



STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

Samrådsunderlag, oktober 2008

BILAGA

**Redovisning av miljö- och
riskfaktorer**

Bakgrund

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, 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 uppmärksammats.

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

Översiktliga bedömningar av miljö- och riskfaktorer

I detta inledande skede av arbetet med ny översiktsplan görs följande översiktliga bedömningar för vissa sakområden. Dessa beskrivningar och redovisningar kommer att utvecklas vidare under och efter samrådet.

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 skred utredningar och kartor skall studeras och senaste teknik skall användas. I särskilt känsliga områden, som vid exempel Bällstaån, kan kompletterande utredningar krävas. En sammanställning av områden där risken för skred föreligger tas fram till utställningen av översiktsplanen.

Markradon (2)

I samband med planering av nya områden görs mätningar och genom hänsynstagande till vad dessa visar och möjligheterna att vidta radonskyddande åtgärder utgör markradon ingen begränsande faktor för markanvändningen i Stockholm. Inga ytterligare studier bedöms motiverade.

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.

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

Inom detta sakområde bör flera frågor klarläggas. Detta ska genomföras i samarbete med miljöförvaltningen med start under samrådet.

Avfallshantering (5)

Behandlas i samrådsunderlagets avsnitt 2.7, *Nya energilösningar och tekniska system*.

Hamnar (6)

Behandlas i den separata bilagan *Redovisning av riksintressen*.

Terminalområden (7)

För verksamheter inom dessa områden bör det utvecklas ett informationssystem för dessa riskobjekt. Rekommenderade skyddsavstånd ska eftersträvas.

Bensinstationer (8)

Några nya principer jämfört med de som idag tillämpas bedöms inte finnas underlag för. Rekommenderade skyddsavstånd ska eftersträvas.

Spårssystem (9)

Målsättningen är tydlig i stadens Vision 2030. Stadens strävan är att främja resande med de kollektiva transportmedlen. Behandlas i samrådsunderlagets avsnitt 2.5, *Ett modernt transportsystem och hållbart resande*.

Trafikolyckor (10)

Inom detta sakområde bör flera frågor klarläggas. Detta ska genomföras i samarbete med trafikkontoret med start under samrådet.

Luftföroreningar (11)

Behandlas i samrådsunderlagets avsnitt 2.9, *Miljö och hälsa i en tät storstad*.

Buller (12)

Behandlas i samrådsunderlagets avsnitt 2.9, *Miljö och hälsa i en tät stad*.

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 oljehantering 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.

Flygtrafik (14)

Flygtrafikens betydelse för miljö- och riskbedömningar i Stockholm är främst förknippad med Bromma flygplats, som behandlas i den separata bilagan *Redovisning av riksintressen*.

El, värme, gas, vatten och avlopp (15)

Radio-, TV-, tele- och IT-system (18)

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.

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)

Frågan om översvämningsrisker hanteras av staden och de områden som berörs finns karterade och används som planeringsunderlag. Flera frågor med anknytning till klimatfrågan behandlas i samrådsunderlagets avsnitt 2.9, *Miljö och hälsa i en tät storstad*.

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. Styrgruppens arbete skall vara klart i maj 2010.

Elektromagnetiska fält (20)

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 µT som vägledande för bedömning av skyddsavstånd vid nybyggnation. Några skäl att ompröva denna hållning bedöms inte föreligga.

Uppgifterna i denna bilaga har sammanställts av
Christina Leifman, sektionen för strategisk planering