

KAPITEL 16

HAMNEN

De i generalplanen upptagna hamnanläggningarna är dimensionerade på grundval av i kapitel 13.8 redovisade beräkningar. Med hänsyn till att hamnfrågorna i Stockholm på uppdrag av Stadskollegiets hamnkommitté fortfarande (december 1951) är föremål för bearbetning vid Företagsekonomiska Forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm, måste vissa markreservat i generalplanen anses som provisorier och man måste vara beredd att inom en relativt nära framtid göra vissa revisioner av denna del av planen.

16.1 ALLMÄNNA RIKTLINJER

Antaganden om kajkapacitet och storleken av importen överensstämmer med hamnförvaltningens uppfattning. Önskemålet om en större koncentration av hamnenheterna har kunnat tillgodoses. Då Kaknäs i avtal mellan staten och staden reserverats för park, har kravet, att alla nybyggnader av kajer för europeiskt styckegods (B_S -kajer) skulle placeras i Saltsjön ej kunnat uppfyllas. Enligt vår uppfattning kan den föreslagna lokaliseringen med 44 % av B_S -kajerna i Saltsjön dock godtas. Det förefaller otroligt, att så stor del av vår handel på Europa skulle överflyttas till transoceaniska länder, att inte den föreslagna dispositionen skulle kunna svara mot behoven. Detta utesluter icke, att det skulle vara en stor fördel om alla A- och B-kajer kunde förläggas till den för alla fartygstyper tillgängliga Saltsjön, då man därigenom får större frihet att dirigera fartygen till olika kajer och magasin.

Några av de föreslagna hamnanläggningarna är ur allmänna stadsbyggnadssynpunkter föga tilltalande. Det gäller bl. a. de stora utfyllnader i Ulvsundasjön och vid Hägersten samt breddningen av kajplanet vid Söder Mälarstrand, vilken senare innebär en från Pålundet och Slus-

sen märkbar minskning av Riddarfjärdens fria vattenspiegel. Väsentliga skönhets- och trevnadsvärden i Stockholm är hotade men skulle kunna räddas, om befolkningstillväxten bromsades eller andra åtgärder blev vidtagna, så att vissa här upptagna hamnanläggningar kunde avvaras. Detta ger anledning till att undersöka, om det icke är möjligt att decentralisera vissa sorters kajanläggningar till platser utanför det centrala stadsområdet. Vad som därvid i första hand bör prövas är en förflyttning av centralt belägna industrier, vilka nu upptar värdefullt strandutrymme, för att frigöra detta för handelshamnar. Det finns dock få sådana industrier som ligger både inom stadens gräns och vid Saltsjön. Vidare bör föreliggande förslag till hamnplan ge anledning till nya försök att förvärva privatägd mark vid Hammarbyleden. Det kan icke vara riktigt att engagera staden i dyrbara nya hamnanläggningar på andra platser, vare sig i främmande kommuner i Saltsjön eller inom stadens gräns i Mälaren, innan Hammarbyleden och de stora kapital, som där är investerade, till fullo utnyttjats för handelshamnar för europeisk trafik med styckegods och massgods. Man måste även ifrågasätta lämpligheten av att delar av stadens egna strandområden där på sätt som nu skett, utbyggts som C_1 -kajer. När den sittande hamnutredningen utarbetat en ny hamnplan är det troligt, att man kommer att föreslå att modernisera befintliga anläggningar i centrum — främst Stadsgården — i stället för att bygga nya anläggningar i perifert läge.

Kajerna är i kapitel 13.8 uppdelade på olika kategorier, nämligen kaj för transoceanisk styckegodstrafik (A_S -kaj), för europeisk styckegodstrafik (B_S -kaj), för inrikes trafik (C_1 -kaj) samt specialkajer för olja, kol och sand. Det föreligger också behov av utökning av hamn-

anläggningar i enskild ägo (industrikaj) och av kajerna för småbåtstrafik, persontrafik m. m. (C₂-kaj), men för dem kan inte något behov beräknas.

Önskemålet om en koncentration av B_S-kajerna har som nämnts i viss grad tillgodosetts. Trots föreslagen utökning med ca 3,000 m har antalet hamnenheter kunnat minskas från tio till nio. I fråga om andra kajtyper än A_S-kaj och oljekaj, vilka helt förlagts till Värtan, har det ansetts önskvärt att förse olika delar av staden med hamnar, för att något minska landtransporterna inom stadsområdet av vissa slags varor. En del av de nuvarande anläggningarna måste beräknas bli nedlagda. Dessa redovisas i följande avsnitt.

Eftersom hamnbehovet beräknats för Stor-Stockholms 1,3 milj. invånare, har vi bl. a. av landtransportskäl ansett det riktigt att en del av nyanläggningarna placeras utanför Stockholms stads gräns. Sålunda bibehålls ett tidigare förslag att bygga en stor hamn med kol- och B_S-kajer i Ulvsundasjön delvis i Solna stad. Vidare har i kalkylerna medräknats nuvarande bestånd och smärre nyanläggningar av C₁-kaj i Solna, Lidingö m. fl. kommuner. Frågan, om energileverans från atomkraftverk kan påverka importen av fossila bränslen, diskuteras i kapitel 13.92. Inom de närmaste decennierna torde endast några få procent av energibehovet komma att täckas på detta sätt. Värme kraftverk, varav det första måste vara färdigt mot slutet av 50-talet, kommer att medföra en ökning av importen av kol.

I tabell 16 A visas en sammanställning av generalplaneutredningens förslag. Närmare detaljer återfinns i följande avsnitt och på plansch X.

16.2 DETALJÖVERSIKT

A_S-kajer: Behovet är totalt 2,000 m och nuvarande bestånd 1,040 m. I Hamnstyrelsens föreliggande projekt till nybyggnad av 1,060 m kaj i Frihamnen erhålls ett överskott om 100 m.

B_S-kajer: Behovet är att kunna lossa 1,642,000 ton/år. Bibehållna anläggningar med konstaterad kapacitet 180 t/m är:

Tabell 16 A. Översikt av hamnanläggningar i generalplanen.

Kajtyp	Bibehållet bestånd	Av HS beräknat behov m	Gpl:s förslag m	Överskotts-reserv m	Nyanläggningar
A _S	1,040	2,000	2,100	100	1,060
B _S	5,000	1 8,000	8,150	150	3,150
C ₁	2,985	7,600	7,800	200	4,815
C ₂	—	—	8,500	—	—
Sand.....	0	1,100	1,100	0	1,100
Kol	1,910	3,350	3,390	40	1,480
Olja	340	1,050	1,050	0	710
Industri ..	—	—	13,200	—	—

¹ Omräknat till här föreslagen ändrad proportion mellan nya kajer med årskapaciteten 250 t/m och befintliga kajer med kapaciteten 180 t/m.

Värtahamnen	1,133 m
Stadsgården	1,420 »
Frihamnen	178 »
Skeppsbron	426 »
N. Hammarbyhamnen .	1,164 »
S. Hammarbyhamnen .	679 »
Summa	5,000 m

På de bibehållna kajerna kan lossas $5,000 \times 180 = 900,000$ ton. För återstående 742,000 ton behövs nybyggnader av 3,000 m med beräknad kapacitet = 250 t/m.

Nya anläggningar:

Masthamnen	500 m
Hägerstenshamnen ...	1,100 »
i Ulvsundasjön	1,550 »
Summa	3,150 m

Ett överskott av 150 m uppstår.

C₁-kajer: Behovet är 7,600 m. Hamnförvaltningens lista över beståndet 1 januari 1946 upptar 5,443 m C₁-kaj. Av dessa bortgår:

vid Söder Mälarstrand på grund av utvidgning av bangården under Slussen	450 m
» Barnhusviken på grund av Karlbergsleden	250 »
» Norr Mälarstrand framför nya nämndhuset	217 »

vid Riddarholmen på grund av fri- luftsbad	500 »
» Strandvägen disponeras för C ₂ - kaj och för park	674 »
» Ulvsundasjön utrustas som B _S - kaj	367 »
	<hr/>
	Summa 2,458 m

Befintliga och bibehållna kajer har alltså en längd av 2,985 m. Erforderlig nybyggnad blir då 4,615 m.

Nya anläggningar:

Hägersten	370 m
Tanto	400 »
Norra Blasieholmshamnen	300 » delvis f. d. B _S -kaj
Ulvsundasjön (Ekelund) . .	450 »
Hammarbyleden, Sickla ka- nal	600 »
Ulvsunda	600 »
Traneberg	350 »
Norr Mälarstrand	295 » f. d. B _S -kaj
N. Hammarbyhamnen . . .	200 » f. d. B _S -kaj
Islingeviden (Lidingö) . . .	300 »
Kyrkviken (Lidingö)	100 »
Larsberg (Lidingö)	150 »
Gåshaga (Lidingö)	350 »
Stocksund	250 »
Framnäsviken (Djurholm)	100 »
	<hr/>
	Summa 4,815 m

Totalsumma av gamla och nya kajer blir 7,800 m, vilket innebär ett överskott av 200 m.

C₂-kajer: Befintliga och nya kajer är 8,500 m.

Sandkajer: Behovet är 1,100 m. Samtliga föreslagna sandkajer är nyanläggningar:

Hägersten	270 m
Årsta strand	300 »
Barnhusviken	280 »
Traneberg	250 »
	<hr/>
	Summa 1,100 m

Kolkajer: Behovet är 3,350 m.

Befintliga kajer är:

Värtahamnen	1,220 m
N. Hammarbyhamnen . . .	340 »
Gasverkshamnen	150 »
Årstadal	200 »
	<hr/>
	Summa 1,910 m

Ytterligare behövs alltså 1,440 m, vilket täcks genom följande nya anläggningar:

Gasverket	250 m
Värtan (kolpir)	700 »
Hägersten	330 »
Ulvsundasjön	200 »
	<hr/>
	Summa 1,480 m

Överskottet blir 40 m.

Oljekajer: Behovet är 1,050 m. F. n. finns en kaj om 340 m. Resterande 710 m jämte eventuellt överskott erhålls genom byggande av två pirer invid nuvarande anläggningar.

Industrikajer: Befintliga och nya kajer är 13,200 m