



Johan Rosén
Telefon 08-508 28 914
johan.rosen@miljo.stockholm.se

Till Stockholms Miljö- och hälsoskyddsnämnd

FÖRSLAG TILL PROGRAM FÖR JOHAN HELMICH ROMANS PARK, MARIAGÅRDSTÄPPAN, FATBURSPARKEN MM I STADSDELEN SÖDERMALM

REMISS FRÅN STADSBYGGNADSNÄMNDEN S-DP 2007-36068-54

Förslag till beslut

- 1 Tillstyrka programförslaget.
- 2 Pröva möjligheterna för gång- och cykelväg i den gamla järnvägstunneln mellan Södra station och Slussen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Miljöförvaltningen är positiv till idén att överdäcka stambanan för att bl a minska spårtrafikbuller samt barriärer i stadslandskapet och samtidigt utöka parkernas rekreationsytor. Fördjupade studier för nya bostäder krävs vad gäller hälsofrågor kring magnetfält, luftkvalitet, buller, vibrationer samt stomljud. Att pröva den gamla järnvägstunneln mellan Södra station och Slussen som gång- och cykelväg kan bidra till mer liv och rörelse i programområdet och samtidigt knyta samman dessa knutpunkter för kollektivtrafik.

Bakgrund

Genom remiss från Stadsbyggnadsnämnden har Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) erhållit rubricerade programförslag för yttrande senast den 11 februari 2008. Utökad svarstid har erhållits till och med den 26 februari. Programmets syfte är att pröva överdäckning av spårområde och uppföra bostäder på parkmark. I samband med programarbetet har Miljöförvaltningen tagit fram ett underlag för miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Förvaltningens synpunkter

Inledning

Miljöförvaltningen anser att stadsbyggnadskontorets programförslag är ett mycket ambitiöst och gediget material som utgångspunkt för ett fortsatt planarbete. Förvaltningen avser nedan besvara de frågor som stadsbyggnadskontoret anser samrådet i första hand bör inriktas mot.

Översiktlig MKB

Miljöförvaltningen anser att den översiktliga MKB:n omfattar rätt frågor inför det fortsatta detaljplanarbetet samt att den ger stöd för programidén. Förvaltningen anser att MKB:s inriktning, med en relativt hög detaljeringsnivå på miljöfrågorna redan i detta inledande programskede, är motiverad mot bakgrund av programområdets relativt komplicerade miljöförhållanden. Förvaltningen delar stadsbyggnadskontorets uppfattning att magnetfält, luftkvalitet och buller – vibrationer – stömljud är de mest väsentliga att studera vidare i det fortsatta planarbetet. Krav om att vibrationsnivåer i nya bostäder skall vara lägre än 0,3 mm/sek har framförts vid samråd om Citybanan och bör därför gälla även för programförslagets bostäder. Motsvarande värden för stömljud respektive magnetfält är 30 dBA (Slow) och 0,2 microtesla. För alternativet med partikelfilter vid spårtunnlarnas ventilation bör frågan om underhåll i form av behov av filterbyten beskrivas. Om filtren inte byts ut i tillräcklig utsträckning kan reningseffekten utebli. Vid tillskapandet av ny parkyta vid stambanans överdäckning mm, anser förvaltningen, att möjligheten bör beaktas att samtidigt pröva grönytor som även är biologiskt intressanta. Detta kan ge parkens vistelsevärde ytterligare en dimension. Om parkytan kan utformas med t ex en vattendamm och skuggande vegetation, kan ytan fylla ytterligare en funktion utifrån den klimatförändring som antas ske. En dagvattendamm kan dels fungera som fördröjningsmagasin vid kraftig nederbörd, dels kan den tillsammans med skuggande vegetation också bringa svalka för människor vid värmeböljor. Erfarenheter från andra storstäder i europa visar på värdet av detta.

Alternativ lösning för spårravinen – val av exploateringsalternativ

Miljöförvaltningen har uppfattat att den gamla stambanans spårravin behöver vara tillgänglig för räddningstjänsten vid olyckor längs Citybanan eller stambanan, samt för service av tunnelledningar. Ett problem i och med detta är, enligt stadsbyggnadskontoret, att området kring spårravinen kvällstid blir en ödslig och otrygg miljö. För att söka undvika en sådan miljö, föreslår miljöförvaltningen, att den gamla spårvägstunneln öppnas för gång- och cykeltrafik mellan Södra station och Slussen. Tunnelns del mot Slussen mynnar invid tunnelbanans entré vid bussterminalen för Värmdöbussarna. Med en gång- och cykelväg i tunneln tillkommer liv och rörelse i området, en genväg skapas mellan Södra station (Citybanan) och Slussen (tunnelbanan, tvärbanan mm), samtidigt som funktionen för service för spårtunnlar och räddningstjänstens behov inte behöver

påverkas. Den gamla tågtunneln ansluter naturligt till stadens övergripande cykelvägnät från Årstabron och skulle bli kunna avlasta befintligt cykelstråk över Medborgarplatsen och Götgatan mot City.

Miljöförvaltningen anser att alternativ A utifrån ett miljö- och hälsoperspektiv är att föredra. Med detta alternativ ges möjligheter att bibehålla ravinens utformning för en gång- och cykelväg via den gamla tågtunneln. Alternativ A förefaller också lämpligast vad gäller frågan om angöring och för Fatbursparkens utformning. Att leda angöringstrafik i direkt anslutning till befintliga bostäder (fastigheten Dykärret Större 7) och vidare in i parkområdet, vilket alternativ B föreslår, innebär en överhängande risk för bullerstörningar samt att möjligheterna till en god trafiksäkerhet äventyras. Förvaltningen anser att det vore positivt om möjligheterna studerades att utöka antalet bostäder i jämförelse med alternativ A. En förutsättning för detta är dock att övriga nämnda lösningar enligt alternativ A bibehålls.

Slut

Bilagor

Bilaga 1: Inbjudan till samråd om program för Johan Helmich Romans Park, Mariagårdstappan, Fatbursparken mm i stadsdelen Södermalm, S-Dp 2007-36-68-54. |