



Till
Stockholms Stadsbyggnadskontor
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Dnr 2012-03013

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

Djurgårdens hembygdsförening (Dhf) har tidigare yttrat sig efter inbjudan till samråd om detaljplan för statliga byggnadsminnet Beckholmen. Denna gång har Dhf inte fått detaljplaneärendet för granskning och förbehåller sig därför att återkomma med ytterligare synpunkter. Huvudparten av våra synpunkter framförda vid samrådet kvarstår och upprepas därför här.

Sammantaget bedöms planförslaget innebära risk för stora negativa konsekvenser.

Även den nya miljökonsekvensbeskrivningen gör inledningsvis ungefär samma bedömning:

Negativa konsekvenser uppstår för flera uttryck för riksintressena, vilket bedöms ge upphov till begränsad skada på riksintressenas identifierade kulturvärden. För riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården bedöms konsekvenserna bli märkbara för uttrycken stadens siluett, flottans miljöer och för Beckholmen där bebyggelsen och topografin på den centrala delen av ön blir mindre synlig från omgivningen. Dessutom påverkas upplevelsen av stadslandskapet, stadens inlopp och kontakten mellan vattenrummen i centrala Stockholm negativt.

Dhf delar helt den bedömningen och anser att detaljplaneförslaget måste omarbetas på många punkter. Särskilt måste den höga verkstadshallen för upplyft tonnage av ungefär skärgårdsbåtsstorlek helt utgå. Eftersom miljöneaktiv verksamhet i mycket större skala, som ytblästring av större tonnage i Gustav 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 hävdat vikten av att den traditionella varvsverksamheten kan fortgå på Beckholmen, men avstyrker med skärpa den för det historiska byggnadsminnet helt främmande höga verkstadshallen, även efter bearbetningen av arkitekturen. Dhf befarar också att den tidigare ståthållarens bedömning att den starkt utökade verksamheten skulle leda till varvets ekonomiska kollaps är helt riktig.



Förslaget löser fortfarande 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 utan även omkringliggande på bägge sidor av Beckholmen.

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 ståthållarens 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.

KDF ansåg 1997 med all rätt att holmen utgjorde en under århundradena uppbyggd miljöfara. Man ville därför ha bort all fortsatt varvsverksamhet eftersom till exempel ytblästringen utgjorde en utökad miljörisk; samma år gick en tillfällig varvsverksamhet i östra dockorna i konkurs. De långtgående planerna att flytta in fortsatt varvsverksamhet i en sluten byggnad torde ha sin grund i den dåvarande Djurgårdsförvaltningens oro för miljön. Redan vid denna tid delades KDF:s oro inte av stadens miljöförvaltning som yttrade sig i frågan. Man anser inte att verksamheten i dockorna är miljöfarlig; det föreliggande förslaget innebär ju också utökad verksamhet i dockorna.

Den stora projekterade verkstadshallen som bara kan användas för mindre tonnage har därför ingen rimlig motivering, men påverkar genom sina uppfartsramper och utfyllnaden i väster mycket negativt statliga byggnadsmindet Beckholmen.

Varvsområdet i öster

Dhf ser som en positiv förändring att den föreslagna, för den historiska miljön mycket störande småbåtshamnen är borta, men anser att den istället projekterade mycket långa bryggan är lika skadlig för det historiska stadslandskapet.



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 Byggnadsstyrelsen 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, 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. Det är angeläget att bron fortfarande bevaras i sitt ursprungliga skick.

Djurgårdens Hembygdsförening hävdar alltså bestämt att ett begränsat detaljplaneförslag måste utarbetas där den historiska varvsverksamheten skyddas men den stora verkstadshallen helt utgår och inga ytterligare utfyllnader sker i väster.

Stockholm den 17 oktober 2024

Kerstin Brunnberg
Ordförande

Göran Söderström
plangruppen