



Till
Stockholms Stadsbyggnadskontor
Dnr 2012-03013
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Samråd om förslag till detaljplan för Djurgården 1:38 m.fl. i stadsdelen Djurgården, S-Dp 2012-03013

Djurgårdens Hembygdsförening (Dhf) har tagit del av Inbjudan till samråd om detaljplan för statliga byggnadsminnet Beckholmen och får med anledning av detta anföra följande.

Planförslaget innebär att ny bebyggelse för varvsverksamhet föreslås på Beckholmen. Detaljplanen medger även en utvidgning av Gustaf V:s docka samt utfyllnader av ön, kaj- och brygganläggningar samt en småbåtshamn. I handlingarna ingår dels Kulturmiljöutredning & konsekvensanalys dels Miljökonsekvensbeskrivning, bägge upprättade på Kungliga Djurgårdsförvaltningens (KDF) uppdrag. I miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattar utredningen:

Planförslaget innebär en risk för stora negativa konsekvenser i hänseende till den visuella påverkan inom värdebärande v punkter inom riksintresset och möjligheten att utläsa det historiska tidsdjupet på Beckholmen. För att de kulturhistoriska värdena inte ska minska behöver ytterliga justeringar i inneliggande förslag utföras avseende kajer, utfyllnader, volymverkan och utformning av ny bebyggelse för att minska de negativa effekterna och konsekvenserna på de nationellt mycket höga kulturhistoriska värdena.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära risk för stora negativa konsekvenser.

Dhf delar helt den bedömningen. Föreningen anser att detaljplaneförslaget måste omarbetas på många punkter, särskilt måste den höga verkstadshallen för upplyft tonnage av ungefär skärgårdsbåtsstorlek helt utgå. Eftersom miljönegativ verksamhet i mycket större skala, som ytblästring av större tonnage i Gustaf V:s utökade docka, enligt förslaget skall fortgå utomhus blir den föreslagna stadsmiljöstörande verkstadshallen en ganska meningslös symbolverksamhet när det gäller luftmiljön.

Dhf har alltid hävdats vikten av att den traditionella varvsverksamheten kan fortgå på Beckholmen, men avstyrker med skärpa den för det historiska byggnadsminnet helt främmande höga verkstadshallen. Dhf befarar också att den tidigare ståthållarens bedömning att den starkt utökade verksamheten skulle leda till varvets ekonomiska kollaps är helt riktig.

Förslaget löser inte hur den utökade trafiken skulle påverka den unika bevarade träbron till holmen, den enda inom Stockholmsområdet, liksom övriga historiska transportleder till holmen.

Ett ganska häpnadsväckande förslag är slutligen att med hänsyn till det kritiska läget och Sveriges kommande Nato-medlemskap återigen förlägga delar av marinens verksamhet till Beckholmen, i huvudstadens absoluta mitt. Erfarenheten från pågående krig i Ukraina visar ju att sådan verksamhet kan leda till förödande bombanfall, som alls inte bara omfattar själva varvsverksamheten.

Tidigare ställningstaganden

Planarbetet har pågått under påfallande lång tid. Redan när ärendet togs upp i stadsbyggnadsnämnden i juni 2012 reserverade sig den nuvarande politiska majoriteten mot den stora verkstadshallens visuella skada på det historiska landskapet. Ett skäl till att ärendet blivit liggande så länge torde vara den föregående ståthållaren Gunnar Holmgrens klart negativa inställning till utbyggnaden, främst av ekonomiska skäl. Vid möte med Dhf:s styrelse förklarade ståthållaren att han ansåg utbyggnadsförslaget vara ekonomiskt osunt, en bedömning som Dhf kan förstå. Alla varv i Stockholm och Mellansverige har som bekant lagts ned som olönsamma. Det stora Finnboda Varv som länge drev verksamhet i Beckholmsdockorna både före och efter marinens tid lämnade 1984 verksamheten på Beckholmen av samma skäl och gick slutligen själv i konkurs 1991 trots statliga räddningsaktioner och bolagsombildningar. En rad förslag till nya verksamheter på Beckholmen presenterades därefter, bland annat 1986 av ett konsortium bestående av Riksbyggen och nöjesfältet Gröna Lund. Samma år övergick den statliga förvaltningen av marken till KDF; trots det lanserade stadens planeringsberedning 1990 ett förslag om 150 nya bostäder på holmen.

KDF ansåg med all rätt att holmen utgjorde en under århundradena uppbyggd miljöfara. År 1997 ville man därför ha bort all fortsatt varvsverksamhet eftersom man ansåg att ytblästringen utgjorde en utökad miljörisk; samma år gick en tillfällig varvsverksamhet i östra dockorna i konkurs. Man sade av samma skäl upp alla hyresgäster i holmens bostäder och 2005 till 2009 genomfördes en genomgripande men för bebyggelse och växtlighet hänsynsfull marksanering. De långtgående planerna att flytta in fortsatt varvsverksamhet i en sluten byggnad torde ha sin grund i denna oro för miljön; denna oro delades dock redan vid denna tid inte av stadens miljöförvaltning som yttrade sig i frågan. Man anser inte längre att verksamheten i dockorna är miljöfarlig; det remitterade förslaget innebär ju också utökad verksamhet i dessa. Den stora föreslagna verkstadshallen som bara kan användas för mindre tonnage har därför inte längre någon tungt vägande motivering. De många olika förslag som presenterats ända sedan 2012 har också visat att en sådan hög hall helt enkelt inte kan byggas utan stora skador på hela det historiska stadslandskapet.

Den 7 maj i år invigdes den ikoniska "giraffkranen" på som man hoppades permanent plats intill det vackra nytillkomna parkpartiet vid Beckholmens västra strand. Enligt den remitterade planen skulle emellertid denna strand byggas ut med ytterligare 1 300 kvadratmeter sprängsten från vidgningen av Gustaf V:s docka och kranen flyttas till ett nytt parkreservat på utfylld mark. Planförslagets stora utfyllnad vid Beckholmens västra sida strider mot det statliga byggnadsminnets skyddsbestämmelser, som ju omfattar hela Beckholmen med mark och vegetation

(2019-03-05, punkt 1) och är oacceptabel. Den strider även mot riksintressena Stockholms innerstad med Djurgården och Kungliga Nationalstadsparken. Utfyllnaden fyller ingen funktion för verksamheten utan är ett sätt att lättvindigt bli av med de stora schaktmassorna från utvidgningen av Gustaf V:s docka. De stora utfyllnaderna markeras inte på plankartan och den stora utbyggnaden vid sydvästra stranden för att forsla upp båtar till den planerade verkstadshallen markeras där felaktigt som vattenområde. De föreslagna utbyggnaderna i vattnet runt holmen om tillsammans 3 225 kvadratmeter visas däremot i planbeskrivningen sid 32 och 33. De högtflygande planerna för den utökade varvsverksamheten skulle alltså leda till stora förändringar av byggnadsminnets topografi som inte kan betraktas som acceptabelt med hänsyn till byggnadsminnets historiska karaktär och centrala plats i stadsrummet.

Kortfattad historik

Beckholmens och varvets historia skildrades utförligt i Sankt Eriks Årsbok 1985 av medarbetaren på Stockholms stadsmuseum Anna von Ajkay. Åren 1848–1850 utsprängdes de ursprungliga östra dockorna under ledning av den kände Nils Ericson, som också ledde arbetena på Slussen. Samtidigt torde den nuvarande historiska träbron till Beckholmen ha byggts, den första på plats. Den mindre, västra dockan förlängdes 1873 och bägge moderniserades, även på nytt 1885 och 1893. Gustav V:s docka byggdes sedan marinen tagit över Beckholmen 1918 och bygget slutfördes 1927; den förlängdes med 45 meter 1944–1946. Efter örlogsflottans förläggning till Muskö 1969 övertogs verksamheten i samtliga dockor av Finnboda Varv, som även tidigare utnyttjat dockorna när de inte behövdes av marinen.

År 1965 då statliga Byggnadstyrelsen stod som ägare förklarades "Stenvillan" (före detta dockmästarbostället uppfört 1871 efter ritningar av Axel Kumlien), "Tullpaviljongen" (lusthuset, befintligt 1752, på flöjeln daterat 1724) och "Gamla dockmästarbostället" (i sina äldsta delar från 1680-talet) för statliga byggnadsminnesmärken. Enligt utökade skyddsbestämmelser fastställda för statliga byggnadsminnet Beckholmen 2007 och 2019 utgör hela Beckholmen nu ett statligt byggnadsminne.

Redan 1923 väcktes förslag till ny bro till Beckholmen. Det väcktes på nytt 1949 och Riksantikvarieämbetet medgav byggandet av ny bro med sex spann, vilket fastställdes genom vattendom samma år. Först 1984 förelåg ett fullständigt förslag till ny betongbro och ny väg till Gustav V:s docka, ett projekt som dock året därpå stoppades genom ingripande av Skönhetsrådet, Stadsmuseet och engagerade politiker. Den unika bron reparerades istället grundligt av Djurgårdsförvaltningen med bibehållande av ursprunglig konstruktion.

Djurgårdens Hembygdsförening hävdar alltså bestämt att ett nytt detaljplaneförslag måste utarbetas där den historiska varvsverksamheten skyddas men den höga stadsbildförstörande verkstadshallen helt utgår.

Stockholm den 6 november 2022
För Djurgårdens Hembygdsförening

Göran Söderström
Föredragande plangruppen

Fredrik von Feilitzen
Plangruppen