



Tid: 29 november 2005 kl 9.00 – 9.50

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 29 november 2005

Mirja Särkiniemi

Sten Nordin

Närvarande:

Ledamöter

Mirja Särkiniemi (s), ordförande
Sten Nordin (m), vice ordförande
Per Bolund (mp)
Helena Bonnier (m)
Claes Fleming (fp)
Kåre Gustavsson (s)
Jimmy Lindgren (s)
Reine Meyer-Strömberg (s)
Margarita Pulido (s)
Madeleine Sjöstedt (fp)
Ann-Marie Strömberg (v)
Regina Öholm (m)

Ersättare

Gulan Avcı (fp)
Hannah Ekeroos (kd), tjänstgörande
Eva-Louise Erlandsson Slorach (s)
Tove Frimodt (s), §§ 1-28
Berthold Gustavsson (m)
Bo Holmberg (s)
Petter Lindfors (m)
Kathlén Nilsson (m)
Per Ohlin (v)
Hampus Rubaszkin (mp)
Göran Wrene (s)

Personalföreträdare

Sonja Mogert, SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektören Per Aronson och nämndsekreteraren Hans Engstrand.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Erik Andersson, Mats Fager, Göran Gahm och Anette Scheibe samt borgarrådssekreteraren från roteln Kristina Söderlund.

§ 6

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

Dnr T2005-000-01215

Protokollsutdrag

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

Trafiknämnden överlämnar och återoppar 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.

Ledamoten Madeleine Sjöstedt m fl (fp) och tjänstgörande ersättaren Hannah Ekeroos (kd) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga A1**.

Ledamoten Ann-Marie Strömberg (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga A2**.

Ledamoten Per Bolund (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga A3**.

Beslut

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

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

Reservationer

Ledamöterna Madeleine Sjöstedt (fp) och Claes Fleming (fp) samt tjänstgörande ersättaren Hannah Ekeroos (kd) enligt det av ledamoten Madeleine Sjöstedt m fl (fp) och tjänstgörande ersättaren Hannah Ekeroos (kd) gemensamt framställda yrkandet.

Ledamoten Ann-Marie Strömberg (v) enligt det av henne framställda yrkandet.

Ledamoten Per Bolund (mp) enligt det av honom framställda yrkandet.

Särskilda uttalanden

Ordföranden Mirja Särkiniemi (s) samt ledamöterna Jimmy Lindgren (s), Reine Meyer-Strömberg (s), Kåre Gustavsson (s) och Margarita Pulido (s) enligt **bilaga A4**.

Vice ordföranden Sten Nordin (m), ledamöterna Helena Bonnier (m) och Regina Öholm (m) enligt **bilaga A5**.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

Vid protokollet
Hans Engstrand

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 6, bilaga A1

Trafiknämnden 2005-11-29

Tillhör ärende 6

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

Madeleine Sjöstedt m fl (fp)
Hannah Ekeroos (kd)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att lämna remissen utan eget ställningstagande.

Tillhör § 6, bilaga A2

Trafiknämnden 2005-11-29

Ärende nr 6

"Att hamna rätt"
Förslag till hamnstrategi för
Stockholm

Ann-Marie Strömberg (v)
Per Ohlin (v)

Förslag till beslut

Trafiknämnden 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 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 Louden.

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 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 m m.

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 § 6, bilaga A3

Trafiknämnden 2005-11-29

Tillhör ärende 6
Remiss av hamnstrategi för
Stockholm.

Per Bolund (mp)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

att delvis godkänna kontorets förslag på svar

samt

att anföra 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.

Tillhör § 6, bilaga A4

Trafiknämnden 2005-11-29

Tillhör ärende 6

”Att hamna rätt”

Mirja Särkiniemi m fl (s)

Särskilt uttalande

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.

Tillhör § 6, bilaga A5

Trafiknämnden 2005-11-29

Tillhör ärende 6

Att hamna rätt- förslag till
hamnstrategi för Stockholm.
Remiss

Sten Nordin 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 godsvolymerna 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.