

Utlåtande 2006: RII (Dnr 311-2065/2006)

**Förslag till detaljplan för del av Gubbängen 1:1
(bussdepå vid Målkurvan) inom stadsdelarna
Gubbängen, Svedmyra och Stureby, Dp 2004-18413-54**

<p>Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande Detaljplan för del av Gubbängen 1:1 inom stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby, enligt <i>karta</i>, Dp 2004-18413-54, antas.</p>

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

Stockholms stad och Storstockholms Lokaltrafik (SL) har inlett ett samarbete som syftar till att frigöra ytor för bostadsbyggnation vid bussdepåer samt att hitta en helhetslösning för bussdepåstrukturen i Stockholms stad. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att inleda programarbete i januari 2005. Programsamrådet genomfördes under våren 2005 och plansamråd under hösten 2005. Förslaget till detaljplan ställdes ut under februari och mars 2006. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt planen och hemställer hos kommunfullmäktige att fullmäktige måtte anta planen.

Sammanfattning

Förslaget till detaljplan omfattar anläggande av en ny bussdepå med plats för ca 90 bussar vid Målkurvan i närheten av Örbyleden. Planen innehåller även utrymme för förråd till idrottsförvaltningen. För närvarande används området av idrottsförvaltningen för förråd m.m., samt av ett företag för hantering av grus- och jordmassor. Endast ett marginellt ingrepp sker i angränsande skogs-

mark och placeringen bedöms inte ha några omfattande, negativa miljöeffekter.

Under samråd och utställning har synpunkter inkommit från närboende, som vänder sig mot bussdepåns lokalisering och befarar att bussdepån kommer att ge upphov till oacceptabla störningar bland annat när det gäller buller och luftföroreningar. Fortum Distribution motsätter sig detaljplanen, som man menar kan komma att innebära begränsningar i möjligheten att öka belastningen på den luftledning som passerar området.

Bilaga 1 Planbeskrivning

Bilaga 2 Genomförandebeskrivning

Bilaga 3 Remiss- och samrådsredogörelse

Bilaga 4 Plankarta

Mina synpunkter

Det arbete som har genomförts mellan Storstockholms Lokaltrafik, markkontoret och stadsbyggnadskontoret i syfte att frigöra mark i attraktiva lägen för bostadsproduktion är bra. Planförslaget som nu ligger inför fullmäktige är resultatet av det arbetet och jag vill därför tillstyrka ett antagande av detaljplanen. Förslaget möjliggör en bussdepå i ett läge som innebär korta tomkörningssträckor för bussarna och där etableringen sker på en i huvudsak hårdgjord och ianspråktagen yta. För att stärka miljöprofilen ytterligare ser vi även gärna att solceller kommer upp på depåernas tak. Detaljplanen innebär i sig ingen ytterligare belastning på närboende då läget vid Örbyleden samt en kraftledning redan medför en belastning för de boende. Samtidigt som planarbetet har det studerats möjligheten till åtgärder för att dämpa bullret från trafik på Örbyleden. Enligt den miljökonsekvensbeskrivning som har upprättats påverkar inte detaljplanen luftkvaliteten i en sådan omfattning att miljökvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för del av Gubbängen 1:1 inom stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby, enligt *karta*, Dp 2004-18413-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 april 2006 att godkänna förslaget till detaljplan för del av Gubbängen 1:1 (ny bussdepå vid Målkurvan) inom stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby, Dp 2004-18413-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp) enligt följande.

Projektet med Bussterminalen är nödvändig och placeringen nära en stor trafikled är bra. Tveksamt är snarare den stora nybyggnad som idrottsförvaltningen nu planerar. Då detta är ett intrång i Hansvedskilen bör miljö- och hälsoskyddsnämndens utlåtande beaktas extra.

Bra vore om de stora takytorna kunde beläggas med sedum alternativt användas för solceller.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 10 april 2006 har i huvudsak följande lydelse.

UTLÅTANDE

Bakgrund till planarbetet

Stockholms stad och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har inlett ett samarbete som syftar dels till att möjliggöra bostadsexploateringar på bussdepåer i innerstaden och dels till att hitta en helhetslösning för bussdepåstrukturen i Stockholms stad. Med anledning av bristande underhållskapacitet och ökande behov av kollektivtrafik i Stockholm behöver SL bygga ut sin kapacitet med bl a fler bussdepåer.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med markkontoret gjort en inventering av tänkbara lägen för nya bussdepåer. Av elva studerade alternativ i söderort framstod alternativet vid Målkurvan som det enda realistiska. I de flesta andra har marktillgången och/eller läget i förhållande till trafikområdet förhindrat en godtagbar lösning.



För närvarande används området av idrottsförvaltningen för förråd mm, samt av ett företag för hantering av grus- och jordmassor. Idrottsförvaltningen avser behålla och utöka sin förrådsverksamhet på platsen i samband med att deras verksamhet i Fruängen flyttas för att ge plats för ny bebyggelse av bla bostäder.

Tidigare ställningstaganden

I gällande detaljplan, från 1960, är området planlagt för idrottsändamål. Avsikten när planen gjordes var att området skulle nyttjas som friluftsbad, men detta har aldrig genomförts.

På översiktsplanekartan är planområdet markerat som område för natur/park. Planförslaget är emellertid förenligt med översiktsplanens strategi att återanvända redan ianspråktagen mark samt ambitionen att skapa goda förutsättningar för ett ökat kollektivt resande.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt i januari 2005 att planarbete skulle inledas med programsamråd.

Planområdet

Planområdet omfattar ca 60 000 kvm vid Målkurvans korsning med Örbyleden intill Gubbängens IP. Området nyttjas idag till stor del för förvaring av jord- och krossprodukter, kompost, mm. En del av området används av idrottsförvaltningen för personalbodar, förråd och upplag. Planområdet är till stora delar omgärdat av vegetation och närområdet används som rekreatiomsområde. Närmaste bostadsbebyggelse, småhus, ligger med de yttersta husen drygt 100 meter nordväst om planområdet.

Planförslag

Planförslaget innebär att ca 30000 kvm planläggs som bussdepå och att ca 15000 kvm är fortsatt planlagt som idrottsområde. I den norra delen av området överförs ca 21 000 kvm från idrottsområde till naturmark.

Området planlagt för idrottsändamål behåller sin nuvarande funktion som förrådsområde och utökas något. Genom flytt av ledningsstråk möjliggörs en mer effektiv disposition av tomten och vid genomförande av planen avses nya byggnader uppföras i området. Området är tänkt att rymma förråd till idrotts- och evenemangsservice, skötselmaskiner, plogar mm samt personallokaler. Inom området får bebyggelse i högst två plan (7 m) uppföras.

Bussdepån dimensioneras för ca 90 ledbussar och ska rymma service och uppställningsplatser. Förutom uppställningsytor, verkstadsytor, tväthallar och tankplatser rymmer personallokaler och parkeringsplatser. För att uppnå en så yteffektiv anläggning som möjligt får byggnader uppföras i upp till tre plan (10 m). Huvuddelen av depån

kommer emellertid att vara obebyggd. Vid bussupställningsplatserna kommer skärmtak att anordnas.



Vy över bussdepån, med idrottsförvaltningens planerade byggnader längst upp till vänster

Konsekvenser för miljön

Planen har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan eftersom den främst ger lokal miljöpåverkan och de miljökonsekvenser som väntas uppstå kan påverkas och begränsas inom planområdet. En särskild miljökonsekvens-beskrivning har trots detta tagits fram till detaljplanen, eftersom den berör ett flertal miljöaspekter.

Planområdet ligger i en av Stockholms gröna kilar, Hanvedenkilen, men huvuddelen av planområdet bedöms ha lågt ekologiskt värde. Planområdet omfattar mindre ytor med naturmarkskaraktär. Ambitionen har varit att spara så mycket som möjligt av dessa. De ingrepp som görs kompenseras genom planteringar och anläggande av en mindre våtmark för groddjur.

Planområdet ligger inom Drevvikens avrinningsområde. Depåområdet väntas ge måttliga till höga halter av föroreningar, enligt stadens dagvatten-klassificering. Dagvattnet kommer därför att renas lokalt innan det leds till kommunens dagvattenledning. Utrymme för sedimentations- och fördröjnings-damm finns i den nordöstra delen av planområdet.

Örbyleden är den dominerande bullerkällan i området men verksamheten inom bussdepån kommer tidvis, morgon och kväll, att vara bulleralstrande. Buller inom

depån klassas som externt industribuller. Genom anläggande av en bullervall klaras gällande riktlinjer för detta vid angränsande bostäder. Depåns påverkan på trafikbullret från Örbyleden vid näraliggande bostäder bedöms vara försumbar.

Risken för att miljökvalitetsnormer för luft överskrids i området bedöms vara liten eftersom såväl Örbyleden som Målkurvan har väl ventilerade vägrum. Då bussdepån alstrar utsläpp främst vid två tider på dygnet finns viss risk för momentant förhöjda föroreningshalter.

För att minska risken för påverkan genom elektromagnetisk strålning från den kraftledning som genomkorsar området, regleras markanvändningen i området så att inga samlingslokaler eller lokaler där personer uppehåller sig får placeras närmre än 50 meter från ledningen. Med nuvarande belastning på ledningen uppnås riktvärdet 0,2 µT inom detta område.

Programsamråd

Stadsbyggnadsnämnden beslöt i januari 2005 att planarbete skulle inledas med programsamråd vilket ägde rum våren 2005. Efter programsamråd bearbetades förslaget med anledning av inkomna synpunkter bl a för att minimera intrång i naturmark, kompensera ekologiska värden såsom leklokal för grodor, samt minska störningar från verksamheten.

Plansamråd

Plansamråd genomfördes under hösten 2005. Förslaget mötte kritik från närboende, som bl a ifrågasatte lokaliseringen av bussdepån och befarade ökat buller och försämrad luftkvalitet. Fortum Distribution motsatte sig planförslaget som man menar riskerar att begränsa framtida belastningsökningar på den kraftledning som löper genom området. Förslaget mötte förhållandevis lite kritik från övriga remissinstanser, som dock betonade vikten av att ytterligare studera och genomföra föreslagna kompensations-åtgärder samt att begränsa påverkan på näraliggande bostadsbebyggelse och minimera ingreppen i naturmark.

Flertalet av synpunkterna kunde hanteras genom förtydliganden och mindre justeringar, samt vidare studier av grönkompensation och buller. Efter plansamrådet reviderades förslaget så att området närmast befintlig kraftledning inte ska användas för personintensiv verksamhet. Plankartan justerades genom att byggnadshöjden för bebyggelsen inom idrottsområdet sänktes och det byggbara området inom bussdepån utökades mot Målkurvan. Depåns utbredning minskades något.

Utställning

Planförslaget ställdes ut under februari och mars 2006. Under utställningen inkom endast ett fåtal yttranden. Fortum Distribution och de närmast berörda grannarna inkom med ytterligare skrivelser, där man står fast vid tidigare kritik mot planförslaget.

De närboende upprepade önskemål om ett program för mätningar av buller, luftföroreningar och elektromagnetisk strålning i området. Man tillförde dessutom nya synpunkter när det gäller höjden på bebyggelsen, som man menar skall vara högst två våningar i hela området, och påpekar att det krävs omfattande åtgärder för att lösa trafiksäkerheten vid korsningen Målkurvan/Örbyleden.

Synpunkter inkomna under utställningen har inte föranlett några revideringar av planförslaget inför antagandet utom en mindre justering av administrativ karaktär i planbeskrivningen efter muntliga synpunkter från länsstyrelsen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att närmast berörda boende samt Fortum Distribution AB ställer sig kritiska till förslaget, men att remissinstanserna över lag inte har några erinringar mot detaljplanen. Flertalet av de synpunkter som inkommit under program- och plansamråd har kunnat hanteras genom förtydliganden och mindre justeringar i MKB och planbeskrivning. Synpunkter inkomna under utställningen föranleder inga ändringar av planförslaget.

Kontoret ställer sig positiv till förslaget, som möjliggör en bussdepå i ett läge som innebär korta tomkörningssträckor för bussarna och som huvudsakligen utgörs av en redan ianspråktagen, dåligt nyttjad yta. Stor vikt har lagts vid att skapa en så yteffektiv bussdepå som möjligt och utformningen av skyddsvallar och grönkompensationsåtgärder har studerats och bearbetats successivt under planprocessen.

Bussdepåns lokalisering och förenlighet med stadens mål

Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget föregåtts av en noggrann utredning av alternativa lägen för bussdepån, där ett flertal lokaliserings-aspekter bedömts och vägts samman. Planförslaget är förenligt med översiktsplanens strategi att återanvända redan ianspråktagen mark samt ambitionen att skapa goda förutsättningar för ett ökat kollektivt resande. På översiktsplanekartan är emellertid planområdet markerat som natur eller parkmark. Förslaget innebär en sammanvägning av dessa intressen, där kollektivtrafiken och möjligheten att nyttja redan exploaterad mark har bedömts väga tyngst. Genom de grönkompensationsåtgärder som föreslås bedöms ingreppen i den gröna kil som går över planområdet bli acceptabla.

Påverkan på närboende

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att närboende i Brf Läskappret idag är utsatta för flera störningar i form av buller, luftföroreningar och elektromagnetisk strålning. Detaljplanen bedöms dock inte i sig innebära någon oacceptabel eller påtaglig påverkan på bostäderna. Frågan om program för mätningar av buller, luftkvalitet och magnetfält kan inte tillgodoses inom ramen för detaljplanen eller det aktuella projektet. Den elektromagnetiska strålningen påverkas inte av detaljplanen och luftkvaliteten bedöms, enligt MKBn, inte påverkas i en omfattning som gör att miljökvalitetsnormer riskerar att överskridas.

De bullerstörningar som uppkommer till följd av bussdepån åtgärdas inom planområdet genom i detaljplanen beskrivna åtgärder. Depån är anmälningspliktig och omfattas av riktvärden för externt industribuller. I den mån störningar uppstår, som innebär att riktvärdena överskrids, är verksamhetsutövaren skyldig att åtgärda dessa.

Möjliga åtgärder för att dämpa bullret från trafik på Örbyleden vid angränsande bostäder, utanför planområdet, har studerats parallellt med detaljplanearbetet. Staden och SL är inriktade på att i samband med genomförandet av detaljplanen förlänga bullervallen vid Örbyleden, genom att nyttja schaktmassor från anläggandet av depån. Det är dock ingen fråga som påverkar utformningen av detaljplanen eller har direkt koppling till den verksamhet som möjliggörs genom denna.

Bebyggelse vid kraftledning

Genom att i detaljplanen begränsa användningen till icke personintensiv verksamhet närmast kraftledningen innebär planförslaget att större hänsyn tas till magnetfältet runt ledningen än i gällande plan, där en sådan begränsning saknas. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är rimligt att ytterligare öka skyddsavståndet till kraftledningen för att ta hänsyn till ett eventuellt framtida ökat nyttjande av kraftledningarna. Kontoret vidhåller att den föreslagna detaljplanen inte i sig kommer att medföra att behovet av framtida åtgärder på ledningen ökar, eftersom näraliggande bostäder i anslutning till ledningen redan idag kan befaras vara utsatta för elektromagnetisk strålning över stadens riktvärde 0,2 μ T. Framtida åtgärder för att begränsa magnetfältets utbredning och kostnadsansvaret för dessa är inte en detaljplanefråga.

Byggnadshöjd

Avsikten vid utformningen av bussdepån har varit att skapa en så yteffektiv anläggning som möjligt. Möjligheten att uppföra byggnader i tre plan inom depån bidrar till detta. Kontoret anser detta, tillsammans med områdets höjdförhållanden där marken stiger i skogen öster och norr om depån, motiverar en högre byggnadshöjd än inom idrottsområdet.

PLANBESKRIVNING

Ytterstaden
Anna-Stina Bokander
tfn 08-508 26265
anna-stina.bokander@sbk.stockholm.se

2006-02-09
reviderad efter utställning 2006-04-10

Dp 2004-18413-54

Detaljplan för

Del av Gubbängen 1:1 mm

i stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby

i Stockholm

Dp 2004-18413-54

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser, Dp 2004-18413-54

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Samrådsredogörelse

Miljökonsekvensbeskrivning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

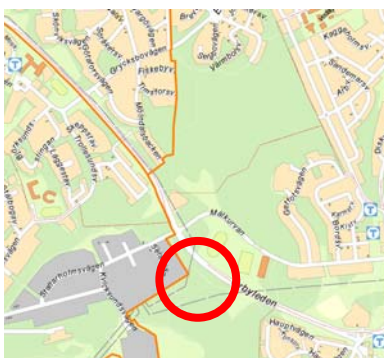
Planförslaget syftar till att utnyttja redan ianspråktagen mark för att göra det möjligt att anlägga en ny bussdepå för ca 90 bussar i Gubbängen, vid Målkurvan (fd Majrovägen).

Planförslaget innebär att ca 45 000 kvm planläggs som kvartersmark för idrottsändamål, trafikändamål respektive transformatorstation, samt att ca 23 000 kvm planläggs som allmänplatsmark för natur. Naturdelarna omgärdar kvartersmarken i väster och norr och gränsar mot befintliga bostäder och naturmark.

PLANDATA

PLANOMRÅDETS LÄGE OCH OMFATTNING

Planområdet ligger utmed Örbyleden, ca 900 meter väster om Gubbängens tunnelbanestation. Området omfattar ca 68 000 kvm, av vilket huvuddelen ligger på fastigheten Gubbängen 1:1 och en mindre del på Örby 4:1.



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Hela området ägs av Stockholms stad. Avsikten är att SL ska förvärva den fastighet som bildas för bussdepån när planen genomförs.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 1999

Översiktsplan 1999 har som en av sina ambitioner att i första hand utnyttja redan in-
språktagen mark för bebyggelse och anläggningar. En annan ambition är att skapa
goda förutsättningar för kollektivtrafiken. På översiktsplanekartan är det aktuella om-
rådet emellertid markerat som natur eller park. Planförslaget innebär att de nämnda
ambitionerna uppfylls, men samtidigt att avsteg görs från översiktsplanens markan-
vändningskarta.

DETALJPLAN

För området gäller PL 5201 från år 1960. Föreskriven användning för området är id-
rottsändamål. Avsikten när planen gjordes var att området skulle nyttjas som frilufts-
bad, för högst 3000 besökare, med tillhörande parkeringsplatser. Genomförandetiden
för planen har gått ut.

BAKGRUND

Stockholms stad och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har inlett ett samarbete som
syftar dels till att möjliggöra bostadsexploateringar på bussdepåer i innerstaden och
dels till att hitta en helhetslösning för bussdepåstrukturen inom Stockholm stad. Med
anledning av bristande underhållskapacitet och ökande behov av kollektivtrafik i
Stockholm behöver SL bygga ut sin kapacitet med bl a fler bussdepåer.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med markkontoret (fd gatu- och fastighets-
kontoret) gjort en inventering av tänkbara lägen för nya bussdepåer. För busstrafiken i
söderort fanns elva förslag till alternativa depålägen vars trafik- och tekniska förutsätt-
ningar, dvs bl a marktillgång, omgivningspåverkan, tillgänglighet och läge i förhållan-
de till trafikområdet, utvärderades av SL. Av dessa framstod alternativet vid Målkur-
van som det enda realistiska. I de flesta andra har marktillgången och/eller läget i för-
hållande till trafikområdet förhindrat en godtagbar lösning.

För närvarande används området av idrottsförvaltningen för förråd mm, samt av ett
företag för hantering av grus- och jordmassor. Idrottsförvaltningen avser behålla och
utöka sin förrådsverksamhet på platsen i samband med att deras verksamhet i Fruäng-
en flyttas för att ge plats för ny bebyggelse av bl a bostäder.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt i januari 2005 att planarbete skulle inledas med pro-
gramsamråd vilket ägde rum våren 2005. Efter programsamråd bearbetades förslaget
med anledning av inkomna synpunkter bl a för att minimera intrång i naturmark, kom-
pensera ekologiska värden såsom leklokal för grodor, samt minska störningar från
verksamheten.

Efter plansamråd hösten 2005 har förslaget förtydligats om att område närmast befintlig kraftledning inte ska användas för personintensiv verksamhet. Planförslaget har justerats avseende byggrätt; dels har högsta höjd sänkts delvis, dels har mark som inte får bebyggas minskat. Planbeskrivning och MKB har kompletterats med behovsbedömning av MKB enligt MKB-förordningens bilaga 2.

Utformningsförslaget har ytterligare studerats för att ge bussdepåns servicebyggnad möjlighet till genomkörning samtidigt som depåns storlek minskas något. Mer noggranna studier av gångstråk, vallar och skyddsplanteringar har gjorts.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Planområdet ligger mellan Örbyleden och Majroskogen, norr om Målkurvan. I sydväst gränsar området direkt till Örbyleden, och söder om Örbyleden ansluter Fagersjöskogen.

Planområdet nyttjas idag till stor del för förvaring av jord- och krossprodukter, kompost mm. En del av området används av idrottsförvaltningen för personalbodar, förråd och upplag.

Planområdet är till stora delar omgärdat av vegetation och närområdet används som rekreationsområde. Längs planområdets nordvästra gräns finns en gångväg och öster om området går en mindre skogsstig. Söder om Målkurvan ligger Gubbängens IP med speedwaybana.

Inom området finns inga kända fornlämningar.

Närmaste bostadsbebyggelse, småhus, ligger med de yttersta husen ca 100 meter nordväst om planområdet. Det är förhållandevis långt till service och tunnelbana. Närmast är Gubbängens centrum knappt 1 kilometer bort. Busshållplats finns på Målkurvan vid planområdet och idrottsplatsen.



Planområdets avgränsning

Bebyggelseområden

Under planarbetet har möjligheterna till ett effektivt utnyttjande av marken studerats. SL och idrottsförvaltningen har tillsammans tagit fram ett förslag där så lite yta som möjligt tas i anspråk för att minimera ingrepp i befintlig naturmark. Det har också varit en viktig ambition att minimera störningar från anläggningarna mot gångvägen och de närmast liggande bostäderna i nordväst.

Idrottsområde

En del av planområdet får fortsatt användning som idrottsområde. En mindre del av det parkområde som ligger sydväst om planområdet överförs dessutom till kvartersmark för idrottsändamål. Totalt omfattar idrottsområdet därmed ca 15 400 kvm. Idag nyttjar idrottsförvaltningen endast ca 8000 kvm av området. Planen möjliggör därmed en utökning av idrottsförvaltningens verksamhet. Dessutom avses underjordiska led-

ningar flyttas och planen ändras så att de byggbara ytorna utökas. Bruttoytan inom området får uppgå till 6 000 kvm och byggnaderna uppförs med högst 7 meters byggnadshöjd. Tanken är att området, liksom idag, skall nyttjas som ett komplement till idrottsverksamheten. Det ska bland annat rymma förråd till idrotts- och evenemangsservice, skötselmaskiner, plogar mm samt personallokaler. Några ur personalen kommer dagligen att vara på plats under hela sin arbetstid, annan personal kommer kortvarigt att uppehålla sig på området och i personallokalerna. För att minska risken för påverkan genom elektromagnetisk strålning från den kraftledning som genomkorsar området, regleras markanvändningen i området så att inga samlingslokaler eller lokaler där personer uppehåller sig, till exempel kontorslokaler, får placeras närmre än 50 meter från ledningen.



Flygperspektiv från sydöst , White arkitekter



Östfasad bussdepå, White arkitekter

Bussdepå

Den planerade bussdepån förläggs i huvudsak till nuvarande massupplagsområde och kommer att omfatta ca 29 600 kvm. Bussdepån dimensioneras för ca 90 ledbussar och ska rymma service och uppställningsplatser. Fordonen ska tvättas, tankas och underhållas inom depån. Förutom uppställningsytor, verkstadsytor, tvätthallar och tankplatser fordras också utrymme för trafikpersonal och administrativ personal, samt bilparkering för dessa. Omkring 25 personer kommer att arbeta inom bussdepån med fordonsservice och ca 120 busschaufförer kommer dagligen att utgå från depån.

Depån utformas för att på ett optimalt sätt placeras mellan naturmark och Idrottsförvaltningens tomt. Detaljplanen möjliggör en flexibel användning av depån, med en byggrätt på 8 000 kvm bruttoyta. Utformningsförslaget bygger på att lokaler för buss-service placeras centralt med genomkörningsmöjlighet för att minimera markåtgång och skapa en god logistik. Personal- och administrationslokaler avses placeras närmast personalparkering och infart vid Målkurvan. Tankningsstation föreslås förläggas i depåns norra del. Uppställningsplatserna avses att utrustas med skärmtak. Dessa får uppföras utöver angiven byggrätt. Depån avses belysas med riktat ljus under skärmtak och från låga belysningsstolpar. Bussdepån kommer att vara inhägnad av säkerhets-skäl.

Depån ligger lägre än den närmast anslutande naturmarken vilket ger en viss ljud-reducering mot närmast liggande bostäder. Ytterligare ljudreducering löses med en naturmarksliknande vall i fastighetsgräns mot nordväst.

Byggnadshöjden regleras till högst 10 meter. Syftet med detta är att möjliggöra lokaler ovanpå verkstadsbyggnad för att effektivisera markutnyttjandet. Övrig bebyggelse avses göras lägre.

Naturmark

Planområdets nordvästra och nordöstra delar är idag grönyta. Dessa avsätts som naturmark i planförslaget. Gränsen mellan grönyta och ianspråktagen mark har justerats något. Vegetationskompletteringar avses göras inom naturmarken (se bilaga 2, landskapsplan). I nordväst avses en naturliknande vall med vegetation göras som avskärmning mot gångstråket och bostadsbebyggelsen. Befintliga gångstigar i nordväst respektive nordöst behålls med några justeringar.

I vattensamlingar på nuvarande massupplagsområde har skyddsvärda groddjur konstaterats. Då detta område blir mark för depå föreslås att nya lekvatten för amfibier anläggs på naturmarken.

En skogskulle i sydväst föreslås minskas något, vegetationskompensation föreslås göras med plantering på tomtmark utmed Målkurvan för att förbättra spridningssambandet.

Trafik och parkering

Anläggningarna kommer att trafikförsörjas via Örbyleden med infart från Målkurvan. Två separata in- och utfarter planeras med avsikten att minska olycksrisken genom att separera busstrafiken från biltrafiken till och från personalparkering och idrottsförvaltningen. Infarten för busstrafiken till depån är förlagd mot slutet av kurvan så långt från Örbyledens trafik Korsning som möjligt för att minimera störningar i trafiken. En gemensam infart till personalparkeringarna för idrottsförvaltningen respektive bussdepån föreslås förläggas något närmare Örbyleden. Mellan de båda planerade in- och utfarterna har planen bestämmelse om utfartsförbud.

Parkering anordnas på tomtmark. För idrottsförvaltningen har behovet beräknats till totalt ca 24 platser för personal på området respektive med området som bas. För bussdepån har behovet beräknats till cirka 90 vilket ska räcka för såväl den personal som arbetar permanent inom depån som för bussförare.

Ett gång- och cykelstråk går längs Örbyleden intill planområdet. I planområdets nordvästra del ansluter en gångväg från Majroskogen till gc-vägen längs Örbyleden. Läget för anslutningen föreslås flyttas norrut. I samband med planens genomförande avses en refug anläggas vid övergångsstället över Målkurvan vid korsningen med Örbyleden, för att öka säkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

I Målkurvan finns befintliga vatten- och dagvattenledningar, som de nya anläggningarna kan anslutas till. Anslutning av el och tele antas kunna ske till befintliga nät. En ny nätstation planeras vid Målkurvan i planområdets sydöstra del. Fjärrvärme finns att ansluta till i Örbyleden.

Inom planområdet finns idag allmänna underjordiska ledningar för el, dagvatten, vatten och stadsgas. Ledningsomläggningar är nödvändiga för att genomföra planförslaget. Ett nytt ledningsstråk föreslås genom planområdet. Mark för ledningsstråket avsätts som u-område på kvartersmark.

Över planområdet går en 220 kV luftkraftledning som avses vara kvar (se vidare under Miljökonsekvenser).

Dagvatten skall enligt planbestämmelse omhändertas lokalt. Dagvatten från uppställningsytor ska avskiljas från eventuella oljeföroreningar. Geoteknisk undersökning har visat att infiltrationsmöjligheterna kan vara begränsade på grund av ett relativt tätt lerlager. I SLs utformningsförslag finns därför plats för fördröjnings- och sedimentationsdamm avsatt i planområdets sydvästra del (se vidare under Miljökonsekvenser).

AVFALLSHANTERING

Avfallshantering föreslås ske inom varje fastighet. Tillgängligheten för sophämningsfordon är god, då såväl idrottsförvaltningens område som bussdepån är anpassad för större fordon.

MILJÖKONSEKVENSER

Detaljplanens genomförande innebär i huvudsak lokal miljöpåverkan. De miljökonsekvenser som väntas uppstå till följd av planen är möjliga att påverka och begränsa inom planområdet. Det för kvartersmark ianspråktaga området saknar naturvärden av större betydelse och den planerade verksamheten bedöms inte medföra någon väsentlig påverkan på människors hälsa. Planen bedöms därför inte medföra betydande miljöpåverkan enligt de kriterier som anges i MKB-förordningen (SFS 2005:356, bilaga 4). En MKB enligt miljöbalken bedöms därför inte vara nödvändig att ta fram till detaljplanen.

En ändring i 5 kap 18 § PBL har införts för planer som formellt påbörjats efter den 1 maj 2005 och som medger viss mark- användning, tex parkeringsanläggningar. Ändringen innebär att en bedömning av om huruvida planen medför betydande miljöpåverkan eller ej, och därmed kräver en MKB enligt miljöbalken, skall göras även utifrån kriterierna i MKB-förordningens bilaga 2. Inte heller enligt kriterierna i bilaga 2, där verksamheten och dess miljöpåverkan är väsentliga, bedöms dock planförslaget innebära betydande miljöpåverkan, då buller mot bostäder avskärmas samt spill och avfall tas om hand.

Bland de överväganden som gjorts vid valet av läge för bussdepå har depåns placering i förhållande till aktuellt trafikområde haft stor betydelse. Det valda läget innebär korta anslutningsvägar och minimal tomkörning till och från depån för de olika busslinjerna inom trafikområdet, vilket totalt sett ger de mest effektiva körrörelserna och förhållandevis låg miljöpåverkan. Planens innehåll, samt planområdets läge i förhållande till ett område av kommunalt rekreativt värde innebär dock att hänsyn måste tas till ett flertal miljöaspekter. En särskild miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram till planen.

Inför programsamrådet gjordes en bedömning av miljöfrågor av miljö- och hälso-skyddskontoret. Av denna framgick att naturmark, buller, dagvatten och eventuella markföroreningar är de väsentligaste miljöaspekterna att belysa. Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar även luftföroreningar, elektromag-netiska fält samt säkerhet mot olyckor. I följande stycken sammanfattas huvuddragen i denna.

Ekologi, friluftsliv, landskapsbild

Naturvärdena i planområdet bedöms vara av lokal, ej regional, betydelse. På Stockholms Grönkarta har huvuddelen av planområdet bedömts ha lågt ekologiskt värde. Skogspartierna i och kring planområdet räknas som värdefulla naturmiljöer då de ingår i en av Stockholms gröna kilar, Hanvedenkilen. Dungarna är viktiga för att knyta samman det spridningssamband för skogslevande arter som går från Fagersjöskogen

mot Majroskogen. Groddjur som är skyddsvärda enligt stadens artlista har konstaterats i vattensamlingar och dikessystem på planområdet.

Ambitionen med planförslaget är att bevara så mycket som möjligt av skogsparterna i området. Särskild tonvikt har lagts vid bevarandet av Majroskogens bryn i planområdets nordöstra del vilken sparas helt, samt bryn och slänter i nordväst där delar av skogsbevuxen mark tas i anspråk och nyplantering föreslås ske. Skogskullen i sydväst föreslås minskas något, vegetationskompensation görs genom planteringar inom naturmark och utmed Målkurvan på kvartersmark.

De vattensamlingar som idag används som leklokal och livsmiljö för groddjur föreslås förbättras och flyttas till en annan del av planområdet, ca 50-100 m från nuvarande placering.

Bussdepåns belysning avses vara låg och riktad för att minimera ljusstörningar.

Mark och vatten

Området ligger delvis på ett svallgrusparti, underlagat av ett relativt tätt lerlager som är upp till 12 m tjockt. Inslag finns av morän, samt gnejsberg i dagen. I området finns även fyllnadsmassor av okänd kvalitet. Enligt berggrundskarta utgörs berggrunden av metagråvacka och glimmerskiffer med inslag av granit eller xenolit. Dessa bergarter innebär ingen risk för förhöjda radonhalter, men jordarten är delvis genomsläpplig för radongas (friktionsjord).

Planområdet tillhör avrinningsområdet för Drevviken. Vattnet leds idag orenat till sjön via en allmän dagvattenledning i planområdets sydöstra del. Drevviken klassas av Stockholm Vatten som en känslig recipient.

Bussdepåområdet (förutom verkstadsutrymmen) räknas till större parkeringsanläggning och terminalområde och bedöms ge måttliga till höga halter av föroreningar enligt stadens dagvattenklassificering. Parkeringsytorna och trafiken kommer att ge ökade utsläpp av bland annat oljeföreningar och metaller. Dagvatten kommer därför att renas lokalt innan det tillförs kommunal dagvattenledning. Utjämning av vattenflöden från hårdgjorda ytor, samt en viss rening av utgående vatten, ordnas inom området i form av en sedimentationsbassäng där partiklar och partikelbundna föroreningar avskiljs.

Spill av miljöfarliga vätskor som hanteras inom anläggningarna kommer att samlas upp och behandlas i oljefilter innan det tillförs LOD-anläggningen och befintlig dagvattenledning. Platser där miljöfarliga vätskor hanteras förses med tak. Vatten till fordonstvätt och verkstäder recirkuleras och/eller renas separat.

Buller

Dominerande bullerkälla i planområdet och omgivningarna är Örbyleden, som på den vägsträcka som passerar planområdet idag belastas med 27000 fordon per dygn. Bullernivåerna på Örbyleden har uppmätts till mellan 71 och 75 dB vid vägkanten. Speedwaybanan söder om planområdet ger upphov till momentant förhöjda bullernivåer. Nuvarande upplagsverksamhet inom planområdet ger buller från tunga maskiner och fordon dagtid.

Buller från bussdepån förväntas förhöja ljudnivåerna på morgnarna, samt på kvällen, men blir låga på natten. Strävan har varit att utforma depån på ett sådant sätt att bullerstörningarna till närliggande bostäder blir så små som möjligt. Bullernivåerna från bussdepån vid bostäderna får inte överskrida riktvärdena för externt industribuller, vilka framgår av nedanstående matris:

<i>Högsta ljudnivå, dB(A)</i>	<i>Ekv. nivå</i>			<i>Max. nivå</i>
<i>Vardag klockan</i>	<i>07-18</i>	<i>18-22</i>	<i>22-07</i>	<i>kl 22-07</i>
<i>Sön- och helgdag</i>		<i>07-22</i>	<i>22-07</i>	
Nivå vid bostäder	50	45	40	55

Dämpning av buller från depån krävs för att inte riktvärdena skall överskridas tidigt på morgonen, innan klockan 7.00. En vall placeras i den nordvästra delen av planområdet för att avskärma buller vid den angränsande gångvägen och bostäderna. Ytterligare bullerskydd kan, om så krävs, sättas i fastighetsgränsen. Gällande riktvärden kan därmed innehållas vid bostäderna vad avser påverkan från planområdet. Vid promenadstråk och slänter i nordost är ljudet på grund av topografin svårare att skärma av och avståndet till bullerkällan är kortare.

En ökad trafik på Örbyleden på grund av bussdepån beräknas ge ingen eller mycket liten skillnad i ljudnivå. Antalet fordon på vägen beräknas öka med 1-2%, men mot bakgrund av den totala trafikbelastning blir ökningen i ljudnivå försumbar.

Luft

Den dominerande källan till luftföroreningar i området är Örbyleden. Partikelhalten, på den vägsträcka som passerar planområdet, har uppmätts till 39-50 µg/m³, och halten kvävedioxid beräknas 2006 uppgå till 24-36 µg/m³. Halten av bensen i området är mycket låg (0,8 µg/m³). Örbyleden och Majrovägen är båda öppna gaturum vilket sänker koncentrationen av luftföroreningar i vägrummet.

Trafiken till planområdet kommer att utgöras av depåns bussar, idrottsförvaltningens fordon, samt personalens bilar. Risken för att miljö kvalitetsnormer överskrids på eller i närheten av planområdet i till följd av planförslagens genomförande bedöms vara liten. Depån och dess tillfarter kommer att ge utsläpp huvudsakligen vid två tillfällen på dygnet. Det innebär låga dygnsmedelvärden, trots att en viss risk föreligger för momentant förhöjda halter.

Elektromagnetiska fält

En 220 kV luftkraftledning löper längs planområdets södra del, utmed Örbyleden. Längs vägen mellan SL:s och idrottsförvaltningens områden finns 2 stycken 11 kV högspänningskablar och en 400 V lågspänningskabel nedgrävda.

För Stockholms stad gäller att ingen ny produktion sker av bostäder, skolor mm där magnetfältsnivån överstiger 0,2 mikrottesla (µT). En mätning av befintliga magnetfält i

planområdet har gjorts, som visar att detta gränsvärde riskerar att överskridas inom ett område av knappt 50 meter från luftkraftledningarna. För att säkerställa att inga arbetsutrymmen eller andra lokaler där personal uppehåller sig länge placeras inom områden som utsätts för elektromagnetisk strålning över angivet riktvärde införs begränsningar av idrottsområdets användning i området inom 50 meter från kraftledningarna.

Risk och säkerhet

En översiktlig riskbedömning har tagits fram som underlag för den MKB som tagits fram till detaljplanen. Bussdepån är anmälningspliktig enligt miljöbalken. Vid planens genomförande kommer en fördjupad riskutredning att utföras för hantering av explosiva och brandfarliga varor.

Örbyleden är transportled för farligt gods. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer bör 25 meter lämnas byggnadsfritt vilket uppfylls med planförslaget.

I ny planering rekommenderas ett avstånd på 100 m mellan bensinstationer (risker likvärdiga en bussdepå) och bostadsbebyggelse. I planförslaget ligger depån drygt 150 meter från närmsta bostadsbebyggelse.

MEDVERKANDE

Planförslaget har tagits fram på stadsbyggnadskontorets ytterstadsavdelning i samverkan med en arbetsgrupp med representanter från markkontoret, idrottsförvaltningen, SL, Structor samt White arkitekter.

Bengt Andrén
planchef

Anna-Stina Bokander
planarkitekt

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Ytterstaden

2006-02-09

Dp 2004-18413-54

Anna-Stina Bokander

tfn 08- 508 26265

anna-stina.bokander@sbk.stockholm.se

Detaljplan för del av

Del av Gubbängen 1:1 mm

i stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby

i Stockholm

Dp 2004-18413-54

HANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser, Dp 2004-18413-54

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Samrådsredogörelse

Miljökonsekvensbeskrivning

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

samråd 3:e kvartalet 2005

utställning 1:a kvartalet 2006

antagande 2:a kvartalet 2006

Genomförandetid

Planens genomförandetid slutar 15 år efter att planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov. Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Genomförandet regleras i en kommande överenskommelse om exploatering mellan staden, via markkontoret, och byggherren (SL).

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägförhållanden

All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad.

Fastighetsbildning

Planområdet omfattar idag en del av Gubbängen 1:1 och en minde del av Örby 4:1. Vid planens genomförande avses två nya fastigheter bildas. Område för trafikändamål skall utgöra en ny fastighet som bildas genom avstyckning från Gubbängen 1:1. Område för idrottsändamål skall utgöra en ny fastighet som bildas genom avstyckning från Gubbängen 1:1 och Örby 4:1.

Fastighetsbildning skall vara genomförd innan bygglov beviljas.

Servitut mm

Inom område betecknat g på plankartan skall gemensam infart säkerställas, antingen genom bildande av gemensamhetsanläggning eller genom servitut.

u-områden införs i planen där nya ledningar avses dras fram på kvartersmark. Rätten att ha allmänna ledningar inom kvartersmark säkras genom ledningsrätt eller avtalsservitut.

EKONOMISKA FRÅGOR

SL förvärvar fastigheten för trafikändamål efter genomförd fastighetsbildning. Fastigheten för idrottsändamål avses behållas i stadens ägo och förvaltas av idrottsförvaltningen.

Byggherren (SL respektive idrottsförvaltningen) ansvarar för och bekostar byggnation och övriga anläggningar inom kvartersmark, samt de anpassningar som krävs till omgivande kvartersmark och allmän platsmark.

Staden ansvarar för och bekostar flytt av ledningar och iordningställande av allmän plats, naturmark, inom planområdet.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, stadsgas, tele och el finns i anslutning till området. Befintliga ledningar som korsar området, el, färsk- och spillvatten samt stadsgas, flyttas till område betecknat med u på plankartan.

Dagvatten skall så långt det är möjligt omhändertas eller fördröjas på kvartersmark.

Kvartersmark som överförs till naturmark skall iordningställas med planteringar och dammar, i enlighet med illustrationer på plankartan.

MEDVERKANDE

Genomförandebeskrivningen har upprättats av stadsbyggnadskontorets ytterstadsavdelning i samråd med Tomas Victorin, Gatu- och fastighetskontoret samt Olle Sjöblom, lantmäterimyndigheten.

Bengt Andrén
planchef

Anna-Stina Bokander
planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ytterstaden
Anna-stina Bokander
Tfn 08-508 26265

2006-02-09

Dp 2004-18413-54

Detaljplan för
Bussdepå vid Målkurvan
i stadsdelarna Gubbängen, Svedmyra och Stureby
i Stockholm
Dp 2004-18413-54

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning**
2. **Hur plansamrådet bedrivits**
3. **Länsstyrelsen**
4. **Lantmäterimyndigheten**
5. **Sakägare och boende**
6. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
7. **Remissinstanser**
8. **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

1. Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att samrådsförslaget möter kritik från närboende, som bland annat befarar störningar i form av ökat buller och försämrad luftkvalitet. Man menar dessutom att planen strider mot intentionerna i översiktsplanen. Även Fortum Distribution är kritiska mot planförslaget, som man menar riskerar att begränsa framtida belastningsökningar på den kraftledning som löper genom området.

Förslaget möter emellertid förhållandevis lite kritik från remissinstanserna, som i huvudsak tillstyrker planförslaget. Några av de synpunkter som framhålls är betydelsen av att ytterligare studera och genomföra föreslagna kompensationsåtgärder samt att begränsa påverkan på näraliggande bostadsbebyggelse. Bedömningen av planens miljöpåverkan bör utvecklas ytterligare. Riskerna med personintensiv verksamhet i anslutning till kraftledningar uppmärksammas.

Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget i princip kan bevaras i sin nuvarande form. Planen föreslås justeras bland annat genom att användningen av området närmast kraftledningen regleras, för att förhindra etablering av personintensiv verksam-

het. Planbeskrivningen kompletteras med en mer ingående bedömning av planens miljöpåverkan. Bullerskydd och kompensationsåtgärder studeras vidare.

2. Hur plansamrådet bedrivits

Planförslaget var föremål för samråd och remiss under perioden 2005-09-05 till 2005-10-14. Planhandlingar sändes ut till sakägare och remissinstanser. De närmast berörda grannarna har beretts tillfälle till samrådsmöte, men avböjt. Information om mötet utgick dels genom lappar till de närmast berörda husen och dels genom annons i lokal-tidningen Mitt i Söderort den 13e september.

3. Länsstyrelsen

Området planlagt för idrottsändamål genomkorsas av en kraftledning som ger upphov till magnetfält. Man bör därför undvika personintensiv verksamhet i närheten av denna. Användningen av området kan därför behöva regleras närmare i planen. Bussdepån är lämpligt placerad med hänsyn till transportleder för farligt gods. Det är dock önskvärt att frågor om transporter av farligt gods, tankning och bränsleförvaring uppmärksammas i det fortsatta planarbetet. Man uppmärksammar särskilt riskerna med etanolanvändning.

Miljökonsekvensbeskrivningens föreslagna kompensationsåtgärder och förstärkningar kan med fördel även återges i planbeskrivningen. Länsstyrelsen ser positivt på att dammar anläggs och man bör överväga att reglera dessa i detaljplanen.

Staden har gjort en behovsbedömning av planerad markanvändning utifrån MKB-förordningens bilaga 4 och härav dragit slutsatsen att planen inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan. I 5 kap §18 finns särskilda bestämmelser om MKB för planer som medger viss mark- och vattenanvändning, bl a parkeringsanläggningar. En behovsbedömning skall då göras även utifrån kriterier som anges i bilaga 2 till MKB-förordningen. Länsstyrelsen bedömer att bussdepån är att likställa med en parkeringsanläggning och en bedömning bör därför göras utifrån kriterierna i bilaga 2. Staden bör tydligt motivera sin bedömning i denna fråga.

4. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga erinringar mot planförslaget.

5. Sakägare och boende

Brf Läskpappret, Mölndalsbacken

Brf Läskpappret hänvisar till synpunkter lämnade under programsamråd och konstaterar att dessa inte tillgodosetts. Förslaget strider mot översiktsplanen och gällande detaljplan, där det framgår att området är tänkt att användas för friluftsför- och idrottsändamål. Att man använder tidigare ianspråktagen mark och att översiktsplanen har som mål att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken kan inte tas som intäkt för att ta grönområden i anspråk. Det nyttjande av området som finns idag motsvarar inte graden av påverkan som skulle uppstå vid anläggande av en bussdepå.

Brf Läskappret ställer sig kritisk till den slutsats som länsstyrelsen dragit i sitt yttrande, att läget för bussdepån är lämpligt då det ligger på tidigare ianspråktagen mark. Föreningen menar att en vägning måste göras av bussdepåns påverkan. Man anser att depån kommer att förstöra ett betydande grönområde i Stockholms närförort och att förslaget därmed strider mot de intentioner som skall gälla beträffande naturvårdspolitiken.

Bostäderna i Brf Läskappret är utsatta för flera störningar: buller från Örbyleden och motorsport vid Gubbängens IP, utsläpp från sopförbränning vid Högdalens kraftvärmeverk samt elektromagnetiska fält från kraftledning. Av planbeskrivningen framgår att bussdepån kommer att höja ljudnivåerna morgon och kväll. Att öka störningarna i ett redan utsatt område är inte acceptabelt. Föreningen ifrågasätter också bedömningen att risken för överskridande av miljökvalitetsnormen är liten. Utsläpp kommer främst att ske morgon och kväll, dvs då boende rör sig till och från arbete/bostad. Risken för momentant förhöjda halter bedöms enligt föreningen då vara stor, vilket innebär att detaljplanen riskerar att medföra överskridande av miljökvalitetsnormen.

Brf Läskappret anser att de närboende ägnats lite uppmärksamhet vid redovisningen av miljökonsekvensbeskrivningen. I beskrivningen står att bullernivån för Örbyleden är hög och att den ökning som planen medför därför endast är marginell. Bedömningen bör i stället vara att nivån för tålighet kraftigt kommer att överskridas.

Det bör förklaras varför 5000 kvm naturmark och 38 000 kvm som är planlagt för friluftss- och idrottsändamål inom de relativt små gröna kilarna måste tas i anspråk för en bussdepå. Om skälet är införande av miljöavgifter på bilar i innerstan, bör bussdepån anläggas först då försöket med miljöavgifter utvärderats. Om skälet är att ersätta befintliga bussdepåer för att bereda plats för bostäder bör alternativa platser studeras, till exempel den del av Årstafältet som ligger intill saluhallsområdet. Föreningen har under programsamrådet även pekat på andra placeringar. Om läget vid Örbyleden är aktuellt föreslås att bussdepån flyttas till läget för speedwaybanan och speedwaybanan till ett läge närmre Söderledskyrkan.

Föreningen uppmärksammar att magnetfältet vid kraftledningen uppmätts vid en mycket låg strömstyrka och befarar att magnetfältets storlek och påverkan väsentligen kan ökas om belastningen på ledningen ökar.

Detaljplanen bör omfatta även en del av bebyggelsen utmed Mölndalsbacken, för att kunna inkludera miljöförbättrande åtgärder för bostadsbebyggelsen här. Även om detaljplanen inte inkluderar bostadsbebyggelsen bör skadeförebyggande åtgärder genomföras. Innan planen antas bör det i planen säkerställas att en tillräckligt avskärmande vall anläggs mellan bussdepån och Mölndalsbacken, att befintlig vall längs Örbyleden förstärks och att ett program tas fram för mätningar av buller, luftföroreningar och magnetfält. Ett sådant program kan sedan användas som underlag och motiv för begränsningar i bussdepåns användning.

6. Övriga

Stureby Socialdemokratiska Förening

Flera av föreningens medlemmar bor på Mölndalsbacken som ligger nära planområdet. De närmaste husen avskiljs endast av en liten skogsdunge och en mindre bollplan, som ofta används som lekplats av barnen i området. Boende på Mölndalsbacken har vid ett flertal tillfällen påpekat störningar från den näraliggande speedwaybanan och Örbyleden. Dessutom ligger flera av husen mycket nära en större kraftledning. Man anser därför att den sammantagna miljöstörningen är så stor att den bör föranleda särskilda skyddsåtgärder beträffande förslaget till bussdepå. Bussdepån befarsas medföra en trafikökning på Örbyleden. Föreningen anser att placeringen av depån egentligen är olämplig och att platsen hellre borde nyttjas för bostäder. Om planförslaget genomförs krävs det omfattande åtgärder för att minska depåns omgivningspåverkan. Det bör bli innehålla tydliga anvisningar om höga skyddsvallar med bullerplank, förbud mot tomgångskörning, planering av in- och utfarter samt kompletteringsplanering av träd och buskar. Åtgärder som förbättrar boendemiljön på Mölndalsbacken krävs också, t ex förbättrat bullerskydd mot Örbyleden.

Nina Hjärpe, samt 18 namnunderskrifter, Järfälla

Bevara all natur i området, det är viktigt för livsglädje och rekreation.

7. Remissinstanser

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ärendet besvaras genom delegation från miljöförvaltningen, som tillstyrker planförslaget förutsatt att föreslagna kompensationsåtgärder genomförs och övriga synpunkter beaktas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden, MHN; konstaterar att samtliga synpunkter som lämnats under programsamrådet har tillgodosetts, förutom att ingen komprimering av föreslagen parkeringsyta skett.

MHN konstaterar att man inte tagit del av behovsbedömningen eller de förstudier som legat till grund för beslutet att bedöma att förslaget inte antas medföra betydande miljöpåverkan. Bussdepån är anmälningspliktig och man framhåller därför att det är viktigt att det vidare arbetet med planförfarande och anmälan samordnas, då många av frågorna hanteras både i plan och anmälningsskedet.

Planområdet ligger inom en del av Hanvedenkilen och har såväl sociala som naturvetenskapliga värden. Ingreppen i barrskogsdungen i den norra delen av området bör minskas ytterligare. Föreslagna kompensationsåtgärder bidrar till att förstärka kilområdets "gröna kontaktytor" och säkerställer groddjurens fortlevnad inom området. Dammen/våtmarken bör säkerställas genom planbestämmelse och tillrinningen av rent dagvatten bör säkerställas genom att skyddsbestämmelser eller en sköteselplan knys till planen. Kompensationsåtgärderna bör införas i ett genomförandebeslut som tydliggör ansvaret för genomförandet. Värdefulla träd bör skyddas under bygg- och anlägg-

ningsfasen och MKBns förslag till kompensationsåtgärder för rekreation/friluftsliv vidareutvecklas i det fortsatta planarbetet.

Bussdepån kommer att alstra buller. Vid anmälningsskedet kommer riktvärden för externt industribuller att tillämpas, vilket enligt MKBn klaras vid närmaste bostäder. MHN anser att det är av stor vikt att man minimerar de bullerstörningar som kan påverka Majroskogens rekreativvärde negativt. Ytterligare avskärmning bör därför studeras.

Planen illustrerar 100 bilplatser men endast 25 personer uppehåller sig permanent i området. MHN anser att det stora antalet parkeringsplatser kommer att leda till en stor del bilbunden arbetspendling och att andelen parkeringsplatser bör minska, då området är välförsörjt med kollektivtrafik. Cykelparkering bör beredas inom området.

Inget förorenat dagvatten får tillföras de dikessystem som finns inom planområdet. Den sedimentationsbassäng som föreslås i området, för att hantera dagvatten i området innan det släpps på kommunens nät, bör säkerställas i detaljplanen.

Arbetslokaler för personer som arbetar stationärt på området bör lokaliseras på sådant avstånd från kraftledningen att magnetfältet är under 0,2 mikrotessla.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd åberopar i huvudsak kontorets yttrande och anför därutöver att nämnden kräver att alla åtgärder vidtas för att minska olägenheter för grannarna, bland annat att bussarna inte använder Majrovägen. Nämnden kräver också att dag- och spillvatten renas innan det släpps ut i Drevviken.

Av stadsdelsförvaltningens yttrande framgår att man tillstyrker planförslaget i sin nuvarande form. Man anser att förslaget ger minimalt trafikarbete från huvudled och att föreslagen grönkompensation är acceptabel. Det är viktigt att bullervallen i områdets nordvästra del genomförs och får en anslutning till det högre belägna skogspartiet öster om vallen.

Markkontoret

Markkontoret är positiv till de föreslagna dammarna för groddjur, men påpekar att det inte studerats hur stor vattenmängd som kan samlas till dessa. Föreslagen plantering på kvartersmark utmed Målkurvan bör stå med i planbestämmelserna. Skyddsvallen utmed gångstråket väster om bussdepån bör placeras inom kvartersmark. Plangränsen mot Örbyleden bör dras in något så att befintlig gc-väg utmed Örbyleden ligger helt utanför planområdet. Det är önskvärt att gångvägen mot Majroskogen kan ligga kvar i sitt nuvarande läge. Den föreslagna dragningen innebär ingrepp i naturmark och en brantare längsprofil, som kan innebära att vägen inte blir tillgänglighetsanpassad. Om vägen dras i detta läge måste entrén till Majroskogen studeras vidare.

Trafikkontoret

Det är angeläget att in/utfarten till bussdepån begränsas i bredd för att inte störa linjeföringen av Målkurvan och koncentrera trafikströmmarna till och från bussdepån, särskilt med avseende på konflikter med gång- och cykeltrafiken längs vägen.

Fortum Distribution AB

Flyttning av befintliga högspänningsledningar i området måste beställas i god tid och bekostas av byggherren. För ledningar inom kvartersmark skall ledningsrätt/servitut upprättas. Nybyggnationen riskerar att komma i konflikt med kraftledningen, 220 kV, i områdets västra del om stadens gränsvärde på 0,2 mikrotessla skall kunna uppehållas. Av ett bifogat brev framgår att framtida belastningsökningar på till Stockholm inkommande kraftledningar bör ses som en naturlig följd av regionens expansion och förändringar i nätstrukturen. Den aktuella kraftledningen är i dagsläget inte fullt belastad. En begränsning av framtida lastökning accepteras inte av Fortum Distribution. Möjligheter finns att minska magnetfältet runt ledningarna, genom t ex nedgrävning, men detta är kostnadskrävande och kräver planering. Fortum distribution anser därför att staden/byggherren skall stå för kostnader för åtgärder på anläggningar som nyttjande begränsas till följd av exploatering.

Renhållningsförvaltningen

Renhållningsförvaltningen anser att planförslaget bör kompletteras med en beskrivning av avfallshanteringen.

Stockholm Vatten

Stockholm vatten har vatten- och spillvattenledningar som måste flyttas till u-området. Rätten att ha ledningar måste säkras genom servitutsavtal eller ledningsrätt. Ledningar måste även läggas om i delar av Målkurvan. I planområdets södra del finns en mätarbrunn, som idag inte har någon funktion. Om denna skall kunna nyttjas, måste den flyttas med vattenledningarna. Vattenanslutning sker mot Majrovägen (Målkurvan) och spillvattenanslutning sker mot Örbyleden. Verkstadsutrymmen skall vara utrustade med oljeavskiljare med larm.

Stockholms brandförsvar

Stockholms brandförsvar har ingen erinran när det gäller förslaget.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd

Handikapprådet anser att handikapparkering skall finnas inom 10 meter från entréer och att magnetfältet skall understiga 0,2 mikrotessla i hela området. I den fortsatta plan- och byggprocessen skall beaktas att personalutrymmena skall kunna utnyttjas av personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga, vilket förutsätter att hiss och handikaptoalett installeras.

SL, AB Storstockholms lokaltrafik

SL konstaterar att den föreslagna bussdepån är väl belägen och att depån krävs för att möta det ökande behovet av busstrafik. Området för depån är det som absolut minst krävs för att bygga en rationell depå. I flera delar måste minimimått för bussrörelser tillämpas och utrymme saknas för eventuell framtida utbyggnad. I den fortsatta planar-

betet bör lokalisering av den befintliga busshållplatsen i området studeras, då den skall betjäna både befintliga och tillkommande verksamheter.

8. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att flertalet remissinstanser ställer sig positiva till förslaget, men efterfrågar kompletteringar och förtydliganden i vissa avseenden. De närboende ställer sig, liksom under programsamrådet, kritiska till förslaget. Stadsbyggnadskontoret anser att det är möjligt att ställa ut planförslaget i huvudsak i enlighet med samrådsförslaget. Placeringen av bussdepån bedöms, i relation till andra studerade förslag, vara god och under arbetet med detaljplanen har de ianspråktaga ytor successivt effektiviserats för att skapa ett så litet ingrepp i området som möjligt.

Placeringen av depån, alternativa lägen

Stadsbyggnadskontoret står fast vid de synpunkter som framhölls efter programsamrådet när det gäller lämpligheten i placeringen av bussdepån. Behovet av en ny bussdepå i området och placeringen av denna har föregåtts av en utredning med ett flertal studerade alternativ. Den valda platsen innebär korta tomkörningssträckor för bussarna och utgörs huvudsakligen av en ianspråktagen, men dåligt nyttjad yta. Genom de grönkompensationsåtgärder som föreslås bedöms ingreppen i den gröna kil som går över planområdet bli acceptabla. De alternativ som föreslås i yttrande från berörda grannar bedöms inte, ur allmän synpunkt, vara bättre än det föreslagna alternativet utan befaras medföra störningar och ingrepp i grönytor av större värden än det aktuella förslaget.

Grönkompensationsåtgärder

Utformning av våtmarker för groddjur, skyddsvall och gångväg har studerats vidare efter plansamrådet. Skyddsvallen nordväst om området föreslås ligga kvar på område planlagt som naturmark. En omdragning av gångvägen förbi idrottsförvaltningens område bedöms vara nödvändig för att inrymma idrottsförvaltningens framtida funktioner. Idag löper gångstråket över område planlagt för idrottsändamål. Ingen ändring av gränsen mellan idrott och naturmark görs härvidlag i den aktuella detaljplanen.

Genomförandet av kompensationsåtgärder och omhändertagande av dagvatten regleras i avtal mellan staden och SL. Att i detaljplanen reglera placeringen och omfattningen av dessa bedöms därför inte vara nödvändigt.

Påverkan på intilliggande bostäder

Bussdepån bedöms inte i sig påverka bullernivån vid näraliggande bostäder. Anläggningen är anmälningspliktig, varför krav kommer att ställas på att anläggningen klarar gällande riktvärden för externt industribuller. Genomförd bullerutredning visar att detta är möjligt genom uppförande av en bullervall i planområdets nordvästra gräns. Busstrafiken bedöms inte heller medföra någon märkbar ökning av trafikbuller i området.

I samband med planarbetet har en utredning av trafikbuller från Örbyleden gjorts på uppdrag av Markkontoret. Syftet med denna har varit att studera bullernivåerna vid de näraliggande bostäderna och undersöka om någon åtgärd i anslutning till planområdet, utöver de som är direkt kopplade till planförslaget, kan innebära en väsentlig förbättring av bullersituationen vid bostäderna. Bullerutredningen visar att bostäderna, framför allt i den södra delen av Mölndalsbacken, är utsatta för trafikbuller betydligt över gällande riktvärden (55 dBA ekv nivå vid fasad). Utredningen visar vidare på möjligheter att i viss mån förbättra bullersituationen genom åtgärder strax utanför planområdet, dock utan att kunna uppnå gällande riktvärden. Eventuella åtgärder innebär dock ingen påverkan på utformningen av själva detaljplanen och är inte heller knutet till de verksamheter som möjliggörs genom denna.

Risken för överskridande av gällande miljökvalitetsnormer för luft bedöms enligt MKB'n som små, även under de tider på dygnet då utsläppen från depån är maximala.

Miljöbedömning

En ändring i PBL har införts för planer som formellt påbörjats efter den 1 maj 2005 och som medger viss markanvändning, tex parkeringsanläggningar. Ändringen innebär att en bedömning av om huruvida planen medför betydande miljöpåverkan eller ej, och därmed kräver en MKB enligt miljöbalken, skall göras även utifrån kriterierna i MKB-förordningens bilaga 2. Arbetet med denna detaljplan påbörjades före den 1 maj 2005, varför det aktuella planförslaget inte omfattas av lagändringen. Någon behovsbedömning enligt MKB-förordningens bilaga 2 är därför inte nödvändig, men har trots detta gjorts efter plansområdet. Inte heller enligt kriterierna i bilaga 2 bedöms dock planförslaget innebära betydande miljöpåverkan. Planbeskrivningen kompletteras med dessa slutsatser.

Magnetfält kring kraftledning

För Stockholms stad gäller att ingen ny produktion av bostäder, skolor mm skall ske där magnetfältsnivån överstiger 0,2 mikrottesla (μT). Markanvändningen i det aktuella planområdet omfattar inte denna typ av verksamhet. Ett antal personer kommer dock att uppehålla sig inom området under dagtid. Detaljplanen föreslås därför revideras så att området närmast kraftledningen, där den elektromagnetiska strålningen idag riskerar att överskrida stadens riktvärde endast får nyttjas för icke personintensiv verksamhet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är rimligt att ytterligare öka skyddsavståndet till kraftledningen för att ta hänsyn till ett eventuellt, framtida ökat nyttjande av kraftledningarna. I närheten av planområdet ligger bostäder ca 22 meter från aktuell kraftledning. Med utgångspunkt i den magnetfältmätning som ligger till underlag för miljökonsekvensbeskrivningen kan antas att dessa bostäder redan idag riskerar att ligga innanför det område där stadens riktvärde överskrids. Att ytterligare öka belastningen på kraftledningen utan att vidta åtgärder för att begränsa magnetfältet runt ledningarna bedöms därför inte vara möjligt. Kostnaderna för en begränsning av mag-

netfältet eller magnetfältets påverkan på angränsande bostadsbebyggelse är dock ingen fråga som hanteras i detaljplanen.

Parkering

SL har efter plansamrådet studerat möjligheten att minska antalet parkeringsplatser till bussdepån. Man konstaterar att behovet av parkeringsplatser måste vara förhållandevis högt, med hänsyn till verksamhetens karaktär och busschaufförernas arbetstider. En viss minskning av antalet p-platser, från 100 till 90, bedöms dock vara möjlig. Antalet platser regleras inte i detaljplanen, men framgår av illustrationsplanen.

Utfart

Möjligheten till utfart från bussdepån har medvetets gjorts något bredare än bredden på den tänkta utfarten. Kontoret bedömer att det är lämpligt att i detaljplanen lämna viss flexibilitet när det gäller placeringen av denna.

Risker

En riskutredning har tagits fram till arbetet med detaljplanen. Planhandlingen uppdateras med en kompletterande beskrivning och hänvisning till denna.

Avfall

Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning av avfallshanteringen.

Tillgänglighet

Planförslaget bedöms ge goda förutsättningar att skapa tillgängliga arbetsplatser, med parkering i nära anslutning till arbetslokaler.

REVIDERING EFTER PLANSAMRÅD

Efter plansamrådet har detaljplanen bearbetats och reviderats enligt följande:

- Användningen av området närmast kraftledningen regleras så att denna yta inte får nyttjas för personintensiv verksamhet.
- Planbeskrivningen har uppdaterats beträffande risker och avfallshantering.
- Planbeskrivning och MKB har kompletterats med behovsbedömning av MKB enligt MKB-förordningens bilaga 2.
- Bussdepån har studerats vidare för att få en mer effektiv utformning och en något mindre utbredning. Gränsen mellan naturmark och bussdepå har därför ändrats.
- Planförslaget har justerats avseende byggrätt; dels har högsta höjd sänkts inom område planlagt för idrottsändamål, dels har mark som inte får bebyggas minskat.
- Mer noggranna studier av gångstråk, vallar och skyddsplanteringar har gjorts.

Bengt Andrén
planchef

Anna-Stina Bokander
planarkitekt

