



Stockholms stadsbyggnadskontor  
Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm

Yttrande  
2009-12-10

**Yttrande över planförslag Skeppsholmsviken mm i stadsdelen Djurgården, S-Dp 1999-05636-54.**

Härmed avger föreningen "Stockholms Sjögård - i dagligt tal "Sjögården"(www.sjogard.se) - vårt remissvar över planförslag Skeppsholmsviken mm i stadsdelen Djurgården, S-Dp 1999-05636-54.

**Stockholms Sjögård**

Föreningen "Stockholms Sjögård" är en samarbetsorganisation som bildades våren 2002. Stockholms Sjögård har över 60 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 påverk som inhyser fartyg.

**Bakgrund**

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 känner stark oro för att förändringar av markområden som Djurgårdsstrand och Alkärret till en ren nöjespark kommer att slå sönder denna mångfald och göra det omöjligt att innehålla miljöbalkens lagstadgade skydd.

Det finns alltid en gräns när stora intressen och opinioner börjar tära på varandra. Det kulturhistoriska intresset har minst lika stora och vägande skäl för en fortsatt maritim prägel efter linjen från Junibacken (Minsveparhallen) till Rosenvik som för Gröna Lund. Det finns heller ingen annan traditionell eller stark kulturhistoria att vila sig emot utan tvärt om så har de största förändringarna gjorts i närtid. Det var först 1980 som Gröna Lund egentligen fick kontakt med vattnet och det nöjesfält som tidigare fanns på delar av området för detaljplanen fanns där mellan 1924 och 1957. Denna tomt anlades och fylldes ut för stora maskinhallen och flottans paviljong vid industriutställningen 1897. Före 1927 var Gröna Lund ett ganska litet inslag i på Djurgården.

Gröna Lund har vuxit på ett sätt så att de störningar som blivit resultatet i tillväxten sakta accepterats. Här hade kanske utvecklingen inte väckt någon större uppmärksamhet eller opinionsmässig konflikt men den föreslagna utbyggnaden naggar andra viktiga intressen i kanten och på ett sådant sätt att det knappast kan vara förenligt med den lagstiftning som gäller och behovet av att vårda kulturmiljön.

Det är omöjligt att ta hänsyn till kraven på ytterligare utbyggnad av nöjesparken förutom i det område som kan vara motiverat av kulturhistoriska skäl. En sådan utbyggnad får heller inte ligga till grund för krav på ny utbyggnad som negativt påverkar sammansättningen av besökare till denna del av Nationalstadsparken. Erfarenheter visar att om den kulturella mångfalden bryts och får en dominerande aktör kommer antalet besökare att minska till övriga. Det förstärks också i det faktum att möjligheterna att ta sig till Västra Djurgården har naturliga begränsningar. Vidare så får det också förödande konsekvenser för de månader då Gröna Lund är stängt.

Ett allt för dominerande Gröna Lund kommer att negativt påverka de maritima attraktionerna som Vasamuseet, Båthallarna och ett blivande Vin- & Sprithistoriskt museum i Galärskjulen. Det betyder i förlängningen att även om antalet besökare under en kort säsong ökar kommer antalet besökare minska till maritima aktiviteter. En förvandling av ett större område på Djurgården till tivoli och nöjespark kommer att minska Stockholms attraktionskraft eftersom andra viktiga kulturella aktiviteter trängs undan.

För Stockholm skulle en etablering som Gröna Lunds gamla filial i Västberga, Södra Folkparken, betyda betydligt mer för attraktionskraften och dessutom inte konkurrera med den viktiga kulturmiljö och attraktion som Kungliga Nationalstadsparken utgör.

Här gäller det att göra rätt avvägningar och även ta hänsyn till den lagstiftning och de direktiv som gäller för Kungliga Nationalstadsparken. I förlängningen blir det både i opinionen och enligt det skydd lagstiftaren givit Kungliga Nationalstadsparken omöjligt att skapa förutsättningar för fortsatt utbyggnad av ett nöjesfält utöver den mark som tidigare använts för ändamålet. Ytterligare utbyggnad av Gröna Lund måste ske på annan mark utanför Kungliga Nationalstadsparken men vi ser heller inte någon motsättning i att det gamla nöjesparksområdet, parkeringen, åter utvecklas till nöjespark men då med allmänt tillträde till Djurgårdsstrand och utan att tomten Alkärret detaljplaneras i detta skede.

I klartext betyder det att de behov en enskild aktör har inom området inte kan undanta lagstiftningen, andra aktörers behov och den uttryckliga tanken med Kungliga Nationalstadsparken. Det skulle få förödande effekter och sluta med ett lapptäcke av frimärkslösningar som kommer skapa konflikter och rucka hela fundamentet för skyddet i miljöbalken.

I detta perspektiv måste vi också beakta den utvidgning som redan skett när Stockholms Hamnar lämnade kajområdet söder om färjeläget vid Allmänna Gränd. Det betyder att en privatisering av det område som benämns Djurgårdsstrand inte bara är ett opinionsmässigt problem utan också ett ganska grovt brott mot de underliggande direktiv och lagar som styr Kungliga Nationalstadsparken. Samma resonemang kan även appliceras på tomten vid Alkärret med Aquaria vattenmuseum, Östersjöns hus och Spårvägshallen.

Inledningsvis och utan att ta ställning i sak kan Stockholms Sjögård konstatera att ärendet rimligtvis måste återremitteras till Stadsbyggnadskontoret för överarbetning och harmonisering med gällande direktiv och översiktsplaner. Stockholms Sjögård anser att Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet för att tillstryka detaljplanen måste göra en kulturhistorisk inventering och att även övriga delar inom det område som ingår i linjen Junibacken (minsveparhallen) till Rosenvik får en översiktlig planering och tänkbar användning.

## Detaljer

I förhållandet till förslag till detaljplan får Stockholms Sjögård utöver de grundläggande synpunkter som redovisats ovan framföra följande yttrande.

1. Den nya randbebyggelsen i två våningar skapar ett nytt avgiftsbelagt slutet stadskvarter mer än en öppen plats för allmänheten. I tidigare planer har man diskuterat en helt annan öppenhet mot allmänheten och nyttjande av "Smartcard" för de som vill nyttja attraktionerna.
2. Frånvaron av ett allmänt öppet strandområde för allmänheten är också ett mycket negativt inslag som enligt Stockholms Sjögård också strider mot strandskyddet. Planen vill påskina att strandskyddet inte gäller enligt reglerna för införande av det nya strandskyddet. Det verkar inte vara korrekt eftersom tidigare lagstiftning om strandskyddet gäller. Enligt de nya reglerna återinträder också strandskyddet automatiskt då en detaljplan ändras. Beslut om att upphäva strandskyddet i områden som skyddas enligt miljöbalken fattas av Länsstyrelsen.

Här finns en hel del vägledande praxis och det finns betydligt starkare riksintressen som fått vika för strandskyddet och allemansrätten. Det gäller inte minst försvarets fortifikatoriska anläggningar i Stockholms skärgård. Kan rikets säkerhet underordnas allmänhetens tillträde till vattnet så kan det väl knappast var något problem för Gröna Lund att foga sig i denna praxis. Ett öppet och tillgängligt strandområde skulle säkert också förbättra opinionens acceptans av nöjesfältet. En lösning är att göra hela området tillgängligt för allmänheten och bara inhägnat attraktionerna, något som kanske till och med skulle främja kommersen.

3. I planbeskrivningen kan man läsa: Färjornas anörningsplats föreslås byggas om av Waxholmsbolaget i syfte att möjliggöra att två Djurgårdsfärjor samtidigt kan lägga till.

Det betyder i klartext att tillgängligheten relativt sett minskar och i viss mån begränsas till Waxholmsbolaget. Det är imperativt att kajen även byggs ut norröver mot Alkärrer för att öka tillgängligheten och möjligheterna för fler färjelinjer och fler operatörer som helst samordnas i ett gemensamt biljettsystem. Det kan inte vara Stadens uppgift att aktivt verka för konkurrensbegränsning. En utbyggd kaj kan också vara attraktiv vid besök av traditionsfartyg eller andra maritima aktörer som kan öka områdets attraktionskraft.

Det måste även ligga i Gröna Lunds och andra evenemangsgäres intresse att öka tillgängligheten över vatten till området kring Lejonslätten. Det är också i harmoni med markförvaltarens intentioner, stadens översiktsplan och blivande regionplan. En privatisering av Djurgårdsstrand talar inte Kungliga Nationalstadsparkens språk och kommer att vara obegripligt i perspektivet av de vedermödor lagstiftare och stadsplanerare har lagt på att göra området tillgängligt för alla.

4. Vad gäller själva nöjesparken och dess utformning har vi inte i detta skede några synpunkter. Det finns dock en risk att projektet i en oacceptabel omfattning stör stadsbilden i Kungliga nationalstadsparken. Enskilda medlemsorganisationer inom Stockholms Sjögård kommer att lämna separata yttranden kring gestaltningen. Stockholms Sjögårds intressen avser främst allmänhetens tillträde till vattnet och behovet av att samordna detta med de maritima verksamheter som vilar på en starkare funktionell och traditionell grund än själva nöjesparken.

Planen saknar all samordning och hänsyn till Wasahamnen och Galärvarvet och kommer tveklöst att stänga in detta område. Det blir ännu mer accentuerat om tillträdet till Djurgården begränsas redan vid Djurgårdsbron och färjetrafiken bara kommer att trafikera Allmänna Gränd. Det är Stockholms Sjögårds fasta övertygelse att detta område i harmoni med Vasamuseet, Dyktankhuset, Galärskjulen och Båthallarna ska ges en maritim prägel med stark attraktionskraft.

I enlighet med ovanstående synpunkter hemställer Stockholms Sjögård att planförslaget återremitteras till Stadsbyggnadskontoret för överarbetning och harmonisering med gällande direktiv och översiktsplaner. Vidare bör förslaget ges en tydligare gestaltungsplan och också omfatta åtgärder för att öka tillgängligheten till och från området samt de framtida begränsningar och regler som gäller fortsatta utbyggnad av ett mycket känsligt område inom Kungliga Nationalstadsparken.

För Stockholms Sjögård

Gustaf Taube  
Ordförande

Olle Neckman  
Handläggande ledamot