



Christer Lundin  
Strategisk trafikplanering  
Tel: 508 263 71  
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2004-07-01

Dnr 04-000-1679

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Beskrivning av riksintresset Stockholms hamn. Remiss**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

GFN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### **SAMMANFATTNING**

Länsstyrelsen har tillsammans Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket redovisat en rapport med en precisering av vad som bör ingå i riksintresset Stockholms hamn. Staden har fått rapporten på remiss.

Kontoret framhåller att nuvarande lagstiftningen ger goda möjligheter att väga samman olika intressenters önskemål och krav, och detta gäller också för att säkra den fortsatta hamnverksamheten. De två dokumenten Stockholms översiktsplan och den regionala utvecklingsplanen ger god ledning för den framtida utvecklingen av Stockholms hamn. Prövning av miljöfrågor såsom bl. a. buller och risk ska vid nybebyggelse inom eller i närheten av hamnområdet på sedvanligt sätt prövas i samband med att detaljplaner tas fram. Reglerna i plan- och byggnadslagen och i miljöbalken säkrar att olika intressenters berättigade intressen tillvaratas.

Det är viktigt att riksintresset Stockholms hamn formuleras så att det inrymmer möjlighet till att förändras över tiden i takt med omvärlden såväl i innehåll/funktion som geografisk omfattning. Kontoret föreslår också att

---

W:\gfk.yourvoice.se\work\2004-08-17\Tjut\36.doc

Bilaga : Remisshandling Riksintresset Stockholms hamn, Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket, april 2004. Sammanfattning.

förslaget till riksintresset Stockholms hamn ändras beträffande två områden, ett i Södra Värtahamnen och ett intill Frihamnen. Dessa områden bör inte ingå i riksintresset eftersom de inte behövs för hamnverksamheten. Vidare föreslår kontoret att Skeppsbron på samma sätt som Strömkajen och Nybrokajen inte skall vara del av riksintresset.

## UTLÅTANDE

### **Bakgrund**

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt beslut av Sjöfartsverket i oktober 2001. I Sjöfartsverkets beslut redovisas inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområde som ingår i riksintresset Stockholms hamn.

Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Banverket och Vägverket har tillsammans tagit fram en rapport med precisering av riksintresset Stockholms hamn. Syftet uppges vara att skapa en gemensam syn hur riksintresset Stockholms hamn skall beskrivas och närmare preciseras. Beskrivningen av riksintresset Stockholms hamn skall ”tjäna som underlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.”

Länsstyrelsen har skickat rapporten på remiss till Stockholms stad och till Stockholms hamn AB samt till ett antal övriga kommuner, statliga och regionala myndigheter och ett antal organisationer.

I sitt brev till remissinstanserna skriver länsstyrelsen att remissen inte omfattar *vilka hamndelar* som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsen önskar med remissen få synpunkter på om *beskrivningen* av riksintresset Stockholms hamn är korrekt.

Avslutningsvis meddelar Länsstyrelsen att tills vidare kommer föreliggande precisering av riksintresset Stockholms hamn att tillämpas.

Rapportens sammanfattning bifogas.

### **Analys**

Det framförs i rapporten att Länsstyrelsen i tidigare planärenden bedömt att en utbyggnad av i första hand bostäder inom de nuvarande hamnområdena inte skulle vara förenlig med hamnverksamheten och att en utbyggnad därmed skulle kunna medföra påtaglig skada på riksintresset. Även risk- och säkerhetsaspekter kopplade till hamnverksamheten måste beaktas när bebyggelse tillkommer intill de nuvarande hamnområdena. Stadens tankar på den framtida utvecklingen inom områdena Hjorthagen, Värtan, Frihamnen och Louden kan sägas ha initierat rapporten med den närmare preciseringen av riksintresset Stockholms hamn.

Stockholms hamn omfattar många hamndelar, men inte alla är av riksintresse. Sjöfartsverket, Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket har i sin rapport gjort bedömningen att följande hamndelar ingår i riksintresset:

- ✍ Stadsgården, Masthamnen och Skeppsbron
- ✍ Värtahamnen
- ✍ Frihamnen
- ✍ Containerterminalen
- ✍ Loudden

Riksintresset Stockholms hamn omfattar inte bara hamnområdet utan även befintlig och planerad infrastruktur med väg- och järnvägsförbindelser. Sålunda ingår det reservat för Österleden som är beläget intill Frihamnen i förslaget till riksintresset Stockholms hamn.

I anslutning till riksintresset framhålls även att man vid planering och tillståndsgivning måste ta hänsyn till hamnens influens på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som i första hand utgörs av buller, men även vibrationer och luftföroreningar måste beaktas.

Flera av hamnanläggningarna som i rapporten föreslås vara riksintresse ligger mycket centralt, ofta i lägen där utbyggnad med nya bostäder, kontor m.m. diskuteras på eller invid hamnmarken. Inom det s. k. stadsutvecklingsområdet Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen och Loudden, vilket till stor del ligger inom det hamnområde som har definierats som riksintresse, pågår arbete med nya detaljplaner för bostäder och kontor samt även olika slag av infrastruktursatsningar. För Loudden gäller dessutom att fullmäktige har beslutat att den verksamhet med petroleumprodukter som finns där skall avvecklas. En avveckling förutsätter i princip att annan plats lokaliseras för dessa produkter.

För terminalområdena vid Masthamnen och Siljaterminalen har diskuterats möjligheten att kunna kombinera hamnverksamheten med annan form av exploatering.

De markområden inom Stockholms stad som används för hamnändamål ägs till största del av staden genom dess gatu- och fastighetsnämnd. I ett avtal mellan Stockholms Hamn AB samt Stockholm stad genom gatu- och fastighetsnämnden regleras bl. a. vilka ytor som ska nyttjas för hamnändamål eller vara möjliga att exploatera. I avtalet upplåts marken på 5 eller 10 år. Avtalet är således uppbyggt så att det finns möjlighet till förändringar när omvärlden förändras. Den långsiktiga användningen regleras i de detaljplaner som stadsbyggnadsnämnden tar fram.

Förslag till geografisk avgränsning av riksintresset Stockholms hamn i rapporten följer till största delen den indelning som finns i det ovan nämnda avtalet mellan gatu- och fastighetsnämnden och Stockholms hamn. En skillnad utgör Frihamnens så kallade Österledsreservat. Detta område, som föreslagits ingå i riksintresset, ingår inte i de områden som behövs för hamnverksamheten enligt avtalet mellan staden och hamnen. Vidare har

gatu- och fastighetskontoret och hamnen muntligt enats om att en yta öster om kvarteret Neapel i SödraVärtahamnen kan upplåtas för exploatering.

### **Samråd**

Länsstyrelsen har skickat remissen direkt till Stockholms hamn AB. Kommunstyrelsen har, utöver till gatu- och fastighetsnämnden, remitterat ärendet till stadsbyggnadsnämnden, Stockholms stadshus AB och stadsledningskontoret.

Gatu- och fastighetskontoret har underhand haft samråd med Stockholms hamn och stadsbyggnadskontoret i arbetet med detta tjänsteutlåtande.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

I sitt brev till remissinstanserna skriver Länsstyrelsen att remissen inte omfattar *vilka hamndelar* som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsen önskar med remissen få synpunkter på om *beskrivningen* av riksintresset Stockholms hamn är korrekt. Kontoret har dels svårt att förstå anledningen till denna distinktion, dels svårt att kunna särskilja kommentarer kring beskrivningen av riksintresset från kommentarer som rör vad riksintresset omfattar. Kontoret lämnar därför de synpunkter på innehållet och slutsatserna i remisshandlingen som vi anser vara relevanta att föra fram till de statliga myndigheter som tagit fram rapporten.

I en tät, stadsnära miljö där olika verksamheter ska samverka inom ett begränsat område är det betydelsefullt att inte restriktioner utförs på ett sätt som omöjliggör fortsatta avvägningar mellan olika intresseområden. Lagstiftningen ger goda möjligheter att väga samman olika intressenters önskemål och krav. Den grundläggande lagstiftningen utgörs av plan- och byggnadslagen (PBL) och miljöbalken.

Övergripande avvägningar sker i kommunens översiktsplan. Kommunens översiktsplan kan överprövas av staten genom länsstyrelsen och regeringen. Vad gäller Stockholms län sker det också en planering på länsnivå genom den regionplanering som landstinget är ansvarig för.

Kommunfullmäktige har häromåret antagit en ny översiktsplan för Stockholms stad. Vidare har landstingsfullmäktige antagit en regionplan för länet, den regionala utvecklingsplanen (RUFs).

Enligt kontorets uppfattning ger de två dokumenten Stockholms översiktsplan och den regionala utvecklingsplanen en god ledning för den framtida utvecklingen av Stockholms hamn och därmed sammanhängande erforderliga markområden. Av betydelse i sammanhanget är naturligtvis den fortsatta utvecklingen av stadens två övriga hamnar, Kapellskär och Nynäshamn.

Kontoret vill framhålla att prövning av miljöfrågor såsom bl. a. buller och risk ska vid nybebyggelse inom eller i närheten av hamnområdet på sedvanligt sätt prövas i samband med att detaljplaner tas fram. Det

regelverk som ingår i PBL och miljöbalken är fullt tillräckliga för att säkra att olika intressenters berättigade intressen tillvaratas.

Det är viktigt att riksintresset Stockholms hamn bör formuleras så att det inrymmer möjlighet till att förändras över tiden i takt med omvärlden såväl i innehåll/funktion som geografisk omfattning. Förändringar i resemönster och godshantering, etablering av nya hamnområden på annat håll och möjlighet till mer effektivt markutnyttjande är faktorer som borde påverka definitionen på riksintresset Stockholms hamn.

Kontoret ser det som positivt om en fortsatt utveckling av mer externa hamnar kan medföra att hamnverksamhet av karaktären petroleumprodukter och godshantering i större omfattning kan få ny lokalisering. En sådan utveckling gör det möjligt att använda delar av det nuvarande hamnområdet för andra ändamål utan att de funktioner som ingår i riksintresset skadas.

Med utgångspunkt från ovanstående resonemang anser kontoret att förslaget till den geografiska definitionen av riksintresset är allt för omfattande. Det bör vidare tydliggöras att definitionen inte är statisk utan kan förändras över tiden.

I nuvarande förslag på gränsdragning avseende riksintresset bör två konkreta justeringar göras. Det gäller områden där staden och hamnen är överens om att dessa områden kan användas för andra ändamål än för hamnverksamhet.

Det ena området är det s. k. Österledsreservatet i Frihamnen, bild 1, som inte bör ingå i riksintresset Stockholms hamn. Det är inte definierat som långsiktigt hamnområde i avtalet mellan staden och Stockholms Hamn AB och området bör vara möjligt att användas för en kombinerad exploaterings- och väglösning. I sammanhanget kan nämnas att staden avser att anlägga en separat trafikplats med Norra länken/Lidingövägen strax öster om blivande trafikplats Värtan för att säkra en god trafikanslutning till hamnen och till intilliggande områden.



Bild 1

Det andra området som inte bör ingå i riksintresset Stockholms hamn är ett område vid Södra Värtahamnen, bild 2. Området nyttjas idag för parkering för den intilliggande bebyggelsen och används sålunda inte för hamnverksamhet.



Bild 2.

Kontoret vill också ifrågasätta om Skeppsbron skall ingå i riksintresset Stockholms hamn. Hamnverksamheten på Skeppsbron har förändrats väsentligt under senare år. Fortfarande använder en Finlandsbåt Skeppsbron som anöringsplats, men förbindelsen utgör mera en nöjes- och rekreationsaktivitet än en transportfunktion. En del mindre kryssningsfartyg kan också lägga till vid Skeppsbron. Eftersom Strömkajen och Nybrokajen

med sin omfattande båttrafik inte ingår i riksintresset Stockholms hamn bör inte heller Skeppsbron medtas i riksintresset.

Kontoret vill också ta upp en fråga om kostnadsansvaret mellan staten och Stockholms stad när det gäller riksintresset Stockholms hamn. Eftersom det i riksintresset Stockholms hamn ingår inte bara områden för hamnverksamhet utan även infrastrukturen med järnväg och väganslutningar har Vägverket pekat ut anslutningen till Värtahamnen och Frihamnen såsom en viktig del i riksintresset Stockholms hamn. Kontoret anser därmed att finansieringen av den ovan nämnda trafikplatsen med Norra länken/Lidingövägen bör tas upp till ny diskussion. Det kan knappast betecknas som rimligt att staden skall svara för hela kostnaden för anslutningen till hamnen av den statliga europavägen E 20. Norra länken har getts beteckningen E 20 därför att vägens slutpunkt i Sverige är Stockholms hamn, och väg E 20 fortsätter därefter på andra sidan Östersjön. I dag skyltas Valhallavägen – Lidingövägen – Tegeluddsvägen – Frihamnen väg E 20.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

**SLUT**