

Miljöaspekter som ej behandlas vidare

Nedan ges en kortfattad beskrivning av de miljöaspekter som inte är relevanta eller som inte bedöms medföra några betydande miljökonsekvenser och därför inte kommer hanteras i MKB:n.

- Magnetfält

Påverkan från magnetfält beror på om det är växelström eller likström i ledningen. Magnetfält från spårvägen bedömdes i förstudien inte utgöra något problem då spårvägen kommer att drivas med likström och det har därmed inte bedömts vara befogat att utreda frågan närmare. Eventuella likriktarstationer kommer att placeras på tillräckligt skyddsavstånd från bostäder för att magnetfälten inte ska överskrida miljöförvaltningens riktvärde. För den nu aktuella järnvägsplanen behövs dock ingen likriktarstation.

- Ljusstörningar

Ljusstörningar från exempelvis fordon, signalsystem och gatubelysning har inte bedömts påverka omgivningen i någon betydande omfattning då det redan är ett förekommande inslag i stadsmiljön. Ljusstörningar har därför inte utretts.

- Klimatanpassning

Spårvägens anpassning till ett framtida klimat har utretts översiktligt, men bedömts vara av mycket liten betydelse och beskrivs därför endast kort nedan.

Klimatförändringarna kommer med stor sannolikhet att innebära högre temperaturer, mer nederbörd och stigande havsnivåer, vilket kommer att påverka den fysiska miljön genom bland annat ökad risk för översvämningar och skred samt ökat slitage på konstruktioner.

För att ta hänsyn till framtida klimatförändringar har Spårväg Citys lokalisering jämförts med dagens och

framtidens havsnivåer. Spårväg City ligger som lägst (enligt ritningar SPC-72-210-01,-02,-03 2011-06-20) på nivån 2,12 meter (RH 00). Detta är väl över Saltsjöns 100-årsnivå både idag och fram till slutet av seklet (0,65 respektive 1,25 meter). Spårväg City bedöms därmed klara ett stigande hav till följd av ett förändrat klimat.

Klimatförändringarna bedöms inte påverka markstabiliteten i området i någon större omfattning. De geotekniska frågorna bedöms omhändertas på behövligt sätt i det fortsatta arbetet.

Övriga klimatanpassningsaspekter som kan beröra Spårväg City kan vara konstruktionens beständighet mot ökad värme och nederbörd. Utformningen av anläggningen följer nuvarande rekommendationer och påverkan på anläggningen bedöms bli begränsad varför den inte utreds vidare. Även dagvattenssystemens dimensionering kan beröras av ett förändrat klimat, men då spårvägen till största del kommer att använda befintliga dagvattenssystem kan frågan inte hanteras inom projektet.

Andra konsekvensutredningar

Utöver miljökonsekvensbeskrivningen genomförs också andra konsekvensanalyser som, liksom miljökonsekvensbeskrivningen, kommer att utgöra underlag för ett genomförandebeslut. Frågor som analyseras och redovisas på annan plats än i MKB:n är exempelvis trafikanalyser rörande kollektivtrafik, biltrafik och gång- och cykeltrafik, analyser av trafiksäkerhet, tillgänglighetsfrågor och frågor om socialt ansvar, bland annat barnperspektivet. Vissa av dessa konsekvenser kommer att redovisas i järnvägsplanens planbeskrivning.

2.4 Nollalternativ

Enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om ett projekt eller en plan inte genomförs, ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet används som jämförelsealternativ när man bedömer miljökonsekvenserna för ett utbyggnadsförslag. Nollalternativet ska inte förväxlas med nuläget, utan ska beskriva en trolig framtida utveckling om den planerade åtgärden inte genomförs.

Med anledning av vad som beskrevs ovan under "Avgränsning i tid" beskrivs i denna MKB nollalternativet vid två olika tidpunkter, år 2016 och tiden fram till år 2030 (tiden 2017-2030).

2016

I nollalternativet antas den aktuella sträckan fortsätta att trafikeras med buss. Busstrafiken förväntas öka allteftersom fler kontor och bostäder etableras i Ropsten – Värtahamnen – Frihamnen. Byggstart för kontor och handel i södra Värtahamnen planeras ske 2013.

Dagens tätaste trafik på linje 76 mot Frihamnen är cirka tre minuter. Prognoser visar att det med busstrafik istället för spårväg 2016 skulle krävas en turtäthet mellan dagens tre minuter och Nollalternativet 2030:s 50 sekunder (Ramböll 2012).

En utveckling av fordonsflottan pågår och år 2016 bedöms en större andel fordon än idag drivas med icke fossila bränslen. Hybrid- och elbussar är avsevärt tystare än dagens bussar. I beskrivningen av nollalternativet år 2016 antas dock att merparten av dagens bussar och övriga fordon fortfarande är i trafik.

Längs sträckan Djurgårdsbron till Hakbergets hållplats finns inte några pågående planprojekt och

där antas den fysiska miljön i nollalternativet kvarstå ungefär som idag. För kvarteret Stettin 7 i korsningen Lindarängsvägen – Sandhamnsgatan pågår ett detaljplanearbete. Därmed kan denna plats se annorlunda ut år 2016. Se även avsnitt 3.7 Pågående planering.

Norra länken beräknas öppna för trafik år 2015 och är således i drift år 2016.

Värtapiren beräknas vara färdigbyggd år 2016.

Containerterminalen i Frihamnen flyttas tidigast 2016. Nollalternativet 2016 beskriver en situation år 2016 innan terminalen flyttat.

Mer information om hamnens och stadens planer för hamnområdet finns på Stockholms stads webbplats www.stockholm.se/norradjurgardsstaden och Stockholms Hamnars webbplats www.stockholmshamn.se

Tiden fram till 2030

Detta alternativ avser tiden 2017-2030. En utveckling av fordonsflottan pågår och år 2030 bedöms en avsevärt större andel fordon än idag drivas med icke fossila bränslen. Hybrid- och elbussar är avsevärt tystare än dagens bussar.

Längs sträckan Djurgårdsbron till Valhallavägen antas den fysiska miljön i nollalternativet år 2030 kvarstå ungefär som idag. Ett detaljplanearbete pågår för kvarteret Stettin 7 i korsningen Lindarängsvägen – Sandhamnsgatan och därmed kan denna plats se annorlunda ut år 2030.

Fram till 2030 kommer en omfattande förändring av området mellan Frihamnen och Ropsten att ske och år 2030 beräknas Norra Djurgårdsstaden vara fullt utbyggd med totalt cirka 10 000 nya bostäder och 30 000 arbetsplatser. Se även avsnitt 3.7 Pågående planering.

I nollalternativet 2030 antas att Norra Djurgårdsstaden kollektivtrafikförsörjs med buss istället för med spårväg. Busstrafiken i nollalternativet år 2030 kommer därmed att vara avsevärt större än idag. Prognoser visar att det med busstrafik istället för spårväg skulle krävas en turtäthet med omkring 65 avgångar per timme med ledbuss, dvs en avgång ungefär var 50:e sekund (Ramböll 2012). Detta medför att det blir väldigt svårt att upprätthålla en jämn turtäthet och framkomligheten för alla andra trafikslag skulle bli mycket nedsatt. Stomnätsstrategin anger att tätare trafik än två minuter inte är lämpligt (AB Storstockholms Lokaltrafik och Stockholms stad 2011b).

Biltrafiken längs den berörda sträckan väntas ha ökat med omkring 25-30 % jämfört med idag.

Fortums verksamhet i Energihamnen (dvs norra delen av Värtahamnen) kommer år 2030 att ha utvecklats. Ropstens värmepump kommer att flytta hit och utökade ytor för biobränslehantering kommer att ordnas. Cementas verksamhet bedöms även ha flyttat till Energihamnen. Detta leder till en ökad verksamhet i området, som leder till ökad trafik.

Frihamnen bedöms vara utbyggd enligt Stockholms Hamnars planer.

Containerterminalen i Frihamnen kommer att vara flyttad år 2030. Godshanteringen på järnvägen kommer då att minska och huvudsakligen bestå av trafik från och till Värtahamnens tågfarjeförbindelse, samt transporter till och från Fortums och Cementas verksamheter i den norra delen av Värtahamnen (Energihamnen).

2.5 Utformningsalternativ

Alternativa spårsträckningar/korridorer som studerats i tidigare skeden beskrivs i avsnitt 1.4 Tidigare utredningar.

Valet av spårväg som trafikslag motiveras, som tidigare nämnts, av ett högt resandeunderlag i kombination med de grundläggande kraven på en tillgänglighetsanpassad stomtrafik med hög turtäthet och god komfort. För att motivera de stora investeringar som spårtrafik innebär, behöver spårvägens potential som ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem tas tillvara. Detta innebär att spårvägen ska ges hög framkomlighet för att korta restiderna och höja kollektivtrafikens konkurrenskraft. I SL och Stockholms stads Spårvägs- och stomnätsstrategi (se avsnitt 1.2) anges som mål att stomtrafikens medelhastighet, inklusive hållplatsuppehåll, helst ska vara minst 20 km/h i Stockholms innerstad. Detta innebär att stomtrafiken på vissa stråk måste prioriteras framför biltrafiken, vilket den endast kan göra om den ges eget utrymme i gatan. Av den anledningen kommer kollektivtrafiken längs hela sträckan att ges ett eget körfält i gatan, som ska nyttjas både av spårvägen och av bussar (utom på Lindarängsvägen och vid passagen vid Israeliska ambassaden i Nobelparken, där spårvägen går på en egen bana medan bussarna samsas med bilarna).

En blandtrafiklösning, där spårvagnarna går i samma körfält som övriga fordon, hade tagit mindre plats i gaturummet, men eftersom det skulle orsaka längre restider har en sådan utformning valts bort. Trafiksimuleringar har genomförts för sträckan Djurgårdsbron till Hakberget/Valhallavägen för ett blandtrafikscenario och för ett scenario där spårvagnen går på en egen bana. Snitthastigheten i blandtrafikscenariot blir omkring 15 km/h, vilket kan jämföras med 26 km/h då spårvägen går på en egen