



### ***Förslag***

Detaljplan för  
**del av kvarteret Skeppsholmsviken mm**  
i stadsdelen Djurgården  
i Stockholm  
**S-Dp 1999-05636-54**

### **HANDLINGAR**

Planen består av en plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, ett gestaltungsprogram, en genomförandebeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning.

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

En ny detaljplan för del av kv Skeppsholmsviken m m norr om Allmänna Gränd på Södra Djurgården har utarbetats i syfte att utvidga Gröna Lunds nöjesfält. Huvuddelen av planområdet består idag av en parkeringsplats. I den norra delen ligger Aquaria Vattenmuseum och längs Allmänna Gränd finns ett fåtal lägre byggnader som bland annat inrymmer Gröna Lunds biljettförsäljning.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är angeläget att den röriga parkeringsplatsen i ett exklusivt läge på Djurgården får en ordnad användning. En utvidgning av Gröna Lund knyter an till platsens tradition då det s k Nöjesfältet låg här mellan 1924 och 1957. Ett nöjesfält bedöms vara i överensstämmelse med den fördjupade översiktsplanen för Djurgården. I den framhålls att verksamheter behöver kunna vidareutvecklas och förnyas för att bibehålla områdets attraktivitet som evenemangspark.

Planarbetet påbörjades 1999 och under 2005 hölls ett programsamråd. Efter att planarbetet vilat ett antal år, bl a på grund av att Gröna Lund bytt ägare, har arbetet återupptagits. De synpunkter som inkom under programsamrådet redovisas och kommenteras i en särskild programsamrådsredogörelse.

Gällande markanvändning föreslås ändras från bostäder och parkering till museum, nöjen och publika attraktioner. Planen syftar även till att utöka den allmänna platsmarken vid färjeläget i Allmänna Gränds förlängning. Planen möjliggör en ny biljettbyggnad med personalutrymmen vid färjeläget samt randbebyggelse i två våningar längs Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd. I norra delen av planområdet, på nuvarande Aquaria vattenmuseums plats, ges en byggrätt om två våningar som sträcker sig från Falkenbergsgatan till vattnet. Inom planområdet möjliggörs anläggande av en berg- och dalbana. Planen

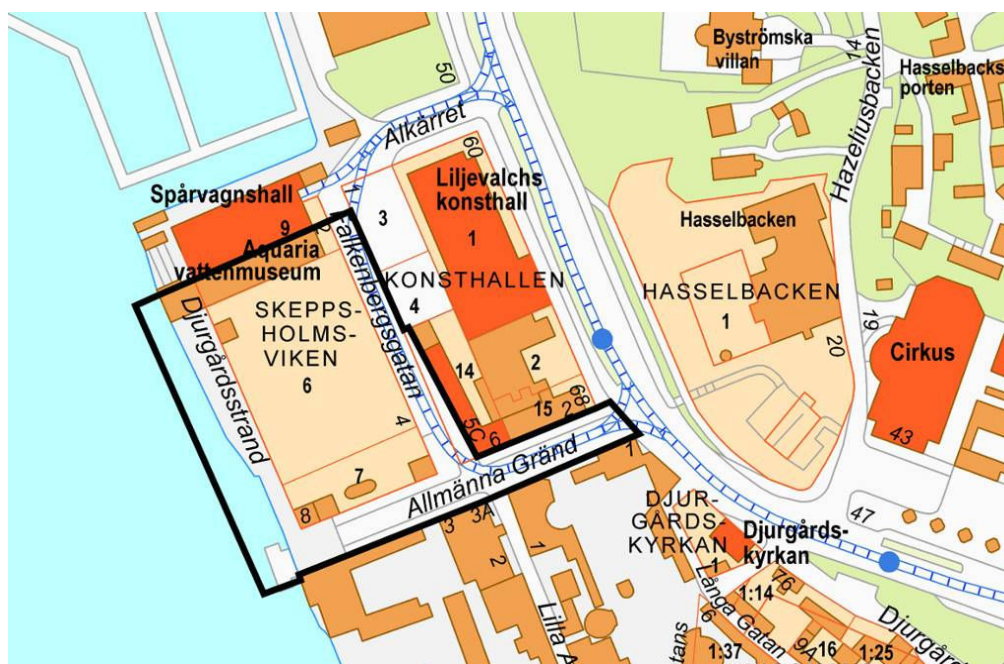
medger även ett högt torn på upp till 90 meter över nollplanet i form av en åkattraktion. Inom nöjesfältets föreslagna område medges bryggor längs vattnet.

Högsta tillåtna höjder för berg- och dalbana och torn är satta i nivå med befintliga anläggningar på Gröna Lund. Därmed kan Skansenbergets silhuett fortsätta att råda i stadslandskapet. Buller är en ofrånkomlig följd av ett nöjesfält. En stor del av året råder lugn men under sommaren finns knappast något mer intensivt levande än Gröna Lunds Tivoli. Åtgärder kommer att vidtas för att begränsa bullerstörningarna till en acceptabel nivå.

## PLANDATA

### Planområde

Planområdet omfattar den parkeringsplats som ligger norr om Gröna Lund, Allmänna Gränd, delar av Falkenbergsgatan samt Aquaria Vattenmuseum. Planområdet består av fastigheterna Skeppsholmsviken 6, Skeppsholmsviken 7, del av Skeppsholmsviken 9, del av Djurgården 1:1, del av Djurgården 1:8, del av Djurgården 1:9, del av Djurgården 1:11 samt del av Djurgården 1:27.



Planområdets avgränsning

### Markägoförhållanden

Fastigheterna Skeppsholmsviken 6 och 7 ägs av AB Gröna Lund. Fastigheterna Djurgården 1:1, 1:11 och 1:27 ägs av Statens Fastighetsverk. Fastigheterna Skeppsholmsviken 9, Djurgården 1:8 och 1:11 ägs av Stockholms stad.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

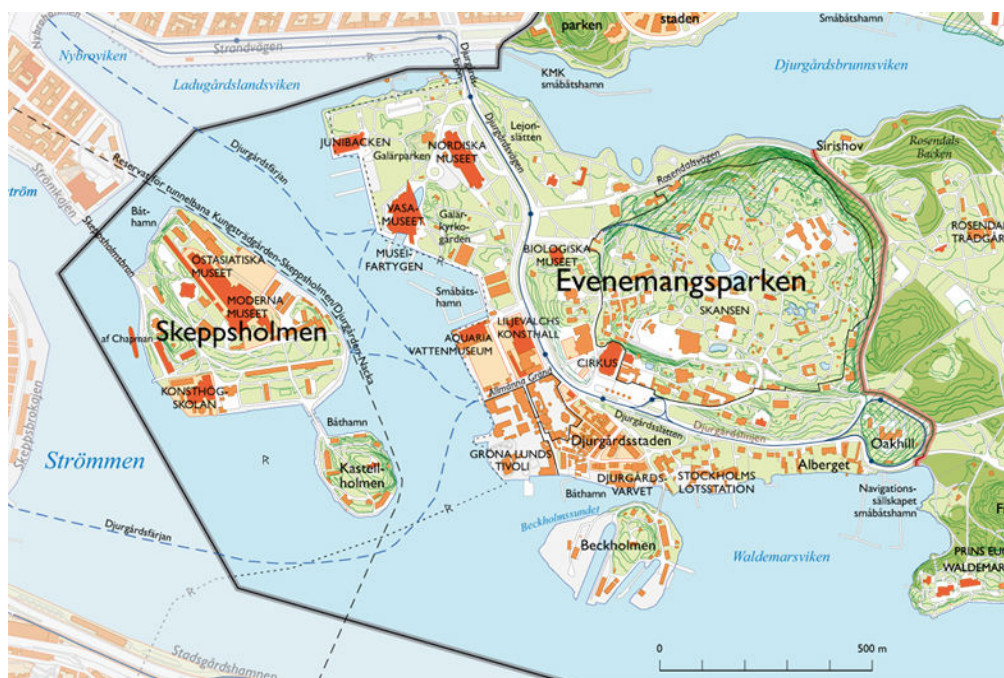
### Kungliga Nationalstadsparken

Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården utgör den Kungliga Nationalstadsparken som inrättades 1995. I Nationalstadsparken ingår aktuellt planområde i delområdet *Gröna Lund – Djurgårdsstaden – Ryssviken*. Området beskrivs som en av Stockholms mest värdefulla stadsmiljöer där kulturhistoria, charm och idyll blandas på ett för besökaren mycket tilltalande sätt. Rekreativa värden finns i hög grad i de gamla stadskvarteren. Nationalstadsparken omfattas av MB 4 kap 7 §.

### Översiktsplan

Planområdet ingår den fördjupade översiktsplanen för den Kungliga Nationalstadsparken som antogs av Stockholms kommunfullmäktige i april 2009. I den fördjupade översiktsplanen är planområdet en del av *Evenemangsparken* som omfattar västra delen av Södra Djurgården. Som vägledning för markanvändning och utveckling står bland annat:

- För att bibehålla områdets attraktivitet som evenemangspark behöver verksamheter och anläggningar kunna vidareutvecklas och förnyas. Området vid Galärparken och Skeppsholmsviken är exempel på platser som med fördel kan förändras.
- Områdets karaktär och särskilda kulturhistoriska värden i byggnader, parker och miljöer bevaras. Särskilt värdefulla naturmiljöer bevaras.
- Evenemangsparkens karaktär i stadens inre vattenrum bevaras, som ett glesare bebyggt parklandskap i kontrast till stenstaden.
- Det offentliga rummet mellan byggnader och anläggningar motsvarar inte områdets attraktivitet i övrigt och behöver åtgärdas. Stränderna bör så långt som möjligt göras offentliga och bekvämt tillgängliga.
- Nöjen och evenemang prioriteras före ny bostadsanvändning.



Karta över Evenemangsparken (Översiktsplan för Nationalstadsparken – stockholmsdelen).



## Detaljplan



Gällande planer för området

För planområdet gäller Stadsplan O-178 (vann laga kraft 1899), Stadsplan O-230 (1913), tilläggsplan PI 1481 (1934), PI 4602 (1957) samt detaljplan 2001-05188 (2004). Det område som är tänkt för nöjesparkens utbyggnad är idag planlagt för bostäder och allmän plats i form av gata. För bostadsbebyggelsen väster om Falkenbergsgatan tilläts en högsta totalhöjd på 19 meter. Aquaria vattenmuseum omfattas av mark som är planlagt för parkering och allmän plats.

### Riksintresse

Stockholms innerstad med Djurgården utgör område av riksintresse enligt MB 3 kap 6 § (område K115). Riksintresset anger med bäring på aktuellt planområde följande värden:

- Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang,
- Anrika restauranger och värdshus,
- Skansen, Fåfången, idrottsanläggningar, parker och flanörstråk,
- Djurgårdens bebyggelse och rekreationslandskap med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark,
- Anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren,
- Stadssilhuetten där kyrktorn och offentliga byggnader endast har tillåtit höja sig över mängden.

### Kulturhistorisk värdefull bebyggelse

I planområdets närhet finns fastigheter vars bebyggelse, enligt Stadsmuseets klassificering, har ett kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringarna för byggnadsminnen enligt kulturminneslagen. Bland dessa finns:

- Konsthallen 14, Allmänna Gränd 6, Falkenbergsgatan 5a, 5b och 5c.
- Konsthallen 1, Liljevalchs konsthall och Blå Porten

### Fornlämning

Planområdets vattenområden ligger inom fornlämning 103:1, där lämningar från medeltid och 1600-tal kan förväntas. Omfattar arbetsföretaget ingrepp i mark eller vatten ska särskilt tillstånd sökas hos länsstyrelsen enligt 2 kap 12 § kulturminneslagen.

## Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd. Enligt övergångsreglerna till lagen om införande av strandskydd undantas detaljplaneärenden som inlett före den 1 juli 2009 och som avslutas före den 1 juli 2010 av nya strandskyddslagen.



*Befintlig parkeringsplats invid strandkanten*

*Strandkanten är idag svårtillgänglig*

Planområdet planläggs för anläggningar för museum, nöjen och publika attraktioner samt vattenområde, bryggor, färjeläge m m. Planförslaget innebär att möjligheten till en allmän strandpromenad försvinner. Jämfört med nuläget är skillnaden liten då området närmast stranden inte är särskilt attraktivt eller tillgängligt, och inte kan ingå i ett sammanhängande strandpromenadstråk eftersom Gröna Lund söder om Allmänna Gränd och spårvagnshallarna spärrar av stranden. Planförslaget innebär att promenadstråket vid vattnet från Galärskjulen och Båthallarna sammanbinds med Falkenbergsgatan och vidare till Lilla Allmänna Gränd, ned till kajen vid Beckholmen.

Den minskade möjligheten till att anlägga en strandpromenad är tänkt att kompenseras genom att kajen vid Allmänna Gränd utökas och görs attraktiv för fler än köande och besökande till färjan.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Bakgrund

En detaljplan för kv Skeppsholmsviken norr om Allmänna Gränd på Södra Djurgården påbörjades 1999 i syfte att utvidga Gröna Lunds nöjesfält på dagens stora parkeringsplats. Under 2005 hölls ett programsamråd. Efter att ha vilat ett antal år har planarbetet återupptagits. De synpunkter som inkom under programsamrådet har redovisats och kommenterats i en programsamrådsredogörelse.

### Befintliga förhållanden

En stor del av planområdet nyttjas sedan mitten av 1950-talet som parkering. Vid Allmänna Gränds norra sida finns en lägre bebyggelse med bland annat gatukök och Gröna Lunds biljettförsäljning. Bostadshusbebyggelsen vid Falkenbergsgatan uppfördes 1849. Den skapar en äldre lokal atmosfär tillsammans med Falkenbergsgatan med sina två nivåer med mellanliggande berg i dagen.

Strax norr om planområdet ligger spårvagnshallen som rymmer Djurgårdslinjens spårvagnar. Spåren till spårvagnshallen är lagda i Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd.





Befintliga förhållanden, röd linje markerar planområdet

Vid Allmänna Gränds färjeläge ligger Waxholmsbolagets biljettkur med kravallstaketsliknande omgärdning. Biljettkuren saknar personalutrymmen såsom omklädningsrum, varför personalen idag hänvisas till en barack intill.



Falkenbergsgatan

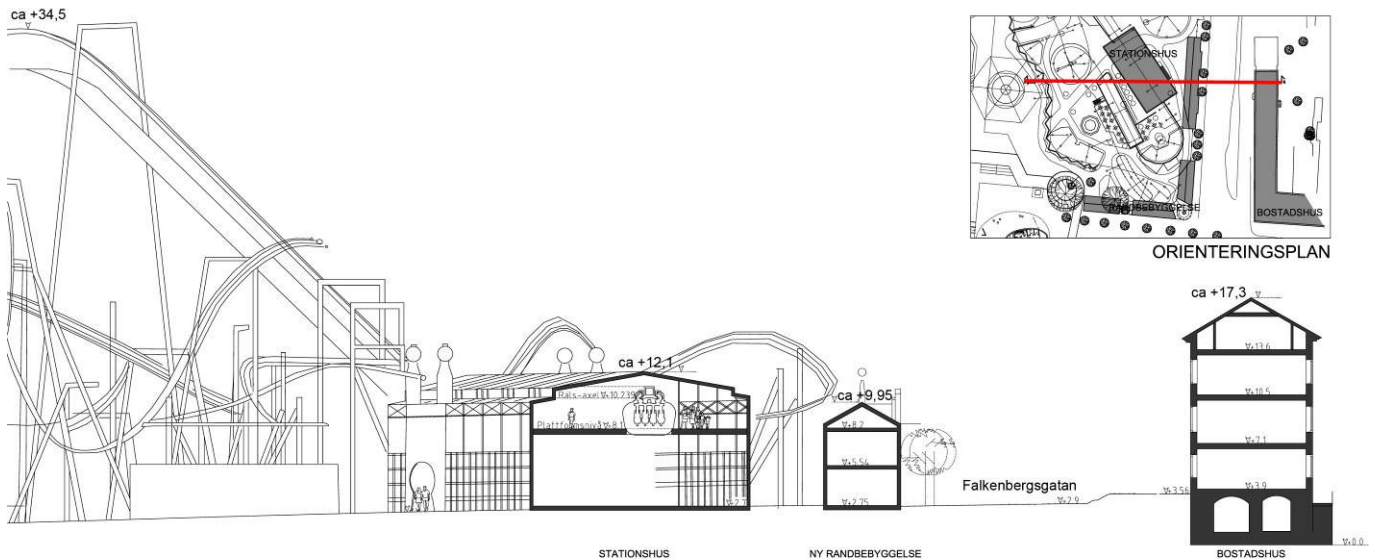


Biljetthallen vid Allmänna Gränd

## Planförslaget

### Nöjesparken

Planen möjliggör nya anläggningar för museum, nöjen och publika attraktioner, angivet som **R1** på plankartan. Till detaljplanen hör även ett gestaltningsprogram som beskriver intentionerna gällande bebyggelsens och gatans utformning och gestaltning. Längs Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd får randbebyggelse i två våningar uppföras där högsta nockhöjd föreslås uppgå till högst åtta meter. Genom att begränsa höjden minskar påverkan på bostäderna vid Falkenbergsgatan när det gäller utsikt och skuggning.

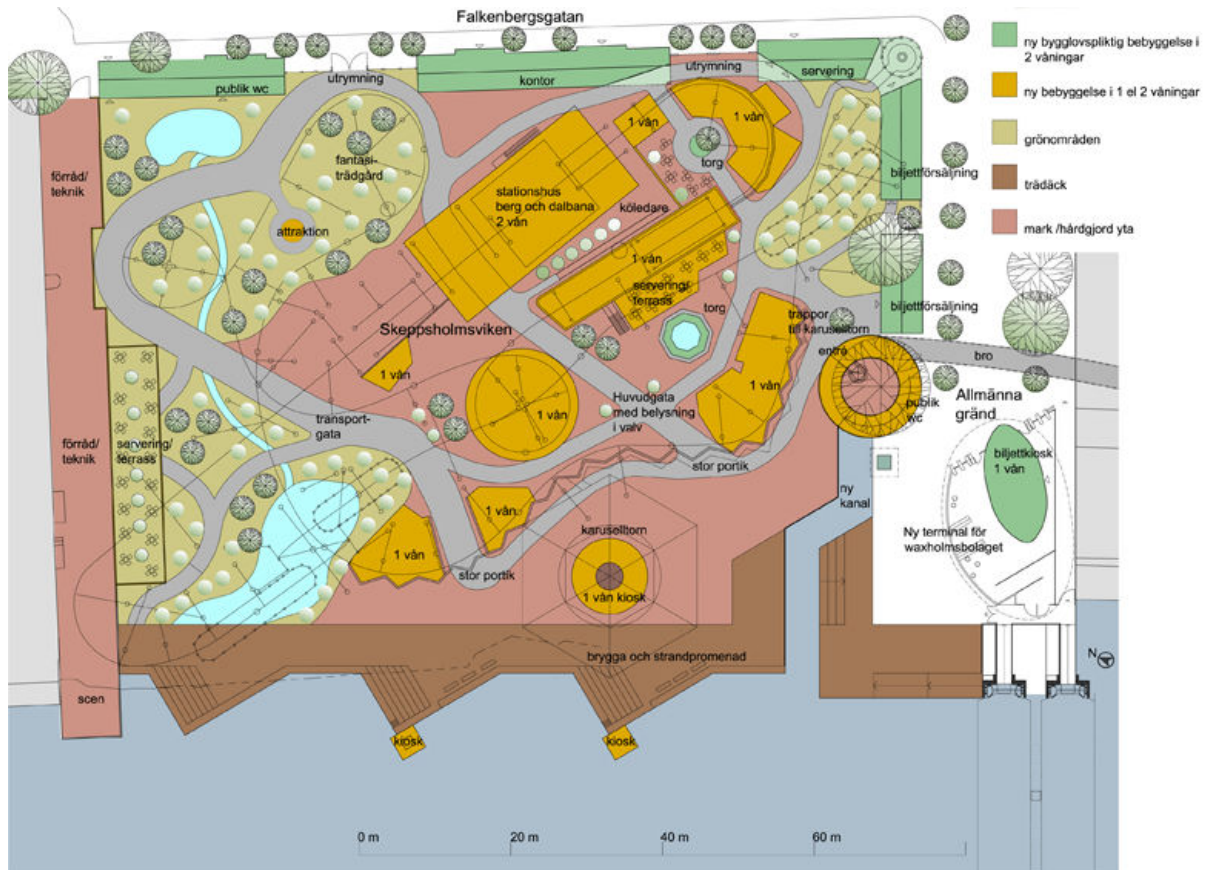


Sektion Falkenbergsgatan (Ljung Arkitekter AB)

Randbebyggelsen ramar in det nya nöjesfältet och förstärker karaktären av stads kvarter. Byggnaderna ska utföras i trä eller putsliknande material utan synliga elementskarvar, och takmaterial ska utföras i plåt, **f1**. Fasadutformningen ska respektera både grannskapets kulturhistoriska byggnader samtidigt som den avses bejaka den unika förutsättningen att ingå i en nöjespark. En spirituell arkitektur kan tillskapas precis som det äldre Gröna Lund har inslag av förstklassig tivoliarkitektur. Planen föreskriver att öppningar i bebyggelseraden ska anordnas med möjlighet att se in till nöjesparken. Detta syftar till att öka Falkenbergsgatans attraktivitet som gångstråk med utblickar mot nöjesparken och vattnet. För att möjliggöra detta står i planen att dessa mellanrum i gatuplanet huvudsakligen ska vara genomsiktlig, **v4**. Bottenvåningen i hörnbyggnaden i korsningen Falkenbergsgatan/Allmänna Gränd ska av samma anledning vara genomsiktlig, **v5**. Ytterligare ett skäl till vissa öppningar är att de ska fungera som utrymningsvägar.

Den nya delen av nöjesparken kommer enligt Gröna Lund AB inte att få någon entré från gatan. Området kommer istället att bli tillgängligt via en gångbro över Allmänna Gränd från det befintliga Gröna Lund, **v3**. Gångbron landar i en rund byggnad som innehåller ramp och hiss. Den runda byggnaden ska, liksom den övriga randbebyggelsen, utföras i trä eller putsliknande material. Från Salt-sjön fram till den runda kommunikationsbyggnaden föreslås en konstgjord damm i form av en grund kanal, **n1**, som fungerar som avgränsning mellan nöjesfältet och Allmänna Gränd.





Illustrationsplan över planområdet (Ljung Arkitekter AB)

Planen möjliggör attraktioner, till exempel en berg- och dalbana. För att begränsa störningar för de befintliga bostäderna vid Falkenbergsgatan får attraktionen i den södra delen av området uppföras till en högsta höjd om 22 meter över nollplanet jämfört med 37 meter i den norra delen. Den senare höjden motsvarar i stort höjden på åkattraktionerna inom Gröna Lund söder om Allmänna Gränd (i förslaget som 2005 behandlades under programsamrådet var höjden satt till 60 meter).

Intill bryggorna i den sydvästra delen av området möjliggör planen ett torn med en attraktion som maximalt får uppgå till en höjd på 90 meter över nollplanet. Endast *en* sådan hög konstruktion får uppföras, **v1**. Tornet kommer att utgöra ett landmärke som blir en del av stadens silhuett. Hur tornet utformas är därför av stor vikt varför dess utformning ska studeras mer ingående.

Utöver nöjesattraktionerna medger planen att enstaka försäljningsstånd, lager m m får uppföras med en högsta nockhöjd motsvarande 4,5 meter, vilket innebär envåningsbyggnader, **v2**. Stationshuset till den föreslagna berg- och dalbanan får uppföras till en högsta nockhöjd på +12,5 meter över nollplanet. Strävan är att hålla nere stationshuset så mycket som möjligt för att begränsa att omgivande utblickar avskärmats.

Inom i huvudsak samma område där Aquaria vattenmuseum ligger, möjliggör planförslaget uppförande av en byggnad i två våningar med en högsta tillåtna nockhöjd på 12 meter. Byggnaden, som skulle kunna inrymma ett museum, bör ges en hög arkitektonisk utformning som tar fasta på både dess läge vid vattnet och kulturhistoriska grannskap vid Falkenbergsgatan.

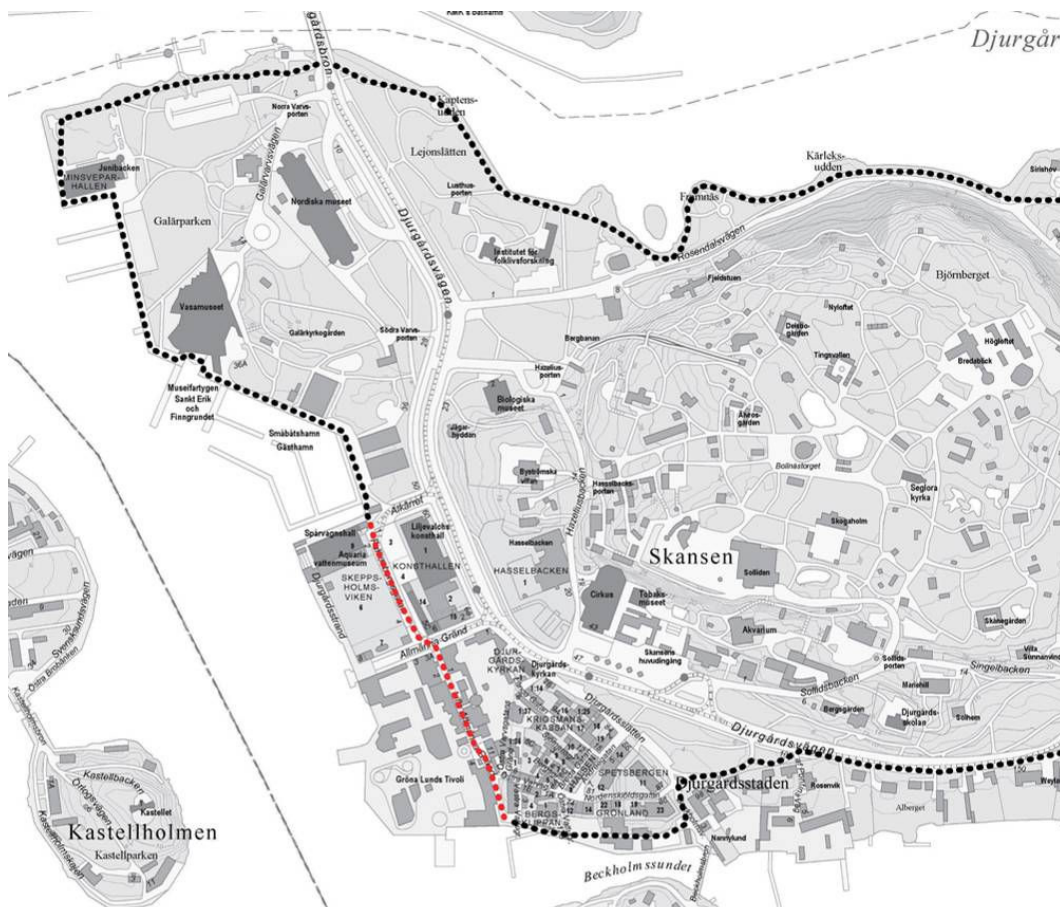


### Bryggor och torg

Planen medger att bryggor uppförs dels inom nöjesfältets område, **W1**, och dels i Allmänna Gränds förlängning, **W3**. Bryggan i Allmänna Gränds förlängning tillsammans med torgytan intill, **TORG**, innebär en utökning av allmän platsmark i förhållande till dagens situation, vilket är ett av syftena med planen. Bryggan **W3** ska vara tillgänglig för allmänheten. Genom denna yta kompenseras till viss del att kv Skeppsholmsvikens nuvarande kajområde övergår till att utgöra en del av nöjesfältet. Om nöjesfältets kajområde kan avskiljas på lämpligt sätt från åkattraktionerna skulle detta vattennära område kunna göras tillgängligt för allmänheten under den del av året som nöjesfältet håller stängt. Nuvarande spårvagnshalls läge vid Alkärrret och möjlig museibyggnad i planområdets norra del avgränsar möjligheterna att nå ned till vattnet för allmänheten. Det gäller även för Gröna Lunds område söder om Allmänna Gränd. En sammanhängande strandpromenad har således inte bedömts kunna anläggas, varför tillkommande bryggor i Allmänna Gränds förlängning föreslås utgöra kvalitativa vattennära vistelseytor för nöjesparkens besökare.

### Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd

Planförslaget innebär att promenadstråket vid vattnet från Galärskjulen och Båthallarna naturligt övergår i Falkenbergsgatan (Lokalgata) samt vidare i Lilla Allmänna Gränd ned till vattnet vid Beckholmen. Sträckan blir en del av det promenadstråk som leder runt Djurgården. Lilla Allmänna Gränd, som ligger utanför planområdet, avses att rustas upp av Gröna Lund AB. För att göra Falkenbergsgatan till ett attraktivt gångstråk är det av stor vikt att den föreslagna bebyggelsen inom kv Skeppsholmsviken har publika verksamheter (restauranger, butiker m m) som vetter mot gatan. På Falkenbergsgatans västra sida avses nya träd planteras. Spåren i gatan ligger kvar så länge spårvagnshallen nyttjas för spårvagnsuppställning. Särskilda föreskrifter avses reglera att behörig fordonstrafik sker på gångtrafikanternas villkor.



Gångstråk runt Djurgården, Falkenbergsgatan och Lilla Allmänna Gränd rödmarkerade

### **Färjeläget**

Flera färjelinjer från framförallt Slussen och Nybroviken angör Allmänna Gränd. Färjetrafiken är ett nödvändigt komplement till buss- och spårvagnstrafiken. Den befintliga biljettbyggnaden för Djurgårdsfärjorna vid Allmänna Gränd föreslås ersättas med en ny som även inrymmer personalutrymmen, **V**. Biljettbyggnadens nockhöjd får högst vara 4,5 meter. Färjornas angörningsplats föreslås byggas om av Waxholmsbolaget i syfte att möjliggöra att två Djurgårdsfärjor samtidigt kan lägga till. Planen säger att konstruktioner för färjeförbindelse eller motsvarande får anläggas, **W2**. Färjeläget med dess biljettbyggnad ingår även i gestaltungsprogrammet. Det är väsentligt att konstruktioner vid färjeläget i så liten grad som möjligt skärmar av utblickarna mot vattnet högre upp från Allmänna Gränd. En bro, **V3**, som binder ihop det gamla och nya nöjesområdet är inplacerad mellan träden i Allmänna Gränds allé. Avsikten är att bron ska ges en lätt karaktär.

### **Trafik och parkering**

En trafiksammanställning håller på att utarbetas för Södra Djurgården. I den diskuteras bl a buss-, spår- och färjetrafiken, omgestaltning och avstängning av Djurgårdsvägen (flyttning av bommen till Djurgårdsbrons norra sida) under högsäsong. Planförslaget innebär att en stor parkeringsplats försvinner inom kv Skeppsholmsviken. Under högsäsong finns ingen möjlighet att tillgodose efterfrågan på privat parkering på västra delen av Djurgården. De verksamheter som framförallt genererar de stora publikmängderna synes vara överens om det under högsäsong inte är lämpligt att besöka Evenemangsparken med privat bil.

### **Tillgänglighet**

Planförslaget ska uppfylla stadens krav på tillgänglighet så långt som möjligt. Den runda entrébyggnaden kommer att innehålla en hiss.

### **Avfall**

Avfallshantering kommer att ske från Falkenbergsgatan. Möjlighet att anlägga utrymmen för avfall finns bl a annat i anslutning till den föreslagna randbebyggelsen. Lämplig avfallshantering kommer att studeras vidare under planarbetet. På grund av de stora mängder avfall som genereras inom nöjesområdet är det viktigt att finna en effektiv och miljövänlig lösning på avfallshantering.

### **Brand**

Utrymningsportar kommer att finnas i släppen mellan byggnaderna vid Falkenbergsgatan. Utryckningsfordon kan ta sig in i området via den norra utrymningsporten. En gångväg inom området dimensioneras så att utryckningsfordon kan ta sig till det föreslagna tornet. Den föreslagna bron över Allmänna Gränd har en fri höjd på ca 4,5 m vilket innebär att utryckningsfordon kan nå färjeterminalen.

## **KONSEKVENSER FÖR MILJÖN**

### **Behovsbedömning**

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i Miljöbalken (MB) 6:11-6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (EU-direktivet 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att ett genomförande av detaljplanen för Skeppsholmsviken 6, 7 m fl antas medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11, varför en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 har utförts. En miljökonsekvensbeskrivning utförd av Tyréns hör till planhandlingarna. Till miljökonsekvensbeskrivningen hör en kulturmiljöhistorisk analys genomförd av Tyréns. Nedan följer en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.

### Stadsbild

Gröna Lund ligger vid stranden av Saltsjön i ett landskapsrum som i söder avgränsas av Södermalms förkastningsbrant, i väster av Kastellholmen och Skeppsholmen, i norr av Nybroplan/Strandvägen och i öster av Djurgården. Landskapsrummets väggar består av bebyggelse, vegetation och i söder av branta bergssidor. Gröna Lunds läge vid vattnet och inslagen av höga åkattraktioner, i synnerhet Fritt fall, gör nöjesparken synlig från många håll kring vattenrummet. Andra landmärken på Djurgården är Bredablick och Seglora kyrka som båda ligger på Skansenberget.



Siktlinjer (bild ej från MKB)

I den lilla skalan innebär planförslaget att stadsbilden radikalt förändras kring Falkenbergsgatan. Från Falkenbergsgatan erbjuds idag utblickar mot vattnet, även då bilar är parkerade på parkeringsplatsen. Planförslaget innebär att gaturummet sluts och utblicken mot vattnet reduceras betydligt. I den större skalan kommer planområdet att vara synligt från många håll kring vattenrummet. En analys av planförslagets inverkan på stadssiluetten har gjorts med hjälp av siktlinjer (se bilden nedan). Från vissa väderstreck blir området ett nytt inslag i stadssiluetten medan det från andra håll kommer att sammanfalla med Gröna Lunds befintliga område. Mest påtaglig är förändringen från Fåfängan (1), Kastellholmen (3) och Slussen/Skeppsbron (4).

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms sammantaget att förändringen av stadsbilden blir påtaglig. Skalan på bebyggelsen i planområdet överensstämmer med skalan på Gröna Lunds befintliga bebyggelse, men skiljer sig från den småskaliga bebyggelsen på Skansenberget. Den samlade bedömningen av kon-



sekvenserna för stadsbilden är att de är små och negativa. Färgsättning av åkatraktionerna inom planområdet är väsentlig för upplevelsen. Dagens höga byggnader är, med enstaka undantag, vita eller ljusa och konstruktionerna är lätta. Lätta, ljusa färger på åkatraktioner bedöms kunna samspela med omgivningen på ett bra sätt. Som åtgärd för att mildra negativa konsekvenser för stadsbilden föreslås att traditionen med ljusa färger bibehålls. Belysning av åkatraktionerna kvällstid bedöms som positiv för stadsbilden.

Gällande äldre stadsplaner för området medger bostadsbebyggelse som skulle nå högre än befintligt bostadshus vid Falkenbergsgatan, något som vid ett genomförande skulle påverka vyerna sett från bl a vattnet.

#### *Buller*

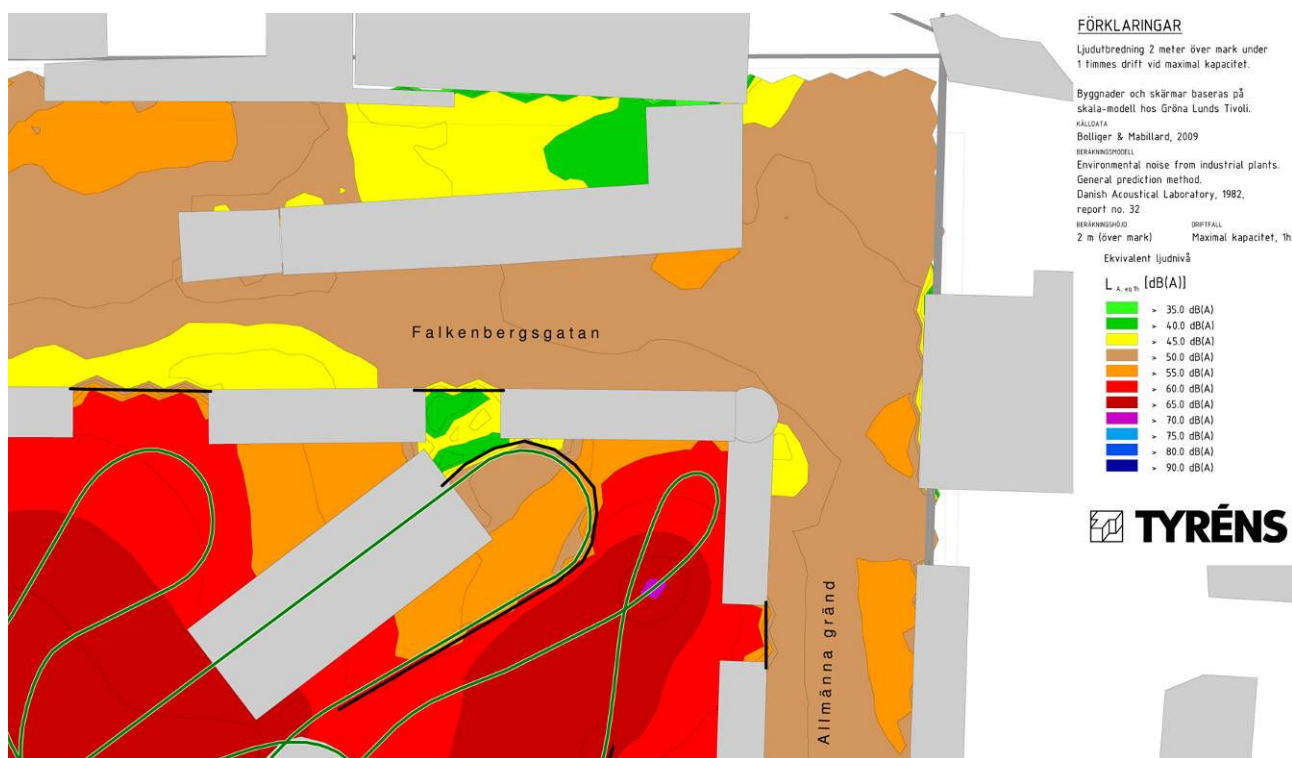
En bullerberäkning för en ny föreslagen berg- och dalbana har tagits fram. Beräkningen av ekvivalenta ljudnivåer har utgått från den maximala kapaciteten om 45 åk per timme. Vid beräkningen har åtgärder i form av tunnlar/tuber lagts in kring de delar av berg- och dalbanan som gav upphov till överskridanden av riktvärdet. Berg- och dalbanan är designad så att risken för skrik är störst i början av färden. Att banan utformas så att skriken riktas bort från bostadsbebyggelsen bedöms vara viktiga för att minska störningen för de boende.

Genom att bygga in banan i tunnlar längs vissa sträckor underskrids 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid mest påverkade fasad på bostadshuset längs Falkenbergsgatan. På större delen av innergården uppnås 40-45 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Ljudnivåerna på innergården ligger inom riktvärdet för externt industribuller dagtid men riskerar att överskrida dessa efter kl 22 om åkatraktionerna fortsätter efter detta klockslag.

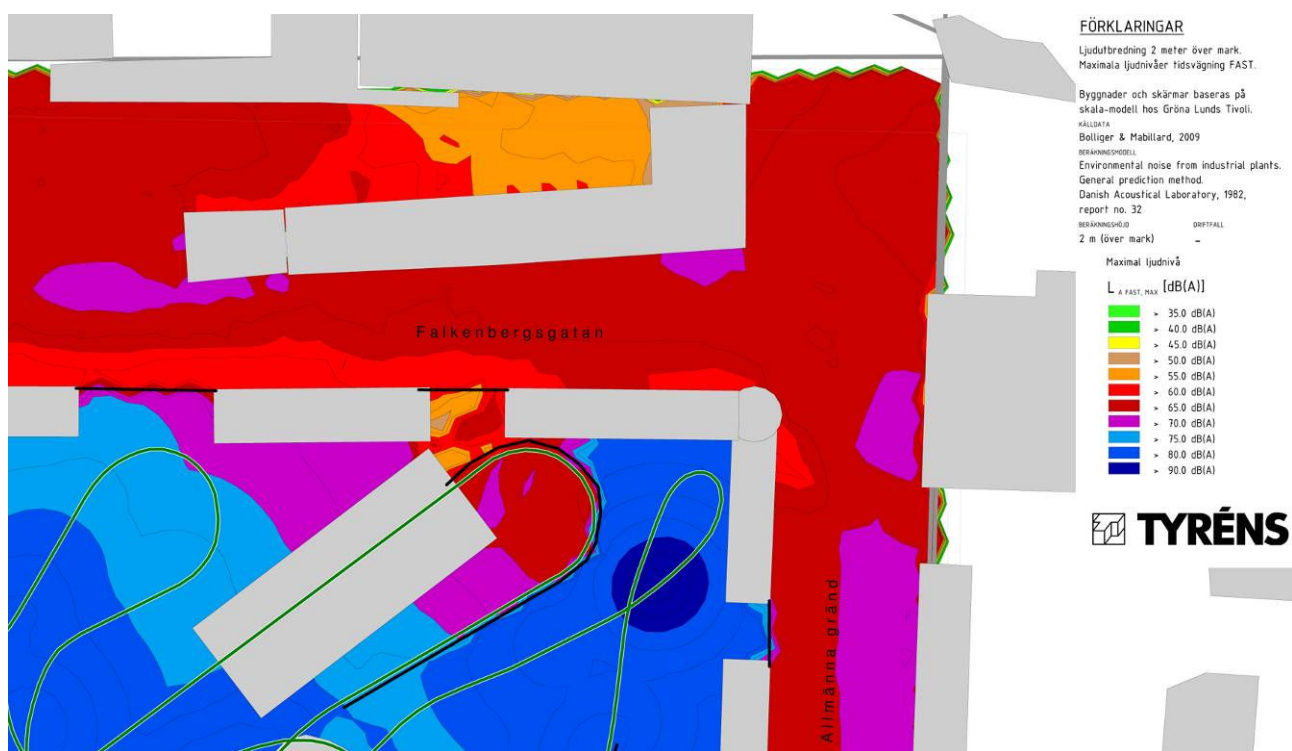
Tunnlarna begränsar även de maximala ljudnivåerna till högst 70 dB(A). Det saknas riktvärden för maximala ljudnivåer för externt industribuller dag- och kvällstid men det bedöms som rimligt att klara samma maximalnivå som för trafikbuller. Om berg- och dalbanan inte körs efter kl 22 klaras riktvärdet 55 dB(A) maximal ljudnivå som gäller för industribuller nattetid.

De åtgärder i form av tunnlar/tuber som varit en förutsättning i bullerutredningen bedöms vara nödvändiga för att hålla en god bullermiljö. Genom att ha sista turen innan kl 22 skulle riktvärdena för natten kunna uppnås. I detaljplanen regleras högsta tillåtna ljudnivå genom en störningsskyddsbestämmelse.

Sammantaget synes gränsvärdena för trafikbuller klaras med de planerade åtgärderna. Ett nöjesfält jämförs emellertid i bullerhänseende med industribuller som har hårdare bullerkrav. Dessa värden klaras inte fullt ut med nu planerade åtgärder. Här kan det inte uteslutas att ett dispensförfarande kan bli aktuellt. Dispenser har tidigare givits av stadens miljöinstanser för Gröna Lunds verksamhet som påverkat boende i Djurgårdsstaden.



*Ekvivalenta ljudnivåer under maximal kapacitet (utsnitt ur bullerkarta)*



*Maximala ljudnivåer, tidsvägning "fast" (utsnitt ur bullerkarta)*

### Rekreation

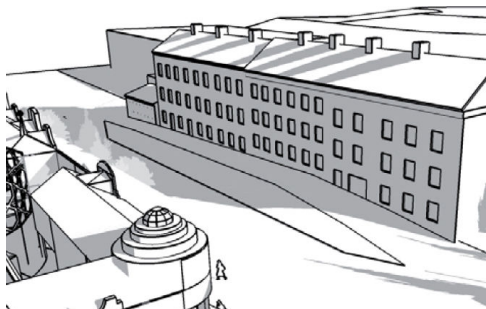
Området är tillgängligt för besökare som kommer med buss, båt, bil eller till fots. Besökare har tillgång till vattenkontakt. Områdets nuvarande karaktär som asfalterad parkeringsplats med avfallsstation lockar däremot inte till rekreation. De flesta använder området som genomgångsstråk mellan olika anläggningar.

Planförslaget medför fler besöksmål jämfört med nuläget och kommer troligen totalt sett öka antalet besökare till Södra Djurgården, vilket bedöms som positivt ur rekreationssynpunkt. Tillgängligheten minskar för dem som är bilberoende i och med att parkeringsplatsen försvinner. Möjligheten att anlägga en

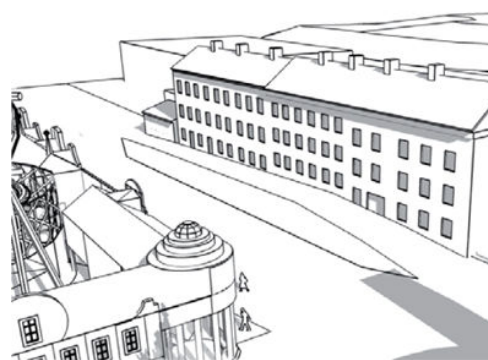
allmän strandpromenad försvinner vilket bedöms som en negativ konsekvens jämfört med gällande detaljplan, inte jämfört med dagens verklighet. Den planerade upprustningen av Falkenbergsgatan och Lilla Allmänna Gränd ger ett promenadstråk i kulturmiljö, vilket bedöms som en positiv konsekvens.

### Ljus

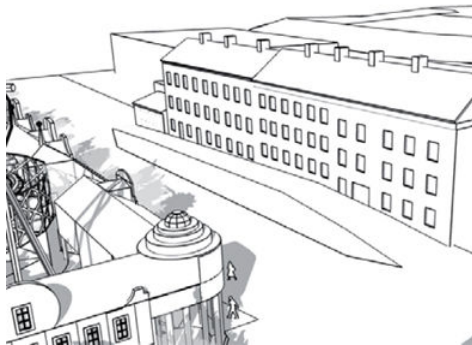
Solstudien som har genomförts av Ljungh arkitekter AB visar att hela huset är solbelyst mellan kl 11 och kl 15, och de flesta bostäder mellan kl 16 och kl 17. Berg- och dalbanan ger en del skuggor som möjligen kan märkas inne i bostäderna. Berg- och dalbanan ger mindre direkt solljus till bostäderna vilket ger en försämring jämfört med idag.



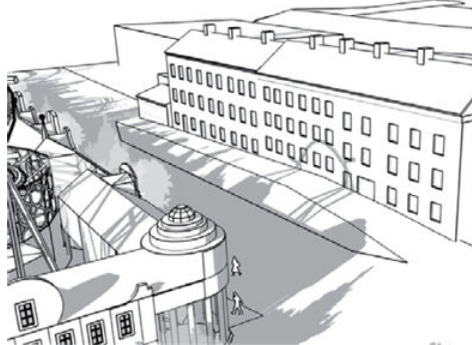
Vår- och höstdagjämning 09.00



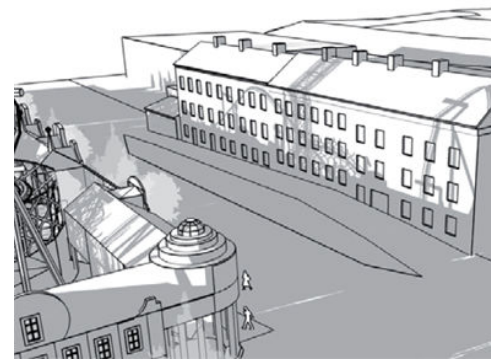
Vår- och höstdagjämning 11.00



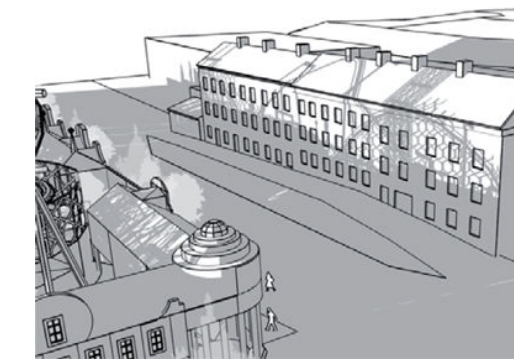
Vår- och höstdagjämning 13.00



Vår- och höstdagjämning 15.00



Vår- och höstdagjämning 17.00



Vår- och höstdagjämning 18.00

### Kulturmiljö

Inom planområdet kan områdets äldre struktur upplevas kring Falkenbergsgatan. Stenhusbebyggelsen längs Falkenbergsgatan tillkom 1849. Falkenbergsgatans sträckning i två nivåer, och ytan mellan dessa nivåer som utgörs av natursten, förstärker upplevelsen av en äldre gata.

I miljökonsekvensbedömningen har planförslaget bedömts få följande konsekvenser på värdebärare i området:



Planförslaget ger en viss inskränkning i allmänhetens tillgänglighet till kajområdet. Eftersom kajen inte är iordningställd och kantad av parkeringsplatser har allmänhetens nyttjande emellertid varit begränsad. De negativa konsekvenserna bedöms bli små. De nya anläggningarna kommer att utgöra ett nytt inslag i stadsbilden och stadssilhuetten. För betraktaren kommer de nya verksamheterna inom planområdet att vara väl synliga. De kommer dock att till viss del vara genomsiktliga och därför inte helt skymma bakomliggande miljöer. De negativa konsekvenserna för stadssilhuetten bedöms bli måttliga. Planförslaget kommer inte att innebära några fysiska förändringar av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen på Falkenbergsgatan, däremot påverkas dess upplevelsevärde. Befintlig parkeringsplats innebär att bebyggelsens ockrafärgade fasader är väl synliga även på långt håll. Planerade anläggningar innebär en förtätning som medför att bebyggelsen till stora delar skymms för betraktaren från vattnet och närliggande öar. För områdets kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse bedöms planändringen innebära måttligt negativa konsekvenser.

Alla åtgärder som innebär påverkan och förändring av gatornas äldre karaktär innebär stora negativa konsekvenser för det idag bevarade äldre gatunätet.

Utvidgningen av nöjesparken innebär att traditionen av den verksamhet som funnits i området tidigare bibehålls. Inom området fanns mellan åren 1924-1957 en tivolverksamhet. Planändringen bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för värdebäraren Gröna Lund.

#### *Mark*

Området används idag som parkeringsplats och för källsortering av avfall. Området har successivt fyllts ut, senast inför världsutställningen 1897. Fyllnadsmassorna har en mäktighet på cirka fem meter i den sydvästra delen. I den nordvästra delen förekommer berg på mindre än en meters djup. En historisk kartläggning har gjorts för att inventera tidigare verksamheter som kan ha gett upphov till markföroreningar. Inventeringen har inte visat på industrier eller andra verksamheter som ger anledning till att misstänka föroreningar.

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har genomförts i planområdet. Undersökningen visar att halterna av polyaromatiska kolväten och bly förekommer i halter som understiger riktvärdena för mindre känslig markanvändning (MKM). Vid en provpunkt förekommer zink i halter som överstiger riktvärdena för MKM. Generellt tycks halterna i området ligga mellan KM (känslig markanvändning) och MKM.

Planförslaget innebär att den hårdgjorda ytan kommer att minska, förutsatt att "fantasiparken" under berg- och dalbanan blir grön. Detta kommer att medföra viss ökat vattenflöde genom fyllnadsmassorna. Planförslaget innebär också att fyllnadsmassor kommer att behöva tas bort från området av byggnadstekniska skäl. Ökat flöde genom massorna leder till viss ökad urlakning. Denna bedöms vara försumbar eftersom de ämnen som har konstaterats i markundersökningen är dåligt vattenlösliga. Sammantaget bedöms planförslaget medföra en viss förbättring vad gäller miljöpåverkan på Saltsjön eftersom massor tas bort.

#### *Vatten*

Planområdets västra kant ligger mot Saltsjön. Den är i Stockholms stads dagvattenstrategi definierad som en recipient som är mindre känslig för mänsklig påverkan. Den nordligaste sträckan av stranden består av sprängsten som även fungerar som erosionsskydd. Längre söderut följer en kaj. Den sydligaste delen av stranden är en slänt som består av ett grusigt, sandigt material.

Idag finns inga dagvattenanläggningar inom planområdet. Dagvattnet rinner över området rakt ner i Saltsjön. Påverkan på vattenområdet kan vara förändringar i erosion, förändringar av vattenspegeln, påträffande av fornminnen samt risk för spridning av föroreningar.

Vattnet är tänkt att omhändertas i brunnar där grövre partiklar, slam och skräp samlas upp. Något övrigt omhändertagande är inte planerat. Risken för oljespill från fordon kommer att minska, eftersom verksamheten inom området förändras. Däremot kommer andelen grövre skräp sannolikt att öka, vilket tas omhand inom området för att inte spridas.

Planerad brygga och den mindre kanalen in mot nöjesområdet vid Allmänna Gränd innebär att erosionskyddet av stranden kommer att förstärkas. Under byggtiden föreligger risk att anläggningsarbetena medför grumling i vatten. Eventuellt är sedimenten förorenade. Skyddsåtgärder måste installeras för att förhindra grumlingspridning. Arbetena bör också läggas till en tid på året då fiskens lek inte störs.

### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.

### **MEDVERKANDE**

Planen har upprättats av stadsbyggnadskontoret genom plankonsulter Soon Hammarström och Per Jacobsson, Tengbom Stockholm, i samråd med Peter Lundevall, stadsbyggnadskontoret.

Fredrik Legeby  
Planchef

Peter Lundevall  
Handläggare