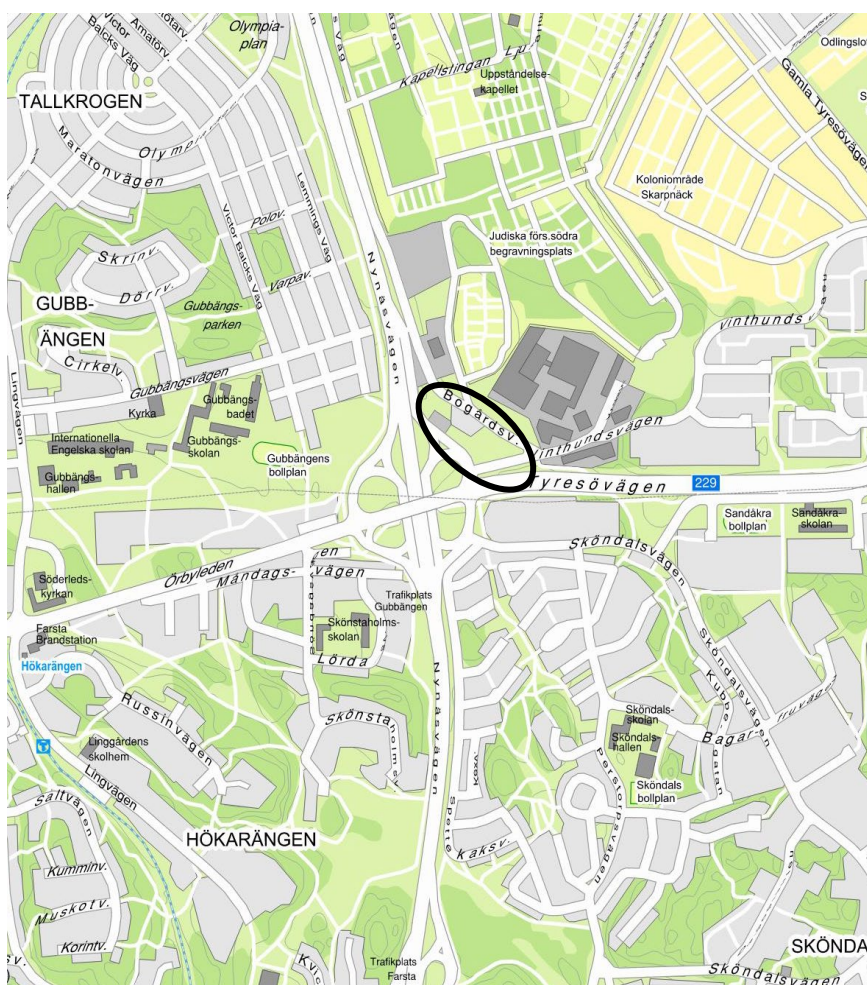


# Planbeskrivning

## Detaljplan för del av Sköndal 2:1 m fl. Områden vid Gubbängsmotet i stadsdelen Farsta, Dp 2018–16967



## Sammanfattning

Detaljplanen är belägen vid Gubbängsmotet, trafikplatsen mellan Tyresövägen och Nynäsvägen, i stadsdelen Gubbängen och omfattar del av fastigheterna Sköndal 2:1 och Stora Tallkrogen 3.

Ny bebyggelse för drivmedelsstation med tillhörande servicebyggnader föreslås i detaljplanens södra del som i dagsläget utgörs av oexploaterad naturmark. Drivmedelsstationen ersätter en drivmedelsstation som behöver avvecklas till följd av Slakthusområdets stadsomvandling längs Nynäsvägen norrut.

I den norra delen av planen möjliggörs tillbyggnad av befintlig restaurang genom en utökad byggrätt, samt en mindre utökning av befintlig byggrätt för komplementbyggnad och en ny transformatorstation.

## Planens 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.

## Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

## Tidplan

Granskning  
Antagande SBN

28 juni – 5 sept 2023  
juni 2023

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
Handlingar .....	4
Planens syfte och huvuddrag .....	4
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	5
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>7</b>
Natur .....	7
Geotekniska förhållanden .....	7
Hydrologiska förhållanden .....	8
Markavvattning .....	10
Dagvatten .....	10
Befintlig bebyggelse .....	11
Landskapsbild/stadsbild .....	12
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	13
Service, idrott och kultur .....	14
Gator och trafik .....	14
Störningar och risker .....	15
<b>Planförslag .....</b>	<b>16</b>
Ny bebyggelse .....	17
Arkitektonisk idé .....	18
Gator och trafik .....	21
Teknisk försörjning .....	21
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>24</b>
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	24
Naturmiljö .....	25
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	25
Stadsbild .....	26
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	26
Gator och trafik .....	27
Störningar och risker .....	27
Barnkonsekvenser .....	33
<b>Tidplan .....</b>	<b>33</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>33</b>
Organisatoriska frågor .....	33
Verkan på befintliga detaljplaner .....	34
Fastighetsrättsliga frågor .....	34
Ekonomiska frågor .....	35
Tekniska frågor .....	35
Genomförandetid .....	36

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till plankartan hör denna planbeskrivning.

#### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet redovisas nedan.

- *Dagvattenutredning Detaljplan för del av Sköndal 2:1, Gubbängsmotet* (WSP, 2023)
- *PM Skyfallsanalys* (WSP, 2023)
- *PM Dagvattenlösningar McDonald's Gubbängsmotet* (WSP, 2023)
- *PM Geoteknik Sköndal 2:1* (Golder, 2022)
- *Miljöteknisk markundersökning Sköndal 2:1, Stockholm* (Golder, 2022)
- *Markteknisk undersökningsrapport (MUR) - Geoteknik* (Golder, 2022)
- *Miljöteknisk markundersökning Stora Tallkrogen 3 (Enrecon, 2023)*
- *Riskanalys Gubbängsmotet, Stockholm* (Brandskyddslaget, 2023)
- *Stora Tallkrogen/Lilla Sköndal Antikvarisk förundersökning och konsekvensanalys* (Nyréns Arkitektkontor, 2022)
- *PM Trafikanalys – Etablering av St1 vid Tpl Gubbängsmotet* (WSP, 2023)
- *Naturvärdesinventering inom fastigheten Sköndal 2:1 i Stockholm* (Golder, 2021)

#### Medverkande

Detaljplanen är framtagen av Tony Andersson, stadsplanerare på stadsbyggnadskontoret. Karttekniker för planen på stadsbyggnadskontoret har varit Anette Jonsson.

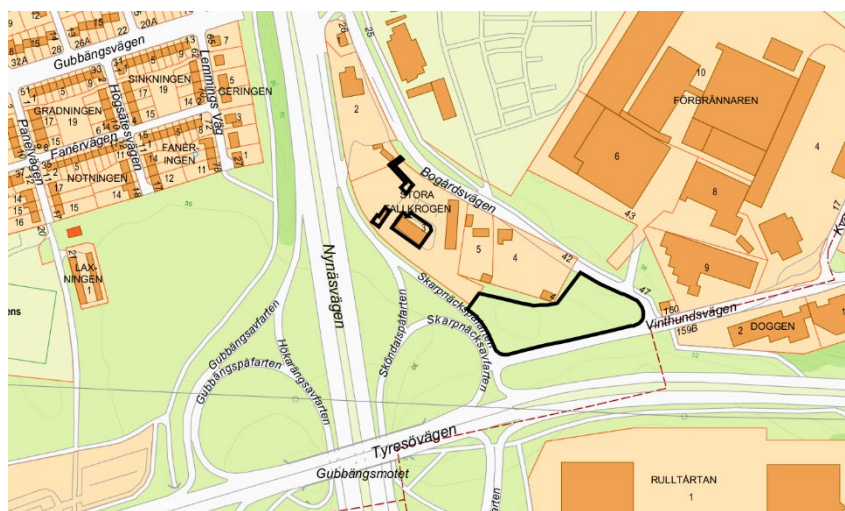
### Planens syfte och huvuddrag

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

## Plandata

Detaljplanen består av fyra mindre delområden vid Gubbängsmotet, trafikplatsen mellan Tyresövägen och Nynäsvägen, i stadsdelen Gubbängen. Detaljplanen inramas i öster av Bogårdsvägen, i söder av Vinthundsvägen, i väster av Skarpnäckspåfarten och i norr av fastigheten Stora Tallkrogen 2. Detaljplanen omfattar ca 0,7 hektar.

Marken inom del av fastigheten Sköndal 2:1 ägs av Stockholms stad. Fastigheten Stora Tallkrogen 3 ägs av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till Hotellia AB.



*Detaljplanens delområden, markerat med svart heldragen linje, ligger i anslutning till Gubbängsmotet vid mötet mellan Nynäsvägen och Tyresövägen.*

## Tidigare ställningstaganden

## Översiktsplan

Detaljplanen ingår i södra delen av ett omvandlingsområde som pekas ut i översiktsplanen. Området ska utvecklas till blandad stadsbebyggelse och bedöms ha stora stadsutvecklingsmöjligheter. Angränsande Tyresövägen och Nynäsvägen föreslås omvandlas till urbana stråk.

## Stockholms byggnadsordningen

Planområdet ligger i vad som fram till 1900-talets mitt varit ett öppet odlingslandskap omgivet av skogsbeklädda höjder och



åkerholmar. Stadslandskapet är idag kraftigt påverkat av trafikplatsen och Tyresövägen samt Nynäsvägen som skär genom landskapet i nord-sydlig och öst-västlig riktning. Utanför tullarna utgör naturlandskapets karaktärsdrag en av utgångspunkterna för silhuetten enligt byggnadsordningens vägledning. Ny bebyggelse utformas i samspel med topografin.

Planområdet och dess närområde karaktäriseras som verksamhetsområde i byggnadsordningen. Verksamhetsområden utvecklas från en samtida tolkning med utgångspunkt i kringliggande bebyggelse vad gäller karaktär, skala, material, kulör och typologier. Bebyggelse ska utformas utifrån en formulerad arkitektonisk idé.

#### Detaljplan

För södra delområdet gäller Stadsplan Pl 6949, fastställd 1969 som medger användningen motortrafikområde, specialområde (Tm). Planen ger stöd för påfartsramper och en bro över Tyresövägen som aldrig genomförts.

För de norra delområdena gäller detaljplan Dp 92019, lagakraftvunnen 1994 som för fastigheten Stora Tallkrogen 3 medger användningen hotell och restaurang. Inom del av området finns planbestämmelse om att berg och vegetation ska bevaras.

Angränsande fastighet, Stora Tallkrogen 4, är planlagt som kulturresevat för befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

#### Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 26 november 2020 startpromemoria för planläggning av del av Sköndal 2:1 i stadsdelen Gubbängen.

#### Markanvisning

Exploateringsnämnden markanvisade södra delområdet i oktober 2017 till ST1 Sverige AB och ansökte om planbesked hos stadsbyggnadskontoret för att upprätta en detaljplan för drivmedelsstation. Markanvisningsavtalet har förlängts till 12 oktober 2023.

#### Riksintressen

Nynäsvägen, väg 73, utgör riksintresse för kommunikation med särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Norr om detaljplanen ligger Skogskyrkogården, som är riksintresse för kulturmiljövården.

### Program ÅVS-Åtgärd Nynäsvägen

Programmet syftar till att utreda åtgärder för att öka busstrafikens framkomlighet i norrgående riktning på Nynäsvägen mellan Norra Sköndal, via Gubbängens trafikplats, till Gullmarsplan. Samtliga åtgärder studeras utifrån ett antal viktiga aspekter med fokus på åtgärdernas effekter och konsekvenser för att resultera i fortsatt inriktning för åtgärder inom detta stråk. För Gubbängens trafikplats har tre alternativ studerats djupare. Samtliga alternativ bedöms förenliga med planförslaget, men alternativ C hade försvårat angöring till föreslagen drivmedelsstation då anslutning till Vinthundsvägen stängs till följd av förlängt busskörfält. Angöring till stationen behöver då ske genom passage mellan Nynäsvägens påfartsramper och Bogårdsvägen, samt längs Bogårdsvägen söderut till Vinthundsvägen som blir en återvändsgata.

## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

Det södra delområdet utgörs av halvöppen naturmark med lövträd och buskar. Området ligger inom länsstyrelsens kartering av skyddsvärda trädmiljöer samt i utkanten av stadens habitatnätverk för barrskogslevande fåglar.

De norra delområdena med omgivning består till större delen av hårdgjorda asfalterade ytor, med undantag för ett mindre bergsparti och ett skogsområde i norr.

#### Naturvärden

Inga arter av särskilt skyddsvärde har påträffats under genomförd naturinventering. Art- och biotopvärdet klassas som obetydligt. Tre invasiva arter förekommer inom det södra delområdet vilket medför att försiktighetsåtgärder behöver vidtas för att förhindra spridning vid exploatering.

### Geotekniska förhållanden

#### Markförhållanden

Markytan inom det södra delområdet är till största delen igenväxt med träd, buskar och sly. En del gamla byggrester, bland annat asfalt och tegel, har påträffats som sannolikt har dumpats på platsen. Enligt Stockholms stads byggnadsgeologiska karta består marken av växellagrade sediment. Jordlagerföljden utgörs generellt av fyllning på varvig lera som överlagrar friktionsjord

på berg. Fyllningen har en mäktighet på upp till fem meter och utgörs enligt provtagning av sand, grus, enstaka växt- och tegelrester, samt lera. Lerans mäktighet varierar mellan en till tre meter och utgörs av något siltig varvig lera med tunna silt- och sandskikt. Övre delar av leran uppvisar torrskorpekaraktär. Friktionsjordens mäktighet varierar mellan två och tio meter baserat på de undersökningar som utförts. Bergnivån i sonderingspunkterna ligger på mellan +14,6 och +28,2 meter.

Marken inom och angränsande de norra delområdena domineras av hårdgjorda ytor för trafikändamål och parkering, samt befintliga byggnader. I nordväst finns en mindre skogsyta och ett bergsparti. Enligt SGUs jordartskarta består marken av postglacial sand och berg.

#### Ledningar

Ledningsrätt för allmänna underjordiska ledningar stäcker sig diagonalt i nord-sydlig riktning nordöst om detaljplanens norra delområden. Ledningar finns även i kringliggande gator.

### Hydrologiska förhållanden

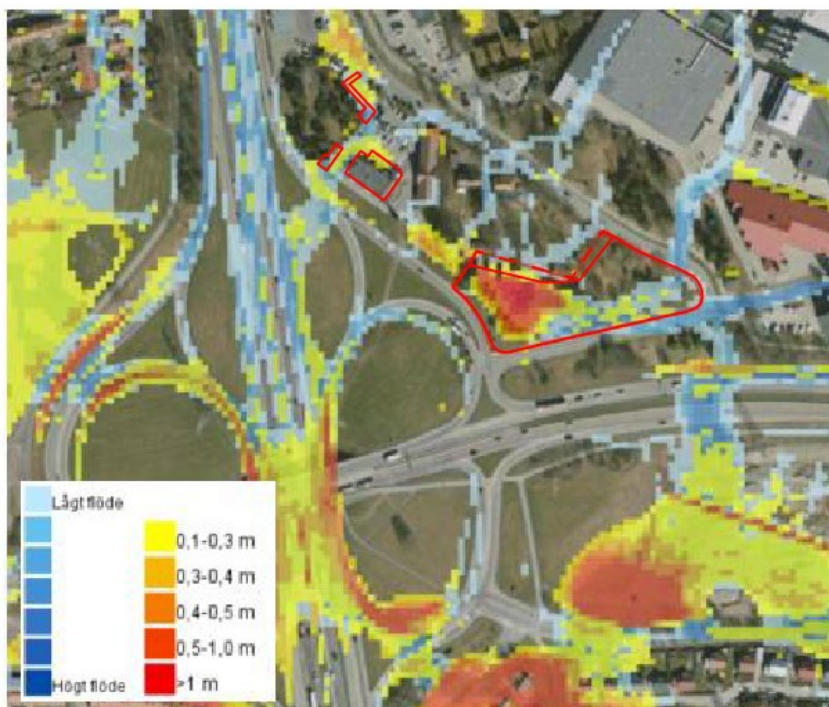
#### Översvämningsrisker

Dagvattenutredning visar att det finns fyra grunda lågpunkter i koppling till de norra delområdena och ett djupare lågområde inom det södra delområdet som riskerar att översvämmas vid skyfall. I delar kan vattendjupet då överstiga en meter. Nedströms detaljplanen finns befintlig bebyggelse som är riskutsatt i samband med skyfall.

Flera avrinningsområden finns uppströms detaljplanen och skyfall från dessa områden bidrar till att vatten blir stående i det djupare lågområdet inom södra delområdet som har en lägsta marknivå på cirka +30,8 meter. Marknivåerna i södra delområdet ligger på ca +36 meter i östra kanten och +32 meter runt lågområdet. Nordväst om lågområdet finns en höjdrygg som avgränsar ytan norrut. Vid förändrad höjdsättning behöver det säkerställas att vatten från området nordväst om höjdryggen inte kan rinna till lågpunkten.

Det närmsta ytvattnet är Drevviken som ligger cirka 1,3 kilometer från detaljplanen och höga vattennivåer i Drevviken påverkar inte.





*Skyfallskartering, maxdjup och flödesvägar. Detaljplanens delområden markeras med heldragen röd linje. Utredningsområde markeras med heldragen och streckad röd linje.*

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Detaljplanen är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Drevviken (SE656793-163709). Enligt VISS maj 2023 har Drevviken otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status 2033 och god kemisk ytvattenstatus med mindre stränga krav för bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar och undantag med tidsfrist för antracen och tributyltenn till 2027, samt undantag med senare målår, 2027, för PFOS.

För Drevvikens avrinningsområde antogs ett lokalt åtgärdsprogram 2021. Syftet är att belysa de huvudsakliga utmaningarna och ge förslag på konkreta åtgärder för att Drevviken ska nå miljökvalitetsnormerna till år 2027. I arbetet med lokala åtgärdsprogram är en förutsättning att nya exploateringar inom tillrinningsområdet inte medför ökad tillförsel av föroreningar eller att kompensationsåtgärder i så fall vidtas inom befintlig miljö inom avrinningsområdet. Detta säkerställs genom att exploateringen följer Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå.

Drevvikens tekniska avrinningsområde är 71,2 kvm stort och innefattar Lissmaån, Rudasjöarna och Lycksjön, samt inkluderar kommunerna Stockholm, Tyresö, Huddinge och Haninge.

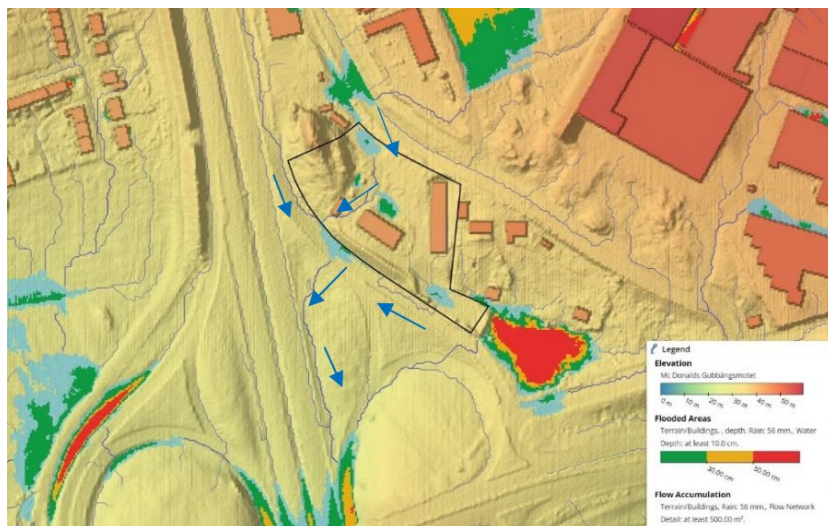
### Markavvattning

Enligt dagvattenutredningen finns inga markavvattningsföretag vare sig inom eller i anslutning till detaljplanen. Avrinningen från delområdena leds via dagvattentunnel och ledningsnät som passerar genom ett båtnadsområde för ett aktivt markavvattningsföretag innan vattnet mynnar ut i Drevviken.

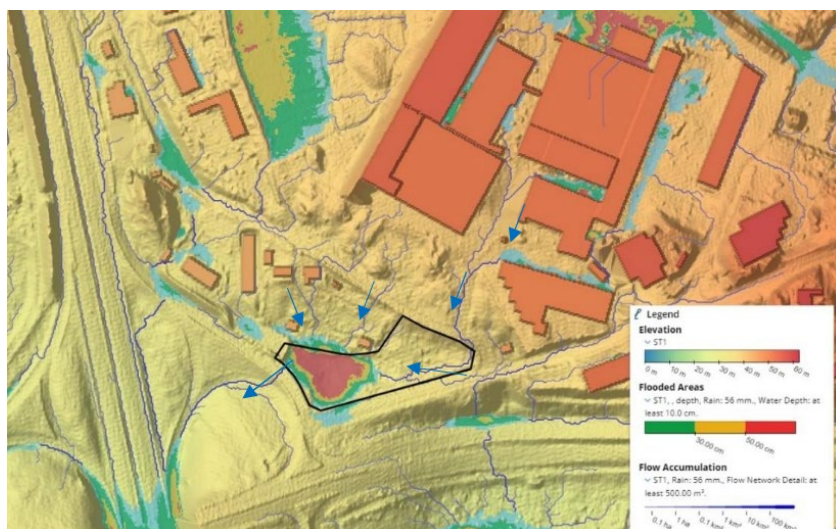
### Dagvatten

Planens norra delområden består i huvudsak av hårdgjorda ytor och dagvatten leds via brunn och ledning till fördröjningsmagasin inom fastighet Stora Tallkrogen 3. Då det södra delområdet består av naturmark och markens genomsläpplighet är hög bedöms det i dagsläget främst avvattnas genom infiltration i mark. Det södra delområdet ligger inom stadens duplicerade avloppssystem och är inte anslutet till befintligt dagvattensystem. Delområdet bedöms i dagsläget främst avvattnas genom infiltration i mark.

De delar av Bogårdsvägen som gränsar mot planområdets delområden saknar både avvattningssystem för dagvatten och kantsten vilket innebär att dagvattenavrinningen från gatan delvis sker via detaljplanens delområden. Dagvattenbrunnar och ledningar, som avvattnar vägarna, finns söder om detaljplanen i korsningen mellan Vinthundsvägen och Sköndalspåfarten. Dagvattenledningen övergår i en dagvattentunnel innan den mynnar ut i Drevviken.



Ytligt avrinningsområde, utredningsområde Stora Tallkrogen 3.  
Flödesvägar markerade med blå pilar. (Källa: Scalgo live)



Ytligt avrinningsområde, utredningsområde del av Sköndal 2:1.  
Flödesvägar markerade med blå pilar. (Källa: Scalgo live)

### Befintlig bebyggelse

Inom detaljplanens norra delområden finns en envåningsbyggnad med tillhörande komplementbyggnad som inrymmer snabbmatsrestaurangen McDonald's, uppförd 1996. Huvudbyggnaden är uppförd i gult tegel med tak av gröna skivor blandat med ribbverk i aluminium som till sitt uttryck ska efterlikna valnöt. I anslutning till restaurangen, utanför detaljplanen finns en hotellbyggnad i två våningar – Hotel Ta inn, uppförd 1999, med röd träfasad med svarta trädetaljer samt sadeltak i rött tegel. Det södra delområdet är obebyggt.



McDonald's snabbmatsrestaurang inom ett av detaljplanens norra delområden. Vy från Bogårdsvägen.



### Landskapsbild/stadsbild

Marken inom och i angränsning till planens norra delområden är till största delen hårdgjord och relativt flack med bebyggelse som placerats kring en parkeringsyta. I nordväst finns ett mindre skogsområde med ett bergsparti.

Marken i det södra delområdet består av obebyggd naturmark med träd, buskar och sly. Marken är huvudsakligen låglänt och i nordost släntar marken upp mot Bogårdsvägen. Söder och väster ut sjunker marknivån och norrut och österut stiger marknivån. Detaljplanen angränsar mot fastigheterna Stora Tallkrogen 4 och 5 som innehåller äldre trähusbebyggelse. Huvudsakligen ligger bebyggelsen på kvartersmark, men i fastigheterna södra del ligger del av bebyggelsen på allmän platsmark och inom stadens fastighet Sköndal 2:1.

I söder och väster omgärdas området av det storskaliga trafiklandskapet som utgörs av Gubbängsmotet och i nordost ligger norra Sköndals industriområde.



*Flygbild från öster med detaljplanens ungefärliga utbredning inritad; södra delen med vit cirkel och norra delen med vit-streckad cirkel.*



*Södra delen av planområdet sett från korsningen  
Vinthundsvägen/Bogårdsvägen.*

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Detaljplanen bedöms inte innefatta några kulturhistoriska värden men angränsar till Lilla Sköndal som ligger inom fastigheterna Stora Tallkrogen 4 och 5. Området är grönklassat av stadsmuseet och omfattar därmed fastigheter med bebyggelse som är särskilt värdefull ur historisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Byggnaderna utgör en viktig årsring i stadsdelens historia och har tillsammans med de kvarvarande trädgårdarna ett stort bevarandevärde.



*Utdrag ur stadsmuseets klassificeringskarta.*

Lilla Sköndal kallades tidigare Stora Tallkrogen och här bedrevs till en början krogverksamhet. Från 1924 bedrevs även jordbruk på gården som då tillhörde Sköndals säteri. Namnet Lilla Sköndal

uppkom 1830 då det sålts till staden. Mellan 1915–1938 användes mangårdsbyggnaden som vårdanstalt, därefter som rektorsbostad till år 2000 då den byggdes om till café. Därefter har olika verksamheter funnits här. Det södra delområdet användes fram till mitten av 1950-talet som åkermark. För att förhindra störning från trafik har ett plank uppförts sydväst om Lilla Sköndal.

### **Service, idrott och kultur**

Inom detaljplanen finns butik och restaurang, hotellverksamhet finns angränsande och i närliggande Gubbängen, Sköndal och Skarpnäck finns ett koncentrerat utbud av centrum- och kulturverksamheter. På motstående sida av Tyresövägen finns en handelsetablering med matbutik, trädgårdshandel och systembolag. I närområdet finns Gubbängens bollplan och Sandåkra bollplan.

### **Gator och trafik**

#### **Gatunät**

Detaljplanen ligger vid trafikplats Gubbängsmotet och angränsar till Vinthundsvägen och Bogårdsvägen samt påfart till Nynäsvägen, Skarpnäckspåfarten.

#### **Biltrafik och parkering**

Närheten till på- och avfarter till Nynäsvägen och Tyresövägen gör området lättillgängligt med bil. Snabbmatsrestaurangen och det angränsande hotellet angörs från Bogårdsvägen. I anslutning till verksamheterna finns parkeringsplats för cirka 60 bilar.

#### **Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykelbana löper parallellt på norra sidan Bogårdsvägen. En mindre sträcka med trottoar finns längs Bogårdsvägen, i övrigt saknas trottoarer i anslutning till detaljplanen.

#### **Kollektivtrafik**

Närmaste tunnelbanestation är Gubbängen som ligger cirka en kilometer väster om detaljplanen. Närmaste busshållplats ligger med något kortare avstånd längs Tyresövägen österut. Nynäsvägen trafikeras av buss men hållplats i närområdet saknas.

#### **Tillgänglighet**

De norra delområdena angörs via separerad in- och utfart från Bogårdsvägen. Övergångsställe för passage från gång- och cykelbanan norr om Bogårdsvägen finns vid Lilla Sköndal och förbinder till trottoar.



## Störningar och risker

### Elektromagnetiska fält

Öster om detaljplanen i korsningen

Vinthundsvägen/Bogårdsvägen finns en transformatorstation.

Söder om detaljplanen, längs Tyresövägen, finns två luftburna kraftledningar som tillhör Svenska Kraftnät.

### Förorenad mark

Markundersökningen i de norra delområdena påvisar föroreningshalter som understiger Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning, MKM, samt Stockholms Stads storstadsspecifika riktvärden för jord. Bly, alifater >C16-C35 och PAH H påvisas i halter strax över riktvärdet för känslig markanvändning, KM. Vidare påträffas tegel i fyllnadsmassorna. Inget grundvatten påträffades vid borrhningen.

Markundersökningen för det södra delområdet visar att det har bedrivits hantering av miljöfarlig verksamhet inom delområdets östra del. Vid provtagning noterades asfaltsrester och i provtagningspunkt vid planerad butik- och restaurang uppmättes höga PAH-halter vilket indikerar att föreningskällan kan vara tjärasfalt. Halterna i provtagningspunkten ligger långt över Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (MKM). Halter för PAH-M och PAH-H överskrider även Avfall Sveriges gränsvärden för farligt avfall. Inom övriga delar av fastigheten visar genomförd provtagning på låga föroreningshalter och i ytliga jordlager noterades tegelrester.

Grundvatten mättes i två punkter och grundvatten påträffades endast i del av södra delområdet. Grundvattenprovet visade låga halter av tyngre alifatiska kolväten och PAH. Källan till föroreningen kan vara de föroreningar som påträffats, även vägtrafiken kan ha en påverkan på grundvattenkvaliteten.

### Buller

Bullernivåerna inom området beräknas till cirka 60–70 dBA ekvivalent ljudnivå enligt Miljöförvaltningens bullerkarta (2012).

### Farligt gods

Nynäsvägen och Tyresövägen samt på- och avfarter vid Gubbängsmotet är utpekade primära transportvägar för farligt gods. En drivmedelsstation finns vid Bogårdsvägen, norr om detaljplanen.

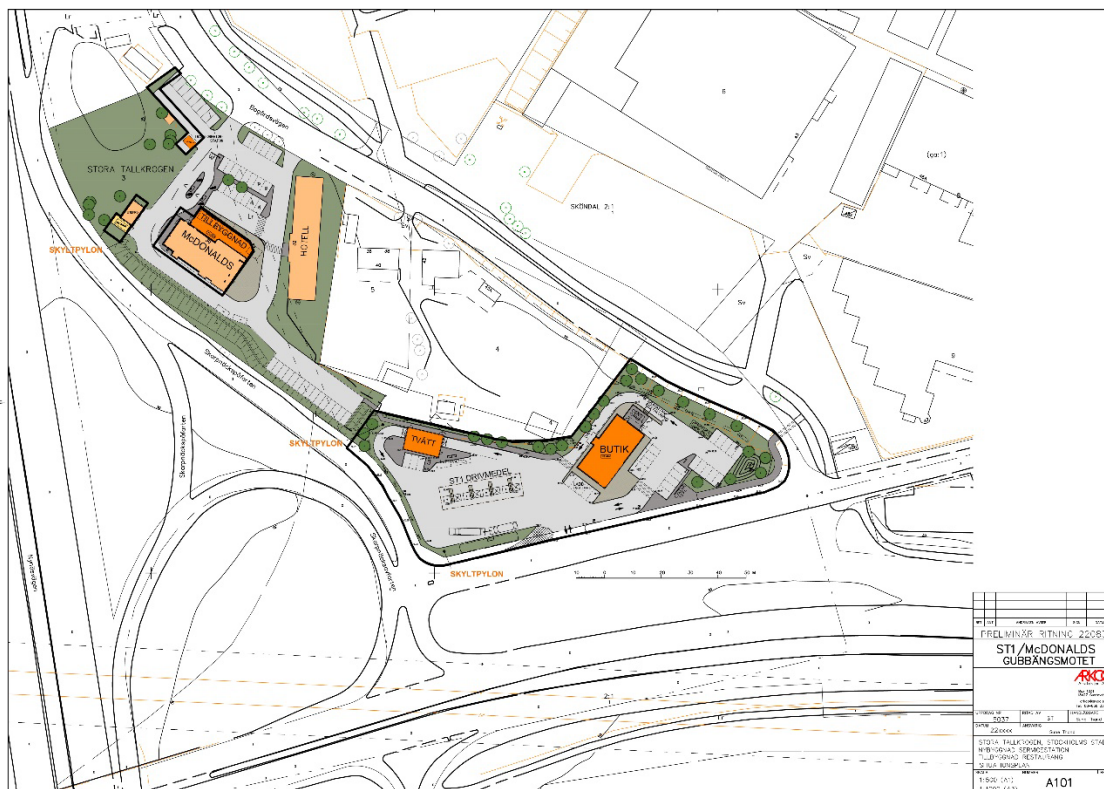
## Ljus

På grund av bländningsrisk, från angörande trafik till hotellet och snabbmatsrestaurangen, för trafik på Skarpnäckspåfarten har en skyddsvall uppförts längs påfarten.

## Planförslag

Planförslaget möjliggör för en ny drivmedelsstation (G) i planområdets södra del, samt utbyggnad av befintlig restaurang (C1) i den norra delen. Drivmedelsstationen omfattar servicestation med pumpar, laddplatser för elbilar, butik- och restaurangbyggnad, tvätthall samt två skyltpyloner för annonsering av verksamheten.

I den norra delen medges en mindre utökning av byggrätten för den befintliga restaurangen McDonald's, på del av nuvarande parkeringsyta, samt en mindre utökning av befintlig byggrätt för komplementbyggnad. Nuvarande angöring från Bogårdsvägen behålls. Planförslaget omfattar även en ny transformatorstation (E). Del av gatumarken (GATA) kring planområdets södra del inkluderas för att möjliggöra utfartsförbud mot Skarpnäckspåfarten, Vinthundsvägen och del av Bogårdsvägen.



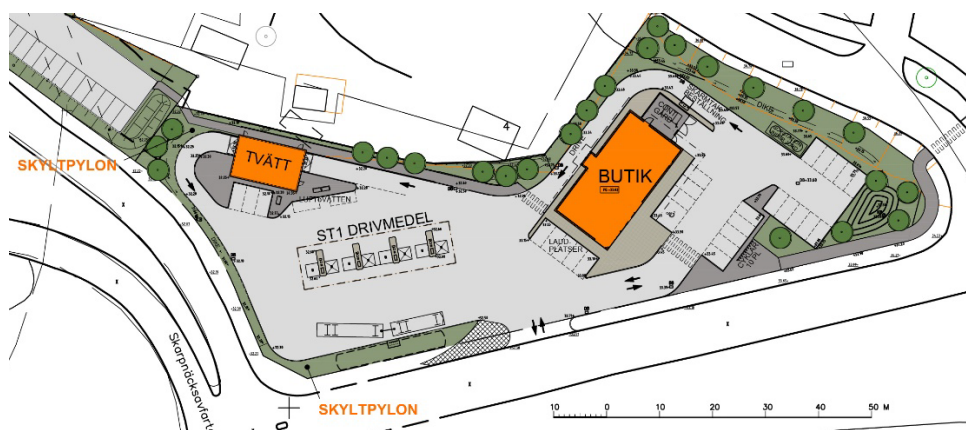
*Situationsplan över föreslagen utbyggnad av befintlig restaurang i norr, samt nybyggnad av drivmedelsstation i söder. Byggnader markerade i orange är nya byggnader och tillbyggnader. Byggnader markerade i orangegul färg utgör befintliga byggnader. (Illustration: Arkoo Arkitekter AB)*

### Ny bebyggelse

Drivmedelsstationens butik- och restaurangbyggnad placeras inom detaljplanens södra delområde, indragen från gata och i vinkel mot Vinthundsvägen. Bebyggelsens placering styrs delvis av drivmedelsanläggningens riskzon på 18 meter från bensinpump, samt 25 meter från påfyllningscentral. Placeringen möjliggör en väl fungerande trafiklösning för angöring till drive thru och varuleveranser. Tvätthallen placeras i den södra delens nordvästra hörn och pumpstationerna under skärmtak strax söder om den.

Inom norra delen medges restaurang i en våning med en utökad byggrätt på cirka 115 kvm byggnadsarea mot nordost för befintlig restaurang.

I både den norra och södra delen får marken kring byggnaderna inte bebyggas med undantag för mindre skärmtak över beställningsplats och skyltpyloner (f1,f2). Med beställningsplats avses den plats dit kunder i bil kör fram för att se menyn och beställa mat via restaurangens drive thru. Inom södra delområdet får två skyltpyloner uppföras (f1) till en höjd av maximalt 15,0 meter vardera. Inom anvisad plats i norra delen får en skyltpylon uppföras (f2) till en höjd av maximalt 15,0 meter.



*Situationsplan över södra delområdet med utveckling av ny drivmedelsstation.  
(Illustration: Arkoo Arkitekter AB)*



*Situationsplan för detaljplanens norra delområden med föreslagen tillbyggnad av befintlig restaurang, komplementbyggnad och ny transformatorstation. (Illustration: Arkoo Arkitekter AB)*

### Arkitektonisk idé

Placering och utformning av ny bebyggelse styrs i stor utsträckning av funktionen och att möjliggöra en fungerande trafiklösning på platsen.

Bebyggelsen i planområdets södra del föreslås uppdelad i två volymer, en servicebyggnad med butik och matservice samt en tvätthall. Över drivmedelspumparna föreslås ett skärmtak. Butiksbyggnaden orienterar sig i vinkel med Vinthundsvägen med västgavel som riktas mot trafikplatsen och södersida mot Vinthundsvägen och Tyresövägen. Dessa föreslås utgöra de publika fasaderna mot vilken butiks- och restaurangverksamheten riktar sig (f3).

Butiksbyggnaden föreslås med pulpettak som sluttar mot nordväst och tydliggör byggnadens riktning mot sydöst samt ljusa fasader och glas- och entrépartier som accentueras av grå profiler. Tvätthallen föreslås uppföras med grå fasadskiva och rak takkant.





3D-vy från Vinthundsvägen, föreslagen drivmedelsstation med tillhörande servicebyggnad. (Bild: Arkoo Arkitekter)



3D-vy från korsningen Vinthundsvägen – Bogårdsvägen, föreslagen drivmedelsstation med tillhörande servicebyggnad. (Bild: Arkoo Arkitekter)

I relation till gårdsmiljön Lilla Sköndal är det av betydelse att ny bebyggelse inte får en dominerande karaktär över mangårdsbyggnaden. Butiksbyggnaden föreslås på ett visst avstånd från mangårdsbyggnaden. Tvätthallen hamnar närmre och höjden på byggnaden har därför anpassats i relation till mangårdsbyggnaden. För att skydda bebyggelsen inom Lilla Sköndal mot störande ljus och buller från biltrafik samt skilja av den nya anläggningen från den äldre träbebyggelsen föreslås ett plank (m1) längs norra fastighetsgränsen och ett flertal träd. Planket ska målas rött eller svart, alternativt utföras i obehandlat trä(f4).

Tillbyggnad av befintlig restaurang och den nya transformatorstationen i planens norra del utformas och placeras så att de bildar en sammanhållen helhet med övrig befintlig bebyggelse inom fastigheten. Tillbyggnaden föreslås uppföras i en stram form med rätta vinklar och med liknande kulör i grönt och valnöt som befintlig byggnad. Befintlig huskropp behåller sin exteriör.

I övrigt följer val av material, kulör och uttryck respektive verksamhets gestaltningskoncept. Transformatorstationen placeras i liv (p) med befintlig teknikbyggnad mellan parkering och naturmark.



3D-vy från nordöst, föreslagen tillbyggnad för restaurang. Beställningsplats för drive thru till höger om tillbyggnad. (Bild: Arkoo Arkitekter)



Möjlig utformning av transformatorstation. Visualiseringen visar vinnande bidrag från tävling om koncept för framtidens elnätstationer i Stockholm som utlysts av Ellevio och Stockholm stad. Bild: Gottlieb Paludan Architects



## **Gator och trafik**

### **Gatunät**

Detaljplanen innebär tillskapandet av en ny angöring från Vinthundsvägen till södra delområdet, i övrigt regleras in- och utfartsförbud mot Skarpnäckspåfarten, Vinthundsvägen och del av Bogårdsvägen.

### **Biltrafik och parkering**

Körytor och parkering anordnas på kvartersmark inom drivmedelsstationens fastighet. Trafiken föreslås ledas runt butik- och restaurangbyggnaden för angöring till drive thru norr om byggnaden. I västra delen angörs drivmedelspumpar och tvätthall, samt påfyllningszon för tankbilar. Förslaget rymmer 24 parkeringsplatser i anslutning till restaurangen, inklusive laddplatser för elbilar. Utrymme finns att anordna uppställningsplatser för bil intill tvätthallen.

Angöring och parkeringslösning för restaurangen och hotellet i norr blir till stor del oförändrad jämfört med dagsläget, med undantag för fyra parkeringsplatser som tas i anspråk för tillbyggnaden av restaurangen.

### **Kollektivtrafik**

Detaljplanen innebär inga förändringar för kollektivtrafiken i området.

### **Gång- och cykeltrafik**

För gång- och cykeltrafik föreslås angöring huvudsakligen ske via gång- och cykelkoppling i korsningen Vinthundsvägen/Bogårdsvägen. En gångkoppling på kvartersmark föreslås anordnas i södra delområdet för att möjliggöra passage mellan de olika verksamheterna inom detaljplanens södra respektive norra delområden.

### **Tillgänglighet**

Marken inom detaljplanens delområden är flackt, vilket underlättar för tillgängligheten till byggnadernas entréer. Parkeringsplats för rörelsehindrade ska anordnas inom 10 meter från entré till butik.

## **Teknisk försörjning**

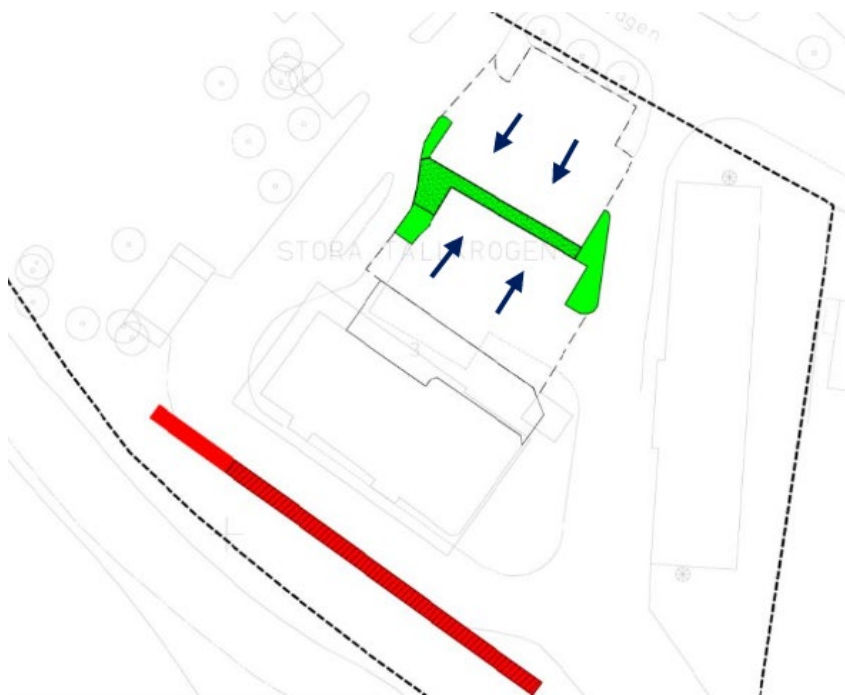
### **Dagvatten**

Planerade förändringar medför ett ökat dimensionerat flöde till följd av att naturmark exploateras och en större andel markyta hårdgörs inom detaljplanen. De dagvattenlösningar som föreslås dimensioneras så att de kan ta omhand nederbörd i enlighet med

Stockholm stads åtgärdsnivå. Hantering av dagvatten har studerats utifrån ett nordligt och sydligt delområde. Det norra delområdet berör tillbyggnad av befintlig restaurang och det södra delområdet berör drivmedelsstationens etablering.

#### *Norra delområdet*

Dagvatten föreslås avledas till två dagvattenanläggningar för rening och fördröjning innan vidare avledning till fastighetens anslutningspunkt mot det allmänna ledningsnätet. Området vid den befintliga parkeringen norr om restaurangen bedöms kunna avledas till en dagvattenanläggning mellan parkeringsytorna. Dagvatten från resterande ytor inom delområdet och berörd fastighet föreslås avledas via befintliga rännstensbrunnar och ledningsnät söderut till befintligt krossmagasin, som ersätts av ett kassettmagasin för att klara det sammantagna fördröjningsbehovet.



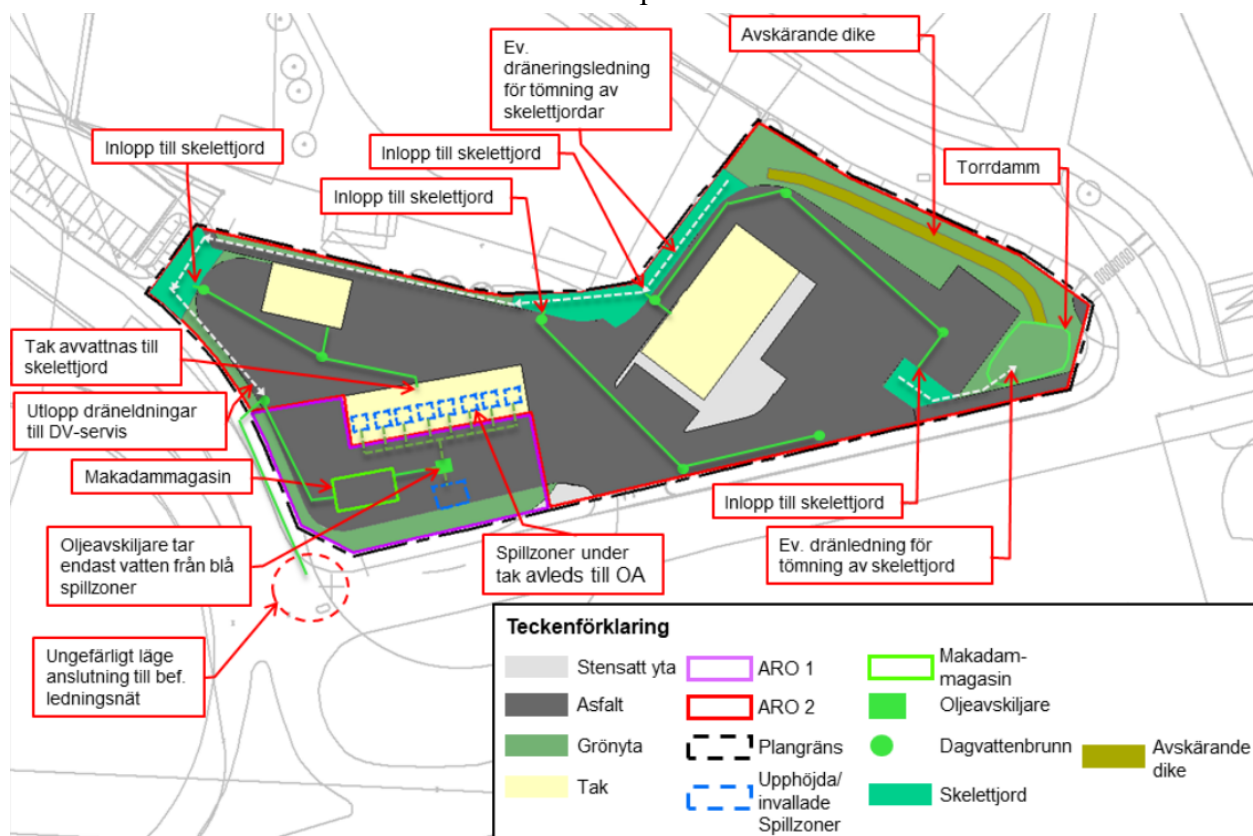
*Förslag på placeringar av dagvattenåtgärder samt ungefärligt ytbbehov i koppling till norra delområdet; pilar visar flödesvägar, skelettjordar i grönt, dagvattenkassetter delvis befintlig i rött.*

#### *Södra delområdet*

Delområdet föreslås avvattnas till ett ledningssystem som ansluts till fördröjnings- och reningsanläggningar. Dagvatten från invallade spillzoner vid pumpar och lossningsplats inom avrinningsområde 1 (ARO 1, se illustration) renas i en oljeavskiljare kopplad till ett tätt och underjordiskt makadammagasin, som vidare ansluter till det kommunala

dagvattenledningsnätet. Detta regleras i plankartan med en funktionsbestämmelse som anger att ”åtgärd som renar dagvatten från spill av föroreningar ska anordnas inom drivmedelsstationens spillzoner”. Övriga ytor inom avrinningsområde 1 kan avvattnas direkt till makadammagasinet för att inte belasta oljeavskiljaren. Inom avrinningsområde 2 (ARO 2) föreslås dagvatten avvattnas till trädplanteringar med skelettjordar samt svackdike. Då infiltrationsmöjligheterna är goda behöver eventuellt dessa inte förses med dräneringsledning.

Då det södra delområdet utgörs av ett större lågområde har markens höjdsättning justerats. För att hantera det vatten som kommer in i delområdet från uppströms områden, föreslås det anläggas ett avskärande svackdike i den nordöstra kanten av delområdet som leder vattnet runt området gräns söderut, via en torrdamm, mot Vinthundsvägen. Även trädplanteringar föreslås skålas för att skapa en avskärande funktion mot norr.



Föreslagna dagvattenhantering inom södra delområdet, (Källa: WSP)

Vattenförsörjning, spillvatten  
Detaljplanens delområden antas kunna anslutas till befintligt nät.

**El/Tele**

Uppförande av ny transformatorstation krävs för att klara drivmedelsstationens och restaurangens utökade behov.

**Energiförsörjning**

Tak kan förses med solceller eller solfångare (utöver angiven nockhöjd) som bidrar till delar av drivmedelsstationens energiförsörjning. Stationen antas kunna anslutas till fjärrvärmenätet.

**Avfallshantering**

Avfallshanteringen för drivmedelsstationen löses genom nedgrävda kärl som föreslås placeras inom kvartersmark parallellt med Bogårdsvägen och angörs via körytan som omger butik- och restaurangbyggnaden. Detaljplanen föranleder inget behov av att ändra avfallshanteringen för den befintliga restaurangen.

**Räddningstjänst**

Planförslaget beaktar behovet av framkomlighet och uppställningsplats för brandförsvarets räddningsfordon och övriga servicefordon. Avståndet mellan räddningstjänstens och punkten för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter. Föreslagna byggnader kan nås via allmänna gator eller körbar kvartersmark.

Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

Brunntättningsmaterial i form av täck-/skyddslock samt saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för dagvattenbrunnar runt drivmedelsanläggningen för såväl drivmedelsstationens egen personal, som räddningstjänsten.

**Konsekvenser****Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken.

Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen och bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Sammantaget bedöms den planerade verksamheten inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv

eller människors hälsa. Stadsbyggnadskontorets bedömning delas av länsstyrelsen.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i denna planbeskrivning.

### **Naturmiljö**

Då marken inom det södra delområdet saknar natur- och biotopvärden bedöms planförslaget innebära små negativa konsekvenser för naturmiljön. Intill de norra delområdena finns berg och vegetation som inte påverkas av detaljplanen.

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Drevviken för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas. Möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormer redovisas utifrån de delområden som dagvattenhanteringen utgår ifrån, se avsnitt om dagvatten.

#### *Norra delområdet - Tillbyggnad av befintlig restaurang*

Ett genomförande av den planerade markanvändningen bidrar utan rening till marginellt ökade föroreningsmängder i jämförelse med befintlig markanvändning. Med föreslagna dagvattenåtgärder i enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå uppnås förbättrad rening och fördröjning av dagvattnet i förhållande till befintlig markanvändning. Med föreslagen dagvattenhantering bedöms planerad markanvändning i norra delområdet inte påverka recipientens möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

#### *Södra delområdet – Etablering av drivmedelsstation*

Ett genomförande av planerad markanvändning bidrar utan rening till ökade föroreningsmängder i jämförelse med befintlig markanvändning. Med föreslagna dagvattenåtgärder i enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå uppnås en hög grad av rening i förhållande till en situation utan reningssteg. Däremot är det inte möjligt att med åtgärdsnivå uppnå lika bra rening som befintlig naturmark. Bedömningen är dock att planens genomförande inte påverkar recipientens möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormen, baserat på att en hållbar dagvattenhantering i enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå tillämpas, liksom den gör i stadens alla planer och projekt. I vissa projekt leder åtgärdsnivån till en minskad belastning i förhållande till befintlig markanvändning vilket sammantaget ger utrymme för ökad belastning, inom rimlig nivå, i andra planer.

Dagvatten från planområdet fördröjs och renas inom fastigheten genom föreslagna dagvattenlösningar, innan avledning till det kommunala dagvattenledningsnätet via anslutning vid korsningen Vinthundsvägen/Skarnnäcksåfarten. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

### **Stadsbild**

Ett genomförande av planen bedöms medföra viss påverkan på stadsbilden i den södra delen av planområdet som övergår från oexploaterad naturmark till huvudsakligen hårdgjord yta med bebyggelse. Bebyggelsens höjd innebär dock begränsad påverkan. Tyresövägen föreslås på sikt omvandlas till urbant stråk och huvudbyggnadens placering bedöms inte bidra till den utvecklingen. Läget intill en stor trafikplats motiverar dock vald placering i nuläget.

I den norra delen av planområdet bedöms påverkan på stadsbilden vara mycket begränsad då planen endast medger en mindre tillbyggnad av befintlig restaurang och ny transformatorstation. Tillbyggnaden föreslås utformas så att restaurangen ges ett sammanhållet helhetsintryck. Transformatorstationen placeras där den bedöms ge minst påverkan på stadsbilden, på två parkeringsplatser där den inramas av naturmarken i söder och finner sammanhang i riktning och funktion med befintlig teknikbyggnad i nordväst.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

I relation till gårdsmiljön Lilla Sköndal är det av betydelse att ny bebyggelse inte får en dominerande karaktär över mangårdsbyggnaden. Planens tillkommande bebyggelse placeras och anpassas i höjd i relation till mangårdsbyggnaden. För att skilja av den nya drivmedelsanläggningen mot den äldre träbebyggelsen föreslås ett rödmålat plank längs norra fastighetsgränsen och ett flertal träd. Utpekade värdebärande karaktärsdrag kopplade till Lilla Sköndal bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande.

Planområdet är beläget på cirka 250-300 meters avstånd från Skogskyrkogården och bedöms inte påverka riksintresset då planförslaget är väl avgränsat från Skogskyrkogården genom mellanliggande verksamhetsområde och Bogårdsvägen. Bebyggelsen som föreslås i planförslaget håller låg höjd och bedöms inte påverka den visuella upplevelsen från viktiga platser på Skogskyrkogården. Planförslaget bedöms inte medföra ökat



omgivningsbuller till Skogskyrkogården, dels med anledning av avståndet och dels med anledning av redan befintliga verksamheter (Drivmedelsstation nordväst om planområdet och verksamhetsområde nordöst om planområdet) och infrastruktur i form av Nynäsvägen och Tyresövägen som alstrar omgivnings- och trafikbuller.

### **Gator och trafik**

En trafikanalys har tagits fram i syfte att utreda hur trafiksituationen förändras i trafikplats Gubbängsmotet i och med etableringen av drivmedelsstationen. Analysen visar att tillkommande trafik inte kan antas påverka trafiksituationen eller riksintresset Väg 73 i större utsträckning, då trafikflödena till drivmedelsstationen utgör en mycket liten andel av det totala trafikflödet. Stockholms stad och Trafikverket för kontinuerliga diskussioner om trimningsåtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet.

### **Störningar och risker**

#### **Förorenad mark**

Förorenad mark som påträffats i södra delområdet ska åtgärdas innan eller i samband med schakt- och grundläggningsarbete. Innan antagande av detaljplanen ska det klargöras om föroreningen är en punktkälla med begränsad utbredning eller en del av en större markförorening. Innan antagande ska även åtgärder för att avhjälpa förorening föreslås och en bedömning göras om åtgärderna är realistiska och rimliga att genomföra. För att säkerställa att marken saneras före den bebyggda innehåller plankartan en bestämmelse i södra delområdet som anger att inom markanvändningen drivmedel får startbesked endast ges under förutsättning att markförorening har avhjälpes.

#### **Skyfall**

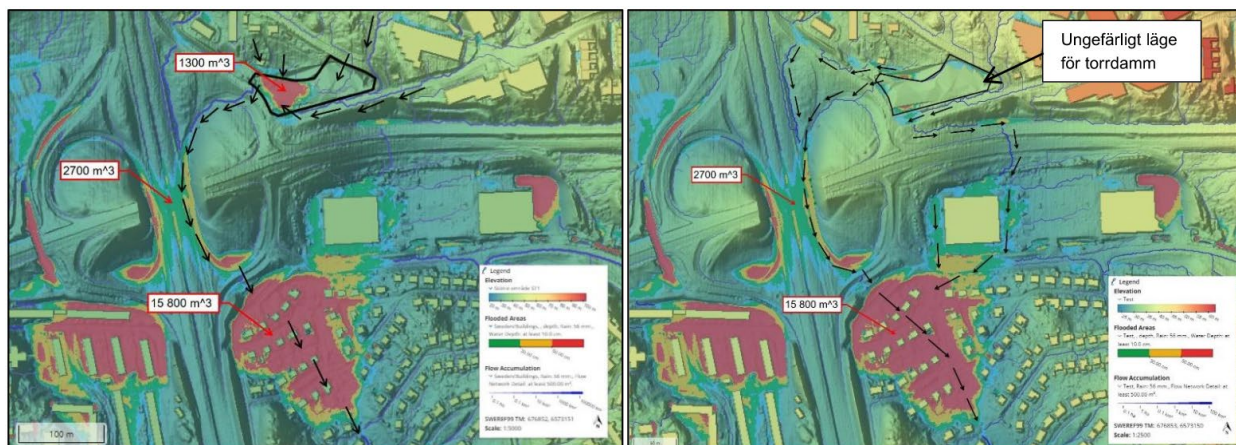
Vid ett genomförande av detaljplanen kommer antalet rinnvägar som leds mot planområdet vara oförändrat, men då den befintliga lågpunkten i områdets södra del byggs bort kommer skyfallsvattnet ledas förbi planområdet i större utsträckning än tidigare. Flödesvägarna norrifrån går ihop till en gemensam flödesväg som genom anpassad höjdsättning och ett avskärande dike leds mot den nya torrdammen i planens sydöstra del, i syfte att skydda planerad bebyggelse. Vid skyfall när dammen överbelastas rinner skyfallsvattnet söderut mot Vinthundsvägen.

Skyfallsvatten från gårdsmiljön i norr ansamlas vid planerad situation i en ny lågpunkt vid befintliga byggnader enligt skyfallsanalysen (se figur nedan). Lågpunkten bedöms däremot

inte uppstå under förutsättning att dagvattenhantering genomförs enligt förslag och att höjdsättning av marken utförs korrekt. Skålade trädplanteringar föreslås på platsen för lågpunkten för att skapa en avskärande funktion mot norr. Skyfallsvatten från gårdsmiljön ansamlas i de skålade trädplanteringarna. När dessa överbelastas leds skyfallsvatten åt sydväst mot Nynäsvägens påfart. Bedömningen är därför att ett genomförande av planen inte medför ökad översvänningsrisk för byggnader inom gårdsmiljön i norr.

Vatten som faller inom planområdet leds genom anpassad höjdsättning via skelettjordar och dike till planområdets sydvästra del. Vid skyfall när dagvattenanläggningarna överbelastas rinner skyfallsvattnet ut på påfarten mot Nynäsvägen.

Från Vinthundsvägen ändras flödesvägen på grund av markens höjdsättning inom planområdet som hindrar skyfallsvattnet från att ledas genom planområdet. Det leds i stället söderut över slänten från Vinthundsvägen mot Tyresövägen och därefter genom handelsetableringsområdet vidare nedströms mot befintligt bostadsområde söder om Tyresövägen. Skyfallsflödet genom handelsetableringsområdet förväntas bli större än i nuläget men analysen påvisar inga större förändringar av vattennivåerna i handelsetableringsområdet, se figurer nedan. Planerad torrdamm inom sydöstra delen av planområdet med syfte att omhänderta dagvatten som rinner in mot planområdet från områden uppströms förväntas medföra att del av den vattenmängd som leds över slänten vid Vinthundsvägen och vidare genom handelsetableringsområdet blir något mindre med hänsyn till torrdammens magasinkapacitet. Sammantaget är bedömningen att planförslaget inte försämrar skyfallssituationen för handelsetableringen nedströms.



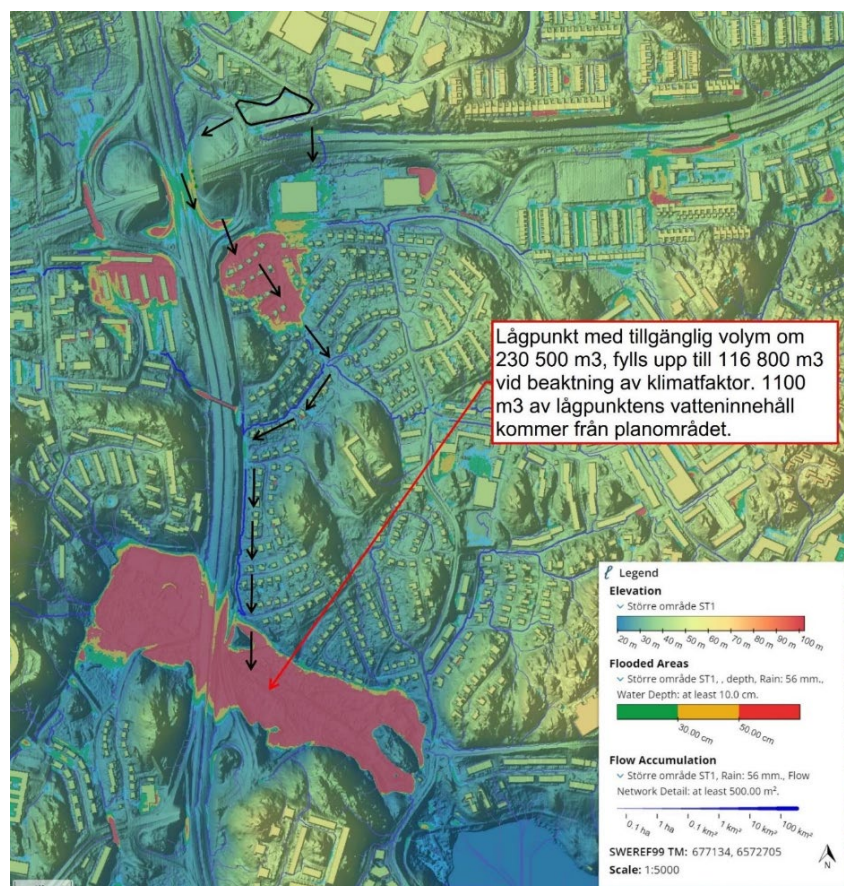
Rinnvägar och lågpunkter, nuläge till vänster och planerad situation till höger. Vid ett 100-årsregn bräddas lågpunkten i bostadsområdet och vattnet rinner vidare söderut till en större lågpunkt. (Scalgo live, 2022)  
Observera att vattenvolymerna kan vara missvisande till följd av att markmodellen inte ansluter med utjämnande kanter till befintlig mark.

För de båda undersökta scenarierna kommer lågpunkten inom det befintliga bostadsområdet söder om Tyresövägen vattenfyllas helt med en volym om cirka 15 800 kubikmeter. När lågpunkten bräddas leds skyfallsvatten vidare nedströms mot större lågpunkt längs Nynäsvägen. Lågpunkten som byggs bort inom planområdet utgör 0,95 % av den totala skyfallsvolymen i lågpunkten som ligger längst nedströms planområdet vid ett framtida 100-årsregn med klimatfaktor beaktad.

Vid ett 50-årsregn höjs vattennivån i lågpunkten i bostadsområdet söder om Tyresövägen med 3 cm efter planerad exploatering, jämfört med dagsläget. Vattendjupet i lågpunkten varierar till största del mellan 50 – 110 cm djupt.

För Trafikverkets anläggningar innebär ett genomförande av planen att vägdikena utmed Nynäsvägens påfart/avfart samt norrgående körfält behöver transportera ett högre flöde än i nuvarande situation vid skyfallsnederbörd (se figur till höger ovan). Det högre flödet bedöms inte medföra någon ökad risk för skador på Trafikverkets väg- eller dikeskonstruktioner. Vid ett 100-årsregn kommer Nynäsvägen att översvämmas vid lågpunkten längst nedströms både vid nuvarande situation och efter genomförd detaljplan. Skillnaden är att lågpunkten tillförs en ökad skyfallsvolym om 1100 m<sup>3</sup> från planområdet, vilket utgör ca 0,95 procent av den totala skyfallsvolymen i lågpunkten (se bild nedan).

Sammantaget är bedömningen att ett genomförande av planen i praktiken inte innebär en försämrad situation nedströms jämfört med nuvarande situation.



Rinnvägar och lågpunkt nedströms planområdet dit skyfall rinner vid 100-årsregn. (Scalgo live, 2022)

### Översvämningsrisker

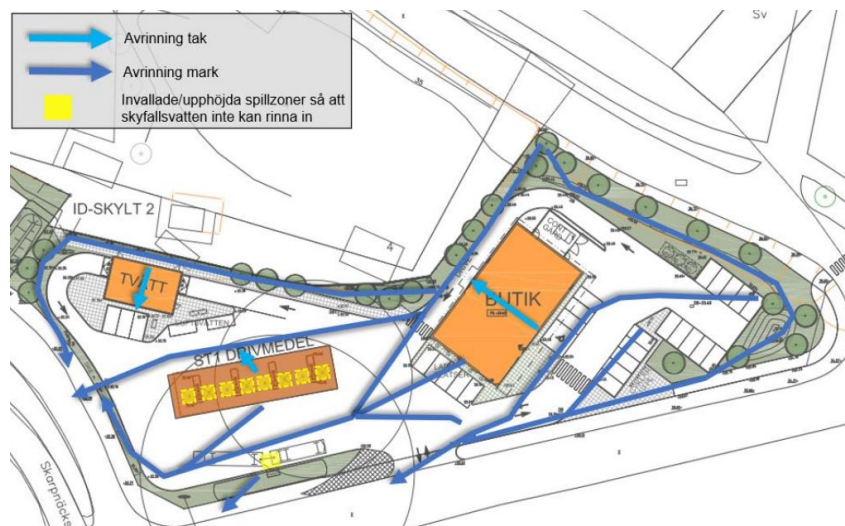
Byggnader och entréer ska ligga högre än kringliggande ytor för att säkerställa att bebyggelse inte tar skada vid skyfall.

Markens höjdsättning i södra delområdet anpassas för att säkerställa att området inte översvämmas, och att inga instängda ytor skapas, genom avledning ut mot angränsande gator vid skyfall. Drivmedelstationens spillzoner utformas invallade eller upphöjda mot kringliggande mark, för att avgränsa att flöden utifrån både vid normalregn och skyfall rinner in och spolar av ytorna och spolar ur oljeavskiljaren. I detaljprojekteringen utreds vidare hur dagvatten i denna del av området ska hanteras vid skyfall för att undvika att spillzonerna översvämmas.

Marken inom planområdets sydvästra del föreslås höjas upp så att vatten kan avrinna till angränsande gator vid skyfall och byggnader inom detaljplanen föreslås få en färdig golvnivå med



marginal från framtida, omgivande marknivå. Då marken idag lutar kraftigt från öster till väster, kommer vatten vid skyfall fortsatt rinna västerut, även om marknivåerna ändras i den västra delen av området.



*Sekundära flödesvägar vid skyfallsnederbörd inom södra delområdet.*

#### Farligt gods och drivmedelshantering

En riskutredning har tagits fram för att visa på olycksrisk kopplade till transporter med farligt gods på Nynäsvägen, Tyresövägen och Skarpnäckspåfarten. Även risker kopplade till planerad verksamhet har identifierats och analyserats.

Drivmedelsstationens olika delar är placerade med ett betryggande avstånd till varandra och leveranser av drivmedel med mera till verksamheten kör enbart en liten sträcka på en oklassad väg och passerar inga andra verksamheter. Transporterna bedöms därför inte bidra till en ökad risknivå för kringliggande områden.

Byggnader inom gården Lilla Sköndal som används för bostads- och kontorsändamål ligger inom 50 meter från drivmedelsstationen. Närmaste byggnad ligger ca 29 meter från pumparna. Till lossningsplats är avståndet ca 45 meter.

Risikanalysen av möjliga olyckor vid bensinstationens område visar att påverkan utanför stationsområdet är liten samt att befintlig bebyggelse inte påverkas. Beräknade strålningsnivåer vid olycka visar att påverkan utanför planområdet är mycket begränsad. MSB:s rekommenderade minsta skyddsavstånd inom bensinstationer tillgodoses. Placeringen av drivmedelsstationen i förhållande till befintlig bostadsbyggnad och kontorsbyggnad bedöms därför som lämplig utan vidare krav på åtgärder.

Avståndet från planområdet till Nynäsvägen och Tyresövägen, (som minst 45 respektive 40) gör att risker kopplade till dessa vägar får en begränsad påverkan på risknivån inom planområdet. Olyckor på Skarnnäcksåfarten kan dock innebära påverkan inom planområdet eftersom avståndet är litet, cirka 15 meter till restaurangen inom planens norra del och drivmedelsstationens tvätthall. Med hänsyn till det korta avståndet samt bedömd risknivå rekommenderas att åtgärder vidtas vid bebyggelse inom planområdet. Åtgärderna har säkerställts med följande bestämmelser i plankartan,

- Utrymningsväg bort från Skarnnäcksåfarten ska anordnas.
- Fasader ska utföras i obrännbart material eller i brandteknisk klass EI30.
- Fönster ska utföras i brandteknisk klass EW30. Fönster får vara öppningsbara
- Friskluftsintag ska riktas bort från Skarnnäcksåfarten.



Översikt över av- och påfartsramper utmed planområdets västra sida.

Med föreslagna säkerhetshöjande åtgärder bedöms risknivån inom planområdet och omgivningen vara tolerabel och planförslaget medför inte att människor utsätts för oacceptabla risker.



#### Skyddsavstånd till kraftledning

Kraftledning som går söder om Tyresövägen utgörs av två 220 kV-ledningar som förbinder Högdalen och Nacka. Avstånd mellan ledning och verksamhetsdelar där hantering av brandfarlig vara förekommer inom den planerade bensinstationen är ca 40-45 meter till lossningsplats och ytterligare 14 meter till mätarskåp. Avståndet mellan område där brandfarlig vara hanteras och kraftledning bedöms därmed vara betryggande.

#### Geoteknik

Uppfyllnad av mark som överstiger 0,5 meter kan komma att generera sättningar i leran vid grundläggning. Detta måste utredas i detalj när höjdsättning är fastställd.

#### Buller och ljus

För att skärma av drivmedelsanläggningen mot den äldre träbebyggelsen i lilla Sköndal och minimera störande ljus från biltrafik ska inom södra delområdet ett plank till en höjd om minst 1,8 meter uppföras i fastighetsgräns mot norr. Detta regleras med skyddsbestämmelse på plankartan (m1).

#### Barnkonsekvenser

Bebyggelsen bedöms inte ha någon negativ påverkan ur ett barnperspektiv. Marken i den södra delen saknar vistelsevärden och ligger i en bullerutsatt miljö. Ett genomförande av detaljplanen innebär begränsad påverkan i planens norra delar.

#### Tidplan

Granskning

28 juni – 5 sept 2023

Antagande SBN

juni 2023

#### Genomförande

##### Organisatoriska frågor

##### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadsnämnden genom dess stadsbyggnadskontor ansvarar för upprättande av detaljplan med tillhörande handlingar samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringsnämnden, som markägare, ansvarar för avtal och överenskommelser om exploatering och upplåtelse av mark. Stockholms stad ansvarar, genom dess förvaltningar, för anläggande, drift och skötsel av allmän platsmark.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Byggaktören ansvarar för uppförande, drift och skötsel av bebyggelse på kvartersmark liksom anslutningar mot allmän platsmark.

#### **Avtal**

Planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadsnämnden och St1 Sverige AB, samt stadsbyggnadsnämnden och Food folk Sverige AB. Nödvändiga avtal för exploatering och drift avses upprättas mellan staden och Trafikverket.

Ett tilläggsavtal till tomträttsavtalet för Stora Tallkrogen 3 ska upprättas mellan kommunen och tomträttsinnehavaren. Avtalet ska reglera villkoren för nyttjande av mark för ny transformatorstation. Marken omfattar användningsområdet för elnätsstation (E) i plankarta.

#### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att stadsplan Pl 6949 och detaljplan Dp 92019 upphör att gälla inom de områden som omfattas i denna detaljplan.

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden  
Planområdet omfattar mindre delar av fastigheten Stora Tallkrogen 3 samt del av Sköndal 2:1. Samtliga fastigheter ägs av Stockholms stad. Fastigheten Stora Tallskogen 3 är upplåten med tomträtt till Hotellia AB.

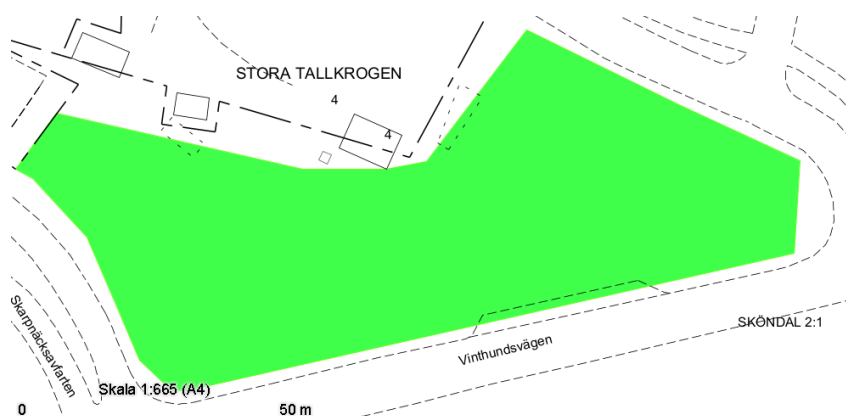
#### **Användning av mark**

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Detaljplanen möjliggör markanvändning för drivmedel, transformatorstation, restaurang och hotell inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik.

#### **Fastighetsbildning**

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning. För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov.

Del av fastigheten Sköndal 2:1 som i Stadsplan Pl 6949 är allmän plats (motortrafikområde/special område och gatumark) är i planförslaget utlagt som kvartersmark för drivmedel. Genom avstyckning från Sköndal 2:1 bildas en ny fastighet för drivmedel.



Figuren illustrerar den fastighetsbildning som blir aktuell mellan allmän platsmark och kvartersmark. Grönt område illustrerar avstyckningen från Sköndal 2:1 för en ny kvartersfastighet med ändamålet drivmedel.

### Ekonomiska frågor

Byggaktören står för kostnaden av genomförandet av exploateringen inom kvartersmark samt för återställande- och anslutningsarbeten som måste göras på allmän platsmark och som är en följd av aktörens bygg- och anläggningsarbeten inom kvartersmark.

### Tekniska frågor

Vatten, avlopp och fjärrvärme

Planerad bebyggelse ansluts till befintliga ledningssystem.

Dagvatten

Dagvatten ska i första hand omhändertas eller fördröjas på kvartersmark. Byggaktören ansvarar för dagvattenhantering i samråd med Stockholm Vatten. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Markförorening

Sanering kommer att genomföras. Villkoren regleras i avtal mellan staden och byggaktör för drivmedelsstation.

Ei/Tele

Planerad bebyggelse föreslås anslutas till befintlig nätstation i korsningen Vinthundsvägen – Bogårdsvägen, samt till ny transformatorstation inom planområdet norra del. Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u1) är avsatt i

plankartan med syfte att reservera mark så att stationen kan anslutas med ledning från allmän plats.

Befintliga teleledningar i områdets södra del anpassas till planerad anläggning alternativt läggas om utanför planområdet.

**Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från den dagen då detaljplanen fått laga kraft.