



Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel.: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2003-04-01+

Dnr 02-335-2246:1

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Östersjöns motorvägar.
Skrivelse från Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd)**

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) har i en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden med rubriken Östersjöns motorvägar ställt ett antal frågor om gatu- och fastighetskontorets arbete med att bevaka Stockholms stad och regions intresse för en bättre konkurrenskraftig sjöfartsstruktur som gynnar en hållbar miljö. I skrivelsen hänvisas till EU-kommissionens begrepp "Motorways of the Sea" och att det finska kommunikationsministeriet har tagit upp ett projekt kallat "Östersjöns Motorvägar".

Med information som erhållits från Stockholms Hamn AB redovisar kontoret att det i samarbete med andra städer och nationer pågår ett omfattande arbete att stärka sjöfartens roll i transportsystemet. Stockholm medverkar aktivt i detta arbete och Stockholm har goda möjligheter att vidareutvecklas till ett viktigt nav för sjöfarten i Östersjön.

Kontoret förslår att nämnden som svar på skrivelsen överlämnar detta tjänsteutlåtande.

UTLÅTANDE

Skrivelsen

Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) har i en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden hänvisat till EU-kommissionens begrepp "Motorways of the Sea" och att det finska kommunikationsministeriet har tagit upp ett projekt kallat "Östersjöns Motorvägar". I skrivelsen ställs ett antal frågor om gatu- och fastighetskontorets arbete med att bevaka Stockholms stad och regionens intresse för en bättre konkurrenskraftig sjöfartsstruktur som gynnar en hållbar miljö.

Följande fem frågor ställs i skrivelsen:

- 1/ Har kontakt tagits med företrädare för Östersjöhamnar med anledning av den "Nordliga dimensionen" (ND)?
- 2/ Vilka investeringar krävs under de närmaste åren för att hävda Stockholm som sjöfartsstad?
- 3/ Vilka faktorer kan befaras hämma Stockholms stads möjligheter som sjöstad?
- 4/ Vilka inriktningsbeslut behövs inom de närmaste åren från Gatu- och fastighetsnämndens sida för att möta de nya möjligheterna som bland annat ND medför?
- 5/ Vilka organisationer, myndigheter och företag samarbetar staden med i dessa frågor?

Skrivelsen bifogas.

Analys

De frågor som tas upp i skrivelsen berör kanske i första hand Stockholms Hamn AB, som har goda kunskaper inom de områden som frågorna kan hänföras till. Kontoret har därför under hand inhämtat synpunkter på skrivelsen från Stockholms hamn. Följande kommentarer kan göras till de olika frågor som tas upp i skrivelsen.

Sjöfarten inom EU – en bakgrund

Sverige är ett land med en lång kustlinje om ca 270 mil. Detta gör att Sverige i princip transportmässigt fungerar som en ö. För att kunna ta emot allt gods finns det i Sverige 52 affärsdrivande hamnar. Cirka 150 miljoner ton gods passerar varje år dessa hamnar. Det motsvarar 6 miljoner långtradartransporter med 25 tons last i varje fordon. Cirka 90 procent av allt varuflöde till och från Sverige sker med sjöfarten. Därutöver sker mer än 30 miljoner personresor med färja till och från Sverige varje år.

Den statliga godstransportdelegationen har pekat ut Stockholmsregionen som ett av landets viktigaste huvudstråk för godstransporter. I godsflödet till Stockholm utgör Stockholms hamn, Kapellskär och Nynäshamn viktiga länkar i det internationella transportnätet. Stockholms Hamn och dess kajanläggningar är också av riksintresse.

För EU är sjöfarten av stor betydelse. Utan en stark sjöfartsnäring får Europa stora svårigheter att konkurrera med de två länder som dominerar världshandeln, d.v.s. USA och Japan.

Transportbehovet och godsmängderna i Europa växer med cirka 3-4% varje år, eller motsvarande 40% under en tioårsperiod. Detta sker samtidigt som Centraleuropa har stora svårigheter med framkomligheten på vägarna. Bilköerna växer och miljön påverkas negativt. Detta förhållande gör att EU arbetar intensivt för att sjöfarten skall bli bidra till minskad vägtrafik och åstadkomma minskad miljöbelastning inom transportsektorn. EU arbetar för att sjöfartens andel av allt transportarbete skall öka från dagens 41% till 55% under en tioårsperiod. Starka miljöskäl talar för att Europa måste frakta mer varor på havet och på de inre vattenvägarna mellan nationerna.

Kontakter med andra Östersjöhamnar

Östersjöns blå motorvägar i den ”nordliga dimensionen” är av stor betydelse. Stockholms Hamn AB har ett samarbete med företag, organisationer och myndigheter i dessa frågor. Genom BPO (Baltic Ports Organisation) genomförs flera samarbetsprojekt som syftar till att stärka hamnarna, öka deras kapacitet och åstadkomma en ökad samverkan mellan transportslagen för hamnarna i Östersjön. BPOs kansli ligger sedan i maj år 2002 på Stockholms Hamn AB. Ambitionen med dessa projekt är bland annat att bättre integrera sjöfarten i det europeiska transportnätet. Därigenom kan en bättre samverkan mellan järnväg, lastbil och sjöfart åstadkommas och möjliggöra ett optimalt resursutnyttjande. Här får hamnarna en viktig roll som länk och knutpunkt mellan transportslagen.

Ett av projekten som pågår inom BPO heter *ShortSeaShipping working group*. Denna har till uppgift att utveckla närsjöfarten i samt till och från Östersjön. Denna grupp samarbetar också med *Europeen Short Sea Networks* och *Europeen Shortsea Promotion Centers* vilket är organisationer som i de olika medlemsländerna arbetar för ökad närsjöfart i Europa. Ett samarbete pågår också mellan dessa grupper och länder utanför EU, som till exempel Ryssland och Polen.

Mälardalsrådet bedriver tillsammans med bland annat Stockholms läns landsting projektet ”*The Baltic Palette*”. Projektet omfattar flera storstadsregioner i Östersjön och transportfrågorna är en viktig del i arbetet. Inte minst frågor om hamnkapacitet och väganslutningar till och från hamnarna studeras i projektet.

Länsstyrelsen i Stockholms län har nyligen initierat ett projekt där staden genom Stockholms Hamnar AB medverkar. Det är ett interregionalt projekt, ”*E18 Business Corridor Development*” som bland annat syftar till att åstadkomma bättre hamnresurser och landinfrastruktur i E18-stråket österut. Projektet påbörjas under första kvartalet 2003 och pågår i 18 månader. Stockholms Hamn medverkar också i ett förestående EUREKA-projekt, tillsammans med bland annat Gdansk Hamn i Polen, för att förstärka sjötransporterna mellan Skandinavien och Polen. Ett omfattande

arbete pågår således mellan hamnar, olika myndigheter och näringslivsorganisationer för att stärka sjöfarten på Östersjön.

Nödvändiga investeringar för att värna sjöfarten till Stockholmsregionen

”Östersjöns motorvägar” kommer att innebära nya utmaningar för Stockholms stad. Sjöfarten kommer att bli ett allt viktigare transportsätt för att minska trängsel- och miljöproblemen på vägarna. Handeln och personresandet österut, till och från de forna östekonomierna, kommer att växa de närmaste åren. Sjöfartens betydelse kommer inom EU få en allt större betydelse.

Stockholm måste mot denna bakgrund få en förstärkt infrastruktur till och från hamnarna. Det handlar bland annat om Väg 73 med motorvägsstandard till Nynäshamn samt Norra Länken till Värtahamnen/Frihamnen. Norvik, som ligger utanför Nynäshamn, behöver utvecklas för att kunna hantera de växande volymer av gods som beräknas komma till Stockholm. Till exempel har trailergodset fördubblats var tionde år och beräknas göra det även i fortsättningen. Dessutom krävs investeringar för att klara den snabbt växande kryssningstrafiken till Stockholm i form av en kryssningsterminal m.m.

Långsiktigt behövs stora investeringar i flera hamnar i regionen för att klara försörjningen av Stockholmsregionen avseende passagerare och varor.

Nödvändiga inriktningsbeslut

Stockholms Hamn utgör ett riksintresse enligt gällande lagstiftning vilket staten genom myndigheter som Länsstyrelsen, Sjöfartsverket och Banverket har till uppgift att bevaka. I ett utvecklingsarbete för regionens hamnkapacitet bör näringslivet och transportsektorn medverka, det regionala planeringsorganet på landstinget (regionplane- och trafikkontoret), länsstyrelsen i Stockholms län, stadsbyggnads- och gatu- och fastighetskontoren samt Stockholms Hamnar AB.

Ett klargörande bör ske hur hamnmarken i Södra Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen, Stadsgården och Masthamnen skall användas. Möjligheterna att utveckla sjöfarten och minska transportarbetet på vägarna förutsätter att förutsättningarna för sjöfartens infrastruktur på landsidan blir klarlagda. Det är också viktigt att ordna så att de hamnanläggningar som finns inom rimligt avstånd från Stockholms stad, det innebär i praktiken hamnarna inom Stockholms län, kan samordna sin verksamhet och utnyttjas effektivt.

Kontorets förslag/synpunkter

Det är viktigt att Stockholms stad bevakar de möjligheter som en omfattande sjöfart skapar. Det gäller från flera utgångspunkter. Sjöfart är ur miljösynpunkt och ur energieffektivitetssynpunkt ett transportslag med stora fördelar. En effektiv sjöfart med Stockholms hamnar som noder ger för

stockholmsregionen många arbetstillfällen och skapar förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling i regionen.

Sjöfart behandlas inom flera organ inom staden. Gatu- och fastighetsnämnden utgör sedan 2001 stadens Hamnstyrelse. Genom ett avtal upplåts marken och skötseln av hamnarna till Stockholms hamnar AB.

Gatu- och fastighetsnämnden har även som mark- och trafikansvarig förvaltning att bevaka sjöfartens förutsättningar.

Kontoret har efter samråd med Stockholms Hamnar AB gett en del kommentarer och synpunkter till Roséns och Nyströms skrivelse om "Östersjöns motorvägar". I utlåtandet redovisas det omfattande arbete som pågår för att stärka sjöfartens roll i transportsystemet och Stockholms roll som ett viktigt nav i en expanderande sjöfart i Östersjön. Staden medverkar aktivt i detta arbete.

Kontoret föreslår att nämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

SLUT