

Flytt av Blasieholmens byggnader

Inventering och analys



INNEHÅLL

Uppdraget 1

Sammanfattning 1

Bakgrund 2

Metod 2

Arkitektoniska och kulturhistoriska värden 3

Analys av olika platser inför flytt av de kulturhistoriska byggnaderna 4

Ekonomi och flyttkostnader 5

Bilaga 1

1 Stadsgårdshamnen

2 Masthamnen

3 Nedre Skeppsbrokajen

4 Riddarholmen

5 Värtahamnen/Frihamnen

6 Söder Mälarstrand

7 Beckholmen, Djurgården

8 Galärparken, Djurgården

9 Museiparken, Djurgården

Bilaga 2 Ritning Värtahamnen från 1912.

Bilaga 3 Ritning Stadsgårdshamnen från 1912

Underlag 26

Torkel Öste Fastighetskonsulter, Stockholm i oktober 2015.

Uppdraget

Stockholms kommun, Exploateringskontoret, vill komplettera stadens beslutsunderlag inför kommande beslut avseende planerat Nobel Center.

Torkel Öste fastighetskonsulter har fått i uppdrag att utreda förutsättningarna för en flytt av tullhuset och de båda varumagasinen, för återuppförande på annan plats.

I uppdraget ingår att undersöka dels de förslag till omplacering av byggnaderna, som Nyréns arkitektkontor lämnat samt att kartlägga om det finns ytterligare alternativ. Även möjligheten att magasinera byggnaderna i avvaktan på slutlig omplacering ska klarläggas.

Sammanfattning

Det finns planer på att etablera ett Nobel Center på Blasieholmen, som innebär att Tullhu-

set och de två varumagasinen inte kan bevaras på platsen. Beslut måste fattas om deras framtid.

Syftet med denna rapport är bland annat att utreda förutsättningarna för en omplacering till annan plats, där byggnadernas värden på bästa sätt kan tas om hand.

Tullhuset och varumagasinen utgör en helhetsmiljö, där de tillsammans skapar mervärden. Ambitionen vid en omplacering måste vara att de ska utgöra en tillgång i den nya miljön. Det måste även finnas goda förutsättningar för en framtida förvaltning.

Flera av stockholms äldre kajer och hamnmiljöer har studerats och diskussioner har förts med berörda fastighetsägare och markförvaltare.

Denna rapport är tänkt som ett underlag inför de beslut som ska fattas och rapporten kan användas för en fortsatt

analys av föreslagna platser och diskussion kring olika alternativ.

Tullhuset

En flytt av Tullhuset till Stadsgårdhamnens inre del är det bästa alternativet. På denna plats har det tidigare funnits ett samtida liknande tullhus, som revs i samband med anläggandet av Stadsgårdsleden.

Stockholms hamn anser dock att detta alternativ inkräktar för mycket på nuvarande hamnverksamhet och att ytor på denna del av Stadsgården även behövs för Fotografiska museets verksamhet.

Tullhuset som byggnad skulle även kunna vara en tillgång på någon av de andra platser som studerats. Det förutsätter dock att en omplacering kan ske utan att den nya platsens historia otydliggörs eller förvanskas. Ur ett byggnadsantikvariskt perspektiv kan det bli svårt.

Slutligen finns möjligheten att Tullhuset kan bli en mer museal tillgång inom ramen för Sjöhistoriska museets verksamhet, med en placering i Galärparken mitt emot Blasieholmen eller i anslutning till museet. Detta alternativ behöver dock studeras noggrannare och ytterligare kontakter behöver tas med berörda intressenter.

De kostnadsbedömningar som utförts indikerar en flyttkostnad om minst 30 miljoner kronor. Då ingår inte kostnader för framtida hyresgäst Anpassning, teknisk infrastruktur, markupplåtelse och andra mer platsspecifika kostnader. Tullhuset har också ett värde efter flytt som måste beaktas.

Varumagasinen

Av de undersökta platserna finns det flera som skulle kunna inrymma varumagasinen. Byggnaderna har en generell karaktär som förekommit i andra hamnar.

Värtahamnen, Stadsgårds-

hamnen, Masthamnen, Riddarholmen och Beckholmen bedöms vara de bästa alternativen.

Stockholms hamn anser dock inte att Stadsgårdshamnen och Masthamnen har de ytor som krävs för att rymma något av varumagasinen. Statens fastighetsverk anser inte att en placering på Riddarholmen är förenlig med den upprustning av miljön som planeras. I dagsläget får därför Värtahamnen och Beckholmen anses vara de mest realistiska.

De kostnadsbedömningar som utförts indikerar en flyttkostnad om ca 10 miljoner kronor. Då ingår inte kostnader för framtida hyresgäst Anpassning, teknisk infrastruktur, markupplåtelse och andra mer platsspecifika kostnader. Byggnaderna har också ett värde efter flytt som måste beaktas.

Fortsatta analyser

Det är flera intressenter som berörs av en flytt; fastighets-

ägare, markförvaltare, antikvariska myndigheter, projektägare med flera. Deras medverkan har ännu inte till fullo varit möjlig att säkerställa.

För att flytt ska bli lyckosam krävs också fortsatta studier av hur byggnaderna ska placeras på den nya platsen och integreras med en ny omgivning. Även föreslagen flyttningssmetod kräver fortsatta analyser.

För samtliga alternativ krävs fortsatta diskussioner med berörda intressenter. Det krävs olika beslut och tillstånd. De avtal som sedan krävs för ett genomförande behöver också träffas.

Bakgrund

På Blasieholmsudden finns det planer på att uppföra ett Nobel Center. Här finns en välbevarad hamnmiljö med bland annat ett tullhus och två varumagasin. Tullavdelningen på Blasieholmen öppnade 1874.

Stockholms kommun har gjort bedömningen att ett bevarande av byggnaderna på platsen inte är möjligt.

Stockholms stadsmuseum har 2011, på uppdrag av Stockholms kommun, utfört en översiktlig byggnadshistorisk förundersökning av Blasieholmsudden. I det tillägg till rapporten som stadsmuseet gjorde i mars 2013 finns byggnadshistoriska beskrivningar och en kulturhistorisk värdebeskrivning av tullhuset och varumagasinen.

Därefter har Nyréns arkitektkontor under 2014, på uppdrag av Stockholms kommun, utrett till vilka alternativa platser som byggnaderna skulle kunna flyttas till. Svensk Byggnadsrestaurering har i samarbete med ML Demo med flera klarlagt hur de lämpligen kan flyttas och de har bedömt flytt- och rivningskostnader.

Metod

Denna studie har utgått från de undersökningar och analyser som tidigare utförts på uppdrag av Stockholms kommun.

Syftet har varit att finna en plats där byggnaderna kan sättas in i ett historiskt sammanhang och samtidigt utgöra en tillgång. Det måste även finnas goda förutsättningar för en framtida förvaltning.

Studien har avgränsats till Stockholms äldre kajer och hamnmiljöer, framför allt har de miljöer som fanns i Stockholm när Blasieholmens byggnader uppfördes undersökts.

Genom studier av äldre kartor, fotografier och handlingar har den tidigare historiska användningen av platsen studerats. Av de studerade platserna har några valts bort och några har valts ut för fortsatt analys.

De planmässiga förutsättningarna för olika alternativ

har studerats och kontakt har tagits med fastighetsägare, projektägare och andra nyckelpersoner.

Inför ett ställningstagande vad gäller en flytt av byggnaderna behöver ett antal frågeställningar analyseras och besvaras:

- Vilka arkitektoniska och kulturhistoriska värden finns?
- Kvarstår dessa värden om byggnaderna flyttas? Är den miljö dit byggnaderna flyttas av sådan karaktär att de kan sättas in i ett historiskt sammanhang på nytt?
- Hur kan byggnaderna användas på den nya platsen? Vilka intressenter blir berörda? Vilka är de planmässiga förutsättningarna? Hur ser den framtida förvaltningen ut?
- Är det möjligt att flytta byggnaderna? Hur ska det i så fall ske? Vilka ytterligare beslut, tillstånd och utredningar krävs? Till vilken kostnad kan byggnaderna flyttas? Hur ser en realistisk tidplan ut?

Denna rapport har sammanställts för att så långt det är möjligt, på en begränsad tid och inom ramen för uppdraget, besvara dessa frågeställningar.

Rapporten är framför allt anpassad för att utgöra ett underlag för de diskussioner som nu tar vid inför de kommunala beslut som ska fattas om byggnadernas framtid.

Arkitektoniska och kulturhistoriska värden

Norra Blasieholmen var en import- och exporthamn för styckegods. Tullavdelningen öppnade 1874. Till hamnen kom fartyg från bl a Tyskland och Danmark. Merparten av huvudstadens import av kaffe kom hit.

När trafiken ökade under 1900-talet och fartygen blev större stängdes tullen på Blas-

ieholmen i mitten av 1940-talet, men det dröjde till 1962 innan tullavdelningen helt drogs in.

Tullhuset var färdigt 1876. Det ritades av arkitekten Axel Fredrik Nyström i det sena 1800-talets arkitekturstil. Bottenplanet bestod av ett packhus med golv av gatsten. Till de båda flyglarna ledde fem järndörrar. I flyglarna fanns ett antal mindre rum som fungerade som kontor för tullens tjänstemän. Den västra flygeln tycks dock ha haft mer av magasinsskarak- tär med cementgolv. Tull- huset byggdes om 1938. Då tillkom ett entresolplan mot söder och byggnaden fick en ny fasadutformning. Ytterligare ombyggnader har skett 1953 och i slutet av 1970-talet. Tull- huset upptar en tomt om ca 825 kvm.

Varumagasinen uppfördes 1909-1910. De gjordes i enkel träkonstruktion på betongplin- tar med tak av svartplåt. Varje magasin hade tolv skjutportar

och var sitt stort rum med öp- pen takstol och golv av tuktad sten. Det södra varumagasinet byggdes på med en våning 1938-1939.

Båda varumagasinen har under 1900-talets senare årti- onden byggts om invändigt. I byggnadernas nedre delar har nya fönster och några entréer tillkommit medan ytterpanel, skjutportar och de övre de- larnas fönsterband och tak- stolstassar fortfarande är ur- sprungliga. Byggnaderna upp- tar vardera en tomt om ca 525 kvm.

Byggnaderna är utpekade av Stockholms stadsmuseum och är markerade med grönt på stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta.

Stadsmuseet anser att tullhuset och varumagasinen trots de många förändringar som skett genom åren, är *"mycket be- tydelsefulla för förståelsen av stadens och landets mekantila och maritima historia"*. Varu-

magasinen är kulturhistoriskt intressanta eftersom denna typ av enkel, funktionell byggnad, till stor del inte längre finns kvar i Stockholm, särskilt inte i innerstaden.

Nyréns arkitektkontor gör bedömningen "att en flytt av byggnaderna från Blasieholmen har stor negativ påverkan på deras kulturhistoriska värde och att en placering i en ny miljö riskerar att förvanska den nya miljöns historia och kulturhistoriska värde".

Nyréns arkitektkontor anser att den enda tullmiljö som eventuellt kan vara lämplig för en omplacering av tullhuset är Stadsgårdshamnen.

Varumagasinen har en sådan karaktär att de kan ha förekommit i andra hamnar. Nyréns arkitektkontor gör bedömningen att både Stadsgårdskajen och Riddarholmen skulle kunna berikas om varumagasinen flyttas hit.

Analys av olika platser inför flytt av de kulturhistoriska byggnaderna

Stockholms äldre kajer och hamnmiljöer vid både Salsjö- och Mälarsidan har studerats. Framför allt har de hamnmiljöer som fanns vid sekelskiftet 1900 studerats.

I Bilaga 1 finns en redovisning av placeringar inom följande områden:

- 1 Stadsgårdshamnen
- 2 Masthamnen
- 3 Nedre Skeppsbrokajen
- 4 Riddarholmen
- 5 Värtahamnen/Frihamnen
- 6 Söder Mälarstrand
- 7 Beckholmen, Djurgården
- 8 Galärparken, Djurgården
- 9 Museiparken, Djurgården

Det var på Riddarholmen, i Stadsgårdshamnen och på Blasieholmen, som nya tullhus byggdes under 1870- och 80-talen.



Interiör från ett av varuskjulen när det var nybyggt. SSM D6890.

Tullhuset

Av de undersökta platserna är det för Tullhuset svårt att hitta ett bättre alternativ än Stadsgårdshamnens inre del.

Stockholms hamnar anser dock att den parkeringsyta som då behöver tas i anspråk är för betydelsefull för nuvarande hamnverksamhet och markytan behövs även för Fotografiska museets verksamhet.

Tullhuset som byggnad skulle även kunna vara en tillgång på någon av de andra platser som studerats. Det förutsätter att en omplacering kan ske på ett sådant sätt att den nya platsens historia inte otydliggörs eller förvanskas. Ur ett byggnadsantikvariskt perspektiv kan det bli svårt.

Slutligen finns möjligheten att Tullhuset kan bli en tillgång inom ramen för Sjöhistoriska

museets verksamhet med en placering i Galärparken, intill Junibacken, mitt emot Blasieholmen. Galärparken har dock aldrig varit en hamnmiljö, den utgör en tidigare varvsmiljö.

Sjöhistoriska museets verksamhet har som mål att sprida kunskap om kulturmiljöer vid vatten. I Galärparken har museet en etablerad verksamhet, med bland annat båthall, fartyg och dykhus. Även en placering i anslutning till Sjöhistoriska museet i den så kallade Museiparken, kan vara värt att studera vidare.

Kanske kan även det Tullmuseum som stänger i oktober 2015, få en ny hemvist i tullhuset.

Varumagasinen

Av de undersökta platserna finns det flera som skulle kunna inrymma varumagasinen. Riddarholmen, Stadsgårdshamnen, Masthamnen, Värtahamnen och Beckholmen bedöms vara de bästa alternativen.

Statens Fastighetsverk anser

dock, att en omplacering av något av varumagasinen till Riddarholmen, inte går att kombinera med de planer på omdaning av området som pågår.

I Stadsgårdshamnen skulle ett av varumagasinen kunna få en placering strax öster om det tullhus, där Fotografiska museet nu har sin verksamhet. Stockholms hamn har efter diskussioner dock informerat om att de inte är intresserade av denna lösning. Inte heller en placering i Masthamnen ser Stockholms hamn som möjlig.

I Värtahamnen skulle det ena eller båda varuskjulen kunna placeras. De skulle kunna bli en tillgång för området, när de intilliggande områdena byggs ut till en ny bostadsstadsdel. Detta alternativ kan studeras vidare i det planarbete som nu inleds inom stadens projekt Norra Djurgårdsstaden.

För varumagasinen finns även en möjlig placering på Beckholmen, där det pågår ett ar-

bete med att bygga upp ett marinkulturellt centrum.

Ekonomi och flyttkostnader

Tullhuset och varumagasinen föreslås flyttas i hela väggsektioner som placeras på pontoner för vidare transport sjövägen till annan plats.

Tullhuset delas upp i 14 väggsektioner och tre taksektioner. På den nya platsen gjuts en grundsula om 825 kvm.

I varumagasinen demonteras all invändig inredning. Byggnaderna delas upp i tre delar och på den nya platsen gjuts betongplintar.

Samtliga kalkyler bygger på att byggnaderna kan delas upp i större delar, som sjövägen kan transporteras till en ny plats. För tullhuset måste detta ske i ett sammanhang. Den flyttmetod som studerats möjliggör därför ingen lagring av tullhuset.

När det gäller varumagasinen är det lättare att under en tid magasinera byggnadsdelarna. Med förslaget flyttningsförfarande av byggnaderna krävs tillräckligt stora magasin, för att förvara de stora byggnadsdelarna.

Om varumagasinen behöver flyttas i flera mindre delar blir kostnaderna för flytten en annan än den som nu bedömts.

I tabellen nedan finns en grov bedömning av flyttkostnader. Bedömningen utgår från det budgetunderlag som Svensk Byggnadsrestaurering (september 2014) har tagit fram. Inför flytt behöver geotekniska undersökningar utföras och sannolikt kommer det att krävas grundförstärkningar. Dessa kostnader är mycket svårbedömda och osäkra.

Torkel Öste fastighetskonsulter har bedömt att en magasinering av varumagasinen kräver ett lagringsutrymme om 1300 - 2000 kvm. Då transport av varumagasinen sker sjövägen,

bör lämplig magasinering sökas i ett hamnområde i Stockholm med omnejd. Platser som undersökts är Stockholm, Norrtälje och Nynäshamn. Samtal har även förts med Stockholms hamn, som arrenderar stora delar av Stockholms hamnområdet, men de har hittills inte resulterat i något konkret förslag.

I Norrtälje och Nynäshamn har kostnadsnivåer för magasinering av varumagasinen undersökts. Kostnadsnivån för hamnnära lager på dessa platser bedöms ligga inom intervallat 200 - 400 kronor per kvm och år. Kostnaden för en magasinering uppskattas till ca 600 tkr per år.

Kostnaderna för en flytt måste också ställas i relation till det ekonomiska marknadsvärde som byggnaderna betingar efter en flytt och som vid en rivning helt försvinner.

ML Demo har bedömt att kostnaden för en total rivning av byggnaderna uppgår till 4 050 tkr (september 2014). Totalt bedöms kostnaderna till ca 5 Mkr.

Flyttkostnader

TULLHUSET

Förutsättningar

Återställande av tullhusets exteriör ingår samt rumsindelning i de båda flyglarna.

Förberedande markarbeten samt teknisk infrastruktur ingår ej.

Kostnad för ev markupplåtelse ingår ej.

Hyresgäst Anpassning ingår ej.

Flyttkostnad enligt budgetkalkyl september 2014.	18 Mkr
Gjutning av ny grund inklusive omkringliggande markarbeten.	1 Mkr
Administration, geoteknisk undersökning, kalkyler, lov och tillstånd mm.	2 Mkr
Grundförstärkning inför flytt	5 Mkr
Oförutsett	4 Mkr
	30 Mkr

VARUMAGASINEN

Förutsättningar

Ingen upprustning utöver takreparation ingår.

Förberedande markarbeten samt teknisk infrastruktur ingår ej.

Kostnad för ev markupplåtelse ingår ej.

Hyresgäst Anpassning ingår ej.

Magasinering under tre år.

Flyttkostnad, enligt budgetkalkyl september 2014	5 Mkr
Gjutning av betongplintar på ny plats inklusive omkringliggande markarbeten.	0,2 Mkr
Magasinering	1,8 Mkr
Administration, kompletterande utredningar och kalkyler, lov och tillstånd mm.	1 Mkr
Oförutsett	2 Mkr
	10 Mkr

Rivningskostnader

Tullhuset, enligt budgetkalkyl september 2014	2,2 Mkr
Varuskjul 1, enligt budgetkalkyl september 2014	1,2 Mkr
Varuskjul 2, enligt budgetkalkyl september 2014	650 tkr
Administration, lov och tillstånd mm.	450 tkr
Oförutsett	0,5 Mkr
	5 Mkr

Sammanställning av bedömda kostnader.

BILAGA !

1 Stadsgårdshamnen

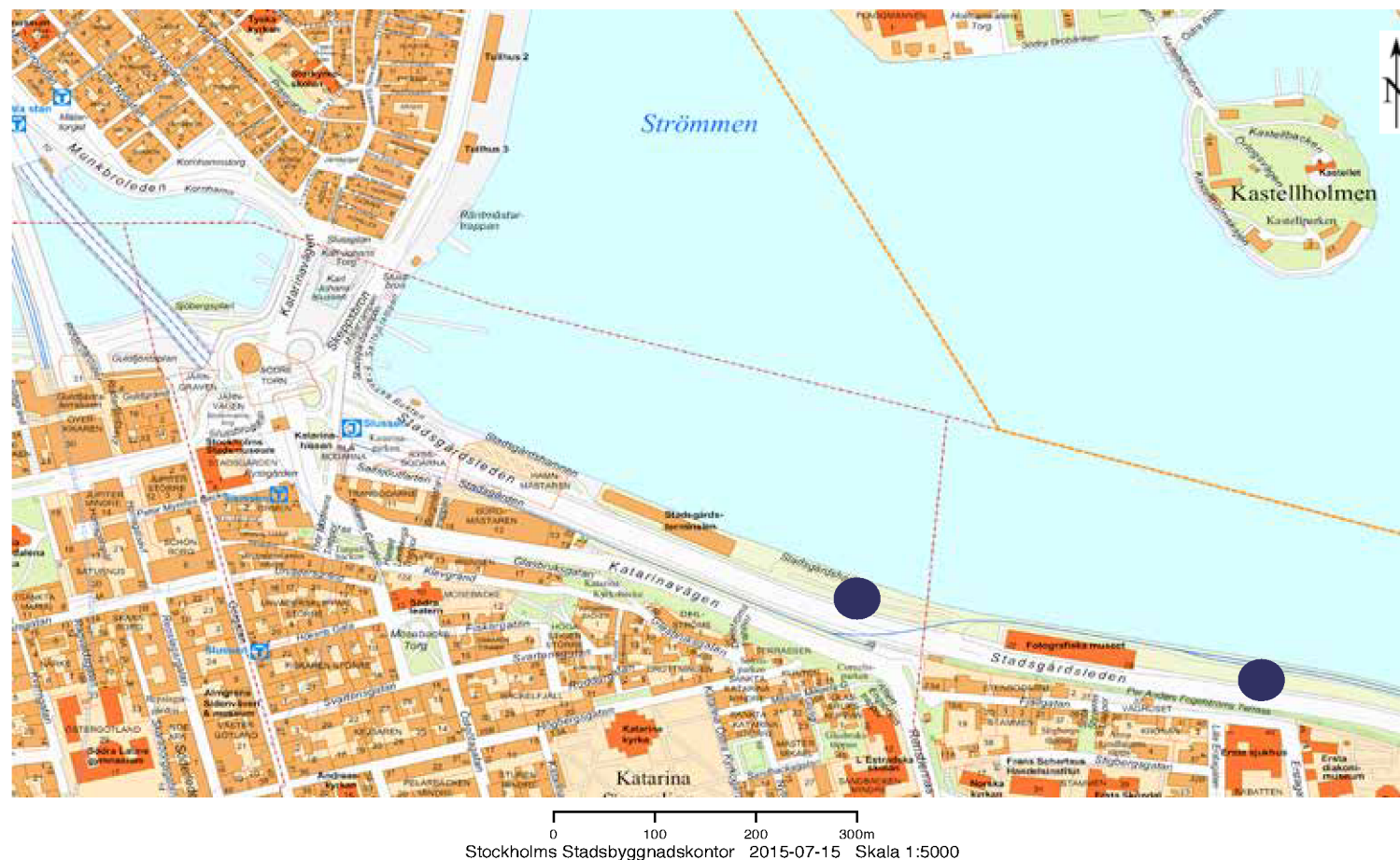
Stadsgårdshamnens inre del närmast Slussen och Skeppsbron är Stockholms äldsta hamnar. Stadsgårdshamnen har byggts ut österut i etapper.

Hamnen användes främst för utrikeshandel med styckegods. Ett stort magasinshus uppfördes 1873. Under 1888-1889 uppfördes sedan ett tullhus, som senare har benämnts Lilla tullhuset. Detta byggdes sedan till vid sekelskiftet 1900.

Under 1909-1910 verkställdes fördjupningsarbeten utmed kajen. Det Stora tullhuset som idag inrymmer Fotografiska museet tillkom 1910 och påbyggdes 1912.

De två magasin som fanns öster om det stora tullhuset tillkom 1914, efter ytterligare utbyggnad av hamnområdet.

Det Lilla tullhuset och de båda



magasinen revs på 1970-talet i samband med anläggandet av Stadsgårdsleden.

Tullhuset

Vid en flytt av tullhuset till en annan hamnmiljö finns det risk att den nya miljön otydliggörs

och förvanskas. Nyréns arkitektkontor gör bedömningen att "den enda hamnmiljö där tullhuset eventuellt skulle kunna finna en plats är Stadsgårdshamnen".

Denna plats bedöms ha de

bästa förutsättningarna. Stadsgårdshamnen har varit en utrikeshamn. Det Lilla tullhuset som låg strax väster om det Stora tullhuset var från ungefär samma tid som tullhuset på Balsieholmen och det hade ett liknande formspråk.

Tullhuset från Blasieholmen skulle kunna få en placering nära denna plats, se karta från 1930. Denna yta används idag som parkeringsyta för Fotografiska museet och färjetrafiken.

Stockholms hamnar ser dock inga möjligheter att avsätta denna yta för uppförande av tullhuset. Det skulle inkräkta för mycket både på Fotografiska museets verksamhet och färjetrafiken. Birka Line har bedrivit färjetrafik från Stadsgårdshamnens inre del sedan 1971 och det finns inte några planer på att flytta på denna verksamhet.

Varumagasinen

Nedanför Ersta sjukhem strax öster om det Stora tullhuset, har det funnits äldre magasin med en liknande träarkitektur, som Blasieholmens varuskjul, men de var något längre och djupare och de hade en hög vindsvåning med takfönster och stora lanterniner, se karta från 1930. I Bilaga 2 finns även



Utsnitt från karta över Stockholm 1930.

den ritning som gjordes 1912 av Stadsgårdshamnen med föreslagna nya anläggningar.

Nyréns arkitektkontor anser att de båda varumagasinen kan omplaceras till Stadsgårdshamnen. En flytt till denna plats kan berika denna hamnmiljö men sambandet med Norra Blasieholmshamnen bryts.

När det gäller varumagasinen har det förts diskussioner med Stockholms hamn om att pla-

cera ett av varumagasinen strax öster om nuvarande Fotografiska museet. Stockholms hamn har dock meddelat att även denna yta behövs för pågående hamnverksamhet.

Övriga förutsättningar

Fastighetsägare är Stockholms kommun. Stockholms hamn AB arrenderar hamnområdet. Det nuvarande arrendeavtalet gäller t o m år 2020.

I gällande detaljplan (Ändrad

och utvidgad stadsplan för Stadsgården mm, fastställd 1973-09-07, betecknas området med Th, hamntrafik och därmed samhörigt ändamål. En placering till denna plats bedöms därmed vara förenlig med gällande detaljplan.

Föreslagen placering av tullhuset berör fastigheten Södermalm 7:87, medan föreslagen placering av varumagasinen berör fastigheten Södermalm 10:35.

2 Masthamnen

Stockholms kommun köpte 1932 stranden vid Fåfången. Här anlades en modern hamn för styckegods, som kunde tas i bruk 1952. Vikingterminalen i Masthamnen öppnades 1973. Här ligger även större kryssningsfartyg under sommarhalvåret. Styckegodshantering upphörde på 1980-talet.

Stockholms hamnar överväger att riva de byggnader som finns intill Masthamnen. Det finns då en möjlighet att omplacera det ena eller båda varumagasinen till denna plats. Byggnaden/rna skulle i så fall bli en tillgång i denna miljö, där allt fler rör sig och som är i behov av förnyelse.

Varumagasinen

En omplacering av varumagasinen till Masthamnen kan vara ett alternativ, även om varumagasinen är väsentligt äldre än denna hamnmiljö.

Stockholms hamn anser dock



0 100 200 300m
Stockholms Stadsbyggnadskontor 2015-08-17 Skala 1:5000

att det område som frigörs vid en rivning av de befintliga byggnader, behövs för hamnverksamheten. Detta gör att andra alternativ bedöms som

mer realistiska att arbeta vidare med.

Övriga förutsättningar

Fastighetsägare är Stockholms

kommun. Stockholms hamn AB arrenderar hamnområdet. Det nuvarande arrendeavtalet gäller t o m år 2020.



Masthamnen sommaren 2015.

3 Nedre Skeppsbrokajen

Skeppsbrokajen är den äldsta av Stockholms kajer. Här fanns under medeltiden en allmän lastbrygga kallad Fiskastrand belägen utanför murarna vid nuvarande Skeppsbronns södra del. Nedre Skeppsbrokajen färdigställdes 1853. Här uppfördes 1861 två tullpaviljonger i glas och järn. De ersattes 1939-1941 av de tre paviljonger som fortfarande finns kvar på platsen.

De nuvarande tullpaviljongerna ska rivas för att öka trafiksäkerheten på denna olycksdrabbade sträcka. Gatusektionen kommer att breddas med tre meter och det finns även en större tryckavloppsledning på kajområdet. Det innebär att de nya byggnader som här kan uppföras kan ha en bredd om högst tolv meter.

Varumagasinen

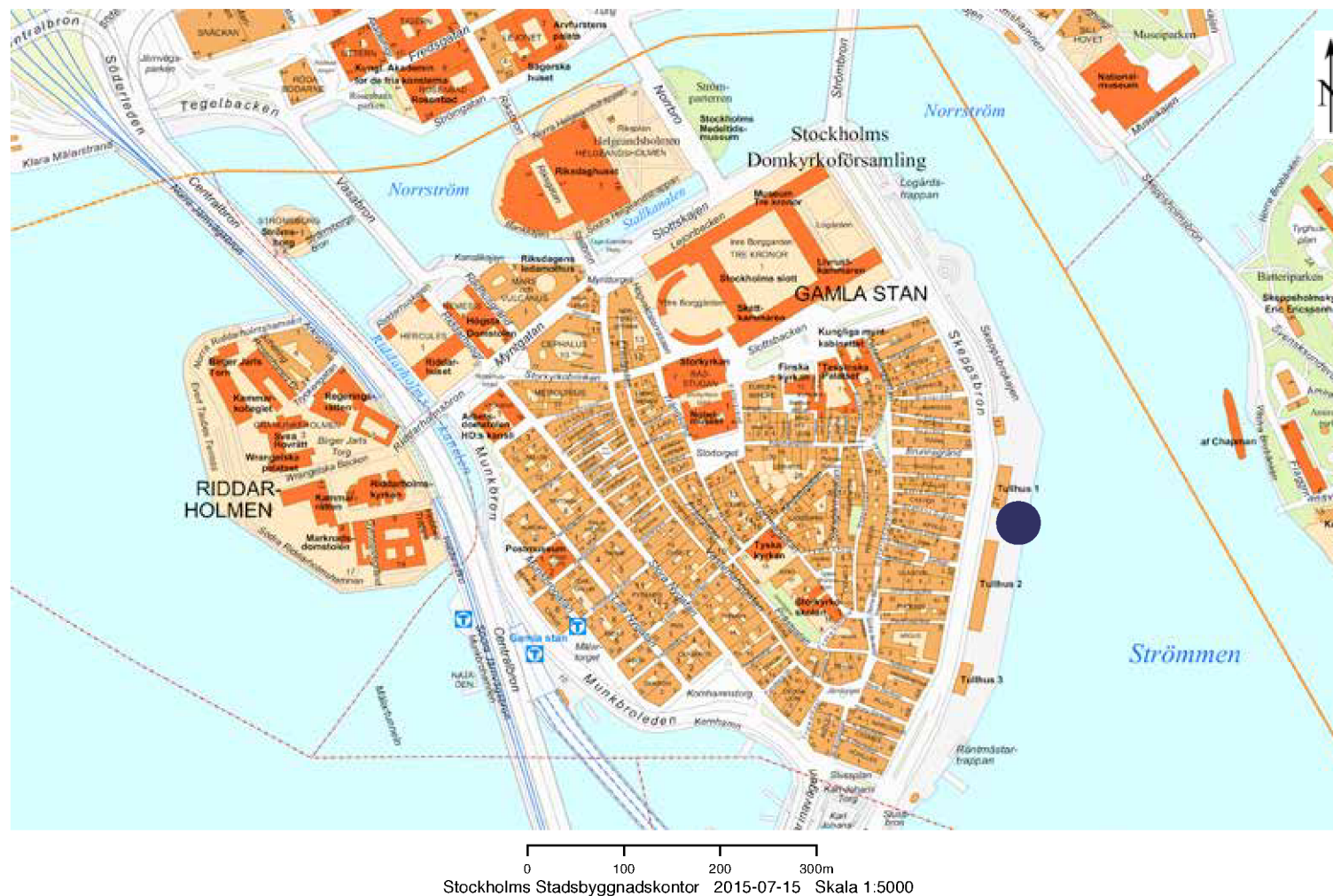
Eftersom varumagasinen har en bredd om femton meter blir

slutsatsen att en omplacering till Skeppsbrokajen inte är ett realistiskt alternativ att arbeta vidare med.

Övriga förutsättningar

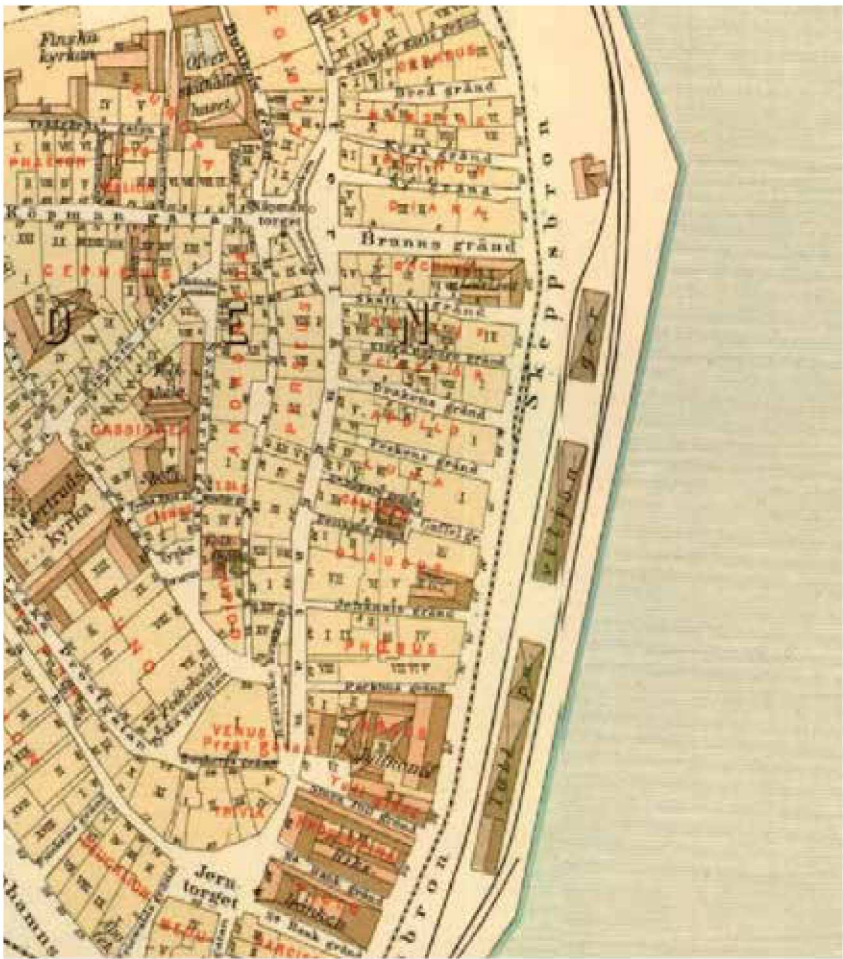
Fastighetsägare är Stockholms kommun. Stockholms hamn AB arrenderar hamnområdet.

Det nuvarande arrendeavtalet gäller t o m år 2020.





Tullpaviljongerna på Skeppsbrogården.



Karta över Stockholm 1885. A.R.Lundgren

4 Riddarholmen

På Riddarholmen inrättades en tullavdelning 1872. Ett tullhus i samma stil som tullpaviljongerna på Skeppsbron tillkom 1875. Här fanns tidigare ett par magasin som hade samma storlek som varumagasinen på Blasieholmen. Ett av dem var nästan en kopia till sin arkitektur. Tullavdelningen stängde 1952 och husen revs därefter. Idag finns inga lagerbyggnader eller tullhus kvar på Riddarholmen.

Varumagasinen

Nyréns arkitektkontor gör bedömningen att varumagasinen skulle kunna få en ny placering på Riddarholmen. En flytt till denna plats kan berika denna hamnmiljö. På grund av kajsänkning och anläggandet av Evert Taubes terrass anser Nyréns arkitektkontor att varumagasinen endast bör placeras norr och söder om terrassen.

Statens fastighetsverk har inlett



0 100 200 300m
Stockholms Stadsbyggnadskontor 2015-07-15 Skala 1:5000

ett förnyelsearbete av den yttre miljön på Riddarholmen. Kajer och parkeringar ska tas bort för att skapa ett prome-

nadstråk längs kajen. På den södra delen av Riddarholmen kommer Statens fastighetsverk byta ut nuvarande asfalt till

gatsten och använda platsen för turistbussar, personbilsparkering och olika event. I den västra delen kommer Evert

Taubes terrass att behållas.

Statens fastighetsverk ser sålunda ingen möjlighet att frigöra de ytor som krävs för en omplacering av varumagasinen till Riddarholmen.

Bedömningen blir därför att en omplacering till Riddarholmen inte är det mest realistiska alternativet att arbeta vidare med.

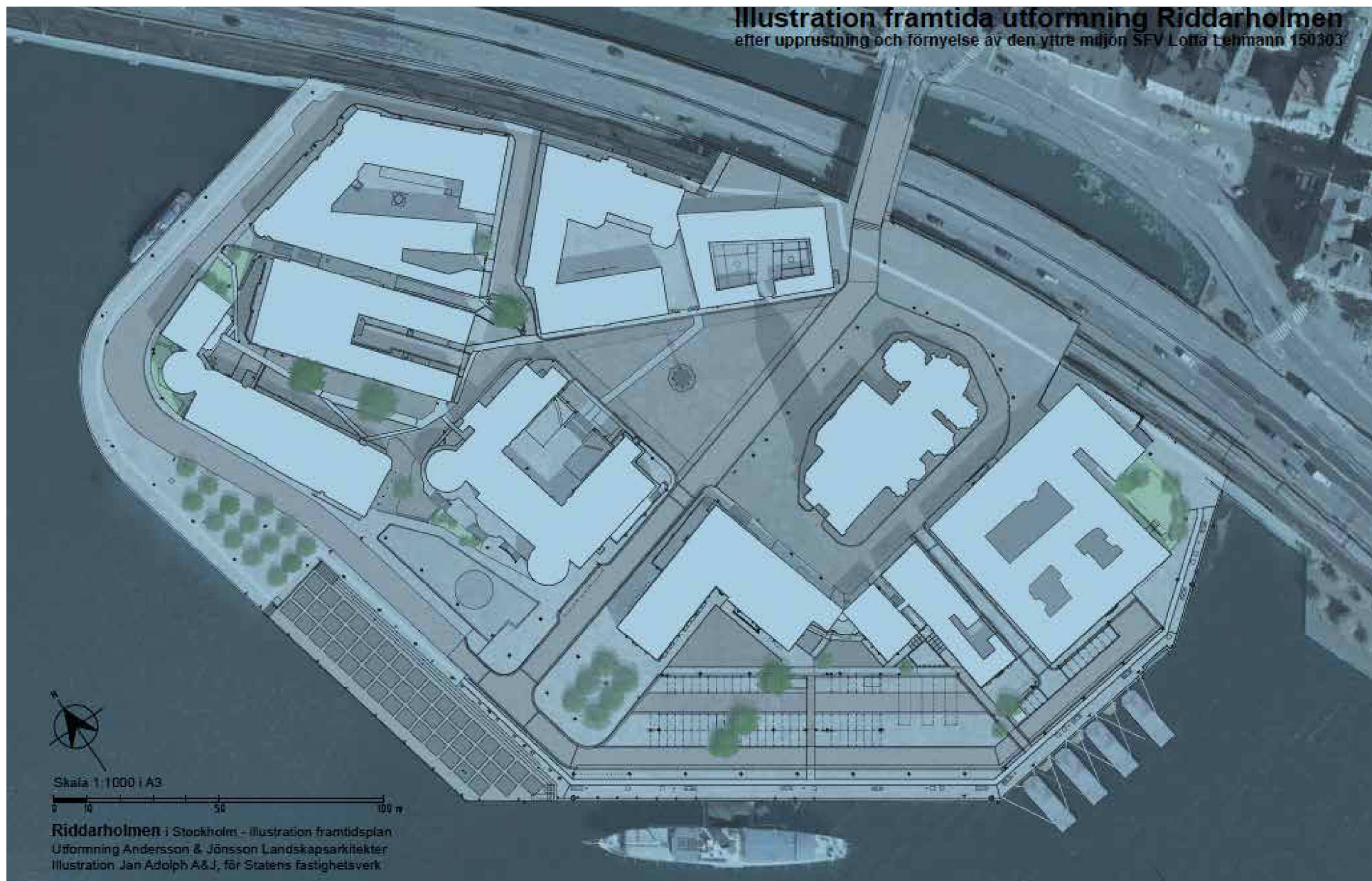
Övriga förutsättningar

Statens fastighetsverk äger nästan all mark på Riddarholmen.

I gällande detaljplan (Stadsplan för Riddarholmen samt delar av stadsdelarna Staden mellan broarna och Södermalm, fastställd 1942-06-30), betecknas det aktuella området med A, område som endast får bebyggas för allmänt ändamål. En placering av något av varumagasinen till denna plats bedöms vara förenlig med gällande detaljplan.



Riddarholmen sommaren 2015.



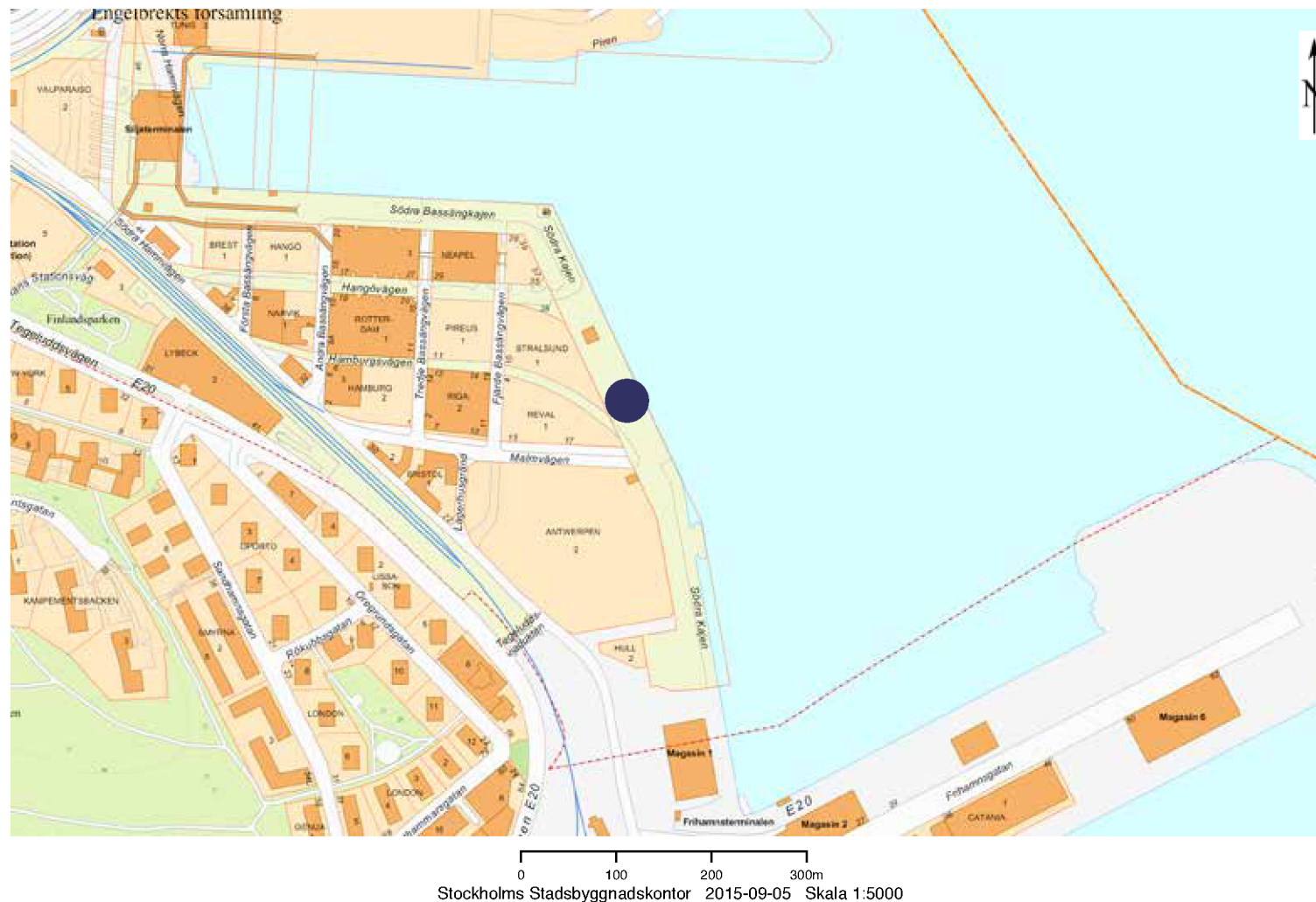
5 Värtahamnen/Frihamnen

Värtahamnen anlades 1879-1886. Till Värtahamnen importerades bl a stenkol, koks, byggnadsmaterial, spannmål och sill. Exporten bestod av trävaror, järnmalm, stål, tjära mm. För tullen inrättades lokaler i det så kallade Kommunalhuset från 1905.

Hamnverksamheten har sedan dess utvecklats genom utfyllnader och anläggande av nya hamnar. Frihamnen togs i bruk 1919 och 1926 stod den helt klar. Här uppfördes särskilda byggnader för tulladministrationen. Flera av de byggnaderna finns fortfarande kvar.

Frihamnen byggdes successivt ut och blev med tiden Stockholms stora lagringshamn med stora magasin och effektiva kranar. Frihamnens blomstrade under 1950-talet. Hit importerades varor från hela världen.

Frihamnen har därefter utvid-



gats söderut mot Lindarängen, där en containerhamn stod klar 1971.

Under senare tid har oljecister-

ner och lagerbyggnader rivits och stora ytor i Värtahamnen, används nu som parkering i avvaktan på områdets fortsatta omdaning. Värtahamnen

och Frihamnen ska utvecklas vad gäller kryssnings- och färje- verksamheten. Den mark som frigörs ska användas för bland annat bostäder, kontor och



Norra Djurgårdsstaden.

service.

Området ingår i Stockholms kommuns projekt Norra Djurgårdsstaden. Stockholms kommun har upprättat ett fördjupat program för Södra Värtahamnen och ett Start-PM för kommande planarbete, kommer behandlas av Stadsbyggnadsnämnden den 15 oktober.

Varumagasinen

Det ena eller båda varumagasinen skulle kunna få en placering intill den nya bebyggelsen som planeras på Södra kajen i Värtahamnen. Här skulle de minna om tidigare hamnverksamhet och berika miljön, när de intilliggande områdena byggs ut till en ny bostadsstadsdel.

Övriga förutsättningar

Fastighetsägare är Stockholms kommun. Stockholms hamn AB arrenderar hamnområdet. Det nuvarande arrendeavtalet gäller t o m 2020.

6 Söder Mälarstrand

Utbyggnaden av hamnen skedde parallellt med Stads-
gårdshamnen under 1875-
1882. Hamnområdet har där-
efter förlängts västerut. Bland
annat har området använts för
lokal införsel av byggmaterial.
Den omfattande hanteringen
av grus och sand överfördes till
Hornsberg på 1930-talet. Idag
ligger här skutor och hotellfar-
tyg förtöjda.

På området nedanför Skinnar-
viksberget har det tidigare fun-
nits bebyggelse på kajen, se
karta från 1940.

Kajområdet är relativt smalt.
Det utrymme som finns mellan
kajen och befintlig gång- och
cykelbana är ca sjutton meter
och därmed lite för smalt för
att inrymma varumagasinen,
som har en bredd om femton
meter. Slutsatsen blir att en om-
placering till Söder Mälarstrand
inte är ett realistiskt alternativ
att arbeta vidare med.



Övriga förutsättningar

Fastighetsägare är Stockholms
kommun. Stockholms hamn AB
arrenderar hamnområdet. Det
nuvarande arrendeavtalet

gäller t o m 2020.



Karta från 1940.

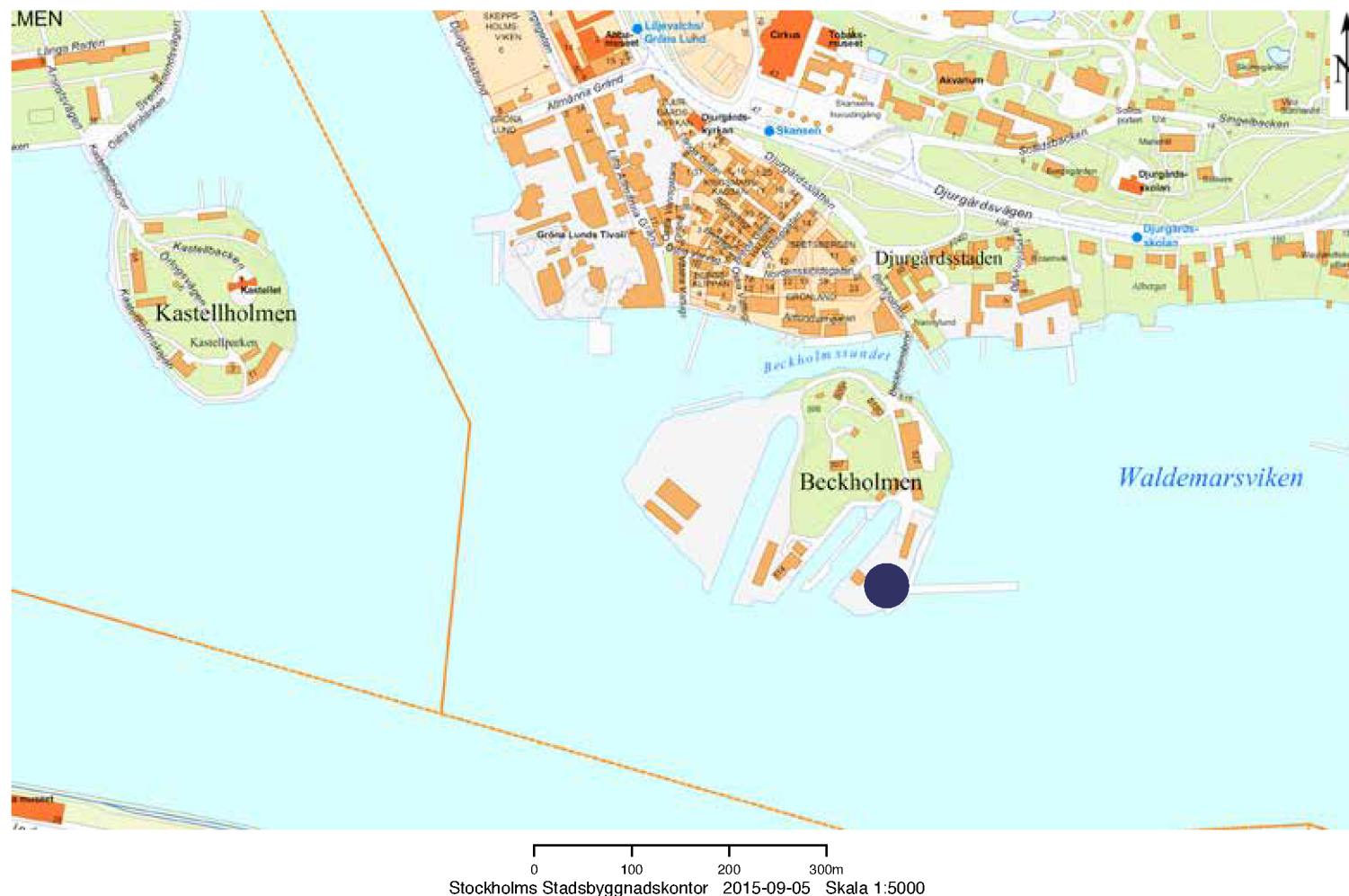
7 Beckholmen, Djurgården

På Beckholmen har det bedrivits verksamhet med anknytning till sjöfart och handel, från 1600-talet fram till idag.

Kungliga Djurgårdens förvaltning har initierat att en detaljplan ska upprättas för Beckholmen. Syftet med planen är att möjliggöra fortsatt användning av Beckholmen, för såväl kommersiell som kulturhistorisk verksamhet. Stadsbyggnadsnämnden har 2012, godkänt upprättat Start-PM för planarbetet.

Den kulturhistoriskt inriktade varvsverksamheten föreslås koncentreras till Beckholmens östra sida. Bland annat har den reparationsverkstad som tidigare fanns i ett av varuskjulen på Blasieholmen har flyttat verksamheten hit.

På Beckholmen finns ett lusthus från 1724. Det flyttades från sin nuvarande plats 1947. Tidigare låg huset på en bergknalle vid



den gamla strandlinjen, för att ge en bra utblick över inloppet till Stockholms hamn. Tullverket använde det som tullvaktskontor en bit in på 1900-talet. Tidi

gare har det använts som kappell och sjömanskyrka.

Varumagasinen

Ett av varumagasinen skulle

kunna omplaceras till denna plats, för att användas som underhållsverkstad för segelfartyg och ångbåtar.

Övriga förutsättningar

Beckholmen ligger i Nationalstadsparken. Beckholmen blev byggnadsminnesmärke 1965 och från 2007 gäller utökade skyddsföreskrifter för byggnadsminnet. Tillstånd från regeringen eller Riksantikvarieämbetet krävs vid ändringar.

I det planarbete som pågått finns planer på ytterligare byggnader på Beckholmen, bland annat för en byggnad på den sydöstra delen, se illustrationen här intill.



Illustration Sweco.

8 Galärparken, Djurgården

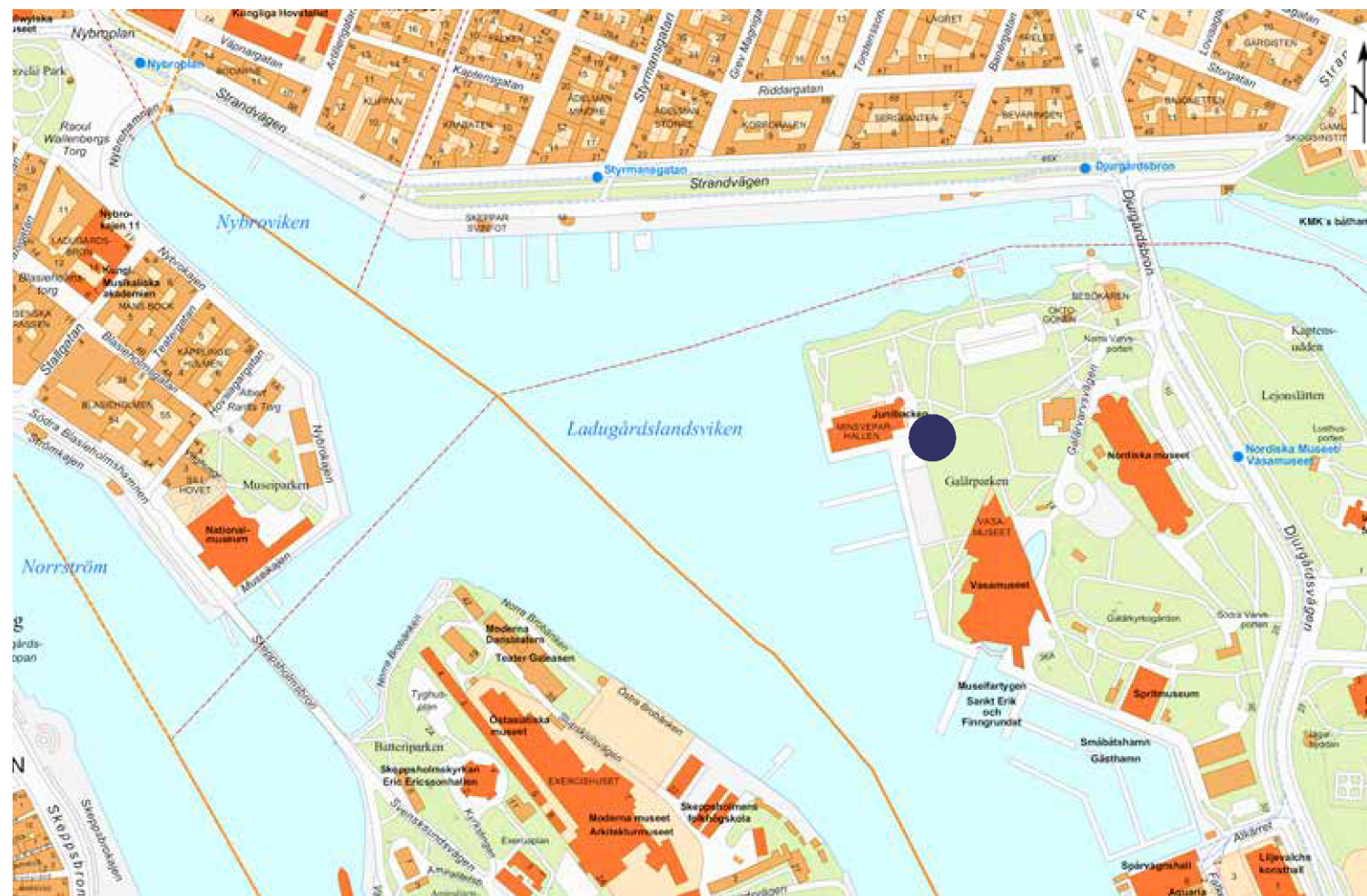
Galärvarvet var fram till 1969 en del av Stockholms örlogsvarv. Galärvarvet som är från 1720-talet var uppläggningsplats för skärgårdsflottans galärer. Här ligger idag Galärparken med flera museer och här bedriver Sjöhistoriska museet olika verksamheter.

Sjöhistoriska museet har som mål att sprida kunskap om kulturmiljöer vid vatten, till exempel hamnar, varv, fyrar och fartyg.

För Tullhuset kan en omplacering till Galärparken vara ett alternativ. Här finns en lämplig plats vid kajen intill Junibacken, med en placering mitt emot Blasieholmen. Tullhuset kan här bli en museal byggnad med en ny användning inom ramen för Sjöhistoriska museets verksamhet.

Om detta alternativ bedöms som intressant, behöver det

studeras noggrannare och ytterligare kontakter behöver tas med museet och övriga intressenter.



Stockholms Stadsbyggnadskontor 2015-08-17 Skala 1:5000

Övriga förutsättningar

Kungliga Djurgårdens förvaltning förvaltar Konungens dispositionsrätt till Djurgården.

Galärparken ingår i Nationalstadsparken. Områdesbestämmelser från 1989 gäller. De innebär bland annat en utökad bygglövsplikt.

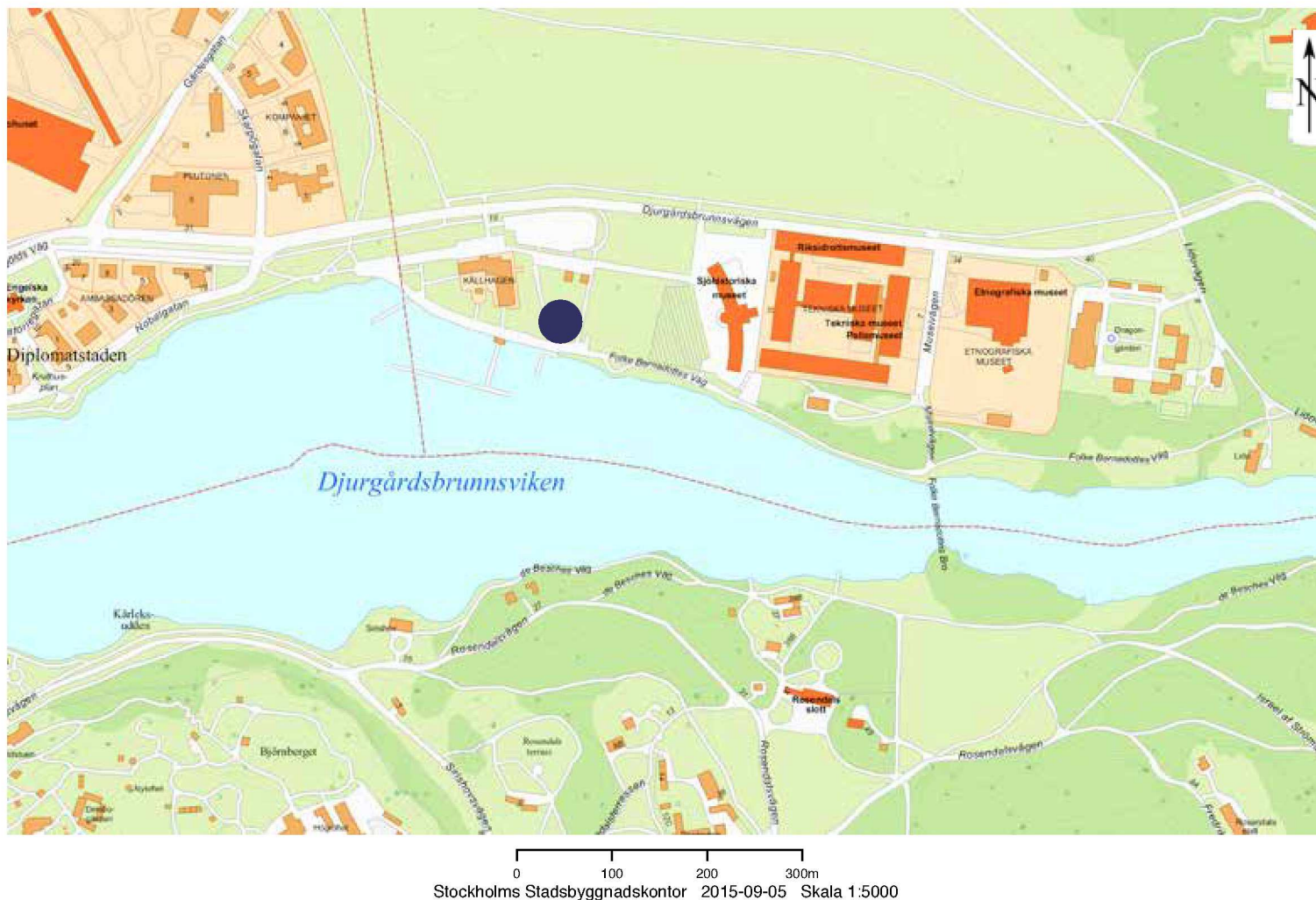
9 Museiparken, Djurgården

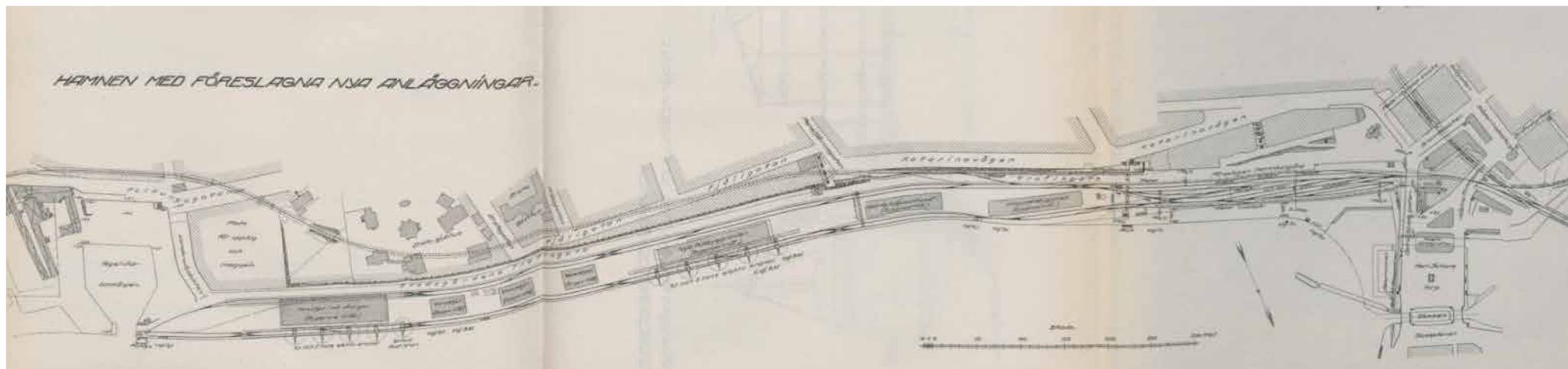
Sjöhistoriska museet ligger i den så kallade Museiparken på Djurgården. Museet har som mål att sprida kunskap om kulturmiljöer vid vatten, till exempel hamnar, varv, fyrar och fartyg.

I anslutning till Sjöhistoriska museet finns möjlighet att placera någon av byggnaderna. De kan då integreras i museets verksamhet.

Övriga förutsättningar

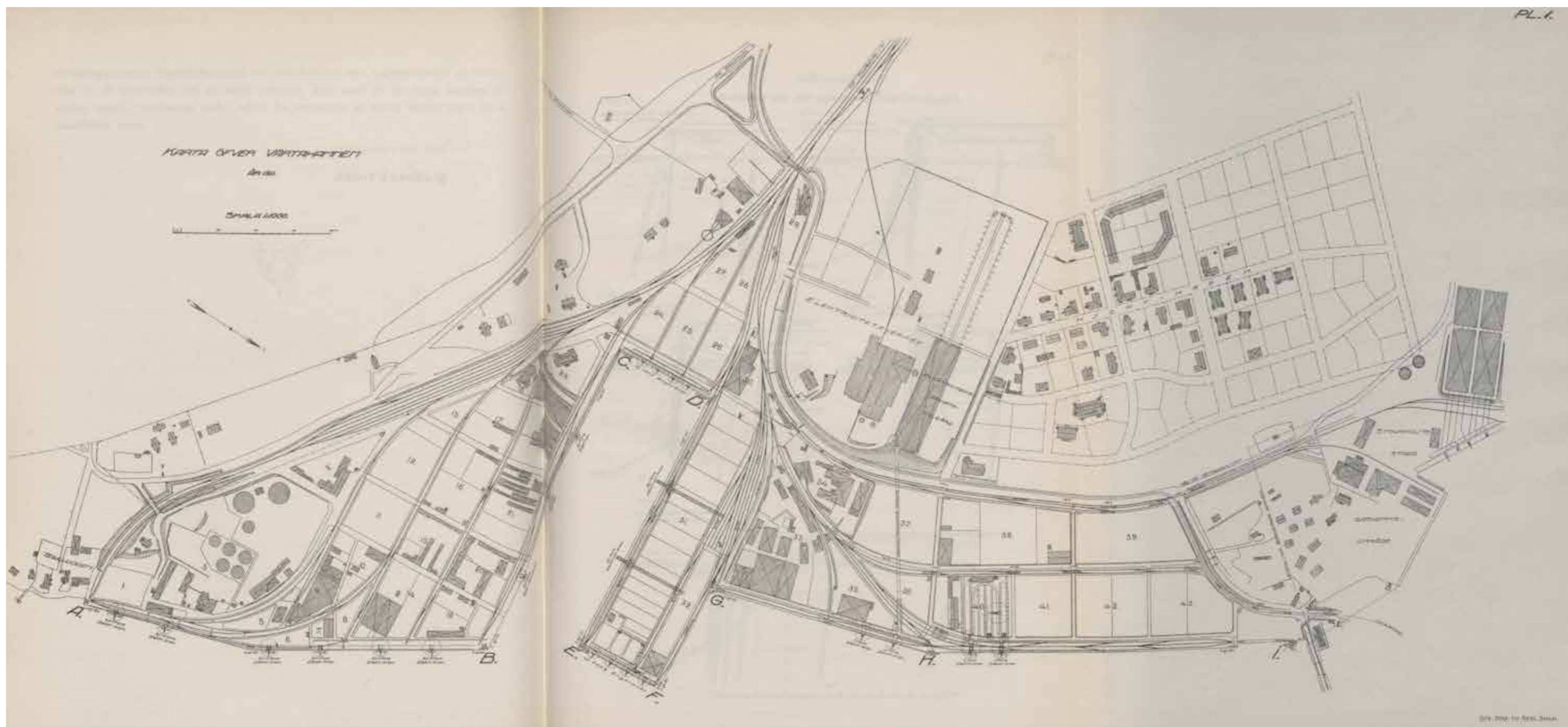
Kungliga Djurgårdens förvaltning förvaltar Konungens dispositionsrätt till Djurgården. Museiparken ingår i Nationalstadsparken. Områdesbestämmelser från 1989 gäller. Syftet med områdesbestämmelserna är bland annat att utöka bygglovsplikten.





Stadsgårdshamnen med föreslagna nya anläggningar. Källa: Berättelse över Värtahamnens och Stadsgårdshamnens utvidgning 1912.

BILAGA 3



Värtahamnen med föreslagna nya anläggningar. Källa: Berättelse över Värtahamnens och Stadsgårdshamnens utvidgning 1912.

Underlag

Antikvarisk utredning Flytt av Blasieholmens byggnader – lämpliga/möjliga placeringar, Nyréns arkitektkontor, 2014-09-17.

Antikvariskt utlåtande – Flytt av byggnader och ändring av kajlinje, Blasieholmsudden, Stockholm, Nyréns arkitektkontor, 2014-04-16.

Mängd- och kostnadsberäkning. ML Demo AB, 2014-09-23.

Lundberg, Albert. Berättelse över Värtahamnens och Stadsgårdshamnens utvidgning. Stockholm 1912. Stockholms stadsmuseum.

Nuläges- och värdebeskrivning av Blasieholmsudden och dess omgivande vattenrum, dnr 2013-00460-54, 2013-06-07.

Blasieholmsudden Del av Norrmalm 3:43 (f d Sillhovstomten), Norrmalm 3:1 (Nationalmuseum) och Sillhovet 4. Byggnadshistorisk förundersökning. Hedvig Schönbäck och Ingrid Johansson. Stockholms stadsmuseum, maj 2011. Tillägg till rapport, maj 2013.

Lilienberg, V. E. Stockholms hamnar, kajer och broar.. Utdrag ur Stockholm: Sveriges hufvudstad skildrad med anledning af allmänna konst- och industriutställningen. 1897.

Berggren, Jan och Bengtsson, Rickard. Svenska Tullhus. Generaltullstyrelsen 1998.

www.stockholmskallan.se

www.stockholmshamnar.se

www.raa.se