



Detaljplan för fastigheten  
**Casablanca 1 mm (Värtapiren)**  
i stadsdelen Ladugårdsgärdet  
i Stockholm  
**Dp 2006-06878-54**

## HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning och genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning i två delar.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Värtapiren. Utbyggnaden möjliggör en modern hamnanläggning vid den nuvarande färjeterminalen. Utfyllnaden ger utrymme för nya kajplatser och bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande, vilket är nödvändigt för den långsiktiga utvecklingen av stadsdelen med bibehållen hamnverksamhet.

Planerade åtgärder för Värtapiren omfattar främst utökning av befintlig pir med bergmassor bland annat från utbyggnad av pågående stora infrastrukturprojekt i regionen. Samordningen mellan dessa projekt ger förutsättningar för en betydande miljövinst.

Värtapiren kommer etappvis att utökas med en total yta om ca 84 000 m<sup>2</sup>. Den totala hamnytan blir med tillkommande nya hamnytor och ytor som hamnen lämnar totalt 134 000 m<sup>2</sup> mot dagens 114 000 m<sup>2</sup>.

Förutom ny terminalbyggnad, lagerlokaler, tullhus och andra lokaler för hamnverksamhet kommer piren även att rymma uppställningsytor för lastbilar och trailers samt personbilar. Piren kommer i huvudsak att angöras av olika typer av rorofartyg. Rorofartyg hanterar gods som rullas av och på, medan kryssningsfartyg endast transporterar passagerare. En del av rorofartygen är färjor som även tar passagerare. Järnvägsfärjor kommer att angöra en av- och påfartsramp för järnvägsvagnar som anläggs på pirens norra del.



*Planavgränsning med den nya piren skisserad*

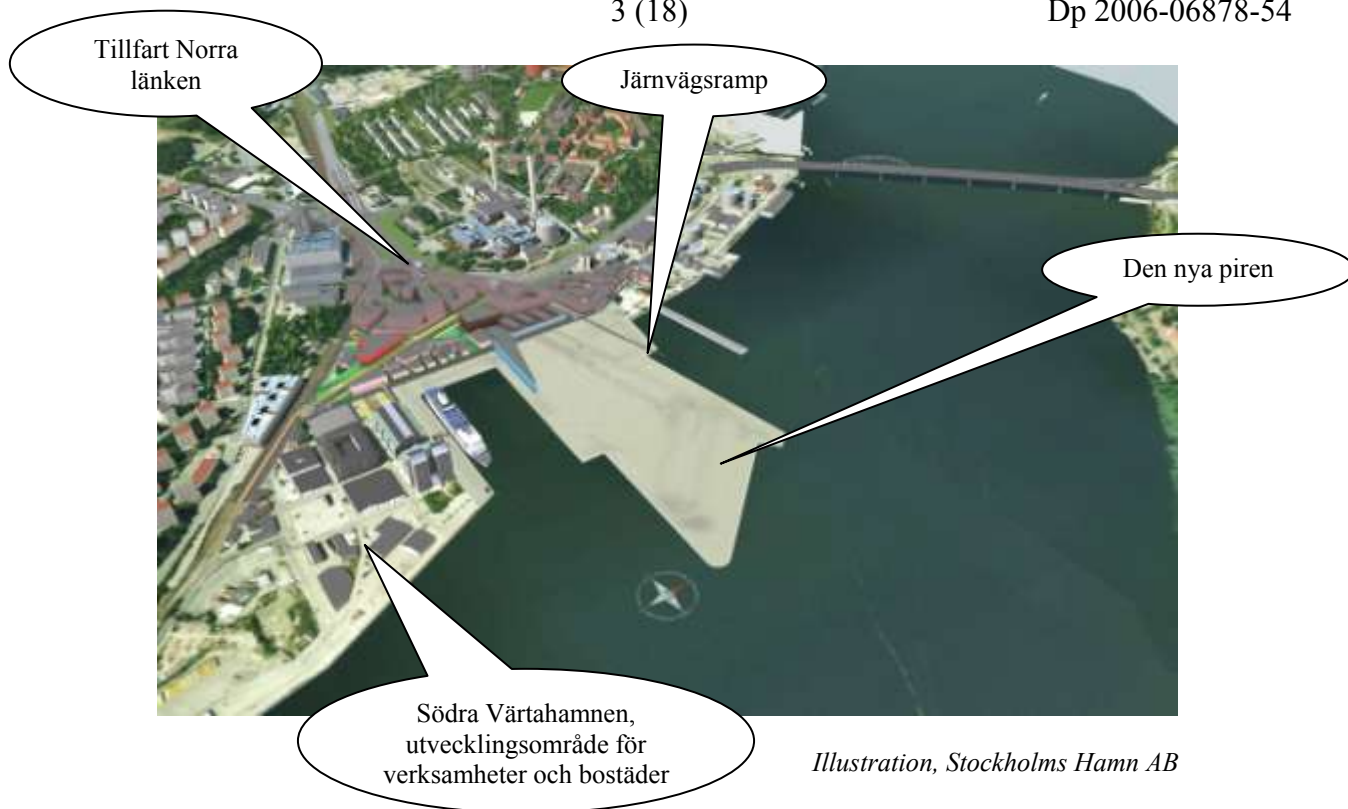
### **Bakgrund**

Inom hamnen pågår arbete med att modernisera och omstrukturera verksamheten. Parallellt pågår planering för ny bebyggelse i Södra Värtahamnen, en del av omvandlings- och utbyggnadsplanerna i stadsutvecklingsområdet Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden.

I stadens Översiktsplan 1999 anges för Värtahamnen att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och hamnen utgör riksintresse enligt miljöbalkens bestämmelser.

Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten har en strategi tagits fram – ”Att hamna rätt – Förslag till hamnstrategi för Stockholm” (2005-08-31). Strategin innebär i sammandrag att containertrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen och Frihamnen. Kommunfullmäktige beslutade i juni 2006 godkänna förslaget till hamnstrategi och gav kommunstyrelsen i uppdrag att samordna den fortsatta planeringen av hamnområdet Värtahamnen-Frihamnen. Stockholms Hamn AB har i Vision 2015 konkretiserat hur samordning kan ske mellan hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov.

Beställning av ny detaljplan inlämnades 2005 av Exploateringskontoret (före detta Markkontoret) och Stockholms Hamn AB gemensamt.



## PLANDATA

### Läge

Planområdet är beläget i Värtahamnen i stadsdelen Ladugårdsgärdet och omfattar ca 8 ha. Marken ägs i sin helhet av Stockholms stad. Området omfattar fastigheterna Casablanca 1, Tunis 3 med flera. Planområdet avgränsas i öster av Lilla Värtan.



*Översikt planområdets läge*

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan

Värtapiren ingår i området Värtahamnen-Frihamnen och är i Översiktsplan (ÖP) 1999 betecknat som ett stadsutvecklingsområde. På sikt kan området

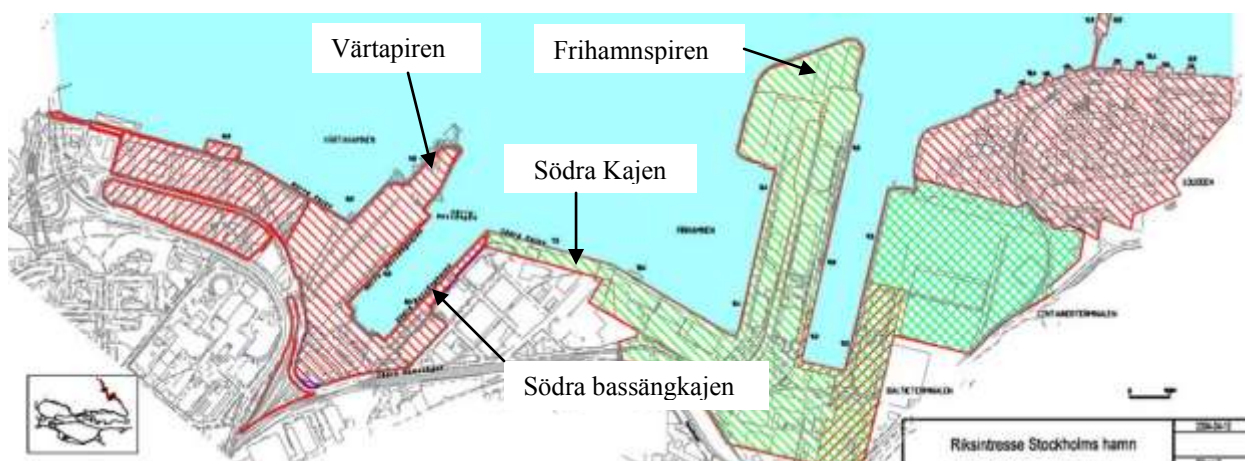
enligt ÖP 1999 komma att rymma en blandad och varierad stadsbebyggelse. ÖP 1999 understryker också att hamnverksamheten ska kunna utvecklas och konstaterar att utrymme för fortsatt hamnverksamhet måste säkras.

### Riksintressen

Stockholms Hamn är en allmän hamn och omfattas av riksintresset Stockholms Hamn enligt miljöbalken. I detta ingår även väg och järnväg till hamnen. Hamnen har också TEN-status vilket innebär att den klassats som särskilt betydelsefull i det europeiska transportnätet.

Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket preciserat innebörden och konsekvenserna av riksintresset Stockholms Hamn, samt beskrivit de funktioner som ingår i riksintresset. Syftet har bland annat varit att ta fram underlag för stadens fysiska planering och annan tillståndsprövning. Bilden nedan redovisar vilka områden som omfattas av riksintresse.

Planförslaget syftar till en utveckling av hamnverksamheten och bedöms därför överensstämma med dessa intressen.



Utdrag ur illustration Riksintresset Hamn för delen Södra Värtahamnen mm.

### Program

Program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden upprättades under 2001 och har varit föremål för remiss och samråd. Programmet redovisar att förändringar i hamnens logistik gjort att andra verksamheter så som kontor, handel och bostäder kan prövas i anslutning till hamnen. För programmet gäller att Värtapiren fortsättningsvis utvecklas för hamnverksamhet. Stadsbyggnadsnämnden godkände den 12 juni 2003 kontorets redovisning och beslutade gå vidare i planeringen för delar av området.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 23 februari 2006 att komplettera programmet för området, att fortsätta detaljplaneringen för ny bostadsbebyggelse i kv. Stralsund mm, att fortsätta detaljplaneringen för nya verksamheter i kv. Bristol mm samt att påbörja planeringen för Värtapiren med omnejd. En lägesredovisning inför detta detaljplanearbete gjordes i stadsbyggnadsnämnden i januari 2008.

### Hamnstrategi för Stockholm

Ambitionen för länet är att transporter bör ske så att miljö- och klimatbelastningen begränsas, att en god resurseffektivitet uppnås samtidigt

som näringslivet ges förutsättningar att utvecklas genom god tillgänglighet och företagsekonomiskt effektiva transporter.

Staden har låtit en särskild utredare arbeta fram en strategi - ”Att hamna rätt” – Förslag till hamnstrategi för Stockholm” (2005-08-31). Strategin innebär bland annat att containertrafiken flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas 2011 i enlighet med kommunfullmäktiges beslut och att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen och Frihamnen.

### Vision 2015

Stockholms Hamn AB visade år 2004 i sin Vision för 2015 hur samordning kan ske mellan hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. Visionen visar hur hamnverksamheten kan utvecklas i delar av hamnen medan användningen i andra delar kan ändras. För Värtapiren föreslår Vision 2015 en utbyggnad av kajer och uppställningsytor.

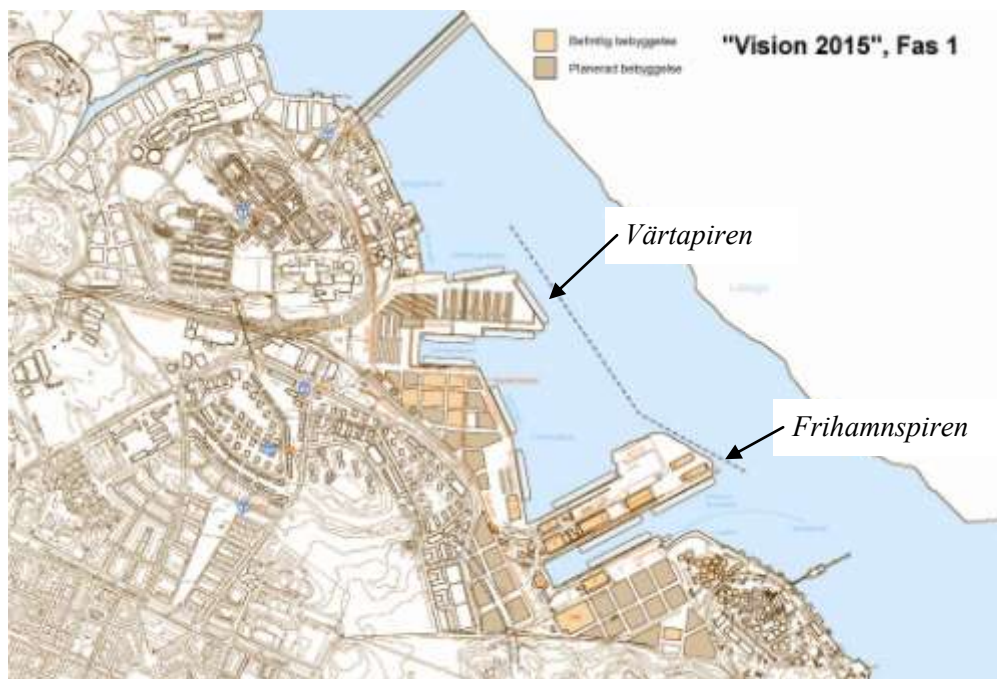


Illustration över Stockholms Hamn AB:s Vision 2015.

### Gällande detaljplaner

Inom planområdet gäller:

Stadsplan PL 4309. Laga kraft 1945-11-23. Medger industri.

Stadsplan PL 2927. Laga kraft 1954-11-23. Medger huvudsakligen hamnverksamhet och industri.

Stadsplan PL 6931. Laga kraft 1969-01-29. Medger hamnverksamhet och industri.

Till planområdet gränsar:

Detaljplan för Norra länken delen Värtan, Dp 93002A. Laga kraft 1996-10-24.

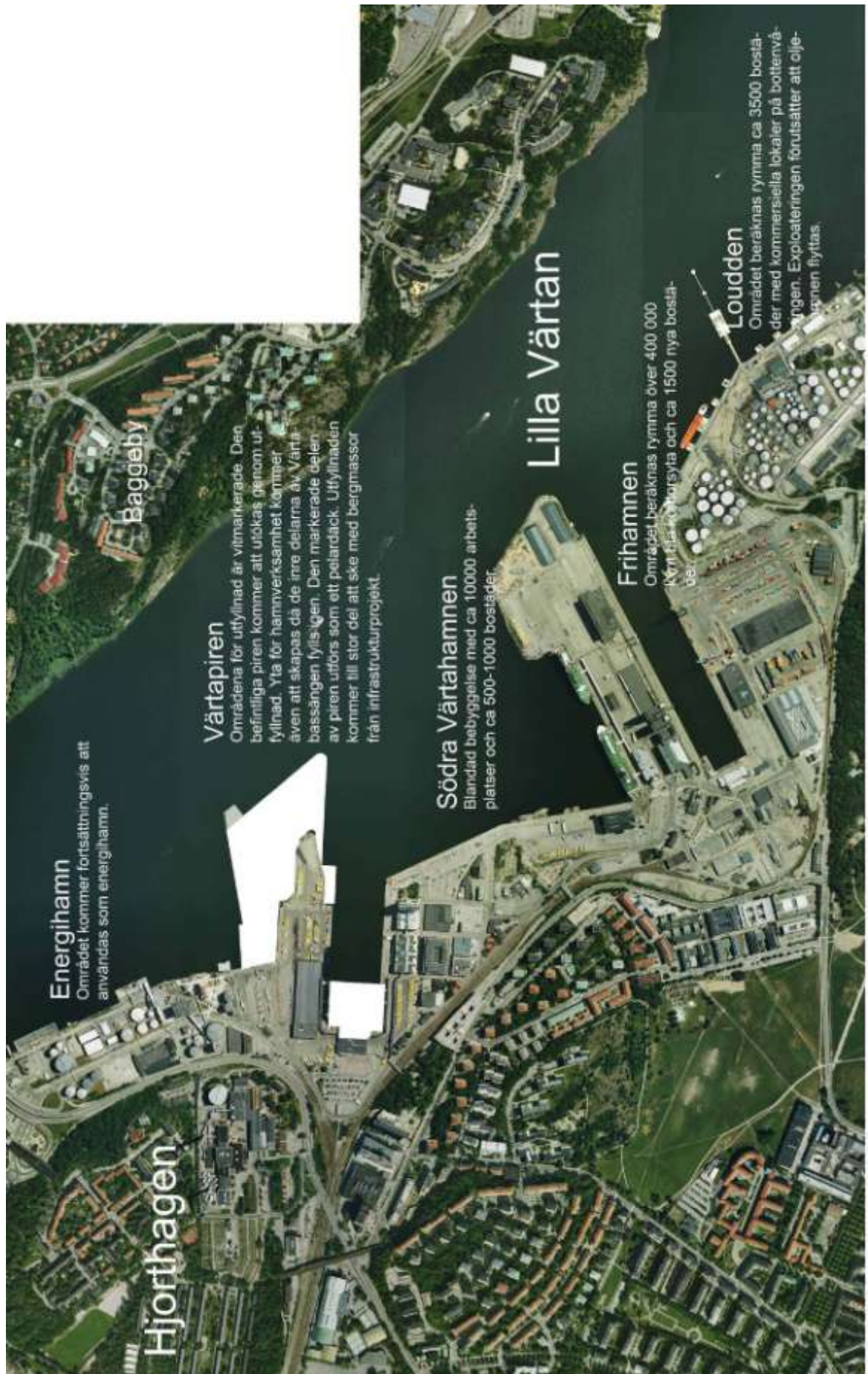
Detaljplan för Trafikplats Hjorthagen, Dp 2004-05426, antagen av kommunfullmäktige 2007-12-11.

Pågående planering:

Söder om planområdet pågår planarbete för stadsomvandling.

*Strandskydd*

Området omfattas inte av strandskydd.



Skisserad utveckling

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Befintliga förhållanden

Området utgörs av hamnanläggningar med kajer, lagerbyggnader och uppställningsytor.

Väster om planområdet har utbyggnad av Norra länken påbörjats. Denna kommer att vara viktig för trafikförsörjningen av planområdet.



*Värtapiren idag*

### Utbyggnad av Värtapiren

Utbyggnaden ger en modern och mer effektiv hamnanläggning och skapar i enlighet med stadens övergripande strategi plats för kontor, handel och bostäder. Frihamnen och Värtahamnen kommer att ha bibehållen kapacitet att hantera 4,4 miljoner ton gods, samt 5,7 miljoner fartygspassagerare per år. Genom ombyggnaden till en modernare hamn med nya anläggningar, förberedande elanslutningar, jämnare marknivåer och bättre logistik kan transporterna inom området minska och därmed minskar också buller och emissioner till luft.

Utbyggnaden kommer i huvudsak att ske genom utfyllnad. Utfyllnaden kommer att ske norr och öster om den befintliga piren samt i den inre delen av Värtabassängen. Piren kommer att byggas ut med 66 400 m<sup>2</sup> och Värtabassängen kommer att fyllas ut med 17 000 m<sup>2</sup>. Detta innebär att piren förlängs med ca 130 meter mot nordost och Värtabassängen fylls ut ca 140 meter. Avståndet till Lidingös kommungräns blir ca 100 meter. Piren kommer att ligga på ca +2,5 meters höjd.



*Tänkt utformning av Värtapiren med terminal, matargångar till fartyg, lager och uppställningsytor, Stockholms Hamn AB*



*Stockholms stads vision för Hamnstaden*

Till detta kan bergmassor från pågående och planerade infrastrukturprojekt användas. Stora mängder bergmassor från pågående stora infrastrukturprojekt i regionen kommer att vara tillgängliga under den närmaste tiden. De korta avstånden mellan projekten minskar transportarbetet och därmed miljöpåverkan. För att en samordning av projekten ska vara möjlig är det nödvändigt att utfyllnaden av piren kan inledas snarast.



Massorna kommer i stor utsträckning att köras på lastbil till masshanteringsplatsen på gasverkstomten och därifrån skeppas in med pråmar till Värtapiren. Innan utfyllnaden inleds kommer delar av botten att förstärkas med pålning eller stenpelare. För att säkerställa en fortsatt bra genomströmning av vatten i Lilla Värtan kan den yttre delen av piren utföras som ett pelardäck under vilket vattnet kan strömma relativt fritt. Tillståndsprövning för utfyllnad för piren pågår.

Bygglov och krosstillstånd finns för masshantering och upplag/mellanlagring av bergmassor på gasverkstomten. Bergkross kommer att läggas upp som en bullerbarriär mellan masshanteringsplatsen och bostäderna i Hjorthagen. Byggstart för piren planeras till våren 2010.

### **Bebyggelse**

På den befintliga piren finns idag ett magasin med kontor och andra anläggningar för hamnens behov.

Förslaget innebär att det på den inre delen av piren ges möjlighet att bygga en ny terminalbyggnad, tullhus, lagerbyggnader och andra byggnader för hamnens behov. Under större byggnader på piren kan fri höjd för transportfordon behövas.

Den yttre delen av piren ska i huvudsak användas som uppställningsyta. Här får med hänsyn till landskapsbilden inte större anläggningar byggas. Därför tillåts endast förbindelsegångar, ramper, avgränsande murar, pumpstation och liknande.

I den västra delen av planområdet föreslås ett område för centrumändamål och parkering. Inom detta område kommer möjligheten att uppföra en byggnad för centrumändamål att prövas i en kommande detaljplan. En högsta totalhöjd för parkeringsdäcket föreslås i detaljplanen.

### **Mark och vegetation**

All mark inom planområdet är anlagd, ingen naturmark förekommer.

### **Risk – höga vattenstånd**

Med hänsyn till risken för framtida höga vattenstånd ska piren anläggas med en färdig markyta på ca + 2,5 meters höjd.

### **Gator och trafik**

#### *Gång- och cykeltrafik*

Gång- och cykelstråk finns i anslutning till planområdet.

#### *Kollektivtrafik*

Planområdet kollektivtrafikförsörjs med busslinje 76. I närområdet finns flera busslinjer. Tunnelbanan trafikerar till Ropsten. I trafikstråken finns utrymme för spårburen trafik.

#### *Person- och lastbilstrafik*

Trafik till och från området kommer i huvudsak att ske via Ropstens trafikplats. En påfart planeras direkt till Norra länken.

Från planområdet planeras för en direkt påfart till Norra länken. Med direktkopplingen mot Norra länken kan trafiken lämna Värtahamnen utan att blandas med trafiken på lokalvägnätet som idag. Enligt en utredning av

Ramböll 2008 beräknas 85-100% av trafiken gå direkt till Norra länken och 10-20% bedöms köra Lidingövägen söderut.

Nedan redovisas dagens trafikmängder samt beräknade framtida trafikmängder till och från Värtapiren. Den huvudsakliga ökningen av trafikmängder beror på omfördelning av bland annat färjetrafiken inom hamnområdet som helhet.

Säsong	Till/från Sverige (f/dygn)
<b>Sommartid (medeldygn)</b> Under sommaren transporteras huvudsakligen personbilar medan på vintern ersätts dessa av trailer och långtradare.	1430 personbilar
	337 lastbilar (inklusive trailers/bussar)
	1-2 tåg
<b>Vintertid (vardagsmededygn)</b> Observera att lastkapaciteten inte fylls upp under vinterhalvåret.	526 personbilar
	305 lastbilar (inklusive trailers/bussar)
	1-2 tåg

Tabellen visar dagens trafikmängder till/från Värtapiren. Observera att nedanstående siffror antas ökas något för nollalternativet. Källa Ramböll 2008.

Säsong	Till/från Sverige (f/dygn)
<b>Sommartid (medeldygn)</b> Under sommaren transporteras huvudsakligen personbilar medan på vintern ersätts dessa av trailer och långtradare.	4200 personbilar
	750 lastbilar (inklusive trailers/bussar)
	2-4 tåg
<b>Vintertid (vardagsmededygn)</b> Under vintern fylls inte lastkapaciteten upp.	2000 personbilar
	1050 lastbilar (inklusive trailers/bussar)
	2-4 tåg

Tabellen visar framtida trafikmängder till följd av detaljplanen. Källa Ramböll 2008.

### Parkering

Parkering för färje- och kryssningspassagerare samt angöring för bussar ordnas dels i parkeringsdäck och dels i anslutning till terminalbyggnaden.

### Järnvägstrafik

Inom området finns industrispår som är anslutet till Värtabanan. Industrispåren på piren flyttas inom området.

Inom föreslaget gatuområde finns möjlighet att bygga ut spårväg.

**Teknisk försörjning***Vatten och spillvatten*

Planområdet är anslutet till det kommunala VA-nätet.

*Dagvatten*

Dagvatten från hamnen leds i dagsläget direkt till recipienten eller via det kommunala dagvattennätet till recipienten Lilla Värtan.

Både planerade och befintliga ytor inom hamnområdet kommer att anslutas till oljeavskiljare och därefter till fördröjningsmagasin med sedimentationsfunktion. Efter rening kommer dagvattnet att ledas ut i Lilla Värtan.

*Fjärrvärme och fjärrkyla*

Planområdet kommer att anslutas till ledningsnätet för fjärrvärme och fjärrkyla. Allmänna ledningar kommer att dras genom planområdet. Ledningsområdet säkras med u-område.

*El, tele, mm*

Planområdet är anslutet till el och telenätet.

*Avfallshantering*

Inom området kommer uppsamling av avfall att ske i fraktioner. Uppsamlingsplatser kommer att iordningställas så att maskinell hämtning möjliggörs.

**Administrativa frågor**

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

**KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET**

Konsekvenser av förslaget redovisas i MKB för hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen, april 2007 samt i PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan, 2009-01-26. Nedan redovisas endast en kortfattad sammanfattning av vissa aspekter. I genomförandebeskrivningen redovisas en sammanfattning av konsekvenser under byggtiden.

**Behovsbedömning**

Enligt MB 6 kap inklusive förordningar och PBL 5 kap ska det, vid upprättande av detaljplan, utföras en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning om detaljplanen kan antas innebära betydande miljöpåverkan. När bedömningen görs ska kriterierna i bilaga 2 och 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar användas. Om detaljplanen bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan ska en MKB enligt miljöbalken tas fram. I bedömningen ska miljöpåverkan som uppstår inom och utanför planområdet beaktas.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planering av en ny hamn kan innebära betydande miljöpåverkan. Föreslagen utbyggnad av hamnen är tillståndspliktig. En miljöbedömning med särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt MB 6 kap. 12 § ska därför upprättas för detaljplanen.

Utfyllnaden i vattenområdet kräver miljötillstånd. Stockholms Hamn AB har upprättat en tillståndsansökan enligt Miljöbalken för hamnverksamheten samt

för planerad utbyggnad inom området Värtahamnen-Frihamnen. Till ansökan har upprättats en särskild miljökonsekvensbeskrivning. ”PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för fastigheten Casablanca 1 mm (Värtapiren) i stadsdelen Ladugårdsgärdet i Stockholm” har i januari 2009 upprättats av SWECO. Denna PM utgör, tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande tillståndsansökan, MKB för denna detaljplan. Samråd har genomförts med Länsstyrelsen.

## **Hälsa och säkerhet**

### ***Riskbedömning***

En riskanalys har gjorts för hamnverksamheten. Denna redovisas i bilaga till MKB. Här har 15 olika olycksscenarioer identifierats. Följande två scenarier bedöms ligga på en högre risknivå.

- Läckage från trailer med farligt gods
- Kollisioner mellan fordon

Åtgärder för att minimera konsekvenserna av sådana händelser har vidtagits. Den planerade utbyggnaden av kajen innebär också omDispositionering av kajytorna. Detta ger bättre förutsättningar för säkrare trafik och lasthantering i området.

För vattenverksamheten har nio möjliga olycksscenarioer identifierats i riskbedömningen. Av dessa bedöms följande tre vara förenade med en något högre risknivå.

- Kollision/kontakt mellan ett fartyg och arbetsplattform
- Kollision mellan lastbil och personbil vid Värtaterminalen
- Utsläpp av hydraulolja från pålningsutrustning på utfyllnadsområdet

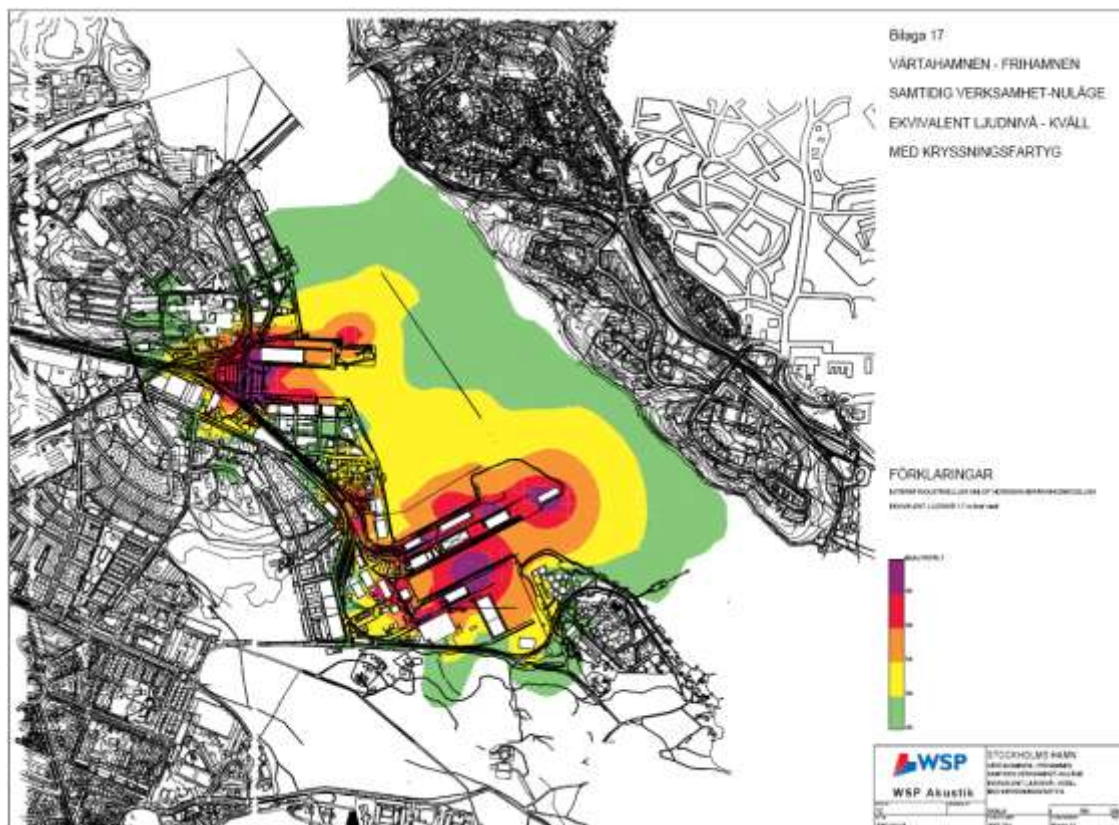
Tydlig information och skyltning är exempel på åtgärder som kommer att vidtas innan arbetena påbörjas.

Anläggningsarbetena kommer att pågå under en begränsad tidsperiod (ca 2010-2014) och bidrar till att minska riskerna för hamnverksamheten på lång sikt.

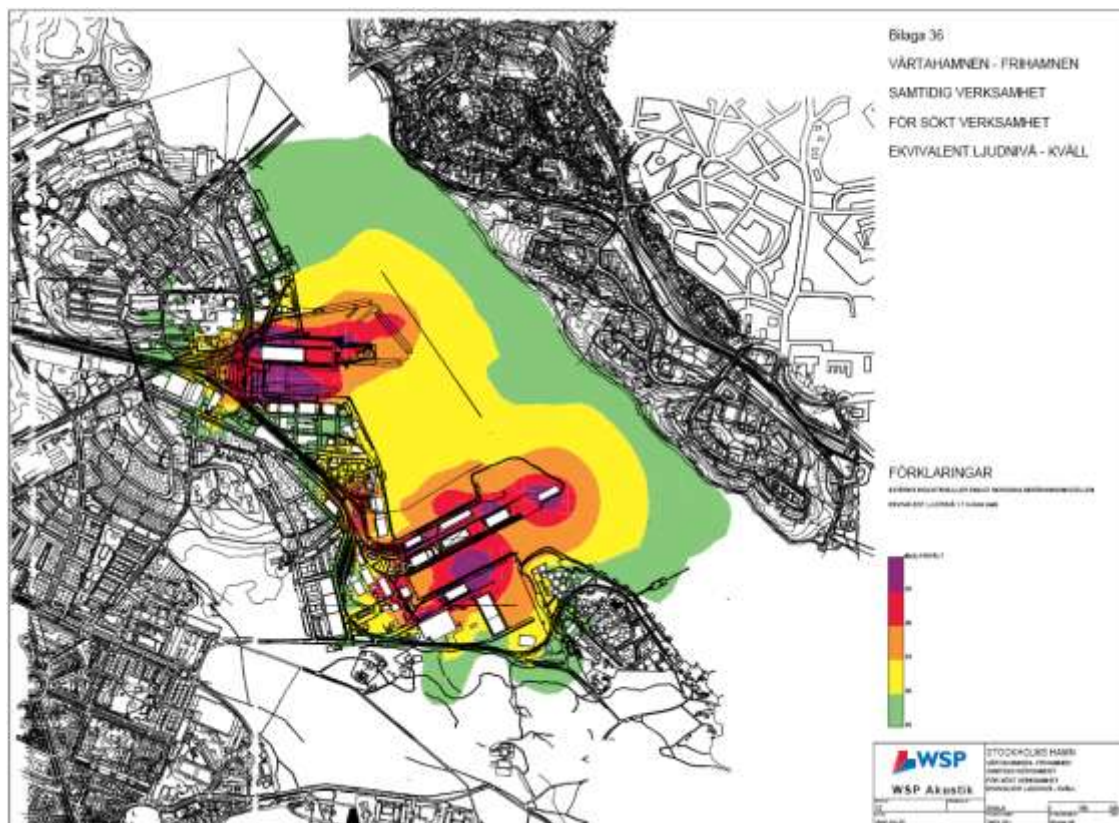
### ***Buller***

Enligt redovisning i MKB är den allmänna vägtrafiken i närområdet den helt dominerande bullerkällan eftersom den pågår kontinuerligt. Tunnelbana och tågtrafik bidrar också till buller men inte i samma utsträckning. Buller orsakas även av hamnverksamheten samt transporter till och från hamnen.

Utbyggnaden av Värtapiren förväntas öka omfattningen av landtransporterna till och från hamnen. Huvuddelen av vägtransporterna bedöms dock kunna gå via den nya Norra länken varför bullerstörningarna för de närboende inte bedöms öka. Förlängningen av piren innebär att verksamheten på piren och därmed bullerkällorna flyttas längre ifrån befintliga bostäder. Vilket medför att bullernivåerna vid bostäderna minskar. Bullerutbredningen redovisas i kartor i bilaga till MKB:n till tillståndsansökan samt i utdrag nedan.



*Bullerutbredning, nuläge*



*Bullerutbredning, framtida verksamhet i hamnområdet*

### **Luftkvalitet**

Halterna av kväveoxid och partiklar i anslutning till hamnområdet är enligt redovisning i MKB idag låga jämfört med miljö kvalitetsnormerna och bedöms inte öka med anledning av utbyggnaden.

*Konsekvenser under driftskedet*

Genom ombyggnaden till en modernare hamn med nya anläggningar, förberedande elanslutningar, jämnare marknivåer och bättre logistik vilket ger mindre transporter inom området, bedöms buller och emissioner till luft minska.

**Vattenmiljö**

Förslaget till utbyggnad av Värtapiren bidrar enligt redovisning i MKB till påverkan på vattenmiljön i och i anslutning till planområdet. En stor del av påverkan väntas bero på uppgrumling av bottensediment. Uppgrumling under utbyggnaden kommer att ske i samband med fyllnings- och grundläggningsarbeten samt vid muddring och sprängning. Under driftsfasen kommer uppgrumling att ske när fartyg får nya rutter till sina nya anlösningsplatser. Föreslagna metoder för hantering och omhändertagande av förorenat uppgrumlat bottensediment under byggnationen bedöms som tillräckliga för att minimera riskerna för spridning. I de fall spridning förekommer bedöms de uppgrumlade sedimenten inte vara giftigare än de delar av botten som sedimentet lägger sig på.

*Strömningsförhållanden*

Utfyllnaden av Värtapiren kommer enligt bedömning i MKB inte att medföra att en ny trängsta tvärsnitt skapas i Lilla Värtan. Trängsta tvärsnitt i Lilla Värtan förblir mellan Frihamnen och Lidingö.

*Dagvatten*

Mängden dagvatten kommer att öka till följd av tillkommande ytor och halterna förorenande ämnen i dagvattnet klassas som låga till måttliga. Vid utbyggnaden av Värtapiren kommer området att förses med dagvattenrening. Med hjälp av den nya reningen bedöms halterna i dagvattnet bli desamma som i dagsläget (MKB till tillståndsansökan, s 91).

*Övrigt*

Kväveläckage från bergmassor kan ge ett tillskott av kväve och bidra till ökad belastning av recipienten med ökad kvävehalt lokalt i Lilla Värtan. En viss tillväxt av planktonalger kan därför inte uteslutas. De kvävebidrag som bergmassorna tillför under ett år bedöms dock vara av mindre betydelse för näringsbelastningen i Lilla Värtan.



*Vy från sydost med Loudden i förgrunden*

### **Landskapsbild**

En landskapsanalys gjordes inför programarbetet för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden i februari 2002. Här redovisas att de övergripande rumsliga sambanden kring området formas av topografin, den tätare stadsbebyggelsen och vattenrummen. Värtahamnen och Frihamnen liksom Loudden vänder sig tydligt mot Lilla Värtans stora vattenrum.

Den skogsbevuxna höjden Drottningberget - Lindarängsknösen utgör en tydlig vegetativ gräns både mot Ladugårdsgärdet och Frihamnen - Loudden. Landmärken är gasklockan, skorstenar vid energiverket, en silobyggnad, hotell/kontorsbyggnad i Södra Värtahamnen, Hjorthagens kyrka, Lidingöbron samt punkthusbebyggelse på Lidingö.



*Övergripande rumsliga och topografiska samband, landskapsanalys, Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB*

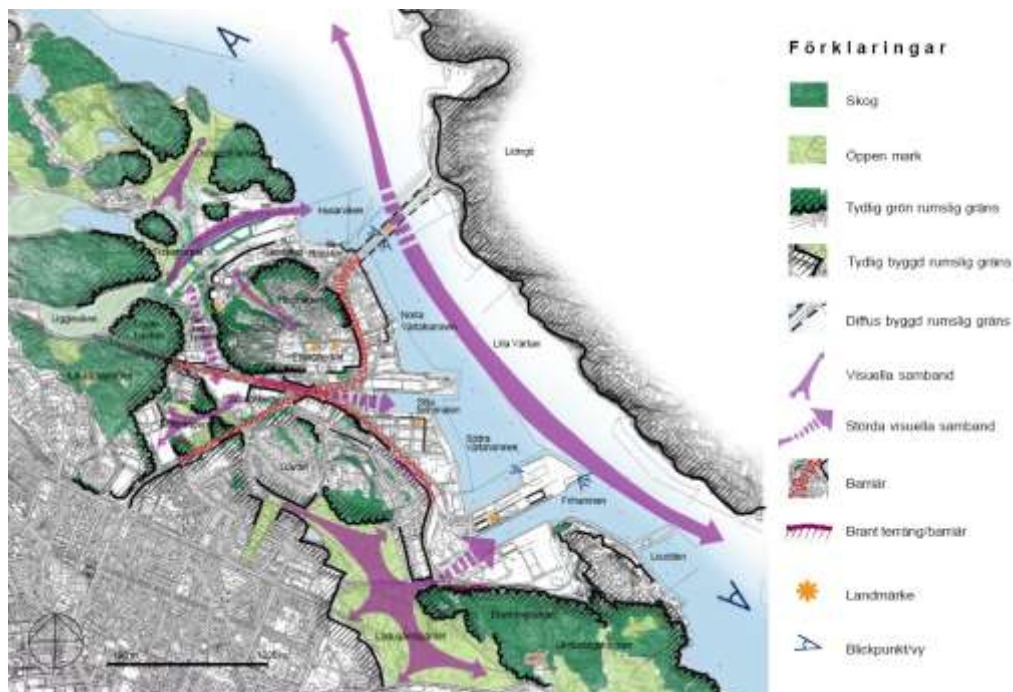


*Vy över Frihamnen och Södra Värtahamnen. Hamnområdet ligger på plan mark omgiven av högre terräng och bebyggelse i väster. I öster vänder sig hamnen mot det storskaliga vattenrummet, fjärden Lilla Värtan.*

Lilla Värtan kan enligt Stockholms byggnadsordning karaktäriseras som ett ”Stort Vattenrum” med långa siktsträckor, stora avstånd där hela stadsrummet påverkas, ett förhållande där vattenrummet rår över husen. Värtahamnen, Frihamnen och Loudden vänder sig på ett mycket tydligt sätt mot Lilla Värtans stora vattenrum genom att höjdpartierna i väster bildar rygg åt hamnen. Den branta utsträckta bergssidan på Lidingö utgör en tydlig gräns av vattenrummet i öster. Lidingöbron delar av vattenrummet.

Enligt Stockholms byggnadsordning räknas Värtahamnens visuella förhållande till vattnet som ”produktionsfront”. Dagens industriella verksamheter och byggnader ger ett tydligt visuellt inslag i områdets landskapsbild.

Den planerade utbyggnaden av Värtapiren ger viss påverkan på landskapsbilden men påverkar inte vattenrummets minsta bredd. Piren kommer även efter utfyllnad att hålla sig inom hamnområdet. Föreslagen utvidgning av Värtapiren bedöms därför inte påverka landskapsbilden negativt.



*Landskapsanalys, Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB*





*Vy över hamnområdet med befintlig utformning sett från Lidingö. Illustration, Stockholms Hamn AB*



*Vy över hamnområdet med den nya Värtapiren sett från Lidingö. Illustration, Stockholms Hamn AB*



*Vy över hamnområdet med den nya Värtapiren sett från Millesgården på Lidingö. Illustration, Stockholms Hamn AB*

**Natur och rekreation**

Skyddsvärda arter av sjöfågel (enligt Artdatabanken) har påträffats (MKB s 53). Nämnda arter är fisktärna, silltrut och vitkindad gås. Fisktärna och vitkindad gås anses vara lokalt/regionalt skyddsvärda medan silltruten är rödlistad (sårbar). Områdets ornitologiska värden bedöms inte påverkas av hamnverksamheten.

Utmed kusten på Lidingö löper ett rekreationsstråk som kan bli något mer påverkat av buller då verksamheten på piren kommer närmare.

**Resursförsörjning och resursförbrukning**

Hamnen eftersträvar i sitt miljöarbete att effektivisera och minimera sin resursförsörjning och resursförbrukning.

*Bränsle*

Hamnen verkar genom incitament för att fartygen minskar sina emissioner. Fartygen följer internationella regelverk och hamnen är som allmän hamn skyldig att i mån av plats ta emot de fartyg som önskar anlöpa hamnen. Hamnen tillämpar miljödifferenterade hamnavgifter som incitament för att fartygen ska använda lågsvavligt bränsle och/eller vidta kvävereducerade åtgärder.

Byggnader inom hamnen kommer att anslutas till fjärrvärme. Under en treårsperiod med början 2007 kommer därmed i stort sett all förbränning av fossila bränslen att upphöra. (MKB till tillståndsansökan, s 100) Detta bidrar till en minskning av koldioxidutsläppen.

*Elanslutning*

Samtliga fartygslägen på den nya piren förbereds för elanslutning till fartyg.

**MEDVERKANDE**

Planhandlingarna har utarbetats av WSP Stadsutveckling genom planarkitekt Anna Galli i samarbete med bland andra Thomas Stoll på stadsbyggnadskontoret och Per Ling-Vannerus på Stockholms Hamnar.

Malin Olsson  
planchef

Thomas Stoll  
planhandläggare