

Handläggare
Victoria Zimmermann Grönros
08-508 262 58
Christina Winberg
08-508 262 66**Till**
Exploateringsnämnden
2014-05-22

Kajstrategi för Stockholms Hamnar. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsens remiss av Kajstrategi för Stockholms Hamnar besvaras med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Krister Schultz
FörvaltningschefGunnar Jensen
Avdelningschef

Sammanfattning

Förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar utgör en strategi för hur Stockholms Hamnars kajer ska användas på bästa sätt. Strategin har sänts till exploateringsnämnden och bland andra trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och idrottsnämnden för yttrande.

Förvaltningen av stadens kajer, kajområden och andra strandlinjer är spridd mellan olika förvaltningar och bolag. För att skapa en samsyn kring kajernas utveckling, så att de används på bästa sätt i ett Stockholm som växer, krävs en väl fungerande samordning. Förslaget till *Kajstrategi för Stockholms Hamnar*

utgör överlag en tydlig och bra inriktning för utveckling av stadens kajer. I det fortsatta arbetet med strategin är det dock av stor vikt att kontoret och även övriga närmast berörda förvaltningar deltar.

Remissen

Stockholms Hamnar har Kommunfullmäktiges uppdrag att samordna arbetet mellan olika förvaltare av stadens kajer och ta fram en strategi kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I uppdraget ingår även att skapa förutsättningar för kollektivtrafik på vatten samt att göra kajerna så tillgängliga som möjligt för både invånare och besökare.

Förslag till Kajstrategi för Stockholms Hamnar utgör en strategi för hur Stockholms Hamnars kajer ska användas på bästa sätt och vilka prioriteringar som därmed behöver göras. Strategin är avsedd att vara ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet och i dialogen med andra förvaltare av kajer och strandlinjer i Stockholm. Strategin har sänts till exploateringsnämnden och bland andra trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och idrottsnämnden för yttrande senast 12 maj. Exploateringsnämnden har givits förlängd remisstid till 22 maj.

Ärendets beredning

Samråd har skett med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Exploateringskontorets synpunkter

Förslaget till *Kajstrategi för Stockholms Hamnar* utgör överlag en tydlig och bra inriktning för utveckling av Stockholms Hamnars kajer.

I flera av kontorets utvecklingsprojekt är kopplingen till befintliga kajer och framtida användning av nya kajer, likväl som evakuering och prioritering av framtida verksamheter på och längs med kajerna högst aktuella frågor. Hur Stockholms vattenrum, kajer och stränder ska utvecklas är ett gemensamt ansvar där alla parter är starkt beroende av varandra och för att klara de mål som staden satt upp för bostadsbyggandet fram till 2030 krävs ett nära samarbete mellan alla inblandade aktörer. Kontoret ser därför positivt på att ett arbete med en strategi för hur kajerna på bästa sätt kan användas har påbörjats. I det fortsatta arbetet med genomförande av strategin är det av stor vikt att kontoret och även övriga närmast berörda förvaltningar deltar.

Kontoret instämmer i den övergripande inriktningen att rörlig sjötrafik skall prioriteras vid Stockholms Hamnars kajer. Vid övriga delar av stadens kajer och stränder bör andra verksamheter kunna anvisas plats utan att den rörliga trafiken störs. Till exempel har idrottsförvaltningen och exploateringskontoret i samarbete tagit fram en policy för stadens fritidsbåtliv som godkänts av kommunfullmäktige så sent som den 7 april i år. I policyn nämns bland annat att det finns behov av gästhamnar och fler bryggplatser för fritidsbåtar i Stockholm.

Kontoret håller med om analysen att det är viktigt att kajsträckor reserveras för att användas då särskilda behov uppstår. Detta är till exempel en förutsättning för att evakueringar ska fungera under genomförandet av exploateringsprojekt, och när exploateringar kräver permanenta omlokaliseringar av båtplatser.

I kajstrategin föreslår Stockholms Hamnar en utveckling av Stadsgården och Masthamnen, vilket kontoret ser positivt på men anser att förändringar och investeringar inom kajområdet bör planeras och genomföras i nära samarbete mellan stadens förvaltningar och Stockholms Hamnar. Angående förslaget om förändring av angöring av kryssningsfartyg och färjetrafik samt nya terminaler vill kontoret nämna att i den av KF under 2006 godkända Hamnstrategin, ”Att hamna rätt”, har besökande kryssningsfartyg anvisats kajplats längst ut vid Masthamnen, nedanför Fåfången. Staden har tidigare tagit fram förslag till nybyggnad av bostäder och lokaler inom Masthamnen och Stadsgården genom delvis överdäckning av Stadsgårdsleden. Förslaget har ännu inte kunnat realiseras men på sikt bedöms en exploatering i området bli aktuell mot bakgrund av det uppdrag staden har att verka för att 140 000 lägenheter byggs fram till 2030. Det är viktigt att de förändringar som Stockholms Hamnar vill genomföra för fartygstrafiken inte förhindrar en framtida stadsutveckling i närområdet.

Gällande Skeppsbron och Stadsgårdskajen noteras att både text och bilagda kartor avser befintliga förhållanden. I strategin bör nya Slussen redovisas. Slussens nya utformning, tillsammans med regleringsstrategi för Mälarens avbördning, bör utgöra förutsättning för vidare utveckling av Skeppsbron och Stadsgården.

Kontoret är positivt till en upprustning av Skeppsbron vilken har stor potential att bli en mer kvalitativ plats i staden. Gaturummet är trångt och framkomligheten kan förbättras. Kontakten mellan Gamla Stans gränder och kajen är i dag dålig, mycket pga att de gamla magasinsbyggnaderna blockerar flöden däremellan. Det bör dock påpekas att den enda byggnad som, med anledning av projekt Slussen, behöver rivas på Skeppsbron är Djurgårdsfärjans befintliga terminal, vilken i ny detaljplan ges utrymme i och med den byggrätt som finns på Skeppsbron.

När staden i nära samarbete med Stockholms Hamn arbetar med utvecklingen av Blasieholmen, och ett blivande Nobel Center, är en fortsatt aktiv sjöfart i området en förutsättning. Projektet utreder även om man kan förbättra förutsättningarna för sjöfarten på platsen. Dock kommer inte den snötipp som illustreras i bilagan att kunna förenas med platsens framtida användning.

Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och Hamnens verksamhet gränsar till varandra i Loudden, Frihamnen, Södra Värtahamnen och Energihamnen. Stadsutvecklingen möjliggörs genom att den tyngre containerverksamheten flyttas och utvecklas i Norvik, Nynäshamn och oljeverksamheten på Loudden avvecklas. Färjetrafiken utvecklas och koncentreras till den nu pågående utbyggnaden av Värtapiren. Kryssningstrafiken koncentreras och utvecklas på Frihamnspiren. Genom att hamnen lämnar områden i Södra Värtahamnen och koncentrerar verksamheten till Värtapiren ges möjlighet till stadsutveckling i form av nya bostäder, kontor, handel och service vilka i sin tur finansierar utbyggnaden och moderniseringen av Värtapiren.

Kontoret vill kommentera följande i remissförslagets illustration med anledning av stadsutvecklingsarbetet för Norra Djurgårdsstaden. Den illustrerade snötippen kommer inte kunna förenas med framtida användning och har därför i diskussion med hamnen föreslagits till ny lokalisering längst ut på Frihamnspiren.

För de delar av sträckan mellan Värtapiren och Frihamnspiren som i illustrationen markerats med kryssningsfartyg/specialfartyg håller kontoret som tidigare fast vid att det ska vara rörlig sjöfart till exempel i form av Skärgårdstrafik samt att den möjliga båthållplatsen för kollektivtrafik på vatten ska ligga här och ej i den norra delen av kajen. Placeringen av båthållplatsen är viktig bland annat för att den ska ligga så nära som möjligt till den planerade hållplatsen för Spårväg City. Omstigning mellan olika

kollektivtrafikslag ska göras så smidiga som möjligt. I illustrationen saknas även båthållplatsen på Frihamnspiren för den redan idag existerande Sjövägen mellan Frihamnen och Nybroviken. Sjövägen drivs av SLL:s Trafikförvaltning.

I Värtabassängens södra läge redovisas kommande kryssningsläge. För att kunna bygga bostäder intill Värtapiren får buller från hamnverksamheten inte överstiga det som gäller för externt industribuller. Även om det finns förslag på att förenkla bostadsbyggande intill hamnar genom att tillåta avsteg om lägenheterna har så kallad tyst sida är det inte säkert att det går att uppnå. För färjor som går på samma rutt är det enklare att elansluta fartygen och minska utsläpp och buller. För kryssningsfartyg som går på olika turer och till många olika hamnar kommer det troligen att dröja längre innan de är elanslutna. Därför anser kontoret att det enbart är färjor som har för avsikt att elansluta sig när de ligger i hamn som bör nyttja det södra kajläget i Värtabassängen. Ett kryssningsläge men olika fartyg skulle försvåra planerna på bostäder i Valparaiso och Södra Värtan.

Utifrån den framtida planerade färje- och kryssningstrafiken kommer trafiken från pirerna att öka väsentligt jämfört med idag. Det finns svårigheter att förena hamnens ökade trafik med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden och den trafikhierarki som prioriteras där. Kontoret anser därför att det är olämpligt att som nämns i kajstrategin öppna upp för ny godssjöfart till Värtapiren som genererar mer godstrafik i området. Eventuell ytterligare godstrafik till Stockholm i framtiden bör styras till den nyanlagda hamnen i Norvik eller den upprustade i Kapellskär.

Möjligheten att använda sig av flexibla ISPS-lösningar för att göra kajområden tillgängliga för allmänheten när de inte trafikeras av fartyg bör nyttjas i t ex Frihamnen. Då staden planerar att bygga mer än 5000 lägenheter i närområdet kan delar av kajerna utgöra en stor potential som rekreationsytor.

Merparten av kajerna i Norra Djurgårdsstaden kommer ej att vara tillgängliga för allmänheten pga ISPS regler. Ambitionen för det fortsatta arbetet bör vara att där så är möjligt ha kajerna öppna.

Om det planeras för en ny kryssningsterminal intill den planerade bebyggelsen i Loudden är det viktigt att den integreras med planerna för Loudden. Även möjligheten att inrymma terminalen

i befintligt magasin eller i bottenvåningen på en annan byggnad bör studeras.

I illustrationen bör också redovisas en möjlig utfyllnad av de inre delarna av Frihamnsbassängen som diskuterats för att i framtiden ta hand om all den trafik som kommer från fartygen på Frihamnspiren.

För att långsiktigt kunna trygga tillgången på arbetskraft med högre utbildning i regionen har Stockholm ett mycket stort behov av studentbostäder. Det fartyg för studentboende som har markanvisats i Frihamnsbassängen är en viktig del i arbetet med att tillskapa fler studentbostäder.

Kontoret vill vidare påpeka att de byggområden som visas i strategin inte är kompletta och deras omfattning kommer att förändras under den tid som strategin är gällande. Därför förslår kontoret att de områden som redovisas markeras med vilket projekt de tillhör samt med en hänvisning till att deras omfattning kommer ändras över tiden.

Stockholms vatten är idag ett underutnyttjat alternativ för transporter av kollektivtrafikresenärer och även gods. Planeringen för utökad pendelbåtstrafik i Stockholm är därför positiv då stora trafikutmaningar väntar i och med stadens befolkningsökning. Planeringen för kollektivtrafik på vatten ska utgå ifrån samma principer som Trafikförvaltningen har vid all planering av kollektivtrafik. Därför bör staden vara öppen för att hållplatslägen kan uppkomma där de är lämpligast utifrån ett resenärsperspektiv och inte begränsas till de områden som är Stockholm Hamnars ansvar. Bilagan med möjliga båthållplatser bör i det fortsatta samarbetet kring strategin utvecklas.

I samband med förarbetet till hamnavtalen med Stockholms Hamnar, som gäller från den 1 januari 2011 till den 31 december 2020, påtalades behovet av utveckling och fördjupning av samarbetet parterna emellan. Precis som det beskrivs i strategin pågår ett arbete med att ta fram ett dokument, *Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning*, vars syfte är att vara ett internt hjälpmedel vid bedömningar och bidra till en samsyn på frågor och utvecklingen av innerstadens kajer och stränder. Denna vägledning är ett stöddokument till det gällande juridiska Hamnavtalet. Trafikkontoret är samordnare och representanter från Exploateringskontoret, Stockholms

Hamnar och Idrottsförvaltningen deltar i arbetet. Dessa två dokument, *Kajstrategi för Stockholms Hamnar* och *Kaj och Strand Stockholm, Vattennära miljöer i centrala staden, Vägledning* kompletterar varandra och bör fortsätta att utvecklas parallellt.

Kontoret anser att berörda förvaltningar och Stockholms Hamnar tillsammans bör se över behovet av ett tillägg till det gällande hamnavtalet när det gäller frågor avseende fördelning av ansvar, finansiering och genomförande i exploateringsprojekt som berör kajmiljöer.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att kommunstyrelsens remiss av Kajstrategi för Stockholms Hamnar besvaras med exploateringskontorets tjänsteutlåtande.

Slut

Bilagor

1. Kajstrategi för Stockholms Hamnar, remiss från kommunstyrelsen, KS 314-331-2004.