

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av "Stad och hamn i samverkan"; Fördjupat program och miljökonsekvensbeskrivning för Södra Värtahamnen

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har remitterat rubricerat ärende till Stockholms Hamn AB (Hamnen) för yttrande senast den 23 mars 2012. Det fördjupade programmet vänder sig primärt till de aktörer, boende och verksamma som är berörda av planerad stadsutveckling men även till allmänheten i staden. Programmet vänder sig även till de instanser, myndigheter, förvaltningar och bolag som utgör del av ett remiss- och samrådsförfarande. Programmet ger vägledning kring de centrala frågeställningar som ligger till grund för området planerade utveckling, likaväl som att det utgör ett underlag för fortsatt dialog kring utvecklingsfrågorna i Norra Djurgårdsstaden generellt och Södra Värtahamnen specifikt. Fullständigt material finns på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se



Stockholm Hamn AB:s synpunkter

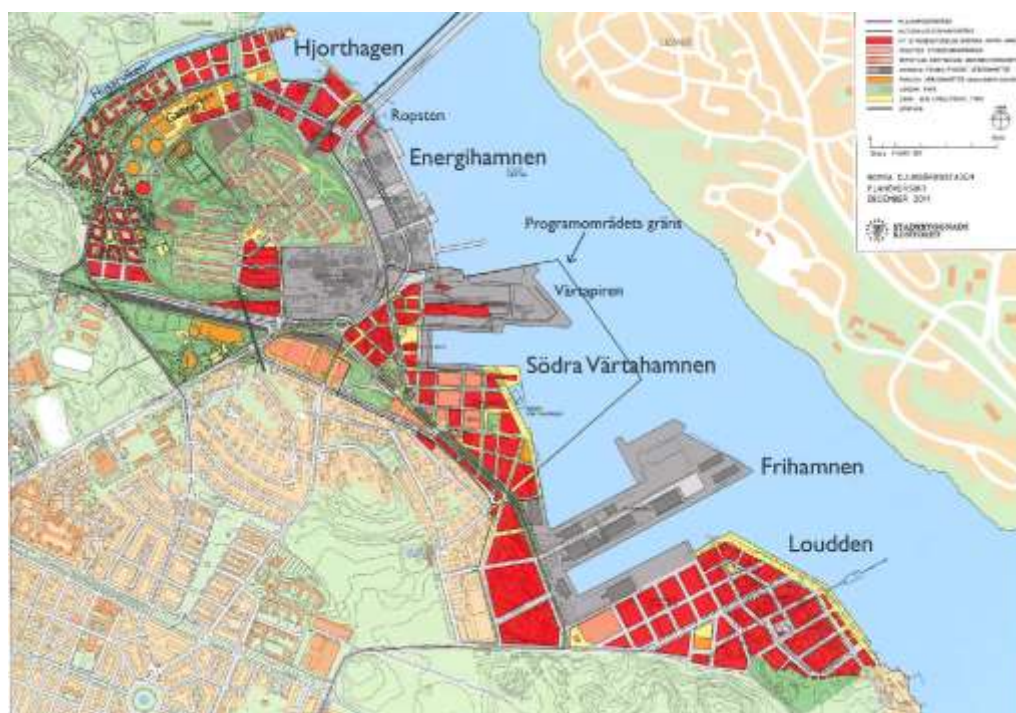
Hamnen ser med tillfredsställelse att planutredningen ”Vision 2015” som togs fram av Hamnen 2004, nu konkretiseras i form av detta fördjupade program för Södra Värtahamnen. Hamnen bedömer att handlingen är väl genomarbetad, att den håller hög kvalitet och att hamnspecifika frågor där är korrekt redovisade. Hamnen vill dock passa på att göra några förtydliganden och även framföra önskemål om kompletteringar.

Förtydliganden

Hamnen har att tillse att Hamnverksamhetens intressen bevakas och utvecklas. I aktuellt planområde pågår en kontinuerlig hamnverksamhet som genererar avsevärda värden till bolaget, Staden och regionen. EU-kommissionen har föreslagit Stockholms Hamnar till en speciellt utvald hamn i det europeiska TEN-nätverket. Stockholms Hamnar har föreslagits som så kallad CORE-hamn och är därmed en av ett fåtal hamnar i Europa med en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportflödet. Värta- och Frihamnen utgör riksintresse. Värtabanan är riksintresse och ingår även den i det sk TEN-nätverket. Förbindelsen Stockholm/Helsingfors är en del av den föreslagna korridoren Helsingfors/Valetta som också ingår i det förnyade TEN-nätverket. Det är vidare beslutat att varje CORE-hamn skall inneha järnvägsanslutning kopplad till det europeiska järnvägsnätet.

Vision 2015

Planeringen av området i stort påbörjades redan under 2001 utifrån ett övergripande program för hela området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden. Parallellt och samordnat med stadens planering har Hamnen tagit fram planutredningen ”Vision 2015” som färdigställdes 2004. ”Vision 2015” är antagen av kommunfullmäktige. Strategin för utveckling av ”Vision 2015” bygger på att hamnverksamheten koncentreras på befintliga pirer efter det att dessa utvecklats så att hamnfunktioner kan vidmakthålls över tiden. Inre ersatta delar av befintligt hamnområde kan på så vis successivt avträdas till förmån för stadens exploatering samtidigt som Riksintresset upprätthålls. Den nuvarande Hamnen för färjetrafik vid Värtapiren och Frihamnen är en sammankopplad enhet med gemensam tullklarering och med gemensamma uppställningsplatser i Frihamnen. Först vid Värtapirens färdigställande kan Värtan och Frihamnen kapas till två separata hamndelar. Intill dess måste den lastgata som löper längs södra kajen inom ISPS-området upprätthållas (ISPS- internationella regler för sjöfartsskydd och hamnsäkerhet).



Buller

Den lösning på bullerproblematiken som Programhandlingen med tillhörande MKB föreslår innebär genomförande av flera samverkande åtgärder.

För Hamnens del genomförs investering i form av elanslutningar för fartyg så att användandet av hjälpmotorer under liggetid i hamn undviks. Vidare genomförs bullerdämpande åtgärder på klaffar och ramper. Hamnens uppfattning är att nuvarande rederier kommer att nyttja dessa funktioner. Hamnen kan ej garantera att så sker. Hamnen kan inte tvinga rederier till åtgärder på fartyg. Hamnen kommer att utreda möjligheter till att stimulera användandet av elanslutningar genom införandet av ändrade miljörabatter. Det bör dock tydliggöras att fartyg under tid vid lastning, lossning, angöring och avfärd kommer bidra med buller. Vissa ”studsande” (liggetid mindre än två timmar) fartyg kommer aldrig att elanslutas då liggetiden blir för kort. Staden redovisar i MKB delar av bullerutredning ”22. *Structor akustik. Principer för bullerskydd*” som i slutsatsen visar att ”*Det är inte troligt att den kvarvarande hamnverksamheten går att dämpa så mycket så att riktvärden för industribuller aldrig överskrids eftersom dessa gäller för utombusnivåer*”. Det som slutligen kommer att avgöra frågan om planerade bostäder hamnar i konflikt med hamnverksamheten är vilka nivåer som kommer att beslutas i tillståndsbedömningen enligt miljöbalken i de slutliga villkor som kommer att ersätta provotidsvillkoren. Precis som programmet anger kommer dessa frågor att ”*detaljstuderas vidare i varje enskild detaljplan*”.

Önskemål om kompletteringar

Genomförande

Eftersom riksintresset för hamnverksamheten måste upprätthållas över tiden, önskar Hamnen en komplettering med en fastlagd huvudprincip där det tydligt anges att en hamnfunktion skall vara ersatt av ny lösning eller placering före dess att markområde kan överlåtas från Hamnen till staden. Det skulle sannolikt gagna fortsatt hantering i respektive detaljplan om detta lät redovisades i en beslutad skedes-planering och en slutlösning som säkrade detta.

Trafik

Trafiksituationen från Värtapiren är säkrad med ny nivåskild hamnpåfart i tunnel planskild från korsande Värtabana och ny Norra Hamnväg. Aktuellt programområde omfattar ej Frihamnspiren. Det är dock av yttersta vikt att den trafik som kommer att genereras från Frihamnspiren ingår i planeringen för den nya Allen längs ny Södra hamnväg, alternativt via ny koppling till Tegelluddsvägen. Hamnen kan ej finna detta i underlaget och önskar således sådan komplettering.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 27 februari 2012

Johan Castwall

Per Ling-Vannerus

Norra Djurgårdsstaden

Tidsplan för Värtan



1. 2. Kv Valparaiso
Kontor och handel ca 200.000 kvm
Markanvisning: NCC (60.000 kvm)
1. Byggstart: 2015
Inflyttning: 2018
2. Byggstart: 2016
Inflyttning: 2019

3. Hamnpåfarten
Byggstart: 2013
Klar: 2015

4. Brest
Byggstart: 2021
Inflyttning: 2023
Kontor: ca 20.000 kvm

5. Värtaterminalen
Byggstart: 2014
Klar: 2015

6. Värtapiren
Byggstart: 2012
Klar: 2016

7. Hangö
Byggstart: 2019
Inflyttning: 2021
Kontor: ca 25.000 kvm

8. Narvik
Byggstart: 2021
Inflyttning: 2023
Kontor: ca 25.000 kvm

9. Hamburg
Byggstart: 2019
Inflyttning: 2021
Bostäder: 200

10. Pireus
Byggstart: 2015
Inflyttning: 2017
Bostäder: 200

11. Bristol
Byggstart: 2014
Inflyttning: 2016
Kontor: ca 16.000 kvm
Markanvisning: Vasakronan

12. Antwerpen
Byggstart: 2013-2017
Inflyttning: 2015-2019
Kontor: ca 90.000 kvm
Bostäder: 200
Markanvisning kontor: SEB

13. Neapel
Byggstart: 2016
Inflyttning: 2018
Kontor: ca 50.000 kvm
Markanvisning: Vasaloronan

14. Stralsund
Byggstart: 2016
Inflyttning: 2018
Bostäder: 200
Markanvisning: Värtan Fastigheter KB

15. Reval
Byggstart: 2016
Inflyttning: 2018
Bostäder: 200

16. Kv Hull
Byggstart: 2016
Inflyttning: 2018
Kontor: ca 25.000 kvm