

Till Länsstyrelsen
Stockholms län

2016-05-23

Inges till:
Stadsbyggnadskontoret, SBK
Box 8314
104 20 Stockholm
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Överklagande

Beslut som överklagas:

Kommunfullmäktiges i Stockholms kommun beslut att anta förslag till detaljplan för Nobel Center på Blasieholmen, del av Norrmalm 3:43, i stadsdelen Norrmalm, Stockholm. DP: 2013-00460.

Beslutsdatum: 2016-04-25. Dnr: 120-514/2016.

Klagande

Föreningen "Stockholms Sjögård" är en samarbetsorganisation som bildades våren 2002. Stockholms Sjögård har drygt 70 föreningar och organisationer som medlemmar. Dessa representerar mer än hundratusen enskilda personer.

Sjögårdens verksamhetsområde omfattar Skeppsholmen – Kastellholmen – västra Djurgården, Beckholmen inkl Stockholms lotsstation Rosenvik – kajerna från

Nationalmuseum till Strandvägskajen vid Djurgårdsbron, inklusive Nybroviken och Sjöhistoriska museet.

Bland Sjögårdens uppgifter kan nämnas att verka för att stärka maritima intressen i allmänhet och inom Sjögården i synnerhet. "Sjögård" är en benämning på en inhägnad bestående av pålverk som inhyser fartyg. Stockholms Sjögård företräder i dessa maritima ärenden verksamhetsutövare inom den lokala sjötrafiken och inom det maritima kulturarvet som direkt påverkas av beslutet att anta detaljplanen. Vidare uppfyller Stockholms Sjögård kriterierna för en miljöorganisation enligt MB 16 kap 13§ vilket innebär att föreningen har talerätt som representant för "den berörda allmänheten" och därmed rätt enligt PBL 13 kap 12§ att överklaga ett beslut att anta en detaljplan som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Stockholms Sjögård har också i yttrande över sammanställning av samråd formellt anmält sig som sakägare i planärendet.

Yrkande

Stockholms Sjögård yrkar att ovan nämnt beslut upphävs.

Stockholms Sjögård hemställer vidare att:

... ärendet remitteras till Riksantikvarieämbetet för bedömning av projektets effekter på kringliggande byggnadsminnen stadsbilden samt stora förändringar i av hamnmiljön mot bakgrund av riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården.

... att Stockholms hamnar utreder påverkan på riksintresset Stockholms hamn och vidare konsekvenser för den lokala och regionala sjötrafiken sam i den händelse intrång i riksintresset kan bedömas göras också utreder hållbara alternativ för sjöfartens behov.

... att Länsstyrelsen speciellt utreder gränsytan och påverkan av rekvisiten för Miljöbalkens bestämmelser om Kungliga Nationalstadsparken speciellt i perspektivet av de tillkommande och tänkbara krav kring uppförandet av ett Nobelcenter som exempelvis ges vid handen i bifogade motion och Tjänsteutlåtande från Exploateringskontoret.

... att Länsstyrelsen granskar planprocessens genomförande med avseende på rekvisiten i bygglagen och uppdraget att skapa ett komplett beslutsunderlag för politiska beslut med nedanstående motivering som underlag och även eventuellt

andra tillkommande beslut som inte funnits framme för allmänhetens bedömande och politiska beslut som exempelvis ovanstående exempel.

... att Länsstyrelsen uppdrar till kulturvårdande myndigheter som Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer att göra en mer komplett bedömning av påverkan på fornlämningar och fornfynd enligt Kulturmiljölagen.

... att Länsstyrelsen granskar miljökonsekvensbeskrivningen och återremitterar denna till Stockholms Stadsbyggnadskontor för att ta fram ett realistiskt så kallat nollalternativ där Blasieholmsudden beskrivet utifrån en alternativ utveckling där skärgårdstrafiken och den lokala sjötrafiken ges en trolig och tänkbar betydande roll i utvecklingen av Blasieholmsudden som ett besöksmål och som en viktig länk i utveckling av miljöanpassade transporter och starka besöksmål inom regionen.

... att Länsstyrelsen granskar den beslutande processen i relation till rekvisiten i Plan- och Bygglagen samt den underliggande Århuskonventionen i perspektivet av att beslut om att anta planen fattas trots att en övervägande majoritet av sakägare, kulturvårdande myndigheter och allmänhet i yttranden avstyrkt planen samt att Länsstyrelsen i den händelse man finner beslutsprocessen som klandervärd låter Förvaltningsrätten avgöra ärendet.

Motiveringar

Stockholms Sjögård har som många andra sakägare och allmänhet lämnat synpunkter och förslag i samrådsprocessen. Plan- och Bygglagens innehåller rekvisit om att medborgarinflytandet ska vara stort. I lagens förarbeten anger man specifikt vikten av öppenhet och utarbetandet av korrekt beslutsunderlag.

Förarbeten till PBL Prop 1985/86: "Medborgarinflytandet förbättras. Vid planläggning skall genom information och debatt eftersträvas ett så fullständigt beslutsunderlag som möjligt för de politiska organen. Alla boende som berörs av en plan eller ett beslut om tillstånd skall, liksom hyresgästernas organisationer, ha samma ställning som sakägarna."

Det återspeglar sig i Plan- och Bygglagen på många punkter bland annat i:

5 kap 12 §: *Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.*

Det betyder i klartext att beredning av samrådsunderlag och yttranden ska ge en rättvisande bild av planen och samrådets resultat. Där torde det även vara av betydelse att yttranden också viktas i relation till det sätt planen påverkar sakägare och allmänhet.

Den plansammanställning som presenterats beslutsfattande folkvalda instanser återspeglar inte resultatet av samrådet.

Det kan exemplifieras på många sätt. Bland annat har man viklat yttranden i relation till antalet inkomna yttranden. Det får exempelvis till resultat att det enligt sammanställningen är 8 % procent som är oroliga för sjöfarten. Viktningar av denna karaktär måste sättas i relation till yttrandets bas (vem yttrandet kommer från och vilka intressen denne företräder). Omvandlar man denna siffra till andel av befolkning eller yttrandeinstans eller reell påverkan av fysiska verksamheter så torde en avgörande majoritet av dem som yttrat sig vara oroliga för sjöfarten.

Vidare står i sammanställningen och beslutsunderlaget att: *"Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller påverkan på kulturmiljövärden och stadsbild, främst med avseende på byggnadens storlek."*

Detta påstående är inte korrekt och styrks inte av fakta i de yttranden som lämnats. Till och med stadens egna kulturvårdande instanser ser negativt på det aktuella detaljplaneförslaget.

Stadsbyggnadskontoret har brustit i objektivitet och förmåga att skapa en korrekt bild av samrådets resultat.

Lagstiftningen har inte kommit till för att manipuleras utan för att följas. Plan- och Bygglagen är ett uttryck för "vardagsdemokrati" och viktig hänsyn till andra intressen än exploatörens. Vad vi än tycker i sakfrågan - måste vi alla agera på ett sätt som främjar den lokala demokratin och tar hänsyn till andra riksintressen.

Miljöbalken och dess påverkan på planen.

Vid förarbeten till den gällande Miljöbalken så implementerades också rekvisiten i Åhrhuskonventionen. Åhrhuskonventionen omfattar:

- *Rätten till information från offentliga myndigheter,*
- *Rätten att delta i beslutsprocesser och*
- *Rätten till rättslig prövning.*

Plan- och Bygglagens hänvisning till Miljöbalken i fråga om intrång i Riksintressen är uppenbara på Blasieholmsudden:

Miljöbalken 3 kap 1 §: Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företrädare skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

10 § Om ett område enligt 5-8 §§ är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt...

Stockholms Hamnar och Skärgårdstrafiken är Riksintressen. Det framgår även i Stockholms Hamnars AB yttrande. Man ställer sig inte negativ till ett Nobelcenter men understryker att hamnen som Riksintresse inte får påverkas.

Skärgårdstrafiken är också ett viktigt inslag i stockholmsbilden och utrustningskajen på Blasieholmen skapar atmosfär och bidrar till att tydliggöra vår levande historia. Kapaciteten på Blasieholmen är en viktig förutsättning för transporter till skärgården och också de lokala sjötransporter som sker på Stockholms inre vatten och inom Stockholms hamn.

Miljöbalkens bestämmelser om Nationalstadspark påverkar också exploateringen av Blasieholmsudden som utgör gränssnittet till Kungliga Nationalstadsparken. Blasieholmsudden hör bebyggelsemässigt till Nationalstadsparken och eventuellt tillkommande byggnader skall anpassas till Nationalstadsparkens bebyggelsekaraktär. Även verksamheterna ska spegla Kungliga Nationalstadsparkens väsen och i denna del av parken harmoniera med det område som definieras som Sjögården i Länsstyrelsens Utvecklingsplan.

Uppförandet av ett Nobelcenter kommer också att menligt påverka Skeppsholmen, sannolikt med krav på utökade parkeringsplatser (se bilagor) och kraftigt störande trafik i denna känsliga och synnerligen attraktiva publika och skyddade miljö. Det framkommer även i det underlag som presenterats om trafikutveckling.

Planunderlag och resultat av samråd innehåller inte bedömningar eller avspeglar yttranden som kan anses vara korrekta eller hållbara i relation till rekvisiten i Miljöbalkens tredje kapitel. Det ligger både i tillsynsmyndigheters intresse och i exploatörens intresse att detta hanteras på ett korrekt sätt. Samrådet bör alltså även i detta avseende göras om med ett bättre underlag och med en sammanställning som ger beslutsfattare ett beslutsunderlag som motsvarar kraven från lagstiftning och politisk hederlighet.

Miljöbalken 6 kap: Miljökonsekvensbeskrivningar och annat beslutsunderlag (även PBL 3, 4 kap).

Miljökonsekvensbeskrivningen är i stora stycken bristfällig. Enlig planunderlaget så har det funnits vissa verksamheter som kan ha genererat markföroreningar, bland annat en bensinstation. Det kan vara på plats att erinra om att 1555 flyttade Flottans Skeppsgård till Kävlingen (Blasieholmen). Här byggdes och underhölls flottans krigsfartyg. Här byggdes bland annat Regalskeppet Vasa. Skeppsbyggnad och underhåll innebär stor användning av

tjära och beck och sannolikt också tjärförädling - tjärkok. Brännförgyllning och färger som cinnoberrött och mönja innehåller både kvicksilver och bly.

Vi vet också från renoveringen av Strömkajen att uttjänta pråmar och skepp använts för utfyllnad av området. Det gäller inte minst utfyllnaden av gamla Sillhovet och just det område som nu benämns Blasieholmsudden.

I Stockholm har vi färsk erfarenheter från liknande markområden. Saneringen av Beckholmen kostade i runda tal 200 miljoner och då sanerade man bara till vattennivå.

Det är till visshet gränsande sannolikhet att området med utfyllnad kommer att innehålla stora mängder av polycykliska aromatiska kolväten, kvicksilver och bly. Även om schaktning naturligt kommer att avlägsna dessa massor så måste de antingen renas eller deponeras. Dessutom kommer det att läcka föroreningar ut i kringliggande vattenområde.

Att i planunderlaget skriva att: - *"risken för människors hälsa med planerad verksamhet bedöms som låg"* - kan inte ses som seriöst och kan inte bygga på erfarenhet och kunskap.

Miljökonsekvensbeskrivningen skall redovisa ett nollalternativ, dvs. en beskrivning av konsekvenserna av om planen inte genomförs. Det nollalternativ som redovisas är att området behålls så som det ser ut i dag. Nollalternativet bör istället spegla en trolig utveckling av miljön för det fall planen inte genomförs (se t.ex. Boverkets skrift "Miljöbedömningar för planer enligt plan- och bygglagen, 2006, s 30). Det är inte minst viktigt för att motverka vanvård och långsam förstörelse av kulturmiljöer som ett incitament eller argument för att riva dessa. Det har Stockholm fått nog av.

Ett troligt alternativ om detaljplanen inte antas är att området genomgår en allmän upprustning och att det finns en levande maritim verksamhet längs kajerna och att byggnaderna får en maritim och publik användning. Stockholms Sjögård och andra har påtalat betydelsen av att utveckla skärgårdstrafikens behov genom att knyta samma Strömkajen och Nybrokajerna med Blasieholmsudden som ett samlande område: "Skärgårdstorget som förstärker Stockholms profil och bevarar viktig maritim kultur".

Kravet på redovisning av rimliga alternativ i miljökonsekvensbeskrivningen är därmed inte uppfyllt.

På flera ställen anförs att hamnmiljön på Blasieholmsudden historiskt sett har haft en relativt liten betydelse. Beskrivningen används för att felaktigt förminska planens negativa påverkan på riksintresset. Det finns inget stöd för den uppfattningen i vare sig underlag eller verklighet. Blasieholmsudden har varit och är av stor betydelse för Stockholm som sjöfartsstad. Besök gärna området när som helst på dygnet!

Dessa faktabaserade synpunkter framkommer i flera av de yttranden som ingivits och dessutom från synnerligen påverkade sakägare. I sammanställning eller beslutsunderlag har

ingen som helst hänsyn tagits till dessa fakta. Hur ska politiker kunna fatta rätt beslut om beslutsunderlaget inte innehåller sakägares konkreta, förnuftiga och faktabaserade synpunkter.

Det föreligger tydliga incitament för att planen även med avseende på miljökonsekvensbeskrivning måste göras om och att sammanställningen av yttranden som inkommit under samråd ska ställas under annan kontroll för att spegla det faktiska resultatet.

Planen i relation till Kulturmiljölagen

Kulturmiljölagen 2 kap. Fornminnen - Fornlämningar och fornyfynd

1 § Fornlämningar är skyddade enligt denna lag.

Fornlämningar är följande lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna:

7. färdvägar och broar, hamnanläggningar, vårdkasar, vägmärken, sjömärken och likartade anläggningar för samfärdsel samt gränsmärken och labyrinter, och

8. fartygslämningar.

Planen eller sammanställningen av samrådet innehåller inga delar om undersökning av kulturhistoriska värden i relation till rekvisiten i Kulturmiljölagen. Oomtvistad erfarenhet och kunskap om Stockholms kulturlager visar entydigt på att Blasieholmsuddens fyllnadsmassor vid Sillhovet och Käpplingen innehåller sannolika arkeologiska fynd som skulle berika och utveckla vår kunskap om det forntida Stockholm. Här finns fartygslämningar, lämningar efter handel och varvsverksamhet men framförallt en till forntiden kopplad nu levande maritim kultur bland annat representerad av dagens verksamhet.

Det föreligger tydliga incitament för att planen även med avseende på Kulturmiljölagen måste göras om och att sammanställningen av yttranden som inkommit under samråd ska ställas under annan kontroll för att spegla det faktiska resultatet.

Regionens ekonomi är beroende av sjöfarten

Stockholm är en stad byggd på vatten. Sjöfartens betydelse kan absolut inte överskattas - varken för rekreation eller för varu- och persontransporter. En stor del av den inkommande turismen bygger på de värden som Stockholm har med sina vatten och broar, liksom för att många personer ska kunna komma sjövägen till vår huvudstad.

Skärgårdstrafiken är en del av vår lokaltrafik

Skärgårdstrafiken är en del av Stockholms lokaltrafik med daglig trafik året om. Waxholmsbolaget transporterar över 4 miljoner passagerare och 7 000 ton gods per år.

Ungefär 2,5 miljoner passagerare väljer varje år att ta båtarna till Djurgården och Fjäderholmarna. Öarna i Mälaren och skärgården lockar mer än en miljon resenärer.

Fristående operatörer som Strömma Turism & Sjöfart, Ressel med flera svarar också för en ansevärd mängd passagerare.

Nybrokajen och Museikajen på Blasieholmen är en förutsättning för en utveckling som främjar Skärgårdstrafiken och turistnäringen. I ett övergripande ekonomiskt perspektiv och då inte minst vad avser intäkter till staden och dess näringsidkare måste ett Nobelcenter framstå som en droppe i atlanten i jämförelse.

Blasieholmsudden är en av få möjliga lokaliseringar för en utökad skärgårdstrafik och också den enda plats där man knyter samman befintliga kajlägen som Strömkajen och övriga kajer vid Nybroviken med väderskyddade utrymmen för skärgårdstrafikens passagerare, kontaktpunkt för skärgårdens näringsidkare och kulturhistorisk informationspunkt för Stockholms sjöfart och skärgårdstrafik. Bedömningar i perspektiv av konsekvenser för sjötrafiken eller påverkan på kulturmiljön är inte beskrivna på ett adekvat sätt i plan och beslutsunderlaget till planen. Planen tar inte fram hållbara alternativ och den förutsätter att de stora ekonomiska följderna av ett Nobelcenter får i direkt och indirekt påverkan på andra verksamheter och sakägares egendom ska bäras av annan part än den som uppför Nobelcenter enligt beslutad plan.

För Stockholms Sjögård

*Gunnar Haeger
Ordförande*

Olle Neckman

Handläggande ledamot

Bilagor: Bilaga 1 (motion Parkering), Bilaga 2 (tjänsteutlåtande)

66

Bilaga nummer 1
Till tjänsteutl./mem
av den 2016-04-15
Dnr E2016-00863

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
Registraturet	
Ink.	2015-09-28
Dnr:	106-1474/2015
Till:	R.VII



Motion av Joakim Larsson (M) om parkeringslösning för Nobel Center

Redan idag råder det brist på parkeringsplatser på Blasieholmen. I det pågående detaljplaneförslaget för ett Nobel Center försvinner cirka 230 parkeringsplatser på Blasieholmen, varav 130 förhyrs med betydande köer. Därutöver tillförs området genom Nobel Center en viktig ny målpunkt som kommer att öka parkeringsbehovet ytterligare. Inte minst om Nobel Center ska bli den mötesplats som alla parter eftersträvar.

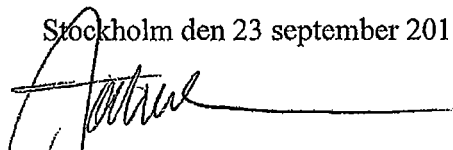
I planförslaget bedöms det inte längre möjligt att bygga en parkeringsanläggning under Nobel Center. Idag finns heller ingen publik parkeringsanläggning i närheten av det framtida Nobel Center.


Stockholms parkering uppmanas därför att utreda förutsättningarna för ett nytt garage inom 500 meter från det framtida Nobel Center. Det kan exempelvis handla om en ny anläggning på Blasieholmen, en försänkning i anslutning till kajerna, vid armémuseum, på Skeppsholmen eller under Raoul Wallenbergs torg.

I syfte att öka tillgängligheten till det framtida Nobel Center föreslår jag att kommunfullmäktige beslutar:

att uppdra åt Stockholms Parkering AB utreda förutsättningarna för ett nytt parkeringsgarage för bilar inom 500 meter från det framtida Nobel Center.

Stockholm den 23 september 2015


Joakim Larsson (M)


Cecilia Brinck (M)



Exploateringskontoret
Avdelningen för Projektutveckling

Tjänsteutlåtande
Dnr E2016-00863
Sida 1 (4)
2016-04-15

Handläggare
Victoria Zimmermann Grönros
08-508 262 58

Till
Exploateringsnämnden
2016-05-19

Parkeringslösning för Nobel Center. Motion (2015:66) från Joakim Larsson (M) och Cecilia Brinck (M). Svar på remiss från Kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Håkan Falk
Förvaltningschef

Gunnar Jensen
Avdelningschef

Sara Lundén
Enhetschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har till bland andra exploateringsnämnden remitterat en motion (2015:66) om parkeringslösning för Nobel Center.

I motionen framförs att det idag råder brist på parkeringsplatser på Blasieholmen och att det i och med detaljplanen för Nobel Center kommer att försvinna ca 230 parkeringsplatser. I motionen föreslås att Stockholm Parkering utreder förutsättningarna för ett nytt parkeringsgarage för bilar inom 500 meter från det framtida Nobel Center.

Mot bakgrund av de utredningar och de ställningstaganden som gjorts under planarbetet har exploateringskontoret,

Exploateringskontoret
Avdelningen för Projektutveckling

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 58
Växel 08-508 276 00
Fax 08-508 262 62
victoria.gronros@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret gjort den gemensamma bedömningen att parkeringsbehovet som genereras av ett Nobel Center, samt det behov som uppstår när befintliga parkeringsplatser på Blasieholmen försvinner, kan täckas av den tillgång på parkeringsplatser som idag finns i city. Exploateringskontoret bedömer att detta ställningstagande fortfarande gäller och det ligger i linje med Framkomlighetsstrategin och liknande prioriteringar sker även på andra platser i city och innerstaden.

Remissen

Kommunstyrelsen har till bland andra exploateringsnämnden remitterat en motion (2015:66) om parkeringslösning för Nobel Center.

Remissen är skriven av Joakim Larsson och Cecilia Brinck, båda (M). Övriga remissinstanser är Norrmalms stadsdelsnämnd, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholm Business Region, Stockholms stadshus AB (Stockholm Parkering) och stadsledningskontoret.

Senaste svarsdatum för remissen är 31 maj 2016.

I motionen framförs att det idag råder brist på parkeringsplatser på Blasieholmen och att det i och med detaljplanen för Nobel Center kommer att försvinna ca 230 parkeringsplatser. I motionen föreslås att Stockholm Parkering utreder förutsättningarna för ett nytt parkeringsgarage för bilar inom 500 meter från det framtida Nobel Center.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av exploateringskontoret.

Exploateringskontorets synpunkter

Under de senaste tio åren har trafikutvecklingen i Stockholm blivit allt mer präglad av gång, cykel och kollektivtrafik. Biltrafiken har minskat. De prognoser som har tagits fram visar dessutom att denna trend kommer att fortsätta. Staden arbetar även i enlighet med framkomlighetsstrategin för att prioritera mellan olika trafikslag för att på ett hållbart och effektivt sätt transportera så många människor som möjligt.

I detaljplanens samrådsskede kommunicerades ett parkeringsgarage under Nobel Center. Detta togs dock bort till granskningen främst på grund av att det mycket begränsade gatutrymmet på Blasieholmen inte lämpar sig för allmän biltrafik och i synnerhet inte söktrafik för parkering. Dessutom såg stadens förvaltningar stora potentiella risker med att bygga ett underjordiskt garage mellan tunnelbanans förlängning och den gamla kajkonstruktionen.

Under arbetet med detaljplanen till Nobel Center har bland annat tagits fram en trafikutredning och en parkeringsutredning. 54 procent av de framtida besökarna till Nobel Center beräknas anlända till fots, 40 procent med kollektivtrafik (turistbussar inräknat) och 5 procent med cykel. Endast 1 procent beräknas anlända med bil. Under en helgdag på sommaren motsvarar det ca 40 besökare. Angöring med bil är möjlig och även parkering för funktionshindrade finns i direkt anslutning till Nobel Centers huvudentré. Parkeringsutredningen konstaterar, i enlighet med uppgifter från Stockholm parkering, att det finns en stor efterfrågan på förhyrd parkering på Blasieholmen. Alla Stockholm parkerings 128 platser är uthyrda och 68 personer står i kö. Nyttjandet av dessa platser var emellertid lågt (som högst 56 %) vid de tillfällen som inventering på plats gjordes. Utöver dessa platser finns det idag ca 122 platser belägna på allmänna gator på Blasieholmen. Efterfrågan att parkera på dessa platser är högst vardag förmiddag. På helger är efterfrågan högst på eftermiddagar och de som parkerar förefaller till stor del vara besökare till City. Besöksparkering på gata är i allmänhet billig i jämförelse med parkering i garage och tillgången på gatuparkering på Blasieholmen leder idag till söktrafik från övriga delar av city.

Utredningen visar vidare att det inom en kilometers avstånd finns totalt ca 4 800 bilparkeringsplatser inom allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar. Dessa anläggningar tillhandahålls av

Stockholm parkering, Parkaden AB och Q-park och omfattar både platser som hyrs ut månadsvis och platser för besökare. Såväl Stockholm Parkering som Q-park uppger att de har lediga platser för såväl månadsuthyrning som besöksplatser i sina anläggningar.

Stadsbyggnadskontoret har i detaljplanearbetet gjort bedömningen att bilparkeringstalet för Nobel Center kan sättas till noll vilket även stöds av byggherren, Nobelhuset AB. Nobel Center och Nationalmuseum räknar med ett sammanlagt besöksantal om cirka 1,4 miljoner årligen, detta skall jämföras med Nationalmuseum som innan stängningen för pågående renovering hade 400 000 besökare. En grundförutsättning för en dessa typer av verksamhet på en plats som Blasieholmen är att besökare och anställda tar sig till platsen på annat sätt än med bil. Förutsättningarna för det har bedömts som mycket goda med både tunnelbana, spårväg, stombuss och lokalbusslinjer inom ca 350 meters gångavstånd samt planer på nya båthållplatser i direkt anslutning till Nobel Center.

Mot bakgrund av detta har Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret under planarbetet gjort den samlade gemensamma bedömningen att parkeringsbehovet som genereras av ett Nobel Center, samt det behov som uppstår när befintliga parkeringsplatser på Blasieholmen försvinner, kan täckas av den tillgång på parkeringsplatser som idag finns i city. Exploateringskontoret bedömer att detta ställningstagande fortfarande gäller och det ligger i linje med Framkomlighetsstrategin och liknande prioriteringar sker även på andra platser i city och innerstaden.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen.

SLUT

Bilagor

1. Motion (2015:66) om parkeringslösning för Nobel Center.