Från: [redacted]
Skickat: Tue, 24 Sep 2024 13:43:07 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Ämne: RS 2024-0344 - Samråd om ny regional utvecklingsplan - Sjöfartsverkets yttrande
Bilagor: 24-02172 - Sjöfartsverkets yttrande om RUFS.pdf

Hej,

Vänligen se bifogat yttrande från Sjöfartsverket över förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS).

Med vänlig hälsning

[redacted]

Maritim samverkan och utveckling
Infrastrukturavdelningen
af Pontins väg 6
115 21 Stockholm

[redacted]

www.sjofartsverket.se



Sjöfartsverket behandlar personuppgifter i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR) och Dataskyddslagen.

Läs mer på
http://www.sjofartsverket.se/gdpr

SJÖFARTSVERKET
Maritim samverkan och utveckling
Handläggare, direkttelefon
[redacted]

Datum
2024-09-24

Vår beteckning
24-02172

Ert datum
2024-04-09

Er beteckning
RS 2024-0344

Region Stockholm
Box 30215
104 25 Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se

Sjöfartsverkets yttrande över Region Stockholms samrådsförslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS)

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur. Verksamheten bedrivs med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas.

Bakgrund

Region Stockholm har den 9 april 2024 lämnat möjlighet för Sjöfartsverket att yttra sig över förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS).

Yttrande

Sjöfartsverkets samlade bedömning

Sjöfartsverket ser positivt på det ambitiösa arbete och den helhetssyn som präglar planförslaget. Förslaget är väl genomarbetat och fångar regionens möjligheter och utmaningar i ett långt tidsperspektiv. Region Stockholm har gjort ett gediget arbete i att identifiera styrkor att bygga vidare på samt nödvändiga utmaningar att möta. Ur transportsynpunkt präglas planförslaget av ett holistiskt synsätt som beaktar både person- och godstransporter, utan att det ena transportslaget försummas på bekostnad av det andra. Stockholmsregionens geografiska förutsättningar medför att transportslagen hänger ihop, inte minst vad gäller sjöfart. Positivt är därför att planförslaget fångar att både person- och godstransporter utgör viktiga, grundläggande förutsättningar för regionens nuvarande funktion och framtida utveckling.

Yttrandet är disponerat utifrån planförslagets struktur, med svar på de frågor som Region Stockholm anger i remissmissivet.

Stockholmsregionens förutsättningar: styrkor och utmaningar

Har ni synpunkter på de styrkor och långsiktiga utmaningar som beskrivs?

Sjöfartsverket har inte några synpunkter på regionens identifierade styrkor. Dessa förefaller väl underbyggda, vilket även gäller de fem långsiktiga utmaningarna. I

synnerhet utmaning 3, dvs. hur vi kan möta klimatmålen och skapa en motståndskraftig och robust region, förefaller särskilt viktig.

Hanterar samrådsförslaget de utmaningar vi står inför, däribland klimatförändringar och det förändrade omvärldsläget och dess tänkbara konsekvenser? Vad kan utvecklas?

Samrådsförslaget hanterar på ett bra och välavvägt sätt de utmaningar som regionen, såväl som landet i stort, står inför. Sjöfartsverket har inga ytterligare synpunkter.

Vision, mål och prioriteringar

Visar vision och mål regionens vilja? Fångar prioriteringarna åtgärder som leder till att vi kan hantera de gemensamma utmaningarna och vidareutveckla regionens styrkor? Hur kan prioriteringarna utvecklas? Är någon prioritering viktigare än andra och varför? Bör någon prioritering utgå och varför?

Sjöfartsverket anser att visionen på ett kärnfullt sätt fångar regionens framtida riktning. Likaså är de tre övergripande målen en genomtänkt uppdelning av utvecklingsplanens vision och vad som ryms inom denna. Nedan följer Sjöfartsverkets kommentarer för respektive övergripande mål.

<u>En jämlik, trygg och inkluderande region med god livsmiljö</u>

Sjöfartsverket ser positivt på planförslagets första övergripande mål, där i synnerhet prioriteringen att ”*Främja en levande landsbygd och skärgård*” förefaller rimlig. Det är dock viktigt att beakta att en målsättning om att uppmuntra till att fler flyttar ut i skärgården kan skapa utmaningar för den vattenburna kollektiv-/skärgårdstrafiken. Region Stockholm, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, har en särskild roll i att beakta denna utmaning och att i samverkan med berörda aktörer att skala upp kapaciteten på den vattenburna trafiken i syfte att uppnå och möta detta mål.

<u>En ledande kunskaps- och tillväxtregion</u>

Sjöfartsverket bedömer även att det andra övergripande målet är välavvägt. För sjöfartens del är prioriteringen ”*Öka Stockholmsregionens internationella tillgänglighet*” av störst relevans. Regionens läge och storlek medför ett beroende av god kontakt och samverkan utanför regionen. Sjöfartsverket delar antagandet om att det är viktigt att Stockholmsregionen kan konkurrera med andra storstadsregioner genom att säkerställa internationell tillgänglighet. Inom detta område är och förblir ett robust färjelinjenät viktigt. Det är därför positivt att Region Stockholm avser att arbeta för att stärka förutsättningarna för ett hållbart resande med bland annat sjöfart och verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum.

Sjöfartsverket kan dock konstatera att färjetrafiken till och från regionen har genomgått en smärre strukturomvandling i spåren av pandemin (dock inte nödvändigtvis som en direkt följd av pandemin). I kombination med att färjelinjenätet och dess destinationer har minskat i omfattning, har rederierna i viss utsträckning sålt av en del fartygstonnage. Detta har medfört neddragningar i avgångar på vissa linjer, varför nuvarande situation

är en minskad internationell tillgänglighet för färjetrafiken. Följande linjer har dragits in eller pausats:

- *Nynäshamn-Rostock (Hansa Destinations)*
- *Stockholm-Riga (Tallink Silja)*
- *Norvik-Hangö (Stena Line)*
- *Kapellskär-Mariehamn (Viking Line)*

Därutöver har Tallink Silja numera enbart en daglig avgång till Åbo från Stockholm jämfört med tidigare två avgångar per dag.

Mot bakgrund av de senaste årens utveckling är prioriteringen om att regionens aktörer ska verka för goda förbindelser till Finland och Baltikum för närvarande behäftad med vissa utmaningar som berörda aktörer bör möta. I fråga om internationell tillgänglighet bör det även nämnas att Stockholm är en viktig hamn för kryssningstrafiken i Östersjön.

En tillgänglig och robust region utan klimatpåverkande utsläpp

För Sjöfartsverkets del är det tredje övergripande målet särskilt viktigt. Sjöfartsverket delar ställningstagandet om att transportsystemet behöver vara robust och effektivt samt att det ska vara smidigt och enkelt att transportera gods och bedriva nyttotrafik.

Gällande prioriteringarna instämmer Sjöfartsverket i att omställningen till fossilfrihet är en utmaning som har betydande påverkan på transporter, där elektrifiering är en del av lösningen. Sjöfartsverket tillstyrker att berörda aktörer ska skapa förutsättningar för utveckling av fossilfria transporter och påskynda användningen av fossilfria bränslen, bland annat genom utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för biobränslen och vätgas. Denna nya bränsleinfrastruktur är avgörande för det framtida sjöfartssystemet.

Planförslaget fäster stor vikt vid elektrifiering, men det bör betonas att det för sjöfarten råder osäkerhet huruvida den kan elektrifieras på samma sätt som vägtrafik. Även om visst tonnage har förutsättningar till el- eller hybriddrift är den internationella sjöfartens beskaffenhet troligtvis inte sådan att sjötransporter kan implementera eldrift i alltför hög utsträckning. Förutom skärgårdstrafiken har även den internationella färjetrafiken dock relativt god potential att utvecklas mot större hållbarhet, inte minst genom upprättandet av s.k. gröna sjöfartskorridorer. Sjöfartens troliga, framtida utveckling är istället en framväxande bränslemix, i vilken flera alternativa drivmedel och framdriftstekniker introduceras, används parallellt och samexisterar över tid. För hamnar medför dock denna omställning investeringsbehov för att möta efterfrågan och tillhandahålla alternativa bränslen. Att bygga en nödvändig och robust infrastruktur för produktion, lagring och distribution av bränslen är en teknologisk utmaning. För att möjliggöra sjöfartssystemets omställning är det viktigt för regionen att skapa och främja framväxten av denna infrastruktur. För hamnarnas framväxande roll som energinoder i transportsystemet är det rimligt att det offentliga är en aktiv och stödjande part.

Att offentliga aktörer är en aktiv part i omställningen gäller också utmaningen i att möta hamnarnas framtida effektbehov i elnätet. Även om graden av elektrifiering av sjötransporter är oklar, är elektrifiering av själva hamnarna av stor betydelse. I detta

ingår elektrifiering av hamndriften och investeringar för att kunna tillhandahålla land- och laddström till fartyg. Tillgången på förnybar el och tillräcklig kapacitet i elnätet är därför viktiga förutsättningar att beakta för att hamnarna ska kunna bidra till transportsystemets omställning.

Sjöfartsverket delar prioriteringen om att det krävs satsningar på infrastruktur för att bibehålla transportsystemets funktion i både normalfall och kris och för att möta regionens befolknings- och näringslivsutveckling. Även om behoven sannolikt är störst i kollektivtrafiken och järnvägen, bör inte sjöfartens del av transportsystemet glömmas.

Gällande prioriteringen om att utnyttja det befintliga transportsystemet mer effektivt genom styrning är också intressant. Även om prioriteringens fokus är att utveckla styrmedel för att överföra persontrafik från biltrafik till kollektivtrafik, gång och cykel, finns potential även för sjöfarten. Genom att verka för en digitalisering av sjöfarten, genom en modernisering av de mest högtrafikerade farlederna samt investeringar i regionens hamnar, finns möjligheter att uppnå effektivitetsvinster i transportflödena som är avgörande för regionens försörjning. Detta kan röra sig om möjligheten till just-in-time-anlöp, spårbarhet av gods i intermodala transportkedjor, utökad övervakning och trafikledning för ökad sjösäkerhet. Det finns många tjänster som kan möjliggöras genom investeringar i en digital infrastruktur, varför sjöfarten bör inkluderas i planförslagets prioritering om att effektivisera det befintliga transportsystemet.

Vilka indikatorer mäter på bästa sätt målen?

Det finns flera tänkbara indikatorer för att mäta måluppfyllelse. Förutom att mäta utsläpp från transporter, i syfte att säkerställa att regionen går mot nettonollutsläpp, kan data på fördelningen av transportarbetet mellan trafikslagen i regionen vara en intressant indikator på transporteffektivitet. Även hamnarnas elektrifieringsgrad bör kunna mätas för att ge en bild av regionens elektrifiering.

Stockholmsregionens rumsliga inriktning: rumslig utveckling och plankarta

Ställningstagandena om regionens rumsliga inriktning innehåller flera intressanta aspekter. Obestridligt är att transportinfrastrukturen behöver samplaneras med bebyggelseutvecklingen. Planförslaget fångar betydelsen av regionens transportsystem och det är positivt att sjö- och pendelbåtstrafik samt hamnar och godsterminaler är inkluderade som komponenter i detta system. Transportsystemet har en betydande funktion för godstransporter och en oumbärlig betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet i kris och krig. Sjöfarten utgör en omistlig del i ett robust och motståndskraftigt transportsystem. Detta gäller inte minst i fråga om varuförsörjning då Stockholmsregionen är landets största konsumtionsmarknad.

Gällande regionens varuförsörjning fångar planförslaget även godsterminalernas betydelse och funktion samt att dessa behöver ha god tillgänglighet och kopplingar till andra trafikslag. Sjöfartsverket tillstyrker förhållningssättet om att de befintliga godsterminalerna ska värnas och att verksamheternas behov måste beaktas vid bebyggelseutveckling. Likaså bör nya anläggningar lokaliseras i strategiska lägen.

Besöksadress
af Pontins väg 6

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

Postadress
115 21 Stockholm

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Saknar ni information eller förhållningssätt gällande den rumsliga utvecklingen?

Sjöfartsverket saknar inte någon information eller förhållningssätt gällande den rumsliga utvecklingen.

Hur ser ni på plankartans utformning och tillhörande förhållningssätt?

Sjöfartsverket har granskat plankartan (figur 10) samt gods- och logistikinfrastruktur-kartan (figur 14). Det är positivt att dessa redovisar regionens hamnarstruktur, liksom de viktigaste farlederna. Hamnarna fyller en viktig funktion för internationella godsflöden och för försörjningen av Stockholmsregionen och angränsade regioner.

Sjöfartsverket noterar att planförslaget och plankartorna särskilt lyfter betydelsen av Värtahamnen och Stadsgårdskajen inom Stockholms hamn, Södertälje hamn, Norvik, Nynäshamns hamn, Kapellskär, Grisslehamn och Hallstavik. Sjöfartsverket vänder sig inte emot detta urval, men vill upplysa om att hamnarna i Grisslehamn och Hallstavik inte är utpekade som allmänna hamnar eller utgör riksintressen för kommunikationer. Det är välkommet att planförslaget betonar hamnarnas bärande funktion för försörjning av varor, bränslen och material, och utgör samhällsviktig verksamhet. Det är positivt att Region Stockholm har identifierat att en effektiv struktur för godstransport bygger på att hamnarna har funktionella farleder och landanslutningar.

Sjöfartsverket tillstyrker planförslagets samtliga förhållningssätt för att upprätthålla effektiva godstransporter på vatten. Att säkerställa inseglingsförhållandena till hamnarna är kanske den viktigaste aspekten där kommunernas kommande översikts- och detaljplanering ständigt måste skydda och ta hänsyn till de riksintresseklassade farledernas funktion.

Det trafikslagsövergripande perspektivet att Region Stockholm ser behov av att utveckla och säkerställa ändamålsenlig infrastruktur för att främja god samordning mellan sjötransporter och andra trafikslag är givetvis klokt.

Sjöfartsverket ser vidare positivt på att planförslaget presenterar en ambition om att säkerställa och vidareutveckla strategiska kajlägen, i synnerhet i regionens centrala delar. Bebyggelseutveckling i vattennära områden står ofta i konflikt med hamnarnas verksamhet och behov av ytor. Det är därför förnuftigt att utmaningen med buller lyfts. Sjöfartsverket tillstyrker förhållningssättet om att det är viktigt att värna sjöfartens och hamnarnas funktion genom att beakta behov av skyddsavstånd i samband med planering av bebyggelse i närheten av hamnar och farleder. Det är också klokt att inte försumma ett ekologiskt perspektiv i planeringen, varför det bör vara ofrånkomligt att beakta påverkan på vattenresurser vid utveckling av farleder och hamnar.

I likhet med ovan resonemang om elektrifiering är det avslutningsvis bra att planförslaget betonar att kapacitet i elnätet till utpekade hamnar är en förutsättning för att möjliggöra elektrifiering av delar av sjöfarten och hamnarnas verksamhet.

Besöksadress
af Pontins väg 6

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

Postadress
115 21 Stockholm

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Tekniska försörjningssystem

Sjöfartsverket önskar även lyfta några aspekter gällande tekniska försörjningssystem, närmare bestämt om energianläggningar och energidistribution samt massahantering.

I likhet med ovan resonemang gällande elektrifiering instämmer Sjöfartsverket med att elnätet behöver byggas ut och uppgraderas för att tillföra den kapacitet och effekt som behövs i den växande regionen och för att skapa förutsättningar för elektrifiering och omställning. Detta gäller inte minst för hamnarnas och sjöfartens omställning. Det är därför positivt att planförslaget presenterar ett förhållningssätt gällande att lokalisera energianläggningar som är beroende av bränsletransporter i strategiskt goda lägen, nära hamn- eller järnvägsanslutningar och i närheten av drivmedels- och bränsletillgång.

Vad gäller massahantering är det bra att regionen presenterar förhållningssätt för att säkra en effektiv massahantering. Sjöfartsverket betonar att transport av massor lämpar sig för relativt småskalig inlandssjöfart. Regionen bör överväga om man på strategisk nivå kan främja denna nisch inom sjöfarten som har så pass uppenbara vinster och förtjänster i regionen. Då förhållningssättet syftar till att minska behovet av masstransporter inom regionen kan sjöfart utgöra en del av lösningen genom att tillse att dessa transporter sker med fartyg och/eller pråmar istället för med landtransporter.

Är utgångspunkterna för bebyggelsestrukturens avgränsning tydliga?

Sjöfartsverket har inga synpunkter på denna fråga.

Gemensamt ansvar för den regionala utvecklingen och former för samverkan:

Hur ser er organisation på er roll kopplat till den regionala utvecklingen och hur kan er organisation bidra för att vi ska nå planens mål och stärka genomförandet?

I egenskap av statlig myndighet med ansvar för att erbjuda bland annat effektiva sjövägar, har Sjöfartsverket en speciell roll kopplat till arbete med regional utveckling. Enligt Sjöfartsverkets instruktion ska myndigheten verka för att de transportpolitiska målen uppnås samt ha ett trafikslagsövergripande synsätt i sitt arbete. Sjöfartsverket har ett antal huvuduppgifter såsom att tillhandahålla lotsning, isbrytning, sjö- och flygräddning, sjögeografisk information och sjötrafikledning samt svara för farledshållning och inrätta nya farleder. Ifråga om utvecklingsplanen blir Sjöfartsverkets uppdrag således något särartat.

Det är istället tillsammans med Trafikverket som Sjöfartsverkets ansvar kopplat till planering och regional utveckling aktualiseras. Vad gäller den maritima infrastrukturen (farleder, kanaler och slussar) råder ett delat ansvar mellan dessa myndigheter. Det är enbart rena underhållsåtgärder/farledshållning som åligger Sjöfartsverket. Investeringar i den maritima infrastrukturen sker istället i dialog med Trafikverket och finansieras genom Nationell plan. Vanligast är dock att Sjöfartsverket utför åtgärderna som beslutats av Trafikverket efter samråd och utredning. På så vis är stora delar av Sjöfartsverkets åtaganden inom ramen för utvecklingsplanen något som sker tillsammans med Trafikverkets Östra region. Sjöfartsverket arbetar tätt med Trafikverket ifråga om att utveckla och modernisera farlederna i Stockholmsregionen.

Besöksadress
af Pontins väg 6

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

Postadress
115 21 Stockholm

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Vilka dialog- och samverkansformer bör vi använda eller utveckla för att kunna agera tillsammans för att nå planens mål och stärka genomförandet?

I den mån som utvecklingsplanen identifierar Sjöfartsverket som en relevant part, samt förutsatt att myndigheten har mandat, deltar Sjöfartsverket givetvis gärna i att förverkliga planens mål. Som statlig myndighet bör då detta ske tillsammans med Trafikverket, vilken bör vara en något mer aktiv och drivande part. Sjöfartsverket har kontinuerliga samverkansmöten med Trafikverkets Östra region. I detta forum hanteras brister identifierade i sjöfartssystemet för vidare utredning och eventuellt genomförande av åtgärder. De behov som Region Stockholm identifierar i den maritima infrastrukturen kan anmälas till Trafikverket genom en speciell blankett (*Anmälan om brist i farled*) som finns att tillgå på Trafikverkets hemsida. Efter att en sådan anmälan inkommit till Trafikverket bereds den i relevant regional samverkansgrupp för vidare hantering inom myndigheterna i form av åtgärdsvalsstudier och farledsutredningar.

Sjöfartsverket deltar även med expertis och kompetens i det storregionala samarbetet Mälardalsrådet. Rollen är i första hand rådgivande, men ambitionen att göra Sjöfartsverket till en aktiv part inom långsiktig infrastrukturplanering realiseras delvis genom detta engagemang.

Slutligen har Sjöfartsverket kontinuerliga möten för informationsutbyte med Trafikförvaltningen, Waxholmsbolaget och upphandlade trafikutövare för skärgårds- och pendelbåtstrafiken i länet.

_____

Ärendet har handlagts av [redacted] i samråd med [redacted].

Besöksadress
af Pontins väg 6

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

Postadress
115 21 Stockholm

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se