



Bilaga 4

Förteckning över miljö- och riskfaktorer

Bland de formella krav på översiktsplanens innehåll som ställs i 4 kapitlet 1 § plan- och bygglagen återfinns

- redovisning av de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om mark- och vattenområden
- att det av planen ska framgå hur kommunen avser iaktta gällande miljö kvalitetsnormer

Kravet på redovisning av miljö- och riskfaktorer infördes den 1 januari 1995, och kravet vad gäller miljö kvalitetsnormer infördes den 1 juli 1999 i samband med miljöbalken trädde i kraft.

I Översiktsplan 99 redovisas Miljö- och riskfaktorer som en bilaga och redovisningen blev en av de första som gjordes i den kommunala översiktsplaneringen med stöd av de nya reglerna. Idag föreligger större erfarenhet av vad redovisningen bör innehålla. Sedan ÖP99 har också andra miljö- och riskfaktorer accentuerats eller aktualiserats, bl a genom miljö kvalitetsnormerna (buller, kvävedioxid, partiklar) samt klimatproblematiken (översvämning mm).

Miljö- och riskfaktorer i ÖP99

1. Skred och andra naturkatastrofer
2. Markradon
3. Markföroreningar
4. Industriell verksamhet (riskobjekt enligt LSO)
5. Avfallshantering
6. Hamnar
7. Terminalområden
8. Bensinstationer
9. Spårssystem
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 ÖP99

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

Översiktliga bedömningar

I detta inledande skede av översiktsplaneprocessen görs följande översiktliga bedömningar för vissa områden. Dessa beskrivningar och redovisningar kommer att utvecklas vidare under och efter samrådet.

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 bör komplettera underlaget.

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

Inom detta område bör flera frågor klarläggas. Detta ska genomföras i samarbete med Stockholm stads miljöförvaltning med start under samrådet.

Bensinstationer (8)

Några nya principer jämfört de som idag tillämpas bedöms inte finnas underlag för. Rekommenderade skyddsavstånd ska eftersträvas. Inga nya omständigheter jämfört med ÖP99.

Spårssystem (9)

Målsättningen är tydligt i Vision 2030. Stadens strävan är att främja resande med de kollektiva transportmedlen. Översiktsplanen bör därför inriktas på att skapa förutsättningar för fortsatta satsningar på utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik och spårburen godsförsörjning.

Trafikolyckor (10)

Inom detta område bör flera frågor klarläggas. Detta ska genomföras i samarbete med Stockholm stads trafikkontor med start under samrådet.

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 hamnverksamheterna, exempelvis oljehanteringen 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. Denna kompletterar Stockholmsregionens

internationella storflygplats Arlanda. Från risk-, buller- och luftföroreningssynpunkt är det starter och landningar som utgör de huvudsakliga problemen. In- och utflygningssträckorna passerar över delar av innerstaden, främst Södermalm och Kungsholmen, samt över villabebyggelse i Västerort. Bromma flygplats är klassad som ett riskobjekt enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO 2 kap 4§).

Inga nya omständigheter bedöms föreligga jämfört ÖP 99 med undantag av det nya avtal som tecknats mellan staden och staten om Bromma flygplats. I den fortsatta processen bör det nya avtalets mer precisa konsekvenser för markanvändningen i flygplatsens närhet klargöras.

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

Kapacitetsaspekter, eventuella utbyggnadsbehov med planeringsmässiga konsekvenser samt eventuella nya anläggningar måste studeras. I den fortsatta processen är det även viktigt att ta del av resultatet från RTK:s regionala energistudie som bland annat Stockholm staden medverkar i. Även risker/sårbarhet knutna till radio-, TV-, tele- och IT-system bör belysas.

Klimat effekter (17)

Frågan om översvämningsrisker hanteras av staden och de områden som berörs finns karterade och används som planeringsunderlag. Många av dessa frågor hanteras i samrådsunderlaget under fokusområdet *Miljö och hälsa i en tät storstad*, men behöver fördjupas då ny kunskap inom detta område ständigt tillförs.

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.