Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Yttrande
2015-04-20

Yttrande angående samråd om förslag till detaljplan för Nobelcenter, del av Norrmalm 3:43 i stadsdelen Norrmalm, SDp 2013–00460

Härmed avger föreningen Stockholms Sjögård - i dagligt tal ”Sjögården”(www.sjogard.se) - sitt yttrande över planförslag Blasieholmsudden, del av Norrmalm 3:43 SDp 2013-00460.

Sammanfattning

1. Blaseholmsudden är en omistlig tillgång för Skärgårdstrafiken och det riksintresse som sjöfartsinfrastrukturen i Stockholms utgör.
2. Området har en stor potential med utrymmen för skärgårdstrafikens passagerare och som en samlande plats för all lokal sjötrafik som utgår från Strömkajen och Nybrokajerna.
3. Det kulturhistoriska värdet är omistligt och bidrar starkt till Stockholms profil och attraktionskraft som sjöfarts- och skärgårdsstad. Tullhuset från 1876 är unikt i sitt slag vilket även gäller de trämagasin som uppfördes i början av 1900-talet.
4. En exploatering av det slag som planunderlaget beskriver måste bygga på tillgängliga fakta och korrekta uppskattningar av kostnader och eventuellt tillkommande kostnader eftersom exploatören inte har något reservutrymme i sin finansiering.
5. Läser man konsultunderlag avseende markförhållanden, trafik mm så syns projektet inte kunna genomföras utan massor av förbigåenden och tro på tur eller någon annans försyn.

Stockholms Sjögård hemställer att arbetet med pågående detaljplan inte genomförs med hänvisning till intrånget i riksintresset Sjöfarten och de synnerligen stora begränsningar som planen innebär för utveckling av sjöfart och maritima näringar samt till den negativa påverkan på kulturhistoriskt värdefulla miljöer och bebyggelse.

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Stockholms Sjögård

Föreningen ”Stockholms Sjögård” är en samarbetsorganisation som bildades våren 2002. Stockholms Sjögård har cirka 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 har redan från tiden för markanvisning varit starkt kritisk till hela detta projekt. Vi har i skrivelser och i möten med berörda parter givit ett tydligt uttryck för vår uppfattning.

Medlemmar i Stockholms Sjögård och andra organisationer kommer även att ta upp andra argument för att detta projekt (Nobelcenter på Blasieholmen) snarast avbryts. Det rör bland annat nedanstående områden som inte är beaktade eller genomlysta på ett adekvat sätt.

1. Kulturhistoriskt värde
2. Intrång i riksintressen som sjöfartsinfrastruktur och konsekvensen av dessa intrång samt en redogörelse för tillkommande finansiering.
3. Markförhållanden och konsekvenser för kringliggande projekt som tunnelbana och påverkan på befintliga fastigheter.
4. Utveckling av området som en levande knutpunkt för den lokala sjötrafiken och dess passagerare med väderskyddade utrymmen och underhållsmöjligheter för sjötrafiken i en levande och kulturhistoriskt intressant miljö.
5. Framtida behov av kajlägen och utbyggnad av sjötransporter i regionen.
6. Reell folklig förankring

Detaljplaneförslaget innebär:
Ett oåterkalleligt intrång i riksintresset Sjöfarten.
Synnerligen stora begränsningar för utveckling av sjöfart och maritima näringar.
Stor negativ påverkan på kulturhistoriskt värdefulla miljöer och bebyggelse.

Förslaget bör helt enkelt inte genomförs med nedanstående motiveringar:

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Riksintressen och lokala fundament för infrastruktur och en levande näring kan inte förbigås.

Stockholms har ett nät av infrastruktur vars funktion i planfrågor är prioriterad. Stockholms hamnar och kajer har en passagerarmängd som är jämförbar eller överstiger antalet passagerare som kommer eller lämnar Arlanda flygplats. Gods och persontrafik till Stockholm ökar och det gäller även den framtida skärgårdstrafiken och den lokala sjötrafiken. På samma sätt som man värnar området kring Arlanda är det viktigt att värna kajlägen och möjligheter till utbyggnad av lokal sjötrafik. Fartyg är på samma sätt som flygplan, tåg och bussar beroende av terminalbyggnader, underhållsresurser och uppställningsplatser. Blasieholmsudden är en sådan plats där dessa funktioner kan erbjudas och aktivt bidra till stadens och rikets utveckling.

När strömkajen renoverades så har det inte uppförts väderskyddade utrymmen för passagerartrafiken. Blasieholmen utgör en naturlig plats för att sammanbinda skärgårdstrafiken på Strömkajen och Nybrokajen och kan då också utgöra en viktig marknadsplats och knutpunkt både för den lokala sjöfartsnäringen och skärgårdens näringsidkare. Det är synnerligen viktigt att sådana funktioner ligger där behoven finns och att de kan kopplas till den trafik som funktionerna ska betjäna.

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Regionens ekonomi är beroende av sjöfarten

Stockholm är en stad byggd på vatten. Sjöfartens betydelse kan knappast 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.

Över 30 miljoner människor reser varje år med färjor till och från landet, och inom Sverige åker cirka 35 miljoner människor med skärgårdsbåtar eller på Trafikverkets färjor. Det är lika många passagerare som tåget och flyget har tillsammans. Dessutom kommer årligen 400 000 människor till Sverige med kryssningsfartyg. De passagerarna spenderade tillsammans ungefär en halv miljard kronor, något som genererar intäkter och arbetstillfällen i både turistindustrin och detaljhandeln.

Forskare m.fl. konstaterar att transporter och logistik i samband med sjöfarten innebär ett stort antal arbetstillfällen. Östersjön och Stockholmsregionens hamnar svarar för en ansenlig andel av hela denna trafik, inte minst när det gäller antalet fartygspassagerare.

Stockholms läns landsting framhåller att skärgården är ett populärt turistmål och friluftsområde, men också en plats där människor lever, bor och verkar. Landstinget har skäl att skapa förutsättningar för goda levnadsvillkor för dem som bor och arbetar där. I länets planeringsinstrument Regional Utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS 2010) anges ambitionen att mark bör reserveras för järnväg och sjöfart.

Trafikverket har på regeringens uppdrag analyserat åtgärder för att öka kapacitet och effektivitet i transportsystemet. I rapporten från 2012 konstaterar man bl. a att besöksnäringen kommer att fortsätta att växa.

I Landstingets och Länsstyrelsens regionala arbete konstateras att regionens strukturutvecklingsarbete innebär att planera för transportknutpunkter och nödvändig infrastruktur där Skärgårdstrafiken och turistnäringen utgör en vital och betydande del.

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 ansenlig mängd passagerare.

Trafikverkets Färjerederi är en stor aktör i lokal sjötrafik. Färjerederiets färjor transporterar årligen 21 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Drygt 30 procent av denna

trafikmängd avser färjorna inom Stockholms län motsvarande cirka 6,5 miljoner passagerare och 3,5 miljoner bilar.

Skärgårdstrafiken är 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.

Nybrokajen och museikajen är en förutsättning för den utveckling som slagits fast i den Regionala utvecklingsplanen och i de politiska beslut som syftar till att utveckla Stockholms turistnäring. Strömkajens upprustning har inte inneburit att trafikanterna får möjlighet till väderskyddade väntrum eller mer anpassad information om trafiken och trafikens historia. Strömkajen erbjuder heller inte den hantering och de underhållsmöjligheter som finns och kan utvecklas i byggnaderna på Blasieholmsudden.

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 havet i jämförelse.

Blasieholmsudden som ett skärgårdstorg som förstärker Stockholms profil och bevarar viktig maritim kultur.

Det finns redan förslag på viktig användning av Blasieholmsudden där tullhuset kan få en central roll för trafikinformation, sjötrafikmuseum och också som en naturlig handelsplats och presentationsutrymme för de näringar som verkar i vår närmaste glesbygd – Stockholms Skärgård. En sådan utveckling är naturlig och skulle förstärka Stockholms attraktionskraft i ett internationellt perspektiv. Inte minst som en av de städer som inte faller för frestelsen att dra till sig uppmärksamhet genom att för evigt rasera viktig historia och viktiga kulturhistoriska byggnader.

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Från nuvarande Blasieholmskajen har det från 1852 bedrivits passagerar- och lasttrafik på södra Sverige, Danmark och Norge. 1876 stod ett nytt tullhus färdigt. Det ritades av arkitekten Axel Fredrik Nyström som också ritat Gamla Riksarkivet på Riddarholmen och Sjökrigsskolan på Skeppsholmen. Hamnmagasinen på Blasieholmen är unika eftersom det är den enda resten från det tidiga 1900-talets hamnverksamhet som finns kvar i Stockholm. Att de dessutom än idag kan fylla en viktig uppgift gör ju behovsläget än mer angeläget.

Vår mening är att Tullhuset och Hamnmagasinen i likhet med Nationalmuseum borde byggnadsminnesförklaras.

Rent konkret så används Nybrokajens södra del och delar av museikajen för följande:

1. Djurgårdsfärjan har sin natthamn på Blasieholmen.
2. Kajerna används för underhåll och utrustning av skärgårdstrafikens tonnage och då främst Waxholmsbolaget men även andra operatörer är beroende av möjligheterna. Det gäller aktiviteter som miljöriktig spilloljehantering, lättare reparationer och underhåll samt olika former av daglig logistik.
3. Kajerna fungerar som hamn för fartyg som inte är i trafik.
4. Kajen fungerar som vinterhamn och utrustningskaj för de fartyg i skärgårdstrafiken som inte används vid isförhållanden och under vinterhalvårets lägre trafikvolym.
5. Kajerna fungerar också som alternativ vid de tillfällen då Strömkajens kapacitet är begränsad

Det som nu har skett är att MGAB och Waxholmsbolagets förråd har fått flytta till Beckholmen. Det blev möjligt då Wärtsilä lade ner sin renoveringsverkstad i ”f.d. Vasakonserveringen”. Flytten var sannolikt påtvingad men det förändrar inget i sak eftersom det inte finns motsvarande kajlägen på Beckholmen. Det är dessutom för grunt utanför Vasakonserveringen och botten är av den beskaffenheten att den inte bör röras om allt för mycket. Den stora skillnaden är att man nu måste transportera förnödenheter och reservdelar från Beckholmen till Blasieholmen.

I ett rent objektivt perspektiv är kajerna och den hantering som sker vid kajerna en förutsättning för skärgårdstrafiken. Det kan vid en första anblick tyckas att det måste finnas andra lokaliseringar eller lägen för denna verksamhet men den krassa sanningen är att så inte är fallet. Stockholm ser en utveckling som sannolikt innebär ökad lokal sjötrafik och då inte minst som ett attraktivt inslag i besöksmålet Stockholm med sin unika och vackra skärgård. Redan i dag är det brist på kajlägen i Stockholms centrala delar och sjötrafiken har den egenheten att den måste betjäna sin publik där den finns.

En begränsning av kajutnyttjandet och därmed skärgårdstrafikens möjligheter är synnerligen kontraproduktivt i en utveckling där vi ser en ökad turistnäring och ett levande skärgårdslandskap. Storslagna planer är en sak men konkret och faktabaserad konsekvensanalys en annan. Hamnar och hamnlägen är riksintressen eftersom de är nödvändiga inslag i vår försörjning och för Stockholm dessutom ett fundament i stadens internationella profil.

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Blasieholmsudden är en av få möjliga lokaliseringar för en utökad skärgårdstrafik och också den enda plats där man kan knyta samman befintliga kajlägen som Strömkajen och övriga kajer vid Nybroviken med väderskyddade utrymmen för skärgårdstrafikens passagerare och skapa en kontaktpunkt för skärgårdens näringsidkare och en kulturhistorisk informationspunkt för Stockholms sjöfart och skärgårdstrafik. Området har en stark kulturhistoriska bakgrund som inte får gå förlorad utan måste utvecklas till ett attraktivt center för en av Stockholms största turistnäringar.

Någon form av objektiv konsekvensanalys torde vara på sin plats och oavsett det skimmer som vid en första anblick kan kastas på tanken om ett Nobelcenter, finns det andra viktiga värden att ta hänsyn till. Det kanske till och med är på det sättet att ett Nobelcenter får en bättre placering där Stockholms andra vetenskapliga institutioner är belägna. Det kanske till och med skulle främja forskning och vetenskap och betyda ett mer rationellt utnyttjande av resurser och lokaliteter. Det skulle framförallt inte påverka andra delar av Stockholms starka internationella profil.

Byggnadstekniska och kulturhistoriska hinder

Statens Fastighetsverket genomför på uppdrag av Regeringen en renovering av Nationalmuseum. Bland annat öppnas de tidigare stängda, igensatta fönstren för en intagande utsikt mot Strandvägen. Blasieholmen är ur marksynpunkt ett känsligt område. Enligt SGU är berggrunden av karaktären spröd deformationszon (förkastning, spricka, sprickzon). Blasieholmen består grundmässigt av två öar med omkringliggande botten av huvudsakligen morän och lera med överliggande allehanda sedimentation. Det område som omfattas av markanvisningen är till stor del utfyllnad. Notera också att Nationalmuseum delvis är byggd på den ö som tidigare var platsen för gamla Skeppsholmskyrkan eller i folkmun ”Holmkyrkan”. Nationalmuseum står vad vi vet på träpålar och delvis på berg. En sänkning av grundvattennivån kommer sannolikt att få allvarliga konsekvenser för byggnaden och måste utredas. Förändringar i grundvattennivån kan också menligt påverka andra byggnader på Blasieholmen. Kostnader för eventuella konsekvenser måste finnas avsatta inom projektet annars kommer bördan att drabba skattebetalarna i Stockholm.

Den tunnelbaneförlängning som studerades i början av 90-talet visade att berget under hamnbassängen täcktes av djupa moränlager. Förkastningssprickor och krosszoner är vanliga i Stockholms berggrund. Tunneldrivning på 90 meters djup ansågs för farligt. Därför studerades istället ett sänktunnelalternativ liggande på en grusbädd med väl tilltagen övertäckning som skydd mot ankrande fartyg. Kostnaden för detta alternativ och risken för allvarlig olycka om något större kryssningsfartyg tvingades fälla nödankare gjorde att projektet avslutades. Nu har det beslutats att T-bana till Nacka skall genomföras med en annan sträckning. Erfarenheten av stora tunnelprojekt visar att stora ytor både på land och på vattnet krävs för att genomföra projektet. Arbetet med Citytunneln ger en bild av behoven. Det är rimligt att andra större projekt inte kan genomföras samtidigt speciellt inte

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

om man måste använda sig av metoder som frysning för att kunna genomföra ett tunnelbaneprojekt. Denna uppfattning styrks delvis av underlaget även om tunnelbanan som sådan inte betonas. Den geotekniska konsulten (SWECO) skriver bland annat: *"Beträffande närhet till SL:s befintliga arbetstunnel är det en förutsättning (i detta skede) att den sydvästra garageväggen ska byggas i direkt anslutning mot tunnelväggen. Denna lösning kräver omfattande bergtekniska undersökningar och bergmekaniska utredningar som underlag för grundläggning".*

Rent konkret innebär det att en byggnad av den karaktär som planeras i denna planprocess inte kan byggas innan de delar av tunnelbanan som berörs av både markförhållanden på Blasieholmen och möjligheter till markutnyttjande är utredda.

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 Käpplingen (Blasieholmen). Här byggdes och underhålls 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 färska 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,

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

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. Gör man en överslagsjämförelse med Beckholmen och det schaktdjup som här planeras torde en sanering kosta i regionen 100 miljoner.

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.

Det är också till visshet gränsande sannolikhet att det arkeologiska värdet av de föremål som finns i marken på gamla Flottans skeppsgård är mycket stort. Arbetet med att säkra viktiga arkeologiska fynd kompliceras av markföroreningar och det faktum att man kommer att gå mycket djupt i de historiska lagren. Det är sannolikt att skeppsgårdens fundament består av betydligt äldre marina konstruktioner som uttjänta krigsfartyg eller pråmar. Dokumentationen av fynden vid renoveringen av Strömkajen visar att dessa fynd bidrar till mycket ny kunskap kring skeppsbyggnad och också om levnadsvillkoren i Stockholm i forna tider. Vi har idag inte utrustning som medger en mer exakt analys av föremål i fyllnadslager men tekniken blir allt bättre. Ur ett arkeologiskt perspektiv skulle det vara ett helgerån att gräva upp marken just nu när framtida och inte allt för avlägsen teknik kan ge oss en betydligt bättre bild av utfyllnadens beskaffenhet och anvisningar till hur en utgrävning ska ske.

Kulturhistoriskt är en denna exploatering av Blaseholmsudden obegriplig. Inte ens Stockholms egen kulturvårdande instans avviker från denna uppfattning. Stadsmuseets och Stadsantikvariens uppfattning styrker olämpligheten att förstöra arkeologiskt viktiga lämningar i en exploatering som inte tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena och möjligheten att analysera och bekräfta dessa.

Stadsmuseet säger bland annat: *”Hela miljön på den så kallade Sillhovstomten med kajen på Blasieholmen och de bevarade byggnaderna kokhuset från 1832, tullhuset från 1876 och magasinsbyggnaderna från 1910 är viktiga för förståelsen av Stockholm som sjöfartsstad, handelsstad och huvudstad. Miljön utgör en småskalig verksamhetsmiljö som berikar stadslivet och bidrar till den historiska kontinuiteten med avläsbara årsringar och mångfald av verksamheter i staden.*

Området är också en av få miljöer där innerstadens täta bebyggelse så nära samspelar med den äldre hamnverksamheten. Nationalmuseum har stort arkitektur- och byggnadshistoriskt värde och representerar dels 1800-talets omfattande byggande av institutioner av olika slag, men också Stockholms framväxt till en modern huvudstad. Hela Blasieholmen ligger inom fornlämning 103 där kulturlager och bebyggelselämningar från medeltid och senare kan påträffas.”

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se
c/o Olle Neckman, Solsundavägen 26, 131 46 Nacka
olle@neckman.se

Sammanfattning

1. Blaseholmsudden är en omistlig tillgång för Skärgårdstrafiken och det riksintresse som sjöfartsinfrastrukturen i Stockholms utgör.
2. Området har en stor potential med utrymmen för skärgårdstrafikens passagerare och som en samlande plats för all lokal sjötrafik som utgår från Strömkajen och Nybrokajerna.
3. Det kulturhistoriska värdet är omistligt och bidrar starkt till Stockholms profil och attraktionskraft som sjöfarts- och skärgårdsstad. Tullhuset från 1876 är unikt i sitt slag vilket även gäller de trämagasin som uppfördes i början av 1900-talet.
4. En exploatering av det slag som planunderlaget beskriver måste bygga på tillgängliga fakta och korrekta uppskattningar av kostnader och eventuellt tillkommande kostnader eftersom exploatören inte har något reservutrymme i sin finansiering.
5. Läser man konsultunderlag avseende markförhållanden, trafik mm så syns projektet inte kunna genomföras utan massor av förbigåenden och tro på tur eller någon annans försyn.

Stockholms Sjögård hemställer att arbetet med pågående detaljplan inte genomförs med hänvisning till intrånget i riksintresset Sjöfarten och de synnerligen stora begränsningar som planen innebär för utveckling av sjöfart och maritima näringar samt till den negativa påverkan på kulturhistoriskt värdefulla miljöer och bebyggelse.

För Stockholms Sjögård

Gustaf Taube
Ordförande

Olle Neckman
Handläggande ledamot

Stockholms Sjögård
c/o Gustaf Taube, Granitvägen 9, 181 61 Lidingö
gustaf.taube@comhem.se

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