



**Tid:** 24 november 2005 kl 15.00 – 15.45

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 2005-11-24

Leif Rönngren

Berthold Gustavsson

**Närvarande:**

Ledamöter

Leif Rönngren (s), ordförande

Hasan Dölek (s)

Ulf Fridebäck (fp)

Berthold Gustavsson (m)

Karin Hanqvist (s)

Lennart Mikaelsson (kd)

Gunnar Sandell (s)

Kajsa Stenfelt (v)

Anna Wersäll (m)

Ersättare

Marianne Ahlgren (fp), tjänstgörande

Helena Bonnier (m), tjänstgörande

Maurice Forslund (kd)

Per Hallerby (fp)

Gunilla Hansson (s)

Olivia Hasahya (s)

Kenneth Nilsson (s)

Ann-Marie Strömberg (v)

Jan Tigerström (m)

Charlotte Unger (mp), tjänstgörande

Ornina Younan (s), tjänstgörande

Tjänstemän

Markdirektören Göran Långsved (§§ 1-17 och 19-31) och nämndsekreteraren Hans Engstrand. Vidare tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Lars Fränne, Lars Fyrvald, Lennart Gustafsson, Bengt Hjelm, Eva Olsson, Torsten Samuelsson samt borgarrådssekreteraren från roteln Petra Nieto.

## **”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Remiss**

Dnr M2005-000-00889

Protokollsutdrag

Markkontoret m fl hade avgivit gemensamt tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs – vad avser marknämnden - enligt följande:

Marknämnden överlämnar och åberopar utlåtandet till stadsledningskontoret som svar på remiss av ”Att hamna rätt” - förslag till hamnstrategi för Stockholm, dnr 309-3360/2005.

### **Yrkanden**

Bifall yrkades till kontorens förslag.

Ledamöterna Ulf Fridebäck m fl (fp) och Lennart Mikaelsson (kd) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga B1**.

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga B2**.

Tjänstgörande ersättaren Charlotte Unger (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga B3**.

### **Beslut**

Marknämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorens förslag d v s

Marknämnden överlämnar och åberopar utlåtandet till stadsledningskontoret som svar på remiss av ”Att hamna rätt” - förslag till hamnstrategi för Stockholm, dnr 309-3360/2005.

### **Reservationer**

Ledamöterna Ulf Fridebäck (fp) och Lennart Mikaelsson (kd) samt tjänstgörande ersättaren Marianne Ahlgren (fp) enligt det av ledamöterna Ulf Fridebäck m fl (fp) och Lennart Mikaelsson (kd) gemensamt framställda yrkandet.

Ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt det av henne framställda yrkandet.

Tjänstgörande ersättaren Charlotte Unger (mp) enligt det av henne framställda yrkandet.

### **Särskilt uttalande**

Ledamöterna Berthold Gustavsson (m) och Anna Wersäll (m) samt tjänstgörande ersättaren Helena Bonnier (m) enligt **bilaga B4**.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Vid protokollet  
Hans Engstrand

Rätt utdraget intygar:

---

Tillhör § 9, bilaga B1

Marknämnden 2005-11-24

Tillhör ärende nr 9

”Att hamna rätt” – förslag till  
hamnstrategi för Stockholm.  
Remiss.

Ulf Fridebäck m fl (fp)  
Lennart Mikaelsson (kd)

### **Förslag till beslut**

*Marknämnden beslutar*

att lämna remissen utan eget ställningstagande

Tillhör § 9, bilaga B2

Marknämnden 2005-11-24

Tillhör ärende nr 9

”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm.  
Remiss.

Kajsa Stenfelt (v)  
Ann-Marie Strömberg (v)

### **Förslag till beslut**

Marknämnden beslutar

att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande, samt

att anföra 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 på 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 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.

Tillhör § 9, bilaga B3

Marknämnden 2005-11-24

Tillhör ärende nr 9

”Att hamna rätt” – förslag till  
hamnstrategi för Stockholm.  
Remiss.

Charlotte Unger (mp)

### **Förslag till beslut**

Att delvis godkänna kontorets förslag på svar

Att även anföra 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 förutsatts 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.

Tillhör § 9, bilaga B4

Marknämnden 2005-11-24

Tillhör ärende nr 9

”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm.  
Remiss.

Berthold Gustavsson m fl (m)

### **Särskilt uttalande**

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.