



WSP Environmental

Att: Jonas Rune

121 88 Stockholm-Globen

Synpunkter på Nobelhuset ABs ansökan om bortledning av grundvatten på Blasieholmen, samråd enligt 6 kap. 4 § miljöbalken

Beredd tillfälle att inkomma med synpunkter på rubr. projekt får Skärgårdens Trafikantförening (nedan Trafikantföreningen) framföra följande.

Inledning

Det sägs i Nobelhuset ABs rubr. ansökan att denna endast berör en lokalisering av Nobel Center *på Blasieholmen* och att alternativa lokaliseringar och utformningar av Nobel Center kommer att utredas inom planprocessen. Trafikantföreningen hälsar med tillfredsställelse att det numera sägs att det i planprocessen kommer att utredas alternativa placeringar av centret.

Skälen till Trafikantföreningens motstånd till den föreslagna placeringen av ett Nobel Center *på Blasieholmen* är främst att den levande sjöfartsverksamheten förvisas från Blasieholmen. Där finns bl.a. kajplatser och byggnader för service och underhåll av Stockholms skärgårdsbåtar och Djurgårdsfärjorna samt administrativa lokaler för lokala rederi-er. Kajplatserna inom det aktuella exploateringsområdet används även som reservplatser för den reguljära skärgårdstrafiken när Strömkajen av olika anledningar inte kan användas, som t.ex. vid olika evenemang på Strömmen. Några alternativ till norra Blasieholmen/Nybrokajen i form av andra tillgängliga och lika centralt belägna kajer i Stockholms innerstad i nära anknäytning till skärgårdsbåtarnas ordinarie kajplatser och med tillhörande verkstads- och servicelokaler finns inte. Samtliga hyresgäster i nämnda byggnader har sagts upp med anledning av Nobelstiftelsens/ Nobelhuset ABs planer på Nobel Center.

Nedan framförs närmare synpunkter på rubr. ansökan i de delar den berör Trafikantföreningens intresseområde, varvid den i samrådsunderlaget använda rubriceringen används. Ansökan tar upp såväl effekterna av själva vattenavledningen som av den schaktning vilken är en förutsättning för vattenavledningen. Trafikantföreningen kommenterar därför effekterna av båda dessa sammanhängande verksamheter.

Riksintressen (sid 8)

Riksintresse för kulturmiljövården

Hela Blasieholmen ligger inom fornlämning RAÄ 103. Enligt 2 kap. 12§ kulturminneslagen krävs tillstånd från länsstyrelsen för schaktning, grävning och andra ingrepp i mark. Stockholms innerstad med Djurgården är av riksintresse för kulturmiljövården och omfattas av Miljöbalkens kap 3. Där regleras att riksintresset ska skyddas mot påtaglig skada, d.v.s. att områdets kulturhistoriska värden ska bevaras och skyddas från åtgärder som medför påtaglig negativ kulturmiljöpåverkan. Stockholms stad beskriver det ovan nämnda tullhuset och hamnmagasinen samt platsens kulturhistoriska värde på följande sätt:

”Tullhuset har högt kulturhistoriskt värde som en representant för det sena 1800-talets myndighets- och administrationsbyggnader i allmänhet och för Stockholms tullväsende i synnerhet. Tullhuset är en länk i kedjan av tullhus i Stockholm från olika tider och är ritat av den välkände arkitekten Axel Fredrik Nyström som även står bakom gamla riksarkivet.

Magasinsbyggnaderna från 1910 tillsammans med markbeläggningen av storgatsten speglar en strävan vid 1900-talets början att förbättra tullens arbetsmiljö och skapa bättre och modernare lagringsmöjligheter i Stockholms hamnar. Magasinen är idag unika för Stockholm, då några liknande magasin inte längre finns bevarade i Stockholms hamnar.”

”Den fria hamnplanen kännetecknas på långt håll, t.ex. från Slussen och från Djurgården, främst av frånvaron av högre stadsbebyggelse. Hamnverksamhetens funktionsyta tränger undan stenstadsfronten, som i övrigt löper kontinuerligt från Strandvägen via Nybroviken ut på Blasieholmen, och skapar en öppning i stadsväven. Den öppna ytan förstärker och accentuerar med sitt luftrum även den relativt smala Blasieholmsuddens arkipelagkaraktär och stadens skiktade och scenografiska kvalitet.”

”När man befinner sig på udden är hamnkaraktären påtaglig, trots att de öppna ytorna upptas av parkeringsplatser. Kajens stenskonung skapar tillsammans med markbeläggningen av storgatsten, en bevarad kranbaneräls, tullhuset och magasinen i direkt anslutning till och riktade mot den snedskurna kajen, karaktären av en godshamn. Närheten till stadsfronten låter oss förstå hur hamnfunktionen tidigare var en integrerad del av den centrala staden och det viktiga nav kring vilket handeln rörde sig. Inte på något annat ställe i staden finns någon liknande hamnmiljö bevarad. Hamnmagasinen som tidigare var vanliga i alla stadens hamnar är också, troligen beroende på sin enkla funktion och byggnadsätt, de enda bevarade i sitt slag.”

(Ur ”Nuläges- och värdebeskrivning av Blasieholmsudden och dess omgivande vattenrum”
2013 dnr 2013-00460-54)

Det är dessa kulturhistoriskt intressanta byggnader och miljöer, vilka fortfarande används för viktig sjöfartssamhet, som måste offras om Nobelhusets ABs planer på bortledning av grundvatten och därmed sammanhängande schaktning på platsen genomförs. Mot bakgrund härav anser Trafikantföreningen att den sökta verksamheten strider mot det i miljöbalkens 3 kap reglerade riksintresset för kulturmiljövården.

Riksintressen för sjöfarten

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 och den 30 augusti 2004 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Stockholms län, däribland Stockholms hamn. Även om de av projektet berörda kajområdena inte anses vara av riksintresse (det statliga anspråket) fyller de en viktig regional funktion genom att de försörjer regionen med speciella produkter samtidigt som de har en strategisk lokalisering i regionen och inga fullgoda alternativ finns för dessa transporter. Länsstyrelsen i Stockholms län har uttalat följande:

”Skärgårdstrafiken uppfyller en regionalt viktig transportfunktion och är också betydelsefull för Stockholm som turistmål. Stockholms kajer är viktiga för denna trafik. Sjötrafiken som utgår från Strömkajen/Nybroviken utgörs av en omfattande lokal- och chartertrafik till skärgården samt oregelbunden kryssnings- trafik. Hamndelen Strömkajen/Nybroviken är därför 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 stadsmiljön och är viktiga för att upprätthålla möjligheterna att komma ut i skärgården eller in i Mälaren för de som inte har egen båt. Citynära ankoringsplatser är dessutom helt avgörande för en effektiv lokal passagerartransport på vatten.”

(Rapport 2005:17 ”Riksintresset Stockholms hamn” sid. 24 f.)

I miljöbalken 3 kap 8 § 1 st. sägs vidare, vad gäller områden, som inte är av riksintresse:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energi- produktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.”

I Stockholms Hamns Rapport "Kajstrategi för Stockholms hamnar" 2014 sägs bl.a. följande:

"Även ianspråktagande av delar av Blasieholmen för det blivande Nobelcentret kommer sannolikt att innebära begränsad användning av kajerna för rörlig sjöfart." (sid 6) "Vad gäller kajområdena bör prioritet främst ges till verksamhet som är knuten till den rörliga sjöfarten." (sid 20) "Den rörliga trafiken är såväl ett nödvändigt transportmedel för boende i skärgården som en spännande upplevelse för besökare som vattenvägen kan ta sig runt till staden och ut i skärgården." (sid 18) "Vattenvägarna i innerstaden har stor potential att kunna utnyttjas som en lösning på de trafikutmaningar Stockholm står inför som följd av den växande befolkningen i regionen och då stora infrastrukturprojekt begränsar trafiken i innerstaden." (sid 23)

Av nämnda rapport framgår också att antalet kajplatser för den rörliga sjöfarten på senare tid har minskat, medan behovet av kajplatser för den denna sjöfart samtidigt har ökat och väntas göra så även i framtiden.

Trafikantföreningen delar fullt ut Stockholms Hamns nyss nämnda ståndpunkter, med det tillägget att den kollektiva skärgårdstrafikens huvudsakliga kajplatser återfinns på Blasieholmen/Strömkajen. Översiktsplanen "Promenadstaden" från 2010 tar upp ett antal punkter under rubriken "Stockholm som staden på vatten", bland annat att stadens hamnfunktioner ska säkras samt att staden ska ha en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten.

Av samrådsunderlaget sid 5, fig 2, benämnd "Construction Establishment Area" framgår att trafiken till och från schaktgropen (se "Access to Construction Site") skall framföras på Museikajen utanför Nationalmuseum och dess annex. Därmed kan inte heller denna kajdel användas av sjöfarten under den, ej närmare angivna tid, som den sökta verksamheten planeras att pågå.

Den sökta vatten- och schaktningsverksamheten innebär således att de byggnader inom projektområdet som för närvarande används av sjöfarten kommer att rivras samt att kajen och kajplatserna inte kommer att kunna utnyttjas. Projektet motverkar således Stockholms Hamns strategi att den rörliga sjöfarten skall ha prioritet till kajplatserna och strider även mot tankarna i Länsstyrelsens nämnda rapport 2005:17. Det strider också mot inriktningen i den nämnda översiktsplanen samt enligt Trafikantföreningens uppfattning även mot bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken.

Miljöpåverkan

Direkt påverkan – Byggnader och installationer (sid. 11)

Tullhuset

Det konstateras i samrådsunderlaget att en sänkning av grundvattennivån i jord kan medföra skador för bl.a. byggnader. Det sägs också att tullhuset ligger i mitten av planerat schaktområde. Man kan härvid få uppfattningen att skadorna på tullhuset skulle inskränka sig husets grundläggning. Ingenting sägs om om att tullhuset måste rivras för projektets genomförande.

Anmärkningsvärt är också att de kulturhistoriskt unika hamnmagasinen (se Stockholms stads beskrivning ovan), som används för sjöfartsverksamhet, överhuvudtaget inte nämns i underlaget, trots att även de måste avlägsnas för att möjliggöra schaktningen och den därmed sammanhängande bortledningen av grundvatten.

Indirekt påverkan – Utsläpp till mark, luft och vatten (sid 13)

Trafikantföreningen efterlyser en omfattande redogörelse för projektets miljöpåverkan vad gäller olika typer av utsläpp m.m.. En sådan redogörelse är av särskilt intresse eftersom projektet inkräktar på den sjöburna kollektivtrafikens behov av kajplatser m.m. och därmed kan medföra begränsningar i kollektivtrafiken i regionen. Stockholms stad har genom den s.k. Framkomlighetsstrategin tagit beslut om att öka framkomligheten för kapacitetsstarka färdmedel, dvs. kollektivtrafik, godsfordon med hög beläggning, cykel och gång. Den sökta verksamheten ökar inte nämnda framkomlighet utan minskar den – inte bara genom att kajplatserna och byggnaderna inte kan användas för den sjöburna kollektivtrafiken, utan även genom att en omfattande byggtrafik under en avsevärd tid kommer att trafikera det underdimensionerade gatunätet på Blasieholmen, vilket nyttjas av bl.a. hundratusentals trafikanter per år på väg till skärgårdsbåtarna samt besökare till museer och hotell på Blasieholmen och Skeppsholmen.

Det är i detta sammanhang även intressant att notera, att Ingenjörsvetenskapsakademien och Sveriges Byggindustrier, i samarbete med bl.a. Stockholms stad, nyligen har lämnat en rapport "Klimatpåverkan från byggprocessen". I rapporten konstateras att beräkningar indikerar att den totala klimatpåverkan från byggprocesser i Sverige uppgår till cirka 10 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år och att det är i samma storleksordning som utsläppen från alla personbilar Sverige, och mer än vad alla lastbilar och bussar genererar. I rapporten sägs även: "Kunskapen om byggprocessens klimatbelastning är begränsad hos såväl politiker och tjänstemän i offentliga sektorn, som hos privata beställare, entreprenörer och leverantörer."

I samrådsunderlaget nämns kort att det kommer att ställas krav på att arbetsmaskiner skall använda "miljödiesel" (ett mångtydigt begrepp som inte definieras i underlaget) och att risk för utsläpp från bränsletankar kommer att hanteras samt att krav kommer att ställas på korrekt hantering av kemikalier och spill. Inget sägs dock om t.ex. de stora CO₂-utsläpp som projektet kommer att generera.

Sammanfattning

Trafikantföreningen konstaterar att den sökta verksamheten - avledning av grundvatten och därmed sammanhängande schaktning på Blasieholmen - kommer att innebära en inskränkning av den kollektiva lokala och kommungränsöverskridande sjöfartens tillgång till centrala kajplatser och kajtor samt rivning av service- och administrationslokaler som används av sjöfarten, vilka dessutom har ett högt kulturhistoriskt värde. Mot bakgrund härav strider den sökta vatten- och schaktningsverksamheten helt uppenbart mot Stockholms Hamnars strategi att den rörliga sjöfarten skall ha prioritet till kajplatserna och kajtor i hamnen. Den strider också mot inriktningen i ovan nämnda översiktsplan och Länsstyrelsens uttalanden om att behålla den hamnverksamhet som finns på platsen samt även mot bestämmelserna i 3 kap miljöbalken.

Stockholm den 1 september 2014
Skärgårdens trafikantförening

Bengt Adamsson
Ordförande

Lars Berglöf
Trafikkommittén

Skärgårdens trafikantförening bildades år 1963 för att under devisen "Skärgårdstrafik för alla" tillvarata och uppmärksamma samtliga resandekategoriernas behov och önskemål. Föreningen har drygt 1.600 enskilda medlemmar och därtill ungefär 250 föreningar, organisationer och andra intressenter som medlemmar. Föreningen är en ideell och politiskt obunden organisation som företräder såväl bofasta, deltidsboende och besökande i Stockholms skärgård och Mälaren. Föreningen har arbetsgrupper, bland annat en trafikkommitté och en bryggkommitté som är medlemmarna behjälplig bland annat vid ny- eller ombyggnation. Föreningen verkar även för en utökad kollektiv båttrafik i Stockholms hamn och närområde bland annat i samverkan med berörda kommuner.

Skärgårdens trafikantförening ger ut Skärgårdsboken samt arrangerar Skärgårdsbåtens Dag årligen sedan 1964, och firas en onsdagkväll i början av juni månad. Stockholms ångbåtar deltar och därtill ett flertal motordrivna skärgårdsbåtar i traditionell båtparad till Vaxholm. Skärgårdens trafikantförening arrangerar årligen flera medlemsmöten som behandlar aktuella frågor rörande trafik, bryggor eller föredrag om skärgården. Föreningens tidskrift, Skärgårdstrafikanten, med aktuella förenings-, trafik-, och skärgårdsfrågor utsändes till medlemmarna tre gånger per år.

Skärgårdens trafikantförening

Nybrogatan 76, 114 41 Stockholm. Telefon och fax 08-662 89 02

e-post: skargardstrafikanten@tele2.se Internet: www.skargardstrafikanten.se