

Planbeskrivning

Detaljplan för fastigheten Tanklocket 1 i stadsdelen Rågsved i Stockholm, Dp 2018-12829



Planområdets ungefärliga utbredning är markerat med heldragen röd linje

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Innehåll

Inledning	3
Handlingar	3
Planens syfte och huvuddrag	3
Miljöbedömning	4
Tidplan	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	6
Natur	6
Geotekniska förhållanden	7
Hydrologiska förhållanden	8
Markavvattning	8
Dagvatten	8
Befintlig bebyggelse	9
Landskapsbild/stadsbild	9
Gator och trafik	10
Störningar och risker	11
Planförslag	12
Övergripande	13
Gestaltungsprinciper	14
Grönstruktur	15
Gator och trafik	15
Teknisk försörjning	16
Konsekvenser	17
Undersökning av betydande miljöpåverkan	17
Naturmiljö	17
Miljökvalitetsnormer för vatten	18
Dagvatten	18
Översvämning	20
Landskapsbild/stadsbild	21
Gator och trafik	21
Störningar och risker	23
Barnkonsekvenser	28
Tidplan	29
Genomförande	29
Organisatoriska frågor	29
Verkan på befintliga detaljplaner	30
Fastighetsrättsliga frågor	30
Ekonomiska frågor	31
Tekniska frågor	31
Genomförandetid	31

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning. Planen är upprättad enligt PBL (2010:900) med standardförfarande.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet:

- *Naturvärdesinventering (NVI) samt utredning av kompensationsåtgärder* (Calluna, 2016-01-15)
- *Dagvattenutredning* (WSP, 2019-01-29), rev. 2020-02-06
- *Riskbedömning* (WSP, 2019-03-29)
- *Miljöteknisk markundersökning* (WSP, 2019-05-22)
- *Geoteknisk undersökning* (WSP, 2019-10-31)
- *Bergteknisk undersökning* (WSP, 2019-10-31)
- *Trafikanalys* (WSP, 2020-02-06)

Medverkande

Planen är framtagen av Erik Isacson på stadsbyggnadskontoret i samarbete med WSP Sverige AB och Elana Omer på exploateringskontoret.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra restaurangverksamhet samt bekräfta användningen av pågående drivmedelsförsäljning. I syftet ingår att anpassa den tillkommande restaurangen så att den blir lämplig med hänsyn till riskfaktorer som är relaterade till den befintliga drivmedelsförsäljningen. Syftet är även att möjliggöra dagvattenhantering inom planområdet.

Byggrätten för den tillkommande restaurangen är placerad med hänsyn till riskavstånd från befintlig drivmedelsanläggning och tunnelbana. På plankartan finns bestämmelser som säkerställer restaurangverksamhetens lämplighet på platsen utifrån identifierade riskfaktorer samt bestämmelse om markens anordnande som säkerställer utrymme för dagvattenhantering.

Ny restaurang för Max Burgers AB placeras i planområdets nordöstra del som angränsar till en bergsslänt, vilken utgör ett viktigt eksamband som sträcker sig mellan Hagsätraskogen i norr

till Rågsveds naturreservat i söder. Sydväst om restaurang-
verksamheten tillåts användningen av befintlig drivmedel-
sförsäljning fortskrida. En mindre del kvartersmark övergår i
planförslaget till allmän platsmark för gatuändamål.

I planförslaget föreslås breddning och förlängning av befintlig gräsrefug, vilket medför att den tidigare gemensamma infartsvägen till livsmedelsbutiken Lidl respektive drivmedelsanläggning separeras. Detta skapar tydligare och säkrare infartsvägar till respektive verksamhet.

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

Samråd kvartal 3 2019 (3 september – 15 oktober)

Granskning kvartal 2 2020 (22 april – 19 maj)

Antagande kvartal 3 2020

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet omfattar fastigheten Tanklocket 1 i stadsdelen Rågsved och omfattar cirka 3100 kvm. Fastigheten Tanklocket 1 är belägen vid korsningen mellan Huddingevägen och Rågsvedsvägen. Marken ägs idag av Stockholms stad och upplåts med tomträtt till St1 Sverige AB.



Översiktlig karta med planområdet markerat i rött.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

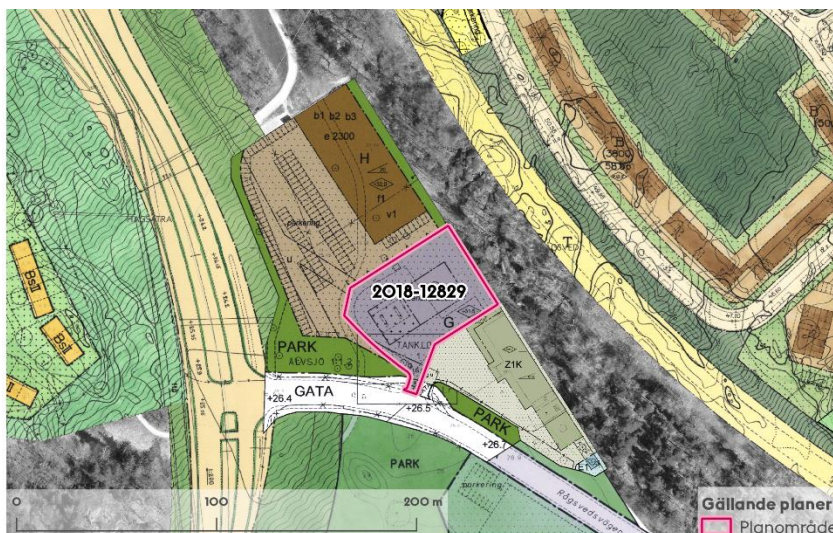
I översiktsplanen markeras planområdet ut som tät stadsbebyggelse. Det finns inga föreskrifter eller direktiv i översiktsplanen som hindrar en exploatering av planområdet. Förslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

Söderortsvisionen

Projektet överensstämmer med ett av de viktigaste uppdragen kring Söderortsvisionen, vilket är att till år 2030 skapa 50 000 nya arbetsplatser i Söderort.

Detaljplan

Inom planområdet gäller detaljplan Dp 2004-06275 (laga kraft 2005-10-13) som tillåter Bilservice.



Gällande detaljplaner inom Stockholms stad för planområdet och dess omgivning. Planområdet markerat i rött.

Pågående detaljplaner

Söder om planområdet och Rågsvedsvägen, inom del av fastigheten Älvsjö 1:1, pågår detaljplanearbete för verksamheter, Dnr 2014-10219.

Markanvisning

Marken har genom beslut i exploateringsnämnden den 12 november 2015 anvisats till St1 Sverige AB. Marken ligger inom fastigheten Tanklocket 1. St1 Sverige AB avser att arrendera ut del av fastigheten till Max Burgers AB.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består till största del av hårdgjord yta. Inom fastigheten finns en fristående drivmedelsanläggning med skärmtak. I direkt anslutning till planområdets nordöstra del finns en brant ekbevuxen sluttning med delvis berg i dagen, och ovanför den går tunnelbanans gröna linje till och från Hagsätra. Mellan planområdet och Rågsvedsvägen finns ett antal planterade träd och en gräsyta.



Planområdet består huvudsakligen av asfalterade ytor. Vy från sydöst.

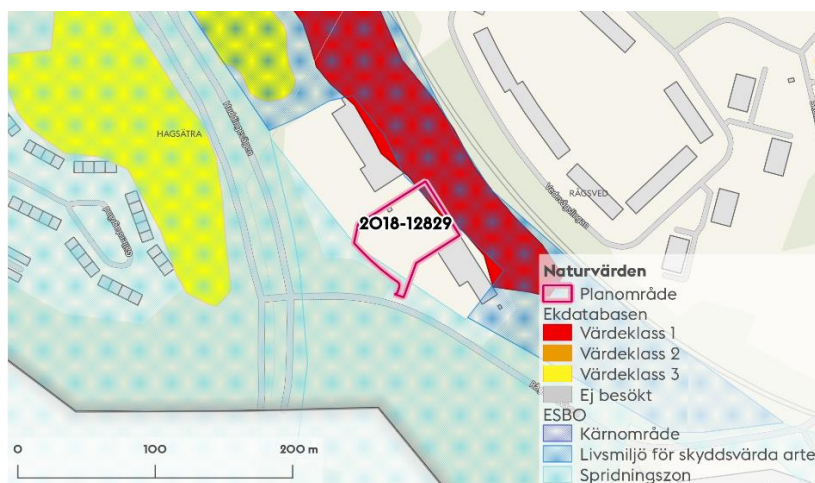
Naturvärden

Planområdet gränsar till en spridningszon för skyddsvärda arter inom ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område (ESBO), som binder samman Hagsätraskogen med Rågsveds naturreservat. Området ingår även i Ekdatabasen värdeklass 1, vilket är den högsta klassificeringsnivån.



Bergsslänt norr om planområdet med delvis berg i dagen. Vy från söder.

En mindre del av planområdet utgör markområde som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden och som enligt delmål 4.1 i stadens miljöprogram ska stärkas och utvecklas. Delmålet innebär bl.a. att intrång i oersättliga funktioner ska undvikas och åtgärder göras för att stärka funktioner i och mellan områden. Såväl området för skyddsvärda arter som spridningszonen mellan Hagsätraskogen och Rågsveds naturreservat är relativt begränsade i storlek men strategiskt betydelsefulla.



Ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO). Planområdets ungefärliga läge markerat i rött.

Området för skyddsvärda arter och spridningszonen berör såväl eklevande som barrskogslevande arter, framförallt insekter. Bilden redovisar ett så kallat habitatnätverk för eklevande arter samt ekområden och jätteekar.

Rekreation och friluftsliv

Större delen av planområdet utgörs av hårdgjorda ytor och bedöms inte ha några större rekreativa värden. Söder om planområdet löper en gång- och cykelväg som förbinder Hagsätraskogen med Rågsveds naturreservat.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

I planområdet finns tre typer av jordarter; postglacial lera, glacial lera och urberg.

Ras/skred

Planområdet ligger i direkt anslutning till en brant bergsslänt med delvis berg i dagen. Risk för nedfallande bergsblock som kan

innebära skada för människor inom planområdet har studerats i framtagna bergteknisk undersökning (WSP, 2019-10-31).

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Planområdet är huvudsakligen plant och innehåller inga större lågpunkter. En dagvattenutredning (WSP, 2020-02-06) har tagits fram inom ramen för denna detaljplan.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet till recipienten Magelungen (SE657041-163174). Enligt VISS (februari 2020) är Magelungens ekologiska status otillfredsställande vilket beror på övergödning samt förekomst av miljögifter. Den kemiska ytvattenstatusen är klassad som ej god. Det bedöms inte vara tekniskt möjligt att uppnå god ekologisk status till 2021 då en eller flera vattenförekomster uppströms har tidsundantag till 2027. Vattenförekomsten har därför fått en tidsfrist att uppnå god ekologisk status till 2027. Mindre stränga krav gäller för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Markavvattning

Planområdet utgörs till större del av hårdgjord yta. Planområdet behöver hantera såväl ytavrinning som ett kontinuerligt flöde av markvatten från den skogsklädda bergsbranten i nordost.

Markavvattningsföretag

Planområdet ligger till viss del inom markavvattningsföretaget Ormskärr-Stufsta torrlägningsföretag. Företaget är upprättat 1932 och syftar till att avvattna vattenskadad odlingsmark.

Dagvatten

Tillrinningsområdet för sjön Magelungen utgör ett så kallat ekologiskt särskilt känsligt tillrinningsområde (ESKO) enligt stadens redovisning av Stockholms ekologiska känslighet (Stadsbyggnadskontoret 1995).

Dagvatten från den typ av markanvändning som föreslås i detaljplanen klassificeras som innehållande måttliga till höga halter föroreningar i gällande dagvattenstrategi för Stockholm. Strategin anger Magelungen som känslig för organiska föroreningar samt tungmetaller och rekommenderar rening innan avledning till recipient. Nederbörd inom planområdet leds idag till dagvattenledningar via oljeavskiljare.

Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns bensinpumpar med skärmtak samt ett mindre mätarskåp.

Angränsande bebyggelse

Sydöst om planområdet finns en befintlig byggnad som inrymmer bilservice. Den intilliggande bilserviceanläggningen var ursprungligen en sammanhållen serviceanläggning med både drivmedelsanläggning och bilverkstad. Fastigheten har därefter delats så att drivmedelsanläggningen ligger på fastigheten Tanklocket 1 och bilverkstaden ligger på Tanklocket 2. Nordväst om planområdet finns livsmedelsbutiken Lidl. Närmaste bostadsbebyggelse finns på andra sidan tunnelbanespåret, knappt 100 meter nordöst om planområdet.



Snedfoto med planområdet markerat med röd linje.

Landskapsbild/stadsbild

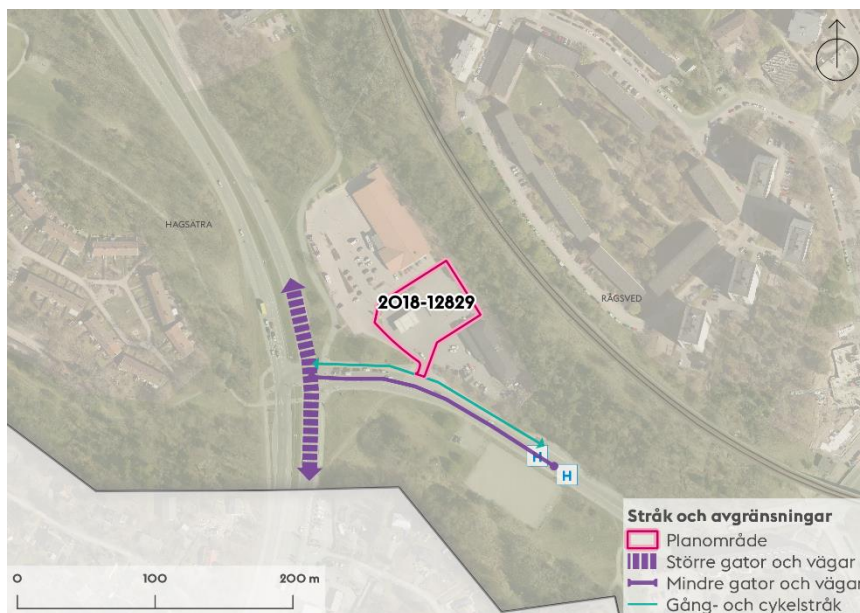
Området utgör en av entréerna till Rågsved. Vid entrén präglas Rågsvedsvägen av ett grönt gaturum med sparade skogsdungar och träd i gatans omgivning. Den bebyggelse som finns längs Rågsvedsvägen är generellt indragen från gatan. Området kring korsningen Rågsvedsvägen/Huddingevägen är ett stort, öppet och trafikdominerat rum där bebyggelsen ligger indragen långt in på fastigheterna.

Det finns ett grönt stråk med träd mellan fastigheten Tanklocket 1 och Rågsvedsvägen. De fristående träden närmast infarten till kvarteret Tanklocket är viktiga som rumsbildande element i den annars öppna vyn mot den stora parkeringsytan kring livsmedelsbutiken och tankstationen. Träden bidrar också till att skapa ett tydligare gaturum längs Rågsvedsvägen.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

Huddingevägen har en viktig regional funktion. Avståndet från Huddingevägen till planområdet är cirka 50 meter. Planområdet ligger i anslutning till Rågsvedsvägen som är en huvudgata som trafikförsörjer Rågsved och Högdalen.



Vägar och kollektivtrafik. Beteckning "H" illustrerar busshållplats.

Gång- och cykeltrafik

Utmed Rågsvedsvägen finns gång- och cykelväg med koppling till Högdalen och Hagsätra. Gång- och cykelvägen förbinder även Hagsätraskogen med Rågsveds naturreservat.



Gång- och cykelväg strax söder om planområdet.

Kollektivtrafik

Från planområdet är det ca 100 meter till närmaste busshållplats på Rågsvedsvägen. Tunnelbanestationen ligger cirka 800 meter från planområdet i Rågsveds centrum. Avståndet till Hagsätra tunnelbanestation är cirka 700 meter.

Tillgänglighet

Planområdet är plant och tillgängligheten för rörelsehindrade är god.

Störningar och risker

Befintliga verksamheter

En befintlig drivmedelsanläggning finns inom planområdet.

Förorenad mark

Den befintliga drivmedelsanläggningen utgör verksamhet som kan orsaka markföroreningar. En miljöteknisk markundersökning (WSP, 2019-05-22) har genomförts med syftet att beskriva eventuell föroreningsstatus inom fastigheten Tanklocket 1.

Luft, lukt

Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM₁₀ är 22-25 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är cirka 30-36 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

Buller, vibrationer

Drivmedelsanläggningen bedöms inte alstra industribuller i en sådan omfattning att det orsakar störningar för boende i närheten. De närmast belägna bostäderna finns vid Sickmundsvägen i Huddinge kommun, cirka 100 meter från planområdet. En mindre höjdrygg bidrar till att skärma bostäderna vid Sickmundsvägen från industribullret.

Farligt gods

Huddingevägen är klassad som sekundär transportled för farligt gods. Avståndet från Huddingevägen till planområdet är cirka 50 meter.

Planen möjliggör för fortgående användning av befintlig drivmedelsförsäljning (G) i planområdets sydvästra del samt uppförande av restaurangverksamhet (C₁) för Max Burgers AB i den nordöstra delen av planområdet. Planområdets södra del, i höjd med in- och utfarten till fastigheten, planläggs som allmän plats GATA.



Godkänt dokument - Anna Lina Axelsson, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2020-08-19. Dnr 2018-12829

Övergripande

Ny bebyggelse utgörs av restaurangbyggnad med tillhörande förråd och/eller sophus som placeras i planområdets nordöstra del invid intilliggande bergsslänt. Mellan bergsslänten och tillkommande byggnad föreslås körbana för biltrafik till restaurangverksamhetens drive-in.

Placeringen av tillkommande bebyggelse har studerats med hänsyn till riskavstånd från befintlig drivmedelsanläggning och tunnelbana. I planen tillåts en byggrätt om 560 m² byggnadsarea för restaurangverksamheten med en högsta nockhöjd om + 36,0 meter över stadens nollplan.

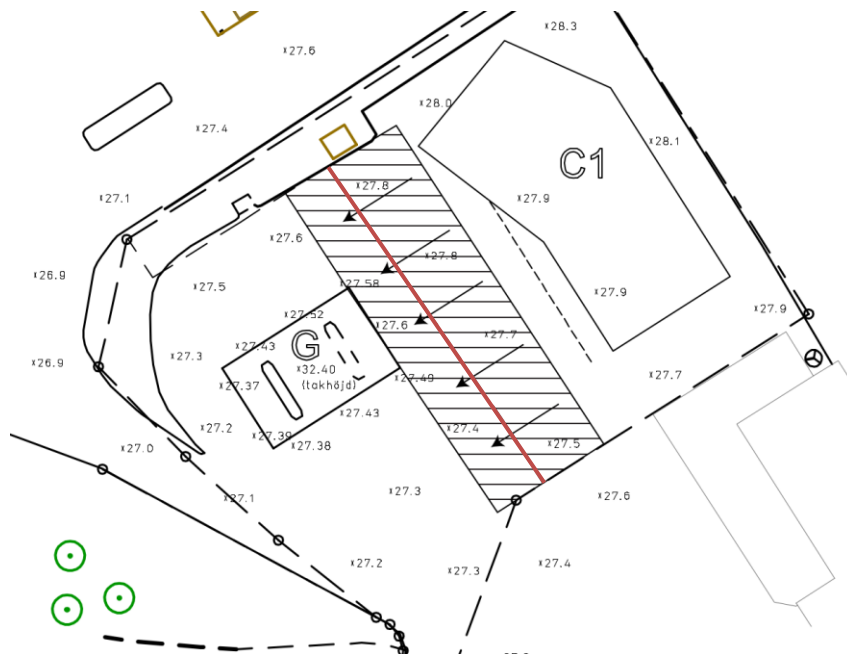
I planförslaget föreslås en uteservering längs fasad som vetter mot drivmedelsanläggningen samt längs fasad som vetter mot fastigheten Tanklocket 2 mot sydöst. I planen finns skyddsbestämmelse m1 som reglerar att brandsäkert skyddsplank i klass minst EW 30 ska uppföras på den sida av uteserveringen som vetter mot drivmedelsanläggningen, för att hantera underskridet riskavstånd till drivmedelsanläggningen. Skyddsplanket ska vara minst två meter högt. I situationsplanen är det föreslagna skyddsplanket illustrerat med röd linje.

Restaurangbyggnaden ska även förses med utrymningsvägar som vetter bort från drivmedelsanläggningen. Detta regleras med egenskapsbestämmelse (m2). Vidare ska huvudbyggnaden förses med avstängningsbar ventilation samtidigt som luftintag till ventilation inte får uppföras längs den fasad som vetter mot drivmedelsanläggningen (m3).

Vid planerad parkeringsyta i planområdets nordvästra del, finns en befintlig centralpåfyllningsplats (CPF) för drivmedelsanläggningen (se situationsplan). Befintlig CPF utgör en riskfaktor gentemot den kommande restaurangen och flyttas därför i planförslaget till nytt läge söder om drivmedelspumparna. Med administrativ bestämmelse regleras att startbesked vid bygglov inte får ges förrän befintlig CPF har flyttats till nytt läge enligt situationsplanen.

Inom område för restaurangverksamhet markerat med n1, ska markens nivå vara högre jämfört med marknivå inom område för drivmedelsförsäljning. Marken ska anslutas på ett naturligt sätt till den lägre liggande marknivån inom område för drivmedelsförsäljning. Syftet är att förhindra att drivmedel rinner mot restaurangbyggnaden vid händelse av drivmedelsläckage (se

illustrerad skraffering på s.14). På plankartan regleras detta med egenskapsbestämmelse n1.



Principillustration för egenskapsbestämmelse n1 avser illustrera att marknivå inom restaurangverksamheten ska vara högre än anslutande marknivåer inom område för drivmedelsförsäljning (G). Markerade höjder på illustrationen är befintliga, och lutningens fall ska ske i pilarnas riktning inom skrafferat område. Användningsgräns mellan drivmedelsförsäljning G och restaurangverksamhet C1 är illustrerad med röd linje.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Restaurangverksamheten är en snabbmatsrestaurang som har utformade exteriöra gestaltungsprinciper. Bebyggelseförslagets utformning utgår ifrån dessa. Fasadutförandet för den lägre byggnadsdelen utgörs huvudsakligen av transparenta glaspardier från golv till tak som ramas in med grafitgrå plåtelement. Den större byggnadsvolymens fasadutförande är huvudsakligen grafitgrå plåt.

Byggnadens takutförande är svart plåt. I förslaget föreslås utkravning av skärmtak om 1,5 meter. I planen tillåts skärmtaket kraga ut över mark där byggnad inte får uppföras. Skärmtaketts underkant föreslås vara träbeklädd med takbelysning.



Perspektiv över befintlig drivmedelsanläggning och tillkommande restaurangbyggnad. Källa: Wingårdhs arkitekter.

Grönstruktur

I planförslaget föreslås en breddning samt förlängning av den befintliga gräsbeväxta refugen där nya träd planteras. I planområdets nordöstra del, längs den befintliga bergsslänten, föreslås nyplantering av cirka 20 träd, se föreslagen placering i situationsplanen.



Befintlig gräsrefug inom fastigheten föreslås förlängas och breddas i sydlig riktning för att skapa en tydligare avgränsning till Lidl:s infartsväg. Nyplantering av träd föreslås enligt situationsplanen. Vy från norr.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

Planområdet angörs via infart från Rågsvedsvägen. Infarten som idag utgör en del av befintlig gemensamhetsanläggning för in- och utfart (g) överförs till allmän gata (GATA). Övrig del av befintlig gemensamhetsanläggning för in- och utfart behålls för att säkerställa infarten till Lidl.

Körförbindelse för drive-in till restaurangverksamheten föreslås runt byggnaden. I planförslaget uppgår antal parkeringar till totalt

18 stycken, varav en utgör parkering för rörelsehindrade. Två stycken väntplatser för drive-in-kunder finns i planområdets norra hörn.

Fordon angör drivmedelsanläggningen för tankning på den östra sidan om drivmedelsanläggningen varvid utfart sker på dess västra sida längs med den tilltänkta gräsrefugen. Infartsvägen till Lidl kommer i samband med förlängningen och breddningen av befintlig gräsrefug att separeras från trafiken som kör runt drivmedelsanläggningen samt till och från restaurangverksamheten. Gräsrefugen minskar även sannolikheten att tankande fordon blir påkörda av fordon som kör på infartsvägen till Lidl.

Gång- och cykeltrafik

I planförslaget föreslås gång- och cykeltrafikanter angöra restaurangen via upphöjda gångpassager som löper från befintlig gång- och cykelbana utanför planområdet, till restaurangens entré.

Cykelparkering löses inom kvartersmark. I planförslaget finns sex stycken platser.

Tillgänglighet

Tillgänglig angöring med bil kan ske i direkt anslutning till restaurangens entré.

Teknisk försörjning

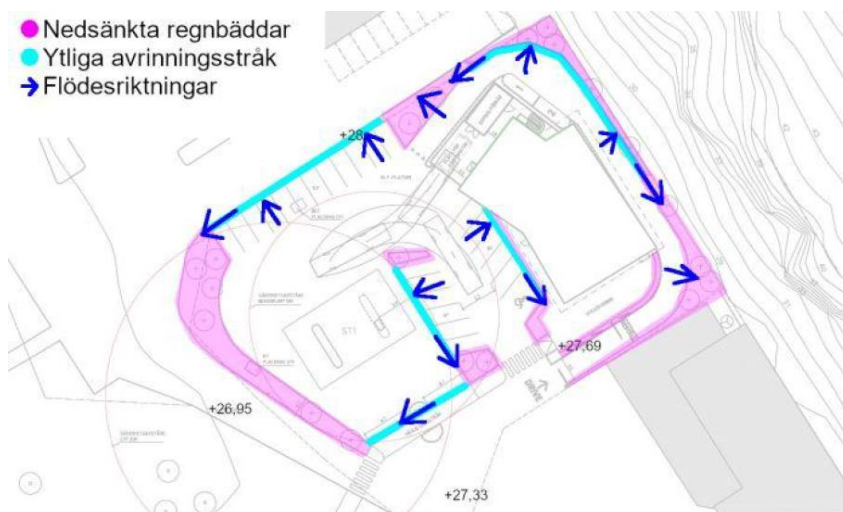
Vattenförsörjning, spillvatten

Ledningar för vatten och dagvatten finns framdraget till planområdet.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen inom planområdet bygger på att hårdgjorda ytor avvattnas till nedsänkta regnbäddar via ytliga avrinningsstråk, så som makadamdiken där så är möjligt. Förslaget utgår ifrån att marken höjdsätts enligt illustrationen nedan.

På plankartan regleras med generell egenskapsbestämmelse att marken ska vara tillgänglig för dagvattenåtgärder om minst 50 m³. Vidare ska område för drivmedelsförsäljning utföras med oljeavskiljare (m4).



Åtgärdsförslag dagvattenhantering. Utsnitt från dagvattenutredning.

El och Tele

El och tele kommer att anslutas till befintligt elnät.

Avfallshantering

Soprum placeras intill restaurangbyggnaden. Hämtning av avfall sker inne på fastigheten.

Räddningstjänst

Planförslaget innebär god tillgänglighet för räddningsinsatser.

Konsekvenser

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan och bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

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

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

Naturmiljö

Naturområdet norr om planområdet har höga naturvärden och har enligt naturvärdesinventeringen en central roll i eksambandet som sträcker sig mellan Älvsjö i norr till Rågsveds naturreservat i

söder. Enligt framtagna naturvärdesinventering (Calluna, 2016-01-15) bör området norr om Rågsvedsvägen undantas från exploatering. Planområdet angränsar till naturområdet. Vidare får ingen bebyggelse uppföras inom den närmsta delen som angränsar direkt till naturområdet. Naturområdet undantas helt från exploatering.

Planförslaget föranleder inte någon nedtagning av befintliga träd. I förslaget tillförs omkring 20 träd inom fastigheten.

Planförslaget bedöms inte påverka rekreation och friluftsliv i det omkringliggande naturområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Magelungen för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom ytterligare näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Magelungen i jämförelse med nuläget. Sett till föroreningstransport till recipienten uppnås en kraftig minskning av samtliga föroreningar då dagvatten renas inom utredningsområdet. Detta är positivt som en del av ett större arbete för att uppnå MKN men leder i sak inte till någon förändring för recipienten då planområdets tillskott både före och efter planförslagets genomförande är försumbar.

Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till dagvattenledning. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Markavvattningsföretag

Enligt framtagna dagvattenutredning har diket inom markavvattningsföretaget Ormskärr-Stufsta torrläggningsföretag ersatts av en kulvert, varvid bedömningen är att markavvattningsföretaget inte påverkas av exploateringen.

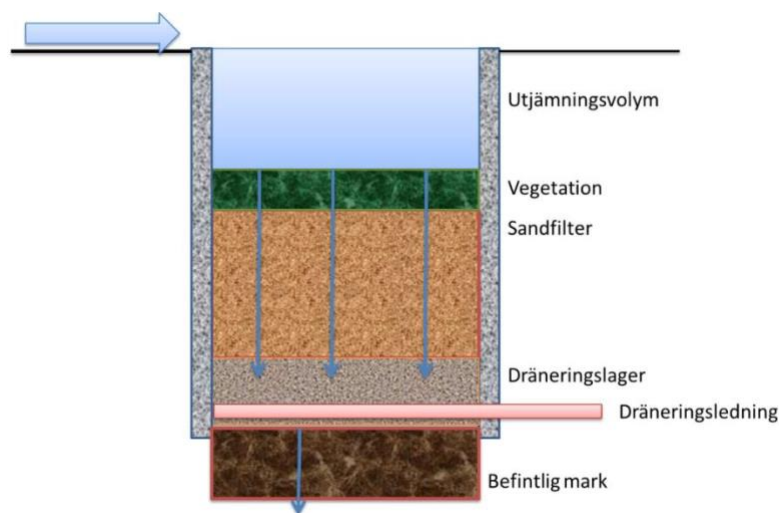
Dagvatten

Enligt dagvattenutredningen beräknas den sammanvägda avrinningskoefficienten minska något efter exploatering. Det innebär att dagvattenflödet inte förändras nämnvärt i och med exploateringen.

Vid ny- och större ombyggnation ska dagvatten från hårdgjorda ytor fördröjas och renas i hållbara dagvattensystem enligt stadens åtgärdsnivå. Systemen ska dimensioneras med en våtvoly m på 20 mm och ha en mer långtgående rening än sedimentation.

Erforderlig fördröjningsvoly m inom planområdet är utifrån stadens åtgärdsnivå beräknat till 50 m³, vilket säkerställs i planen. I åtgärdsförslaget tillgodoses detta genom nedsänkta regnbäddar enligt principen nedan. Därmed uppnås stadens åtgärdsnivå för dagvatten. Avrinningsstråken ingår inte som en magasinande voly m.

Växtbäddar ger både flödesutjämning och hög rening av dagvatten. Reningen uppstår när dagvattnet passerar växtbäddens filtrerande material. Växtligheten bidrar både till rening genom växtupptag och till att upprätthålla infiltrationskapaciteten. Nedbrytning av oljerester sker också effektivt i jorden samtidigt som planen ställer krav på oljeavskiljare inom område för drivmedelsförsäljning. Växtbäddar utförs med tät botten för att motverka eventuell spridning av markföroreningar.



Princip för nedsänkt regnbädd.

Då planområdet delvis utgörs av en drivmedelsstation finns risk för spill av drivmedel eller kemikalier. Vid händelse av olycka finns risk att en större voly m drivmedel eller kemikalier läcker ut och skadar växtbäddarna. Växtbäddarna bör därför utformas på ett sådant sätt att de relativt enkelt kan grävas ur och ersättas med nytt filtermaterial vid behov.

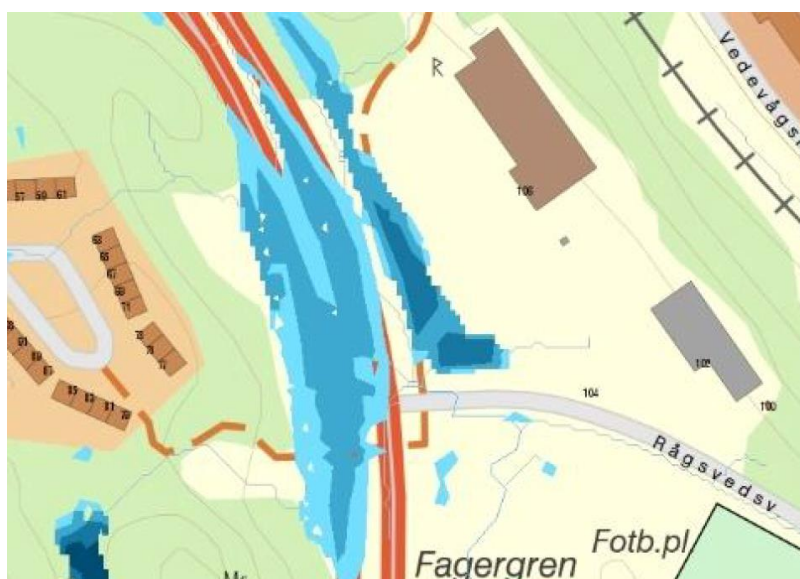
Föroreningsberäkningar efter exploatering visar att samtliga halter minskar med ca 50 % i genomsnitt med vidtagna dagvattenåtgärder. Den planerade bebyggelsen medför inte risk för utsläpp som kan förorena dagvattnet.

Föroreningsberäkningarna visar att fosfor minskar med 120 g/år och att planområdet fortsatt kommer bidra med 80 g/år till Magelungen (ungefärliga siffror eftersom föroreningsberäkningarna bygger på schabloner). Planområdets fosfortransport är mycket liten i relation till recipientens totala fosforbelastning (370 kg/år från dagvatten och diffus tillrinning) och kan därför anses vara försumbar.

Det pågår ett arbete med det lokala åtgärdsprogrammet (LÅP) för recipienten Magelungen. I underlagsrapporten till LÅP är förbättringsbehovet (betinget) för fosfor beräknat till 135 kg/år (WRS, 2017).

Översvämning

Enligt dagvattenutredningen finns ett lågpunktsområde i planområdets västra del. Lågpunkten ligger inte i direkt anslutning till den planerade byggnaden och bedöms inte utgöra en risk för människors hälsa. Då det befintliga utredningsområdet lutar med nära 2 % och inte innehåller några större lågpunkter, bedöms risken för översvämning som låg.



Översvämningsskartering, Länsstyrelsens webbGIS (2019)

Vid extrema regn då ledningsnät går fulla och avrinning sker ytligt, är det rimligt att anta att dagvattnet snabbt kommer att

avrinna från utredningsområdet för att ansamlas i lågpunkterna nedströms.

Sett ur omkringliggande marks perspektiv sker inga förändringar vad gäller skyfall. Hur flöden passerar genom området kan förändras något men storlek på dessa samt var de rinner ut ur området förblir de samma. Med föreslagna dagvattenåtgärder inom utredningsområdet uppnås dessutom en fördröjande effekt vilket även till viss del saktar ner ytavrinningen vid skyfall.

Landskapsbild/stadsbild

Planförslaget innebär att upplevelsen längs Rågsvedsvägen förändras något då ny bebyggelse blir synlig från vägen. Samtidigt innebär förslaget att nya träd planteras inom fastigheten, vilket stärker Rågsvedsvägens befintliga karaktär.

Gator och trafik

Biltrafik

Den föreslagna restaurangverksamheten bedöms innebära att trafikmängden ökar något inom området. Den ökade trafiken antas bli en konsekvens av restaurangbesökare till Max Burgers som ska parkera eller använda sig av drive-in.

Drive-in

En trafikanalys (WSP, 2020-02-06) har tagits fram i syfte att studera den förväntade köbildningen från drive-in och hur det kan komma att påverka trafik till och från intilliggande verksamheter samt även Rågsvedsvägen. För att kunna tillskapa goda trafikflöden på platsen krävs att kömagasinet är av sådan storlek och utformning att det minimerar risken att köbildningen till drive-in hamnar i konflikt med angöring till och från intilliggande verksamheter. Av särskild vikt är att förhindra köbildningen från att växa ut mot Rågsvedsvägen.

Resultatet visar att mellan fem till åtta bilar kan uppstå när besöksstrycket är som högst. Cirka åtta köande fordon från beställningspositionen innebär att kön når ut till Rågsvedsvägen, utifrån antagandet att köbildning sker den rakaste vägen från infart till beställningsposition. I känslighetsanalysen (50 % ökad trafik) når köerna långt ut på Rågsvedsvägen.

För att skapa en acceptabel trafiksituation på platsen, samt för att förhindra att köbildning växer ut mot Rågsvedsvägen, föreslås i

Stadsbyggnadskontoret anser att det är av stor vikt att trafiken på Rågsvedsvägen inte påverkas av köbildningen från drive-in, samt att smidig angöring fortsatt ska kunna ske på platsen. Därför behöver drive-in-lösningen kunna hantera upp emot åtta köande fordon. I planförslaget föreslås drive-in-utformningen anta följande utformning.



Godkänt dokument - Anna Lina Axelsson, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2020-08-19, Dnr 2018-12829

Parkering och angöring

Passagerna över huvudcykelstråket som löper längs Rågsvedsvägen kommer att öka med både tillkommande bil- och lastbilstrafik. Av denna anledning är det av betydelse att övergångsstället utförs med en hastighetssäkring för att uppnå en tillfredsställande trafiksäkerhet. Ett möjligt utformningsalternativ för att uppnå detta kan vara tvärgående fasade kantstenar (alternativt korta ramper) över in- respektive utfart.

Idag sker gemensam infart till drivmedelsanläggningen respektive livsmedelsbutiken Lidl. I samband med breddning och förlängning av befintlig gräsrefug tillskapas separata infartsvägar för dessa två verksamheter, vilket även bedöms positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för såväl bilister som fotgängare.

Gång- och cykelvägar

Bedömningen är att planförslagets upphöjda gångpassager skapar en säkrare plats för fotgängare. Tydliggörandet av gräsrefugen intill drivmedelsanläggningen innebär även att fotgängare och cyklister lättare kan läsa av fordonstrafiken som kör till och från områdets olika verksamheter.

Störningar och risker

Ras och skred

Risk för nedfallande bergsblock från bergsslänten bedöms i den bergtekniska undersökningen som liten då jordslänten är tillräckligt flack och djup för att fånga upp mindre nedfallande block. Ett större nedfallet block ligger på en bergshylla i mitten av området. Blocket föreslås flyttas ned med grävmaskin under byggaktörens schaktarbete för att minimera risken att det faller ned mot planområdet.



Bergsslänt intill planområdet. Markerat stenblock på bergshylla föreslås flyttas.

Markföroreningar

Framtagen miljöteknisk markundersökning har utgått ifrån att undersökta områden ska användas som affärsområde med hårdgjord yta. Uppmätta halter i jord jämförs därför med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Föroreningar i halter över riktvärdet för MKM av metaller och organiska föroreningar (PAH) förekommer i fem av totalt nio provpunkter. Därutöver uppvisar två provpunkter halter över nivån för känslig verksamhet (KM) vad gäller metaller. Provpunkter med halter överskridande MKM varav två provpunkter överskrider halten farligt avfall (FA), utgörs av föroreningar kopplade till fyllnadsmassorna inom undersökningsområdet.

Undersökt område utgörs av en förhållandevis liten yta, vilken även sammanfaller med planerad grundläggning. Grundläggningen inom området kommer innebära att övre delen av fyllnadslagren schaktas ur, vilket i sig innebär en riskminskande åtgärd sett till uppmätta halter. I framtagna geoteknisk undersökning (WSP, 2019-10-31) bedöms urgrävningsdjupet för grundläggning vara 1,5 meter från befintlig marknivå. Grundvattennivån har uppskattats till mellan 1,5 - 2,0 meter under markytan. En av provpunkterna som överskrider halter över riktvärdet för MKM har påträffats på 1,9 meters djup. Oavsett typ av grundläggning behöver schakt ske till denna nivå för att klara riktvärdet för MKM. Länshållningsvatten kan komma att uppstå i samband med grundläggningsarbete.

Uppmätta halter av alifater i grundvattnet bedöms härröra från fyllnadsjorden inom området. Risken för spridning till underliggande grundvattenmagasin eller utströmningsområde bedöms därmed som liten då en tätande lera förekommer under fyllnadsjorden. Halten bedöms därtill minska när urschaktning av jord genomförs.

Sammanfattningsvis bedöms föroreningssituationen inom undersökningsområdet inte innebära någon risk för människa eller miljö.

Skyddsavstånd

Länsstyrelsen i Stockholms län har i rapporten *Riskhänsyn vid ny bebyggelse, 2000*, redovisat sin syn på hur riskfrågor ska hanteras i den fysiska planeringen. Rapporten innehåller bland annat rekommendationer för lokalisering av ny bebyggelse intill och

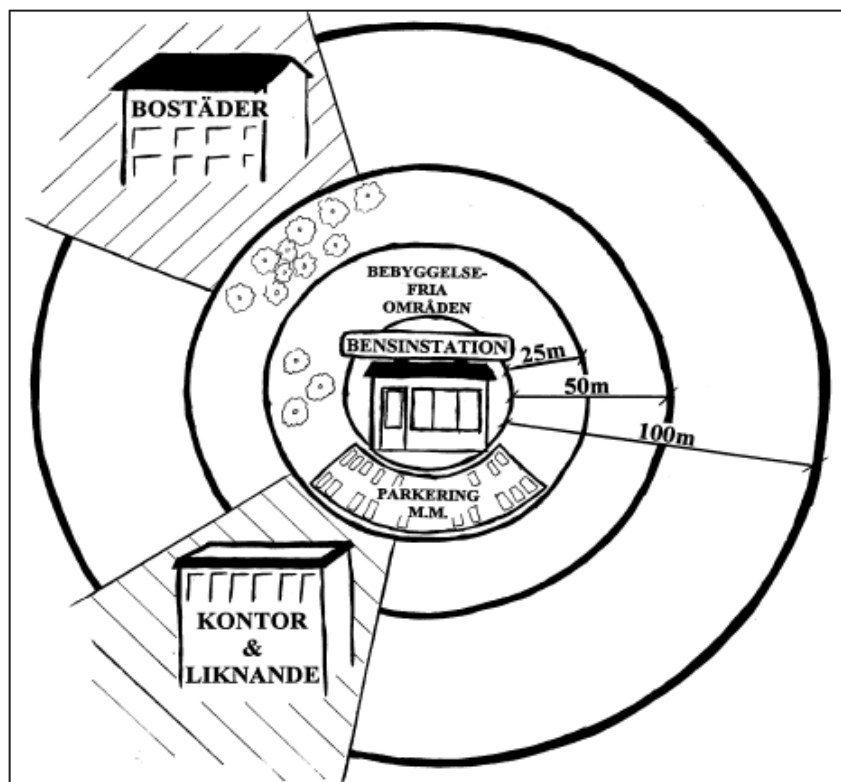
kring bensinstationer samt nybebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods.

Skyddsavstånd kring bensinstation

För bensinstationsverksamhet finns rekommendationer om skyddsavstånd till bostäder, kontor och andra platser ur risk-, miljö-, och hälsosynpunkt. Avstånden kan delas in i skyddsavstånd till omkringliggande bebyggelse och andra verksamheter samt skyddsavstånd inom område med bensinstationsverksamhet.

I rapporten redovisas följande gällande ny bebyggelse intill bensinstationer:

- Ett minimiavstånd på 25 meter bör hållas från bensinstation till kontor och liknande.
- Ett minimiavstånd på 50 meter bör hållas till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus samt samlingsplatser där oskyddade människor uppehåller sig.
- I nyplaneringsfall bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från bensinstationen till bostäder, daghem, åldershem och sjukhus.



Länsstyrelsens rekommenderade minimiavstånd kring bensinstationer

Länsstyrelsen anser vidare ur både risk-, miljö och hälsoskyddssynpunkt att ett minimiavstånd på 50 meter från ett område med ny bebyggelse till en bensinstation alltid bör hållas. Det kan

finnas skäl att göra avsteg från dessa rekommenderade avstånd. För att bedöma om avsteg kan vara aktuellt görs en bedömning från fall till fall.

Bedömningen beror bland annat på vilken typ av bebyggelse det gäller. Det är lämpligare att lokalisera kontor och industri nära en bensinstation. Det beror bland annat på att människor som vistas i dessa lokaler snabbt kan nås med information, lätt kan uppfatta varningsmeddelanden, kan söka skydd och sätta sig i säkerhet utan hjälp och är vuxna. Detta till skillnad från personer som vistas i t.ex. bostäder, ålderdomshem eller sjukhus som kan påverkas av risker även på natten under sömn. De är svåra att varna och de kan ha svårt att söka skydd och sätta sig i säkerhet utan hjälp.

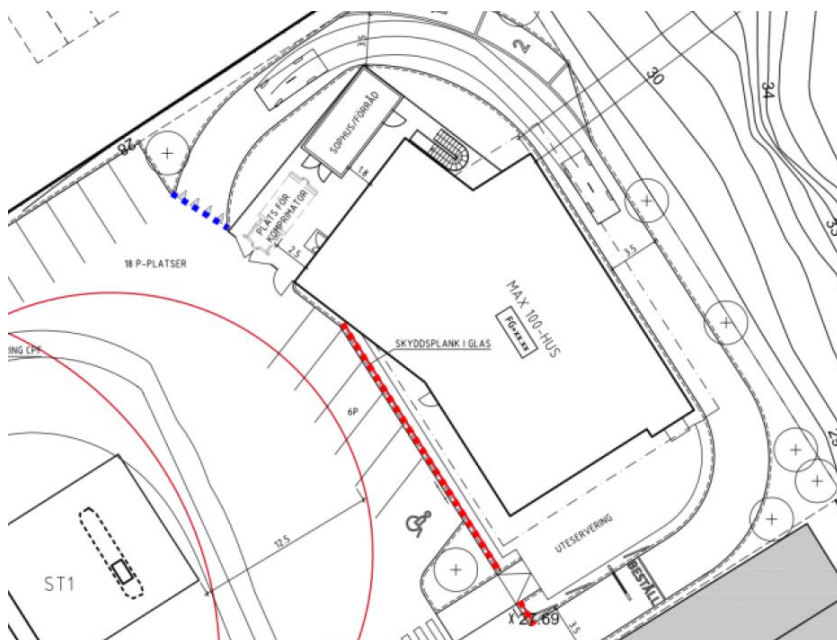
Länsstyrelsen anser vidare att byggnader med hänsyn till brand- och explosionsrisk inte bör uppföras inom ett avstånd av 25 meter från tankfordonets lossningsplats, avluftsanordningar från bensincistern eller de tankställen där fordon tankas (pumpar).

Enligt framtagen riskutredning (WSP, 2019-03-29) klaras länsstyrelsens angivna skyddsavstånd med undantag för den fasadsida som vetter mot drivmedelsanläggningen i sydväst. I planen ställs krav på tekniska åtgärder för att uppnå en acceptabel risknivå med avseende på pölbrand intill uteserveringen. Det avstånd, inom vilket personer förväntas omkomma direkt alternativt till följd av brandspridning till byggnader, antas vara där värmestrålningsnivån överstiger 15 kW/m². De pölstorlekar som antas kunna bildas vid läckage av brandfarlig vätska har för olycka på väg antagits till 50 m² (litet), 200 m² (mellanstort) respektive 400 m² (stort). All brandfarlig vätska (bensin, diesel och E85) antas i beräkningarna utgöras av bensin, vilket bedöms vara konservativt.

Tabell 14. Avstånd till kritisk strålningsnivå på halva flammans höjd (15 kW/m²) för olika pölstorlekar.

Scenario	Pölbrand av	Avstånd till
	varierande storlek	15 kW/m ² från pölkant
Litet utsläpp	50 m ²	12 meter
Mellanstort utsläpp	200 m ²	23 meter
Stort utsläpp	400 m ²	30 meter

Brandklassat skyddsplank EW 30 bedöms vara en tillräcklig åtgärd i syfte att skydda personer på uteserveringen i ett initialt skede vid händelse av olycka som medför pölbrand inom drivmedelsanläggningen.



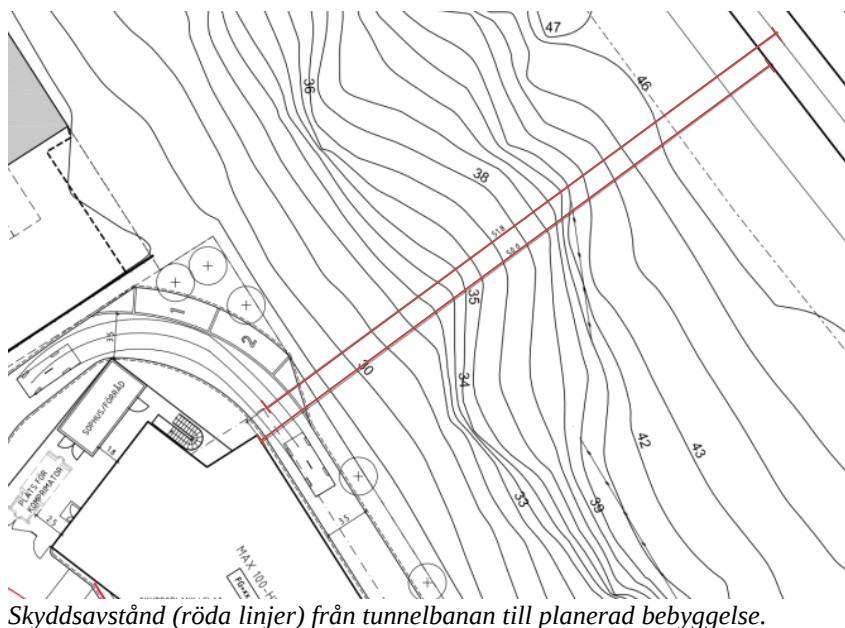
Skyddsplank (röd-streckad linje) uppförs längs uteservering som vetter mot drivmedelsanläggningen.

Med utgångspunkt i riskutredningen reglerar planen att huvudbyggnad ska förses med utrymningsvägar som vetter bort från drivmedelsanläggningen, att huvudbyggnad ska förses med avstängningsbar ventilation samt att luftintag till ventilation inte får uppföras längs fasadsida som vetter mot drivmedelsanläggningen. Lutningsförhållandet mellan drivmedelsförsäljning och restaurangverksamhet regleras även för att förhindra att drivmedel rinner mot restaurangbyggnaden vid händelse av drivmedelsläckage.

Bedömningen är att uteserveringen och restaurangverksamheten i sin helhet är lämplig utifrån risk-, miljö- och hälsoskyddssynpunkt med hänsyn till de tekniska åtgärder som regleras i planen.

Risk från tunnelbana

Riskutredningen har studerat den befintliga tunnelbanans riskpåverkan på detaljplanen med avseende på urspårning. Avståndet från det närmsta spåret till planområdet är cirka 45 meter, och till byggnad cirka 50 meter. Avståndet mellan spåret och där marken börja slutta nedåt mot planområdet är cirka 10 meter. I riskutredningen bedöms tunnelbanan inte utgöra en oacceptabel risk för detaljplanen.



Farligt gods

Länsstyrelsen redovisar i rapporten, *Riskhänsyn vid ny bebyggelse, 2000*, följande gällande ny bebyggelse intill vägar med transporter av farligt gods:

- 25 meter byggnadsfritt bör lämnas närmast transportleden.
- Tätt kontorsbebyggelse närmare än 40 meter från vägkant bör undvikas.
- Sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiva verksamheter (centrumanvändning i form av mindre galleria eller dylikt) närmare än 75 meter från vägkant bör undvikas.

Längs sekundära transportleder för farligt gods, där endast enstaka bensintransporter sker, kan kortare avstånd tillämpas.

Huddingevägen är klassad som sekundär transportled för farligt gods. Avståndet från Huddingevägen till planområdesgräns är cirka 50 meter och omkring 90 meter till planerad restaurangverksamhet. Enligt riskutredningen erfordras inga riskreducerande åtgärder med avseende på länsstyrelsens riktlinjer gällande närhet till farligt gods-led.

Barnkonsekvenser

I dagsläget vistas barn i mycket liten utsträckning inom fastigheten då den består av hårdgjord yta i form av parkering samt drivmedelsanläggning. Restaurangverksamhet på platsen bedöms positivt då den har möjlighet att bli en mötesplats för

bl.a. barnfamiljer och unga. Platsen kan dock komma att bli förhållandevis trafikintensiv då fyra verksamheter kommer att angöra via en och samma in- och utfart, vilket ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan komma att begränsa barn och ungas rörelsefrihet i området.

Kontorets sammanvägda bedömning är att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för barn.

Tidplan

Samråd kvartal 3 2019 (3 september – 15 oktober)

Granskning kvartal 2 2020 (22 april – 19 maj)

Antagande kvartal 3 2020

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov.

Exploateringskontoret ansvarar för att en överenskommelse om exploatering tecknas mellan staden och byggaktören.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsregleringsåtgärder. Exploateringskontoret ansöker om nödvändiga fastighetsregleringar med tomträttshavarens medgivande och på tomträttshavarens bekostnad.

Byggherrarna finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse och anläggningar på kvartersmark samt iordningställande av utemiljöer på kvartersmark.

Byggherrarna bekostar och genomför de återställande- och avslutningsarbeten i allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändig.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark (GATA).

Avtal

För detaljplaneförslagets antagande och genomförande erfordras att staden och byggaktören tecknar överenskommelse om exploatering där ansvar och kostnadsfördelning regleras.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att del av detaljplan Dp 2004-06275 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor**Fastigheter och ägoförhållanden**

Planområdet omfattar fastigheten Tanklocket 1. Stockholms stad äger fastigheten och St1 Sverige AB är tomträtthavare.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för restaurangverksamhet och drivmedelsanläggning inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsregleringar. Fastighetsägaren ansöker om nödvändiga fastighetsregleringar med tomträtthavarens medgivande och på tomträtthavarens bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm prövas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsreglering. Ett mindre område ändras från kvartersmark (bilservice) till allmän platsmark (gatumark).

Område utlagt som allmän platsmark (gata) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet.

Inlösenrätt/skyldighet avseende allmän plats

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösenkyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om marköverföringarna.

Rättigheter

Inom planområdet finns tre rättigheter lokaliserade; ledningsrätt för avloppsledning, avtalsservitut för spillvattenledning och gemensamhetsanläggning för in- och utfart.

Ledningsrätten fortsätter att gälla oförändrat, har fortsatt planstöd och påverkas inte av planens genomförande.

Spillvattenledningen bedöms inte påverkas av planens genomförande.

Befintlig gemensamhetsanläggning finns för gemensam in- och utfart för fastigheterna i kvarteret Tanklocket. Del av gemensamhetsanläggningen övergår till allmän plats GATA efter detaljplanens genomförande. Gemensamhetsanläggningen kommer att behöva omprövas i förrättning hos lantmäterimyndigheten. Avtal bör träffas innan planen antas med deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningen. Övrig del av befintlig gemensamhetsanläggning påverkas inte utan har fortsatt planstöd och påverkas inte av planens genomförande.

Ekonomiska frågor

El och Tele

Byggaktören bekostar erforderliga åtgärder beträffande ledningsdragning av el och tele.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Fastigheten kan ansluta sig till befintligt vatten och avlopp i området.

Hantering av eventuellt länsvatten som uppstår i samband med schaktning under byggskedet ska ske enligt riktlinjer från Stockholm Vatten och Avfall (SVOA).

Dagvatten

Framtagen dagvattensutredning ska ligga till grund för kommande projektering. Byggherren ansvarar för och bekostar nödvändiga dagvattenlösningar inom kvartersmark.

El/Tele

Fastigheten kan ansluta sig till el/tele i området.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.