



# Skärgårdens trafikantförening

Till Länsstyrelsen i  
Stockholms län

Via:  
Stadsbyggnadskontoret  
Box 8314  
104 20 Stockholm

Stockholm den 23 maj 2016

## ÖVERKLAGANDE

**Överklagat beslut:** Kommunfullmäktiges i Stockholm beslut 2016-04-25 att anta förslag till detaljplan för ett s.k. Nobel Center på Blasieholmen, del av Norrmalm 3:43, i stadsdelen Norrmalm, Stockholm. DP: 2013-00460 Dnr 120-514/2016

**Klagande:** Skärgårdens Trafikantförening, Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm org.nr. 802004-6952

Skärgårdens Trafikantförening (nedan Trafikantföreningen) grundades 1963, är en ideell, partipolitiskt obunden och icke vinstdrivande förening och har ca 1.000 enskilda medlemmar och därutöver ca 150 anslutna föreningar och företag, främst i Stockholms skärgård. Trafikantföreningens ändamål är att verka för goda kommunikationer mellan Stockholm och Stockholms Skärgård respektive Mälaren samt inom nämnda områden. Trafikantföreningen ska tillvarata alla trafikanters – skärgårdsbornas, bryggägarnas, de deltidboendes samt turisternas intressen. Trafikantföreningens stadgar samt medlemsförteckning bifogas (bilaga 1 och 2).

Blasieholmen är hamnen för större delen av skärgårdstrafiken. Infrastrukturen, i form av byggnader m.m. samt serviceanläggningar som finns inom det aktuella kajområdet, skall enligt detaljplanen rivas, till men för skärgårdstrafiken. Därutöver skulle den anslutande trafiken till lands på Blasieholmen med omgivningar påverkas kraftigt negativt. Om detaljplanen skulle genomföras, skulle Trafikantföreningens medlemmars intresse av en god och miljövänlig skärgårdstrafik till sjöss påverkas på ett starkt negativt sätt. Med hänsyn till det nu sagda anser Trafikantföreningen att kriterierna i MB 16 kap om talerätt och sakägare är uppfyllda.

### Yrkande

Trafikantföreningen yrkar att det överklagade beslutet upphävs i sin helhet. Trafikantföreningen hemställer vidare att ärendet remitteras till Sjöfartsverket för bedömning av projektets effekter för den lokala rörliga sjöfarten.

### Motivering

#### 1. Riksintressen m.m.

I Miljökonsekvensbeskrivningen sägs: *”Planområdet utgör en f.d. godshamn och är en välbevarad helhetsmiljö med för innerstaden unika byggnader. Tullhuset är det enda bevarade tullhuset från 1800-talet och magasinerna är de enda bevarade i sitt slag. Detaljplanen innebär att den sjöfartsanknutna miljön på Blasieholmen rivs och därmed förloras en lång kontinuitet med sjöfartsanknuten verksamhet på platsen.”*

Denna miljö, inklusive de rivningshotade byggnaderna, har av Stadsmuseets experter och ett stort antal kulturinstitutioner beskrivits som mycket värdefull från kulturhistorisk synpunkt och därför skyddsvärd. Redan av dessa skäl borde en rivning och ett utplånande av hela denna hamnmiljö vara utesluten.

Att Stockholms hamn utgör ett riksintresse har inte heller nämnts i detaljplaneunderlaget. Visserligen ingår inte norra Blasieholmen i det hamnområde som utmärkts som riksintresse, men länsstyrelsen har uttalat följande: *"Hamndelen Strömkajen/Nybroviken är av regionalt intresse. Det är viktigt för den totala verksamheten i Stockholms Hamn och för skyddet av riksintresset att även hamndelar som inte omfattas av riksintresset kan behålla den verksamhet som finns där nu och som i vissa delar även förväntas öka. Dessa hamndelar utgör även ett viktigt inslag i hamnmiljön"* (Lst Sthlm Rapport 2005:17 Riksintresset Stockholms Hamn.)

Den lokala sjötrafiken förväntas öka – flera beslut om nya kollektiva båtlinjer har redan fattats. Detaljplanen innebär att viktiga lokaler och förmodligen även kajplatser, vilka behövs i framtiden för skärgårds- och lokaltrafikbåtarna, kommer att försvinna. Stockholms Hamn har i Rapport *"Kajstrategi för Stockholms Hamnar"*, antagen av Stockholms kommunfullmäktige den 15 juni 2015 angett: *"Även ianspråktagande av delar av Blasieholmen för det blivande Nobelcentret kommer sannolikt att innebära begränsad användning av kajerna för rörlig sjöfart."* Vidare: *"Vad gäller kajområdena bör prioritet främst ges till verksamhet som är knuten till den rörliga sjöfarten."* Obs att det här talas om *"kajområdena"* och inte enbart själva kajplatserna.

Blasieholmskajen (Nybro- och Museikajen) inom och i omedelbar anslutning till planområdet har fungerat som depåkaj för Djurgårdsfärjorna, underhållskaj för Waxholmsbolagets fartyg och lokala pendelbåtar samt vinteruppläggningskaj för Waxholmsbolaget. I de två rivningshotade magasinerna har förråd och verkstad för skärgårdsbåtarna funnits samt även lokaler för ett marinserviceföretag (MGAB).

Hyresgästerna sades dock upp redan innan detaljplaneförslaget gick ut på samråd. Förråd och verkstad har nu förvisats till Beckholmen vilket innebär en stor omväg (ca 4 km) när tekniska förnödenheter och annat skall hämtas till de fartyg som ligger vid och avgår från Blasieholmen. På Beckholmen, som ägs av staten, finns f.ö. inte tillräcklig mängd kajplatser. Det är givetvis även ur miljösynpunkt en stor fördel, att teknikverkstad, förråd och underhållskaj som tidigare kan ligga på gångavstånd från fartygen.

Sjöfartsverket har i remissyttrande motsatt sig att de för sjöfarten viktiga byggnaderna rivs. För att belysa problemet med den försämrade infrastrukturen bifogas ett yttrande från föreningen *"Röda Lanternan"*, organisation för ombordanställda (bilaga 3). Det bör här nämnas att Waxholmsbolaget inte driver skärgårdstrafiken, den är upphandlad och drivs av olika privata rederier på entreprenad. Dessutom finns ett flertal privata rederier som driver lokal- och skärgårdstrafik helt i egen regi. Även dessa rederier är i behov av en fungerande infrastruktur i anslutning till själva kajplatserna i den inre hamnen.

Tullhuset och magasinerna samt hela den historiskt, ännu fungerande kajmiljön har av Stadsmuseet klassats som särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (grön klass).

Enligt PBL 8 kap 13 § får sådana byggnader inte förvanskas och enligt 9 kap 34 § p 2 samma lag skall rivningslov inte ges till en byggnad som bör bevaras på grund av byggnadens eller bebyggelsens historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde.

Trafikantföreningen anser vidare att planförslaget strider mot MB 3 kap 8 § 1 st, där det anges att mark- och vattenområden som är lämpliga för bl.a. kommunikationer skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av sådana anläggningar.

Ett utplånande av hamnmiljön på Blasieholmen skadar påtagligt riksintresset. Enligt 3 kap 6§ MB ska ett riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset.

Bestämmelsen ska enligt 2 kap 2§ PBL tillämpas i ärenden enligt PBL. Trafikantföreningen hävdar att detaljplanen, mot bakgrund av vad som ovan anförts, strider mot 3 kap 6§ MB genom att den innebär åtgärder som påtagligt skadar viktiga uttryck för riksintresset. Projektet skulle också strida mot PBL 2 kap 3§ p.1 och 6 § p.1 vad gäller hänsyn till stadsbilden, platsens kulturvärden och intresset av en god helhetsverkan.

## 2. Kommentarer till Trafikutredningarna

I stadens "Nulägesrapport" sägs (sid 27): *"Öster om Stallgatan är Nybrokajen betydligt lugnare och trafikerades endast av de bilar som ska till och från parkeringsplatserna och arbetsplatserna på östra Blasieholmen."* Det stämmer inte. Denna del av Nybrokajen trafikerades även av fordon till Strömkajen och skärgårdsbåtarnas kajplatser där, Nationalmuseum, Hotell Lydmar och Grand Hotel samt i viss mån Skeppsholmen.

Den analys av antalet fotgängare och cyklister i planområdets närhet har gjorts när Nationalmuseum var stängt och Museikajen avstängd. Någon uppskattning av antalet fotgängare/cyklister som passerar kajen inom planområdet finns inte tillgänglig överhuvudtaget, vilket är ännu en brist. Det är högst anmärkningsvärt att gångstråket från Nybroplan/City via Nybrokajen, förbi kajen på planområdet och Museikajen till Skeppsholmen inte ens nämns. Allt tycks ha gjorts för att förminska värdet av den nuvarande hamnmiljön.

Trafiksituationen på Blasieholmen är redan nu ett problem, främst sommartid. Att ännu ett besöksmål med ett beräknat besöksantal på 600.000 personer/år tillkommer är olämpligt ur trafiksynpunkt. Från och till Strömkajen och Nybrokajen reser årligen, främst vår, sommar och höst, ca. 550.000 passagerare med skärgårdsbåtar. Därutöver tillkommer passagerare med sightseeingbåtar och pendelbåtar vid Strömkajen och Nybroplan. Dessa resande har inte tagits med i stadens trafikutredning. Ej heller har någon bedömning gjorts avseende storleken på trafiken med de sightseeingbussar som går i reguljär trafik på rundturer i centrala Stockholm enligt tidtabell (s.k. Hop-on-Hop-off-bussar). Den tämligen täta trafiken i Red Buses Stockholm, respektive Strömma Turism & Sjöfarts AB.s regi passerar Blasieholmen och denna busstrafik torde komma att utökas om Nobel Center skulle byggas här.

Någon utredning har inte heller gjorts av hur kajplatserna och skärgårds- och hamnsjöfarten från/till planområdet skulle komma att påverkas, varken efter det planerade Nobel Centers färdigställande eller under den långa tid då tullhuset och magasinen enligt planen ska rivas, schaktning av 75.000 m<sup>3</sup> ned till tolv meter ska utföras, grundvattnet ledas bort och det tilltänkta Nobel Center därefter uppföras.

Enbart frågan om förstärkning av kajen för att hindra ras vid en eventuell påsegling under byggtiden nämns i MKB:n.

Det finns några vaga uttalanden (utan redovisad utredning) från exploatören, tillsammans med en enskild tjänsteman hos Stockholms Hamnar, om att sjöfarten ska öka på Blasieholmen om Nobel Center skulle byggas där. Detta motsägs av innehållet i planen och Stockholms Hamnars egen rapport (se ovan). Det kan i sammanhanget nämnas att det så sent som den 7 april 2016 (d.v.s. efter besluten i ärendet i stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden), i minnesanteckningar från möte med företrädare för SLL, Nobel Center, Stockholms Hamnar och Stockholms stad sägs *"Stockholms Hamnar: Diskussion kring sjöfart och kajfrågorna på Blasieholmen. Tillsammans fortsätta att vara tydliga med att den rörliga sjöfarten kommer att finnas kvar. Kan vi vara något mer konkreta än vi är i dag när vi berättar om sjötrafiken på den här platsen? Camilla tar med sig frågan. Åsa skickar över befintliga frågor och svar från staden."* (se bilaga 4). Även detta visar att frågan om sjöfartens framtid på Blasieholmen inte har utretts och kommunicerats tillräckligt.

Det sägs vidare i trafikutredningen att endast 1 % av resorna till Nobel Center beräknas ske med bil. Dessa resor skulle inkludera taxi, leveranstrafik mm. Samtidigt sägs att inga P-platser kommer att finnas för Nobel Centers behov. Detta är inte trovärdigt, om inte området stängs av helt för biltrafik, vilket inte har planerats.

Enligt det ursprungliga förslaget skulle ett garage för 120 bilar byggas under det planerade Nobel Center. Under granskningsperioden ströks detta garage ur planen, efter att länsstyrelsen hotat med att fälla detaljplanen om inte Nobel Center-byggnaden krymptes något. Någon lösning på hur behovet av de 120 P-platserna ska tillgodoses på annat sätt har inte ens nämnts i utredningarna. Då alla övriga nuvarande P-platser inom planområdet, 195 st, också avses att slopas, uppkommer ett ännu större behov av P-platser. Det sägs att de 120 garageplatserna inte var avsedda för Nobel Center. Må så vara, men det är det totala behovet av P-platser som är det avgörande och Nobel Center kommer givetvis att skapa ett eget behov av P-platser. Vissa av de nämnda P-platserna som planeras tas bort används av trafikanter med skärgårdsbåtarna. Ett av de partier som röstade igenom detaljplanen, utan det ursprungligt planerade garaget, var Moderaterna. I en motion (se bilaga 5) har samma parti uppmanat Stockholm Parkering AB att utreda förutsättningarna för ett nytt garage inom 500 meter från det planerade Nobel Center och föreslagit bl.a. Blasieholmen och Skeppsholmen som plats för garaget. I motionen konstateras att 230 parkeringsplatser skulle försvinna om planen genomförs och att ett Nobel Center skulle öka parkeringsbehovet ytterligare. Det synes uppenbart att parkeringsfrågan inte har utretts tillräckligt i den trafikutredning som presenteras i detaljplaneunderlaget.

Vad gäller de trafikproblem som skulle uppstå om det planerade Nobel Center byggs på Blasieholmen får Trafikantföreningen även hänvisa till Strömma Turism & Sjöfart ABs bifogade yttrande (bilaga 6) till Stadsbyggnadskontoret samt de åsikter från Stockholms läns Bussbranschförening som framkommer i bifogad kopia på artikel i Svenska Dagbladet (bilaga 7).

Trafikantföreningen konstaterar således att trafikfrågan inte har utretts tillräckligt – det gäller såväl sjö- som landtrafiken. Det är anmärkningsvärt att denna detaljplan har förts till antagande utan att de viktiga frågor om problem för framkomligheten för turistbussar och bilar, som uppmärksammats och påpekats av de professionella trafikutövarna, har utretts noga.

De trafiklösningar som visas i utredningarna är bristfälligt underbyggda och undersökningar om vissa viktiga trafikflöden saknas. Rena felaktigheter förekommer dessutom i utredningarna och vissa slutsatser grundar sig på lösa antaganden.

Med hänsyn till de ovan anförda uppenbara bristerna i trafikutredningarna kan dessa rimligen inte godtas som underlag för ett beslut i planfrågan. Då trafikfrågan inte är löst och detaljplanen, om den vinner laga kraft, kommer att leda till stora miljöproblem på Blasieholmen med omgivning strider planen mot PBL 2 kap 5 § p.3 och 6 § p. 6.

## Övrigt

Det bör framhållas att såväl Stockholms stad som exploatören Nobelhuset AB och vissa beslutande politiker tycks ha försökt att på olika sätt förminska värdet av de grönklassade byggnaderna, tullhuset och magasinerna och hela den kulturhistoriskt intressanta hamnmiljön på Blasieholmen. Magasinerna har ägaren, Stockholms stad, låtit förfalla. Klotter på magasinerna har inte sanerats på månader (år?), trots anmälningar och tidigare nolltolerans. Sly har låtit växa upp i omedelbar närhet till magasinerna. Gatukajbeläggningen har rivits upp och ersatts av grus, där stora gropar sedan bildats. Parkeringen på platsen har varit oordnad. Dessa missförhållanden har sedan anförts som skäl för att riva och utplåna hela den historiska, ännu fungerande hamnmiljön.

Vidare har det på Stadens hemsida i ca ett år uppgetts att tomten är obebyggd (se utdrag bil. 8), innan uppgiften togs bort efter anmälan från allmänheten. Det uppges fortfarande idag på hemsidan att marken har sparats just för en sådan publikdragande byggnad som Nobel Center. Något sådant beslut finns emellertid inte diariefört enligt uppgift från exploateringskontoret (se bil. 9)

Ett flertal bilder som har spritts av Stockholms Stad och exploatören under detaljplanesamrådet och granskningsperioden har dessutom varit missvisande. Bilden från Hovslagargatan (bild nr 1) har t.ex. manipulerats. I verkligheten (se bild nr 2) finns inget fönster på övervåningen närmast gaveln på det s.k. Kokhuset (t.h), enbart på bottenvåningen. Den norra delen av Kokhuset (t.h.) har således förkortats på arkitektskissen, motsvarande en vertikal fönsterrad. Förvanskningen, som tillkom efter sänkningen av hushöjden i detaljplanen, har förmodligen gjorts för att ge sken av att det planerade centret skulle bli mindre än i verkligheten och att det skulle vara möjligt att se emellan Kokhuset och Nobelcentret från den aktuella punkten på Hovslagargatan, vilket bild nr 2 visar inte vore möjligt. Även fasaden på huset till vänster är manipulerad, förmodligen för att ge ett annat djupintryck. Nobelcentret är i planskissen dubbelt så brett som tullhuset och ligger dessutom närmare Kokhuset än tullhuset. På bilden (nr 3) från Skeppsholmen saknas Nationalmuseums annex, förmodligen för att ge sken av att det planerade centret skulle bli mer av en solitär.





### Sammanfattning

Mot bakgrund av att planförslaget strider mot riksintresset för kulturminnesvården och riksintresset Stockholms Hamn och även mot de övriga lagrum i MB och PBL som angetts ovan samt med hänsyn till vad som anförts under "Övrigt" ovan yrkar Trafikantföreningen att det överklagade beslutet upphävs.

För Skärgårdens Trafikantförening dag som ovan

Lennart Rohdin  
ordförande

Gunnar Lefrell  
2:e vice ordförande

#### Bilagor:

1. Stadgar
2. Medlemsförteckning
3. Yttrande Röda Lanternan
4. Minnesanteckningar 2016-04-07
5. Motion från Moderaterna ang. garage
6. Yttrande Strömma Turism & Sjöfart AB
7. Artikel SvD ang. busstrafik
8. Utdrag från Stadens hemsida
9. Kopia; e-postmeddelande från exploateringskontoret
10. Minnesanteckningar 2012-03-21
11. Utdrag ur konstituerande protokoll utvisande firmateckning

***Skärgårdens trafikantförening***  
Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm. Telefon och fax 08-662 89 02  
e-post: skargardstrafikanten@tele2.se Internet: www.skargardstrafikanten.se