

Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Riksby 1:3 i stadsdelen Riksby, 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	10
Dagvatten	11
Stadsbild	12
Kultuhistoriskt värdefull miljö	13
Gator och trafik	14
Offentlig och kommersiell service	15
Störningar och risker	16
Planförslag	17
Övergripande	17
Drivmedelsstation	19
Gator och trafik	22
Teknisk försörjning	25
Konsekvenser	29
Behovsbedömning	29
Miljökvalitetsnormer för vatten	29
Förorenad mark	30
Stadsbild	30
Kultuhistoriskt värdefull miljö	31
Störningar och risker	31
Ledningar	38
Barnkonsekvenser	38
Tidplan	38
Genomförande	38
Organisatoriska frågor	38
Verkan på befintliga detaljplaner	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor	41
Tekniska frågor	41
Genomförandetid	42

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning. Detaljplaneförslaget är upprättat med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Dagvattenutredning, del av Riksby 1:3, Bällsta* (Niras, 2020-02-06)
- *Riskbedömning OKQ8 Solvalla (Carlens Brand & Risk, 2019-05-08)*
- *Analys av flygsäkerhetsrisker vid uppförandet av OKQ8 bränsleanläggning vid Bromma flygplats* (Swedavia, 2018-08-29)
- *PM Geotekniska förhållanden vid planerad anläggning för OKQ8 vid Bromma flygplats* (RGS Nordic, 2020-01-13)
- *Rapport - Miljötekniska markundersökningar inom Bromma flygplats, OKQ8, (Sweco, 2019-03-19)*
- *Kompletterande provtagningsresultat för markmiljö* (Swedavia, 2020, januari)
- *Saneringsrapport avseende del av Bromma flygplats* (Swedavia, 2020-03-27)
- *PM angående hantering av Bällsta-Ranhammar torrlägningsföretag* (Structor, 2019-12-16)

Medverkande

Planen är framtagen av Tony Andersson och Martin Forsberg på stadsbyggnadskontoret. Projektledare på exploateringskontoret är Anna Savås och Isabelle Stöckel. 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. 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 drivmedelsstationen 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. Exploateringsnämnden tog ett inriktningsbeslut i ärendet och markanvisade ett område inom fastigheten Riksby 1:3 till OK-Q8 den 21 september 2017.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny drivmedelsstation med pumpar och tillhörande servicebyggnader, såsom butiksbyggnad och tvätthall. Inom överskådlig framtid kommer omfattande stadsutveckling i Solvallastaden gradvis att ske i direkt anslutning till planområdet längs Bällstavägen. Då närområdet förändras i riktning mot en mer tätbebyggd och stadsmässig miljö måste drivmedelsstationen fungera väl både funktionellt och estetiskt i sitt framtida sammanhang. Förutom nya anläggningar möjliggör planen även följande:

- Breddning av korsningen Bällstavägen/Nimbusvägen.
- En gemensamhetsanläggning för angöring inom planens västra del (Nimbusvägen), för att säkra både drivmedelsstationen och flygplatsens behov. Gemensamhetsanläggningen syftar även till att säkra 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. Området används idag främst av gång- och cykelvägar med slänt. Ändringen bedöms kunna ge större möjligheter för framtida behov av ändringar i Bällstavägens utformning, samt en tydligare skötsel.

Plandata

Läge, areal och omfattning

Planområdet ligger strax söder om Bällstavägen, invid korsningen mot Nimbusvägen. I anslutning till Bällstavägen finns gång- och cykelvägar som kopplar vidare till Ulvsundavägen i

öster. Planområdet omfattar ca 10200 kvm i den norra delen av fastigheten Riksby 1:3.

Markägoförhållanden

Fastigheten Riksby 1:3 ägs av Stockholms stad och större delen av det aktuella planområdet har tidigare arrenderats till Swedavia AB. I april 2020 återgick den arrenderade marken till staden. Större delen av detta område har markanvisats till OKQ8 AB.

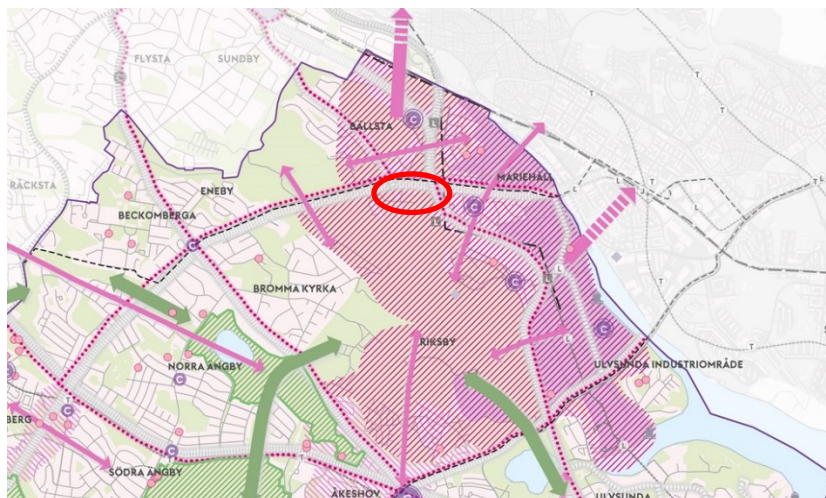


Ortofoto med planområdet markerat i röd heldragen linje. Utbredning av Solvallastaden markeras i streckad lila linje, inom vilken tidigare placering av drivmedelstation markeras med svart kryss. Tvärbanans nya dragning markeras med streckad blå linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

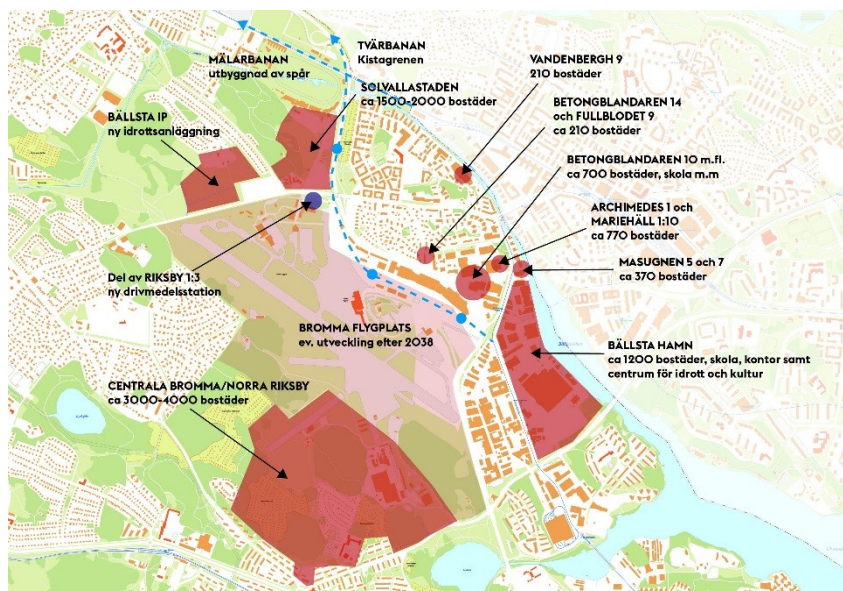
I en översiktsplan är planområdet markerat som ett område med mycket stora utvecklingsmöjligheter tillsammans med stora delar av Ulvsunda, Riksby samt Bromma flygplatsområde. Enligt översiktsplanen ska området utvecklas till blandad stadsbebyggelse. Översiktsplanen öppnar för att helt eller delvis ändrad markanvändning kan ske. Bällstavägen föreslås på sikt att 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 1700-2200 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 samt ytor för spontanidrott.

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) finns en laga kraftvunnen plan för 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) planeras för ytterligare bostadsbebyggelse om ca 700 bostäder samt en ny skola.

Längs med Karlsbodavägen finns en antagen detaljplan 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. Etapp 1 avseende Gjutmästaren 6 och 9 syftar ytterligare till ett centrum för idrott och kultur, bostäder samt cirka 8000 nya arbetsplatser.

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.

Samråd och granskning

Planförslaget sändes ut på samråd 2019-02-26 – 2019-04-09.

I samrådsförslaget prövades möjligheten att förlägga en sopsugsanläggning i planområdets östra del, tänkt kunna kopplas till stadsutvecklingen i Södra Solvallastaden. Efter samrådet har användningsområdet för sopsug dock utgått ur planförslaget.

Planförslaget sändes ut på granskning 2020-03-18 – 2020-04-21.

Granskningen har endast medfört mindre justeringar och förtydliganden av planhandlingarna.

Riksintressen

Ulvsundavägen som ligger öster om planområdet samt Bromma flygplats som ligger söder om planområdet är båda 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, byggnadshöjder och belysningsutformning.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är huvudsakligen hårdgjord och utgörs av parkering-, upplags- 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 norra sidan av 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

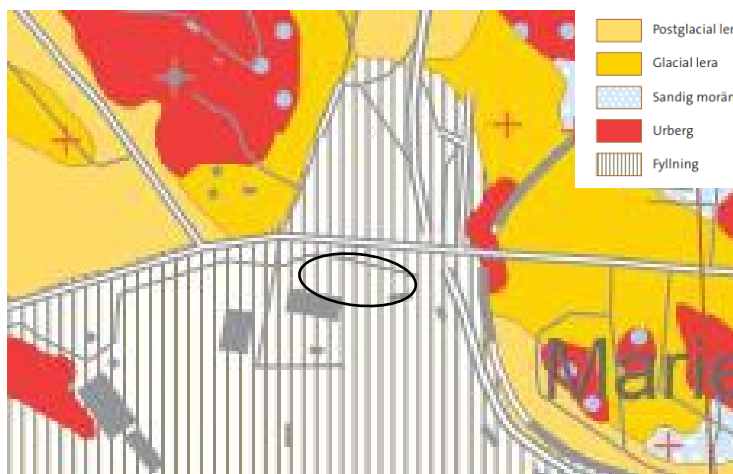
Norr om planområdet finns Solvalla arena, Nordens största arena för travsport. Större parkområden finns på östra sidan av Ulvsundavägen i Mariehäll, vid Lönnebergaparken och Annedalsparken på ca 250 m respektive 450 m avstånd från planområdet. Nordväst om Bällstavägen finns även Solvallaskogen på ca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

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

En miljöteknisk undersökning och ett PM om geotekniska förhållanden har tagits fram. Dessa visar att marken inom planområdet till stora delar täcks av fyllningsmassor. Där naturligt lagrad jord har påträffats utgörs denna oftast av lera. Provtagningarna har generellt avbrutits på som mest 3 m djup. I vissa fall har stopp skett mot block under lera, som antingen tyder på relativt litet lerdjup eller på att den lera som påträffats varit utfylld och placerad ovanpå annan grövre fyllning. Inom området förekommer även en ca 20 cm tjock betongplatta som genomborrats vid provtagningen.

En jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning (SGU) visar att jorden inom planområdet överst består av fyllning, där jordartskartan dock inte redovisar den jord som finns under fyllningen. Nordväst om området, på norra sidan av Bällstavägen, redovisar jordartskartan förekomst av naturligt lagrad jord i form av glacial lera. Ännu längre norrut förekommer berg i dagen, vilket skulle kunna tyda på att lerdjupet är något mindre inom området. Glacial lera är normalt en något fastare lera som också oftast har en något mindre mäktighet. Uppskattat djup till berg inom planområdet är enligt SGU 5 – 10 meter.



Utdrag ur SGU:s jordartskarta. Planområdets ungefärliga läge är inringat i svart.

I samband med den miljötekniska undersökningen har grundvatten ej påträffats vid provtagning och provgropsgrävning. Om jorden består av lera är det dock ej säkert att grundvattnet hinner rinna fram under dessa undersökningar, varför grundvattennivån mycket väl kan ligga ytligare.

Ledningar

Allmänna ledningar finns idag i gatu- och parkområden längs med Bällstavägen samt vid Nimbusvägen. Ledningar som tillhör Swedavia har enligt avtal tagits bort innan marken återlämnats 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.

[illegible]

Markavvattningsföretag

Planområdet ligger delvis inom båtadsområde för markavvattningsföretaget Bällsta-Ranhammar. Dike grävdes för att torrlägga marken via det s.k. Ranhammardiket år 1928. Därefter har i stort sett hela markavvattningsföretagets nyttoområde och anläggningar tagits bort och/eller överbyggs i samband med att markanvändningen förändrats. Inga formella deltagare finns kvar från vattensamfällighetens kostnadsfördelningslängd. Stockholms stad äger alla fastigheter inom företaget och dess nyttoområde. I och med att del av Riksby 1:3 nu planeras att byggas om ansöker staden om att upphäva markavvattningsföretaget.

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 dagvattensystemet 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 grässlåten 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, industriebyggnader, 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 genom tvärbanans planläggning.

Befintlig bebyggelse

Planområdet består främst av öppna ytor. Den närmaste bebyggelsen ligger söder om planområdet och består av enkel industribebyggelse uppförd i korrugerad plåt och skivmaterial.

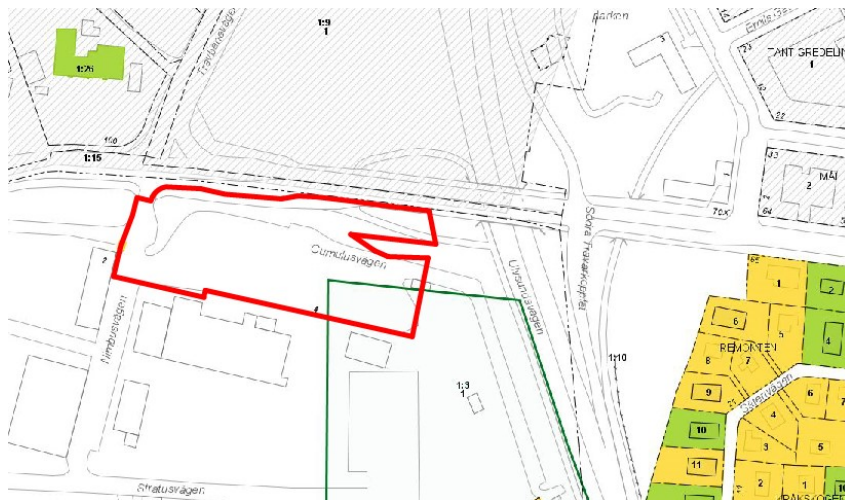


Vy mot planområdet sett från Bällstavägen. Marken är huvudsakligen hårdgjord med gräsytor i släntar söder om Bällstavägen

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bromma flygplats är utpekad som ett kulturhistoriskt värdefullt område och berör en liten bit av planområdets sydöstra del, se karta på nästa sida. 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 norra sidan Bällstavägen, finns Gamla Bällstalundsskolan, uppförd under 1910-talet som folkskola. Bebyggelsen har använts som hotellverksamhet de senaste åren och är grönklassad. På östra sidan Ulvsundavägen, i Mariehäll finns även flera gul-, grön- och blåklassade fastigheter.



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

Gator och trafik

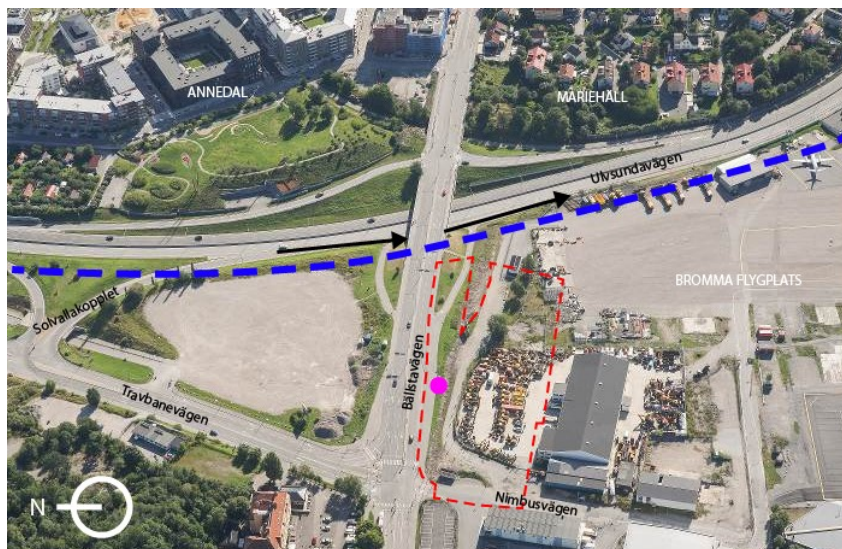
Gång- och cykeltrafik

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 som följd av 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 även två spårvagnshållplatser framöver; Solvalla och Bromma flygplats som kommer att ligga 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 avfartsramper 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 stadsdelen Annedal på andra sidan bron över Bällstavägen. Större utbud av kommersiell service finns inom handelsplatsen Bromma Blocks intill flygplatsen på ca 500 m avstånd. Sundbybergs stadskärna, med ett brett utbud av service och kultur, ligger knappt två kilometer bort. 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. Utöver hanteringen av bränslen innebär själva flygtrafiken en risk för byggnader och människor i området. Flygplatsen utgör även riksintresse för kommunikationsanläggning.

Förorenad mark

Inom området för Bromma flygplats har det bedrivits förorenande verksamhet under lång tid. Tidigare utredningar har punktvis påvisat halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) samt farligt avfall för metaller och PAH. Området vid Bromma flygplats klassas därför som område med hög risk för markföroreningar.

Swedavia har under hösten 2018 samt årsskiftet 2019/2020 genomfört markmiljöprovtagningar inom planområdet. Påträffade föroreningar inom området består främst av tunga och medeltunga PAH-föreningar samt metaller, främst barium, bly och zink. Halterna av PFAS var låga. Området har nu sanerats och halterna av kvarlämnade föroreningar underskrider Naturvårdsverkets riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning). För många ämnen underskrider kvarlämnade föroreningar även riktvärdet för KM (känslig markanvändning). Mängden kvarlämnade föroreningar bedöms som begränsad, i många fall har sanering skett ner till berg eller sprängsten. Slutrapport för saneringen har redovisats inför planens antagande och har granskats och godkänts av stadens miljöförvaltning.

Kvarlämnade föroreningar är relativt hårt bundna i marken och bedöms inte ha någon påverkan på miljökvalitetsnormer i Ballstaviken. Saneringen medför även en betydande minskning av föroreningstransporten från området.

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

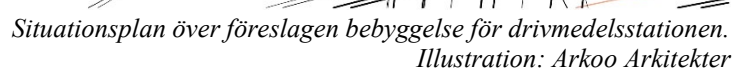
Övergripande

Detaljplanen innebär att en ny drivmedelstation kan uppföras med pumpar och tillhörande servicebyggnader så som butiksbyggnad och tvätthall. Planen möjliggör även en breddning av befintlig korsning Bällstavägen/ Nimbusvägen.

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.

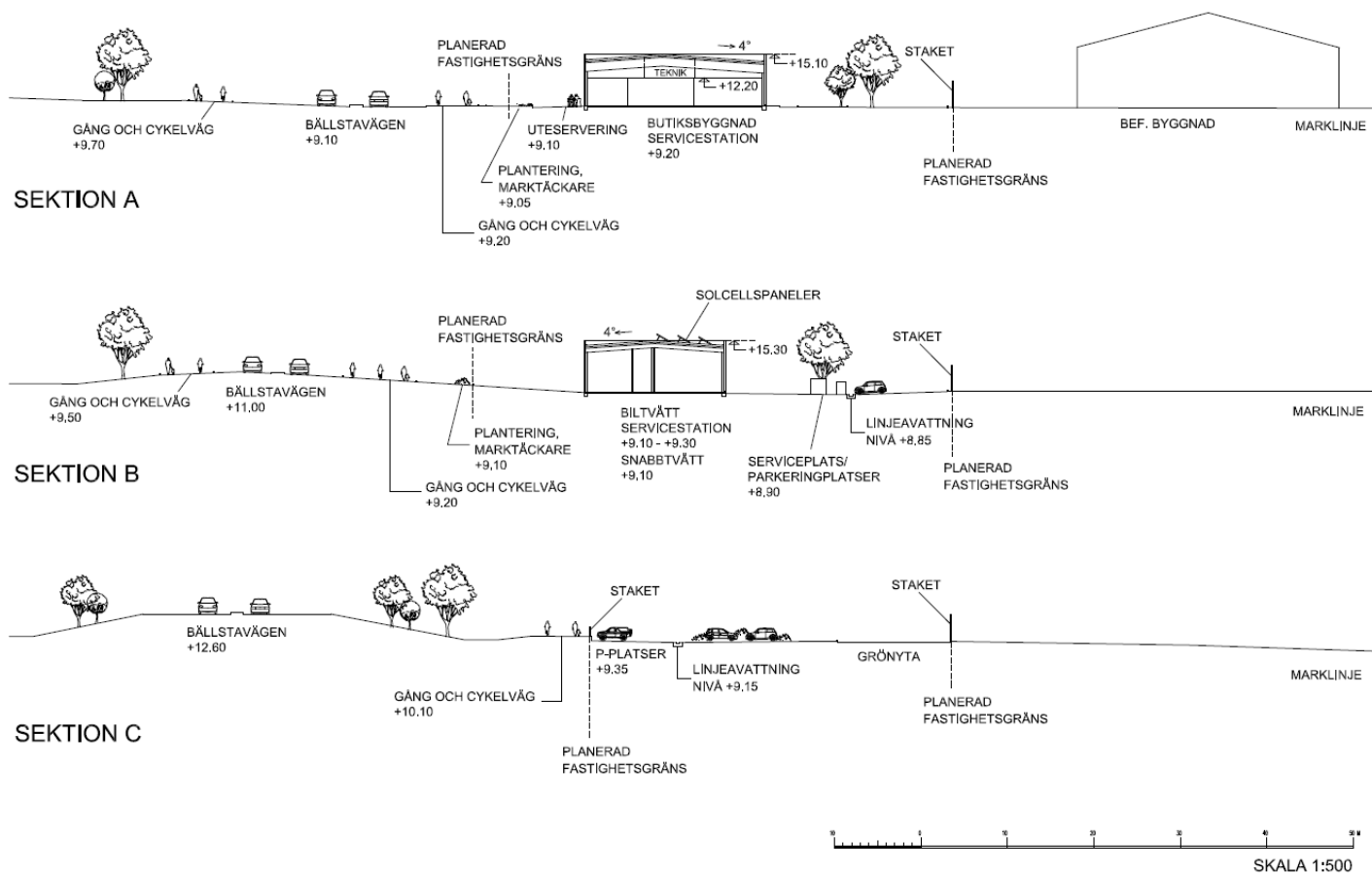
¹ ADR är en förkortning för *Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses* på franska eller *European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road* på engelska.



Drivmedelsstation

Planförslaget medger en byggrätt för ny drivmedelsstation på totalt ca 2000 kvm byggnadsarea. Utöver denna tillåter planen även ett större skärmtak ovanför pumpar, skärmtak i anslutning till byggnadsvolymen samt en mindre komplementbyggnad för drivmedelsstationens bruk. 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 tvättanläggning där kunder själva kan tvätta sina bilar. Alternativa drivmedel kan erbjudas såsom etanol, 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

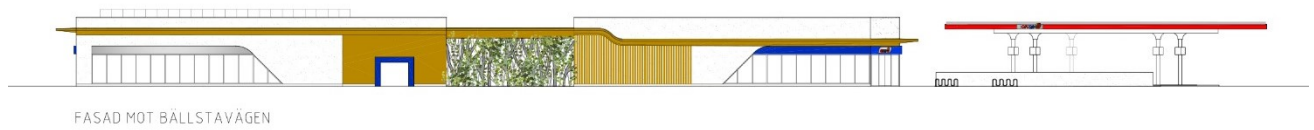
I förslaget är bebyggelsen mot vägen uppdelad i två volymer. Den västra utgör butik och personalutrymmen och den östra en bilvårdsanläggning. Byggnadsvolymerna binds samman av ett skärmtak samt en spalje för klätterväxter som skiljer Bällstavägen från stationsverksamheten. På södra sidan av spaljen har stationen varuintag samt utfart från biltvätt. Spaljen utförs i trä och kontrasterar övrigt fasadmaterial i vit puts samt bryter av den annars långa fasaden. 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 Bällstavägens gång-och cykelbanor. Entrén är kompletterad med en regnskyddad uteplats i närhet till befintlig busshållplats, en 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.

För att anpassa drivmedelsstationen till angränsande stadsutveckling i Solvallastaden krävs en gestaltning som utgår från ett stadsmässigt och mer tätbebyggt sammanhang. Planförslaget tar fasta på detta genom att möjliggöra variation och öppningar i fasadgestaltning mot Bällstavägen.

Särskilt positiva delar av gestaltningen är inslag av träpanel i fasad, skärmtak och spalje som föreslås i kombination med vitputsade element. Huvudbyggnadens skärmtak mot Bällstavägen föreslås få en nivåsenkning som markerar entrén och bidrar till variation och rörelse i byggnadens uttryck. Uppglasade fasader mot byggnadens hörn bidrar till en öppenhet mellan verksamhet och gata vilket kan öka känslan av trygghet och överblickbarhet i gatumiljön. Illustrationer på nästföljande sidor redovisar ovanstående gestaltungsaspekter.

Plankartan innehåller därför en utformningsbestämmelse som lyder: *Fasad mot Bällstavägen ska ges ett varierat uttryck, exempelvis genom indelning i olika fasadmaterial, kulörer och öppningar.*



Fasad mot Bällstavägen. Illustration Arkoo Arkitekter.



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 entré och förhållande till busshållplatsen. 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 (g), då flygplatsen också är beroende av denna väg för sina transporter och personal. Gemensamhetsanläggningen sträcker sig även över drivmedelsstationens område i syfte att kunna säkra angöring till platsen öster om planområdet. På grund av flygplatsens arrende med inhägnad mark finns inte möjlighet att angöra platsen på annat sätt än över drivmedelsstationens anläggning.

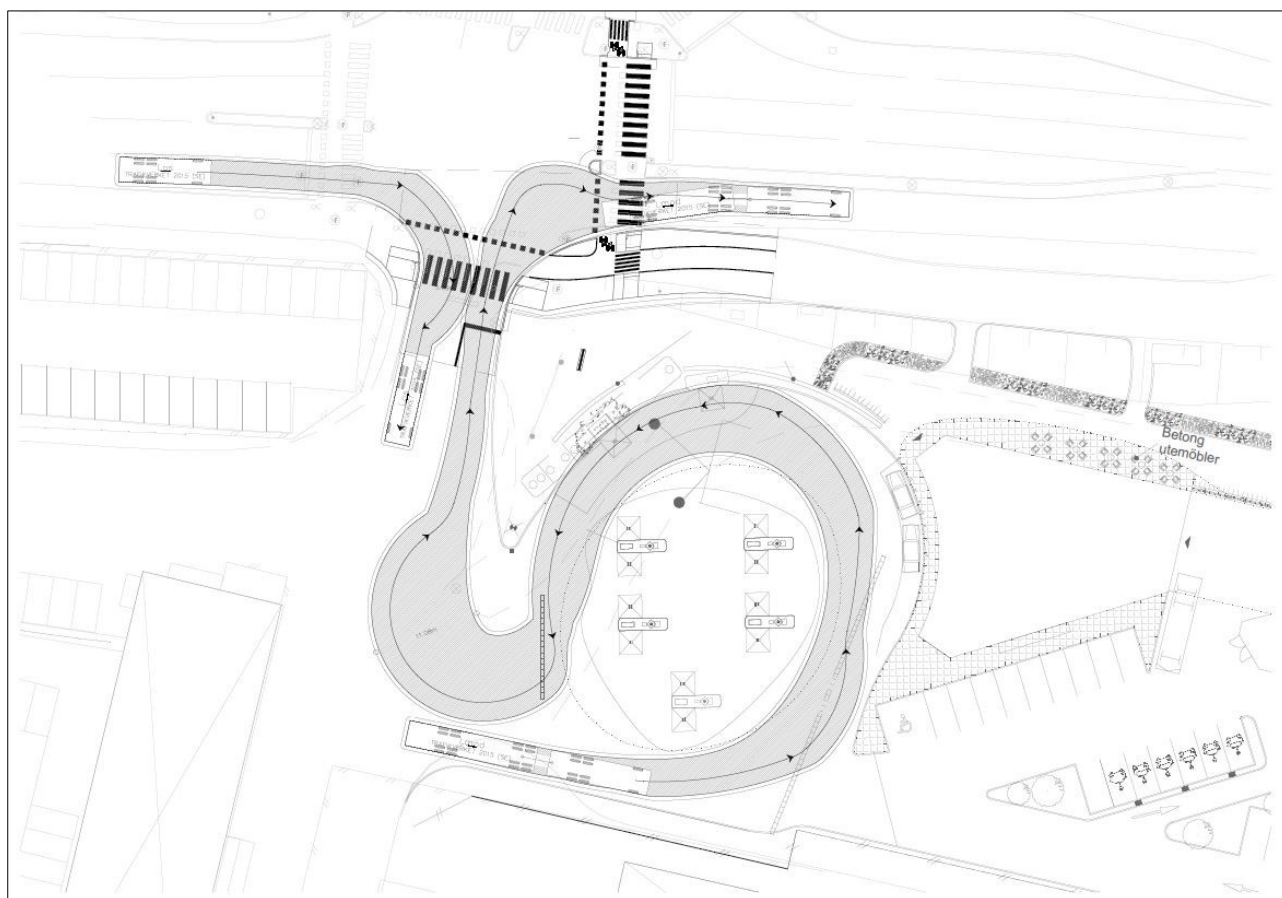
Körytor samt parkering anordnas på kvartersmark inom drivmedelsstationens fastighet. Det planeras för kundparkering samt personalparkering. Platser för hyrsläp, bilpoolsplatser samt laddplatser för el-bilar är också aktuellt. Parkeringsplats för rörelsehindrade ska anordnas inom 10 meter från entré till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

Gator och trafik

Gatunät

Korsningen Bällstavägen/ Nimbusvägen hanterar idag cirka 22 000 fordon/ dag. Det tillkommande trafikflödet till följd av drivmedelsstationens etablering beräknas bli cirka 1400 fordon/dag. Trafik till drivmedelstationen bedöms vara lokaltrafik, dvs trafik som korsningen i dagsläget redan hanterar.

Drivmedelsstationen planeras för att möjliggöra transporter och leveranser även för större fordonstyper vilket säkerställs genom körspårutläggning. I samband med etableringen av drivmedelsstationen sker därför en mindre ombyggnad av korsningen för att förbättra framkomligheten för framförallt tyngre fordon. Vid korsningen Bällstavägen - Nimbusvägen har en förutsättning varit att möjliggöra möte mellan ett fordon av typen Lmod² och Lbn³.



Körspårutläggning för större fordon, Structor.

Nimbusvägens bredd kommer att utökas med ungefär 2,5 m vid korsningen för att kunna uppnå önskad standard och denna får även en bättre kurvradie ut mot Bällstavägen. 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.

Infarten in mot drivmedelsstationen behöver även breddas något för att fordon ska kunna mötas. OKQ8 anpassar sin kvartsmark för att ansluta till den projektering som staden gjort av korsningen Bällstavägen/ Nimbusvägen.

Korsningen med infartsväg till drivmedelsstationen utgör även infartsväg för trafik till flygplatsen (bl.a. leveranser av material, personaltrafik) och är därför av central betydelse för flygplatsens drift. Stadens sammantagna bedömning är att den nya utformningen av korsningen bedöms påverka korsningskapaciteten positivt.

Gång- och cykeltrafik

I och med breddning av korsningen behöver gångbanan på den östra sidan av Nimbusvägen flyttas ca en meter 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.

Kollektivtrafik

Inga förändringar sker inom planen och befintlig busshållplats 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

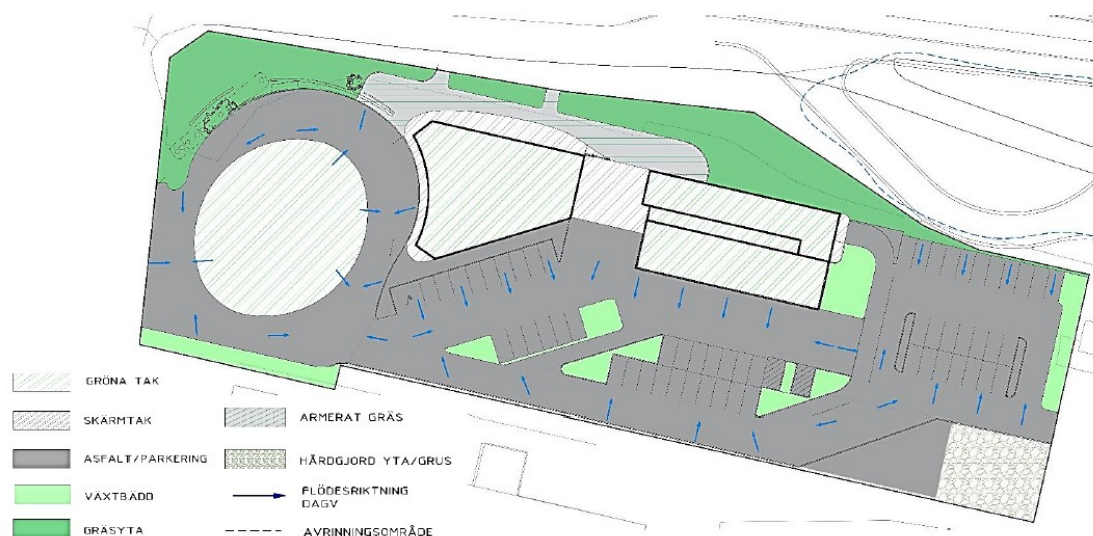
Området används idag för upplag och parkering och saknar rening av dagvatten innan släpp till ledningsnätet. En ombyggnation av fastigheten ger möjligheter till betydande förbättringar av belastningssituationen från området och bidrar till arbetet med att uppnå miljökvalitetsnormerna för Mälaren-Ulvsundasjön. För att klara krav på rening och fördröjning föreslås att dagvatten från körytor ansluts till växtbäddar och oljeavskiljare.

Enligt beräkningar kommer flödena för ett regn med en återkomsttid på 10 år att öka, från dagens 64 l/s till 150 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 136 m³.

Om flödet inte ska öka från området efter ombyggnation ska fördröjningen utformas med en begränsning på max 64 L/s, detta motsvarar dimensionerande flödet i dagsläget.

Vid ett 100-års regn inom fastigheten kan ett flöde på 320 l/s uppstå. För att det befintliga utflödet från fastigheten inte ska öka innebär detta att 200 m³ ska fördröjas, vilket regleras i en planbestämmelse. Denna volym kan hanteras i både växtbäddar och genom en medveten höjdsättning av marken enligt förslag i dagvattenutredningen.

Samtliga tak föreslås vara gröna en subtrattjocklek på minst 2 cm. Takvattnet leds via jord, växtbädd eller annat biofilter innan det släpps på ledning mot recipienten för att undvika eventuella problem med näringsläckage till recipienten.



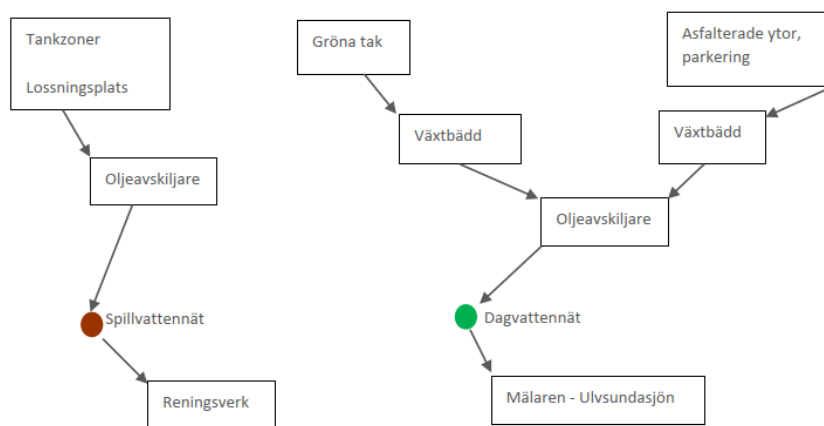
Planerad ombyggnation och karterad markanvändning. Rinnpilar inom plangränsen visar föreslagen marklutning för att kunna leda vattnet via växtbäddar och oljeavskiljare till ledningsnät i Bällstavägen.

Nedsänkta växtbäddar skapar en fördröjningsvolym som gör att vatten kan samlas i planteringar 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 stickledningar. Dagvattnet leds därefter samlat via oljeavskiljare till dagvattennätet.

Uppskattning av möjliga ytor för växtbäddar i situationsplanen uppgår till ca 400 m². Dessa ligger insprängda som refuger mellan körytor och parkeringar. Det motsvarar ungefär 9 % av den reducerade ytan som ska omhändertas.

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 brunnar 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 att hantera släckvatten vid en eventuell brand och för att begränsa förorenings-spridningen ska området hårdgöras och förses med kantstöd/kantsten för att förhindra att släckvatten avrinner okontrollerat. Brunnstättningsmaterial i form av täck-/skyddslock samt saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för samtliga dagvattenbrunnar för såväl egen personal som räddningstjänsten. Spillzoner för pumpar under tak ansluts till oljeavskiljare och kopplas därefter till spillvattennätet.

Utformningen av dagvattenåtgärder har utgått från att ingen infiltration ska ske till underliggande mark, det innebär att det går att välja om anläggningen ska vara tät eller ej utan att det behövs ytterligare justeringar för utformningen av dagvattensystemet i planen. Att kunna infiltrera dagvattnet avlastar dagvattennätet, vilket kan vara särskilt bra i instängda lägen. De föroreningar som lämnats kvar i marken efter saneringen anses inte vara av löslig karaktär. Därför rekommenderas att växtbäddarna byggs med öppen botten för att tillåta lokal infiltration. Ytor där det finns risk för spill ska förses med stängningsbara brunnar.

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. En ny elnätstation behöver inte anläggas för att ombesörja verksamhetens behov.

Energiförsörjning

Energieffektiva lösningar bör väljas i så stor utsträckning som möjligt. I Stockholms stads 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.

Uppförande av solpaneler på tak/ skärmtak ska dock samrådas med Swedavia samt Luftfartsverket så länge Bromma flygplats är i drift. Stationen är tänkt att anslutas till fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

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

Räddningstjänst

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

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

Brunntättningsmaterial i form av täck-/skyddslock samt saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för 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 miljökvalitetsnormerna 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.

I samband med provtagning vid sanering av mark inom planområdet visades att kvarlämnade föroreningar över gränsen för MKM inte är av löslösning karaktär och bedöms därför ej försämrade miljö kvalitetsnormer i recipienten genom infiltration av dagvatten inom planområdet. Föreslagna dagvattenanläggningar har dock tillräcklig volym för att istället kunna utformas helt täta.

Förorenad mark

Påträffade föroreningar inom området består främst av tunga och medeltunga PAH-föreningar samt metaller, främst barium, bly och zink. Halterna av PFAS var låga. Planområdet har sanerats och halterna av kvarlämnade föroreningar underskrider Naturvårdsverkets riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning). För många ämnen underskrider kvarlämnade föroreningar även riktvärdet för KM (känslig markanvändning). Mängden kvarlämnade föroreningar bedöms som begränsad, i många fall har sanering skett ner till berg eller sprängsten. Slutrapport för saneringen har redovisats inför antagande av detaljplanen och har granskats och godkänts av stadens miljöförvaltning.

Kvarlämnade föroreningar är relativt hårt bundna i marken och bedöms inte ha någon påverkan på MKN i Bällstaviken. Saneringen medför även en betydande minskning av föroreningstransporten från området. Om större mängder dagvatten ska infiltreras inom området i icke täta anläggningar måste miljöpåverkan utredas.

Stadsbild

Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen kan få en positiv förändring av stadsbilden, då den bidrar med mer publikt innehåll och närmare koppling till Bällstavägen 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 Bällstavägen.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet berör utkanten av det kulturhistoriskt värdefulla området Bromma flygplats. 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. Planarbetet har innefattat dialog med Swedavia för att säkerställa flygplatsens funktion.

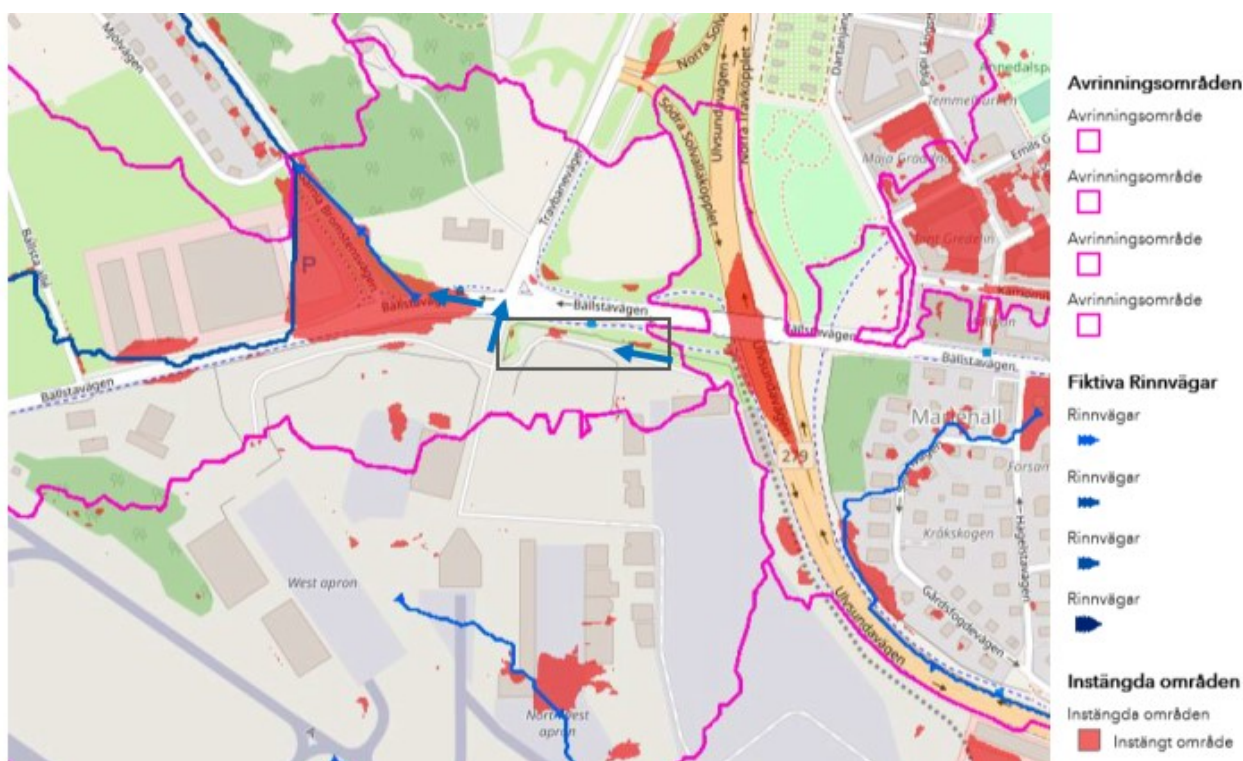
Anläggning av solpaneler kräver en särskild utredning med hänsyn till eventuella radiostörningar. Uppförande av solpaneler på tak/ skärmtak ska därför anmälas och samrådas med Swedavia samt Luftfartsverket så länge Bromma flygplats är i drift.

Buller

I nuläget finns inte några bostäder eller verksamheter i närheten som kan riskera att bli störda av drivmedelsstationen. Vid prövning av detaljplaner för ny bebyggelse i närområdet kan drivmedelsstationens bidrag till bullersituationen i området utredas.

Översvämningsrisker

Terrängen inom detaljplaneområdet är flack med en svag lutning åt nordväst. Större flöden rinner från området, via Gamla Bromstensvägen och travbanan, ut i Bällstaån.



Urklipp från skyfallsmodell som visar instängda områden, rinnvägar och avrinningsområde. Planområdet är markerat med svart rektangel (Stockholms stad, 2019)

Den nya drivmedelsstationen kommer att byggas med invallningar för att undvika problem med läckande drivmedel vid en eventuell olycka. Stationen höjdsätts även så att dagvattenmängder som uppstår vid ett teoretiskt 100-årsregn kan fördröjas ytligt inom fastigheten, vilket kan leda till en något förbättrad situation vad gäller riskerna för översvämning vid korsningen Gamla Bromstensvägen. Arbetet med föreslagen höjdsättning har gjorts i samarbete med arkitekter och trafikplanering. För att kunna ta hand om stora flödesmängder ska den asfalterade ytan och kanter höjdsättas enligt Bilaga 1 till dagvattenutredningen. Då kan en 100-årsvolym som uppstår inom planområdet på 200 m³ fördröjas i växtbäddar och på hårdgjorda ytor. Planområdet sluttar västerut, här skulle ett större regn än 100-årshändelsen kunna flöda över invallningen vidare mot korsningen Ballstavägen – Gamla Bromstensvägen, se markerade rinnvägar i bild ovan. Den lågpunkt som finns i Ulvsundavägen i öster ligger nära planområdet men lågt. Planområdet bidrar inte med dagvatten hit. I övrigt finns inga dimensionerande vattenstånd eller risk för översvämning från närliggande ytvatten, eller uppdämda dagvattensystem.

Ras, skred och erosion

Genom den geotekniska bedömning som tagits fram i planarbetet görs bedömningen att risken för ras, skred och erosion är liten. Bedömningen tar utgångspunkt i Länsstyrelsen i Stockholms läns (2011) publikation *”Riskområden för skred, ras, erosion och översvämning i Stockholms län i dagens och framtidens klimat”*.

Närmaste skredriskområde utgörs av Bällstaåns stränder som ligger 1 km bort från planområdet. Inom planområdet är marken relativt plan och den översta jorden utgörs av grov fyllning vilket innebär att området ej kan anses som skredkänsligt. Förutsättningar för hög erosionsrisk saknas inom området.

De skillnader i marknivå som föreligger inom området planeras att tas upp via stödmurar, vilket kommer att ytterligare medverka till att minska riskerna för skred och erosion inom området. Genom att asfaltera marken eller behålla den asfaltering som redan idag finns kommer detta innebära att mindre vattenmängder infiltrerar vilket bidrar till att förhindra uppkomsten av skred.

Asfalteringen kan dock innebära att vattenflöden koncentreras, varvid det är viktigt att tillse att vattenströmmar leds mot brunnar eller erosionsskyddade diken och ej rinner ut där finkornigare jord finns. Här ska även beaktas att bortledning av vatten även ska fungera i händelse av att marksättningar uppkommer. I samband med utförandet av anläggningen kommer vid t.ex. schakter tidvis ökad risk för skred och erosion föreligga, vilket kommer att behöva hanteras under kommande skeden i projekteringen. Här kan t.ex. schaktning inom spont bidra till ökad säkerhet.

Utifrån ovanstående beskriver den geotekniska utredningen byggnadstekniska förutsättningar att beakta i fortsatt projektering. Sammanfattningsvis ska grundläggning av byggnader och andra tyngre konstruktioner ske med spetsburna pålar av stål eller betong. Eventuellt kan lerdjupen lokalt vara mindre vilket då kan möjliggöra plattgrundläggning. Generellt bör markuppfyllnader undvikas inom området för att sättningar ej skall uppkomma i framtiden. Där större markuppfyllnader planeras för hårdgjorda ytor och/eller över ledningar skall lättfyllning förutsättas.

Farligt gods och drivmedelshantering

På drivmedelstationen kommer hantering ske av de vanligaste drivmedlen såsom bensin, Diesel och E85. Den planerade drivmedelstationen utformas med en centralt placerad stationsbyggnad och pumpar samt lossningsplatser på stationsområdets västra del. Till drivmedelsstationen antas tre leveranser per vecka.

Utformningen av stationsområdet utformas enligt gällande regelverk med hänsyn till avstånd mellan lossningsplats, pumpar, avluftning, stationsbyggnad osv. Cisterner för brandfarlig vätska förläggs i mark. 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 förväntas öka på vägnätet. Dock är ökningen liten i förhållande till de transporter som redan trafikeras på vägarna. Den tillkommande risken bedöms inte förändra riskbilden i området nämnvärt i förhållande till dagsläget.

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. Ballstavägen, 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.

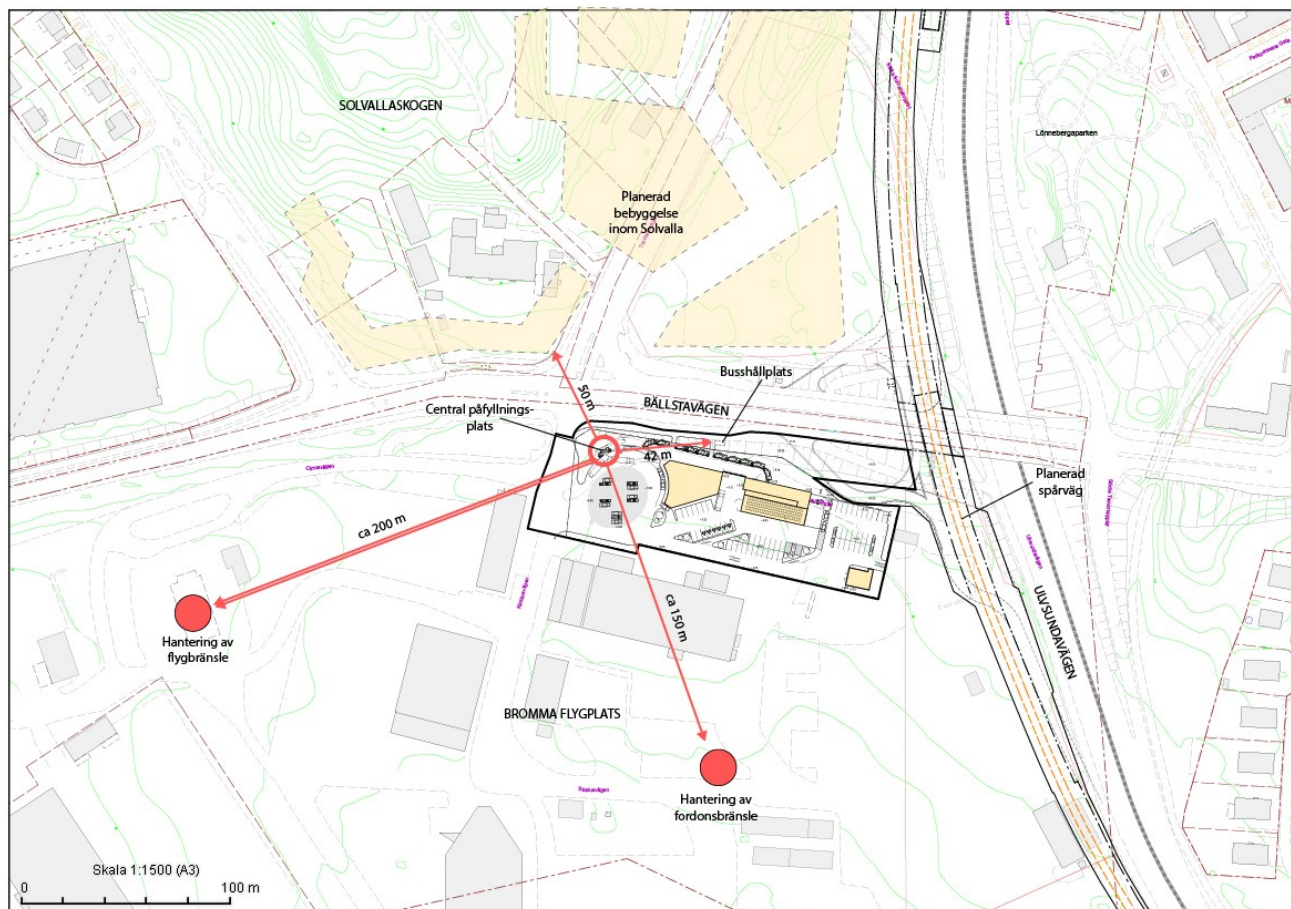
Riskerna från omgivningen som påverkar drivmedelstationen kommer från flera håll, och utgörs av hanteringen av brandfarliga varor på flygplatsen, transporter av farligt gods på vägnätet men även ordinarie trafik utöver godstransporterna. Trafiken på Tvärbanan och Ulvsundavägen samt hanteringen av brandfarlig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

riskreducerande åtgärder. I detaljplanens samrådsskede lyftes även frågor om risker kopplade till flygtrafik. Individriskkurvor genererade av flygtrafiken har studerats i riskutredningen. Dessa visar att riskområdet inte berör drivmedelsstationens planområde.

På Bällstavägen transporteras betydande mängder farligt gods, i form av brandfarlig vätska. 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. Detaljplanen säkerställer dessa åtgärder samt även utrymningsmöjlighet som vetter bort från Bällstavägen.



Bilden visar avstånd mellan påfyllningsplats och övriga verksamheter.

Under detaljplanens samrådsskede lyftes även frågor om drivmedelsstationens närhet till södra delen av Sollvallastaden där det planeras hotell och en ny skola. Byggnadernas utformning eller antalet personer är i dagsläget inte fastställt men följande illustrationen nedan beskriver området och byggnaderna i ett tidigt planeringsskede.



Södra delen av Solvallastaden med skola och hotell i anslutning till Ballstavägen. (Stadsbyggnadskontoret, 2018)

I illustrationen är skolan placerad cirka sju meter och hotellet 17 meter från Ballstavägen. Skolan planeras för 900 elever i årskurs F-9. Hotellets utformning och antal gäster är okänt men hotellet kan inrymma 120 mindre lägenheter. Personantalet uppskattas utifrån detta till 300 personer för hotellet och 1 000 personer för skolan. I hotellet förväntas majoriteten av gästerna vistas inomhus (95%) medan skolan vistas 30% utomhus och 70% inomhus dagtid. Nattetid förväntas ett begränsat antal vistas på skolan. Tidigare utredningar i området uppskattar att 5% vistas inomhus och utomhus nattetid. Antagandet är tillämpat för att möjliggöra annan verksamhet än traditionell skolverksamhet. (ÅF, Riskutredning Bällstalundsskolan, 2019)

Omgivande byggnader och verksamheter påverkas inte av riskerna på drivmedelstation men från transporterna längs Ballstavägen. De analyserade olyckorna, som genererar strålning när brandfarlig vätska brinner, motiverar följande åtgärder som bör beaktas vid utformning av bebyggelse norr om Ballstavägen.

- Bebyggelsen upprättas minst 20 meter från Ballstavägen.
- Byggnader utformas så att utrymningsmöjligheter finns på annan fasad än mot Ballstavägen.
- Fasader som vetter mot Ballstavägen utformas av obrännbart material.

Den tillkommande risken genererad av drivmedelstationen och transporter bedöms inte förändra riskbilden i området nämnvärt i

förhållande till den befintliga risken genererad av transporter till flygplatsen. De riskreducerande åtgärder som presenteras ovan gällande omgivande byggnader (hotell och skola) är motiverbara oavsett om drivmedelstationen byggs eller inte.

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.

I planområdets norra del skapas ett u-område för Skanovas teleledningar.

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. Planens möjliga framtida inverkan för skolbarn på planerad skola norr om Bällstavägen behandlas ur ett riskperspektiv ovan, se rubrik *Farligt gods och drivmedelshantering*.

Tidplan

Samråd	2019-02-28 – 2019-04-09
Granskning	2020-03-18 – 2020-04-21
Antagande	juni 2020

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 10200 kvm i den norra delen av fastigheten Riksby 1:3. Planområdet ligger strax söder om Ballstavägen, 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 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).

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) kan utgöra separat fastighet, som bildas genom avstyckning. Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen belagda 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 för kringliggande verksamheters rätt till utfart över kvartersmark fram till allmän gata. Markreservat för gemensam in- och utfart

sträcker sig även över planområdet i öst-västlig riktning, detta i syfte att kunna säkra angöring till platsen öster om planområdet, exempelvis i det fall marken i framtiden skulle behöva användas till en 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 provas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

Markavvattningsföretag

Exploateringskontoret, Stockholm Stad, i egenskap av fastighetsägare inom nyttoområdet, avser att ansöka om avveckling av Bällsta-Ranhammar torrlägningsföretag hos Mark- och miljödomstolen.

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.

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. Möjlighet att ansluta till fjärrvärmenätet finns söder om planområdet. Spillvatten finns idag inte framdraget till planområdet, utredning av möjlig anslutning pågår.

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.