



**Tid:** 19 maj 2008 kl 16.00 – 16.15

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 19 maj 2008

Joakim Larsson

Mirja Räihä Järvinen

**Närvarande:**

Ledamöter

Joakim Larsson (m), ordförande

Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)

Kerstin Gustavsson (m)

Helena Bonnier (m)

Sören Swärd (m)

Ingvar Snees (m)

Gulan Avci (fp)

Mustafa Tümtürk (s)

Karin Wanngård (s)

Jari Visshed (s)

Emilia Hagberg (mp)

Ann-Margarethe Livh (v)

Ersättare

Göran Kindvall (m)

Sebastian Carlsson (m)

Per Hallberg (m)

Claes Fleming (fp)

Sarah Lundgren (kd)

Christer Mellstrand (c)

Kenneth Nilsson (s)

Margareta Malm (s)

Bo Holmberg (s)

Torkel Tigerschiöld (mp)

Lotten von Hoffsten (v)

## Tjänstemän

Exploateringsdirektör Krister Schultz och nämndsekreteraren Åse Geschwind.  
Vidare tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Lars Fränne, Lars Fyrvald, Staffan Lorenz, Ann-Charlotte Nilsson, Petra Nieto, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Thomas Andersson och biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar från roteln.

## § 15

### **Förslag till ny detaljplan för fastigheten Casablanca 1 m m (Värtapiren) i stadsdelen Ladugårdsgärdet. Remiss**

Dnr E2008-512-00657

#### Protokollsutdrag

Exploateringskontoret hade den 18 april 2008 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

1. Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till ny detaljplan för fastigheten Casablanca 1 m m (Värtapiren) i stadsdelen Ladugårdsgärdet, S-Dp 2006-06878-54.
2. Nämnden beslutar att utöka NCC Property Developments markanvisning invid Värtaterminalen till att även gälla hotell samt att uppdra åt kontoret att förlänga träffat markanvisningsavtal med detta tillägg.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

### **Yrkanden**

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Emilia Hagberg (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga H1**.

### **Beslut**

Exploateringsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden överlämnar och återoppar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till ny detaljplan för fastigheten Casablanca 1 m m (Värtapiren) i stadsdelen Ladugårdsgärdet, S-Dp 2006-06878-54.
2. Nämnden beslutar att utöka NCC Property Developments markanvisning invid Värtaterminalen till att även gälla hotell samt att uppdra åt kontoret att förlänga träffat markanvisningsavtal med detta tillägg.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

### **Reservation**

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Emilia Hagberg (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga H1**.

### **Särskilda uttalanden**

Särskilt uttalande gavs av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m fl (s) enligt **bilaga H2**.

Särskilt uttalande gavs av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt **bilaga H3**.

**Ersättaryttranden**

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt **bilaga H1**.

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt **bilaga H3**.

Vid protokollet  
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

---

Tillhör § 15, bilaga H1

Exploateringsnämnden  
2008-05-19

Tillhör ärende 15

Förslag till ny detaljplan för  
fastigheten Casablanca 1 m m  
(Värtapiren) i stadsdelen  
Ladugårdsgärdet

Emilia Hagberg (mp)  
Torkel Tigerschiöld (mp)

### **Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden beslutar

att delvis bifalla kontorets förslag,

att därutöver anföra följande:

Projektet Valparaiso strider i sin redovisade utformning mot Stockholms Byggnadsordning samt mot den landskapsanalys som staden tagit fram. Exploateringen går emot stadens grundläggande strukturella uppbyggnad med dalgångar, öar och bryter av det stadsgrundläggande dalgångsstråket mellan Hamnbassängen och stråket upp till Storängsbotten och därifrån vidare till Husarviken. Det krävs en helhetsanalys av vattenrummet och utvecklingen kring Värtan och i det arbetet är samverkan med Lidingö nödvändigt.

Spårbunden trafik måste arbetas in från början, planeringen har i dagsläget alltför stort fokus på bil- och lastbilstrafik.

Tillhör § 15, bilaga H2

Exploateringsnämnden  
2008-05-19

Tillhör ärende 15

Värtapiren...

Mirja Räihä Järvinen m fl (s)

### **Särskilt uttalande**

Det är positivt med godstransporter till sjöss istället för med lastbil på land. Det är också bra att hamnen utvecklar sin verksamhet med järnvägsfärjor. Att kunna tillvarata bergmassor från Norra länken och Citybanan är bra eftersom man slipper långa transporter av massorna.

Tyvärr saknas i inriktningsbeslutet beskrivning av kollektivtrafikens tillgänglighet. Det är ytterst viktigt att erbjuda god spårbunden kollektivtrafik som tar passagerare till och från färjor och kryssningsfartyg.

Vid utbyggnad av piren bör vattenspegeln värnas och utvecklingen bör ske i samråd med Lidingö så att båda sidorna hänger samman. Transporter under byggtiden bör göras med båt för att minska miljöpåverkan. Både under byggnadsperioden och när den nya piren finns på plats bör man se till att de boende i närheten inte störs av buller. Eftersom Grönlandsisens smältning riskerar att höja havsytan med en meter bör man anpassa piren för detta.

Tillhör § 15, bilaga H3

Exploateringsnämnden  
2008-05-19

Tillhör ärende 15

Förslag till ny detaljplan för  
Fastigheten Casablanca 1 m m  
(Värtapiren) i stadsdelen  
Ladugårdsgärdet. Remiss

Ann-Margarethe Livh (v)  
Lotten von Hofsten (v)

### **Särskilt uttalande**

Värtapiren ska fyllas ut och så att säga förflyttas längre ut i vattnet. Att på detta sätt inkräkta på vattenytan är tveksamt. Syftet är att bygga ut hamnen. En utbyggnad som är en möjlighet för sjöfarten och som med stor sannolikhet också är nödvändig om Stockholm ska överleva som en hamnstad av betydelse.

Samtidigt frilägger man yta intill Siljaterminalen för kommersiell bebyggelse, och detta i sin tur kommer sannolikt att frigöra andra ytor, ytor som man med stor sannolikhet kommer att bygga bostäder på.

Miljömässigt kan man hävda att en utbyggnad är nödvändig, eftersom godstransporter till sjöss är bättre för miljön än godstransporter per långtradare och en utbyggnad är ett sätt att styra om gods. Samtidigt ska man vara medveten om att en utbyggnad innebär en exploatering av vattenytan och av stranden och också en påverkan på vattenmiljön i Östersjön.

Ekonomiskt kan man konstatera att bygget av bostäder kommer att ge staden inkomster som kan göra utbyggnaden av piren ekonomiskt realistisk, å andra sidan kan hamnens fortlevnad hotas av bostäder i pirens närhet eftersom en hamn bullrar och låter. Det är inte omöjligt att man, om man bygger bostäder där, tvingas till restriktioner vad gäller öppethållande och annat som i sin tur kan innebära att hamnen inte överlever. Förmodligen är det i så fall bättre att flytta bostäderna en bit bort från vattnet. Hamnen måste ju av naturliga skäl ligga där den ligger.

I Norra Hammanbyhamnen stoppade de nyinflyttade boende t ex godstrafiken med järnväg till Viking-terminalen, trots att Banverket lagt ner 25 miljoner på gummiunderlag för rälsen på kajen för tystare gång, och för inte så länge sen avstyrdes bostadshus nära vattnet, inte långt från Siljaterminalen, efter en bullerutredning. Det är alltså långt ifrån säkert att det kommer att kunna byggas några bostadshus här, och i så fall är ekonomin inte realistisk. Alternativt kan hamnverksamheten – som är av riksintresse – tvingas till tystnad mellan sag kl. 20.00 och 07.00. Det senare vore en katastrof.

Elanslutning till fartyg i hamnen är naturligtvis bra, men alla fartyg kan inte elanslutas och oavsett elanslutning måste hamnverksamheten kunna pågå dygnet runt, alla dagar i veckan.

Trenden just nu är att industriområden i hamnar i stadens närhet försvinner. Det är ett jätteproblem. Vi föser undan dessa hamnar för att bygga bostäder och får istället långa transporter på land av cement, grus, sand etcetera. Men hur ska staden försörjas om alla tunga hamnar försvinner? Hur ska man få fram material till de nya bostadsbyggena om man inte får hit t ex cement? Det är absolut nödvändigt att bereda plats också för verksamheter som t ex Cementa, annars bygger vi bort möjligheterna att bygga.

När området som helhet planeras är det absolut nödvändigt att först identifiera de verksamheter som behöver närheten till hamnen, till Finland och vidare österut och sen se på om de kan kombineras med bostäder och kan de inte det, då måste bostäderna flytta på sig.

Hela området kommer att expandera och exploateras, på gott och ont och det är inte helt lätt att förutsäga vilka konsekvenserna kommer att bli, vare sig för miljön, sjöfarten eller ekonomin, men det är lätt att konstatera att det är en jätteinvestering och att projektet är ekonomiskt riskabelt och svårförutsägbart.

Det är ett problem att ärendet forceras fram, att det gör det beror naturligtvis på att man av praktiska, ekonomiska och miljömässiga skäl vill använda överskottsmassor från bygget av Norra Länken och Citybanan till utfyllnad av piren, och då är det bråttom, men det innebär samtidigt att arbetet med själva piren har kommit ganska långt, medan kringliggande områden och projekt med bostäder, kontor, handel och olika former av trafiklösningar inte har kommit särskilt långt alls och det finns alltså en uppenbar risk att helheten inte blir optimal eller att projektet blir dyrare än vi nu kan förutse.

Det är av stor betydelse att spårkapaciteten till och från piren bevaras och att behovet av bra och bekväm kollektivtrafik för Siljas passagerare, boende och andra tillgodoses.

Kollektivtrafiken måste vara ganska omfattande eftersom många människor kommer att röra sig i området – konferensresor, kryssningar, resor till och från Finland, boende i eventuella nya områden, människor som arbetar här – allt detta kommer att genererar människor som måste kunna ta sig till och från hamnen på ett smidigt sätt.

I detaljplanen nämns busslinje 76, som inte kommer att räcka långt, Ropstens tunnelbanestation, som är för avlägsen, samt – lite svävande – busslinjer ”i närområdet”. Det är inte tillräckligt. En förutsättning för området som helhet, och därför också för detta ärende, måste vara att 7:an förlängs till Frihamnen, Värtapiren, Ropsten och förmodligen också till Universitetet, med en depå, eventuellt i Frihamnen.

I detaljplanen nämns också Värtabanan och spåren och det är bra, men tonvikten ligger – som vi uppfattar det – på vägar och bilar. Detta trots att transporter på spår är miljömässigt bättre. Det är möjligt att spårkapaciteten bör öka.

Vänsterpartiet efterlyser en djupare analys av hela projektet, inte bara själva piren och NCC:s hotell.