



STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG MAJ 2009

BILAGA

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

RIKSINTRESSEN ENLIGT MILJÖBALKEN

**REDOVISNING AV MILJÖ- OCH
RISKFaktorER**



Innehåll

Miljökonsekvensbeskrivning	3
Riksintressen enligt miljöbalken	17
Redovisning av miljö- och riskfaktorer	37

1.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen ingår i utställningsförslaget till Stockholms översiktsplan. Miljökonsekvensbeskrivningen till samrådsunderlaget togs fram av Tyréns AB. Efter samrådet har den reviderats av stadsbyggnadskontoret i samarbete med



SAMMANFATTNING

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller resonemang kring de miljökonsekvenser som kan uppstå av den nya översiktsplanen. Viktiga faktorer att bevaka i framtiden 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, buller och markföroreningar.

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 befolkningstäthet 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 utställningsförslaget 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 omnämns regionens prognoser om en dubblad trafikmängd till 2030 i utställningsförslaget. Det finns dock ett resonemang om att denna målkonflikt måste hanteras med olika åtgärder, varav flera av dessa inte är direkt kopplade till fysisk planering.

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 grönyttans storlek avgörande och stadens planer på förtätning gör att regionala värden bör kunna bevaras. Det finns däremot risk att stadens planer på att koppla samman stadens delar kommer i konflikt med naturvärden i större grönområden. Lokalt kommer sannolikt naturvärdena att försämrats med en ökad förtätning, även om det också kan skapas möjligheter att med olika åtgärder delvis förbättra förutsättningarna för växt- och djurliv.

För stadens kulturmiljöer och stadsvild innebär strategierna stora utmaningar. Utställningsförslaget lyfter dock fram kulturvärdena och stadsbilden som utgångspunkt för utvecklingen.

Vad gäller vattenresurser så ställer en ökad förtätning ännu större krav än idag på att avrinnande dagvatten tas om hand och renas för att små recipienter ska få en förbättrad kvalitet.

Sammanfattningsvis har utställningsförslaget ambitiösa och utmanande mål, men det är i dagsläget oklart vilka exakta insatser som ska genomföras. För att klara målen krävs ett fördjupat arbete med prioriteringar i områden där målen konkurrerar. Det krävs också ett omfattande arbete att ta fram åtgärds-

förslag. Här kommer det att vara viktigt med fortsatt dialog för att ta reda på vilka åtgärder boende och verkande i Stockholm är beredda acceptera.

INLEDNING

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 omvärldsriktad. Ett samråd om den nya översiktsplanen genomfördes under hösten 2008. 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. I samrådsunderlaget ingick ett förslag till MKB. Den har nu reviderats, dels utifrån de synpunkter på förslaget till MKB som inkom under samrådet, dels utifrån de förtydliganden som gjorts i utställningsförslaget till ny översiktsplan.

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 beakta i framtidens mer detaljerade planering identifieras och möjliga konflikter mellan områden pekats ut.

Avgränsning

Avgränsningen har skett med utgångspunkt i en identifiering av de miljöaspekter som både är väsentliga för Stockholm och där översiktsplanen kan antas ha en betydande miljöpåverkan.

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. Aspekterna är grupperade till: hälsa inklusive luft, buller och markföroreningar, energi och klimat, natur- och kulturvärden inklusive stadsbild samt vattenresurser.

MKB:n omfattar samma geografiska 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.

UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG OCH ALTERNATIV

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

Översiktsplanens förslag

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. Till varje fokusområde finns det vägledning för fortsatt planering.

Utställningsförslaget presenterar följande nio fokusområden:

- Stockholm som staden på vattnet
- Ett starkt 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 stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden
- Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad

Utställningsförslaget 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. För att klara planeringsinriktningarna finns fyra stadsbyggnadsstrategier som ska leda till de uppsatta målen. I utställningsförslaget beskrivs dessa strategier mer utförligt. Följande analys förutsätter att läsaren har tillgång till hela texten.

De fyra stadsbyggnadsstrategierna är följande:

- Fortsätt att stärka centrala Stockholm
- Satsa på attraktiva tyngdpunkter
- Koppla samman stadens delar
- Främja en levande stadsmiljö i hela staden

Transporter

I utställningsförslaget 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.

Nollalternativ

I en miljökonsekvensbeskrivning ska konsekvenserna av ett förslag kunna jämföras mot ett nollalternativ. Nollalternativet i det här fallet skulle kunna utgå ifrån en fortsatt utbyggnad enligt den nuvarande översiktsplanen (ÖP99) som bland annat innebär utbyggnad av några större stadsutvecklingsområden, men därutöver förtätning mera spritt i staden. Det finns heller ingen särskild inriktning för att skapa samband mellan olika ytterområden. Eftersom skillnader i konsekvenser mellan en fortsatt utveckling av Stockholm enligt gällande översiktsplan och den nu föreslagna blir svåra att utläsa så jämförs istället den nya översiktsplanen med nuläget.

Alternativ

Utställningsförslaget är strategiskt inriktat och alternativen finns främst i satsningen på olika stadsutvecklingsområden, tyngdpunkter och samband. Utställningsförslaget redovisar en samlad potential för Stockholms utveckling med horisontår 2030 och i vissa fall år 2050. I vilken takt och i vilken ordning genomförandet sker kan ej utläsas av utställningsförslaget. Att då

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

HÄLSA

Nuläge

Buller från vägtrafiken är ett av storstadens största miljöproblem. Lokalt kan även buller från verksamheter vara ett problem. I Stockholm har bullerbe-gränsande 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 fysiologisk eller psykologiska problem.

Luftföroreningar består av partiklar, vätskedroppar och gaser. I närheten av infartsleder och längs en del innerstadsgator i Stockholm kan det vara höga halter av bland annat kvävedioxid och partiklar. Stockholm klarar alla andra miljö kvalitetsnormer för luft. 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 lång-tidsexponering för luftföroreningar är studerade i mindre omfattning, men den allvarligaste effekten är förhöjd risk att dö vid en given ålder.

Organiska ämnen och metaller som läckt ut i marken eller vattnet, gör sig förr eller senare påmind. På länsstyrelsen pågår en kartläggning av alla områden som är eller misstänks vara förorenade, d.v.s. att en verksamhet som kan ha gett upphov till föroreningar har förekommit på platsen. I dagsläget finns uppgifter om drygt 8 000 sådana områden i länet.

Bedömningsgrunder

I utställningsförslaget 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. Utställningsförslaget 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 miljö-kvalitetsnormerna, vilket är föreskrifter om bland annat föroreningsnivåer i utomhusluft som inte får överskridas till skydd för olägenhet för människor. Riksdagen har ställt upp miljö kvalitetsmål för en giftfri miljö och det innebär bland annat att förorenade markområden ska saneras.

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.

Konsekvensbedömning

Det är många faktorer som spelar in för var människor väljer att bo och arbeta. De strategier som tas upp i utställningsförslaget 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. Trots det förväntas regionens trafikarbete öka de närmaste åren, varför det även krävs andra åtgärder för att minska transportbehoven och öka resandet med kollektivtrafik, cykel och gång, till exempel genom att ytterligare utveckla ekonomiska styrmedel, såsom påpekas i utställningsförslaget.

Positivt ur hälsosynpunkt med nya trafikleder är att köer kan minska och trafik ledas bort från tätbebyggda områden med stor befolkningstäthet 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 kan också vara negativt att det planeras nya bostäder i närheten av såväl befintliga som nya trafiklederna, vilket ökar antal människor som exponeras i dessa områden. De nya vägtrafikleder som föreslås, Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse, planeras dock att gå i tunnel utmed större delen av sina sträckningar, varför det endast är på enstaka platser som buller- och luftföroreningssituationen lokalt kan riskera att försämrats.

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 färdsätten.

Det kan konstateras att många av de stadsutvecklingsområden och tyngdpunkter som pekas ut för förtätning ligger i närheten av stora trafikleder där dagens trafikmängd alstrar höga bullernivåer. Västra Kungsholmen, Älvsjö, Liljeholmen- och Gullmarsplansområdena genomkorsas av trafikleder och/eller spår, varför bullersituationen där måste hanteras särskilt noggrant, liksom områden som påverkas av inflygningen till Bromma flygplats. I Hammarby sjöstad kommer bullersituationen att bli bättre när Nacka- och Värmdötrafiken leds i tunnel genom Henriksdalsberget.

När det gäller buller och andra störningar från verksamhetsområden måste det beaktas vid planeringen av vissa områden, som Brommaplan (Åkeshovs reningsverk) Alvik, Västra Kungsholmen, Årstafältet och Gullmarsplan, men framförallt när det gäller flera samband, bl.a. sambanden mellan Kista och Silverdal, mellan Vällingby och Barkarby, mellan Brommaplan och Vällingby, mellan Skärholmen och Fruängen samt mellan Högdalen och Farsta.

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 resone-mang 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. Det gäller särskilt Kista, Skärholmen, Fruängen, Alvik, Västra Kungsholmen, Norra Station, City, Telefonplan och Gullmarsplan.

Risk för markföroreningar finns i flera strategiska områden och samband, framförallt Spånga, Ulvsunda, Norra Station, City, Liljeholmen och Fruängen.

Sammantaget kan det leda till att nya bostäder placeras i områden med risk

för störningar. Det är viktigt att i den fortsatta planeringen 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 poängtera 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 samhällsliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

ENERGI OCH KLIMAT

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. 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. Cykeltrafiken som passerar innerstadssnittet har ökat tämligen konstant sedan 1991 (undantag 2004) och var 2006 uppe i 19 000 stycken per dag. Cyklingen är dock fortfarande liten i förhållande till det totala resandet.

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 växt- och husgaser. 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 miljövänlig 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.

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 el energi för upp värmning av bostäder. Elenergi är en högvärdig energi som är ineffektiv att använda för uppvärmning.

Konsekvensbedömning

Utgångspunkten för utställningsförslaget är en omfattande befolkningsökning samtidigt som staden har ett mål om en fossilbränslefri stad till år 2050. Av översiktsplanen framgår att det krävs betydande ansträngningar från staden för att nå målet 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 hantera denna ökning av koldioxidutsläpp krävs ett regionalt samarbete med åtgärder som minskar resbehoven. Hur stor del den allmänna teknikutvecklingen kan påverka detta är idag osäkert, men det kommer även att behövas andra åtgärder för att hantera trafikens miljöpåverkan.

Betydelsen av en attraktiv kollektivtrafik för att minska bilberoendet framgår på flera ställen i utställningsförslaget 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 utställningsförslaget. Utställningsförslaget tydliggör vikten av att skapa en stadsmiljö och en struktur som gynnar kollektivtrafik och minskar användningen av bilar med traditionella drivmedel.

I utställningsförslaget 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 luft föroreningar och koldioxid, buller eller mark påverkan. Ett uthålligt energisystem kräverushållning med energi samt att de mest effektiva energiformerna används för respektive ändamål.

Den framtida utvecklingen av Stockholm som föreslås i utställningsförslaget ger goda 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 fjärrvärmens 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. Kommande planering bör än tydligare hantera målkonflikten mellan ett ökat resande och stadens klimatmål.

NATUR- OCH KULTURVÄRDEN SAMT STADSBILD

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. Det finns också stora kulturhistoriska värden i ytterstaden.

Bedömningsgrunder

Utställningsförslaget 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.

Konsekvensbedömning

Stadens utgångspunkt i utställningsförslaget 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 finns i strategin att i högre grad koppla samman staden. Sambanden ska stödja ett hållbart resande med exempelvis cykel, men också med spårbunden kollektivtrafik. Ett förstärkt samband kan innehålla bebyggelse men i kan även handla om att skapa tillgängliga målpunkter i grönområden. När kopplingar sker med sammanhängande bebyggelse och vägar finns stor risk att det sker på bekostnad av den ekologiska strukturen. Föreslagna samband påverkar de juridiskt redan skyddade natur- och kulturreservaten i liten utsträckning. Förslaget 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.

Utställningsförslaget 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 rekreativvärden. För naturvärdena hänger funktionen hos grönstrukturen ihop med arealen och kontinuiteten. Det går att förnya grönytor så att naturvärdena ökar men det kan ta tid att återfå samma naturvärden på en ny plats. Sannolikt krävs ökade resurser för att vårda kvarvarande parktyper 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 na-

turmiljön. 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.

För stadens kulturmiljöer och stadsbild innebär föreslagna strategier stora utmaningar. Att låta innerstaden utvecklas och växa samt utveckla ytterstaden i utpekade tyngdpunkter och samband kommer att kunna leda till konflikter mellan nybebyggelse och befintliga kulturhistoriska och stadsmässiga värden. Utställningsförslaget lyfter dock fram kulturvärdena och stadsbilden tydligt som utgångspunkt för utvecklingen.

Utställningsförslaget utgår i från människans användande av Stockholm för upplevelse, idrott och rekreation. Detta synsätt gör att kulturmiljöer som människor kan utnyttja och finna attraktiva bör kunna bevaras och utvecklas om utställningsförslaget genomförs. Det är viktigt att den fortsatta planeringen även tar hänsyn till kulturmiljöer som har ett vetenskapligt värde som t ex äldre industrimiljöer vars innehåll och användning kan ändras i syfte att bevara miljön. Här finns goda exempel som Konstfack i gamla LM-fabriken och en eventuell opera i gasklockorna. Genom att ge liv åt de kulturmiljöer som idag inte har ett självklart användningsområde kan staden i större utsträckning säkra och öka kunskapen om kulturhistoriska värden.

Utställningsförslaget trycker på vikten av hög klass på utformningen av de nya stadsmiljöerna, vilket bör ge möjligheter att försköna stadsbilden på många platser. Vid satsningar på nya arenaanläggningar och landmärken inom staden måste kvaliteten i arkitektur och materialval självklart prioriteras högt för att skapa positiva tillskott i kulturmiljön och stadsbilden.

VATTENRESURSER

Nuläge

Befolkningstätheten i Stockholmsregionen innebär en hög belastning på yt-, grund- och dagvattnet. Över 90 % av länets befolkning försörjs med dricksvatten från Mälaren. I november 2008 beslutade länsstyrelsen om vattenskyddsområde med föreskrifter för Östra Mälaren. Staden har Bornsjön i Botkyrka kommun som reservvattentäkt. Reservkapaciteten är dock 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. Kvikksilver, PCB och PAH finns företrädesvis i Mälaren och Saltsjön. PCB och PAH finns också i mycket höga halter i Räcksta 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.

Bedömningsgrunder

I bedömningen analyseras på vilket sätt förslagen i utställningsförslaget 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.

Konsekvensbedömning

Utställningsförslaget 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 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 utställningsförslaget finns vattenfrågan som ett av fokusområdena och planeringsinriktningen är att man ska ”Säkerställa en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag”.

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 dagvattenrening vid nybyggnation av vägar samt även prioriterar omhändertagande av vägdagvatten från befintligt vägnät.

KONSEKVENSBEDÖMNING AV NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär troligtvis en mer spridd förtätning av främst stadens ytterområden. Fördelen kan vara att små och försiktiga kompletteringar eventuellt lättare kan genomföras med utgångspunkt från områdets

karaktär. Däremot kan det leda till en större utspridning av bebyggelsekomplexiteterna i staden, vilket kan göra det svårare att åstadkomma en effektiv kollektivtrafik och därmed en grundförutsättning för en hållbar tillväxt av staden.

De gröna kilarna är Stockholmsregionens ekologiska infrastruktur och denna struktur redan är svag i flera områden. Både utvecklingen i enlighet med ÖP 99 och den nya översiktsplanen värnar om dessa. Däremot öppnar det nya utställningsförslaget för avvägningar avseende grönområden utan stora värden i syfte att koppla samman stadens delar mer konsekvent. Om detta medför negativa konsekvenser på naturmiljön är naturligtvis helt beroende på vilka åtgärder som vidtas samtidigt som staden utvecklar dessa samband.

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 väg- trafikken ökar i staden.

SAMLAD BEDÖMNING

De strategier som presenteras har 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 utställningsförslaget omnämner regionala prognoser om ökad vägtrafik. Stora investeringar ska göras i nybyggnad av infrastruktur. De åtgärder för att förhindra en trafikökning som nämns i utställningsförslaget behöver därför genomföras. Det handlar där utöver om en samverkan mellan andra åtgärder både ekonomiska och andra incitament för att minska bilanvändandet som dock inte översiktsplanen råder över. Lokala åtgärder kan också behöva vidtas av hälsoskäl om biltrafiken i de tätbebyggda delarna av staden genererar oacceptabla halter luftföroreningar och bullernivåer.

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. Det blir viktigt att höja kvaliteten på kvarvarande grönytor när staden förtätas. 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 utställningsförslaget.

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.

Planerna på en utveckling av strategiska samband mellan ytterstadens tyngdpunkter är en ny tanke som i vissa fall kan komma i konflikt med stadens grönstruktur. Rekreationsanläggningar och mindre gång- och cykelvägar kan sannolikt passas in utan alltför omfattande påverkan på grönstrukturen. Om däremot en regional kil bryts eller kraftigt avsmalnas riskerar naturvärden att påverkas negativt.

En av inriktningarna för översiktsplanen är att den ska vara strategisk vilket innebär att förslaget inte tar ställning i alla målkonflikter. Utställningsförslaget redovisar dessa och hänvisar till fortsatta planeringsprocesser. Det är vik-

tigt att staden ur detta perspektiv kompletterar översiktsplanen i en rullande process för att successivt hantera de målkonflikter som utställningsförslaget identifierat.

REFERENSER

Bullerkartor, Stockholms stad

www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_buller.html.

2008-08-25

Klimat, Stockholms stad

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Klimat/

2008-09-03

Luftföroreningshalter, Stockholm och Uppsala Läns Luftvårdsförbund

www.slb.nu.

2008-08-25

Miljöbarometern

www.miljobarometern.stockholm.se

2008-08-25

Miljöhälsorapport 2005, Socialstyrelsen

Program för Stockholms vattenarbete 2006–2015 – Stockholms stad

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

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

Stockholms översiktsplan – Utkast till utställningsförslag 2009-04-01

Stockholms stads miljöprogram - Stadsledningskontoret

Stockholms stad, uppgifter om luftföroreningar

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Luft/

2008-08-25

Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030
– Stockholmsförhandlingen

2.

Riksintressen
enligt miljöbalken



INLEDNING

Denna bilaga redovisar riksintressen enligt miljöbalken med beskrivningar och med hänvisningar till planeringsinriktningar och vägledningar i översiktsplanen som anger hur riksintresset tillgodoses.

Bilagan är avsedd att omfattas av kommunfullmäktiges beslut om det slutliga förslaget till översiktsplan.

Sedan Översiktsplan 99 antogs har flera centrala verk fattat nya beslut om riksintressen inom sina sektorsområden. Ett nytt lagskydd har också införts för s.k. Natura 2000-områden. Som underlag för arbetet med ny översiktsplan presenterade Länsstyrelsen aktuella riksintressen i mars 2008. Redovisningen nedan utgår Länsstyrelsens redovisning, kompletteringar med uppgifter från centrala verkens webbplatser och med synpunkter från Länsstyrelsen och centrala verk under samrådet om översiktsplanen.

Följande riksintressen behandlas.

Riksintressen enligt 3 kapitlet miljöbalken

- Kulturmiljövård
- Naturvård
- Vägar
- Järnvägsnät
- Stockholm-Bromma flygplats
- Stockholms hamn
- Farleder
- Kraftledningsnät
- Naturgasnät
- Totalförsvarets anläggningar

Riksintressen enligt 4 kapitlet miljöbalken

- Kungliga nationalstadsparken
- Saltsjöns öar och stränder och Mälaren med öar och strandområden
- Natura 2000-områden

Redovisningen avslutas med referenser.

KULTURMILJÖVÅRD

(Miljöbalken 3 kapitlet 6 §)

Riksintressen för kulturmiljövården har behandlats i både Översiktsplan 90 och Översiktsplan 99. År 1997 antog Riksantikvarieämbetet nya värdetexter för tidigare utpekade riksintresseområden. Detta uppmärksammades vid inledande kontakter med Länsstyrelsen våren 2008. Denna förändring i värdetexterna berör framför allt det utpekade stora området Stockholms innerstad med Djurgården, där nya aspekter anges för riksintressets innehåll. För ytterstadens kulturmiljöer är riksintresset oförändrat.

Stockholms innerstad med Djurgården

I ÖP99 är riksintresset för innerstaden preciserat till de miljöer och karaktärsdrag som bäst speglar olika epoker eller som kunnat berätta något väsentligt om äldre tiders syn på den byggda miljön. Urvalet gjordes redan i ÖP90 i samråd mellan stadsbyggnadskontoret, stadsmuseet och länsstyrelsen och utgick från Riksantikvarieämbetets beslut 1987.

Det är angeläget att geografiskt precisera vad som utgör riksintresset av innerstadens mycket komplexa kulturhistoriska väv. Att hantera vida och precisa aspekter främjar inte möjligheten att tillgodose riksintresset vid närmare planering, och statens ansvar i förhållande till den kommunala planeringen blir otydlig. Anspråk på förändringar som bedöms inverka på stadslandskapet föregås av mer omfattande kulturmiljöanalyser, där givetvis också aspekter från riksintresset behandlas. Samtidigt avspeglar sig riksintressets värden i kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader och miljöer enligt 3 kapitlet plan- och bygglagen och ska ligga grund vid bygglovsprövningen av mindre projekt och förändringar.

Flera av Stockholms särdrag i den nya värdetexten faller tillbaka på stadens karaktärsdrag som de behandlas i Stockholms byggnadsordning, ÖP99. Den översyn av byggnadsordningen som aviseras i översiktsplanen kommer även att omfatta en karaktärsbeskrivning av innerstadens centrala vattenrum med stadsfronter och silhuetter, ett område som utgör Stockholms starkaste identitet och som omfattas av riksintresset.

Från stadens sida har det varit angeläget att hålla kvar den tidigare preciseringen av riksintresset. I samråd mellan stadsbyggnadskontoret, stadsmuseet och länsstyrelsen har därför aspekter från den nya värdetexten lagts till såsom miljöer och karaktärsdrag. Samtidigt framstår de i värdetexterna omnämnda miljöerna i de senare århundradenas utveckling mera såsom exempel, det gäller särskilt omnämnda byggnader.

Förteckning och kartor över riksintressen

Miljöer och karaktärsdrag i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården redovisas i anslutning till två översiktliga kartor. Miljöerna i ytterstaden redovisas på kartor i anslutning till beskrivningarna.

Tidigare utpekade miljöer och karaktärsdrag beskrivs närmare i boken Tidernas Stockholm – kulturmiljöer av riksintresse, Stockholms stadsmuseum 1990. Några av de karaktärsdrag som nu lagts till en beskrivs närmare i Stockholms byggnadsordning, ÖP99, andra återstår att beskriva och att precisera.

Ett digitalt kartunderlag med tillhörande beskrivningar är under utarbetande inom Stadsmuseet.

Översiktsplanens kapitel 2 och 3 ger vägledning

Översiktsplanen behandlar kulturhistoriska värden i avsnittet 2.9 och ger vägledning för bevarande och utveckling av stadslandskapet, stadsbyggnadskaraktärer och kulturhistoriska värden i kapitel 3, Strategi 4.

Stockholms byggnadsordning, ÖP99, fortsätter att vara ett viktigt planeringsunderlag och stöd för bevarande och utveckling. En översyn av byggnadsordningen är aviserad som ett led i rullande översiktsplanering.

För de värden som omfattas av nationalstadsparken ger den antagna fördjupade översiktsplanen för området vägledning, se vidare riksintresset Kungliga nationalstadsparken.

Karaktärsföreteelser som broar, kyrkor, malmgårdar och palats samt många av de byggnader och anläggningar som framhålls i de nya värdeexterna är ofta självklara bevarandeobjekt som i stadsmuseets klassificering motsvarar fordringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen. Fornlämningar har ett starkt skydd enligt kulturminneslagen.

Slussen

Såsom uttryck för 1900-talets moderna välfärdssamhälle och dess stadsbyggande omnämns i Gärdet, Slussen och Högtorgs-city i beskrivningen av riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Trafikanläggningen vid Slussen, som är från 1930-talet, har idag tjänat ut som konstruktion och i den planering för förnyelse av området som pågår kommer den ursprungliga trafikanläggningen som utgör riksintresset inte att kunna bestå.

Som underlag för slussenområdets planering ligger kulturmiljöanalyser, framtagna av Länsstyrelsen och inom projektet. Se vidare översiktsplanens appendix om Slussen.

BESKRIVNING AV RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖVÄRDEN

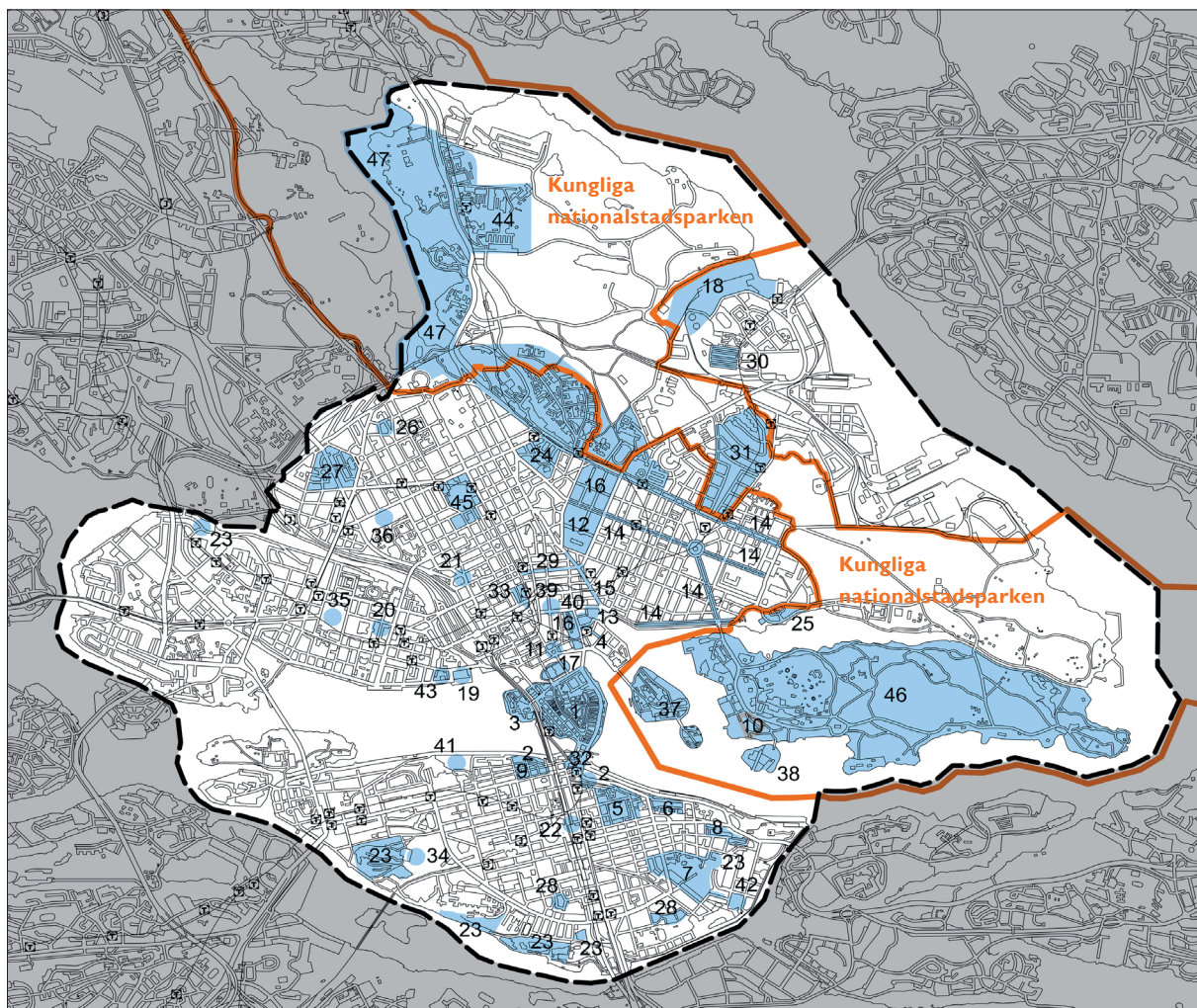
Stockholms innerstad med Djurgården

(Delar av området utgör Nationalstadspark enligt miljöbalken 4 kap 7 §)

Motivering: Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. Residens-, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad.

Uttryck för riksintresset: Uttryck för funktionen som huvudstad och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, men särskilt från 1600-talet och framåt. Kungliga miljöer, byggnader för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutioner och annan bebyggelse som sammanhänger med funktionerna som huvudstad och länsstad.

- Den medeltida storstaden med tät stenbebyggelse. Staden mellan broarna, ”Gamla Stan” som i gatunät och bebyggelse främst speglar Stockholms uppkomst och utvecklingen under olika skeden av medeltiden och 1500-talet, med den äldsta delens planmönster av stora oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska ”revbensmönster” med små smala gränder ner till vattnet. Kyrkorna och de många husen med medeltida murverk, gaturummens och torgens karaktär. Bevarade rester av det äldsta gatunätet på Södermalm. Kyrkor på malmarna, som genom läge, namn och till en del murverk bevarar minnet av medeltidens och 1500-talets stad. 1600-talets starkt expansiva stad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen. Gamla Stans yttre ”årsring”, med Skeppsbroraden,



Miljöer inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

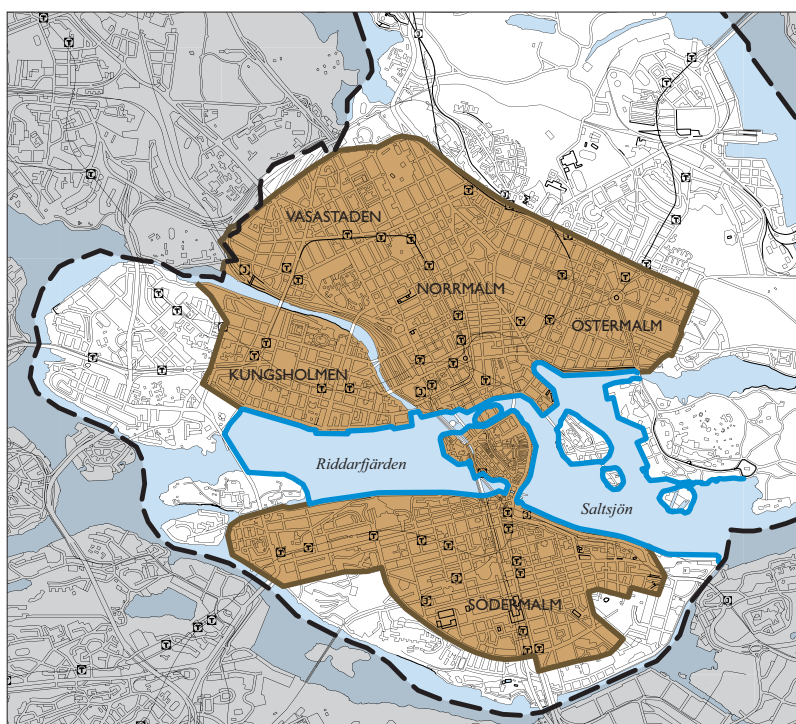
- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------|
| 1. Gamla Stan | 18. Gasverket | 36. Vasaparken och Vitbergsparken (se 7) |
| 2. Äldsta gatunätet på Södermalm | 19. Stadshuset | 37. Skeppsholmen – Kastellholmen |
| 3. Riddarholmen | 20. Rådhuset-Polishuset | 38. Beckholmen |
| 4. Blasieholmstorg | 21. Fackföreningskluster vid Norra Bantorget | 39. Hamngatan |
| 5. Katarinaberget | 22. Medborgarhuset – Medborgarplatsen | 40. Bankpalats kring Kungsträdgårdsgatan |
| 6. Fjällgatan | 23. Innerstadens koloniträdgårdar | 41. Münchenbryggeriet/Ludvigsberg |
| 7. Vita Bergen med parken | 24. Lärkstaden | 42. Barnängen |
| 8. Åsöberget | 25. Diplomatstaden | 43. Kungl. Myntet |
| 9. Östra Mariaberget | 26. Kv. Motorn och Vingen | 44. Institutionsbältet Norra Djurgården |
| 10. Djurgårdsstaden | 27. Röda Bergen | 45. Stockholms högskoleområde |
| 11. Gustav Adolfs Torg | 28. Kv. Metern, Draget och Ryssjan | 46. Södra Djurgården |
| 12. Humlegården | 29. Kungsgatan | 47. Brunnsviken |
| 13. Berzelii Park | 30. Abessinien | |
| 14. Esplanaderna: Valhallavägen, Karlavägen, Narvavägen och Strandvägen | 31. Gärdet | |
| 15. Birger Jarlsgatan | 32. Slussen | |
| 16. Villastaden | 33. Hötorgscity | |
| 17. Helgeandsholmen med Strömparterren | 34. Tantolunden | |
| | 35. Kronobergsparken | |

- Nygatskvarteren och slottsområdet. Ridderholmen och Blasieholmen. Det stora reglerings- och utbyggnadsområdet på malmarna, med planstruktur, kyrkor, offentliga byggnader och bostäder. Den förindustriella stadens spridning av verksamheter och sociala skiktning i boendet. Områden med stenhus från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet, både för aristokratin, den nya klassen av rika borgare och för ett lägre borgerligt skikt – stadspalats, malmgårdar, borgargårdar samt även äldre parker och inslag av grönska. De lägre samhällsklassernas småskaliga trähus i stadens dåvarande ytterkanter och otillgängliga delar.
- Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär, och byggnader i bestämda hushöjder. Villastaden, nya typer av offentliga byggnader, folkrörelsebyggnader och -miljöer, kommunaltekniska anläggningar och parker. Genombrottsgator och områden planlagda som ”ny stadsdel” i enlighet med 1874 års byggnadsstadga. Den täta och enhetliga stenstadsbebyggelsen.
- 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling. Lärksatden, Diplomastaden, Birkastan, Röda Bergen, Kungsgatan och andra miljöer som återspeglar stadsplanering och bebyggelseutvecklingen under århundradets inledande årtionden. Terränganpassade planer, storgårdskvarter, men även fullföljandet av den äldre rutnätsstaden. Parkanläggningar och grönska, innerstadens koloniträdgårdar. Uttryck för det moderna välfärdssamhället och dess stadsbyggande, så som Gärdet, Slussen och Hötorgscity. Smalhusområdet Abessinien i Hjorthagen.
- Sjöfarts-, handels- och industristaden. Hamnanläggningar från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Skeppsholmen och Kastellholmen, delar av Djurgården, Beckholmen. Kontor, bankpalats, försäkringsbolag, varuhus och andra handels- och näringslivets byggnader. Industrimiljöer som speglar Stockholms betydelse som industristad alltsedan 1600-talet, bland annat Barnängen, Kungliga Myntet, Ludvigsberg, Almgrens sidenväveri och de många bryggerierna.
- Det vetenskapliga, intellektuella och religiösa livets byggnader och miljöer. Observatoriet, den gamla tekniska högskolan och byggnader och miljöer som hör samman med det gamla universitetsområdet. Byggnader för akademier och lärda samfund. Bibliotek, utställningslokaler och de många museerna. Institutionsbältet på Norra Djurgården. Bergianska trädgården.
- Nöjeslivets, samvarons och rekreativlivets byggnader och miljöer. Teatrar och konsertsalar, Gröna Lunds tivoli och andra nöjesetablissemang. Anrika restauranger och värdshus, ordenshus och lokaler för olika sällskap, Skansen, Fåfången, idrottsanläggningar, parker och flanörstråk. Djurgårdens bebyggelse och rekreativlandskap, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark. Utvärdshus, slott och villor med omgivande parker från 1600- och 1700-talen och senare.

- Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren. Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet. De tydligt avläsbara ”årsringarna” i stadsväxten. Stenstadens tydliga yttre gräns. Stads-siluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden. Byggnader och miljöer med anknytning till konstnärliga verk och historiska personer.

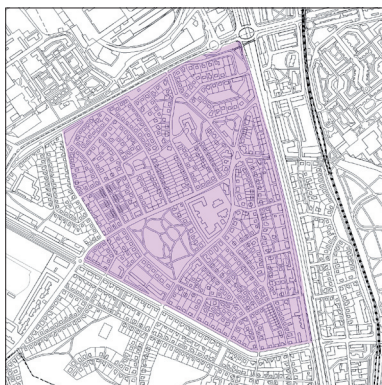
Karaktärsdrag inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 1. Vattenrummen | 8. Stadens siluett och vyer |
| 2. Förkastningsbranterna | 9. Fornlämning nr 103 |
| 3. Stockholmsåsen | 10. Karaktärsföreteelser som broar, kyrkor, malmgårdar och palats |
| 4. Stadens front mot vattenrummen | 11. Stora sammanhängande grönområden såsom Gärdet, Långholmen |
| 5. Stenstadens yttre gräns | 12. Kommunikationer såsom Centralstationen och bangården |
| 6. 1600-talets stadsplanestruktur | |
| 7. 1800-talets stadsplanestruktur | |



Kartan visar avgränsningen av

- Vattenrummen, dvs. de centrala vattenrummen Riddarfjärden och Saltsjön (1)
- Stadens front mot vattenrummen (markerad med mörkare blå linje) (4)
- Stenstadens yttre gräns markerad (5)

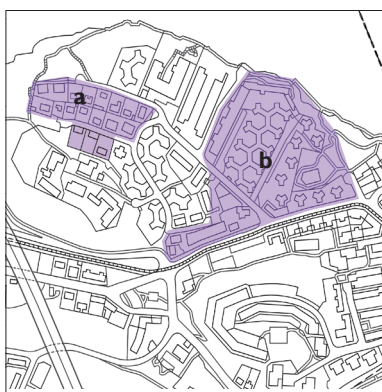


Gamla Enskede

Gamla Enskede

Motivering: Egnahemsmiljö som speglar det tidiga 1900-talets trädgårdsstadsideal efter internationella förebilder, och en föregångare på det bostadssociala området med landets första radhus.

Uttryck för riksintresset: Stockholms första trädgårdsstad med kommunalt planerad egnahemsbebyggelse och tomter som uppläts med tomträtt på den 1904 inköpta Enskede gårds mark. Den terränganpassade stadsplanen som utarbetades efter internationella förebilder, tomtindelning, bebyggelsens utformning och placering, små centrumbildningar med offentliga byggnader som skola och kyrka, idrottsplats och parkanläggningar.



Gröndal

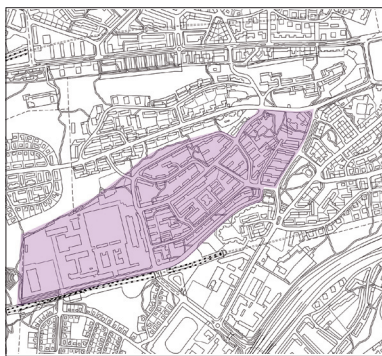
Gröndal

Motivering:

- a. Bostadsområde i norra Gröndal med stora självbyggda s.k. hyresvillor som speglar en för 1900-talets början tidstypisk arbetarbebyggelse, direkt betingad av industrisamhällets framväxt.
- b. Bostadsområde i centrala Gröndal, uppfört 1944-52, som med sina epokgörande nya bostadstyper och husformer blivit en viktig förebild för svenskt och internationellt bostadsbyggande under efterkrigstiden.

Uttryck för riksintresset:

- a. Stora, individuellt formade flerfamiljsvillor med i stadsbilden dominerande läge, på lummiga tomter med uthusbyggnader, trädgårdsland och fruktträd. Tillkomna efter att Gröndals tomt- och byggnads AB 1898 hade köpt in Gröndals gård och styckat marken för att arbetare och hantverkare vid Liljeholmens industrisamhälle skulle kunna bygga bostäder här.
- b. Grupper av stjärnhus, dels sammankopplade, dels friliggande, uppförda 1944-46. Ett långt terrasshus och ett punkthus från åren 1946-52 uppförda efter ritningar av dåtidens namnkunniga arkitekter. Gestaltningmässiga värden och planlösningar. Gårdar och omgivande grönska, trafikseparering.



L.M.EricssonstelefonfabrikochLM-staden i Midsommarkransen

L.M. Ericssons telefonfabrik och LM-staden i Midsommarkransen

Motivering: På 1930-talet etablerades L.M. Ericssons fabriksanläggning i den västra delen av Midsommarkransen. Anläggningen var mycket modern för tiden och i nära anknytning till fabriken byggdes ett enhetligt bostadsområde med flerbostadshus. Fabriken och bostadsområdet speglar funktionalismens och 1930-talets strävan inom arkitektur och planering med bostadssociala ambitioner.

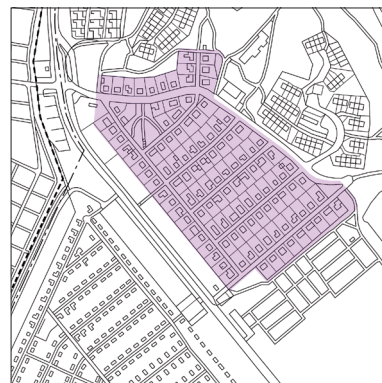
Uttryck för riksintresset: Fabriksanläggningen med sitt karaktäristiska glasade trapphus och telekommunikationstorn är en synnerligen god exponent för en funktionalistisk anläggning som successivt utvecklats fram till 2000-talet. Planeringen med smalhus med moderna planlösningar placerade på rad i kuperad terräng och omgivna av grönska har stora planhistoriska och gestaltningmässiga värden.

Pungpinan i Skarpnäck

Motivering: Egnahemsmiljö från 1920-talets slut, som utgör ett av de tidigaste exemplen på den kommunala bostadspolitik, som gick ut på att skapa "småstugeområden" med självbyggda hus för arbetare. En föregångare och förebild för många områden av likartad typ inom och utom landet.

Uttryck för riksintresset:

Områdets planering med enhetliga tomter, husens placering och sammanhållet gatumiljö. Husens enhetliga och tidstypiska utformning.

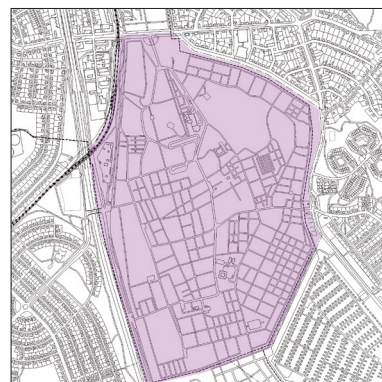


Pungpinan i Skarpnäck

Skogskyrkogården

Motivering: Begravningsplats som i samspelet mellan arkitektur och parklandskap skapat en ny typ av kyrkogårdsanläggning med många efterföljare inom Sverige och internationellt.

Uttryck för riksintresset: Parklandskapet där olika terrängtyper givits individuell behandling. Entréer, murar, öppna ytor och vägar samt konstnärlig utsmyckning och andra blickpunkter och accenter i landskapet. Gravkvarterens skilda karaktärer. De olika kapellen som i sin arkitektur speglar utvecklingen från 1920-talet till Asplunds personligt färgande, mogna funktionalism. Utblickar mot omgivningarna.



Skogskyrkogården

Årsta centrum

Motivering: Bostadsområde i form av stadsdelscentrum, invigt 1953, som utgör ett av landets tidigaste exempel på en s.k. grannskapsenhet, med "torget som vardagsrum". En kommersiell, social och kulturell mötespunkt för alla åldrar, som utgjort en viktig förebild för svenskt förortsbyggande under efterkrigstiden.

Uttryck för riksintresset: Planläggningen med låga byggnader för olika funktioner - medborgarhus med bibliotek och teater, biograf, butiker, kontor, bostäder - grupperade runt det centrala torget. Gestaltningmässiga värden och den konstnärliga utsmyckningen.



Årsta Centrum

Norra och Södra Ängby

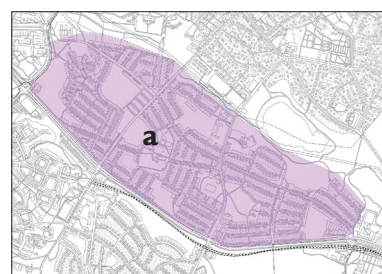
Motivering:

a. Norra Ängby egnahemsmiljö, ett stort och enhetligt "småstugeområde" planerat för arbetare, vilket visar stadens satsning på självbyggeri på 1930-talet, den bostadssociala politiken och en framsynt planering som utgick från de äldre kulturlämningarna på platsen.

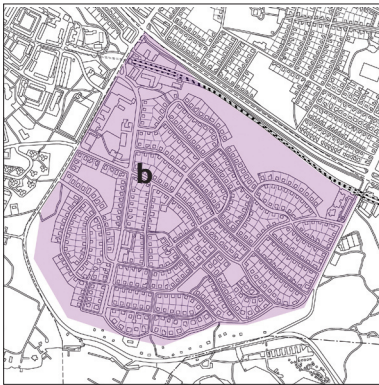
b. Södra Ängby, ett av norra Europas bästa exempel och största sammanhängande förortsmiljö med större, mycket enhetliga funkisvillor från 1930-talet avsedda för ett tjänstemannaskikt, utbyggt på initiativ av Stockholms stad och ett uttryck för tidens arkitekturideal.

Uttryck för riksintresset:

a. Planeringen med enhetliga tomter, ett femtontal hustyper i sammanhållna grupper med enhetlig utformning. Husens placering utmed gatorna. De trädplanterade huvudgatorna. Det i området inordnade Stora Ängby slott, med huvudbyggnad från 1690-talet och omgivande park, och det som park sparade järnåldersgravfältet.



Norra Ängby



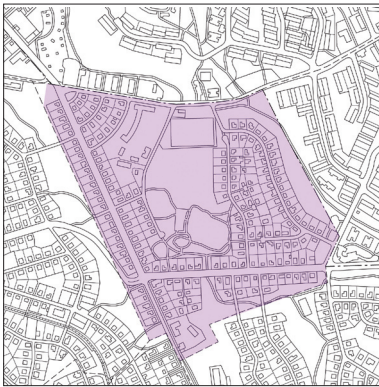
Södra Ängby

b. Planstrukturen med gator, tomter, byggnadernas placering och omgivande grönska. Gestaltningssmässiga värden hos de likartade, men inte helt identiska byggnaderna.

Olovslund

Motivering: Egnahemsmiljö från 1920-talets slut, som utgör ett av de första exemplen på den kommunala bostadspolitik, som gick ut på att skapa ”småstugeområden” med självbyggda hus för arbetare. En föregångare och förebild för många områden av likartad typ inom och utom landet.

Uttryck för riksintresset: Planeringen med central park, enhetliga tomter, husens placering och sammanhållen gatumiljö. Husens enhetliga och tidsty-piska utformning.

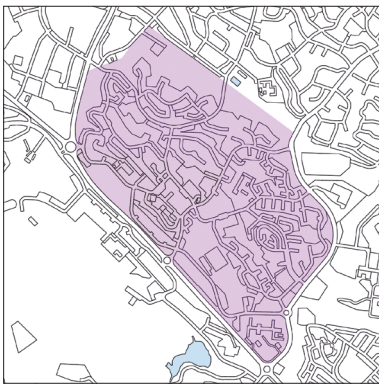


Olovslund

Vällingby - Råcksta

Motivering: Efterkrigstidens ideala förortsmiljö, uppbyggt som en självförsörjande förort längs tunnelbanan på grundval av idén om den s.k. ABC-strukturen (Arbete-Bostad-Centrum). Förebild för planering, gestaltning och socialt program för bostadsområden i Sverige och internationellt.

Uttryck för riksintresset: Planeringen med centrumdel med låg bebyggelse och gågator, affärer, service och gemensamma anläggningar och utanför detta en zon med en blandning av höga punkthus och lägre flerbostadshus, som omges av gräsplaner och grönska, samt längst ut områden med radhus- och småhusbebyggelse. Trafikdifferentiering, bestämda gestaltningssidéer. I det sociala programmet ingick tankar om en blandad befolkning och lätt-tillgänglighet, som också skulle skapa en rationell verklighet för arbetande kvinnor. Området byggdes ut under 1950-talet och är ett sammanhållet uttryck för detta årtionde.

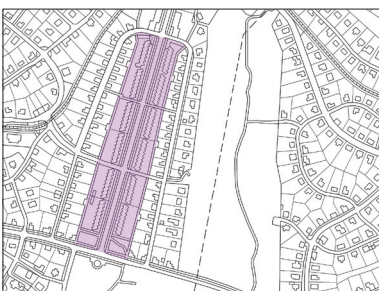


Vällingby - Råcksta

Ålstengatan

Motivering: Bostadsområde i form av funktionalistiskt radhusområde från 1932-33, som speglar den tidiga funktionalismens gestaltningssmässiga och sociala idéer om bra bostäder till rimligt pris för vanliga människor.

Uttryck för riksintresset: Planeringen med sex grupper av snett förskjutna radhus med förgårdar och bakomliggande trädgårdar, på vardera sidan av den allékantade Ålstengatan. Husens arkitektoniska utformning.



Ålstengatan

NATURVÅRD

(Miljöbalken 3 kapitlet 6 §)

Bromma de Geer moränsystem

På flera håll i Brommatrakten finns system av så kallade de Geermoräner. Det är väl utvecklade system av ryggar med storblockig morän, som visar hur den senaste inlandsisen drog sig tillbaka. Moränryggarna i Bromma karterades av geologen Gerhard de Geer på 1940-talet, därav namnet. Han kunde här utläsa hur isens utbredning förändrats år från år. Moränryggarna är utspridda inom flera stadsdelar, såväl inom bebyggda kvarter som inom naturområden och parker. Ryggarna är 1-6 m höga och 25-100 m långa. Ett antal områden utgör riksintresse för naturvården. Riksintresset är detsamma som i ÖP99.

Uppfattningen om hur riksintresset skall avgränsas har skiftat. De områden som visas på kartan nedan togs fram våren 1997 av stadsbyggnadskontoret i samråd med Stockholms universitet.

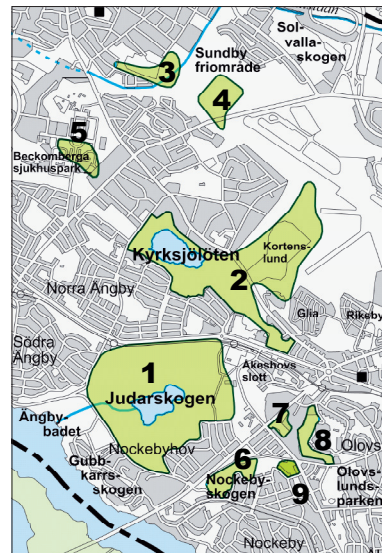
Områden av riksintresse är:

1. Judarskogen,
2. Kyrksjölöten och området nordost om Spångavägen, inklusive Kortenslunds koloniområde,
- 3-4. två mindre områden i Sundby,
5. ett område inom Beckomberga sjukhuspark,
- 6-9. fyra mindre områden i Olovslund och Nockeby

För att bidra till förståelsen av isens reträtt är det viktigt att sekvenser av moränryggar. Både ryggar och mellanliggande partier behöver skyddas mot ingrepp som skadar morän- och lerlagret, till exempel ny bebyggelse, vägbyggen och schaktning.

Inom de större områdena Judarskogen och Kyrksjölöten är riksintresset tillgodosett inom befintliga naturreservat. Ett område i Sundby (3) och områdena i Olovslund och Nockeby (6-9) ingår som park i gällande detaljplaner.

Riksintresset ska tillgodoses vid detaljplanering och bygglov.



Riksintresset Bromma de Geer moränsystem

VÄGAR

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Vägverkets beslutade 2004-11-08 om kriterier för att förklara vägar av riksintresse med förtecknade vägar av riksintresse. Beslutet innebär att vägar av riksintresse i ÖP99 kvarstår och kompletteras.

Översiktsplanen redovisar befintliga vägar av riksintresse inom pågående markanvändning på plankartan och behandlar nya sträckningar och ombyggnader i trafikinfrastrukturen i avsnitt 2.6 och i appendix om trafikinfrastruktur.

Riksintresseanspråken innefattar hänsyn till buller, vibrationer, säkerhet med mera i omgivande områden för att kunna säkerställa en god miljö. Översiktsplanen behandlar miljö- och riskfrågor i avsnitt 2.9 samt i bilagans del Redovisning av miljö- och riskfaktorer.

Förbifart Stockholm

Som underlag för översiktsplanen har Länsstyrelsen lagt till Förbifart Stockholm till Vägverkets förteckning.

FÖRTECKNING - VÄGAR AV RIKSINTRESSE

Enligt vägverkets beslut 2004-11-08 och samrådsyttrande 2008-12-18 samt Länsstyrelsens samrådsyttrande 2009-02-02.

Vägar som ingår i den svenska delen av Transeuropean Network (TEN)

1. Väg E4
2. Väg E 18

Vägar som ingår i det nationella stamvägnätet

3. Väg E4 med anslutningen E4.26 (E4) trafikplats Haga södra – trafikplats Norrtull
4. Väg E 18 med anslutningen E18.20 (E18) trafikplats Bergshamra – Roslagstull
5. Väg E20 Göteborg – Stockholm (Frihamnen)
Del av sträckan kan komma att ersättas av Norra länken
6. Väg E20 delsträcka Norra länken

Vägar som utgör förbindelse mellan regionala centrum

7. Väg 73 (E4) trafikplats Nyboda – Nynäshamn
Förbindelse mellan regioncentra Stockholm och Visby

Vägar av särskild betydelse för regional eller interregional trafik

8. Österleden (E20) Värtan – (222/260) trafikplats Lugnet
Med hänsyn till den betydelse som infrastrukturen har i Storstockholm skall korridoren för den s.k. Österleden hanteras som riksintresse intill dess beslut baserat på förnyad förstudie och vägutredning tagits.
9. Väg 275 (E18) Hjulsta – (E4) trafikplats Tureberg
Viktig länk mellan E4 och E18.
10. Väg 279 Kymlingelänken (E18) Rinkeby – (E4) trafikplats Kista
Viktig förbindelse mellan E18 och E4. Länken förbinder E4 med Bromma flygplats

Vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse

Stockholm - Bromma flygplats

11. Väg 275 (Drottningholmsvägen)/väg 279 (Ulvsundaleden)
Anslutning från E4 trafikplats Fredhäll - E18
Viktig väg till Bromma flygplats från Stockholm City, respektive E18
- Stockholms hamn - Frihamnen
5-6. E20 utgör anslutning
Stockholms hamn - Stadsgårdshamnen
12. Väg 75 (Södra länken) till trafikplats Lugnet/260
Anslutning (väg 73) trafikplats Johanneshov

Tillägg

13. Förbifart Stockholm

JÄRNVÄGSNÄT

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Banverket beslutade 2006-12-20 om kriterier för järnvägens riksintressen med förteckningar över befintliga och planerade spåranläggningar, godstrafikens anläggningar, för stationer och andra anläggningar för järnvägsdriften.

Beslutet innebär att järnvägsnätet av riksintresse i Översiktsplan 99 kvarstår och kompletteras.

Översiktsplanen redovisar befintligt järnvägsnät av riksintresse inom pågående markanvändning på plankartan samt kombiterminaler inom terminalområde i Västberga och inom hamnområde i Värtan. Planen behandlar nya sträckningar och ombyggnader i trafikinfrastrukturen i avsnitt 2.6 och i appendix om trafikinfrastrukturen.

Riksintresseanspråken innefattar hänsyn till buller, vibrationer, säkerhet m.m. intill vägar för att kunna säkerställa en god miljö. Översiktsplanen behandlar miljö- och riskfrågor i avsnitt 2.9 samt i bilagans del Redovisning av miljö- och riskfaktorer.

FÖRTECKNING-JÄRNVÄGSNÄT MED TILLHÖRANDE PERSON- OCH GODSTERMINALER AV RIKSINTRESSE

Banverkets beslut 2006-12-20 och samrådsyttrande 2009-12-16

Järnvägsnät

1. Västra stambanan Stockholm – Göteborg
Sträckan Stockholm C – Älvsjö – Stuvsta
2. Ostkustbanan Stockholm – Sundsvall
Sträckan Stockholm C – Tomtebodas
Utbyggnad med två nya spår
3. Mälardalenbanan Sträckan Sundbyberg – Barkarby
Utbyggnad till fyra spår
- 3a. Mälardalenbanan Alternativ sträckning via Kista i tunnel med anslutning till Ostkustbanan
4. Nynäsbanan Älvsjö – Nynäshamn
Sträckan Älvsjö – Trångsund
5. Värtanbanan Karlberg – Värtahamnen/Frihamnen
Industrispår
6. Citybanan Ersätter tidigare diskuterade alternativa lösningar genom centrala Stockholm
7. Pendeltågsnätet i Stockholmsregionen
8. Roslagsbanan Sträckan Östra Station – Ålkistan
9. Saltsjöbanan Sträckan Slussen – Henriksdal

Orter med befintliga rangerbangårdar/växlingsbangårdar

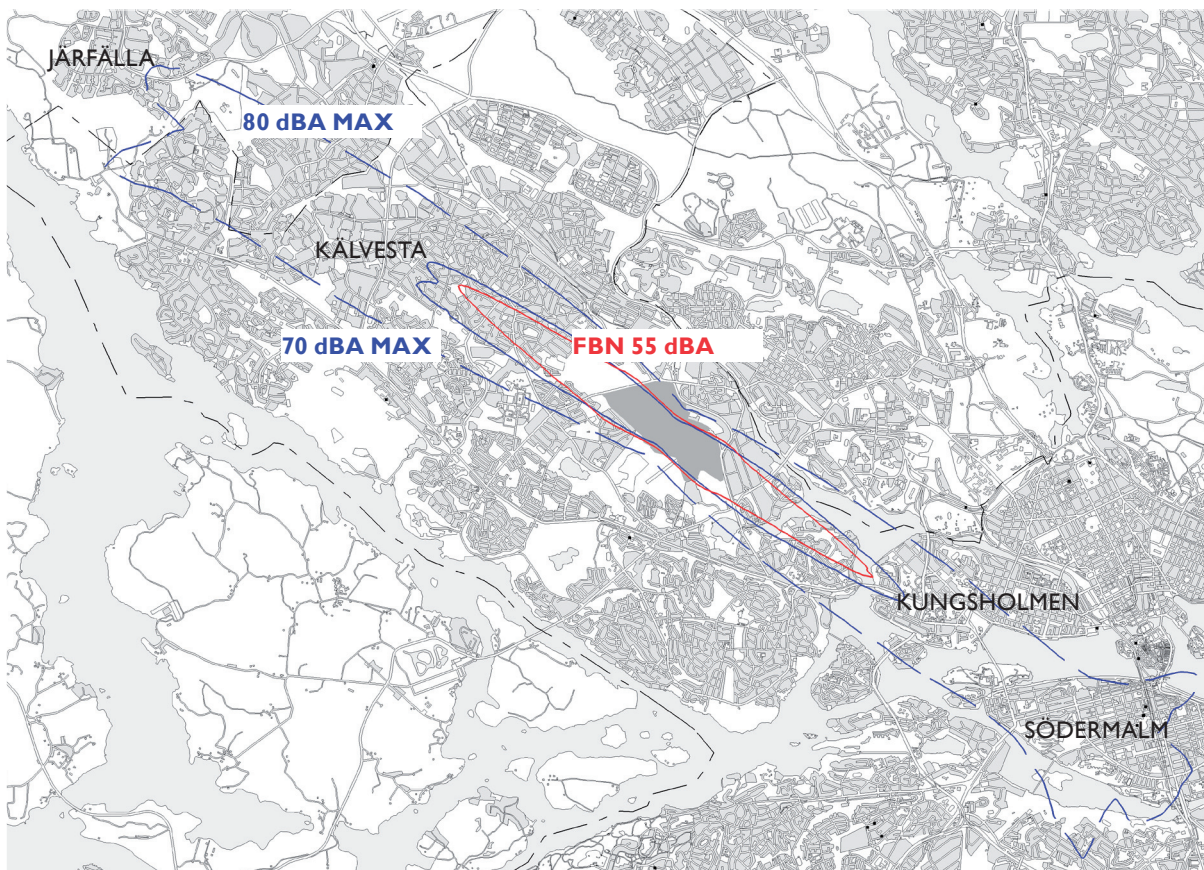
10. Årsta

Befintliga kombiterminaler

11. Älvsjö kombiterminal

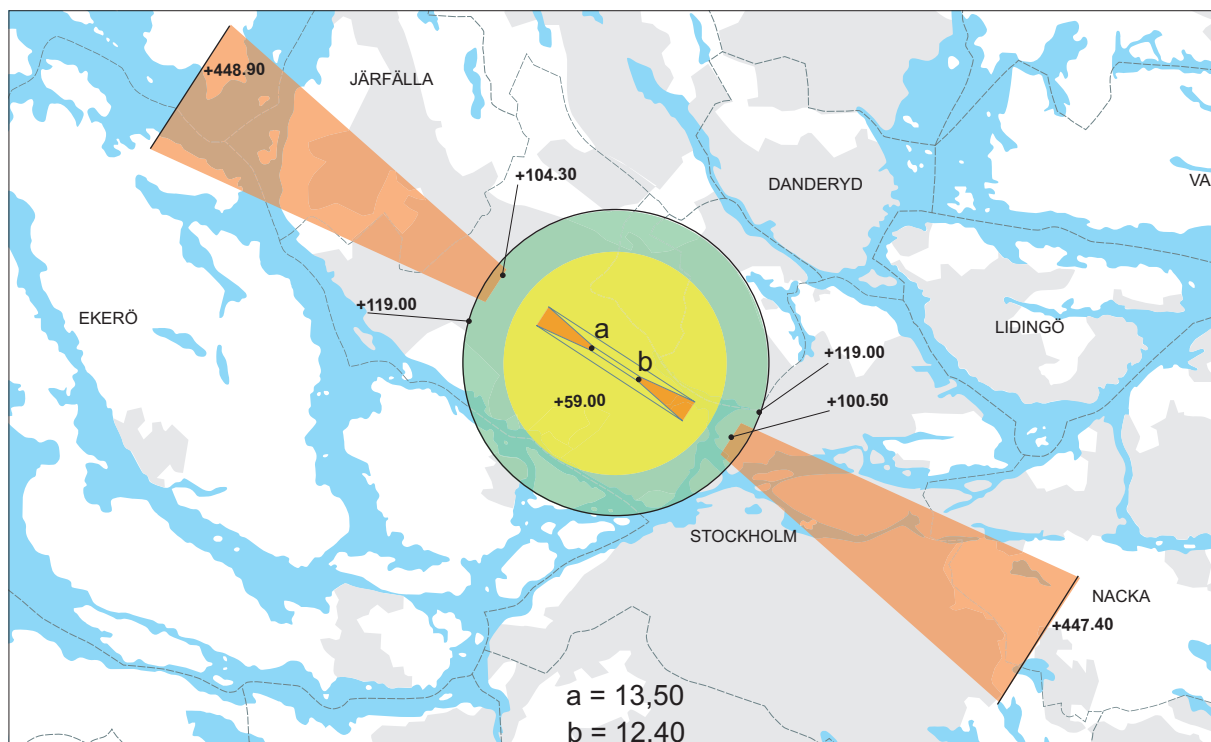
Hamnar av riksintresse, som har spåranslutning, med tillhörande kombiterminal

12. Stockholm Värtan



Stockholm-Bromma flygplats. Faktiska flygbullernivåerna idag och framöver.

Kartan visar maximala bullernivåer 70 och 80 dBA samt ekvivalent bullernivå FBN 55 dBA. Källa Luftfartsverket 2004



Stockholm-Bromma flygplats.

Gällande höjdbegränsningar (Bankod 2C) enligt Luftfartsverkets beslut 2007. Kartans höjder anges i stadens höjdsystem.

STOCKHOLM-BROMMA FLYGPLATS

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Stockholm-Bromma flygplats utgör ett viktigt komplement till Stockholm-Arlanda flygplats. Bromma medger snabba kommunikationer till och från viktiga stadskärnor i Sverige och Europa. Bromma är även huvudflygplats för det kvalificerade affärsflyget vilket nästan uteslutande har Stockholm city som destination.

Genom kommunfullmäktiges beslut i mars 2008 har stadens upplåtelse av Bromma flygplatsområde till Luftfartsverket förlängts till och med 2038. Detta är utgångspunkt för översiktsplanens.

Översiktsplanen redovisar flygplatsområdet på kartan inom pågående markanvändning och behandlar frågor om markanvändningen i flygplatsens omgivningar i avsnittet 2.9, i appendix om Ulvsunda och i bilagans del Redovisning av miljö- och riskfaktorer.

På föregående sida redovisas översiktliga kartor över flygbullerutbredningen och de områden som berörs av restriktioner för höjder på byggnader, master med mera.

STOCKHOLMS HAMN

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Sjöfartsverkets beslutade 2001-10-22 att Stockholms hamn utgör riksintresse för sjöfarten. Länsstyrelsen har därefter tillsammans med Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket i en rapport närmare preciserat vilka hamndelar och vilka hamnfunktioner som ingår i riksintresset, även vilka miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet. (Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport 2005:17)

Rapportens syfte är att tjäna som ett underlag för stadens utbyggnadsplanering och tillståndsprövning samt utgöra ett stöd för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. I rapporten klargörs att riksintresset inte är statistiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras, och att det är först när en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd som en omprövning av riksintresset kan ske.

Följande delar av hamnen utgör riksintresse

1. Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron
2. Värtahamnen
3. Frihamnen
4. Containerterminalen
5. Loudden

Översiktsplanen redovisar de riksintressanta hamnområdena på kartan inom pågående markanvändning och behandlar Stockholms hamn i avsnittet 2.2 och i appendix om Norra Djurgårdsstaden. Vägar och järnvägnät som trafikförsörjer hamndelarna framgår av redovisningen av dessa riksintressen. Översiktsplanen behandlar nya sträckningar och ombyggnader i trafikinfrastrukturen i avsnitt 2.6 och i appendix om trafikinfrastruktur.

Riksintresseanspråken innefattar även hamnens influensområden där buller, vibrationer, luftkvalitet, risk- och säkerhetsfrågor från verksamheten behöver beaktas för att kunna säkerställa en god miljö. Det gäller även invid vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna. Översiktsplanen behandlar miljö- och riskfrågor i avsnitt 2.9 samt i bilagan Miljö- och riskfaktorer.

FARLEDER

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Sjöfartsverket beslutade 2001 att följande farleder genom Stockholm utgör riksintresse:

1. Farleden från Saltsjön in till Stockholms hamnområde (nr 541)
2. Farleden genom Stockholms hamnområde via Danvikstull och Årstaviken (nr 915A och 915B)
3. Farleden från Stockholms hamnområde in i Mälaren söder om Kungshatt

Översiktsplanen behandlar farlederna i avsnittet 2.2.

KRAFTLEDNINGSNÄT

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Länsstyrelsen bedömer att stamnätet med ledningar, kablar och transformatorstationer utgör riksintresse. Stamnätet i Stockholmsregionen består av ledningar, kablar och stationer för 400 kV och 220 kV och förvaltas av Svenska Kraftnät. Från Energimyndigheten föreligger inte något beslut om riksintresse.

Jämfört med ÖP99 har riksintresse kraftledningsnät förändrats helt. Idag pågår planering och förberedelser för att möta framtida behov av säkra elleveranser och förstärka elnätet. Utbyggnaden, kallad Stockholm ström, genomförs de kommande åren. Den viktigaste delen blir en ny 400 kV ledning i tunnel från norr genom centrala Stockholm till Högdalenverket ingående i en 400 kV ring runt regionen som säkrar att elen kan matas in från flera håll. En nätstruktur byggs upp där flera befintliga luftledningar inom staden kabelförläggs eller rivs, och marken kan användas för andra ändamål som bostäder och grönområden.

Förutom befintliga och nya ledningar i tunnel kommer följande tre luftledningar inom stamnätet att vara kvar inom Stockholm.

1. Befintlig 220 kV Bredäng-Masmo
2. Befintlig 220 kV Högdalen-Ekudden - byggs om till 400 kV.
3. Befintlig 200 kV Högdalen-Skarpnäck

För den nya nätstrukturen behöver nya transformatorstationer byggas i Skanstull (Mårtensdal, Hammarby) och i Högdalen, dvs. inom områden som redan är ianspråktagna eller reserverade för detta ändamål.

Den nya nätstrukturen ska uppmärksammas i den närmare planeringen.

Översiktsplanen behandlar tekniska försörjningssystem i avsnitt 2.7 och redovisar befintliga större transformatorstationer inom pågående markanvändning på plankartan. Bilagans del redovisning av miljö- och riskfaktorer behandlar elektromagnetiska fält från bl.a. kraftledningar.

NATURGASNÄT

(Miljöbalken 3 kapitlet 8 §)

Planering för ett stamnät för naturgasdistribution som skulle beröra Stockholm har aktualiserats tidigare. Länsstyrelsen klargjorde i mars 2008 efter kontakt med Energimyndigheten att ett naturgasnät inte bedöms vara av riksintresse.

TOTALFÖRSVARETS ANLÄGGNINGAR

(Miljöbalken 3 kapitlet 9 §)

Tidigare avgränsat riksintresse för totalförsvaret inom Stockholm har upphört. Försvarsmakten framhåller dock i samrådsyttrandet 2009-12-17 att närheten till riksintressen i angränsande kommuner berör Stockholm och samråd behöver tas på tidigt skede då förändringar i markanvändning m.m. aktualiseras. Områdena är

1. Karlberg i Solna
2. Barkarby i Järfälla

KUNGLIGA NATIONALSTADSPARKEN

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 § och 7 §)



Området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården utgör sedan 1 januari 1995 nationalstadspark, belägen i Stockholm, Solna och Lidingö. Lagskyddet syftar till att skydda det historiska landskapet med sina natur- och kulturvärden. I nationalstadsparken ingår både områden som utgör stora park- och naturområden och områden som är kraftigt exploaterade. Nationalstadsparken skyddas även mot åtgärder utanför området som påtagligt kan skada det

historiska landskapets natur- och kulturvärden.

Regeringen beslutade i februari 2009 i en ny nationalstadsparksförordning att ge området namnet Kungliga nationalstadsparken.

Översiktsplanen för nationalstadsparken

För Stockholms del av nationalstadsparken antog kommunfullmäktige den 20 april 2009 en översiktsplan, i form av en fördjupning och ändring av ÖP99. Denna fördjupning ska fortsätta att gälla också inom den nya översiktsplanen.

Översiktsplanen för nationalstadsparken uppmärksammar nationalstadsparkens värden och olika delområdets karaktär. Den är avsedd att ge vägledning för tillämpningen av lagskyddet. Planen finns tillgänglig på webbplatsen www.stockholm.se/trafikstadsplanering/stadsplanering/oversiktsplanering.

Den nya kommunomfattande översiktsplanens redovisning av markanvändning och annan utveckling inom nationalstadsparken utgör en illustration.

SALTSJÖNS ÖAR OCH STRÄNDER och

MÄLAREN MED ÖAR OCH STRANDOMRÅDEN

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 och 2 samt 4 §§)

Saltsjöns öar och stränder samt Mälaren med öar och strandområden är bland de riksintresseområden i landet där särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten gäller. Bestämmelserna skyddar särskilt områdenas värden för turism och friluftsliv då olika exploateringsföretag prövas. De utgör emellertid inget hinder för utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet och kan därför inte appliceras på förhållanden i Stockholm.

NATURA 2000-OMRÅDEN

(Miljöbalken 4 kapitlet 1 och 8 §§)

Tre områden i Stockholm utgör Natura 2000-områden. Särskilda bestämmelser om tillståndplikt gäller för att bland annat använda mark och vatten, bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i naturområdet. Samtliga områden ingår i redan bildade naturreservat och för alla tre har länsstyrelsen fastställt bevarandeplaner 2007-02-05.

Hansta

Ett område som består av en ek-hassellund med lång kontinuitet. Det är utvalt som Natura-2000 område som näringsrik ek eller ek-avenbokskog.

Kyrksjölöten

Området är utvalt som Natura 2000-område på grund av groddjuret större vattensalamander.

Judarskogen

Området är utvalt till Natura 2000-nätverket på grund av groddjuret större vattensalamander.

REFERENSER

Länsstyrelsens redogörelse 2004-02-18 inför Stockholms stads ställningstagande om översiktsplanens aktualitet. kompletterad mars 2008

Områden av riksintresse för Naturvård och Friluftsliv
Länsstyrelsen i Stockholms län. Rapport 2001:15

Kulturminnesvårdens riksintressen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Stockholms län. Rapport nr 22, oktober 1997

Länsstyrelsens skrivelse 2008-05-08 angående ny översiktsplan för Stockholm och riksintressen för kulturmiljövården

Svenska Kraftnäts redovisning av slutrapporten för Stockholms Ström. Tillgänglig på www.svk.se

Vägverkets beslut om vägar av riksintresse 2004-11-08
Tillgängligt på www.vv.se/templates/page3_____304.aspx

Beskrivning av järnvägens riksintressen
Banverket Rapport 2006-12-20
Tillgänglig på www.banverket.se/riksintressen

Sjöfartens riksintressen
Sjöfartsverkets beslut 2001-10-22
Tillgängligt på www.sjofartsverket.se/templates/SFVXPage_____2610.aspx

Riksintresset Stockholms hamn
Länsstyrelsen i Stockholms län. Rapport 2005:17

Upphävande av vissa förordnanden om prövning av förhandsbesked och bygglov enligt 12 kap 4§ plan- och bygglagen i Stockholms län. Länsstyrelsens beslut 2007-07-12.

Avser upphävandet av riksintresset för totalförsvaret inom Stockholm.

Samrådsyttranden

Länsstyrelsen	2009-02-02
Banverket	2009-01-12
Försvarsmakten	2008-12-17
Luftfartsverket	2009-01-07
Svenska Kraftnät AB	2009-01-26
Sjöfartsverket	2009-01-07
Transportstyrelsen	2009-01-09
Vattenfall Eldistribution AB	2009-01-09
Vägverket	2008-12-18

3.

Redovisning av miljö- och riskfaktorer



INLEDNING

De formella kraven på översiktsplanen när det gäller att beakta risken för olyckor, översvämningar och erosion har genom den lagstiftningsförändring som genomfördes från den 1 januari 2008 inneburit att den äldre texten om ”sådan miljö- och riskfaktorer som bör beaktas” utgick ur lagtexten.

I dag gäller, enligt PBL 4 kapitlet 1 §, att kommunen skall ta hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet vid lokalisering av bebyggelse till viss mark. Enligt punkt 5 samma paragraf skall risken för olyckor, översvämningar och erosion beaktas. Av länsstyrelsens granskningsyttrande över kommunens förslag till översiktsplan skall det framgå om en bebyggelse blir olämplig ur dessa aspekter.

Redovisningen i denna bilaga bygger till stor del på de på miljö- och riskfaktorer som redovisas i Översiktsplan 99, ÖP99. Idag föreligger större erfarenhet av vad redovisningen bör innehålla och denna bilaga är en uppdatering av den inventering som gjordes till ÖP99. Bland annat har frågor om miljö kvalitetsnormerna (buller, kvävedioxid, partiklar) samt klimatproblematiken (översvämning m.m.), skred och risk för erosion uppmärksamats.

Miljö- och riskfaktorer som redovisas i Översiktsplan 99

1. Skred och andra naturkatastrofer
2. Markradon
3. Markföroreningar
4. Industriell verksamhet (riskobjekt enligt Lagen om skydd mot olyckor)
5. Avfallshantering
6. Hamnar
7. Terminalområden
8. Bensinstationer
9. Spårsystem
10. Trafikolyckor
11. Luftföroreningar
12. Buller
13. Transporter av farligt gods
14. Flygtrafik
15. El, värme, gas, vatten och avlopp
16. Beredskap och krig

Tillägg i förhållande till redovisningen i Översiktsplan 99

17. Klimateffekter (översvämningar, ökad temperatur, tunnelsäkerhet mm)
18. Radio-, TV-, tele- och IT-system
19. Nya risk- och säkerhetsaspekter till följd av ny lagstiftning
20. Elektromagnetiska fält
21. Vattenkvalitet
22. Växt och djurliv

ÖVERSIKTLIGA BEDÖMNINGAR MILJÖ- OCH RISKFAKTORER



I den följande uppräknings av miljö- och riskfaktorer görs endast en översiktlig bedömning av riskerna. Dessa korta beskrivningar, redovisningar och hänvisningar ska fungera som vägledning för den efterföljande planeringen. Inom ramen för den rullande översiktsplaneringen kan det finnas anledning att ta fram nya planeringsunderlag, vilket kommer att ske i nära samarbete med berörda aktörer och förvaltningar inom staden.

En generell vägledning för hur risker kan hanteras i detaljplaner hittar man på www.srv.se/Shopping/pdf/21418. Detta är en gemensam rapport från Räddningsverket och Boverket; Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner

Skred och andra naturkatastrofer (1)

I samband med att nya områden planeras eller då mark tas i anspråk för delvis ny användning skall risker för skred och andra naturkatastrofer beaktas. Tillgängliga utredningar och kartor skall studeras och senaste teknik skall användas. I särskilt känsliga områden, som till exempel vid Bällstaån, kan kompletterande utredningar krävas.

Relaterade länkar
www.swedgeo.se

Markradon (2)

I samband med planering av nya områden görs mätningar och med hänsyn till vad dessa visar och möjligheterna att vidta radonskyddande åtgärder utgör markradon ingen begränsande faktor för markanvändningen i Stockholm.

Relaterade länkar
www.stockholm.se/bergrundskartan

Markföroreningar (3)

Mot bakgrund av stadens industriella historia är det viktigt att vid förändrad markanvändning analysera de specifika markförhållandena och vidta de åtgärder som är motiverade både vad avser riskerna för miljön i allmänhet och de krav som den nya markanvändningen kan föranleda.

En kartering över platser med konstaterade eller befarade markföroreningar behöver ingå i underlaget för markanvändningsplaneringen. Kontakta miljöförvaltningen vid behov av planeringsunderlag.

Se även länsstyrelsens arbete med förorenade områden (gasverk, flygplatser, bilfragmentering, glasindustri, ackumulatorindustri, kemtvättar mm)

Relaterade länkar
www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_sth.html
www.ab.lansstyrelsen.se/templates/InformationPage
www.lansstyrelsen.se

Industriell verksamhet inklusive riskobjekt lagen om skydd mot olyckor (4)



Med detta avses anläggningar där verksamheten innebär fara för att anläggningens ägare eller den som utövar verksamheten på anläggningen är skyldig att i skäligen omfattning hålla eller bekosta beredskap med personal och egendom och i övrigt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador. Vid sidan av dessa verksamheter finns en lång rad andra verksamheter som kan innebära risker för miljö och hälsa utan att de för den skull ansetts kunna klassas som särskilda riskobjekt. Exempel på sådana anläggningar är bensinstationer, oljecisterner, panncentraler, kemtvättar och tryckerier.

Relaterade länkar
www.lansstyrelsen.se (klassade farliga verksamheter)
www.statensraddningsverk.se
www.ssbef.brand.se

Avfallshantering (5)

Behandlas i samrådsunderlagets avsnitt Nya energilösningar och tekniska försörjningssystem. Kontakt med stadens trafikkontor kan ge ytterligare information om var större avfallsanläggningar är lokaliserade.

Relaterade länkar
www.stockholm.se/KlimatMiljo/Avfall-och-achtertvinning

Hamnar (6)

Risk- och säkerhetsfrågorna skall uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planläggning i närområdena till de olika hamndelarna och intill de vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna ska riskinventeringar och riskanalyser tas fram.

Risken för olyckor inom hamnområdet är främst knuten till hanteringen av farligt gods, petroleumprodukter och kemikalier. Eventuella olyckor kan orsaka utsläpp till mark, luft och vatten. Land- och fartygstransporter med farligt gods sker till och från hamnen och inom hamnområdet. De eventuella cisterner eller tankar för till exempel drivmedel som kan finnas inom

Relaterade länkar
www.lansstyrelsen.se
www.srv.se

hamnområdet kan också orsaka miljöpåverkan om det uppstår spill eller läckage. Hamnverksamhet berörs av lag (1982:821) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (1982:923). Se även bilagan Redovisning av riksintressen.

Terminalområden (7)

För verksamheter inom dessa områden bör det utvecklas ett informationssystem för aktuella riskobjekt. Rekommenderade skyddsavstånd ska eftersträvas. Läs även avsnitt Ett starkt näringsliv och utbildningssystem.

Bensinstationer (8)

Runt bensinstationer uppkommer störningar i form av buller, ljus, lukt och förhöjda halter av hälsofarliga kolväten men också risker kopplade till hanteringen av brand- och miljöfarliga varor. Riskerna runt en bensinstation gäller främst brandfaran, men även risken för läckage och förorenande av mark och vatten påtaglig, inte minst i samband med transporter och lossningen av drivmedel. Rekommenderade skyddsavstånd ska eftersträvas. Kontakta miljöförvaltningen vid behov av planeringsunderlag.

Planeringsfall:

Nyproduktion 100 meter

Befintliga förhållanden 50 meter

Miniavstånd från påfyllning 25 meter

Spårssystem (9)

Utställningsförslaget till översiktsplan har en tydlig strävan att främja resande med de kollektiva transportmedlen. Risk- och säkerhetsfrågorna ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planläggning i närömrådena till olika spårssystem skall riskinventeringar och riskanalyser tas fram. Mer att läsa om spårssystem i avsnitt Ett modernt transportsystem och hållbart resande.

Trafikolyckor (10)

Antalet trafikolyckor är som störst på innerstadens gator samt kring de stora infartsvägarna. Vid planläggning i närområdena till stora vägar och trafikleder skall riskinventeringar och riskanalyser tas fram.

Luftföroreningar (11)

All planering måste se till att de miljö kvalitetsnormer som staten fastställt inte överskrids. Åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormer för partiklar och kvävedioxid bör i första hand ha generell karaktär och inriktas på att minska störningar vid källan. Läs även avsnitt Miljö, hälsa och säkerhet i en tät stad. Boverkets orientering för handläggare: Miljö kvalitetsnormer i fysisk planering www.boverket.se

Buller (12)

I Stockholm tillämpas den s.k. Stockholmsmodellen vid planering i bullerexponerade områden. Modellen är en tillämpning av de nationella reglerna för buller som syftar till att skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden, samtidigt som Stockholm kan byggas ut på ett långsiktigt hållbart sätt.

Behandlas i utställningsförslagens avsnitt Miljö, hälsa och säkerhet i en tät stad. Läs även Boverket Allmänna råd 2008:1, Buller i planeringen www.boverket.se Läs även Trafikbuller och planering II www.ablst.se

Relaterade länkar
www.vagverket.se

Relaterade länkar
www.slb.nu
www.boverket.se

Relaterade länkar
www.boverket.se
www.ablst.se

Transporter av farligt gods (13)

Inriktningen i ÖP99 har inneburit att start- och målpunkter för transporter av farligt gods har minskat i takt med att områden för industriell verksamhet konverteras till andra verksamheter och bostäder. ÖP99 och inriktningsbeslut i kommunfullmäktige har förordat att hamnverksamheter, exempelvis olje-hanteringen inom Värtanområdet, på sikt flyttas ut.

I den fortsatta processen är det viktigt att öka kunskapen om näringslivets transporter. Dagens kunskapsbrist gäller även beträffande transporter av farligt gods på såväl väg som järnväg och till sjöss. Vidare finns det oklarheter i ansvaret inom staden för farligt godsfrågorna.

Läs även Riskhantering i detaljplaneprocessen från länsstyrelsen i Skåne län, Stockholms län och Västra Götaland län. Läs även Banverket och Räddningsverkets rapport om transporter av farligt gods.

Relaterade länkar
www.ablst.se

banportalen.banverket.se/Banportalen/upload/2364/sakra-transporter-av-farligt-gods.pdf

Flygtrafik (14)

Från risk-, buller- och luftförorenings synpunkt är det startar och landningar som utgör de huvudsakliga problemen. In- och utflygningssträckorna passerar över delar av innerstaden, främst Södermalm och Kungsholmen samt över villabebyggelse i Västerort.

Flygtrafikens betydelse för miljö- och riskbedömningar i Stockholm är främst förknippad med Bromma flygplats, som behandlas i den separata bilagan Redovisning av riksintressen. Läs även avsnitt Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad. Förekomsten av flygbuller i Stockholm se www.stockholm.se samt www.ablst.se.

Relaterade länkar
www.stockholm.se
www.ablst.se

El, värme, gas, vatten och avlopp (15) och Radio-, TV-, tele- och IT-system (18)

Försörjningssystemen för el, värme, gas samt vatten och avlopp är från risk-synpunkt betydelsefulla genom de konsekvenser som avbrott i försörjningen kan orsaka samhällen i stort. Detta gör såväl produktionsanläggningarna som distributionssystemen till möjliga angreppsobjekt för sabotage och krigshandlingar. Av särskild betydelse är eltillförseln, som också är en förutsättning för exempelvis vatten- och avloppsförsörjningen. Indirekta beroenden finns också t ex genom att en utslagning av en stor del av fjärrvärmesystemet leder till en ökad belastning, med risk för överbelastning, av elsystemet. Från säkerhetssynpunkt kan det högspända elsystemet också innebära problem genom nedfallande kraftledning.

Runt energiproduktionsanläggningar finns skyddsavstånd till bebyggelse för att undvika störningar. Vilket skyddsavstånd som krävs är beroende av anläggningarnas tillförda effekt och till de särskilda säkerhetsåtgärder som vidtas inom anläggningen.

Kapacitetsaspekter, eventuella utbyggnadsbehov med planeringsmässiga konsekvenser samt eventuella nya anläggningar behöver studeras. I den fortsatta processen är det även viktigt att ta del av resultatet från landstingets regionala energistudie som bland annat Stockholms stad medverkar i. Även risker/sårbarhet knutna till radio-, TV-, tele- och IT-system bör belysas. Samtliga dessa risk- och sårbarhetsfaktorer bör bli föremål för den rullande översiktsplaneringen.

Boverkets Allmänna råd 1995:5 Bättre plats för arbete, Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet.

Relaterade länkar
www.svk.se/upload/3659/lagesrapport_kv_2_3_2004.pdf
www.boverket.se

Beredskap och krig (16)

1996 års försvarsbeslut anger att det militära hotet idag är litet. För Stockholms del är de objekt som kan vara av intresse för främmande makter främst lokaliserade till innerstaden. De mål som skulle kunna vara aktuella är mål för elförsörjningen, telekommunikationerna, transportsystemen och system för ledning, information och nyhetsförmedling.

Klimateffekter (17)

Klimatförändringarna innebär högre vattennivåer i Östersjön och att långvariga och intensiva regn blir vanligare. Detta kan ge översvämningar av Mälaren, andra sjöar och vattendrag som påverkar lågt belägna områden och tunnlar för stadens tekniska försörjning. Grundvattennivåerna förväntas också variera mer, vilket kan leda till skred och skador på byggnader.

Frågan om översvämningrisker hanteras av staden och de områden som berörs finns karterade och används som planeringsunderlag. Läs även avsnitt Miljö, hälsa och säkerhet i en tät storstad. Se även Räddningsverkets översiktliga översvämningsskartering, se relaterade länkar. Se även Stadsbyggnadskontorets intranät och Planhandboken/planeringsunderlag/planering i översvämningshotade områden samt Boverkets rapport, utarbetad för klimat och sårbarhetsutredningen, Byggnader i ett förändrat klimat.

Nya risk- och säkerhetsaspekter till följd av ny lagstiftning (19)

Klimat- och sårbarhetsutredningen lyfter fram behovet av att det inom varje kommun behöver finnas en genomtänkt strategi och analys för hur klimathotet skall förebyggas. Till följd av detta har stadsledningskontoret och riskhanteringsrådet tillsatt en styrgrupp med fokus på anpassningsfrågor. Det som skall utredas är vad klimatförändringarna innebär för stadens verksamheter, hur klimatfrågan relaterar till den totala hotbilden samt hur en risk- och sårbarhetsanalys utifrån klimatanpassningar skulle kunna utföras. Arbetet ska i möjligaste mån utgå ifrån den utveckling av staden som föreslås i utställningsförslaget till översiktsplan. Styrgruppens arbete skall vara klart i maj 2010.

Elektromagnetiska fält (20)

Elektromagnetiska fält finns överallt där det förekommer ström. Den vanligaste källan till magnetfält från lågfrekventa fält kommer från kraftledningar och för högfrekventa fält från mobiltelefoni.

Från nationell och regional nivå har kunskapsläget bedömts vara så pass bristfälligt att några rikt- eller gränsvärden inte kan motiveras. I staden tillämpas sedan tidigare värdet 0,2 μ T som vägledande för bedömning av skyddsavstånd vid nybyggnation. På ett avstånd på 80-90 meter från en kraftledning i Stockholm överskrids generellt inte riktvärdet. Genom avtal mellan Svenska Kraftnät och Stockholms stad år 2009 har överenskommelse träffats om att vid markförläggning av ledning avståndet oberoende av strömstyrkan 4 meter. Kabelförläggning i gång- och cykelväg ska så långt möjligt undvikas även om människor inte "stadigvarande" vistas på dessa ytor.

Minsta avstånd mellan luftburna kraftledningar och bebyggelse är av elsäkerhetsskäl satt till 10 meter.

Vattenkvalitet (21)

Relaterade länkar

www.srv.se

www.stockholm.se/vaxthuseffekten

www.boverket.se

Befolkningstätheten i Stockholmsregionen innebär en hög belastning på yt-, grund- och dagvattnet. Reservkapaciteten är otillräcklig i Mälaren som dricksvattentäkt och ett framtida arbete med vattenförsörjningsfrågorna är angeläget. En av de största riskfaktorerna för dricksvattenförsörjningen är saltinträngningen i Mälaren på grund av klimatförändringar och stigande vattennivåer i Östersjön. Att lokalt omhänderta och rena dagvattnet är prioriterat vid bebyggelseetableringar.

Läs mer om Stockholms Dagvattenstrategi:

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Vatten/Dagvatten

Läs mer om Stockholms Vattenprogram:

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Vatten

Läs mer om Mälarens vattenskyddsområde:

www.ab.lansstyrelsen.se/templates/PressRelease_12914.asp

Läs mer om vattendirektivet, åtgärdsprogrammet mm:

www.ab.lansstyrelsen.se/templates/InformationPage_9049.asp

Läs mer om ramdirektivet för vatten:

www.europa.eu/scadplus/leg/sv/lvb/l28002b.htm

Läs mer om förslaget till miljö kvalitetsnormer för varje vattenförekomst:

http://www.vattenmyndigheterna.se/vattenmyndigheten/amnen/Norra+Ostersjon/forslag_MKN/

Växt- och djurliv (22)

Den biologiska mångfalden och dess ekologiska och hälsomässiga värden påverkas vid en exploatering av obebyggda mark- och vattenområden. För att få fram ett varierat planerings- och analysunderlag läs även avsnitt Idrott, rekreation och attraktiva grönområden.

Via relaterade länkar kan planeringsunderlag om Stockholms ekologiska känslighet, stadens habitatverktyg, ArtArken, stadens unika ekmiljöer och Stockholms biotopkarta studeras.

Se även stadsbyggnadskontorets rapport om Stockholms ekologiska känslighet, 1995 samt Miljöförvaltningens databas, Stockholms biotopkarta 1999.

Relaterade länkar

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Natur/Biologisk-mangfald

www.stockholm.se/KlimatMiljo/Natur/Papportera-arter/

www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Parker-och-gronomraden/Parkplanering/Biologiska-mangfald/Ekmiljoer/



STADSBYGGNADSKONTORET
Fleminggatan 4
Box 8314, 104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 000
www.stockholm.se