

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Sköndal 2:1 i stadsdelen

Gubbängen i Stockholm Dp 2018-16967

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	8
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	9
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	13

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra för en drivmedelsstation inom del av fastigheten Sköndal 2:1 intill Gubbängsmotet och korsningen Vinthundsvägen/Bogårdsvägen. Drivmedelsstationen omfattar servicestation med pumpar, laddplatser för elbilar, butik- och restaurangbyggnad, tvätthall samt skyltpyloner för annonsering av verksamheten. Syftet är även att möjliggöra tillbyggnad av befintlig restaurang inom fastigheten Stora Tallkrogen 3 intill Bogårdsvägen, samt säkerställa placering för en ny transformatorstation, säkerhetshöjande åtgärder avseende farligt gods och skydd av gårdsmiljön inom Lilla Sköndal mot störning från drivmedelsstationen.

Planförslaget skickades ut för granskning 2023-06-28 – 2023-09-05. Under granskningen har 12 yttranden inkommit, uteslutande från remissinstanser. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller trafik, dagvatten- och skyfallshantering, bullerstörningar för angränsande bostäder, risker, nätstation och ledningar.

Synpunkter från granskningen som avser trafik, risk, buller, dagvatten, ledningar och fastighetsrättsliga frågor har i huvudsak tillgodosetts. Några synpunkter har inte kunnat tillgodoses. Det rör nätstationens omfattning, trimningsåtgärder på Nynäsvägens ramper och reglering av dagvatten- och skyfallsåtgärder. Det finns ingen lämplig plats för ett 10 x 10 meter stort område för nätstation inom planen utan några begränsningsbestämmelser. Trimningsåtgärder på Nynäsvägens ramper är åtgärder som faller utanför planens påverkansområde. Föreslagen reglering av dagvatten- och skyfallsåtgärder bedöms sakna lagstöd i PBL eller vara för omfattande och detaljerade att reglera i plankartan.

Med anledning av inkomna synpunkter har dagvattenutredningen och riskanalysen kompletterats. Ett buller-PM har tagits fram. Planförslaget har kompletterats med en bestämmelse om att lossningsplats inte får finnas mot Stora Tallkrogen 4 och 5 med hänsyn till risk för olyckor mot befintliga byggnader. Markreservat för allmännyttig underjordisk ledning har införts.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för en drivmedelsstation inom del av fastigheten Sköndal 2:1 intill Gubbängsmotet och korsningen Vinthundsvägen/Bogårdsvägen. Drivmedelsstationen omfattar servicestation med pumpar, laddplatser för elbilar, butik- och restaurangbyggnad, tvätthall samt skyltpyloner för annonsering av verksamheten. Syftet är även att möjliggöra tillbyggnad av befintlig restaurang inom fastigheten Stora Tallkrogen 3 intill Bogårdsvägen, samt säkerställa placering för en ny transformatorstation, säkerhetshöjande åtgärder avseende farligt gods och skydd av gårdsmiljön inom Lilla Sköndal mot störning från drivmedelsstationen.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2023-06-28 – 2023-09-05. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Fyrkanten på Flemminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget är lämpligt för människors säkerhet utifrån placering av lossningsplats på drivmedelsstationen inom planområdet.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Säkerhet - Drivmedelsstation

Enligt riskutredningen (Brandskyddslaget, 2023-05-10) kan skadliga nivåer av värmestrålning uppstå på ca 15 meters avstånd från lossningsplatsen. Plankartan medger dock placering av lossningsplats på kortare avstånd än 15 meter från befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen anser utifrån redovisade strålningsnivåer att marken närmast befintlig bebyggelse inte är lämplig för lossningsplats. Det behöver därför framgå av planbeskrivningen att

lossningsplats måste ligga minst 15 meter från befintlig bebyggelse och kommunen behöver även reglera avståndet med planbestämmelser i plankartan. Om kommunen bedömer att befintlig bebyggelse inte behöver skyddas utifrån den användning som är möjlig, dvs lossningsplats närmare befintlig bebyggelse än 15 meter, behöver det framgå av planhandlingarna.

Trafikverket

På grund av den komplicerade vägstrukturen i området kvarstår Trafikverkets synpunkt från samrådet att ett avtal gällande bevakningsuppdrag ska tecknas mellan Trafikverket och Stockholms stad innan detaljplanen antas. Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. I ett senare skede kan andra avtal behöva tecknas, såsom genomförandavtal. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande.

Trafikförvaltningen

Planbeskrivningen är sedan samrådet kompletterad med en beskrivning hur planen är förenlig med de föreslagna åtgärderna i ÅVS- väg 73 enligt Regionens önskemål. Det är positivt att åtgärderna är möjliga att genomföra men eftersom åtgärdsförslag C kan bli svårare att genomföra förutsätter Region Stockholm att Stockholms stad säkerställer att åtgärden inte omöjliggörs och att det i så fall finns alternativa lösningar om anslutningen till Vinthundsvägen behöver stängas.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten noterar att det ligger en befintlig byggnad på gränsen till fastigheten Stora Tallsbogen 4. Denna befintliga byggnad ligger även på föreslagen planområdesgräns, samt föreslagen kvartersmark och kommande fastighet för drivmedel. Om byggnaden ska vara kvar så hindrar den fastighetsbildningen av kommande fastighet för drivmedel.

På plankartan är markreservat för allmännyttigt ändamål med beteckningen u =underjordisk ledning avsatt. I planbeskrivningen saknas hur rätten till det säkras.

Stadsmuseet

Stadsmuseet vidhåller framförda synpunkter i samrådet och har inga ytterligare synpunkter.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

Risikanalysens val av skyddsåtgärder för snabbmatsrestaurangen bedöms rimlig. SSBF vill belysa att planen tillåter befintlig bebyggelse som inte antas ha rätt skyddsnivå i förhållande till riskbild. Det är också oklart vilka regler som gäller vid renovering/ändring av del av byggnad.

Avseende avstånd till kraftledningar önskar SSBF en tydligare beskrivning. Riskanalysen redogör för avstånd mellan kraftledning och platser där brandfarlig vara lossas och förvaras, vilket bör vara mer än 40 meter. Elsäkerhetsverkets regler (ELSÄK-FS 2022:1) specificerar däremot avstånd till områden med explosionsrisk som vanligtvis är större än de platser där varor hanteras och lossas. Området bör vara motsvarande det klassade område som används vid drivmedelsstationer för hantering av brandfarlig vara. SSBF rekommenderar att staden ser till att utpekat området inte placeras för nära kraftledningen, för att undvika problem i senare skeden av projektet.

SSBF ser att staden tagit del av informationen om bristfälligt brandpostsystem men att det beskrivs som en fråga utanför planskedet. Frågan behöver säkerställas i fortsatt skede och SSBF rekommenderar därför att staden i planhandlingarna beskriver när frågan ska omhändertas så att den inte tappas bort.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen anser att det bör tydliggöras om det finns bostäder på Stora Tallkrogen 4-5 och om föreslagna skyddsåtgärder mot miljöstörningar i så fall är tillräckliga. Det framgår inte vilka ljudnivåer det handlar om.

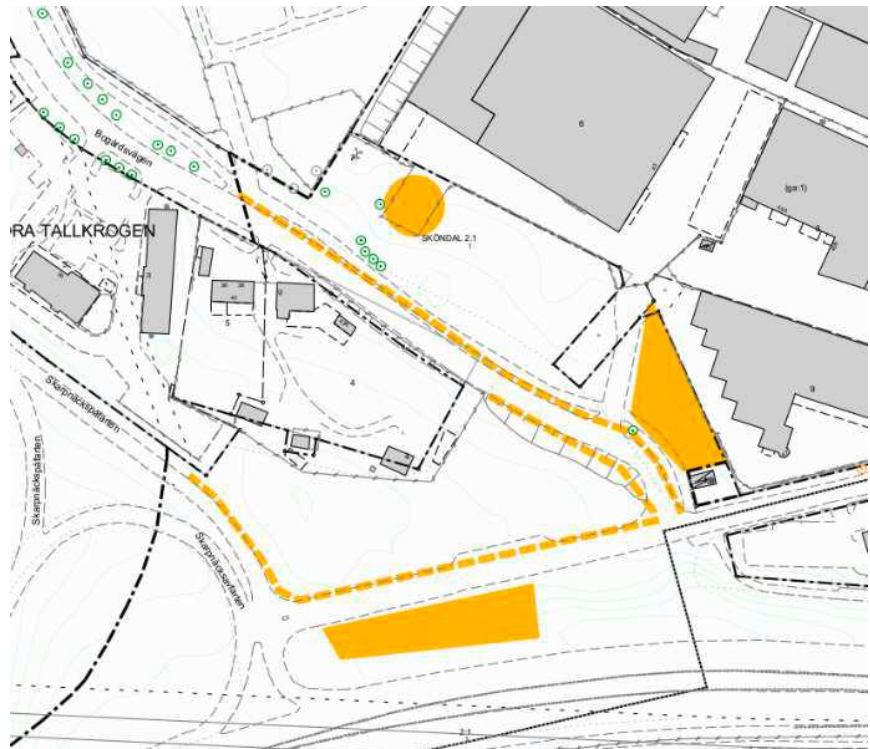
En underrättelse om påträffade markföroreningar i det norra delområdet bör skickas in till miljöförvaltningen. Föreslagna skyfallsrelaterade åtgärder kan behöva regleras i plankartan, såsom det avskärande diket mot Bogårdsvägen eller markens höjdsättning.

Trafikkontoret

Trafikkontoret gör bedömningen att föreslagen infart till drivmedelsstationen från Vinthundsvägen riskerar att försämra en redan ansträngd trafiksituation. Trafikanalysen identifierar problem med trafikanter som stannar och släpper igenom trafik utan rätt till det, vilket påverkar framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trafikkontoret anser att detta måste åtgärdas med ökad trafik på Vinthundsvägen som drivmedelsstationen kommer alstra. De föreslår vänstersvängfält på Vinthundsvägen och Skarpnäcksavfarten för att förbättra situationen.

Planområdet har i nuläget en funktion för dagvatten och skyfall. Om ytan hårdgörs måste dagvatten- och skyfallsåtgärder i närområdet vidtas för att inte belasta Trafikkontorets vägar och stadsdelar nedströms. Trafikkontoret föreslår att ytor utanför aktuellt planområde används för hantering av dagvatten och skyfall och att dessa ytor bör ingå i planområdet.



Ytor som enligt Trafikkontoret bör ingå i planområdet för hantering av dagvatten och skyfall.

Trafikkontoret ser även ett behov av att justera användningsgränser längs Bogårdsvägen för att underlätta för dagvattenåtgärder utmed vägen samt drift och skötsel av dessa.

Trafikkontoret föreslår att planen görs mer flexibel och att tallarna i angränsning till området skyddas.

Stockholm vatten och avfall (VA)
SVOA har en dricksvattenledning från
Vinhundsvägen/Nynäsvägen som fastigheten Stora Tallkrogen 4 och Stora Tallkrogen 3 är ansluten till. Servisledningen (dimension 50) går genom kommande fastighet för drivmedelstationen och bör förses med u-område och ledningsrätt för att säkerställa SVOA:s åtkomst till ledningen.

Det finns även en dagvattenledning som tillhör trafikkontoret som löper under den befintliga restaurangen, vilken bör tas i beaktan i byggskedet.

SVOA har i dagsläget VA-ledningar i närheten av planområdet. Utbyggnad av samtliga ledningslag behöver ses över för att ansluta den planerade drivmedelsstationen i samband med planens genomförande. Befintligt spill- och dagvattenledningsnät bedöms ha kapacitetsbrist. Ledningsnätens kapacitet samt eventuella åtgärder behöver utredas innan anslutning kan ske. Läge för förbindelsepunkt beslutas av SVOA under projekteringsskedet. SVOA:s anslutningsenhet kontaktas i god tid innan planens genomförande.

Dagvattenutredningen behöver kompletteras på ett antal punkter så att den följer stadens checklista för fullständiga dagvattenutredningar. Det gäller information om grundvattenförhållanden, dagvattenflöden, motivering av valda återkomsttider och komplettering av avvattningsplanen. Det är otydligt i dagvattenutredningen om anslutningen av oljeavskiljare sker till spillvattennätet. Dagvattenutredningen behöver förtydligas med vad som gäller för utredningsområdet i relation till bestämmelserna för dagvattenhantering från miljöfarlig verksamhet.

Stockholm vatten och avfall (Avfall)

Under den fortsatta planeringen är det viktigt att säkerställa att avfallsfordon kan framföras inom området och angöra vid planerade hämtställen. Vid tömning av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa att det går att genomföra enligt stadens riktlinjer. Exempelvis ska avståndet från hämtfordonets anöringsplats inte underskrida 2 meter till behållarens kant och inte överstiga 4,5 meter till behållarens mitt. Behållare ska placeras så plant som möjligt. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning. Tömning framför förarhytten eller bakom hämtfordonet fungerar inte på grund av kranens räckvidd och funktion.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller (exempelvis kaféer, restauranger, m.m.) måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Tillfartsvägar och anöringsplatser för tömning av fettavskiljare behöver planeras tidigt och anpassas för tung trafik.

Ellevio

Ellevio önskar att E-område för nätstation utökas enligt Ellevios storlekskrav på 10x10 meter eller 100 m². Ellevio önskar att begränsningsbestämmelser om maximal byggnadshöjd och placering tas bort då de utgör hinder för Ellevios verksamhet och framtida elförsörjning i området. Nätstationer kan behöva bytas ut under planens livslängd och varierar i modell och utförande.

Ellevio har befintliga 11 kV och 0,4 kV ledningsstråk inom planområdet. Anläggningarna måste beaktas och kablar som till följd av planen berörs av markarbeten kan bli föremål för omförläggning.

Ellevio önskar fortsatt dialog avseende planens elförsörjning och önskar bli kallade till ledningssamordning.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi har fjärrvärmeledningar söder om Tyresövägen. Stockholm Exergi har inget att erinra avseende undermarksanläggningar.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Inga sakägare enligt fastighetsförteckningen har yttrat sig.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Trimningsåtgärder som föreslås på Skarpnäcksavfarten kommer inte att utredas och projekteras i aktuellt planarbete.
- Detaljplanen kompletteras inte med ytor för dagvatten och skyfallshantering enligt vad Trafikkontoret föreslår i sitt yttrande.
- Ändring av användningsgränser längs Bogårdsvägen för att underlätta för dagvattenåtgärder utmed vägen samt drift och skötsel av dessa ingår inte i syftet med detaljplanen och är inte motiverat för att möjliggöra det planen syftar till.
- Ett 10 x 10 meter område för nätstation utan begränsningsbestämmelser är inte lämpligt inom planområdet.
- Det avskärande diket mot Bogårdsvägen och markens höjdsättning regleras inte i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Här ges ämnesvisa svar på det som inkommit under granskningen samt det i listan ovan (det som inte kunnat tillgodoses.)

Trafik

Stadsbyggnadskontoret har stämt av förslag till trimningsåtgärder med trafikkontoret. De åtgärder som föreslås på Skarpnäcksavfarten bedöms inte rimliga att utreda och projektera för i aktuellt planarbete. Behovet av åtgärderna uppkommer inte med anledning av trafik till- och från drivmedelsstationen. Behovet av åtgärderna är snarare en del av den samlade trafiksituationen i Gubbängsmotet vilken inte är rimlig att hantera i aktuell plan.

Trafikkontoret föreslår även trimningsåtgärder på Vinthundsvägen i form av ett vänstersvängfält intill nya infarten till drivmedelstationen. Exploateringskontoret kommer att utreda och projektera åtgärden så att den genomförs i samband med utbyggnad av drivmedelsstationen och ny infart från Vinthundsvägen.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att planförslaget är lämpligt ur trafiksynpunkt utifrån dessa förutsättningar.

Dagvatten- och skyfall

Dagvattenutredningen har kompletterats så att den följer stadens checklista för dagvattenutredningar. Det har tydliggjorts i utredningen att oljeavskiljare ska kopplas till spillvattennätet.

Kapacitetsbrist i angränsande VA-nät har diskuterats i dialog med SVOA. Kapacitetsbrist och anslutningsalternativ ska utredas av SVOA. Tidplan för utbyggnad av drivmedelsstation efter detaljplanen får laga kraft har förmedlats till SVOA. Byggaktören har ombetts att så snart som möjligt kontakta SVOA:s anslutningsenhet.

Reglering av dagvatten- och skyfallsåtgärder enligt vad Miljöförvaltningen föreslår bedöms sakna lagstöd i PBL och skulle leda till en reglering som är mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte.

De ytor utanför planområdet som Trafikkontoret föreslår för hantering av dagvatten- och skyfall, vilka kräver en väsentlig utökning av planområdet, bedöms för omfattande med hänsyn till planens syfte och saknar lagstöd i PBL.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att ett genomförande av planen i praktiken inte innebär en försämrad situation nedströms

jämfört med nuvarande situation. Därmed bedöms förslaget lämpligt ur skyfallshänseende.

Ändring av användningsgränser längs Bogårdsvägen för att underlätta för dagvattenåtgärder utmed vägen samt drift och skötsel av dessa ingår inte i syftet med detaljplanen och är inte motiverat för att möjliggöra det som planen syftar till.

Miljöstörning mot bostäder

Som svar på Miljöförvaltningens synpunkt avseende miljöstörning för bostäder på Stora Tallkrogen 4-5 gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att ljussken begränsas av det plank som plankartan reglerar. Vad gäller buller så har verksamhetsbuller från drivmedelsstationen mot angränsande bostadshus och gårdsmiljö utretts.

Byggnader på den norra delen av gården ligger på tillräckligt avstånd att buller från drivmedelsstationen inte kommer att påverka byggnaderna. Bostadshuset i södra delen av gården ligger nära planerad tvätthall på drivmedelsstationen. En modellering av ljudnivåerna har utförts som visar att buller från tvätthallen inte kommer att överskrida riktvärden för industribuller vid fasad. Övriga aktiviteter på drivmedelsstationen bedöms inte skapa buller som överskrider riktvärden för industribuller. Kontoret bedömer därför att några skyddsåtgärder mot buller inte behövs.

Bullret från angränsande vägar överskrider i dagsläget riktvärden för trafikbuller vid fasad och det är sannolikt att buller från drivmedelsstationen kommer att dränkas i det konstanta trafikbullret från vägarna.

Risker

De skyddsåtgärder som detaljplanen reglerar för snabbmatsrestaurangen gäller inte retroaktivt. Bestämmelser om skyddsåtgärderna får verkan först i samband med lovpliktiga åtgärder.

Riskutredningen har uppdaterats avseende avståndet mellan kraftledning och område med explosionsrisk. Enligt Elsäkerhetsverkets regler (ELSÄK-FS 2022:1) ska avståndet till ledning med 145-170 kV vara minst 30 meter och för en 245 kV-ledning minst 45 meter. Till aktuell 220 kV ledning preciserar inte reglerna något specifikt avstånd. Utifrån Elsäkerhetsverkets regler görs tolkningen att avståndet till aktuell kraftledning bör vara mellan 30-45 meter till område med explosionsrisk. Området inom 1 meters radie från lossningsplatsen är det område med

explosionsrisk som ligger på kortast avstånd till kraftledningen. Avståndet är mellan 37-39 meter enligt föreslagen placering av lossningsplatsen. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att planen möjliggör för ett säkert avstånd mellan områden med explosionsrisk och kraftledningen.

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse att lossningsplats inte får finnas. Bestämmelsen gäller för ett egenskapsområde som säkerställer att lossningsplats ligger på ett avstånd om minst 15 meter från befintlig bebyggelse.

Nätstation och elförsörjning

Inför granskningen har staden i dialog med Ellevio stämt av föreslagen placering och omfattning av nätstationen. Det är inte lämpligt att inom planområdet reglera ett 10 x 10 meter stort område för nätstation utan begränsningsbestämmelser. Föreslagen placering bedöms som den mest lämpliga. Den tar minst parkeringsplatser i anspråk från befintlig snabbmatsrestaurang och nätstationen kan placeras på ett ordnat sätt bredvid befintlig teknikbyggnad. Nätstationen kan angöras säkert från befintlig parkeringsplats. Området för nätstationen begränsas åt norr och åt öst av naturmark med gamla tallar och berg i dagen med stigande terräng. Åt väst och söder av körbanor.

Fastighetsbildning

Stadsbyggnadskontoret har haft dialog med Lantmäterimyndigheten avseende befintlig byggnad som hindrar fastighetsbildning utefter granskningsförslagets planområdesgräns för drivmedelsstationen. Detta då planområdesgränsen ligger på befintlig byggnad.

Avsikten i plankartan är att planområdesgränsen ska ligga i gällande detaljplans kvartersmarksgräns mellan motortrafikområde och parkmark så att motortrafikområde ”släcks ut”. Gränsen i gällande detaljplan är tolkad digitalt med viss tolkningsmån. Lantmäteriet har valt att göra en mindre omtolkning av gränsen så att den inte längre ligger på befintlig byggnad. Planområdesgränsen justeras enligt omtolkad gräns och befintlig byggnad kommer därmed ligga utanför planområdet. En eventuell fastighetsbildning enligt hela kvartersmarkens omfattning för drivmedelsstation blir då möjlig.

Naturmiljö

Utökad byggrätt för komplementbyggnad och en skyltpylon föreslås där gällande plan reglerar n1-berg och vegetation ska bevaras. Planbeskrivningen tydliggörs med att konsekvensen av att marken bebyggs med komplementbyggnad är att en tall på platsen behöver

tas ned. Mark där skyltpylon får uppföras omfattas inte av några befintliga träd.

Kulturmiljö

Stadsbyggnadskontoret står fast vid ställningstagande efter samråd. Bedömningen är att platsen lämpar sig väl för föreslagen användning med drivmedelsstation. En antikvarisk förundersökning har tagits fram inför samråd. Förundersökningen gör bedömningen att värdebärande karaktärsdrag i gårdsmiljön inte påverkas direkt, beaktat att tvätthallens höjd anpassas så att den inte dominerar över mangårdsbyggnaden. Höjden på tvätthallen har säkerställts i plankartan.

Övrigt

Plankartan kompletteras med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, u-område, där det är möjligt med hänsyn till föreslagen bebyggelse. Vid genomförande av planen behöver övriga ledningar inom kvartersmarken flyttas.

Rättelse och uppdatering av planhandlingar inför antagande

- Plankartan har kompletterats med att lossningsplats för drivmedel inte får finnas i ett område som omfattar 15 meter från befintlig bebyggelse på Stora Tallkrogen 4 (m²).
- Plankartan har kompletterats med ett par markreservat för underjordiska allmännyttiga ledningar (u) i det södra delområdet.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning och bedömning av verksamhetsbuller från drivmedelsstationen mot angränsande bostadshus på Stora Tallkrogen 4.
- Planbeskrivningen har kompletterats avseende PAH-förorening inom det södra delområdet. Kompletteringen avser källan till, omfattningen av samt avhjälpan av föroreningen.
- Avståndet mellan kraftledning och område med explosionsrisk vid drivmedelsstationen har tydliggjorts i planbeskrivningen samt bedömningen av risken.
- Detaljplanens konsekvenser på naturmiljön har tydliggjorts i planbeskrivningen.
- En konflikt mellan tillagt u-område och en dagvattenanläggning har medfört att förslag till dagvattenhantering för södra delområdet ändrats.
- Mindre redaktionella ändringar och rättelser har gjorts i planbeskrivningen och plankartan.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Planen är en förutsättning för stadsutveckling med bostäder och verksamheter i Slakthusområdet i enlighet med det antagna planprogrammet, vilket innebär att ST1 behöver flyttas från nuvarande lokalisering i Slakthusområdet till en ersättningstomt.

Platsen för ersättningstomten nära större vägar och liknande verksamheter är fördelaktig utifrån drivmedelsstationens funktion och omgivningspåverkan. Utbyggnad av snabbmatsrestaurangen och drivmedelsstationen tillgodoser ytor för service i en växande stad. Ny nätstation säkerställer kapacitetsbehov för laddinfrastruktur på platsen. I översiktsplanen föreslås området, i ett längre tidsperspektiv, omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Föreslagen markanvändning utgör inte ett hinder för detta.

Huvudsakliga avvägningar under planprocessen har handlat om hänsyn till trafiksituationen i Gubbängsmotet, beaktande av intilliggande kulturmiljö, översvämningsrisken nedströms och risken för olyckor med farligt gods och drivmedel.

Tillkommande trafik bedöms inte påverka trafiksituationen vid Gubbängsmotet i någon större utsträckning. Längs Vinthundsvägen föreslås ett vänstersvängfält så att infart till drivmedelsstationen kan ske trafiksäkert.

Kulturmiljön vid lilla Sköndals gård har beaktats genom att ny bebyggelse anpassas i höjd, placeras med ett visst avstånd samt att en grön zon sparas mot gårdsmiljön.

Planförslaget innebär att en lågpunkt som översvämmas vid skyfall byggs bort. Kontoret bedömer att skyfallsvatten från lågpunkten medför ett marginellt bidrag av vatten till lågpunkter nedströms.

Risker med farligt gods och drivmedelshantering hanteras i huvudsak med tillräckliga avstånd. På ett par platser, där avstånd mellan riskkällor och bebyggelse medför en förhöjd risk, innehåller plankartan skyddsbestämmelser.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Anna Wallström
planchef

Tony Andersson
stadsplanerare