

Utlåtande 2009:142 RIII (Dnr 311-1342/2009)

**Detaljplan för Värtapiren, Casablanca 1 m.m., stadsdelen
Ladugårdsgärdet, Dp 2006-06878-54**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Detaljplan för Värtapiren, Casablanca 1 m.m., stadsdelen Ladugårdsgärdet,
Dp 2006-06878-54, antas.

Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av Värtapiren. Utbyggnaden ger förutsättningar för en modern hamnanläggning vid den nuvarande färjeterminalen. Utfyllnaden ger utrymme för nya kajplatser och bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande. Detta är i sin tur en förutsättning för skapandet av den nya stadsdelen Norra Djurgårdsstaden.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Värtahamnen är en viktig del i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Under ett par decennier kommer området att förvandlas från ett slitet industriområde till en blandad stadsdel med utrymme för bostäder, arbetsplatser

och en levande hamn med kryssningstrafik. När containertrafiken flyttar till den nya hamnen i Norvik skapas större utrymme för kryssningstrafiken. Piren som föreslås kommer att öka möjligheterna för fler fartyg att lägga till i Stockholm. Piren kommer att anläggas på ett miljövänligt sätt genom att bergmassor från näraliggande infrastrukturinvesteringar tas till vara. Som port till Stockholm är det av stor betydelse att Värtapiren och den bakomliggande bebyggelsen får gestaltningsmässigt höga kvalitéer.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förminskning av plankartan med bestämmelser
3. Planbeskrivning med gestaltningsprogram
4. Genomförandebeskrivning
5. Samrådsredogörelse
6. Utställningsutlåtande

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Att på detta sätt koncentrera hamnverksamheten till en yta är klokt men inte okontroversiellt. Stockholm är en historisk hamnstad och bör förbli en stad med ett aktivt hamnliv och mer av transporter av gods och personer per båt. Vattenområdet som skall fyllas ut är mycket omfattande och givetvis har det visuella effekter för området. Normalt sett är miljöpartiet mycket restriktivt när det gäller byggande i vattenområden, men här överväger sannolikt fördelarna de nackdelarna som finns. Attraktiva kajområden kan genom omfördelningen frigöras för bostadsbebyggelse och området kan införlivas i staden med god kollektivtrafik mm. På sikt bör Louddens verksamheter flyttas och mer av containertrafiken ska enligt vårt förmenande flyttas till Södertälje och Kapellskär. Det verkar inte som om miljökonsekvensbeskrivningen innefattat effekterna av en utökad hamnverksamhet med avseende på Östermalms stadsdel. Oro finns att hamnverksamheten kommer att leda till ökade transporter genom stadsdelen. Det är viktigt att det nya hamnområdet utformas så bra som möjligt ur miljöhänsende, dvs. t.ex. med elanslutningar för att minska bullerstörningar och avgasemission, väl utbyggda möjligheter för tågtransporter, möjligheter för omlastning till mindre fartyg och god kollektivtrafikförsörjning till området.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Syftet med Värtapiren är att koncentrera och förbättra hamnens infrastruktur och därigenom även möjliggöra bostäder i attraktiva lägen. En förändrad hamn är viktig för transporter av såväl människor som gods och är en nödvändighet om Stockholm ska överleva som en hamnstad av betydelse. Just nu pågår en trend att omvandla hamnområden till bostadsområden och många gånger sker det genom att ensidigt bygga bort hamnarna och enbart bygga bostäder och kommersiella faciliteter. Industriområden och hamnområden i stadens närhet försvinner. Vi ser detta som en förlust och det är ett bekymmer.

Samtidigt är det rätt att staden förtätas med bostäder på redan exploaterad mark och att tunga transporter inom staden minskas såsom blir fallet när Norvik kommer till stånd. I en stad behövs dock material för infrastruktur och byggande. Därför måste områden för lossning och lastning av materialet finnas, som asfaltverk, stenkrossar och cementproducenter. Långa transporter till Stockholm måste undvikas. Värtahamnen med den nya piren minskar och koncentrerar hamnområdets yta och ny yta tas av vattenspegeln. Vi menar att man måste breda plats åt verksamheter som har med hamn och fartyg att göra även i en stad.

Miljömässigt kan man hävda att en utbyggnad är nödvändig, eftersom godstransporter till sjöss är bättre för miljön än godstransporter per långtradare och en utbyggnad är ett sätt att styra om gods. Samtidigt ska man vara medveten om att en utbyggnad innebär en exploatering av vattenytan och av stranden och också en påverkan på vattenmiljön i Östersjön.

Det är av stor betydelse att spårkapaciteten till och från piren bevaras och att behovet av bra och bekväm kollektivtrafik för färjepassagerare, boende och andra tillgodoses. Kollektivtrafiken måste prioriteras då många människor kommer att röra sig i området. Busslinjer i närområdet och till piren är inte tillräckligt. Den föreslagna spårväg City måste planeras in och börja byggas samtidigt som bostäder och nya hamnfaciliteter uppförs i området. Ropstens och Gärdets tunnelbanestationer är inte optimala ur resenärssynpunkt. I detaljplanen nämns också Värtabanan och spåren och det är bra, men tonvikten ligger som vi uppfattar det på vägar och bilar. Detta trots att transporter på spår är miljömässigt bättre.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Detaljplan för Värtapiren, Casablanca 1 m.m., stadsdelen Ladugårdsgärdet, Dp 2006-06878-54, antas.

Stockholm den 23 september 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Kristina Alvendal

Ylva Tengblad

Särskilt uttalande gjordes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av Värtapiren. Utbyggnaden ger förutsättningar för 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. Utvidgningen av den befintliga piren genomförs med bergmassor bland annat från utbyggnad av pågående stora infrastrukturprojekt i regionen. Samordningen mellan dessa projekt ger förutsättningar för en betydande miljövinst.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 28 maj 2009 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av Värtapiren. Utbyggnaden ger förutsättningar för 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. Utvidgningen av den befintliga piren genomförs med bergmassor bland annat från utbyggnad av pågående stora infrastrukturprojekt i regionen. Samordningen mellan dessa projekt ger förutsättningar för en betydande miljövinst.

Förslaget har mötts av kritik från en boende i närområdet och Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening som anser att hamnverksamheten är så störande att den bör flyttas till annan plats. De framför synpunkter på utformning och placering samt ifrågasätter hantering och beskrivning av miljökonsekvenser.

Lidingö stad framför önskemål om att piren ska flyttas tillbaka ytterligare och förutsätter att projektet inte kommer att påverka boende på Lidingölandet samt deras möjligheter att utveckla området utmed kusten.



Översikt planområdets läge

Staden har tidigare gjort bedömningen att det är viktigt att säkerställa hamnverksamheten i Stockholm. För att möjliggöra en utveckling av såväl staden som hamnverksamheten planeras delar av hamnens verksamhet att flyttas bland annat till Norvik i Nynäshamns kommun. Stadsbyggnadskontoret anser att föreslagen omvandling är positiv då den bidrar till ett mer effektivt markutnyttjande, vilket är nödvändigt för den långsiktiga utvecklingen av stadsdelen med bibehållen hamnverksamhet.

Utlåtande

BAKGRUND OCH SYFTE

Inom hamnen pågår arbete med att modernisera och omstrukturera verksamheten. Parallellt pågår planering för ny bebyggelse i Södra Värtahamnen. 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.



Planavgränsning med den nya piren skisserad

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en 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. Målet är att utveckla stadsdelen i sin helhet där modern hamnverksamhet integreras med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde tillsammans med befintliga och planerade bostäder.

PLANFÖRSLAGET

Värtapiren kommer etappvis att utökas med en total yta om ca 84 000 m². Den totala hamnytan blir med tillkommande nya hamnytor och ytor som hamnen lämnar totalt 134 000 m² mot dagens 114 000 m². Utvidgningen kommer att ske i anslutning till den befintliga piren samt i den inre delen av Värtabassängen. Utbyggnaden ger plats för en mer effektiv hamnanläggning och skapar plats för kontor, handel och bostäder. Utbyggnaden gör att hamnen kan bibehålla sin kapacitet och ger förutsättningar för en bättre logistik med minskat buller och mindre emissioner till luft.

Detaljplanen följer stadens övergripande mål som redovisas i översiktsplanen samt programmet för området. I dessa redovisas övergripande ställningstaganden och konsekvenser. Till programmet från 2001 togs en översiktlig miljöbedömning fram som var föremål för remiss och samråd. Stadsbyggnadskontoret gjorde i samrådsskedet bedömningen att utvidgningen av Värtapiren var en del i hamnens verksamhetsområde och att denna detaljplan i sig inte förväntades innebära betydande miljöpåverkan. MKB tillhörande tillståndsansökan bifogades samrådshandlingen. Efter Länsstyrelsens synpunkter bedömde stadsbyggnadskontoret att detaljplanen kan innebära betydande

miljöpåverkan. En PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan togs då fram som komplement till MKB tillhörande tillståndsansökan. Samråd kring MKB har genomförts med Länsstyrelsen.

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. 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 under driftskedet minska. Utmed kusten på Lidingö löper ett rekreativstråk som kan bli något mer påverkat av buller då verksamheten på piren kommer närmare. Gällande riktvärden kommer dock inte att överskridas.

Utfyllnaden av Värtapiren kommer enligt bedömning i MKB inte att medföra att en ny trängsta tvärsektion skapas i Lilla Värtan. Trängsta tvärsektion i Lilla Värtan förblir mellan Frihamnen och Lidingö. Piren kommer därmed även efter utfyllnad att hålla sig inom hamnområdet och bedöms därför inte påverka landskapsbilden negativt.



Stockholms stads vision för stadsutvecklingsområdet (Norra Djurgårdsstaden)

På den inre delen av piren ges möjlighet att bygga en ny terminalbyggnad, tullhus, lagerbyggnader och andra byggnader för hamnens behov. 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, av-

gränsande 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 parkeringsdäck-
et föreslås i detaljplanen.

SAMRÅD OCH UTSTÄLLNING

Ett program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Louddden har upprättats under 2001 och varit föremål för remiss och samråd. Till programmet togs också en översiktlig miljöbedömning fram. Förslaget till detaljplan var föremål för samråd och remiss under tiden den 2008-04-01 – 2008-05-09. Efter revidering och upprättande av PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan ställdes förslaget ut under tiden 2009-02-04 – 2009-03-04 i Tekniska Nämndhuset. Förutom kända sakägare har berörda boende och andra intressenter, som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

I samrådsskedet framförde *Länsstyrelsen* att planen kunde innebära betydande miljöpåverkan. Efter komplettering till utställningen med detaljplanens PM avseende miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan anser *Länsstyrelsen* att det tillsammans med tillståndsansökans MKB motsvarar MKB-dokument för planen. Samråd med *Länsstyrelsen* har genomförts enligt 6 kap 13§ miljöbalken.

Lidingö stad anser att landskapsbilden sett från Lidingö kommer att förändras negativt då vattenrummet i Lilla Värtan kommer att upplevas som mindre och mer avgränsat av en längre och bredare pir. Man förutsätter att utbyggnaden av Värtapiren genomförs så att inte olägenheterna i form av bland annat buller för boende på Lidingö.

Stockholm Vatten yrkar på ett u-område för befintlig ledning under det område som får bebyggas. De kan inte godta att befintlig kylvattenkulvert får överbyggas då detta begränsar tillgängligheten till den.

Per Olof Fredriksson, Sandhamnsgatan 12 motsätter sig den föreslagna detaljplanen för utbyggnad av Värtapiren då han anser att förslaget innebär att en stor del av vattenspegeln tas bort och begränsar utblicken över vattnet från kringliggande bostadsområden. Han anser att den tunga hamnverksamheten inte borde ligga i Stockholms innerstad då den begränsar möjligheterna till bostadsbyggande i nuvarande Värtahamnen. Han framför vidare att bullerstörningarna från hamnen är betydande, i synnerhet det lågfrekventa.



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

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening och Claes Erik Trygger (v ordf Djurgården-Lilla Värtan Miljöskyddsförening) har inkommit med ett flertal yttranden med synpunkter på planförslaget och den formella hanteringen av detta i relation till förhandlingarna i miljödomstolen. De anser bland annat att verksamheten borde lokaliseras på annan plats och protesterar mot de transporter som följer av utbyggnad i området. Föreningen anser också att förslaget begränsar allmänhetens tillgänglighet till Lilla Värtan och hävdar att trafiksituationen på Norra länken kommer att förvärras till följd av projektet och konstaterar att boende intill planområdet kommer att utsättas för förhöjda bullernivåer under arbetet med utbyggnaden av piren och efter planens genomförande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det kan finnas en konflikt i att utöka hamnens verksamhet samtidigt som bostadsbyggande planeras i hamnens närområde med hänsyn till bullerstörningar och avgasemissioner från fartygen.

Inkomna yttranden från samråd och utställning redovisas i bilagda samrådsredogörelse respektive utställningsutlåtande.

STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Staden har tidigare gjort bedömningen att det är viktigt att säkerställa hamnverksamheten i Stockholm. För att möjliggöra en utveckling av såväl staden som hamnverksamheten planeras delar av hamnens verksamhet att flyttas bland annat till Norvik i Ny-näshamns kommun. Förslaget till detaljplan för Värtapiren innebär att piren kan byggas ut så att verksamheten kan effektiviseras. Hamnens verksamhet samlas, därmed frigörs andra områden. Utbyggnaden innebär inte någon total ökning av verksamheten inom hamnområdet.

Frågan om allmänhetens tillträde till området belystes i programmet och hanteras i de detaljplaner där det blir aktuellt. Denna detaljplan ligger inom befintligt hamnområde. Förslaget innebär att förutsättningarna för att möjliggöra bättre gångstråk förbi

området förbättras då hamnområdet flyttas längre ut.

Redovisningen av föreslagen yta för utvidgning av Värtapiren har tydliggjorts. Den totala hamnyta som blir tillgänglig för hamnens verksamhet blir med tillkommande nya hamnytor och ytor som hamnen lämnar, totalt 134 000 m² mot dagens 114 000 m². Hamnen flyttar därmed ut sin verksamhet och lämnar delar av det område som används idag.

Exploateringskontoret och Stockholms Hamnar kommer att påbörja arbetet med ledningssamordning inom området. Erforderligt utrymme för ledningar kan säkras med ledningsrätt eller servitut. Med hänsyn till möjligheten att bebygga kvarteret finns inte möjlighet att reservera u-område enligt önskemål. Detta kommer att studeras vidare i kommande detaljplanearbete för kvarteret Valparaiso. Genomförandebeskrivningen kompletteras avseende ledningar.

Tillkommande bebyggelse i den västra delen av planområdet prövas i en särskild detaljplan för kvarteret Valparaiso. Enligt den avgränsning av Kungliga nationalstadsparken som utgör förutsättning för stadens planering, ingår inte Husarvikens södra strand i Kungliga nationalstadsparken. Masshanteringen bedöms därmed inte stå i konflikt med denna.

De bullerberäkningar som genomförts visar att ekvivalentnivåerna för buller på Lidingölandet väl kommer att understiga gällande riktvärden för bostäder.

Efter gjorda justeringar i genomförandebeskrivningen anser stadsbyggnadskontoret att detaljplanen kan godkännas.

SLUT

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Att på detta sätt koncentrera hamnverksamheten till en yta är klokt men inte okontroversiellt. Stockholm är en historisk hamnstad och bör förbli en stad med ett aktivt hamnliv och mer av transporter av gods och personer per båt. Vattenområdet som skall fyllas ut är mycket omfattande och givetvis har det visuella effekter för området. Normalt sett är miljöpartiet mycket restriktiva när det gäller byggande i vattenområden, men här överväger sannolikt fördelarna de nackdelarna som finns. Attraktiva kajområden kan genom omfördelningen frigöras för bostadsbebyggelse och området kan införlivas i staden med god kollektivtrafik mm. På sikt bör Louddens verksamheter flyttas och mer av containertrafiken ska enligt vårt förmenande flyttas till Södertälje och Kapellskär. Det verkar inte som om miljökonsekvensbeskrivningen innefattat effekterna av en utökad hamnverksamhet med avseende på Östermalms stadsdel. Oro finns att hamnverksamheten kommer att leda till ökade transporter genom stadsdelen. Det är viktigt att det nya hamnområdet utformas så bra som möjligt ur miljöhänseende, dvs. t.ex. med elanslutningar för att minska bullerstörningar och avgasemission, väl utbyggda möjligheter för tågtransporter, möjligheter för omlastning till mindre fartyg och god kollektivtrafikförsörjning till området.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (v) enligt följande

Syftet med Värtapiren är att koncentrera och förbättra hamnens infrastruktur och därigenom även möjliggöra bostäder i attraktiva lägen. En förändrad hamn är viktig för transporter av såväl människor som gods och är en nödvändighet om Stockholm ska överleva som en hamnstad av betydelse. En trend i hela världen är att omvandla hamnområden till bostadsområden och många gånger sker det med att ensidigt bygga bort hamnarna och enbart bygga bostäder och kommersiella faciliteter. Industriområden och hamnområden i stadens närhet försvinner. Vi ser detta som en förlust och det är ett bekymmer. Samtidigt är det rätt att staden förtätas med bostäder på redan exploaterad mark, och att tunga transporter inom staden minskas såsom blir fallet när Nolvik kommer till stånd. I en stad behövs dock material för infrastruktur och byggande. Därför måste områden för lossning och lastning av materialet finnas, som asfaltverk, stenkrossar och cementproducenter. Långa transporter till Stockholm måste undvikas och vänsterpartiet är för att behålla de få kvarvarande hamnområdena i staden. Värtahamnen med den nya piren minskar och koncentrerar hamnområdets yta och ny yta tas av vattenspegeln. Vi menar att man måste breda plats åt verksamheter som har med hamn och fartyg att göra även i en stad. Miljömässigt kan man hävda att en utbyggnad är

nödvändig, eftersom godstransporter till sjöss är bättre för miljön än godstransporter per långtradare och en utbyggnad är ett sätt att styra om gods. Samtidigt ska man vara medveten om att en utbyggnad innebär en exploatering av vattenytan och av stranden och också en påverkan på vattenmiljön i Östersjön. Det är av stor betydelse att spårkapaciteten till och från piren bevaras och att behovet av bra och bekväm kollektivtrafik för Siljas passagerare, boende och andra tillgodoses. Kollektivtrafiken måste prioriteras då många människor kommer att röra sig i området. Konferensresor, kryssningar, resor till och från Finland, boende i eventuella nya områdena samt de människor som arbetar här allt detta kommer att generera att många måste kunna ta sig till och från hamnen på ett smidigt sätt. Busslinjer i närområdet och till piren är inte tillräckligt. Därför måste spårväg knytas till området, Ropsten och Gärdets stationer är inte optimala ur resenärssynpunkt. I detaljplanen nämns också Värtabanan och spåren och det är bra, men tonvikten ligger som vi uppfattar det på vägar och bilar. Detta trots att transporter på spår är miljömässigt bättre.