

**PM 2004 RIII (Dnr 319-1874/2004)**

**Remiss av beskrivning av riksintresset Stockholms hamn**

**Remiss från Landshövdingen i Stockholms län**

**Remisstid 25 november 2004**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remiss av beskrivning av riksintresset Stockholms hamn överlämnas och återlämnas promemorian.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.**

*Ärendet*

I oktober 2001 beslutade Sjöfartsverket att Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Beslutet innebär att Stockholms hamn ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Den närmare avgränsningen av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset var enligt beslutet tänkt att ske ”inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med respektive hamn och Sjöfartsverket”.

Länsstyrelsen i Stockholms län har dock gjort bedömningen att staten bör göra en närmare precisering av riksintresset. I den remitterande rapporten redovisas därför statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Behovet av en precisering har enligt rapporten aktualiserats av stadens utbyggnadsplaner för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Ett syfte med rapporten är också att den ska ”tjäna som ett kunskapsunderlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning”.

Länsstyrelsens slutsats är att riksintresset innefattar hamndelarna Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron; Värtahamnen; Frihamnen; Containerterminalen och Loudden. Urvalet har i huvudsak gjorts mot bakgrund av de olika hamndelarnas godshantering, internationella passagerartrafik och funktion i det transeuropeiska transportnätet.

Riksintresset omfattar enligt rapporten inte bara själva hamnområdet utan även befintlig och planerad infrastruktur i anslutning till hamnen. Länsstyrelsen framhåller att man även måste beakta hamnens influensområde när det gäller frågor som rör buller, vibrationer, luftkvalitet samt risk och säkerhet.

Stockholms stad har fått rapporten för yttrande den 20 augusti 2004, men har fått anstånd till den 25 november 2004.

*Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Stockholms Stadshus AB.

*SLK* delar naturligtvis uppfattningen att Stockholms hamn har en strategisk betydelse för transportsystemen i regionen och landet i övrigt. Det faktum att hamnen klassificerats som ett riksintresse medför dock svårigheter att göra välgrundade avvägningar mellan hamnverksamheten och andra angelägna samhällsintressen, som exempelvis ett ökat bostadsbyggande. I det perspektivet är det angeläget med en översyn av riksintresset.

*Gatu- och fastighetsnämnden* anser att det är av stor vikt att hamnens verksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna nybyggda bostäder förhindrar hamnverksamheten och vice versa. Nämnden menar också att det är viktigt att riksintresset formuleras så att det finns möjlighet till förändring över tid. Denna flexibilitet måste ta hänsyn till hamnens behov, men också till i vilken mån hamnverksamheter förändras eller kan omlokaliseras. Inte minst är detta av vikt i området Loudden, som staden har en ambition att avveckla som oljehamn, till förmån för en annan lokalisering.

*Stadsbyggnadsnämnden* ser positivt på Länsstyrelsens initiativ att närmare precisera riksintresset Stockholms hamn och anser att det är angeläget för staden att få ytterligare klarhet om vilka förutsättningar som gäller för den fysiska planeringen, dvs. vilka mark- och vattenområden som utgör riksintresse, liksom vilka åtgärder inom och utanför hamndelarna som kan försvåra utnyttjandet av anläggningarna.

Nämnden konstaterar också att beskrivningen av riksintresset Stockholms hamn enbart avser dagens förhållande, vilket inte är tillfredsställande eftersom det idag pågår utredningar om hamnens framtida funktion och utbredning på flera håll. Riksintresset kan inte avgränsas och beskrivas i nuläget utan bör avvakta pågående utredningar, liksom pågående tillståndsprövning av hamnverksamheten enligt miljöbalken. Den remitterade beskrivningen av den riksintressanta hamnverksamheten är inte tillräcklig för att tjäna som underlag för stadens fysiska planering, utan behöver kompletteras.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* tillstyrkte länsstyrelsens rapport under förutsättning att avgränsningen ses över, bl.a. avseende Skeppsbron, samt att omgivningspåverkan från respektive hamndel, planeringsriktlinjer och restriktioner förtydligas. I övrigt tillstyrktes förvaltningens synpunkter.

Bland annat menar nämnden att analysen och resonemanget kring vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse är otydlig och föreslår att beskrivningen ses över i detta avseende. Bedömningen av Skeppsbron kan ifrågasättas. Resultatet av analysen ska sedan utmynnas i en redovisning av vilka hamndelar som är av riksintresse och vilka restriktioner som behövs t.ex. för att skydda dessa.

För att undvika markanvändningskonflikter och trygga riksintresset bör också konsekvenser av riksintresset redovisas tydligare. Det bör t.ex. klargöras vilka restriktioner som ska gälla för influensområdet. De planeringsriktlinjer som redovisas bör förtydligas både för respektive miljöaspekt och sammantaget.

*Stockholms Stadshus AB* hänvisar till Stockholms Hamnar AB:s yttrande som i huvudsak har följande lydelse.

Stockholms Hamn anser att preciseringen av riksintresset Stockholms hamn beskriver den faktiska hamnverksamheten som den ser ut idag. Beskrivningen visar på den komplexa situation som råder inför viktiga beslut för att möta dagens och morgondagens behov av fungerande infrastruktur och bebyggelse, samt behovet av att samordna stadens och hamnens långsiktiga utvecklingsbehov.

Det här ärendet är ett exempel på att många av de problem som uppstår när staden ska utvecklas är delvis nya. Så sent som för några decennier sedan kunde staden fortsätta att både expandera och utvecklas utan att alltför komplicerade konflikter uppstod. Utbyggnad av staden och förändring av markanvändningen är förstås alltid till viss del förknippad med konflikter. Den typ av svårigheter vi idag möter är dock ofta mer komplicerade än tidigare.

Staden har växt ut till kommungränsen i nästan alla riktningar och de flesta större stadsutvecklingsprojekt kräver förändring av befintlig infrastruktur. Det är dessutom svårare att hitta lösningar där befintlig verksamhet kan fortsätta på annan plats inom närområdet eller likvärdig plats inom kommunens gränser. Kravet på samordning av olika infrastruktur- och bebyggelsefrågor, men också miljö- och rekreationsfrågor, blir allt starkare. Glädjande nog kan vi se att sektorstänkandet också alltmer överges till förmån för samordning och koordinering över sektorsgränserna. Det är en utveckling vi också kan se inom flera av de statliga myndigheter som deltagit i arbetet med den rapport som här är föremål för yttrande från stadens sida.

Ärendet är också ett exempel på hur andan i två relativt nya lagstiftningar kommer i konflikt. Den processorienterade lagstiftning som plan- och bygglagen (PBL) representerar, där huvudsyftet är att hitta avvägningar mellan olika legitima intressen, möter här det absoluta och definitiva ställningstagande som kännetecknar delar av miljöbalken (MB), antagligen sprunget ur att ett av dess syften är att säkerställa våra grundläggande existensbetingelser. Både PBL och MB är också föremål för utvärdering.

Jag anser att den komplicerade situation vi möter i en tät stadsbebyggelse i utveckling visar att en stad som Stockholm, och en region som stockholmsregionen, kräver mer av samarbete och samordning, inte mindre. Det understryks också av flera remissinstanser att det är av största vikt att vi när vi utvecklar staden finner bra samverkansformer mellan berörda parter. Inte minst länsstyrelsen har en viktig roll när det gäller att möjliggöra utveckling i regionen, samt understödja lösningar av de många problem som en tät stad som Stockholm ställs inför. Det har betydelse för hela regionen att Stockholm förmår utvecklas även framgent. Det är då nödvändigt med ett större samarbete mellan olika kommuner, något som glädjande nog blir allt vanligare, men också mellan kommunerna och länsstyrelsen. Det är något som Stockholms stad vill bidra till.

Jag anser att det är av stor vikt att Stockholms hamnverksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner i hamnen, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna, nybyggda bostäder förhindrar nödvändig hamnverksamhet. Samtidigt vill jag framhålla att den beskrivning av riksintresset som här är föremål för remiss inte får uppfattas som statisk, något som flera remissinstanser också lyft fram. En dynamisk utveckling av hamnverksamheten, sett i ett regionalt perspektiv, är en förutsättning för en region i utveckling, men också för en sjöfart i utveckling. Den framtid vi ser för sjöfarten, och de visioner Stockholm arbetar med, kommer förhoppningsvis att göra somliga av dagens lösningar obsoleta. Det innebär inte något problem under förutsättning att även länsstyrelsen uppfattar beskrivningen, och därmed preciseringen, av riksintresset som dynamisk och föränderlig. Om ett gott samarbete kan etableras mellan olika berörda parter borde det därför inte innebära någon konflikt.

Jag vill också notera att länsstyrelsens beskrivning av Stockholms hamn endast berör kajområden inom Stockholms kommuns gränser. I själva verket genomförs ju de intressantaste utvecklingsprojekten med bäring på stockholmsregionens hamnkapacitet utanför kommungränsen. Det skulle vara önskvärt om man istället, i exempelvis Godstrans-

portdelegationens anda, kunde använda sig av ett vidare perspektiv och se till hela regionens utvecklingspotential och möjligheter. Det finns dessutom, vilket även lyfts fram i underremisser, skäl att ifrågasätta om Skeppsbron ska ingå i Riksintresset. Visst har hamnverksamheten vid Skeppsbron betydelse för Stockholm, men den är knappast nödvändig som transportfunktion ur ett nationellt perspektiv.

Givetvis måste en verksamhet som utvecklats under hundratals år fortsätta att utvecklas. Jag ser fram emot ett gott samarbete i regionen kring dessa frågor och förutsätter att länsstyrelsen också deltar i ett sådant arbete. För närvarande arbetar en utredningsman med en hamnstrategi för Stockholm i syfte att säkerställa Stockholms position som hamnstad och spjutspets för miljövänliga transporter. Ur ett Östersjöperspektiv torde det vara en av de viktigaste frågorna de kommande decennierna. I det arbetet kommer länsstyrelsens rapport att vara en självklar utgångspunkt. I övrigt vill jag hänvisa till de synpunkter från underremisserna som finns återgivna i denna promemoria.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remiss av beskrivning av riksintresset Stockholms hamn översänds och åberopas promemorian.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 18 november 2004

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anför följande

Under historien har Stockholms sjöfart haft stor betydelse för stadens uppbyggnad och tillväxt. I dag har Stockholm blivit en av de städer där utländska kryssningsfartyg ofta lägger till. Antalet anlöp av kryssningsfartyg ökar för varje år. Stockholms hamn har för år 2004 220 anlöp inbokade. Totalt medför dessa fartyg drygt 200 000 besökande till Stockholm. Om några år kan över en kvarts miljon utländska turister väntas besöka Stockholm. Den besöksindustri som utvecklats med kryssningsfartyg påverkar inte bara området kring hamnen utan även stora delar av affärsverksamheten i staden, genom chartrade bussar från kryssningsfartygen till gallerier och varuhus i city. Flertalet fartyg ankommer på morgonen och avlöper på kvällen med samma passagerare. Antalet fartyg som tar upp nya resenärer i Stockholm och lämnar passagerare i Stockholm ökar för varje år. Dessa resenärer får på så sätt möjlighet att stanna längre tid i Stockholm, vilket är mycket värdefullt för staden och dess näringar. Det finns med andra ord ett stort behov av hamn för besöksnäringen i Stockholm och det är viktigt att inte avhända oss detta.

Även för Finland, Estland, Lettland och i viss mån Litauen och Polen är det ett vitalt intresse att det i Sveriges huvudstadsregion finns hamnar som möjliggör sjötrafik mellan våra länder. Försämrade möjligheter för fartyg från Finland att anlöpa Stockholmsregionen skulle inte bara skapa problem för miljontals finländare att komma till Sverige och övriga Västeuropa, utan också medföra allvarliga politiska effekter på relationerna mellan Sverige och Finland.

Godstrafiken är av stor betydelse för regionen – inte minst importen av bränslen till regionen. Huvuddelen av godset är import som konsumeras i vår region. I och med den omstrukturering som pågår inom transportnäringen inklusive sjöfarten genom tillväxten i våra östliga grannländer

samt Ryssland tillkommer sannolikt dessutom nya behov av hamnar. I Stockholms området saknas i dagsläget en djuphamn. Den frågan måste få sin lösning.

Att i dag låsa frågan om hamnverksamheten genom att inbegripa hamnområden inom ramen för riksintresset är olämpligt. Det finns goda exempel på tidigare hamnområden där numera bostäder byggts.

Huvudstadens hamnkapacitet är ett viktigt intresse för regionen, för hela landet samt för en rad andra länder. Det är därför viktigt att staden samt staten genom bland annat Länsstyrelsen samordnar sitt arbete i hamnfrågor. Det är också av största vikt att näringslivet snarast kommer in i den processen. Frågan om riksintresse bör lösas i samverkan och inte genom ensidiga beslut.

Det tycks som att länsstyrelsen inte tagit hänsyn till de ambitioner som staden har för området och risken är mycket stor att en dynamisk utveckling av området motverkas. Det är viktigt att riksintresset Stockholms hamn utformas på ett sådant sätt att det finns möjlighet att förändra den över tid såväl beträffande innehåll som geografisk spridning. Staden behöver både sin hamn och fler bostäder i attraktiva lägen. Bostadsförsörjningen, liksom hamnverksamheten, är av central betydelse för hela regionen.

Hamnområdet kan bli ett nytt spännande tillskott till Stockholms utveckling. Här kan byggas höga hus i kvartersstruktur som ger Stockholm ett betydande tillskott av bostäder, service och arbetsplatser. För att planerna ska kunna förverkligas fullt ut krävs att oljehantering på Luddens flyttas.

## ÄRENDET

I oktober 2001 beslutade Sjöfartsverket att Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Beslutet innebär att Stockholms hamn ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Den närmare avgränsningen av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset var enligt beslutet tänkt att ske ”inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med respektive hamn och Sjöfartsverket”.

Länsstyrelsen i Stockholms län har dock gjort bedömningen att staten bör göra en närmare precisering av riksintresset. I den remitterande rapporten redovisas därför statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Behovet av en precisering har enligt rapporten aktualiserats av stadens utbyggnadsplaner för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Ett syfte med rapporten är också att den ska ”tjäna som ett kunskapsunderlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning”.

Länsstyrelsens slutsats är att riksintresset innefattar hamndelarna Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron; Värtahamnen; Frihamnen; Containerterminalen och Loudden. Urvalet har i huvudsak gjorts mot bakgrund av de olika hamndelarnas gods- hantering, internationella passagerartrafik och funktion i det transeuropeiska transport- nätet.

Riksintresset omfattar enligt rapporten inte bara själva hamnområdet utan även be- fintlig och planerad infrastruktur i anslutning till hamnen. Länsstyrelsen framhåller att man även måste beakta hamnens influensområde när det gäller frågor som rör buller, vibrationer, luftkvalitet samt risk och säkerhet.

## REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fas- tighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stock- holms Stadshus AB.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 12 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar naturligtvis uppfattningen att Stockholms hamn har en strategisk betydelse för transportsystemen i regionen och landet i övrigt. Det faktum att hamnen klassifice- rats som ett riksintresse medför dock svårigheter att göra välgrundade avvägningar mellan hamn- verksamheten och andra angelägna samhällsintressen, som exempelvis ett ökat bostadsbyggande. I det perspektivet är det angeläget med en översyn av riksintresset.

Den rapport som nu redovisas innehåller belysande analyser av vilka huvudfunktion och kompletterande funktioner som påverkar de olika hamndelarnas betydelse för de regionala trans- porterna. Ett grundläggande problem är emellertid att preciseringen är alltför statisk och begrän- sad till dagens hamnverksamheten. Rapporten innehåller exempelvis ingen analys av stadens arbete med att avveckla oljeverksamheten vid Loudden. Det saknas även resonemang kring möj- ligheterna att göra önskvärda effektiviseringar av markutnyttjandet utan att skada riksintresset.

Kontoret vill därför betona vikten av att avgränsningen av riksintresset ger utrymme för förändringar av såväl hamnverksamhetens innehåll som geografiska omfattning. I annat fall kommer rapporten knappast att kunna fungera som ett användbart kunskapsunderlag för stadens fysiska planering på det sätt som länsstyrelsen avser.

En annan brist med rapporten är att den inte tillräckligt behandlar hur verksamheten i Stockholms hamn förhåller sig till övriga hamnar i regionen. Kontoret vill i detta sammanhang lyfta fram Godstransportdelegationens slutbetänkande där man pekar ut strategiska hamnregioner i stället för enskilda hamnar i syfte att skapa bättre förutsättningar till regional samordning och specialisering av olika hamnfunktioner. Stockholm föreslås i betänkandet ingå i den strategiska hamnregionen i mellersta ostkusten mellan Norrköping och Gävle. Ett motsvarande regionalt perspektiv bör enligt kontorets mening vara en central utgångspunkt även när det gäller frågan om riksintresse.

Vidare ställer sig stadsledningskontoret tveksamt till om det är meningsfullt att i detalj fastställa de berörda hamndelarnas geografiska omfattning på det sätt som görs i rapporten. I samband med planering och tillståndsgivning torde det i praktiken vara hamnens influensområde som kommer att vara av intresse. Dessutom finns det verksamheter inom exempelvis det aktuella området i Värtahamnen-Frihamnen som inte har något anknytning till hamnverksamheten eller kommunikationerna till hamnen.

Sammanfattningsvis anser stadsledningskontoret att statens precisering av riksintresset borde har inriktats mot vilka grundläggande hamnfunktioner som på lång sikt bör upprätthållas inom regionen. Den närmare geografiska preciseringen av riksintresset bör enligt kontorets uppfattning ske kontinuerligt inom ramen för stadens fysiska planering. Frågor som rör riksintressets omfattning och innehåll kommer att vara centrala i stadens fortsatta planarbete i synnerhet inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden.

Kontoret ser ett behov av en fördjupad dialog mellan staden och berörda statliga myndigheter kring hamnverksamheten i regionen och kring riksintressets omfattning och relation till andra väsentliga samhällsintressen. Denna dialog bör kopplas till stadens pågående arbete med att ta fram en hamnstrategi för Stockholm i enlighet med kommunfullmäktiges beslut i mars 2004.

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade på sitt sammanträde den 2 mars 2004 att som svar på remissen överlämna och delvis återropa kontorets tjänsteutlåtande samt att därutöver anföra följande.

Stockholm är av tradition en hamnstad och det är av stor vikt att hamnens verksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna nybyggda bostäder förhindrar hamnverksamheten och vice versa. Det är därför av stor vikt att närmare beskriva och precisera vari riksintresset för Stockholms Hamn ligger. Länsstyrelsens rapport är i huvudsak ett gott underlag för detta.

Det är dock av yttersta vikt att man vid preciseringen tar hänsyn till att hamnverksamheten har behov av en gräns-/buffertzonen mellan sig och andra verksamheter (exempelvis bostäder eller kontor) så att de senare inte skall bli störda.

Som kontoret säger är det också viktigt att riksintresset formuleras så att det finns möjlighet till förändring över tid. Denna flexibilitet måste ta hänsyn till hamnens behov, baserade på i vilken mån hamnverksamheter förändras eller omlokaliseras. Inte minst är detta av vikt i området Loudden, som staden har en ambition att avveckla som oljehamn, till förmån för en annan lokalisering.

*Reservation* anfördes av *Sten Nordin*, *Berthold Gustavsson*, *Anna Wersäll* (alla m) och *Mats Rosén* (kd), *bilaga*.

*Reservation* anfördes av *Ulf Fridebäck* och *Martina Lind* (båda fp), *bilaga*.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande hade i huvudsak följande lydelse.

Det framförs i rapporten att Länsstyrelsen i tidigare planärenden bedömt att en utbyggnad av i första hand bostäder inom de nuvarande hamnområdena inte skulle vara förenlig med hamnverksamheten och att en utbyggnad därmed skulle kunna medföra påtaglig skada på riksintresset. Även risk- och säkerhetsaspekter kopplade till hamnverksamheten måste beaktas när bebyggelse tillkommer intill de nuvarande hamnområdena. Stadens tankar på den framtida utvecklingen inom områdena Hjorthagen, Värtan, Frihamnen och Loudden kan sägas ha initierat rapporten med den närmare preciseringen av riksintresset Stockholms hamn.

Stockholms hamn omfattar många hamndelar, men inte alla är av riksintresse. Sjöfartsverket, Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket har i sin rapport gjort bedömningen att följande hamndelar ingår i riksintresset:

- Stadsgården, Masthamnen och Skeppsbron
- Värtahamnen
- Frihamnen
- Containerterminalen
- Loudden

Riksintresset Stockholms hamn omfattar inte bara hamnområdet utan även befintlig och planerad infrastruktur med väg- och järnvägsförbindelser. Sålunda ingår det reservat för Österleden som är beläget intill Frihamnen i förslaget till riksintresset Stockholms hamn.

I anslutning till riksintresset framhålls även att man vid planering och tillståndsgivning måste ta hänsyn till hamnens influens på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som i första hand utgörs av buller, men även vibrationer och luftföroreningar måste beaktas.

Flera av hamnanläggningarna som i rapporten föreslås vara riksintresse ligger mycket centralt, ofta i lägen där utbyggnad med nya bostäder, kontor m.m. diskuteras på eller invid hamnmarken. Inom det s. k. stadsutvecklingsområdet Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, vilket till stor del ligger inom det hamnområde som har definierats som riksintresse, pågår arbete med nya detaljplaner för bostäder och kontor samt även olika slag av infrastruktursatsningar. För Loudden gäller dessutom att fullmäktige har beslutat att den verksamhet med petroleumprodukter som finns där skall avvecklas. En avveckling förutsätter i princip att annan plats lokaliseras för dessa produkter.

För terminalområdena vid Masthamnen och Siljaterminalen har diskuterats möjligheten att kunna kombinera hamnverksamheten med annan form av exploatering.

De markområden inom Stockholms stad som används för hamnändamål ägs till största del av staden genom dess gatu- och fastighetsnämnd. I ett avtal mellan Stockholms Hamn AB samt Stockholm stad genom gatu- och fastighetsnämnden regleras bl. a. vilka ytor som ska nyttjas för hamnändamål eller vara möjliga att exploatera. I avtalet upplåts marken på 5 eller 10 år. Avtalet är således uppbyggt så att det finns möjlighet till förändringar när omvärlden förändras. Den långsiktiga användningen regleras i de detaljplaner som stadsbyggnadsnämnden tar fram.

Förslag till geografisk avgränsning av riksintresset Stockholms hamn i rapporten följer till största delen den indelning som finns i det ovan nämnda avtalet mellan gatu- och fastighetsnämnden och Stockholms hamn. En skillnad utgör Frihamnens så kallade Österledsreservat. Detta område, som föreslagits ingå i riksintresset, ingår inte i de områden som behövs för hamnverksamheten enligt avtalet mellan staden och hamnen. Vidare har gatu- och fastighetskontoret och hamnen muntligt enats om att en yta öster om kvarteret Neapel i Södra Värtahamnen kan upplåtas för exploatering.

## **Samråd**

Länsstyrelsen har skickat remissen direkt till Stockholms hamn AB. Kommunstyrelsen har, utöver till gatu- och fastighetsnämnden, remitterat ärendet till stadsbyggnadsnämnden, Stockholms stadshus AB och stadsledningskontoret.



Gatu- och fastighetskontoret har underhand haft samråd med Stockholms hamn och stadsbyggnadskontoret i arbetet med detta tjänsteutlåtande.

### Kontorets förslag/synpunkter

I sitt brev till remissinstanserna skriver Länsstyrelsen att remissen inte omfattar *vilka hamndelar* som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsen önskar med remissen få synpunkter på om *beskrivningen* av riksintresset Stockholms hamn är korrekt. Kontoret har dels svårt att förstå anledningen till denna distinktion, dels svårt att kunna särskilja kommentarer kring beskrivningen av riksintresset från kommentarer som rör vad riksintresset omfattar. Kontoret lämnar därför de synpunkter på innehållet och slutsatserna i remisshandlingen som vi anser vara relevanta att föra fram till de statliga myndigheter som tagit fram rapporten.

I en tät, stadsnära miljö där olika verksamheter ska samverka inom ett begränsat område är det betydelsefullt att inte restriktioner utförs på ett sätt som omöjliggör fortsatta avvägningar mellan olika intresseområden. Lagstiftningen ger goda möjligheter att väga samman olika intressenters önskemål och krav. Den grundläggande lagstiftningen utgörs av plan- och byggnadslagen (PBL) och miljöbalken.

Övergripande avvägningar sker i kommunens översiktsplan. Kommunens översiktsplan kan överprövas av staten genom länsstyrelsen och regeringen. Vad gäller Stockholms län sker det också en planering på länsnivå genom den regionplanering som landstinget är ansvarig för.

Kommunfullmäktige har häromåret antagit en ny översiktsplan för Stockholms stad. Vidare har landstingsfullmäktige antagit en regionplan för länet, den regionala utvecklingsplanen (RUFs).

Enligt kontorets uppfattning ger de två dokumenten Stockholms översiktsplan och den regionala utvecklingsplanen en god ledning för den framtida utvecklingen av Stockholms hamn och därmed sammanhängande erforderliga markområden. Av betydelse i sammanhanget är naturligtvis den fortsatta utvecklingen av stadens två övriga hamnar, Kapellskär och Nynäshamn.

Kontoret vill framhålla att prövning av miljöfrågor såsom bl. a. buller och risk ska vid nybebyggelse inom eller i närheten av hamnområdet på sedvanligt sätt prövas i samband med att detaljplaner tas fram. Det regelverk som ingår i PBL och miljöbalken är fullt tillräckligt för att säkra att olika intressenters berättigade intressen tillvaratas.

Det är viktigt att riksintresset Stockholms hamn bör formuleras så att det inrymmer möjlighet till att förändras över tiden i takt med omvärlden såväl i innehåll/funktion som geografisk omfattning. Förändringar i resemönster och godshantering, etablering av nya hamnområden på annat håll och möjlighet till mer effektivt markutnyttjande är faktorer som borde påverka definitionen på riksintresset Stockholms hamn.

Kontoret ser det som positivt om en fortsatt utveckling av mer externa hamnar kan medföra att hamnverksamhet av karaktären petroleumprodukter och godshantering i större omfattning kan få ny lokalisering. En sådan utveckling gör det möjligt att använda delar av det nuvarande hamnområdet för andra ändamål utan att de funktioner som ingår i riksintresset skadas.

Med utgångspunkt från ovanstående resonemang anser kontoret att förslaget till den geografiska definitionen av riksintresset är allt för omfattande. Det bör vidare tydliggöras att definitionen inte är statisk utan kan förändras över tiden.

I nuvarande förslag på gränsdragning avseende riksintresset bör två konkreta justeringar göras. Det gäller områden där staden och hamnen är överens om att dessa områden kan användas för andra ändamål än för hamnverksamhet.

Det ena området är det s. k. Österledsreservatet i Frihamnen, bild 1, som inte bör ingå i riksintresset Stockholms hamn. Det är inte definierat som långsiktigt hamnområde i avtalet mellan staden och Stockholms Hamn AB och området bör vara möjligt att användas för en kombinerad exploaterings- och väglösning. I sammanhanget kan nämnas att staden avser att anlägga en separat trafikplats med Norra länken/Lidingövägen strax öster om blivande trafikplats Värtan för att säkra en god trafikanslutning till hamnen och till intilliggande områden.

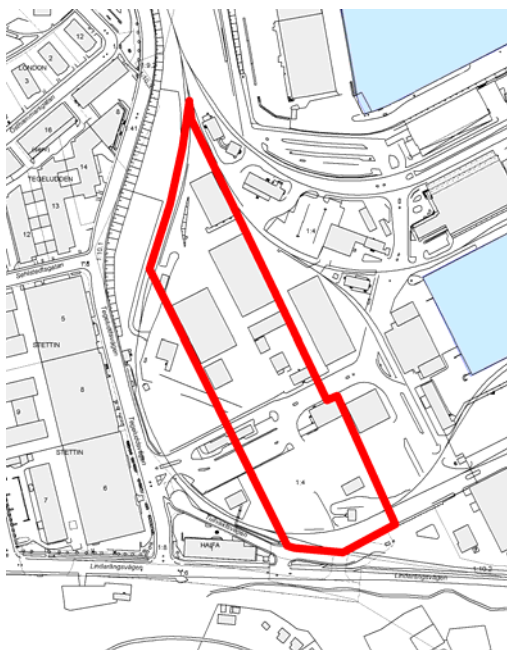


Bild 1

Det andra området som inte bör ingå i riksintresset Stockholms hamn är ett område vid Södra Värtahamnen, bild 2. Området nyttjas idag för parkering för den intilliggande bebyggelsen och används sålunda inte för hamnverksamhet.



Bild 2.

Kontoret vill också ifrågasätta om Skeppsbron skall ingå i riksintresset Stockholms hamn. Hamnverksamheten på Skeppsbron har förändrats väsentligt under senare år. Fortfarande använder en Finlandsbåt Skeppsbron som anöringsplats, men förbindelsen utgör mera en nöjes- och rekreationsaktivitet än en transportfunktion. En del mindre kryssningsfartyg kan också lägga till vid Skeppsbron. Eftersom Strömkajen och Nybrokajen med sin omfattande båttrafik inte ingår i riksintresset Stockholms hamn bör inte heller Skeppsbron medtas i riksintresset.

Kontoret vill också ta upp en fråga om kostnadsansvaret mellan staten och Stockholms stad när det gäller riksintresset Stockholms hamn. Eftersom det i riksintresset Stockholms hamn ingår inte bara områden för hamnverksamhet utan även infrastrukturen med järnväg och väganslutningar har Vägverket pekat ut anslutningen till Värtahamnen och Frihamnen såsom en viktig del i riksintresset Stockholms hamn. Kontoret anser därmed att finansieringen av den ovan nämnda trafikplatsen med Norra länken/Lidingövägen bör tas upp till ny diskussion. Det kan knappast betecknas som rimligt att staden skall svara för hela kostnaden för anslutningen till hamnen av den statliga europavägen E 20. Norra länken har getts beteckningen E 20 därför att vägens slutpunkt i Sverige är Stockholms hamn, och väg E 20 fortsätter därefter på andra sidan Östersjön. I dag skyltas Valhallavägen – Lidingövägen – Tegelvuddsvägen – Frihamnen väg E 20.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslöt på sammanträde den 2 september 2004 att som svar på remissen överlämna och återopar stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av *Lotta Edholm* och *Katariina Givén* (båda fp), bilaga.

*Reservation* anfördes av *Mats G. Nilsson*, *Ingvar Snees* och *Regina Öholm* (alla m), bilaga.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 23 augusti 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Hur bestäms ett riksintresse?

Enligt förordningen (SFS 1998:896) till miljöbalken om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ansvarar de centrala förvaltningsmyndigheterna för att lämna uppgifter om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap efter samråd med Boverket, andra berörda centrala förvaltningsmyndigheter och länsstyrelserna. Varje kommun ska i sin översiktsplan enligt PBL kap 4 redovisa hur kommunen avser tillgodose riksintressen. Länsstyrelsen ska ta de initiativ som behövs och verka för att riksintressena tas till vara. Om Länsstyrelsen anser att översiktsplanen inte tillgodoser ett riksintresse ska detta framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande vid utställning av översiktsplanen.

Tidigare precisering av riksintresset Stockholms hamn – ÖP 99

I Stockholms översiktsplan 99 behandlas riksintresset Stockholms hamn, preciserat till hamndelarna *Värtan-Frihamnen* och *Stadsgårds hamnen-Tegelvikshamnen / Masthamnen*.

Översiktsplanens precisering av riksintresset gjordes redan i Översiktsplan 90 i samråd mellan stadsbyggnadskontoret och länsstyrelsen, med syftet att som riksintresse för sjöfarten redovisa de hamnområden som har särskild betydelse med hänsyn till det internationella och nationella transportsystemet.

Värtan-Frihamnen redovisas i ÖP 99 som del av ett större stadsutvecklingsområde. Översiktsplanen framhåller att hamnverksamheterna inom Värtan-Frihamnen är strategiskt viktiga för Stockholm, och att denna hamndel utgör riksintresse enligt miljöbalkens bestämmelser. Samtidigt framhålls att förändring av hamnverksamhet har diskuterats i olika sammanhang, varför planen håller öppet för både fortsatt hamnverksamhet och en successiv omvandling av området vartefter hamnverksamheten förändras.

Av översiktsplanen framgår även att Stadsgårds- och Tegelvikshamnen (inkl. Masthamnen) utgör riksintresse så länge internationell godstrafik pågår där.

Planen redovisar eller håller öppet för den trafikinfrastruktur som ansluter till hamndelarna av riksintresse och som nu tas upp i remissen, dvs. farleder, huvudvägar och järnvägar av riksintresse.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen (oktober 1997) framhålls att Värtan-Frihamnen är av strategisk betydelse som regionens enda fullservicehamn och utgör som

sådan riksintresse. Länsstyrelsen anger att området kan omvandlas till ett stadsutvecklingsområde om och när hamnverksamheten minskar. Länsstyrelsen accepterar, enligt yttrandet, att stadens långsiktiga målsättning kan innebära att etableringar av tyngre hamnverksamhet förhindras. Länsstyrelsen anger också att området kan kompletteras för annat utnyttjande med sikte på långsiktig förändring där så är lämpligt och kan ske utan olägenhet från hälso- och risksynpunkt samt inte på tagligt skadar hamnverksamheten.

Även Stadsgårds- och Tegelvikshamnen utgör riksintresse.

Program för planering av området Värtan – Frihamnen

I enlighet med ÖP 99 har stadsbyggnadsnämnden påbörjat ett programarbete för området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden, i huvudsak det område som översiktsplanen anges som stadsutvecklingsområde. Ett program utarbetades under år 2001 och har remissbehandlats.

Programmet avsåg att visa olika delområdets potential med beaktande av de restriktioner i tid och rum som kan finnas när befintliga verksamheter – hamnen, Värtaverket och gasverket – ska förenas med nya. Programmets avsikt var att peka på att nytt stadsbyggande kan tillkomma på mark som inte längre behövs för hamnverksamheten, bl.a i Frihamnen och Loudden. Tillkommande bebyggelse ska vara av ett slag som är förenligt med befintliga verksamheter med hänsyn till normer och regler för hälsa, säkerhet och miljö.

Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av programsamrådet och beslutade att gå vidare med programarbetet för Hjorthagen och Södra Värtahamnen samt avvakta utredning om hamnområdet. Nämnden anförde även att programplaneringen för bostäder är viktig. För närvarande pågår utredningsarbete kring ett antal delområden i enlighet med programmet.

Kontorets synpunkter

#### **Stockholms hamn - ett dynamiskt riksintresse**

Kontoret ser positivt på Länsstyrelsens initiativ att närmare precisera riksintresset Stockholms hamn. Det är angeläget för staden att få klarhet om vilka förutsättningar som gäller för den fysiska planeringen, dvs. vilka mark- och vattenområden som utgör riksintresse, liksom vilka åtgärder inom och utanför hamndelarna som kan försvåra utnyttjandet av anläggningarna.

Beskrivningen av riksintresset fokuserar emellertid enbart på dagens förhållande, vilket enligt kontoret är alltför kortsiktigt, särskilt som det idag pågår utredningar om hamnens framtida funktion och utbredning på flera håll. Kommunfullmäktige i Stockholm beslutade under 1998 att staden av miljöskäl skall arbeta för att på sikt avveckla oljeverksamheten vid Loudden. Ett nytt koncept för flygbränsletransporterna till Arlanda provas just nu. Staden har även beslutat utreda hamnfrågorna ur ett bredare perspektiv i syfte att utveckla en hamnstrategi för staden, ett arbete som också inletts. En översyn av det nu redovisade riksintresset Stockholms hamn torde därför bli nödvändig inom kort. Kontoret anser att riksintresset behöver preciseras ytterligare vad gäller vilka funktioner som skall tillgodoses i syfte att ge ett än bättre underlag för stadens fysiska planering, men även beträffande lokaliseringsalternativ ur ett regionalt perspektiv.

#### *Riksintresset behöver ses i ett större regionalt perspektiv*

Stockholms hamn utgör en viktig del i stockholmsregionens kommunikations- och försörjningssystem, men har också betydelse för ett större omland där även andra hamnar ingår. Även om just Stockholms hamn utgör en självklar funktion för t.ex. passagerartrafik österut och för kryssningstrafik är det flera funktioner i hamnens verksamhet som bör kunna betraktas i ett större regionalt perspektiv. Förhållandet att Stockholms Hamnar AB idag innehar både Stockholms hamn och hamnarna i Nynäshamn och Kapellskär kan bidra till detta. Med ett regionalt perspektiv kan det finnas anledning att som riksintresse ange funktioner i Södertälje hamn liksom att reservera djuphamnsläget i Norvik-Nynäshamn som riksintresse.

#### *Stockholm som hamnstad*

Utgångspunkten för stadens planering är att Stockholm är och ska förbli en betydande hamnstad. Hamnverksamheten påverkas dock av den ekonomiska utvecklingen, marknadsförändringar och

andra förutsättningar som staden inte får över. Internationellt sett har utvecklingen för många hamnar genom ändrade förutsättningar inneburit att tunga och särskilt utrymmeskrävande hamnfunktioner flyttat ut från innerstäderna till bättre lägen i förhållande till farleder och andra mer gynnsamma förutsättningar. Som konsekvens har hamnen blivit kvar i centralt läge, men fått ett delvis ändrat innehåll. Kontoret anser att det är viktigt att den långsiktiga planeringen av Stockholms hamnar också beaktar att en sådan utveckling kan bli möjlig även i Stockholmsregionen.

#### *Riksintresset kan tillgodoses på olika sätt*

Kontoret anser att det är hamnfunktionen som bör ligga till grund för beskrivningen av riksintresset Stockholms hamn. Då både innehåll och lokalisering i ett långsiktigt perspektiv sannolikt kommer att förändras borde funktionen kunna tillgodoses på olika sätt utan att det strider mot riksintresset. En omlokalisering av vissa hamnfunktioner till andra hamnlägen i regionen torde för t ex Värtan-Frihamnen resultera i att dagens hamnområde kan nyttjas mer effektivt och bli en mer integrerad del av staden med både stadsbebyggelse och hamnverksamhet. I programmet för Värtan-Frihamnen skisseras även anläggandet av nya pirar, vilket t ex kan ge utrymme för både nya funktioner och fler fartyglägen.

#### *Intressekonflikter*

En beskrivning av riksintresset Stockholms hamn behöver även redovisa störningar som förorsakas av hamnverksamheten. Förhållandet att Stockholms hamn är belägen långt inne i skärgårdsområdet innebär risker med farliga transporter och nackdelar från miljösynpunkter för Stockholms kust- och skärgårdsområde som även utgör riksintresse enligt miljöbalken (4 kap). Alla landtransporter till och från hamnen sker dessutom genom innerstadens täta stadsbebyggelse.

Den nuvarande hamnverksamheten inom Värtan-Frihamnen med anslutande funktioner som väg och järnväg, medför miljöpåverkan och negativa konsekvenser för närliggande befintlig tät stadsbebyggelse. Det gäller särskilt bullerstörningar, försämrad luftkvalitet, hantering av farligt gods m.m. I formuleringen av en hållbar långsiktig transportstrategi är detta viktiga faktorer som också behöver ligga till grund för att precisera funktioner vad gäller riksintresset Stockholms hamn.

#### *Tillståndsprövning enligt miljöbalken av hamnens verksamhet*

En tillståndsprövning enligt miljöbalken av hamnens verksamhet pågår för närvarande. Som underlag för prövningen görs en miljökonsekvensbeskrivning för tillståndspliktiga verksamheter i vilken en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena relaterat till hamnens verksamhet avses ingå. Kontoret anser att en precisering av riksintresset hamn och hamnens influensområde till viss del föregriper den pågående tillståndsprövningen.

#### *Angränsning av riksintresset – Slussen-Skeppsbron*

Riksintresset Stockholms hamn har i remissen preciserats till att avse även hamndelarna *Slussen-Skeppsbron*, hamndelar som tidigare inte har behandlats som riksintresse i stadens översiktsplan. Kontoret önskar få förtydligat de funktioner och anspråk av riksintresse som behöver tillgodoses på kajområdet och vid Slussen, särskilt med tanke på att området utgör riksintresse för kulturminnesvården.

#### *Hamnens influensområde*

Kontoret delar länsstyrelsens uppfattning att beaktande av buller, luftkvalitet och riskhänsyn skall ske vid planering av ny bebyggelse för att tex en bra boendemiljö skall erhållas, särskilt i anslutning till hamnområde. Kontoret anser dock att beskrivningen bör kompletteras med en tydligare redogörelse av vilken omgivningspåverkan och vilka konsekvenser hamnens verksamhet i sig medför, t ex beträffande buller-, luft- och riskpåverkan. Antydning till ett sådant underlag görs genom hänvisning till den miljökonsekvensbeskrivning som för tillfället tas fram för hamnens verksamhet. Även anslutande väg- och järnvägsfunktioner som försörjer hamnen bör ingå. Då inriktningen på hamnens verksamhet över tid kan komma att förändras anser kontoret att hamnens influensområde bör betraktas som ett utredningsområde, inom vilket förutsättningarna för

ny bebyggelse kan prövas. Genom stadsplanemässiga åtgärder, samt åtgärder i den planerade bebyggelsen torde viss exploatering vara möjlig även inom hamnens influensområde.

#### *Övriga synpunkter*

I samband med stadens planering av Värtan-Frihamnsområdet har flera utredningar kring buller i hamnen genomförts. Sammanfattningsvis kan konstateras att de teoretiska beräkningar som gjorts, i alla avseenden inte är överensstämmande med de mätningar som gjorts av det faktiska ljudet i hamnområdet, och som pekar på lägre nivåer än vad som räknats fram. I ovan nämnda sammanhang bör även gränssnittet mellan industri- och trafikbuller i hamnen förtydligas.

Den norra delen av Värtahamnen har idag en betydande roll för Stockholms energiförsörjning. Denna roll kan eventuellt komma att förstärkas inom överskådlig framtid. Denna hamndel (Energihamnen) kan därför med fördel beskrivas som en separat hamndel.

Inom de markområden i Värtahamnen-Frihamnen som utpekats som riksintresse finns verksamheter som inte har någon anknytning till vare sig riksintresse hamn, sjöfart eller kommunikationsanläggningar. Detta gäller till exempel verksamheter som konsthallar, auktionskammare, mindre näringsidkare mm. I direkt anslutning till område av riksintresse ligger även kontorsverksamhet, tex Stockholmsbörsen. En närmare precisering av relationen mellan riksintresset och liknande verksamheter behöver göras.

Delar av hamnområdet, tex Estline terminalen – Frihamnen – Containerterminalen är inte detaljplanlagt. I andra hamndelar är dagens användning inte helt överensstämmande med gällande detaljplan. Det kan konstateras att markanvändningen i en del av de utpekade områdena av riksintresse hamn inte är reglerad i detaljplan.

Av det redovisade materialet framgår att järnvägsanslutningen till hamnområdet är av riksintresse. Så vitt kontoret kan utläsa framgår dock inte tydligt om de två bangårdarna längs Värtabanan ingår som del av riksintresset järnväg.

#### *Beskrivningen behöver utvecklas i dialog med staden*

Att peka ut riksintressen har genom åren som regel skett genom en dialog där även kommunerna deltagit. Mot denna bakgrund och då de nu redovisade hamnområdena skiljer sig från hur riksintresset tidigare har redovisats och tillgodosetts i stadens översiktsplaner, samt då beskrivningen behöver utvecklas för att tjäna det syfte som anges, förslår kontoret att det fortsatta arbetet bedrivs i direkt samverkan med staden.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslöt på sammanträde den 31 augusti 2004 enligt följande.

Nämnden tillstyrkte länsstyrelsens rapport Riksintresse Stockholms hamn under förutsättning

- att avgränsningen ses över bl.a. avseende Skeppsbron
- omgivningspåverkan från respektive hamndel, planeringsriktlinjer och restriktioner förtydligas
- samt att förvaltningens synpunkter i övrigt beaktas

*Reservation* anfördes av Magnus Hellström, Johan Steenhoff Eriksen och Lena Bring (alla m), bilaga.

*Reservation* anfördes av Björn Ljung och Erik Wassén (båda fp), bilaga.

Ledamoten Jan Valeskog deltog inte i beslutet.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

### ***Övergripande synpunkter***

Rapporten Riksintresset Stockholms hamn föreslår en precisering av vilka hamndelar som ingår i riksintresset Stockholms hamn. För att inga tveksamheter ska råda om syftning bör begreppet ”hamn” eller ”hamnen” inte användas för en enskild hamndel.

### ***Beskrivning av verksamheten***

Mot bakgrund av att rapporten ska användas i planeringssammanhang är det viktigt att beskrivningen av hamnverksamheten och dess omgivningspåverkan, i de hamndelar som bedöms vara av riksintresse, tydliggörs från omgivningssynpunkt. En kortfattad redovisning av relevanta hälso- och miljöeffekter för *varje hamndel* bör tas med om rapporten ska få ordentlig tyngd som planeringsunderlag. T.ex. är verksamheten vid hamndelen över dygnet av intresse från omgivningssynpunkt. Vissa omgivningsstörningar beskrivs i rapporten såsom luftkvalitet samt risk- och säkerhetsaspekter. Störningar till omgivningen förekommer dock även från kringverksamheter som t.ex. turistbussar. Vissa hamndelar trafikeras främst av fartyg i linjetrafik medan andra främst har kryssningstrafik. Kryssningstrafik kan innebära större risk för att boende utsätts för störningar då fartygen har olika storlek och alstrar olika ljudnivåer vid drift av hjälpmotorer vid kaj. Vad gäller bulleraspekten vill förvaltningen särskilt framhålla riskerna för störning av lågfrekvent buller från fartygens fläktar och hjälpmotorer. Lågfrekvent buller är svårt att dämpa och erfarenhetsmässigt är det inte helt enkelt att över huvudtaget skärma av buller från en hamn. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt och högt placerade bullerkällor försvårar bulleravskärmningen. Det är därför viktigt att restriktionerna på verksamheten i de riksintressanta hamnarnas närhet tydliggörs. Då kan riksintresset skyddas. Annars finns det en risk att bostäder och andra känsliga verksamheter kommer att störas och riksintresset hotas vid t.ex. tillståndsprövning.

Beskrivningen av luftkvalitet i kap.9 bör även inbegripa partiklar PM10 och risken för lukt och sotande rök från fartygen. Även bländande ljus och psykisk immission bör beaktas. Exempelvis kan vetskaper om att det hanteras och transporteras farligt gods i bostadens grannskap upplevas obehaglig eller hotande.

Avståndet till bostäder påverkar också störningsbilden. Naturvårdsverket delar i Handbok med allmänna råd 2003:7 (omnämns i kap. 9 under ”Allmänt”) upp miljöeffekter från hamnverksamhet i direkta och indirekta effekter. En redovisning av omgivningspåverkan, d.v.s. påverkan på omgivningen från störningssynpunkt, bör omfatta både de direkta och de indirekta effekterna.

Förvaltningen föreslår att kapitel 6 om Stockholms Hamn med beskrivning av verksamhet och utveckling utökas med en mer utförlig beskrivning av verksamheten vid varje hamndel samt en tydlig beskrivning avseende omgivningspåverkan både vad avser direkta och indirekta effekter från störningssynpunkt. Förvaltningen föreslår vidare att kapitel 9 förtydligas avseende PM10, risk för lukt, sot och rök från fartygen, psykisk påverkan samt vilka restriktioner som bör ställas på tillkommande verksamheter om riksintresset ska kunna skyddas..

### ***Tillståndspliktiga hamndelar***

I och med miljöbalken blev hamnverksamhet, dvs. lastnings och lossningskajer som medger trafik av fartyg med bruttovikt av 1350, tillståndspliktiga. Länsstyrelsen anger under rubriken Miljöprövning i kap. 7 att Stockholms hamn enligt en dom i Miljööverdomstolen är indelad i fyra tillståndspliktiga delar:

- Värtahamnen – Frihamnen – Loudden
- Skeppsbron – Stadsgården – Masthamnen
- Nybrokajen
- Södra Hammarbyhamnen

Denna beskrivning menar förvaltningen vara felaktig och föreslår att skrivningen ändras så att ”tillståndspliktiga” bytes ut till ”Miljöfarliga verksamheter”, se följande förklaring.

Miljööverdomstolen uttalade i domen den 11 oktober 2002 att Stockholms Hamn kan indelas i fyra *miljöfarliga verksamheter* som är geografiskt sammanhängande – dvs. inte fyra tillståndspliktiga hamndelar. Utdrag från Miljödomstolens dom (gällde ett avgiftsärendet och inte ett tillståndsärendet enligt miljöbalken) följer;

”Med hänsyn till att hamnverksamheten är spridd över olika delar av Stockholm finner Miljööverdomstolen, med hänvisning till vad som sägs ovan, att hamnverksamheten inte utgör endast en miljöfarlig verksamhet. Bolagets verksamheter i Värtahamnen, Frihamnen och Loudden är samlokaliserade inom ett sammanhängande geografiskt område. Miljööverdomstolen finner därför att verksamheten inom detta område utgör en miljöfarlig verksamhet för vilken bolaget skall betala en prövnings- och tillsynsavgift. Även verksamheten vid Skeppsbron och Stadsgårdshamnen utgör av samma skäl en miljöfarlig verksamhet för vilken avgift skall utgå. Verksamheterna vid Nybrokajen och Södra Hammarbyhamnen ligger däremot skilda från varandra och från övriga hamnar och utgör därför var och en för sig en miljöfarlig verksamhet. För var och en av dessa skall följaktligen en avgift betalas.”

Stockholms Hamn avser att tillståndspröva hamnarna enligt ovanstående indelning. Utökad samråd hölls i mars 2004 och Stockholms Hamn avser att lämna in tillståndsansökningarna till Länsstyrelsen under hösten 2004.

Förvaltningen poängterar att tillståndspliktiga hamnar/kajdelar inte är liktydigt med riksintresse.

### ***Analys av hamndelar***

Förvaltningen saknar en tydlig motivering till urvalet av hamndelar av riksintresse i kapitel 8. Hur många kriterier (”funktioner”) måste uppfyllas för att en hamndel ska bedömas vara av riksintresse? I rapporten har inte hela analysen och motiveringen till urvalet redovisats. T.ex. ställer sig förvaltningen frågande till att Skeppsbron anges som riksintresse. Om alltför omfattande områden utpekats som riksintressen för kommunikation kommer det att urholka riksintessebegreppet. Att t.ex. lägga restriktioner på Gamla stans markanvändning för att skydda Skeppsbron som ett riksintresse torde vara olämpligt. Skeppsbron har ej heller avgränsats som riksintresse i stadens översiktsplan. Länsstyrelsen har inte heller i utställningsutlåtandet kommenterat detta. Förvaltningen föreslår att en analys som omfattar alla hamndelar görs och att resultatet av analysen sedan redovisar vilka hamndelar som är av riksintresse.

### ***Riktvärden buller***

Under rubriken ”Riktvärden för buller vid bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler m.m.” i kap. 9 står i första stycket att ”För befintlig hamnverksamhet gäller ett högre riktvärde än vid nyetablering”. Denna mening bör tas bort då den kan missuppfattas på så sätt att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller för befintlig verksamhet ska gälla för Stockholms Hamns hamndelar.

I samma kapitel, under ”Väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet” ska riktvärdet 55 dBA i kolumnen ”Järnvägstrafik” flyttas upp till tabellcellen ovanför, d.v.s. till raden ”Vid fasad”.

### ***Riksintressets påverkan på influensområdet***

Syftet med denna rapport är att avgränsa riksintresset hamn och beskriva de miljöfaktorer som måste beaktas vid planering/förändrad markanvändning i hamnens närområde. Förvaltningen instämmer i att de miljöfaktorer som beskrivs i kap 9 ”Influensområde” är de mest väsentliga. De behöver dock utvecklas för att ge en mer fullständig bild av hamnverksamhetens omgivningspåverkan och störningsrisk. Förvaltningen ser positivt på att delta i fortsatta diskussioner om detta.

De planeringsriktlinjer som redovisas är allmänna och bör, enligt förvaltningens mening, förtydligas både för respektive miljöaspekt och sammantaget. För att undvika markanvändningskonflikter och trygga riksintresset bör tydliga restriktioner gälla för influensområdet. Som nämns i rapporten är det kommunens ansvar att se till att riksintresset Stockholms hamn beaktas i såväl översiktsplanering som detaljplanering. Rapporten bör härvid ge en god vägledning för kommunens planering.



Det kan vara lämpligt att vid planläggning av angränsande områden till riksintresseområdet avsätta en skydds- och säkerhetszon, inom vilken störningskänslig verksamhet inte bör tillåtas. Vid planering av ändrad markanvändning i influensområdet är det viktigt att undvika störningskänslig verksamhet som i förlängningen skulle kunna komma att hota riksintresset. Vilka andra regleringsmöjligheter som finns för att säkerställa goda miljöförhållanden kan diskuteras. En planbestämmelse om högsta tillåtna störning, för exempelvis buller, vid riksintresseområdets användningsgräns torde inte vara lämplig då det kan innebära att störningskällan måste angripas. Konkreta åtgärder m a p skydd kring den som störs kan ev. tänkas för de fall störningar kan förutses och regleras.

Förvaltningen delar Länsstyrelsens bedömning att en utbyggnad av bostäder inom de nuvarande hamnområdena skulle medföra påtaglig skada på riksintresset. För att undvika missförstånd bör det framgå om Länsstyrelsen med nuvarande hamnområde menar det avgränsade riksintresseområdet, även om det inte har någon avgörande betydelse om eventuell åtgärd vidtas inom själva riksintresseområdet eller utanför. Förvaltningen är mycket tveksam till stadens planer att pröva bostadsbebyggelse på de till riksintresseområdet angränsande fastigheterna, d.v.s. fastigheter som ligger inom influensområdet för riksintresset. Det finns en stor risk att en ändrad markanvändning i hamnens närområde från arbetsområde till bostadsområde kommer att hindra möjligheterna för hamndelarna att finnas kvar. Störningskänslig verksamhet, som t.ex. bostäder i hamnens influensområde, innebär ett hot mot riksintresset. Det är därför extra viktigt med tydlighet så att rapporten kan ge det skydd för riksintresset som avses.

**Stockholms Stadshus AB:s** remissvar har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamn anser att preciseringen av riksintresset Stockholms hamn beskriver den faktiska hamnverksamheten som den ser ut idag. Beskrivningen visar på den komplexa situation som råder inför viktiga beslut för att möta dagens och morgondagens behov av fungerande infrastruktur och bebyggelse, samt behovet av att samordna stadens och hamnens långsiktiga utvecklingsbehov.

## RESERVATIONER M.M.

**Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Sten Nordin m fl (m) och Mats Rosén (kd) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

att återopa denna text som svar på remissen från kommunstyrelsen:

Under historien har Stockholms sjöfart haft stor betydelse för stadens uppbyggnad och tillväxt. I dag har Stockholm blivit en av de städer där utländska kryssningsfartyg ofta lägger till. Antalet anlöp av kryssningsfartyg ökar för varje år. Stockholms hamn har för år 2004 220 anlöp inboka-de. Totalt medför dessa fartyg drygt 200 000 besökande till Stockholm. Om några år kan över en kvarts miljon utländska turister väntas besöka Stockholm. Den besöksindustri som utvecklats med kryssningsfartyg påverkar inte bara området kring hamnen utan även stora delar av affärs-verksamheten i staden, genom chartrade bussar från kryssningsfartygen till gallerior och varuhus i city. Flertalet fartyg ankommer på morgonen och avlöper på kvällen med samma passagerare. Antalet fartyg som tar upp nya resenärer i Stockholm och lämnar passagerare i Stockholm ökar för varje år. Dessa resenärer får på så sätt möjlighet att stanna längre tid i Stockholm, vilket är mycket värdefullt för staden och dess näringar. Det finns med andra ord ett stort behov av hamn för besöksnäringen i Stockholm och det är viktigt att inte avhända oss detta.

Även för Finland, Estland, Lettland och i viss mån Litauen och Polen är det ett vitalt intresse att det i Sveriges huvudstadsregion finns hamnar som möjliggör sjötrafik mellan våra länder. Försämrade möjligheter för fartyg från Finland att anlöpa Stockholmsregionen skulle inte bara skapa problem för miljontals finländare att komma till Sverige och övriga Västeuropa, utan också medföra allvarliga politiska effekter på relationerna mellan Sverige och Finland.

Godstrafiken är av stor betydelse för regionen – inte minst importen av bränslen till regionen. Huvuddelen av godset är import som konsumeras i vår region. I och med den omstrukturering som pågår inom transportnäringen inklusive sjöfarten genom tillväxten i våra östliga grannländer samt Ryssland tillkommer sannolikt dessutom nya behov av hamnar. I Stockholms området saknas i dagsläget en djuphamn. Den frågan måste få sin lösning.

Att i dag låsa frågan om hamnverksamheten genom att inbegripa hamnområden inom ramen för riksintresset är olämpligt. Det finns goda exempel på tidigare hamnområden där numera bostäder byggts.

Huvudstadens hamnkapacitet är ett vitalt intresse för regionen, för hela landet samt för en rad andra länder. Det är därför viktigt att staden samt staten genom bland annat Länsstyrelsen samordnar sitt arbete i hamnfrågor. Det är också av största vikt att näringslivet snarast kommer in i den processen. Frågan om riksintresse bör lösas i samverkan och inte genom ensidiga beslut.

Reservation anfördes av Ulf Fridebäck m fl (fp) enligt följande.

1. att i huvudsak överlämna kontorets förslag till beslut
2. att därutöver anföras:

Värtaområdet kan bli ett nytt spännande tillskott till Stockholms utveckling. Här kan byggas höga hus i kvartersstruktur som ger Stockholm ett betydande tillskott av bostäder, service och arbets-platser. För att planerna ska kunna förverkligas fullt ut krävs att oljehanteringen på Loudden flyttas.

Det är mycket olyckligt att länsstyrelsen gör en sådan snäv definition av riksintresset när det gäller hamnen. Det tycks som att länsstyrelsen inte tagit hänsyn till de ambitioner som staden har för området och risken är mycket stor att en dynamisk utveckling av området motverkas. Staden

behöver både sin hamn och fler bostäder i attraktiva lägen. Bostadsförsörjningen är också av central betydelse för hela regionen.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

Reservation anfördes av Lotta Edholm (fp) och Katariina Güven (fp) enligt följande.

Värta-området kan bli ett nytt spännande tillskott till Stockholms utveckling. Här kan byggas höga hus i kvartersstruktur som ger Stockholm ett betydande tillskott av bostäder, service och arbetsplatser. För att planerna ska kunna förverkligas fullt ut krävs att oljehanteringen på Loud-den flyttas.

Det är mycket olyckligt att länsstyrelsen gör en sådan snäv definition av riksintresset när det gäller hamnen. Det tycks som att länsstyrelsen inte tagit hänsyn till de ambitioner som staden har för området och risken är mycket stor att en dynamisk utveckling av området motverkas. Staden behöver både sin hamn och fler bostäder i attraktiva lägen. Bostadsförsörjningen är också av central betydelse för hela regionen.

Reservation anfördes av Mats G. Nilsson (m), Ingvar Snees (m) och Regina Öholm (m) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att återropa denna text som svar på remissen till kommunstyrelsen:

Under historien har Stockholms sjöfart haft stor betydelse för stadens uppbyggnad och tillväxt. I dag har Stockholm blivit en av de städer där utländska kryssningsfartyg ofta lägger till. Antalet anlöp av kryssningsfartyg ökar för varje år. Stockholms hamn har för år 2004 220 anlöp inbokat. Totalt medför dessa fartyg drygt 200 000 besökande till Stockholm. Om några år kan över en kvarts miljon utländska turister väntas besöka Stockholm. Den besöksindustri som utvecklats med kryssningsfartyg påverkar inte bara området kring hamnen utan även stora delar av affärsverksamheten i staden, genom chartrade bussar från kryssningsfartygen till gallerior och varuhus i city. Flertalet fartyg ankommer på morgonen och avlöper på kvällen med samma passagerare. Antalet fartyg som tar upp nya resenärer i Stockholm och lämnar passagerare i Stockholm ökar för varje år. Dessa resenärer får på så sätt möjlighet att stanna längre tid i Stockholm, vilket är mycket värdefullt för staden och dess näringar. Det finns med andra ord ett stort behov av hamn för besöksnäringen i Stockholm och det är viktigt att inte avhända oss detta. Det är självklart att Stockholms hamnar och hamnverksamheten är ett riksintresse.

Även för Finland, Estland, Lettland och i viss mån Litauen och Polen är det ett vitalt intresse att det i Sveriges huvudstadsregion finns hamnar som möjliggör sjötrafik mellan våra länder. Försämrade möjligheter för fartyg från Finland att anlöpa Stockholmsregionen skulle inte bara skapa problem för miljontals finländare att komma till Sverige och övriga Västeuropa, utan också medföra allvarliga postiska effekter på relationerna mellan Sverige och Finland.

Godstrafiken är av stor betydelse för regionen inte minst importen av bränslen till regionen. Huvuddelen av godset är import som konsumeras i vår region. I och med den omstruktureringsomgång som pågår inom transportnäringen inklusive sjöfarten genom tillväxten i våra östliga grannländer samt Ryssland tillkommer sannolikt dessutom nya behov av hamnar. I Stockholms området saknas i dagsläget en djuphamn. Den frågan måste få sin lösning.

Att i dag låsa frågan om hamnverksamheten genom att inbegripa hamnområden inom ramen för riksintresset är olämpligt. Det finns goda exempel på tidigare hamnområden där numera bostäder byggts. Hammarby Sjöstad är ett utmärkt exempel där området förändrats från hamnverksamhet till en helt ny populär stadsdel.

Huvudstadens hamnkapacitet är ett vitalt intresse för regionen, för hela landet samt för en rad andra länder. Det är därför viktigt att staden samt staten genom bland annat Länsstyrelsen

samordnar sitt arbete i hamnfrågor. Det är också av största vikt att näringslivet snarast kommer in i den processen. Frågan om riksintresse bör lösas i samverkan och inte genom ensidiga beslut.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Reservation anfördes av ledamoten Magnus Hellström (m), Johan Steenhoff Eriksen (m) och Lena Bring (m) enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. återropa denna text som svar på remissen från kommunstyrelsen:

Under historien har Stockholms sjöfart haft stor betydelse för stadens uppbyggnad och tillväxt. I dag har Stockholm blivit en av de städer där utländska kryssningsfartyg ofta lägger till. Antalet anlöp av kryssningsfartyg ökar för varje år. Stockholms hamn har för år 2004 220 anlöp inbokat. Totalt medför dessa fartyg drygt 200 000 besökande till Stockholm. Om några år kan över en kvarts miljon utländska turister väntas besöka Stockholm. Den besöksindustri som utvecklats med kryssningsfartyg påverkar inte bara området kring hamnen utan även stora delar av affärsverksamheten i staden, genom chartrade bussar från kryssningsfartygen till gallerior och varuhus i city. Flertalet fartyg ankommer på morgonen och avlöper på kvällen med samma passagerare. Antalet fartyg som tar upp nya resenärer i Stockholm och lämnar passagerare i Stockholm ökar för varje år. Dessa resenärer får på så sätt möjlighet att stanna längre tid i Stockholm, vilket är mycket värdefullt för staden och dess näringar. Det finns med andra ord ett stort behov av hamn för besöksnäringen i Stockholm och det är viktigt att inte avhända oss detta. Det är självklart att Stockholms hamnar och hamnverksamheten är ett riksintresse.

Även för Finland, Estland, Lettland och i viss mån Litauen och Polen är det av vitalt intresse att det i Sveriges huvudstadsregion finns hamnar som möjliggör sjötrafik mellan våra länder. Försämrade möjligheter för fartyg från Finland att anlöpa Stockholmsregionen skulle inte bara skapa problem för miljontals finländare att komma till Sverige och övriga Västeuropa, utan också medföra allvarliga effekter på relationerna mellan Sverige och Finland.

Godstrafiken är av stor betydelse för regionen – inte minst importen av bränslen till regionen. Huvuddelen av godset är import som konsumeras i vår region. I och med den omstrukturering som pågår inom transportnäringen inklusive sjöfarten genom tillväxten i våra östliga grannländer samt Ryssland tillkommer sannolikt dessutom nya behov av hamnar. I Stockholmsområdet saknas i dagsläget en djuphamn. Den frågan måste få sin lösning.

Att i dag låsa frågan om hamnverksamheten genom att inbegripa hamnområden inom ramen för riksintresset är olämpligt. Det finns goda exempel på tidigare hamnområden där numera bostäder byggts. Hammarby Sjöstad är ett utmärkt exempel där området förändrats från hamnverksamhet till en helt ny populär stadsdel.

Huvudstadens hamnkapacitet är ett vitalt intresse för regionen, för hela landet samt för en rad andra länder. Det är därför viktigt att staden samt staten genom bland annat Länsstyrelsen samordnar sitt arbete i hamnfrågor. Det är också av största vikt att näringslivet snarast kommer in i den processen. Frågan om riksintresse bör lösas i samverkan och inte genom ensidiga beslut.

Reservation anfördes av ledamoten Björn Ljung (fp) och Erik Wassén (fp) som yrkade att miljö- och hälsoskyddsnämnden skulle besluta

1. överlämna ärendet utan eget ställningstagande.