

Motion om att stärka Stockholm som grön kryssningsdestination

Motion av Jonas Naddebo (C)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Clara Lindblom

Sammanfattning av ärendet

Jonas Naddebo (C) har väckt en motion i kommunfullmäktige om att stärka Stockholm som grön kryssningsdestination. Motionären framhåller att kryssningstrafiken är viktig för Stockholms turism och ekonomi, men möter utmaningar kopplade till pandemin och kriget i Ukraina. Motionären anser att satsningar på hållbara lösningar som landström, förbättrade terminaler och en utvidgad kajstrategi behövs för att stärka stadens attraktionskraft. I motionen föreslås att kommunfullmäktige fattar fyra beslut som sammantaget ska verka för att stärka Stockholm som grön kryssningsdestination.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Handelskammare, Tallink Silja Line, Viking Line Skandinavien och Visita.

Stockholms Handelskammare, Tallink Silja Line och Visita har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret bedömer att arbetet med att stärka Stockholms position som hållbar kryssningsdestination och att förbättra besöksupplevelsen pågår inom ramen för flera befintliga initiativ och anser vidare att förslagen som lyfts i motionen redan ligger i linje med de åtgärder som staden genomför, särskilt inom ramen för implementeringen av stadens kajstrategi.

Exploateringsnämnden ställer sig generellt positiv till motionärens förslag under förutsättning att arbetet drivs av Stockholms Hamnar samt att utvecklingen inte står i konflikt med redan beslutade stadsutvecklingsprojekt inom Norra Djurgårdsstaden eller redan utbyggda stadsutvecklingsprojekt på Södermalm.

Stadsbyggnadsnämnden delar målsättningen att utveckla Stockholms innerstadskajer till levande och trygga stadsmiljöer. Genom planering och lovgivning kan hamnmiljöernas utformning anpassas för vistelse, och för de stora flöden av människor som rör sig vidare in i huvudstaden.

Trafiknämnden arbetar på olika sätt för att uppfylla kajstrategin, vars syfte är att skapa förutsättningar att utveckla stadens kajer till mer levande mötesplatser. De områden som idag inte omfattas av kajstrategin är hamnområdena Värtahamnen, Frihamnen och Masthamnen samt delar av Stadsgården. Nämnden avstår från att kommentera denna del av motionen och hänvisar till Stockholm Hamnars remissvar.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd framhåller att stadens hamnområden har stor utvecklingspotential. Frihamnen och Värtahamnen ingår i projektet Norra Djurgårdsstaden, vilket påverkar hur åtgärder kan planeras och prioriteras. Stadsdelsnämnden ansvarar i dagsläget inte för några ytor inom dessa områden och har därför ingen rådighet i frågan. Nämnden har inga invändningar mot att frågan utreds vidare hos berörda nämnder/bolag.

Södermalms stadsdelsnämnd ställer sig positiv till motionens intention om att förbättra upplevelsen av staden för kryssningsresenärer och konstaterar att flera av motionärens ståndpunkter och förslag går i linje med målbilder och uppdrag i kommunfullmäktiges budget för 2025.

Stockholms Stadshus AB är positiv till att fortsätta utveckla Stockholm som en grön kryssningsdestination och noterar att det i Stockholms stads budget för 2025 bland annat står att stadens kajer ska utvecklas till attraktiva promenadstråk samtidigt som sjöfartens möjligheter ska beaktas. Stockholms Stadshus AB vill också understryka att sedan 2022 pågår genomförandet av den gällande kajstrategin, där flera koncernbolag deltar tillsammans med berörda nämnder

Viking Line Skandinavien instämmer i att hamnområdet i Masthamnen ska vara attraktivt, tryggt, hållbart och tillgängligt. För att Viking Line ska kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamheten krävs en långsiktig investering i Masthamnen från stadens sida, detta för att kunna uppfylla Clydebänkdeklarationen om grön, fossilfri korridor år 2035. Viking Line noterar att det finns konflikterande mål när det gäller behovet av en väldimensionerad hamnfunktion i förhållande till de ambitioner som finns gällande tillgängliggörandet av nuvarande hamnytor till allmänheten.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag delar motionärens engagemang för en grön omställning av sjöfarten. Utsläppen måste ner och sjöfarten är en nyckelspelare i detta arbete. Både passagerare och gods behöver flyttas över från väg till sjö – och det brådskar.

I linje med beslutade klimatmål satsar Stockholms Hamn AB på ny teknik och innovativa lösningar för att minska både egna utsläpp och utsläpp från fartyg. En utbyggnad av landströmsanslutningar, elektrifiering av kajplatser och diskussioner om alternativa bränslen och hamnen som energihub, är också viktiga delar i detta arbete.

Stockholms Hamn AB:s verksamhet ska som helhet vara fossilfri senast år 2030 och staden arbetar aktivt med hållbarhet, elektrifiering och attraktiva hamnmiljöer, vilket tydligt exemplifieras i driftsättningen av nya elanslutningar vid Stadsgården och det strategiska arbetet för landströmsanläggningar i Frihamnen.

Arbetet med att implementera åtgärder som gör Stockholms Hamn AB till en hållbar premiumdestination för internationell kryssning, exempelvis genom att vidareutveckla incitamentsmodeller för elanslutning av kryssningsfartyg, är långt framskridet.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 framgår det att Stockholms Hamn AB spelar en central roll som gods- och logistiknav för Mälarregionen och är en viktig aktör inom Östersjöns passagerar- och kryssningstrafik. Det är vi stolta över.

Slutligen: Stadsledningskontoret bedömer, vilket den rödgröna majoriteten instämmer i, att arbetet med att stärka Stockholms position som hållbar kryssningsdestination och att förbättra besöksupplevelsen pågår inom ramen för flera befintliga initiativ och ligger i linje med de åtgärder som staden genomför; där stadens kajstrategi utgör navet.

Framtiden för en grön hamnstad ser ljus ut.

Bilaga

Motion om att stärka Stockholm som grön kryssningsdestination, dnr KS
2024/916–1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 20 augusti 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att tillstyrka motionen i sin helhet
2. Att därutöver anföra följande

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för stadens ekonomi och arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra besöksupplevelsen för passagerare som anländer till Stockholm sjövägen med såväl reguljär färjetrafik som med kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som destination – i en tid när marknaden i Östersjön drabbats hårt i kölvattnet av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vår motion syftar även till att understryka vikten i att stadens hållbarhetsarbete upprätthålls även på detta område, och att staden bistår i branschens omställningsarbete genom att exempelvis bygga ut laddningsinfrastrukturen längs fler kajer. Exploateringskontoret lyfter problematiken kring buller från tyngre kommersiell sjöfart, speciellt nattetid, och att utveckling av permanenta faciliteter inte får försvåra stadsutveckling i närområdet – där ser vi att elanslutning kan minska bullerkällor från hjälpmaskineriet, men utmaningarna kring fartygens ventilationssystem kvarstår.

Centerpartiet välkomnar att Exploateringskontoret ställer sig positiva till att utveckla Stockholms kajer och hamnmiljöer, och uppskattar ambitionen att inom pågående stadsutvecklingsområden som Södra Värtahamnen integrera terminaler och turistflöden i en levande och blandad stadsmiljö. Att främja kryssningsturisters möjlighet att på egen hand utforska staden minskar också kryssningsnäringens behov av skyttelbussar, och förbättrar framkomligheten även på andra håll i staden. Däremot ser vi en stor förbättringspotential på kortare sikt i stadens hamnmiljöer, då exploateringsarbetet på många håll ligger långt fram i tiden. För att nämna ett exempel har gångstråket mellan Värtaterminalen och Gärdets tunnelbanestation utgjorts av ett provisorium med sammankopplade gångbroar under snart 10 års tid, eftersom stadsutvecklingen i Valparaísoområdet legat på is.

Med bakgrund av detta uppmanar vi kontoret att i samspel med berörda aktörer se över åtgärder som i närtid kan förbättra tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen,

Frihamnen och Värtahamnen samt längs Stadsgården – förslagsvis tydligare genomgående skyltning, bättre belysning, tillfälliga grönytor eller pop-up-aktiviteter.

Ärendet

Jonas Naddebo (C) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen framhålls att kryssningstrafiken är central för Stockholms turism, ekonomi och sysselsättning, men att den samtidigt står inför utmaningar kopplade till pandemin och kriget i Ukraina. För att stärka stadens attraktionskraft som kryssningsdestination behövs satsningar på hållbara lösningar, såsom landström för att minska utsläpp, och förbättrade passagerarfaciliteter vid Masthamnen och Frihamnen. Samtidigt är moderna hamnanläggningar avgörande för att skapa ett positivt första intryck och locka fler besökare.

För att säkerställa en långsiktigt attraktiv hamnmiljö, anser motionären, bör Stockholm förbättra tillgänglighet, trygghet och service vid terminalerna samt integrera dessa i stadens liv och identitet. En utvidgad kajstrategi bör omfatta färje- och kryssningsterminaler med fler aktiviteter och evenemang året runt. Med tydligare fokus på miljö, besöksupplevelser och stadsutveckling kan hamnarna bli en levande del av stadens framtid.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige beslutar följande:

- Att Stockholms stad i samarbete med Stockholms Hamn ska verka för permanenta passagerarfaciliteter i anslutning till kryssningskajer i Masthamnen och Frihamnen, samt säkerställa att dessa är tillgängliga för besökare året runt.
- Att berörda nämnder och bolag tillsammans med Stockholms Hamn arbetar för att höja attraktiviteten, tryggheten och tillgängligheten vid färje- och kryssningsterminalerna samt längs stråken till/från kollektivtrafik och besöksmål.
- Att verka för att kajerna i Frihamnen förses med möjlighet till landström genom högspänningsanslutning.
- Att kajstrategins principer implementeras i fler av stadens offentliga hamnområden.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Norra innerstadens stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Handelskammare, Tallink Silja Line, Viking Line Skandinavien och Visita.

Stockholms Handelskammare, Tallink Silja Line och Visita har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	7
Trafiknämnden	Fel! Bokmärket är inte definierat.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd ...	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Södermalms stadsdelsnämnd	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Stockholms Stadshus AB	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Viking Line Skandinavien	13
Reservationer m.m.	15

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 framgår det att Stockholms Hamn AB spelar en central roll som gods- och logistiknav för Mälardalenregionen och är en viktig aktör inom Östersjöns passagerar- och kryssningstrafik. För att möta stadens klimatmål ska bolaget successivt implementera åtgärder i linje med Stockholms miljö- och klimatstyrdokument, däribland utveckling av incitamentsmodeller för elanslutning av fartyg och genomförande av Kajstrategin i samverkan med berörda aktörer.

Stadsledningskontoret konstaterar i enlighet med kommunfullmäktiges budget för 2025 att arbetet med att främja hållbar turism och en växande besöksnäring intensifieras i samverkan med relevanta aktörer. Fokus ligger på hållbara transporter, medvetna val och att stärka stadens internationella konkurrenskraft.

Stadsledningskontoret bedömer vidare att arbetet med att stärka Stockholms position som hållbar kryssningsdestination och att förbättra besöksupplevelsen pågår inom ramen för flera befintliga initiativ och att förslagen som lyfts i motionen ligger i linje med de åtgärder som staden genomför, särskilt inom ramen för implementeringen av stadens kajstrategi. Fokus på trygghet, tillgänglighet och utveckling av passagerarfaciliteter finns i samverkan mellan Stockholms Hamn AB och stadens nämnder.

Arbetet med att integrera hamnområden i stadsmiljön och skapa levande miljöer året runt fortskrider, detta omfattar både kryssnings- och färjetrafik. För att bidra till att Stockholm har en stark och hållbar ekonomi behöver staden fortsatt utveckla marknadsföringen av Stockholm som kryssningsbesöksdestination gentemot prioriterade marknader.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Exploateringsnämnden godkänner exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation av Svante Linusson (C), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förutsatt att bullernivåerna från hamnens kryssningsverksamhet inte ökar på grund av utbyggnad av permanenta passagerarfaciliteter i anslutning till kryssningskajer ställer sig exploateringskontoret positivt till att öppna för markanvisningsdialog med en presumtiv kryssningsterminalsoperatör.

En förutsättning för att besluta om markanvisning för detta ändamål är att Stockholms Hamnar står bakom projektet och accepterar att frånträda arrenderad mark inom hamnområdet till förmån för en kryssningsterminal. Gällande tryggheten deltar exploateringskontoret tillsammans med Stockholms Hamnar, fastighetsägare och byggaktörer i Värtahamnen i samverkansforumet ”Stockholms hamnkvarter” som verkar för att öka attraktiviteten och tryggheten intill Värtahamnen.

På sikt, när de södra delarna av Norra Djurgårdsstaden har byggts ut, kommer färje- och kryssningsresenärer anlända till en modern stadsdel präglad av hållbarhet och med god tillgång till kollektivtrafik.

Exploateringskontoret verkar idag för elektrifiering av Frihamnen genom att samordna projekteringen för utbyggnad av allmän platsmark inom södra Norra Djurgårdsstaden. Hamnens framtida behov av ökad elförsörjning ligger med i planeringen liksom samordning av Ellevios ledningsutbyggnad.

Exploateringskontoret har ingen synpunkt på utökad implementering av kajstrategin i de delar där tyngre kommersiell sjöfart bedrivs eftersom kontoret saknar rådighet över marken. Exploateringskontoret kommer om så önskas medverka i Stockholm Hamnars arbete med förstärkta stråk utmed Stadsgården/Masthamnen i enlighet med budgetuppdraget för 2025.

Avslutningsvis ställer sig exploateringskontoret generellt positivt till motionärens förslag under förutsättning att arbetet drivs av Stockholms Hamnar samt att utvecklingen inte står i konflikt med redan beslutade stadsutvecklingsprojekt inom Norra Djurgårdsstaden eller redan utbyggda stadsutvecklingsprojekt på Södermalm.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Jonas Naddebo (C), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Mats Johnsson (SD), se Reservationer m.m.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret delar målsättningen att utveckla Stockholms innerstadskajer till levande och trygga stadsmiljöer. Genom planering och lovgivning kan hamnmiljöernas utformning anpassas för vistelse, och för de stora flöden av människor som rör sig vidare in i huvudstaden.

Stadsbyggnadskontorets pågående planeringsuppdrag inom södra Värtahamnen prövar ändrad markanvändning där terminalen och turistströmmarna utgör ett bidrag till en levande och blandad stadsmiljö.

Stadsgårdskajen kommer att vara påverkad av infrastrukturbyggnaden tills dess att bussterminalen och tunnelbaneutbyggnaden genomförts. Stadsbyggnadskontoret bidrar gärna i arbete, inför att behov av tillfällig markanvändning upphör, med målet att utveckla Stadsgårdskajen som en del av innerstadens vistelsemiljöer.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på motionen.

Reservation av Hamid Ershad Sarabi (C), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Områden som inte omfattas av kajstrategin:

I motionen föreslås att kajstrategins principer ska implementeras i fler av stadens offentliga hamnområden. De områden som idag inte omfattas av kajstrategin är hamnområdena Värtahamnen, Frihamnen och Masthamnen samt delar av Stadsgården. Dessa används för tyngre kommersiell sjöfart och förvaltas av Stockholms Hamnar. Kontoret avstår från att kommentera denna del av motionen och hänvisar till Stockholm Hamnars remissvar. Kontoret fokuserar istället på att beskriva hur kontoret arbetar för att uppfylla de delar av kajstrategin som berör trafiknämnden.

Kajstrategin:

Trafikkontoret arbetar på olika sätt för att uppfylla kajstrategin, vars syfte är att skapa förutsättningar att utveckla stadens kajer till mer levande mötesplatser, tillgängliga för folkliv, restauranger och caféer. De senaste åren har bland annat den s.k. kulturponton vid Hornstulls strand tillkommit och i november 2023 invigdes Stockholms första kajbalkong på Söder Mälarstrand.

I Stockholms stads budget för 2025 fastslås att stadens kajer ska utvecklas till attraktiva promenadstråk med soldäck, konstutställningar, caféer och restauranger på pråmar samt mer grönska och träd, samtidigt som sjöfartens möjligheter ska beaktas.

Vidare fastslår budgeten att trafikkontoret från år 2025 kommer att ha det stadsövergripande samordnande ansvaret för bad- och bastufrågor.

Trafiknämnden har i budget för 2025 också fått i uppdrag att i samarbete med kommunstyrelsen, exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB utreda ansvar och utveckling av stadens innerstadskajer med hänsyn till trafiksäkerhet, farleder och framtida kollektivtrafikpunkter på sjö. I arbetet ska en eventuell flytt av förvaltning av innerstadskajer från Stockholms Hamn AB till trafiknämnden också utredas.

Vidare har trafiknämnden fått i uppdrag att i samarbete med Stockholms Hamnar AB och berörda stadsdelsnämnder möjliggöra bad på ett tryggt och säkert sätt vid Reimersholme kaj, Munkbrohamnen, del av Södermälärstrand samt del av Norrmälärstrand. Vid Liljeholmskajen ska bad vid befintliga solbryggor möjliggöras. Detta arbete har påbörjats. Trafikkontoret och Stockholms hamnar har gemensamt förberett ett ärende om att upphäva av badförbud på Reimersholmes och Liljeholmens kaj. Uppdraget kommer att redovisas löpande under 2025.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Norra innerstadens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Daniele Fava (C), se Reservationer m.m.

Norra innerstadens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer med motionen om att Stockholm har stor potential att profilera sig genom sina unika vattenområden, vilket kan ge en värdefull konkurrensfördel inom hållbar turism och stadsmiljöutveckling. Förvaltningen anser därför att det kan finnas ett värde i att öka attraktiviteten vid kryssningskajerna i Masthamnen och Frihamnen. Liksom i ett tidigare remissvar avseende Stockholms stad kajstrategi (KS 2022/256, dnr NORR 2022/196) menar förvaltningen dock att en tydlig ansvarsfördelning är nödvändig för att säkerställa långsiktig skötsel och underhåll av offentliga hamnområden och nya anläggningar.

Förvaltningen anser att motionens förslag om att installera högspänningsanslutningar för landström vid Frihamnen ligger i linje med stadens klimatmål och kan bidra till minskade utsläpp från kryssningsfartygen. Förvaltningen anser dock att förslaget ska beaktas med hänsyn till hur sådana investeringar i miljöförbättringar ska finansieras och genomföras, samt vilken nämnd eller bolag som ska ansvara för den tekniska driften av landströmsanslutningar.

Förvaltningen anser att Stockholms hamnområden liksom Stockholms kajer har stor utvecklingspotential och kan stärka stadens attraktionskraft, tillgänglighet och hållbarhetsprofil. Frihamnen och Värtahamnen ingår i projektet Norra

Djurgårdsstaden där det planeras för en omfattande stadsutveckling med nya bostäder, arbetsplatser och offentliga platser, vilket påverkar hur åtgärder kan planeras och prioriteras på såväl kort som lång sikt. Stadsdelsnämnden ansvarar i dagsläget inte för några ytor inom dessa områden och har därför ingen rådighet i frågan. Förvaltningen har inga invändningar mot att frågan utreds vidare hos berörda nämnder/bolag.

Förvaltningen föreslår att Norra innerstadens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

Södermalms stadsdelsnämnd överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Lars Rottem Krangnes (C) och Jonas Nilsson m.fl. (M, se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Erik Ehls (KD) som instämde i reservation av Lars Rottem Krangnes (C) och Jonas Nilsson m.fl. (M).

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Södermalms stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till motionens intention om att förbättra upplevelsen av staden för kryssningsresenärer. Sjöfarten har haft och har en stor betydelse för stadens utveckling.

Inom Södermalms stadsdelsområde lägger kryssningsfartyg till vid Masthamnen och Stadsgårdshamnen. Frihamnen ligger inom Norra Innerstadens stadsdelsområde. Den del av motionen som berör Frihamnen svarar Norra Innerstaden stadsdelsnämnd och andra berörda remissinstanser lämpligast på.

Stadsdelsförvaltningen ansvarar för utveckling och förvaltning av parkmark. Den parkmark som ligger närmst Masthamnen och Stadsgårdshamnen är naturparkerna Fåfången och Åsöberget, fickparken Varvsbranten och det gröna parkrummet vid korsningen Tegelviksgatan-Folkungagatan.

Förvaltningen sköter också grönytor på gatumark och sådana ytor finns längs Folkungagatan, vid Londonviadukten och i korsningen Londonviadukten-Tegelviksslingan. På Fåfången, Åsöberget och Varvsbranten genomför stadsdelsförvaltningen kontinuerlig skötsel i form av exempelvis slyröjning och tömning av skräpkorgar. I Parkplan Södermalm anges att en trädvårdsplan ska tas fram för Åsöberget och en Träd- och naturvårdsplan för Fåfången. När dessa planer

tagits fram finns bättre och mer långsiktiga förutsättningar för en mer sammanhållen utveckling och en mer effektiv skötsel av områdena.

Kajstrategin utvecklades av Stockholms Hamnar och trafikkontoret i samarbete med flera av stadens förvaltningar och bolag. Huruvida motionens förslag om att kajstrategins principer ska implementeras i fler av stadens offentliga hamnområden är lämpligt att genomföra, anser förvaltningen att Stockholms Hamnar och trafikkontoret har bäst kunskap att yttra sig om.

I kommunfullmäktiges budget för 2025 finns i kapitlet för Stockholms Hamn AB, (sidorna 357-361), flera meningar och uppdrag som går i linje med motionärens förslag.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 10 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen är positiv till att fortsätta utveckla Stockholm som en grön kryssningsdestination. Stockholm ska vara en attraktiv och trygg stad för invånare och besökare. Koncernledningen noterar att det i Stockholms stads budget för 2025 bland annat står att stadens kajer ska utvecklas till attraktiva promenadstråk med soldäck, konstutställningar, caféer och restauranger på pråmar samt mer grönska och träd, samtidigt som sjöfartens möjligheter ska beaktas.

Sedan 2022 pågår dessutom genomförandet av den gällande kajstrategin där flera koncernbolag deltar tillsammans med berörda förvaltningar. Koncernledningen noterar avslutningsvis att attraktivitet, trygghet och tillgänglighet ingår i de pågående stadsutvecklingsprojekten runt Värtahamnen och Frihamnen.

Underremiss

S:t Erik Markutveckling AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse: S:t Erik Markutveckling äger flera byggnader i närheten av färje- och kryssningsterminaler i Stockholm. Hyresgästerna bedriver i huvudsak kultur- och restaurangverksamhet. Bolaget menar att löpande, kontinuerliga dialoger med privata aktörer inom bland annat restaurang, kultur och nöje samt samverkan med andra förvaltningar och bolag inom Stockholms stad bidrar till att Stockholm är en attraktiv, trygg och tillgänglig kryssningsdestination.

Stockholm Hamns AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms Hamnar är positiva till att fortsätta stärka Stockholm som en grön kryssningsdestination. Bolaget har ett antal uppdrag i budget 2024 och budget 2025 som tangerar motionens intentioner.

Stockholm Business Region AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Business Region delar motionärens syn på vikten av att fortsätta stärka Stockholm som en attraktiv och hållbar kryssningsdestination. I Stockholm Business Regions uppdrag ingår bland annat att attrahera besökare via den reguljära färjetrafiken från Finland. Bolaget anser att stadens kajer är en viktig del av Stockholms stads identitet och attraktionskraft.

Viking Line Skandinavien

Viking Line Skandinaviens yttrande daterat den 16 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Viking Line instämmer i att hamnområdet i Masthamnen ska vara attraktivt, tryggt, hållbart och tillgängligt. Rederiet trafikerar hamnen 365 dagar om året med totalt fem fartyg och bidrar därigenom med betydande resenärsmängder och intäkter till Stockholm och övriga Sverige.

Att kunna resa från city till city är en bärande del av affärsidén och det är centralt för verksamheten att resenärerna enkelt kan ta sig till och från hamnområdet vare sig det är till fots, med kollektivtrafik eller med personbil. Viking Line är också en viktig del av samhällslogistiken med dagliga godstransporter mellan Sverige, Åland och Finland, där fraktflödet måste kunna passera hamnen i båda riktningarna på ett tidseffektivt sätt. Därtill har Viking Line tillsammans med Stockholms Hamnar och Åbo Hamn förbundit sig att i enlighet med Clydebankdeklarationen göra linjen mellan Stockholm och Åbo till en grön korridor som ska vara fossilfri 2035, vilket utöver satsningar på fartygen kräver konkreta satsningar på hållbarheten och infrastrukturen i Masthamnen.

För att Viking Line ska kunna fortsätta bedriva och utveckla verksamheten krävs därmed en långsiktig investering i Masthamnen från stadens sida. Rederiet kan exempelvis inte investera i förbättringar av terminal och landgångar då bygglovet är temporärt. Viking Line är därmed också öppna för möjligheten att markägaren tar över ansvaret för terminalbyggnad och funktion i framtiden. Hamnen måste också anpassas för att kunna hantera upp till fem fartyg som samtliga i framtiden kommer att vara i samma storleksklass som de nuvarande största fartygen Viking Grace och Viking Glory.

Samtliga åtgärder i hamnområdet bör också ta ISPS-koden i beaktande, då koden påverkar vilka ytor som kan hållas tillgängliga för allmänhet och vilka ytor som utgör skyddsområde. Därmed måste visionen om att kajutor och hamnfaciliteter ska vara tillgängliga för stockholmarna året runt, anpassas till vad som är möjligt och eftersträvaransvärt ur säkerhetssynpunkt.

Viking Line noterar i remissbegäran att det finns vissa, möjligen konflikterande, mål när det gäller behovet av en väldimensionerad hamnfunktion i förhållande till de

ambitioner som finns gällande tillgängliggörandet av nuvarande hamnytor till allmänheten. I detta avseende vill vi understryka att för oss som operatör är själva hamnfunktionen av prioriterad betydelse.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Svante Linusson (C)

Svante Linusson (C) föreslår att nämnden beslutar att bifalla motionen i sin helhet, samt att därutöver anför följande:

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för stadens ekonomi och arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra besöksupplevelsen för passagerare som anländer till Stockholm sjövägen med såväl reguljär färjetrafik som med kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som destination – i en tid när marknaden i Östersjön drabbats hårt i kölvattnet av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vår motion syftar även till att understryka vikten i att stadens hållbarhetsarbete upprätthålls även på detta område, och att staden bistår i branschens omställningsarbete genom att exempelvis bygga ut laddningsinfrastrukturen längs flerkajer. Exploateringskontoret lyfter problematiken kring buller från tyngre kommersiell sjöfart, speciellt nattetid, och att utveckling av permanenta faciliteter inte får försvåra stadsutveckling i närområdet – där ser vi att elanslutning kan minska bullerkällor från hjälpmaskineriet, men utmaningarna kring fartygens ventilationssystem kvarstår.

Vi välkomnar att Exploateringskontoret ställer sig positiva till att utveckla Stockholms kajer och hamnmiljöer, och uppskattar ambitionen att inom pågående stadsutvecklingsområden som Södra Värtahamnen integrera terminaler och turistflöden i en levande och blandad stadsmiljö. Att främja kryssningsturisters möjlighet att på egen hand utforska staden minskar också kryssningsnäringens behov av skyttelbussar, och förbättrar framkomligheten även på andra håll i staden.

Däremot ser vi en stor förbättringspotential på kortare sikt i stadens hamnmiljöer, då exploateringsarbetet på många håll ligger långt fram i tiden. För att nämna ett exempel har gångstråket mellan Värtaterminalen och Gärdets tunnelbanestation utgjorts av ett provisorium med sammankopplade gångbroar under snart 10 års tid, eftersom stadsutvecklingen i Valparaísoområdet legat på is.

Med bakgrund av detta uppmanar vi kontoret att i samspel med berörda aktörer se över åtgärder som i närtid kan förbättra tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen, Frihamnen och Värtahamnen samt längs Stadsgården – förslagsvis tydligare genomgående skyltning, bättre belysning, tillfälliga grönytor eller pop-up-aktiviteter.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation av Jonas Naddebo (C)

Vice ordföranden Jonas Naddebo (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag:

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för stadens ekonomi och arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra besöksupplevelsen för passagerare som anländer till Stockholm sjövägen med såväl reguljär färjetrafik som med kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som destination – i en tid när marknaden i Östersjön drabbats hårt i kölvattnet av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vår motion syftar även till att understryka vikten i att stadens hållbarhetsarbete upprätthålls även på detta område, och att staden bistår i branschens omställningsarbete genom att exempelvis bygga ut laddningsinfrastrukturen längs fler kajer. Att främja kryssningsturisters möjlighet att på egen hand utforska staden minskar också kryssningsnäringens behov av skyttelbussar, och förbättrar framkomligheten även på andra håll i staden.

Vi välkomnar att stadsbyggnadskontoret ställer sig positiva till att utveckla Stockholms kajer och hamnmiljöer, och uppskattar ambitionen att inom pågående stadsutvecklingsområden som Södra Värtahamnen integrera terminaler och turistflöden i en levande och blandad stadsmiljö.

Däremot ser vi en stor förbättringspotential på kortare sikt i stadens hamnmiljöer, då exploateringsarbetet på många håll ligger långt fram i tiden. För att nämna ett exempel har gångstråket mellan Värtaterminalen och Gärdets tunnelbanestation utgjorts av ett provisorium med sammankopplade gångbroar under snart 10 års tid, eftersom stadsutvecklingen i Valparaísoområdet legat på is. Med bakgrund av detta uppmanar vi kontoret att i samspel med berörda aktörer se över åtgärder som i närtid kan förbättra tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen, Frihamnen och Värtahamnen samt längs Stadsgården – förslagsvis tydligare genomgående skyltning, bättre belysning, tillfälliga grönytor eller pop-up-aktiviteter.

Särskilt uttalande av Mats Johnsson (SD)

Sverigedemokraterna godkänner kontorets förslag till utlåtande men vill göra ett särskilt uttalande om remissen. Vi instämmer med förslagsställaren att kryssningstrafik är en viktig del av Stockholms besöksnäring. Staden bör gärna, som föreslås, studera hur andra destinationer runt Östersjön utvecklat sina hamnar för att göra dessa mera välkomnande och utifrån deras exempel utveckla Masthamnen och Frihamnen för att vara mer välkomnande både för besökare och stockholmare.

Däremot har vi svårt att se hur detta kan anses vara en grön besöksnäring som anges i motionens rubrik. Sjöfart är knappast grön när den drivs av fossila bränslen, och andra drivmedel är endast på försöksstadiet. De många flygresor som kryssningsturisterna gör för att gå ombord kan bidra till att besöksnäringen i utgångshamnen utvecklas och ger intäkter till staden. Men inte heller detta kan anses vara speciellt grönt, såsom remissens rubrik anger.

Trafiknämnden

Reservation av Hamid Ershad Sarabi (C)

Hamid Ershad Sarabi (C) föreslår att nämnden beslutar att bifalla motionen i sin helhet, samt att därutöver anföra följande:

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för stadens ekonomi och arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra besöksupplevelsen för passagerare som anländer till Stockholm sjövägen med såväl reguljär färjetrafik som med kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som destination – i en tid när marknaden i Östersjön drabbats hårt i kölvattnet av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vår motion syftar även till att understryka vikten i att stadens hållbarhetsarbete upprätthålls även på detta område, och att staden bistår i branschens omställningsarbete genom att exempelvis bygga ut laddinfrastrukturen längs fler kajer. Att främja kryssningsturisters möjlighet att på egen hand utforska staden minskar också kryssningsnäringens behov av skyttelbussar, och förbättrar framkomligheten även på andra håll i staden.

Vi välkomnar att trafikkontoret ställer sig positiva till att utveckla Stockholms kajer och hamnmiljöer, och ser gärna att de projekt kontoret i dagsläget bedriver inom ramen för kajstrategin fortsätter och vidareutvecklas.

Däremot ser vi en stor förbättringspotential på kortare sikt i och i anslutning till stadens tyngre hamnmiljöer, då exploateringsarbetet på många håll ligger långt fram i tiden. För att nämna ett exempel har gångstråket mellan Värtaterminalen och Gärdets tunnelbanestation utgjorts av ett provisorium med sammankopplade gångbroar under snart 10 års tid, eftersom stadsutvecklingen i Valparaísoområdet legat på is.

Med bakgrund av detta uppmanar vi kontoret att i samspel med berörda aktörer se över åtgärder som i närtid kan förbättra tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen, Frihamnen och Värtahamnen samt längs Stadsgården – förslagsvis tydligare genomgående skyltning, bättre belysning, tillfälliga grönytor eller pop-up-aktiviteter.

Norra innerstadens stadsdelsnämnd

Reservation av Daniele Fava (C)

1. Att bifalla motionen i sin helhet.
2. Att därutöver anföra följande:

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för Stockholms ekonomi och skapar viktiga arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra upplevelsen för passagerare som anländer sjövägen, både med reguljär färjetrafik och kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som en attraktiv destination. Detta är särskilt angeläget i en tid då marknaden i Östersjön har påverkats av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vi välkomnar att förvaltningen uttrycker stöd för motionens intentioner och erkänner vikten av en sammanhållen utveckling av parker och grönytor i anslutning till Masthamnen och Stadsgårdshamnen. Däremot anser vi att förvaltningen intar ett alltför passivt förhållningssätt. Att enbart hänvisa till andra aktörer är inte tillräckligt – stadsdelsnämnden har ett ansvar för att aktivt förbättra stadsmiljön där det är möjligt.

Däremot ser vi en stor förbättringspotential på kortare sikt i stadens hamnmiljöer, då exploateringsarbetet på många håll ligger långt fram i tiden. För att nämna ett exempel har gångstråket mellan Värtaterminalen och Gärdets tunnelbanestation utgjorts av ett provisorium med sammankopplade gångbroar under snart 10 års tid, eftersom stadsutvecklingen i Valparaisoområdet legat på is.

Med bakgrund av detta uppmanar vi kontoret att i samspel med berörda aktörer se över åtgärder som i närtid kan förbättra tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen, Frihamnen och Värtahamnen samt Stadsgården – förslagsvis tydligare genomgående skyltning, bättre belysning, tillfälliga grönytor eller pop-up aktiviteter.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation av Lars Rottem Krangnes (C) och Jonas Nilsson (M) m.fl.

1. Att bifalla motionen i sin helhet
2. Att därutöver anföra:

Kryssningstrafiken är av stor betydelse för Stockholms ekonomi och skapar viktiga arbetstillfällen inom turistnäringen. Genom att förbättra upplevelsen för passagerare som anländer sjövägen, både med reguljär färjetrafik och kryssningsfartyg, kan vi stärka Stockholms ställning som en attraktiv destination. Detta är särskilt angeläget i en tid då marknaden i Östersjön har påverkats av pandemin, Rysslands invasion av Ukraina och stigande bränslepriser.

Vi välkomnar att förvaltningen uttrycker stöd för motionens intentioner och erkänner vikten av en sammanhållen utveckling av parker och grönytor i anslutning till Masthamnen och Stadsgårdshamnen. Däremot anser vi att förvaltningen intar ett alltför passivt förhållningssätt. Att enbart hänvisa till andra aktörer är inte tillräckligt – stadsdelsnämnden har ett ansvar för att aktivt förbättra stadsmiljön där det är möjligt.

Londonviadukten, Tegelviksslingan och Stadsgårdsleden är idag ogästvänliga, bullriga trafikmiljöer. Det är synd att detta är det första som möter kryssningsturister vid ankomsten till Stockholm. Vi menar att det måste vara möjligt att vidta åtgärder som förbättrar dessa områden, både på kort och lång sikt.

Vi uppmanar stadsdelsförvaltningen att ta initiativ till och samarbeta med andra aktörer för att genomföra konkreta åtgärder som ökar tryggheten och attraktiviteten i Masthamnen och längs Stadsgården. Exempel på sådana åtgärder kan vara tydligare skyltning, förbättrad belysning, tillfälliga grönytor och pop-up-aktiviteter. Att främja kryssningsturisters vilja och möjlighet att på egen hand utforska staden gynnar det lokala näringslivet. Genom att skapa en mer inbjudande stadsmiljö kan vi inte bara stärka stadens konkurrenskraft som kryssningsdestination utan också bidra till en trevligare miljö för stockholmare.