



Stockholms Stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter på
samråd 2017-01-09

Stockholms sjögårds yttrande över samrådsförslag **Översiktsplan för Stockholm**

Översiktsplanen har ett fundamentalt problem som inte står att finna i en annan utgångspunkt än betraktelsen av det maritima Stockholm. Det är inte betingat av att Stockholms Sjögård, sjöfartsnäringen, kulturfartygen, varvsnäringen eller andra maritima kulturyttringar och verksamheter har uppfattat att Stockholm ligger vid vatten och har etablerats på en plats där handelsvägar över vatten möts och kan kontrolleras. Det är ett oomkullrunkelig faktum att Stockholm är en stad vid vattnet och en viktig sjöfartsstad. Just detta faktum har sedan stadens första dagar präglat utvecklingen och varit en viktig och bärande del av Stockholms och hela regionens framgång.

Dagens politiker och stadsplanerare tycks inte agera i denna traditionella och samtidigt framtidsinriktade anda. Planen saknar i stor sett all anknytning, hänsyn, planering eller utveckling av de maritima värdena. Det beror sannolikt inte på en annan agenda eller ovilja eller ett förändrat synsätt på stadens värden utan med största förmodan ett mycket stort och allt mer utbrett förbiseende. Det kan finnas all anledning att lyfta blicken och börja fundera på de stora värden och de stora möjligheter som finns i Stockholms maritima utveckling.

Ovanstående är inte heller betingat av att företrädare för Stockholms Sjögård har snöat in på båtar som en av de tidigare stadsbyggnadsdirektörerna uttalade sig vid en konferens om regional utveckling. Det är enbart betingat av vad som står i samrådsunderlaget. De finns flera exempel:

"Goda förbindelser med den övriga världen är av stor betydelse för Stockholms attraktivitet. Flygplatsen Stockholm Arlanda är ett nav med globala och nationella kopplingar. Stockholm är också en knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet."

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



Det är värt att som ett ständigt mantra upprepa att det faktiskt om man sammanräknar alla rörelser över Stockholms kajer betyder att bara inom Stockholms stad reser lika många eller fler passagerare med någon form av fartyg som det gör via Arlanda. Räkner vi hela den region som Arlanda hanterar så är både godsmängd och passagerarantal betydligt större med fartyg. Med en utbyggd terminalhamn vid Norviks udde kommer dessa siffror att öka väsentligt. Det betyder i praktiken och även detta ovedersägligt, att transportinfrastrukturen över vatten är av synnerligen väsentlig art.

Det verkar som om Landstinget i detta avseende har kommit längre i den grundläggande ansatsen. Där talar man nu om Kollektivtrafik till lands och till sjöss. Det är ett stort steg och visar på insikt.

För att nu inte ställa oss i raden av orelaterade klagopersoner så låt oss snabbt titta på officiell statistik. Källor är Trafa, Stockholms Hamnar och Landstinget i Stockholm.

Passagerartrafik på vatten i Stockholm

Passagerare i internationell trafik till och från Sverige	29 500 000
Stockholm internationell trafik (exklusive kryssningspassagerare)	8 401 000
Stockholm kryssningspassagerare (230 fartygsanlöp)	490 000
Stockholm Pendelbåttrafik (uppskattad enligt SLL 2016)	4 000 000
Stockholm Skärgårdstrafik Waxholmsbolaget	1 700 000
Stockholm Skärgårdstrafik/lokaltrafik Övriga	2 300 000
Antal passagerare i Stockholm enligt tillgängligt underlag	16 891 000

Det finns anledning att tro att den faktiska siffran är större men låt oss inte överdriva för att förbättra argumenten. De är tydliga nog med denna statistik.

I förslag till översiktsplan kan man läsa:

”Resor och transporter på vatten

Sjöfarten har stor kapacitet och för många transporter är den, eller har potential att bli, mer miljöeffektiv än transporter på väg. Stockholm har en lång tradition som sjöfartsstad och sjöfarten kan i framtiden få en större strategisk betydelse, inte minst när det gäller att avlasta väg- och järnvägsnäten. Stockholms hamn ingår i EU:s stornät och har fått status som ”core-hamn”. Allteftersom hamnverksamheten omstruktureras kan en annan användning av områdena prövas.

Stockholms hamnar tar emot betydande turistströmmar. Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården-Masthamnen har en omfattande färjetrafik för passagerare men även gods till och från Finland, Baltikum och Ryssland. Stadsgården är tilläggsplats för den reguljära kryssningstrafiken till Mariehamn och Åland. De inre vattenvägarna har potential för kollektivtrafik på vatten.



Den pågående stadsutvecklingen i tidigare hamnområden bidrar på sikt till ett ökat resandeunderlag och innebär fler möjliga omstigningspunkter mellan färjor och övrig kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Centrala kajer som erbjuder attraktiva kajlägen är bland annat Stockholm ström, Nybroviken, Klara Mälarstrand och Söder Mälarstrand.”

Ovanstående skrivning resulterar i bland annat nedanstående planeringsinriktning:

”Fungerande logistik för alla trafikslag ska säkras i strategiska lägen genom tillräckliga ytor, tillfartsvägar, farleder, uppställningsplatser samt om- och samlastningscentraler. Framtida behov av hamn- och kajlägen för kollektivtrafik och varuleveranser ska beaktas vid planering i vattennära lägen.”

Skrivningen och planeringsinriktningen kan verka oskyldig och bevarande men vid en närmare analys finner man att här finns dolda öppningar för att göra intrång i riksintressen och förändringar av Stockholms viktigare kulturmiljöer och attraktionsgrund. Detta styrks ytterligare när man studerar bifogad karta som beskriver ”stadsutvecklingsmöjligheter”.

Stockholms Hamnar skriver i sin inläga efter under samråd kring kulturmiljön att *”man välkomnar att ett särskilt tema i promemorian fokuserar på Stockholm som sjöfarts-, militär- och industristad och att det lyfts fram att kajerna ska underhållas, bevaras och anpassas efter nya förutsättningar så att Stockholm kan behålla och förstärka ett intensivt sjöliv.”*

I det samrådsförslag som nu ligger ute vill staden enligt karta för stadsutvecklingsmöjligheter förändra Masthamnen och området kring masthamnen till ett område för blandad stadsbebyggelse. Det går stick i stäv mot syftet med att bevara och utveckla kulturmiljöerna och är dessutom på vanlig svenska ganska oklokt.

Det betyder i praktiken att Stockholms Stad förbereder ett agerande som kräver ändringar i riksintressen och som är diametralt i relation till Stockholms Hamnars uppfattning. Vidare kommer det att påverka möjligheterna till miljöanpassad försörjning av staden och utveckling av de kulturvärden som sjöfarten innebär för staden.

Vart ska nära 300 anlöp av kryssningsfartyg med drygt en halv miljon passagerare ta vägen? Vart ska den viktiga godstrafiken som kombineras med passagerartrafik från och till Finland ta vägen? Vart ska i förlängningen Stockholm ta vägen?



Det kommer också med all sannolikhet att påverka verksamheterna på Beckholmen och de maritima verksamheter som levandegör Kungliga Nationalstadsparken och som är nödvändiga för skärgårdstrafiken, närsjöfarten och kulturfartygen. Viljan till investeringar i varvsverksamheten och i utveckling av kulturfartygens betingelser minskar radikalt om sjöfartens behov får en underordnad betydelse.

Riksintresset Stockholms hamn är mycket tydligt (Miljöbalken 3 kapitlet 8§):

Följande delar av Stockholms hamnar utgör riksintresse:

1. Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron
2. Värtahamnen
3. Frihamnen
4. Containerterminalen
5. Loudden

Riksintresseanspråken innefattar även hamnens influensområden där buller, vibrationer, luftkvalitet, risk- och säkerhetsfrågor från verksamheten behöver beaktas för att kunna säkerställa en god miljö.

Det gäller även invid vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna.

Planeringsläge

Staden har i 2014-09-28 begärt hos Trafikverket att häva riksintresset för Louddens oljeverksamhet i enlighet med ett beslut i Kommunfullmäktige 2014-05-26. Bakgrunden är stadens stora behov av nya bostäder och att Loudden utgör en del av projektet Norra Djurgårdsstaden. Vid en planerad avveckling år 2019 av oljeverksamheten, i enlighet med uppsagt avtal, kommer miljöriskerna från transporter av farligt gods genom innerstaden att minska. Möjlighet finns att lokalisera oljehanteringen till Södertälje. Andra alternativ har också diskuterats.

I det övergripande perspektivet och utan konsekvensanalys kan man möjligtvis förstå tongivande politikernas och stadsplanernas vana att med marginella förändringar driva igenom framtida planer och förändringar som inte är förenliga med lagstiftning eller folkviljan. Men i ett logiskt perspektiv med skärp eftertanke blir det obegripligt. Låt oss anta att det handlar om förbiseende men bostadsbyggande i Masthamnen får menliga konsekvenser för Stockholms maritima hjärta. Inte nog med att kryssningstrafiken måste begränsas och då speciellt de fartyg som byter passagerare i Stockholm – alltså de som är mest lönsamma för staden – utan för sjöfarten omistliga verksamheter för underhåll och drift av både lokal sjötrafik och kulturfartygen kommer att påverkas.



Stockholms Sjögård hemställer:

...att kartan för stadsutvecklingsmöjligheter tydligt korrigeras så att den tar hänsyn till stadens maritima behov och då med tonvikt på Masthamnen.

...att kartan för stadsutvecklingsmöjligheter ansluter till det starka riksintresse som hamnen utgör. Inte minst för att respektera de Riksintressen som beslutats för hela befolkningens fromma!

...att Stadsbyggnadskontoret kallar till ett explicit samråd kring de maritima frågorna i översiktsplanen. Där exempelvis Stockholms Hamnar, Stockholms Sjögård, Stockholms redare och övriga sjöfartsintressenter får en möjlighet att informera och initiera en dialog med både handläggare inom Stadsbyggnadskontoret och folkvalda i stadsbyggnadsnämnden om de maritima frågorna i Stockholm.

Vi har i en rad frågor försökt att initiera en saklig och konkret dialog i många frågor men allt för ofta gått på grund beroende på att andra uppfattningar eller intressen lyft fokus från de maritima frågorna. Ett mycket tydligt exempel är Blasieholmen där skickliga retoriker menar att - den som inte är för oss är emot oss. Det är tråkigt och skapar bara konflikter. Den som har läst vet att ordspråket lyder - Den som inte är mot oss - Den är för oss!

Ta nu detta tillfälle i akt för att göra något bra i stället för att låsa uppfattningen till den första tanken. Fördjupad analys och skarp eftertanke behöver inte alltid betyda fördröjning utan i stället en förutsättning för att göra rätt!

För Stockholms Sjögård

Gunnar Haeger

Ordförande

Olle Neckman

Handläggande ledamot