyttning på kort sikt av oljehantering till Bergs oljedepå, till Södertälje och/eller till Nynäshamn, eller på lång sikt till helt nya platser, måste utgå från vad som är lämpligt och möjligt med avseende på t.ex. transportavstånd, närhet till bebyggelse och vissa miljöaspekter. Verksamheten vid Bergs oljedepå är redan i nuvarande omfattning bekymmersam med hänsyn till närheten till bostadsbebyggelse. Nya anläggningar för oljehantering liksom ändrade förutsättningar för befintliga anläggningar för oljehantering måste prövas enligt bl.a. miljöbalken. Länsstyrelsen anser att det vore av värde att strategin, i vars förutsättningar visserligen inte ingått att pröva huruvida oljehantering skall vara kvar på Loudden, även redovisar lösningar som utgår från att oljehantering på Loudden blir kvar även på lång sikt.

Någon utbyggnad av väg 77 ingår inte i investeringsplanen för 2004-2015.

Strategin tar upp flera väg- och järnvägsinvesteringar som uppges ha särskilt stor betydelse för hamnarna och hamnstrukturen. Flertalet större objekt är dock inte avhängiga hamnarnas utveckling.

Enligt utredningen bör kraftvärmeverken ligga vid hamnar eller lastageplatser, till vilka bränslet kan forslas med fartyg. Utredningen mynnar dock inte ut i några slutsatser eller ställningstaganden om lokaliseringen av

dessa anläggningar. Strategin borde kompletteras i det avseendet och då särskilt uppmärksamma att anläggningarna lokaliseras till lägen som även har goda järnvägsförbindelser.

Länsstyrelsen anser att strategin också bör kompletteras med förslag och ställningstagande gällande behovet av centralt belägna lastageplatser för t.ex. ballastmaterial och betongproduktion för att bl.a. undvika landtransporter som belastar vägsystemet och medför miljöstörningar. Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret driver för närvarande ett gemensamt projekt som syftar till att öka samsynen hos berörda aktörer kring den framtida hamnstrukturen i Stockholmsregionen. I arbetet, som beräknas pågå till och med våren 2006, ingår bl.a. att ta fram ett antal scenarier för hamnutvecklingen. Dessa avses analyseras och slutsatserna kan sedan utgöra ett underlag för olika myndigheters planering och tillståndsprövning. Föreliggande hamnstrategi utgör också ett underlag i det arbetet. Länsstyrelsens och Regionplane- och trafikkontorets hamnutredning är i sin tur avsett som underlag för hanteringen av regionens framtida hamnstruktur.

Regionförbundet Sörmland finner inte att de storregionala perspektiven i Stockholm Mälarenregionen är behandlade på ett sådant sätt som frågeställningarna motiverar. Utredningens relevans för Mälardalen är enligt vår uppfattning starkt begränsad och vi avstår därför från att yttra oss i sak över de förslag som utredningen lämnar. Vår bedömning är att just utvecklingen av hantering av enhetslaster och containers är den fråga där det finns störst anledning att vidga analysen och att det inom detta område finns betydande effektivitetsvinster att göra av betydelse för såväl konsumenter, industri som miljö. Regionförbundet anser att denna fråga borde utredas i ett vidare sammanhang och med den inriktning som anges i Godstransportdelegationens slutbetänkande. Enligt vår uppfattning ger ”Att hamna rätt” med dess snävare avgränsning inget eller mycket svagt stöd för statens beslut om investeringar i infrastruktur kopplat till hamnutvecklingen i Stockholm Mälarenregionen.

Vägverket, Region Stockholm anser att en ombyggnad av väg 73 är en av förutsättningarna för en ny hamn i Norvik. Arbetet med ombyggnaden av vägen har påbörjats och beräknas vara klara till år 2009. Kopplingarna mot väster till södra Mälardalen utgörs av länsvägarna 225, 257 och 259. De två första har begränsad standard och framkomlighet. Den senare har högre standard delar av sträckan, medan den sista sträckan (Södertörnsleden) är under utredning. Bortsett från Södertörnsleden finns det inget utrymme för större framkomlighets- och kapacitetshöjande åtgärder på dessa vägar. I hamnstrategin är det förutom dessa även flera andra större vägprojekt som

kommenteras och efterfrågas. För en del av dem pågår byggnation, en del utreds och en del har varit aktuella tidigare. Med tanke på de stora sammantagna behoven i regionen, inte bara ur ett hamn- och godsperspektiv, är det svårt att prioritera in så många och så stora projekt i infrastrukturplanerna. De tilldelade medlen är begränsade. Vägverket ser därför positivt på att försöka få EU-anslag till transportinfrastrukturen. De stora vägprojekt som planeras i länet sker i enlighet med Väglagen med förstudie, vägutredning och arbetsplan. Planering enligt Väglagen tar som regel längre tid än planering enligt PBL.

Någon alternativ finansiell ram för länsplanen finns inte. Som ett underlag till infrastrukturplaneringen redovisades vad länet kunde åstadkomma om det preliminära anslaget ökades med hälften (samt om det minskade med hälften). Väg 77 har inte kunnat prioriteras in i länsplanen med nuvarande tilldelning. Nord-sydliga förbindelser. "Förbifart Stockholm" finns omnämnd i den nationella väginfrastrukturplanen från 2012-2015, dock utan angiven finansiering.

Banverket anser att ur ett transportsystemperspektiv är det mycket viktigt att en hamnstrategi omfattar ett större omland där de olika typer av hamnar som finns idag, eller planeras inför framtiden analyseras. Ur detta perspektiv uppfattar Banverket den hamnstrategi som Stockholms stad har tagit fram som en mycket avgränsad lokal "strategi". Vi anser att ett bredare perspektiv måste till för att strategin ska kunna utgöra ett underlag för prioriteringar och bedömningar av investeringar. Detta gäller speciellt om statliga medel för större investeringar i infrastruktur är en förutsättning för ett genomförande av strategin.

Järnvägen som förbinder Värtahamnen med Ostkustbanan, den s k Värtabanan, är på grund av sin funktion som länk till hamnen klassad som riksintresse. Värtabanan ingår även i Trans European Network (TEN) som länk mot Finland och Östeuropa i den s k Nordiska triangeln. Banverket ställer sig dessutom mycket frågande till att staden i sin Hamnstrategi lyfter fram frågan om färre spår vid Norra stationsområdet trots att Banverket vid flertalet tillfällen både muntligt och skriftligt påtalat och motiverat att banans utformning är nödvändigt för att kunna upprätthålla en konkurrenskraftig trafik. Banverket håller för närvarande på och startar upp en studie som ska analysera Värtabanans framtid utifrån olika utvecklingsscenarier. Banverket planerar för närvarande för en utbyggnad av järnvägen mellan Västerhaninge och Nynäshamn för att förbättra för pendeltågsresenärerna. Investeringen är inte planerad för eller avsedd för att möjliggöra effektiva godstransporter från en ny hamn i Norvik. Med det alternativ som vi nu har valt att gå vidare med

så kan i princip maximalt ett godståg/timme trafikera Nynäsbanan under lågtrafik. Banverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda vad en mer omfattande trafik på Nynäsbanan skulle få för konsekvenser och vilka åtgärder som är nödvändiga för att få till stånd en effektiv godshantering på järnvägen i det fall planerna på en godshamn vid Norvik förverkligas. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 november 2006. Om det skulle bli aktuellt med en mer omfattande utbyggnad av järnvägssystemet på och i anslutning till Nynäsbanan för att kunna tillgodose ett behov av en utökad godstrafik så kan det bli mycket svårt att tidigarelägga investeringarna på Nynäsbanan. En utökning av godstransporterna på Nynäsbanan med allt vad det för med sig kan sannolikt innebära att en mer omfattande miljöprövning måste göras än vad Banverket nu bedömer är nödvändigt.

I övrigt anser Banverket att innan Stockholms stad tar ställning till att investera i en ny hamn i Norvik bör man ha analyserat hur transportsystemet ska fungera i hela transportkedjan, annars torde det vara en stor risk att ta för staden.

Sjöfartsverket anser att innan ny hamnetablering sker är det viktigt att känna till kundintresset för en sådan etablering samt vilka miljökonsekvenser som en förflyttning av stora godsvolymer får. Detta måste studeras inom ramen för en samhällsekonomisk analys. Sjöfartsverket saknar i nuläget en uppdaterad samhälls- och företagsekonomisk kalkyl över Norvikprojektet. Samtidigt är det nödvändigt att analysera näringslivets eventuella merkostnader i samband med en flyttning av berörd verksamhet från Loudden, Värtahamnen och Containerhamnen till en ny hamn i Norvik.

Sjöfartsverket uppfattar utredningen "Att hamna rätt" som ett stöd för att bygga ny hamn i Norvik i Nynäshamns kommun.

Då planerna att bygga Norvik första gången blev kända, var Sjöfartsverkets åsikt att den samlade hamnkapaciteten i övriga regionala hamnar bör undersökas innan beslut om ny hamnkapacitet tas. I sak har Sjöfartsverket inte ändrat denna uppfattning. Sjöfartsverket konstaterar att de farledsmässiga förutsättningarna för etablerandet av en hamn i Norvik är bra med kort insegling och bra vattendjup. Samtidigt bör noteras att betydande insatser krävs för att åstadkomma nödvändig infrastruktur på land. Samhällsnyttan av en sådan investering behöver analyseras. Sjöfartsverket genomför nu en ökning av vattendjupet i farleden vid Värmdö - Garpen. En ny farled för söder ifrån kommande trafik, den s.k. Horstensleden planeras. Båda dessa åtgärder syftar till att höja sjösäkerheten för den samlade sjötrafiken in till Stockholm. Samtidigt pågår utredningar om förbättrande åtgärder av farlederna in till Gävle och Norrköping. En utredning har lämnats till regering om en ny större

sluss och kanal i Södertälje. I Oxelösund pågår planer att utöka hanteringen av containers dels inom befintlig anläggning men även i en ny hamndel som är under projektering.

Godstransportdelegationen föreslog i sin rapport 2004 att en statlig utredningsman skulle tillsättas för att se över de samlade hamnresurserna i regionen mellan Gävle och Norrköping inklusive Mälarhamnarna. Den aviserade transportpolitiska propositionen väntas behandla denna fråga. I ett sådant sammanhang är det angeläget att analysera hamnfrågorna i hela östra mellan-Sverige, varvid en eventuell hamnetablering i Norvik bör ingå.

Oxelösunds kommun anser att det är bra att Stockholm tänker igenom en hamnstrategi. Det hade varit bättre om Stockholm hade lagt ett Mälardalsperspektiv på sin strategiutredning och inte bara haft det som en ambition i inledningen av dokumentet. Det gäller framförallt det som handlar om godsflöden. Därmed ges ingen bild av vilken utveckling som bäst stödjer godsflödena ur ett nationellt perspektiv (riksintresset) och ett regionalt Mälarperspektiv som inbegriper Stockholm och övriga Mälardalen som naturligt hänger ihop i en kommande ny regionindelning.

Det saknas en ordentlig godsprognosanalys för regionen. SIKAs rapport "Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige, 2005:2" gjort en sådan ansats till analys. SIKAs rapporten på att det kalkylunderlag som ligger bakom hamnstrategiutredningen inte är realistiskt. Inte ens med den mest optimistiska tolkning SIKAs kan uppbringa.

Det saknas också analys över hur den framtida godstrafiken kan mötas av regionens befintliga hamnars kapacitet och de utvecklingsmöjligheter som redan är beslutade eller planerade där. Det saknas därför ett svar på frågan om det finns ett nettobehov av utökad hamnkapacitet i framtiden eller hur stort det är. Risken är uppenbar att hamnstrategin leder fram till en överkapacitet i hamnarna mot marknadens behov.

Stockholm är ett nettokonsumtionsområde, med övervägande import omgivet av Mälardalen/Bergslagen som ett nettoproduktionsområde, med övervägande export. Det saknas en logistisk analys över hur transportsystemen skall utnyttjas optimalt i perspektivet av nya hamninvesteringar. Detta är allvarligt då det leder till resursslöseri om man cementerar obalansen i en utbyggd hamnstruktur.

Det saknas även en värdering av de naturområden som skall tas i anspråk för att bygga upp den infrastruktur som en framtida storhamn kommer att behöva för att kunna fungera. Alternativen för att lösa godsflödenas behov effektivt måste prövas.

Det är uppenbart att marknadsmekanismer sätts ur spel om statliga infrastrukturmedel används för att skapa en överetablering av hamnkapacitet i regionen. Konkurrensen mellan hamnföretagen snedvrids på ett mycket osympatiskt sätt.

Oxelösunds Hamn AB är öppna för en fördjupad samverkan mellan regionens hamnföretag.

Oxelösunds hamn AB anser att det hade varit bättre om Stockholm hade lagt ett Mälardalsperspektiv på sin strategiutredning och inte bara haft det som en ambition i inledningen av dokumentet. Det gäller framförallt det som handlar om godsflöden.

Det saknas en ordentlig godsprognosanalys för regionen. SIKA har i sin rapport "Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige, 2005:2" gjort en sådan ansats till analys. SIKA pekar i rapporten på att det kalkylunderlag som ligger bakom hamnstrategiutredningen inte är realistiskt. Inte ens med den mest optimistiska tolkning SIKA kan uppbringa. Det saknas också analys över hur den framtida godstrafiken kan mötas av regionens befintliga hamnars kapacitet och de utvecklingsmöjligheter som redan är beslutade eller planerade där. Det saknas därför ett svar på frågan om det finns ett nettobehov av utökad hamnkapacitet i framtiden eller hur stort det är. Risken är uppenbar att hamnstrategin leder fram till en överkapacitet i hamnarna jämfört med marknadens behov. Stockholm är ett nettokonsumtionsområde, med övervägande import omgivet av Mälardalen/Bergslagen som ett nettoproduktionsområde, med övervägande export. Det saknas en logistisk analys över hur transportsystemen skall utnyttjas optimalt i perspektivet av nya hamninvesteringar. Detta är allvarligt då det leder till resursslöseri om man cementerar obalanser i en utbyggd hamnstruktur. Det saknas även en värdering av de naturområden som skall tas i anspråk för att bygga upp den infrastruktur som en framtida storhamn kommer att behöva för att kunna fungera. Alternativen för att lösa godsflödenas behov effektivt måste prövas. Det är uppenbart att marknadsmekanismer sätts ur spel om statliga infrastrukturmedel används för att skapa en överetablering av hamnkapacitet i regionen. Konkurrensen mellan hamnföretagen snedvrids på ett mycket osympatiskt sätt.

Norrköpings kommun har tidigare instämt i Godstransportdelegationens uppfattning att godstransporterna ska utvecklas på ett långsiktigt, såväl miljömässigt som ekonomiskt, hållbart sätt som samtidigt slår vakt om den svenska industrins konkurrenskraft. Innan helt nya lösningar skisseras för godstransporter inom den mellersta hamnregionen bör möjligheterna att utnyttja den befintliga hamnkapaciteten undersökas. Först när

transportbehovet inte kan lösas på annat sätt eller om de befintliga anläggningarna inte kan uppgraderas bör uppbyggnad av ny infrastruktur övervägas.

Normalt drivs nya infrastrukturprojekt utifrån att det råder en underkapacitet. Bland svenska hamnar råder istället överkapacitet, där anläggningarnas öppethållande kan utökas för att möta framtida behov av ökat nyttjande, exempelvis inom containerhanteringen. Om Stockholms stad har som ambition att flytta containerhanteringen kan detta ganska lätt göras genom en överflyttning till existerande hamnar.

I förslaget påstås att ”Stockholmsregionen har stora möjligheter att bli Sveriges logistikcentrum i Östersjön med sin geografiska placering och närhet till de stora godsstråken”. Detta är en orealistisk förhoppning.

I förslaget redogörs inte för de slutsatser som framkommit i Statens institut för kommunikationsanalys och Sjöfartsverkets nyligen presenterade rapport ”Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige” (vilken dock finns angiven i källförteckningen). I denna rapport sägs bl a: ”Våra analyser för containertransporter tyder på att utnyttjandet av skalfördelar och/eller andra effektiviseringar i Gävle och Norrköping resulterar i en omfördelning av containerflöden från andra hamnar i regionen (Västerås och Stockholm) och från hamnar utanför regionen (Göteborg, hamnar i Skåne) till dessa hamnar.”

Norrköpings kommun och Norrköpings Hamn har långt framskridna planer tillsammans med Länsstyrelsen, Regionförbundet Östsam och de fyra trafikverken, för ytterligare investeringar i strävan att vidareutveckla Norrköping som en viktig terminalpunkt i det svenska godstransportsystemet. Eftersom det råder överkapacitet bland hamnar kan fullgoda transportlösningar för stockholms- och mälardalsregionen således erbjudas inom ett större geografiskt område än det som definierats i förslaget. Skulle Stockholms stad vilja flytta delar av sin hamnverksamhet kan detta göras genom överflyttning till existerande hamnar.

Norrköpings Hamn och Stuveri AB anser att fullgoda försörjningslösningar för Stockholms- och Mälardalsregionen kan erbjudas inom ett större geografiskt område än det som utredaren definierat. En strukturomvandling vore sannolikt mera på sin plats snarare än byggandet av ny infrastruktur, eftersom det råder överkapacitet bland svenska hamnar. Skulle Stockholms stad vilja flytta delar av hamnverksamheten kan detta göras genom överflyttning till existerande hamnar. NHS är av uppfattningen att det i rapporten saknas en tydlig bild av de krav och behov som näringslivet i regionen har, samt om industrin, transportörer, speditörer, rederier etc. verkligen efterfrågar de nya hamnlösningar som presenteras, och vidare om

det är företagsekonomiskt lönsamt för dessa parter. NHS menar att ett långsiktigt hållbart transportsystem måste ta sin utgångspunkt i näringslivets och samhällets behov, snarare än att grunda sig på önskan om en uppbyggnad av statligt finansierad infrastruktur. NHS ser det som utomordentligt viktigt att planer på byggandet av ny infrastruktur ska övervägas först när transportbehovet inte kan lösas på annat sätt eller om dagens anläggningar inte kan uppgraderas i tillräcklig omfattning. Vid satsningar på ett begränsat antal noder menar vi att det finns en god grund att bygga på i det befintliga transportsystemet, snarare än att se efter helt nya lösningar. NHS finner det anmärkningsvärt att finansieringsmässiga aspekter inte är berörda i rapporten. Inom ramen för Norrköpingspaketet har trafikverken m.fl. påbörjat en rad åtgärder och investeringar i strävan att vidareutveckla Norrköping som en viktig terminalpunkt i det svenska godstransportsystemet. I samband med detta sker också en utbyggnad av en ny containerhamn och kombiterminal, utpekad som rikskombiterminal vilken skall stå klar för drift årsskiftet 2006/2007. Norrköpings Hamn kommer då att kunna erbjuda anlop av stora containerfartyg, med direktanslutning till Södra stambanan och E4 för vidare transport till bl.a. Stockholms- och Mälardalsområdet samt Norge. NHS har i detta remissvar påvisat på ett antal brister i rapporten. Dessa avser främst ensidigt vinklade beskrivningar, bristande faktaunderlag, avsaknad av relevanta källor samt i vissa avseenden en felaktig beskrivning av verkligheten.

Mot bakgrund av dessa brister är vi av uppfattningen att föreliggande rapport i många stycken är att uppfatta som en partsinlaga.

Gävle kommun skriver i sitt svar att i förslaget till Hamnstrategi för Stockholm planeras en ny containerterminal med en kapacitet på 300 000 TEU. Utgångspunkten för denna investering är dagens 30 000 TEU över Stockholms Hamn. Med hänsyn till pågående nybyggnad av containerterminal i Gävle med en kapacitet på 170 000 TEU får den planerade nybyggnationen i Norvik konsekvenser långt utanför Mälarenregionen. I praktiken förutsätts all containertrafik i Östersjön under överskådlig tid hanteras över Norvik. Detta förhållande gäller också med hänsyn till förväntad tillväxt av containertrafiken. Samhällets investeringar i Gävle Hamn ska ses bl.a. mot bakgrund av hamnens betydelse för regionens basindustrier. Sålunda kommer infrastrukturinvesteringar i hamnen att genomföras och underhållas under överskådlig tid. I framtiden kommer investeringen i Norvik att utsättas för konkurrens från den nya containerhamnen i Gävle som tas i drift hösten 2006. Transportvägar kommer att ha etablerats som den nya Norvikshamnen måste ta gods ifrån. I realiteten

förutsätts allt containergods till och från Mälarenregionen och hela Norrland kanaliseras via Norvik. Sannolikt kommer befintliga upparbetade handelsvägar att bjuda motstånd. En ekonomisk framgång för Norvikshamnen leder till stora negativa miljökonsekvenser genom längre transporter för containergodset. Likaså betyder ekonomisk framgång för Norvik kapitalförstöring i redan gjorda transportsystem. Med den utveckling vi har i Gävle gällande containerverksamheten står vi väl rustade att förse Stockholms norra delar med containergods. Vägen till Stockholm förbättras och blir motorväg år 2007, och järnvägen byggs ut till dubbelspår hela vägen ner till Stockholm inom kort. Detta leder till att det skapas förutsättningar för effektiva transporter till och från Stockholms norra delar. I samtal med varuägare och transportföretag bekräftas Gävles roll som logistikcentra. För att skapa maximal konkurrenskraft för Mälarenregionen bör denna givna roll kompletteras med en distributionscentral norr om Stockholm i anslutning till väg och järnväg. Gävle kommun och företag med kopplingar till logistik vill gärna medverka till en förutsättningslös studie av hur framtida transporter till Mälarenregionen ska optimeras ur ett företagsekonomiskt, miljömässigt och samhällsmässigt perspektiv.

Nynäshamns kommun ser mycket positivt på att Stockholms stad nu låtit utarbeta ett förslag till hamnstrategi som kan ligga till grund för den framtida utvecklingen av regionens hamnar.

I rapporten slås fast att Nynäshamns kommun ställt sig bakom en utbyggnad av Norvik till en ”modern och rationell containerhamn samt ro-ro-hamn”. Ett uttryck för detta ställningstagande är kommunstyrelsens beslut att sätta igång detaljplanarbetet genom att uppdra till förvaltningen att utarbeta ett förslag till detaljplaneprogram. Nynäshamns kommun har i dessa sammanhang också pekat på behovet av de infrastruktursatsningar som är nödvändiga i anslutning till hamnutbygganden.

Utbyggnaden av väg 73 som just startats.

Södertörnsledens fortsättning mot Huddinge och anknytning till E4:an.

Ny nord-sydlig förbindelse i stockholmsområdet.

Upprustning av väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje. Den ökade färjetrafiken har medfört ett ökat tryck på den smala, backiga vägen.

Nynäsbanan måste byggas ut till dubbelspår ned till Nynäshamn samt ha kapacitet för godstrafik. Ett viktigt steg mot en sådan utbyggnad är det uppdrag som regeringen gett Banverket. Verket skall utreda hur en sådan utbyggnad skall utföras samt om denna kan tidigareläggas. Utredningen skall rapportera till regeringen under hösten 2006. Samtliga dessa satsningar tas

också upp i strategin som nödvändiga för att få en effektiv hantering av de stora godsflöden som kommer att hanteras i den nya hamnen.

Strategin tar också upp den framtida oljeförsörjningen i regionen. Nynäshamn nämns här som ett alternativ av flera och i kombination med Södertälje. Nynäshamns kommun ställer sig positiv till att delta i kommande samtal om dessa frågor. Sådana samtal bör föras tillsammans med ägaren till den befintliga oljehamnen i Nynäshamn, Nynäs Refining AB.

Den utökade kryssningstrafiken i Östersjön har också inneburit allt större fartyg. De största kan inte anlöpa Stockholm utan ligger på redden i Nynäshamn. Det är kommunens ambition att utveckla verksamheter i anslutning till kryssningstrafiken, som ex-vis mottagningsorganisationen, lokala aktiviteter, handel m.m.

Det är angeläget för Nynäshamns kommun att investeringsbeslut tas snarast. En anledning till detta är förutom hamnens viktiga roll i transportsystemet, och de arbetstillfällen som hamnen och angränsande verksamheter genererar.

Solna stad tillstyrker i huvudsak de 14 punkter som redovisas i sammanfattningen. Solna påverkas i liten omfattning. Nedan redovisas de punkter där olika åtgärder påverkar Solna, samt Solnas synpunkter på dessa förslag:

Då Frihamnens markområde är otillräckligt för att möta framtidens krav på ökad kapacitet för containerhantering bör Nynäshamns hamn byggas ut. Detta skulle innebära en minskad trafik med tunga fordon genom bl.a. Solna. Då järnvägen är en strategisk förutsättning för utbyggnaden av hamnen måste ett tidigareläggande av dubbelspår till Nynäshamn genomföras. Solna anser också att som ett alternativ/komplettering till Nynäshamns hamn bör Norviks hamn övervägas. Förutsättningarna för Norviks hamn bör snarast klarläggas.

Huruvida Värtabanan skall finnas kvar måste skyndsamt utredas. Beträffande Louddens Flygbränsleledning AB:s ansökan om förlängning av färdigställandetiden för en rörledning för transport av flygbränsle från Stockholms hamn till Arlanda flygplats har kommunstyrelsen i Solna 2005-06-20 §133 tillstyrkt ansökan med bl.a. följande motivering: Dagens lösning med transportbilar måste från risk-, miljö- och ekonomisk synpunkt vara ett klart sämre alternativ än en rörledning.

Haninge kommun anser att förslaget till hamnstrategi för Stockholm ger ett bra underlag för de beslut som skall fattas om den framtida hamnstrukturen i regionen. Det är angeläget att investeringsbeslut tas snarast. En anledning till detta är förutom hamnens viktiga roll i transportsystemet, de arbetstillfällen som hamnen och angränsande verksamheter genererar på östra Södertörn. Det

är mycket viktigt att alla typer av jobb skapas, som en ersättning för de jobb som försvinner genom nedläggningen av Ericssons anläggning i Nynäshamn och förändringarna i försvarets verksamhet i Berga och på Muskö i Haninge.

Östhammars kommun anser att frågor av infrastrukturell karaktär har stor betydelse för den önskade utvecklingen av näringslivet i Östhammars kommun. Mot den bakgrunden känns det tråkigt att Hargshamns hamn knappt omnämns i ett dokument som föreslås utgöra underlag till utformning av regionens framtida hamnstruktur.

Av materialet framgår att Stockholms Hamnar överväger ett fördjupat samarbete med ostkusthamnarna, men vi efterlyser konkreta utvecklingstankar också om Hargshamns hamn, som nyligen byggts ut och getts tillstånd för en ökad godshantering.

Förslaget som presenterats har ett uttalat fokus på hamnarna i Stockholms län. Vi vill dock framhålla vikten av att det tas ett mer samlat grepp om hamnarna i det fortsatta arbetet med att utforma en regional hamnstrategi.

Köpings kommun menar att det är av stor vikt att färjetrafiken för passagerare och gods kan beredas goda möjligheter i så centrala delar som möjligt i Stockholm. Här ser vi med intresse på de planer som skisseras för Värtan/Frihamnområdet.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns det däremot inget som motiverar ytterligare hamnkapacitet i Stockholm eller dess omedelbara närhet, t.ex. Nynäshamn/Norvik. Fullt tillräcklig hamnkapacitet finns redan etablerad i Stockholm-Mälarenregionen med bättre förutsättningar än vad en lokalisering till Nynäshamn/ Norvik kan erbjuda.

Hamnarna i Mälaren, Köping och Västerås, har betydligt bättre landförbindelser, väg och järnväg, till de stora kunderna och marknaderna än vad en ny lokalisering i Nynäshamn/Norvik kan erbjuda. I omedelbar närhet till Stockholm finns vidare hamnen i Södertälje för konsumentprodukter.

Vi anser att en lokalisering till Nynäshamn innebär en suboptimering av investeringar i landförbindelser, när dessa medel bättre behövs för andra investeringar i Stockholm-Mälarenregionen. Redan idag är de flesta hamnarna i Stockholm-Mälarenregionen större, vad gäller renodlad godstrafik, än vad Stockholm är. Den existerande containertrafiken hos Mälarenhamnarna är mer omfattande än Stockholms och med det nya systemtåg som byggts upp mellan Göteborg och Mälarenhamnar AB kommer skillnaden i framtiden att bli ännu större. Utöver detta nya systemtåg planeras ytterligare en stor kombiterminal i omedelbar anslutning till Mälarenhamnar AB, vilken beräknas omsätta drygt 60 000 TEU's i en mycket nära framtid.

Den vision som presenterats av Stockholms Hamnar beträffande framtida containerhantering anser vi som orealistisk eftersom den bygger på antagandet att alla container i Östra Mellansverige förs över till en eventuell ny hamn i Nynäshamn/Norvik. Så kommer det naturligtvis inte att bli.

När det gäller den framtida oljehantering kommer volymerna hos Mälarhamnar AB att öka från idag ca 650 000 tusen ton till ca 900 000 redan under 2007. Det finns ytterligare möjligheter att öka hanteringen av oljor hos Mälarhamnar AB, då den nyligen erhållna koncessionen medger en genomslagsvolym på ca 1,4 miljoner ton. Här kan alltså Mälarhamnar AB, i och med att flygbränslehanteringen överförs till Gävle, till mycket stor del lösa de problem som uppstår om beslutet att lägga ner Loudden kvarstår.

För övriga bulkvolymmer och torrlast är Stockholm redan idag en förhållandevis liten aktör och inget talar för att dessa volymer kommer att öka i nämnvärd omfattning.

Överväganden kring hamnverksamheten i Stockholm med närregion är naturligtvis i första hand en fråga för ägaren till Stockholms Hamnar AB. Köpings kommun vill dock framhålla att det i stor utsträckning är marknaden som avgör vilka hamnar som är, och kommer att vara, framgångsrika. Det ligger också i sakens natur att de andra hamnarna kommer att vidta aktiva åtgärder för att behålla/utveckla sina marknadsandelar, eftersom stora investeringar redan är gjorda eller planeras i en nära framtid.

Södertälje kommun anser att Södertälje Hamn kan inom nuvarande markyta och med begränsade investeringar hantera minst 200 000 TEU årligen dvs. Södertälje Hamn kan ensam ta över all containerhantering ifrån Stockholms Hamn som behövs för att försörja Stockholmsregionen inom överskådlig tid.

Södertälje Hamn har kapacitet att ta emot delar av Stockholms oljeinförsel. I Södertälje finns dock en tveksamhet till att öka oljehantering och kommunen har inget intresse att utvecklas till en ren oljehamn.

Vår bedömning är att Södertälje Hamn kan erbjuda Stockholms stad en möjlighet att, totalt sett, minska miljöbelastningen i regionen.

Södertälje har spåranslutningar ner till hamnområdet vilket möjliggör snabb tillgång till stambanan och vidare transport via järnväg.

Södertälje Hamn ligger i direkt anslutning till E4/E20 och med ett avstånd som är 25 km (40 %) kortare än från Nynäshamn. Södertäljes läge med såväl järnvägsanslutning som närhet till Stockholm ger korta landtransporter med bil och därmed miljövänligare transportkedjor. Den längre inseglingen till Södertälje har ”marginell” betydelse enligt containermarknadens operatörer/rederier jämfört med den längre landtransporten, både ekonomiskt

och miljömässigt. Det är en stor brist att hamnstrategin inte har inventerat och analyserat vilka alternativa hamnlösningar till Nynäshamn som är möjliga och vad det skulle innebära ekonomiskt och miljömässigt. Detta hade varit i enlighet med Godstransportdelegationens intentioner om att det ska finnas en rationell rollfördelning mellan hamnarna i regionen och undvika dubbelinvesteringar. Det hade också varit i linje med samhällets hårdare krav att minska lastbilstrafiken för att minska CO2-utsläppen. Utredningen saknar en sådan miljökonsekvensanalys.

Mot bakgrund av de omvärldsförändringar som svensk och internationell hamnverksamhet för närvarande genomgår och förväntas genomgå kommande år analyserar Södertälje olika alternativ för vår hamnverksamhet. Ett utökat samarbete med Stockholms Hamn är ett av flera intressanta alternativ. Om Stockholms stad är intresserade av att inleda konkreta diskussioner om framtida samarbete i olika former deltar naturligtvis Södertälje kommun och Telge AB i sådana diskussioner.

Västerås stad menar att det är av stor vikt att färjetrafiken för passagerare och gods kan beredas goda möjligheter i så centrala delar som möjligt i Stockholm och här ser vi med tillfredsställelse på de planer som skissats för Värtan/Frihamnområdet.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns det däremot inget som motiverar ytterligare hamnkapacitet i Stockholm eller dess omedelbara närhet, t.ex. Nynäshamn/Norvik. Fullt tillräcklig hamnkapacitet finns redan etablerad i Stockholm-Mälarenregionen med bättre förutsättningar än vad en lokalisering till Nynäshamn/Norvik kan erbjuda. Hamnarna i Mälaren, Västerås och Köping, har betydligt bättre landförbindelser, väg och järnväg, till de stora kunderna och existerande marknader än vad en ny lokalisering i Nynäshamn/Norvik kan erbjuda och dels finns Södertälje i omedelbar närhet till Stockholm för rena konsumentprodukter. Vi anser att en lokalisering till Södertörn innebär en suboptimering av investeringar i landförbindelser till detta nya hamnläge, när dessa medel behövs för andra investeringar i Stockholm-Mälarenregionen.

Redan idag är de flesta hamnarna i Stockholm-Mälarenregionen större, vad gäller renodlad godstrafik, än vad Stockholm är. Den existerande containertrafiken hos Mälarenhamnarna är mer omfattande än Stockholms och med det nya systemtåg som byggs upp mellan Göteborg och Västerås kommer skillnaden i framtiden bli ännu större. Utöver detta nya systemtåg planeras ytterligare en stor kombiterminal i Västerås, vilken beräknas omsätta drygt 60 000 TEU's i en mycket nära framtid. Den vision som presenterats av Stockholms Hamnar beträffande framtida containerhantering anser vi som

orealistisk och bygger på antagandet att alla container i Östra Mellansverige förs över till en eventuell ny hamn i Nynäshamn/Norvik. Så kommer det naturligtvis inte att bli.

När det gäller den framtida oljehantering kommer volymerna hos Mälarhamnar att öka från idag ca 650 000 tusen ton till ca 900 000 redan under 2007. Det finns ytterligare möjligheter att öka hanteringen av oljor hos Mälarhamnar AB, då den nyligen erhållna koncessionen medger en genomslagsvolym om ca 1,4 miljoner ton. Här kan alltså Mälarhamnar till mycket stor del lösa de problem som uppstår om beslutet att lägga ner Loudden kvarstår, i och med att flygbränslet överförs till Gävle.

För övriga bulkvolym och torrlast, är Stockholm redan idag en förhållandevis liten aktör och inget talar för att dessa volymer kommer att öka i nämnvärd omfattning.

Sammanfattningsvis vill Västerås betona att hamnfrågorna för den nära Stockholmsregionen är en fråga för ägaren till Stockholms Hamnar AB. Vi vill dock betona att det i mångt och mycket marknaden som avgör vilka hamnar som är och kommer att vara framgångsrika. Att utgå ifrån att andra hamnar inte vidtar aktiva åtgärder för att behålla marknadsandelar är en osannolik situation, då stora investeringar är gjorda eller planeras i närtid.

Nacka kommun avstyrker lösningar som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljehamn, på grund av närliggande bebyggelse och naturreservat. Statoil har ett arrendeavtal avseende Bergs oljehamn med Nacka kommun och kan agera inom ramen för detta. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad trafikbelastning med tankbilar nära bostadsbebyggelse och natur. Värmdöleden och den redan mycket ansträngda möjligheten att från Nacka passera över Saltsjö-Mälarsnittet belastas också ytterligare.

I Nackas översiktsplan är området Bergs oljehamn tänkt för bostadsbebyggelse när arrendet går ut (2019).

Nacka kommun anser att det är nödvändigt att en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning står klar innan oljehantering vid Loudden avvecklas. Detta bedöms ligga inom Stockholms ansvar. Den planerade omvandlingen av Värtahamnen-Frihamnen-Loudden bör därför utgå ifrån att oljehantering vid Loudden kan komma att kvarstå även efter år 2011 och att en eventuell avveckling kan bli möjlig först på längre sikt.

De långsiktiga lösningar som presenteras i utredningen är svåra att genomföra och är därmed inte hållbara i nära framtid. Värtabanan behövs under överskådlig framtid.

Ett förhållningssätt behövs till behovet av hamnkapacitet vid fortsatt omställning till fasta bränslen för energiproduktion. Regionen behöver även hamnkapacitet för containerhantering.

I en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning måste också beaktas att oljehantering i Bergs oljehamn kommer att upphöra år 2019.

Viking Line AB svarar att drygt 4 miljoner av våra 5,4 miljoner passagerare anländer/avreser till/från våra hamnar i Stockholm och Kapellskär. Våra fartyg transporterar såväl passagerare som gods. Att separera persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. Vi anser att det är direkt orealistiskt att koncentrera (som framförts i något fall) all färjetrafik till Värtan/Frihamnen eftersom vägnätet till och från området då, under morgontimmarna 06.45 -10.00, teoretiskt är tvunget att klara c:a 25 000 människor som ankommer eller skall avresa med fartygen. Även när Norra länken blir klar så kommer detta problem att kvarstå eftersom Essingeleden visat sig vara mycket sårbar och trafikstopp/kaos sker vid minsta trafikstörning på leden. Möjligen skulle en framtida utbyggnad av vägnätet med Östra Länken förbättra situationen något. Vårt läge i Masthamnen innebär att det är promenadavstånd för våra resenärer till många av stadens turistiska begivenheter såsom Fjällgatan, Gamla Stan, Slottet, Djurgårdsfärjorna etc. vilket naturligtvis är mycket bra ur miljösynpunkt. I och med Södra Länkens tillkomst har tillgängligheten till vår terminal i Masthamnen för våra kunder näst intill blivit idealisk genom att vägen fram till terminalen är fyrfilig ända från E4:n vid Nybodakopplet. Vi noterar också att utredningens utgångspunkt är att oljehantering i Loudden ska avvecklas före 2011. Vi vill i detta sammanhang påtala vikten av att förutsättningar skapas så att fartyg som kommer till Stockholm kan erbjudas möjlighet att bunkra miljövänligt lågsvavligt drivmedel utan att belasta miljön ytterligare genom att transportera detta drivmedel med lastbilar från andra platser utanför länet. Vår klara önskan är att vi skulle få bedriva vår verksamhet i Masthamnen/Stadsgården även framledes.

Stockholms Handelskammare anser att det inte går med gällande bullernormer att förena bostäder och hamnverksamhet. Nuvarande regler innebär att hamnen kan komma att bli ansvarig för buller i områden som i dag utgör en del av hamnen men som i morgon bebyggs med t ex bostäder. Om inte bullerkraven uppfylls kan hamnen tvingas minska eller avveckla verksamheten. Sjöfarten till/från Finland, Estland och Lettland sker huvudsakligen med färjor som både tar passagerare och gods. Att särskilja persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. Rederiernas framtidsplanering

av nytt tonnage riktar i all större utsträckning in sig på s.k. ro-pax färjor. Detta innebär att gods och passagerare även i framtiden kommer att transporteras ombord i samma fartyg.

Handelskammaren välkomnar satsningar på kryssningstrafiken. Stockholm har stor attraktionskraft för internationell kryssningsturism.

Staden har inte i något sammanhang redovisat vilka alternativ som finns och än mindre analyserat miljöeffekterna av att flytta oljehantering från Loudden till annan plats inom eller utanför länet. Utredningen bygger därigenom på en felaktig förutsättning, vilket får effekter på utredningens förslag. Eftersom Loudden ligger centralt i det område som förbrukar de produkter som tas in till anläggningen kommer annan placering av oljehantering att leda till längre tankbilstransporter totalt i regionen.

Handelskammaren anser att Värtabanan måste vara kvar. Järnvägen behövs dels för trafiken med järnvägsvagnar till/från Finland, dels för bränsletransporter till Fortums anläggningar.

Handelskammaren har ingen erinran mot satsningar i Nynäshamn om det kan visas att en sådan satsning behövs och visar lönsamhet. Investeringar i Norvik bör självfallet inte heller komma till stånd med mindre än att de övriga investeringar i vägar och järnväg som krävs för hamnens logistik har garanterats. Handelskammaren noterar i detta sammanhang att Stockholms Hamn önskar öka samarbetet med övriga hamnar i Mellansverige. Stockholms Hamns planer bör därför stämmas av mot investeringsplaner som finns i andra hamnar i Mellansverige och i andra delar av landet och som påverkar situationen i Stockholmsregionen.

Handelskammaren anser att innerstadskajerna i första hand måste reserveras för sjöfartens behov. I strategin måste också villkoren för av alla typer av verksamhet som behövs för att sjöfarten ska fungera beaktas - bogserbåtar, bunkring, dykeritjänster, mäklartjänster, Hammarbyleden etc. En viktig sådan del är varvskapaciteten. Handelskammaren anser att de sedan mycket länge planerade förbättringar av farlederna till/från Stockholm nu måste genomföras. Möjligheterna till ökad sjöfart på Mälaren bör utredas. Hamnstrategin måste även omfatta de av staten disponerade områdena runt Stockholms ström och längs farlederna till Stockholm.

Ålands handelskammare anser att det är av central betydelse att passagerar- och lasttrafiken mellan länderna får de utvecklingsmöjligheter de behöver även i framtiden varför det är viktigt att inga begränsningar uppstår som hämmar både ”business” och turismen. Därför måste annan verksamhet som kan störas eller anses störande inte bedrivas eller planeras i områden som ligger inom de områden som i dag störs eller i framtiden befaras störas av

hamnverksamheten. Sjöfarten till/från bl a Finland sker huvudsakligen med färjor som både tar passagerare och gods. Trafiken i Värtan, Frihamnen och Masthamnen i Stadsgården kommer därför även framledes att bestå av person- och godstrafik. Att särskilja persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. Stockholms framtida attraktionskraft sjövägen är beroende av en hamnstrategi som planerar för fortsatt trafik till hjärtat av Stockholm och den utveckling som krävs gällande utvecklingen av hamnverksamheten som följd av den ökade trafik i Östersjöområdet då både turismen och handeln ökar till/från de forna öst-länderna. Här ingår naturligtvis även förbättringar av farlederna till/från Stockholm.

Svenska Petroleum Institutet vill peka på några punkter som Institutet tycker är viktiga. Dock kommer SPI:s synpunkter på hur den framtida infrastrukturen för bränslen och drivmedel i regionen bör ske kommer att lämnas i samband med att den specifika oljehamnsutredningen görs färdig. Det nu presenterade förslaget till hamnstrategi för Stockholmsutredningen följer den del som berör oljehantering i stort den inriktning som den specifika oljehamnsutredningen har.

Det finns ett långsiktigt behov för anläggningar inom regionen som kan lagra och distribuera flytande bränslen och drivmedel. Produkterna förändras och inslaget av förnybara komponenter ökar. Den allmänna utvecklingen i regionen innebär troligen också att förbrukningen av dessa produkter ökar. Det bästa sättet att försörja konsumenterna i regionen ur miljömässig och ekonomisk synpunkt är via tillförsel med tankfartyg och närdistribution med tankbil. Även i en framtida infrastruktur för försörjningen av drivmedel och bränslen bör de nuvarande anläggningarna i form av hamnar och oljedepåer utnyttjas så långt som möjligt. När leveranserna av flygfotogen till Arlanda flyttas från Loudden till Gävle/Brista minskar hanteringen på Loudden med cirka 40 %. Bergs oljehamn blir då den största oljehamnen i närområdet. Färdigställande av Norra Länken kommer att innebära att trafiken från Loudden inte längre behöver gå via Valhallavägen.

Svenskt Näringsliv konstaterar att de slutsatser rapporten drar, och förslaget till hamnstrategi för Stockholm med titeln ”Att Hamna Rätt” inte utgör ett tillräckligt underlag för hur strategin slutligen skall utformas.

Enligt vår uppfattning ger rapporten en generell lägesbeskrivning om hamnsituationen i Stockholm- och Mälardalsregionen, men saknar en tydlig beskrivning över möjliga scenarier för varuförsörjning och containertransport i regionen. En väl underbyggd analys om varu- och containerflöden till och från Stockholm och inom Mälardalen efterlyses.

Tillväxt och prognos för godset baseras på antaganden, medan ett direkt stöd och en djupare beskrivning av kundernas (varuägare/rederiers) framtida och förväntade trafikmönster saknas i rapporten.

Rapporten behöver också kompletteras med underlag för gods- och containervolymer som idag och i framtiden kommer att hanteras över kombiterminaler i Stockholm och Mälardalen, samt lokalisering av och kopplingen till de intermodala "Riksterminaler" som Banverket för närvarande utreder.

Inom färje-, tåg färje- och kryssningstrafiken känns förslaget till framtidsstrategi vision 2015 stabil. Värtabanan kommer även i fortsättningen att fylla en viktig funktion genom en utveckling mot moderna tåg färjelösningar för passagerare och gods.

Vi förespråkar ett fördjupat samarbete mellan hamnarna på ostkusten, där den övergripande helhetssynen och hamnarnas specialisering samt stordriftsfördelarna kommer i fokus.

TEAM LINES Sverige AB är överlägset största kund i containerterminalen och under 2004 var vår omsättning över 80% utav terminalens totalomsättning. Sannolikt blir den andelen ännu större när 2005 är till ända. Nynäshamn/Norvik ligger för långt ifrån närmarknaden och är ett miljömässigt dåligt alternativ. Majoriteten av allt gods i containers som importerar till Stockholms hamn levereras inom en 10 mils radie ifrån hamnen.

I utredningen framhålls att byggandet av dubbelspår på Nynäsbanan är av vital betydelse. Vi tror tvärt emot att detta är dåligt investerade pengar eftersom kostnaderna för att först transportera en container mellan Nynäshamn till exempelvis Årsta för att sedan lasta över den till lastbil för att slutligen leverera till mottagaren blir alldeles för höga. Dessutom har Årsta redan idag en kraftig godsinfarkt och sannolikt måste man bygga ut kapaciteten i form av markytor där, vilket många bedömare inte anser är fysiskt möjligt. I så fall återstår endast att investera ytterligare pengar i en ny knutpunkt. All hantering kostar pengar och sannolikt kommer av kostnadsskäl merparten av transportererna mellan Nynäshamn och Mälardalen skötas med bil hela vägen.

Järnvägen är på så korta sträckor för oflexibel och inte kostnadseffektiv nog. Vi befarar att denna investering i miljardklassen kommer bli ett rent fiasko beträffande godsbefordran. Ingen eller väldigt få kommer att använda järnvägen för containers som skall levereras inom regionen. De volymer som utmålas i utredningen förutsätter att man stänger samtliga containerhamnar på ostkusten samt att man "knycker" volymer ifrån västkusten och Sydsverige.

Detta är en logik och slutsats som vi inte tror är realistisk i någon mån. Mycket riktigt är Baltikum, Polen och Ryssland kraftigt växande marknader inom segmentet men den volymen går ju likt den svenska till och från kontinenthamnarna för att lastas eller lossa på oceangående fartyg. Det finns ingen logik i att t.ex. rysk last i containers skulle hanteras i Nynäshamn eller någon annan Svensk hamn förutom möjligtvis Göteborg.

Marknadspriserna på sjöfrakt till och från de olika ostkusthamnarna skiljer sig inte nämnvärt och kan man komma närmare slutkunden via t.ex. Södertälje blir det ett naturligt val. Högst sannolikt kommer marknaden kräva ett lägre pris om man skall anlöpa Nynäshamn/Norvik för att kompensera högre kostnader för landtransporten. Den kortare inseglingen kan inte kompensera denna skillnad per hanterad enhet och därmed kan det bli så att feederlinjerna väljer andra hamnar p.g.a. minskade intäkter och därmed sämre lönsamhet. Team Lines förespråkar ett fördjupat samarbete mellan hamnarna på ostkusten med samarbete och helhetssyn som ledstjärna.

En mycket mer förnuftig lösning vore en successiv utbyggnad och samling av resurserna i t.ex. Södertälje till att bli en effektiv containerhamn. Detta är sannolikt en mer ekonomiskt vettig lösning på flera plan. Infrastrukturen runt Södertälje finns redan på plats till mycket stor del. I jämförelse med de investeringar som krävs för att ställa Nynäshamn/Norvik i drift torde detta alternativ vara rent samhällsekonomiskt att föredra enligt vårt sätt att se. Enligt vårt förmenande skulle Södertälje kunna byggas ut för att kunna klara av en kapacitet utav 100.000 till 150.000 teu årligen ganska enkelt på kort sikt. Detta är en mer realistiskt målsättning och vision förutsatt att Gävle utvecklas som tidigare samt att övriga hamnar i regionen inleder ett samarbete. Som tidigare nämnts kan inte en hamn i Mälardalen leva ett eget liv utan måste hitta en symbios med t.ex. Gävle.

Vi menar att Nynäshamn/Norvik är ett överdimensionerat projekt utan både kommersiell och industriell förankring bland Sveriges export- och importindustri. Projektet är behäftat med för många riskfaktorer.

AB Fortum Värme är positivt till att en strategi för hamnverksamheten i Stockholm tagits fram. Då frågeställningarna för hamnverksamhet och energiförsörjning många gånger är likartade, vill vi dock föreslå att större hänsyn till FVs behov tas, antingen i denna strategi eller i en övergripande strategi för infrastrukturen i Stockholm.

Att verka för en effektiv bränsleförsörjning till anläggningarna i Stockholmsområdet, med sjötransport och/eller järnväg, gynnar inte bara FV och våra kunder utan hela Stockholmsområdet och samhället i stort. Att samhället utvecklas och mark behövs för andra ändamål än tidigare är

naturligt, och något som FV försöker samverka till så långt som möjligt. Dock måste nödvändig hänsyn tas till att FVs energiförsörjning är en del av Stockholms infrastruktur och svarar för betydande ekonomiska och miljömässiga intressen, inte minst för staden själv.

Som förhoppningsvis framgått av ovanstående så avstyrker FV kraftigt att helt lägga ner Värtabanan.

Till sist, FV önskar bli aktivt delaktig i de fortsatta diskussionerna om utveckling av hamnverksamhet såväl som av övrig infrastruktur i Stockholmsområdet. Vår förhoppning är att staden ser FV som en naturlig deltagare i en sådan diskussion.

Louddens Flygbränsleledning AB anser att det genom den nu framlagda utredningen klart framgår att Louddens oljehamn inte kan läggas ner inom överskådlig tid. Kommunens politiker och tjänstemän måste inse detta och snarast besluta att Louddens oljehamn skall vara kvar i minst 25 år. Under denna tid borde man hinna utreda och söka tillstånd för ett alternativ om något acceptabelt sådant över huvud taget står att finna. Vidare bör man snarast lösa oljebolagen från det hemliga avtalet med Stockholms Stadshus AB om järnvägstransporterna av flygbränsle från Gävle. Oljebolagen kan i stället använda sig av den koncession som finns för en pipeline från Loudden till Arlanda.

Naturskyddsföreningen i Stockholms anser att förslag till hamnstrategi drabbas av samma problem som dagens hamnplanering generellt, nämligen att det är en kommunal aktör med bristande helhetssyn som undersöker förutsättningar och behov för att utveckla hamnverksamhet inom för snäva geografiska begränsningar. Föreningen menar att syftet med rapporten borde ha varit att kritiskt granska olika alternativ för den framtida hamnutvecklingen i Stockholm för att sedan kunna presentera ett antal förslag. Samtidigt pågår ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings regionplane- och trafikkontor för att ta fram ett beslutsunderlag för den framtida hamnutvecklingen i länet. Med tanke på detta arbete ställer sig föreningen frågande till vilket mervärde rapporten kan ge till diskussionen och utvecklingen och menar att Stockholms stad borde ha avvaktat resultatet från den regionala utredningen.

Föreningen anser att istället för att flytta containertrafiken till Norvik och öka kapaciteten med faktor 10 kan Stockholms hamn alternativt välja att lägga ned containerhanteringen och fokusera på passagerartrafiken. Frågan måste ställas om en ny storhamn i Nynäshamn är en (samhällsekonomiskt) effektiv investering. Rapporten lyckas inte motivera varför Norvik behövs. Nynäshamn må ha ett bra läge sett från havet, men frågan måste besvaras på

vilket sätt det är bättre än andra, befintliga hamnars så att det går att motivera att investeringar i landinfrastruktur styrs till Södertörn. Det vore betydligt bättre för miljön och samhällsekonomin att säkra Mälardalens varuförsörjning med hjälp av befintliga hamnar.

Det utdrag ur ett utkast till miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som vi har sett visar att det är helt felaktigt att en ny Horsstensled skulle bidra till en bättre miljö. Att skapa en möjlighet att öka antalet kryssningsfartyg som väljer Stockholm som sin start- eller slutpunkt för kryssningen kan aldrig motivera ett så stort ingrepp som sprängningarna för inrättandet av en ny Horsstensled skulle innebära. De stora färjorna från/till Finland använder inte leden längs Sandhamn, och antalet övriga fartyg kan snarast förväntas minska då Stockholms hamn planerar utflyttning av containerverksamheten.

Alternativ till utflyttning är enligt vår bedömning nedläggning av den obefintliga containerverksamheten. Även oljehantering kommer att lämna Stockholms hamn och leder till färre passager genom skärgården. Behovet av en ny farled måste anses vara obefintlig. Föreningen är positiv till fortsatt passagerar- och kryssningstrafik till Stockholms stads innerstadshamnar men anser att det är fartygen som bör anpassa sig till skärgården och inte tvärtom.

Sammanfattningsvis anser föreningen att utredningen fokuserar på ett för snävt geografiskt område och handlar mest om att beskriva förutsättningar och behov utifrån Stockholms stads planer angående hamnutvecklingen. Föreningen saknar en kritisk granskning av olika utvecklingsalternativ och anser att dokumentet inte bör ligga till grund för statliga beslut om investeringar i infrastruktur kopplat till hamnutvecklingen i Mälardalsregionen.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening anser att utvecklingen av oljehantering vid Loudden bör i möjligast mån forceras, inte minst av säkerhetsskäl. DLV anser sig inte behöva ta ställning i frågan om lämpliga hamnalternativ.

Att containerhanteringen flyttas från Frihamnen torde vid det här laget vara klart, vare sig Norvik byggs ut eller inte. Nuvarande område tillåter endast en blygsam expansion.

Även färjetrafiken (inklusive Sea Winds tåg färjor till Åbo) bör flyttas till andra hamnar. Mest realistiskt är förmodligen, eftersom finlandsfärjorna utgör en av Stockholms Hamnar AB (SHAB) största inkomstkällor, att verksamheten förläggs till SHAB:s övriga hamnar, d.v.s. Kapellskär och/eller Nynäshamn.

För närvarande planerar hamnen en betydande utbyggnad av pirarna. Tanken är, att de tillkommande områdena skall användas för uppställning av

trailers. Om färjorna omlokaliseras försvinner behovet av dessa nya parkeringsplatser.

Då Värtahamnen befrias från färjorna bortfaller behovet av den bunkerolja, som lagras i Energihamnen. Härigenom friställs ytterligare ett antal hektar.

Idag importeras energiråvaror till Värtaverket via Energihamnen. Denna verksamhet måste rimligtvis tillåtas fortsätta. Ny produktionskapacitet måste läggas i andra lägen, kanske i Stockholm (Lövsta, Hammarby, Högdalen ...), kanske i Norviksområdet; DLV anser sig inte behöva ta ställning till lokaliseringen.

Med DLV:s förslag kommer Värtabanan att befrias från godstrafik. Samtidigt ger det möjlighet att använda banan för kollektivtrafikförsörjning av den nya stadsdelen i Värtahamnen/Frihamnen/Loudden.

Förutsatt att buller- och avgasproblemen kan ges en tillfredsställande lösning bör det vara möjligt att upplåta en del av Värtahamnen för kryssningsfartyg av måttlig storlek.

Skärgårdsmiljöföreningen ansluter sig helt till de synpunkter, som Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening lämnat på rubricerade utredning.

Föreningen anser därutöver att de internationella kryssningsfartygen, vilka använder billigast möjliga bränsle och inte kan förses med landström under stillaliggandet i Stockholms hamn, förorsakar invånarna i skärgården och på söder i Stockholm stora hälsorisker. Eftersom de ej är anslutna till landström under liggetiden måste hjälpmotorerna hållas igång hela tiden. Observera att kryssningsfartygen vid Stadsgården, Skeppsbron och på Strömmen ligger innanför Stockholms miljözon.

Kryssningsfartygens storlek och allt större antal medför att övrig fartygstrafik liksom fritidsbåtar under sommarmånaderna får sin relativa frihet inskränkt.

1900-talets ökande fartygstrafik genom skärgården har medfört stora erosionskador längs farleder med mjuka stränder. Horstensleden behöver inte byggas. De säkerhetsskäl som Sjöfartsverket anför är inte tillräckliga.

Utredningen framhåller vikten av att hamnen är av riksintresse. Lika stort intresse riktas dock inte på det faktum att Horstensleden ligger inom ett skärgårdsområde som också är klassat som riksintresse. Vi uppmanar Stockholms Hamn att bidra till att anpassa trafiken till Skärgården och inte tvärtom.

Mina synpunkter

Kommunfullmäktige fattade under 2004 beslut om att ta fram en hamnstrategi för Stockholm (utlåtande 2004:31). Motiveringarna för behovet av en hamnstrategi var att den ska utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten, visa på sambanden mellan olika åtgärder, skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen samt precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning.

Stockholms hamnverksamhet är en integrerad del i stadens infrastruktur och näringslivsverksamhet. Den påverkar inte bara Stockholms utveckling utan även andra regioner och aktörer runt om i Sverige. "Att hamna rätt" har varit ute på remiss till andra kommuner, hamnar, aktörer inom hamnnäringen och berörda myndigheter. Det finns nu ett gediget underlag där en mängd aspekter berörs och lyfts fram. Finansborgarrådet har i samband med utredningen bjudit in till två stormöten med samtliga kommunrepresentanter som är berörda för att en öppen och konstruktiv dialog kring hamnutvecklingen i den omgivande regionen. Denna utredning ska ligga till grund för ett antal ställningstaganden nu och i framtiden. Det är därför viktigt att förslagen som nu finns i detta ärende har ett så brett stöd som möjligt. Hamnfrågorna, liksom andra större infrastrukturfrågor måste bäras av stabila majoriteter i ett långsiktigt perspektiv på 10 till 20 år framåt.

I den regionala utvecklingsplanen (RUFS) och i översiktsplanen för Stockholms stad, förutsätts regionen även framöver få en snabb befolkningsökning och hög tillväxt vilket ställer krav på ett väl fungerande och hållbart transportsystem och en effektiv infrastruktur. Stockholm är och ska även i framtiden vara en dynamisk och aktiv hamnstad, både för gods och för passagerare.

Hamnar är idag stora logistikcentraler som ställer stora krav på hamnarna i sig men även på den omliggande infrastrukturen och miljön. Satsning på intermodalitet, d v s samverkan mellan de olika transportslagen, blir allt viktigare. Genom att sjöfart, järnväg och väg ofta sammanfaller i hamnarna har dessa utvecklats mot att bli en form av logistikcentra och noder i transportstråken. Sjöfarten är en del i transportkedjan.

Med sin närhet till Stockholm och sina mycket goda inseglings- och djupförhållanden är Nynäshamn ett mycket attraktivt förslag på område för en ny hamn. Containerfartygen blir större och den långa farleden in till Stockholm är begränsande därför är förslaget att låta Nynäshamn och Norvik bli en ny och stor container, ro-ro samt bulkhamn bra. Som ett led i den miljöprövningen som pågår angående anläggande av en ny hamn i Norvik

Nynäshamn sker ett samrådsförfarande under våren 2006 och en marknadsanalys har gjorts med anledning av en utbyggnad av hamnen. I den framgår att godsströmmarna till Mälardalsområdet sannolikt komma att öka eftersom befolkningen och den ekonomiska aktiviteten ökar i denna region. Att som idag ha den största djuphamnen inne i centrala Stockholm kommer att bidra till trängselproblematik och förhindra en expansion av hamnverksamheten. Planarbetet för en utbyggnad vid Nynäshamn ska fortsätta med sikte på en ny hamn i Norvik. Utbyggnaden av Nynäshamns hamn kommer att behöva betydande investeringar i såväl väg- som järnvägstrafik. Ett exempel är motorvägsförbindelsen mellan Nynäshamn och Fors i Västerhaninge som redan har påbörjats, Södertörnsleden, en tvärförbindelse mellan Jordbro och E4 vid Fittja som delvis är utbyggd och övriga delar ska enligt Vägverkets planer färdigställas 2014/15. Banverket utreder även på regeringens uppdrag förutsättningar för utökad kapacitet på Nynäsbanan som tillgodoser en framtida utökad godstrafik. En förutsättning för en utbyggnad av en ny hamn i Norvik är ett dubbelspår med tillräcklig kapacitet för gods. Det är också angeläget om att utöka kapaciteten på Nynäsbanan ur ett resandeperspektiv som en viktig förstärkning av kollektivtrafiken.

I ”vision 2015” för Stockholms hamn, finns förslag på att containerhantering flyttas från Frihamnen och oljehantering vid Loudden läggs ner. Detta skapar förutsättningar för en utveckling i Värtan-Frihamnen med en renodlad färje- och kryssningshamn. Markområden kommer då att frigörs som kan användas för bostäder, kontor och en ny stadsutveckling med inriktning på ett finansiellt centrum skulle kunna skapas. I planeringen av det är det mycket viktigt att ta hänsyn till Nationalstadsparken och fortsatt hamnverksamhet i Värtan. Alla beslut om genomförandet av Norra Länken samt den nya cirkulationsplatsen är nu tagna. Byggstart sker under hösten 2006. Motorvägstunnel mellan Norrtull och Värtan ger Värtan – Frihamnen en direktanknytning till E20 vilket ger stora förbättringar i miljön och en avsevärd trafikavlastning på Valhallavägen och Lidingövägen. Utifrån att Stockholms hamn är riksintresse bör förslag om en ny stadsutveckling i Värtan – Frihamnen nu konkretiseras och en överenskommelse mellan staden och staten är ytterst angelägen. I detta sammanhang är det även av stor vikt att Värtabanans framtid analyseras. Stora investeringar har under de senaste åren gjorts av Banverket i Värtabanen. Kombinationen järnväg-sjöfart är utan konkurrens det transportsätt med minst miljöpåverkan. Som anges i hamnstrategin finns ett intresse hos Fortum Värme att använda sig av Värtabanen för transport av biobränslen till det nya värmeverket. Därför är det

likt stadsledningskontoret påpekar inte är realistiskt att lägga ner Värtabanan, men viktigt att utreda omfattningen av spårutrymmet.

Färje- och kryssningstrafiken ökar i omfattning och ger idag stora intäkter till staden. Den utgör en växande näringsgren som har stor betydelse för Stockholms utveckling och som turiststad. Under 2004 reste ca.11 miljoner passagerare med färjorna och kryssningsfartygen till Stockholms hamnar. Färjelägena Värtahamnen-Frihamnen och Masthamnen är fördelaktiga ur passagerarperspektiv med sin närhet till centrala staden. För att möta denna utveckling bör en ny kryssningsterminal uppföras i Frihamnen och en kombinerad kryssnings- och färjeterminal byggas vid Masthamnen.

När det gäller oljehantering vid Loudden är det redan beslutat av kommunfullmäktige att den ska avvecklas 2011. Verksamhet av det slaget med depåer för införsel av bensin, brännolja och flygfotogen bör inte hanteras i ett så centralt och känsligt område som Loudden. Dock finns det inte någon enkel lösning på var oljehantering i framtiden skall ske. Här finns ett arbete påbörjat och en arbetsgrupp är utsedd för att ta fram ett detaljerat underlag för att bedöma möjliga alternativ. Det är en ytterst angelägen fråga och oljehantering måste kunna få en lösning på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Utredningen "att hamna rätt" är viktig som ett avstamp för en utveckling av Stockholmsregionen. Genom en givande politisk dialog och genomtänkta beslut kan vi skapa goda förutsättningar för att bli Norra Europas ledande tillväxtregion.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till hamnstrategi
2. avbryta alla förberedelser för en ny hamn i Nynäshamn (Norvik)
3. ge Stockholms Hamnar AB i uppdrag att utreda en överflyttning av containertrafiken och oljehantering från Värthamnen-Frihamnen och Loudden till Södertälje hamn och andra hamnar i östra Mellansverige.
4. samt anför följande:

Förslaget till hamnstrategi innehåller ingen närmare analys kring Stockholms varuförsörjning i framtiden. Att Stockholm ska bygga en mycket stor godshamn vid Nynäshamn verkar ha varit en förutsättning i utredningen och någon alternativ analys för hur det mesta av godshanteringen i Frihamnen kan omlokaliseras till läge utanför

staden har inte gjorts. Stadens mål att få arbetsplatser och bostäder i Frihamnen-Värtan-Loudden försenas med denna låsning till Norvikprojektet, som oavsett ståndpunkt kommer ta lång tid att genomföra.

En analys av en ny storhamn i Nynäshamn visar att endast 15 % av godset kommer att transporteras på järnväg. Det är en oacceptabel låg nivå, men kräver ändå att Nynäsbanan byggs ut till dubbelspår. Ett sådant dubbelspår finns inte med i Banverkets plan, endast ett partiellt dubbelspår 2012-2015. Mycket talar för att en ny hamn i Norvik långsiktigt kommer att kräva en ny motorvägsförbindelse söderut, den s.k. E4 Syd. En sådan ny motorväg skulle kosta miljardbelopp och dessutom medföra stora intrång i naturen.

Vi är positiva till att containerhanteringen i Stockholms hamn flyttas ut från centrala Stockholm. Övriga redan befintliga hamnar i östra Mellansverige har gott om kapacitet för att ta över denna trafik, något behov av att bygga en ny hamn finns således inte. Den föreslagna hamnen i Norvik förväntas ta emot hälften containergods och hälften Ro/Ro-gods. Enligt RTK har bara 10-20 % av Ro/Ro-godset som passerar Stockholms hamnar start eller mål i Stockholms län. 50-85 % har start eller mål i övriga Sverige, 1-20 % i Norge och 15-20 % på kontinenten.

En lösning som bör tittas närmare på är möjligheten att Södertälje hamn på kortare tid kan utöka containerkapaciteten med minst den volym som Frihamnen har idag. Södertälje idag är den närmaste befintliga hamnen som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering. Frågan bör dock utredas vidare och även andra samarbetsformer diskuteras.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde ha fått mer uppmärksamhet då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning. Det är bra och viktigt att förslaget även pekar på vikten av att skärgårdstrafiken integreras i Stockholms utvecklingsplaner, fler konkreta förslag på förbättringar hade därför önskats i den delen.

Skärgårdstrafiken och båtpendling behöver integreras bättre i Stockholms utvecklingsplaner. Det är därför bra att kontoret pekar på möjligheten att pröva användningen av södra kajen i Värtahamnen.

Det är av stor vikt för en positiv utveckling av Värtahamnen/Frihamnen och de nya bostadsområdena där att Värtabanan bevaras och utvecklas. Stora investeringar har redan gjorts av Banverket på Värtabanan vilket har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls och utvecklas vidare.

Spekulationerna om nedläggning av Värtabanan i Förslaget till Hamnstrategi är olyckligt, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet, och man bör i strategin se till utvecklingsmöjligheterna för denna kombination istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin

finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Stockholms hamns verksamhet är av avgörande betydelse för tillväxten i regionen och landet i övrigt. Det är därför viktigt att Stockholms stad skapar de förutsättningar som behövs för en god hamnverksamhet i framtiden. Vi välkomnar förslaget om att flytta containerverksamheten från Värtahamnen till Nynäshamns hamn. Därmed kan det skapas ett intressant nytt bostadsområde i nära anslutning till Värtahamnen.

Värtaområdet kan bli ett nytt spännande tillskott till Stockholms utveckling. Här kan byggas höga hus i kvartersstruktur som ger Stockholm ett betydande tillskott av bostäder, service och arbetsplatser. För att planerna ska kunna förverkligas fullt ut krävs att oljehanteringen på Loudden flyttas.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Hamnstrategi för Stockholm godkänns i enlighet med det förslag som föredragande borgarrådet anför.
2. Styrelsen för Stockholms Stadshus AB anmodas att i samarbete med Stockholms Hamnar AB fortsätta förberedelserna och planeringen för utbyggnad av Nynäshamns hamn (Norvik) som containerhamn.
3. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Kommunstyrelsen beslutar följande under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan

Stadsledningskontoret ges i uppdrag att tillsammans med berörda nämnder och bolag samordna den fortsatta planeringen inom Värtahamnen-Frihamnens område.

Stockholm den 31 maj 2006

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Leif Rönngren

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Utgångspunkten för förslaget till hamnstrategi är att Stockholm-Mälardalsregionen skall utvecklas till Sveriges och norra Europas ledande tillväxtregion på det sätt som framkommer i en rad dokument. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF) förutsågs att regionen även framöver skall få en snabb befolkningsökning och en god ekonomisk tillväxt. Regionen har goda förutsättningar för en positiv utveckling. Men det kräver en väl fungerande infrastruktur, inte minst vad gäller transportsystemet. En viktig del i den totala infrastrukturen utgör hamnarna. En central utgångspunkt i strategiförslaget är målsättningen att Stockholm även framöver skall vara en dynamisk hamnstad. I arbetet med strategiförslaget har försök gjorts att belysa ett antal övergripande frågeställningar:

- Hur skall Stockholm-Mälardalsregionens försörjning av gods- och persontransporter kunna tillgodoseas med speciell hänsyn tagen till sjötransporternas roll?
- Vilken roll har Stockholms hamnar i ett nationellt och regionalt perspektiv?
- Hur kan samverkan mellan berörda hamnar utformas?
- Vilka investeringar krävs dels i hamnarna, dels i anslutande landtransportinfrastruktur för att skapa ett välutvecklat transportsystem?
- Hur kan marken i hamnarna utnyttjas?

Utredaren sammanfattar strategin i följande punkter:

1. Stockholms Hamnar AB (SH) skall framöver stärka sin ställning såväl vad gäller godstransporter som passagerartrafik. Koncernen bör liksom hittills drivas på affärsmässiga villkor utan några subventioner.

2. Efter det gemensamma utredningsarbete som nu pågår mellan ostkusthamnarna bör Stockholms Hamnar överväga att ingå i ett närmare samarbete med övriga eller vissa av ostkusthamnarna. Diskussioner förs redan nu mellan ett par av hamnarna om att tillskapa ett gemensamt marknadsföringsbolag. I den arbetsgrupp som tillsatts för att undersöka möjligheterna till ett fördjupat samarbete mellan ostkusthamnarna ingår Stockholms hamnar, Gävle hamn, Hargshamn, Södertälje hamn samt

Mälarhamnar. Oxelösunds hamn och Norrköpings hamn har valt att stå utanför. Gruppen har påbörjat sitt arbete under februari månad 2005.

3. Stockholms Hamnar bör undersöka förutsättningarna för att förvärva Södertälje hamn. Stockholm stad bör inleda förhandlingar med Södertälje kommun.

4. "Vision 2015" för Stockholms hamn, som tagits fram av hamnen och förankrats hos stadsbyggnadskontoret samt gatu- och fastighetskontoret bör vidareutvecklas och konkretiseras. Den innebär att containerhanteringen (lo/lo, dvs. lastning med hjälp av kranar och annan lyftutrustning) flyttas från Frihamnen och oljehanteringen läggs ner på Loudden. Värtan-Frihamnen blir därmed en renodlad färje- och kryssningshamn. De markområden som frigörs, kan användas till bostäder och kontor, under förutsättning att framförallt bullerfrågorna kan lösas. Kollektivtrafikförsörjningen vid Masthamnen och Värtan-Frihamnen bör snarast byggas ut med spårbundna förbindelser (snabbspårväg). Den arbetsgrupp som bildats av hamnen, stadsbyggnadskontoret, markkontoret och trafikkontoret bör nu konkretisera förslagen i visionen. Det är angeläget att staden inom en snar framtid fattar nödvändiga beslut om inriktningen på infrastrukturfrågorna. Inte minst för utbyggnaden av Värtan, Frihamnen och Norra Stationsområdet är tidig klarhet i planeringsförutsättningarna ytterst väsentliga. En principöverenskommelse mellan staden och staten i dessa frågor är därför angelägen. Den framtida markanvändningen måste självfallet föregås av och prövas inom ramen för detaljplanering enligt PBL. Tidigare har det rått delade meningar mellan Stockholms hamn och stadsbyggnadskontoret samt gatu- och fastighetskontoret om den framtida markanvändningen i Värtan-Frihamnen-Louddenområdena. I och med förslagen i "Vision 2015" synes en samsyn ha nåtts om huvuddragen i förslaget.

5. Varuförsörjningen till Stockholm-Mälardalsregionen är ett riksintresse. Stockholm stad och Stockholms hamnar har ytterst ansvaret för att trygga den långsiktiga varuförsörjningen till och från regionen. Det nuvarande området för containerhantering i Stockholms hamn, Frihamnen, är otillräckligt för att möta framtidens krav på ökad kapacitet för containerhantering. Därför har Stockholms hamnar beslutat att påbörja förberedelserna för en utbyggnad av Nynäshamns hamn till en modern och rationell containerhamn samt ro-ro-hamn (Lastning och lossning genom att godset körs på och av fartyget med lastbil eller truckar). Nynäshamns kommun ställer sig helt bakom planerna.

Stockholms hamnar bör snarast undersöka möjligheterna till samverkan med starka aktörer inom sjöfartsnäringen för genomförandet av projektet. Utbyggnaden av väg 73 till motorväg, som påbörjats i september 2005, och färdigställandet av Södertörnsleden mellan Jordbro och Fittja vid E 4:an samt ökad spårkapacitet på Nynäsbanan mellan Nynäshamn och Västerhaninge ger Nynäshamn goda landförbindelser. I förening med de ytterst gynnsamma inseglings- och djupförhållandena ("Östersjömax") kan Nynäshamn bli en mycket attraktiv hamn. Stockholm stad bör tillsammans med Nynäshamns kommun, Haninge kommun, Landstinget/SL, Länsstyrelsen och Banverket samt eventuellt övriga intressenter uppvakta regeringen för att få tillstånd en tidigareläggning av byggandet av dubbelspår på Nynäsbanan. En del av dessa åtgärder bör ingå i det "Nynäshamnspaket" som regeringen förväntas lägga fram med anledning av de problem som Nynäshamns kommun åsamkats på grund av nedläggningen av Musköbasen samt Ericssons avveckling av företaget i Nynäshamn.

6. Med en utflyttning av containerverksamheten och nerläggning av oljehantering på Loudden kommer Värtabanan, som idag utgör en del av riksintresset Stockholms hamn, i framtiden framförallt att betjäna tåg färjetrafiken mellan Stockholm och Åbo. Det har under arbetet med strategin översiktligt övervägts att flytta tåg färjetrafiken till Nynäshamn. Därmed skulle Värtabanan kunna läggas ner, vilket innebär att överbyggnader av banan i det kommande Norra Stationsområdet och vid utbyggnaden av Norra Länken kan undvikas. Rederiet Silja-line, som är huvudägare av tåg färjorna, har under våren 2005 meddelat att rederiet har ingått ett intentionsavtal om byggandet av två nya färjor, med ett delvis annat koncept än för de nuvarande tåg färjorna. Det innebär att andelen passagerare kommer att bli större på de nya färjorna. Bland annat av detta skäl anser Silja att det är nödvändigt att färjorna anlöper Värtahamnen. Vidare har Fortum Värme framfört att man har behov av Värtabanan för det planerade biobränsleeldade kraftvärmeverket i Värtan.

En arbetsgrupp har tillsatts av stadsdirektören med uppgift att skyndsamt analysera behovet av Värtabanan. I gruppen ingår representanter för stadsledningskontoret, Stockholms hamnar, Vägverket, Banverket och markkontoret i Stockholm stad.

7. Oljehantering på Loudden, som i dagsläget utgör ett riksintresse, skall enligt kommunfullmäktiges beslut avvecklas 2011, då också löptiden för oljebolagens arrendavtal löper ut. Avtalet för Bergs oljedepå i Nacka löper ut

2019 .Möjliga alternativ för den framtida oljehanteringens bör fastläggas i samverkan med berörda intressenter. En permanent lösning av oljehanteringens för Stockholmsregionen kan troligtvis inte vara klar till 2011. Ett långsiktigt alternativ bör inkludera en ersättning av såväl Loudden som Berg. Under tiden 2011-2020 bör Bergs oljedepå kunna ta hand om en del av den oljehantering som finns på Loudden samt Södertälje och/eller Nynäshamn en del. En långsiktig lösning för den södra regiondelen kan vara att ha en depå i Södertälje och/eller Nynäshamn. För den mellersta och norra regiondelen kan ett långsiktigt alternativ vara att ta in oljeprodukterna med fartyg till Gävle hamn och därifrån forsla dem med tåg till någon depå i mellersta – norra regiondelen. Detta förutsätter dock att någon kommun i denna regiondel är beredd att inom sina gränser hysa en sådan oljedepå.

Den så kallade Louddengruppen, som består av representanter för Stockholms hamnar, intressenterna på Loudden samt Svenska Petroleuminstitutet (SPI), kommer fram till 2006 att ta fram ett mer detaljerat underlag för att bedöma möjliga alternativ. Avvecklingen av oljehanteringens på Loudden till år 2011, enligt fullmäktiges beslut, har inte mötts av någon större entusiasm hos de berörda oljebolagen. Men i den arbetsgrupp som tillsatts för att studera alternativ och konsekvenser av en flyttning av oljehanteringens från Loudden ingår representanter för såväl Stockholms hamn som oljebolagen. Överläggningar bör upptas med Nacka, Nynäshamn, Södertälje och Gävle kommuner samt övriga intressenter om hur oljehanteringens skall kunna ordnas på ett långsiktigt hållbart sätt.

8. En kortare, rakare och säkrare farled in till Stockholm via Sandhamn bör tillskapas genom en utbyggnad av den så kallade Horstensleden. Därmed ges också mindre miljöpåverkan. Sjöfartsverket och Stockholms hamnar har påbörjat ett utredningsarbete med denna inriktning. Horstensleden beräknas kunna färdigställas till år 2008. Farleden vid Garpen kommer att byggas ut 2005-2006. Genom åren har tillkomsten av den så kallade Horstensleden (tidigare Rödkobbsleden), framkallat en del protester. Bland andra har Värmdö kommun protesterat mot projektet och utnyttjat sitt ”kommunala veto”. Detta är dock nu borttaget. Sjöfartsstyrelsen och Stockholms hamn har slutit ett avtal om att fortsätta planeringsarbetet.

9. Ur säkerhetssynpunkt är det vidare av största vikt att det finns en effektiv räddningsorganisation om någon fartygsolycka skulle inträffa. Inte minst Estoniakatastrofen belyste detta. En viktig del i säkerhetsorganisationen har utgjorts av Helikopterbataljonen på Berga. Denna har nu flyttats till andra

delar av landet, vilket innebär att landets huvudstadsregion med sin omfattande sjöfart, inte minst vad gäller passagerartrafik, har fått en avsevärd försämrad helikopterservice. Statsmakterna och berörda myndigheter bör snarast redovisa hur man avser att tillgodose en effektiv räddningsorganisation för Stockholmsområdet. Sjöräddningsorganisationen måste givetvis även baseras på ett intimt samarbete med de övriga Östersjöstaterna.

10. En ny kryssningsterminal bör uppföras i Frihamnen. Nynäshamn har genom åren också fått en viktig roll för kryssningsverksamheten, speciellt för de större kryssningsfartygen. Dessutom finns behov av en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen i Stadsgården. Stadsbyggnadskontoret har gjort en principskiss som baseras på att ett kontorshus/terminalskärm uppförs längs med Vikingterminalen ca 20 meter in från kajkant från Erstaklippans östra spets till Fåfångans västra spets. Bakom denna kan cirka 800 bostäder uppföras på en däckkonstruktion som utöver hamnområdet även täcker en del av Londonviaduktens/Folkungagatans trafikytor. Genom förslaget kan Vikingaterminalen byggas om samtidigt som Masthamnen reserveras för kryssningstrafiken och inte bebyggs. Närmast kommer främst de stadsbilda- och miljömässiga konsekvenserna att analyseras. Därefter kommer projektet att prövas på sedvanligt sätt enligt PBL.

11. Kapellskärs hamn har under senare år genomgått en snabb utveckling. Betydande investeringar har gjorts i hamnen för att öka kapaciteten såväl för passagerar- som godstrafiken. Fortsatt utökning planeras genom att de två äldsta färjelägena byggs om. En utbyggnad/uppgradering av väg 77 är nödvändig för att Kapellskär ska kunna fylla rollen som hamn för regionens norra delar.

12. Sjötransporterna är en del i en logistisk kedja där hamnar kopplas samman med landanknytningar i form av väg- och järnvägstransporter. Ett stort antal planerade, men ännu ej genomförda järnvägs- och väginvesteringar har stor betydelse för hamnstrukturen och ytterst för att skapa ett rationellt transportsystem i hela Stockholm-Mälardalenregionen.

En snabb utbyggnad av Mälartunneln är ytterst betydelsefull inte bara för Stockholm-Mälardalen utan för hela Sveriges järnvägssystem. Förbifart Stockholm, mellan Kungens kurva och Häggvik, är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen. Utbyggnad av

spårkapaciteten på Nynäsbanan krävs för såväl kollektivtrafiken som godstransporterna mellan Nynäshamn - Västerhaninge och vidare. Väg 73, som påbörjas hösten 2005, kommer att betyda mycket för kommunikationerna till Nynäshamn och för hamnverksamheten där. Resterande delar av Väg 259 (Södertörnsleden), som sträcker sig från väg 73 vid Jordbro till E 4:an vid Fittja, bör om möjligt tidigareläggas i förhållande till nuvarande vägplaner. En annan viktig väginvestering för hamnverksamheten i Stockholm är fullbordandet av Ringen. Byggandet av Norra länken startas hösten 2005. Därefter bör så snart som möjligt byggandet av en östlig förbindelse (Österleden) påbörjas. Även förbättringar av väg 77 mellan Kapellskär till E 4 vid Knivsta och väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje är angelägna projekt ur allmän transportsynpunkt men inte minst för hamnarna. Inför den kommande planeringsomgången för väg- och järnvägsinvesteringar är det viktigt att länen i hela Mälardalen enas kring en samlad uppfattning om nödvändiga infrastruktursatsningar. Regionen bör också fortsätta att kraftfullt verka för att få en större andel av de statliga infrastrukturanslagen. Det gäller även att få större anslag från EU till transportinfrastrukturen. Det har på goda grunder ifrågasatts om de långdragna och omständliga planeringsprocesser som idag gäller för olika projekt är nödvändiga för att tillgodose kraven på hög kvalitet på beslutsunderlag och medborgerligt inflytande. En översyn av Plan – och bygglagen (PBL) pågår.

13. Stockholms hamnar har under lång tid målmedvetet arbetat för att förbättra miljön i hamnområdena, men också för att minska den miljöpåverkan som sjöfarten och transportsektorn i stort åstadkommer. Stockholms hamnar använder främst ekonomiska incitament för att stödja och uppmuntra rederierna till att själva aktivt verka för en minskad miljöpåverkan. Hamnen bör tillsammans med övriga hamnar och rederier och i internationella organ kraftfullt agera för olika former av överenskommelser för att skapa bättre miljöförhållanden med anknytning till sjöfarten.

14. Stockholmsregionen, och i vissa fall hela Mälardalenregionen, utgör en i flera avseenden *funktionell region*. Hamnfrågorna är, liksom energifrågorna, av regional karaktär och kan inte lösas utifrån rent lokala perspektiv. Till skillnad från en del andra storstadsregioner saknar Stockholms län ett regionalt organ med kompetens och legitimitet att fatta nödvändiga beslut av regional räckvidd. Varken länsstyrelsen, landstinget eller Mälardalsrådet har i dag denna ställning. De politiska partierna i regionen bör påbörja överläggningar för att få till stånd ett auktoritativt regionalt organ.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, brand- och räddningsnämnden, marknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Katarina-Sofia stadsdelsnämnd, Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Hamnar AB, Stockholms Näringslivskontor AB, Stockholm Visitors Board AB.

Remissinstanser utanför Stockholms stad har varit Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län, Regionförbundet Sörmland, Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket, Mälardalsrådet, Gävle kommun, Haninge kommun, Köpings kommun, Nacka kommun, Norrköpings kommun, Nynäshamns kommun, Oxelösunds kommun, Solna kommun, Södertälje kommun, Västerås kommun, Östhammars kommun, Birka Line, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Fortum, Handelskammaren, Ålands Handelskammare, Louddens Flygbränsle AB, Naturskyddsföreningen, Nynäshamns Hamn AB, Roslagshamnar AB, Silja Line, Skärgårdsmiljöföreningen, Statens Petroleuminstitut, Svenskt Näringsliv, Tallink, Team Line AB, Transportarbetarförbundets avd. i Stockholm samt Viking Line.

Nynäshamns Hamn AB och Roslagshamnar AB har meddelat att man inte kommer in med något eget remissvar då Stockholms Hamnar AB svarar för hela koncernen. Mälardalsrådet har meddelat att man inte kommer att inkomma med något svar, och från Silja Line, Birka Line och Tallink har inga svar inkommit.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2006 har i huvudsak följande lydelse.

Hamnverksamheten är en viktig fråga för Stockholm. Den föreslagna strategin ger en bra bild över hur hamnsituationen ser ut i Stockholm. Via hamnarna kommer gods som krävs för att en storstad skall fungera, men det kommer även en stor mängd besökare. Både gods och passagerare kan ha målpunkter i staden men också i andra delar av landet. Hamnarna fungerar som stora logistikcentraler där gods lastas om och förs vidare. Detta ställer krav på att det finns ett infrastruktursystem som fungerar på ett smidigt sätt och att transporterna kan ske så miljövänligt som möjligt.

För att Stockholm skall fungera som en storstad även i framtiden krävs att det skapas ett hållbart transportsystem för de varor som skall konsumeras i regionen. Detta innebär att varorna så långt möjligt är skall fraktas på båt eller järnväg. Med en växande befolkning i regionen och en utökad handel i Östersjön kan Värtahamnen inte uppfylla dessa krav i en framtid och det är därför viktigt att planeringen av hamnen vid Norvik kommer igång snarast. Med de nu pågående och beslutade infrastrukturutbyggnaderna såsom utbyggnaden av riksväg 73 och förstärkningen av Nynäsbanan kan en väl fungerande första etapp av hamnen byggas ut. Den kan sedan successivt utökas när infrastrukturen byggts ut.

Landstinget har under våren meddelat Banverket att man är positiv till att förskottera 250 Mkr, så att utbyggnaden av kapaciteten på Nynäsbanan kan komma tidigare än planerat.

Några av infrastrukturprojekten är högt prioriterade av hela regionen såsom Mälartunneln och Förbifart Stockholm. Dessa projekt har både ett riksintresse och ett regionalt intresse och prioriteras utifrån andra behov än hamnfrågan. Eftersom dessa projekt är högt prioriterade kommer de med största sannolikhet till utförande. Det är viktigt att planerings- och genomförandeprocessen för dessa projekt beaktas vid planeringen av en storhamn vid Norvik. Banverket utreder också på regeringens uppdrag förutsättningarna för utökad kapacitet på Nynäsbanan som tillgodoser en eventuell framtida utökad godstrafik. Detta uppdrag skall redovisas hösten 2006. I Vägverkets planer finns väg 259 Södertörnsleden med och den bedöms kunna byggas ut och vara klar mellan 2010-2015.

De övriga vägobjekten väg 225 och väg 257 som också är kopplingar mot södra Mälardalen finns inte med i Vägverkets nuvarande planer och bedöms för närvarande inte kunna inrymmas.

En utbyggnad av en hamn i Nynäshamn kommer således att ske etappvis och anpassas därför också naturligt till kommande utbyggnad av infrastrukturen och en fortsatt expansion av Stockholmsregionen.

Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret utreder framtida lösningar för hamnverksamheten inom länet. I detta arbete medverkar även stadsledningskontoret. Utredningen skall visa på olika utvecklingsscenarier och vilka beslut som krävs för att utvecklingen skall gå i den riktning man önskar. Den kan därmed vara ett underlag för den fortsatta processen.

Stadsledningskontoret anser att Stockholms Stadshus AB bör anmodas att i samarbete med Stockholms Hamnar AB fortsätta planeringen av utbyggnaden tillsammans med Nynäshamns kommun. Man bör också fortsätta arbetet med att undersöka möjligheterna till samverkan med näringslivet för finansiering, och därefter återkomma till kommunfullmäktige för ett genomförandebeslut om utbyggnad och finansiering.

Stockholm är unik på ostkusten med sina stora volymer av passagerar- och tåg färjor. Denna trafik kan förväntas öka när ekonomierna på östra sidan av Östersjön förstärks. Färjetrafiken är viktig för handeln och näringslivet inte bara i Stockholm utan även i Mälardalen.

Av den totala mängden gods som hanteras i Stockholms Hamnar kommer 70 % via färjetrafiken. Detta är en ökning med 10 % från 2003 till 2004. Denna godshantering är viktig att ta hänsyn till och påverkas inte av frågan om den framtida containerhanteringen.

I den förslagna strategin föreslås att färjelägena skall vara kvar i Värtahamnen-Frihamnen och vid Masthamnen. Båda dessa lägen är fördelaktiga för passagerartrafiken eftersom de har en närhet till City. Södra länken har inneburit att förbindelserna till Masthamnen för bil- och lastbilstrafiken klart förbättrats, och med en utbyggnad av Norra länken kommer förhållandena att bli tillfredställande även till och från Värtahamnen- Frihamnen.

Kryssningstrafiken, som är en viktig del i besöksnäringen, föreslås få en ny terminal i Frihamnen. Den nuvarande terminalen vid Masthamnen blir kvar, och hamnen i Nynäshamn tar emot de fartyg som är alltför stora för att anlöpa Stockholm. Därmed finns kapacitet för en framtida expansion för denna trafik, vilket är viktigt för besöksnäringen i Stockholm.

Framtiden för Värtabanan, som ingår i riksintresset Stockholms hamn diskuteras i utredningen. Banverket genomför för närvarande en utredning om den framtida användningen av Värtabanan. Fortum har i sitt remissvar påtalat att de för det planerade fjärrvärmeverket behöver järnväg för att frakta in bränsle till verket, samt för att frakta ut aska därifrån. Dessutom pågår en diskussion om i hur stor utsträckning de framtida tåg färjorna även skall vara passagerarfärjor, och i så fall även efter en utbyggnad i Nynäshamn fortsätta att trafikera Värtahamnen. I Banverkets utredning ingår också att undersöka om delar av Värtabanan kan användas för persontrafik. Stadsledningskontoret anser inte att det är realistiskt att lägga ner Värtabanan, men att det är viktigt att utreda om spårutrymmet kan minskas. Detta skulle kunna skapa ytterligare exploateringsmöjligheter både i Norra Stationsområdet och i Värtan.

I förslaget till strategi har föreslagits att avvecklingen av Loudden skall ske genom att överföra volymer till Bergs oljedepå i Nacka, till Södertälje samt till Nynäshamn. Innan en avveckling sker i Loudden måste en långsiktig lösning vara klar.

Vid ett möte mellan Svenska Petroleuminstitutet, oljebolagen och Hamnen den 28 maj 2004 beslöts att starta en projektgrupp med inriktning att utarbeta lösningar för regionens framtida oljeförsörjning. Gruppen leds av stadsledningskontoret och kommer att redovisa sin slutrapport under våren 2006. Separata lösningar för att oljeförsörja norra och södra regiondelarna undersöks. För södra regiondelen finns olika förslag till lösningar, men för norra delen av Stockholm kan Gävle vara en lämplig inskeppningshamn. Men detta kan kräva en oljedepå närmare Stockholm för omlastning från tåg till bil. Eftersom förslaget till hamnstrategi inte har någon klar lösning på hur avvecklingen av Loudden skall gå till bör denna fråga anstå till rapporten från gruppen redovisas.

En förutsättning för vision 2015 är att Loudden som oljeterminal är avvecklad. Det är därför viktigt att planeringen av Värtan-Frihamnen anpassas till planerna för

Loudden och till de krav som finns från hamnverksamheten vad gäller framförallt buller.

I den föreslagna strategin saknas lösningar för att ta emot de bulktransporter som behövs för stadens behov. Det kan vara grusmaterial eller cement, men det kan också vara olika typer av biobränsle. En övergång till förnyelsebar energi kommer med största sannolikhet att kräva stora volymer biobränsle. Den framtida hanteringen av bulktransporter bör därför utredas vidare.

Stadsledningskontoret anser i likhet med förslaget till strategi att staden skall inleda förhandlingar med Södertälje om ett eventuellt köp av Södertälje hamn.

Stadsledningskontoret föreslås få i uppdrag att tillsammans med berörda förvaltningar och bolag samordna planeringen av Värtahamnen-Frihamnen. Hänsyn ska tas till vision 2015, Loudden, Värtabanan samt övriga exploateringsplaner, infrastrukturplaner och krav från hamnverksamheten.

Dessutom bör det framtida behovet och lokaliseringen av bulkhanteringen utredas.

Brand- och räddningsnämnden beslutade den 20 oktober 2005 att besvara remissen i enlighet med brandförsvarets tjänsteutlåtande.

Stockholms brandförsvars tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt Brandförsvaret är förslag till hamnstrategi ett bra utredningsmaterial som redovisar möjligheter men även konfliktsituationer som kan uppstå då hamnverksamhet ska bedrivas i samverkan med annan typ av bebyggelse så som kontor och bostäder. Brandförsvaret anser att det fortfarande återstår en hel del frågor som måste lösas innan staden kan inleda uppförande av bostäder och kontor i hamnområdet. Det är oklart hur man avser att hantera den tidsperiod som utbyggnad av stadsutvecklingsområdena pågår parallellt med avvecklingen av verksamheterna i t.ex. Loudden. Det finns ett flertal konflikter som måste lösas före det att byggnation påbörjas. Brandförsvaret efterfrågar en tydligare samordning av de två processerna, avveckling av verksamheter och uppförande av ny bebyggelse.

Enligt Brandförsvaret är förslag till hamnstrategi ett bra utredningsmaterial som redovisar möjligheter men även konfliktsituationer som kan uppstå då hamnverksamhet ska bedrivas i samverkan med annan typ av bebyggelse så som kontor och bostäder. Brandförsvaret är positiv till att rapporten ger en förhållandevis samlad bild av hur olika aktörer ser på utvecklingen av hamnens verksamheter i kombination med stadsutvecklingsområden.

Brandförsvaret anser dock att det fortfarande återstår en hel del frågor som måste lösas innan staden kan inleda uppförande av bostäder och kontor i hamnområdet. Inom den befintliga hamnverksamheten finns det många verksamheter vilka alstrar och hanterar stora mängder kemikalier. Stadsutvecklingsområdena är ofta gamla industriområden, hamn eller terminalområden. Brandförsvarets erfarenhet från ett

flertal pågående detaljplaneärenden är att utbyggnad av stadsutvecklingsområdena sker samtidigt som den befintliga verksamheten finns kvar. Detta skapar konflikter mellan verksamheternas framtida utveckling och mot säkerhet för de nya bostäderna.

Strategin ”att hamna rätt” utgår ifrån att oljehantering försvinner från Loudden och i och med detta förs det ett översiktligt resonemang kring var verksamheten kan förflyttas samt hur oljeförsörjningen till regionen och Stockholm kan hanteras på kort- och långsikt. I detta sammanhang vill Brandförsvaret flagga för att även om verksamheterna på Loudden försvinner så finns det fortfarande verksamheter kvar inom hamnen vilka hanterar och transporterar farliga ämnen. Även vid en avveckling av Loudden kommer staden alltså även i fortsättningen att påverkas av transporter med farligt gods. Transporterna kommer kanske inte längre att beröra stadens inre delar i lika stor utsträckning som idag. Beroende av val av lokalisering för oljehantering så kommer transporterna med all säkerhet att beröra staden i stort. Transporter är ju också beroende av var mottagarna finns.

I det fortsatta planeringsarbetet bör man identifiera de konfliktpunkter som kommer att uppkomma mellan stadsutvecklingsområdena och de befintliga hamn- och industriområdena, t.ex. hanteringen av LNG i Energihamnen och bostäder i Hjorthagen. Riskerna bör analyseras för hela det berörda hamnområdet och bör ligga till grund för var ny bebyggelse kan byggas. Vilken framtida vision ska gälla för hamnområdet, är det förslag till hamnstrategi för Stockholm ”att hamna rätt”? Ska kvarvarande verksamheter i t.ex. Energihamnen expandera/utvecklas obehindrat i framtiden, eller ska bostadsbyggandet prioriteras? En annan fråga som behöver belysas ytterligare är om dessa två markanvändningar är lämpliga att kombinera.

Marknämnden beslutade den 24 november 2005 att överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Ulf Fridébäck* (fp) och *Lennart Mikaelsson* (kd) samt tjänstgörande ersättaren *Marianne Ahlgren* (fp) enligt gemensamt framställda yrkandet att lämna remissen utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av ledamoten *Kajsa Stenfelt* (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren *Charlotte Unger* (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamöterna *Berthold Gustavsson* (m) och *Anna Wersäll* (m) samt *Helena Bonnier* (m), *bilaga 1*.

Mark-, trafik- och stadsbyggnadskontorets samt Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

Hamnstrategin är en gedigen sammanställning som identifierar och redovisar de olika intressen som kan relateras till utveckling av regionen ur ett hamn- och stadsutvecklingsperspektiv. I det långsiktiga perspektivet ger den en klar inriktning.

Strategin redovisar faktorer och handlingsalternativ för att på kort och längre sikt dels påbörja en utveckling av regionens hamnstruktur dels ge grund för en fortsatt samordning mellan hamn- och stadsutveckling i övrigt. Av förslaget framgår att många frågor ännu är olösta men under utredning.

Stockholms hamn har nationellt intresse med stor strategisk betydelse för staden och regionen. Samtidigt blir konkurrensen om marken allt tydligare och intensivare. Det är därför viktigt att på lång sikt kunna ge möjligheter för en stadsutveckling i hamnområdena där färje- och kryssningsverksamheten integreras med övrig ny bebyggelse, i takt med att omlokalisering av del av hamnens verksamhet genomförs. Genom den ”Vision 2015” som framtagits av Stockholms Hamn och förankrats i berörda förvaltningar finns nu en övergripande samsyn om den långsiktiga markanvändningen.

I fortsatt konkretisering av markanvändningen i stadsutvecklingsområdet Värtan – Loudden – Frihamnen är det angeläget vid omvandlingen att boende och arbetande i området möts av en attraktiv bebyggd miljö med hamnverksamhet väl integrerad med bostäder, arbetsplatser, handel, service, parker och grönområden. Värtan – Loudden - Frihamnen bör ur flera avseenden utgöra en ”port” till Stockholm där terminalverksamheten kan bli en bra plattform för utveckling av turismen i Stockholm.

Riksintresset enligt miljöbalken

Efter remissförfarande undertecknade företrädare för Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket i juni 2005 en slutlig version av rapporten om riksintresset Stockholms hamn. Riksintresset såsom det avgränsas enligt miljöbalken omfattar i sin helhet Värtahamnen – Frihamnen - Loudden samt Masthamnen, Stadsgården och Skeppsbron. Stadens uppfattning har varit att riksintresset inte bör avgränsas i nuläget utan att i stället pågående utredningar bör avvaktas. De statliga myndigheternas beslut innebär att först när en nylokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. En tågordning som sannolikt försvårar framförhållning i stadens markanvändningsplanering av området

Miljöförbättringar

I förslaget till hamnstrategi beskrivs hamnens åtgärder för miljöförbättringar. Miljöförbättringarna borde även beskrivas utifrån ett bredare perspektiv där miljöpåverkan redovisas inte enbart för hamnen och dess direkta närhet, utan även längs den infrastruktur som försörjer hamnen d v s områden inom staden längs gator, vägar och järnväg. Om detta kan leda till förändrade förutsättningar till att utveckla staden med t ex ny bebyggelse är inte klarlagt i dagsläget, men är möjligheter som bör prövas.

En flytt av containerterminalen i Frihamnen och av oljehantering i Loudden samt av järnvägsfärjorna i Värtahamnen till andra hamnlägen med direktaccess till spårbundna transportsystem leder dessutom till miljöförbättringar genom att minska antalet långa transporter genom skärgården samt genom att en nyanlagd terminal skulle ge en effektiv godshantering. Detta kan även vara ett ekonomiskt incitament. Ett mer perifert läge medför dock längre transportsträckor på land.

En särskild fråga att uppmärksamma är att det redovisas att elanslutning installerats för färjorna i Masthamnen. En rekommendation bör vara att så även sker för färjorna och kryssningsfartygen i Värtahamnen och Frihamnen, i såväl befintliga som planerade lägen.

Hamnens nuvarande verksamhet är under tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Kryssningstrafiken

Många aktörer bedömer att kryssningstrafiken till Stockholm kommer att öka. Kryssningsturismen ger goda intäkter till staden varför det är intressant att fortsätta utveckla Stockholm till en attraktiv hamn för denna trafik. I hamnstrategin föreslås att en ny kryssningsterminal uppförs i Frihamnen, att Nynäshamn ska spela en viktig roll, speciellt för de större kryssningsfartygen samt att del av Stadsgården reserveras för kryssningstrafiken.

I dagsläget används Södra kajen i Värtahamnen som ett reservläge för kryssningsfartyg. Läget används endast ett fåtal gånger per år. Med en utbyggd kryssningsterminal i Frihamnen bör det prövas om reservläget vid Södra Kajen kan utgå till förmån för annan hamnrelaterad verksamhet som möjliggör en stadsutveckling av Södra Värtahamnen med blandad bebyggelse. Södra kajen kan kanske användas för lokal sjötrafik. Därmed ges förutsättningar för att uppnå en blandad bebyggelse som befolkas dygnet runt.

Värtabanan

Värtabanan förbinder Värtahamnen med stambanan och har idag en viktig funktion som järnvägslänk mot Finland och Ryssland/Baltikum. I den funktionen är Värtabanan utpekad som riksintresse. På Värtabanan transporteras idag oljeprodukter från Loudden, containrar och spannmål till/från Frihamnen, samt bränsle till Fortums anläggning i Energihamnen. Dessutom går två tågsätt per dag i vardera riktning med tåg färjorna mot Finland.

I hamnstrategin förs ett resonemang om huruvida Värtabanan behövs när olje- och containerhanteringen avvecklas. Med anledning härav föreslås att möjligheten att flytta tåg färjetrafiken till Nynäshamn bör studeras. En arbetsgrupp har tillsatts av stadsdirektören med uppgift att skyndsamt analysera behovet av Värtabanan. Banverket avser att göra en fördjupad marknadsanalys för Värtabanan. Analysen ska vara klar augusti-september 2006. Banverket har nyligen fått i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för en utökad kapacitet på Nynäsbanan.

Utvecklingen av såväl Norra Stationsområdet som Hjorthagen/Värtanområdet skulle underlättas väsentligt om Värtabanan avvecklades helt eller delvis. Vägverket

ser också stora fördelar med en begränsning av Värtabanan inför genomförandet av Norra Länken.

Investeringar om bortåt 1 mdkr i form av trafikaneläggningar, överdäckningar m m, kan sannolikt undvikas om det vore möjligt att helt lägga ner banan. Väsentliga besparingar kan göras om ändrad trafikering kan medföra borttagande av vissa rangeringspår i Norra Station och Värtan.

Fortum planerar för en ny biobräsleanläggning i Energihamnen samt ett nytt kraftvärmeverk i anslutning till Värtaverket. Anläggningarna ska i första hand försörjas med båttransporter men järnvägen anses vara ett nödvändigt komplement. En övergripande behovsanalys av banans framtida användning bör ställas i relation till samhälls- och miljönyttan av alternativa användningar av spårområdet.

På kort sikt är det inte möjligt att ställa om transportarbetet på Värtabanan men det är angeläget att staden, tillsammans med berörda parter, initierar ett statligt och regionalt samarbete om planering och finansiering av den hamnrelaterade infrastrukturen.

Infrastrukturutveckling

Det är väsentligt vid planeringen av områden där hamnverksamheten ska integreras med övrig bebyggelse att infrastrukturen fungerar för såväl gods- som persontrafik. Vad gäller persontrafiken bör områdena försörjas med spårvägstrafik. Godstransporterna bör i största möjliga utsträckning lokaliseras till Norvik, Nynäshamn där ett tidigt anläggande av järnvägsfärjeläge bör övervägas. Förvaltningarna anser att hamnstrategin på denna punkt visar på en bra möjlighet att låta godstrafiken omlokaliseras till Nynäshamn med samtidig utbyggnad av Nynäsbanan.

Vision 2015

Ett förslag till framtida hamnverksamhet och markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden, "Vision 2015", har tagits fram av Stockholms hamn och förankrats i berörda förvaltningar inom staden. Visionen presenterades hösten 2004. Utgångspunkten är att Stockholms hamnars ledande roll såväl vad gäller person- som godstransporter i Östersjöområdet skall bestå och utvecklas men fördelas mellan olika hamnar.

Förslaget innebär att Värtahamnen och Frihamnen skall utvecklas och renodlas till en modern färje- och kryssningshamn. Nynäshamns hamn byggs ut för i första hand container- och ro-ro trafik och oljehantering på Loudden läggs ner.

De markytor som friställs föreslås i visionen användas till bostäder och kontor. Den nya markanvändningen skall gå att förena med den framtida hamnverksamheten, så att denna inte riskerar att begränsas i olika avseenden.

Vision 2015 innebär att inom staden råder nu en samsyn med förvaltningarna kring den långsiktiga utvecklingen av hamnverksamhet och markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden. Det fortsatta arbetet kommer att i en gemensam arbetsgrupp inriktas på att ta fram underlag för vidare detaljplanering och kommer att inkludera

fördjupade konsekvensanalyser inte minst inför kommande miljöprövningar. Näringslivet kommer beredas möjligheter att delta i det fortsatta arbetet som kommer att stämmas av med respektive nämnder.

Kontorens och stadsdelsförvaltningens förslag

Det är viktigt att inriktningen på den framtida hamnverksamheten nu läggs fast för att skapa förutsättningar för planeringen av såväl hamnområdena som andra områden vars planering indirekt är beroende hamnens utveckling som t.ex. Norra stationsområdet även om omvandlingen ligger kanske 10-15 år framåt i tiden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 1 november 2005 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen, samt att hamnstrategi bör kompletteras med en strategisk miljöbedömning.

Reservation anfördes av *Erik Wassén* (m), *Johan Steenhoff Eriksen* (m), *Katarina Larsson* (m), *Gustav Åkerblom* (fp) och *Lena Bring* (m), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Viviane Gunnarsson* (mp), *Reine Meyer Strömberg* (s), *Per Aldeborg* (s), *Ulla Jöhnk* (s), *Mervi Mäkinen Andersson* (s), *Carina Paulsson* (s) och *Stellan Hamrin* (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till hamnstrategi utgör i allt väsentligt en mycket bra faktabas över rådande situation för hamnverksamheten i Stockholm och planerade/tänkta åtgärder i hamnområdena.

Förvaltningen har i yttrandet lyft frågorna om markanvändningen i hamnområdena, främst frågan om skyddsavstånd till bostäder. Dessutom menar förvaltningen även att en koppling av hamnstrategin bör göras till nationella, regionala och lokala miljömål.

Förvaltningens övergripande synpunkter på förslaget till hamnstrategi för Stockholm är att det är ett faktarikt dokument. Den beskriver både den nuvarande hamnverksamheten samt planerade omstruktureringar.

Förvaltningens främsta synpunkt är att en strategisk miljöbedömning bör göras innan beslut fattas om hamnstrategin inom staden. I en hamnstrategi bör t.ex. även de nationella och regionala miljömålen samt stadens miljöprogram behandlas vilket förvaltningen saknar i denna utredning. Enligt Saldo 2005, som visar uppföljningen av de regionala miljömålen, är t.ex. miljömålen Frisk luft svårt att nå. Även om sjöfarten har ett mycket litet bidrag vad gäller utsläpp från transporter så bör en koppling finnas i utredningen till bl.a. detta mål.

Likaså saknar förvaltningen en tydligare länk till huvudpunkterna, som beskrivs i den sammanfattande inledningen, från utredningen. I några fall är analysen bakom resultaten (dvs. huvudpunkterna) oklar.

En viktig fråga som genomsyrar hamnstrategiutredningen är markanvändningen. Vissa försök har gjorts att skapa framförhållning i den fysiska planeringen genom att sammanställa olika dokument som tagits fram i frågan. Hamnutredningen har dock inte varit tydlig i skyddsavstånd som krävs vid en lokalisering av kontor och bostäder i anslutning till befintligt hamnområde. Här bör en också en koppling till det regionala miljömålet God bebyggd miljö göras avseende buller i boendemiljön eftersom även detta regionala miljömål är svårt nå.

Av de övergripande frågeställningar som belysts i utredningen lämnar förvaltningen nedan synpunkter endast vad gäller frågorna om landtransportinfrastruktur och markanvändning i hamnarna.

Markanvändning - skyddsavstånd

Utredaren framför att den arbetsgrupp som bildats av Hamnen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret bör konkretisera förslagen i Vision 2015. Statusen för Vision 2015, som är framtagen av Stockholms Hamn, anser förvaltningen vara oklar och bör belysts tydligare i hamnstrategin - om strategin ska göra anspråk på att utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten. Det finns flera andra dokument som behandlar markanvändningen i hamnområdena. Förvaltningen menar att eventuella bebyggelseplaner i anslutning till hamnområdena bör specificeras snarast. Det finns i nuläget inget dokument som tydligt avgränsar hamnverksamheten från annan bebyggelse och ger tydlig vägledning, exempelvis med konkreta förslag till skyddsavstånd. Detta skulle kunna läggas in i kapitlet "Möjligheter och restriktioner för markanvändning". I strategin beaktas problematiken med buller från hamnverksamhet men förvaltningen vill betona att det även finns andra störningar som kan härröra från hamnverksamhet, t.ex. emissioner till luft och lukt.

I utredningen framhålls i p.10 under förslag till hamnstrategi för Stockholm att det finns behov av en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen i Stadsgården. Förvaltningen ställer sig frågande till analysen bakom slutsatserna i huvudpunkt 10 och menar att de inte framgår i själva utredningen. Beskrivningen av planer på 800 bostäder på en däckkonstruktion är ett exempel där förvaltningen saknar en närmre beskrivning av skyddsavstånd till boende. Hur ska så pass många bostäder kunna samlokaliseras med tilltänkt färjeterminal utan att konflikter mellan boende och hamnverksamhet uppstår?

Landinfrastruktur

I anslutning till kryssningsterminalerna föreslår utredningen en utbyggnad av spårbunden trafik. Förvaltningen är positiv till utbyggnad av spårbunden trafik förutsatt att skyddsavstånd till bostäder beaktas.

I utredningen framhålls betydelsen av att planerade väg- och järnvägsprojekt i regionen genomförs. Förvaltningen vill betona vikten av att transporterna i första hand sker på järnväg för att minska negativ miljöpåverkan. Vid byggnation av ny djuphamn för containertrafik i Nynäshamn-Norvik är det därför viktigt att spårtrafiken byggs ut så att transporterna från Norvik till Stockholm miljöanpassas.

I hamnstrategin är det oklart i vilken utsträckning Värtabanan kommer användas i framtiden, exempelvis av Silja Line. Fortum har gett tydligt besked om vikten av att behålla Värtabanan för deras verksamhet. Förvaltningen vill också betona betydelsen av att Värtaverket även framöver har tillgång till miljövänliga transporter.

Av Översiktsplanen -99 för Stockholm framgår att Värtabanan är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser eftersom Värtabanan ingår i järnvägens stomnät. Värtabanan ingår också i det s.k. Transeuropeiska nätverket, TEN-T. Värtabanan har nyligen renoverats av Banverket, kapaciteten har fördubblats och hastigheten på spåret har ökat.

Förvaltningen menar att det är mycket värdefullt att behålla miljöanpassad infrastruktur.

Kryssningstrafik

Utredaren föreslår en förlängning av säsongen för kryssningstrafiken. I dagsläget är säsongen för kryssningstrafiken redan längre än vad som beskrivs i utredningen, från maj till september. Kryssningstrafiken har ökat kraftigt de senaste åren, för 2005 har 260 anlöp prognostiserats. Förvaltningen menar att det vid de stora satsningar som görs för att ytterligare öka kryssningstrafiken är av yttersta vikt att hänsyn tas till boende i befintlig bebyggelse. Dessutom måste vid planeringen även tas hänsyn till kommande bebyggelse i anslutning till hamndelarna. En viktig aspekt när det gäller just kryssningsfartygen är att de ofta är de mest bullerstörande fartygen. Många kryssningsfartyg saknar även reningsutrustning för kväveoxider och använder inte lågsvavligt bränsle till skillnad från fartygen i linjetrafik.

Planeringsprocesser

I förslag p.12 där utredaren förordar utbyggnad av flera planerade väg- och järnvägsprojekt i regionen framställs nuvarande planeringsprocesser som långdragna och omständliga. Förvaltningen menar att ifrågasättandet av planeringsprocesserna stämmer mycket dåligt överens med SMB-direktivet (kallas även SEA-direktivet) och FN:s Århuskonvention. SMB-direktivet behandlar bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (Direktiv 2001/42/EG) och Århuskonventionen lägger tonvikt vid medborgarinseende och inflytande (Direktiv 2003/4/EG och 2003/35/EG). Sverige binds m.a.o. av internationell rätt och kan inte genomföra reformer som innebär minskade krav i PBL.

Loudden

I hamnstrategiutredningen understryker utredaren att de befintliga depåerna på Loudden är det bästa alternativet sett från transport-, trafik- och miljöhänsyn.

Analysen som ligger till grund för påståendet menar förvaltningen inte är tillräckligt tydlig i hamnstrategin. Förvaltningen anser att det är viktigt att en permanent lösning för oljehantering i regionen kan komma till stånd.

Miljöarbete i Stockholms Hamn

Det är mycket viktigt att Stockholms hamn samarbetar med andra parter, vilket också har lyfts fram i hamnstrategiutredningen, för att minska den negativa belastningen på miljön från sjöfarten. Förvaltningen vill i detta sammanhang lyfta fram det EU-projekt där både Stockholms hamn och staden har deltagit, New Hansa of Sustainable Ports and Cities. Det är ett exempel på ett samarbetsprojekt mellan städer och hamnar runt Östersjön för att få minskad belastning på miljön. Vid Union of Baltic Cities generalkonferens i Åbo, skrevs en frivillig överenskommelse på den 30 september 2005, där hamnar och städer förband sig att arbeta för minskad negativ påverkan från fartygstrafiken. Förvaltningen är mycket positiv till att Stockholms hamn engagerar sig i ytterligare samarbetsprojekt på miljösidan både regionalt och internationellt.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 24 november 2005 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Güven* (fp) och *Kerstin Rossipal* (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m), *Ingvar Snees* (m) och *Kerstin Rossipal* (kd), *bilaga 1*.

Tjänsteutlåtandet var gemensamt med markkontoret, trafikkontoret samt Östermalms stadsdelsnämnd, och redovisas under marknämnden.

Trafiknämnden beslutade den 29 november 2005 att överlämna och åberopa kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av *Madeleine Sjöstedt* (fp) och *Claes Fleming* (fp) samt tjänstgörande ersättaren *Hannah Ekeroos* (kd), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av *Ann-Marie Strömberg* (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av *Per Bolund* (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden *Mirja Särkiniemi* (s) samt ledamöterna *Jimmy Lindgren* (s), *Reine Meyer-Strömberg* (s), *Kåre Gustavsson* (s) och *Margarita Pulido* (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden *Sten Nordin* (m), ledamöterna *Helena Bonnier* (m) och *Regina Öholm* (m), *bilaga 1*.

Tjänsteutlåtandet var gemensamt med markkontoret, stadsbyggnadskontoret samt Östermalms stadsdelsnämnd, och redovisas under marknämnden.

Katarina-Sofia stadsdelsnämnd beslutade den 27 oktober 2005 att tjänsteutlåtandet som redovisas nedan utgör svar på remissen.

Reservation anfördes av *Patrik Holmberg* (kd) enligt följande.

Att stadsdelsnämnden lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalade gjordes av *Margareta Björk* (m) enligt följande.

Det är viktigt att staden har en strategi för hamnen, som ingår i Stockholms infrastrukturnät. Trafikeffekterna av kranbåtsolyckan den 14 oktober vid Essingeöarna visar med all tydlighet hur sårbart detta nät är, speciellt utan en västlig förbifart.

Förbifart Stockholm och en Österled är också en förutsättning för en positiv utveckling för Stockholm och regionen.

Särskilt uttalande gjordes av *Fredrik Lundin*(fp) enligt följande.

Tunga oljetransporter genom vår innerstad kan vara mycket farligt. Det är därför viktigt att ytterligare betona att det är oacceptabelt med ökad mängd farliga oljetransporter genom staden.

Kajerna runt om södermalm ska vara tillgängliga för våra medborgare helst för boende men i minsta fall för promenader runt södermalm.”

Katarina-Sofia stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen avstår från att lämna synpunkter på utredningsrapportens förslag i de delar den avser strategifrågor för hamnverksamhet på ett övergripande plan. Därför begränsar sig förvaltningen till att i huvudsak lämna synpunkter på de förslag som bedöms beröra Södermalm och dess invånare på ett mer direkt sätt.

De förslag i utredningsrapporten som berör väg- och järnvägsnätet i regionen syftar till att stödja en utveckling där hamnverksamheten i regionen omstruktureras och specialiseras hamnarna emellan för att uppnå såväl så transportekonomiska som miljövänliga lösningar som möjligt. De infrastrukturåtgärder som föreslås för att utveckla hamnverksamheten i Kapellskär och Nynäshamn torde vara okontroversiella ur ett miljömässigt och samhällsekonomiskt perspektiv. Men beträffande vissa av de väginvesteringar som i utredningsrapporten lyfts fram för att stödja hamnverksamheten i Stockholms stad – ”Ringens” och ”Förbifart Stockholm” - råder delade meningar beträffande projektens ekonomiska och miljömässiga berättigande

”Förbifart Stockholm” har till syfte att leda en stor del av den tunga transittrafiken förbi regionens mest tätbefolkade delar. Förvaltningen kan konstatera att behovet av denna omdiskuterade förbifart ökar väsentligt om transportererna av oljeprodukter till regionen i framtiden huvudsakligen kommer att ske på fartyg till hamnar i den södra regiondelen samtidigt som en större del av konsumtionen av dessa sker i den norra regiondelen. Av utredningsrapporten framgår att en sådan lösning av transportererna av oljeprodukter till regionen, sedan Loudden som oljehamn avvecklats, medför en ökad miljöbelastning i förhållande till utgångsläget. De förhållandevis osäkra oljebilstransportererna, som dessutom skulle tvingas passera det känsliga Saltsjö-/Mälarsnittet, skulle öka kraftigt både till antal och när det gäller det samlade antalet transportkilometer samtidigt som de förhållandevis säkra fartygstransportererna in mot Stockholm blir ännu säkrare genom Sjöfartsverkets nu påbörjade åtgärder i Värmdö-Garpen och planerade åtgärder i Horstensleden. Om den samlade miljöbelastningen ska minska som en följd av en avveckling av oljehantering i Loudden krävs således att transportererna av oljeprodukter till den norra regiondelen sker med fartyg till en hamn norr om Stockholm samt att produkterna lastas om till tankbilar vid en depå i denna region. Förvaltningen har inget att erinra mot dessa slutsatser och vill betona önskvärdheten av att undvika en ökning av tankbilstransportererna från Bergs oljehamn i Nacka via Södra Länkens tunnlar eller på annat sätt genom delar av stadsdelsområdet.

I utredningsrapporten föreslås också att Stockholms hamn AB tillsammans med övriga hamnar samt rederier i internationella organ kraftfullt verkar för olika former av överenskommelser för att skapa bättre miljöförhållanden med anknytning till sjöfarten. Detta avser såväl miljön i hamnområdena som den miljöpåverkan som sjöfarten och transportsektorn i stort åstadkommer. I rapporten anförs att Stockholms hamnar främst använder ekonomiska incitament för att stödja och uppmuntra rederierna till att verka för en minskad miljöpåverkan. Förvaltningen kan konstatera att detta arbete drivits med framgång bland annat när det gäller att öka andelen fartyg med katalytisk avgasrening och som använder lågsvavligt bränsle.

Förvaltningen kan samtidigt konstatera att det återstår en del åtgärder när det gäller hantering av avfall och avloppsvatten från den ökande fartygstrafiken. Vid Stadsgården och Masthamnen pumpas avloppsvatten från färjor och kryssningsfartyg över i det kommunala avloppsnätet. Vanligen pumpas stora volymer på kort tid, varvid en besvärande odör sprider sig i grannskapet till förfång för de som vistas i

eller passerar området. Odören orsakas av svavelväte. Svavelvätet är också starkt frätande på avloppstankar och avloppsledning. I Frihamnen har man kommit längre med att hantera problemet med besvärande lukter genom att överdimensionera avloppsledningar, bygga utjämningsmagasin samt avleda lukt via skorsten. Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB har inlett ett arbete med att ställa krav på rederierna att minska svavelvätehalten i avloppsvattnet från fartygen. Goda erfarenheter från försöksverksamhet i några färjor inom finlandstrafiken kan redovisas.

Förvaltningen förutsätter att Stockholm Hamn AB och Stockholm Vatten AB dels vidtar åtgärder i anslutning till kajplatserna längs Stadsgården och Masthamnen som liknar de som vidtagits i Frihamnen, dels intensifierar arbetet med att kraftigt minska svavelvätehalten i avloppsvattnet från fartygen.

Några av de färjor som trafikerar Stadsgården är under tid i hamn anslutna till det fasta elnätet för att i möjligaste mån undvika utsläpp av avgaser och buller från motorerna. Enligt förvaltningens uppfattning bör Stockholms Hamn verka för att detta blir möjligt för såväl samtliga fartyg i färjetrafik som den expanderande kryssningstrafiken.

Förvaltningen har i sina kontakter med stadsbyggnadskontoret rörande exploateringsfrågor inte fått någon information om idéskissen för exploatering av hela området mellan Erstaklippan och Fåfången som utredningsrapporten refererar till. Tvärtemot har kontoret hävdade att det inte föreligger något programarbete just nu. Denna skiss reser p.g.a. sin omfattning och inriktning en hel del frågor av principiell karaktär. Framförallt är frågan hur stora ingrepp i en känslig del av stadsbilden som kan anses vara acceptabla. Vidare uppstår en mängd frågor som rör de miljömässiga konsekvenserna. Förvaltningen har inget att erinra mot planerna att uppföra en ny och mer ändamålsenlig terminalbyggnad för Viking Line samt att i denna byggnad även rymma en välbehövlig terminalfunktion för kryssningstrafiken. Men förvaltningen ställer sig avvaktande skeptisk till omfattningen av den föreslagna överdäckningen samt inriktningen på den föreslagna bebyggelsen. Förvaltningen förutsätter att stadsdelsnämndens inflytande i den följande processen inte inskränks endast till vad PBL formellt föreskriver utan att nämnden även ges möjlighet att fortlöpande få insyn i detta planarbete

Maria-Gamla stans stadsdelsnämnd beslutade den 20 oktober 2005 att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Maria-Gamla stans stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsnämnden har mottagit en remiss från Stadsledningskontoret om förslag till en hamnstrategi för Stockholm. Stadsdelsförvaltningen anser det finns ett stort behov av en hamnstrategi men avstår från att ha generella synpunkter på strategin, med ett

undantag: förvaltningen anser att ett principbeslut snarast bör tas fram, som fastställer möjligheten att kunna bygga bostäder inom framtida friställda hamnområden.

Några synpunkter på hamnverksamheten på Skeppsbron framförs. Förvaltningen anser att en uppdaterad dokumenterad ansvarsfördelning avseende skötselområden på Skeppsbron bör tas fram; förvaltningen anser att ett livfullt promenadstråk torde kunna fungera sida vid sida med hamnverksamheten på Skeppsbron - såvida inte någon av dessa två funktioner utvidgas väsentligt.

Stadsdelsförvaltningen anser det finns ett stort behov av en hamnstrategi. Därför är rapporten av stort värde för ett fortsatt arbete. En genomläsning ger ett brett perspektiv på de olika nödvändiga ställningstagandena som behöver göras framöver. Många av förslagen innebär uppmaningar att starta eller fortsätta driva arbetet i nya eller befintliga samarbetsgrupper. Strategin saknar till viss del konkreta färdiga förslag i sakfrågorna, vilket är förståeligt med tanke på att många av frågorna först måste beslutas i den regel-mässiga demokratiska planeringsprocessen. Andra frågor är av mycket övergripande karaktär och behöver behandlas vidare i stat och kommun med såväl politisk som ekonomisk, miljö- och verksamhetsmässig analys. Frågor om alternativ användning av framtida friställda hamnområden är en fråga som man dock snarast borde kunna få principbeslut i. För närvarande har staden och Länsstyrelsen olika uppfattning i frågan. Förvaltningen har inte tillräckliga insikter i hamnverksamheten för att uttala sig om konsekvenser mm av lämnade förslag utan vill endast göra en kort kommentarer angående den hamndel som ligger inom Maria-Gamla stans geografiska område och därtill är av riksintresse för sjöfarten, nämligen Skeppsbron (Söder Mälarstrand, Munkbrohamnen inkluderas ej i riksintresset). Skeppsbron används idag främst av passagerarfartyg till Åland, skärgården, Djurgården och Fjäderholmarna samt av kryssningsfartyg och örlogsfartyg. All statistik pekar på en fortsatt ökning av kryssningstrafiken. Denna verksamhet är av stor betydelse för Stock-holm och turistnäringen. Den är också av största betydelse för näringslivet i Gamla stan. Ett förslag har nyligen lanserats för att göra Skeppsbron ”mer levande”- ”Skeppsbron, Stockholms framtida promenadstråk”. Förslagen vill främja en mer publik verksamhet med saluhall, restauranger, utställningar mm. Slutrapporten godkändes av Kommun-fullmäktige den 4 april 2005. Nämnda förslag torde kunna samspela väl med hamnverk-samheten på Skeppsbron, förutsatt att man tydliggör ansvarsgränser mellan de olika verksamheterna. Idag finns viss oklarhet om vem som ansvarar för vilken verksamhet på Skeppsbron, t ex ansvar för upplåtelseytor, parkeringsytor, städansvar mm. En upp-daterad, dokumenterad ansvarsfördelning efterfrågas av förvaltningen.

Förvaltningen menar sammanfattningsvis att:

- Ett principbeslut bör snarast tas fram som fastställer möjligheten att kunna bygga bostäder inom framtida friställda hamnområden.
- En uppdaterad dokumenterad ansvarsfördelning avseende skötselområden på Skeppsbron bör tas fram.

Ett livfullt promenadstråk torde kunna fungera sida vid sida med hamnverksamheten på Skeppsbron- såvida inte någon av dessa två funktioner utvidgas väsentligt.

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade den 29 november 2005 att överlämna och i huvudsak återropa kontorets förslag till tjänsteutlåtande som svar på remissen. Nämnden anförde därutöver att Värtabanans användbarhet även för persontransporter bör utredas i syfte att belysa möjligheterna till ett integrerat spårvagns-, light rail- eller tvärbanenät där spårbunden kollektivtrafik kan förbinda Norra Djurgårdsstaden/ Hjorthagen inte bara österut utan också västerut mot Albano, Norra Station och Frescati.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Helena Bonnier m fl* (m) enligt följande.

Bifall till stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamöterna *Claes Fleming m fl* (fp) och *Jan Ulander* (kd) enligt följande.

Att överlämna kontorets tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden *Rolf Lindell m fl* (s) och ledamoten *Aila Erkkilä* (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Sofi Matthiesen* (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Helena Bonnier m fl* (m), *bilaga 1*.

Tjänsteutlåtandet var gemensamt med markkontoret, stadsbyggnadskontoret samt trafikkontoret och redovisas under marknämnden.

Stockholms Hamnar AB:s styrelse beslutade 24 oktober 2005 att som svar på remissen överlämna tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av *Åsa Romson* (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Carl-Erik Hedlund* (m), *Claes Boltenstern* (m) och *Inge-Britt Lundin* (fp), *bilaga 1*.

Stockholms Hamnar AB:s tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

Vi delar den analys och beskrivning av åtgärder som behöver vidtas för att åstadkomma en väl fungerande transportinfrastruktur med målet att Stockholm/Mälardalensregionen skall utvecklas till Sveriges och Europas ledande tillväxtregion och det ledande centralt i Östersjöregionen. De 14 punkter som redovisas som viktiga i en hamnstrategi stöder Stockholms hamnar i huvudsak. Stockholm hamnar vill dock kommentera några av punkterna enligt följande:

Ett formaliserat samarbete och kanske ett samgående med Södertälje hamn kan ha synergieffekter och innebära en ökad möjlighet till specialisering i koncernen och skapa ett samlat utbud av hamntjänster gentemot transportkunder. Ett förvärv av Södertälje hamn bör dock ske på ekonomiskt rimliga villkor och en värdering bör ske enligt företagsekonomiska principer. Bullerstörda bostadsområden finns nära hamnområdet och diskussioner har också förts i kommunen om en eventuell exploatering av hamnmark för andra ändamål. Detta och andra funktionella begränsningar gör att Södertälje hamns långsiktiga utvecklingsmöjligheter är små. Värtabanan är av riksintresse och kan i praktiken inte röras utan att en alternativ lokalisering med både hamnläge och spår finns klar för järnvägs-färjetrafiken till Åbo hamn. Först när en sådan ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och satts i drift kan en omprövning av riksintresset ske. Mot bakgrund av den snäva tidsplanen för norra stationsområdet, som starkt berörs av Värtabanas dragning, är det mycket viktigt att planerna för både hamnutbyggnaden i Nynäshamn och utredningen och byggande av dubbelspår till Nynäshamn genomförs skyndsamt. Silja Line bedömer att en flytt av tåg-färjetrafiken från Södra Värtan skulle leda till stora problem för verksamheten, eftersom det bl a skulle påverka passagerarnas behov av central placering av hamnen, liksom tiden för överfarten mellan Åbo och Stockholm skulle bli för omfattande. En mer detaljerade redovisning på hur Silja Line ser på denna fråga kommer att framgå i deras remissvar på utredningen. Det är också viktigt att poängtera betydelsen av att Väg 77 nu prioriteras högt i de vägplaner som finns. Utöver starka trafiksäkerhetsargument är det viktigt att framhålla betydelsen av väl fungerande transportinfrastruktur i norra Stockholms län. Det skulle stärka Stockholm-Kapellskär som en strategisk godsterminal och hamn i den norra delen av regionen. Det har en längre tid saknats en samlande vision och handlingsplan som tillgodoser regionens behov av hamninfrastruktur som är i samklang med transportutvecklingen och transportkundernas framtida behov. Den kraftfulla utvecklingen av sjötransporter på Östersjön till de nya EU-länderna, liksom till Ryssland leder till ändrade trafikmönster med ökade möjligheter till sjötransporter direkt till Stockholmsregionen. Det är därför glädjande att denna utredning har genomförts och att en strategi för att tillgodose regionens behov av framtida hamncapacitet har formulerats. Denna utredning är ett av flera viktiga dokument på senare år som redovisar viktiga fakta och analyser om den stora betydelse som sjöfarten och Stockholms hamnar har för Stockholmsregionen (inklusive

Mälardalsregionen). Även länsstyrelsen och trafik- och regionplanekontoret bedriver ett arbete som stöder Stockholms hamnar som strategisk terminal för resande och gods i regionen. Det är av stor betydelse att denna strategi får en bred politisk förankring och att genomförandet av strategin kan ske skyndsamt. Av särskilt stor betydelse för Stockholms hamnar är att arbetet med ”Vision 2015” för Värtahamnen och Frihamnen och utbyggnaden av Stockholm-Nynäshamn intensifieras och påskyndas samt att förbättringen av farleden till Stockholm sker skyndsamt. Det är mot denna bakgrund viktigt att hamnstrategin också beslutas i Stockholms kommunfullmäktige. Övriga nödvändiga och diskuterade infrastruktursatsningar i vägar och järnvägsspår bör även genomföras skyndsamt, både för Stockholmsregionens tillväxt, liksom för att olika infrastruktursatsningar ska hänga ihop och ge maximalt resultat.

Stockholms Näringslivskontors styrelse beslutade den 15 november 2005 att hänvisa till näringslivskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm Visitors Board AB beslutade den 28 oktober 2005 att hänvisa till näringslivskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholms Näringslivskontors tjänsteutlåtande daterat den 4 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Näringslivskontor är positivt till beslutet att ta fram en hamnstrategi för Stockholm. Stockholm har ett strategiskt läge i Östersjöregionen, som är ett av Europas snabbast växande tillväxtområden. Det finns en stor potential för utveckling av Stockholms näringsliv om de stora möjligheter som den ökade handeln i Östersjöområdet erbjuder, kan tas tillvara. Det är därför viktigt att lägga fast en strategi för den framtida utvecklingen av hamnarna för att säkerställa Stockholms ledande roll i Östersjöområdet och trygga den långsiktiga varuförsörjningen till och från regionen.

Stockholms Näringslivskontor är positivt till förslaget om utbyggnad av Nynäshamns hamn och därefter omlokalisering av den nuvarande containerhanteringen i Frihamnen. En utbyggd hamn i Nynäshamn skapar förutsättningar för närmare en tiodubbling av containerhanteringen. Dessutom möjliggörs hantering av trailers och energiråvaror. Det är dock viktigt att landinfrastrukturen byggs ut för att den ökade potentialen ska kunna tas tillvara. Det handlar framför allt om att tidigarelägga utbyggnaden av dubbelspår på Nynäsbanan, och av den resterande delen av Södertörnsleden, väg 259.

I enlighet med kommunfullmäktiges beslut utgår strategin från att oljehanteringen på Loudden avvecklas år 2011. Den framtida oljehanteringen är en regional fråga som måste fastläggas i samverkan med andra berörda intressenter. Det är dock viktigt att

snarast hitta en lösning för att ta hand om drivmedel och uppvärmningsbränsle för distribution till näringsliv och invånare i regionen.

Stockholms Näringslivskontor är positivt till utvecklingen av Värtan – Frihamnen, som en renodlad färje- och kryssningshamn. Under de senaste åren har färje- och kryssningstrafiken till Stockholm ökat kraftigt. Under 2004 reste närmare 11 miljoner passagerare med färjorna och kryssningsfartygen till Stockholms hamnar. Stockholm har också haft en god utveckling som turn-around-destination, d v s många passagerare påbörjar eller avslutar sin kryssning i Stockholm. Flera av dessa passagerare passar på att besöka Stockholm några dagar före eller efter kryssningen. Färje- och kryssningspassagerarna, och inte minst turn-around passagerarna, är ekonomiskt betydelsefulla för näringslivet och kommunen.

Tillsammans med den förväntade fortsatta positiva utvecklingen av färje- och kryssningstrafiken ställer dessa förutsättningar krav på att Stockholm utvecklas som färje- och kryssningsdestination. I detta sammanhang är de satsningar, som tas upp i strategin, på en ny kryssningsterminal i Frihamnen och en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen på Stadsgården, mycket viktiga. Det är synpunkter som näringslivet i Stockholm ofta framför.

Stockholms Näringslivskontor vill också behandla frågan om användning av de markområden som frigörs vid omlokalisering av containerhanteringen i Frihamnen och utvecklingen av Loudden. Kontoret är positivt till en mer effektiv användning av marken, men vill betona vikten av eventuell ny bebyggelse i form av arbetsplatser och bostäder inte får riskera att begränsa hamnverksamheten.

Hamnverksamhet med väg och järnväg medför miljöpåverkan i form av buller, försämrad luftkvalitet och hantering av farligt gods. Stockholms Näringslivskontor vill därför understryka vikten av att störningsfrågorna utreds noggrant för att inte eventuell ny bebyggelse, framför allt bostäder, ska riskera hamnverksamhetens fortlevnad. Det bör klargöras vilken påverkan på omgivningen som olika aktiviteter ger upphov till och vilka konsekvenser hamnens verksamhet får för ljud, luft och risker. När det gäller bullerfrågorna bör i det fortsatta planeringsarbetet gränssnittet mellan industri och trafikbuller förtydligas.

Avslutningsvis vill Stockholms Näringslivskontor betona att sjötransporterna är en del i en logisk kedja, där hamnar kopplas samman med landanknytningar i form av väg- och järnvägstransporter. Ett stort antal planerade, men ännu inte genomförda väg- och järnvägsinvesteringar har stor betydelse för hamnstrukturen och ytterst för att skapa ett rationellt transportsystem i hela Stockholm – Mälarenregionen.

Stockholms läns landstings Regionplane- och trafiknämnd beslutade den 26 oktober 2005 att avge yttrande i enlighet med kontorets förslag.

Regionplane- och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län och regionplane- och trafikkontoret pågår en regional hamnutredning. I detta arbete som ska vara klart till och med våren 2006 kommer ett antal scenarier för hamnarnas utveckling att formuleras och analyseras. Det förslag till hamnstrategi för Stockholm som nu remitteras ligger i huvudsak väl i linje med detta arbete. Samverkan mellan de båda utredningarna har också skett under arbetets gång. Här nedan kommenteras ett antal huvudpunkter i den föreslagna strategin för Stockholm.

Nynäshamns hamn och anslutande infrastruktur

Utbyggnad av väg 73 har nyligen påbörjats och färdigställande av Södertörnsleden ingår i nuvarande investeringsplan. Partiell utbyggnad av Nynäsbanan är planerad till efter år 2012. Befintlig kapacitet på Nynäsbanan är inte tillräcklig för att upprätthålla en tillförlitlig pendeltågtrafik mellan Nynäshamn och Bålsta. Regionplane- och trafiknämnden anser att utbyggnaderna är mycket angelägna. Förslaget till hamnstrategi förutsätter att Nynäshamns hamn byggs ut vid Norvik för container- och RoRo-transporter. I RUFSS 2001 anges att regionens hamnar bör finnas kvar och utveckla sin verksamhet enligt marknadens krav. En utbyggnad vid Norvik kan komma att avlasta centrala staden och skärgården från godstrafik. Utökad godstrafik via Norvik kan komma att medföra ytterligare belastning på väg 225. En utbyggnad av väg 225 är angelägen med hänsyn till vägens låga standard. Sträckan Lövstalund-Moraberg ingår i befintlig investeringsplan. Sträckan Moraberg-Ösmo ingår i RUFSS 2015-2030.

I ett fortsatt arbete krävs ytterligare analyser avseende landtransporter och dess konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö. I sådana analyser bör också ingå antaganden om transporter som genereras av eventuell hantering av fasta bränslen och annan bulk.

Värtabanan

Regionplane- och trafiknämnden bedömer att Värtabanan behövs under överskådlig framtid. Det måste däremot undersökas närmare vilka möjligheter som finns att begränsa behovet av spårutrymmen. Detta är angeläget för att inte försämra möjligheterna till utbyggnad av Norra stationsområdet. Värtabanan är för närvarande den enda förbindelsen för genomgående järnvägstrafik i Nordiska triangelns koppling till Finland och övriga länder kring Finska viken. Den behövs och används för både container- och styckegodstrafik och genomgående järnvägsvagnar via färjeförbindelser från Värtan. För de närmaste åren kan ett ökat behov av järnvägen förutses. Även sedan en eventuell containerhamn, järnvägsfärjeterminal och genomgående dubbelspårsanslutning anlagts vid Norvik är det inte uteslutet att det fortfarande finns ett behov av järnvägsförbindelse till Värtan. Bland annat behöver kraftvärmeverket stora och ökande mängder biobränsle levererade både land- och sjövägen, och möjligheten att landtransporterna sker med järnväg bör bibehållas. För att nå tillräcklig passagerarmarknad anser sig dessutom färjerederierna behöva ligga kvar centralt i Stockholm med järnvägsfärjorna. Nämnden vill inte heller utesluta

möjligheten att utnyttja Värtabanan eller delar av den för kollektiv persontrafik i framtiden. RUFSS 2001 anger en fortsättning av tvärbanan Alvik-Solna till Universitetet och Ropsten, där ett alternativ är att samutnyttja Värtabanan genom Liljansskogen utbyggd till dubbelspår. Möjlighet till attraktiv genomgående persontrafik till Värtans färjelägen bör beaktas, särskilt som gångförbindelserna från tunnelbanan är långa och krångliga. För närvarande har dock SL inte några konkreta planer på att använda Värtabanan genom Norra stationsområdet för persontrafik.

Loudden/Oljeförsörjning

Regionplane- och trafiknämnden instämmer i bedömningen att en långsiktig lösning för regionens försörjning av oljeprodukter kan vara distribution från Södertälje och/eller Nynäshamn samt en mellanlagringsdepå i norra Stockholm. En sådan lösning bör analyseras och utvärderas som alternativ till Loudden och Bergs oljedepåer. Nämnden ställer sig mycket tveksam till en kortsiktig lösning som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljeterminal, på grund av närliggande bebyggelse. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad belastning med tankbilar över Saltsjö-Mälarsnittet. Nämnden anser att en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning måste stå klar innan oljehantering vid Loudden avvecklas. Den planerade omvandlingen av Värtahamnen-Frihamnen-Loudden bör därför utgå ifrån att oljehantering vid Loudden kan komma att kvarstå även efter år 2011 och att en eventuell avveckling kan bli möjlig först på längre sikt.

Horstensleden

Regionplane- och trafiknämnden instämmer i att Horstensleden, som ingår i RUFSS 2001, bör byggas ut. Även med omlokalisering av vissa verksamheter från Stockholms centrala hamnar kommer omfattande färjetrafik genom skärgården att kvarstå. Därmed kvarstår även behovet av en säkrare farled som också kan avlasta den erosionskänsliga Furusundsleden och den trånga Sandhamnsleden. Sjöfartsverkets arbetar, i samarbete med Stockholms Hamnar, med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning för utbyggnad av Horstensleden.

Kryssningsterminaler

Regionplane- och trafiknämnden stödjer förslaget om fortsatt planarbete för uppförande av en ny kryssningsterminal i Frihamnen och en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen. Detta är i överensstämmelse med RUFSS 2001. **Kapellskär/Väg 77**

I RUFSS 2001 anges att väg 77 mellan länsgränsen och Rösa bör byggas ut under perioden 2004-2015. Utbyggnaden finns dock inte med i befintlig investeringsplan. Redan med befintlig trafik är utbyggnaden motiverad av miljö- och trafiksäkerhetsskäl.

Övriga vägar och järnvägar av betydelse för hamnarna

I förslaget till hamnstrategi påpekas behovet av utbyggnad av flera väg- och järnvägsobjekt såsom Förbifart Stockholm, Citybanan/Mälartunneln, Mäljarbanan och Svealandsbanan. Dessa objekt ingår i RUFSS 2001 och nämnden instämmer i bedömningen att de behövs för att skapa ett rationellt transportsystem i storregionen. Objekten är angelägna oavsett hamnarnas utveckling.

Övriga synpunkter på förslaget till hamnstrategi

Bland huvudpunkterna i förslaget saknar nämnden ett ställningstagande avseende lokalisering av anläggningar för energiproduktion. I utredningens text anges att lokaliseringar bör ske i sjölägen. Regionplane- och trafiknämnden anser att det bör vara en huvudpunkt att regionens produktionsanläggningar garanteras mark för bränslelager och eventuell utbyggnad av produktionskapacitet. I förslaget saknas en strategi för lastageplatser för ballast i Stockholms stad. I RUFSS anges att möjligheterna att transportera grus- och bergmaterial på båt bör beaktas. Nämnden anser att Stockholms stad, som en av huvudpunkterna i förslaget till hamnstrategi, bör ange ett förhållningssätt till centralt belägna lastageplatser för ballastterminaler och produktionsanläggningar för asfalt och betong.

Länsstyrelsen i Stockholms län yttrande daterat 14 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Länsstyrelsen avstår från att lämna synpunkter på förslagets huvudpunkter 1, 2 och 3 som gäller frågor av affärsmässig karaktär, punkten 10 som redovisar idéer för framtida detaljplanering av Frihamnen, Masthamnen m.m. samt punkten 14 där länsstyrelsen avvaktar resultatet av ansvarskommitténs utredning.

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter på övriga punkter i förslaget till hamnstrategi.

4. Vision 2015

Både i Vision 2015 och i föreliggande hamnstrategi diskuteras hamnverksamhet och annan markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden. Områdena utgör idag delar av riksintresset Stockholms hamn varför nyttjandet av hamn-funktionerna inte får påtagligt försvåras genom t.ex. olika planeringsåtgärder. Frågan om områdenas utveckling, ändrad markanvändning m.m. är därför i stor utsträckning avhängig möjligheten att genom t.ex. alternativ lokalisering tillförsäkra hamnen de funktioner riksintresset avser. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

5. Utbyggnad av Nynäshamns hamn och anslutande infrastruktur

Utbyggnaden av väg 73 och färdigställandet av Södertörnsleden är åtgärder som ingår i nuvarande investeringsplan och som inte är knutna till en utbyggnad av Nynäshamns

hamn. Likaså bedriver Banverket planeringsarbete för en snar utbyggnad till dubbelspår på delar av järnvägen mellan Nynäshamn och Västerhaninge, i första hand för att tillgodose pendeltågtrafikens behov. Banverket kommer bl.a. att begära att regeringen avstår från tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. MB för att påskynda arbetet med upprättandet av järnvägsplan, vilket länsstyrelsen tillstyrkt.

Regeringen beslutade nyligen att låta Banverket utreda förutsättningarna för att bygga ut Nynäsbanan till en standard och med kapacitet som även tillgodoser behoven för en eventuell framtida utökad godstrafik, med koppling till planerna på en godshamn i Nynäshamn. Uppdraget skall redovisas den 1 november 2006.

Frågan om en utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut i Norviksområdet kommer att prövas i särskild ordning enligt bl.a. miljöbalken och plan- och bygglagen. Inför en eventuell utbyggnad är det särskilt viktigt att uppmärksamma det samband som finns mellan en utbyggnad av hamnen och behovet av kapacitetsförstärkningar i den anslutande landinfrastrukturen, liksom anpassningar i relation till pågående planering av bostadsbebyggelse utmed samma landinfrastruktur, bl.a. avseende störningar och riskhänsyn. Länsstyrelsen vill inte föregripa denna prövning och avstår därför i dagsläget från något ställningstagande avseende en utbyggnad av hamnen och eventuella erforderliga följdinvesteringar i anslutande infrastruktur.

6. Värtabanan

Värtabanan utgör idag område av riksintresse för **järnvägen**. Frågan om banans avveckling kan därför prövas först när det är klarlagt att dess funktion kan tillgodoses på annat sätt.

7. Loudden

Kommunfullmäktige har beslutat att oljehanteringen på Loudden skall avvecklas så snart det är praktiskt möjligt. Stockholms hamns arrendeavtal med oljebolagen löper till år 2011. Louddenområdet utgör idag en del av riksintresset Stockholms hamn och en avveckling av oljehanteringen måste därför prövas mot bakgrund av om dess behov kan tillgodoses annat sätt. Länsstyrelsen delar den i strategin redovisade uppfattningen att en permanent lösning troligtvis inte kan vara klar till år 2011. Det är angeläget att finna långsiktigt hållbara lösningar, även om det skulle innebära en avvecklingstidpunkt bortom år 2011. Länsstyrelsen vill också framhålla att de kortsiktiga lösningar som föreslås i strategin kan vara behäftade med problem. En överflyttning på kort sikt av oljehanteringen till Bergs oljedepå, till Södertälje och/eller till Nynäshamn, eller på lång sikt till helt nya platser, måste utgå från vad som är lämpligt och möjligt med avseende på t.ex. transportavstånd, närhet till bebyggelse och vissa miljöaspekter. Verksamheten vid Bergs oljedepå är redan i nuvarande omfattning bekymmersam med hänsyn till närheten till bostadsbebyggelse. Nya anläggningar för oljehantering liksom ändrade förutsättningar för befintliga anläggningar för oljehantering måste prövas enligt bl.a. miljöbalken. Länsstyrelsen

anser att det vore av värde att strategin, i vars förutsättningar visserligen inte ingått att pröva huruvida oljehanteringen skall vara kvar på Loudden, även redovisar lösningar som utgår från att oljehanteringen på Loudden blir kvar även på lång sikt.

8. Horsstensleden

Området för den planerade Horsstensleden har av Sjöfartsverket pekats ut som riksintresse. Farleden, som är under utredning, kommer att prövas enligt miljöbalken vilket kommer att beröra bl.a. länsstyrelsen. För att inte föregripa denna prövning avstår Länsstyrelsen därför i detta skede från att lämna synpunkter på en utbyggnad av farled in till Stockholm via Sandhamn.

9. Räddningsorganisation

Nedläggningen av Berga den 1 juli 2005 är en följd av det senaste försvarsbeslutet. Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag kommit med förslag till hur sjöräddningens behov av räddningshelikoptrar kan lösas. Regeringen har tagit ett beslut om att upphandla Norrlandsflygs helikopterresurser som ersättning för Försvarsmaktens. En av Norrlandsflygs helikoptrar kommer att baseras i Stockholmsområdet. Skulle en olycka inträffa som kräver större resurser kommer det också att finnas helikoptrar i bl.a. Sundsvall och Visby. Dessutom går det att rekvidrera hjälp från Försvarsmaktens helikoptrar i Ronneby, om dessa inte har något annat uppdrag för tillfället.

11. Väg 77

Någon utbyggnad av väg 77 ingår inte i investeringsplanen för 2004-2015.

12. Övriga infrastruktursatsningar

Strategin tar upp flera väg- och järnvägsinvesteringar som uppges ha särskilt stor betydelse för hamnarna och hamnstrukturen. Flertalet större objekt är dock inte avhängiga hamnarnas utveckling.

Förutom PBL-kommittén har även Miljöbalkskommittén haft i uppdrag att bl.a. se över möjligheterna att effektivisera och förenkla miljöprövningen. Kommittén lämnade sitt slutbetänkande den 30 juni 2005.

13. Miljöarbete

Länsstyrelsen ser med stor tillfredsställelse på det ambitiösa miljöarbete som Stockholms hamnar bedriver både nationellt och internationellt. Stockholms hamnar har även möjligheten att lokalt vidta ytterligare åtgärder till gagn för miljön, som att möjliggöra elanslutning för fartyg som ligger i hamn.

Övrigt

Enligt utredningen kommer bränslet till kraftvärmeverken i framtiden i allt större utsträckning bestå av biobränslen med större transportvolym samt ökade krav på

hamnkapacitet och stora ytor för mellanlagring. Enligt utredningen bör kraftvärmeverken ligga vid hamnar eller lastageplatser, till vilka bränslet kan forslas med fartyg. Utredningen mynnar dock inte ut i några slutsatser eller ställningstaganden om lokaliseringen av dessa anläggningar. Strategin borde kompletteras i det avseendet och då särskilt uppmärksamma att anläggningarna lokaliseras till lägen som även har goda järnvägsförbindelser.

Länsstyrelsen anser att strategin också bör kompletteras med förslag och ställningstagande gällande behovet av centralt belägna lastageplatser för t.ex. ballastmaterial och betongproduktion för att bl.a. undvika landtransporter som belastar vägsystemet och medför miljöstörningar.

Länsstyrelsen och Regionplane- och trafikkontoret driver för närvarande ett gemensamt projekt som syftar till att öka samsynen hos berörda aktörer kring den framtida hamnstrukturen i Stockholmsregionen. I arbetet, som beräknas pågå till och med våren 2006, ingår bl.a. att ta fram ett antal scenarier för hamn-utvecklingen. Dessa avses analyseras och slutsatserna kan sedan utgöra ett underlag för olika myndigheters planering och tillståndsprövning. Föreliggande hamnstrategi utgör också ett underlag i det arbetet. Länsstyrelsens och Regionplane- och trafikkontorets hamnutredning är i sin tur avsett som underlag för hanteringen av regionens framtida hamnstruktur.

Regionförbundet Sörmlands yttrande daterat 10 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Vi uppfattar utredningen i första hand som en regional utredning för Stockholms län samt för beslut inom Stockholm stad. Regionförbundet finner inte att de storregionala perspektiven i Stockholm Mälardalenregionen är behandlade på ett sådant sätt som frågeställningarna motiverar. Utredningens relevans för Mälardalen är enligt vår uppfattning starkt begränsad och vi avstår därför från att yttra oss i sak över de förslag som utredningen lämnar.

Utredaren kommenterar själv gjord avgränsning och säger då att utredningen koncentrerat sig på Stockholms län men i åtskilliga sammanhang vidgat perspektivet till att omfatta även den större Mälardalsregionen. Den vidare analysen återfinns också beträffande bl a oljehantering som är belyst i ett vidare Mälardalssammanhang medan analysen bakom ställningstagande till satsning på utvecklingen av en containerhamn i Nynäshamn/Norvik är snävt begränsad till Stockholms län.

Vår bedömning är att just utvecklingen av hantering av enhetslaster och containers är den fråga där det finns störst anledning att vidga analysen och att det inom detta område finns betydande effektivitetsvinster att göra av betydelse för såväl konsumenter, industri som miljö. Regionförbundet anser att denna fråga borde utredas i ett vidare sammanhang och med den inriktning som anges i Godtransportdelegationens slutbetänkande. Enligt vår uppfattning ger ”Att hamna

rätt” med dess snävare avgränsning inget eller mycket svagt stöd för statens beslut om investeringar i infrastruktur kopplat till hamnutvecklingen i Stockholm Mälarenregionen.

Banverkets yttrande daterat 7 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Allmänt:

Ur ett transportsystemperspektiv är det mycket viktigt att en hamnstrategi omfattar ett större omland där de olika typer av hamnar som finns idag, eller planeras inför framtiden analyseras. Ur detta perspektiv uppfattar Banverket den hamnstrategi som Stockholms Stad har tagit fram som en mycket avgränsad lokal "strategi". Vi anser att ett bredare perspektiv måste till för att strategin ska kunna utgöra ett underlag för prioriteringar och bedömningar av investeringar. Detta gäller speciellt om statliga medel för större investeringar i infrastruktur är en förutsättning för ett genomförande av strategin.

Värtabanan:

Järnvägen som förbinder Värtahamnen med Ostkustbanan, den s k Värtabanan, är på grund av sin funktion som länk till hamnen klassad som riksintresse. Värtabanan ingår även i Trans European Network (TEN) som länk mot Finland och Östeuropa i den s k Nordiska triangeln.

Banverket har vid ett flertal tillfällen under ett antal år påpekat att trafikeringen av Värtabanan bygger på att banan vid Norra stationsområdet har tre spår. Detta är även kopplat till att banan endast kommer att ha ett spår på järnvägsbron vid Norrtull. På sidan 56 i Hamnstrategin anger Staden att: *"En minskning av antalet växlingsspår vid Norra station och Värtan skulle leda till betydande ekonomiska besparingar. Om Värtabanan ska behållas bör därför dessa möjligheter övervägas."* Banverket undrar vilka besparingar som avses och anser att ett sådant besparingsresonemang i så fall måste ställas mot kostnaderna för att investera i en ny motsvarande järnvägsanläggning. Banverket ställer sig dessutom mycket frågande till att Staden i sin Hamnstrategi lyfter fram frågan om färre spår vid Norra stationsområdet trots att Banverket vid flertalet tillfällen både muntligt och skriftligt påtalat och motiverat att banans utformning är nödvändigt för att kunna upprätthålla en konkurrenskraftig trafik.

Banverket håller för närvarande på och startar upp en studie som ska analysera Värtabanans framtid utifrån olika utvecklingsscenarioer.

Det finns redan idag andra intressenter förutom Värtahamnen som är intresserade av godstransporter på Värtabanan. Här behöver det göras en grundlig analys av vilken potential för överflyttning av transporter från lastbil till det miljövänligare alternativet järnväg som finns i närområdet.

Även om en etablering i Norvik skulle innebära att stora delar av den befintliga verksamheten i Värtahamnen flyttas till Norvik kommer det förmodligen att finnas verksamheter som inte önskar eller inte har möjlighet att flytta. Ett sådant exempel som nämns i hamnstrategin är tågfärjorna.

Nynäsbanan:

Banverket planerar för närvarande för en utbyggnad av järnvägen mellan Västerhaninge och Nynäshamn för att förbättra för pendeltågsresenärerna. Det innebär att vi planerar för en förlängning av dubbelspårspåret från Västerhaninge mot Hemfosa (ca 8 km), förlängning av plattformarna på sträckan samt nya mötesstationer i Segersång, Björsta och Nynäsgrård. Utbyggnaden förbättrar för persontrafiken på banan genom att fullängds pendeltåg kan köras hela vägen ner till Nynäshamn utan tidsödande fränkopplingar i Västerhaninge och genom att trafiken kan utökas till halvtimmestrafik, kompletterat med ett s.k. skip-stopptåg under högtrafiktid. För denna investering finns 520 Mkr avsatta för projektet i Banverkets Framtidsplan under perioden 2010-2015.

Investeringen är inte planerad för eller avsedd för att möjliggöra effektiva godstransporter från en ny hamn i Norvik. I stadens förslag till hamnstrategi för Stockholm kan man på sidan 26 tyvärr uppfatta texten som att den kapacitetsförstärkning som Banverket nu planerar för görs för godstrafik. Där kan man läsa följande. *"Då järnvägen är en strategisk förutsättning för utbyggnaden av Nynäshamns hamn måste olika möjligheter undersökas för att tidigarelägga utbygganden. En sådan kapacitet är också en nödvändighet för pendeltågstrafiken."* Med det alternativ som vi nu har valt att gå vidare med så kan i princip maximalt ett godståg/timme trafikera Nynäsbanan under lågtrafik. Vår bedömning är att för att få till ett järnvägssystem som medger effektiva godstransportmöjligheter till en hamn i Norvik så krävs ytterligare investeringar. Detta måste dock självklart studeras och analyseras innan man kan säga vad som krävs för att få till ett järnvägssystem som medger effektiva och konkurrenskraftiga godstransportmöjligheter.

Banverket har fått i uppdrag av regeringen att utreda vad en mer omfattande trafik på Nynäsbanan skulle få för konsekvenser och vilka åtgärder som är nödvändiga för att få till stånd en effektiv godshantering på järnvägen i det fall planerna på en godshamn vid Norvik förverkligas. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 1 november 2006. Banverkets tolkning av uppdraget är att en systemanalys behöver göras som kan svara på vilka åtgärder som krävs på Nynäsbanan och i andra delar av järnvägssystemet i Stockholm om planerna på en hamn med effektiva järnvägsförbindelser vid Norvik ska kunna realiseras.

Om det skulle bli aktuellt med en mer omfattande utbyggnad av järnvägssystemet på och i anslutning till Nynäsbanan för att kunna tillgodose ett behov av en utökad godstrafik så kan det bli mycket svårt att tidigarelägga investeringarna på Nynäsbanan. En utökning av godstransporterna på Nynäsbanan med allt vad det för med sig kan sannolikt innebära att en mer omfattande miljöprövning måste göras än vad Banverket nu bedömer är nödvändigt.

I övrigt anser Banverket att innan Stockholms stad tar ställning till att investera i en ny hamn i Norvik bör man ha analyserat hur transportsystemet ska fungera i hela transportkedjan, annars torde det vara en stor risk att ta för staden. Vi menar att risken som Stockholms stad då tar är att man kan få en hamn som inte har tillräckligt konkurrenskraftiga transportlösningar på landsidan.

Sjöfartsverkets svar på remissen daterat 23 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Innan ny hamnetablering sker är det viktigt att känna till kundintresset för en sådan etablering samt vilka miljökonsekvenser som en förflyttning av stora godsvolymer får. Detta måste studeras inom ramen för en samhällsekonomisk analys.

Sjöfartsverket saknar i nuläget en uppdaterad samhälls- och företagsekonomisk kalkyl över Norvikprojektet. Samtidigt är det nödvändigt att analysera näringslivets eventuella merkostnader i samband med en flyttning av berörd verksamhet från Loudden, Värtahamnen och Containerhamnen till en ny hamn i Norvik.

Sjöfartsverket har nyligen medverkat i beskrivningen av Riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsens i Stockholms län Rapport 2005:17. Rapporten togs fram för att skydda Stockholms Hamns verksamhet särskilt i området Värtahamnen, Frihamnen, Containerhamnen och Loudden. Rapporten beskriver hur riksintresset Stockholm hamn bäst skyddas för bibehållandet av hamnverksamheten inom berörda hamndelar.

Sjöfartsverket uppfattar utredningen ”Att hamna rätt” som ett stöd för att bygga ny hamn i Norvik i Nynäshamns kommun.

Då planerna att bygga Norvik första gången blev kända, var Sjöfartsverkets åsikt att den samlade hamnkapaciteten i övriga regionala hamnar bör undersökas innan beslut om ny hamnkapacitet tas. I sak har Sjöfartsverket inte ändrat denna uppfattning.

Sjöfartsverket konstaterar att de farledsmässiga förutsättningarna för etablerandet av en hamn i Norvik är bra med kort insegling och bra vattendjup. Samtidigt bör noteras att betydande insatser krävs för att åstadkomma nödvändig infrastruktur på land. Samhällsnyttan av en sådan investering behöver analyseras.

Sjöfartsverket genomför nu en ökning av vattendjupet i farleden vid Värmdö - Garpen. En ny farled för söder ifrån kommande trafik, den sk Horstensleden planeras. Båda dessa åtgärder syftar till att höja sjösäkerheten för den samlade sjötrafiken in till Stockholm.

Samtidigt pågår utredningar om förbättrande åtgärder av farlederna in till Gävle och Norrköping. En utredning har lämnats till regering om en ny större sluss och kanal i Södertälje. I Oxelösund pågår planer att utöka hanteringen av containers dels inom befintlig anläggning men även i en ny hamndel som är under projektering.

Godstransportdelegationen föreslog i sin rapport 2004 att en statlig utredningsman skulle tillsättas för att se över de samlade hamnresurserna i regionen mellan Gävle och Norrköping inklusive Mälarhamnarna. Den aviserade transportpolitiska propositionen väntas behandla denna fråga. I ett sådant sammanhang är det angeläget att analysera hamnfrågorna i hela östra mellan Sverige, varvid en eventuell hamnetablering i Norvik bör ingå.

Vägverket, Region Stockholm remissvar daterat 18 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till hamnstrategi pekar ut Norvik i Nynäshamn som den hamn som i huvudsak ska överta godshanteringen Stockholms innerstadshamnar. På så vis kan de nuvarande hamnområdena planeras för annan markanvändning och innerstan avlastas från tunga fordonstransporter. En ytterligare fördel är att godsartygen slipper en svår och tidsödande navigering i Stockholms skärgård. Emellertid kommer troligen det totala antalet fordonskilometrar med tunga transporter att öka då dessa kommer att få transporteras längre sträckor.

Vägprojekt

En ombyggnad av väg 73 är en av förutsättningarna för en ny hamn i Norvik. Arbetet med ombyggnaden av vägen har påbörjats och beräknas vara klara till år 2009. Kopplingarna mot väster till södra Mälardalen utgörs av länsvägarna 225, 257 och 259. De två första har begränsad standard och framkomlighet. Den senare har högre standard delar av sträckan, medan den sista sträckan (Södertörnsleden) är under utredning. Bortsett från Södertörnsleden finns det inget utrymme för större framkomlighets- och kapacitetshöjande åtgärder på dessa vägar. I hamnstrategin är det förutom dessa även flera andra större vägprojekt som kommenteras och efterfrågas. För en del av dem pågår byggnation, en del utreds och en del har varit aktuella tidigare. Med tanke på de stora sammantagna behoven i regionen, inte bara ur ett hamn- och godsperspektiv, är det svårt att prioritera in så många och så stora projekt i infrastrukturplanerna. De tilldelade medlen är begränsade. Vägverket ser därför positivt på att försöka få EU-anslag till transportinfrastrukturen. På sidan nio anges att en översyn av Plan- och bygglagen pågår, bl. a avseende långa ledtider i planeringen. De stora vägprojekt som planeras i länet sker i enlighet med Väglagen med förstudie, vägutredning och arbetsplan. Planering enligt Väglagen tar som regel längre tid än planering enligt PBL.

Övrig hamnknuten infrastruktur – Vägar

I korta punkter återges kommentarer över texten på sidan 53 i rapporten:

I tabellen saknas projektet *Nordsydliga förbindelser*.

Första spadtaget för väg 73 togs i september 2005.

En förstudie för en östlig förbindelse är i slutfasen och i den redovisas tänkbara principlösningar i tunnel. Det är inte alla alternativ som går under Djurgården. Slutlig sträckning får visas i eventuell fortsatt utredning och arbetsplan.

Någon alternativ finansiell ram för länsplanen finns inte. Som ett underlag till infrastrukturplaneringen redovisades vad länet kunde åstadkomma om det preliminära anslaget ökades med hälften (samt om det minskade med hälften). Väg 77 har inte kunnat prioriteras in i länsplanen med nuvarande tilldelning.

Nord-sydliga förbindelser. "Förbi Stockholm" finns omnämnd i den nationella väginfrastrukturplanen från 2012-2015, dock utan angiven finansiering.

Gävle kommuns näringslivskontors svar på remissen daterat 27 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

I förslag till Hamnstrategi för Stockholm planeras en ny containerterminal med en kapacitet på 300 000 TEU. Utgångspunkten för denna investering är dagens 30 000 TEU över Stockholms Hamn. Med hänsyn till pågående nybyggnad av containerterminal i Gävle med en kapacitet på 170 000 TEU får den planerade nybyggnationen i Norvik konsekvenser långt utanför Mälarenregionen. I praktiken förutsätts all containertrafik i Östersjön under överskådlig tid hanteras över Norvik. Detta förhållande gäller också med hänsyn till förväntad tillväxt av containertrafiken. För närvarande växer containertrafiken över Gävle Hamn medan tillväxten över Stockholms Hamn står stilla eller till och med minskar. Eftersom varuströmmarna alltid väljer de vägar som är prismässigt mest effektiva bekräftas konkurrensförhållandena redan i dag, trots att Gävle hamn har 25 år gamla kranar. I framtiden kommer investeringen i Norvik att utsättas för konkurrens från den nya containerhamnen i Gävle som tas i drift hösten 2006. Med en kapacitet på 170 000 TEU kommer etablerade transportvägar att ha etablerats som den nya Norvikshamnen måste ta gods ifrån. I realiteten förutsätts allt containergods till och från Mälarenregionen och hela Norrland kanaliseras via Norvik. Sannolikt kommer befintliga upparbetade handelsvägar att bjuda motstånd. En ekonomisk framgång för Norvikshamnen leder till stora negativa miljökonsekvenser genom längre transporter för containergodset. Likaså betyder ekonomisk framgång för Norvik kapitalförstöring i redan gjorda transportsystem. I den nya containerhamnen i Gävle investerar kommunen och privata aktörer 260 mkr. En ny anslutningsväg till hamnen byggs för 75 mkr (med stadsbidrag på 55 mkr). Samtal pågår med Sjöfartsverket om investeringar i farleden. Samhällets investeringar i Gävle Hamn ska ses bl.a. mot bakgrund av hamnens betydelse för regionens basindustrier. Sålunda kommer infrastrukturinvesteringar i hamnen att genomföras och underhållas under överskådlig tid. Samhällets investeringar ska ses utifrån ett nyttoperspektiv. På samma sätt ska nya samhällsinvesteringar betraktas. Nyttoperspektivet avseende Norvikssatsningen måste beakta nyttoeffekter på redan gjorda samhällsinvesteringar. Med den utveckling vi har i Gävle gällande containerverksamheten står vi väl rustade att förse Stockholms norra delar med containergods. Vår terminal är klar hösten 2006, alltså långt innan Stockholm påbörjat sin projektering. Vår bedömning är att Containerterminalen i Gävle kommer att bli en högeffektiv terminal. Detta tillsammans med att vägen till Stockholm förbättras och blir motorväg år 2007, samt att järnvägen byggs ut till dubbelspår hela vägen ner till Stockholm inom kort, leder till att det skapas förutsättningar för effektiva transporter till och från Stockholms norra delar.

I samtal med varuägare och transportföretag bekräftas Gävles roll som logistikcentra. För att skapa maximal konkurrenskraft för Mälarenregionen bör denna givna roll kompletteras med en distributionscentral norr om Stockholm i anslutning till väg och järnväg. Gävle kommun och företag med kopplingar till logistik vill gärna medverka till en förutsättningslös studie av hur framtida transporter till Mälarenregionen ska optimeras ur ett företagsekonomisk, miljömässigt och samhällsmässigt perspektiv. En liknande studie kan göras för Stockholms södra delar, där en mer marknadsanpassad Norvikhamn mycket väl kan ingå.

Haninge kommuns svar på remissen daterat den 15 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Haninge kommun har tillsammans med Nynäshamns kommun ett etablerat samarbete för att utveckla östra Södertörn. Haninge kommun har i de sammanhangen utvecklat en samsyn med Nynäshamn kring frågan om behovet av en hamn i Norvik i Nynäshamn.

I rapporten slås fast att Nynäshamns kommun ställt sig bakom en utbyggnad av Norvik till en ”modern och rationell containerhamn samt ro-ro-hamn”. Kommunstyrelsen i Nynäshamn har vidare påbörjat ett detaljplanearbete för en kommande anläggning i Norvik.

Norvik – unik på många sätt

Haninge kommun har i samband med olika yttranden över infrastrukturplaneringen i länet betonat fördelarna med en ny hamn i Norvik, Nynäshamn.

Hamnen i Norvik:

- är isfri
- kan angöras efter en mycket kort insegling
- kan ta emot de största fartyg som kan trafikera Östersjön
- kan ta emot all sorts trafik
- kan anläggas på tillräckligt stora befintliga ytor
- kan kombineras med angränsande markområden som är lämpliga för såväl hamnanknuten som annan industriell verksamhet.

Haninge kommun vill i sammanhanget också peka på behovet av de infrastruktursatsningar som är nödvändiga i anslutning till en hamnutbyggnad i Nynäshamn.

- Utbyggnaden av väg 73 som påbörjats i september 2005.
- Södertörnsledens fortsättning mot Huddinge och anknytning till E4:an.
- Ny nord-sydlig förbindelse i stockholmsområdet.
- Upprustning av väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje.

- Nynäsbanan måste byggas ut till dubbelspår till Nynäshamn samt ha kapacitet för godstrafik. Ett viktigt steg mot en sådan utbyggnad är det uppdrag som regeringen gett Banverket. Verket skall utreda hur en sådan utbyggnad skall utföras samt om denna kan tidigareläggas. Utredningen skall rapportera till regeringen under hösten 2006.

Samtliga dessa satsningar tas också upp i strategin som nödvändiga för att få en effektiv hantering av de godsflöden som kommer att hanteras i den nya hamnen. I sammanhanget vill Haninge kommun påpeka att det är viktigt att det, i ett tidigt skede i processen, utreds hur järnvägstransporterna skall samordnas med persontransporter, befintlig samt tillkommande bebyggelse längs järnvägens sträckning samt att det tydliggörs hur omlastningsförfaranden skall utföras.

Ökande kryssningstrafik

Den ökade kryssningstrafiken i Östersjön har också inneburit allt större fartyg. De största kan inte anlöpa Stockholm utan ligger på redan i Nynäshamn. Det är kommunens ambition att, tillsammans med Nynäshamns kommun, utveckla verksamheter i anslutning till kryssningstrafiken, som exempelvis mottagningsorganisationen, lokala aktiviteter och handel.

Avslutande kommentarer

Haninge kommun anser att förslaget till hamnstrategi för Stockholm ger ett bra underlag för de beslut som skall fattas om den framtida hamnstrukturen i regionen. Det är angeläget att investeringsbeslut tas snarast. En anledning till detta är förutom hamnens viktiga roll i transportsystemet, de arbetstillfällen som hamnen och angränsande verksamheter genererar på östra Södertörn. Det är mycket viktigt att alla typer av jobb skapas, som en ersättning för de jobb som försvinner genom nedläggningen av Ericssons anläggning i Nynäshamn och förändringarna i försvarets verksamhet i Berga och på Muskö i Haninge.

Köpings kommun beslutade den 17 november 2005 att godkänna stadskansliets tjänsteutlåtande som svar på remissen, som har tagits fram i samråd med Mälarhamnar AB.

Stadskansliets tjänsteutlåtande daterat den 10 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Avsikten med att utarbeta en hamnstrategi för Stockholm anges vara att den ska utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten visa på sambanden mellan olika åtgärder skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning

I huvudsak är Stockholms Hamnar och deras fysiska lokalisering en fråga för ägaren till hamnbolaget, d v s Stockholms Stad. Köpings kommun har därför inga synpunkter på utredningen i detta avseende.

Köpings kommun vill dock lämna synpunkter på de avsnitt i utredningen som behandlar övergripande sjöfartsfrågor i allmänhet och regionala frågor i synnerhet.

Det finns anledning att utgå från att sjöfarten kommer att utvecklas ytterligare och särskilt gäller det passagerar- och varuflöden i Östersjöområdet. I detta avseende är det viktigt att färjetrafiken fungerar på ett effektivt sätt.

Genom att utvecklingen går mot fler färjor av RoPax-typ, d v s kombinerade passagerar- och godsfärjor, måste dessa beredas goda faciliteter i Stockholmsområdet. Här intar Stockholm en särställning på den svenska ostkusten och måste behålla och helst utveckla denna del av sjöfartsverksamheten.

Utredningar har visat att passagerare ofta har flera syften med sin resa. Dels finns ett uttalat intresse att besöka huvudstaden och nyttja dess utbud av varor och tjänster, dels att företa en sjöresa och dels att ta sig till en annan stor stad, antingen det är en huvudstad eller annat intressant resmål.

Dessa passagerare önskar färjeanslutningar i omedelbar anslutning, eller så nära som möjligt, till stadskärnorna. Detta förhållande råder i princip i hela Östersjöområdet. Passagerarintresset står härvidlag tyvärr i ett motsatsförhållande till godstrafiken på färjorna, där lastbilar i många fall är en miljö- och trafikmässig belastning för städerna.

Mot bakgrund av detta förhållande måste därför stadsplaneringen vara så anpassad att skadeverkningarna minimeras så långt det är möjligt. Frågeställningarna är inte unika för Stockholm, utan finns även i många andra städer runt Östersjön.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns inget behov av att vara lokaliserad i omedelbar anslutning till städer eller deras stadskärnor. På många sätt kan det vara en fördel att godstrafiken ligger på visst avstånd från staden. Tillgången på fria markområden är ofta är väsentligt bättre och trängsel, buller och andra miljöeffekter påverkar inte staden negativt på samma sätt.

Av utredningen framgår att utredarna anser att Stockholms Hamnar AB ska stärka sin ställning framöver, såväl vad gäller godstransporter som passagerartrafik, samt att Stockholms Stad och Stockholms hamnar, utifrån ett riksintresse, har ansvaret för att trygga den långsiktiga varuförsörjningen till Stockholm-Mälardalenregionen. Från Köpings kommuns sida vill vi kommentera dessa synpunkter med utgångspunkt från vad som beskrivits ovan.

Vi menar att det är av stor vikt att färjetrafiken för passagerare och gods kan beredas goda möjligheter i så centrala delar som möjligt i Stockholm. Här ser vi med intresse på de planer som skisseras för Värtan/Frihamnområdet.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns det däremot inget som motiverar ytterligare hamnkapacitet i Stockholm eller dess omedelbara närhet, t.ex. Nynäshamn/Norvik. Fullt tillräcklig hamnkapacitet finns redan etablerad i Stockholm-Mälardalenregionen med bättre förutsättningar än vad en lokalisering till Nynäshamn/Norvik kan erbjuda.

Hamnarna i Mälaren, Köping och Västerås, har betydligt bättre landförbindelser, väg och järnväg, till de stora kunderna och marknaderna än vad en ny lokalisering i Nynäshamn/Norvik kan erbjuda, I omedelbar närhet till Stockholm finns vidare hamnen i Södertälje för konsumentprodukter. Vi anser att en lokalisering till Nynäshamn innebär en suboptimering av investeringar i landförbindelser, när dessa medel bättre behövs för andra investeringar i Stockholm-Mälarenregionen.

Redan idag är de flesta hamnarna i Stockholm-Mälarenregionen större, vad gäller renodlad godstrafik, än vad Stockholm är. Den existerande containertrafiken hos Mälarenhamnarna är mer omfattande än Stockholms och med det nya systemtåg som byggs upp mellan Göteborg och Mälarenhamnar AB kommer skillnaden i framtiden att bli ännu större. Utöver detta nya systemtåg planeras ytterligare en stor kombiterminal i omedelbar anslutning till Mälarenhamnar AB, vilken beräknas omsätta drygt 60 000 TEU's i en mycket nära framtid.

Den vision som presenterats av Stockholms Hamnar beträffande framtida containerhantering anser vi som realistisk eftersom den bygger på antagandet att alla container i Östra Mellansverige förs över till en eventuell ny hamn i Nynäshamn/Norvik. Så kommer det naturligtvis inte att bli.

När det gäller den framtida oljehantering kommer volymerna hos Mälarenhamnar AB att öka från idag ca 650 000 tusen ton till ca 900 000 redan under 2007. Det finns ytterligare möjligheter att öka hanteringen av oljor hos Mälarenhamnar AB, då den nyligen erhållna koncessionen medger en genomslagsvolym på ca 1,4 miljoner ton. Här kan alltså Mälarenhamnar AB, och i och med att flygbränslehanteringen överförs till Gävle, till mycket stor del lösa de problem som uppstår om beslutet att lägga ner Loudden kvarstår.

För övriga bulkvolym och torrlast är Stockholm redan idag en förhållandevis liten aktör och inget talar för att dessa volymer kommer att öka i nämnvärd omfattning

Överväganden kring hamnverksamheten i Stockholm med närregion är naturligtvis i första hand en fråga för ägaren till Stockholms Hamnar AB. Köpings kommun vill dock framhålla att det i stor utsträckning är marknaden som avgör vilka hamnar som är, och kommer att vara, framgångsrika. Det ligger också i sakens natur att de andra hamnarna kommer att vidta aktiva åtgärder för att behålla/utveckla sina marknadsandelar, eftersom stora investeringar redan är gjorda eller planeras i en nära framtid.

Nacka kommuns svar på remissen daterat den 14 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Området Bergs oljehamn framtida bostadsområde

Nacka kommun avstyrker lösningar som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljehamn, på grund av närliggande bebyggelse och naturreservat. Statoil har ett arrendeavtal avseende Bergs oljehamn med Nacka kommun och kan agera

inom ramen för detta. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad trafikbelastning med tankbilar nära bostadsbebyggelse och natur. Värmdöleden och den redan mycket ansträngda möjligheten att från Nacka passera över Saltsjö-Mälarsnittet belastas också ytterligare.

I Nackas översiktsplan är området Bergs oljehamn tänkt för bostadsbebyggelse när arrendet går ut (2019).

Långsiktig lösning är nödvändig

Nacka kommun anser att det är nödvändigt att en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning står klar innan oljehanteringen vid Loudden avvecklas. Detta bedöms ligga inom Stockholms ansvar. Den planerade omvandlingen av Värtahamnen-Frihamnen-Loudden bör därför utgå ifrån att oljehanteringen vid Loudden kan komma att kvarstå även efter år 2011 och att en eventuell avveckling kan bli möjlig först på längre sikt.

De långsiktiga lösningar som presenteras i utredningen är svåra att genomföra och därmed är inte hållbara i nära framtid. Värtabanan behövs under överskådlig framtid.

Ett förhållningssätt behövs till behovet av hamnkapacitet vid fortsatt omställning till fasta bränslen för energiproduktion. Regionen behöver även hamnkapacitet för containerhantering.

I en långsiktig lösning för regionens oljeförsörjning måste också beaktas att oljehanteringen i Bergs oljehamn kommer att upphöra år 2019.

Området Bergs oljehamn framtida bostadsområde

Nacka kommun avstyrker lösningar som innebär utökad hantering av oljeprodukter vid Bergs oljehamn, på grund av närliggande bebyggelse och naturreservat. Statoil har ett arrendeavtal avseende Bergs oljehamn med Nacka kommun och kan agera inom ramen för detta. En omlokalisering av volymer från Loudden till Berg skulle också medföra en ökad trafikbelastning med tankbilar nära bostadsbebyggelse och natur. Värmdöleden och den redan mycket ansträngda möjligheten att från Nacka passera över Saltsjö-Mälarsnittet belastas också ytterligare.

I Nackas översiktsplan är området Bergs oljehamn tänkt för bostadsbebyggelse när arrendet går ut (2019).

Norrköpings kommuns svar på remissen daterat 7 november 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Norrköpings kommun har tidigare instämt i Godstransportdelegationens uppfattning att godstransporterna ska utvecklas på ett långsiktigt, såväl miljömässigt som ekonomiskt, hållbart sätt som samtidigt slår vakt om den svenska industrins konkurrenskraft.

Kommunen anser att detta synsätt bör gälla även för den hamnstrategi som nu utarbetas för Stockholm. Det innebär att Stockholms hamnstrategi bör utgå från de

förutsättningar som finns att utveckla godstransporter inom Sveriges mellersta hamnregion i linje med vad Godstransportdelegationen föreslagit.

Innan helt nya lösningar skisseras för godstransporter inom den mellersta hamnregionen bör möjligheterna att utnyttja den befintliga hamnkapaciteten undersökas. Först när transportbehovet inte kan lösas på annat sätt eller om de befintliga anläggningarna inte kan uppgraderas bör uppbyggnad av ny infrastruktur övervägas.

Norrköpings kommun ställer sig bakom det yttrande som i särskild skrivelse lämnats från Norrköpings Hamn och Stuveri AB och vill särskilt betona nedanstående synpunkter.

Normalt drivs nya infrastrukturprojekt utifrån att det råder en underkapacitet. Bland svenska hamnar råder istället överkapacitet, där anläggningarnas öppethållande kan utökas för att möta framtida behov av ökat nyttjande, exempelvis inom containerhanteringen. Om Stockholms Stad har som ambition att flytta containerhanteringen kan detta ganska lätt göras genom en överflyttning till existerande hamnar.

I förslaget påstås att "Stockholmsregionen har stora möjligheter att bli Sveriges logistikcentrum i Östersjön med sin geografiska placering och närhet till de stora godstråken". Detta är en orealistisk förhoppning. Flera studier och rapporter visar att stockholmsregionen, med marknadens ögon, inte betraktas som ett betydelsefullt logistikcentrum i landet. Senast i raden är branschtidningen Inköp & Logistiks sammanställning över Sveriges 20 bästa logistiklägen, baserad på marknadens bedömning. På listan, som toppas av Göteborg, Malmö/Helsingborg/Landskrona och Norrköping/Linköping, återfinns stockholmsregionen på en nionde plats.

I förslaget redogörs inte för de slutsatser som framkommit i Statens institut för kommunikationsanalys och Sjöfartsverkets nyligen presenterade rapport "Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige" (vilken dock finns angiven i källförteckningen). I denna rapport sägs bl a:

"Våra analyser för containertransporter tyder på att utnyttjandet av skalfördelar och/eller andra effektiviseringar i Gävle och Norrköping resulterar i en omfördelning av containerflöden från andra hamnar i regionen (Västerås och Stockholm) och från hamnar utanför regionen (Göteborg, hamnar i Skåne) till dessa hamnar."

Norrköpings kommun och Norrköpings Hamn har långt framskridna planer tillsammans med Länsstyrelsen, Regionförbundet Östsam och de fyra trafikverken, för ytterligare investeringar i strävan att vidareutveckla Norrköping som en viktig terminalpunkt i det svenska godstransportsystemet.

Sjöfartsverket och Norrköpings Hamn driver ett projekt för en breddning och fördjupning av farleden in till hamnen, från dagens djup på 12,4 meter möjligen upp till "Östersjömax". I samband med detta sker också för närvarande en utbyggnad av en ny kombiterminal, utpekad som rikskombiterminal, integrerad i hamnområdet. Inseglingen till Norrköpings nya containerhamn kommer då att förkortas avsevärt. Byggstarten för denna containerterminal sker i mitten av november 2005.

Samtidigt planeras för investeringar i nya containergantrykranar och tillhörande maskinell utrustning. Den nya terminalen ska stå klar för drift årsskiftet 2006/2007. Norrköpings Hamn kommer då att kunna erbjuda anlop av mycket stora containerfartyg, med direktanslutning till Södra stambanan och E4 för vidare transport till bl.a. stockholms- och mälardalsområdet samt Norge. Den nya containerhamnen i Norrköping är efterfrågad av industrin i vår region, vilket i sammanhanget måste ses som en stark hållbarhetsaspekt.

Eftersom det råder överkapacitet bland hamnar kan fullgoda transportlösningar för stockholms- och mälardalsregionen således erbjudas inom ett större geografiskt område än det som definierats i förslaget. Skulle Stockholms Stad vilja flytta delar av sin hamnverksamhet kan detta göras genom överflyttning till existerande hamnar.

Norrköpings Hamn och Stuveri AB yttrande daterat 25 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Norrköpings Hamn och Stuveri AB (NHS) har tagit del av Stockholms Stads förslag till hamnstrategi för Stockholm ”Att hamna rätt”. NHS anser att ett förslag till hamnstrategi för Stockholm bör utgå från en hög anpassning till den transportintensiva marknadens krav, liksom kraven på hög samhällsekonomisk marginalnytta på investeringar. Sveriges förutsättningar att konkurrera om företagsetableringar och arbetstillfällen i framtiden är starkt kopplat till infrastrukturens utveckling. En infrastruktur som effektivt stöder ett hållbart system för transport av varor och människor är nödvändig för företagets fortsatta konkurrenskraft. Samtidigt är infrastruktursatsningar kostsamma och samhällets medel knappa. Sålunda ligger beslutsfattarnas utmaning i att hitta lösningar som ger störst total nytta per investerad krona sett ur ett helhetsperspektiv. Det är utifrån detta perspektiv, tillsammans med ett stort intresse för utvecklingen av strategiska hamn- och terminalregioner, som NHS i detta remissvar vidareutvecklar ett resonemang om ett effektivt transportsystem samt ger synpunkter på ovan nämnda förslag till hamnstrategi för Stockholm.

Godstransportdelegationens slutbetänkande

Då Godstransportdelegationen (GTD) i sitt slutbetänkande 2004 avhandlade en rad frågor som är aktuella i Stockholms Stads förslag till hamnstrategi, vill vi först kommentera NHS remissvar på GTD:s betänkande.

Godstransportdelegationens (GTD:s) uppdrag syftade i huvudsak till:

- att främja samverkan mellan trafikslagen (intermodaliteten).
- att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.
- att detta system samtidigt ska värna de svenska företagens internationella konkurrenskraft.
- att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.

NHS har ställt sig bakom GTD:s uppdrag, men samtidigt ansett att GTD i sina förslag till åtgärder på ett tydligare sätt skulle ha angett en bild av ett framtida effektivt och miljömässigt godstransportsystem. Större hänsyn skulle tagits till den rådande trafiksituationen på väg och järnväg, den etablerade stråk- och nodstrukturen i landet och därmed satsningar på infrastrukturinvesteringar med hög marginaleffekt.

NHS delar GTD:s uppfattning att staten kan stärka den positiva utvecklingen genom att peka ut ett antal strategiska hamnar och kombiterminaler, som kan ges en särställning bland annat vid prioritering av infrastruktursatsningar. Vi har i detta avseende påpekat vikten av att detta görs på ett, från statens sida, kraftfullt sätt.

NHS har också kunnat konstatera att arbetet med de planerade infrastruktursatsningarna inom ramen för det s.k. "Norrköpingspaketet" till utslutande del ligger i linje med GTD:s huvuduppdrag. I "Norrköpingspaketet" har de fyra trafikverken tillsammans med lokala och regionala aktörer ställt sig bakom en samlad målbild för de olika trafikslagen, med syfte att ytterligare utveckla Norrköping som ett viktigt transportcentrum i det svenska godstransportsystemet.

NHS syn på ett effektivt transportsystem

Samhällets behov

Transportinfrastrukturen har i alla tider haft en avgörande betydelse för samhällets utveckling. Den är en förutsättning för medborgarnas varuförsörjning och ett fungerande näringsliv. Det innebär att val av lokalisering för industriproduktion och logistik blir allt viktigare för företagen. Sverige måste möta den utvecklingen aktivt genom att skapa regioner som är attraktiva för företag att förlägga sin verksamhet till.

Bärkraftiga transportnoder är en naturlig utgångspunkt för sådana regioner. En förutsättning för en transportnods bärighet är att den uppnår en kritisk godsvolym som möjliggör nödvändiga investeringar i infrastruktur, hanteringsutrustning, IT-system med mera. Detta medför att det bara finns utrymme för ett begränsat antal noder i det svenska transportsystemet. Vår uppfattning är också att ju starkare en nod är desto bättre är förutsättningarna för en hälsosam konkurrens mellan olika transportslag och serviceaktörer. Vid koncentrerade satsningar på ett begränsat antal noder menar vi att det finns en god grund att bygga på i det befintliga transportsystemet, snarare än att se efter helt nya lösningar.

Näringslivets behov

Teknisk utveckling skapar tillväxt, men lönsamhet och ekonomisk utveckling kräver dessutom en effektiv logistik. Detta är ett område som med tiden fått ett allt större fokus och som idag är av stor strategisk betydelse för företagen. Det är också ett område i stark utveckling. Ett transportsystem som möjliggör en god logistisk hantering är således en nödvändig ingrediens i ett gott näringslivsklimat. Det är företagets behov och krav som är avgörande för transportsystemets struktur.

För att transportsystemets noder ska utgöra bra plattformar för logistisk verksamhet krävs de rätta fysiska förutsättningarna. Dessa ges bland annat av:

närhet till marknadens och industrins stora produktions- och konsumtionsområden
en välutvecklad infrastruktur med tillgång till flera transportslag
intermodala förbindelser mellan transportslagen
närhet till viktiga transportkorridorer
tillgång till mark för expansion och nyetablering av logistikverksamhet
tillgång till kompetens och kunskapsnätverk
förutsättningar för en utveckling som inte bara är hållbar ur ett ekonomiskt perspektiv utan även ur ett miljöperspektiv

Förslag till hamnstrategi för Stockholm

Allmänna kommentarer

NHS anser att utredningen bortser från det faktum att det finns ett godstransportsystem, där inriktningen från statens sida har varit att göra detta effektivare. Det har därför utpekats hamnar av riksintresse och påbörjats arbete för att klargöra vilka kombiterminaler som är av riksintresse. Detta för att kunna styra de statliga investeringarna till de noder/knutpunkter som har de bästa förutsättningarna. Synsättet har varit att dessa i nuläget är för många och att någon form av prioritering eller ”utpekning” är nödvändig. Prioritet har också av trafikverken givits till de terminalpunkter som ligger på den ”Nordiska triangeln”. Utredaren fastslår att man ser varuförsörjningen till Stockholms- och Mälardalsregionen som ett riksintresse, men begränsar samtidigt lösningen till ett geografiskt mycket begränsat område. NHS menar att alla hamn- och terminalfunktioner inte nödvändigtvis måste lösas inom regionen. Fullgoda försörjningslösningar kan erbjudas inom ett större område (se bilaga 3). Vi anser att rapporten saknar en analys av alternativa sätt att klara varuförsörjningen till Stockholm och Mälardalen. Vidare saknas motivering till de slutsatser som redovisas. Vår uppfattning är att utredningen behöver ta ett större helhetsgrepp och se till ett geografiskt större område. I rapporten framgår tydligt att utredaren är av uppfattningen att det är en omfattande utbyggnad av landinfrastrukturen, i förening med de gynnsamma inseglings- och djupförhållandena som kan göra Nynäshamn till en mycket attraktiv hamn. Detta förhållningssätt genomsyrar stora delar av rapporten. Det föreslagna projektet i Nynäshamn utgår från tesen att allt skall lösas i den egna kommunen, och stöds av det faktum att bl.a. Ericsson avvecklar sin verksamhet på platsen. Detta trångsynta, och tyvärr vanliga, kompensationstänkande har olyckligtvis präglat infrastruktursatsningar på en rad ställen.

NHS menar istället att ett långsiktigt hållbart transportsystem måste ta sin utgångspunkt i näringslivets och samhällets behov, snarare än att grunda sig på önskan om en uppbyggnad av statligt finansierad infrastruktur.

Utredaren konstaterar förvisso att det ytterst är ”marknadens många olika aktörer och intressenter samt det komplexa samspelet dem emellan som avgör vilka transportlösningar som väljs och som bestämmer efterfrågans inriktning och omfattning vad gäller hamnkapacitet”. NHS uppfattning är dock att det i rapporten

saknas en tydlig bild av de krav och behov som näringslivet i regionen har, och om industrin, transportörer, speditörer, rederier etc. verkligen efterfrågar de nya hamnlösningar som presenteras, och om det är företagsekonomiskt lönsamt för dessa parter.

Utredarens förslag och slutsatser bygger i många avseenden på att staten (regeringen) väntas vidta nödvändiga åtgärder, bl.a. i form av ett "Nynäshamnspaket". Vi ser det som viktigt att planer på byggandet av ny infrastruktur ska övervägas först när transportbehovet inte kan lösas på annat sätt eller om dagens anläggningar inte kan uppgraderas i tillräcklig omfattning. Behovet av att arbeta i den andan har blivit ännu viktigare i takt med att konkurrensen om pengar till olika infrastrukturprojekt skärps. Staten och trafikverken utgår ifrån ett marginalkostnads-/nyttoperspektiv, vilket medför att den samhällsekonomiska marginalnyttan normalt är störst i befintliga anläggningar. Normalt drivs ju nya infrastrukturprojekt utifrån att det råder en underkapacitet. Bland svenska hamnar råder istället överkapacitet, där anläggningarnas öppethållande kan utökas för att möta framtida behov av ökad kapacitet (exempelvis inom containerhanteringen). Sålunda vore sannolikt en strukturomvandling mera på sin plats, och om Stockholms Stad har som ambition att flytta containerhanteringen kan detta ganska lätt göras genom en överflyttning till existerande hamnar. I rapporten konstaterar utredaren vidare att "Stockholmsregionen har stora möjligheter att bli Sveriges logistikcentrum i Östersjön med sin geografiska placering och närhet till de stora godsstråken". Utredaren har dock inte på något vis underbyggt detta påstående, vilket vi menar saknar substans, och kan enklast tolkas som en partsinlaga. I själva verket finns flera studier och rapporter som visar att Stockholmsregionen inte betraktas som ett betydelsefullt logistikcentrum i landet. Senast i raden är branschtidningen Inköp & Logistikts sammanställning över Sveriges 20 bästa logistiklägen, baserad på marknadens bedömning. På listan, som toppas av Göteborg, Malmö/Helsingborg/Landskrona och Norrköping/Linköping, återfinns Stockholmsregionen på en nionde plats. Även trafikverken och SIKa har i olika sammanhang kommenterat förekommande begränsningar i Stockholm för att kunna utvecklas som logistikcentrum, främst relaterat till miljö, trängsel och markpriser. NHS finner det anmärkningsvärt att finansieringsmässiga aspekter inte är berörda i rapporten. Utredaren har inte ens presenterat en grov bedömning av i vilket härad den totala investeringsnivån ligger och hur detta skall finansieras.

Hamninфраstruktur för den framtida godshanteringen

I rapporten refereras till den av Transek genomförda marknadsanalysen med beräkning av tänkbara godsvolymer för en utbyggd hamn i Nynäshamn. Utifrån olika scenarier om framtida containervolymsökningar konstateras att den samhällsekonomiska vinsten år 2010 uppgår till 140 mkr/år, och år 2028 till 590 mkr/år. Vilka poster som ingår i dessa beräkningar är svårt att tyda, men vår tolkning är att de statliga investeringarna i vägar och järnväg är exkluderade. Vidare kan vi konstatera att utredaren valt att inte redogöra för de slutsatser om framkommit i

SIKA:s och Sjöfartsverkets nyligen presenterade rapport ”Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige” (vilken dock finns angiven i källförteckningen). Där konstateras: ”I motsats till vad Stockholms Hamnar AB räknar med ger våra beräkningar inga överflyttningar från övriga hamnar i Östra Mellansverige eller Södra Sverige. Vår volym för 2001 (42 000 TEU) ligger avsevärt under Stockholms Hamnar AB:s kalkyl för 2010 på 100 000 TEU”. I SIKA:s och Sjöfartsverkets utredning konstateras också följande: ”Våra analyser för containertransporter tyder på att utnyttjandet av skalfördelar och/eller andra effektiviseringar i Gävle och Norrköping resulterar i en omfördelning av containerflöden från andra hamnar i regionen (Västerås och Stockholm) och från hamnar utanför regionen (Göteborg, hamnar i Skåne) till dessa hamnar”. NHS anser vidare att utredaren borde ha beaktat vissa betydelsefulla studier, bl.a. Banverkets Sektorsrapport och SIKA:s stråkanalyser för godstransporter. Där kan tydligt konstateras att ett begränsat antal strategiska stråk fångar in huvuddelen av de godsmängder och godsvärden som transporteras på huvudvägnätet, järnvägsnätet samt med sjöfarten. Med stråken följer en nod- och terminalstruktur, vilken bidrar till att göra stråken mycket stabila över tiden. Sannolikheten att bilda nya godsstråk framstår som låg. I Nynäshamnsalternativet försöker dock utredaren skapa nya godsstråk, vilket strider mot själva grundtesen att investeringar i infrastruktur bör göras i och i anslutning till de stora stråken.

Beskrivningen av Norrköpings hamn

Under arbetets gång med förslaget till hamnstrategi för Stockholm, har NHS lämnat omfattande fakta och uppgifter om Norrköpings hamn och den verksamhet som där bedrivs. Vi kan dock konstatera att detta material inte beaktats vid den slutliga beskrivningen av Norrköpings hamn i rapporten. Den totala containerhanteringen i Norrköpings hamn uppgick 2004 till 50 000 TEU. Siffran 18 000 TEU, som utredaren refererar till, avser volymer lyfta över kaj, vilket endast är en del av den totala hanteringen i den intermodala kombiterminalen i hamnområdet. Utöver containertrafiken är också Norrköping en av få svenska hamnar med omfattande direktanlöpande transocean linjetrafik. Utöver containers utgör skogsprodukter (trä, massa och papper), petroleum och jordbruksprodukter viktiga varuslag i Norrköpings hamn. Vidare är Norrköping en viktig utskeppningshamn för en stor del av landets industri, då många projektlaster hanteras med hamnens tyngdlyftskran, vilken är landets starkaste (320 ton). Vidare skriver utredaren att ”intentionerna är att hamnen skall bli en intermodal transportknutpunkt”. Vi kan i själva verket konstatera att de fyra trafikverken (Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket) redan pekat ut Norrköpings hamn som en av fyra betydelsefulla intermodala noder inom den Nordiska Triangeln. Inom ramen för det s.k. Norrköpingspaketet planerar NHS och Norrköpings kommun, tillsammans med Länsstyrelsen, Regionförbundet Östsam och de fyra trafikverken, för ytterligare investeringar i strävan att vidareutveckla Norrköping som en viktig terminalpunkt i det svenska godstransportsystemet. Sjöfartsverket och NHS driver ett projekt för en breddning och fördjupning av farleden till Norrköpings hamn, från dagens djup på 12,4 meter möjligen upp till

”Östersjömax”. I samband med detta sker också för närvarande en utbyggnad av en ny kombiterminal, utpekad som rikskombiterminal, integrerad i hamnområdet. Inseglingen till Norrköpings nya containerhamn kommer då att förkortas avsevärt mot idag. Byggstarten för denna containerterminal sker mitten av november 2005. Samtidigt planeras för investeringar i nya containergantrykranar och tillhörande maskinell utrustning. Den nya terminalen skall stå klar för drift årsskiftet 2006/2007. Norrköpings Hamn kommer då att kunna erbjuda anlöp av mycket stora containerfartyg, med direktanslutning till Södra stambanan och E4 för vidare transport till bl.a. Stockholms- och Mälardalsområdet samt Norge. Den nya containerhamnen i Norrköping är efterfrågad av industrin i vår region, vilket i sammanhanget måste ses som en stark hållbarhetsaspekt. Då utredaren belyser vikten av säkra och tillgängliga farleder till viktiga hamnar finner vi det också relevant att nämna den pilotstudie som Sjöfartsverket skall genomföra i Bråviken in till Norrköpings hamn. Syftet med studien är att analysera möjligheterna till teknikutveckling inom lotsverksamheten och möjligheten till förkortade och förenklade lotsleder för att därigenom utveckla trafikområdet.

Sammanfattning av NHS åsikter och förslag till åtgärder

NHS yttrande sammanfattas i följande punkter:

NHS anser att fullgoda försörjningslösningar för Stockholms- och Mälardalsregionen kan erbjudas inom ett större geografiskt område än det som utredaren definierat. En strukturomvandling vore sannolikt mera på sin plats snarare än byggandet av ny infrastruktur, eftersom det råder överkapacitet bland svenska hamnar. Skulle Stockholms Stad vilja flytta delar av hamnverksamheten kan detta göras genom överflyttning till existerande hamnar. NHS är av uppfattningen att det i rapporten saknas en tydlig bild av de krav och behov som näringslivet i regionen har, samt om industrin, transportörer, speditörer, rederier etc. verkligen efterfrågar de nya hamnlösningar som presenteras, och vidare om det är företagsekonomiskt lönsamt för dessa parter. NHS menar att ett långsiktigt hållbart transportsystem måste ta sin utgångspunkt i näringslivets och samhällets behov, snarare än att grunda sig på önskan om en uppbyggnad av statligt finansierad infrastruktur. NHS ser det som utomordentligt viktigt att planer på byggandet av ny infrastruktur ska övervägas först när transportbehovet inte kan lösas på annat sätt eller om dagens anläggningar inte kan uppgraderas i tillräcklig omfattning.

Vid satsningar på ett begränsat antal noder menar vi att det finns en god grund att bygga på i det befintliga transportsystemet, snarare än att se efter helt nya lösningar. NHS finner det anmärkningsvärt att finansieringsmässiga aspekter inte är berörda i rapporten. Inom ramen för Norrköpingspaketet har trafikverken m.fl. påbörjat en rad åtgärder och investeringar i strävan att vidareutveckla Norrköping som en viktig terminalpunkt i det svenska godstransportsystemet. I samband med detta sker också en utbyggnad av en ny containerhamn och kombiterminal, utpekad som rikskombiterminal vilken skall stå klar för drift årsskiftet 2006/2007. Norrköpings Hamn kommer då att kunna erbjuda anlöp av stora containerfartyg, med

direktanslutning till Södra stambanan och E4 för vidare transport till bl.a. Stockholms- och Mälardalsområdet samt Norge. NHS har i detta remissvar påvisat på ett antal brister i rapporten. Dessa avser främst ensidigt vinklade beskrivningar, bristande faktaunderlag, avsaknad av relevanta källor samt i vissa avseenden en felaktig beskrivning av verkligheten. Mot bakgrund av dessa brister är vi av uppfattningen att föreliggande rapport i många stycken är att uppfatta som en partsinlägga.

Nynäshamns kommun beslutade den 19 oktober 2005 att översända kommunstyrelseförvaltningens yttrande.

Reservation anfördes av *Dick Larsson* (c) enligt följande.

Att stycket med rubriken ”regionens framtida oljeförsörjning” skall utgå ur yttrandet.

Nynäshamns kommunstyrelseförvaltnings tjänsteutlåtande daterat 12 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

När Stockholms Hamn 1992 förvärvade det 500 000 kvadratmeter stora utfyllnadsområdet vid Norviksudda norr om Nynäshamn samt tillsammans med Nynäshamns kommun den befintliga hamnen, föddes en förhoppning om att den sedan länge diskuterade hamnen skulle bli verklighet. Sedan dess har projektet av olika anledningar stannat upp i sin utveckling. En anledning kan ha varit avsaknaden av en hamnsstrategi för Stockholm som också utgår från hela mellansveriges behov. Nynäshamns kommun ser därför mycket positivt på att Stockholms stad nu låtit utarbeta ett förslag till hamnsstrategi som kan ligga till grund för den framtida utvecklingen av regionens hamnar. I rapporten slås fast att Nynäshamns kommun ställt sig bakom en utbyggnad av Norvik till en ”modern och rationell containerhamn samt ro-ro-hamn”. Ett uttryck för detta ställningstagande är kommunstyrelsens beslut att sätta igång detaljplanarbetet genom att uppdra till förvaltningen att utarbeta ett förslag till detaljplaneprogram. Arbetet sker i nära samarbete med Stockholms Hamn samt NCC som äger angränsande områden.

Norvik – unik på många sätt

Nynäshamns kommun har i samband med olika yttranden över infrastrukturplaneringen i länet pekat på fördelarna med en ny hamn i Norvik. Hamnen är isfri och kan angöras efter en mycket kort insegling.

Den kan ta emot de största fartyg som kan trafikera Östersjön och ta emot all sorts trafik (ro/ro, lo/lo, bulklast, passagerare mm) samt anläggas på tillräckligt stora befintliga ytor, som kommunen har bedömt lämpliga från miljösynpunkt.

Likaså kan den kombineras med angränsande markområden som är lämpliga för såväl hamnanknuten som annan industriell verksamhet.

Nynäshamns kommun har i dessa sammanhang också pekat på behovet av de infrastruktursatsningar som är nödvändiga i anslutning till hamnutbygganden.

Utbyggnaden av väg 73 som just startats.

Södertörnsledens fortsättning mot Huddinge och anknytning till E4:an.

Ny nord-sydlig förbindelse i stockholmsområdet.

Upprustning av väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje. Den ökade färjetrafiken har medfört ett ökat tryck på den smala, backiga vägen.

Nynäsbanan måste byggas ut till dubbelspår ned till Nynäshamn samt ha kapacitet för godstrafik. Ett viktigt steg mot en sådan utbyggnad är det uppdrag som regeringen gett Banverket. Verket skall utreda hur en sådan utbyggnad skall utföras samt om denna kan tidigareläggas. Utredningen skall rapportera till regeringen under hösten 2006.

Samtliga dessa satsningar tas också upp i strategin som nödvändiga för att få en effektiv hantering av de stora godsflöden som kommer att hanteras i den nya hamnen.

Regionens framtida oljeförsörjning

Strategin tar också upp den framtida oljeförsörjningen i regionen. Nynäshamn nämns här som ett alternativ av flera och i kombination med Södertälje. Nynäshamns kommun ställer sig positiv till att delta i kommande samtal om dessa frågor. Sådana samtal bör föras tillsammans med ägaren till den befintliga oljehamnen i Nynäshamn, Nynäs Refining AB.

En ökad kryssningstrafik

Den ökade kryssningstrafiken i Östersjön har också inneburit allt större fartyg. De största kan inte anlöpa Stockholm utan ligger på redan i Nynäshamn. Det är kommunens ambition att utveckla verksamheter i anslutning till kryssningstrafiken, som ex-vis mottagningsorganisationen, lokala aktiviteter, handel m.m.

Avslutningsvis anser Nynäshamns kommun att förslaget till hamnstrategi för Stockholm ger ett bra underlag för de beslut som skall fattas om den framtida hamnstrukturen i regionen. Som nämnts ovan så har det kommunala detaljplaneringsarbetet påbörjats och sker parallellt med Stockholms Hamnars miljöprövning av den nya hamnen. Detta arbete tillsammans med Stockholms Hamnars intresseförfrågan hos driftsintreprenörer kommer att skapa underlag för de nödvändiga investeringsbeslut som måste tas av Stockholms stad. Det är angeläget för Nynäshamns kommun att investeringsbeslut tas snarast. En anledning till detta är förutom hamnens viktiga roll i transportsystemet, de arbetstillfällen som hamnen och angränsande verksamheter genererar. Det är mycket viktigt att alla typer av jobb skapas, som en ersättning för de jobb som försvinner genom nedläggningen av Ericssons anläggning i Nynäshamn och förändringarna i försvarets verksamhet i Berga och på Muskö.

Oxelösunds kommun beslutade den 2 november 2005 att översända kommunstyrelseförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Oxelösunds kommunkontors tjänsteutlåtande daterat 13 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Det är bra att Stockholm tänker igenom en hamnstrategi. Eftersom hamnstrategin pekar på behov av ett antal, mycket stora statliga, infrastrukturinvesteringar, så är det vår skyldighet att kritiskt granska dokumentet.

Det hade varit bättre om Stockholm hade lagt ett Mälardalsperspektiv på sin strategiutredning och inte bara haft det som en ambition i inledningen av dokumentet. Det gäller framförallt det som handlar om godsflöden. Därmed ges ingen bild av vilken utveckling som bäst stödjer godsflödena ur ett nationellt perspektiv (riksintresset) och ett regionalt Mälarperspektiv som inbegriper Stockholm och övriga Mälardalen som naturligt hänger ihop i en kommande ny regionindelning.

Det saknas en ordentlig godsprognosanalys för regionen. SIKA har i sin rapport ”Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige, 2005:2” gjort en sådan ansats till analys. SIKA pekar i rapporten på att det kalkylunderlag som ligger bakom hamnstrategiutredningen inte är realistiskt. Inte ens med den mest optimistiska tolkning SIKA kan uppbringa.

Det saknas också analys över hur den framtida godstrafiken kan mötas av regionens befintliga hamnars kapacitet och de utvecklingsmöjligheter som redan är beslutade eller planerade där. Det saknas därför ett svar på frågan om det finns ett nettobehov av utökad hamnkapacitet i framtiden eller hur stort det är. Risken är uppenbar att hamnstrategin leder fram till en överkapacitet i hamnarna mot marknadens behov.

Stockholm är ett nettokonsumtionsområde, med övervägande import omgivet av Mälardalen/Bergslagen som ett nettoproduktionsområde, med övervägande export. Det saknas en logistisk analys över hur transportsystemen skall utnyttjas optimalt i perspektivet av nya hamninvesteringar. Detta är allvarligt då det leder till resursslöseri om man cementerar obalanser i en utbyggd hamnstruktur.

Det saknas även en värdering av de naturområden som skall tas i anspråk för att bygga upp den infrastruktur som en framtida storhamn kommer att behöva för att kunna fungera. Alternativen för att lösa godsflödenas behov effektivt måste prövas.

Det är uppenbart att marknadsmekanismer sätts ur spel om statliga infrastrukturmedel används för att skapa en överretablering av hamnkapacitet i regionen. Konkurrensen mellan hamnföretagen snedvrids på ett mycket osympatiskt sätt.

Oxelösunds Hamn AB är öppna för en fördjupad samverkan mellan regionens hamnföretag.

Sammanfattning

Vår slutsats är att utredningen hade behövt utarbeta en hamnstrategi utifrån ett Mälardalsperspektiv. Det skulle ge en bild av vilken hamnstrategi som bäst stödjer

godsflödena ur ett nationellt perspektiv och ur ett regionalt perspektiv som inbegriper Stockholm och övriga Mälardalen.

Oxelösunds hamn AB

Oxelösunds hamn AB har översänt remissyttrande daterat 13 oktober 2005.

Det är bra att Stockholm tänker igenom en hamnstrategi.

Eftersom hamnstrategin pekar på behov av ett antal, mycket stora statliga, infrastrukturinvesteringar, så är det vår skyldighet att kritiskt granska dokumentet. Det hade varit bättre om Stockholm hade lagt ett Mälardalsperspektiv på sin strategiutredning och inte bara haft det som en ambition i inledningen av dokumentet. Det gäller framförallt det som handlar om godsflöden. Det saknas en ordentlig godsprognosanalys för regionen. SIKAs rapport "Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige, 2005:2" gjort en sådan ansats till analys. SIKAs rapport pekar på att det kalkylunderlag som ligger bakom hamnstrategiutredningen inte är realistiskt. Inte ens med den mest optimistiska tolkning SIKAs kan uppbringa. Det saknas också analys över hur den framtida godstrafiken kan mötas av regionens befintliga hamnars kapacitet och de utvecklingsmöjligheter som redan är beslutade eller planerade där. Det saknas därför ett svar på frågan om det finns ett nettobehov av utökad hamnkapacitet i framtiden eller hur stort det är. Risken är uppenbar att hamnstrategin leder fram till en överkapacitet i hamnarna jämfört med marknadens behov. Stockholm är ett nettokonsumtionsområde, med övervägande import omgivet av Mälardalen/Bergslagen som ett nettoproduktionsområde, med övervägande export. Det saknas en logistisk analys över hur transportsystemen skall utnyttjas optimalt i perspektivet av nya hamninvesteringar. Detta är allvarligt då det leder till resursslöseri om man cementerar obalanser i en utbyggd hamnstruktur. Det saknas även en värdering av de naturområden som skall tas i anspråk för att bygga upp den infrastruktur som en framtida storhamn kommer att behöva för att kunna fungera. Alternativen för att lösa godsflödenas behov effektivt måste prövas. Det är uppenbart att marknadsmekanismer sätts ur spel om statliga infrastrukturmedel används för att skapa en övertetablering av hamnkapacitet i regionen. Konkurrensen mellan hamnföretagen snedvrider på ett mycket osympatiskt sätt.

Oxelösunds Hamn AB är öppna för en fördjupad samverkan mellan regionens hamnföretag. Företaget valde dock att stiga av den arbetsgrupp som skulle titta på ett fördjupat samarbete mellan ostkusthamnarna av två huvudskäl:

Företaget fick inget gehör från den samlade arbetsgruppen att få svar på ovan ställda frågor.

Ansatsen i arbetsgruppen var att skapa en gemensam hamnkoncern med kommunala ägare. Det bedömdes som osannolikt att en sådan struktur kan hantera ett utköp av en privat ägare som SSAB Oxelösund AB eller att en sådan struktur skulle kunna attrahera en privat ägare till fördjupat samarbete.

Solna stad beslutade den 7 november 2005 som svar på remissen översända förvaltningens tjänsteutlåtande.

Solna stads förvaltningskontors tjänsteutlåtande daterat 26 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

I huvudsak tillstyrks de 14 punkter som redovisas i utredningen. Solna påverkas i liten omfattning. Nedan redovisas de punkter där olika åtgärder påverkar Solna, samt Solnas synpunkter på dessa förslag:

Stockholm stad har genom Stockholms hamnar ansvaret att säkerställa varuförsörjningen till Stockholmsregionen. Detta är ett riksintresse. Det nuvarande området för containerhantering i Stockholms hamn är otillräckligt för att möta framtidens kraftiga efterfrågeökning. En ökning av antalet containers och trailers kommer att öka trängseln på gatunätet och tillfarterna till Stockholm stad men även i Solna stad. Mot bl.a. den bakgrunden bör Nynäshamns hamn byggas ut. Då järnvägen är en strategisk förutsättning för utbyggnaden av hamnen måste ett tidigareläggande av dubbelspår genomföras. Som alternativ/komplettering till Nynäshamns hamn bör Norviks hamn övervägas. Förutsättningarna för Norviks hamn bör snarast klarläggas.

Huruvida Värtabanan skall finnas kvar måste skyndsamt utredas. Kan Värtabanan läggas ned skulle detta innebära stora besparingar för det planerade Norra stationsområdet. En lång och kostsam viadukt över den nya planerade Norrtullsplatsen, vilken kräver bl.a. stora förinvesteringar i Norra Länken-projektet, kan också undvikas.

Mot en nedläggning av Värtabanan talar de investeringar som rederiet Silja Line gjort om byggandet av två nya färjor. Bland annat av detta skäl anser Silja Line att det är nödvändigt att färjorna anlöper Värtahamnen. Värtabanan skulle då få ett ökat användande. Vidare har Fortum Värme framfört att man har behov av Värtabanan för det planerade biobränsleeldade kraftvärmeverket i Värtan.

Om alla gods- och tågfarjetrafik som idag går på Värtabanan flyttas till Nynäshamn kan då Värtabanan byggas ut till dubbelspår och upplåtas för spårbunden persontrafik? Detta måste skyndsamt klarläggas. En sådan lösning skulle innebära att Karolinska institutet, Karolinska sjukhuset med ett nytt universitetssjukhus, KTH och Universitetet kunde sammankopplas och erhålla en högvärdig kollektivtrafik. Inom Norra stationsområdet finns expansionsmöjligheter för Karolinska institutet, KTH och Stockholms universitet.

Beträffande Louddens Flygbränsleledning AB:s ansökan om förlängning av färdigställandetiden för en rörledning för transport av flygbränsle från Stockholms hamn till Arlanda flygplats har kommunstyrelsen i Solna 2005-06-20 §133 tillstyrkt ansökan med bl.a. följande motivering: Dagens lösning med transportbilar måste från risk-, miljö- och ekonomisk synpunkt vara ett klart sämre alternativ än en rörledning.

Södertälje kommun beslutade den 25 november 2005 att som svar på remissen överlämna följande svar.

Stockholms Stad önskar, bl a av miljömässiga och fastighetsekonomiska skäl, avveckla containerhantering från Frihamnen, respektive oljehanteringen från Loudden. I Stockholms Hamns utredning föreslås att en ny hamn byggs i Norvik. Alternativet att helt eller delvis utnyttja befintliga hamnar i regionen har inte utretts närmare.

Telge tar inte ställning till Stockholms planer på att bygga Norvik men mot bakgrund av att det rör sig om en mycket stor investering och avsevärd miljöpåverkan att bygga en ny hamn har Södertälje Hamn förutsättningar som kan vara ekonomiskt fördelaktigt för Stockholm och som samtidigt ökar handlingsfriheten.

Våra slutsatser är att

Södertälje Hamn kan hantera Stockholms Hamns containervolymer plus alla tänkbara tillkommande volymer under överskådlig tid.

Södertälje Hamn har kapacitet att ta emot delar av Stockholms oljeinförsel. I Södertälje finns dock en tveksamhet till att öka oljehanteringen och kommunen har inget intresse att utvecklas till en ren oljehamn.

Genom att öka utnyttjandet av Södertälje Hamn kan Stockholms Stad bidra till en bättre utsläppsmiljö i Stockholmsregionen.

Hamnstrategin *Att Hamna Rätt* tar upp frågor som direkt berör Södertälje och Södertälje Hamn av följande skäl:

1. Förslaget om att förlägga en ny container- och ro-ro-hamn i Norvik kan påverka Södertälje Hamn
2. Nedläggningen av oljehanteringen vid Loudden föreslås flytta till Södertälje Hamn.
3. Utredningen föreslår att Stockholms Stad inleder diskussioner att förvärva Södertälje Hamn.
4. Utredningen har ambitionen att belysa hur hela Stockholms - Mälardalens gods- och persontransporter kan tillgodoses via sjötransporter.

Vi kommenterar container- och oljehanteringen samt några övergripande miljö- och logistiksynpunkter samt förvärvsfrågan.

Containerhantering

År 2004 hanterade Stockholms Hamn drygt 30 000 TEU. I hamnutredningen prognostiseras att Norvik fram till år 2022-2027 ska kunna hantera upp till 300 000 TEU. Det innebär ökning på 1 000 % i förhållande till Stockholms Hamns nuvarande volym.

En sådan ökning förutsätter en kraftig volymtillväxt och att Norvik kommer att ta stora godsvolymer från andra hamnar på ostkusten och till och med från Göteborgs Hamn.

Södertälje Hamn kan inom nuvarande markyta och med begränsade investeringar hantera minst 200 000 TEU årligen dvs. Södertälje Hamn kan ensam ta över all containerhantering ifrån Stockholms Hamn som behövs för att försörja Stockholmsregionen inom överskådlig tid.

Södertälje hamns dilemma f.n. är den begränsade marktillgången. I Sydhamnen dit containerverksamheten är förlagd, konkurrerar denna med bilimporten och Rorotrafiken om den tillgängliga markytan.

Lösningen på den begränsade marktillgången är att bygga ett parkeringsgarage i flera plan för att minska ytbehovet för bilimporten. Detta är kostnadsberäknat till ca 50 miljoner SEK och skall finansieras genom uthyrning till bilimportörer och PDI-företag. Därmed frigörs markyta och tillsammans med en investering i en ny kaj för 50 miljoner SEK ökar hamnens containerkapacitet till ca 100 000 TEU med nuvarande hanteringsteknik. Genom att ersätta denna med en annan hanteringsteknik (Gantrykran) kan kapaciteten ökas till mer än 200 000 TEU årligen genom att lagringseffektiviteten kan kraftigt förbättras.

Genom att samverka med Södertälje Hamn kan Stockholms Stad säkra varutillförseln via containers in till regionen, även om man skulle välja att dröja med att investera i en hamn i Norvik.

Oljehandling

Södertälje Hamn har kapacitet att ta emot de delar av Stockholms oljeimport. I Södertälje finns dock en tveksamhet till att öka oljehandlingen och kommunen har inget intresse att utvecklas till en ren oljehamn.

Miljökonsekvenser av hamnstrategin

Vår bedömning är att Södertälje Hamn kan erbjuda Stockholms Stad en möjlighet att, totalt sett, minska miljöbelastningen i regionen.

Södertälje har spåranslutningar ner till hamnområdet vilket möjliggör snabb tillgång till stambanan och vidare transport via järnväg.

Södertälje Hamn ligger i direkt anslutning till E4/E20 och med ett avstånd som är 25 km (40 %) kortare än från Nynäshamn. Södertäljes läge med såväl järnvägsanslutning som närhet till Stockholm ger korta landtransporter med bil och därmed miljövänligare transportkedjor.

Samhällets allt hårdare krav på att minska CO₂-utsläppen sätter fokus på lastbilstrafiken. Gods på lastbil leder till tjugo gånger större utsläpp av koldioxid än om motsvarande mängd gods fraktas med fartyg. Vi måste därför sträva efter att kunna transportera gods med fartyg så nära slutanvändaren som möjligt. Den längre inseglingen till Södertälje har ”marginell” betydelse enligt containermarknadens operatörer/rederier jämfört med den längre landtransporten, både ekonomiskt och miljömässigt.

Logistiköverbäganden

Sverige behöver en transportpolitik som knyter ihop infrastrukturplaneringen för alla trafikslag. Södertälje hamn ligger bra till utan att extra investeringar behöver göras för att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem där hushållningen med resurser måste vara ett av de övergripande målen.

Alternativ till Norvik

Det är en stor brist att hamnstrategin inte har inventerat och analyserat vilka alternativa hamnlösningar till Nynäshamn som är möjliga och vad det skulle innebära ekonomiskt och miljömässigt. Detta hade varit i enlighet med Godstransportdelegationens intentioner om att det ska finnas en rationell rollfördelning mellan hamnarna i regionen och undvika dubbelinvesteringar. Det hade också varit i linje med att samhällets hårdare krav att minska lastbilstrafiken för att minska CO2-utsläppen. Utredningen saknar en sådan miljökonsekvensanalys.

Frågan om förvärv av Södertälje Hamn

En av slutsatserna i utredningen är att Stockholms Stad bör inleda förhandlingar med Södertälje kommun om förvärv av Södertälje Hamn. Utredningen innehåller dock ingen närmare beskrivning av vad avsikterna med ett sådant förvärv skulle vara. Det är därför svårt att ha någon närmare uppfattning i frågan.

Mot bakgrund av de omvärldsförändringar som svensk och internationell hamnverksamheten för närvarande genomgår och förväntas genomgå kommande år analyserar Södertälje olika alternativ för vår hamnverksamhet. Ett utökat samarbete med Stockholms Hamn är ett av flera intressanta alternativ. Om Stockholms Stad är intresserade av att inleda konkreta diskussioner om framtida samarbete i olika former deltar naturligtvis Södertälje kommun och Telge AB i sådana diskussioner.

Sammanfattande slutsatser

1. Södertälje Hamn kan hantera Stockholm Hamns containervolymer plus alla tänkbara tillkommande volymer under överskådlig tid.
2. Södertälje Hamn har kapacitet att ta emot delar av Stockholms oljeinförsel. I Södertälje finns dock en tveksamhet till att öka oljehanteringen och kommunen har inget intresse att utvecklas till en ren oljehamn.
3. Genom att öka utnyttjandet av Södertälje Hamn kan Stockholms Stad bidra till en bättre utsläppsmiljö i Stockholmsregionen.

Västerås stad beslutade den 24 november 2005 att överlämna stadsledningskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Västerås stads stadsledningskontors tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2005 har framtagits i samverkan med ledningsgruppen för Mälarhamnar AB och har i huvudsak följande lydelse.

Motiven för framtagande av en hamnstrategi för Stockholm är att utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten visa på sambanden mellan olika åtgärder skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning

Frågan kring Stockholms Hamnar och dess fysiska lokalisering är i huvudsak en fråga för ägaren till hamnbolaget, det vill säga Stockholms Stad. Mot bakgrund av detta konstaterande har därför Västerås inga synpunkter på utredningen i detta avseende.

Västerås vill dock lämna synpunkter på de avsnitt i utredningen, vilka behandlar över-gripande sjöfartsfrågor i allmänhet och regionala frågor i synnerhet.

Det finns anledning att utgå ifrån att sjöfarten kommer att utvecklas ytterligare och särskilt gäller det passagerar- och varuflöden i Östersjöområdet. I detta avseende är det viktigt att färjetrafiken fungerar på ett effektivt sätt. Genom att utvecklingen går mot fler färjor av RoPax-typ, det vill säga kombinerade passagerar- och gods färjor, måste dessa beredas goda faciliteter i Stockholmsområdet. Här intar Stockholm en särställning på den svenska ostkusten och måste behålla och helst utveckla denna del av sjöfartsverksamheten. Utredningar har visat att passagerare ofta har fler syften med sin resa. Dels finns ett uttalat intresse att besöka huvudstaden och nyttja dess utbud av varor och tjänster, dels företa en sjöresa och dels att anlända till en annan stor stad, antingen det är en huvudstad eller annat intressant resmål. Dessa passagerare önskar färjeanslutningar i omedelbar anslutning, eller så nära som möjligt, till stadskärnorna. Detta förhållande råder i princip i hela Östersjöområdet. Detta står tyvärr i ett motsatsförhållande till godstrafiken på färjorna, där lastbilar i många fall är en belastning för städerna. Mot bakgrund av detta förhållande måste därför stadsplaneringen vara så anpassad att skadeverkningarna minimeras så långt det är möjligt. Frågeställningarna är inte unika i Stockholm, utan finns i andra städer runt Östersjön, t.ex. Helsingfors, Åbo, Tallinn, Riga, St Petersburg m.fl.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns inget behov av att vara lokaliserad i omedelbar anslutning till städer eller dess stadskärnor. Här kan det i många avseenden vara en fördel att vara utlokaliserad, där tillgången på fria markområden ofta är väsentligt bättre och där trängsel, buller och andra miljöeffekter inte på samma sätt påverkar staden negativt.

Av utredningen framgår det att utredningsmannen anser att Stockholms Hamnar AB skall stärka sin ställning framöver, såväl vad gäller godstransporter som passagerartrafik, samt att Stockholms Stad och Stockholms hamnar har ansvaret för att trygga den långsiktiga varuförsörjningen till Stockholm-Mälarenregionen och det utifrån ett riksintresse. Från Västerås Stads sida vill vi kommentera dessa synpunkter i enlighet vad som beskrivits ovan.

Vi menar att det är av stor vikt att färjetrafiken för passagerare och gods kan beredas goda möjligheter i så centrala delar som möjligt i Stockholm och här ser vi med tillfredsställelse på de planer som skissats för Värtan/Frihamnområdet.

När det gäller den renodlade godstrafiken finns det däremot inget som motiverar ytterligare hamnkapacitet i Stockholm eller dess omedelbara närhet, t.ex. Nynäshamn/Norvik. Fullt tillräcklig hamnkapacitet finns redan etablerad i Stockholm-Mälarenregionen med bättre förutsättningar än vad en lokalisering till Nynäshamn/Norvik kan erbjuda. Hamnarna i Mälaren, Västerås och Köping, har betydligt bättre landförbindelser, väg och järnväg, till de stora kunderna och existerande marknader än vad en ny lokalisering i Nynäshamn/Norvik kan erbjuda och dels finns Södertälje i omedelbar närhet till Stockholm för rena konsumentprodukter. Vi anser att en lokalisering till Södertörn innebär en suboptimering av investeringar i landförbindelser till detta nya hamnläge, när dessa medel behövs för andra investeringar i Stockholm-Mälarenregionen.

Redan idag är de flesta hamnarna i Stockholm-Mälarenregionen större, vad gäller renodlad godstrafik, än vad Stockholm är. Den existerande containertrafiken hos Mälarenhamnarna är mer omfattande än Stockholms och med det nya systemtåg som byggs upp mellan Göteborg och Västerås kommer skillnaden i framtiden bli ännu större. Utöver detta nya systemtåg planeras ytterligare en stor kombiterminal i Västerås, vilken beräknas omsätta drygt 60 000 TEU's i en mycket nära framtid. Den vision som presenterats av Stockholms Hamnar beträffande framtida containerhantering anser vi som orealistisk och bygger på antagandet att alla container i Östra Mellansverige förs över till en eventuell ny hamn i Nynäshamn/Norvik. Så kommer det naturligtvis inte att bli.

När det gäller den framtida oljehantering kommer volymerna hos Mälarenhamnar att öka från idag ca 650 000 tusen ton till ca 900 000 redan under 2007. Det finns ytterligare möjligheter att öka hanteringen av oljor hos Mälarenhamnar AB, då den nyligen erhållna koncessionen medger en genomslagsvolym om ca 1,4 miljoner ton. Här kan alltså Mälarenhamnar till mycket stor del lösa de problem som uppstår om beslutet att lägga ner Loudden kvarstår, i och med att flygbränslet överförs till Gävle.

För övriga bulkvolym och torrlast, är Stockholm redan idag en förhållandevis liten aktör och inget talar för att dessa volymer kommer att öka i nämnvärd omfattning

Sammanfattningsvis vill Västerås betona att hamnfrågorna för den nära Stockholmsregionen är en fråga för ägaren till Stockholms Hamnar AB. Vi vill dock betona att det i mångt och mycket marknaden som avgör vilka hamnar som är och kommer att vara framgångsrika. Att utgå ifrån att andra hamnar inte vidtar aktiva åtgärder för att behålla marknadsandelar är en osannolik situation, då stora investeringar är gjorda eller planeras i närtid.

Östhammars kommun beslutade den 18 oktober 2005 att som svar överlämna Östhammars näringslivskontors tjänsteutlåtande.

Östhammnars näringslivskontors tjänsteutlåtande daterad 7 oktober 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Frågor av infrastrukturell karaktär har stor betydelse för den önskade utvecklingen av näringslivet i Östhammars kommun. Mot den bakgrunden känns det tråkigt att Hargshamns hamn knappt omnämns i ett dokument som föreslås utgöra underlag till utformning av regionens framtida hamnstruktur.

Av materialet framgår att Stockholms Hamnar överväger ett fördjupat samarbete med ostkusthamnarna, men vi efterlyser konkreta utvecklingstankar också om Hargshamns hamn, som nyligen byggts ut och getts tillstånd för en ökad godshantering.

Förslaget som presenterats har ett uttalat fokus på hamnarna i Stockholms län. Vi vill dock framhålla vikten av att det tas ett mer samlat grepp om hamnarna i det fortsatta arbetet med att utforma en regional hamnstrategi.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening har inkommit med följande yttrande daterat 11 december 2005.

DLV:s synpunkter

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) har vid många tillfällen framfört sina synpunkter i dessa frågor. Att i detta yttrande ge en heltäckande, välmotiverad vision låter sig inte göras på den tid som står till buds. Vi inskränker oss därför i det följande till det mest väsentliga.

Inledning

Att söka en optimal (av lat optimus = bäst med hänsyn till givna omständigheter) lösning innebär att a. Bestämma de bivillkor (begränsningar) som måste vara uppfyllda. Dessa kan vara av olika slag:

- Naturvetenskapliga fundamenta (fysiska, kemiska, biologiska)
- Miljömässiga
- Säkerhetsrelaterade
- Ekonomiska
- Juridiska

b. Identifiera de tillåtna lösningarna, d.v.s. de lösningar som uppfyller bivillkoren. I praktiken kan det bli nödvändigt att nöja sig med att finna en tillräckligt stor delmängd av de tillåtna lösningarna. I detta fall kan förstås endast en suboptimal lösning påräknas.

Ovanstående procedur är (eller kan åtminstone göras) tämligen objektiv.

Värre är det med nästa punkt:

c. En objektfunktion (målfunktion) måste fastläggas. För privatägda företag brukar denna i allmänhet utgöras av vinsten. För ett offentligägt företag finns fler möjligheter; exempelvis kan man som kriterium välja något mått på medborgarnytta.

Avgörandet ligger, enligt bolagslagen, hos ägaren. Valet av målfunktion är ett subjektivt avgörande.

d. Bestämna den tillåtna lösning som maximerar (eller, ibland, minimerar) målfunktionen.

Har utredaren varit framgångsrik i sitt arbete?

De fundamentala bivillkoren formuleras av naturen. Viktigast är frågorna om långsiktig ekologisk hållbarhet och tillgången till energi. Dessa frågor ignoreras i stort sett i utredningen:

På en direkt fråga förklarade utredaren att han inte tagit hänsyn till frågan om "peak oil", d.v.s. det förhållandet att intensiteten i utvinningen av jordens reserver av lätt utvunnen (och därmed billig) olja snabbt närmar sig sitt maximum - enligt vissa bedömare i oljebranschen har maximum redan nåtts. En fortsatt konsumtionsökning i storleksordningen 2% årligen kommer att bli omöjlig. I stället kan oljeutvinningen förväntas minska med några procent om året. I kombination med den snabbt ökande efterfrågan i Kina och Indien kommer detta att leda till snabba och stora prisökningar på fossila produkter.

Även om vi inte behövt beakta problemet med oljereservernas ändlighet kan vi inte fortsätta som hittills. De flesta seriösa aktörer är överens om att koldioxidutsläppen måste reduceras med 60-80 procent fram till mitten av århundradet; eljest kommer växthuseffekten att leda till gigantiska problem. Det kan här vara av intresse att påminna om seminariet "Stockholm Gateway" den 9 sept 2005, i vilket DLV deltog. Representanterna för Stockholms Hamnar och Arlanda flygplats och dessas befraktare i form av rederier och flygbolag målade under sina inledande framställningar ensidigt upp en bild av framtida oinskränkt ökning av sina verksamheter.

Tanken är, som även framgår av hamnutredningen, att Stockholm skulle kunna förvandlas till ett transportnav för Norden. Den avslutande panelen med Sven Inge Nylund (RTK), Bosse Sundling och Hans Ekström under ledning av trafikutskottets ordförande Claes Roxberg avfärdade planerna.

Paneldeltagarna var eniga om att målsättningen med hänsyn till miljöbelastning och infrastruktur var helt orealistisk, och att de skisserade planerna därför måste omarbetas i grunden.

Enligt gängse ekonomisk visdom kommer petroleumprodukter att ersättas av s.k. substitutionsvaror, i föreliggande fall etanol, biodiesel och biogas producerade av sockerrör, majs, vete, raps, palmolja, skogsråvara (GROT) och avfall. Många kalkyler, vilka inte kan redovisas här, visar emellertid att energitätheten i de föreslagna substituten är så låg att dagens globala oljekonsumtion inte på långa vägar kan ersättas med biobränslen. Priserna på biobränslen kommer f.ö. att stiga i takt med oljepriset.

Givetvis är frågan om långsiktig hållbarhet - ett av de nationella och lokala miljömålen - direkt kopplad till frågorna om hur energiförsörjningen skall säkras.

Det föregående utgör globala och nationella frågor. På en något lägre nivå - nationell och regional - återfinns vi frågorna om Östersjöns framtid:

Är Östersjön en fri nyttighet, en allmänning, vilken fritt kan brukas - och missbrukas?

Vi vet att Östersjöns tillstånd är kritiskt: syrefria bottnar, övergödning med fosfor, kväve och svavel, algbloomning, fiskdöd och utfiskning. Till detta kommer även invasion av s.k. aqualiens, främmande akvatiska arter, av vilka somliga kan medföra dramatiska störningar av ekosystemen. Inte alla dessa problem orsakas av den kommersiella sjöfarten, men den är i stort sett ensam ansvarig för införandet (via ballastvatten) av främmande arter och för dagens svavelutsläpp - den internationella sjöfarten drivs nämligen av högsvavlig (billig) olja. Så länge detta fortgår kan sjöfarten inte med trovärdighet göra anspråk på att vara ett miljövänligt transportmedel - inte ens om oljetransporterna sker med dubbelskrovfartyg.

På den regionala och lokala nivån återfinns vi Stockholms skärgård: är denna en fri nyttighet?

Inseglingslederna till Stockholm är långa och delvis svårnavigerade. Varje år redovisas till Sjöfartsverket många tiotal incidenter; mörkertalet anses betydande. De flesta incidenterna leder inte till några olyckor, men understundom är katastrofen bara några sekunder borta. Det kan här räcka att påminna om de välkända händelserna med Wellamo/Tärnfjord och Chess.

Även små oljeutsläpp, avsiktliga eller oavsiktliga, får stora konsekvenser för strandägarnas möjlighet att utnyttja av sin egendom. Stranderosionen, orsakad av fartygstrafiken, är på sina ställen betydande. Någon kompensation utgår givetvis inte. Redan för mer än tio år sedan beräknades, enligt gängse prislista för utsläpp av kväve, svavel etc, finlandsfärjornas utsläpp kosta över 150 miljoner om året; om även färjorna till Baltikum inkluderas låg utsläppskostnaden på över 200 miljoner. Stockholms Hamnars sammanlagda vinst uppgick samtidigt till ungefär 50 miljoner kronor.

Vi kan således konstatera att den tunga fartygstrafiken genererar stora kostnader, vilka inte bestrids av rederierna - kostnader vilka vida överstiger såväl Stockholms Hamnar AB:s intäkter av färjetrafiken som företagets nettovinst.

Sjöfartsverket, SHAB och rederierna vill bygga om skärgården (sedan det kommunala vetot avskaffats har man lyckats genomdriva det hittills stoppade bygget av den kontroversiella Horstensleden, tidigare känd som Rödkobbsleden), för att göra det möjligt att ta in ännu större fartyg.

Argumentet heter, inte oväntat, säkerhet. En ur säkerhetssynpunkt bättre lösning vore naturligtvis att låta de största fartygen gå till andra hamnar.

I centrum av Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings intresseområde ligger hamnområdet från Loudden till Ropsten. Vi koncentrerar oss därför på denna delfråga, men med utblickar mot övriga hamnar i regionen: Då Värtahamnen anlades på 1870-talet hade Stockholms innerstad en helt annan utsträckning; bl.a. saknades Gärdet, Hjorthagen och stora delar av Östermalm. Värtahamnen hade således karaktären av uthamn. Då Louddens oljehamn anlades mot slutet av 1920-talet hade staden visserligen vuxit, men fortfarande låg större delen av hamnområdet långt bortom tätbebyggt område. Såväl fartygen som fraktvolymerna var ojämförligt

mycket mindre än idag. Samtidigt var avståndet till slutdestinationen (Stockholms innerstad) angenämt kort. Lokaliseringen kan därför vid denna tidpunkt mycket väl ha varit både rimlig och lämplig.

Idag ligger Värtahamnen/Frihamnen/Loudden praktiskt taget i innerstaden.

Fartygen och godsvolymer, liksom omfattningen av de tillhörande landtransporterna, riskerna och miljöproblemen har vuxit mycket kraftigt.

Samtidigt har efterfrågan på och värdet av hamnmarken stigit dramatiskt.

En nettoavkastning på omkring 65 miljoner kronor från ett så stort, lågt utnyttjat markområde i centrala sjölägen (115 hektar i Stockholm; dessutom mark i Kapellskär och Nynäshamn) kan svårigen försvaras med ekonomiska argument. (Vinsten från Louddens 26 ha uppgår till blygsamma 5 miljoner om året.) Om stadens målfunktion utgörs av vinsten och stadens mål är vinstmaximering har man uppenbarligen misslyckats grovt med sin optimering. Vi konstaterar vidare att man i bl.a. London och Helsingfors flyttat hamnverksamheten till mindre centrala lägen och i stället bebyggt den tidigare hamnmarken med bostäder och kontor.

Sent omsider har hamnstyrelsen och hamnledningen dragit vissa slutsatser, vilka länge varit uppenbara för utomstående betraktare: container- och oljehanteringen måste flyttas till andra hamnar. DLV beklagar att lösningen av dessa frågor förhalats så länge, men hälsar givetvis besluten om utlokalisering med tillfredsställelse. Genom utflyttningen förändras planeringsförutsättningarna radikalt: de verksamheter som nu konkurrerar om hamnmarken är färje- och kryssningstrafik (inklusive järnvägsfärjan Sea Wind med destination Åbo), lagring av energiråvaror och bostäder/kontor.

En obesvarad fråga är i vilken utsträckning dessa verksamheter kan förenas.

Färjetrafiken är mycket störande för de boende i Hjorthagen och Gärdet.

Färjorna ligger vid kaj med motorerna i gång, vilket leder till avgasutsläpp och lågfrekvent buller. Trots åtskilliga framstötter vägrar man fortfarande att i stället ansluta fartygen till elnätet, trots att detta vore fullt möjligt. Kryssningsfartyg är behäftade med samma problem, men i ännu högre grad: bränslekvaliteten är mycket sämre än finlandsfärjornas och brist på standarder gör det svårt att åstadkomma en anslutning till elnätet.

DLV anser att jättefärjorna av många skäl har sett sina bästa dagar: behovet av ett inköpsställe för obeskattad sprit o.d. har minskat högst betydligt i och med anpassningen av importvillkoren till EU:s bestämmelser. Då den svenska spritskatten sänks, något som framstår som oundvikligt, kommer efterfrågan på färjornas taxfreeförsäljning att minska dramatiskt. Eftersom den skattefria försäljningen svarar för en avsevärd del av färjerederiernas intäkter (ungefär en tredjedel) innebär den förändrade situationen ett stort avbräck. I kombination med ökande bränslepriser hotas verksamhetens existens (jmf situationen för Silja Line och för ett flertal amerikanska flygbolag, vilka redan med dagens låga jetbränslepriser hotas av konkurs; detta trots att flygbränsle är befriat från skatt). Vi ser också hur fartygen alltmer förvandlas från transportmedel till flytande nöjespalats och försäljningsställen för konsumtionsvaror; säkerligen kan efterfrågan på dylikt tillfredsställas på ett betydligt mer miljövänligt sätt.

Vår uppfattning är att verksamheten på litet sikt kommer att delas i rena godstransporter och personbefordran (möjligen med ett begränsat nöjesinslag). Godstransporterna kommer (jmf Superfast Ferries kortvariga gästspel i Södertälje - en alltför tidig pionjärgärning) att gå till och från uthamnar, eftersom man på detta sätt undviker den långa, tidsödande och besvärliga inseglingen till Stockholm.

Norra Värtahamnen ("Energihamnen") används för import och lagring av energiråvaror, huvudsakligen bränslen till Värtaverket. Enligt Fortums och stadens planer skall denna verksamhet öka kraftigt: förutom med bunkerolja till färjorna tänker man sig importera stora mängder biobränslen (10.000 kbm per dag) till ett nytt stort kraftvärmeverk i Hjorthagen. Detta kräver, som sägs i utredningen, stora ytor för mellanlagring. Vidare planerar man för ett lager med tillhörande förgasningsanläggning för flytande fossilgas (LNG). Den utomordentligt riskfyllda fossilgasverksamheten är f.n. föremål för prövning i Miljödomstolen. Samråd om utökad verksamhet vid Värtaverket pågår. Det kan förmodas att planerna kommer att möta stort motstånd från boende i området.

För närvarande finns inga bostäder i hamnområdet, men intensiv planeringsverksamhet pågår på SBK och i Stadshuset.

En diskussion om hamnstrukturen i östra mellansverige måste givetvis beakta även övriga hamnlägen, d.v.s. dels Stockholms övriga innerstadskajer, dels SHAB:s uthamnar (Nynäshamn och Kapellskär) men även Gävle, Hargshamn, Södertälje, Oxelösund och Norrköping - möjligen även Västerås och Köping. Vi konstaterar till vår besvikelse att utredaren låtit sig påverkas i alltför hög grad av SHAB:s uppfattningar: de hamnar som inte tillhör Stockholms Hamnar har (med undantag av Södertäljes) fått en mycket styvmoderlig behandling. Exempelvis har Oxelösunds hamn, vilken för några år sedan var aktuell för försäljning, bara fått några få rader; detta trots dess utmärkta inseglingsförhållanden och goda väg- och järnvägsförbindelser med omvärlden (samt bergum för olja). Då Ostlänken en dag förverkligas kommer Nyköping/Oxelösund att få ett mycket gynnsamt läge i förhållande till Stockholm, inte minst p.g.a. Skavsta flygplats.

(Detta under förutsättning att flygtrafik i större omfattning blir möjlig även utan billig olja, något som givetvis är osäkert.) Även Gotlandstrafiken skulle med fördel kunna gå via Oxelösund.

Norviksområdet i Nynäshamn, en gång inköpt för det s.k. NEX-projektet, har länge diskuterats som ett möjligt läge för en ny hamn. Dessa planer tycks nu ha fått fastare form, delvis kanske beroende på beslutet att rusta upp väg 73 och planerna på dubbelspår hela vägen till Nynäshamn. Kostnaderna har, som väntat, skenat och det återstår att se om SHAB kan lyckas finna medfinansierare till projektet. Om så är fallet torde vi kunna utgå från att containerhanteringen flyttar till Norvik.

Gävle kommer om ungefär ett halvår att utgöra transithamn för flygbränslet till Arlanda. Enligt vissa bedömare kan Gävle även komma i fråga som mottagningsort för övriga oljeprodukter till den norra regionhalvan; enligt DLV:s bedömning bör oljan förmodligen hellre transporteras på järnväg från Göteborg till en depå

någonstans i Uppland. Med tanke på att regeringen beslutat avveckla Sveriges fossilberoende till 2020 har frågan egentligen ingen större tyngd.

Under oljans avvecklingsperiod kan Bergs oljehamn alternativt Södertälje eller Oxelösund tänkas betjäna den södra regionhalvan.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings slutsatser och rekommendationer.

Med hänsyn till ovanstående fakta ser DLV handlingsalternativen som tämligen begränsade. Dessutom anser föreningen att staden bör byta målfunktion: i stället för att se till SHAB:s kortsiktiga företagsekonomiska vinst bör man börja intressera sig för medborgarnas långsiktiga nytta. De slutsatser vi drar av dessa omständigheter är följande: Avvecklingen av oljehanteringen vid Loudden bör i möjligast mån forceras, inte minst av säkerhetsskäl. Riskerna med denna slags hantering illustreras väl av den i dagarna inträffade branden i Buncefielddepån i nordvästra London - ett lager med 65% av Louddens lagringskapacitet (220.000 kbm mot Louddens 338.000 kbm). DLV anser sig inte behöva ta ställning i frågan om lämpliga hamnalternativ. Vi kan dock konstatera att utredaren, sannolikt under inflytande av representanter för SHAB, grovt överskattar både kostnaden för ny cisternkapacitet och de ändrade körsträckor som blir följden av en utlokalisering. Vi vill här hänvisa till vårt och FFE:s yttrande av den 17 maj 2000 till Länsstyrelsen över Preems ansökan om utökad verksamhet vid Louddens oljehamn; se <http://www.math.kth.se/~trygger/Preeminlaga1.html>.

Att containerhanteringen flyttas från Frihamnen torde vid det här laget vara klart, vare sig Norvik byggs ut eller inte. Nuvarande område tillåter endast en blygsam expansion.

Även färjetrafiken (inklusive Sea Winds tåg färjor till Åbo) bör flyttas till andra hamnar. Mest realistiskt är förmodligen, eftersom finlandsfärjorna utgör en av SHAB:s största inkomstkällor, att verksamheten förläggs till SHAB:s övriga hamnar, d.v.s. Kapellskär och/eller Nynäshamn (för Sea Wind är Nynäshamn det naturliga alternativet). Härigenom befrias såväl skärgården som de boende på Gärdet och i Hjorthagen från en miljöstörande verksamhet. Samtidigt minskar trafiken från hamnen kraftigt, till stor båtnad för de boende längs Valhallavägen, Stockholms f.n. farligaste gata. Att ha en Europaväg tvärs igenom ett tätbefolkat bostadsområde är en absurditet. (Att området ingår i stadens miljözon gör inte saken mindre bisarr.)

För närvarande planerar hamnen en betydande utbyggnad av pirarna. Tanken är, att de tillkommande områdena skall användas för uppställning av trailers. Om färjorna omlokaliseras försvinner behovet av dessa nya parkeringsplatser.

Då Värtahamnen befrias från färjorna bortfaller behovet av den bunkerolja, som lagras i Energihamnen. Härigenom friställs ytterligare ett antal hektar.

Idag importeras energiråvaror till Värtaverket via Energihamnen. Denna verksamhet måste rimligtvis tillåtas fortsätta. Däremot finns ingen anledning att tillåta den av Fortum önskade utvidgningen av Värtaverket (se Fortums ansökan om förändrad och utökad verksamhet vid Värtaverket).

Ny produktionskapacitet måste läggas i andra lägen, kanske i Stockholm (Lövsta, Hammarby, Högdalen ...), kanske i Norviksområdet; DLV anser sig inte behöva ta ställning till lokaliseringen.

Fortum planerar i Energihamnen för ett lager för flytande fossilgas (LNG) i kombination med en förgasningsanläggning. Fossilgasen är tänkt att ersätta nuvarande gasproduktion vid spaltgasverket på Gasverkstomten. DLV har i olika sammanhang, senast i inlägget till Miljödomstolen, pekat på de enorma konsekvenserna av en eventuell olycka i ett dylikt lager.

Säkerhetsavståndet uppgår, enligt amerikanska utredningar, till 2.000 - 3.000 meter, något som även bekräftas i Fortums rapport om säkerheten vid LNG-transporter genom Stockholms skärgård. DLV anser givetvis att en dylik anläggning på inga villkor får komma till stånd inom tätbebyggt område.

Vår uppfattning stöds av de senaste årens LNG- och fossilgaskatastrofer i Skikda (Algeriet) och Ghislegghien (Belgien).

I stället för att föra ytterligare farliga och miljöstörande verksamheter till Värtahamnen bör, enligt vår mening, Norra kajen - inklusive en överdäckning av tillhörande del av Lidingsvägen - bebyggas med bostäder. Detta skulle ge ett betydande tillskott av lägenheter i ett synnerligen attraktivt läge med utsikt mot Lilla Värtan och Lidingsö.

Samtidigt måste det av staden skövlade området på Gasverkstomten - en utomordentligt viktig spridningsväg genom Nationalstadsparken - återställas och planerna på bebyggelse här skrinläggas.

Den kraftigt överdimensionerade anslutning av Värtahamnen till Norra Länken som f.n. planeras blir överflödigt då godstrafiken flyttar till andra hamnar.

Den mark som friställs genom att de flesta av nuvarande hamnverksamheter flyttas till andra hamnar skall givetvis nyttjas för attraktiv bostadsbebyggelse. Vinsten av detta i form av arbetstillfällen och ökade skatteintäkter kommer att vida överstiga dagens blygsamma intäkter av detta omkring 80 hektar stora markområde.

Eventuellt kan en utbyggnad av pirarna övervägas för att bereda plats för ytterligare bostäder.

Med DLV:s förslag kommer Värtabanan att befrias från godstrafik. Detta kommer att underlätta och förbilliga exploateringen av Norra Stationsområdet, undanröja motståndet mot byggandet av lokaler för högre utbildning och forskning i Albanoområdet och förbättra miljön i Nationalstadsparken. Samtidigt ger det möjlighet att använda banan för kollektivtrafikförsörjning av den nya stadsdelen i Värtahamnen/Frihamnen/Loudden.

Planerna på Österleden och trafikplatsen vid Borgen måste slutgiltigt skrotas. Detta slags trafiklösning hör till en svunnen tid, både av miljöskäl och på grund av den annalkande energikrisen. Framtidens bostadsområden måste i stället ges en god kollektivtrafikförsörjning. Förutsatt att buller- och avgasproblemen kan ges en tillfredsställande lösning bör det vara möjligt att upplåta en del av Värtahamnen för kryssningsfartyg av måttlig storlek. (Att bygga om skärgården för att kunna ta emot överdimensionerade fartyg är inte acceptabelt. Alltför stora fartyg bör, som idag, hänvisas till Nynäshamn. Stockholm kan inte tillåta sig att göra vad som helst för pengar - Mälardrottningen får inte förvandlas till Mälarskökan.) Givetvis måste fartygen läggas så att utsikten mot vattnet från bostäderna inte blockeras.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings vision för hamnområdet tar, i motsats mot SHAB:s, RUF:s och hamnutredningens förslag, sin utgångspunkt i verklighetens värld med dess fysiska, ekologiska och övriga begränsningar. Resultatet är en realistisk, långsiktigt hållbar och för medborgarna attraktiv plan för ett av stadens större stadsutvecklingsområden.

Fortum Värme AB har inkommit med yttrande daterat 10 november 2005.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad (FV) vill härmed tacka för den möjlighet som erbjudits av stadsledningskontoret att lämna ett remissvar på rubricerade strategi. FV har betydande infrastrukturella intressen inom Stockholms stad och inom regionen. En väl fungerande hamnverksamhet är därför av stor betydelse för att FVs verksamhet ska kunna fungera och utvecklas. Samtidigt är FV väl medveten om att staden utvecklas och behoven förändras. Vår bedömning är dock att en effektiv hamnverksamhet, såväl som en resurssnål och miljöanpassad energiförsörjning, alltid kommer att behövas till en väl fungerande storstad. Mot bakgrund av detta vill FV härmed framföra sina synpunkter på förslaget till hamnstrategi.

På sammanfattningen görs följande kommentarer:

- Frågan om hur man hanterar konflikter mellan olika intressen förefaller retoriskt ställd. Dock är den viktig att få belyst, precis som Malmsten föreslår. Detta gäller även i fall där energiförsörjningen hamnar i konflikt med andra intressen. FV stödjer därför att denna fråga arbetas vidare med.
- FV anser att strategiförslaget bör belysa Stockholm-Mälardalens försörjning av gods-, bränsle- och persontransporter (frågeställning a). Vad som avses är att sjötransporter av bränsle till stadens energiförsörjning måste prioriteras och ges samma vikt som övriga transporter.
- Då FV inte är ordinarie deltagare i den arbetsgrupp för infrastrukturfrågor som nämns i sammanfattningen, förutsätts att gruppen tar vederbörlig hänsyn till FVs behov av transporter, infrastruktur och markområden, både idag och imorgon.
- Under pkt 14 påtalar Malmsten behovet av ett regionalt organ med kompetens och legitimitet att diskutera hamn-, såväl som energifrågor ur ett regionalt perspektiv. Ett sådant initiativ skulle stödjas av FV.

Övriga kommentarer:

- Avseende den vision som Stockholms hamn tagit fram - "Vision 2015" – kan nämnas att FV samarbetar med hamnen kring just frågan om utfyllnader i anslutning till Norra Värtahamnen.

- I Stockholms stads översiktsplan (ÖP99) betonas inte bara att hamnverksamheten är strategiskt viktig utan även att energiförsörjningen och den sk Energihamnen (Norra kajen) måste kunna fungera störningsfritt, både i dag och i morgon.
- Under avsnittet rörande Rikssintresset redovisas i femte stycket varför detta intresse behövde förtydligas i en särskild promemoria. Även om inte FVs anläggningar i Stockholm omfattas av riksintresset gäller dock samma behov av preciseringar vid planerade förändringar av markanvändning i närområdet såväl som transportvägarna.
- Malmsten hävdar att användningen av fossila bränslen ökar, trots nationella och internationella mål om motsatsen. FV vill omvänt hävda att vår verksamhet väl följer målsättningen att minska fossila bränslen i energiproduktionen. Denna minskade användning av fossila bränslen innebär därmed inte att den totala bränsleanvändningen minskar, tvärtom. Detta förtydligas också längst ner på sidan 40, första spalten.
- Marknaden för biobränslen till Stockholmsområdet är hela Östersjöregionen. En del hämtas i Sveriges inland och kan därför bli aktuellt att transportera med järnväg. Detta faktum förtydligas också i andra stycket på sid 40 andra spalten.
- FV vill förtydliga vad som sägs om möjliga lokaliseringar av nya kraftvärmeverk i Stockholmsområdet (tredje stycket sid 40 andra spalten). Den nu planerade anläggningen i Värtaverket fyller ett angeläget behov av förnyelsebar baslastproduktion av kraft och värme till de centrala och södra fjärrvärmesystemen. De övriga lokaliseringarna som anges, är inte alternativ till Värtalokaliseringen utan snarare möjliga lokaliseringar för ytterligare anläggningar som kommer att behövas i takt med att fjärrvärmerna fortsätter att växa och äldre anläggningar ersätts.
- Malmsten föreslår att framtida hantering av bunkerolja till kryssningstrafiken i Stockholm ska utredas om den kan lokaliseras till FVs Energihamn. Om detta är önskvärt är det angeläget att FV snarast får uppdraget att studera denna möjlighet. Annars finns risken att den pågående planeringen av Energihamnen, för vår egen verksamhet, gör det omöjligt att få plats med även bunkerolja.
- Frågan om Värtabanans framtid berörs i utredningen. Det uttrycks önskemål om att lägga ner banan, vilket skulle innebära att den planerade överdäckningen vid Norra station då kunde göras billigare. Självfallet bör Infrastrukturgruppen se över i vilken omfattning Norra stations-området behövs som rangerbangård samt hur många spår som egentligen behövs genom området, men att helt lägga ner Värtabanan avstyrker FV med eftertryck. Detta grundas främst på följande argument:
 - Till/från Värtaverket transporteras i dag betydande mängder dolomit (ca 26 000 ton), aska (ca 47 000 ton) och andra insatsvaror fortfarande med lastbil. FV strävar efter att hitta logistiklösningar som gör det möjligt att flytta över en så stor del som möjligt av dessa transporter på järnväg. Att då omöjliggöra en sådan utveckling genom att lägga ner Värtabanan

förefaller helt fel ur samhällsnyttans såväl som ur resurshushållningens synpunkt.

- FV avser att uppföra ett nytt bibränsleeldat kraftvärmeverk vid Värtaverket. Huvuddelen av bränslet till anläggningen kommer att transporteras till anläggningen med fartyg. Som nämnts ovan finns dock biobränslen inom närområdet som bäst lämpar sig för tågtransport. Därför krävs en fungerande järnväg till Värtaverket för att åstadkomma en så effektiv transportkedja som möjligt. Normalt kommer ca 1 tågset/dygn (ca 5 000 m³) att leverera bränsle till den nya anläggningen. Vidare kommer det nya kraftvärmeverket att generera betydande mängder aska som måste transporteras från anläggningen, antingen med båt, lastbil eller järnväg.
- Bränsletransporter med järnväg är dessutom en reservmöjlighet för de fall de ordinarie transporterna med båt får förhinder (isläge, brist på lämpligt tonnage, etc). Att ersätta dessa transporter med lastbil i stället för järnväg skulle innebära en betydande och onödig belastning på vägnätet i Stockholm.
- I ramavtalet avseende Markfrågor i Hjorthagen mm mellan Stockholms stad, Stockholms hamn AB, Fortum Distribution och Fortum Värme, fastslås under pkt 8.7 andra meningen att "Möjligheten till fortsatta järnvägs-, väg- och sjötransporter till/från området [Energihamnen] skall särskilt beaktas i planarbetet". En nedläggning av Värtabanan rimmar illa med denna överenskommelse.

Slutsatser

FV är positivt till att en strategi för hamnverksamheten i Stockholm tagits fram. Då frågeställningarna för hamnverksamhet och energiförsörjning många gånger är likartade, vill vi dock föreslå att större hänsyn till FVs behov tas, antingen i denna strategi eller i en övergripande strategi för infrastrukturen i Stockholm.

Att verka för en effektiv bränsleförsörjning till anläggningarna i Stockholmsområdet, med sjötransport och/eller järnväg, gynnar inte bara FV och våra kunder utan hela Stockholmsområdet och samhället i stort. Att samhället utvecklas och mark behövs för andra ändamål än tidigare är naturligt, och något som FV försöker samverka till så långt som möjligt. Dock måste nödvändig hänsyn tas till att FVs energiförsörjning är en del av Stockholms infrastruktur och svarar för betydande ekonomiska och miljömässiga intressen, inte minst för staden själv.

Som förhoppningsvis framgått av ovanstående så avstyrker FV kraftigt att helt lägga ner Värtabanan.

Till sist, FV önskar bli aktivt delaktig i de fortsatta diskussionerna om utveckling av hamnverksamhet såväl som av övrig infrastruktur i Stockholmsområdet. Vår förhoppning är att staden ser FV som en naturlig deltagare i en sådan diskussion.

Stockholms Handelskammare har inkommit med yttrande daterat 27 oktober 2005.

En effektiv och attraktiv hamn ingår som en viktig del i Stockholmsregionens ambitioner att bli ett viktigt centrum för handel och turism i Östersjöregionen. Redan i dag inbringar turismen från Finland avsevärda summor till regionen. Utbudet av kryssningsresor från Stockholm till Åland och finska fastlandet ger stora grupper en möjlighet att komma utomlands för låga kostnader. Stora mängder gods förs till och från regionen från Finland, Estland och Lettland. Turistströmmarna och godstrafiken till/från Ryssland är i dag inte särskilt omfattande men kommer i framtiden att dominera utvecklingen i regionen. Det är därför viktigt att fastställa en strategi för Stockholm som sjöfartstad som alla kan enas om och som styr utvecklingen under lång tid. En sådan strategi berör inte bara Stockholms stad, regionen och Sverige. Den berör i lika hög grad Finland, Estland, Lettland och Ryssland. Sjöfart och hamnverksamhet har i likhet med övrig trafik påverkan på miljön. Trafik är dock nödvändig. Därför måste annan verksamhet, som eventuellt kan störas eller anses störande inte bedrivas eller planeras i områden som ligger inom de områden som i dag störs eller i framtiden befaras störas av hamnverksamheten. De områden som berörs framgår av länsstyrelsens i våras presenterade rapport *Riksintrittet Stockholms hamn* (Länsstyrelsen i Stockholm län rapport 2005:17). Det går inte att med gällande bullernormer förena bostäder och hamnverksamhet. Nuvarande regler innebär att hamnen kan komma att bli ansvarig för buller i områden som i dag utgör en del av hamnen men som i morgon bebyggs med t ex bostäder. Om inte bullerkraven uppfylls kan hamnen tvingas minska eller avveckla verksamheten. Sjöfarten till/från Finland, Estland och Lettland sker huvudsakligen med färjor som **både tar passagerare och gods**. Endast kryssningstrafiken med Åland sker med fartyg som uteslutande tar passagerare. Trafiken i Värtan, Frihamnen och Masthamnen i Stadsgården kommer därför alltid att bestå av person- och godstrafik. Att särskilja persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. Rederiernas framtidsplanering av nytt tonnage riktar i all större utsträckning in sig på s.k. ro-pax färjor. Detta innebär att gods och passagerare även i framtiden kommer att transporteras ombord i samma fartyg. Stockholms hamn måste ha möjlighet att ta emot alla typer av fartyg som trafikerar regionen.

Handelskammaren välkomnar satsningar på **kryssningstrafiken**. Stockholm har stor attraktionskraft för internationell kryssningsturism. Staden bör därför bygga ut faciliteterna för denna trafik genom att skapa ändamålsenliga terminaler för kryssningstrafiken i Frihamnen och i Masthamnen (i kombination med färjeterminalen i Masthamnen). Handelskammaren noterar att utredningens utgångspunkt är att **oljehanteringen i Loudden** ska avvecklas för 2011. Handelskammaren anser det inte är rimligt. Staden har inte i något sammanhang redovisat vilka alternativ som finns och än mindre analyserat miljöeffekterna av att flytta oljehanteringen från Loudden till annan plats inom eller utanför länet.

Utredningen bygger därigenom på en felaktig förutsättning, vilket får effekter på utredningens förslag. Eftersom Loudden ligger centralt i det område som förbrukar de produkter som tas in till anläggningen kommer annan placering av oljehantering att leda till längre tankbilstransporter totalt i regionen. Handelskammaren anser att **Värtabanan** måste vara kvar. Banverket gör uppenbarligen samma bedömning eftersom banan rustades i sin helhet för två år sedan. Järnvägen behövs dels för trafiken med järnvägsvagnar till/från Finland, dels för bränsletransporter till Fortums anläggningar. Alla större hamnar har järnvägsförbindelse. Det är därför orimligt att avveckla järnvägen till en hamn som redan har järnväg. Handelskammaren har ingen erinran mot satsningar i **Nynäshamn** om det kan visas att en sådan satsning behövs och visar lönsamhet. I dagens läge verkar planerna på Norvikshamnen mer vara motiverade av en önskan att få bort hamnverksamhet från Stockholm, för att i nuvarande hamnområde och intilliggande områden få plats med bostäder, än att stärka Stockholm som centrum för sjöfarten i regionen. Investeringar i Norvik bör självfallet inte heller komma till stånd med mindre än att de övriga investeringar i vägar och järnväg som krävs för hamnens logistik har garanterats. **Containertrafiken** präglas av världsomfattande logistiska upplägg där olika hamnar i och utanför Sverige ingår. Under 2005 har omfattande investeringar tagits i bruk i Göteborg och Helsingborg. Helsingborgs hamn anser att upptagningsområdet för Helsingborgs hamn numera omfattar Stockholm, Gävle och Sundsvall. I oktober invigdes två dagliga containertågsförbindelser mellan Göteborg och Örebro respektive Västerås (Örebroexpressen och Mälarpendeln). Behovet av satsningar för containertrafiken i Stockholmsregionen är därför mycket osäkert. Handelskammaren noterar i detta sammanhang att Stockholms Hamn önskar öka samarbetet med övriga hamnar i Mellansverige. Stockholms Hamns planer bör därför stämmas av mot investeringsplaner som finns i andra hamnar i Mellansverige och i andra delar av landet och som påverkar situationen i Stockholmsregionen. Handelskammaren anser att **innerstadskajerna** i första hand måste reserveras för sjöfartens behov. Redan i dag är det brist på plats för fartygen vid Blasieholmen och i Nybroviken. På eller i anslutning till kajerna finns behov av plats för verkstäder och depåer. Dessutom behövs bussfickor och andra ytor i anslutning till båtplatserna för att passagerarna ska kunna komma till och från fartygen. Handelskammaren anser därför att promenadstråk och restauranger endast får anläggas på kajtor som inte berörs av sjöfarten. Hänsyn måste även tas till framtida behov inför en utbyggnad av kollektivtrafiken på vattnet. I strategin måste också villkoren för av alla typer av verksamhet som behövs för att sjöfarten ska fungera beaktas - bogserbåtar, bunkring, dykeritjänster, mäklartjänster, Hammarbyleden etc. En viktig sådan del är **varvskapaciteten**. Befintliga dockor på Beckholmsdockan är därför av stor betydelse och viktiga för bland annat skärgårdsbåtarna. Beckholmen måste dock saneras och anläggningarna sättas i stånd för att motsvara dagens krav på arbetsmiljö. Mälarvarvet är en viktig aktör, vars resurser är vitala för delar av sjöfarten i regionen. Handelskammaren anser att varvs- och reparationskapaciteten i regionen är en viktig del som måste beaktas i hamnstrategin. Det är enligt Handelskammaren viktigt att

staden fortsätter sina insatser för att värna om **vattenkvaliteten** i Saltsjön och Mälaren. Sjöfarten smutsar i dag ner mycket lite i vattnen. Däremot återstår mycket att göra beträffande andra föroreningskällor. Handelskammaren anser att de sedan mycket länge planerade förbättringar av **farlederna** till/från Stockholm nu måste genomföras. Möjligheterna till ökad sjöfart på Mälaren bör utredas.

Hamnstrategin måste även omfatta de av staten disponerade områdena runt Stockholms ström och längs farlederna till Stockholm.

Ålands handelskammare har inkommit med yttrande daterat 25 oktober 2005.

En fungerande effektiv och attraktiv hamn med verksamhet i Stockholmsregionen är oerhört viktig del i det nordiska nätverket till sjöss. Det är ett viktigt centrum för handel och turism i Östersjöregionen och den smidiga, förmånliga trafiken mellan Finland/Åland och Sverige gynnar både handeln och det mänskliga utbytet som resulterar i ökade kontakter grannländerna emellan. Det är av central betydelse att passagerar- och lasttrafiken mellan länderna får de utvecklingsmöjligheter de behöver även i framtiden varför det är viktigt att inga begränsningar uppstår som hämmar både ”business” och turismen. Därför måste annan verksamhet som kan störas eller anses störande inte bedrivas eller planeras i områden som ligger inom de områden som i dag störs eller i framtiden befaras störas av hamnverksamheten. Sjöfarten till/från bl a Finland sker huvudsakligen med färjor som både tar passagerare och gods. Trafiken i Värtan, Frihamnen och Masthamnen i Stadsgården kommer därför även framledes att bestå av person- och godstrafik. Att särskilja persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. Stockholms framtida attraktionskraft sjövägen är beroende av en hamnstrategi som planerar för fortsatt trafik till hjärtat av Stockholm och den utveckling som krävs gällande utvecklingen av hamnverksamheten som följd av den ökade trafik i Östersjöområdet då både turismen och handeln ökar till/från de forna öst-länderna. Här ingår naturligtvis även förbättringar av farlederna till/från Stockholm.

Louddens Bränsleledning AB har inkommit med yttrande daterat 30 november 2005.

Vårt yttrande begränsas till att gälla oljehanteringen i regionen och den ifrågasatta nedläggningen av Louddens oljehamn.

Sammanfattning.

I remissen anges att kommunfullmäktige beslutat att Louddens oljehamn skall läggas ner. Detta är helt felaktigt. Det har inte fattats något protokollfört beslut om nedläggning av Loudden, endast en viljeyttring om undersökning av möjligheten till en nedläggning.

- 1) Det är helt oförsvarligt och olämpligt att lägga ner Louddens oljehamn – ur såväl miljö-, trafik- som ekonomisynpunkt. De problem med tankbilstrafiken genom Stockholm som man grundade sin kritik på när Stella Fare engagerade sig i frågan finns inte längre i och med byggandet av Norra Länken.
- 2) Järnvägstransporterna med flygbränsle till Arlanda genom Uppsala och över dricksvattentäkter är högst olämpligt. Varför skulle det vara en bra lösning när man inte accepterade oljetransporter via lastbil på Valhallavägen?
- 3) Det ”hemliga” avtalet mellan Oljebolagen och Stockholms Stadshus AB måste hävas och planerna på farliga järnvägstransporter genom Uppsala och över dricksvattentäkter stoppas.
- 4) Det är olämpligt att bygga bostäder på den mark där Louddens oljehamn ligger. Dels behövs marken för fortsatt drift av depån och dels vore det omöjligt även om Loudden skulle flyttas att bygga bostäder i direkt anslutning till en storhamn.
- 5) Eftersom Loudden kommer att bli kvar som oljehamn skall naturligtvis Arlanda försörjas med flygbränsle via en pipeline från Loudden.

Vi anser att det genom den nu framlagda utredningen klart framgår att Louddens oljehamn inte kan läggas ner inom överskådlig tid. Kommunens politiker och tjänstemän måste inse detta och snarast besluta att Louddens oljehamn skall vara kvar i minst 25 år. Under denna tid borde man hinna utreda och söka tillstånd för ett alternativ om något acceptabelt sådant över huvud taget står att finna. Vidare bör man snarast lösa Oljebolagen från det hemliga avtalet med Stockholms Stadshus AB om järnvägstransporterna av flygbränsle från Gävle. Oljebolagen kan i stället använda sig av den koncession som finns för en pipeline från Loudden till Arlanda. Det är ett mycket mer ekonomiskt alternativ och avsevärt bättre ur miljö- och säkerhetssynpunkt. Oljebolagen blev redan för många år sedan erbjudna ett upp till 75 %-igt deläggande i pipelinebolaget, ett erbjudande som framförts åtskilliga gånger till Oljebolagen och fortfarande kvarstår. Därvid skulle säkerställas att det inte skulle bli några oskäliga avgifter för transporten i rörledningen. Den i särklass största transportköparen av flygbränsle, SAS, som dessutom har ett eget Oljebolag, bör besinna sitt ansvar och vi hänvisar till skriftligt uttalande i riksdagen 2005-02-24 av statsrådet Mona Sahlin (bilaga 1). De politiker som fortfarande förordar en nedläggning borde sätta sig in i frågan bättre innan de uttalar sig. Bland utredningens angivna källor finns en uppsats ”Vilken soppa” utgiven i januari 2005. Den är författad av Anna Lindquist som är student vid Samhällsplanerarlinjen vid Kulturgeografiska institutionen, Stockholms Universitet och borde läsas av dem som skall besluta om Loudden. Hon är varken olje- eller transportexpert och beskriver bl.a. hur hon först, när hon startade sitt arbete, ansåg det självklart att Loudden skulle läggas ner. Inte kunde man ha en oljehamn mitt i Stockholm. Men mot slutet i sin 50-sidiga uppsats uttrycker hon tveksamhet till Louddens nedläggning och skriver på sista sidan att ”Kanske är det så att politikerna tagit sig vatten över huvudet när det gäller framtidens hamnar i Stockholm. Detta när det ännu inte finns en långsiktigt hållbar lösning på

problemet med den framtida oljeförsörjningen i regionen. För att åstadkomma en lösning på denna fråga handlar det inte bara om att väga samman aspekterna miljö och ekonomi när det gäller val av transportsätt utan även aspekten säkerhet.” Visserligen finns det miljöstörningar med oljehamnen i Loudden men varje annat alternativ innebär mycket större miljöstörningar med kraftigt ökade tankbilstransporter i regionen och de nackdelar detta medför ur miljö-, trafiksäkerhets- och ekonomisynpunkt. Dessutom kan man slippa de framtida riskfyllda och dyrbara järnvägstransporterna från Gävle till Sigtuna, det är ännu inte för sent att ändra på detta felaktiga beslut. För varje dag som går ökar kostnaderna för sådana investeringar som inte kommer att kunna användas.

Det är nu dags för de av kommunens tjänstemän som är insatta i dessa frågor att klart deklarerat sin uppfattning att Loudden måste vara kvar. Det måste också finnas politiker i Stockholm som inser realiteter men som tydligen inte vågar uttala en åsikt som strider mot den med Stella Fare avtalade.

Utveckling av synpunkterna.

Först av allt skall påtalas ett allvarligt fel i utredningen. Det anges på flera ställen att fullmäktige i Stockholms Stad beslutat att Louddens oljehamn skall läggas ner, på en del ställen anges även året 2011. Det finns inget sådant beslut. Efter noggranna undersökningar som utförts av stadens kansli har man inte funnit något protokoll från fullmäktige där det fattats beslut om nedläggning av Louddens oljehamn. Det finns endast protokollförda fullmäktigebeslut med godkännande av sex budgetar från Stockholms Hamn AB avseende åren 1999 t.o.m. 2004 där det i princip står att arbetet med möjligheten att avveckla oljehantering vid Loudden skall fortsätta. I den budget som nu behandlas är ordalydelsen ungefär densamma. Det är en viljeyttring men inget beslut om nedläggning.

Uppsala, Tierp och Älvkarleby kommuner har motsatt sig att transport av flygbränsle skall ske över de tre grundvattentäkter de använder för sin dricksvattenförsörjning. Transporterna är tänkta att ske nattetid med två flygbränslelastade tåg varje natt året runt på en 130 år gammal järnväg där några skyddsåtgärder inte finns vidtagna. Miljööverdomstolen konstaterade i ett beslut som ej går att överklaga att järnvägstransporten har varit och fortfarande är tillåtlig. Risken för en olycka med förorening av grundvattnet måste betecknas som allvarlig. Dessutom är det tänkt att de fyra nattliga tågsätten skall passera genom centrala Uppsala och övriga tätorter och kommer i så fall att orsaka nattliga störningar genom buller och vibrationer. (se även bilaga 2)

Vi har fått kännedom om en utredning och riskanalys som på senare tid initierats av landshövding Anders Björck och som framlidne Bengt Jonsson, Sigtuna, låtit utföra. I denna utredning, i vilken den av FOI rekommenderade experten Stefan Lamnevik och länsstyrelsen i Uppsala medverkat, redovisas vilka fruktansvärda följder ett tänkbart terrorattentat mot järnvägstransporterna av flygbränsle skulle få och hur relativt enkelt det skulle vara att genomföra. Följderna för privatpersoner skulle bli större än de som orsakades vid attentaten i Madrid och London.

Brandmyndighetens i Uppsala ledning har vid genomgång av utredningen förklarat att den verkar fullt realistisk och enligt tidigare samarbete med Lamnevik litar ledningen på att han har kompetens att göra korrekta bedömningar och beräkningar. Ledningen uttalade även att det ej finns resurser i Uppsala för att bekämpa branden och dess biverkningar enligt den redovisade attentatsmöjligheten. Att bedöma risken för ett attentat ansågs dock ligga utanför deras kompetens.

Risken för terrorattentat i Sverige är kanske i dagsläget inte överhängande men vem vet hur läget är om ett antal år. Den senaste tidens händelser i Afghanistan stämmer till eftertanke. Den 14 oktober fanns en helsida i Svenska Dagbladet med rubriken "Säpo räknar med risk för terrorattack mot Sverige". I TV2:s Aktuellt den 11 november framträdde terroristexperter Gunnar Jervas och poängterade att risken för en terrorattack kunde tänkas bli mer överhängande efter år 2008 då Sverige förbundit sig att delta i fredsbevarande strider var som helst i världen. Skall man verkligen med öppna ögon utsätta invånarna i Uppsala för denna framtida inte helt otänkbara risk.

Borgarrådet Stella Fare genomdrev ett avtal med oljebolagen om att flytta flygbränslehanteringen från Loudden till Gävle mot en ersättning på 100 Mkr och för att de skulle vara positiva till Louddens avveckling. Ersättningen utbetalas från Stockholms Hamn AB och är därför troligen laglig, men det är tvivelaktigt om det är rätt att indirekt belasta Stockholms skattebetalare med denna stora utgift. Avtalet är märkligt nog hemligt och är inte åtkomligt för granskning men binder tydligen oljebolagen vid denna lösning, som är klart felaktig när det nu står klart att Loudden kommer att bli kvar under överskådlig tid. Det huvudsakliga skälet för Stella Fare att föreslå en nedläggning av Loudden var att få bort den störande trafiken av tankbilar på Valhallavägen, vilket också var ett av hennes vallöften. Det argumentet bortfaller eftersom Norra Länken nu skall byggas och ta hand om den tunga trafiken. Tankbilstrafiken på Valhallavägen är således inte längre något skäl för nedläggning av Loudden, vilket även Bo Malmsten konstaterar i sin utredning.

Remissförslagets författare, Bo Malmsten, gör på sidan 48 ett mycket viktigt personligt inlägg i sin sammanfattning om oljehanteringen "i likhet med andra bedömare, t ex Transek (2004:1), vill jag understryka att det i dagsläget inte finns något realistiskt alternativ som är bättre ur transport-, trafik- och miljöhänsyn än dagens försörjningsstruktur med de befintliga depåerna."

Vår uppfattning är att det genom den nu gjorda utredningen klart framgår att Loudden måste vara kvar under överskådlig tid. Skall verkligen politikerna låta Stella Fares hemliga avtal, som reglerar en fråga som inte längre är aktuell, tvinga oljebolagen att genomföra ett projekt med transport från Gävle med de risker det medför. Företrädare för oljebolagen har uttalat att om Loudden skulle få vara kvar vore en pipeline därifrån det bästa alternativet, men de hänvisar till stadens uppfattning (och indirekt till det för dem tvingande hemliga avtalet) att Loudden skall läggas ner. Enligt uppgift är de fysiska arbeten som hittills utförts för järnvägstransporten endast påbörjade markarbeten för indragning av spåranslutningen till den blivande terminalen vid Brista i Sigtuna. Denna terminal är tänkt att användas

för omlastning av flygbränsle till en kort pipeline som skall gå från Brista fram till Arlanda, med de risker och kostnader som en extra omlastning innebär. Men terminalen skall även användas av Brista kraftvärmeverk för lossning av bränsleflis, varför utförda investeringar för indragning av spår inte är bortkastade, eftersom de ändå kommer till användning. Vissa arbeten lär även ha påbörjats i Gävle. De beslutande politikerna borde nu inse att det inte går att lägga ner Loudden och fatta beslut om att Loudden skall vara kvar samt inleda förhandling med oljebolagen om att häva det hemliga avtalet. Det var kanske rätt när avtalet träffades, men när man nu konstaterar att Loudden blir kvar skall man inte vara sämre än att man kan ändra på ett beslut, som man idag kan konstatera är felaktigt att fullfölja. Detta bör ske så snart som möjligt innan ytterligare inte användbara investeringar utföres.

Vi engagerade oss i pipelineprojektet som ett sätt att bidra till en väsentlig miljöförbättring i regionen genom att få bort tankbilstransporter från E4 och Valhallavägen. Vi var i Ragn-Sellskoncernen nyblivna ägare till ett företag som då var största tankbilstransportör av flygbränsle och uppmanades av dåvarande VD i Stockholms Hamn AB, Christer Vårdstedt, att i samarbete med staden bygga en pipeline till Arlanda. Hamnens dåvarande styrelseordförande, Carl Cederschiöld, utlovade ett 25-årigt avtal med hamnen. Det skulle även stoppa de enligt hans uppfattning felaktiga propåer om bostadsbebyggelse i hamnen som redan då var på tal. Förhandlingar har även på hamnbolagets initiativ förts med hamnbolagets ledning om ett deläggande i pipelinebolaget men som avbröts på grund av Stella Fares åtgärder. Det finns även ett gällande avtal med Stockholms Stad som efter diskussion godkändes i ett enhälligt fullmäktigebeslut, där staden förbinder sig att ställa borgen för lån till byggandet av pipeline. Borgensförbindelsen tillkom på förslag av finansborgarrådet Mats Hulth sedan oljebolagens förhandlare, dåvarande VD för SPI, endast godtog ett femårsavtal. Staden har således aktivt uppmanat oss att anlägga denna pipeline. Vi har en gällande koncession och kan påbörja byggandet omgående och färdigställa pipeline inom 18 månader. Det krävs dock avtal med bl.a. oljebolagen. En pipeline är mer ekonomisk och ur alla andra synpunkter bättre än tågtransport från Gävle och innebär i det långa loppet en stor fördel för Arlanda flygplats och Stockholmsregionen. Oljebolagen har redan i inledningsskedet erbjudits att bli delägare med upp till 75 % i pipelinebolaget och fick då ta del av aktuella kalkyler, som de så småningom ansåg vara riktiga. Kalkylen visade på dålig lönsamhet i inledningsskedet. Det skulle ta ca tio år innan verksamheten skulle visa vinst. Framförhandlade avtalsförslag som tillkom under överinseende av statens utredningsman, generaldirektör Hans Sandebring, stoppades i malpåse när Stella Fare träffade sitt avtal med moderaterna om Louddens nedläggning. Sedan dess har förhållandena för lönsamheten ändrats avsevärt, speciellt vad gäller kapitalkostnaden, som är den i särklass största kostnadsposten, eftersom räntan sjunkit till mycket låg nivå jämfört med vad som gällde när de tidigare kalkylerna gjordes. Den enda direkt verkligt rörliga kostnaden för transporten är strömförbrukningen för pumpningen, som är endast 0,7 kwh per m³ flygbränsle. De kostnader som hittills lagts ned på projektet järnvägs-

transport från Gävle är små i jämförelse med de framtida lägre kostnader som en pipelinelösning från Loudden innebär.

Anna Lindquists uppsats, som nämndes i sammanfattningen, är ett utmärkt exempel på hur viktigt det är att verkligen sätta sig in i en fråga innan man tar ställning. Bland de personer hon uppmanades att kontakta, för att få underlag till sin uppsats fanns ingen företrädare för pipelinebolaget. Vi har inte haft någon kontakt med henne och har inte kunnat påverka innehållet i hennes uppsats. Hon har gjort ett utmärkt arbete och beskriver bl.a. den förnedrande behandling som den tidigare VD:n Bo Bengtsson utsattes för av styrelsens ordförande när han framförde en avvikande uppfattning. Man kan förstå om tjänstemännen är försiktiga med sina åsikter efter detta. Men allteftersom Annas utredning fortgår får hon klart för sig att det inte är enkelt att lägga ner Loudden när det inte finns något acceptabelt alternativ. Hon är även kritisk till överflyttningen av flygbränslet till Gävle och konstaterar att Uppsala har fått ta över problemet och ”får leva med riskerna att en olycka kan ske och dessutom ta smällen när en olycka så sker.” Observera att detta skrev hon utan att känna till utredningen om ett tänkbart terrorattentat mot flygbränsletransporterna från Gävle. I sitt förord skriver hon den 28 december 2004 ”Under resans gång har jag mer och mer insett vilket enormt komplext problem det faktiskt handlar om. Mer än jag trodde i början när jag satte igång och ibland har det varit svårt att förmedla till er läsare en bild över hur problemen har sett ut och ser ut än idag. För någon helhetslösning finns ännu inte i sikte.” Det har i remissen föreslagits att en nedläggning av Loudden skulle kunna genomföras 2011 för att tillfälligt föra över volymerna till Bergs oljehamn fram till 2019. Nacka kommun har uttalat att den inte har för avsikt att förlänga det avtal om markupplåtelse för oljedepån som går ut 2019. Den, efter anläggandet av depån i Nacka, utförda bebyggelsen Jarlaberg ligger dessutom mycket nära depån och bostäder måste sannolikt utrymmas vid en allvarlig olycka i oljedepån. Sådan närhet till bostadsbebyggelse finns inte i Loudden. Inte kan man genomföra en nedläggning av Loudden utan att ha en slutlig lösning klar? Utredaren skriver i sin rapport på sidan 31 under rubriken ”Hur skall Stockholm i framtiden använda sina hamnar och hamnområden. De områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skall enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan ”påtagligt försvåra” tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Om område som är utpekats som riksintresse skall tas i anspråk för annat ändamål krävs att ett godtagbart hamnalternativ utpekats och miljöprövats.” Länsstyrelsen har i media uttalat att ett alternativ till Loudden inte får innebära att tankbilstransporterna i regionen utökas. Om Stockholm kommer att begära miljöprövning av ett alternativ till Loudden kommer detta att ta mycket lång tid att behandla. Bara att ta fram en alternativ plats utan hamnläge har ju visat sig omöjligt. Det finns visserligen en grupp sammansatt av personer från oljebolagen, SPI och hamnen som skall lämna slutrapport under första halvåret 2006, men efter vad som hittills framkommit lär man ha ”kört fast” när det gäller ett realistiskt alternativ till Loudden. I utredningens sammanfattning på sidan 6 anges att de markområden som frigöres vid en nedläggning av Loudden kan användas till bostäder och kontor under

förutsättning att framförallt bullerfrågorna kan lösas. Det framgår av remissvaren på "riksintresset Stockholms hamn" att stadens egna nämnder påtalar svårigheter med bostadsbebyggelse på grund av bullerfrågorna eftersom hamnverksamheten kommer att pågå dygnet runt. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen vill t.o.m. begränsa byggrätten för bostäder utanför hamnområdet på grund av störningarna från hamnverksamheten. Länsstyrelsen har nyligen prövat två detaljplaner avseende bostadsbebyggelse inom hamnområdet och underkänt dem med hänvisning till oförenligheten med riksintresset. (se även bilaga 2). På sidan 33 i remissen står att hamnområdet Värtan-Frihamnen (inte Loudden?) omfattar 827.000 m². Den nya hamnen kommer att bestå av ca 445.200 m². En förutsättning för detta är att befintliga pirer byggs ut med ca 100.000 m². År 2015 uppskattas det årliga antalet passagerare bli 10 miljoner och godsomsättningen 10 miljoner ton. Antalet dagliga bilfärjeavgångar till utlandet antas bli tolv och dessutom tillkommer tre avgångar med järnvägsfärjor till Åbo. Till detta kommer 240 årliga internationella kryssningsanlöp och 104 kortkryssningar i Östersjön. Det innebär en stor utökning jämfört med dagsläget. Hur kan någon tro att denna jättehamn skall kunna kombineras med nybyggnad av bostäder på den mark där Louddens oljehamn nu ligger? I detta sammanhang kan det vara värt att uppmärksamma en tysk studie som redovisades i radions P1 den 24 november (bilaga 2). Den presenterades av Kjell Asplund, professor i medicin och generaldirektör vid Socialstyrelsen. Däri framgår att oljud från omgivningen på natten väsentligt ökar risken för hjärtinfarkt, högst hos kvinnor med hela 300 %. Buller på jobbet är inte lika farligt. Detta gäller inte bara bebyggelsen vid Loudden utan i hög grad även de fyra flygbränsletåg som varje natt skall passera alla tätorter mellan Gävle och Sigtuna, inte minst Uppsala. I Tyskland har det på grund av bullerstörningarna i tätorterna varit tal om att förbjuda gods-transporter på järnväg nattetid. Under rubriken "Riksintresset" på sidan 34 anges att promemorian "Riksintresset Stockholms hamn" reviderats och undertecknats i juni 2005 av Sjöfartsverket, Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket. I den sägs att staten inte delar stadens uppfattning att riksintresset inte bör avgränsas i nuläget. Först när en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. Finns det någon som tror att detta skulle kunna vara klart till 2019? Under rubriken "Hamninfrastruktur för den framtida energiförsörjningen och oljehantering" på sidan 40 står "att bränslen som bulk lämpar sig väl att transporteras med fartyg" och "att lastbilstransporter så långt möjligt bör begränsas av miljö- och säkerhetsskäl." I enlighet med det uttalandet måste det vara bäst att transportera oljan med fartyg så nära förbrukningsplatserna som möjligt, d.v.s. till Loudden och därmed samtidigt begränsa lastbilstransporter i största möjliga utsträckning. Det anges dessutom på sidan 41 att i prognoser från Energimyndigheten och Naturvårdsverket redovisas en stor framtida ökning av oljeförbrukningen. Förbrukningen av eldningsolja förväntas minska men diesel och bensin förväntas öka mer än eldningsolja minskar. Även om förbrukningen av bensin ändras till alternativa drivmedel, i dagsläget anges att det troligen blir etanol, måste även denna transporteras till förbrukarna. Observera att volymen som skall

transporteras då blir ca 20 % större på grund av etanolens lägre energiinnehåll. På sidan 46 står i sista stycket att ”Tidigare beräkningar har visat att trafikarbetet ökar med 10 – 30 % vid en förändring av depåstrukturen.” Sanningen är att efter 2019 när oljehamnarna i både Loudden och Berg enligt visionerna är nedlagda ökar trafikarbetet i regionen med 70 %. Denna siffra redovisades vid ett frukostmöte på Stockholms Hamn AB 2004-02-12 av Jonas Waidringer, Transek AB, som tagit fram underlaget på uppdrag av Regionplane- och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting. Det påpekades vid mötet att man optimerat beräkningarna så att man räknat med kortaste sträcka från närmaste kvarvarande depå utan att undersöka om respektive depå har möjlighet att ta emot och lagra de ökade kvantiteterna. Oljehamnen i Södertälje skulle därvid få en volym av Louddens storleksordning, vilket alla som är insatta i frågan bedömer vara omöjligt. Den verkliga trafikökningen blir alltså större, troligen blir det en fördubbling. Man får onekligen en känsla av att utredaren inte vill föra fram siffran 70 % utan endast den trafikökning på 30 % som uppkommer om Loudden läggs ner och hela Louddens kvantitet kortsiktigt förs över till Bergs oljehamn. Antalet tankbilar som därvid måste passera genom Stockholm, huvudsakligen på Essingeleden, kommer därvid att öka avsevärt. Om Loudden blir kvar och endast Berg läggs ner uppkommer en rimlig trafikökning på 6 %, En del av den nuvarande volymen från Berg kommer då att levereras från Södertälje. Siffran 6 % kommer att bli lägre när Österleden är byggd.

I detta sammanhang kan nämnas att en utredning som utfördes av Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting ”PM 4:2003 Oljehantering i Stockholmsregionen”, utkom i mars 2003 och med en reviderad upplaga i juni 2003. Den skulle följas av en fortsättning med arbetsnamnet ”Olja 2” och utkomma under oktober 2003. Datumet för denna nya utgåva flyttades successivt framåt ända till augusti 2004, då det meddelades att den inte skulle ges ut p.g.a. tidsbrist. Man fick en känsla av att någon i förvaltningen eller styrelsen ville ”lägga på locket” för att utredningen troligen skulle visa att Loudden måste vara kvar.

I sammanfattningen skriver utredaren Bo Malmsten ”På kort sikt (2011 – 2019) kan Bergs oljedepå svara för oljehantering för mellersta och norra Stockholmsregionen. Södertälje och/eller Nynäshamn är möjliga alternativ vad gäller försörjningen av södra Stockholmsregionen. Även Västerås är ett möjligt alternativ. OKQ8 har nyligen ansökt om tillstånd att fördubbla genomslagsvolymen i Västerås. Att belasta befintliga vägar med mer oljetransporter är inte tillfredsställande ur miljö- och säkerhetssynpunkt. Med tillkomsten av väg 73, Södertörnsleden och Förbifart Stockholm kommer dock förutsättningarna för oljetransporter på väg att förbättras.” Observera att detta mardrömsscenario är vad utredaren föreslår på kort sikt. En detalj i sammanhanget är att OKQ8 inte nyligen lämnat någon ansökan om fördubbling av genomslagsvolymen i Västerås. Däremot har man sedan år 2001 tillstånd att öka volymen avsevärt. Det talas mycket om riskerna med oljetransporter genom Stockholms skärgård. Följderna av en tankbåtsolycka i dricksvattentäkten Mälaren skulle bli avsevärt svårare.

På lång sikt kan enligt utredaren en tillfredsställande lösning vara att en oljedepå lokaliseras i norra/mellersta Stockholmsregionen, dit oljan skall forslas med tåg från Gävle. Han skriver ”Det skulle troligen vara en fördel om långsiktiga ersättningsalternativ till såväl Loudden som Berg kunde erbjudas samtidigt”. Det måste vara ett absolut krav. Länsstyrelsen har i media uttalat att en alternativ oljehamn inte kan godkännas om det innebär ökade tankbilstransporter i regionen. Att transportera stora mängder olja till hamnen i Gävle, med de svåra anföringsförhållanden som där råder med förbud för större fartyg att trafikera inseglsleden under mörker och krav på bogserbåtsassistans vid vissa vindar, kan inte vara något bättre alternativ vid jämförelse med leden genom Stockholms skärgård. Att sedan fortsätta med järnvägstransport till en ny depå måste med hänsyn till de stora riskerna med transport över de tre grundvattentäkterna samt genom centrala Uppsala vara helt förkastligt om man jämför med att behålla Loudden som depå.

Den 25 november 2005 har Energimarknadsinspektionen lämnat yttrande till Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet och tillstyrkt ansökan om förlängning av byggtiden för pipelinen mellan Loudden och Arlanda flygplats (bilaga 3).

Slutligen hölls nu så sent som igår den 29 november ett seminarium i Stockholms Hamn AB:s regi varvid den av hamnen, SPI och oljebolagen utsedda gruppen redovisade Etapp II och en utskrivna handling på 100 sidor utdelades efter mötet. Eftersom vårt remissvar efter beviljat anstånd skall vara inlämnat den 30 november har tiden bara medgett ett flyktigt studium. Vi har emellertid till vår överraskning noterat att som rekommendation för en slutlig lösning, således även efter år 2019, föreslår gruppen att Bergs oljehamn skall ta emot maximal kvantitet och öka volymen till 1 375 000 m³. Detta tydligen utan hörande av Nacka kommun. Då har man ändå räknat med att ”Stockholm Norr” skall ta 600 000 m³. Detta utan att man inte kan föreslå något annat läge på denna depå än att den skall ligga 30 km från Stockholm. Att man inte efter så många månaders arbete kan föreslå något tänkbart läge måste tyda på att det är omöjligt att finna något som kan accepteras, när man inte ens kan prestera ett förslag. Ytterligare ett skäl till varför Loudden måste behållas.

Nacka har tidigare deklarerat att man vill avveckla Bergs oljedepå när arrendavtalet går ut år 2019. Det har t.o.m. diskuterats i kommunen att försöka avveckla verksamheten tidigare. Det som gör det angeläget att få bort depån är det farliga läget intill bebyggelsen på Jarlaberg där det vid en allvarlig olycka i depån säkerligen skulle krävas att del av bebyggelsen måste evakueras. Läget på depån är annars mycket bra och alternativet skulle i så fall vara att riva bebyggelsen. Men det fordras även i detta exceptionella alternativ en ny depå ”Stockholm Norr” var nu denna kan finnas och ombesörja distribution av 600 000 m³.

Vi måste också opponera oss emot att det i Etapp II inte tas hänsyn till variationer i farlederna. Gävle har, som nämns på annan plats i detta remissvar, en mycket besvärlig passage som också anges i Etapp II-utredningen. Det har t.o.m. diskuterats att förbjuda småbåtstrafik i farleden för att minska risken för olyckor. Det förekommer inte något sådant förbud på annat ställe i landet, vilket visar att farleden in till Gävle är mycket besvärlig. Vidare är det stora skillnader på farledsdjupen vilket

påverkar tonnageets storlek och fraktkostnaderna. Farleden in till Södertälje är t.ex. endast 9 m djup mot Louddens 11 m. Det enda verkligt realistiska alternativet till ny stor oljehamn är Nynäshamn där farledsdjupet är 15,3 m och man kanske i en framtid kan tänka sig ta in fartyg med ännu större djupgående än som lastade kan passera in i Östersjön. Eftersom en allt större andel olja kommer från Ryssland kan man kanske i en framtid där lasta till ännu större djupgående för att få lägsta möjliga fraktpriser. Men då måste man från Nynäshamn dra en pipeline upp till Loudden för att kunna hålla tankbilstransporterna nere. I motsats till vad som sades vid seminariet behövs det inte en separat ledning för varje kvalitet. Man kan frakta olika kvaliteter i samma ledning, fast förstås endast en kvalitet i taget. Så sker på många platser i världen. Den enda kvantitet som inte kan fraktas i en gemensam ledning är tjockolja, som måste vara uppvärmd för att kunna hanteras. Den används dock endast i större panncentraler och dessa övergår alltmer till biobränslen. De små kvantiteter som kan bli aktuella får i så fall transporteras med tankbil. Den lägre kostnaden för fartygsfrakten räcker troligen inte för att bekosta transporten i en ny pipeline. Alternativet med en oljehamn i Nynäshamn kan bli aktuell endast om man av miljöskäl inte vill transportera olja genom farleden i Stockholms skärgård. Vi anser dock inte att detta innebär någon större miljörisk i synnerhet som man även fortsättningsvis skall släppa in tankbåtar i den stora drickvattentäkten Mälaren.

I den nya skriften Etapp II finner vi också förklaringen till att transportarbetet för tankbilar enligt remissen skulle öka med endast 30 % vid Louddens nedläggning. Det är för att Bergs oljehamn enligt rekommendationen skall vara kvar efter 2019. Om man behåller Loudden men avvecklar Berg blir ökningen endast 6 %. Om båda avvecklas blir ökningen närmare 100 %.

Vi hävdar bestämt att pipelinen skall ingå i riksintresset enligt kriterierna i TEN-T-direktivet klass A där det bland alla andra infrastrukturer tydligt anges att även planerade rörledningar för oljeprodukter skall ingå, i synnerhet som det finns en av regeringen utfärdad och gällande koncession.

Naturskyddsföreningen har inkommit med yttrande daterat 30 november 2005.

Naturskyddsföreningen anser att rapporten undersöker förutsättningar och behov för att utveckla hamnverksamheten inom för snäva geografiska begränsningar vilket gör att den bl a missar chansen att kritiskt granska olika lokaliseringalternativ för exempelvis den framtida containerhanteringen, att rapporten pga av sina begränsningar inte bör ligga till grund för statliga beslut om satsningar på ny infrastruktur då den för snävt fokuserar på vad som kan vara intressant för Stockholms stad.

Övergripande synpunkter

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (föreningen) anser att Förslag till hamnstrategi drabbas av samma problem som dagens hamnplanering generellt, nämligen att det är en kommunal aktör med bristande helhetssyn som undersöker förutsättningar och behov för att utveckla hamnverksamhet inom för snäva geografiska begränsningar.

Rapporten levererar en lägesbeskrivning av hamnsituationen idag i Stockholms län inklusive en kort beskrivning av andra hamnar längs ostkusten. Vidare beskrivs vilka utvecklingsplaner som finns inom Stockholms stad respektive Stockholms hamnbolag och vilka brister i infrastruktur som utredaren anser står i vägen för en sådan utveckling. Det undersöks inte olika alternativ och frågan om planerna är de bästa tänkbara med hänsyn till ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet tas inte heller upp. Det är dock vad föreningen hade förväntat sig av en rapport om en hamnstrategi för Stockholms stad och vad skattebetalarna skulle kunna förvänta sig av ett sådant arbete.

Föreningen menar att syftet med rapporten borde ha varit att kritiskt granska olika alternativ för den framtida hamnutvecklingen i Stockholm för att sedan kunna presentera ett antal förslag. Samtidigt pågår ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings regionplane- och trafikkontor för att ta fram ett beslutsunderlag för den framtida hamnutvecklingen i länet. Denna utredning arbetar med att granska befintliga rapporter, ta fram egna promemoria samt arbeta med olika scenarier för att kunna få fram ett genomtänkt resultat. Med tanke på detta arbete ställer sig föreningen frågande till vilket mervärde rapporten kan ge till diskussionen och utvecklingen och menar att Stockholms stad borde ha avvaktat resultatet från den regionala utredningen.

Den övervägande delen av svensk import och export sker via hamnarna. Frågan om lokalisering, landanslutningar m.m. berör mycket mer än bara respektive hamns geografiska närområde. Därför har även ett regionalt beslutsunderlag för hamnutvecklingen sina begränsningar, och det som enligt föreningens uppfattning krävs för att planera hamninfrastrukturutvecklingen utifrån ett helhetsperspektiv är en nationell samordning av hamninfrastrukturutvecklingen med järnvägs- och vägplaneringen. I den sk godstransportdelegationens (GTD II) slutbetänkande finns idéer i denna riktning, och det är viktigt att regeringen tar fasta på dessa tankar. Med en nationellt samordnad hamn-, väg- och järnvägsplanering kan hamnbolagen ges tydliga signaler och utvecklingen i högre grad än idag underställas samhällsekonomiska bedömningar i stället för att plågas av det tunnelseende som nuvarande hantering ger och som rapporten *Att hamna rätt* är ett uttryck för. Rapporten hänvisar till den transportpolitiska propositionen som fortfarande inte har kommit, men som borde vara mer vägledande för infrastrukturutvecklingen än Stockholms stads framtidsplaner.

Det är visserligen förstäeligt att man anser att kommunen måste kunna gå vidare med sin egen planering, men när det gäller oljeleveranser och Louddens framtid hänvisar rapporten till Louddengruppen som har bildats för att vidare belysa och lösa denna fråga. Kan man hänvisa i vissa avseenden på att andra gruppers arbetsresultat

bör avvaktas borde man kunna göra likadant i fråga om den framtida containerhanteringen.

Föreningen har inte kapacitet att kommentera alla detaljer i rapporten, utan vill begränsa sig till frågan om en ny hamn i Nynäshamn och en ny farled genom skärgården.

Synpunkter på den framtida containerhanteringen

Föreningen anser att istället för att flytta containertrafiken till Norvik och öka kapaciteten med faktor 10 kan Stockholms hamn alternativt välja att lägga ned containerhanteringen och fokusera på passagerartrafiken. Frågan måste ställas om en ny storhamn i Nynäshamn är en (samhällsekoniskt) effektiv investering.

Containers som idag går till Göteborg går delvis vidare på tåg till Mälardalen. Enligt information från Göteborgs hamn transporteras idag mer än 70 000 containereheter, dvs mer än dubbelt så mycket som Stockholms hamn hanterar, med tåg från Göteborgs hamn till och från Mälardalsregionen. Göteborgs hamn utvecklar sedan flera år tillsammans med järnvägsoperatörerna pendeltåg för att kunna hålla frekvens och reducera miljöbelastningen. Man samarbetar med hamnarna i Västerås, Gävle, Norrköping och Södertälje som på så sätt utvecklas till terminaler för Mälardalsgods. Dessa hamnar ligger dessutom bra till i förhållande till producerande industri varför man begränsar miljöbelastande tomtransporter.

Utifrån detta anser föreningen att det knappast kan vara önskvärt, både ur miljösynpunkt och från ett samhällsekoniskt perspektiv, att dessa transporter går sjövägen runt hela södra Sverige och upp till Stockholm med fartyg som i dagens situation inte alls är så miljöanpassade som man kan önska och borde kräva.

För de stora företag som har sina centrallager utanför Mälardalen är det tveksamt om det är lönsamt att flytta importen till Stockholm, även om många slutkonsumenter finns där. Landtransporterna skulle knappast minska.

Är det samhällsekoniskt effektivt att en ny storhamn i Nynäshamn, som kräver nya investeringar i landanslutningar med växande trafik och olyckor, luftföroreningar mm till följd, tar över volymer från andra hamnar vid ostkusten och försämrar därigenom deras lönsamhet?

Rapporten lyckas inte motivera varför Norvik behövs. Nynäshamn må ha ett bra läge sett från havet, men frågan måste besvaras på vilket sätt det är bättre än andra, befintliga hamnars så att det går att motivera att investeringar i landinfrastruktur styrs till Södertörn. Föreningen läser också med intresse att rapporten inte avfärdar planer på en E4-syd som onödiga, utan hänvisar bara till att de måste anses vara realistiska. Tidigare undersökningar kring en hamnetablering vid Norvik visar att transport- och speditörsföretag, rederier och handelsföretag bland de viktigaste kraven på Norvik listade en anslutning till E4 direkt över Mörköfjärden, den s k E4-syd ("Norvik. En potentiell hamn för Stockholm/Mälardalen", 1997, av Stockholms Hamn AB, sida 23). Föreningen anser att en E4-syd är helt oacceptabelt, med tanke på vilka kostnader det skulle innebära för skattebetalarna och vilka naturintrång det skulle ha som följd. Vi kan inte se något annat än att hotet kvarstår, inte minst med tanke på att Norvik

planeras att bli både container och Ro/Ro-hamn. Mer än hälften av alla Ro/Ro-transporter har mål utanför regionen och redan idag ökar transporterna västerut på väg 225, en väg som är mycket olämplig för tung trafik. Det är troligen bara en tidsfråga tills krav ställs på att en E4-syd byggs. Det vore betydligt bättre för miljön och samhällsekonomi att säkra Mälardalens varuförsörjning med hjälp av befintliga hamnar. Regionens hamnar förfogar över tillräckligt med kapacitet för att klara ökningen i godstransporterna, inte minste med tanke på att Gävle, Norrköping och Oxelösund bygger ut.

Man pratar i utredningen också om utvecklingen i Östeuropa och att Stockholms hamnar förväntas bli den viktigaste noden för omlastning av gods som passerar Östersjön. Föreningen har svårt att se varför gods österifrån skulle välja en omlastning i Stockholm, om man kan skicka godset direkt vidare till exempelvis den stora transoceaniska hamnen i Hamburg som också gör anspråk på att bli framtidens godscentral i Östersjöregionen och som genom sitt fördelaktigare läge nära Östersjöregionen men också närmare världshaven troligen har större chans att få en sådan roll.

Synpunkter på Horsstensleden

Det utdrag ur ett utkast till miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som vi har sett visar att det är helt felaktigt att en ny Horsstensled skulle bidra till en bättre miljö. MKB:n för *Inrättande av ny farled – Horsstensleden* beskriver tre farledsalternativ: huvudalternativet är att inrätta en ny farled vid Horssten med bibehållen Sandhamnsled, alternativ 2 är en ny Horsstensled och en stängning av Sandhamnsleden och alternativ 3 en breddning och fördjupning av Sandhamnsleden utan att Horsstensleden byggs. MKB:n konstaterar att utsläppsminskningar i alla alternativ är obetydliga. Det som behövs för att minska utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen från fartygsskorstenen är istället satsningar på utsläppsminskande teknik på fartygen. MKB:n visar vidare att inrättandet av en ny Horsstensled ger mer omfattande miljökonsekvenser jämfört med att man breddar och fördjupar Sandhamnsleden. Detta främst eftersom ett nytt och idag orört område i vår unika skärgård förstörs, ett område som också är av riksintresse för friluftslivet och naturvård.

Att skapa en möjlighet att öka antalet kryssningsfartyg som väljer Stockholm som sin start- eller slutpunkt för kryssningen kan aldrig motivera ett så stort ingrepp som sprängningarna för inrättandet av en ny Horsstensled skulle innebära. De stora färjorna från/till Finland använder inte leden längs Sandhamn, och antalet övriga fartyg kan snarast förväntas minska då Stockholms hamn planerar utflyttning av containerverksamheten. Alternativ till utflyttning är enligt vår bedömning nedläggning av den obefintliga containerverksamheten. Även oljehantering kommer att lämna Stockholms hamn och leder till färre passager genom skärgården. Behovet av en ny farled måste anses vara obefintlig. Föreningen är positiv till fortsatt passagerar- och kryssningstrafik till Stockholms stads innerstadshamnar men anser att det är fartygen som bör anpassa sig till skärgården och inte tvärtom.

Sammanfattningsvis anser föreningen att utredningen fokuserar på ett för snävt geografiskt område och handlar mest om att beskriva förutsättningar och behov utifrån Stockholms stads planer angående hamnutvecklingen. Föreningen saknar en kritisk granskning av olika utvecklingsalternativ och anser att dokumentet inte bör ligga till grund för statliga beslut om investeringar i infrastruktur kopplat till hamnutvecklingen i Mälardalsregionen.

Skärgårdsmiljöföreningen har inkommit med yttrande daterat 14 december 2005.

Skärgårdsmiljöföreningen (SMF) ansluter sig helt till de synpunkter, som Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening lämnat på rubricerade utredning.

SMF vill därutöver anföra följande

1. De internationella kryssningsfartygen, vilka använder billigast möjliga bränsle och inte kan förses med landström under stillaliggandet i Stockholms hamn, förorsakar invånarna i skärgården och på söder i Stockholm stora hälsorisker. Eftersom de ej är anslutna till landström under liggetiden måste hjälpmotorerna hållas igång hela tiden. Med 200 fartyg, 10 timmars närvaro i närområdet, inga katalysatorer, hjälpmotorer på 10 MW orsakar de en miljökostnad 2 – 5 milj kr/säsong. Till detta kommer utsläpp av farliga partiklar som orsakas av att NO_x utsätts för solstrålning. WHO uppskattar att mellan 95 000 och 380 000 européer dör i förtid på grund av partikelföroreningarna i luften och att sjöfarten ligger bakom 20 till 30 procent av föroreningarna i kuststäderna (SvD 2004-03-15). Observera att kryssningsfartygen vid Stadsgården, Skeppsbron och på Strömmen ligger innanför Stockholms miljözon, där en bil med katalysator får tomgångsköra en minut! Svälja kameler och sila mygg!
2. Utredaren anger att kryssningstrafiken år 2004 bidrog med 2,9 miljarder konsumtion, vilket innebär 25 % av besöksnäringens omsättning i Stockholms län och 25 % räknat på omsättningen i Stockholms Stad. Dessa siffror innebär att **varje turist** (högt räknat 200 000 st) konsumerar för 14 000 kr/besök! Det är minst en tiopotens för högt. I SvD fanns en insändare i september 2003 undertecknad av Peter Egardt, Christel Wiman, Mats Hulth m fl. De hävdade att de 200 000 turisterna spenderar cirka 230 milj kr. Dessutom skall man inte jämföra turismens omsättning med sjöfartens kostnader (miljön inkluderad). Det kostar som bekant att bygga och driva hotell. Det är företagets vinster som skall tillgodoräknas.
3. Kryssningsfartygens storlek och allt större antal medför att övrig fartygstrafik liksom fritidsbåtar under sommarmånaderna får sin relativa frihet inskränkt.

4. 1900-talets ökande fartygstrafik genom skärgården har medfört stora erosionsskador längs farleder med mjuka stränder. Små öar exempelvis Sandö Sugga är snart ett minne blott. Strandskadorna vid Engarn i Södertäljeleden är alltför väl kända.
Mark-, brygg- och båtägare kämpar förgäves för att få ersättning för ibland mycket stora skador.
5. Horstensleden behöver inte byggas. De säkerhetsskäl som Sjöfartsverket anför är inte tillräckliga. Skärgårdsmiljöföreningens uppfattning är och har alltid varit att riskerna för kollision och grundstötning är utomordentligt små idag jämfört med riskerna som är förknippade med den mänskliga faktorn och el/roderfel. Denna vår uppfattning stärks av följande incidenter:

Kranen Lodbrok, med en erfaren kapten vid rodret, körde på Essingeleden under hösten 2005. Olyckan orsakades av den mänskliga faktorn. Kaptenen ansåg själv att han drabbats av hjärnsläpp. Han hade valt fel farled. Konsekvenskostnaden för olyckan blev mycket hög pga kostnaden för reparation av bron, trafikstörningarna ibland upp till en halvtimme/bil och kanske störningar i försöket med trängselavgift som startar om bara några veckor. Ett försök där 3,2 miljarder investerats.

Fartyget Tallink drabbades av "black out" under 2005, blev manöverodugligt, girade 90 grader styrbord och gick rätt upp på den lilla ön Lerskär. Incidenten inträffade i ett avsnitt av Furusundsleden *där det redan finns skilda leder för in- och utfart.*

Detta hjälpte alltså inte. Att färjan inte gick på grund eller stötte samman med ett annat fartyg var en lycklig omständighet.

6. Utredningen framhåller vikten av att hamnen är av riksintresse. (Rör mig inte!) Lika stort intresse riktas dock inte på det faktum att Horstensleden ligger inom ett skärgårdsområde som också är klassat som riksintresse. Enligt Miljöskyddslagen skall synnerliga skäl föreligga för att göra intrång. Sjöfartsverket anser intrånget vara minimalt om bortsprängning sker på vintern och ej på söndagar!!!
7. På en punkt är vi helt överens med utredaren. Sid 56: "Inseglingsförhållandena är besvärliga beroende på att farledssträckorna är långa och särskilt i Sandhamnsleden bitvis smala och krokiga."
Skärgårdsmiljöföreningens tolkar detta obestridliga faktum som att Stockholms Skärgård inte passar för att släppa in världens största färjor och stora kryssningsfartyg.

Vi uppmanar Stockholms Hamn att bidra till att anpassa trafiken till Skärgården och ej tvärtom.

Svenska Petroleum Institutet har inkommit med yttrande daterat 27 oktober 2005.

Institutets synpunkter berör endast de delar av utredningen som berör avsnitten om oljehantering i regionen. Det har under en längre tid pågått diskussioner om hur oljeförsörjningen till regionen bör lösas i ett längre perspektiv. En stor del av regionen försörjs idag via oljehamnen på Loudden men kommunfullmäktige i Stockholm har beslutat att Loudden på sikt ska avvecklas. Beslutet berör inte endast Stockholm eller Stockholms län då produkter från Loudden levereras till ett större område. SPI och Stockholms hamnar utreder för närvarande gemensamt vilka möjliga alternativa lägen som kan finnas för oljehantering när verksamheten på Loudden avvecklas. Målet med utredningen är att hitta en ny infrastruktur för att ta in drivmedel och bränslen för vidare distribution till konsumenterna i regionen. För redovisade alternativ kommer konsekvens-analyser att göras från miljömässiga, tekniska, säkerhetsmässiga och ekonomiska aspekter. Den första etappen i utredningen presenterades i mars i år, etapp 2 kommer att presenteras i november och utredningen i sin helhet beräknas vara klar under första halvåret 2006.

SPI:s synpunkter på hur den framtida infrastrukturen för bränslen och drivmedel i regionen bör ske kommer att lämnas i samband med att den specifika oljehamnsutredningen görs färdig. Det nu presenterade förslaget till hamnstrategi för Stockholmsutredningen följer den del som berör oljehantering i stort den inriktning som den specifika oljehamnsutredningen har. Vi vill dock peka på några punkter som Institutet tycker är viktiga.

Det finns ett långsiktigt behov för anläggningar inom regionen som kan lagra och distribuera flytande bränslen och drivmedel. Produkterna förändras och inslaget av förnybara komponenter ökar. Den allmänna utvecklingen i regionen innebär troligen också att förbrukningen av dessa produkter ökar. Det bästa sättet att försörja konsumenterna i regionen ur miljömässig och ekonomisk synpunkt är via tillförsel med tankfartyg och närdistribution med tankbil.

Även i en framtida infrastruktur för försörjningen av drivmedel och bränslen bör de nuvarande anläggningarna i form av hamnar och oljedepåer utnyttjas så långt som möjligt.

När leveranserna av flygfotogen till Arlanda flyttas från Loudden till Gävle/Brista minskar hanteringen på Loudden med cirka 40 %. Bergs oljehamn blir då den största oljehamnen i närområdet. Färdigställande av Norra Länken kommer att innebära att trafiken från Loudden inte längre behöver gå via Valhallavägen.

Detaljsynpunkter

Nedan framförs några detaljsynpunkter på uppgifter i texten.

På sidan 23 finns flera olika uppgifter om vilken hantering av oljeprodukter som sker i Värtahamnen.

På sida 23 anges att det på Loudden finns tre bergrum på sammanlagt 624 000 m³ för lagring av petroleumprodukter samt ett bergrum som används för bäddvatten. Den korrekta beskrivningen är att det finns 6 bergrum på sammanlagt 130 000 m³ som används för bensin och som ägs av AB Djurgårdsberg. Dessutom finns det ett bergrum som används för bäddvatten samt sju bergrum som är tagna ur drift. De bergrum som är tagna ur drift är inte sanerade.

På sidan 43 anges att arrendatorerna vid avflyttning från Loudden på egen bekostnad är skyldiga att forsla bort sina anläggningar och sanera marken. Detta är en fråga som påverkas av om en arrendator har ett besittningsskydd.

På sidan 44 anges att om Bergs oljehamn behålls innebär det att tankbilar kommer att trafikera Stockholms innerstad. Bergs roll som depå påverkar inte transporterna i Stockholms innerstad. Dessa styrs av kundernas behov i innerstaden och av lokala trafikbestämmelser för petroleumtransporter.

På sidan 48 anges att OK-Q8 har ansökt om tillstånd för att fördubbla genomslagsvolymen i Västerås. Detta är inte korrekt. OK-Q8 har ett miljötillstånd som erhöles 2001 för att hantera 550 000 ton petroleumprodukter per år. Någon ny ansökan har inte gjorts.

Svenskt Näringsliv har inkommit med yttrande daterat 1 november 2005.

Vi konstaterar att de slutsatser rapporten drar, och förslaget till hamnstrategi för Stockholm med titeln ”Att Hamna Rätt” inte utgör ett tillräckligt underlag för hur strategin slutligen skall utformas.

Enligt vår uppfattning ger rapporten en generell lägesbeskrivning om hamnsituationen i Stockholm- och Mälardalsregionen, men saknar en tydlig beskrivning över möjliga scenarier för varuförsörjning och containertransport i regionen. En väl underbyggd analys om varu- och containerflöden till och från Stockholm och inom Mälardalen efterlyses.

Tillväxt och prognos för godset baseras på antaganden, medan ett direkt stöd och en djupare beskrivning av kundernas (varuägare/rederiers) framtida och förväntade trafikmönster saknas i rapporten.

Rapporten behöver också kompletteras med underlag för gods- och containervolymer som idag och i framtiden kommer att hanteras över kombiterminaler i Stockholm och Mälardalen, samt lokalisering av och kopplingen till de intermodala ”Riksterminaler” som Banverket förnärvarande utreder.

För färje-, tåg färje- och kryssningstrafiken kommer Stockholm sannolikt att behålla sin attraktionskraft även i framtiden inte minst genom det ökande intresset för Östersjöregionen och tillväxten i Ryssland och de Baltiska länderna. Inom färje-, tåg färje- och kryssningstrafiken känns förslaget till framtidsstrategi vision 2015 stabil. Värtabanan kommer även i fortsättningen att fylla en viktig funktion genom en utveckling mot moderna tåg färjelösningar för passagerare och gods.

Vi förespråkar ett fördjupat samarbete mellan hamnarna på ostkusten, där den övergripande helhetssynen och hamnarnas specialisering samt stordriftsfördelarna kommer i fokus. En effektiv hamnstruktur gör att hamnverksamheten kan bidra till kostnadseffektiva transporter för näringslivet.

TEAM LINES Sverige AB har inkommit med yttrande daterat 11 november 2005.

Team Lines Sverige AB och vår huvudman Team Lines GmbH & Co KG tackar för förtroendet som remissinstans och här är våra synpunkter.

Team Lines är Stockholms Hamns överlägset största kund i containerterminalen och under 2004 var vår omsättning över 80% utav terminalens totalomsättning. Sannolikt blir den andelen ännu större när 2005 är till ända. Team Lines har en gedigen historia i hela Östersjön och Nordsjön och för närvarande opererar vi c:a 25 fartyg i regionen. Vi anlöper följande hamnar fler gånger i veckan; Stockholm, Södertälje, Norrköping, Gävle, Åhus, Göteborg, Tallinn, Riga, Klaipeda, Helsingfors, Kotka, Rauma, Åbo, Hamina, Gdynia, St. Petersburg, Oslo, Moss, Kristiansand, Brevik, Foynes, Rotterdam, Hamburg och Bremerhaven. Samtliga utav de rederier som trafikerar Nordeuropa till och från de stora traderna är våra kunder i olika utsträckning. Team Lines GmbH & Co KG i Hamburg är till 100% ägt av Finlines Group.

Vi vill påpeka att vi endast har synpunkter gällande den framtida containerhanteringen i Mälarenregionen. Då vi endast opererar inom detta segment så har vi varken kompetens eller insyn i förutsättningarna för rullande last s.k. ro/ro eller färjetrafiken.

Containern som lastbärare är helt dominerande på de stora traderna till och från Asien, USA, Sydamerika, Australien och Afrika. Standardenheter är 20' och 40' containers för torrlast men det finns andra typer enheter såsom 45', fryscontainers, flak, open-top m.m. m.m.

Den globala containeriseringen har stadigt ökat med 8-10% årligen allt sedan den introducerades i slutet av 50-talet och fartygen blir större och större. De största fartygen har idag en kapacitet på närmare 10.000 teu (twenty foot equivalent unit). Med andra ord alla containerstorlekar omräknade i 20-fot.

Som perspektiv till detta så kan man säga rent teoretiskt att hela Norrköpings årsvolym skulle kunna omsättas under endast ett anlop av ett sådant fartyg. Dessa fartyg trafikerar inte Östersjön över huvud taget p.g.a. att det finns begränsningar i Kielkanalen av längd, bredd och djupgående, höga dagskostnader, isklassning och att det redan idag finns ett mycket finmaskigt nät av olika feederoperatörer som trafikerar de olika hamnarna med hög kapacitet och frekvens. Utvecklingen går snarare mot att oceanrederierna minskar antalet anlop och skapar hubbar varifrån antingen egna mindre båtar utgår eller utnyttjar oberoende feederrederier som trafikerar hubben.

Det är inte troligt att Östersjön kommer att se de största containerfartygen varken på kort eller lång sikt enligt vårt bedömande. Om detta mot all förmodan skulle inträffa så skulle detta kräva långt större investeringar än de skisserade i Nynäshamn i form av kranar, lagrings ytor, infrastruktur, suprastruktur m.m. Kranarna måste vara av s.k ”post-panmax”-typ med ett långt utligger för att kunna nå ut till de yttersta raderna på en sådant stort fartyg och de bör vara 4-5 till antalet för att kunna hålla en acceptabel produktionshastighet. Som jämförelse kan nämnas att Göteborgs Hamns senaste investering i 3 sådana kranar uppgick till 240 miljoner kronor inklusive nödvändig utbyggnad av elkraftförsörjnings systemet.

Det finns idag cirka 20 globala operatörer och 20 andra som opererar på olika delmarknader till och från Europa. Av dessa så finns det endast en global aktör som anlöper Sverige med direktfartyg samt en nischoperatör som endast opererar på Atlanten.

Dessa är Maersk Sealand som är världens största containerrederi och är i stort sett representerade på jordens alla hörn och Atlantic Container Line som endast opererar från Nordeuropa till USA. Båda dessa anlöper Göteborg. Övriga aktörer har alla representation i Sverige och omlastar containers på kontinenten i hamnar som Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Felixstowe eller Antwerpen för vidarebefordran med mindre fartyg till svensk hamn. Antingen driver man en egen sådan s.k. feederlinje eller så köper man in denna transport av ett oberoende rederi som är specialiserat inom detta segment. Genom att anlita s.k. feederoperatörer får man ett heltäckande av den svenska marknaden och en flexibilitet. Till och ifrån Stockholm, Gävle och Norrköping är det framförallt Hamburg och Bremerhaven som är de stora omlastningshamnarna. De andra kontinenthamnarna används inte i någon större utsträckning för omlastning på grund av avståndet.

Det finns ett antal feederoperatörer i norra Europa. I Sverige så är Teamlines (finlandsägt) tillsammans med Unifeeder (danskägt) de klart dominerande. Fartygen som används har en kapacitet från 300 upp till 1100 teu. Sannolikt kommer även dessa fartyg att bli större till följd av den framtida volymtillväxten.

Det bedrivs idag containertrafik i någon betydande omfattning i följande hamnar på östkusten; Umeå, Skärnäs, Gävle, Stockholm, Södertälje, Västerås, Köping, Norrköping och Mönsterås. Rangordningen bland dessa är följande räknat i omsatta teu:

Officiell hamnstatistik 2004 (publicerat av Sveriges Hamnar):

1. Gävle	46637 teu
2. Mälarhamnar (Västerås & Köping)	36374 teu
3. Stockholm	33244 teu
4. Norrköping	18228 teu
5. Södertälje	15791 teu
6. Umeå	11529 teu
7. Skärnäs	8915 teu
8. Mönsterås	5408 teu
9. Övriga	5657 teu

Total

181783 teu

Om man ställer ovan siffror i relation till övriga Sverige som motsvarar detta cirka 16% av den totala omsättning av containers i landet som är drygt 1,1 miljoner teu.

En aspekt är även att hamnarna har något olika struktur vad det gäller import och export. I alla officiella siffror så redovisas hanterade teu's oavsett om de är lastade med gods eller är tomma. Grovt tillyxat så kan man säga att Stockholm och Södertälje är renodlade importhamnar där cirka 1/3 av redovisade teu är tomenheter som skeppas ut ifrån dessa hamnar på grund av den övervägande importen. Man får med andra ord in mer containers än man behöver för att tillgodose exportbehovet.

I Gävle gäller ett helt omvänt förhållande där cirka 1/3 av omsättningen är tomenheter som skeppas in till hamnen för att kunna användas för exportlast.

Containers som har Mälardalen/Ostkusten som ursprung eller destination lastas eller lossas antingen via feederbåt direkt till någon av hamnarna eller transporteras till/från Göteborg per järnväg i kombination med lastbil till avlastare eller mottagare. Detta beroende på vilken operatör som har lasten i sin vård. Det finns inga förbindelser mellan svenska ostkusten i öst-västlig riktning med containerbåtar. Detta är beroende på att på så relativt korta sträckor är containern för dyr och den marknaden är helt dominerad av trailers och lastbil med släp som går med ro/ro båtar.

Det har talats en del om den transsibiriska järnvägen som ett framtida alternativ till sjöburet gods ifrån Korea, Japan och Kina och att någon svensk östersjöhamn skulle kunna tjäna som mottagarhamn för dessa volymer. Det kräver i så fall att volymerna på en containerlinje mellan t.ex. St. Petersburg och svensk hamn skulle vara stora nog för att 1-2 gånger per vecka året runt sysselsätta containerfartyg mellan Ryssland och Sverige. Detta är ett något befängt antagande eftersom järnvägen saknar kapacitet till de enorma volymer som omsätts på den här traden och att den teoretiska kortare ledtiden genom Sibirien skulle ätas upp av omlastningar från järnväg till fartyg som går med lägre frekvens. Dessutom skulle kostnaden per transporterad enhet inte komma i närheten av priset för sjötransport. Möjligtvis skulle den transsibiriska järnvägen kunna vara ett komplement till sjötransport för högvärdigt gods som kan betala merkostnaden, dock i en mycket begränsad omfattning. Mycket måste dock göras i form av bl.a. säkerhet och spårbarhet för att de stora transportköparna skall våga ta steget dit. Idag flygs t.ex. högteknologi till och ifrån de stora marknaderna p.g.a. bland annat ledtid. Vi har svårt att se att någon containertrafik i öst- västlig riktning skulle kunna utvecklas i kombination med den transsibiriska järnvägen.

Containern är oöverträffad som lastbärare på de transoceaniska traderna och kan gå obruten från dörr till dörr med liten påverkan på godset om det är professionellt säkrat i containern. Härmed minimeras skaderisk på godset och därmed följande skadeståndskrav.

Nynäshamn/Norvik ligger för långt ifrån närmarknaden och är ett miljömässigt dåligt alternativ. Majoriteten av allt gods i containers som importeras till Stockholms hamn levereras inom en 10 mils radie ifrån hamnen. I utredningen framhålls att byggandet av dubbelspår på Nynäsbanan är av vital betydelse. Vi tror tvärt emot att

detta är dåligt investerade pengar eftersom kostnaderna för att först transportera en container mellan Nynäshamn till exempelvis Årsta för att sedan lasta över den till lastbil för att slutligen leverera till mottagaren blir alldeles för höga. Dessutom har Årsta redan idag en kraftig godsinfarkt och sannolikt måste man bygga ut kapaciteten i form av markytor där, vilket många bedömare inte anser är fysiskt möjligt. I så fall återstår endast att investera ytterligare pengar i en ny knutpunkt. All hantering kostar pengar och sannolikt kommer av kostnadsskäl merparten av transportererna mellan Nynäshamn och Mälardalen skötas med bil hela vägen.

Järnvägen är på så korta sträckor för oflexibel och inte kostnadseffektiv nog. Vi befärar att denna investering i miljardklassen kommer bli ett rent fiasko beträffande godsbefordran. Ingen eller väldigt få kommer att använda järnvägen för containers som skall levereras inom regionen.

De volymer som utmålas i utredningen förutsätter att man stänger samtliga containerhamnar på ostkusten samt att man ”knycker” volymer ifrån västkusten och Sydsverige. Detta är en logik och slutsats som vi inte tror är realistisk i någon mån. Varför skulle t.ex. gods som idag skeppas via Helsingborg eller Göteborg ta vägen över Nynäshamn istället? Sanningen är att containers som går in och ut i svenska hamnar är antingen destinerad eller lastad inom det relativa närområdet. Enda undantaget till detta är Göteborg och det beror på att där finns direkttrafik. Marknaden kräver att rederierna skall leverera containern till närmsta hamn för att få ner kostnaderna för landtransporten. Den totala slutsumman på frakträknningen är till stora delar avgörande för val av transportupplägg ifrån dörr till dörr. Landtransporten är en betydande del av den totala fraktkostnaden med anledning av dagens relativt låga sjöfrakter som är en följd av stordriften som utvecklats inom containersegmentet.

Bo Malmsten talar i sin utredning om att containertrafiken enligt alla prognoser kommer att öka kraftigt inte minst genom den positiva utvecklingen i Baltikum, Polen och Ryssland. Detta är ett riktigt påstående i sig men att dra slutsatsen att detta skulle påverka så att Nynäshamn skulle få en betydande containertrafik med anledning av detta är svårbegripligt och föga relevant. Vi har mycket svårt att se en koppling här. Mycket riktigt är Baltikum, Polen och Ryssland kraftigt växande marknader inom segmentet men den volymen går ju likt den svenska till och från kontinenthamnarna för att lastas eller lossas på oceangående fartyg. Det finns ingen logik i att t.ex. rysk last i containers skulle hanteras i Nynäshamn eller någon annan Svensk hamn förutom möjligtvis Göteborg.

Realistiska och riktiga påstående och slutsatser om Hamnvisionen:

- *Containerhanteringen bör flyttas ifrån nuvarande Frihamnen p.g.a. dålig infrastruktur och därmed dålig åtkomst.*
- *Stockholms Hamnar bör undersöka förutsättningarna för att förvärva Södertälje Hamn. Ett steg i rätt riktning men tyvärr inte nog. Andra hamnar bör involveras i strategiska samarbeten eller genom uppköp/samägande. Framför allt Gävle men även Mälarhamnar, Norrköping och Mönsterås är mest intressant när det gäller containers.*

Felaktiga påståenden och slutsatser om Nynäshamn/Norvik:

- *Flera arbetstillfällen i det industrinedläggningsdrabbade Nynäshamn.* Skall man då friställa hamnarbetarna som jobbar med containerhanteringen i Stockholm? Det är tveksamt om det blir en verklig nettoeffekt med fler arbetstillfällen inom regionen.
- *Genom kortare inseglingstider och det sydliga läget kan fartygslinjer mellan kontinenten minska sina omloppstider väsentligt.* Högst marginellt eftersom det är endast en fråga om 2-3 timmar med det tonnage som används som feederbåtar. Sedan kommer man att förlora dessa timmar på landsidan ändå. Mälardalens importdominans måste balanseras med annan hamn som är exportorienterad. Nynäshamn/Norvik kan inte leva ett eget liv. Marknadpriserna på sjöfrakt till och från de olika ostkusthamnarna skiljer sig inte nämnvärt och kan man komma närmare slutkunden via t.ex. Södertälje blir det ett naturligt val. Högst sannolikt kommer marknaden kräva ett lägre pris om man skall anlöpa Nynäshamn/Norvik för att kompensera högre kostnader för landtransporten. Den kortare inseglingen kan inte kompensera denna skillnad per hanterad enhet och därmed kan det bli så att feederlinjerna väljer andra hamnar p.g.a. minskade intäkter och därmed sämre lönsamhet.

Hot mot Nynäshamn/Norvik:

- Sviktande eller minskade volymer om Göteborg lyckas med att attrahera mer oceangående trafik. Detta scenario är uppe allt oftare på oceanrederiernas dagordningar på grund av godsinfarkten i bl.a. Hamburg och Bremerhaven. Om detta blir verklighet kommer Göteborg än mer "dränera" Ostkusten och Mellansverige på volym genom järnvägspendlar och bil.
- Andra hamnar i regionen som satsar individuellt och drar till sig "marginallast" Ett exempel på detta är Gävle med en omfattande investeringsplan i nya kranar och infrastruktur.

Team Lines förespråkar ett fördjupat samarbete mellan hamnarna på ostkusten med samarbete och helhetssyn som ledstjärna. En mycket mer förnuftig lösning vore en successiv utbyggnad och samling av resurserna i t.ex. Södertälje till att bli en effektiv containerhamn. Detta är sannolikt en mer ekonomiskt vettig lösning på flera plan. Infrastrukturen runt Södertälje finns redan på plats till mycket stor del. I jämförelse med de investeringar som krävs för att ställa Nynäshamn/Norvik i drift torde detta alternativ rent samhällsekonomiskt att föredra enligt vårt sätt att se.

Sveriges ostkust behöver en effektiv, väl fungerande containerhamn och inte ett antal små hamnar som konkurrerar om samma gods. Detta är resursslöseri med både kommunala och statliga medel. Hamnverksamhet är en ren tjänsteproduktion och inte industriell i den mening att man med relativ säkerhet kan planera en jämn produktion och logistik. Hamnverksamhet kan jämföras med personalpool företag. Marknaden

köper resurser vid behov (läs fartygsanlöp) och dessemellan står resurserna outnyttjade. Verksamheten måste därför organiseras och dimensioneras utefter dessa kriterier.

Enligt vårt förmenande skulle Södertälje kunna byggas ut för att kunna klara av en kapacitet utav 100.000 till 150.000 teu årligen ganska enkelt på kort sikt. Detta är en mer realistisk målsättning och vision förutsatt att Gävle utvecklas som tidigare samt att övriga hamnar i regionen inleder ett samarbete. Som tidigare nämnts kan inte en hamn i Mälardalen leva ett eget liv utan måste hitta en symbios med t.ex. Gävle.

Göteborg är av historiska och geografiska skäl nordens största hamn och den ställningen i Skandinavien är väl cementerad. I Göteborg finns förutsättningar för en utökad transocean trafik på grund av närheten till världshaven och de stora traderna. Med tanke på de investeringar som nyligen gjorts i Göteborg i farleder och anslutningsleder både väg- och järnvägsledes så är det också ett ”måste” för att ge avkastning på insatta medel. Detta faktum talar inte direkt till Nynäshamn/Norviks fördel och om Göteborgs Hamn lyckas med sitt ”friarstråt” är det förödande för den intecknade volymtillväxt som Bo Malmstens förslag baseras på. Däremot kan Göteborg istället bli en vinnare gällande omlastningsgodset ifrån Finland, Ryssland och Baltikum. Ett tänkbart scenario är förändrade trafikmönster i Östersjön med feedertrafik till och från Göteborg med sin eventuellt ökande direkttrafik istället för Hamburg och Bremerhaven.

Sannolikt kommer inte nuvarande järnvägsnät att klara av en kraftigt ökad volym via Göteborg. Kanske feedertrafik även inom landet kan vara ett alternativ till och från Östkusten till och från direktfartyg i Göteborgs Hamn. Noteras bör att man då talar om redan befintliga volymer som går ner till kontinenten idag med existerande feederlinjer inklusive förväntad tillväxt. Samhällsekonomiskt är detta ett mycket bra alternativ eftersom näringen själv betalar för infrastrukturen till sjöss.

En annan aspekt är också att staten via Sjöfartsverket rabatterar oceangående trafik i form av lägre farledsavgifter för sådan trafik. I praktiken så gynnar man härmed endast Göteborg eftersom det är den enda hamnen som realistiskt sett kan ta emot sådana fartyg.

Feedertrafiken betalar betydligt mer i farledsavgifter årligen än direkttrafiken i Göteborg, vilket inneburit att dessa rederier har en onaturlig hög marknadsandel i Sverige. Detta förhållningssätt är egentligen bara snedvridande för den fria konkurrensen mellan hamnarna.

Det är trots allt samma last som de olika rederierna på den svenska marknaden konkurrerar om oavsett hur godset anländer till eller lämnar landet. Det finns ingen logik i att bara för att lasten går med direktfartyg så skall staten gynna detta med rabatter och därmed ge just dessa containerrederier konkurrensfördelar. Godset måste finna sina vägar ändå.

Vi menar att Nynäshamn/Norvik är ett överdimensionerat projekt utan både kommersiell och industriell förankring bland Sveriges export- och importindustri. Projektet är behäftat med för många riskfaktorer som beskrivet ovan.

Svenska Transportarbetarförbundets Avd 8 har inkommit med yttrande daterat 27 oktober 2005.

Förslaget till hamnstrategi för Stockholm har enligt vår uppfattning flera syften som inte i första hand berör varuförsörjningen till staden och kranskommunerna. Ett syfte som endast behandlas ytterst kortfattat är Godstransportdelegationens förslag om skapandet av tre hamnregioner varav en skulle omfatta ostkusthamnarna från Norrköping till Gävle. Många av dessa hamnar har redan idag bättre intermodala förutsättningar avseende infrastruktur än Stockholm. Det är enligt vår mening tveksamt om det är samhällsekonomiskt lönsamt att göra stora infrastrukturinvesteringar för att Stockholm skall få samma förutsättningar som andra hamnar i ostkustregionen att utses som regional intermodal hamn. Likaså anser vi gjorda beräkningar över framtida tillväxt i de "nya" hamnarna inte särskilt trovärdig. Dessa beräkningar utgår från att Stockholms Hamnar skall kunna attrahera gods från övriga hamnar inom ostkustregionen. Enligt vår uppfattning är det mycket som talar för motsatsen, att hamnar i Stockholms närhet med bättre infrastrukturförutsättningar ökar sina marknadsandelar, främst kanske vad gäller enhetsgods. Enligt vår uppfattning saknas i förslaget en diskussion om hur varuförsörjningen till stockholmregionen skall kunna ske utifrån en intermodal hamn i ostkustregionen. Uppenbart krävs under alla omständigheter investeringar i både ökad järnvägskapacitet, främst då för att förbättra infarten från Årsta till Centralen, och väginvesteringar som avlastar trafik från Essingeleden. Vi är helt införstådda med att Stockholms hamn är ett Riksinteresse. Detta riksinteresse bygger på att hamnen faktiskt kan upprätthålla antingen kraven i TEN om 200 000 passagerarrörelser eller 1,5 milj. ton gods. Men att Stockholms hamn är klassificerad som sådan kan svårligen motivera infrastrukturinvesteringar i eller till Nynäshamn. Klassificeringen förpliktar inte till några investeringar. Däremot måste varuförsörjningen till staden och kranskommunerna garanteras. Hur denna skall ske på bästa sätt framgår inte av förslaget till hamnstrategi. Vår uppfattning är att förslaget till hamnstrategi måste ha ett intermodalt perspektiv och bygga på Godstransportdelegationens förslag om hamnregioner. Ett sådant förslag måste enligt vår mening ta större hänsyn till övriga hamnar inom den föreslagna ostkustregionen och perspektivet måste hela tiden vara varuförsörjning och då det är möjligt genom intermodala transportlösningar. I väntan på den sedan länge aviserade transportpolitiska propositionen förordar vi att frågan om antagande av en hamnstrategi bordläggs och i andra hand avslås med hänvisning till ovan.

Viking Line ABP har inkommit med yttrande daterat 25 oktober 2005.

Viking Line transporterar årligen ca 5,4 miljoner passagerare i färjetrafiken på Östersjön. Företaget bedriver kryssnings- och färjetrafik med sju fartyg vilka trafikerar rutterna Kapellskär - Mariehamn, Stockholm - Mariehamn/Långnäs - Åbo,

Stockholm-Mariehamn-Helsingfors, Helsingfors-Tallinn samt kryssningar mellan Stockholm-Mariehamn och Stockholm-Riga. I Sverige bedriver vi trafik på hamnarna i Kapellskär samt Masthamnen vid Stadsgårdskajen i Stockholm.

Betydelsen för turismen i Stockholm

Drygt 4 miljoner av våra 5,4 miljoner passagerare anländer/avreser till/från våra hamnar i Stockholm och Kapellskär. Våra fartyg transporterar såväl passagerare som gods. Att separera persontrafiken från godstrafiken är i dag inte möjligt utan att den kommersiella basen för hela trafiken äventyras. I en utredning som Stockholms Hamn nyligen låtit göra framgår klart vad färjetrafiken betyder för stadens restauranger, hotell, affärer, museer, nöjes- och djurparker m.m. samt inte minst för sysselsättningen inom staden och länet. Viking Line är en viktig del i denna verksamhet och tillför Stockholm stad turister både från nära och fjärran länder. Dessutom är det många svenskar som, på sin väg till eller från våra fartyg, stannar några timmar alternativt dygn för att förlänga sin kryssningsupplevelse med upplevelser i land.

Färjetrafikens läge

Vi anser att det är direkt realistiskt att koncentrera (som framförts i något fall) all färjetrafik till Värtan/Frihamnen eftersom vägnätet till och från området då, under morgontimmarna 06.45 -10.00, teoretiskt är tvunget att klara c:a 25 000 människor som ankommer eller skall avresa med fartygen, samtidigt som boende på Lidingö och Hjorthagen/Värtan skall ta sig till sina arbeten. Även när Norra länken blir klar så kommer detta problem att kvarstå eftersom Essingeleden visat sig vara mycket sårbar och trafikstopp/kaos sker vid minsta trafikstörning på leden. Möjligen skulle en framtida utbyggnad av vägnätet med Östra Länken förbättra situationen något. Vi kan även räkna med att det i framtiden blir utökad trafik på Ryssland/Baltikum vilket ytterligare kommer att öka belastningen samt kräva mer utrymme i Frihamnen (som redan är anpassad för trafik från tredje land).

Vårt läge

Vårt läge i Masthamnen innebär att det är promenadavstånd för våra resenärer till många av stadens turistiska begivenheter såsom Fjällgatan, Gamla Stan, Slottet, Djurgårdsfärjorna etc. vilket naturligtvis är mycket bra ur miljösynpunkt. Uppskattningen hos våra passagerare är också stor över detta faktum och inte minst våra asiatiska resenärer visar verkligen sin uppskattning över närheten till centrum. För övrigt kan nämnas att antalet Kinesiska resenärer ökat mycket de senaste åren och är nu den femte största nationaliteten i vår passagerarstatistik. I och med Södra Länkens tillkomst har tillgängligheten till vår terminal i Masthamnen för våra kunder näst intill blivit idealisk genom att vägen fram till terminalen är fyrfilig ända från E4:n vid Nybodakopplet. För att tillgängligheten skall bli helt perfekt och också förbättra trafikflödet till/från Slussen för trafik till/från Nacka/Värmdö, bör en ny av- och påfart i anslutning till Folkungagatan/Londonviadukten byggas. I detta

sammanhang vill vi också framföra att vi stöder utredarens förslag om att ”Kollektivtrafikförsörjningen vid Masthamnen snarast bör byggas ut med spårbundna förbindelser (snabbspårväg)”

Terminalen

Beträffande frågan om terminalbyggnaden, så delar vi utredarens synpunkt och förslag om att det skulle vara gynnsamt med en kombinerad färje- och kryssningsterminal i Masthamnen/Stadsgården. En dylik lösning skulle sannolikt även vara till fördel för Stockholms Hamn och övriga involverade eftersom man kunde dra nytta av den befintliga kunskapen samt nå gemensamma lösningar för ISPS kontrollen av de båda verksamheterna.

Miljön i Masthamnen

Sjöfart och hamnverksamhet har i likhet med övrig trafik påverkan på miljön. Trafiken är dock nödvändig. I Stockholms stads översiktsplan (ÖP 99) anges Stockholms hamn som "riksintresse" definierat som hamndelarna Värtan-Frihamnen och Stadsgårdshamnen-Tegelvikshamnen/Masthamnen. Därför kan annan verksamhet, som eventuellt kan störas eller anses störande inte bedrivas eller planeras i områden som ligger inom de områden som i dag störs eller i framtiden befaras störas av hamnverksamheten. Sedan 1985 är de fartyg, vilka ej har miljövänlig katalysator, och som ligger vid kaj över dagen anslutna till landström genom den transformatorstation som ligger i direkt anslutning till våra fartyg. Nämnas bör också att Viking Line lämnar såväl läns-, grå- samt svartvatten till reningsanläggningar i land. Övrigt avfall från fartygen sorteras i fraktioner för att sedan tas om hand för återvinning alternativt destruktion.

Drivmedelsförsörjning

Vi noterar också att utredningens utgångspunkt är att oljehantering i Loudden ska avvecklas före 2011. Vi vill i detta sammanhang påtala vikten av att förutsättningar skapas så att fartyg som kommer till Stockholm kan erbjudas möjlighet att bunkra miljövänligt lågsvavligt drivmedel utan att belasta miljön ytterligare genom att transportera detta drivmedel med lastbilar från andra platser utanför länet.

Fraktverksamheten

Fraktverksamheten har historiskt, och är likaså idag, av stor betydelse för vår verksamhet. Skulle verksamheten flyttas bort från Masthamnen/Stadsgården skulle detta även ha klara negativa konsekvenser för fraktens vidkommande. Den nyöppnade Södra länken underlättar mycket trafikströmningen till och från Stadsgården eftersom större delen av vår frakttrafik fortsätter söderut i Sverige/omlastningsterminaler söder om Stockholm, vilket innebär fördelaktigare ledtider och minskad miljöpåverkan för Stockholm om vår färjetrafik utgår från Stadsgården. Ser man till Värta hamnen/Frihamnen är trafikflödet avsevärt svårare redan i dagsläget än vad det är till Stadsgården. Även uppställningsytorna för frakt är gynnsammare i Stadsgården. Genom ett effektivt utnyttjande av dessa uppställningsytor, så klarar vi trafiken och skulle även kunna utveckla denna en aning. I Värta hamnen å andra sidan är vår uppfattning att konkurrenterna redan i dag har stor brist på uppställningsområde.

Nautisk aspekt

Skulle vår trafik omallokeras till Värtan, ser vi med oro på vad detta skulle innebära även ur turlistehänseende. Såväl Siljas som Tallinks och Viking Lines fartyg anländer och avgår enligt nästan identisk tidtabell vilket kan ge mycket problematik då de skulle använda sig av samma hamnområde och farled till och från Stockholm.

Konklusion

Bland annat av ovanstående anledningar stöder vi utredarens förslag om att det finns behov av en kryssnings- och färjeterminal i Masthamnen i Stadsgården. Vår klara önskan är att vi skulle få bedriva vår verksamhet i Masthamnen/Stadsgården även framledes.

RESERVATIONER M M

Marknämnden

Reservation anfördes av Ulf Fridebäck (fp), Lennart Mikaelsson (kd) samt Marianne Ahlgren (fp) enligt följande.

Att lämna remissen utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (v) och Ann-Marie Strömberg (v) enligt följande.

Värtabanan

Stora investeringar har under de allra senaste åren gjorts av Banverket på Värtabanan: ATC-system för ökad säkerhet, som tillåter tågen gå dubbla hastigheten mot tidigare, förbättrad räls m.m. Detta har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls vid dagens standard. Metoder för att kombinera bibehållen järnväg parallellt med bostadsbyggande på Norra Stationsområdet bör vara av stor angelägenhet. Silja Line projekterar två nya stora järnvägsfärjor med starkt utökad kapacitet, särskilt för passagerare jämfört med idag, en passagerartrafik man ej ser möjlighet att kunna driva från Nynäshamn.

Att i Förslaget till Hamnstrategi spekulera i nedläggning av Värtabanan anser vi vara helt fel, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är utan konkurrens det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet. Hamnen borde snarare se till utvecklingsmöjligheterna i denna satsning istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

Långsiktigt alternativ till oljehanteringen på Loudden

I hamnstrategin utpekas Södertälje och/eller Nynäshamn som potentiella långsiktiga alternativ till oljehanteringen på Loudden (punkt 7, sid 7). Vänsterpartiet förordar i detta fall Nynäshamn p g a mycket kort insegling från havet, vilket minskar risken för olyckor och minimerar intrång i känsliga skärgårdsmiljöer. En oljehamn i Nynäshamn förutsätter dock ett fullt utbyggt dubbelspår för gods- och oljetransporter på Nynäsbanan. Nybyggen av cisterner behövs.

Alternativet Södertälje hamn har längre insegling, ligger vid en tätt trafikerad farled som också innehåller några smala passager, i synnerhet vid Getryggen. Att i

Södertälje dyrt arrendera eller köpa idag privatägda cisterner måste ställas mot egna nybyggda cisterner i Nynäshamn.

Bunkerolja

Behovet av en depå för tillräckliga kvantiteter bunkerolja i Stockholms hamns närhet är konkret. Detta måste lösas innan avvecklingen av Loudden.

Hamndirektivet

Vi är starkt kritiska till det förslag till EU:s hamndirektiv, som ska upp i plena i januari 2006.

Vi ser med oro på en utveckling i den riktning som förslaget är inriktat på. Hamnverksamhet är en del av den grundläggande infrastrukturen som samhället bör behålla i sin ägo och inte avhända sig kontrollen av. Centrala delar av verksamheten bör fortsätta och där så är lämpligt återföras i offentlig regi.

Utbyggnad av vägar i Stockholmsregionen

I visionen hävdas att Förbifart Stockholm är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen (punkt 12, sid 8), vilket man menar skulle gynna hamnverksamheten. Vidare utpekas bl a ”fullbordandet av Ringen” som en viktig väginvestering.

Vi anser att dessa vägutbyggnader vare sig är nödvändiga eller önskvärda. En storskalig satsning på vägutbyggnad innebär en satsning på ett ohållbart transportsystem, i och med att tillgången på väg ökar gynnas ohållbara vägtransporter av gods mm.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.

Reservation anfördes av Charlotte Unger (mp) enligt följande.

Förslaget till hamnstrategi innehåller ingen närmare analys kring Stockholms varuförsörjning i framtiden. Att Stockholm ska bygga en mycket stor godshamn vid Nynäshamn har varit en förutsatt för utredningen och någon alternativ analys för hur stora delar av godshanteringen i Frihamnen kan omlokaliseras till läge utanför staden har inte gjorts. Stadens mål att få arbetsplatser och bostäder i Frihamnen-Värtan-Loudden försenas med denna låsning till Norvikprojektet, som oavsett ståndpunkt kommer ta lång tid att genomföra.

En lösning som bör tittas närmare på är möjligheten att Södertälje hamn på kortare tid kan utöka containerkapaciteten med minst den volym som Frihamnen har idag. Södertälje idag är den närmaste befintliga hamnen som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering.

Skärgårdstrafiken och båtpendling behöver integreras bättre i Stockholms utvecklingsplaner. Det är därför bra att kontoret pekar på möjligheten att pröva användningen av södra kajen i Värtahamnen.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde fått mer uppmärksamhet i utredningen då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning.

Särskilt uttalande gjordes av Berthold Gustavsson (m), Anna Werzäll (m) samt Helena Bonnier (m) enligt följande.

Det är mycket viktigt att Stockholm även i framtiden får fortsätta att vara en hamnstad därtill vill vi värna Stockholms historiska ställning som levande hamnstad. Stockholms hamnar är mycket viktiga för varuförsörjningen i hela Mälardalsregionen. Mycket talar för att betydelsen kommer att öka i framtiden med kraftigt ökad handel med Ryssland och de baltiska staterna. Det fortsatta arbetet med Stockholms Hamnars utveckling skall bedrivas med inriktning att bolaget skall medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv.

Utvecklingen talar för en kraftig ökning av godsvolymer till regionen. Prognoserna visar på en ökning med 50-80 procent de kommande 10 åren. Huvuddelen av den containertrafik som kommer till stockholmsregionen i dag kommer till Sverige via Göteborg. De containerfartyg som lägger till vid Stockholms hamn tvingas först gå krokiga och riskfyllda inseglingsleder genom skärgården för att sedan lossas i Stockholm och efter det lastas om i Jordbro för att sedan fraktas vidare till respektive slutstation.

För att möta detta behov bör ny hamnkapacitet tillskapas i regionen. Mycket talar här för en ny stor hamn vid Norvik. Hur ägarförhållandena för den nya hamnen ska se ut är en öppen fråga. Men det finns internationella intressenter och det är angeläget att undersöka hur seriöst detta intresse är när det gäller bl a delägande.

Miljö- och hälsoskyddsämnden

Reservation anfördes av Erik Wassén (fp), Johan Steenhoff Eriksen (m) och Katarina Larsson (m) samt tjänstgörande ersättarna Gustav Åkerblom (fp) och Lena Bring (m) enligt följande.

1. i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. hamnstrategin bör kompletteras med en strategisk miljöbedömning av befintlig oljehantering och av de förslag som presenteras i rapporten
3. därutöver anför följande.

Stockholms hamns oljehantering är av avgörande betydelse för regionens oljeförsörjning. Det är viktigt att oljehantering i Loudden ersätts med ett alternativ som väl svarar upp till de krav som finns vad gäller kapacitet, säkerhet och miljö. Dagens situation där stora oljefartyg går genom skärgården och tankbilar trafikerar de centrala delarna av innerstaden är ohållbar.

För att få rimliga perspektiv på miljöeffekterna av de alternativa förslagen till Loudden, måste också den befintliga oljehantering belysas ur ett miljöperspektiv. Miljöpåverkan från de alternativa förslagen till oljehantering ska jämföras med den miljöpåvekan som idag finns från oljehantering i Loudden.

Förekomsten av livaktiga och levande hamnar är en stor tillgång för Stockholm, både som turist- och som handelsstad. Hamnverksamheten utgör dessutom en viktig del i stadens identitet som sjöstad. Vi ser därför positivt på hamnverksamheten och välkomnar exempelvis ökad kryssningstrafik. Övrig utveckling av staden får inte tillåtas omöjliggöra framtida hamnverksamhet.

Vi anser inte att Stockholms hamnar ska förvärva Södertälje hamn. Vi ser ingen anledning till att ett kommunalt bolag ytterligare ska utöka sin verksamhet i andra kommuner.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Viviann Gunnarsson (mp), ledamöterna Reine Meyer Strömberg (s), Per Aldeborg (s) och Ulla Jöhnk (s) samt tjänstgörande ersättarna Mervi Mäkinen Anderson (s), Carina Paulsson (s) och Stellan Hamrin (v) enligt följande.

Det är mycket viktigt att det finns järnvägsförbindelse även i fortsättningen till Värtahamnen. Utredningen uppvisar brister avseende väg och järnvägstransporter till hamnarna. Prioriteringarna i bl.a. EU:s transportdirektiv utgår från minskningar av antalet transporter, minskningar av storleken på lastbilar och långtradare och ökning av järnvägs- och sjötransporter. Bl.a. utbyggnaderna av hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn tar inte hänsyn till denna mer övergripande strategi för varutransporter.

Att i hamnstrategin ta upp nödvändigheten av ett auktoritativt regionalt organ är att gå utanför befogenheterna för företaget men samtidigt kan konstateras att strategin totalt sett uppvisar en bristande kommunikation med andra i regionen existerande hamnverksamheter.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Lotta Edholm (fp) och Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att ärendet tas utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden delvis godkänner kontorets förslag på svar samt anför följande.

Förslaget till hamnstrategi innehåller ingen närmare analys kring Stockholms varuförsörjning i framtiden. Att Stockholm ska bygga en mycket stor godshamn vid Nynäshamn har förutsatts av utredningen och någon alternativ analys för hur stora delar av godshanteringen i Frihamnen som kan omlokaliseras till lägen utanför staden har inte gjorts. Stadens mål att få arbetsplatser och bostäder i Frihamnen-Värtan-Loudden försenas med denna låsning till Norvikprojektet, som oavsett ståndpunkt kommer ta lång tid att genomföra.

En lösning som bör studeras närmare är möjligheten att Södertälje hamn på kortare tid kan utöka containerkapaciteten med minst den volym som Frihamnen har idag. Södertälje idag är den närmaste befintliga hamnen som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering.

Skärgårdstrafiken och båtpendling behöver integreras bättre i Stockholms utvecklingsplaner. Det är därför bra att kontoret pekar på möjligheten att pröva användningen av södra kajen i Värtahamnen.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde fått mer uppmärksamhet i utredningen då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning.

Särskilt uttalande gjordes av Mats G. Nilsson (m), Joakim Larsson (m), Ingvar Snees (m) och Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Det är mycket viktigt att Stockholm även i framtiden får fortsätta att vara en hamnstad därtill vill vi värna Stockholms historiska ställning som levande hamnstad. Stockholms hamnar är mycket viktiga för varuförsörjningen i hela Mälardalsregionen. Mycket talar för att betydelsen kommer att öka i framtiden med kraftigt ökad handel med Ryssland och de baltiska staterna. Det fortsatta arbetet med Stockholms Hamnars utveckling skall bedrivas med inriktning att bolaget skall medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv.

Utvecklingen talar för en kraftig ökning av godsvolymer till regionen. Prognoserna visar på en ökning med 50-80 procent de kommande 10 åren. Huvuddelen av den containertrafik som kommer till stockholmsregionen i dag kommer till Sverige via Göteborg. De containerfartyg som lägger till vid Stockholms hamn tvingas först gå krokiga och riskfyllda inseglingsleder genom skärgården för att sedan lossas i Stockholm och efter det lastas om i Jordbro för att sedan fraktas vidare till respektive slutstation.

För att möta detta behov bör ny hamnkapacitet tillskapas i regionen. Mycket talar här för en ny stor hamn vid Norvik. Hur ägarförhållandena för den nya hamnen ska se ut är en öppen fråga. Men det finns internationella intressenter och det är angeläget att undersöka hur seriöst detta intresse är när det gäller bl a delägande.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Madeleine Sjöstedt (fp) och Hannah Ekeröos (kd) enligt följande.

Att trafiknämnden beslutar att lämna remissen utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg (v) och Per Ohlin (v) enligt följande.

Värtabanan

Stora investeringar har under de allra senaste åren gjorts av Banverket på Värtabanan: ATC-system för ökad säkerhet, som tillåter tågen gå dubbla hastigheten mot tidigare, förbättrad räls m.m. Detta har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls vid dagens standard. Metoder för att kombinera bibehållen järnväg parallellt med bostadsbyggande på Norra Stationsområdet bör vara av stor angelägenhet. Silja Line projekterar två nya stora järnvägsfärjor med starkt utökad kapacitet, särskilt för passagerare jämfört med idag, en passagerartrafik man ej ser möjlighet att kunna driva från Nynäshamn.

Att i Förslaget till Hamnstrategi spekulera i nedläggning av Värtabanan anser vi vara helt fel, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är utan konkurrens det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet. Hamnen borde snarare se till utvecklingsmöjligheterna i denna satsning istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

Långsiktigt alternativ till oljehantering på Loudden

I hamnstrategin utpekas Södertälje och/eller Nynäshamn som potentiella långsiktiga alternativ till oljehantering på Loudden (punkt 7, sid 7). Vänsterpartiet förordar i detta fall Nynäshamn p g a mycket kort insegling från havet, vilket minskar risken för olyckor och minimerar intrång i känsliga skärgårdsmiljöer. En oljehamn i Nynäshamn förutsätter dock ett fullt utbyggt dubbelspår för gods- och olje-transporter på Nynäsbanan. Nybyggen av cisterner behövs.

Alternativet Södertälje hamn har längre insegling, ligger vid en tätt trafikerad farled som också innehåller några smala passager, i synnerhet vid Getryggen. Att i

Södertälje dyrt arrendera eller köpa idag privatägda cisterner måste ställas mot egna nybyggda cisterner i Nynäshamn.

Bunkerolja

Behovet av en depå för tillräckliga kvantiteter bunkerolja i Stockholms hamns närhet är konkret. Detta måste lösas innan avvecklingen av Loudden.

Hamndirektivet

Vi är starkt kritiska till förslaget till det förslaget till EU:s hamndirektiv, som ska upp i plena i januari 2006.

Vi ser med oro på en utveckling i den riktning som förslaget är inriktat på. Hamnverksamhet är en del av den grundläggande infrastrukturen som samhället bör behålla i sin ägo och inte avhända sig kontrollen av. Centrala delar av verksamheten bör fortsätta och där så är lämpligt återföras i offentlig regi.

Utbyggnad av vägar i Stockholmsregionen

I visionen hävdas att Förbifart Stockholm är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen (punkt 12, sid 8), vilket man menar skulle gynna hamnverksamheten. Vidare utpekas bland annat "fullbordandet av Ringen" som en viktig väginvestering.

Vi anser att dessa vägutbyggnader vare sig är nödvändiga eller önskvärda. En storskalig satsning på vägutbyggnad innebär en satsning på ett ohållbart transportsystem, i och med att tillgången på väg ökar gynnas ohållbara vägtransporter av gods mm.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Förslaget till hamnstrategi innehåller ingen närmare analys kring Stockholms varuförsörjning i framtiden. Att Stockholm ska bygga en mycket stor godshamn vid Nynäshamn verkar ha varit en förutsättning i utredningen och någon alternativ analys för hur det mesta av godshanteringen i Frihamnen kan omlokaliseras till läge utanför staden har inte gjorts. Stadens mål att få arbetsplatser och bostäder i Frihamnen-Värtan-Loudden försenas med denna lösning till Norvikprojektet, som oavsett ståndpunkt kommer ta lång tid att genomföra.

En lösning som bör tittas närmare på är möjligheten att Södertälje hamn på kortare tid kan utöka containerkapaciteten med minst den volym som Frihamnen har idag. Södertälje idag är den närmaste befintliga hamnen som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering.

Skärgårdstrafiken och båtpendling behöver integreras bättre i Stockholms utvecklingsplaner. Det är därför bra att kontoret pekar på möjligheten att pröva användningen av södra kajen i Värtahamnen.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde fått mer uppmärksamhet i utredningen då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning.

Det är av stor vikt för en positiv utveckling av Värtahamnen/Frihamnen och de nya bostadsområdena där att Värtabanan bevaras och utvecklas. Stora investeringar har redan gjorts av Banverket på Värtabanan vilket har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls och utvecklas vidare.

Spekulationerna om nedläggning av Värtabanan i Förslaget till Hamnstrategi är olyckligt, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet, och man bör i strategin se till utvecklingsmöjligheterna för denna kombination istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

I visionen hävdas att Förbifart Stockholm är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen (punkt 12, sid 8), vilket man menar skulle gynna hamnverksamheten. Vidare utpekas bl a ”fullbordandet av Ringen” som en viktig väginvestering.

Vi anser att dessa vägutbyggnader vare sig är nödvändiga eller önskvärda. En storskalig satsning på vägutbyggnad innebär en satsning på ett ohållbart transportsystem. I och med att tillgången på väg ökar gynnas ohållbara vägtransporter av gods och ökad persontrafik på väg.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.

Särskilt uttalande gjordes av Mirja Särkiniemi m fl (s) enligt följande.

I den infrastrukturutveckling som utredningen berör vill vi särskilt betona vikten av spårvägstrafik och utbyggnaden av dubbelspår till Nynäshamn. Godstransporterna bör förläggas till Norvik där ett järnvägsfärjeläge bör anläggas.

Särskilt uttalande gjordes av Sten Nordin m fl (m) enligt följande.

Det är mycket viktigt att Stockholm även i framtiden får fortsätta att vara en hamnstad därtill vill vi värna Stockholms historiska ställning som levande hamnstad. Stockholms hamnar är mycket viktiga för varuförsörjningen i hela Mälardalsregionen. Mycket talar för att betydelsen kommer att öka i framtiden med kraftigt ökad handel med Ryssland och de baltiska staterna. Det fortsatta arbetet med Stockholms Hamnars utveckling skall bedrivas med inriktning att bolaget skall medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv.

Utvecklingen talar för en kraftig ökning av godsvolymer till regionen. Prognoserna visar på en ökning med 50-80 procent de kommande 10 åren. Huvuddelen av den containertrafik som kommer till stockholmsregionen i dag kommer till Sverige via Göteborg. De containerfartyg som lägger till vid Stockholms hamn tvingas först gå krokiga och riskfyllda inseglingsleder genom skärgården för att sedan lossas i Stockholm och efter det lastas om i Jordbro för att sedan fraktas vidare till respektive slutstation.

För att möta detta behov bör ny hamnkapacitet tillskapas i regionen. Mycket talar här för en ny stor hamn vid Norvik. Hur ägarförhållandena för den nya hamnen ska se ut är en öppen fråga. Men det finns internationella intressenter och det är angeläget att undersöka hur seriöst detta intresse är när det gäller bl a delägande.

Östermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Helena Bonnier (m) enligt följande.

Att stadsdelsnämnden bifaller kontorets förslag till beslut.

Reservation anfördes av Claes Fleming (fp) och Jan Ulander (kd) enligt följande.

Att nämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av Rolf Lindell m fl (s) och Aila Erkkilä (v) enligt följande.

Det är mycket positivt för miljön att man nu rekommenderar en elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i Värtahamnen och Frihamnen. Om det visar sig att bostadsbebyggelse i hamnområdena kommer i konflikt med hamnverksamheten måste en annan strategi väljas. Vi anser att man bör gå vidare med bostäder utmed Sandhamnsgatans front mot Gärdets sportfält på samma sätt som nu planeras i kv.

Stettin 4. Kontorsverksamheterna där skulle då i stället kunna erbjudas plats inom hamnområdet.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Sofi Matthiesen (mp) enligt följande.

Det kan konstateras att förslaget till hamnstrategi i många delar ligger nära de planer som Stockholms Hamnar AB redan har, som mer långsiktig och bredare strategi för stadens hantering av hamnfrågor är det tunnare.

Förslaget till hamnstrategi ger inget svar på hur varuförsörjningen till Stockholm i större utsträckning än idag kan klaras med sjöfart genom förbättringar av hamnkapaciteten i regionen. Någon analys av utvecklingen av varuförsörjningen av staden görs överhuvudtaget inte i ett framtidsperspektiv, utan mer kraft har lagts på ett på sitt sätt viktiga men ändå annat mål – att bli det ledande centrat i Östersjöregionen. Med tanke på att stadens utvecklingsmål pekar ut näringssektorerna IT, design, bioteknik och miljöteknik, blir det med detta förslag på strategi otydligt om godshantering också ska ses som en tillväxtbransch för Stockholm.

Även i en framtida Värta- och Frihamn som i huvudsakligen färjelägen är en järnvägsanslutning viktigt för att hålla nere miljöpåverkan. Även en fungerande energihamn har detta behov.

Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde fått mer uppmärksamhet då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning.

Det är bra och viktigt att förslaget även pekar på vikten av att skärgårdstrafiken integreras i Stockholms utvecklingsplaner, fler konkreta förslag på förbättringar hade därför önskats i den delen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Helena Bonnier m fl (m) enligt följande.

Det är mycket viktigt att Stockholm även i framtiden får fortsätta att vara en hamnstad därtill vill vi värna Stockholms historiska ställning som levande hamnstad. Stockholms hamnar är mycket viktiga för varuförsörjningen i hela Mälardalsregionen. Mycket talar för att betydelsen kommer att öka i framtiden med kraftigt ökad handel med Ryssland och de baltiska staterna. Det fortsatta arbetet med Stockholms Hamnars utveckling skall bedrivas med inriktning att bolaget skall medverka till att regionens behov av effektiv hamnkapacitet kan tillgodoses i ett långt perspektiv.

Utvecklingen talar för en kraftig ökning av godsvolymer till regionen. Prognoserna visar på en ökning med 50-80 procent de kommande 10 åren. Huvuddelen av den containertrafik som kommer till stockholmsregionen i dag

kommer till Sverige via Göteborg. De containerfartyg som lägger till vid Stockholms hamn tvingas först gå krokiga och riskfyllda inseglsleder genom skärgården för att sedan lossas i Stockholm och efter det lastas om i Jordbro för att sedan fraktas vidare till respektive slutstation.

För att möta detta behov bör ny hamnkapacitet tillskapas i regionen. Mycket talar här för en ny stor hamn vid Norvik. Hur ägarförhållandena för den nya hamnen ska se ut är en öppen fråga. Men det finns internationella intressenter och det är angeläget att undersöka hur seriöst detta intresse är när det gäller bl a delägande.

Stockholms Hamnar AB

Reservation anfördes av Åsa Romson (mp) enligt följande.

Det kan konstateras att förslaget till hamnstrategi i många delar ligger nära de planer som Stockholms Hamnar AB redan har, som mera långsiktig och bredare strategi för stadens hantering av hamnfrågor är det tunnare.

Förslaget till hamnstrategi ger inget svar på hur varuförsörjningen till Stockholm i större utsträckning än idag kan klaras med sjöfart genom förbättringar av hamnkapaciteten i regionen. Någon analys av utvecklingen av varuförsörjningen av staden görs överhuvudtaget inte i ett framtidsperspektiv, utan mer kraft har lagts på ett på sitt sätt viktiga men ändå annat mål – att bli ledande centralt i Östersjöregionen. Med tanke på att stadens utvecklingsmål pekar ut näringssektorerna IT, design, bioteknik och miljöteknik, blir det med detta förslag på strategi ottydligt om godshantering också ska ses som en tillväxtbransch för Stockholm.

Även i en framtida Värta- och Frihamn som i huvudsakligen färjelägen är en jämvägsanslutning viktigt för att hålla nere miljöpåverkan. Även en fungerande energihamn har detta behov.

Förslaget att Stockholms Hamnar AB köper Södertälje Hamn är intressant, inte minst för att Södertälje idag är den närmaste hamnens som har kapacitet både att ta emot mer olja och bli ett större nav för containerhantering. Frågan bör dock utredas vidare och även andra samarbetsformer diskuteras. Frågan om ökade möjligheter att gå med båt direkt till olika verksamheter som kräver många tunga transporter borde ha fått mer uppmärksamhet då mycket viktig hamnverksamhet i Stockholm sker på detta sätt, för till exempel sand- och betongsektorn. Här kan fler alternativ finnas och viktiga avvägningar behöva göras gentemot annan markanvändning. Det är bra och viktigt att förslaget även pekar på vikten av att skärgårdstrafiken integreras i Stockholms utvecklingsplaner, fler konkreta förslag på förbättringar hade därför önskats i den delen.

Särskilt uttalande gjordes av Carl-Erik Hedlund (m) Claes Boltenstern (m) och Inge-Britt Lundin (fp) enligt följande.

Det är mycket tveksamt hur ett förvärv av Södertälje hamn skulle kunna förbättra situationen för Stockholms hamns brist på kapacitet. Stockholms stad bör därför inte inleda några förhandlingar med Södertälje kommun när det gäller förvärv av Södertälje.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Djerf (v) enligt följande.

Värtabanan

Stora investeringar har under de allra senaste åren gjorts av Banverket på Värtabanan: ATC-system för ökad säkerhet, som tillåter tågen gå dubbla hastigheten mot tidigare, förbättrad räls m.m. Detta har varit av stor betydelse inte minst för tågseten till Silja Lines järnvägsfärjor. Även för att behålla flexibilitet för transporter till området Värtan-Frihamnen anser vi det viktigt att Värtabanan bibehålls vid dagens standard. Metoder för att kombinera bibehållen järnväg parallellt med bostadsbyggande på Norra Stationsområdet bör vara av stor angelägenhet. Silja Line projekterar två nya stora järnvägsfärjor med starkt utökad kapacitet, särskilt för passagerare jämfört med idag, en passagerartrafik man ej ser möjlighet att kunna driva från Nynäshamn.

Att i Förslaget till Hamnstrategi spekulera i nedläggning av Värtabanan anser vi vara helt fel, och i strid med Stockholms Hamns uttalade miljöpolicy. Kombinationen sjöfart-järnväg är utan konkurrens det miljövänligaste och mest ekonomiska transportsättet. Hamnen borde snarare se till utvecklingsmöjligheterna i denna satsning istället för att se svårigheterna och spekulera i en eventuell nedläggning. Som anges i Hamnstrategin finns ett intresse hos Fortum Värme att kunna använda sig av Värtabanan för transport av biobränslen till det nya värmeverket.

Långsiktigt alternativ till oljehanteringen på Loudden

I hamnstrategin utpekas Södertälje och/eller Nynäshamn som potentiella långsiktiga alternativ till oljehanteringen på Loudden (punkt 7, sid 7). Vänsterpartiet förordar i detta fall Nynäshamn p g a mycket kort insegling från havet, vilket minskar risken för olyckor och minimerar intrång i känsliga skärgårdsmiljöer. En oljehamn i Nynäshamn förutsätter dock ett fullt utbyggt dubbelspår för gods- och olje-transporter på Nynäsbanan. Nybyggen av cisterner behövs.

Alternativet Södertälje hamn har längre insegling, ligger vid en tätt trafikerad farled som också innehåller några smala passager, i synnerhet vid Getryggen. Att i Södertälje dyrt arrendera eller köpa idag privatägda cisterner måste ställas mot egna nybyggda cisterner i Nynäshamn.

Bunkerolja

Behovet av en depå för tillräckliga kvantiteter bunkerolja i Stockholms hamns närhet är konkret. Detta måste lösas innan avvecklingen av Loudden.

Hamndirektivet

Vi är starkt kritiska till förslaget till det förslag till EU:s hamndirektiv, som ska upp i plena i januari 2006. Vi ser med oro på en utveckling i den riktning som förslaget är inriktat på. Hamnverksamhet är en del av den grundläggande infrastrukturen som samhället bör behålla i sin ägo och inte avhända sig kontrollen av. Centrala delar av verksamheten bör fortsätta och där så är lämpligt återföras i offentlig regi.

Utbyggnad av vägar i Stockholmsregionen

I visionen hävdas att Förbifart Stockholm är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen (punkt 12, sid 8), vilket man menar skulle gynna hamnverksamheten. Vidare utpekas bl a ”fullbordandet av Ringen” som en viktig väginvestering.

Vi anser att dessa vägutbyggnader vare sig är nödvändiga eller önskvärda. En storskalig satsning på vägutbyggnad innebär en satsning på ett ohållbart transportsystem, i och med att tillgången på väg ökar gynnas ohållbara vägtransporter av gods mm.

I vägvalet inför nya transportsystemsatsningar bör energieffektiva och mindre miljöpåverkande transportmedel, såsom färjetrafik och järnväg, gynnas. Därför stödjer vi hamnvisionen i dess önskan om en snabb utbyggnad av Mälartunneln samt utbyggnad av dubbelspår till Nynäshamn.