



STOHAB
2016-03-09

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Motion (2016:03) om att bygga ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm

Bakgrund

Finansroteln har remitterad rubricerade motion till Stockholms Stadshus AB som i sin tur skickat ärendet på underremiss till Stockholms Hamnar. Remissen ska vara besvarad 2016-03-03 men Stockholms Hamnar har begärt och beviljats anstånd att svara på remissen till 2016-03-12 för att ärendet ska kunna behandlas i styrelsen.

Karin Ernlund (C) har skrivit motionen som föreslår

- att ge exploateringsnämnden i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn initiera processen av att knyta samman den östligaste delen av Folkungagatan och det kommande bostadsprojektet "kvarteret Persikan" på östra Södermalm med en helt ny stadsdel med ca 2500 bostäder vid Masthamnen
- att uppdra åt exploateringsnämnden att under 2016 inleda en arkitekt tävling för en ny stadsdel vid Masthamnen på Södermalm.

Motionären skriver att det vattennära läget lämpar sig väl för bostäder och publika verksamheter och att Centerpartiet vill bygga en helt ny stadsdel vid Masthamnen med ca 2500 bostäder och 100 000 kvm kontor. Motionären skriver vidare att den rörliga sjöfarten inklusive båtpendling är en viktig del för Stockholm och att kajerna måste ha god tillgänglighet för ankring och framförallt kollektivtrafikförsörjning.

Motionen i sin helhet återfinns som bilaga till detta tjänsteutlåtande.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Allmänt om Stadsgården-Masthamnen

Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för gods och passagerare till och från Mariehamn, Åbo och Helsingfors. Stadsgården och Skeppsbron är även tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn på Åland. Viking Line, som är den

största aktören i området, hanterade 2015 3,4 miljoner passagerare och 1,2 miljoner ton gods. Enligt en nyligen genomförd undersökning bidrar färjeresenärerna årligen med fem miljarder kronor till Stockholms turistnäring. De fyller sju hotell varje dag, året runt samt genererar över 4000 arbetstillfällen i Stockholm.

Sommartid är Stadsgården dessutom uppskattad hamn för de internationella kryssningsfartygen. Det större kryssningsläget i Masthamnen, kajläge 167, stod för 92 av totalt 247 kryssningsanlöp, dvs 37 procent av kryssningsanlöpen. Redan nu ser Stockholms Hamnar en stark utveckling mot större fartyg (>300 m) under kryssningssäsongen 2017. Kajläge 167 är ett av två lägen som idag kan ta emot den storleken.

Stockholms Hamnars tre hamnar är ”allmänna hamnar” vilket innebär att de är skyldiga att ta emot de fartyg som önskar anlöpa hamnen om utrymme finns och om vissa säkerhetskrav är uppfyllda. Stadsgården är ett utpekad riksintresse för sjöfarten, vilket innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen. Det är i första hand Stockholms stads ansvar att se till att riksintresset Stockholms Hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Motivet till att hamnen är utsett till riksintresse är dess roll som knutpunkt mellan olika transportslag, att den är en viktig port österut samt betydelse för stadens och regionens försörjning av varor.

Stockholms Hamn är dessutom en av fem svenska hamnar som har fått status som s.k. ”corehamn” inom TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket inom EU. EU-kommissionen arbetar med TEN-T i syfte att etablera ett hållbart och effektivt transportsystem i Europa. Att Stockholms Hamn är en utpekad corehamn innebär att hamnen är av strategisk betydelse för europeiska transportflöden och infrastrukturplanering, och i utpekningen ingår även Stadsgården.

Hamnutveckling måste ske tillsammans med stadsutveckling

Stockholms Hamnar ser ett stort behov av att utveckla hamnområdet Stadsgården-Masthamnen. Det är av stor vikt att hitta en lösning i Stadsgården-Masthamnen så att färje- och kryssningstrafiken kan utvecklas samtidigt som det medger en gemensam utveckling av staden och hamnen. Detta var en av de prioriterade frågor som lyftes i Stockholms Hamnars *Strategi för Stockholms Hamnars kajer*, som antogs i kommunfullmäktige i juni 2015.

För att möjliggöra ett utvecklingsprojekt av denna dimension krävs att Stockholms Hamnar samarbetar med staden för att tillskapa nya bygggrätter som kan delfinansiera satsningen. Utvecklingen av Värtahamnen i samklang med Norra Djurgårdsstaden är ett exempel på ett mycket lyckat samarbete som grundades i Vision 2015.

Behov och förslag på åtgärder i Stadsgården-Masthamnen

I Stockholm finns färjetrafiken i dels Värtahamnen och Frihamnen samt på Stadsgården. Det är viktigt att även i fortsättningen lokalisera färjetrafiken till olika områden i eftersom det anslutande vägnätet mot europavägen inte har tillräcklig kapacitet för att ta emot de fordon som ankommer med fartygen. Även begränsningar i terminalkapacitet, uppställningsytor, kajlägen samt rörelser i farleden gör att det är omöjligt att samlokalisera all färjeverksamhet till Värtahamnen och Frihamnen. Dessutom kommer färjetrafiken på sikt förmodligen att utvecklas så att fartygen som idag trafikerar hamnen ersätts med större, vilket innebär att snittstorleken på färjorna kommer att öka och så även passagerar- och godsvolymer.

I anslutning till färjelägena krävs funktionsenliga terminaler som utgörs av kajer, ramper, ytor för uppställning, lastning och lossning av personbilar, lastbilar och trailers, terminalbyggnader för incheckning av passagerare med anslutning till buss, taxi och personbilar, tullfunktioner samt teknikbyggnader. Även ytor för långtidsparkeringar och stuveriverksamhet måste finnas tillgängligt i anslutning till terminalerna. Terminalerna är ofta avgränsade med ISPS-skydd som förhindrar tillträde av obehöriga i hamnområdet.

2013 inledde Stockholms Hamnar ett arbete för att titta på den framtida utvecklingen i Stadsgården och Masthamnen. Hamnen identifierade några konkreta utmaningar, problem och behov kopplat till den nuvarande utformningen av hamnområdet:

- Personbilsincheckningen ligger idag vid Stora Tullhuset (Fotografiska museet) vilket varken är en lämplig eller önskvärd plats.
- Logistik- och uppställningsytorna är otillräckliga.
- Kajkapaciteten behöver ökas för att kunna ta emot fler fartyg i samma storlek som t.ex Viking Lines fartyg M/S Viking Grace (218 m).
- Det finns ett behov av att skapa ett bättre gångstråk med vattenkontakt längs Stadsgården och runt Fåfången för att göra området mer tillgängligt för allmänheten.
- Befintlig färjeterminal måste moderniseras.
- Trafiklösningarna i anslutning till Stadsgården behöver förbättras, idag finns en korsning i anslutning till Folkungagatan samt en korsning vid infarten till färjeterminalen.
- Förbättrad lösning för kryssningsfartyg, lokalisering närmare staden och säkra gångstråk i anslutning till kryssningslägena.

De utredningar som Stockholms Hamnar har genomfört för Stadsgården och Masthamnen visar att det är en stor utmaning att utveckla hamnområdet, bland annat på grund av att ytorna är begränsade och bullrande verksamhet. Vidare måste hänsyn tas till

de byggnader som finns i området som är av särskilt kulturhistoriskt värde; Malmgårdarna och Tullhuset.

Emellertid har några konkreta förslag framkommit som kan vara utgångspunkt i en framtida utveckling av området.

- En förbättrad trafiklösning med en fyrvägs korsning in till hamnområdet i linje med Folkungagatan. Korsningen skulle användas gemensamt av såväl godstransporter, personbilar och bussar som ska in till hamnområdet och ersätta dagens tre infarter; korsningen vid Folkungagatan, infarten vid terminalen och infarten vid Stora Tullhuset för personbilar.
- Separera gång/cykel och lokaltrafik från övrig trafik en passage under den nya korsningen. Detta skulle öka både tillgänglighet och säkerhet för gång- och cykeltrafik i området.
- Genom att däcka över hamnplanen, framför allt vid den nya korsningen där befintligt parkeringshus idag står, kan nya ytor och byggrätter tillskapas.
- Ytor inom hamnområdet som kan exploateras av annat än hamnverksamhet är lämpligen verksamhet som kan fungera väl tillsammans med hamnen, framför allt hotellverksamhet men även kontor. En publik byggnad skulle kunna kombineras med kryssningstrafik.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

att omedelbart justera ärendet.

Stockholm den 19 februari 2016



Johan Castwall
VD