

Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Riksby 1:3 i stadsdelen Bällsta, S-Dp 2017-16043



Kartan visar planområdets läge och utbredning, markerat i rött. Planområdet ligger i direkt anslutning till Bromma flygplats, invid Bällstavägen och Ulvsundavägen. Norr om området ligger Solvalla travbana och i öster, på andra sidan Ulvsundavägen ligger bostadsområdena Annedal och Mariehäll.

Stadsbyggnadskontoret

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

Innehåll

Inledning	3
Handlingar	3
Bakgrund	3
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden	9
Hydrologiska förhållanden	9
Dagvatten	10
Stadsbild	11
Kultuhistoriskt värdefull miljö	12
Gator och trafik	13
Offentlig och kommersiell service	14
Störningar och risker	14
Planförslag	15
Övergripande	15
Drivmedelsstation	17
Sopsugsterminal	20
Gator och trafik	20
Teknisk försörjning	21
Konsekvenser	25
Behovsbedömning	25
Miljökvalitetsnormer för vatten	25
Stadsbild	26
Kultuhistoriskt värdefull miljö	26
Störningar och risker	27
Ledningar	30
Barnkonsekvenser	30
Tidplan	30
Genomförande	30
Organisatoriska frågor	30
Verkan på befintliga detaljplaner	31
Fastighetsrättsliga frågor	31
Ekonomiska frågor	33
Tekniska frågor	33
Genomförandetid	34

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Dagvattenutredning, del av Riksby 1:3, Bällsta* (Orbicon, 2019-02-19)
- *Riskbedömning OKQ8 Solvalla* (Carlens Brand & Risk, 2019-02-19)
- *Analys av flygsäkerhetsrisker vid uppförandet av OKQ8 bränsleanläggning vid Bromma flygplats* (Swedavia, 2018-08-29)

Övrigt underlag

- *PM Sopsug Solvallastaden* (Sweco, 2018-07-10)

Medverkande

Planen är framtagen av Tua Sandberg, genom Martin Forsberg på stadsbyggnadskontoret. Projektledare på exploateringskontoret är Anna Savås. Kartingenjör är Oscar Jarheim och ansvarig lantmätare under planarbetet är Eva Ölund.

Bakgrund

Staden och Swedavia AB har tillsammans med AB Storstockholms Lokaltrafik kommit överens om villkoren för ett förtida återtagande av mindre delar av flygplatsområdet som idag omfattas av arrende, främst med anledning av den nya tvärspärvägens behov. Detta har även gett möjligheten att omlokalisera en tidigare gjord markanvisning för en servicestation norr om Bällstavägen. Exploateringsnämnden tog ett inriktningsbeslut i ärendet och markanvisade ett område inom fastigheten Riksby 1:3 till OK-Q8 den 21 september 2017.

Området norr om Bällstavägen markanvisades den 12 november 2015 till OK-Q8 AB, som ett led i en evakuering av bolagets verksamhet i Katarinagaraget vid Slussen. Sedan markanvisningen gjordes har planeringen av Solvallastaden framskridit och behovet av en skola i området har bekräftats.

Lokaliseringen av skola och bostäder i nära anslutning till servicestationen har visat sig problematisk främst med tanke på riskaspekterna. En omlokalisering av servicestationen till flygplatsområdet, på motsatt sida Bällstavägen, bedöms underlätta den fortsatta planeringen av det kommande bostadsområdet vid Solvalla.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny drivmedelsstation, med pumpar och tillhörande servicebyggnader såsom butiksbyggnad och tvätthall. Planen prövar även möjligheten att förlägga en sopsugsanläggning i detta läge, som kan kopplas till stadsutvecklingen i Södra Solvallastaden, norr om Bällstavägen. 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.
- Tydligare återgivning av dagens förhållanden och synkronisering med pågående detaljplaner genom att ändra befintlig parkmark söder om Bällstavägen till gatuområde. Området används idag främst av gång- och cykelvägar med slänt. Ändringen bedöms kunna ge större möjligheter för framtida behov av ändringar i Bällstavägens sammansättning samt en tydligare skötsel.

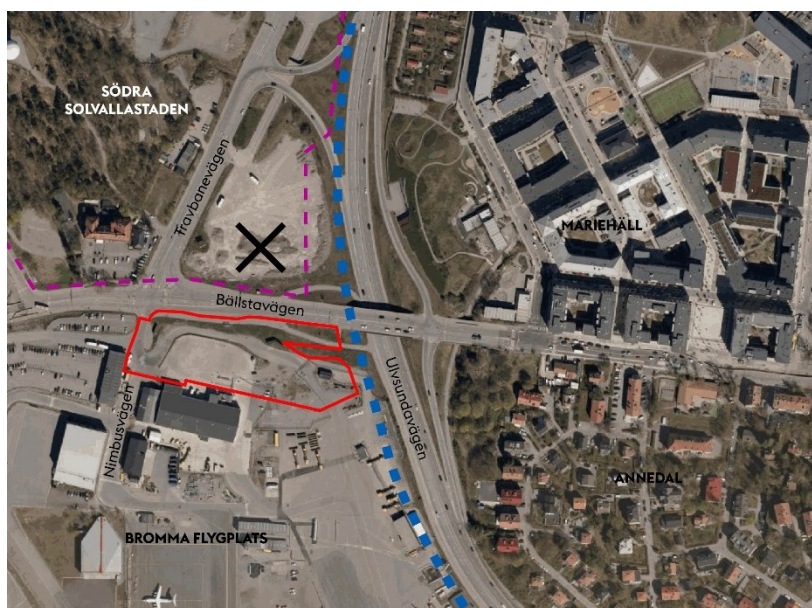
Plandata

Läge, areal och omfattning

Planområdet ligger strax söder om Bällstavägen, i nära anslutning till den del där vägen, på bro, går över Ulvsundavägen. I anslutning till Bällstavägen finns gång- och cykelvägar som kopplar vidare till Ulvsundavägen. Planområdet omfattar ca 11000 kvm i den norra delen av fastigheten Riksby 1:3.

Markägförhållanden

Fastigheten Riksby 1:3 ägs av Stockholms stad och den större delen av det aktuella planområdet är idag upplåten med arrende till Swedavia AB. Som del i överenskommelsen om återtagande av mark ska marken inom planområdet återgå till staden och större delen av detta område har markanvisats till OK-Q8 AB. Avflyttning ska ske senast den 31 december 2019, under förutsättning att Swedavia AB erhåller bygglov för grindar, staket, spolhus m.m. som finns på området idag och behöver ersättas.

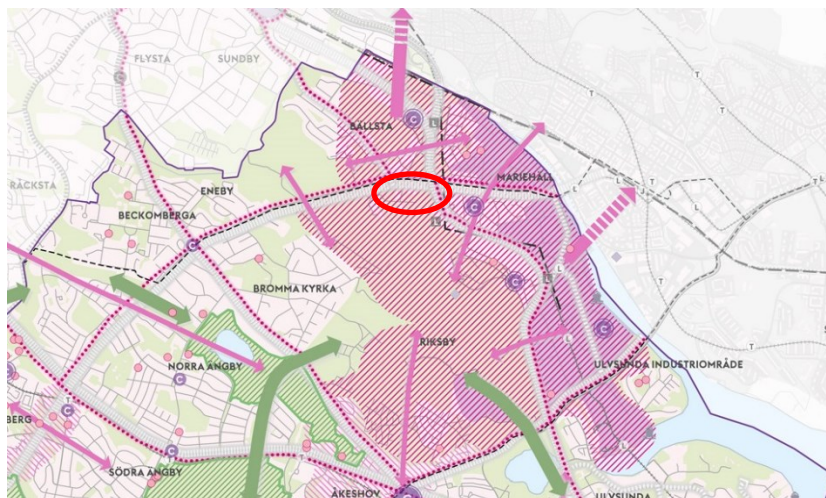


Ortfoto med planområdet markerat i röd heldragen linje. Utbredning av Solvällastaden markeras i streckad lila linje, inom vilken tidigare placering av drivmedelstation markeras med svart kryss. Tvärbanans nya dragning markeras med streckad blå linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

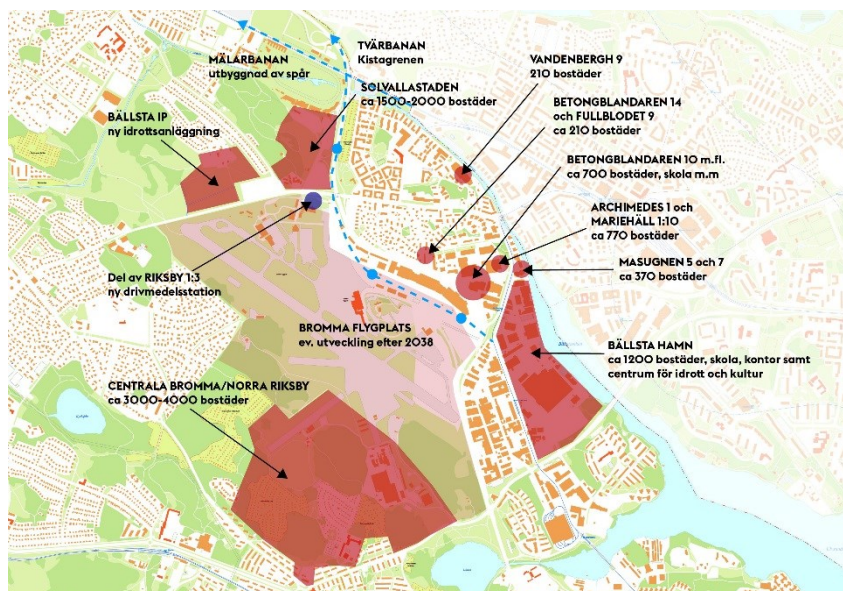
I gällande översiktsplan är planområdet markerat som ett område med mycket stora utvecklingsmöjligheter tillsammans med stora delar av Ulvsunda, Riksby samt Bromma flygplatsområde. Enligt denna ska området utvecklas till blandad stadsbebyggelse. Översiktsplanen öppnar för att helt eller delvis ändrad markanvändning kan ske. Ballstavägen föreslås även att på sikt omvandlas till stadsgata.



Utdrag ur Stockholms översiktsplan som visar stadsutvecklingsområden, noder och tyngdpunkter. Aktuell plans läge markeras med röd cirkel.

Pågående planer i närheten

Kring planområdet pågår idag flera planeringsprojekt av olika storlek, som tillsammans bidrar till en större stadsomvandling av närområdet. Totalt sett pågår idag planering för ny infrastruktur och ca 5000 nya bostäder, med skolor, verksamheter m.m. inom ca 1500 meters radie från planområdet.



Översikt av pågående planeringsprojekt i närområdet. Bromma flygplats pekas även ut i den nya översiktsplanen som ett område med mycket stora utvecklingsmöjligheter efter 2038. Ny bebyggelse markeras i rött, nya spår markeras med ljusblå streckad linje och stationslägen markeras med ljusblå cirklar. Aktuellt planområdes läge markeras med mörkblå cirkel.

Planering pågår direkt norr om planområdet för större stadsutveckling av området kring Solvalla med ca 1500-2000 bostäder med skola och andra verksamheter (Dnr. 2018-09912). Norr om stadsutvecklingsområdet planeras det även för en utvidgning av järnvägen Mälarbanan med två spår (Dnr. 2013-20059).

Planarbete kring Bällsta allé, i fastigheten Riksby 1:3 (Dnr. 2017-06421) avser Bällsta IP - ett nytt idrottscentrum för den västra delen av Stockholm. Planen föreslås innehålla bl.a. 11-spelsplan för fotboll med konstgräs samt en inomhushall och utomhusytor för friidrott.

Pågående planarbete för fastigheterna Bällsta 1:9 m.fl. (Dnr. 2014-07599) avser en del av utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen. Planen omfattar spår och hållplatslägen, spårvägens anläggningar samt gång- och cykelvägar till hållplatserna och nya på- och avfartsramper för Ulvsundavägen i höjd med Bällstavägen.

I fastigheterna Betongblandaren 14 och Fullblodet 9 (Dnr. 2011-03967) planeras på sikt uppförande av cirka 210 nya bostäder utmed Tegelbergsvägen. Under en 15-årsperiod kommer en tillfällig grundskola att uppföras på platsen.

I närliggande Betongblandaren 10 m.fl. (Dnr. 2017-11601) finns ett positivt planbesked för ytterligare bostadsbebyggelse om ca 700 bostäder samt en ny skola.

Längs med Karlsbodavägen pågår planarbete för nya bostäder inom fastigheterna Archimedes 1 och Mariehäll 1:10 (Dnr. 2014-17690) samt Masugnen 5 och 7 (Dnr. 2011-04316). Här planeras det för ca 770 respektive 370 nya bostäder.

Omfattande stadsutveckling av området kring Bällsta hamn har påbörjats med syfte att tillskapa ca 1200 nya bostäder, skola, kontor och andra verksamheter.

Även andra, mindre, planarbeten pågår i området kring Ulvsunda industriområde. Flygplatsområdet kan dessutom bli aktuellt för stadsutveckling efter 2038 och därför kopplas vidare till den större utveckling som planeras i Centrala Bromma, Riksby där ca 3000-4000 nya bostäder ingår.

Detaljplan

Större delen av planområdet är idag inte planlagt. Mindre delar utgör bitar av detaljplanerna Pl 1744 och Pl 7268 där marken är betecknad som trafikområde respektive park.

Markanvisning

Exploateringsnämnden anvisade den 21 september 2017 mark för en drivmedelsstation söder om Bällstavägen inom del av fastigheten Riksby 1:3 till OK-Q8 AB.

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 31 januari 2018 startpromemoria för planläggning för del av Riksby 1:3.

Riksintressen

Ulvsundavägen, som ligger öster om planområdet, samt Bromma flygplats, som ligger söder om planområdet, är av riksintresse. Enligt 3 kap. 8§ miljöbalken ska område som är av riksintresse för en kommunikationsanläggning skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I Trafikverkets rapport *"Riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport"* daterad 27 april 2015 redovisas de anspråk som följer med riksintresset för flygplatsen i form av influensområden. Det innebär bl.a. begränsningar av nybyggnation, på byggnadshöjder och belysningsutformning.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är huvudsakligen hårdgjord och utgörs av parkering-, upplag- och körytor samt gång- och cykelvägar. Vissa gräsytor finns i planområdets norra del, mellan Bällstavägen och Cumulusvägen. Dessa är framförallt släntar som tar upp höjdskillnader mellan befintliga vägar.

På andra sidan Bällstavägen, i nordväst finns naturområdet Solvallaskogen, som även utgör del av ESBO-område (Ekologiskt särskilt betydelsefulla områden). Solvallaskogen utgör livsmiljö för skyddsvärda arter och består i huvudsak av blandskog med inslag av ek och hållmarkstallskog.

Rekreation och friluftsliv

Norr om planområdet finns Solvalla arena, Nordens största arena för travsport. Större parkområden finns på andra sidan Ulvsundavägen i Mariehäll, vid Lönnebergaparken och Annedalsparken på ca 250 m respektive 450 m avstånd från planområdet. Nordväst om Bällstavägen finns även Solvallaskogen på ca 300 m avstånd, som utgör ett rekreativt naturområde.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Marken inom området består till största del av fyllningsmassor med ett underliggande lager av lera.

Ledningar

Allmänna ledningar finns idag i gatu- och parkområden längs med Bällstavägen samt vid Nimbusvägen. Ledningar som tillhör Swedavia ska enligt avtal tas bort innan marken återlämnas till staden.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

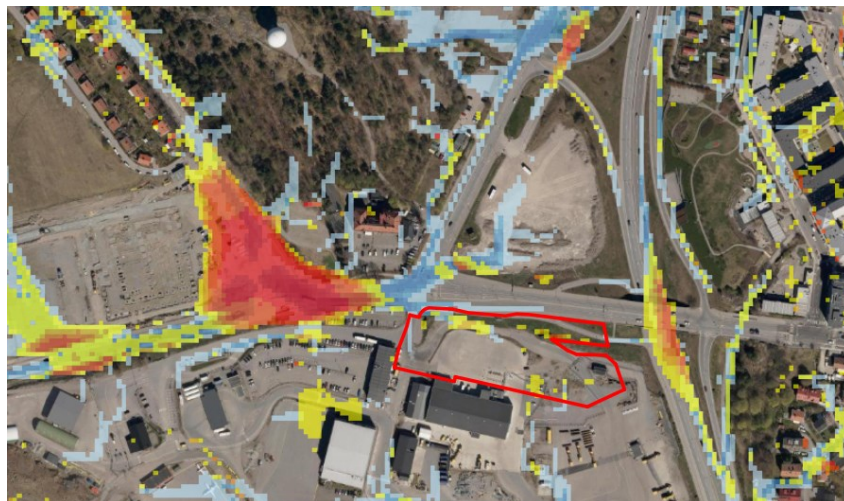
Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren – Ulvsundasjön. Enligt VISS i januari 2019 har vattenförekomsten Mälaren – Ulvsundasjön (SE658229-162450) måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk ytvattenstatus på grund av hög andel anlagda ytor, fysisk struktur, övergödning och miljögifter som kvicksilver, bly, tributyltennföreningar (TBT), bromerade difenyleter, PFOS samt antracen. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status till år 2021 och god kemisk ytvattenstatus till år 2027.

Översvämningsrisker

Terrängen runt planområdet är flack med en svag lutning åt nordväst. Travträningsbanan och några små grönområden norr om Bällstavägen utgör de högsta punkterna i närområdet, medan viadukten under Bällstavägen utgör en av de lägre punkterna.

Marken ligger generellt högre än omkringliggande vägar och i nivå med Bromma flygplats. Beaktas ett större område finns ett instängt område där Gamla Bromstensvägen möter Bällstavägen, väster om vägkorsningen vid den planerade infarten till stationen.

Det finns också ett instängt område vid viadukten där Bällstavägen korsar Ulvsundavägen.



Instängda områden med översvänningsrisk finns idag vid korsningen Bällstavägen/Gamla Bromstensvägen (väster om planområdet) och vid viadukten där Bällstavägen korsar Ulvsundavägen (öster om planområdet).

Markavvattningsföretag

Enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag ligger detaljplanegränsen delvis inom båtnadsområde för markavvattningsföretaget Bällsta-Ranhammar. Dike grävdes för att torrlägga marken, via det s.k. Ranhammardiket, 1929. Därefter har diket ersatts av ledningar i samband med att användningen av marken förändrats. I och med att del av Riksby 1:3 nu planeras att byggas om är det lämpligt att också upphäva detta markavvattningsföretag.

Dagvatten

Stadens dagvattenstrategi ger inriktningen för en hållbar och därmed långsiktig hantering av dagvattenflöden och föroreningar. En målsättning är att allt dagvatten inom en fastighet omhändertas lokalt, exempelvis genom att vattnet passerar en gräsyta, växtbädd eller en genomsläpplig beläggning. Åtgärdsnivån för Stockholm anger att 20 mm nederbörd ska kunna fördröjas och renas innan det avleds från fastigheten. Det allmänna dagvatten-systemet följer Svenskt Vattens publikation P110:s riktlinjer, vilket omfattar normal nederbörd. 100-årsregn ska klaras med rätt höjdsättning och säkra avrinningsvägar.

Marken inom planområdet består idag nästan helt av parkerings- och upplagsytor med mindre grässlåtar i anslutning till befintliga gång- och cykelvägar vid Bällstavägen. I dagsläget finns ingen särskild dagvattenhantering, annat än att vatten

avrinner på ytan till dagvattenledningar som mynnar i Mälaren-Ulvsundasjön. Området avvattnas via rännstensbrunnar vid infarten vid Nimbusvägen, samt mot grässlänten i norr ner mot Bällstavägen respektive Ulvsundavägen i öster.



Befintlig markanvändning inom planområdet idag utgörs huvudsakligen av hårdgjorda ytor. Generell avrinning sker mot nordväst (vit pil).

Stadsbild

Planområdet är beläget i ett infrastrukturlandskap, där dess närmsta omgivning utgörs av stora vägar, industribebyggelse, parkering samt flygplatsens verksamhet. Området domineras av hårdgjorda ytor som främst används för parkeringsplatser och körytor. Stängsel och mindre nivåskillnader skapar ett slutet förhållande till Bällstavägen.

Söder om Bällstavägen kopplar en gång-och cykelbana ihop Bällstavägen med Ulvsundavägen. Dragningen av gång- och cykelbanan kommer att förändras något i och med tvärbanans planläggning.

Befintlig bebyggelse

Planområdet består främst av öppna ytor, men har i dagsläget ett mindre spolarhus samt temporära bodar uppställda i den östra delen. Enligt avtal skall alla byggnader dock tas bort innan marken återlämnas till staden. Den närmaste bebyggelsen söder om planområdet består av enkel industribebyggelse uppförd i korrugerad plåt och skivmaterial.



Vy mot planområdet sett från Bällstavägen. Marken är huvudsakligen hårdgjord med gräsytor i släntar söder om Bällstavägen

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bromma flygplats är utpekad som ett kulturhistoriskt värdefullt område och berör en liten bit av planområdets sydöstra del, se karta nedan. Flygplatsen invigdes 1936 och är Stockholms första landflygplats. Anläggningen är ett monument över en viktig kommunikationshistorisk period. Delen inom planområdet berör endast utkanten av flygplatsområdet, inom vilken den tidigare bebyggelsen idag har rivits.

Utanför planområdet, på andra sidan Bällstavägen, finns Gamla Bällstalundsskolan, uppförd under 1910-talet som folkskola. Bebyggelsen används idag som hotellverksamhet och är grönklassad. På andra sidan Ulvsundavägen, i Mariehäll finns även flera gul-, grøn- och blåklassade fastigheter.



Utdrag ur den kulturhistoriska klassificeringskartan. Planområdet, markerat i rött, berör en liten bit av det kulturhistoriskt värdefulla miljön för Bromma flygplats (område inom grøn linje).

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Längs Bällstavägen och Ulvsundavägen, sträckan söder om Bällstavägen, går ett regionalt cykelstråk samt pendlingsstråk för cykel. Mellan pendlingsstråken på Ulvsundavägen och Bällstavägen finns planskilda gång- och cykelkopplingar. Nuvarande dragning kommer att ändras något i och med ombyggnad för tvärbanans spår.

Kollektivtrafik

Solvalla busshållplats, som trafikeras av busslinjerna 112 (Alvik - Spånga station) och 113 (Blackebergs gård - Solna station) ligger inom planområdet, längs med Bällstavägen. Tunnelbana och pendeltåg finns på ca 2 km avstånd, i centrala Sundbyberg.

I och med planerad utbyggnad av Tvärbanans Kistagrenen tillkommer framöver även två spårvagnshållplatser, Solvalla och Bromma flygplats, på ca 400 respektive 550 m avstånd från planområdet.



Flygbild från väster med planområdets läge markerat med rött. Befintlig busshållplats markerad med lila cirkel. Tvärbanans planerade sträckning markeras med blå streckad linje och planerade på- och avfartsrampar från Ulvsundavägen markeras med svarta pilar.

Biltrafik, gator och vägar

Ulvsundavägen, som ligger öster om planområdet, utgör en stor trafikled och binder samman Stockholms centrala delar med bland annat väg E18 och Sundbyberg. Norr om planområdet passerar Bällstavägen, den korsar även på bro över

Ulvsundavägen. Längre norrut finns Solvallakopplet med dess ramper. Det är den trafikplats som binder samman södergående trafik på Ulvsundavägen med Bällstavägen via Travbanevägen. Kopplet kommer att byggas om i samband med tvärbanans utbyggnad och kopplas direkt till Bällstavägen.

Korsningen Bällstavägen/Travbanevägen, nordväst om planområdet leder söderut in på den mindre gatan Nimbusvägen, som utgör en koppling mellan flygplatsens verksamheter och övriga gatunätet. Väster om planområdet, i detta läge, finns även en parkeringsplats som tillhör flygplatsen.

Offentlig och kommersiell service

Viss närservice finns i Annedal, på andra sidan bron över Bällstavägen. Större kommersiell service finns i handelsplatsen Bromma Blocks intill flygplatsen på ca 500 m avstånd. Till Sundbybergs stadskärna, med ett bredd utbud av service och kultur, är det knappt två kilometer. Vid Solvalla arena, ca 500 m norr om planområdet, finns fyra restauranger, café, butik, verkstad, veterinärklinik mm.

Störningar och risker

Bromma flygplats

Planområdet gränsar till Bromma flygplats som är en farlig verksamhet enligt Lagen om skydd för olyckor.

Förorenad mark

Inom området för Bromma flygplats har det bedrivits förorenande verksamhet under lång tid. Det kan röra sig om föroreningar som petroleum och tjärämnen (PAH:er) samt tungmetaller. Tidigare utredningar har punktvis påvisat halter över riktvärden för MKM samt farligt avfall för metaller och PAH. Området vid Bromma flygplats klassas därför som område med hög risk för markföroreningar.

Swedavia har i avtal med staden förbundit sig att utföra markföroreningsprover och vid behov sanera marken innan avträde. Marken ska saneras för att klara riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Swedavia har under hösten genomfört markmiljöprovtagningen och planen inväntar resultatet och analysen av dessa prover.

Farligt gods

Ulvsundavägen öster om planområdet är en primär transportled för farligt gods. Primära vägnät används för genomfartstrafik och är de vägar som rekommenderas för transporter av farligt gods. Eftersom Ulvsundavägen utgör en primär transportled för farligt gods ska det antas att samtliga ADR-klasser¹ kommer att transporteras i framtiden.

Bällstavägen utgör ingen rekommenderad led för farligt gods. Dock sker transporter till och från verksamheter längs vägen. I dagsläget utgör majoriteten av transporterna bränsle till Bromma flygplats. Transporterna kommer antingen söder (Bergs Oljehamn) eller norrifrån (Arlanda) och anländer till flygplatsen via korsningen Bällstavägen/Nimbusvägen.

Planförslag

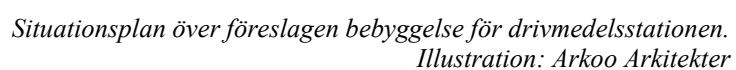
Övergripande

Detaljplanen innebär att en ny drivmedelstation kan uppföras med pumpar och tillhörande servicebyggnader såsom butiksbyggnad och tvätthall. Planen prövar även möjligheten att förlägga en sopsugsanläggning i planområdets östra del samt möjliggör en breddning av befintlig korsning Bällstavägen/Nimbusvägen. Sopsugsanläggningen är tänkt kunna kopplas till stadsutvecklingen i Södra Solvallastaden, norr om Bällstavägen.

Den nya bebyggelsen placeras huvudsakligen mot Bällstavägen och dess intilliggande gång- och cykelbanor. Angöringen för fordonstrafik sker via Nimbusvägen, medan gångtrafikanter och cyklister når verksamheten från Bällstavägen. I anslutning till befintlig busshållplats skapas en entrésituation till stationens butik, med bl.a. uteplats, planteringar och cykelservice.

Omfattande stadsutveckling kommer gradvis att ske i direkt anslutning till planområdet och målsättningen är därför att servicestationen även kan fungera väl i en framtida, mer tätbebyggd stadsmiljö. Nya detaljplaner håller på att tas fram för såväl tvärbanan öster om planområdet samt för Solvallastaden direkt norrut, på andra sidan Bällstavägen. Utformningen kan därför komma att anpassas ytterligare till faktorer som utvecklas inom dessa planer.

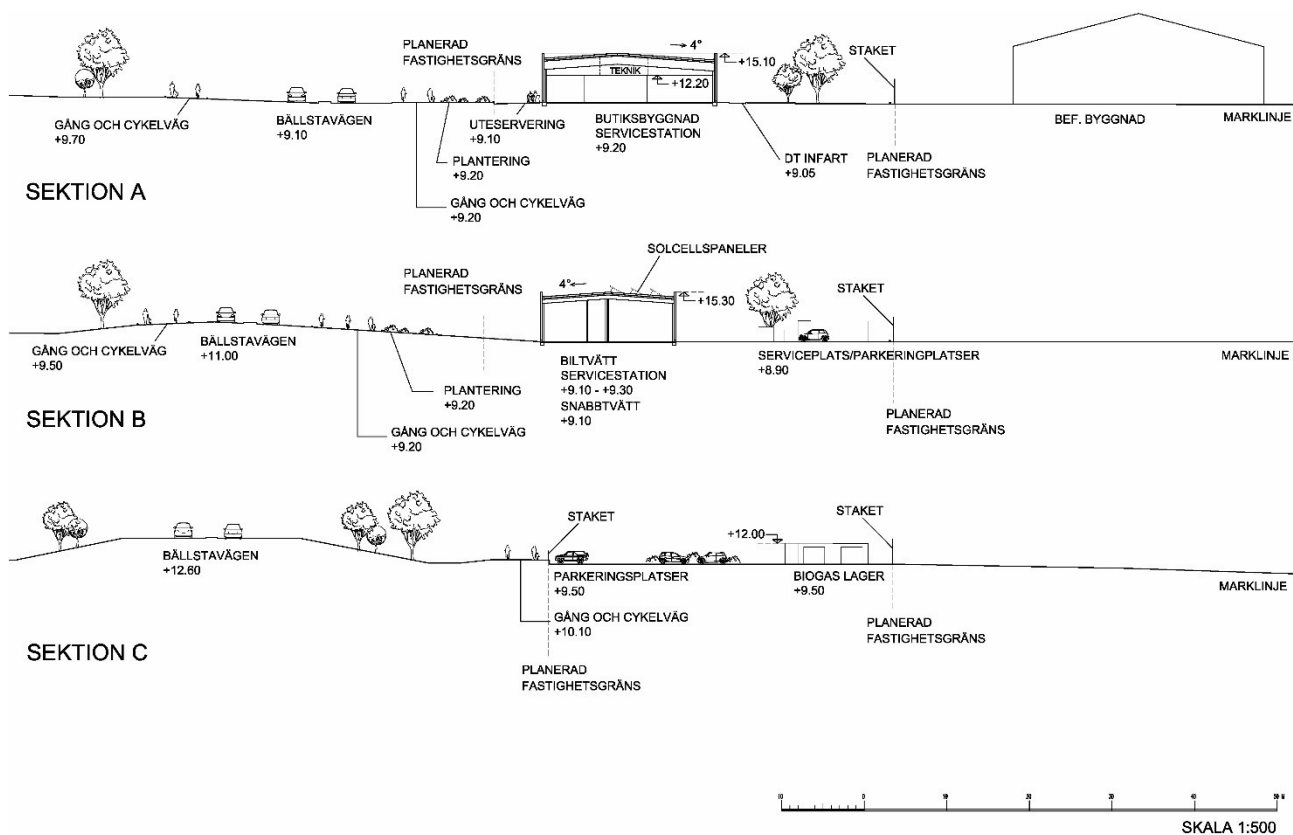
¹ ADR är en förkortning för *Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses* på franska eller *European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* på engelska.



Drivmedelsstation

Planförslaget medger en byggrätt för ny drivmedelsstation på totalt ca 2000 kvm byggnadsarea. Utöver byggrätten tillåter även planen ett större skärmtak ovanför pumpar, skärmtak i anslutning till byggnadsvolymen samt en mindre komplementbyggnad, ämnad för gaskompressor och lagring av fordongas i planens sydöstra del. Drivmedelsstationen är ämnad att vända sig till såväl bilister, fotgängare och cyklister och platsens utformning ska förena ett enkelt och säkert flöde för de olika trafikslagen, där korsande flöden undviks.

Drivmedelstationen planeras innehålla butik med mindre café/matservering, paketutlämning, en tvättbana samt tvättsanläggning där kunder själva kan tvätta sina bilar. Alternativa drivmedel är planerade såsom etanol, biogas, RME samt laddningsplatser för elbilar och elcyklar. Verksamheten kommer också att tillhandahålla uthyrning av bilar och släpvagnar samt anordna p-platser för bilpool.

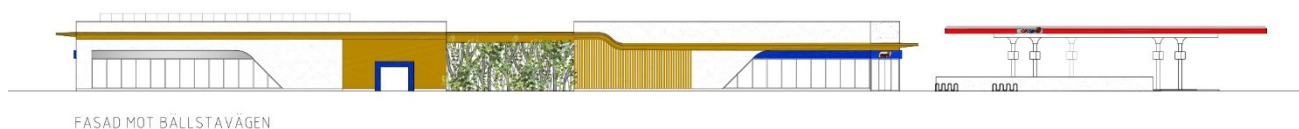


Tvärsektioner genom drivmedelstationen och dess bebyggelse som visar förhållandet mellan vägen, bebyggelsen och flygplatsens staket. Illustration: Arkoo Arkitekter.

Gestaltning

I förslaget är bebyggelsen mot vägen uppdelad i två volymer, där den västra utgör butik och personalutrymmen och den östra en bilvårdsanläggning. Byggnadsvolymerna binds samman av ett skärmtak samt en spalje för klättrväxter som skiljer Bällstavägen från stationsverksamheten. Stationen har på sin sida spaljen varuintag samt utfart från biltvätt. Spaljen utförs i trä och kontrasterar övrigt fasadmateriäl i vit puts samt bryter av den annars långa fasaden något. Butiksdelen, men även tvättanläggningen föreslås få stora glaspartier som bryter upp fasaden och tillåter förbipasserande längs Bällstavägen att se in i verksamheten.

Gångtrafikanter och cyklister når butiksdelen från en entréplats mot Bällstavägen med dess gång-och cykelbanor. Entrén är kompletterad med regnskyddad uteplats i närhet till busshållplatsen, uppställningsplats för cyklar och en cykelservicepunkt. Motorfordon når drivmedelsstationen via Nimbusvägen. Närmast korsningen och vägen finns pumpar under skärmtak samt plats för central påfyllningsplats för drivmedel och cisterner för drivmedel.



Fasad mot Bällstavägen. Illustration Arkoo Arkitekter.

Biltrafik och parkering

Drivmedelstationen får sin in-och utfart mot Nimbusvägen. Gatan ligger inom drivmedelstationens kvartersmark, men utgörs av en gemensamhetsanläggning för angöringsgata (g1), då flygplatsen också är beroende av denna väg för sina transporter och personal. Ytterligare ett gemensamhetsområde finns över drivmedelsstationen i syfte att kunna säkra angöring till den tekniska anläggningen (sopsug) i planens östra del.

Körytor samt parkering anordnas på kvartersmark inom drivmedelsstationens fastighet. Det planeras för kundparkering samt personalparkering. Platser för hyrsläp, bilpoolsplatser samt laddplatser för el-bilar är också aktuellt. Parkeringsplats för rörelsehindrade ska anordnas inom 10 meter från entré till butik.



*Vy längs med Bällstavägen västerut som visar drivmedelstationens utformning.
Illustration: Arkoo Arkitekter*



*Vy längs med Bällstavägen österut, invid korsningen med Nimbusvägen.
Illustration: Arkoo Arkitekter*



*Vy längs med Bällstavägen österut, visar entrésituation och förhållande till
busshållplatsen. Illustration: Arkoo Arkitekter*

Sopsugsterminal

I planens östra del, mellan drivmedelsstationen och tvärbanan prövas möjligheten att placera en sopsugsanläggning med en byggrätt om ca 240 kvm. Hela området för teknisk anläggning (planbestämmelse E) är ca 760 kvm. I stadsutvecklingsprojektet för Solvallastaden utreds det kring förutsättningar för att placera en sopsugsterminal i, eller i nära anslutning till området. I *PM Sopsug Solvallastaden* (Sweco, 2018) anges den aktuella ytan som ett av alternativen. Alternativet bedöms ha goda förutsättningar avseende buller, lukt och transporter. Positivt är även att en sådan lösning innebär att sopsugen skulle kunna vara i drift i god tid för inflyttning i stadsutvecklingsprojektet.

Vidare ställningstagande inom ramen för stadsutvecklingsprojektet Södra Solvallastaden behövs avseende möjligheterna att uppföra en sopsuganläggning inom planområdet, varför den i samrådsförslaget endast redovisas utifrån en typvolym. Angöring möjliggörs i planen över drivmedelstationen och antalet transporter uppskattas till ca 4-5 per vecka för driften av sopsugsanläggningen. Anläggningen behöver studeras vidare vad gäller placering, gestaltning, ledningar, dagvatten samt risk och störningar.

Gator och trafik

Gatunät

I samband med etableringen av drivmedelsstationen kommer korsningen Bällstavägen – Nimbusvägen att behöva åtgärdas. Drivmedelsstationen planeras för att möjliggöra transporter och leveranser även för större fordonstyper. Vid korsningen Bällstavägen - Nimbusvägen har en förutsättning varit att möjliggöra möte mellan ett fordon av typen Lmod² och Lbn³. Denna förutsättning medför behov av en ombyggnation i korsningen.

En körspårsstudie i korsningen visar att Nimbusvägen kommer att behöva breddas ungefär 2,5m för att kunna uppnå önskad standard. Breddningen sker på den östra sidan av Nimbusvägen, mot drivmedelsstationen. Dessutom krävs att kantstensradien på den östra sidan justeras.

² Lmod – Modulfordon, vilket kan vara en lastbil med släp och är maximalt 25,5m lång.

³ Lbn – 2- till 4-axliga stora lastbilar och stadsbussar, det vill säga tunga lastbilar och normalbussar.

För att åstadkomma denna breddning krävs att mindre ändringar och tillägg görs i plan. I syfte att undvika fläckvisa planändringar och en fragmenterad planmosaik, planläggs hela den del som är park idag, söder om Bällstavägen, som gata. Då dessa ytor redan idag används som gång-och cykelbanor med släntar bedöms detta ge en dels rättvisande bild av områdets nuvarande användning samtidigt som det tillåter breddningen av korsningen och framtida flexibilitet i utformningen av Bällstavägen. Då det i angränsande plan för tvärbana också planläggs för gång- och cykelbana mot dessa ytor kan ändringen potentiellt även förenkla skötseln, som inte delas upp mellan gata och park.

Gång- och cykeltrafik

I och med korsningsbreddningen behöver gångbanan på den östra sidan av Nimbusvägen flyttas ca en m söderut, för att cykelbana och gångbana inte ska ledas över väntytan för de oskyddade trafikanter som ska korsa Bällstavägen. Detta innebär en liten utökning av allmän plats inom område som idag inte är detaljplanelagt. Utökningen läggs till i område planlagt som gata och omfattar ca 18 kvm.

Kollektivtrafik

Inga förändringar sker inom planen och befintlig busstation ska fortsatt vara kvar i nuvarande läge.

Tillgänglighet

Planområdet är flackt, vilket underlättar för tillgängligheten till byggnadernas entréer. Entréer och angöring placeras på ett sätt som uppfyller de nationella kraven på tillgänglighet

Parkeringsplats för rörelsehindrade ska anordnas inom 10 meter från entré till butik.

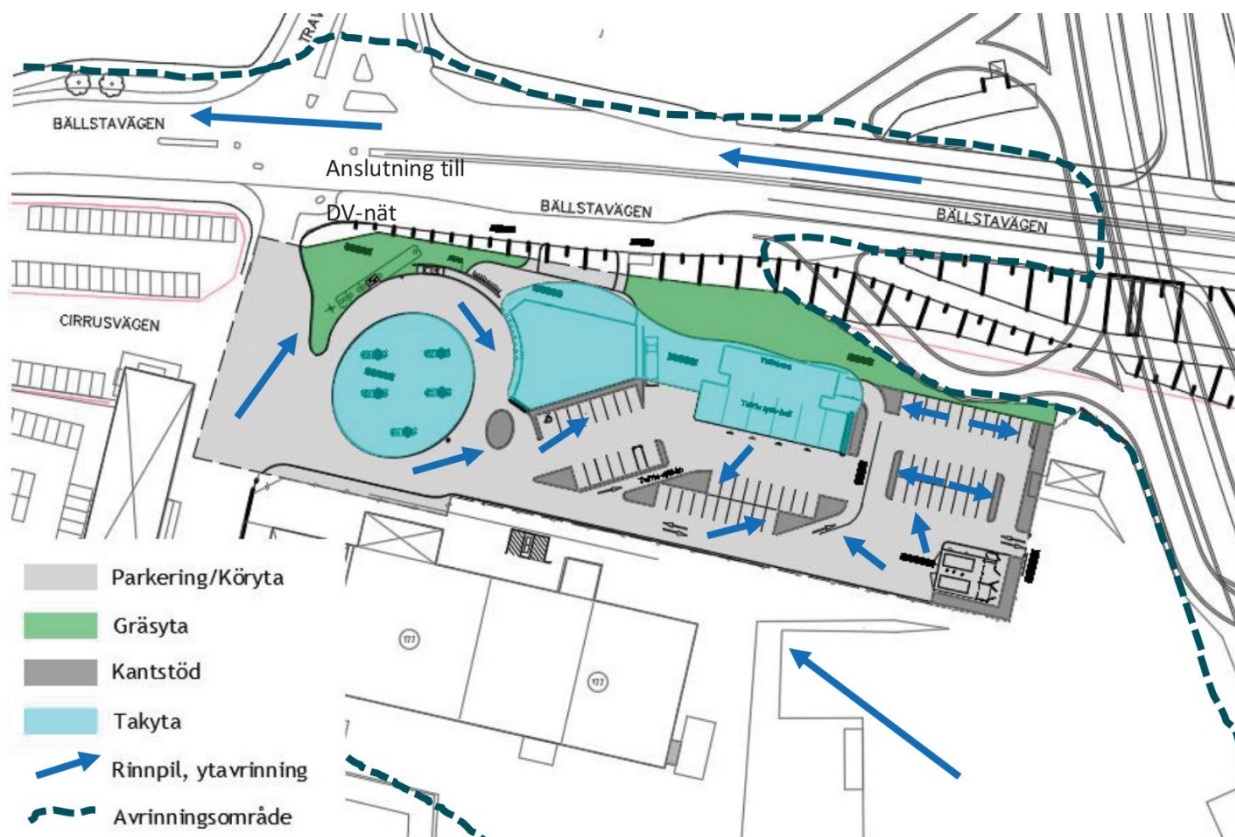
Teknisk försörjning

Dagvatten

Området används idag för upplag och parkering och saknar rening av dagvatten innan släpp till ledningsnätet. En ombyggnation av fastigheten ger möjligheter till förbättring av belastningssituationen från området. Dagvatten inom kvartersmarken i planområdet ska i första hand fördröjas och omhändertas lokalt. För det aktuella planområdet föreslås gröna tak i kombination med växtbäddar och grönytor.

Enligt beräkningar kommer flödena för ett regn med en återkomsttid på 10 år att öka, från dagens 65 l/s till 160 l/s, beräknat med en klimatfaktor på 1,25 och med planerade åtgärder för fördröjning och rening. Fördröjningsvolymen har beräknats enligt riktlinjer för dagvattenhantering inom kvartersmark för Stockholms stad där 20 mm nederbörd inom ett kvarter bör fördröjas och renas. För planområdet innebär det en fördröjningsvolym på 170 m³. För att inte öka flödet från området efter ombyggnation ska fördröjningen utformas med en begränsning på max 65 L/s ut, detta motsvarar dimensionerande flöde i dagsläget.

Samtliga tak föreslås vara gröna med kapacitet att fördröja 20 mm nederbörd, det innebär att de behöver ett substrat som är minst 15 cm tjockt. Om takytor byggs på detta vis kan fördröjningsvolymen minskas till 140 m³. Växtbäddar i kombination med oljeavskiljare föreslås som lösning för omhändertagandet av dagvatten från parkeringar och övriga körytor.

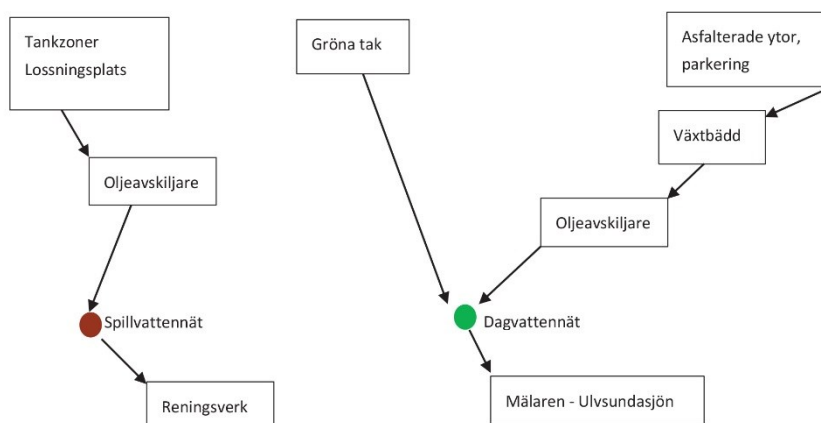


Planerad ombyggnation och karterad markanvändning. Rinnpilar inom plangränsen visar föreslagen marklutning för att kunna leda vattnet via växtbäddar och oljeavskiljare till ledningsnät i Bällstavägen.

Nedsänkta växtbäddar skapar en fördröjningsvolym som gör att vatten kan samlas i planteringen och långsamt sippra ner genom jorden där dagvattnet renas. Växtligheten bidrar både till rening och till att upprätthålla infiltrationskapaciteten. Vattnet kan ledas till växtbädden via släpp i kantsten, rännalar eller rör i marken. Fastigheten lutar svagt åt nordväst och i Bällstavägen finns en nedstigningsbrunn, vid korsningen med Nimbusvägen, som är lämplig att ansluta till. Spridda växtbäddar kan kopplas samman under mark med stickledning. Dagvattnet leds därefter samlat via oljeavskiljare till dagvattennätet. Om växtbäddar anläggs för rening och fördröjning av dagvattnet bedöms föroreningsbelastningen på Mälaren-Ulvsundasjön kunna minska.

De ytor som används för tankning och påfyllning av drivmedel ska vara kopplade till oljeavskiljare som ansluter till spillvattennätet. Tankstation för diesel behöver inte vara försedd med tak om spillzonen är väl avgränsad. Omgivande ytor får inte luta mot spillplattan. Detta gäller även tankplatserna under tak. Tvättvatten som uppstår i biltvätten kommer att omhändertas i en egen reningsanläggning innan avloppet kopplas till spillvattennätet.

Inom fastighetens hårdgjorda ytor skapas mindre sänkor/lågpunkter dit vatten eller spill kan rinna och där rännstensbrunnarna placeras. För att sänkorna skall fungera som buffert ska brunnarna kunna stängas. De platser där det finns risk för spill till dagvattnet är kundtankningsplatser, drivmedelscisternens påfyllningsplats, serviceplatser och marken framför tvätthallen, vid dessa ytor ska rännstensbrunnarna vara stängningsbara.



Boxmodell över hur vatten från olika ytor hanteras.

Det är viktigt att det även finns möjlighet finns att hantera släckvatten vid en eventuell brand och för att begränsa föroreningsspridningen ska området hårdgöras och förses med tät invallning för att förhindra att släckvatten avrinner okontrollerat. Föreslagen höjdsättning och utformning med invallning, om ca 20 cm, medför att ett regn med återkomsttid om 100 år med god marginal kan rymmas inom området.

Vattenförsörjning, spillvatten

Planeringen av ny dragning för Tvärbanan längs med Ulvsundavägen innebär att ledningsnätet i öster inte går att använda för anslutning av spillvatten i närtid. Spillvattennätet behöver byggas ut för att erbjuda en anslutningspunkt mot Bällstavägen. Detta är även viktigt även för framtida utbyggnad av Södra Solvallastaden som planeras norr om Bällstavägen.

El/tele

Befintliga el- och teleledningar finns i Bällstavägen.

Energiförsörjning

Energieffektiva lösningar bör väljas i så stor utsträckning som möjligt. I Stockholms miljöprogram finns ett mål om att alla nyproducerade byggnader på av staden markanvisad fastighet ska ha en energianvändning om högst 55 kWh/m². Energianvändning regleras i ett avtal mellan Stockholms stad och byggaktören. Tak kan förses med solceller eller solfångare som bidrar till delar av drivmedelstationens energiförsörjning. Stationen är tänkt att förses med ett bergvärmesystem med frikyla.

Avfallshantering

Sopsugsanläggningen är tänkt att försörja planerad exploatering inom Södra Solvallastaden. Villkor och omfattning för dess avfallshantering kommer att studeras vidare i planarbetet.

Drivmedelstationen har egen sophantering i containergård. Kärll för matavfall ställs i kylskåp för utomhusbruk.

Räddningstjänst

Planförslaget beaktar behovet av framkomlighet och uppställningsplats för brandkårens räddningsfordon och övriga servicefordon. Avståndet mellan räddningstjänstens och punkten

för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter. Föreslagna byggnader kan nås via allmänna gator eller körbar kvartersmark.

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

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

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget 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.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön, för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för ytvattenförekomsten. Dagvatten från planområdet ska fördröjas och tas om hand inom fastigheten.

Genom användandet av dagvattenlösningar i form av framförallt växtbäddar, sänks föroreningsmängderna efter exploatering och föroreningsbidraget till recipienten kan förväntas minska jämfört med idag. Efter insatta dagvattenlösningar sjunker belastningen av samtliga föroreningsmängder till nivåer under de för befintlig

situation. Föreslagen dagvattenhantering är utformad mot bakgrund av stadens åtgärdsnivå. Åtgärdsnivån är framtagen i samverkan med stadens övergripande vattenvårdsarbete för att ge en målnivå för vilka dagvattenåtgärder som behövs för att uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormerna vatten i samband med exploatering.

Om planen utförs i enlighet med framtagna dagvattenutredningar kommer föroreningsbelastningen från planområdet att minska. Därigenom kommer planen förbättra möjligheten att nå god status. Stadens bedömning är därför att planen inte kommer att innebära någon försämring av vattenkvaliteten i Mälaren-Ulvsundasjön, snarare bidra till en förbättring.

Vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön uppnår idag inte god kemisk status, därför rekommenderas att val görs gällande material och fördröjningsåtgärder som bidrar till rening av dagvatten. En ökad medvetenhet av de materialval som görs hos exploaterer och boende inom området kan göra stora skillnader på föroreningsmängderna ut från planområdet och generera positiva reducerande effekter. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stadsbild

Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen kan få en positiv förändring av stadsbilden, då den bidrar med mer publikt innehåll och närmare koppling till Ballstavägen än dagens läge. Gatan föreslås att på sikt omvandlas till stadsgata. Nya detaljplaner håller på att tas fram för såväl tvärbanan öster om planområdet samt för Solvallastaden direkt norrut, på andra sidan Ballstavägen. Utformningen kan därför komma att anpassas ytterligare till faktorer som utvecklas inom dessa planer.

Kulturrehistoriskt värdefull miljö

Delen inom planområdet berör utkanten av det kulturrehistoriskt värdefulla område som Bromma flygplats utgör. Planen bedöms inte påverka detta intresse nämnvärt då den närmsta bebyggelsen som fanns inom denna del idag har rivits. Ytan som berörs består av hårdgjorda körytor och grusupplag.

Störningar och risker

Bromma flygplats

Analys av flygsäkerhetsrisker vid uppförandet av OKQ8 bränsleanläggning vid Bromma flygplats (Swedavia, 2018) är en preliminär analys av drivmedelsstationens påverkan ur flygsäkerhetsperspektiv som identifierar regler samt potentiella riskkällor som byggnationen behöver förhålla sig till.

Utformningen av byggnationen har utgått från dessa riskkällor i arbetet. En flygsäkerhetsbevisning måste dock genomföras och godkännas innan anläggningen kan börja byggas.

Buller

Buller från drivmedelsstationen bedöms inte komma att påverka närliggande (nuvarande och planerade) bostäder negativt på grund av dess placering intill Bromma flygplats.

Översvämningsrisker

Den nya drivmedelsstationen kommer att vallas in för att undvika problem med läckande drivmedel vid en eventuell olycka. Invallningen kommer även att kunna hålla större flöden inom fastigheten, vilket kan leda till en något förbättrad situation vad gäller riskerna för översvämning vid korsningen Gamla Bromstensvägen. Den lågpunkt som finns i Ulvsundavägen i öster ligger nära, men lågt i förhållande till planområdet. I övrigt finns inga dimensionerande vattenstånd eller risk för översvämning från närliggande ytvatten, eller uppdämda dagvattensystem.

Farligt gods och drivmedelhantering

På drivmedelstationen kommer hantering ske av de vanligaste drivmedlen såsom bensin, Diesel, E85 och fordonsgas. Den planerade drivmedelstationen utformas med en centralt placerad stationsbyggnad och pumpar samt lossningsplatser på stationsområdets västra del. Lossning, förvaring och tankning av fordonsgas sker på stationsområdets östra sida. Till stationen antas fem leveranser per vecka varav två leveranser brandfarlig gas.

Utformningen av stationsområdet utformas enligt gällande regelverk med hänsyn till avstånd mellan lossningsplats, pumpar, avluftning, stationsbyggnad osv. Cisterner för brandfarlig vätska förläggs i mark medan fordonsgas förvaras i transportabla

gascontainrar placerad på uppställningsyta enligt situationsplanen. En riskutredning har gjorts för att visa verksamhetens risker för människor som vistas i området, *Riskbedömning OKQ8 Solvalla* (Carlens Brand & Risk, 2019).

I analysen har en inventering gjorts av möjliga olycksrisker och riskbedömningen kan härröras till två kategorier, risker genererade av stationen och risker genererade av omgivningen. Då drivmedelstationen utformas enligt gällande krav innebär etableringen ingen onormal ökning av riskbilden i området. Den främsta ökningen sker indirekt då transporter av brandfarliga vätskor och gaser förväntas öka på vägnätet.

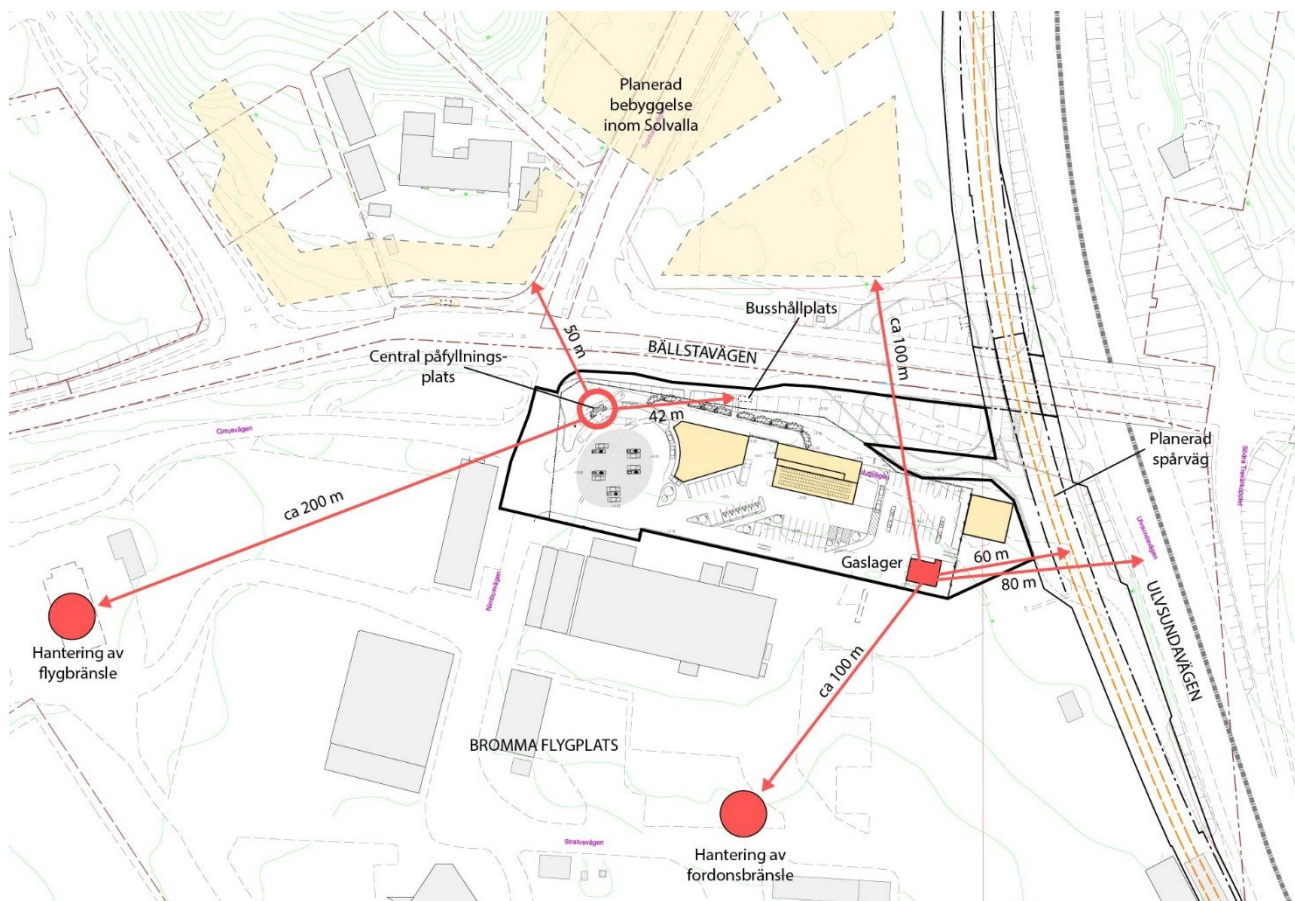
Transporter av farligt gods sker i huvudsak på de rekommenderade trafiklederna. I närhet till etableringen återfinns Ulvsundavägen som enda rekommenderad led för transporter av farligt gods.. Även om transporter primärt sker längs de rekommenderade vägarna, förekommer även transporter på andra vägar för att leveranser ska kunna nå sin slutdestination. Bällstavägen, som inte utgör rekommenderad transportled för farligt gods, är ett sådant exempel. Transporter av farligt gods på denna väg kan förväntas, men då i en betydligt mindre skala än Ulvsundavägen.

Riskerna från omgivningen som påverkar drivmedelstationen kommer från flera håll, och utgörs av hanteringen av brandfarliga varor på flygplatsen, transporter av farligt gods på vägnätet men även ordinarie trafik utöver godstransporterna. Trafiken på Tvärbanan och Ulvsundavägen samt hanteringen av brandfarlig vara på flygplatsen bedöms dock inte utgöra någon större risk för etableringen eftersom dessa sker på betryggande skyddsavstånd. Det är främst närhet till Bällstavägen som reglerar behovet av riskreducerande åtgärder.

På Bällstavägen transporteras betydande mängder farligt gods, i form av brandfarlig vätska och vid etablering av drivmedelstationen även gas. Dessa transporter utgör en förhöjd risk för stationen och riskreducerande åtgärder är nödvändiga för att hantera strålning då olyckstypen utgörs av brinnande vätska eller gas. De åtgärder som bedöms mest effektiva är att antingen bygga en skärm mellan drivmedelstationen och Bällstavägen *eller* utföra fasaden mot Bällstavägen i brandteknisk klass EI 30 för att skydda personer i lokalerna. Personer utomhus vid mätarskåp förväntas relativt snabbt kunna sätta sig i säkerhet genom att fly bort från strålningen.

Även om transporter av farligt gods utgör en betydande del av den planerade trafikmängden på Bällstavägen är det framför allt trafiken i sig som utgör risk för stationen. Den mur som skiljer av mätarskåp för Diesel mot Bällstavägen bör även skydda lossningsplatsen. Avskiljningen genererar ett effektivt skydd mot drivmedelstationen vid en trafikolycka på Bällstavägen. Murens syfte är att skydda mot direkt påkörning och kan utföras låg.

Genom skydd av lossningsplats och brandtekniskklassning av fasaden mot Bällstavägen bedöms riskbilden kunna hanteras.



Bilden visar avstånd mellan påfyllningsplats samt gaslager och övriga verksamheter.

Anmälan om miljöfarlig verksamhet

En drivmedelsstation innebär så kallad miljöfarlig verksamhet och ska därför anmälas till kommunens tillsynsmyndighet enligt 9 kap. miljöbalken. Anmälan sker av den som ansvarar för verksamheten.

Ledningar

Inom området passerar ledningsstråk som i samband med exploateringen kan komma att behöva flyttas. Fortsatt ledningssamordning mellan staden och ledningsägarna behövs i fortsatt arbete.

Barnkonsekvenser

Bebyggelsen bedöms inte ha någon negativ påverkan ur ett barnperspektiv. Planområdet ingår idag i flygplatsområdet och är inte tillgängligt eller lämpligt för barn att vistas inom. En ny etablering på platsen öppnar dock upp för en större rörlighet på platsen och det fortsatta arbetet behöver därför ta fortsatt hänsyn till barnperspektivet i hur, framförallt, gränsområdena mellan verksamhetens område och allmän plats utformas.

Tidplan

Samråd	28-02-2019 – 09-04-2019
Granskning	Q3 2019
Antagande	Q4 2019

Genomförande**Organisatoriska frågor****Ansvarsfördelning**

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

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

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad

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

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark genom berörda förvaltningar.

Avtal

Planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadsnämnden och OKQ8 AB.

Överenskommelse om exploatering ska träffas mellan Stockholms Stad och byggaktören. Det upprättas genom Stadens försorg i samband med att detaljplanearbetet pågår. Avtalet ska vara tecknat innan detaljplanen antas. Det ska reglera ansvar, tidplan, fastighetsregleringar, villkoren för upplåtelse av mark, avgränsningar samt övriga för genomförandet väsentliga frågor.

Eventuella övriga avtal vilka är nödvändiga för planens genomförande tas fram efter diskussion mellan Staden och byggherren samt eventuellt berörda parter.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 1744 och Pl 7268 helt upphör att gälla inom planområdet.

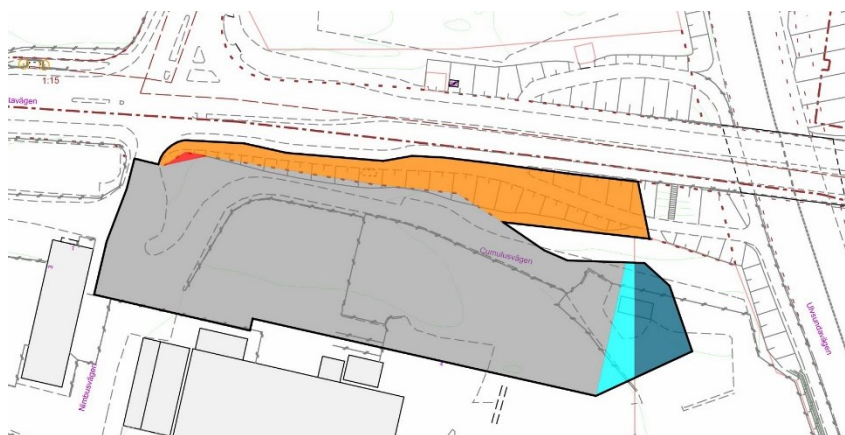
Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar ca 11000 kvm i den norra delen av fastigheten Riksby 1:3. Planområdet ligger strax söder om Bällstavägen, i nära anslutning till den del där vägen, på bro, går över Ulvsundavägen. Fastigheten Riksby 1:3 ägs av Stockholms stad.

Användning av mark

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



Figuren illustrerar ändringar av användning mellan kvartersmark och allmän platsmark samt ej planlagd mark.

Svart heldragen linje = planområdet.

Röd = mark som ändras från ej planlagd mark till allmän platsmark (gata).

Orange = mark som fortsatt är allmän platsmark. Övergår från att vara park till gata.

Grå = mark som ändras från ej planlagd mark till kvartersmark (drivmedelsförsäljning).

Ljusblå = mark som ändras från ej planlagd mark till kvartersmark (teknisk anläggning).

Mörkblå = mark som fortsatt är kvartersmark. Övergår från att vara trafikområde till teknisk anläggning

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm provas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark (drivmedelsförsäljning respektive teknisk anläggning) kan utgöra separata fastigheter, som bildas genom avstyckning. Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område som ej är detaljplanlagda idag. Område utlagt som allmän platsmark (gata) i planförslaget är till största delen allmän plats (park) i gällande plan.

Rättigheter

Markreservat för gemensam in- och utfart har avsatts (g1) för kringliggande verksamheters rätt till utfart över kvartersmark fram till allmän gata. Ytterligare ett markreservat för gemensam in- och utfart har avsatts (g2) för in- och utfart över kvartersmark fram till g1 för anslutning till teknisk anläggning. Vid avstyckning av område utlagt som kvartersmark för drivmedelsstation behöver rättigheter för in- och utfart anordnas. Rättigheterna kan

säkras genom inrättande av servitut eller gemensamhetsanläggning.

Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning. Några rättigheter bedöms inte behöva inrättas för planens genomförande.

Ekonomiska frågor

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

Exploateringskontoret står för kostnaden för ombyggnad av allmän platsmark vid gatukorsningen Nimbusvägen/Bällstavägen.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm prövas vid lantmäteriförrättning.

Ledningar

Staden bekostar eventuell ledningsflytt av el-, tele. och VA-ledningar på allmän platsmark.

Tekniska frågor

Vatten, avlopp, fjärrvärme, el/tele

Planerad bebyggelse avses anslutas till befintliga ledningssystem. Spillvatten och fjärrvärme finns idag inte framdraget till planområdet.

Dagvatten

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

Genomförandetid

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