



2017-05-17



Pressmeddelande

Faktagranskning av förutsättningar och konsekvenser av ett Nobelcenter på Blasieholmen

Stockholms Sjögård höll faktagranskning om Blasieholmen och ett Nobelcenter den 27 april på Sjöhistoriska museet.

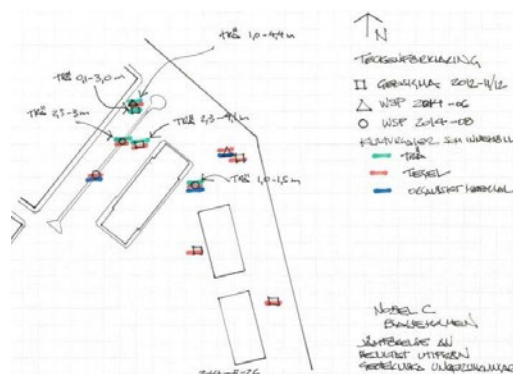
Här avhandlades allt från kulturhistoria till geologi. Granskningen var ett försök att ge en objektiv bild av förutsättningar och underlag till den detaljplan som våra politiker har fattat beslut om. Under granskningen kunde vi konstatera att mycket går att hitta i planunderlaget men inte alla gånger på "rätt ställe".

Sammanfattat konstaterades:

- Det rent **kulturhistoriska** värdet är betydligt större än vad planen ger sken av och dessutom ligger planområdet inom fornlämning enligt Riksantikvarieämbetet.
- Det **gologiska** underlaget är bristfälligt men andra undersökningar, bland annat underlag för tunnelbanan, visar att det går men är inte enkelt att bygga på Blasieholmsudden. **Det går inte att bygga Nobelcenter och tunnelbana samtidigt. Frågan är vem som ska vänta på vem?**
- **Sjötrafiken** påveraks både med tanke på minskade möjligheter till underhåll och framtida utbyggnad av lokal sjötrafik.
- **Trafik** med turistbussar och annan trafik till Blasieholmen blir minst sagt kaotisk. Jämförelser har gjorts med liknande besöksmål och Blasieholmen kan helt enkelt inte svälja den trafik som förväntas.
- **Miljökonsekvensbeskrivningen** är bristfällig och innehåller bland annat inget nollalternativ. Förekomsten av markföroreningar är gravt underskattad.

Kulturhistoria

Granskningen började med en kulturhistorisk genomgång. Där konstaterades att skeppsbyggnadsverksamhet förevarit i anslutning till och på Kärplingenholmen och Sillhovet oavbrutet sedan tidigt 1500-tal. För att i mitten av 1800-talet övergå till att bli en central och verksam hamn. Det framgår också av borrhningar för mätning av grundvatten att stora delar av området har spår efter trä i marken. Det bekräftar uppfattningen om att här finns både intressanta lämningar av verksamheten i form av fyllning med skeppsvrak och allehanda överblivet material från skeppsbyggnads och varvsverksamheten. Det betyder i förlängningen att här sannolikt finns föroreningar i form av polycykliska aromatiska kolväten och tungmetaller. Det vet vi från sanering av motsvarande område på Beckholmen. Slutsatserna i beslutsunderlaget för detaljplanen ger annan information och är uppenbarligen i detta avseende vilseledande. Även det rent kulturhistoriska värdet är betydligt större än vad planen ger sken av och dessutom ligger planområdet inom fornlämning enligt Riksantikvarieämbetet.

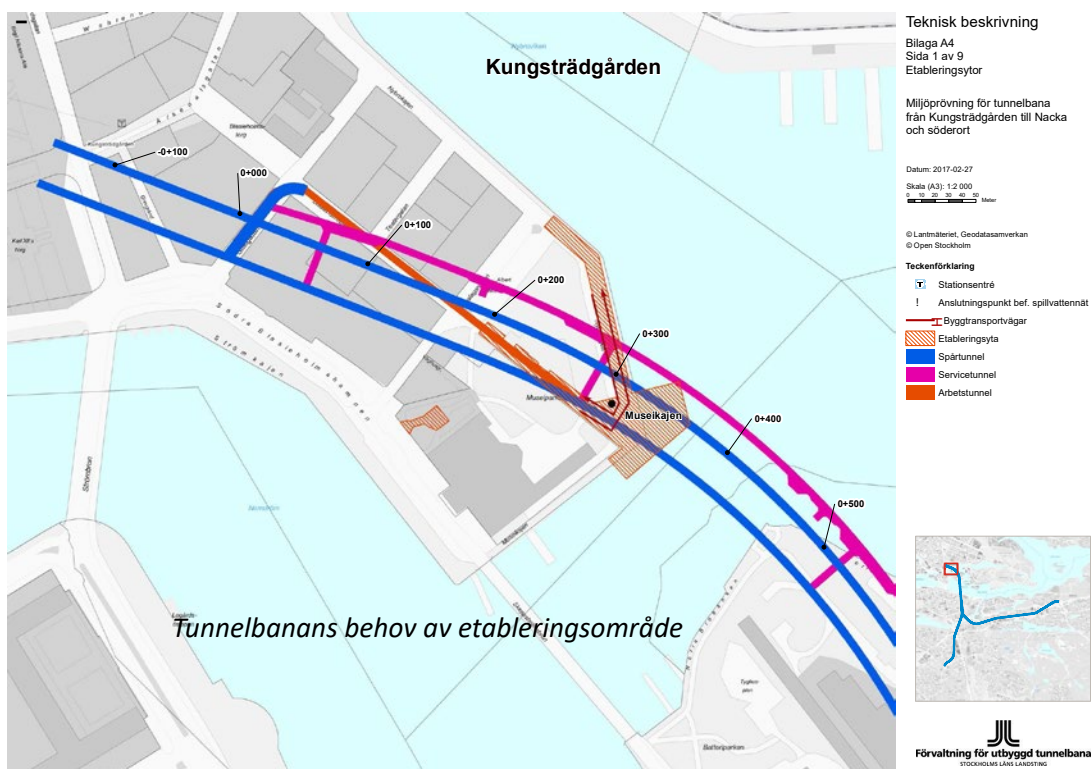


Sammanfattning av resultat från geotekniska undersökningar utförda 2012-2014. Ezequiel Pinto-Guillaume/WSP. Nere till vänster: Större fragment av trä, upp till 90 mm långa (på -4,00 till -4,40 m djup). Nere till höger: Ljusa huggspån av trä från WSP:s geotekniska undersökning under borrhning för grundvattenrör 2014-06-17 (Borrprov New1) på -2,00 till -2,50 m djup.

Noteringar vid borrhning för att ta fram grundvattennivåer



Beckholmen 29 maj 2012



Geologi

Granskningen visade också att det geologiska underlaget i många stycken är bristfällig trots att det i exempelvis underlaget till tunnelbana är noggrant utrett. Det saknas även djupare analys av lerlagrens beskaffenhet och innehållet i det som benämns friktionsjord. Granskningen visade dock att berget som huset har för avsikt att byggas på är av sannolikt god beskaffenhet. Det har troligen också bestämt placeringen av ett eventuellt Nobelcenter som innebär att det kulturhistoriskt intressanta tullhuset måste rivas eftersom annan placering gör ett bygge betydligt mer komplicerat. Denna beslutsgrund framgår heller inte i plan- eller beslutsunderlaget.

Jämförelser med det mycket gedigna planunderlag, som Landstinget i Stockholm tagit fram kring tunnelbanan som ska byggas 2018-2025 visar, att det kommer att bli trångt på södra Blasieholmen. **Eller för att vara mer koncis – det går inte att bygga Nobelcenter och tunnelbana samtidigt.** Frågan är vem som ska vänta på vem? Bygget av tunnelbanan har inte samordnats med planen för Nobelcenter. Etableringsområden och tillgänglighet till området är av avgörande betydelse för att kunna förverkliga beslutet om tunnelbanan. Information om att projekten tidsmässigt kolliderar var känd vid tillfället för beslut men fanns inte med i det underlag som var grunden för det politiska beslutet.

Trafik

Granskningen visade också att sjötrafiken kommer att påverkas i stor omfattning och att en framtida utveckling av sjötrafiken kommer att begränsas. Planunderlaget har visserligen omformats i takt med att handläggare blivit mer uppmärksamma på sjötrafikens behov men denna uppmärksamhet har huvudsakligen uttryckts i tillgång till kaj och plats för anlöp och förtöjning. Det framgår ingenstans i plan eller underlag var viktiga funktioner som dagligt underhåll, försörjning och förråd ska förläggas. Hamnen som riksintresse har också nedvärderats. Det förefaller märkligt eftersom ett av Stockholms största attraktionsområden är den lokala sjötrafiken.



Hovslagargatan ska breddas genom att trottoarerna tas bort?

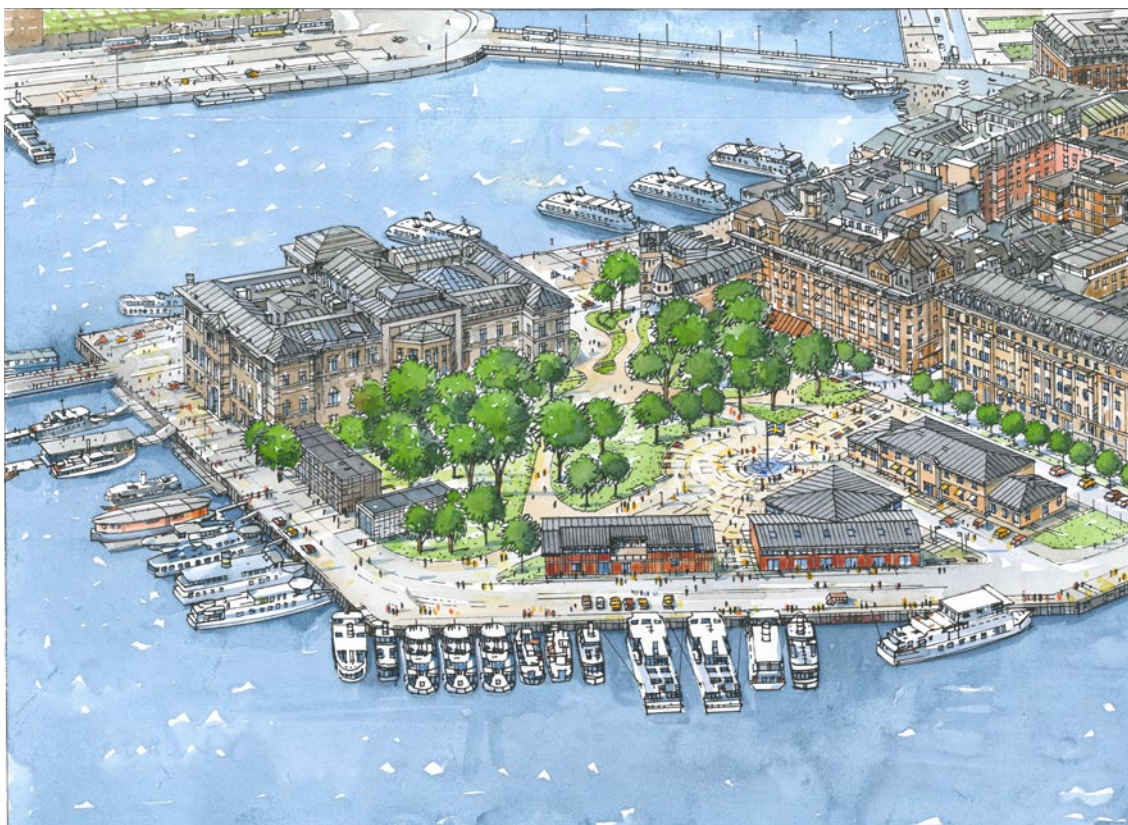
Vi fick en levande och illustrativ beskrivning av den tänkta trafiken och jämförelser med den turisttrafik som redan finns i vår stad. Granskningen visade också att plan och underlag saknar jämförelser med andra besöksmål i Stockholm. Trafiksituationen kommer att bli minst sagt kaotiskt. Att det blir trångt tycks alla vara medvetna om. Exploateringskontorets lösning för trafiken på Hovslagargatan är helt enkelt att bredda gatan utan att riva fler kulturhistoriskt intressanta hus och byggnadsminnen som kantar gatan. Så här skriver man:

”För att råda bot på den trånga södra delen av Hovslagargatan har vi föreslagit en utformning med ett gemensamt golv för alla trafikslag och en reglering som gångfartsområde. Det betyder mer utrymme mellan fasaderna för fordon att mötas och ta sig fram samtidigt som detta måste ske i låg hastighet på de oskyddade trafikanternas villkor.”

Man tar helt enkelt bort trottoarerna. Vi ska alla ta oss fram på samma golv. Ska det som i vägtrafikens barndom också ska gå en vägvisare framför varje fordon? Och vem ska betala alla skador som blir på fasaderna och hur rimmar detta med Trafikverkets nollvision? Finns här ett uttalat barnperspektiv? Granskningen gav inga svar på dessa frågor men märkligt nog så anser våra beslutsfattare att problemet därmed är löst eller för att citera Trafikdirektör Jonas Eliasson: *”--men dessa utrymmesproblem får vägas mot andra värden som Nobelcentret kan skapa, vilket ytterst är vad våra politiker har gjort.”*

Objektivitet

Granskningen hade vinnlagt sig om att vara så objektiv som möjligt. Granskning av fakta som finns i det plan- och beslutsunderlag visar - att här ska man nog inte bygga ett Nobelcenter. Ett annat stort problem är att planunderlaget är bristfälligt och kända problemområden finner sin lösning i svepande formuleringar eller eventuella framtida utredningar. Slutsatser och underlag har inte alltid en naturlig korrelation. Det verkar nästan som om beslutet togs innan faktaunderlaget fanns tillgängligt.



Stockholms Sjögårds förslag till nollalternativ.

Miljökonsekvensbeskrivningens nollalternativ

En mycket stor brist är att miljökonsekvensbeskrivningen saknar hållbara alternativ.

Miljöbalken 6 kap 12 § första stycke säger: "... Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas."

Naturvårdsverket skriver i Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program: " Ett syfte med att ta fram alternativ inom ramen för miljöbedömningen är att strategiska val ska kunna göras och motiveras i ett tidigt skede, innan beslut fattas på projektnivå (prop. 2003/04:116 s. 58). Förutom syftet att underlätta för strategiska val finns det också syften som har med miljö och demokrati att göra. Genom att ta fram alternativ kan man hitta vägar att minska eller undvika att betydande negativ miljöpåverkan uppstår till följd av genomförandet av planer och program. Det ger också möjligheter att identifiera vägar att stärka den positiva miljöpåverkan av genomförandet. Att identifiera/utveckla, beskriva och bedöma alternativ kan beskrivas som själva kärnan i miljökonsekvensbeskrivningen som i sin tur utgör kärnan i miljöbedömningen. Arbetet med alternativ utgör således en viktig faktor för att själva syftet med miljöbedömningar ska kunna nås (Europeiska kommissionen 2004 s. 27, se avsnitt 1.1 ovan)."

Planunderlaget med Miljökonsekvensbeskrivning för ett Nobelcenter saknar helt kärnan i miljöbedömningen eftersom alternativen inte är redovisade. Stockholms Sjögård och andra har starkt påpekat att planen inte innehåller ett nollalternativ. **Så här står det i planunderlaget:** "Eftersom det råder så stora osäkerheter vad gäller nollalternativet antas nollalternativet utgöras av dagens utformning. För de flesta miljöaspekter motsvaras därmed nollalternativet ungefär av nuläget."

Det blir inte lättare att tolka om man läser miljöbalken och Boverkets anvisningar och tolkning av lagen. **Boverket skriver:** "Nollalternativ är en framskrivning av tillståndet i miljön och ska inte förväxlas med beskrivningen av nuläget. Nulägesbeskrivningen är till för att visa hur betydelsefulla skillnaderna är mellan de olika alternativen. Ofta föranleds framtagandet av ett planförslag av att en gällande plan ska ersättas. Det är dock inte alltid som ett genomförande

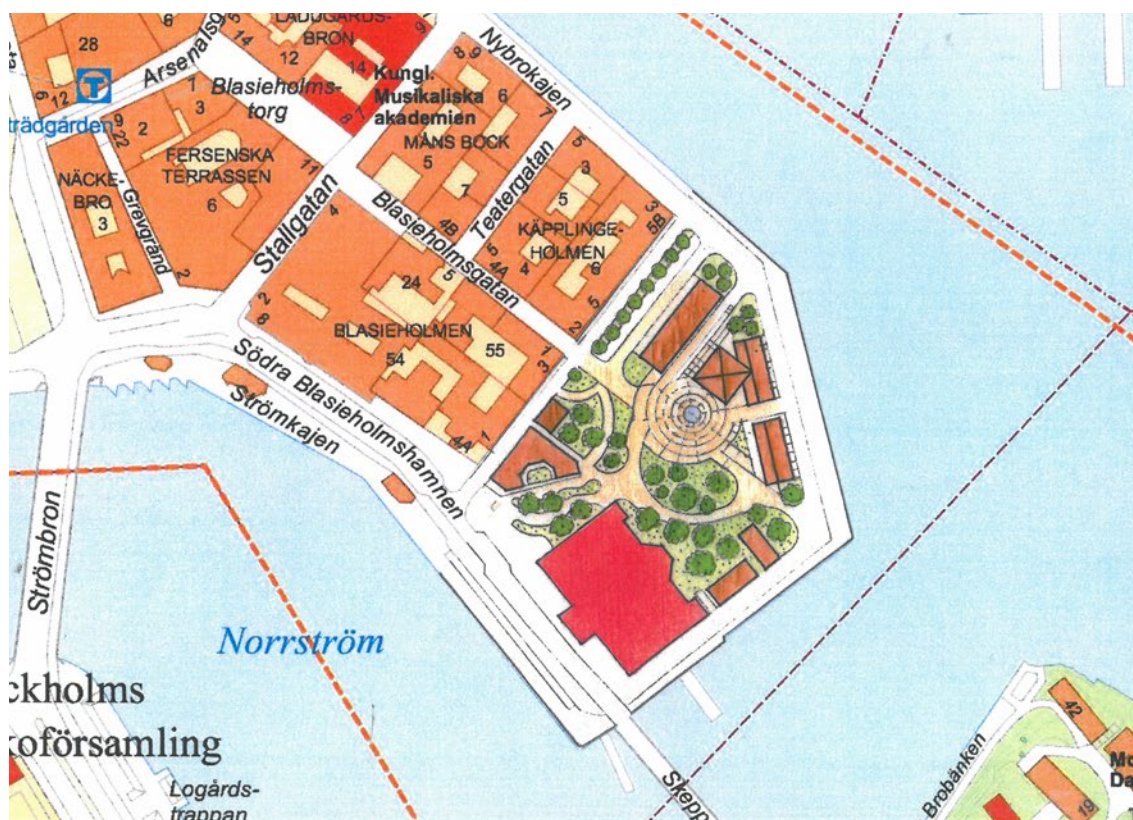
av en gällande plan kan anses vara ett realistiskt nollalternativ. Att den gällande planen på något sätt blivit inaktuell, så att avsikten inte längre är att genomföranden, är tvärtom ofta skälet till att en ny plan upprättas. Nollalternativ bör spegla en trolig utveckling om det aktuella planförslaget inte genomförs.”

Under granskningen visade Stockholms Sjögård ett hållbart nollalternativ för Blasieholmsudden.

Stockholms Sjögård har hjälpt Stadsbyggnadskontoret och enligt en vanligtvis rådande officialprincip hoppas ”Sjögården” att detta inspel till nollalternativ tillfogas planunderlaget och att våra politiker ges möjlighet att vidare granska för ett nytt beslut

Nationalmuseet får här fortsätta vara den vackra solitär som var tanken med byggnadens placering. Den lokala sjöfarten, som drar så där en 6 miljoner passagerare varje år, får en naturlig samlingspunkt med resurser för löpande försörjning och underhåll. Våra trafikanter får ett väderskyddat utrymme och staden behåller sitt vackra gaturum och sin luftiga karaktär!

Sammanfattat visade en objektiv granskning av fakta kring Blasieholmsudden och detaljplanen för ett Nobelcenter att beslutsunderlag och planunderlag är av en sådan beskaffenhet att ett beslut fattats på bristfälliga och i vissa avseende felaktiga grunder. Den uppfattningen stöds också av många organisationer och sakägare.



Stockholms Sjögårds förslag till nollalternativ-situationsplan.

För mer information och bilder kontakta Stockholms Sjögård:

Stockholms Sjögård

c/o Gunnar Haeger, Blockhusringen 34
115 25 Stockholm
gunnar@haegerpartner.com

c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26
131 46 Nacka
olle.neckman@sjogard.se