

**Utlåtande 2016:206 RI (Dnr 106-48/2016)**

## **Bygg ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm**

Motion (2016:3) av Karin Ernlund (C)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2016:3) om att bygga ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm av Karin Ernlund (C) anses besvarad med vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

Ärendet

Karin Ernlund (C) har i en motion lämnat förslag på att bygga en ny stadsdel vid Masthamnen på Södermalm, med cirka 2 500 bostäder och 100 000 kvm kontor, samt knyta ihop stadsden med befintlig bebyggelse i området genom att överdäcka Stadsgårdsleden vid Londonviadukten. Stadsdelen ska enligt motionen präglas av hög arkitektonisk kvalitet och kan med fördel existera i symbios med hamn- och färjetrafiken på platsen.

En sammankoppling med Folkkungagatan och kvarteret Persikan skulle enligt motionen vara ett lyft för hela Södermalm. Motionären anser vidare att ny tunnelbanestation i Sofia kommer att möjliggöra goda kollektivtrafikförbindelser till den föreslagna nya stadsdelen.

Motionären föreslår att:

- Ge exploateringskontoret i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB initiera processen att knyta samman den östligaste delen av

Folkungagatan och det kommande projektet ”kvarteret Persikan” på östra Södermalm med en helt ny stadsdel med cirka 2 500 bostäder vid Masthamnen.

- Uppdra åt exploateringsnämnden att under 2016 inleda en arkitekttävling för en ny stadsdel vid Masthamnen på Södermalm.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB som har underremitterat till Stockholms Hamn AB, Stockholms Handelskammare, Yimby, jagvillhabostad.nu, Tankesmedjan Levande Staden, Fastighetsägarna Stockholm och Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO). Yimby, jagvillhabostad.nu, Tankesmedjan Levande Staden, Fastighetsägarna Stockholm och Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO) har ej inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att motionens förslag delvis är i linje med vad som sägs om Stadsgården-Masthamnen i Stockholms Hamnars kajstrategi, där bedömningen görs att det finns flera ytor inom hamnområdet som lämpar sig för exploatering för annat än hamnverksamhet.

Stadsledningskontoret anser att kompletterande bebyggelse i anslutning till Masthamnen och överdäckning vid Londonviadukten är något som kan utredas, men att det finns områden som i dagsläget är mer lämpade för bostadsbebyggelse.

*Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden* är positiva till att utveckla platsen till en ny stadsdel, men att många frågor kvarstår att lösa innan kontoren bedömer det som fruktbart att påbörja ett programarbete och att arbetet inte bör påbörjas förrän allra tidigast då detaljplanen för Södra Värtan har vunnit laga kraft.

*Södermalms stadsdelsnämnd* är positiv till motionens förslag om att bygga en ny stadsdel vid Masthamnen.

*Stockholms Stadshus AB* anser att en omdaning av området Stadsgården-Masthamnen utgöra exempel på projekt av mer komplicerad och kostsam art och som med hög sannolikhet och i detta skede inte torde kunna prioriteras i stadens stadsutvecklingsplanering.

*Stockholms Handelskammare* konstaterar att Stockholm behöver fler bostäder för att växa, men att tillväxt också kräver tillgänglighet till transporter på vattenvägarna, bland annat ur miljöhänseende. Där är en hamn av

Masthamnens kapacitet en viktig pusselbit och istället för att ta viktig mark för sjöfartens behov i anspråk finns många andra platser att bygga bostäder på.

## Mina synpunkter

Stockholms närhet till vatten och strategiska läge som en nod i mötet mellan Östersjön och Mälaren har historiskt sett varit en grund för Stockholms ekonomiska utveckling. Vår närhet till vatten kommer att ha fortsatt betydelse för stadens moderna utveckling och utgör en av regionens strategiska tillgångar inför framtiden.

I samband med att staden växer i snabb takt ökar också användningen av och efterfrågan på stadens kajområden. Det är positivt att stadens kajer i ökad utsträckning görs tillgängliga för stockholmarna och våra besökare genom bland annat museer, restauranger, evenemang, bostäder och som viktiga rekreationsområden. Samtidigt är det viktigt att stärka kajernas funktion och tillgänglighet för sjöfarten. För att många funktioner och intressen ska kunna verka på stadens kajer krävs det ett samlat grepp. Detta gäller inte minst för utvecklingen av Stadsgården-Masthamnen. I Stockholms hamnars kajstrategi pekats området ut som strategiskt viktigt för att möta framtidens behov för sjöfarten, men också som en plats möjlig för stadsutveckling. En framtida stadsutveckling i området behöver ske i samklang med utvecklingen av sjöfartens behov.

I övrigt hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2016:3) om att bygga ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm av Karin Ernlund (C)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2016:3) om att bygga ett nytt bostadsområde vid Masthamnen på Södermalm av Karin Ernlund (C) anses besvarad med vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 30 november 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

*Ulrika Gunnarsson*

**Ersättaryttrande** gjordes av Jonas Naddebo (C) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

Hade vi haft yrkanderätt hade vi yrkat att tillstyrka motionen samt därutöver anföra:

Bostadsbristen i Stockholm har gått från allvarlig till akut, och då gäller det att vi vänder på alla stenar för att få fram fler bostäder. Vi välkomnar därför många av stadens förvaltningar som ställer sig positiva till att utveckla Masthamnen på Södermalm till en levande stadsdel med 2 500 nya bostäder enligt Centerpartiets förslag. Byggnationen skulle ge ett avsevärt lyft för östra Södermalm och skapa ett sammanhängande kajstråk integrerat med Fåfångans naturområden.

Planerna för bostadsbebyggelse i Masthamnen har varit föremål för diverse undersökningar de senaste 15 åren. Men eftersom alltför många frågor har ansetts olösta och planförutsättningarna varit oklara så har projektet lagts i malpåse. När frågan om bostäder vid Masthamnen nu åter är aktuell så blir dock många av svaren från berörda förvaltningar att antalet olösta frågor är så många att projektet bör läggas i malpåse. Vi anser tvärtom att nuvarande olösta frågor för Masthamnen gällande exempelvis Nya Slussen, tunnelbanans förlängning och de nya hamnterminalerna ger oss möjligheten att omedelbart sätta igång processen. En process som naturligtvis ska ske i samklang med utvecklingen av sjöfartens behov.

## Remissammanställning

### Ärendet

Karin Ernlund (C) har i en motion lämnat förslag på att bygga en ny stadsdel vid Masthamnen på Södermalm, med cirka 2 500 bostäder och 100 000 kvm kontor, samt knyta ihop stadsdelen med befintlig bebyggelse i området genom att överdäcka Stadsgårdsleden vid Londonviadukten. Stadsdelen ska enligt motionen präglas av hög arkitektonisk kvalitet och kan med fördel existera i symbios med hamn- och färjetrafiken på platsen.

En sammankoppling med Folkkungagatan och kvarteret Persikan skulle enligt motionen vara ett lyft för hela Södermalm. Motionären anser vidare att ny tunnelbanestation i Sofia kommer att möjliggöra goda kollektivtrafikförbindelser till den föreslagna nya stadsdelen.

Motionären föreslår att:

- Ge exploateringskontoret i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB initiera processen att knyta samman den östligaste delen av Folkkungagatan och det kommande projektet ”kvarteret Persikan” på östra Södermalm med en helt ny stadsdel med cirka 2 500 bostäder vid Masthamnen.
- Uppdra åt exploateringsnämnden att under 2016 inleda en arkitekttävling för en ny stadsdel vid Masthamnen på Södermalm.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB som har underremitterat till Stockholms Hamn AB, Stockholms Handelskammare, Yimby, jagvillhabostad.nu, Tankesmedjan Levande Staden, Fastighetsägarna Stockholm och Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO). Yimby, jagvillhabostad.nu, Tankesmedjan Levande Staden, Fastighetsägarna Stockholm och Stockholms studentkårers centralorganisation (SSCO) har ej inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt Vision 2040 är Stockholm en av världens vackraste städer med en unik kombination av storstadsmiljö och närhet till natur och vatten. Stockholms befolkning växer i snabb takt, behovet av bostäder är stort, och stadens ambitioner för bostadsbyggandet är höga.

Stadsledningskontoret konstaterar att stadens kajer är attraktiva platser där många olika intressen ska samsas. Hamnverksamheten vid Stadsgården-Masthamnen är av riksintresse för sjöfarten. Det innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen.

Stadsledningskontoret kan konstatera att motionens förslag delvis är i linje med vad som sägs om Stadsgården-Masthamnen i Stockholms Hamnars kajstrategi. I denna görs bedömningen att det finns flera ytor inom hamnområdet som lämpar sig för exploatering för annat än hamnverksamhet. Strategin förordar dock verksamheter som kan fungera väl tillsammans med hamnen som hotellverksamhet och kontor.

Stadsledningskontoret anser att kompletterande bebyggelse i anslutning till Masthamnen och överdäckning vid Londonviadukten är något som kan utredas. Men att det finns områden som i dagsläget är mer lämpade för bostadsbebyggelse.

Enligt stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens gemensamma utlåtande är det ännu oklart om Boverkets nya riktvärden är förenliga med bostadsbebyggelse intill hamnområden. Frågan kommer att prövas i planen för Södra Värtan (dnr 2015–08816) som nyligen påbörjats och väntas kunna antas 2018.

Stadsledningskontoret förutsätter att utvecklingen av Masthamnen sker i samarbete mellan berörda nämner och bolag inom ramen för ett gemensamt strategiskt arbete kring stadens kajer, och i stadens ordinarie plan- och budgetprocesser.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anse motionen besvarad med vad som sägs i tjänsteutlåtandet.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 maj 2016 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ser positivt på möjligheten att på sikt pröva en blandad stadsbebyggelse på området kring Masthamnen/nordöstra Södermalm.

Staden har tidigare tittat på möjligheten att bebygga Masthamnen och Stadsgårdsleden med bostäder. Under 00-talet togs ett bebyggelseförslag fram som utgick ifrån en överdäckning av Stadsgårdsleden för att möjliggöra byggandet av nya bostäder ovanpå överdäckningen (Dnr 2002-08698). Bedömningen då var att ca 2000 lägenheter skulle kunna byggas, men då alltför många frågor befanns vara olösta och planförutsättningarna var oklara, lades projektet ner.

En av knäckfrågorna har varit, och är, samordningen med riksintresset Stockholms hamn och dess kryssnings- och färjetrafik. Fartygen genererar buller; trafikbuller under drift och industribuller när fartygen ligger vid kaj (från generatorer, ventilation och lastning/lossning). Nya riktvärden har givits ut av Boverket under 2015 men det är fortfarande oklart om dessa riktvärden är förenliga med bostadsbebyggelse intill hamnområden. Denna fråga kommer att prövas i planen för Södra Värtan (dnr 2015-08816) som precis har påbörjats och väntas kunna antas 2018.

Förutom bullerfrågan behöver förutsättningarna för den framtida trafikföringen kring Danvikstull klargöras. Frågan avvaktar bland annat ombyggnad av Slussen.

Vidare föreslår Landstinget (SLL) och Staden att en arbetstunnel till station Sofia på den planerade blå linjens förlängning till Nacka och Söderort byggs, med tunnelmynningen vid Londonviadukten. Tunnelbygget beräknas starta tidigast 2018 och färdigställas cirka 2025. Arbetstunneln avses att behållas även därefter som en servicetunnel för tunnelbanan. Hänsyn till tunneln behöver tas vid den kommande utbyggnaden inom Stadsgården/Masthamnen.

Sammantaget kan konstateras att kontoren är positiva till att utveckla platsen till en ny stadsdel, men att många frågor kvarstår att lösa innan kontoren bedömer det som fruktbart att påbörja ett programarbete och att arbetet inte bör påbörjas förrän allra tidigast då detaljplanen för Södra Värtan har vunnit laga kraft.

#### *Kontorens förslag*

Kontoren bedömer att stadsutveckling i Masthamnen kan vara ett välkommet tillskott till stadens bostadsförsörjning, men att programarbete tidigast kan förväntas starta ca 2020.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 18 maj 2016 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Erik Slottnér (KD), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Christina Linderholm (C) som instämde i förslag

från Erik Slottner (KD).

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret ser positivt på möjligheten att på sikt pröva en blandad stadsbebyggelse på området kring Masthamnen/nordöstra Södermalm.

Staden har tidigare tittat på möjligheten att bebygga Masthamnen och Stadsgårdsleden med bostäder. Under 00-talet togs ett bebyggelseförslag fram som utgick ifrån en överdäckning av Stadsgårdsleden för att möjliggöra byggandet av nya bostäder ovanpå överdäckningen (Dnr 2002-08698). Bedömningen då var att ca 2000 lägenheter skulle kunna byggas, men då alltför många frågor befanns vara olösta och planförutsättningarna var oklara, lades projektet ner.

En av knäckfrågorna har varit, och är, samordningen med riksintresset Stockholms hamn och dess kryssnings- och färjetrafik. Fartygen genererar buller; trafikbuller under drift och industribuller när fartygen ligger vid kaj (från generatorer, ventilation och lastning/lossning). Nya riktvärden har givits ut av Boverket under 2015 men det är fortfarande oklart om dessa riktvärden är förenliga med bostadsbebyggelse intill hamnområden. Denna fråga kommer att prövas i planen för Södra Värtan (dnr 2015-08816) som precis har påbörjats och väntas kunna antas 2018.

Förutom bullerfrågan behöver förutsättningarna för den framtida trafikföringen kring Danvikstull klargöras. Frågan avvaktar bland annat ombyggnad av Slussen.

Vidare föreslår Landstinget (SLL) och Staden att en arbetstunnel till station Sofia på den planerade blå linjens förlängning till Nacka och Söderort byggs, med tunnelmynningen vid Londonviadukten. Tunnelbygget beräknas starta tidigast 2018 och färdigställas cirka 2025. Arbetstunneln avses att behållas även därefter som en servicetunnel för tunnelbanan. Hänsyn till tunneln behöver tas vid den kommande utbyggnaden inom Stadsgården/Masthamnen.

Sammantaget kan konstateras att kontoren är positiva till att utveckla platsen till en ny stadsdel, men att många frågor kvarstår att lösa innan kontoren bedömer det som fruktbart att påbörja ett programarbete och att arbetet inte bör påbörjas förrän allra tidigast då detaljplanen för Södra Värtan har vunnit laga kraft.

#### *Kontorens förslag*

Kontoren bedömer att stadsutveckling i Masthamnen kan vara ett välkommet tillskott till stadens bostadsförsörjning, men att programarbete tidigast kan förväntas starta ca 2020.

## **Södermalms stadsdelsnämnd**

**Södermalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 18 maj 2016 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Ersätтарыttrande* gjordes av Fredrik Lindstål (C) med instämmande av Leif Kroon (KD), *bilaga 1*.

**Södermalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till motionens förslag om att bygga en ny stadsdel vid Masthamnen. Som framhålls i motionen kan detta utveckla och ge ett positivt lyft till hela östra Södermalm. I detta unika vattennära läge finns en mängd intressanta utvecklingsmöjligheter. I samband med ett sådant projekt skulle tillgängligheten till Fåfången kunna ses över, till exempel i form av en hiss från Masthamnen upp till toppen, i stil med Katarinahissen. Vid eventuellt kommande detaljplanearbete är det av vikt att noga studera hur den nya bebyggelsens höjd och placering förhåller sig till Fåfången så att inte bergets karaktär som högsta höjd och landmärke i området försvagas eller försvinner.

Projektet kan också ge möjlighet att utveckla en sammanhängande kaj/strandpromenad runt hela Södermalm, där Masthamnen idag är den felande länken.

Förvaltningen anser också, i enlighet med vad som anges i motionen, att det är viktigt att det samtidigt med en ny stadsdel vid Masthamnen fortfarande kan finnas hamn- och färjetrafik på platsen. Det är viktigt att behålla traditionen av de verksamheter som präglar platsen, eftersom detta bland annat kan ge identitet och själ till ny bebyggelse.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 24 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

#### ***Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för gods och passagerare till och från Mariehamn, Åbo och Helsingfors. Sommartid är Stadsgården dessutom en uppskattad hamn för de internationella kryssningsfartygen, som stod för 92 av totalt 247 kryssningsanlöp under 2015. Stadsgården är ett utpekat riksintresse för sjöfarten, vilket innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen

och dess verksamhet.

Stockholms Hamnar ser ett stort behov av att utveckla hamnområdet Stadsgården-Masthamnen i syfte att utveckla färje- och kryssningstrafiken samtidigt som det medger en gemensam utveckling av staden och hamnen.

För att möjliggöra ett utvecklingsprojekt av denna dimension skulle krävas att Stockholms Hamnar samarbetar med staden för att tillskapa nya byggrätter som kan delfinansiera satsningen.

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

De utredningar som Stockholms Hamnar har genomfört för Stadsgården och Masthamnen visar att det är en stor utmaning att utveckla hamnområdet, bland annat på grund av att ytorna är begränsade och det är bullrande verksamhet. Vidare måste hänsyn tas till de byggnader som finns i området som är av särskilt kulturhistoriskt värde; Malmgårdarna och Tullhuset.

Emellertid redovisar bolaget några konkreta förslag och möjligheter framkommit som kan vara utgångspunkt i en framtida utveckling av området.

### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen delar motionärens syn på att utveckling av bostäder är en högt prioriterad uppgift för staden. Den utveckling av Värtahamnen som pågår utgör ett bra exempel på hur även Stockholms Hamnar bidrar till denna utveckling genom att överlämna 85 000 kvm mark till stadens exploateringskontor för annan bebyggelse samt genom att tillgängliggöra den nya terminalbyggnaden för publika stråk.

Koncernledningen delar även Stockholms Hamn AB:s uppfattning om att en förestående utveckling av Stadsgården- Masthamnen måste ske i samklang och med stor respekt för den hamnverksamhet som bedrivs i området, då den genererar betydande värden för både stadens besöksnäring och transportsystem.

Utifrån målet om att staden ska bygga 140.000 nya bostäder till 2020 varav 40.000 bostäder till 2020 förefaller, utifrån flera olika perspektiv, en omdaning av området Stadsgården-Masthamnen utgöra exempel på projekt av mer komplicerad och kostsam art och som med hög sannolikhet och i detta skede inte torde kunna prioriteras i stadens stadsutvecklingsplanering.

## **Stockholms Handelskammare**

**Stockholms Handelskammare**s yttrande daterat den 27 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Handelskammare konstaterar att vi i modern tid aldrig har varit så nära att behöva sjöfarten och hamnarna som nu. När staden växer och gatuutrymmet minskar

är kajerna, fartygen och vattenvägarna ovärderliga tillgångar. Sjöfarten kommer att ha en viktig roll i framtiden, inte bara för passagerartrafik utan även för godstransporter. Inlandssjöfarten är på väg in och fartygstransporter inom citylogistik med fartyg är på frammarsch. Men sjöfarten kan inte fungera utan kajutrymmet. De kajer och den hamnmark samt hamnnära industrimark som finns måste säkras så att vi inte bygger bort viktiga funktioner för framtiden.

Sjöfartens betydelse för Stockholms varuförsörjning, besöksnäring och persontransporter är ovärderlig. Stockholm är en av de snabbast växande turiststäderna i världen. Skärgårds- och kryssningstrafiken från stadens innerstadskajer är en viktig del av stadens identitet och försörjer staden med intäkter. Enbart färjetrafiken till/från Stockholm belägger exempelvis i genomsnitt sex-sju hotell i Stockholmsområdet, varje dygn, året runt. Turismintäkterna uppskattas till cirka 5 miljarder årligen och antalet arbetsplatser inom turismnäringen som direkt kan relateras till färjenäringen uppgår till över 4000.

De kajplatser som finns i dag är nödvändiga för båttrafiken i Stockholm. Men den totala längden kajmetrar för sjöfart i Stockholm har minskat snabbt på senare år på grund av stadsutveckling och bostadsbyggande. Det är viktigt att värna de kajer vi har kvar. Sjöfartsverksamheten får slåss om utrymmet med bland annat restauranger, caféer, cykelbanor och publika verksamheter. Stockholms kajer har därmed naggats i kanten meter för meter under många år och det får inte ske ytterligare. Med båtar från kajer i Stockholms innerstad nås skärgården på bara några minuter. Det är en tillgång som Stockholm borde utnyttja mer, inte mindre.

Den kajstrategi som Stockholms Hamnar arbetat fram och som klubbades av kommunfullmäktige under förra året pekar tydligt på behovet av en kapacitetsstark och effektiv hamnverksamhet både i Frihamnen/Värtan samt i Masthamnen. Samtidigt finns ambitioner från olika håll att tillgängliggöra kajer för allmänheten, liksom att bygga bostäder i hamnnära områden. Dessa ambitioner riskerar att skapa konfliktytor mellan olika intressen. Det finns bättre sätt att öka bostadsbyggandet än att bygga en helt ny stadsdel i ett läge där hamn- och terminalverksamhet med påföljande industribuller, dag som natt, sker från hamn och fartyg. Dessutom skapar uppställningsplatser för fordon och övrig logistik kring kryssningsfartygen uppenbara konfliktytor.

Ett av de områden som både funktionsmässigt och stadsplanemässigt har eftersatts under en lång följd av år är Masthamnen/Stadsgården. En utveckling av detta område är nödvändig för att kunna skapa förutsättningar för en effektivare hamnverksamhet. Området är, sett till ytan, ganska begränsat och med de nuvarande logistiska lösningarna skapas säsongvis och tidvis under dygnet flaskhalsar med inverkan på lastning-/lossning och anslutande vägnät. Handelskammaren vill se en utveckling av Masthamnen/Stadsgården som skapar möjligheter för att bedriva en effektiv hamn och terminalverksamhet i en väsentligt bättre miljö än den nuvarande.

I nuläget passerar årligen några miljoner turister dessa hamnar, vars första intryck av Stockholm blir i en trist och nedgången miljö. Finansieringen av ett sådant hamn-/stadsplaneprojekt kommer att bli krävande. Det kräver sannolikt en kombination av

faciliteter för hamn-/terminalverksamhet och nya kommersiella ytor skapas (ex. hotell, kontor etc.). Det är av stor vikt att hitta en lösning i Stadsgården/Masthamnen så att färje- och kryssningstrafiken kan utvecklas samtidigt som det medger en gemensam utveckling av staden och hamnen. Vi vill från Handelskammarens sida vara tydliga med att Masthamnen i första hand ska vara en hamn. En ny stadsdel med fokus på bostäder bör inte byggas i anslutning till hamnverksamheten.

Stadsutvecklingen måste utvecklas i samklang med sjöfartsverksamheten och båttrafikens framtida behov måste säkerställas. Försvinner hamnmiljöerna kommer de aldrig att kunna återställas och Stockholmsregionen förlorar de grundläggande förutsättningarna för fungerande sjöfart. Den kvarvarande sjöfartens infrastruktur, där Masthamnen är en av de viktigaste, bör inte "puttas över kajkanten."

### **Det finns bättre alternativ**

Stockholm behöver fler bostäder för att växa. Men tillväxt kräver också tillgänglighet till transporter på vattenvägarna, bland annat ur miljöhänsende. Där är en hamn av Masthamnens kapacitet en viktig pusselbit.

I stället för att ta viktig mark för sjöfartens behov i anspråk finns många andra platser att bygga bostäder på. Två nya järnvägsspår mellan Märsta och Uppsala skulle möjliggöra ett massivt bostadsbyggande. Det handlar om 100 000 moderna och hållbara bostäder i kollektivtrafikhärlägen, den nya tidens stationssamhällen.

Under senare år har dessutom bostadsbyggandet ofta fått ge vika för bildandet av många tätortsnära naturreservat. En del av dem skulle kunna bli utmärkta bostadsområden i kollektivtrafikhärlägen. Handelskammaren anser till exempel att Rinkebyskogen i Danderyd, Kymlinge i Sundbyberg och Masmoberget i Huddinge borde kunna inrymma en hel del bostäder utan att värdefull naturmark tas i anspråk.

## Reservationer m.m.

### Stadsbyggnadsnämnden

*Reservation* anfördes av Erik Slottner (KD) enligt följande.

Bostadsbristen i Stockholm har gått från allvarlig till akut, och då gäller det att vi vänder på alla stenar för att få fler bostäder till stånd. Vi välkomnar därför stadsbyggnads- och exploateringskontorets gemensamma svar och dess inledande synpunkter där man ställer sig positiva till att utveckla Masthamnen på Södermalm till en levande stadsdel med 2 500 nya bostäder enligt Centerpartiets förslag.

Dock är vi starkt kritiska till stadsbyggnads- och exploateringskontorens tidsplan i svaret.

Som kontoren skriver så har planerna för bostadsbebyggelse i Masthamnen varit föremål för diverse undersökningar de senaste 15 åren. Men eftersom allt för många frågor har befunnits olösta och planföresättningarna varit oklara så har projektet lagts i malpåse.

När frågan om bostäder vid Masthamnen nu åter är aktuell så svarar kontoren att i och med att det finns så många olösta frågor, så bör projektet återigen läggas i malpåse.

Snarare anser vi att just eftersom det finns så pass många olösta frågor för Masthamnen gällande exempelvis Nya Slussen, tunnelbanans förlängning och de nya hamnterminalerna så bör processen sättas igång nu. Inte – som kontoren föreslår, tidigast 2020.

### Södermalms stadsdelsnämnd

*Ersättaryttrande* gjordes av Fredrik Lindstål (C) med instämmande av Leif Kroon (KD) enligt följande.

Bostadsbristen i Stockholm har gått från allvarlig till akut, och då gäller det att vi vänder på alla stenar för att få fler bostäder till stånd. Vi välkomnar därför förvaltningens mycket positiva svar och dess inledande synpunkter där man ställer sig positiva till att utveckla Masthamnen på Södermalm till en levande stadsdel med 2500 nya bostäder enligt Centerpartiets förslag.

Dock är vi starkt kritiska till stadsbyggnads- och exploateringskontorens tidsplan i svaret.

Som kontoren skriver så har planerna för bostadsbebyggelse i Masthamnen varit föremål för diverse undersökningar de senaste 15 åren. Men eftersom allt för många

frågor har befunnits olösta och planförutsättningarna varit oklara så har projektet lagts i malpåse.

När frågan om bostäder vid Masthamnen nu åter är aktuell så svarar kontoren att i och med att det finns så många olösta frågor, så bör projektet återigen läggas i malpåse. Det är en omvänd logik som inte är seriös i tider av svår bostadsbrist.

Snarare anser vi att just eftersom det finns så pass många olösta frågor för Masthamnen gällande exempelvis Nya Slussen, tunnelbanans förlängning och de nya hamnterminalerna så bör processen sättas igång nu. Inte – som kontoren föreslår, tidigast 2020.

Centerpartiet delar förvaltningens syn om att byggnationen kan ge ett avsevärt lyft för östra Södermalm. Ett sammanhängande kajstråk, integrering med Fåfångans naturområden och en utvecklad sjötrafik är bara några av fördelarna som beskrivs.

Vidare finns goda möjligheter för ytterligare förbättringar i trafikplaneringen, främst för cykeltrafiken ska kunna utvecklas till att bli säkra pendelstråk vid den sydöstra infarten till Stockholm.