



TJÄNSTEUTLÅTANDE

STADSBYGGNADSKONTORET	Dnr 2005-16813-32
Per Lundberg, 508 26536	
MARKKONTORET	Dnr M05-000-889
Inga Medin Stein, 508 26215	
TRAFIKKONTORET	Dnr T05-000-1215
Christer Lundin, 508 26371	
ÖSTERMALMS STADSDELS- FÖRVALTNING	Dnr 2005-939-307
Anders Lindgren, 508 10451	

Stadsbyggnadsnämnden 2005-11-24
Marknämnden 2005-11-24
Trafiknämnden 2005-11-29
Östermalms Stadsdelsnämnd 2005-11-29

Remiss av "Att hamna rätt" – förslag till hamnstrategi för Stockholm.

Förslag till beslut

Stadsbyggnads-, mark- och trafiknämnderna samt Östermalms stadsdelsnämnd överlämnar och åberopar detta utlåtande till stadsledningskontoret som svar på remiss av "Att hamna rätt" förslag till hamnstrategi för Stockholm dnr 309-3360/2005.

Ingela Lindh Göran Långsved Per Aronson Carina Lundberg Udelepp

Sammanfattning

På uppdrag av kommunfullmäktige har Bo Malmsten, i samråd med berörda kommuner och aktörer tagit fram ett förslag till hamnstrategi för Stockholm. Strategin föreslår en rad konkreta åtgärder för att främja såväl hamn- som stadsutveckling. Kontoren och stadsdelsförvaltningen ser positivt på ett strategidokument som kan ligga till grund för fortsatt planering av hamnområdena och bedömer att strategin i kombination med Stockholms hamns "Vision 2015" kan utgöra en plattform för fortsatt arbete tillsammans med Stockholms hamn och berörda regionala och statliga instanser.



Remissen

Stadsledningskontoret har på remiss översänt ”Att hamna rätt” – Förslag till hamnstrategi för Stockholm. Markkontoret, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning lämnar ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Remisstiden gick ut den 28 oktober 2005 men förlängd remisstid till den 30 november har erhållits.

Bakgrunden till utredningen är kommunfullmäktiges beslut att utarbeta en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet. Fullmäktige gav kommunstyrelsen i uppdrag att ”i samråd med berörda kommuner och aktörer, ta fram en strategi för Stockholm”. Stadsdirektör Bosse Sundling gav f d chefen för RTK, Bo Malmsten, i uppdrag att utföra föreliggande utredning.

Hamnstrategi

Förslaget tar inledningsvis upp följande motiveringar för behovet av en hamnstrategi:

Den skall kunna

1. utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten
2. visa på sambanden mellan olika åtgärder
3. skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen samt
4. precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning.

De viktigaste punkterna i förslaget är

- att godstrafiken, som ändå inte får plats i Frihamnen, flyttas till Nynäshamn
- att oljehantering vid Loudden avvecklas 2011 i enlighet med kommunfullmäktiges beslut, hanteringen flyttas temporärt till Bergs oljehamn i Nacka t o m 2019, slutlig lösning får utredas vidare
- att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Nynäshamn
- att det är angeläget att staden inom en snar framtid fattar nödvändiga beslut om inriktningen på infrastrukturfrågorna, inte minst för utbyggnaden av Värtan, Frihamnen och Norra Stationsområdet
- att Värtabanans framtida roll bör analyseras

Geografiskt omfattar hamnstrategin Stockholms län men gör även utblickar till den större Mälardalsregionen.

Till detta tjänsteutlåtande bifogas hamnstrategins sammanfattning och redovisning av pågående parallella aktiviteter. Hela hamnstrategin återfinns på www.stockholm.se, under ”Om Stockholm”, ”Kommunen”, ”Policy och strategier”.

Synpunkter

Generellt

Hamnstrategin är en gedigen sammanställning som identifierar och redovisar de olika intressen som kan relateras till utveckling av regionen ur ett hamn- och stadsutvecklingsperspektiv. I det långsiktiga perspektivet ger den en klar inriktning.

Strategin redovisar faktorer och handlingsalternativ för att på kort och längre sikt dels påbörja en utveckling av regionens hamnstruktur dels ge grund för en fortsatt samordning mellan hamn- och stadsutveckling i övrigt. Av förslaget framgår att många frågor ännu är olösta men under utredning.

Stockholms hamn har nationellt intresse med stor strategisk betydelse för staden och regionen. Samtidigt blir konkurrensen om marken allt tydligare och intensivare. Det är därför viktigt att på lång sikt kunna ge möjligheter för en stadsutveckling i hamnområdena där färje- och kryssningsverksamheten integreras med övrig ny bebyggelse, i takt med att omlokalisering av del av hamnens verksamhet genomförs. Genom den ”Vision 2015” som framtagits av Stockholms Hamn och förankrats i berörda förvaltningar finns nu en övergripande samsyn om den långsiktiga markanvändningen.

I fortsatt konkretisering av markanvändningen i stadsutvecklingsområdet Värtan – Loudden – Frihamnen är det angeläget vid omvandlingen att boende och arbetande i området möts av en attraktiv bebyggd miljö med hamnverksamhet väl integrerad med bostäder, arbetsplatser, handel, service, parker och grönområden. Värtan – Loudden - Frihamnen bör ur flera avseenden utgöra en ”port” till Stockholm där terminalverksamheten kan bli en bra plattform för utveckling av turismen i Stockholm.

Riksintresset enligt miljöbalken

Efter remissförfarande undertecknade företrädare för Länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket i juni 2005 en slutlig version av rapporten om riksintresset Stockholms hamn. Riksintresset såsom det avgränsas enligt miljöbalken omfattar i sin helhet Värtahamnen – Frihamnen - Loudden samt Masthamnen, Stadsgården och Skeppsbron. Stadens uppfattning har varit att riksintresset inte bör avgränsas i nuläget utan att i stället pågående utredningar bör avvaktas. De statliga myndigheternas beslut innebär att först när en nylokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. En tågordning som sannolikt försvårar framförhållning i stadens markanvändningsplanering av området

Miljöförbättringar

I förslaget till hamnstrategi beskrivs hamnens åtgärder för miljöförbättringar. Miljöförbättringarna borde även beskrivas utifrån ett bredare perspektiv där miljöpåverkan redovisas inte enbart för hamnen och dess direkta närhet, utan även längs den infrastruktur som försörjer hamnen d v s områden inom



staden längs gator, vägar och järnväg. Om detta kan leda till förändrade förutsättningar till att utveckla staden med t ex ny bebyggelse är inte klarlagt i dagsläget, men är möjligheter som bör prövas.

En flytt av containerterminalen i Frihamnen och av oljehantering i Loud- den samt av järnvägsfärjorna i Värtahamnen till andra hamnlägen med di- rektaccess till spårbundna transportsystem leder dessutom till miljöförbät- ringar genom att minska antalet långa transporter genom skärgården samt genom att en nyanlagd terminal skulle ge en effektiv godshantering. Detta kan även vara ett ekonomiskt incitament. Ett mer perifert läge medför dock längre transportsträckor på land.

En särskild fråga att uppmärksamma är att det redovisas att elanslutning installerats för färjorna i Masthamnen. En rekommendation bör vara att så även sker för färjorna och kryssningsfartygen i Värtahamnen och Friham- nen, i såväl befintliga som planerade lägen.

Hamnens nuvarande verksamhet är under tillståndsprovning enligt miljöbal- ken.

Kryssningstrafiken

Många aktörer bedömer att kryssningstrafiken till Stockholm kommer att öka. Kryssningsturismen ger goda intäkter till staden varför det är intressant att fortsätta utveckla Stockholm till en attraktiv hamn för denna trafik. I hamnstrategin föreslås att en ny kryssningsterminal uppförs i Frihamnen, att Nynäshamn ska spela en viktig roll, speciellt för de större kryssningsfarty- gen samt att del av Stadsgården reserveras för kryssningstrafiken.

I dagsläget används Södra kajen i Värtahamnen som ett reservläge för kryssningsfartyg. Läget används endast ett fåtal gånger per år. Med en ut- byggd kryssningsterminal i Frihamnen bör det prövas om reservläget vid Södra Kajen kan utgå till förmån för annan hamnrelaterad verksamhet som möjliggör en stadsutveckling av Södra Värtahamnen med blandad bebyggel- se. Södra kajen kan kanske användas för lokal sjötrafik. Därmed ges förut- sättningar för att uppnå en blandad bebyggelse som befolkas dygnet runt.

Värtabanan

Värtabanan förbinder Värtahamnen med stambanan och har idag en viktig funktion som järnväglänk mot Finland och Ryssland/Baltikum. I den funk- tionen är Värtabanan utpekad som riksintresse. På Värtabanan transporteras idag oljeprodukter från Loud- den, containrar och spannmål till/från Friham- nen, samt bränsle till Fortums anläggning i Energihamnen. Dessutom går två tågsätt per dag i vardera riktning med tåg- färjorna mot Finland.

I hamnstrategin förs ett resonemang om huruvida Värtabanan behövs när olje- och containerhanteringen avvecklas. Med anledning härav föreslås att möjligheten att flytta tåg- färjetrafiken till Nynäshamn bör studeras. En ar- betsgrupp har tillsatts av stadsdirektören med uppgift att skyndsamt analyse-

ra behovet av Värtabanan. Banverket avser att göra en fördjupad marknadsanalys för Värtabanan. Analysen ska vara klar augusti-september 2006. Banverket har nyligen fått i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för en utökad kapacitet på Nynäsbanan.

Utvecklingen av såväl Norra Stationsområdet som Hjorthagen/Värtanområdet skulle underlättas väsentligt om Värtabanan avvecklades helt eller delvis. Vägverket ser också stora fördelar med en begränsning av Värtabanan inför genomförandet av Norra Länken. Investeringar om bortåt 1 mdkr i form av trafikanläggningar, överdäckningar m m, kan sannolikt undvikas om det vore möjligt att helt lägga ner banan. Väsentliga besparingar kan göras om ändrad trafikering kan medföra borttagande av vissa rangeringsspår i Norra Station och Värtan.

Fortum planerar för en ny biobräsleanläggning i Energihamnen samt ett nytt kraftvärmeverk i anslutning till Värtaverket. Anläggningarna ska i första hand försörjas med båttransporter men järnvägen anses vara ett nödvändigt komplement. En övergripande behovsanalys av banans framtida användning bör ställas i relation till samhälls- och miljönyttan av alternativa användningar av spårområdet.

På kort sikt är det inte möjligt att ställa om transportarbetet på Värtabanan men det är angeläget att staden, tillsammans med berörda parter, initierar ett statligt och regionalt samarbete om planering och finansiering av den hamnrelaterade infrastrukturen.

Infrastrukturutveckling

Det är väsentligt vid planeringen av områden där hamnverksamheten ska integreras med övrig bebyggelse att infrastrukturen fungerar för såväl gods- som persontrafik. Vad gäller persontrafiken bör områdena försörjas med spårvägstrafik. Godstransporterna bör i största möjliga utsträckning lokaliseras till Norvik, Nynäshamn där ett tidigt anläggande av järnvägsfärjeläge bör övervägas. Förvaltningarna anser att hamnstrategin på denna punkt visar på en bra möjlighet att låta godstrafiken omlokaliseras till Nynäshamn med samtidig utbyggnad av Nynäsbanan.

Vision 2015

Ett förslag till framtida hamnverksamhet och markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden, "Vision 2015", har tagits fram av Stockholms hamn och förankrats i berörda förvaltningar inom staden. Visionen presenterades hösten 2004. Utgångspunkten är att Stockholms hamnars ledande roll såväl vad gäller person- som godstransporter i Östersjöområdet skall bestå och utvecklas men fördelas mellan olika hamnar.

Förslaget innebär att Värtahamnen och Frihamnen skall utvecklas och renodlas till en modern färje- och kryssningshamn. Nynäshamns hamn byggs ut för i första hand container- och ro-ro trafik och oljehantering på Loudden läggs ner.



De markytor som friställs föreslås i visionen användas till bostäder och kontor. Den nya markanvändningen skall gå att förena med den framtida hamnverksamheten, så att denna inte riskerar att begränsas i olika avseenden.

Vision 2015 innebär att inom staden råder nu en samsyn med förvaltningarna kring den långsiktiga utvecklingen av hamnverksamhet och markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden. Det fortsatta arbetet kommer att i en gemensam arbetsgrupp inriktas på att ta fram underlag för vidare detaljplanering och kommer att inkludera fördjupade konsekvensanalyser inte minst inför kommande miljöprövningar. Näringslivet kommer beredas möjligheter att delta i det fortsatta arbetet som kommer att stämmas av med respektive nämnder.

Kontorens och stadsdelsförvaltningens förslag

Det är viktigt att inriktningen på den framtida hamnverksamheten nu läggs fast för att skapa förutsättningar för planeringen av såväl hamnområdena som andra områden vars planering indirekt är beroende hamnens utveckling som t.ex. Norra stationsområdet även om omvandlingen ligger kanske 10-15 år framåt i tiden.

Kontoren och stadsdelsförvaltningen föreslår

att ett tågfärjeläge i Nynäshamn förordas

att behovet av ett reservläge för kryssningsfartyg vid Södra kajen i Värta-
hamnen prövas i relation till andra alternativ

att nämnderna överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som remissvar på förslag till hamnstrategi för Stockholm.

SLUT