



STADSBYGGNADS KONTORET

Planavdelningen
Karin Månsson
Tfn 08-508 281 05

PLANBESKRIVNING

2009-08-24

1(16)

S-Dp 2009-00171-54

Förslag

Detaljplan för

Linneduken 1

i stadsdelen Riksby

i Stockholm

S-Dp 2009-00171-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning med kvalitets- och gestaltungsprogram samt genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse med ca 180 lägenheter på fastigheten Linneduken 1, som är planlagd för kontorsändamål, men som inte bebyggt enligt gällande detaljplan. Idag rymmer fastigheten tält med sporthallar på tillfälligt bygglov.

PLANDATA

Planområde

Planområdet är beläget vid Klädesvägen strax öster om Brommaplan. Det begränsas av Drottningholmsvägen i norr och tunnelbanan i söder och omfattar Linneduken 1, Riksby 1:44, samt mindre delar av Åkeshov 1:1 och Linneduken 4.

Planområdets areal är ca 15.000 m².

Markägoförhållanden

Fastigheten Linneduken 1 ägs av Linneduken KB (Granen). Övriga fastigheter ägs av staden. Linneduken 4 innehas med tomträtt av Stockholms kommuns Parkerings AB. Riksby 1:44 kommer att överlätas till Linneduken KB/Granen.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I Stockholms översiktsplan ÖP99 anges området som tät stadsbebyggelse och bedöms inte ha kulturhistoriskt värde. Planområdet berör inga riksintressen.

Detaljplan

För planområdet gäller följande detaljplaner: Dp 1999-05848, fastställd 2002-11-21 (genomförandetiden går ut 2017-11 -21), som anger kontors-

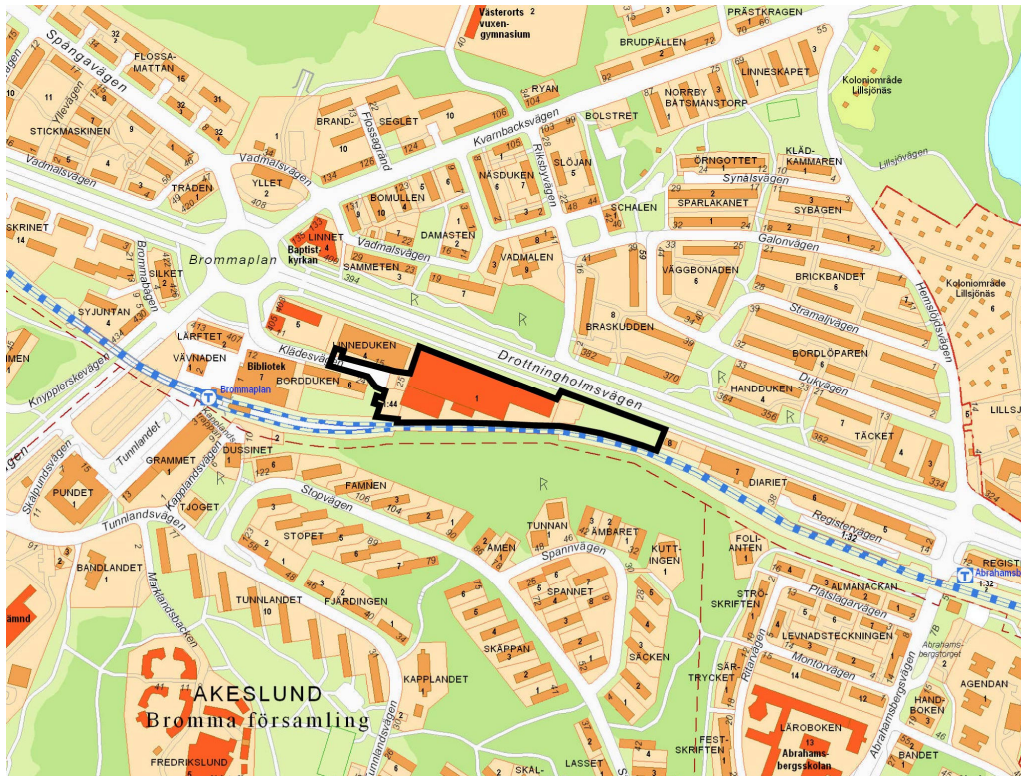
ändamål och en mindre del parkmark samt mindre del av stadsplan 7476A, fastställd 1982-07-28, som anger parkmark.

Program för planområdet

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande utan program.

Övriga kommunala beslut

För sporthallarna på fastigheten Linneduken 1 gäller tillfälligt bygglov till 2010-06-30.



Planområdet

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden

Mark och vegetation

Planområdet består idag till allra största delen av hårdgjord mark. Den vegetation som finns är en gräs- och lövträdsbevuxen sluttning i planområdets östra del samt en mindre gräsyta intill vändplanen som i gällande plan är planlagd som lokalgata men som i förslaget återgår till parkmark.

Bebyggelse

Bebyggelsen i området kring Brommaplan består till stor del av smalhusbebyggelse från 1940-talet i stadsdelarna Riksby, Åkeslund och Åkeshov. Runt dessa stadsdelar finns större sammanhängande grönområden i Judarnskogen, Lillsjön och koloniträdgårdsområdena söder om Bromma flygfält. Området skärs igenom av de större trafiklederna Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen. I området finns relativt gott om friyor och naturmark mellan bostadshusen. Kring tunnelbanestationen Brommaplan är bebyggelsen mer splittrad kring centrum och busstorg. Centrumbebyggelsen har tillkommit i flera perioder från 1960-talet med ett nutida tillskott i det 16-våningars bostadshus på Kapplandsvägen som färdigställdes 2009.



Befintlig situation från Klädesvägen

Bebyggelsen längs Klädesvägen består av bostadshus och centrumbebyggelse från 1940 - 80-tal, samt ett öppet parkeringsdäck i 3 plan. Fonden på gatan utgörs idag av tälten på fastigheten Linneduken 1.

Fastigheten Linneduken 1 rymde tidigare småindustrier, bl.a. en byggnad som ursprungligen uppfördes för Mjölkccentralen/Arla. År 1999 ansökte Förvaltnings AB Granen om detaljplaneändring på fastigheten, för att kunna uppföra kontorshus på tomten som tidigare var planlagd för industri- och garageändamål. Den nya detaljplanen vann laga kraft år 2002, och samma år revs byggnaderna som enligt Stadsmuseets bedömning saknade kulturhistoriskt värde. År 2003 uppfördes på fastigheten med tillfälligt bygglov ett större och två mindre tält som rymmer sporthallar. Dessa hyrs ut till bl.a. Idrottsförvaltningen, Korpen och friskolor.

Gällande plan tillåter kontorsbebyggelse med gavlar ut mot Drottningholmsvägen och tunnelbanan i fyra våningar med en femte våning indragen ca 5 meter. Byggrätten motsvarar ca 19000 m² ljus BTA.



Befintlig situation från Drottningholmsvägen mot väster

Trafik

Planområdet har mycket god kollektivtrafikförsörjning med Brommaplans tunnelbanestation alldeles intill, samt bussförbindelser till bl.a. Ekerö, Solna och Spånga.

Klädesvägen har idag en genomsnittlig trafikmängd på mindre än 2000 fordon per dygn. Det bildas ofta köer ut mot Brommaplansrondellen i rusningstrafik. Längs med Drottningholmsvägen går en gång- och cykelväg alldeles intill kv. Linneduken. Idag förekommer cykeltrafik över fastigheten som en genväg mellan Brommaplan och trafiken in mot city.

Offentlig och kommersiell service

Det finns minst sex förskolor och fem grundskolor inom 1 km avstånd från planområdet. Kommersiell service samt folktandvård, vårdcentral, apotek m.m. finns vid Brommaplan, knappt 200 meter från den planerade bebyggelsen.

Ny bebyggelse



Situationsplan

Bostäder

På Linneduken 1 föreslås fyra bostadshus med totalt ca 180 lägenheter uppföras. Byggnaderna utförs som lameller kring gårdar som för att skapa en så bullerdämpad utemiljö som möjligt. För att åstadkomma detta kopplas dessutom byggnadskropparna mot Drottningholmsvägen samman med balkonger som glasas mot vägen. Mot Drottningholmsvägen tillåts en byggnadshöjd som rymmer fyra våningar och en indragen femte våning, vilket är samma antal våningar som tillåts i gällande plan. Mot tunnelbanan rymmer tillåten byggnadshöjd fyra våningar.

Arbetsplatser och övrig bebyggelse

I stadsbyggnadsnämndens beslut om att anta start-promemorian i planärendet lämnar de ett särskilt uttalande att "Genomförandet förutsätter att bollhallarna ersätts i närområdet."

Sporthallarna, som sattes upp som en tillfällig lösning för att lösa ett akut lokalbehov, kommer att monteras ner. Sedan de uppfördes har Idrottsförvaltningen byggt två nya sporthallar i Vällingby, och planering pågår för ytterligare två nya hallar i Stora Mossen. Med detta ser Idrottsförvaltningen behovet av sporthallar i denna del av Västerort som tillgodosett.

Planen ger möjlighet att inrätta mindre handelslokaler i bottenvåningarna, totalt högst 100 m².



Perspektiv från Drottningholmsvägen mot väster

Mark och vegetation

Befintlig vegetation kommer till största delen att bevaras. Möjligen kommer något träd behöva tas ner i parkområdet i östra delen av planområdet där en gång- och cykelväg anläggs. Ny vegetation kommer att anläggas på bostadsgårdarna, samt mot tunnelbanan. En stor del av fastigheten är underbyggd med garage, och där ska det finnas utrymme för växtbäddar i överbyggnaden ovan bjälklaget med ett huvudsakligt djup på minst 700 mm. Detta för att skapa förutsättningar för en god vegetationstillväxt och utrymme för infiltration.

Service

Behovet av förskoleplatser ser för närvarande ut att vara tillgodosett i området.

Friytor och rekreation

Närlek och uteplats kommer att ordnas på bostadsgårdarna. Ca 1 km från platsen finns två naturreservat, Judarnskogen och Kyrksjölöten med goda rekreationsmöjligheter.

Gator och trafik

Biltrafik

Angöring till samtliga entréer sker via Klädesvägen och bostadsgårdarna. Möjlighet ska finnas att stanna utanför varje port. En vändplats med diameter 18 meter, dimensionerad för sopbilar, planeras i östra delen av fastigheten. Utfart mot Drottningholmsvägen tillåts inte.

Gång- och cykeltrafik

En gång- och cykelväg skall angöras genom parken i östra delen av planområdet för att ansluta till en för allmänheten tillgänglig gång- och cykelväg över kvartersmark fram till Klädesvägen. På detta sätt befasts ett befintligt stråk, och Klädesvägen blir inte en återvändsgata för gående och cyklister. Om det skulle visa sig att luftkvaliteten blir sämre än beräknat på Drottningholmsvägen ger detta också en möjlighet för cyklister att välja en väg med mycket lägre partikelhalter förbi den nya bebyggelsen.

Kollektivtrafik

Befintlig kollektivtrafik förväntas klara tillkommande trafikanter i den planerade bebyggelsen.

Parkering

Huvuddelen av boendeparkeringen sker i garage under mark. Infart i garaget sker från Klädesvägens vändplan och de boende behöver därmed inte passera bostäderna för att parkera bilen. En mindre del utförs som markparkering, då främst besöksparkering. Parkeringstalet är 1,0 bilplats per lägenhet, inklusive besöksparkering. Cykelparkering planeras främst i garageplanet.

Tillgänglighet

De nya bostadshusen uppförs med hiss och samtliga lägenheter samt garage blir tillgängliga för funktionshindrade. Handikapparkeringsplats anordnas i garage.

Brottsförebyggande i planeringen

Tryggheten inom planområdet kommer att öka väsentligt då många bostadsfönster ger ökad uppsikt över gator och gårdar. Belysningen inom kvarteret kommer att gestaltas med tanke på tryggheten så att mörka prång och gömställen undviks.

Teknisk försörjning

Det finns en ambition hos byggherren att genom klimatsmarta lösningar minska energianvändandet i de nya bostäderna. Detta kan ske t.ex. genom bergvärmepump, återvinning av värme från avloppsvattnet och individuell mätning av elförbrukning.

Vatten och avlopp

Bebyggelsen förutsätts anslutas till befintligt VA-nät vid Klädesvägen.

Värme

Bostäderna kommer att kunna värmas upp med fjärrvärme eller något alternativt uppvärmningssystem som t.ex. bergvärme. Befintligt fjärrvärmenät finns i Klädesvägen.

El

Det finns en befintlig transformatorstation inom planområdet som enligt uppgift från Fortum Eldistribution har kapacitet att försörja de planerade bostäderna med elström. Marken som transformatorstationen står på är idag planlagd som parkmark och användningen förslås ändras till Teknisk anläggning. I förslaget till kontorsbebyggelse för vilken den gällande planen är upprättad förutsattes att transformatorstationen skulle flytta till ett läge på andra sidan Klädesvägen och en del av fastigheten Linneduken 4 planlades för detta ändamål. Eftersom detta inte längre är aktuellt återgår det området till parkeringsändamål som resten av fastigheten Linneduken 4.

För att säkra angöring till transformatorstationen och tillgängligheten till allmänna underjordiska ledningar kommer ett 5 meter brett område i kanten av Riksby 1:44 att föras med bestämmelser på plankartan som reglerar detta.

Avfall

Hushållsavfall föreslås lämnas i nedgrävda behållare på ett par ställen intill den genomgående angöringsgatan så att avståndet från bostäderna inte blir för

långt. Behållarna kan antingen tömmas med sopsug eller med särskild kranbil. Oberoende av vilket system som väljs ska det finnas angöringsmöjlighet intill sopbehållarna, och sopbilar ska endast behöva köra på den genomgående angöringsgatan och kunna vända på vändytan längst österut i kvarteret.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte heller 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.

Farligt gods och övrig risk

Drottningholmsvägen utgör en primär transportled för farligt gods. Närheten till denna och till tunnelbanan innebär risker för människors liv och hälsa. Länsstyrelsen rekommenderar att en riskanalys tas fram när det gäller detaljplaner inom 150 meter från transportled för farligt gods, och att ett område inom 25 meter från transportleden bör lämnas byggnadsfritt. I det aktuella förslaget är bostadshusen placerade 18 meter från Drottningholmsvägens vägbanekant.

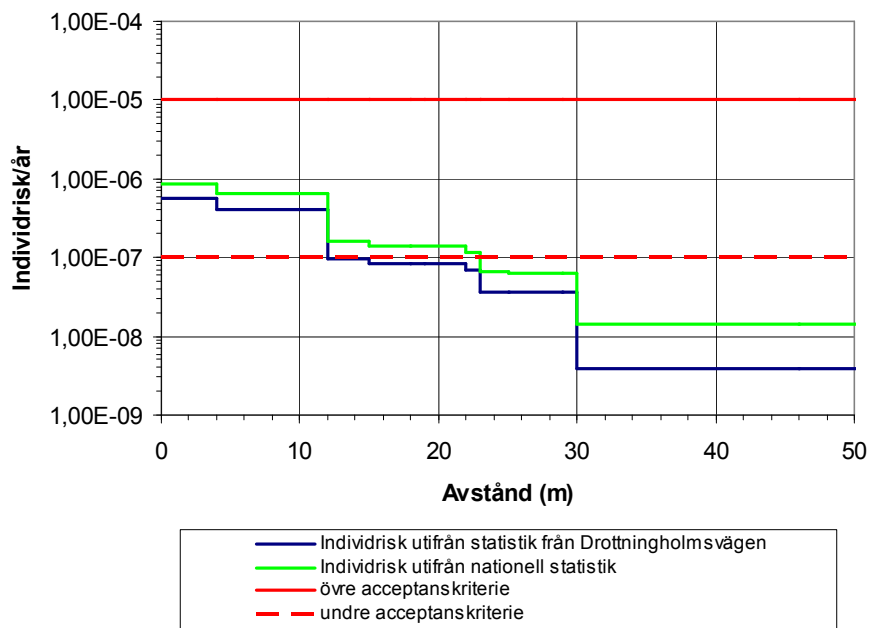
WSP har tagit fram en övergripande riskanalys för planområdet i mars 2009 och en fördjupad riskbedömning i juni 2009.

Riskanalysen visar på tre tänkbara olycksscenarier:

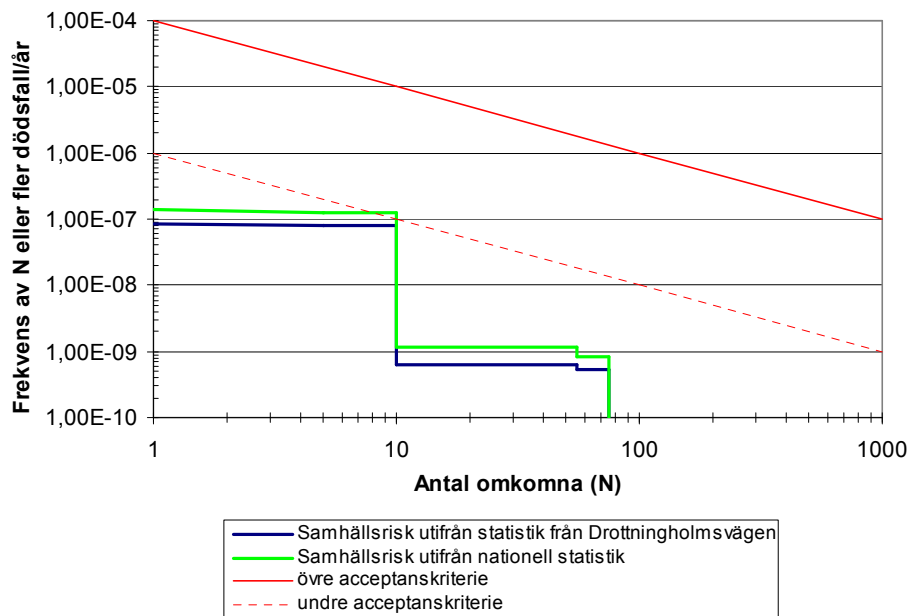
- olycka med farligt gods på Drottningholmsvägen
- urspårning av tunnelbanetåg
- olycka med brandfarliga gaser vid Åkeshovs reningsverk

Enligt den övergripande riskanalysen består den största andelen (ca 94 %) farligt godstransporter på Drottningholmsvägen av brandfarliga vätskor, t.ex. bensin och diesel.

Den fördjupade riskbedömningen visar att risknivån för individ och samhälls-risk hamnar inom det s.k. ALARP-området (As Low As Reasonable Practicable) vilket innebär att riskreducerande åtgärder **skall** vidtas såvida kostnaden anses vara proportionerlig i förhållande till den riskreducerande effekten.



Individriskprofil vid olycka med farligt gods på Drottningholmsvägen



Samhällsrisikprofil vid olycka med farligt gods på Drottningholmsvägen

Kurvorna visar att individrisken går ner på en acceptabel risknivå vid ett avstånd av ca 12 meter från vägen då beräkningarna utgått från statistik från Drottningholmsvägen och ca 23 meter från vägen utifrån nationell statistik. Eftersom avståndet mellan bebyggelse och vägbanekant i förslaget är 18 meter skall riskreducerande åtgärder vidtas vid bebyggelse av bostäder på planområdet. I riskbedömningen föreslås två alternativ till riskreducerande åtgärder:

- A. att placera bebyggelsen 23 meter från vägen eller
- B. att fasader mot Drottningholmsvägen utförs i obrännbart material och glasfasader brandklassas för att motstå en brand. Utrymningsvägar liksom entréer bör placeras bort från vägen. Placeras entréer mot vägen skall ytterligare utgång finnas. Friskluftsintagen på byggnaderna bör placeras på oexponerad sida av byggnaderna.

Om man flyttar bostadshusen så de står 23 meter från Drottningholmsvägen blir bostadsgårdarna mindre och till mindre del solbelysta. För att undvika detta har planbestämmelser förts in på plankartan enligt alternativ B.

Kravet på brandklassning av glasfasader och fönster uttrycks på plankartan som ett funktionskrav: att dessa byggnadsdelar skall motstå en 400 m² pölbrand på Drottningholmsvägen i minst 30 minuter. På vilket sätt fasaden konstrueras för att klara detta krav skall visas i brandskyddsdokumentation vid bygganmälan. I samband med detta bör också visas huruvida fönster, för att förenkla fönstertvätt, kan utföras öppningsbara eller inte. Om det visar sig att det ställs krav på att fönster skall vara låsta med särskild nyckel för att förhindra att fönster står uppställda för vädring och därmed öka risken för personskador vid eventuell farligt godsolycka, måste detta följas upp genom hela byggprojektet. Detta måste befästas hos hyresvärd eller i bostadsrättsföreningens stadgar, så att det efterlevs och de boende inte av okunskap utsätter sig för större risk än nödvändigt.

Ett urspårat persontåg från tunnelbanan bedöms ha ett konsekvensområde på maximalt 25 meter, vilket innebär att den föreslagna bebyggelsen ligger i riskzonen för urspårning av tunnelbanetåg. Föreslagna riskreducerande åtgärder för att skydda bostäderna är antingen att spåren längs med planområdet förses med en skyddsräl, eller att byggnaden dimensioneras så att stommen klarar lasten från ett urspårat tunnelbanetåg. Boverkets konstruktionsregler ställer krav på att vid dimensionering av byggnader beakta yttre olyckslaster och detta skall bevakas vid bygglovgivning och bygganmälan.

En olycka med brandfarliga gaser vid reningsverket har ett maximalt konsekvensområde på 300 meter. Avståndet mellan reningsverket och de planerade bostäderna är nästan 500 meter. En olycka vid reningsverket bedöms därför inte påverka det aktuella området.

Buller

Planområdet är bullerutsatt från Drottningholmsvägen och från tunnelbanan. En trafikbullerutredning är framtagen av ÅF-Ingemansson AB i mars 2009. Den visar att fasaderna mot Drottningholmsvägen får upp mot 70 dB(A) ekvivalentnivå och 75 dB(A) maximalnivå. Fasaderna mot tunnelbanan får upp mot 65 dB(A) ekvivalentnivå och 80 dB(A) maximalnivå.

Med föreslagen byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning, uppfylls Stockholmsmodellen / avstegsfall B, dvs. 55 dB(A) ekvivalentnivå utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet, och högst 70 dB(A) maximalnivå på uteplats. För att kompensera de höga bullernivåerna mot vägar och spår och säkra en god ljudmiljö ställs på plankartan extra höga krav fasaderna, så att trafikbullernivåerna inomhus blir högst motsvarande ljudklass B, dvs. högst 26 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 41 dB(A) maximal ljudnivå mellan kl. 22.00 och 06.00. Detta är ca 50 % högre ljudstandard än vad BBR kräver.

För att skapa en god ljudmiljö på alla gårdarna krävs en bulleravskärmning mot tunnelbanan på den del av fastigheten där ingen byggnad skärmar av. Bulleravskärmningen skall enligt separat utredning från ÅF-Ingemanssons AB (maj 2009) ha en höjd av minst 1,5 meter över rälsöverkant, vilket innebär att bulleravskärmningens överkant ligger ungefär på nivån +12,3.

Utgående från vibrationsmätningar på platsen har förväntade stomljuds nivåer beräknats. På nedre planet i bostäderna närmast tunnelbanan kan stomljuds-nivån bli upp mot 30 dB(A), vilket är rekommenderat målvärde. Den sammanlagda maximala ljudnivån på grund av luftljud och stomljud blir dock med lämpliga fönster högst 41 dB(A).

Vid tunga bjälklag kan målet för högsta vibrationshastighet 0,3 mm/s innehållas. Väljs lättare bjälklag krävs ytterligare studie.

Bullret från flygtrafiken påverkar endast den totala ljudnivån på gårdssidan, på så sätt att en gårdsmiljö med ljudnivåer under 50 dB(A) inte kan skapas.

Kulturmiljö

Inga kända registrerade fornlämningar finns på den aktuella tomten, däremot finns ett antal fornlämningar i form av gravar och stensättningar i närområdet. De kan vara delar av ett sammanhängande gravfält vars ursprungliga utsträckning inte är känt. Ytterligare rester av detta gravfält skulle kunna finnas på den aktuella fastigheten. En runristning finns på motsatta sidan av Drottningholmsvägen och där har också legat en gård, Nora, med medeltida skriftliga belägg men som kan ha anor ned i förhistorisk tid. De resterande enstaka gravarna kan vara del av dess gårdsgravfält. De fornlämningar som finns i området är skyddade enligt kulturminneslagen. Om ytterligare fornlämningar påträffas under arbetets gång ska detta anmälas till Länsstyrelsen.

Geotekniska förhållanden

Enligt utredningar utförda av Scandiakonsult år 2000 består marken ovanför urberget av 3-9 meter morän täckt av 0-3 m lera och överst 0,5 – 1,6 m fyllningsmaterial. Grundvattennivån i november 2000 var +3,0 dvs. ca 7 m under markytan.

Grundläggning av byggnad närmast tunnelbanespåren skall ske så att tunnelbanans funktion inte störs. Samråd skall ske och avtal skall träffas med Stockholms Läns Landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik om detta innan bygglov kan ges.

SLB (Sören Lundgren Byggkonsult AB) har i juni 2009 gjort en utredning om hur grundläggning kan ske i det aktuella bebyggelseförslaget, och de skriver att hel källare kan utföras mot banvallen med enkel spånt under byggtiden och att grundläggning skall utföras med stödpålar av betong eller stål.

Markföroreningar

På fastigheten Linneduken 1 har tidigare funnits bilverkstad och bensinstation för Arlas bilar m.m. Bensincisternerna ligger möjligen kvar i marken. Enligt detaljplanehandlingarna från 2002 kan det finnas förhöjda halter av PAH (polyaromatiska kolväten) inom kvarteret. Marken kommer till största delen att schaktas bort när det underjordiska garaget byggs och därför måste förekomsten av markföroreningar ytterligare utredas och byggherren skall samråda med miljöförvaltningen om eventuell anmälan eller tillstånd som kan komma att krävas vid efterbehandling eller omhändertagande av förorenade massor. Även på stadens fastighet Riksby 1:44 var halterna av PAH förhöjda.

Luftkvalitet

På den hårt trafikerade Drottningholmsvägen ligger den beräknade PM10-halten idag i spannet 39-50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket inte överskrider miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet av PM10, 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Med den förslagna utformningen där byggnaderna placeras i en tät sammanhängande rad ut mot Drottningholmsvägen finns risk att genomluftningen på vägen försämras med följden att cyklisterna i högre grad exponeras för höga halter av PM10.

En luftkvalitetsutredning har tagits fram där beräknade luftföroreningshalter i marknivå efter detaljplanens genomförande redovisas. Den visar att PM10-halterna ligger nära men inte överskrider miljökvalitetsnormerna på cykelbanan.

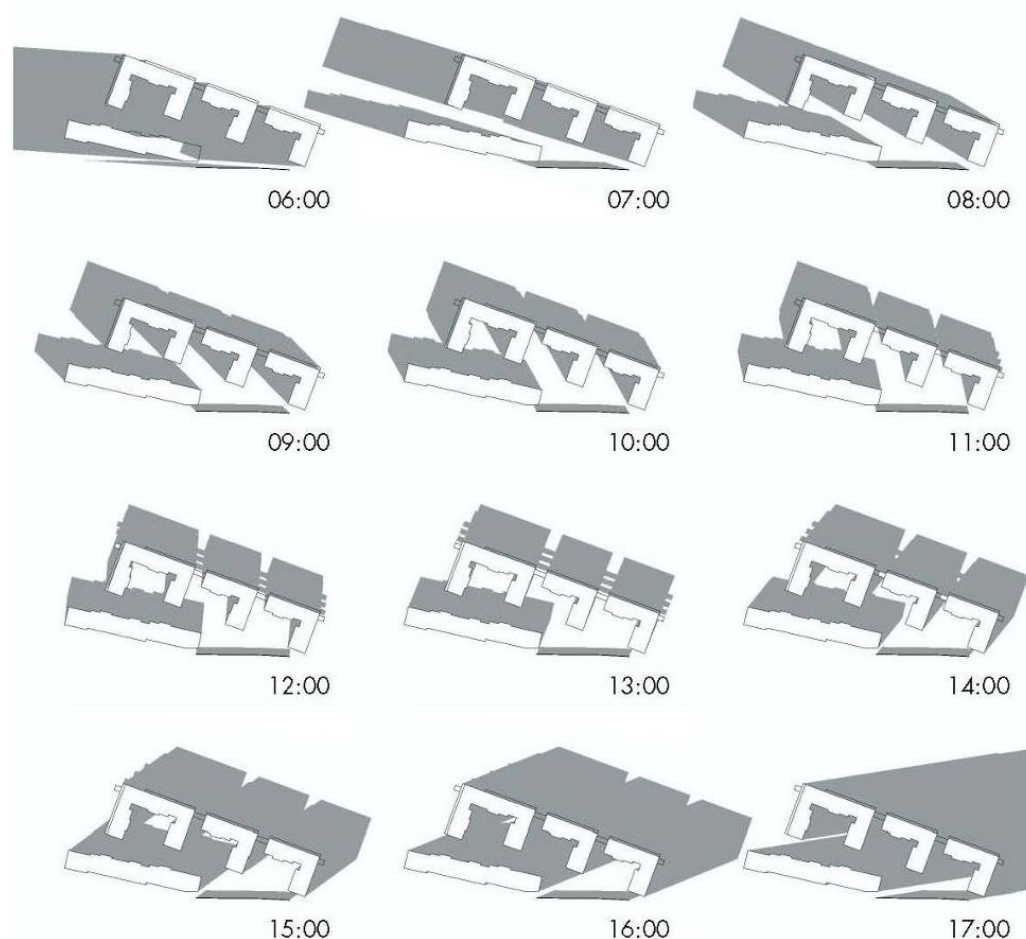
Om luftkvaliteten skulle bli sämre än beräknat kommer det att finnas möjlighet för cyklister och gångtrafikanter att passera den nya bebyggelsen inne i kvarteret till Klädesvägen då allmänhetens tillgänglighet säkrats genom planbestämmelser.

Planbestämmelser säkrar också att luftintag placeras på sida som inte vetter mot Drottningholmsvägen.

Bromma reningsverk ligger ca 500 meter från Linneduken 1. Från reningsverket förekommer luktstörningar bl.a. vid luftning av rötkammare, men avståndet bedöms vara tillräckligt för att de planerade bostäderna inte ska störas av lukten.

Solförhållanden

Solstudier visar att delar av bostadsgårdarna blir solbelysta under hela dagen. Minst solljus når den västra bostadsgården.



Solstudier höst och vårdagjämning 06:00 – 17:00

Elektromagnetisk strålning

Inom planområdet står en elnätstation som ger upphov till elektromagnetisk strålning. Bostadsbebyggelse tillåts i detaljplanen som närmast 8 meter från denna vilket bedöms som tillräckligt för att inte överskrida riktvärdet $0,2 \mu\text{T}$ i bostäderna. Även tunnelbanan ger upphov till elektromagnetisk strålning, men ca 6 meter från denna likströmsanläggning är man under gränsvärdena. Bostäder tillåts i detaljplanen inte närmare än 8 meter från tunnelbanans spårmit.

Dagvatten

Dagvatten skall i första hand tillvaratas på den egna fastigheten. På de bostadsgårdar som är underbyggda av garage lagras dagvattnet i dagvattenkassetter. Det vatten som inte används på bostadsgården leds vidare till dagvattenmagasin öster om bebyggelsen.

KVALITETS- OCH GESTALTNINGSPROGRAM

I kvalitets- och gestaltungsprogrammet förtydligas de intentioner som under detaljplanearbetet gemensamt utarbetats av beställaren Granen Bostad AB, deras arkitekt Sweco Architects och stadsbyggnadskontoret, och som ligger till grund för detaljplanens utformning.

Detaljplanen möjliggör ca 15.000 m² ljus BTA med parkering i en våning under i stort sett hela tomten.

Med sin höjd på 4-5 våningar skalan på bebyggelsen en annan än den omgivande 40-talbebyggelsen. Den nya skalan ansluter till en framtida centrumbebyggelse kring Brommaplan, som förväntas utvecklas och förtätas som en tyngdpunkt i Stockholms ytterstad.

De relativt stora volymerna kräver extra höga ambitioner vad gäller gestaltning, byggnadsmaterial och detaljutformning.



Perspektiv från Klädesvägen

Byggnadsvolymer/huvudstruktur

Bebyggelsen består av tre vinklade huskroppar i norr mot Drottningholmsvägen samt ett lamellhus i söder mot tunnelbanan. Mellan byggnaderna bildas tre bullerdämpade och gröna bostadsgårdar. Vinkelbyggnaderna uppförs i fyra våningar med en femte våning indragen från Drottningholmsvägen. Lamellhuset uppförs i fyra våningar utan takvåning för att skapa bättre ljusinfall på de två västligaste bostadsgårdarna, samt ge en intimare skala när man rör sig längs med byggnaden. Av samma skäl föreslås femte våningen på vinkelbyggnaderna dras in på södergavlarna. Vinkelbyggnaderna är sammanlänkade av balkonger som glasas ut mot Drottningholmsvägen för att ytterligare dämpa bullret från vägtrafiken.

Genom fastigheten löper en angöringsgata från Klädesvägen till en vändyta i fastighetens östligaste del. Angöringsgatan är tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Största delen av boendeparkeringen sker i garage under mark med infart direkt från vändplanen på Klädesvägen.



Tak

Taket ska ha svag lutning, ca 1:10, och kläs med plåt. Fläktrum placeras i källaren och på taket får endast mindre skorstenar, ventilationshuvar och hisstoppar sticka upp. På lamellhuset och på vinkelhusens yttersidor markeras takfoten på fjärde våningen. Femte våningen ges annat fasadmateriäl och annan kulör och betraktas som en del av taket. Mot gårdarna kan fasaderna på femte våningen liva med övriga våningar.



Norrfasad mot Drottningholmsvägen

Fasadutformning

Fasaderna utåt Drottningholmsvägen betraktas som ett skal, med ett annat uttryck än fasaderna in mot gårdarna.

Fasaderna mot Drottningholmsvägen bekläs med ett obrännbart materiäl som t.ex. tegel eller keramiska plattor, som ansluter till teglet i den befintliga 40-talsbebyggelsen.

Glasade burspråk placeras i ett oregelbundet mönster för att ge fasaden ett livfullt uttryck. Vissa glasytor skulle kunna vara färgade. Burspråken skall ges en så lätt karaktär som är möjligt med smäckra profiler och omsorg om detaljer.

Mellan vinkelhusen mot Drottningholmsvägen byggs balkonger som gläser in mot Drottningholmsvägen, för att förbättra ljudmiljön på bostadsgårdarna. På balkongerna ställs samma krav som på burspråken i fråga om karaktär och omsorg om detaljer.

In mot gårdarna har fasaderna en mjukare karaktär med längsgående balkonger och putsade fasadytor i ljusare kulör. Balkonger skall konsola ut från fasaderna utan stödben.



Söderfasad mot tunnelbanan

Entréer

Entréer vänds in mot gårdarna. En körbar gång medger angöring vid alla entréer. Belysning och skärmtak markerar entréer och ger en trygg miljö.

Komplementbyggnader

Strax öster om lamellhuset föreslås ett trapphus för brandutrymning från garaget. Denna utförs uppglasad för trygghetens skull och gestaltas med omsorg om detaljer och med ett formspråk som anknyter till bostadshusen.

På bostadsgårdarna mellan vinkelhusen tillåts inga komplementbyggnader. Låsbar cykelparkering kommer att finnas i garaget. Sophantering se nedan.



Fasad mot väster / Klädesvägen

Utemiljö och markbehandling

Genom att i stort sett hela fastigheten är underbyggd med garage begränsas planteringsmöjligheterna. Det är ändå viktigt att gårdarna i huvudsak är gröna med träd och buskar som ger en varierad och upplevelserik gårdsmiljö som kontrast till de hårda trafikområden som omger fastigheten. Angöringsgatan från Klädesvägen utformas som en gårdsgata där all trafik sker på fotgängarnas villkor. Vägen utförs med fördel smal med särskilda mötesfickor för att maximera grönytan. Angöringen in till entréerna i vinkelhusen sker via en gång över bostadsgårdarna. Gångarna måste utformas så att de tål trycket från brandbilar och deras stödben, men bör beläggas med sten eller plattor för att signalera att marken i första hand är vistelseyta och inte köryta.

Uteplatser vid marklägenheter skärmas av låga buskar och planteringar ut mot gårdarna. Höga skärmar tillåts endast mellan marklägenheters uteplatser och dessa får ej sticka ut från fasad längre än ovanliggande balkonger.

Sopbilar behöver inte köra in på bostadsgårdarna mellan vinkelhusen. Sopbehållare föreslås grävas ner intill den öst-västliga angöringsgatan.

Parkering i östligaste delen av fastigheten förses med bländskydd av buskar eller annan avskärmning mot bostäderna.

På ytor mot tunnelbanan får ej lövträd planteras så nära spåren så att nedfallande löv kan ge upphov till lövhalka på spåren.

Ur riskhänseende skall man inte uppmuntra till vistelse närmare än 25 meter från Drottningholmsvägen. Markytor intill vinkelhusens norrfasader bör planteras med buskar eller marktäckare som förhindrar detta.



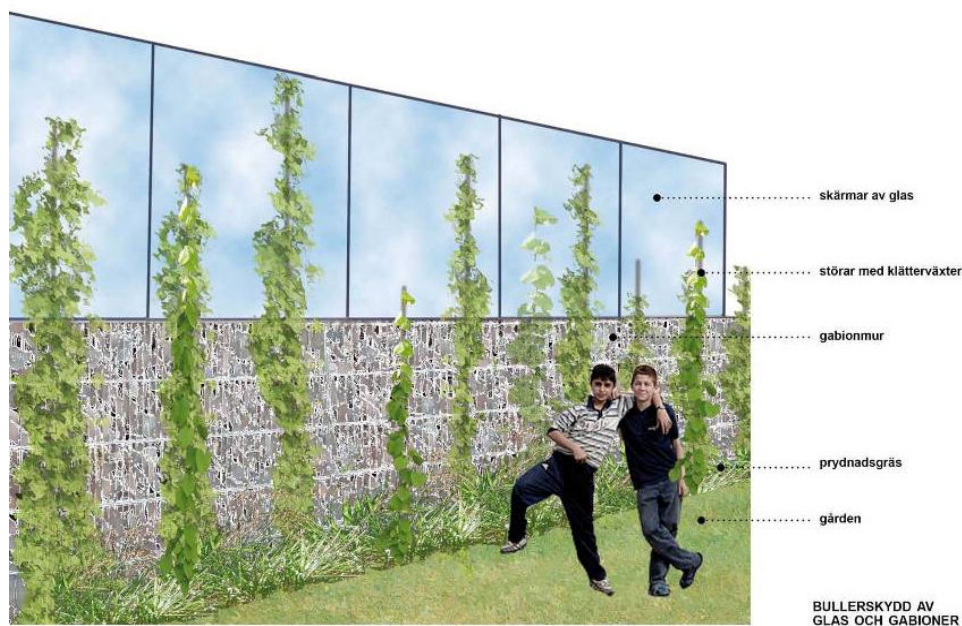
Sektion



Fasad mot öster

Bulleravskärmning

I förlängningen av lamellhuset mot tunnelbanan anläggs en drygt 2 meter hög bulleravskärmning av ljudskäl. Bulleravskärmningen gestaltas med hänsyn till gårdsmiljön, klotter, hållbarhet och underhåll.



Belysning

Intill angöringsgatan föreslås en stolpbelysning för att ge en säker trafiksituation, på gårdarna kan belysningen vara lägre, som pollare eller liknande. Belysningen skall skapa en trygg gårdsmiljö utan att blanda in i lägenheterna.

Skyltar

Skyltar tillåts inte på fasaderna mot Drottningholmsvägen och tunnelbanan. Vid en eventuell handelslokal mot Klädesvägen kan en mindre skylt sättas upp på fasaden.

UTREDNINGAR

- Övergripande riskanalys, WSP, 2009-04-02
- Detaljerad riskbedömning, WSP, 2009-06-11
- Bullerutredning, ÅF/Ingemansson, 2009-03-27 rev. 2009-08-17
- Solstudier, Sweco Architects, maj 2009
- Byggnadstekniska kommentarer, Sören Lundgren Byggkonsult AB, 2009-06-15
- Brandskyddsteknisk utredning, BRIAB, 2009-07-15
- Luftföroreningshalter vid kv Linneduken år 2015 SLB-analys augusti 2009

MEDVERKANDE

Detaljplanen har utarbetats av stadsbyggnadskontoret genom Karin Månsson med hjälp av Lovisa Kihlberg, White arkitekter AB. Medverkat har Christer Fliesberg, exploateringskontoret, Josefine Weinberg, Trafikkontoret, beställaren Granen Bostad AB och deras konsult Sweco Architects. Illustrationer av Sweco Architects.