



Sanna Tegnér
Trafikplanering
08-508 264 27
sanna.tegner@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2010-02-08

Värtapiren, genomförandebeslut Valparaiso och Södra Värtan inriktningsbeslut. Svar på remiss från Kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar remissen besvarad med kontorets utlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att följa vidare planering samt låta genomföra nödvändiga konsekvensutredningar.
3. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Avdelningschef

Linda Lundberg
tf Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat genomförandebeslut för Värtapiren samt inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan till trafik- och renhållningsnämnden.

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till fortsatt arbete med stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden i enlighet med exploateringskontoret och Stockholms Hamn AB:s avsikt. Kontoret vill dock



framhålla att det är viktigt att utreda att omgivande trafiknät klarar den tillkommande trafikstringen innan exploateringsgraden fastställs. De utredningar som hittills genomförts visar att det finns en betydande risk för en otillräcklig framkomlighet till och från området vid en alltför hög exploatering av området. Att resandet till, från och inom stadsdelen sker med hållbara transportssystem är nödvändigt ur framkomlighetssynpunkt men även relevant med hänsyn till stadsdelens miljöprofil. Satsningar måste ske på kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Framöver kan det av kapacitetsskäl även bli nödvändigt att med andra styrmedel reglera trafiken till området.

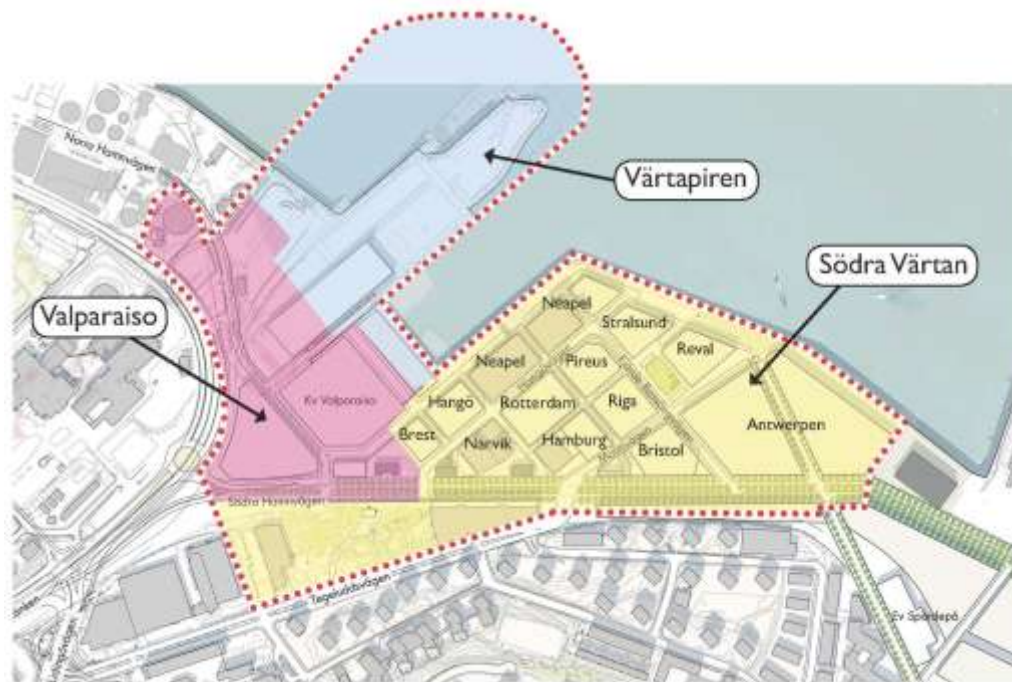
Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat genomförandebeslut för Värtapiren samt inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan till Trafik- och renhållningsnämnden. Exploateringsnämnden fattade beslut i frågan den 17 december 2009 enligt exploateringskontorets och Stockholms Hamn AB:s gemensamma tjänsteutlåtande från den 9 december 2009.

I förslag till Stockholms översiktplan anges Norra Djurgårdsstaden, som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden, som ett av de största stadsutvecklingsområdena i staden. För Värtan anges att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och hamnen utgör riksintresse. Förutsättningar för hamnverksamheten måste därför finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.

Förslaget

Värtabassängens inre delar ska fyllas ut och Värtapiren förlängas. Syftet är att modernisera hamnverksamheten, genom att bland annat skapa fler kajplatser, en ny passagerarterminal och större uppställningsytor. En ny detaljplan för Värtapiren antogs i kommunfullmäktige den 19 oktober 2009 men har ej vunnit laga kraft då den är överklagad. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga detaljplaner framtagna och exploateringarna är till stora delar beroende av utbyggnaden av Värtapiren. När hamnverksamheten kan koncentreras till Värtapiren kan ytor frigöras för exploatering.



Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan

En stor del av de ytor som tillskapas och frigörs i Valparaiso när Värtapiren fylls ut är markanvisade för handel- och kontorsändamål. Området är komplext eftersom att det är många infrastrukturfrågor som måste lösas inom området. Huvudstråket som binder samman de södra och norra delarna av Norra Djurgårdsstaden ska passera genom området liksom Spårväg City och trafik till och från Värtapiren. Trafiken ska dessutom passera Värtabanan planskilt.

Om det går att bygga en blandad bebyggelse med bostäder, kontor och service i Södra Värtan beror på hur buller från fartyg kommer att bedömas. Frågan uppskattas ta minst ett år att utreda.

Exploateringstalen för Södra Värtan och Valparaiso bedöms bli högre än i Hammarby Sjöstad och Norra Station. Den antagna höga exploateringen som finns med i remissen har inte prövats i någon nämnd. I remissen anges ett exempel för hur mycket som förutsätts inrymmas i Valparaiso vilket är drygt 30 stycken Hötorgsskrapor. Om det inte går att bygga bostäder i Södra Värtan blir andelen kommersiell bebyggelse ännu högre. I nuläget bedömer exploateringskontoret att det finns ett för litet underlag för att överblicka vilka konsekvenser den höga exploateringen får och avser därför återkomma med en lägesredovisning i samband med att det fördjupade programarbetet är ute på remiss och samråd.



Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till fortsatt arbete med projekten i enlighet med exploateringskontoret och Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande. I Norra Djurgårdsstadens utvecklingsområde finns förutsättningar att bygga upp en stadsdel med miljön i fokus där näringsliv och hamnverksamhet integreras med attraktiva boendemiljöer.

Hög exploatering ger ett stort tryck på omgivande gatunät

Trafikkontoret befarar att en hög exploatering av utvecklingsområdet kan innebära att belastningen på omgivande gatunät blir alltför hög, med köer, buller och luftföroreningar som tänkbara konsekvenser. De utredningar som hittills redovisats för kontoret och de utredningar som kontoret själva genomfört visar att en alltför hög exploatering kommer att innebära betydande problem för framkomligheten till och från området. Det är viktigt att redan i samband med Valparaisos utformning göra nödvändiga prioriteringar mellan Valparaisos omfattning som handelsplats och framtida exploateringar i Södra Värtan, Frihamnen och Loudden. Fortsatta utredningar som visar vad befintligt gatunät kan försörja måste ligga till grund vid val av exploateringsgrad samt utformning av övrig infrastruktur.

Att skapa ett hållbart resande inom stadsdelen är nödvändigt

Det är nödvändigt att utreda vilka konsekvenser exploateringen kommer att få på trafikalstringen. Samtidigt är det viktigt att arbeta med att påverka resandet till och från stadsdelen så att det sker med hållbara transportsystem och/eller på tider när gatunätet är mindre belastat.

Det är en förutsättning för områdets trafikförsörjning att kollektivtrafikresandet till och från området blir högt. Det är därmed viktigt att kollektivtrafikvägnätet får det utrymme som krävs för att kollektivtrafikförsörja området. Detta kan innebära att exploateringen stundtals kan behöva reservera mer plats för kollektivtrafikvägnätet än vad som är önskvärt ur ett strikt ekonomiskt perspektiv. Om kollektivtrafiken inte kan försörja stadsdelen i önskad utsträckning kommer gatunätet, som redan kommer att vara högt belastat, bli ännu mer ansträngt. Det kollektivtrafikvägnät som byggs upp i området ska delvis även betjäna resandet till och från Lidingö, även det ett resande som förmodligen kommer att öka framöver.

Även utformningen av gång- och cykelvägnätet är viktigt. För att kunna hantera resandet till och från området krävs det inte bara goda gång- och cykellösningar inom området utan det måste också kopplas samman med stadens befintliga gång- och cykelvägnät. Även här är det viktigt att gatuutrymme reserveras i tidigt skede.

På vissa platser kan även det befintliga nätet behöva förbättras för att möta upp det ökade resandebehovet. Med tanke på Norra Djurgårdsstadens geografiska läge kan resandeandelen till och från området med cykel bli högt om huvudcykelvägnätet i norra delen av innerstaden ses över i sin helhet, med goda kopplingar mot viktiga målpunkter som centrala innerstaden samt utbildnings- och forskningsområdena vid Universitetet och Kungliga Tekniska Högskolan.

För att få ner alstringen av biltrafik, vilket är nödvändigt ur framkomlighetssynpunkt men också med hänsyn till områdets utpekade miljöprofil, är det viktigt att värna om lägre parkeringstal än brukligt. Detta är angeläget både för bostäder och för kontor/verksamheter. Även om utvecklingen fortsätter gå framåt och morgondagens fordon kommer att påverka miljön väsentligt mindre än vad dagens fordon gör, kommer det ändå att finnas en trängselfaktor som begränsar möjligheterna att färdas med egen bil i området.

För att klara resandet till, från och genom stadsdelen kan det även komma att krävas andra styrmedel som påverkar resandet. Det är till exempel ännu inte klargjort hur trängselskattesystemet ska utformas i området, främst i relation till Norra Länken. Det är viktigt för det fortsatta arbetet att detta klargörs.

Även strukturfrågor som avfallshantering, omfattningen av friytor som eventuella parker och torg, samt placeringen av skolor och daghem behöver utredas vidare.

Ekonomi

Drift- och underhåll

För Värtapiren finns en antagen detaljplan och kalkylen för detta område är därmed mer pålitlig än vad den är för Valparaiso och Södra Värtan där förutsättningarna i stor utsträckning kan komma att ändras.

För Värtapiren beräknas driftkostnaderna för Trafik- och renhållningsnämnden och stadsdelsnämnden uppgå till ca 0,2 mnkr per år från år 2016. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första tio åren.

För Valparaiso beräknas driftkostnaderna för Trafik- och renhållningsnämnden och stadsdelsnämnden ansvarsområden från år 2014 uppgå till ca 0,6 mnkr och öka till som mest 3,7 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första tio åren därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest 3,4 mnkr per år.

För Södra Värtan beräknas driftkostnaderna för Trafik- och renhållningsnämnden och stadsdelsnämnden ansvarsområden från år 2014 uppgå till ca 2 mnkr och öka



till som mest 6 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första tio åren därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest ca 5,5 mnkr per år.

Risikfaktorer som påverkar utbyggnaden

Det finns många faktorer som påverkar hur och när området kommer att kunna byggas ut. Exempelvis hur bullerfrågan kommer att hanteras är avgörande för hur området kommer att kunna bebyggas. Att containerhamnen flyttas från området är en annan styrande faktor. Södra Hamnvägen planeras vara huvudstråket i området och för att Södra Hamnvägen ska kunna utformas för att klara den framtida trafikbelastningen är det nödvändigt att åtminstone delar av den yta som i dag utgörs av den östra bangården kan nyttjas som gatumark. Om staden inte får tillgång till erforderlig yta måste strukturen för området ses över. Spårväg city planeras genom området och är en viktig satsning för att få en god kollektivtrafik till stadsdelen. Även pågående Norra Länken och eventuellt kommande Östlig förbindelse påverkar de planerade exploateringarna och måste samordnas med exploateringarna.

De många olika aktörerna i området; Stockholms stad, Vägverket, Stockholms Hamnar, Storstockholms Lokaltrafik, Banverket och Fortum ställer stora krav på samordning inom projektet.

Delaktighet i det fortsatta arbetet

Det arbete som trafikkontoret hittills varit delaktiga i visar på att det finns en medvetenhet inom projektet om att området är komplext ur ett trafikperspektiv med en hög trafikalstring till och från området och få vägar att sprida trafiken på. Det är angeläget att trafikkontoret även framöver är delaktigt i arbetet med det framväxande stadsutvecklingsområdet som utgör Norra Djurgårdsstaden.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden förklarar remissen besvarad med detta utlåtande och att ärendet förklaras omedelbart justerat. Kontoret föreslår även att trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att följa vidare planering samt låta genomföra nödvändiga konsekvensutredningar.

Slut