

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Stockholms översiktsplan Samrådsunderlag



2008-09-17

Denna miljökonsekvensbeskrivning ingår i samrådsunderlaget för Stockholms översiktsplan.

Uppdragsgivare för arbetet är Ulrika Egerö på Stadsbyggnadskontoret.

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram under tiden 15 augusti till 17 september 2008 av Tyréns AB med Åsa Norman som uppdragsansvarig. Övriga medverkande från Tyréns har varit Mari Kågström, Åsa Wisén, Marianne Klint och layout Sonia Ekström.

Fotografierna i dokumentet är tagna av Åsa Norman, Joel Berring, Liselott Luhr och Emma Holgersson på Tyréns.

Stockholm i september 2008

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER.....	4
1 INLEDNING	4
1.1 Bakgrund och syfte	4
1.2 Avgränsning	5
2 FÖRSLAG TILL ÖVERSIKTSPLAN OCH ALTERNATIV	6
2.1 Översiktsplanens förslag.....	6
2.2 Nollalternativ	7
2.3 Alternativa planer	7
3 HÄLSA	8
3.1 Nuläge	8
3.2 Bedömningsgrunder	8
3.3 Konsekvensbedömning	8
4 ENERGI OCH KLIMAT	10
4.1 Nuläge	10
4.2 Bedömningsgrunder	10
4.3 Konsekvensbedömning	10
5 NATUR- OCH KULTURVÄRDEN SAMT STADSBILD	12
5.1 Nuläge	12
5.2 Bedömningsgrunder	12
5.3 Konsekvensbedömning	12
6 VATTENRESURSER	14
6.1 Nuläge	14
6.2 Bedömningsgrunder	14
6.3 Konsekvensbedömning	14
7 KONSEKVENSBEDÖMNING AV NOLLALTERNATIV	15
8 SAMLAD BEDÖMNING	16
9 REFERENSER	17

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

I januari 2008 fattade stadsbyggnadsnämnden ett inriktningsbeslut för arbetet med nästa översiktsplan. Beslutet innebär att nästa översiktsplan ska vara strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad.

Denna miljökonsekvensbeskrivning innehåller resonemang kring de miljökonsekvenser som kan uppstå av den nya översiktsplanen. Viktiga faktorer att bevaka i framtidens mer detaljerade planering identifieras och möjliga konflikter mellan områden pekas ut. Väsentliga miljöaspekter har grupperats till hälsa, energi och klimat, natur- och kulturvärden samt vattenresurser. Hälsa omfattar luft och buller.

Stadens utgångspunkt i planen är att de centrala delarna av regionen behåller sin attraktivitet för boende och företag och att stadens befolkning kommer att fortsätta öka. Arbetet med översiktsplanen inriktas på nio fokusområden med utgångspunkt från visionen om ett Stockholm i världsklass. Planen bygger på en ökad förtätning där det finns möjlighet att minska bilberoendet.

De strategier som tas upp i planen ger förutsättningar för att fler människor får kortare avstånd till arbetsplatser, kultur och service, med större möjlighet att välja kollektivtrafik, cykel eller gång som transportmedel. Detta kan leda till förbättringar för människors hälsa, genom minskade bullernivåer och luftföroreningar samt ökade möjligheter för ett fysiskt aktivt liv.

Positivt ur hälsosynpunkt med nya trafikleder är att köer kan minska och trafik ledas bort från tätbebyggda områden med hög befolkningsmängd vilket minskar belastningen för befintliga boendemiljöer. Negativt är att andra områden än idag får ökade problem med exempelvis buller och luftkvalitet, samt att det planeras nya bostäder utmed de nya trafiklederna, vilket ökar antal människor som exponeras i dessa områden. Det är viktigt att utveckla de strategier som finns, för att kunna göra prioriteringar när de olika intressena konkurrerar med varandra.

Staden konstaterar i samrådsunderlaget att målet om en fossilbränslefri stad 2050 är en stor utmaning. Man vill minska bilberoendet, med bland annat förbättrad kollektivtrafik och ge människor möjlighet att använda andra färdmedel än bil. Samtidigt ligger regionens prognos om en dubblad trafikmängd till 2030 som en förutsättning i samrådsunderlaget. Det framgår inte i texten hur denna konflikt är tänkt att hanteras. Risken är att denna konflikt måste hanteras inom varje enskild plan.

En förtätad bebyggelse med flerbostadshus innebär att man lättare kan bygga energieffektiva bostäder och använda fjärrvärme.

För den ekologiska infrastrukturens funktion är bevarandet av sammanhängande grönstråk och även grönytans storlek avgörande och stadens planer på förtätning gör att regionala värden bör kunna bevaras. Det finns däremot risk att stadens planer på strategiska stråk kommer i konflikt med naturvärden i större grönområden. Lokalt kommer sannolikt naturvärdena att försämrats med en ökad förtätning.

Vad gäller vattenresurser så ställer en ökad förtätning ännu större krav än idag på att avrinande dagvatten tas om hand och renas för att små recipienter ska få en förbättrad kvalitet. Planerna på kollektivtrafik på vattnet kan ge ökade risker att Mälarens vatten förorenas.

Sammanfattningsvis har samrådsunderlaget ambitiösa och utmanande mål, medan åtgärderna i dagsläget är ganska vaga i flera avseenden. För att klara målen krävs ett fördjupat arbete med prioriteringar i områden där målen konkurrerar. Det krävs också ett omfattande arbete att ta fram åtgärdsförslag. Här kommer sannolikt samråd att vara en viktig del för att ta reda på vilka åtgärder boende och verkande i Stockholm är beredda acceptera.



1.1 Bakgrund och syfte

I januari 2008 fattade stadsbyggnadsnämnden ett inriktningsbeslut för arbetet med nästa översiktsplan. Beslutet innebär att nästa översiktsplan ska vara strategisk, genomförande- och omvärldsinriktad. Enligt miljöbalken tillhör översiktsplaner den typen av planer som ska åtföljas av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Miljökonsekvensbeskrivningen av översiktsplanen är ett beslutsunderlag och utgör ett stöd i planeringsprocessen.

Denna MKB håller en detaljeringsgrad som är möjlig med hänsyn till översiktsplanens strategiska nivå. MKB:n innehåller resonemang kring de miljökonsekvenser som kan uppstå av den nya översiktsplanen. Viktiga faktorer att bevaka i framtidens mer detaljerade planering identifieras och möjliga konflikter mellan områden pekas ut.

1.2 Avgränsning

Avgränsningen fokuserar på de miljöområden som är relevanta i detta skede. Avgränsningen har skett med utgångspunkt i en identifiering av väsentliga miljöaspekter från Stockholms stadsbyggnadskontor.

Miljöpåverkan av översiktsplanen orsakas främst av planerad bebyggelseutveckling, framtida transportbehov och valet av transportslag. Trafiken orsakar påverkan i form av buller, utsläpp av luftföroreningar, utsläpp av växthusgaser, olycksrisker, utsläpp av trafikdagvatten, intrång i natur- och kulturmiljöer samt i rekreationsområden. Dessa aspekter har grupperats till större enheter för att ge en ökad tydlighet i beskrivningen på den här nivån. Aspekterna är grupperade till: hälsa inklusive luft och buller, energi och klimat, natur- och kulturvärden inklusive stadsbild samt vattenresurser.

MKB:n omfattar samma område som översiktsplanen, det vill säga Stockholms stad. Tidshorisonten är omkring 2030.

Då översiktsplanen är mycket strategisk och översiktlig har bedömningen inriktat sig på att identifiera potentiella konflikter med studerade miljöaspekter. De slutgiltiga konsekvenserna är helt beroende av vilka delar av översiktsplanens förslag som genomförs och hur de genomförs.



2 SAMRÅDSUNDERLAG OCH ALTERNATIV

Nedan redovisas endast en mycket kort sammanfattning av samrådsunderlaget för Stockholms nästa översiktsplan. Fokus ligger på de frågor och utgångspunkter som är viktiga för MKB:n.

2.1 Översiktsplanens förslag

Osäkerheterna kring framtiden är många, men de flesta bedömare förutspår en fortsatt tillväxt i Stockholm-Mälarenregionen. Stadens egna prognoser förutsätter att de centrala delarna av regionen behåller sin attraktivitet för boende och företag och att stadens befolkning kommer att fortsätta öka. Kommunfullmäktige har därtill beslutat att staden vill växa.

Arbetet med översiktsplanen inriktas på nio fokusområden med utgångspunkt från visionen om ett Stockholm i världsklass.

- Stockholm som staden på vattnet
- Ett starkt och brett näringsliv och utbildningssystem
- En socialt sammanhållen och levande stad
- Idrott, rekreation och attraktiva grönområden
- Ett modernt transportsystem och hållbart resande

- Bostadsförsörjning i en växande stad
- Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem
- En mångsidig stad för kultur och upplevelser
- Miljö och hälsa i en tät storstad

Staden har i samrådsunderlaget presenterat ett antal planeringsinriktningar för ovanstående fokusområden.

2.1.1 Stadsbyggnadsstrategier

För att klara planeringsinriktningarna finns fyra stadsbyggnadsstrategier som ska leda till de uppsatta målen. I samrådsunderlaget beskrivs dessa strategier utförligt. I vår analys förutsätter vi att läsaren har tillgång till hela texten.

Strategin innebär i korthet att staden ska arbeta för att skapa en levande stadsmiljö i hela Stockholm. Man vill stärka strategiska samband, satsa på tyngdpunkter och fortsätta utvecklingen av den centrala staden.

Samrådsunderlaget betonar att visionen om ett Stockholm i världsklass ställer stora krav på strategisk planering. I en storstad som växer är också konkurrensen om marken hård.



Utanför centrum är flera möjliga stadsutvecklingsområden redovisade: Kista, Spånga, Brommaplan, Vällingby, Skärholmen, Fruängen, Älvsjö, Högdalen och Farsta.

De fyra stadsbyggnadsstrategierna är följande:

- Utveckla en levande stadsmiljö i hela Stockholm
- Förstärk strategiska samband i staden och regionen
- Satsa på attraktiva och mångsidiga tyngdpunkter
- Fortsätt att stärka den centrala staden

2.1.2 Transporter

I samrådsunderlaget lyfts två linjer fram, vad gäller trafik och transporter.

Den ena linjen, som syns i de flesta fokusområden och planeringsinriktningar, är strategin att bilberoendet ska minska genom bland annat en utvecklad stadsstruktur med satsning på blandning av bostäder, arbetsplatser och mer allsidig service, en attraktiv kollektivtrafik och ökade förutsättningarna för gång- och cykeltrafikanter.

Den andra linjen är att staden ska verka för att Stockholmsförhandlingen genomförs, där bland annat Förbifart Stockholm ingår. Regionala trafikprognoser säger då att vägtrafiken i regionen kan komma att fördubblas till 2030, trots en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken.

2.2 Nollalternativ

Konsekvenserna för ett utbyggnadsförslag ska jämföras mot ett nollalternativ. Nollalternativet i det här fallet utgår från en fortsatt utbyggnad enligt den nuvarande översiktsplanen (ÖP99). En av de större skillnaderna mellan det nya samrådsunderlaget och ÖP99 är att ÖP99 innebär utbyggnad av några stadsutvecklingsområden men därutöver förtätning mera spritt i staden. I ÖP99 finns heller ingen särskild inriktning för att skapa samband mellan olika ytterområden.

Då ÖP99 är använd i tio år och på flera, men inte alla, punkter identisk med nuläget riskerar en konsekvent jämförelse med nollalternativet att bli svårbegriplig för läsaren. Istället jämförs den nya översiktsplanen (samrådsunderlaget) med nuläget. En översiktlig beskrivning av skillnaden i konsekvenser mellan nollalternativ och samrådsunderlaget görs i ett separat kapitel.

2.3 Alternativa planer

Samrådsunderlagets text är övergripande och strategisk. Efter samråd med Stockholms stad ser vi att alternativen främst finns i utvecklingen av delarna utanför centrala staden. De redovisade stadsutvecklingsområdena kan ses som en bruttolista. I praktiken kommer man att satsa på några områden i taget. På lång sikt är det troligt att en etappvis satsning sker på flera områden.

Att konsekvensbeskriva alternativ enskilt i det här skedet är inte relevant då hela MKB:n grundar sig på tänkbara miljökonflikter och alternativen därmed kan inbegripas i resonemangen.

3.1 Nuläge

Buller från vägtrafiken är ett av storstadens största miljöproblem. I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka och antalet boende som utsätts för störande bullernivåer har minskat. Men höga ljudnivåer är fortfarande ett problem. Buller kan bland annat medföra störd sömn och vila, stress, förhöjt blodtryck, svårigheter att höra vad andra säger, svårigheter att koncentrera sig och försämrad inlärning samt hörselskada. Dessa faktorer kan sedan leda till andra fysiologiska eller psykologiska problem.

I närheten av infartsleder och längs en del innerstadsgator i Stockholm kan det vara höga halter av bland annat kvävedioxid och partiklar. I vissa fall klarar luftmiljön i Stockholm inte miljökvalitetsnormer när det gäller luftkvalitet. Luftföroreningar består av partiklar, vätskedroppar och gaser. Luftmiljön i Stockholm påverkas av luftföroreningar från både lokala och mer långväga källor. Trafiken utgör en stor källa, både på grund av utsläpp som uppkommer genom förbränning i motorerna och frigörelse av partiklar från mekaniskt slitage av däck och vägbanor. Tillfälligt förhöjda nivåer av luftföroreningar i tätortsluft har samband med en rad hälsoeffekter och besvär. De omfattar bland annat astma, försämring av lungfunktionen och ökat antal dödsfall. Hälsoeffekter av långtidsexponering för luftföroreningar är studerade i mindre omfattning, men den allvarligaste effekten är förhöjd risk att dö vid en given ålder.

3.2 Bedömningsgrunder

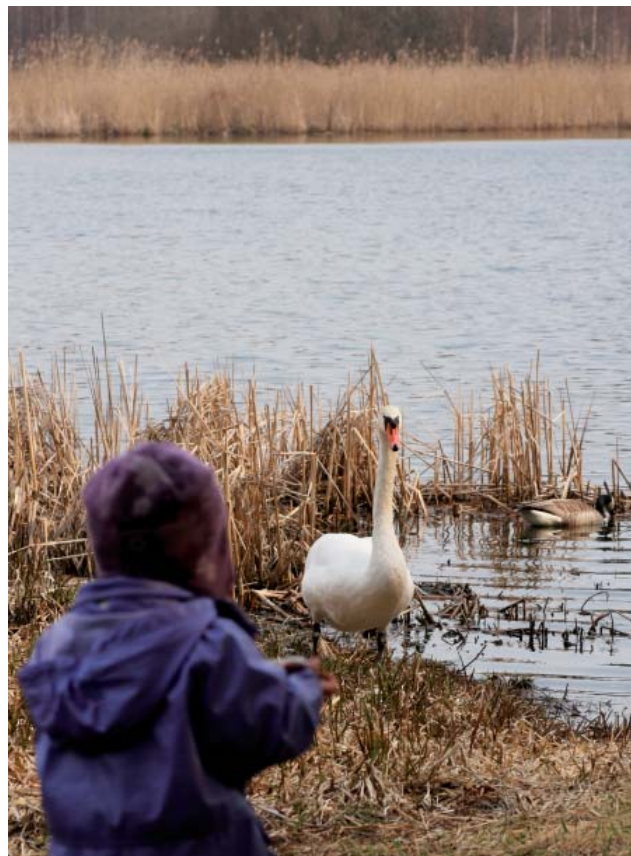
I samrådsunderlaget anges under fokusområde *Miljö och hälsa* att planeringsinriktning för miljön är att planera för boendemiljöer med goda ljudförhållanden och för en förbättrad luftkvalitet i staden. Samrådsunderlagets definition av god ljudmiljö för bostad bygger på den så kallade Stockholmsmodellen vilken tillåter högre nivåer än de nationella riktvärdena för buller vid bostäder. För luftmiljön är målet främst att underskrida miljökvalitetsnormerna, vilket är föreskrifter om bland annat föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas till skydd för olägenhet för människor.

Förslaget till översiktsplan har studerats både med syfte att urskilja potentiella konflikter mellan planens innehåll och de hälsoaspekter som tas upp ovan samt motstridiga mål och strategier inom planen. Då resonemanget förs på en strategisk nivå görs inga jämförelser mot precisa halter eller nivåer.

3.3 Konsekvensbedömning

Det är många faktorer som spelar in för var människor väljer att bo och arbeta. De strategier som tas upp i samrådsunderlaget ger dock vissa förutsättningar för att fler människor får kortare avstånd till ett rikt utbud av arbetsplatser, kultur och service, med större möjlighet att välja kollektivtrafik, cykel eller gång som transportmedel. Detta kan leda till förbättringar för människors hälsa. Även förutsättningarna för ett mer fysiskt aktivt liv ökar vilket gynnar hälsan, se även natur och kulturmiljöavsnittet.

I översiktsplanen anges att för att kunna kombinera målen för buller, luft, klimat och tillgänglighet handlar det till stor del om att skapa en stadsmiljö och en struktur som leder till att användandet av bil begränsas. Det framgår inte



av planen hur detta går ihop med att regionens trafikarbete förväntas öka de närmaste åren.

Positivt ur hälsosynpunkt med nya trafikleder är att köer kan minska och trafik ledas bort från tätbebyggda områden med hög befolkningsmängd vilket bör kunna minska belastningen för befintliga boendemiljöer. Detta förutsätter att gatumiljön inte fylls upp med ny biltrafik. Om farligt gods leds bort minskar även risken för olycka med hälsofarliga utsläpp som följd. Negativt är att andra områden än idag får ökade problem. Det är också negativt att det planeras nya bostäder utmed de nya trafiklederna, vilket ökar antal människor som exponeras i dessa områden.

Det är viktigt att tydliggöra och utveckla målen för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik så att de än mer ses som grundpelare i dagens stadsstruktur. Man bör tydliggöra de krav som finns på trygghet och säkerhet för att säkerställa att fler verkligen nyttjar de mer miljövänliga färdssätten.

Vid jämförelse med Stockholms webbaserade bullerkarta kan det konstateras att de flesta av de tyngdpunkter som pekas ut för förtätning ligger i närheten av stora trafikleder där dagens trafikmängd alstrar höga bullernivåer. Särskilt kan nämnas området som påverkas av inflygningen till Bromma flygplats.

Luftföroreningssituationen är mer komplex då luftmiljön påverkas av både lokala och mer avlägsna källor. Men då vägtrafiken utgör en stor lokal källa och dess utsläpp sker i gatunivå där människor vistas, kan ett liknande resonemang föras som för buller. Utifrån jämförelse mot de uppgifter om Stockholm luftföroreningssituation som redovisas hos Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbund ska en stor del av förtätningen ske i områden som idag har högst belastning av luftföroreningar.

Sammantaget kan det leda till att nya bostäder placeras i områden med risk för störningar. Det är viktigt att utveckla de planeringsinriktningar och strategier som finns, för att kunna göra prioriteringar när de olika intressena konkurrerar med varandra. Det gäller till exempel god ljudmiljö vid bostaden och upplevelse av ostörd natur som motverkas av ökad gods- och persontrafik och eventuellt båttrafik. Viktigt att poäng-



tera är också att luftkvaliteten inte automatiskt är god, för att den klarar miljökvalitetsnormen. Negativa hälsoeffekter kan uppkomma även vid lägre halter. Samma resonemang gäller ljudmiljö där Stockholmsmodellen innebär lägre krav än de nationella kraven. Detta kan leda till att människor blir störda. Det är även viktigt att tydliggöra att särskild hänsyn ska tas till känsliga grupper, som barn och äldre vid planeringen av störande verksamhet för att inte motverka det övergripande folkhälsomålet om att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

4 ENERGI OCH KLIMAT

4.1 Nuläge

Det totala resandet i Stockholmsregionen har ökat under åren 2000-2005. Bilresorna har ökat något mer än kollektivtrafikresandet. Resultaten beror troligen både på en ökande befolkning och att ekonomin varit god. Bilresandet till och från innerstaden har sjunkit under samma period. Cykeltrafiken har ökat, men är fortfarande liten i förhållande till det totala resandet. Efter trängselskatteförsöket 2006 genomfördes en utvärdering som visade på en minskning av trafiken i innerstaden jämfört med före försöket. Trafiken minskade då även i ytterstaden.

Den totala energianvändningen har minskat med 7 % mellan 2000 och 2003. Främst har detta skett i bostads- och servicesektorn medan industrin och transportsektorn har ökat sin energiförbrukning.

Stockholms stad har sedan 1995 arbetat för att minska utsläppen av växthusgaser. 1990 var utsläppen 5,3 ton per stockholmare. År 2005 har den minskat till 4,0 ton och målet till 2015 är 3,0 ton. För att få ner utsläppen har man arbetat med ett antal åtgärder exempelvis: stödja införandet av trängselskatter, införa biogasdrivna sopbilar, förbättra tillgängligheten till miljöbränslen. Pågående arbete är exempelvis att främja cykelåkande och en sänkning av skyltad hastighet.

Även för att minska energianvändningen har staden genomfört ett antal åtgärder såsom inköp av milövänlig el till stadens fastigheter och kampanjer för att öka antalet anslutningar till fjärrvärme. Åtgärder som pågår nu, är att stödja fastighetsägare för flerbostadshus att energieffektivisera byggnaden och att energieffektivisera stadens egna byggnader.

4.2 Bedömningsgrunder

I bedömningen av klimatpåverkan från transporter används nedanstående gradering på hur effektiva olika åtgärder är för att minska utsläppen av växthusgaser.

1. Minska det totala transportbehovet.
2. Minska transportbehovet med bil.
3. Använda bil med låga utsläpp.

Ett nationellt miljömål är: *begränsad klimatpåverkan* som innebär att halten av växthusgaser i atmosfären ska stabiliseras.

Energimyndigheten har fått regeringens uppdrag att minska användningen av elenergi för uppvärmning av bostäder. Elenergi är en högvärdig energi som är ineffektiv att använda för uppvärmning.

4.3 Konsekvensbedömning

Stockholm räknar i sin översiktsplan med en stor befolkningsökning. Staden har dessutom en vision om en fossilbränslefri stad till år 2050. Av översiktsplanen framgår att det krävs betydande ansträngningar från staden och att den stora utmaningen är att skapa alternativ till resande med bil.

Att ordna ett hållbart resande är ett av fokusområdena i översiktsplanen. Samtidigt konstaterar man att den prognostiserade trafikutvecklingen riskerar att påverka miljön negativt. De nya infrastruktursatsningarna, både spår och väg, som planeras i Stockholmsregionen medverkar till att människor snabbare kan färdas längre sträckor. Koldioxidutsläppen bedöms dock öka med omkring 20 % till 2030 enligt den nya regionala utvecklingsplanen. Om Stockholm ska förhindra denna ökning av koldioxidutsläpp krävs ett kraftfullt regionalt samarbete och troligen kraftfulla åtgärder som minskar resbehoven inom staden. Sannolikt kan man inte hoppas på att teknikutvecklingen löser problemen.

Betydelsen av en attraktiv kollektivtrafik för att minska bilberoendet framgår på flera ställen i samrådsunderlaget men det finns ingen uttrycklig prioritering att kollektivtrafiken ska byggas ut på bekostnad av personbilstrafiken. En markering från staden är dock att det inte finns någon planeringsinriktning avseende utbyggnad



av vägtrafik i samrådsunderlaget. Man är även medveten om att planeringen handlar om att skapa en stadsmiljö och en struktur som gynnar kollektivtrafik och minskar användningen av bilar med traditionella drivmedel.

I samrådsunderlaget finns också förslag som kan minska resbehovet. Att blanda verksamheter och bostäder kan medverka till att människor kan bo nära sin arbetsplats vilket minskar resbehovet. Idag finns det fler arbetsplatser norr om stadskärnan vilket gör att boende söder om city färdas lång väg till arbetsplatsen. Att öka antalet arbetsplatser i södra Stockholm kan ge människor möjlighet att bo närmare sin arbetsplats.

Uppvärmning av bostäder medför, beroende på val av energikälla, miljökonsekvenser av olika slag som exempelvis utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, buller eller markpåverkan. Ett uthålligt energisystem kräver hushållning med energi samt att "rätt" energiform används till "rätt" ändamål. När el används till uppvärmning används en onödigt "högvärdig" energiform för att täcka ett "lågvärdigt" behov.

Den förtätning Stockholm planerar, ger förutsättningar för en energieffektiv bebyggelse. Det finns stora möjligheter att ansluta ny bebyggelse till fjärrvärme. Dock är det viktigt att man också ställer krav på att fjärrvärmen produceras på ett miljöeffektivt sätt samt att även befintlig bebyggelse ska få mer energieffektiva uppvärmningssystem.

Sammanfattningsvis har översiktsplanen ambitiösa och utmanande mål, medan de konkreta åtgärderna inte preciseras. Staden arbetar sedan en tid med dessa frågor och det skulle vara en fördel om planen anger vilka åtgärder som hittills varit mest effektiva och vad som krävs för framtiden för att klara målen. Då konflikten mellan behovet av ett minskat bilanvändande och den regionala prognosen är så tydlig vore det positivt att mer konkret beskriva hur konflikten ska lösas. Det skulle bli ett stöd till stadens planerare i framtiden.



5.1 Nuläge

Storstockholms grönstruktur består generaliserat av tio stycken gröna kilar med natur-, kultur- och sociala värden. De regionala kilarna är områden som blivit över, när staden utvecklats längs ett antal järnvägsspår och vägar, och de bildar tillsammans en stjärnformig grönstruktur där obebyggda grönområden når ända in till Stockholms centrum. Stockholm har enligt regionplane- och trafikkontoret unika möjligheter att bygga vidare på grönstrukturen och därigenom utveckla förutsättningarna för rekreation och ett rikt växt- och djurliv.

Stockholms innerstad har omistliga kulturhistoriska värden. Stadens vatten och den rika kulturmiljön ger en högt uppskattad stadsbild av besökare, boende och verksamma i staden.

5.2 Bedömningsgrunder

Samrådsunderlaget har studerats med syfte att urskilja potentiella konfliktpunkter och hot eller möjligheter gällande natur- och kulturvärden samt stadsbild. För att identifiera behov av prioriteringar, anpassningar och förtydliganden i översiktsplanen har tänkbara konflikter identifierats mellan översiktsplanens stadsbyggnadsstrategier och naturvärdena i Stockholms grönkarta och de regionala gröna kilarna.

5.3 Konsekvensbedömning

Stadens utgångspunkt i samrådsunderlaget är att bygga vidare på nuvarande markanvändning och förtäta staden. Denna strategi är mycket positiv för bevarandet av stadens naturvärden då värdena främst är knutna till grönområden/naturmark och mer sällan till exploaterad mark.

För den ekologiska infrastrukturens funktion är bevarandet av sammanhängande grönstråk och även grönytans storlek avgörande.

En möjlig konflikt är den utveckling av tvärgående strategiska samband som samrådsunderlaget framhåller. Sambanden ska stödja ett hållbart resande med exempelvis cykel men också med spårbunden kollektivtrafik. Även bebyggelse planeras i sambanden. Cykel- och gångstråk kan i många fall anläggas utan att natur- eller kulturvärden minskar. Om istället sammanhängande bebyggelse och vägar byggs ut finns stor risk att det sker på bekostnad av den ekologiska strukturen. Vägar föreslås dock inte. Föreslagna strategiska samband påverkar de juridiskt redan skyddade natur- och kulturreserveaten i liten utsträckning. Man poängterar att för vissa föreslagna samband måste de gröna värdena studeras särskilt, vilket gäller främst Hanvedenkilen och Järvafältet. Därmed finns en möjlighet att låta naturvärdena styra i vilken utsträckning utbyggnad är möjlig.

Samrådsunderlaget anger att det genom förnyelse, nyskapande och tillgängliggörande av parker och naturområden går att göra stadsmiljön bättre även om grönytan minskar. Detta gäller främst för rekreationsvärden. För naturvärdena hänger funktionen hos grönstrukturen ihop med arealen och kontinuiteten, alltså hur länge en skog har varit en skog eller hur länge en äng har varit en äng. Det går att förnya grönytor så att naturvärdena ökar men det kan ta tid – eller vara omöjligt – att återfå samma naturvärden på en ny plats. Detta är också viktigt att minnas vad gäller den kompensation som planen anger ska genomföras vid förlust av värden. Sannolikt





krävs ökade resurser för att vårda kvarvarande parkytor för att värdena ska kunna bevaras och utvecklas i så hög grad som möjligt. Det beror på att slitaget kan bli högt då fler människor utnyttjar parken, samt att det är viktigt alla ytor sköts.

Funktionen hos spridningszonerna ska bevaras och utvecklas. Det är ett viktigt ställningstagande för att undvika stora negativa konsekvenser på naturmiljön. Av resonemangen framgår att det ändå är frågan om en prioritering av naturvärden. Det kan som sämst innebära att enbart så kallade kärnområden säkert undantas från exploatering. Med en tydligare skrivning vilka naturmiljöer som ska bevaras skulle översiktsplanen ge en bättre vägledning och inte kunna tolkas så brett.

Värt att poängtera är att mänskligt utnyttjande av grönområden gynnar naturmiljövärdena på sikt. Människor som vistas i områden med "naturkänsla" lär sig ofta att uppskatta naturen. Denna uppskattning är en förutsättning för viljan att bevara även mer otillgängliga områden, vilket möjligen på sikt kan minska exploateringstrycket i de mer avlägsna delarna av Stockholmsregionens grönstruktur.

När det gäller kulturmiljövärden och stadsbild innebär översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi stora utmaningar. Att låta innerstaden utvecklas och växa kommer oundvikligt leda till konflikter mellan nybebyggelse och befintliga kulturhistoriska och stadsmässiga värden. Samrådsunderlaget lyfter dock fram kulturvärdena och stadsbilden tydligt i sina prioriteringar. Hela planen har en anda av att människans användande av Stockholm, för upplevelse, idrott och rekreation, är centralt. Detta synsätt gör att kulturmiljöer



som människor kan utnyttja och finna attraktiva bör kunna bevaras och utvecklas om samrådsunderlaget genomförs. Däremot är det osäkert om samrådsunderlaget innebär betydande negativa konsekvenser för kulturmiljöer som har ett vetenskapligt värde men kanske inte är uppskattas av allmänheten. Detta gäller exempelvis "fula" industrimiljöer.

I och med att stadsbilden genomgående är i tydligt fokus finns också förutsättningar att på många ställen försköna stadsbilden. Vid satsningar på nya arenaanläggningar och landmärken inom staden måste kvalitet i arkitektur och materialval självklart prioriteras högt för att skapa positiva tillskott i kulturmiljön och stadsbilden.

Det nuvarande namnet på fokusområdet *Idrott, rekreation och attraktiva grönområden* antyder en inriktning, att det är (det mänskliga) utnyttjandet av grönområdena som är prioriterat, inte bevarandet av grönyta som sådan. Under rubriken framgår dock att en av planeringsinriktningarna inom fokusområdet är att värna ekologiskt särskilt känsliga områden och funktionen hos den ekologiska strukturen. För att inte denna planeringsinriktning ska få underordnad betydelse borde namnet på fokusområdet omformuleras.

6 VATTENRESURSER

6.1 Nuläge

Befolkningstätheten i Stockholmsregionen innebär en hög belastning på yt-, grund- och dagvatten. Över 90 % av länets befolkning försörjs med dricksvatten från Mälaren. Reservkapaciteten är otillräcklig om Mälaren skulle bli obrukbar som dricksvattentäkt och det pågår utredningar om den framtida vattenförsörjningen.

Stockholms sjöar i övrigt omges enligt Stockholms stads vattenprogram av mer eller mindre urbaniserade områden. Andelen av tillrinningsområdena som består av vägar, spårvägar och bebyggelse varierar stort. Från omkring 15 % för Judarn och Kyrksjön till drygt 75 % för Långsjön och Klara sjö. Hälften av Stockholms sjöar har en andel bebyggda ytor på över 40 %. Att stora delar av tillrinningsområdet är hårdgjorda ytor innebär att flödena blir snabbare och högre vid nederbördstillfällena och snösmältning.

De flesta sjöar har höga eller extremt höga näringshalter (klassindelning enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för miljökvalitet). Tre sjöar har låga till måttligt höga halter: Flaten, Judarn och Riddarfjärden. Målsättningen i vattenprogrammet för de värst utsatta sjöarna är att förbättra dem en klass.

Vad gäller miljögifter så är koppar den metall som oftast förekommer i hög eller mycket hög halt. Kvicksilver, PCB och PAH finns företrädesvis i Mälaren och Saltsjön. PCB och PAH finns också i mycket höga halter i Råcksta träsk, Lillsjön, Sicklasjön och Trekanten.

Grundvattnet i Stockholm är tydligt påverkat av stadsmiljö. Det gäller både grundvattennivån och grundvattenkvaliteten. Nivån påverkas av de många hårdgjorda ytorna och att vattnet leds bort i ledningar. Kvaliteten påverkas av föroreningar från bland annat tidigare markanvändning och av trafik.

I Skrubba finns en grundvattentillgång som är relativt opåverkad och värdefull ur miljösynpunkt. Det är den största grundvattentillgången i staden. Den har ingen betydelse för vattenförsörjningen men bör skyddas mot föroreningar.

6.2 Bedömningsgrunder

I bedömningen analyseras på vilket sätt förslagen i samrådsunderlaget kan påverka vattenresursen som sådan.

I bedömningen används EU:s ramdirektiv som den vision man ska sträva mot. Den övergripande målsättningen med direktivet är att skydda och förbättra vattenresurserna och därigenom bidra till att det finns tillräcklig tillgång på vatten av god kvalitet för en hållbar, balanserad och rättvis vattenanvändning. Direktivet innefattar ytvatten, grundvatten och kustvatten men inte hav.

6.3 Konsekvensbedömning

Samrådsunderlaget beskriver vattenfrågan som mycket viktig och det finns en ambition att förbättra den ekologiska statusen på sjöar och vattendrag i Stockholm. Stockholms stads arbete med vattenfrågor har skapat en förhållandevis god vattenkvalitet mitt i storstaden som väcker internationell uppmärksamhet. Att utnyttja dagvattnet som en resurs (ta hand om och rena) beskrivs som prioriterat i plantexten. Svårigheter hittills är att det ofta saknas mark när frågan behandlas för sent i processen.

Vad gäller åtgärder hänvisar man till förslagen i miljöprogram och vattenprogram. I vattenprogrammet finns ett antal åtgärder föreslagna som förbättrar vattenkvaliteten om de genomförs. Åtgärderna är både generella och specificerade för enskilda recipienter. Vattenprogrammet gäller till 2015 och det är viktigt att man i god tid innan dess gör en uppföljning samt gör ett nytt program för att vattenstatusen ska fortsätta förbättras.

I samrådsunderlaget finns vattenfrågan som ett av fokusområdena och planeringsinriktningen är att man ska "Säkerställa en god vattenkvalitet sjöar och vattendrag"

Man beskriver också att en prioritering behöver göras av dricksvattenresurser för att säkra fram-





tida dricksvattenförekomster. Det torde främst innebära att grundvattenförekomster som lämpar sig som dricksvattentäkter skyddas från förorening. Detta är positivt.

Stadens inriktning på förtätning av redan bebyggda områden kan innebära svårigheter att förbättra vattenkvaliteten för de recipienter som redan har hög andel hårdgjorda ytor (exempelvis Långsjön och Klara sjö). Det är oerhört viktigt att man i framtiden tar fasta på dagvattenfrågan i tidigt skede. Om frågan prioriteras bör förtätningen kunna innebära att man även förbättrar befintlig miljö och tar bättre hand om det dagvatten som redan belastar recipienterna.

Utvecklingen av strandpromenader behöver inte innebära någon negativ konsekvens för vattenresursen. Snarare kan det bidra än mer, till att människor värderar vattnet i staden högt. Det blir då lättare att prioritera åtgärder som förbättrar vattenstatusen.

Den ökande trafiken som prognostiseras i framtiden ger en ökning av diffusa utsläpp till recipienterna. Slitagepartiklar med näringsämnen och tungmetaller är sannolikt mycket svåra att få bort från bilarna. Däremot kan belastningen på recipienten minskas genom att man fortsätter genomföra dagvattenreningsåtgärder vid nybyggnation av vägar samt även prioriterar omhändertagande av väg dagvatten från befintligt vägnät.

Staden har också planer på att använda båttrafik för kollektivtrafik i högre utsträckning än idag. Troligen gäller detta främst Mälaren även om det inte preciseras i texten. Beroende på omfattningen av den framtida båttrafiken och typ av båtar kan detta innebära en ökad risk för förorening av främst Mälaren.

7 KONSEKVENSBEDÖMNING AV NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär inte lika stor förtätning av vissa delar av Stockholm, vilket gör att det blir lättare att klara den lokala miljön. Däremot styr inte den nuvarande planen utbyggnaden i områden så tydligt. Detta gör att ny bebyggelse kommer till mer oplanerat, vilket kan göra det svårare att åstadkomma attraktiv kollektivtrafik och cykelstråk.

De gröna kilarna är Stockholmsregionens ekologiska infrastruktur och denna struktur redan är svag i flera områden. ÖP 99 bedöms vara något bättre än det nya samrådsunderlaget avseende naturmiljö i och med att det nya förslaget öppnar för att skapa strategiska samband i den ”fingrade” struktur som Stockholm har idag.

I övrigt torde nollalternativet och utbyggnadsalternativet vara ganska likartade. Staden har ett pågående arbete med förbättring av buller, luft och vattensituation. Vad gäller klimat så är det tveksamt om stadens hittillsvarande insatser räcker för att nå miljömålen så länge vägtrafiken ökar i staden.

8 SAMLAD BEDÖMNING

Samrådsunderlaget är skrivet på en strategisk nivå med flera ambitiösa mål ur miljösynpunkt och man konstaterar också att målen är en utmaning att åstadkomma. I de strategier som presenteras är det en tydlig strävan att Stockholm ska fortsätta vara en stad där människor har ett bra liv.

I flera av strategierna lyfts vikten av att minska bilberoendet fram, samtidigt som grundtesen också är att trafiken kommer att öka i enlighet med den regionala prognosen, trots dessa satsningar. Stora investeringar ska göras i nybyggnad av infrastruktur, delvis väg. Vilka åtgärder Stockholm ska genomföra för att förhindra en trafikökning inom staden framgår endast vagt i samrådsunderlaget. Då man själva konstaterar att det är en utmaning att klara miljömålen vore det positivt med en tydligare vägledning inför framtida planering. Det gäller exempelvis hur utbyggnad av kollektivtrafik respektive biltrafik ska prioriteras sinsemellan. Det gäller ur hälsosynpunkt om biltrafiken i de tätbebyggda delarna av staden genererar oacceptabla halter luftföroreningar och bullernivåer.

Samrådsunderlaget utgår från förutsättningen att Stockholms stad kommer att fortsätta ha en befolkningsökning under lång tid framåt. För att klara befolkningsökningen planeras en ökad förtätning i de redan bebyggda delarna av staden. På regional nivå är det positivt med en förtätning eftersom större oexploaterade grönytor kan bevaras. Att förtäta innebär dock att de lokala påfrestningarna på miljön blir större. Grönytorna blir mindre till ytan, men staden vill istället utveckla kvarvarande ytors kvaliteter. Detta bör kunna innebära att naturvärden kopplade till rekreation kan öka, men om naturvärdena kan värdesättas för sin ekologiska betydelse är mera osäkert. Med en ökad förtätning finns också förutsättningar för att bygga energieffektivt och att utveckla kollektivtrafiken, vilket också är ett mål i samrådsunderlaget.

I många områden som är tänkta att förtätas ligger också stora trafikleder. Här kan det bli höga luftföroreningshalter och bullernivåer nära bostäder och det krävs ordentlig planering av var bostäderna placeras och behov av skyddsåtgärder för att inte människors hälsa ska påverkas negativt. Planeringen av kollektivtrafik per båt



behöver också beakta risken för störningar i strandnära områden som är viktiga för rekreation.

Planerna på en utveckling av strategiska samband mellan ytterstadens tyngdpunkter är en ny tanke som bryter mot stadens tidigare fingrade struktur. Syftet är att människor ska kunna röra sig lättare i tvärläng. Åtgärden påverkar de gröna kilarna helt olika beroende på hur de genomförs i praktiken. Mindre gång- och cykelvägar kan sannolikt passas in utan alltför omfattande påverkan på de regionala kilarna. Om däremot en kil bryts eller kraftigt avsmalnas riskerar naturvärden att påverkas kraftigt negativt.

Samrådshandlingen är medvetet strategisk och tar inte ställning i alla konflikterande mål utan hänvisar till vidare arbete med olika program. Risken med ett sådant synsätt är att program för olika sakområden tas fram men att konflikten mellan programmen inte löses, utan blir föremål för förhandling i varje enskilt projekt.

9 REFERENSER

Bullerkartor, Stockholms stad, http://www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_buller.html. 2008-08-25

Klimat, Stockholms stad - <http://www.stockholm.se/KlimatMiljo/Klimat/> 2008-09-03

Luftföroreningshalter, Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbund, <http://slb.nu>. 2008-08-25.

Miljöbarometern, <http://www.miljobarometern.stockholm.se> 2008-08-25

Miljöhälsorapport 2005, Socialstyrelsen,

Program för Stockholms vattenarbete 2006-2015 – Stockholms stad

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, samrådsförslag -RUFS 2010 – Regionplane- och trafikkontoret, juni 2008

Stockholm under perioden 2000-2005, underlag för översiktsplanering – Stadsbyggnadskontoret, mars 2007, SBK 2007:2

Stockholms nästa översiktsplan – Utkast till samrådsunderlag 2008-08-29

Stockholms stads nya MILJÖPROGRAM - Stadsledningskontoret

Stockholms stad, uppgifter om luftföroreningar, <http://www.stockholm.se/KlimatMiljo/Luft/>. 2008-08-25

Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030 – Stockholmsförhandlingen,

Muntlig

Ulrika Egerö - Stadsbyggnadskontoret

Lokal sökväg:

J:_uppdrag\218349\Teknik\N\MKB_Sthlim_
ÖP_080917.doc

