Handläggare
Tomas Nitzelius
08-508 260 42

Till
Miljöförvaltningen
Stina Thörnelöf

Lokalt åtgärdsprogram för Bällstaån. Svar på remiss från miljöförvaltningen

Sammanfattning

Trafikkontoret anser att det lokala åtgärdsprogrammet för Bällstaån utgör en grund för fortsatt arbete men att förbättrade underlag krävs och att vissa principiellt viktiga frågor behöver klaras ut för att åtgärdsprogrammet ska bli ett effektivt verktyg för att nå god vattenstatus i Bällstaån. Åtgärdsprogrammet har ett pedagogiskt och tydligt upplägg i de delar där man beskriver förbättringsbehov för de olika kvalitetsfaktorerna. Detta upplägg blir inte lika tydligt vad gäller vilka åtgärder som verkligen föreslås och vilka som är åtgärder som diskuteras. Kopplingen mellan förbättringsbehov och föreslagna åtgärder kan förtydligas.
Kontoret anser också att effekterna av klimatanpassningsåtgärder är tveksamma ur ett vattenkvalitetsperspektiv och därmed riskerar att bli kostnadsineffektiva och därför bör hanteras i en separat process skild från åtgärdsprogrammet. Dessa hanteras sannolikt bäst i samband med stadens arbete med klimatanpassning och skyfallskarteringar. Åtgärdsprogrammet bör fokusera helt på att nå de kvalitetskrav (miljökvalitetsnormer) som finns. Vidare anser trafikkontoret att kostnaderna för åtgärderna är underskattade.

Remissen

Trafikkontoret har fått förslag till lokalt åtgärdsprogram för Bällstaån på kontorsremiss från miljöförvaltningen. Bällstaån är ett kraftigt förorenat vattendrag som rinner genom flera kommuner och som till stora delar är en del av den allmänna va-anläggningen. Ån är sedan länge påverkad av många olika källor till föroreningar och varierande vattenföring leder periodvis till översvämningar i närområdet. Inom den närmsta tiden kommer Bällstaåns avrinningsområde att vara föremål för stora exploateringar vilket ställer krav på förbättrad hantering av vattenfrågor vid planering av ny bebyggelse. Åtgärdsprogrammet har tagits fram av miljöförvaltningen i samarbete med Stockholm Vatten AB som ett

Trafikkontoret
Stadsmiljö

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 42
Växel 08-508 272 00
tomas.nitzelius@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

led i stadens handlingsplan för god vattenstatus. Trafikkontoret deltar i styrgrupp och samordningsgruppen för handlingsplan för god status och har i dessa grupper tidigare fört fram synpunkter åtgärdsprogrammets utformning och innehåll. Förslaget är ännu i ett tidigt skede vilket innebär att det är svårt att bedöma och lämna konkreta synpunkter på.

Ärendets beredning

Remissen har beretts av stadsmiljöavdelningen.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på att miljöförvaltningen och Stockholm Vatten AB tar fram ett åtgärdsprogram för Bällstaån. Åtgärdsprogrammet utgör en grund för fortsatt arbete med att ta fram ett välriktade åtgärder för att nå god status. Trafikkontoret berörs endast till viss del av åtgärdsprogrammet men lämnar ändå synpunkter och förslag på hur åtgärdsprogrammet kan utvecklas som helhet.

Trafikkontoret instämmer i att bättre underlag, utredningar och analyser krävs samt anser att viktiga juridiska, finansiella och principiella frågor klargörs för att åtgärdsprogrammet ska kunna bli mer konkret och rättssäkert. Eftersom förslaget till åtgärdsprogram för Bällstaån är ett pilotprojekt som kommer att fungera som mall för kommande åtgärdsprogram anser trafikkontoret att det är särskilt viktigt att klargöra dessa frågor i ett tidigt skede.

Syfte

Syftet med åtgärdsprogrammet behöver förtydligas. I föreliggande förslag är detta oklart och mer en generell beskrivning av kommande åtgärdsprogram som ska tas fram och ett resonemang kring hur programmen är tänkt att fungera. Kontoret föreslår att syftet kan vara att nå de mål och miljökvalitetsnormer som ska uppnås enligt lagstiftningen tillsammans med de ev. mål som staden har satt upp.

Målgrupp och åtgärsprogrammets status

Trafikkontoret anser att det inte framgår vilken status åtgärdsprogrammet kommer att ha och till vilka aktörer åtgärdsprogrammet riktar sig. Innehåll och framtagande av åtgärdsprogram regleras av miljöbalken och trafikkontoret anser att de juridiska grunderna för åtgärdsprogrammet bör utredas och beskrivas tydligare. Förslagets upplägg är en blandning av dels åtgärder i enlighet med lagstiftningen och dels åtgärder som

regleras av andra processer. Det bör därför klargöras om programmet ska anses vara bindande i juridisk mening i enlighet med miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen (2004:660) eller om det ska ses som ett politiskt uppdrag. Trafikkontoret föreslår att åtgärdsprogrammet kan benämnas som lokalt handlingsprogram för Bällstaån för att särskilja det från åtgärdsprogram som tas fram i enlighet med miljöbalken.

För att inte riskera att viktiga påverkanskällor förbises och åtgärderna blir missriktade anser kontoret att samtliga aktörer som påverkar vattenförekomsten inom avrinningsområdet bör inkluderas i programmet och inte bara stadens förvaltningar och bolag.

Allmänt om åtgärderna

Trafikkontoret anser att det är bra att det framgår att dagvatten inte är en källa till föroreningar men att dagvatten kan vara en transportör för föroreningar från olika källor.

Kontoret föreslår att fler åtgärder än de som finns med i förslaget utreds. Exempel på sådana åtgärder är; kalkfilter, fosfordammar, omledning och flytt av ledningar (detta nämns men inte som en föreslagen åtgärd), fällning av fosfor och sanering av förorenad mark och sediment. Åtgärder inom biologisk mångfald, och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer mm bör utvecklas och utredas. Kostnadseffektivitet bör vara styrande för prioriteringar av åtgärder.

Trafikkontoret anser att klimatanpassningsåtgärder (fördröjnings- och utjämningsmagasin mm.) som syftar till att hantera flöden, för tydlighetens skull, bör hanteras i en separat process skild från åtgärdsprogrammet. Åtgärder som har som syfte att hantera flöden är mycket kostnadsineffektiva när det gäller att åtgärda kvalitetsfaktorer som t.ex. fosfor, kväve, zink och koppar vilket framgår av bl.a. tabell 6. Dessutom ligger dessa åtgärder inom Stockholm vattens ansvar som stadens va-huvudman och regleras främst av annan lagstiftning som också bl.a. omfattar finansiering av denna typ av åtgärder, jämför lag om allmänna vattentjänster (2006:412). Mot bakgrund av detta bör åtgärder som hanterar flöden snarare kopplas till stadens arbete med klimatanpassning och skyfallskarteringar samt exploateringar.

I sammanfattningen anges vidare att reningseffekten kan förbättras om anläggningarna kompletteras med tekniska lösningar som förbättrar avskiljning av föroreningar i dagvattnet. Det framgår dock inte vilka dessa tekniska lösningar som avses eller om någon sådan effektiv teknik finns.

Åtgärder som är kostnadseffektiva och har störst effekt för de kvalitetsfaktorer som behöver förbättras bör prioriteras i åtgärdsprogrammet. Exempel sådana åtgärder är åtgärdande av felkopplingar i ledningsnätet och bräddningar vilket också konstateras i programmet. Tabell 6 är något svår att förstå och kan med fördel förtydligas. Trafikkontoret befarar att kostnaderna för åtgärderna är underskattade.

Data, underlag och analyser
Trafikkontoret instämmer i att analyser bör utföras på en mer detaljerad nivå, med förbättrade underlag, för att få en mer precis bild av påverkanskällor och därmed kunna sätta in åtgärder där de har störst effekt. Programmet bör kompletteras med information om vilka metoder och underlag som använts och vilka kvalitetskrav som ställts på dessa. För zink och koppar bör biotillgängliga/filtrerade halter redovisas i enlighet med gällande lagstiftning istället för totalhalter som genomgående redovisas i förslaget. Med totalhalter anser kontoret att det finns en risk för en missvisande bild av belastning och förbättringsbehov vilket i sin tur kan leda till samt leder till att åtgärderna inte blir kostnadseffektiva eller att fel åtgärder sätts in.

Tillsyn
Tillsyn är ett av de viktigaste verktygen som kan användas för att nå god status. Det bör därför vara en tydligare del av åtgärdsprogrammets styrmedel. I förslaget diskuteras tillsynsinsatser men konkreta förslag i form av hur tillsynen ska utformas saknas.

Ekologisk och kemisk status
Trafikkontoret anser att upplägget att redovisa vilka förbättringsbehov som föreligger är pedagogiskt och kan kopplas tydligare till föreslagna åtgärder. Kapitlet bör kompletteras med en beskrivning av hur uppgifterna för förbättringsbehov har tagits fram. De uppgifter som presenteras för zink och koppar bör anpassas till gällande lagstiftning där det är filtrerade, biotillgängliga halter som ska beaktas och inte totalhalter i enlighet med vad som utvecklats ovan.

Åtgärdsprogrammet hänvisar till VISS finns men det är ändå oklart och svårt att härleda vilka underlag och data som ligger till grund för beräkningarna. Staden har i ett gemensamt tjänsteutlåtande kritiserat de underlag som ligger till grund för beräkningar av beting mm. i VISS. De data som ligger till grund för vattenmyndighetens

beräkningar är huvudsakligen inte avsedda att användas på lokal nivå. I förslaget refereras till en dom inom EU. Det är ännu oklart hur denna dom kommer att påverka svensk lagstiftning och trafikkontoret anser att detta bör förtydligas.

Trafik
Under rubriken Trafik och på sid. 25 anges att i de s.k. fokusområden som anges i dagvattenstrategin ska särskilt fokus läggas på att begränsa utsläpp av miljöfarliga ämnen via dagvatten. Kontoret kan konstatera att detta inte överensstämmer med dagvattensstrategins formulering utan av denna följer istället att i de fokusområden som anges, ska behovet av åtgärder utredas för att begränsa utsläpp av miljöfarliga ämnen.

Med vänlig hälsning,

Lars Jolérus
Tf förvaltningschef