

Granskningsutlåtande inkl. samrådsredogörelse Detaljplan för del av Riksby 1:3 i stadsdelen Riksby, Dp 2017-16043

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits	3
Hur granskningen bedrivits	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför granskning.....	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	11
Övriga remissinstanser	14
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	16
Övriga, ej sakägare	16
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande inför granskning	17
Inkomna synpunkter under granskning och stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför antagande.....	17
Statliga och regionala myndigheter och förbund	17
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	19
Övriga remissinstanser	20
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	22
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	22
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande inför antagande	22

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en ny drivmedelsstation, med pumpar och tillhörande servicebyggnader såsom butiksbyggnad och tvätthall. Planförslaget sändes ut på samråd 2019-02-26 - 2019-04-09. Under samrådet har 24 yttranden inkommit. Nio av dessa hade ingenting att erinra mot förslaget. Flertalet remissinstanser tillstyrkte

Stadsbyggnadskontoret

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

planförslaget, men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller riskhantering, miljö och infrastruktur. Några remissinstanser är negativa till planförslaget då de anser att det försvårar planeringen av skola inom den angränsande detaljplanen för Solvallastaden. Boende som framfört synpunkter ställer sig frågande till placeringen av en drivmedelstation nära ett planerat bostadsområde samt önskar att samrådsmötet borde ha ägt rum i närområdet och att illustrationer i planhandlingarna förtydligas.

Med anledning av de synpunkter som framfördes under samrådet bearbetades planförslaget och tillhörande utredningar avseende i huvudsak risk, dagvatten, markmiljö, geoteknik och ledningar. Förslagen markanvändning ändrades något då användningsområde för sopsugsterminal bedömdes ej genomförbart och lyftes bort ur planförslaget. Med hänsyn till riskbilden har möjligheten till försäljning av fordonsgas även utgått ur förslaget. Kontoret bedömde sammanfattningsvis att de inkomna synpunkterna kunde hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Under perioden 2020-03-18 – 2020-04-21 sändes det bearbetade planförslaget ut på granskning. Under granskningsperioden har 13 yttranden inkommit. De flesta remissinstanser tillstyrkte planförslaget. Efter granskning av detaljplanen har riskanalysen förtydligats. Planbestämmelsen gällande utrymningsväg har omformulerats för ökad tydlighet. I övrigt har granskningen endast medfört mindre justeringar och ändringar av formalia i planhandlingarna.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny drivmedelsstation, med pumpar och tillhörande servicebyggnader såsom butiksbyggnad och tvätthall. Samrådsförslaget av planen prövade även möjligheten att förlägga en sopsugsanläggning inom planområdet, kopplad till stadsutvecklingen i Södra Solvallastaden. Användningen bedömdes dock som ej genomförbar i dagsläget då Stockholm Vatten uppgett att de ej vill vara huvudman och utgick därför efter samråd.

Då omfattande stadsutveckling gradvis kommer att ske i direkt anslutning till området inom överskådlig framtid, måste servicestationen även fungera väl i en framtida, mer tätbebyggd stadsmiljö. Förutom de nya anläggningarna skapar planen även förutsättningar för följande:

- Breddning av korsningen Bällstavägen/Nimbusvägen.

- En gemensamhetsanläggning för angöringsgata inom planens västra del (Nimbusvägen), för att säkra både drivmedelsstationen och flygplatsens behov. Gemensamhetsanläggningen möjliggör även för framtida angöringsmöjlighet mellan Nimbusvägen och marken öster om planområdet.
- Tydligare återgivning av dagens förhållanden och synkronisering med pågående detaljplaner genom att ändra befintlig parkmark söder om Bällstavägen till gatuområde.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd pågick under perioden 2019-02-26 - 2019-04-09.

Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Fyrkanten, i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida,

www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Bromma tisdagen den 26 februari 2019. Samrådsmöte hölls 2019-03-20 i Fyrkanten, i Tekniska Nämndhuset där 3 personer närvarade.

Hur granskningen bedrivits

Granskningstiden varade mellan den 18 mars 2018 och 21 april 2018. Planförslaget visades i Fyrkanten, i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida,

www.stockholm.se/detaljplaner.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Försvarsmakten

Inget att erinra.

Luftfartsverket

Inget att erinra.

Länsstyrelsen

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,

- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Trafikverket daterat 2018-02-19, Luftfartsverket daterat 2019-03-03 och Swedavia Bromma Airport daterat 2019-04-08 och 2019-07-01.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen anser att kommunen inför kommande planskede behöver utreda och redovisa att planförslaget tillgodoser riksintresse för luftfarten samt att drivmedelsstationen är lämplig utifrån risker kopplade till farligt gods, farlig verksamhet, översvämning, ras och skred och markföroreningar. Kommunen behöver även visa att nödvändiga dagvattenåtgärderna är säkerställda för detaljplanen och att markföroreningarna inte riskerar att orsaka överskridande av miljökvalitetsnormerna för vatten.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så

sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Riksintresse för luftfarten

Planområdet angränsar till Bromma Stockholm Airport som är utpekad riksintresse för luftfarten. Länsstyrelsen har tagit del av Swedavias yttranden och delar bedömningen att kommunen inför kommande planskede behöver redovisa att planförslaget tillgodoser riksintresset för luftfarten vad gäller buller.

Det planeras att säljas och lagras fordonsgas på drivmedelsstationen. Vid försäljning av fordonsgas rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd på minst 50 meter till industribebyggelse (Rapport 2000:1). Inom 50 meter från den planerade drivmedelsstationen står flertalet byggnader på flygplatsområdet som enligt Swedavia huserar funktioner väsentliga för flygplatsens drift men även till flygplatsens maskinpark.

Swedavia anger vidare att flygplatsens norra delar samt Centralgrinden (vilken ombesörjer allt tillträde och leveranser för flygplatsdriften) kommer att dela infartsväg med drivmedelsstationen. Detta innebär att även en liten olycka på och omkring infartsvägen riskerar påverka flygplatsens operationella drift samt tillträde för externa aktörer såsom kommunala räddningstjänstfordon.

Länsstyrelsen delar Swedavias bedömning att kommunen behöver beskriva vilka konsekvenser olyckor med brandfarlig gas och brandfarliga vätskor kan få för driften av flygplatsen samt vilka övriga konsekvenser en drivmedelsstation på platsen kan få på Bromma flygplats.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om marken är lämplig för sitt ändamål behöver kommunen inför kommande planskede bilägga planhandlingarna med resultaten av den genomförda utredningen avseende planområdets föroreningssituation. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Farligt gods

Planområdet angränsar till Bällstavägen i norr och Ulvsundaleden i öster och till Bromma flygplats i söder. På grund av risken för olyckor kopplade till transporter med farligt gods på Bällstavägen

rekommenderar riskutredningen (Carlens Brand & Risk AB 2019-02-19) att utrymningsväg söderut från Bällstavägen ska finnas vilket Länsstyrelsen instämmer i. Kommunen behöver därför inför kommande planskede säkerställa att utrymningsväg söderut genomförs genom lämpliga planbestämmelser samt beskrivning i planbeskrivningen vilket saknas i dagsläget.

I riskutredningen rekommenderas även att en mur förläggs så att mätarskåp och lossningsplats inom planområdet skyddas mot avåkning från Bällstavägen. Någon mur eller motsvarande förslag finns inte beskrivet i planbeskrivningen eller säkerställt i plankartan vilket Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera med inför kommande planskede, förslagsvis genom att muren eller motsvarande skydd måste uppföras innan startbesked kan beviljas för resterande anläggningar inom planområdet.

Det rekommenderade skyddsavståndet från gasförvaring till den planerade sopsugsanläggningen anges i riskutredningen vara minst 25 meter. I plankartan är detta avstånd 12 meter och det är endast 20 meter till stationsbyggnaden. Inför kommande planskede behöver kommunen motivera utifrån relevant underlag varför riskutredningens rekommendationer inte följs och på vilket sätt planförslaget kan anses vara lämpligt ur ett riskperspektiv.

Farlig verksamhet Bromma flygplats

Enligt riskutredningen kommer människor som vistas på drivmedelsstationen inte att utsättas för orimliga risker. För människor som bor i närheten av planområdet anges att etableringen av drivmedelsstation inte innebär en ökning av riskbilden eftersom den kommer att upprättas enligt gällande regelverk. Eftersom planområdet angränsar till Bromma flygplats finns en sammanvägd riskbild som kommunen behöver ta ställning till i planarbetet. En utredning av drivmedelsstationens bidrag till driften av säker luftfart på Bromma flygplats har analyserats (Analys av flygsäkerhetsrisker 2018-08-29) men utredningen saknar alltså en analys kring vilka risker flygtrafiken tillsammans med driften av flygplatsen genererar till närområdet.

Inför kommande planskede behöver kommunen därför beskriva och bedöma den sammanlagda riskbilden för människor som bor i området kring flygplatsen och den planerade drivmedelsstationen samt ta ställning till om det är lämpligt att placera en drivmedelsstation i direkt anslutning till flygplatsen.

Översvämning

Enligt kommunen finns lågpunkter vid gamla Bromstensvägen/Bällstavägen och Ulvsundavägen/Bällstavägen men kommunen anger att översvämningsrisken i området kommer att förbättras efter planens genomförande då planen möjliggör för vattnet att stanna inom planområdet. Länsstyrelsen saknar dock en beskrivning av hur mycket vatten som är tänkt att tas hand om inom planområdet och vart det övriga vattnet är tänkt att ta vägen. Inför kommande planskede behöver kommunen redovisa var vatten från ett skyfall motsvarande ett 100-årsregn med klimatfaktor tar vägen och säkerställa att bebyggelsen inom och utanför planområdet inte kommer att påverkas negativt.

Geoteknik

Enligt kommunen består området till största del av fyllningsmassor med ett underliggande lager av lera. Enligt undersökningsresultat från Stockholms stads geoarkiv framgår att angränsande fastighet har låg hållfasthet. Med anledning av att marken består av lera anser Länsstyrelsen att kommunen tydligt ska motivera och redovisa att marken är lämplig för sitt ändamål med hänsyn till risken för ras och skred, även i ett framtida förändrat klimat, vilket Länsstyrelsen även har framfört i samrådet för planprogram för Södra Solvallastaden. För att redogöra för risken anser Länsstyrelsen att kommunen bör genomföra en översiktlig geoteknisk utredning på platsen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt dagvattenutredningen (Orbicon 2017) leds dagvatten från planområdet idag till Ulvsundasjön via separat dagvattenledning vilket fortsatt kommer att ske. Utredningen föreslår gröna tak på alla byggnader och växtbäddar som renar vägdagvatten. Länsstyrelsen saknar dock planbestämmelser på plankartan som reglerar markens genomsläpplighet eller gröna tak på byggnaderna vilket kommunen behöver komplettera med inför kommande planskede.

I området är grundvattenflödena höga och det saknas i nuläget uppgifter som markens kemiska förhållanden. Om marken visar sig vara förorenad kan den behöva saneras till en högre grad än den föreslagna nivån mindre känslig markanvändning för att skydda grund- och ytvatten från höga halter av prioriterade eller särskilt förorenande ämnen och därmed undvika att miljö kvalitetsnormer överskrids.

Länsstyrelsen anser att planförslaget innebär en stor risk för föroreningar i recipienten Ulvsundasjön. Sjön har problem med

både näringsämnen och miljögifter och flera av dessa miljögifter är dagvattenrelaterade. Dagvattenutredningens förslag till åtgärder är troligen tagen i underkant till det åtgärdsbehov som föreligger för att förbättra status i sjön. Länsstyrelsen ser att fördröjning med gröna tak kan vara en bra åtgärd, men eftersom näringsläckaget kan öka på grund av de gröna taken behöver takvattnet ledas genom jord eller annat biofilter innan det släpps på ledningen mot sjön.

Länsstyrelsen anser sammantaget att kommunen behöver visa att de nödvändiga dagvattenåtgärderna är säkerställda för detaljplanen och att markföroreningarna inte riskerar att orsaka överskridande av miljökvalitetsnormerna för vatten.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Hälsa och säkerhet

Området norr om Bällstavägen kan komma att planläggas för bostäder. Avståndet från drivmedelsstationen till de planerade bostäderna är ca 50 meter. Eftersom det föreslås att fordonsgas ska hanteras på drivmedelsstationen rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd på minst 100 meter till bostäder (Rapport 2000:1), vilket Länsstyrelsen även har framfört i samrådet för program för Södra Solvallastaden. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att drivmedelsstationen sannolikt kommer påverka vilka krav som ställs på den planerade bebyggelsen och därför kunna innebära begränsningar av användningen.

Övriga synpunkter/ frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Markavvattningsföretag

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen ansöker om att upphäva det gamla markavvattningsföretaget. Om inte detta genomförs behöver kommunen följa vad som står i förrättningsbeslutet och de ritningar som gäller för markavvattningsföretaget. Ansökan om upphävande görs till mark- och miljödomstolen.

Behovsbedömning/ undersökning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Saknar en bedömning om drivmedelsstationen i sig kan utgöra en sådan delmängd i riskpådraget till omgivningen att den samlade riskbilden inte anses acceptabel. En bedömning av samhällsrisk för närområdet och en kvalitativ bedömning om sammanvägning av individrisk bör tillföras utredningen. Åtgärder för riskhantering med avseende på Bromma flygplats behöver regleras i plankarta och förtydligas i planbeskrivning. Exempelvis reglering av utrymningsvägars placering och mur som skydd för lossningsplats. Antalet transporter på Bällstavägen samt tillkommande transporter som följd av exploateringen behöver förtydligas.

Trafikförvaltningen

Anser att befintlig busshållplats inom planområdet bör flyttas så nära bron över Ulvsundavägen som möjligt. Cykelbanan bör dras bakom väderskyddet i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer. Saknar en beskrivning och bedömning av risken för gnistbildning från Tvärbanans kontaktledning som ligger 60 m från planområdet.

Trafikverket

Inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagandeLänsstyrelsen:

Stadsbyggnadskontoret har efter plansamråd fört dialog med Swedavia avseende riksintresse för luftfart. Drivmedelsstationens bidrag till bullersituationen i området bedöms som litet och en bullerutredning tas därför inte fram inom ramen för detta planarbete. I nuläget finns inte några bostäder eller verksamheter i närheten som kan riskera att bli störda av drivmedelsstationen. Vid kommande prövning av detaljplaner för ny bebyggelse i närområdet kan givetvis drivmedelsstationens bidrag till bullersituationen i området utredas. Stadsbyggnadskontoret är medvetna om att tillkommande buller från drivmedelsstationens verksamhet ska ses som separat från flygplatsens buller.

Planförslaget har ändrats så att verksamheten ej kommer att förvara eller hantera fordonsgas inom planområdet.

Drivmedelstationens riskpåverkan på Bromma Flygplats har analyserats i reviderad riskutredning. Bedömningen är att

drivmedelsstationen ej anses kunna medföra betydande störningar för verksamheten jämfört med dagsläget.

Inför detaljplanens granskning har kompletterande provtagning av marken inom planområdet utförts av Swedavia. En uppdaterad markmiljörapport tas fram inför planens antagande.

Plankartan har uppdaterats med bestämmelser gällande utrymningsväg och skyddsmur. Gasförvaring och sopsugsanläggning har nu utgått.

Riskutredningen har uppdaterats och redovisar tydligare en sammanvägd riskbild för området. Markanvändning för drivmedelsstation i anslutning till flygplatsen bedöms som lämplig.

Dagvattenutredningen har uppdaterats och redovisar tydligare förutsättningar och åtgärder gällande skyfall och översvämningsrisk.

En geoteknisk bedömning har tagits fram efter samrådet och visar att risken för ras, skred och erosion är liten.

Plankartan har uppdaterats med en bestämmelse som reglerar fördröjningen av dagvatten.

En process för att upphäva markavvattningsföretaget har påbörjats.

Storstockholms Brandförsvar (SSBF):

Efter samrådet har riskutredningen kompletterats med utvecklade resonemang om sammanvägd individrisk, samhällsrisk och kumulativa effekter på riskbilden. Planförslagets bidrag till riskbilden i området bedöms som acceptabelt.

Plankartan har kompletterats med fler bestämmelser avseende risk; krav på att utrymningsväg ska anordnas bort från Bällstavägen har tillkommit och placering av skyddsmur har definierats. Dialog med Swedavia har förts gällande riskfrågor och en flygsäkerhetsbevisning ska genomföras och godkännas innan anläggningen kan börja byggas

SSBF:s anmärkning att planen skulle bidra med en fördubbling av antalet farliga transporter beror antagligen på en missuppfattning. Att det går 4-5 transporter per dygn idag är riktigt, men den planerade verksamheten bidrar endast med ca tre nya transporter per vecka, det vill säga en betydligt mindre ökning än en dubblning. Förhållandet kan ses i text och tabell på s. 17-18 i riskbedömningen, under rubrikerna 4.1.2 samt 4.2.

Kontoret informerar att det endast planeras för en (inte flera) drivmedelsstation i området och att drivmedelsstationen inom angränsande planarbete utgått till förmån för planerandet av denna. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

Trafikförvaltningen:

Planen föreslår inte att busshållplatsen byggs om, utan att den behålls i nuvarande läge och utformning. Illustrationsmaterialet visar således dagens befintliga situation. Dialog om placering av väderskydd och cykelbana uppmuntras, dock bör detta ske mellan Trafikförvaltningen och Trafikkontoret samt inom ramen för projekt Solvallastaden. Planen hindrar inte att en flytt skulle kunna ske.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att avståndet till tvärbanans kontaktledning är gediget och att en bedömning av gnistbildning inte behöver göras.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Exploateringskontoret

Riskutredningen bör relateratill kommande planering i drivmedelsstationens närhet. Konsekvenserna av att tillhandahålla fordonsgas måste utredas närmare så att förvaring och transport av gas inte försvårar eller fördyrar kommande exploatering inom projektet Solvallastaden. Vid eventuell förekomst av allmänna ledningar inom planområdet bör undersökas om dessa kan ligga kvar inom den blivande fastigheten i ett u-område. Omformning av planen i den del som utgörs av sopsug kan även bli aktuell om Stockholm Vatten och Avfall AB inte vill vara huvudman.

Fastighetskontoret

Bällstalundsskolan, som ligger i anslutning till föreslagen Drivmedelsstation kommer i framtiden inte längre förvaltas av Fastighetskontoret. Fastighetskontoret har därmed inga invändningar mot förslaget.

Lantmäterimyndigheten

Inga synpunkter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Provtagning av markföroreningar ska redovisas inför utställning av planförslaget
2. Sopsugsterminalen utreds vidare med hänsyn till viktiga miljö- och hälsofrågor som buller och lukt.

Vidare dagvattenutredningar bör studera möjligheten att anlägga gröna väggar och tak för att uppnå stadens åtgärdsnivå.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Förväntningarna på hur mycket "stad" det kan bli av detta parti längs Bällstavägen måste vara rimliga. En bensinstation kommer aldrig att kunna upplevas som stadsmässig då den har en helt annan funktion och form. Förslaget uppvisar dock en formvilja för gestaltning som går utöver det slentrianmässiga. Byggnadernas utformning bör vidare studeras med hög ambition inför bygglovsskedet. Önskvärt är att den stora skyltpylon som annonserar verksamheten ifråga får en annan och bättre gestaltning. Upplevelsen av området mellan drivmedelsstationen och vägen kan höjas genom växtlighet i form av träd eller planteringar.

SISAB

Förutsättningarna för nuvarande placering av skolan inom Solvallastaden har försämrats på grund av drivmedelsstationen placering. Samordningen mellan planarbetet och arbetet med planen för Solvallastaden är bristfällig. Riskutredningen uppmärksammar inte att det finns en skola i närheten. På uppdrag av SISAB har ÅF upprättat en riskutredning som föreslår att byggnaderna uppförs på ett minsta avstånd av 20 m från Bällstavägen. Detta skulle innebära stora konsekvenser för skolans utformning och att bästa placering inom Solvallastaden måste utredas på nytt. En barnkonsekvensanalys (BKA) saknas och behöver göras för drivmedelsstationen och bör kopplas till den BKA som SISAB tagit fram för skolan. En trafikutredning som belyser konsekvenser för säker skolväg till skolan saknas. Utredning av hälso- och arbetsmiljöpåverkan för alla personer som vistas på skolgården och runt skolan saknas. Dessa risker bör finnas med i den totala riskbedömningen för drivmedelsstationen.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Inga synpunkter.

Stadsdelsnämnden

Den parkmark som omvandlas till gata nyttjas inte av allmänheten. Däremot anser nämnden, att det inte finns något behov av en ytterligare drivmedelsanläggning inom Bromma. Kommer den planerade drivmedelsstationen att vara ett hinder i den möjliga framtida exploateringen av flygplatsområdet? Kommer buller och annan olägenhet från drivmedelsstationen samt sopsug att påverka en möjlig exploatering efter 2038?

Stockholms stadsmuseum

Ingen erinran.

Utbildningsförvaltningen

Uttrycker oro för hur detaljplanen påverkar riskbilden i planeringen för skola på närliggande tomt inom Solvallastaden. Förvaltningen skulle önska en lokalisering som ligger på längre avstånd från skolan för att minimera riskbilden. Förvaltningen, tillsammans med SISAB, anser även att de inte har blivit informerade om omlokaliseringen av drivmedelstationen.

Risakanalysen för detaljplanen behöver beakta planerad intilliggande skola. Hänvisar till den riskanalys som SISAB tagit fram. Vidare saknar förvaltningen en bulleranalys över området och dess närliggande tomter samt påverkan på säkra skolvägar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringskontoret:

Hantering och lagring av fordonsgas har utgått ur planförslaget för att förbättra riskbilden. Sopsugsanläggningen plockas bort ur denna detaljplan då Stockholm Vatten och Avfall AB inte vill vara huvudman för anläggningen. Ytan kan dock framgent bli aktuell för ändamålet inom ramen för detaljplanearbetet med Solvallastaden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden:

Vidare provtagning och redovisning av markföroreningar har utförts inför granskningsförslaget av planen. Detta omfattar dock inte utökat område för gata, då gatumark framförallt är med för att städa upp i planmosaiken och skapa bättre förutsättningar för skötsel. Planen är inte tänkt att påverka användningen av dessa ytor i övrigt. Efter samråd har förslagen sopsugsanläggning plockats bort. Ytan utreds eventuellt vidare för detta syfte, men då inom ramen för detaljarbetet med Solvallastaden.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet:

Fortsatta studier av gestaltningen har skett efter samråd, framförallt i förhållande till upplevelsen längs med Bällstavägen. Planbestämmelse för utformning har tillkommit.

SISAB/Utbildningsförvaltningen:

SISAB och Utbildningsförvaltningen varit involverade i planarbetet med Solvallastaden där placering av drivmedelsstationen diskuterats som en förutsättning i relation till placering av en skola i området.

Utredning av ett förslags lämplighet vad gäller risk prövas i planprocessen. Nu aktuell detaljplanen behandlar etableringen av en drivmedelsstation och hanterar således de risker som kan uppstå av en sådan verksamhet. Planförslaget bedöms inte medföra en sådan risk som omöjliggör övrig närliggande utveckling. Den riskutredning som är framtagen under detaljplanearbetet, och även den som SISAB (genom ÅF) själva tagit fram bedömer riskbidraget från drivmedelsstationen som marginellt.

I fortsatt arbete har riskanalysen förtydligats gällande skolan och drivmedelsstationens etablering, bl.a. vad gäller ökade transporter av farligt gods och skyddsåtgärder. Fortsatt dialog har förts med SISAB, Utbildningsförvaltningen och detaljplanearbetet för Solvallastaden. Frågor som rör trafikomläggningar, skolväg, utformning av skolbyggnad och arbetsmiljö i skolan hanteras dock inom ramen för Solvallastaden.

Stadsdelsnämnden:

Målsättningen är att den nya drivmedelsstationen inte ska påverka möjligheterna för exploatering i närområdet. I dagsläget prövas detta mot exploatering inom Solvallastaden, vilket också kan tänkas ge en fingervisning för en framtida exploatering av flygplatsområdet. Bullerutredning för drivmedelsstation har inte bedömts som nödvändig av Miljöförvaltningen. Då sopsugsanläggningen försvinner ur planen utreds inte bullerfrågan kopplat till denna verksamhet vidare.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Gamla oljeisolerade kablar löper i detaljplanens nordöstra ände under användningsområde gata. Ellevio har åtagande gentemot Miljöförvaltningen att dessa ska tas bort om de blottläggs i samband med exploatering. Ellevio lokalnäts befintliga nätstation norr om Bällstavägen riskerar att inte ha tillräckligt effektutrymme om en sopsugsanläggning ska försörjas.

Norrenergi

Norrenergi har befintlig värmeledning i anslutning till nu planerat exploateringsområde, vilket förutsätts beaktas i detaljplanearbetet.

Stockholm Exergi

Inget att erinra.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Avfall)

En sopsugsanläggning kommer ej att uppföras i kommunal regi. Framför i övrigt synpunkter för matavfallsinsamling, FTI, fettavskiljare samt framkomlighet för hämtfordon.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Vatten)

Det befintliga dagvattennätet i området samt lämpliga anslutningspunkter för dag- respektive spillvatten bör utredas närmare. Dagvattenutredningen är utförd för kvartersmark. I fortsatt arbete bör även omfatta dagvattenutredning för allmän platsmark som lämpligen samordnas med utredningar för omgivande kommande planer, med tanke på planering av nya ledningssystem för dag- respektive spillvatten.

Svenska kraftnät

Inget att erinra.

Swedavia

Det bör närmare bedömas hur markbullret från verksamheten bidrar till det buller som redan råder i området. Att verksamheten ligger inom ett område som redan påverkas av buller från flygplatsen betyder inte att tillkommande buller saknar betydelse, utan kan istället öka bullerpåverkan ytterligare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*Ellevio:*

Det finns inom denna detaljplan inga avsikter att exploatera delar inom den nordöstra delen av planen, markerad GATA. Denna del är endast med i syfte att bättre återspegla den faktiska användningen, underlätta skötselansvar samt förenkla planmosaiken i området. Information och vidare dialog kan dock vara av värde att ha i åtanke inför fortsatt arbete med ledningssamordning i detaljplanen.

Den sopsugsanläggning som ingick i samrådsförslaget kommer att plockas bort från planförslaget, dock kan den bli aktuell igen inom Solvallstadens detaljplan. Vidare synkronisering kring frågor om nätstation och tillräckligt effektutrymme bör därför främst bli aktuella där.

Norrenergi:

Undersökning av ledningarnas placering visar att de ligger utanför planens gränser och bör därför inte påverkas av exploateringen. Vid behov av vidare studier sker fortsatt dialog med Norrenergi.

Stockholm Vatten och Avfall (Avfall)

Då Stockholm Vatten och Avfall beslutat att inte vara huvudman för en sopsugsanläggning för Solvallastaden så kommer denna

anläggning att plockas ur detaljplanen. I fortsatt arbete ska avfallshanteringen utredas vidare.

Stockholm Vatten och Avfall (Vatten)

Dagvattenutredning är ej aktuellt på Allmän plats, då gatudel inte förändras och sopsug försvinner. Detaljplanen föregår planarbetet inom Solvallastaden, troligen med flera år, varför en samordning omöjliggörs. SVoA behöver planera för nya ledningssystem i samband med nu aktuell detaljplan, då verksamheten genomförs tidigare än övrig planerad bebyggelse.

Swedavia:

Bullerutredning för drivmedelsstation har inte bedömts som nödvändig av Miljöförvaltningen. Gällande utredning om bullerpåverkan från tänkt sopsugsanläggning utgår denna, då sopsugen plockas ur planförslaget. Stadsbyggnadskontoret är medvetna om att tillkommande buller från drivmedelsstationens verksamhet ska ses som separat från flygplatsens buller.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Inga sakägare inkom med synpunkter under samråd

Övriga, ej sakägare

Övrig 1

Personen ställer sig frågande till en drivmedelsstation i direkt anslutning till ett blivande bostadsområde när det talas om att ”bygga stad” från politiker och tjänstepersoners sida.

Samrådsmötet bör ha genomförts i geografiskt närmare anslutning till planområdet vilket är ett demokratiproblem. Ytterligare påpekas brister i planhandlingarnas illustrationsmaterial. Pågående detaljplanearbete för Tvärbanans Kistagren (Dp 2017–17192) redovisas inte i plankartan. Föreslagen drivmedelsstation får konsekvenser för en rad trafiklösningar så som ramper mellan Bällstavägen och Ulvsundavägen. I övrigt synpunkter på svårtydda illustrationer i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att hålla samrådsmötet i Tekniska nämndhuset är en bedömning som gjorts utifrån detaljplanens omfattning och förväntat intresse för planförslaget.

Stadsbyggnadskontoret avser att se över och förtydliga illustrationer.

Kontoret informerar att denna plan endast har bäring på en mindre breddning av korsningen Bällstavägen/Nimbusvägen. Övrig

påverkan på trafiklösningar sker inom andra detaljplaner och redovisas inom deras tillhörande planhandlingar.

Nya ramper till och från Ulvsundavägen utförs inom redan gällande detaljplan Pl 7268 från 1970. Tvärbanans spår samt gång- och cykelväg mellan Ulvsundavägen och Bällstavägen planeras inom detaljplanen för tvärbanan (Dnr 2017-17192). GC-vägen passerar i denna över spåren på en mindre bro söder om Bällstavägen (se illustrationer i planbeskrivningen för tvärbanans detaljplan på s. 28-29 i antagandehandlingen).

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande inför granskning

Synpunkterna i samrådsskedet har föranlett nedanstående justeringar av planförslaget:

- Sopsugsanläggningen har utgått ur förslaget
- Fordonsgas har utgått som drivmedel och kommer ej att hanteras eller lagras inom planområdet
- Skyddsbestämmelser gällande riskhantering har tillkommit i planförslaget
- Planbestämmelse gällande dagvattenhantering har tillkommit
- Markreservat för allmännyttiga ledningar har tillkommit
- Planbestämmelse gällande utformning har tillkommit

I övrigt har utredningar gällande geotekniska förutsättningar, dagvatten och markmiljö fördjupats. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter under granskning och stadsbyggnadskontorets ställningstagande inför antagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Luffartsverket

Inget att erinra.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inget att erinra mot planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL.

Rådgivande synpunkter: Länsstyrelsen har tagit del av Swedavias yttrande (daterat 2020-04-20). Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga riskavstånden mot flygplatsens byggnader samt körspår för tankfordon i planbeskrivningen.

Storstockholms Brandförsvär

Har svårt att ta ställning till markanvändningens lämplighet på grund av bristfällig information i riskbedömningen. Saknar redovisningar av beräkningar och ingångsvärden samt motiveringar till varför antaganden anses lämpliga. Exempelvis det antagna antalet transporter på Bällstavägen, antagen persontäthet, vilka ämnen och utsläppsmängder som används i olycksscenarierna m.m. Det är också oklart om transporter av farligt gods på Nimbusvägen har ingått i beräkningarna.

Individriskerna redovisas inte i form av trappstegskurva, vilket annars är kutym i riskbedömningar, och det medför att risknivåerna kan bli underskattade. Redovisningen av kumulativ individrisk verkar också vara felaktig, bland annat syns det inte hur sammanvägningen av riskexponering har beräknats.

Saknar redovisning av hur samhällsriskerna har beräknats eller vilka antaganden som gjorts.

SSBF undrar vidare om riskreducerande åtgärder har beaktats gällande flygsäkerhetsrisker.

Skyddsbestämmelse fl i plankartan som reglerar utrymningsväg bör omformuleras. Tanken med skyddsbestämmelsen bör inte vara att förbjuda utrymning mot Bällstavägen utan att möjliggöra att man kan utrymma bort från den.

SSBF bedömer preliminärt att risknivåerna inte kommer vara oacceptabelt höga, men det går inte att ta ställning till detta baserat på den information som presenteras i riskbedömningen.

Trafikförvaltningen

Befintlig busshållplats inom planområdet bör flyttas så nära bron över Ulvsundavägen som möjligt. Cykelbanan bör dras bakom väderskyddet i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer. Kan acceptera att risken för gnistbildning från Tvärbanans kontaktledning inte utreds.

Trafikverket
Inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Länsstyrelsen

Riskavstånden mot flygplatsens närmast liggande byggnader förtydligas i riskutredningen på s. 29. Körspårutläggning för tankfordon redovisas nu genom en bild i planbeskrivningen på s. 23.

Storstockholms brandförsvär

Riskbedömningen har förtydligats med utgångspunkt i brandförsvarets yttrande. Rapporten innefattar nu en bilaga med redovisade beräkningar och ingångsvärden.

Swedavias önskemål om riskreducerande åtgärder och flygsäkerhet har beaktats och dialog har förts med Swedavia under planprocessen. Detta framgår i planbeskrivningen men förtydligas inför antagande.

Planbestämmelse för utrymningsväg som SSBF har synpunkter på omöjliggör inte andra utrymningsvägar. Bestämmelsen omformuleras dock för att förtydliga detta.

Trafikförvaltningen

Hållplatsläget för busshållplats kvarstår. Stadsbyggnadskontoret hänvisar till sitt tidigare svar efter detaljplanens samråd.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Exploateringskontoret

Positiva till planförslaget. Översvämningrisk i korsningen Bällstavägen/ Gamla Bromstensvägen behöver hanteras. Ett avtal för samutnyttjande av Nimbusvägen måste upprättas för att lösa frågan om gemensamhetsanläggning.

Trafikkontoret

I samband med korsningsbreddningen kommer även GC-vägen utmed Bällstavägen att flyttas söderut. Detaljlösning skall utformas så att en god linjeföring på stadens pendlingscykelstråk bibehålls. Lösningen skall stämmas av med trafikkontoret. Kontoret har ej möjlighet att stå för investeringskostnader på tillkommande och befintligt allmän platsmark som förslaget innebär. Kontoret vill att förslaget förtydligar vilka nya föreslagna hastigheter som avses på Bällstavägen.

Miljö-och hälsoskyddsnämnden

Anser att markföreningar har utretts, hanterats och redovisats tillfredsställande i planhandlingarna. Slutrapport för saneringen är ännu inte helt klar men miljöförvaltningens tillsynshandläggare har godkänt hur föreningarna hanterats hittills. Slutrapport kommer att redovisas inför antagande av detaljplanen och ska granskas och godkännas av miljöförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagandeExploateringskontoret

Planförslaget har utgått från en dagvattenhantering som syftar till att minska risken för översvämningen i korsningen Bällstavägen/ Gamla Bromstensvägen, genom höjdsättning av marken och andra dagvattenåtgärder. Avtal för gemensamhetsanläggning är initierat av exploateringskontoret.

Trafikkontoret

Detaljlösning för gatuutformning stäms av med Trafikkontoret i den fortsatta projekteringen. Trafikkontoret behöver ej stå för kostnaderna för ombyggnad av korsningen. På Bällstavägen planeras genom denna detaljplan ingen hastighetssänkning. Skrivelsen tas därför bort ur planbeskrivningen.

Miljö-och hälsoskyddsnämnden

Slutrapport för markföreningar har efter granskning färdigställts och skickats för översyn till miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har godkänt slutrapporten.

Övriga remissinstanser**Ellevio AB**

Sopsugsanläggning utgår i denna plan. Det är fortsatt viktigt att arbetena med Solvallastaden och åtgärder som berör Ellevio befintliga nätstation samtidigt säkerställer att effekt till drivmedelstationens byggnation och framtida drift i varje läge finns tillgänglig.

Stockholm Exergi

Ingen erinran.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Avfall)

Har inga nya synpunkter på förslaget men lyfter information gällande hantering av matavfall och fett samt framkomlighet och angöring.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Vatten)

Vattenanslutning kan beredas via befintlig vattenledning i Bällstavägen. Idag har SVOA inget utbyggt spill-eller dagvattennät

i Bällstavägen. Arbete pågår för att klargöra hur anslutning till dag- och spillvattennät kan göras. Hanteringen av dagvatten och spillvatten i området måste samordnas med planeringen för omgivande detaljplaner samt utbyggnaden av tvärbanan. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 m.

Swedavia

Solpaneler som framgår i detaljplanen kräver en särskild utredning med hänsyn till eventuella radiostörningar.

Eventuella saneringar efter en större olycka skulle kunna begränsa framkomligheten i området.

Bromma Stockholm Airport är, enligt Länsstyrelsen i Stockholm läns beslut, ett skyddsobjekt enligt Skyddslagen (2010:305). Därmed ett fysiskt säkerhetsskydd är upprättad och område inom tre meter utanför och innanför ett staket som gränsar mot flygsidan skall vara fritt från föremål som kan underlätta forcering. Respektive verksamhets- eller anläggningsansvarig är skyldig att tillse att åtgärder vidtas inom respektive verksamhetsområde.

Flygplatsen använder idag Cirrusvägen för en rad olika verksamheter, som listas i yttrandet och ställer därmed höga krav på rödljus och framkomlighet både under byggperiod och i slutlig lösning. Flygplatsen ser gärna en egen infart.

En tydligare situationsplan för riskavstånd riktat emot flygplatsens byggnader samt körspår för tankfordon önskas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ellevio AB

Synpunkterna noteras.

SVOA (avfall)

Synpunkterna noteras.

SVOA (vatten)

Planarbetet har inkluderat dialog med SVOA angående utbyggnad av och anslutning till dag- och spillvattennät.

Stadsbyggnadskontoret framhåller fortfarande att projekteringen inte kan invänta samordning med närliggande planer och projekt då tidplanen för dessa ligger längre fram i tid vilket riskerar att försena genomförandet av drivmedelsstationens detaljplan.

Tryckstegring är ej aktuellt då planområdet ligger under nivån +30 m ö h.

Swedavia

Möjligheten till solpaneler utreds vidare i detaljprojekteringen och staden noterar att detta bör stämmas av med Swedavia samt att särskild utredning då behöver redovisas. Anmälan ska ske till Swedavia och Luftfartsverket.

Planförslaget innebär inga föremål inom område 3 meter från staket som gränsar mot flygsidan.

Swedavia har under planarbetets gång fått möjlighet att ge input till den gemensamma infartsvägens utformning. En separat infartsväg kan inte anordnas då angränsande infrastruktur och områdets höjdmässiga förutsättningar inte möjliggör detta, vilket staden har stämt av i dialog med Swedavia.

Riskavstånden mot flygplatsens byggnader förtydligas i riskutredningen på s. 29. Körspårutläggning för tankfordon redovisas nu genom en bild på s. 23 i planbeskrivningen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Inga sakägare inkom med synpunkter under samråd.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Infarten till flygplatsen bör separeras från drivmedelsstationens infart.
- Busshållplatsen vid Ballstavägen flyttas närmare Ulvsundavägen.
- En barnkonsekvensanalys bör tas fram i samband med planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande inför antagande

Synpunkterna i granskningsskedet har föranlett nedanstående justeringar av planförslaget:

- Planbestämmelse gällande utrymningsväg har förtydligats i plankartan.
- Mindre revideringar av innehåll och formalia har genomförts i planbeskrivningen och tillhörande utredningar.

I övrigt har utredningar gällande riskhantering och markmiljö (saneringsrapport) fördjupats något men har inte medfört behov av ändringar i planförslaget.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Karin Norlander
planchef

Tony Andersson
stadsplanerare