



Avdelning: Plan och miljö
Handläggare: Bo Ekstam
Telefon: 08-508 28 938
Fax: 08-508 28 808
E:post: bo.ekstam@miljo.stockholm.se

MHN 2006-06-13 p 17

Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden Dnr. S-Dp 2002-12665-53.

Förslag till beslut

1. Yrka att reservatsgränsen till Sätterskogens blivande reservat fastställs enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens remissvar till Stadsbyggnadsnämnden om reservatsbildningen och att bebyggelse inte förläggs inom gränsen.
2. Tillstyrka fortsatt planläggning av
 - alternativ B inom område 1
 - alternativ A och B inom område 2
 - alternativ B inom område 3
 - alternativ A, B, C och D inom område 4
 - alternativ A och B inom område 5
 - alternativ A och B inom område 6
 - alternativ A, B och C inom område 7
3. Avstyrka fortsatt planläggning för samtliga alternativ inom område 8 och 9.
4. Uppmärksamma Stadsbyggnadsnämnden på att detaljplaner som berör område 4 vid Västra Skärholmsvägen och område 6 vid Östra Skärholmsvägen kan innebära sådan betydande miljöpåverkan, att en miljöbedömning skall genomföras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken.

Carl-Lennart Åstedt

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Översiktsplanens strategi att koncentrera bebyggelseutvecklingen vid kollektiva knutpunkter, bedömer förvaltningen utgår från hypotesen att det då finns möjligheter att resenären oftare väljer kollektivtrafik i stället för bil. Enligt Stockholms miljöprogram skall andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar öka, trafikbullret minska och vägtrafikens ytanspråk inte öka per invånare. Utbyggnadsförslagen utmed Skärholmsvägen, Vårbergsvägen nära Skärholmen samt Vårholmsbackarna (omr. 2,4,5, och 6) anser förvaltningen är i linje med sådan utveckling. En förutsättning är dock att kollektivtrafikförsörjningen till Skärholmsvägen förbättras. Vid utformningen måste stor hänsyn tas till att Skärholmsvägen är kraftigt påverkat av trafikbuller och luftföroreningar. Förvaltningen utesluter inte att området kan vara utsatt för betydande miljöpåverkan av detta skäl. Kommande detaljplaner som berör område 4 vid Västra Skärholmsvägen och område 6 vid Östra Skärholmsvägen kan därför antas medföra sådan betydande miljöpåverkan, att en miljöbedömning skall genomföras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken. Ett större antal människor kan komma att påverkas av luftföroreningshalter i storleksordningen nära de gränsvärden miljö kvalitetsnormen anger. I planarbetet bör därför särskild uppmärksamhet ägnas hälsoaspekter.

Övriga utbyggnadsområden bidrar inte positivt till möjligheten att påverka en låg bilanvändning för persontransporter, eftersom de ligger långt ifrån tunnelbanestationer och har dålig kollektivtrafikförsörjning. Förvaltningen anser dock att följande alternativ ändå bör studeras vidare av följande skäl. Alternativ B i område 1 vid Vårbergsvägen genom att den nya bebyggelsen lanskapsmässigt binder samman befintlig bebyggelse. Förslagen vid område 7 vid Södra Björksätravägen och Sätra ridskola genom att det genomförs på i huvudsak redan exploaterad mark.

Föreslagen bebyggelse vid Örnsätrabacken, Bredängs camping och längs Ålgrytevägen har små möjligheter att bidra till en låg bilanvändning (omr. 9). I huvudsak ligger förslagen inom de gränser som Miljö- och hälsoskyddsnämnden förordat för reservatet. Förvaltningen föreslår därför att områdena längs Ålgrytevägen utgår ur fortsatt planarbete.

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har givits möjlighet att före den 30 juni 2006 inkomma med synpunkter på ett programförslag för att tillföra nya bostäder inom rubricerade områden (bil.1) Syftet med programmet är i första hand att ange ramarna för utvecklingen samt behovet av infrastruktursatsningar.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att arbetsmetoden med områdesprogram ger bra förutsättningar att tidigt i planprocessen uppmärksamma miljöfrågorna. Därmed kan ökar möjligheterna att fokusera på de väsentligaste miljöfrågorna i det fortsatta planarbetet. Förvaltningen har till detta program bidragit till att ta fram den strategiska miljöbedömningen som bifogas (bil.2).

Konsekvenserna i den strategiska miljöbedömningen finns återgivna i samrådshandlingen

Konsekvenserna i den strategiska miljöbedömningen är väl återgivna i samrådshandlingen och kompletterad med en behovsbedömning. Förvaltningen delar Stadsbyggnadskontorets bedömning att programmets konsekvenser kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Förvaltningen anser i motsats till Stadsbyggnadskontoret det troligt att enskilda detaljplaner kommer att beröras av följande skäl:

Som framgår på sidan 39 i samrådshandlingen förekommer i dag ljudnivåer på 66-70 dBA på Skärholmsvägen, Bredängsvägen och Vårbergsvägen. Enligt förvaltningens bedömning är angivna nivåer så höga att det föreligger risker för människors hälsa (Jfr. de statliga riktvärdena för ny bebyggelse < 55 dBA). Förvaltningen bedömer att angivna kriterier i bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905) kan tolkas så att en plan som förläggs i sådan bullerutsatt miljö kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Platser där det kan vara sådan betydande miljöpåverkan är i område 4, Västra Skärholmsvägen och område 6, Östra Skärholmsvägen. Se också sidan 13 i den strategiska miljöbedömningen.

Som framgår på sidan 40 i samrådshandlingen anges att partikelhalterna (PM10) på E4/E20 är över de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som är gränsvärdet enligt miljökvalitetsnormen för luft. För området närmast vägen, mellan E4/20 och Skärholmsvägen ligger halterna på 39 – 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Gränsvärdet syftar till att ange en nivå som människor tål att vistas i utan risker för hälsopåverkan. Senare tids forskning har emellertid visat risker för hälsopåverkan i form av hjärtinfarkt, lungpåverkan mm även vid lägre halter. På samma sida i samrådshandlingen anges att trafikmängden kan riskera att öka i området med ökad trafik i framtiden på E4/E20, trots att förbifart Stockholm beräknas avlasta E4/E20 , vilket kommer att ge högre partikelhalter inne i området och ökade halter på antingen Skärholmsvägen eller Murmästarvägen. Förvaltningen bedömer att angivna kriterier i bilaga 4 till MKB-förordningen (1998:905) kan tolkas så att en plan som förläggs i sådan dålig luftmiljö kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För luft anges att utöver den risk för hälsa som skall beaktas, skall sårbarhet som det påverkade området har på grund av överskridna miljökvalitetsnormer vägas in vid bedömningen enligt bilaga 4 till MKB-förordningen. Platser där det kan vara sådan betydande miljöpåverkan är samma platser som är utsatta för

de högsta trafikbullerstörningarna, d.v.s. område 4, Västra Skärholmsvägen och område 6, Östra Skärholmsvägen. Se också sidan 15.

Förvaltningen bedömer att när det är fråga planläggning i område med fler än en typ av störning som kan innebära hälsorisker, måste utgångspunkten för bedömningen utgå från sammanvägda effekter av störningarna. Förvaltningen bedömer att syftet med utvidgningen av att miljökonsekvensbeskrivningar upprättas enligt föreskrifter i miljöbalken även i planprocessen, är att bl.a. visa att de försiktighetsmått som görs vid planläggningen leder till acceptabla hälsorisker. Eftersom det i de ovan nämnda områdena är fråga om hälsorisker är det lämpligt att uppdra till miljömedicinsk expertis att ta fram en hälsokonsekvensbeskrivning. Syftet med den är att mer noggrant värdera och beskriva riskerna med planläggningen samt värdera de skyddsåtgärder som kan förenas med planen.

Frågan om avgränsningen mellan bebyggelse och naturreservat

Spridningsvägarna till Sätmaskogens blivande naturreservat påverkas negativt av den föreslagna bebyggelsen i reservatets kant i område 8 och 9.

Förvaltningen bedömer att en relativt stor andelen av kärnområdet Sätmaskogen berörs genom att den fragmenteras i den östra kanten. De biotoper i form av hållmarker, hållmarkstallskog och ädellövskog som till stor del berörs bedömer förvaltningen vara särskilt värdefulla. De ligger idag i ett sammanhängande grönområde. Fungerande biologiska spridningsvägar finns i dag både söderut mot Vårberg och norr ut mot Mälarhöjden. Den norra spridningsvägen riskerar med föreslagen exploatering att försämrans avsevärt. Kärnområdet Sätmaskogen kommer att påverkas på flera sätt med föreslagen exploatering. Den totala ytan naturmark fragmenteras och krymper, värdeinnehållet urholkas och spridningsvägen norrut försämrans. De tre mycket viktiga parametrarna, storlek, kvalitet och läge, som är förutsättningar för att bibehålla en hög biologisk mångfald påverkas. En till synes liten exploatering här och där kan ge betydande konsekvenser. När området töms på sina värdefulla biotoper och isoleras eller splittras riskerar det att på sikt mista sin funktion som kärnområde.

Vad gäller gränsen mot naturreservatet¹ får förvaltningen också hänvisa till vad som redovisades i bilaga (bil. 3) till tjänsteutlåtandet för remissen om Sätmaskogens naturreservat (Dnr 2006-0014-51-299). Utöver att möjligheterna minskar att skydda biologisk mångfald i reservatet genom att viktiga spridningsvägar minskar bedömer förvaltningen att också tillgängligheten till naturreservatet påverkas negativt från rekreationssynpunkt.

Förvaltningen hänvisar när det gäller frågan om naturreservatsgränsen till Miljö- och hälsoskyddsnämndens tidigare beslut som svar remissen till stadsbyggnadsnämnden i nämnda ärende.

Frågan om kompensation av den mindre värdefull naturmark som tas i anspråk redovisas inte i programmet. Förvaltningen föreslår att den fortsatta planläggningen bör inriktas på att stärka befintliga spridningsvägar för växter och djur mellan olika växtstråk och framför allt utveckla passager så att djur i skydd av växtlighet kan närma sig vägavsnitt där de vanligen passerar.

Frågan om behovet av ny infrastruktur i form av vägar och spårvägar bör analyseras

Förvaltningen saknar den analys som föregår förslagen om infrastrukturens utbyggnad. Förvaltningen bedömer att förslaget inte utgår från stadens miljömål och utbyggnadsprinciper enligt ÖP 99, d.v.s. att i första hand bygga i goda kollektivtrafiklägen, utveckla attraktiva knutpunkter och komplettera för lokala behov. Förvaltningen anser även att en fördjupad analys bör göras om det föreligger behov att stärka lokala kollektivcentra i området med bostäder, handel och arbetsplatser.

De goda kollektivtrafiklägena vid tunnelbanestationerna bör väga tyngre som utgångspunkt för den fortsatta utbyggnaden

Strategin att bygga tätt i knutpunkter för kollektivtrafik utgår enligt förvaltningen från att människor under sådana förhållanden oftare väljer att åka kollektivt. Därigenom ökar förutsättningarna att minska bilanvändningen vilket också är stadens miljömål uttryckt som miljöeffektiva transporter. Med knutpunkt menas att det finns möjlighet att välja mer än ett färdssätt exempelvis tunnelbana och buss. När det gäller möjligheten att människor gör ett val till kollektivtrafikens fördel, bedömer förvaltningen om att det kan röra sig om ett avstånd i storleksordningen 500 meter. Som framgår av den schematiska bild förvaltningen redovisar i bil. 4 ligger flertalet av utbyggnadsområdena på längre avstånd i detta program.

Förvaltningen anser det viktigt att ny bebyggelse inte genomförs på sådant sätt att den motverkar möjligheterna att minska biltransporterna. Det kan göras genom att bl.a. pröva att lokalisera ny tätare bebyggelse närmare tunnelbanestationerna i stället för i den spridda lokalisering som nu föreslås. De områden som förvaltningen bedömer inte medverka till miljöeffektiva transporter och därför bör utgå från fortsatt planläggning är,

- alternativ A inom område 1 vid Vårbergstoppen
- alternativ A inom område 3 vid Vårholmsbackarna och
- samtliga alternativ i område 8 och 9

Förvaltningen bedömer att den föreslagna utbyggnaden kring Skärholmsvägens alla alternativ möjliggör miljöeffektiva transporter, om snabbspårvägen får en hållplats vid Sättra.

Mot en utbyggnad längs Skärholmsvägen talar dessa områdets utsatthet för luftföroreningar och buller från E4/E20. Ett större antal människor kommer att utsättas för luftförorening och buller som ligger i närheten av de gränser där ohälsa kan uppkomma. Förvaltningen bedömer det därför troligt att

kommande detaljplaner som berör område 4 vid Västra Skärholmsvägen och område 6 vid Östra Skärholmsvägen kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan, att en miljöbedömning skall genomföras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken. Förvaltningen bedömer dock den föreslagna utbyggnaden bör var möjlig om olika skyddsåtgärder genomförs som minskar riskerna. Åtgärder kan här handla om bebyggelse- och lägenhetsutformning, men i första hand bör åtgärder vid källan prövas exempelvis lågbullrande vägbeläggning. Hälsokonsekvensbeskrivningar kan vara ett sätt att studera de hälsorisker som kommer att behöva värderas i det fortsatta arbetet.

Analys av utbyggnadsförslagets för och nackdelar i jämförelse med förvaltningens ovan redovisade förhållningssätt

Område 1. Vårbergstoppen och Vårbergs sjukhem

Fördelar: Byggnaderna placeras på mark som i huvudsak kan jämföras med redan exploaterad mark. Alternativ B binder samman befintlig bebyggelse.

Nackdelar: Inga alternativ medverkar till miljöeffektiva transporter p.g.a. det långa avståndet till tunnelbanan. Alternativ A minskar tillgängligheten till rekreationsytor.

Slutsats: Alternativ A bör utgå medan alternativ B bör ingå i en fortsatt planläggning.

Område 2. Vårbergsvägen

Fördelar: Båda alternativen kan medverka till miljöeffektiva transporter genom sin närhet till två tunnelbanestationer och Skärholmens centrum. Alternativ B förbättrar bullersituationen i befintlig bebyggelse. Ingen naturmark med högre ekologiska värden tas i anspråk. Den mark som tas i anspråk är att jämföra med redan exploaterad mark.

Nackdelar: Rekreationsytor runt en fotbollsplan minskar. Det finns risk för att bollplanen inte kan användas i samma omfattning, då det kan medföra störningar i de nya bostäderna.

Slutsats: Båda alternativen bör ingå i en fortsatt planläggning.

Område 3. Vårholmsbackarna och Ekholmsvägen

Fördelar: Område B kan medverka till miljöeffektiva transporter genom sin närhet till tunnelbanestation och Skärholmens centrum.

Nackdelar: Område A medverkar inte till miljöeffektiva transporter beroende på det långa avståndet till tunnelbanestation och centrum. Förslag A minskar möjligheterna att upprätthålla spridningszonen till blivande naturreservatet. Alternativ A minskar upplevelsen som entré till naturområdet.

Slutsats: Alternativ A bör utgå medan alternativ B bör ingå i en fortsatt planläggning.

Område 4. Västra Skärholmsvägen

Fördelar: Nya byggnader vid vägen medför att trafikbullret i de naturmarksytor som används förbättras. En ny station för snabbspårvägen genom området bör kunna anordnas så att det bidrar till miljöeffektiva transporter.

Nackdelar: Naturmark tas i anspråk. Området är utsatt för högt trafikbuller. Område C påverkas av höga ljudnivåer också från E4/E20. Det förekommer också höga partikelhalter i området mot E4/E20. Skulle tunnelmynning till förbifart Stockholm anordnas i området föreligger risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar.

Slutsats: Förvaltningen bedömer att ingen naturmark med högre ekologiska värden tas i anspråk. Den mark som tas i anspråk vid vägarnas kanter är att jämföra med redan exploaterad mark. Med skyddsåtgärder bör det vara möjligt att uppföra bostäder som klarar förekommande riktvärden för buller liksom miljökvalitetsnormer för luftföroreningar. Samtliga alternativ bör därför studeras vidare i ett fortsatt planarbete. Detaljplaner som upprättas i detta område kan vara utsatt för sådan betydande miljöpåverkan att en miljöbedömning skall genomföras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken.

Område 5. Skärholmsvägen vid Sättra

Fördelar: Nya bostäder vid vägkanten medför bullerexponeringen utanför befintliga bostäder kan förbättras. I huvudsak tas redan exploaterad mark i anspråk. Lokaliseringen bidrar till miljöeffektiva transporter med hänsyn till det nära avståndet till tunnelbanan. En ny station för snabbspårvägen i området skulle ytterligare förstärka förutsättningarna för miljöeffektiva transporter.

Nackdelar: Skärholmsvägen är utsatt för högt trafikbuller. Området påverkas buller från E4/E20. Det föreligger risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar.

Slutsats: Med skyddsåtgärder såsom lågbullrande vägbeläggning bör det vara möjligt att uppföra bostäder som klarar förekommande riktvärden för buller liksom miljökvalitetsnormer för luftföroreningar. Båda alternativen bör därför studeras vidare i ett fortsatt planarbete.

Område 6. Östra Skärholmsvägen

Fördelar: Nya bostäder vid vägkanten medför att bullerexponeringen utanför befintliga bostäder kan förbättras. I huvudsak tas redan exploaterad mark i anspråk. Förslaget medverkar inte till miljöeffektiva transporter p.g.a. det långa avståndet till tunnelbanan.

Nackdelar: Skärholmsvägen är utsatt för högt trafikbuller. Området påverkas av buller från E4/E20. Det föreligger risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar.

Slutsats: Med skyddsåtgärder såsom lågbullrande vägbeläggning och åtgärder för att hålla nere partikelhalter, bör det vara möjligt att uppföra

bostäder som klarar förekommande riktvärden för buller liksom miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar. För att medverka till miljöeffektiva transporter förutsätts dock att kollektivtrafiken förstärks genom området. En ny station för snabbspårvägen vid Sättra skulle ytterligare förstärka dessa förutsättningar. Under dessa förutsättningar bör båda alternativen studeras vidare. Detaljplaner som upprättas inom alternativ A, kan vara utsatt för sådan betydande miljöpåverkan att en miljöbedömning skall genomföras och miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken.

Område 7. Södra Björksättravägen och Sättra ridskola

Fördelar: Byggnaderna placeras på mark som i huvudsak kan jämföras med redan exploaterad mark. Med undantag av alternativ A ligger alternativen i randzonen av ett område som kan bidra till miljöeffektiva transporter.

Nackdelar: Alternativ A förutsätter att ridskolan flyttas in i det blivande reservatet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i remissvaret för programmet om ridanläggningen tillstyrkt en flytt in i reservatet enligt alternativ 1 (MHN Dnr 2004-001753-251). Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sammanträde 2005-10-27 gå vidare med planläggning enligt alternativ 2. Enligt förvaltningens bedömning är denna exploatering inte förenlig med stadens miljömål 4:3.

Slutsats: Område A föreslås ske på redan exploaterad mark, varför bostäder är ett bra alternativ på denna plats även om det inte medverkar till miljöeffektiva transporter. Övriga områden sker också på sliten naturmark eller parkeringar i områden som kan bidra till miljöeffektiva transporter eftersom bebyggelsen ansluter nära befintlig bebyggelse med flerbostadshus. Samtliga områden bör därför studeras vidare i fortsatt planarbete.

Område 8. Örsätrabacken och Bredängs camping

Fördelar: -

Nackdelar: Inga av dessa alternativ medverkar till miljöeffektiva transporter p.g.a. det långa avståndet till tunnelbanan. Alternativ A och B sker på ekologiskt värdefull mark som Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser skall ingå i naturreservatet och som har stor betydelse för att upprätthålla viktiga spridningszoner till naturreservatet.

Slutsats: Alternativ A och B bör utgå eftersom bebyggelsen minskar spridningszonen till naturreservatet. Även alternativ C bör utgå då det inte medverkar till miljöeffektiva transporter och är negativ för den öppna naturmarksentrén mot reservatet.

Område 9. Längs Ålgrytevägen

Fördelar: -

Nackdelar: Inga alternativ medverkar till miljöeffektiva transporter p.g.a. det långa avståndet till tunnelbanan. Alternativ C och delar av alternativ B sker på ekologiskt värdefull mark som Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser skall ingå i naturreservatet och som har stor betydelse för att upprätthålla viktiga spridningszoner till naturreservatet.

Slutsats: Samtliga alternativ bör utgå.

Slut

Bilagor:

Bilaga 1 Samrådshandling

Bilaga 2 Strategisk miljöbedömning

Bilaga 3 Sätterskogens påverkan av bebyggelse

Bilaga 4 Ca 500 meter från tunnelbanestationen