

7 SAMLAD BEDÖMNING

Utifrån ett regionalt perspektiv är det positivt att förtäta ett redan exploaterat område, i synnerhet eftersom förtätningen genomförs genom att däcka över ett spårområde. Det innebär att man får ny mark att nyttja för människor i staden. Överdäckningen innebär att en barriär för människor i staden försvinner och att ytan kan nyttjas mer effektivt. Att förtäta innebär även att verksamheter kan tillkomma i ett område som i det här fallet har ett särskilt gynnsamt kollektivtrafikläge vilket kan motivera en lägre parkeringsnorm än normalt. Detta gör sammantaget att det finns möjlighet att hålla nere ökningen av biltrafik.

I ett lokalt perspektiv finns dock flera problematiska frågor ur miljösynpunkt vilka behöver detaljstuderas i detaljplaneskedet. Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården där stadens front mot vattnet är en viktig del. Klara Torn skulle med den höjd som illustreras i programmet att synas på långt avstånd. Från Södermalm kommer tornet att synas intill Stadshuset och minska den dominans det har idag. Från platser närmare programområdet, exempelvis vid Tegelbacken ligger Stadshuset fortfarande som en solitär. Samma slutsats gäller husen på överdäckningen, vilkas höjd bör hållas så låg att den bäddas in i stads-siluetten och minskar påverkan på stadens front mot vattnet.

Överdäckningen innebär att risksituationen förändras radikalt inom området. Idag ligger spårområdet öppet och vid en olycka med explosiva ämnen kan tryckvågen spridas långt utanför spårområdet vilket kan medföra omfattande skador på omgivande områden. Med en överdäckning kan tryckvågen stängas in, men risken för resenärer ökar istället. Överdäckningens konstruktion måste dimensioneras så att risken att den skadas vid en explosion eller urspårning minimeras. Skulle konstruktionen skadas innebär det stora risker för människorna ovanpå överdäckningen. Riskanalysen som genomförts föreslår ett antal skyddsåtgärder som förhindrar oacceptabla konsekvenser vid olyckstillfällen.

Förtätning i ett tätbebyggt område med mycket trafik innebär också att luftföroreningshalterna riskerar att öka. Första etappen bedöms innebära liten skillnad för luftkvaliteten. Tillkommande byggnader i etapp 2020 innebär att utvädringen kan försämrats. Även taket vid Klarabergsplan kan beroende på utformning innebära att luftföroreningarna ökar lokalt. Partikelhalterna inom området ligger i vissa fall redan idag över miljö-kvalitetsnormen och det krävs detaljerade spridningsberäkningar i planskedet för etapp 2020 för att utreda den framtida situationen.

En viljeyttring i projektet är att bygga bostäder inom området eftersom det idag saknas i området. I etapp 2012 diskuteras bostäder i Klara Torn. Bullerberäkningar visar att det är mycket svårt att klara gällande riktvärden och avstegsfall. I första etappen finns både vägtrafik- och järnvägstrafikbuller att ta hänsyn till. För att klara riktvärden och avstegsfall krävs ljudskyddande balkonger utanför boningsrummen och åtgärder av typen dubbla fasader. Bostäderna i etapp 2020 kräver också detaljstudier men där finns det bättre möjlighet att placera bostäder längre från högtrafikerade gator och med ljudskyddade in-nergårdar.

En överdäckning innebär stor skillnad i miljö för resenärerna när man till skillnad från idag befinner sig mer under tak. De negativa förändringarna (risken för sämre luftkvalitet och högre ljudnivå) kan dock mildras eller kompenseras med tekniska åtgärder. Det gäller högre bullernivåer som mildras med absorbenter i tak och eventuellt på väggar. Försämringar i luftkvalitet mildras av ventilationsåtgärder som dimensioneras för att klara uppsatta krav. Risksituationen måste analyseras och bedömas ytterligare i nästa skede så att konstruktioner dimensioneras efter uppsatta krav.

Tekniska åtgärder för att minska magnetfält och vibrationer kommer också att behöva genomföras för att inte riktvärden ska överskridas.

8 FORTSATT ARBETE

8.1 PLANERINGSPROCESSEN

Efter genomfört programsamråd sammanställer Stockholms stad inkomna synpunkter från remissinstanser och sakägare i en samrådsredogörelse. Baserat på programmet och synpunkterna under samrådet fattar staden beslut om den fortsatta detaljplaneprocessen. I detta skede utvecklas förslag till ny bebyggelse mer i detalj samtidigt som en mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning kan upprättas. Detaljplanerna skickas ut på plansamråd och då finns möjlighet att lämna synpunkter ännu en gång. Yttrandena sammanställs och eventuellt revideras planförslaget som sedan ställs ut. Först därefter kan Stockholms stad anta planen. Beslutet om antagande kan överklagas.

8.2 FÖRDJUPADE UTREDNINGAR

Etapp 2012

- För kulturmiljön och stadsbilden behövs detaljerade studier av inverkan på vyer, stadssiluett och möjligheten att uppfatta de kulturhistoriska värdena, med modeller, datoranimeringar m.m. och som visar olika utformningsalternativ.
- Beroende på omfattningen av schaktarbeten i mark krävs eventuellt en markprovtagning avseende förorenad mark i etapp 2012. Detta krävs definitivt i Etapp 2020
- Detaljerad riskanalys för att dimensionera säkerhetshöjande åtgärder på byggnaderna
- Detaljerad utredning av risk för höga magnetfält
- Detaljerad utredning av risk för störande vibrationer
- Detaljerade bullerstudier som underlag för utformning av bebyggelsen.
- Detaljerade studier av bebyggelsens utformning inklusive höjden på Klara Torn.

Etapp 2020

- För kulturmiljön och stadsbilden behövs motsvarande studier som för etapp 2012.
- Markprovtagning avseende förorenad mark
- En detaljerad riskanalys av relevanta riskhändelser (se kapitel Risk och säkerhet)

- Detaljerad utredning av risk för höga magnetfält
- Spridningsberäkningar avseende påverkan på luftkvalitet, speciellt PM₁₀
- Utredning av åtgärder för att minimera negativ påverkan på miljön för tågresenärer
- Detaljerade bullerstudier som underlag för utformning av bebyggelsen och för klargörande av var bostäder är möjligt.

8.1 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER OCH ANPASSNING

Se respektive miljöaspekt.

8.2 TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET

Vattenverksamhet regleras i miljöbalkens 11 kapitel och för de flesta arbeten i vattenområden krävs antingen tillstånd från miljödomstolen eller anmälan till tillsynsmyndigheten. Nedan har en bedömning gjorts av vilka verksamheter som kommer att kräva tillstånd eller anmälan.

Etapp 2012 och 2020

I denna etapp är det främst åtgärder som kan innebära grundvattenbortledning och förändring av grundvattennivån som kan bli anmälnings- eller tillståndspliktig.

Vision 2030

I visionen ingår utformning av kajerna, vilket kan innebära arbeten i vattnet samt muddring, vilket är anmälnings- eller tillståndspliktigt. Även i denna etapp kan det bli aktuellt med grundvattenbortledning.

9 REFERENSER OCH UNDERLAG

Skriftliga

Bedömning om magnetfält i fastigheter tillhöriga Clara city – Elmiljögruppen, 2005-03-23

Vision Västra City, underlag till programsamråd – Rosenbergs arkitekter

Inledande Riskanalys Västra City – Brandskyddslaget, augusti 2009

Kulturmiljöanalys - Nils Ahlberg, 2009-08-14

Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik – Riktlinjer och tillämpning. Banverket och Naturvårdsverket, 2006-02-01

Planprogram för Västra City – Stockholms stad, augusti 2009

Trafikbuller och planering II – Stockholms stad, 2004

Västra Citys stadspotential, analys av västra city idag samt vision 2030 – Spacescape, 2008-11-20

Internet

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund
<http://slb.nu/lvf/>

Sociotopkarta för parker och andra friytor i Stockholms innerstad – om metoden, dialogen och resultatet. Stockholms stad, januari 2002. <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsplanering/Gronstrukturplanering/Sociotopkarta/>

Naturvårdsverket

<http://www.naturvardsverket.se/sv/Verksamheter-med-miljopaverkan/Buller/Buller-fran-byggplatser/>

Vägtrafikbuller i boendemiljön kan öka risken för hjärtinfarkt - <http://ki.se/ki/jsp/polopoly.jsp?a=69349&d=2323&l=sv>

Muntliga

Yngve Hamnerius – Magnetfält, Chalmers

