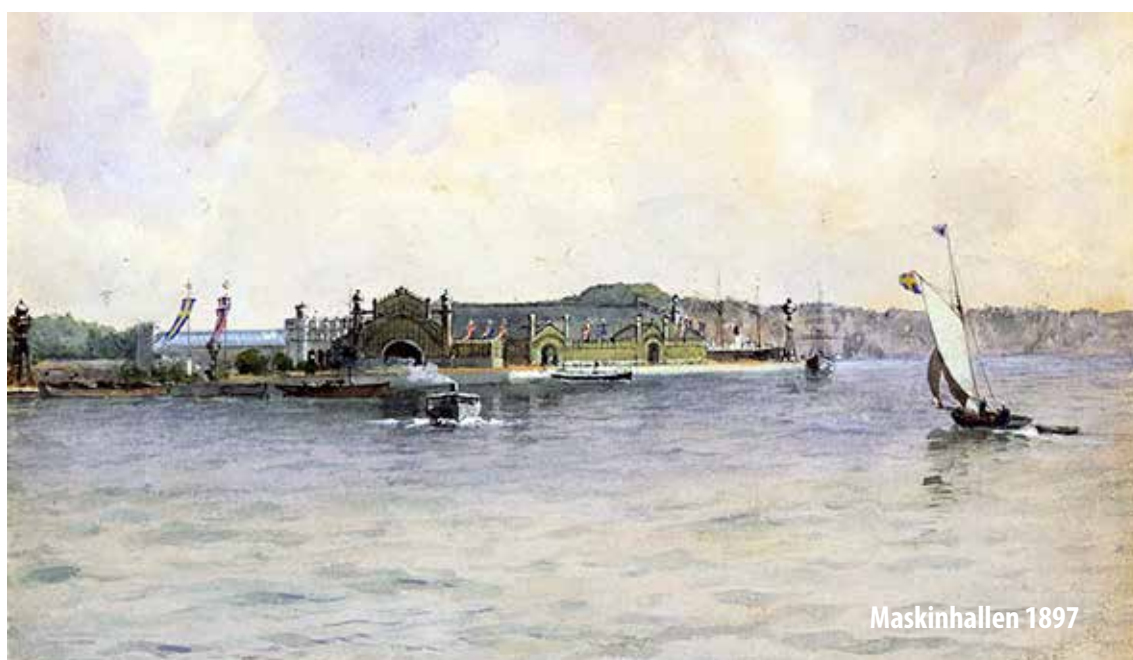




Några samlade fakta kring förutsättningarna för utbyggnad av Gröna Lund med ett mer maritimt och kulturhistoriskt perspektiv. En bättre lösning för både allmänhet, områdeskaraktären och även för Gröna lund.



Maskinhallen 1897

Området vid Skeppsholmsviken 6 skapades genom utfyllnad till Industriutställningen 1897. Gröna Lund har valt en gestaltning som hämtat sin inspiration från den tidens arkitektur. Det maritima inslaget har alltid varit stort och en förutsättning nu som då att nå Djurgården är utbyggd sjötrafik. Det förutsätter användbara gränssnitt till vattnet - platser för anlop av fartyg och båtar.

Skeppsholmsviken är ett känsligt område som efter örlogsvarvets flytt sakta har börjat hitta sin kulturhistoriska identitet. Här är en lycklig blandning av det arv vi ser från de maritima verksamheterna med anor från 1600-talet och Djurgårdens flanörslandskap med anor från 1700- och 1800-talen och sist men inte minst de rester som finns från Industriutställningen 1897 och Stockholmsutställningen 1930.

Området har stora, tydliga och väl avläsbara maritima kvalitéer inom Kungliga Nationalstadsparken och visar på en viktig och naturlig kulturell mångfald.

Stockholms Sjögård har 2009 avgivit ett svar kring den då aktuella planen för Gröna Lunds expansion och i grunden har förutsättningarna inte förändrats.

Här gäller det att göra rätt avvägningar och även ta hänsyn till den lagstiftning och de direktiv som gäller för Kungliga Nationalstadsparken och starka riksintressen. De grundläggande rekvisiten i riksintresset sjöfarten, strandskyddet och det skydd lagstiftaren givit Kungliga Nationalstadsparken skapar egentligen inte förutsättningar för fortsatt utbyggnad av ett nöjesfält utöver den mark som tidigare använts för ändamålet.

Efter industriutställningen 1897 gjordes en fastighetsbildning där strandremsan (Djurgårdsstrand) avsattes för de maritima behoven. Marken kom senare att förvaltas av Kungliga Djurgårdens Förvaltning även om det nuvarande formella ägandet tillhör Statens Fastighetsverk. Tanken med fastighetsbildningen var att säkerställa "riksintresset sjöfartens" framtida behov.



Plan efter Industriutställningen 1897

Dagens situation

Tiderna har förändrats sedan 1897 och i dag tycks behovet av att säkerställa både allmänhetens tillträde till stranden och den lokala sjöfartens behov vara ännu större. De ytor som upptas av maritima näringar har minskat men omfånget är stort och ökande. Kungliga Nationalstadsparken har över 10 miljoner besökare per år som på något sätt registreras genom betalning av inträden eller motsvarande. Den totala mängden besökare är större. Samtidigt finns en logisk och naturlig strävan att göra södra Djurgården bilfri. Det ställer stora krav på utbyggd kollektivtrafik och då inte minst kollektivtrafik på vatten.

I klartext betyder det att de behov en enskild aktör som exempelvis Gröna Lund kan ha inom området inte kan undanta lagstiftningen, starkare riksintressen, andra aktörers behov och den uttryckliga tanken med Kungliga Nationalstadsparken. Sammantaget tjänar alla på att samverka för att utveckla denna del av Kungliga Nationalstadsparken.

Det påverkar det allmänna intresset och kräver onaturliga avsteg i strandskyddet. Det påverkar och begränsar riksintresset och det lokala intresset sjöfarten, som en miljöanpassad möjlighet att göra Kungliga Djurgården mer tillgänglig för en bred allmänhet utan att belasta den infrastruktur som redan i dag tidvis är fullt utnyttjad. Det betyder avsteg från miljöbalkens rekvisit om Kungliga Nationalstadsparken. Det betyder avsteg från tillsynsmyndighetens (Länsstyrelsens) Vård- och skötselplan för Kungliga Nationalstadsparken.

Föreslagen plan innehåller inte möjligheter till utökad sjötrafik eller möjlighet för fler operatörer att anlöpa Djurgården. De markbyten som föreslås är i sammanhanget obegripliga och skapar ingen skillnad i möjligheter till utveckling för Gröna Lund. Däremot innebär föreslagna markbyten att det "allmänna och Hovet" för all evighet tappas rådhetsen över ett markområde som är fundamentet i starka riksintressen.



Kungliga Djurgården och Kungliga Nationalstadsparken är en av Europas största besöksområden. En viktig förutsättning för att göra Djurgården tillgänglig är utbyggd sjötrafik. Det är också i samklang med Länsstyrelsens uttryck i Vård- och Skötselplan för Kungliga Nationalstadsparken. Den strandremsa som benämns Djurgårdsstrand måste avsättas för sjötrafikens behov och allmänhetens tillträde. Det tjänar även Gröna Lund på som en av många intressenter på Djurgården.

Det är fundamentalt att Strandremsan "Djurgårdsstrand" rustas upp med de maritima behoven i första rummet och att ägandet och förvaltningen ingår i det "allmänna". Det finns ingen anledning att sälja "kungens mark". Det kan sannolikt inte vara någon stor sak för Gröna Lund utan får väl närmast ses som ett tillmötesgående till förnuft och den publik Gröna Lund riktar sig emot. I dag arrenderar Gröna Lund all annan mark av Kungliga Djurgårdens Förvaltning med undantag av Skeppsholmsviken 6.



Djurgårdsstrand med besökskaj och möjlighet för fler operatörer att anlöpa denna del av Kungliga Nationalstadsparken är en viktig del av besöksmålets utveckling. Annan användning får stora negativa konsekvenser för Djurgårdens tillgänglighet och det maritima kulturarvet och de maritima näringarna.



*Redan i dag är det alldeles för trångt för den lokala sjöfartens operatörer vid Allmänna Gränd.
Det finns i realiteten inte heller någon möjlighet för andra operatörer än de som har avtal med SL att trafikera Kungliga Nationalstadsparken.
Under högsäsong får fartyg vänta utanför kajläget för att kunna ta ombord eller släppa av passagerare.*



Stockholms Sjögård C/O Gunnar Haeger
Blockhusringen 34
115 25 Stockholm
gunnar@haegerpartner.com