



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Peter Lundevall

Tfn 08-508 272 92

Bilaga 7

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE

DNR 2008-04326-54

SID 1 (11)

2013-04-25

Utställningsutlåtande Detaljplan för Rinkebyterrassen, överdäckning av E18, i stadsdelarna Rinkeby och Kista, Dp 2008-04326-54

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Utställning/granskning	2
Synpunkter inkomna under utställning	2
Remissinstanser	2
Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts...	7
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande.....	7
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	11

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för omkring 350 lägenheter vid överdäckningen av nya E18 i Rinkeby. Rinkebyterrassen möjliggör även en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. Planstrukturen har tagit höjd för transporter av farligt gods på E18. Det innebär att parkeringsdäck är placerade vid mynningarna, husen ej är placerade på tunneltaken och att husen är placerade med visst avstånd från varandra. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen. Byggherren, ByggVesta, avser uppföra lika stor andel bostads- respektive hyresrätter. Ett högre hus bildar tillsammans med en utsiktsplats och pendente ett karakteristiskt entrémotiv till Rinkeby. Det höga huset är i en hinderprövning tillstyrkt av Bromma flygplats. Planförslaget ställdes ut 2012-12-17 – 2013-01-21. Under utställningen har 9 yttranden inkommit. Samtliga remissinstanser tillstyrker planförslaget, men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, luftkvalitet och risk med farligt gods. Kontoret bedömer att synpunkterna går att hantera inom planarbetet.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Illustration av förslag på ny gång- och cykelväg inom Järvafältet revideras på plankartan

Övriga revideringar som inte föranleds av inkomna synpunkter:

- Bestämmelse g1 och g2 på plankartan omformuleras för att förtydliga att förskolegård och angöring till en eventuell förskola inom planområdet även ingår i gemensamhetsanläggning.
- Plankartan kompletteras med ett E-område i syfte att möjliggöra en elnästation.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkännas och översänds till kommunfullmäktige för antagande.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra ca 350 bostäder vid den ca 300 långa överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby, Rinkebyterrassen. Samtidigt möjliggörs en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista.

Planförslaget innebär att tolv flerbostadshus placeras längs båda sidorna av E18:s tunneltak. På tunneltaket förläggs parkliknande gårdar. I förlängningen av Rinkebystråket på Rinkebyterrassen delas gårdarna av en offentlig plats med direkt kontakt till Järvafältet. En spektakulär utsiktsplats utnyttjar nivåskillnaderna och en pendente (lutande gång- och cykelväg) ned till fältet föreslås. Ett högre hus annonserar den nya entrén till stadsdelen. Det 16 våningar höga huset har vid en hindersbedömning tillstyrkts av Bromma Flygplats - Swedavia. Vid tunnelmynningarna placeras parkeringsdäck som utgör buller- och säkerhetsskydd mot trafikleden. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor om tunneln förskjuts Hjulstavägen närmare befintlig bebyggelse i Rinkeby. Det innebär att Familjebostädernas parkeringsdäck ersätts av markparkering. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen. Bebyggelsens disposition speglar nödvändig riskhänsyn (låg sannolikhet) p.g.a. farligt godstransporter på E18. Byggherrens - ByggVesta - avsikt är att uppföra lika stora andelar hyresrätter som bostadsrätter. Läget för Rinkebyterrassen är bästa tänkbara med utsikt över Järvafältets vackra kulturlandskap och 550 m till Rinkeby torg och tunnelbana. Nya boendekvaliteter tillförs stadsdelen vilket kan ge möjligheter till boendekarriär i området och locka till nyinflyttning.

Utställning/granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut under perioden 2012-12-17 – 2013-01-21. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2012-12-17. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Rinkeby Folkets hus, Skårbygränd 1 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under utställning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under utställningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

under förutsättning att staden kan klargöra att bostadsbebyggelsens konstruktion och grundläggning under mark mot tunnelkonstruktion inte kan påverkas allvarligt av en farligt godsolycka i tunneln bedömer Länsstyrelsen att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3§ ÄPBL.

Risker

Länsstyrelsen har noterat att en planbestämmelse, som fanns i samrådsförslaget tagits bort till utställningsförslaget, om rasdämpande konstruktion för byggnad

som ligger närmare tunnelkonstruktion än 8 meter. Byggrätten för bostadshusen ligger på cirka 8 meters avstånd från tunnelkonstruktionens vägg. Länsstyrelsen uppfattar att riskanalysen är baserad på antagandet att utrymmet mellan tunnelkonstruktionens vägg och bostadshusens vägg under mark (dvs vägg till källarutrymmen m.m.) bör vara motfyllt och på ett avstånd av cirka 8 meter för att rasdämpande konstruktion inte ska behövas. I utställt planförslag kan det inte uteslutas att bostadsbebyggelsens källarutrymmen m.m. förläggs närmare än 8 meter och att behov av rasdämpande konstruktion därför kan finnas i någon del. Länsstyrelsen anser att förhållandet behöver klargöras samt att en bestämelse införs om så krävs, som säkrar att bebyggelsens konstruktion är anpassad efter riskbilden.

Trafikbuller

Lägenheter mot Hjulstavägen utsätts vid fasader mot huvudgatan för höga trafikbullernivåer, mellan 61-65 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Hörnlägenheter från fjärde våningen, vid Rinkebyterrassens respektive ände, får även vid gavelfasader mot parkeringshusen höga trafikbullernivåer, i nivå med den ekvivalenta ljudnivån vid fasader mot Hjulstavägen. Dess hörnlägenheter klarar enligt bullerutredningen avstegsfall B, med en föreslagen åtgärd med inglasning av 75% av ytan ovan tätt räcke. Bostadshusens övriga gavelfasader längs med Hjulstavägen har beräknade värden på 56-60 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Av dessa ljudnivåer att döma och utifrån föreslagna lägenhetsplanlösningar torde det gå att klara 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fönster bakom skärmning på balkong med mindre än 75%, exempelvis 50% inglasning ovan tätt räcke. Lägenheter mot Hjulstavägen bör därför kunna anses få acceptabla åtgärder för att innehålla avstegsfall B och sammantaget för hela projektet kan en acceptabel ljudmiljö åstadkommas.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fortum värme meddelar att de kan erbjuda fjärrvärme som kommer att behöva ledningsrätt.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Från och med den 1 januari 2013 omorganiseras AB SL:s verksamhet och blir knuten till den nyinrättade Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting. Med anledning av det besvaras detaljplanen av Trafikförvaltningen.

Efter granskning har Trafikförvaltningen följande synpunkter på förslaget: Stomnätsstrategi utredningsetapp två, som kommer på remiss inom kort, föreslås justering av den befintliga stombusslinjen i planområdet. Förslaget innebär att stomlinjen rätas ut och dras mer centralt i Tensta och Rinkeby, för att skapa en snabbare och attraktivare kollektivtrafik. Stomlinjen är dragen med ett nytt gent kollektivtrafikstråk över Järvafältet mot Kista. En alternativ dragning är att gå via Rinkeby Allé och den planerade nya bron mellan Rinkeby och Stora Ursvik mot Kista. Stombusslinjen utgör en viktig del i tvärförbindelserna i Västerort. För att uppnå de långsiktiga mål som finns beskrivna i Stomnätsstrategin så är det viktigt att kapacitetsstarka trafikslag prioriteras i gatan. Trafikförvaltningen anser att Stockholms stads framkomlighetsstrategi är en viktig utgångspunkt i det arbetet. Ovanstående bör tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet.

För de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planarbetet i nära samarbete med Stockholms stad.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet vill inte framföra ytterligare synpunkter i detta ärende utan hänvisar till tidigare remissvar under samrådet.

Nya vägsträckningar norr om planområdet utritade på plankartan överensstämmer inte med vad som överenskommits vid möte på plats 2012-11-15. Nya vägar bör inte påverka de fossila åkrarna RAÄ 770 och 772. Om dessa berörs måste tillstånd inhämtas från Länsstyrelsen.

Stockholm Vatten

Stockholms Vatten AB meddelar att tidigare under samrådet lämnade synpunkter på detaljplanen gäller samt att den djupbyggnadsbegränsning vi önskar ha inom området för bolagets spillvattentunnel inte är inarbetat i planen.

Bromma Stockholm Airport, Swedavia Swedish Airports, Yttrande I

Bromma Stockholm Airport/Swedavia vill anföra att flygplatsen är ett riksintresse för luftfarten. Boverket beslutade 1999-07-05 (Dnr B411-670/98) att funktionen flygplats utgör riksintresse vilket innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som sak syddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer. Länsstyrelsen har tillsynsansvaret över den kommunala planeringen och kan överpröva en plan om den innebär att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Flygsäkerhet

Inom luftfarten är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal till hinder, från det att flygplanet lättar till det att det tar mark – såväl i vackert väder dagtid som i uruselt väder under mörker. Detta garanteras genom ett noggrant utarbetat regelverk som i sin tur utmynnar i bestämda flygvägar/områden som piloten med stor precision måste följa. En vanlig marginal till hinder är 300 meter, vilket är ganska lite i flygsammanhang, då denna höjd endast tar ca 30 sekunder att sjunka för ett vanligt trafikflygplan. Flygplatsen har en skyldighet att säkerställa att byggnader och andra föremål inte genomtränger flygplatsens hinderbegränsande ytor, som enligt internationella regelverk fastslagits för att bidra till en hög flygsäkerhet i anslutning till flygoperationer. Swedavia bedömer i sina analyser hinderbegränsningar och buller, samt även konsekvenser för eventuell regularitetspåverkan, tillgänglighet, VFR-flygvägar (visuell flygning) samt framtida utvecklingsplaner etc.

Buller

Flygplatsen har granskat detaljplanen och kan konstatera att området är beläget utanför Bromma Stockholm Airports kurva för max 70 dBA 3 ggr/dygn samt FBN (flygbullernivå) 55.

Beslut

Flygplatsen har i egenskap av sakägare och utpekat riksintresse granskat underlaget och konstaterar att höjdbegränsningen för det aktuella området är +59,4 möh (RH70) varvid totalhöjder överstigande +59,4 möh (RH70) inte tillstyrks. Flygplatsen har av LFV beställt en lokaliseringsbedömning med tillhörande flyghinderanalys för att göra en djupare analys av planerade bostäder och dess påverkan på hinderfrihetsytor, in-och utflygningsprocedurer, kommunikation och navigationsutrustning etc. Resultatet av lokaliseringsbedömningen och flyghinderanalysen kommer att ge ett mer detaljerat underlag för vidare beslut.

Flygplatsen vill även ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hinderfrihetskraven

vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området. Detta innebär att flygplatsen inte kommer att ge sitt godkännande till att t.ex. byggkranar tränger igenom flygplatsens hinderbegränsande ytor.

Ansökan om undantag för byggkranar under byggnation

Byggherren eller av denne anlita en entreprenör, kan göra en särskild ansökan om tillfälligt undantag för genomträngning av hinderyta under byggtiden. Ansökan skall göras till flygplatsen i god tid innan produktionsstart. En ansökan skall omfatta redogörelse för alla metodval för begränsning av genomträngning av hinderyta. Flygplatsen kompletterar därefter ansökan på sökandes bekostnad med en riskanalys, där flygplatsen gör en bedömning ur ett flygsäkerhetsperspektiv och därefter meddelar beslut om undantag. Flygplatsen är dock ytterst restriktiv till att ge medgivande om undantag i dessa fall.

Bromma Stockholm Airport, Swedavia Swedish Airports, Yttrande 2

Bromma Stockholm Flygplats är klassad enligt bankod 2C och har enligt Transportstyrelsens beslut TSL 2012-2047 daterad 2012-06-27 ett medgivande om undantag avseende operationer med flygplan som kräver bankod 3C.

I Transportstyrelsens beslut framgår vidare att flygplatsen inte kan påräkna sig någon förlängning av medgivandet om undantag efter giltighetstidens utgång 31 december 2019 varför flygplatsen måste beakta kraven för bankod 3C i samtliga tillkommande detaljplaner som kan komma att påverka hinderfrihetsytorna enligt 3C. Med anledning av detta har flertal planprocesser bedrivits utifrån hinderfrihetsytorna enligt 2C och innan Swedavia inledde arbetet med att uppgradera bankoden för Bromma Stockholm flygplats till 3C.

Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad har till Swedavia överlämnat en inventering av höga byggnader och projekt och Swedavia har beställt en flyghinderanalys av LFV på samtliga byggnader och projekt i enlighet med inventeringen. Inventeringen avser hinderfrihet varför yttrandet endast gäller flyghinder och dess påverkan på flygsäkerheten. Swedavia förbehåller sig rätten att yttra sig separat gällande bullerpåverkan. Flygplatsen har i egenskap av sakägare och utpekat riksintresse granskat det fördjupade underlaget från beställd flyghinderanalys. Rinkebyterrassen, bland andra planerade och befintliga höga hus, tillstyrks av flygplatsen enligt 3C hinderytor.

Flygplatsen vill understryka att eventuella påbyggnader såsom t.ex. fläktar, hisschakt, räcken, masten etc. begränsas i höjd i möjligaste mån samt att en tät dialog hålls med flygplatsen kring dessa påbyggnaders utformning och höjd. Beslutet innebär att flygplatsen måste säkerhetsbevisa de objekt som genomtränger hinderfrihetsytorna och uppge objektens slutgiltiga totalhöjd till transportstyrelsen samt uppta byggnaderna som hinder i sin hinderförteckning.

Bromma Stockholm Flygplats påpekar även att ett fast föremål som genomtränger en hinderbegränsande yta ska betraktas som ett hinder och ska därmed förses med hinderljus i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:94. Föremål med en höjd på 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan ska hindersmarkeras enligt transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd, TSFS 2012:155.

En lokaliseringsbedömning, även kallad Flyghinderanmälan, med tillhörande flyghinderanalys ska beställas av uppföraren av planerat byggnadsverk högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) i god tid innan planerat uppförande (Luftfartsförordningen SFS2010:770).

Bromma Stockholm Flygplats påpekar även ytterligare en gång att byggherren eller av denne anlitad entreprenör, kan göra en särskild ansökan om tillfälligt undantag för genomträngning av hinderyta under byggtiden. Ansökan ska göras till flygplatsen i god tid innan produktionsstart. Flygplatsen kompletterar därefter ansökan på sökandes bekostnad med en riskanalys, där flygplatsen gör en bedömning ur ett flygsäkerhetsperspektiv och därefter meddelar beslut om undantag. Flygplatsen är dock ytterst restriktiv till att ge medgivande om undantag i dessa fall.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra.

Trafikverket

Trafikverket har synpunkter gällande buller, luftkvalitet och hinderbegränsning kring Bromma Stockholm flygplats.

Buller

Bostäder planeras nära trafikerade vägar med höga bullernivåer. I Miljöutredningen föreslås att hastigheten sänks på Hjulstavägen för att minska bullernivåerna, men det saknas en redovisning av vad detta skulle ge för effekt. Trafikverket anser att de riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Kommunen är planerande myndighet och kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar göra avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller. Trafikverket anser det vara acceptabelt så länge en god boendemiljö fortfarande kan uppnås. Om avsteg från riktvärdena tillämpas anser Trafikverket dessutom att kommunen ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

Luftkvalitet

Enligt den miljöutredning som genomförts beräknas miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet klaras i området. Det är dock viktigt att inte utbyggnaden bidrar till ökad trafik som kan innebära att bebyggelsen medverkar till risk för överskridanden på andra platser, t ex utefter E18 eller E4 dit trafiken också leds. Denna fråga har inte belysts i miljöutredningen. Normerna för NO₂ överskrids idag på E4 och för PM₁₀, och riskerar att överskridas för PM₁₀ utefter E18. I Stockholms län är problemen stora för att klara miljökvalitetsnormerna för luft och det är därför angeläget att hålla nere trafikökningen. Detta är viktigt också för att klara krav på minskade klimatutsläpp och även för att klara tillgängligheten i länet.

Hinderbegränsning kring flygplats

Bromma Stockholm flygplats är riksintresse för luftfarten och ska därför enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av flygplatsen. Bromma flygplats är klassad enligt bankod 2C och har enligt Transportstyrelsens beslut TSL 2012-2047 daterad 2012-06-27 ett medgivande om undantag avseende operationer med flygplan som kräver bankod 3C. I Transportstyrelsens beslut framgår vidare att flygplatsen inte kan påräkna sig någon förlängning av medgivandet om undantag efter giltighetstidens utgång 31 december 2019 varför flygplatsen måste beakta kraven för bankod 3C i samtliga tillkommande detaljplaner som kan komma att påverka hinderfrihetstorna enligt 3C.

Det är sedan tidigare belyst att planerna för Rinkebyterrassen med ett punkthus på +80 m ö h genomtränger den horisontella ytan för 3C som är +59,4 m ö h (RH70). Enligt hinderfrihetsytorna för 3C ligger Rinkebyterrassen inom ett hinderbegränsningsområde som tillåter en högsta höjd om 59,4 meter. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler ovanför dessa ytor och garanteras på så sätt hinderfrihet. Tillkommande bebyggelse kan komma att försvåra flygtrafik vid Bromma Stockholm flygplats. Swedavia har nyligen beställt en flyghinderanalys av LFV för att få ett mer detaljerat bedömningsunderlag. Trafikverket anser att analysen måste inväntas så att en mer ingående konsekvensbedömning kan göras innan detaljplanen förs vidare mot antagande.

(Bromma Stockholm Airport/Swedavia tillstyrker i ett utlåtande 2013-03-27, dvs således efter utställnings/granskningstiden, detaljplanens utförande med ett högt hus om 80.4 m ö h enl nya höjdsystemet RH 2000 vilket motsvarar 80.0 enligt detaljplanekartans RH00, se vidare sid 9 "Hindersbegränsning – höga hus")

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB meddelar att en eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören. Vattenfall har inget ytterligare att erinra och vidhåller sitt svar från samråds-skedet.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts

- Skönhetsrådet anser
 - att Rinkebystråket skulle föras fram norr om Hjulstavägen för att främja torgets sociala kapacitet
 - att den nya stadsfronten som Rinkebyterrassen skapar bör varieras ytterligare i höjd för att skapa tydligare dynamik.
 - att mötet med den nya bebyggelsen från E18 bör få ett annat uttryck än den front som parkeringshusen utgör.
 - att de nya byggnaderna i allmänhet bör vässas för att bli för stadsdelen ett karaktärskapande tillskott
- Trafikkontoret anser
 - att ytan reserverad för gång- och cykelväg längs Terrasslingen är för smal och påpekar att ytan bör breddas till minst 2,5 m samt att cykeltrafik bör förläggas i blandtrafik.
 - att trädart längs gata och på torg ska framgå av detaljplanen och dess beskrivning.
 - att parkgränsen mot Järvafältet bör följa gång- och cykelvägen på Järvafältet för att åstadkomma en god gestaltning på denna yta.
 - att en bilparkeringsplats ska anordnas per lägenhet enligt rådande p-norm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Här ges ämnesvisa svar på det som inkommit under utställningen samt det i listan ovan (det som inte kunnat tillgodoses.)

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet anser att Rinkebystråket skulle föras fram norr om Hjulstavägen för att främja torgets sociala kapacitet och att den nya stadsfronten som Rinkebyterrassen skapar bör varieras ytterligare i höjd för att skapa tydligare dynamik. Skönhetsrådet anser även att mötet med den nya bebyggelsen från E18 bör få ett annat uttryck än den massiva front som parkeringshusen utgör och att de nya byggnaderna i allmänhet bör vässas för att bli för stadsdelen ett karaktärsskapande tillskott.

De trädplanterade torgen/stråket på däck, avsedda för vila, aktivitet och gående, vill Skönhetsrådet omvandla till en gata - i praktiken en vändplats - utifrån tanken om att bilar skulle främja "torgets sociala kapacitet". Kontoret konstaterar att en "körbar gata" skulle innebära en problematisk in- och utfart till Hjulstavägen. Gatan skulle snarare motverka ett socialt liv på dessa promenadtorg. Eftersom det finns en tydlig nivåskillnad mellan torgbildningarna i norr på grund av den underliggande tunnelkonstruktionen är det inte möjligt att föra fram trafik till det norra torget med en mötesplats i form av en utsiktsplats. Kontoret vill också informera att det inom Järvaområdet finns problem med okynneskörning på gång- och cykelvägar något som bl a trafikkontoret vill förhindra på aktuellt torg. Det kan tilläggas att det teoretiskt biltillgängliga torget mot Hjulstavägen nästan helt omges av bostadshus och gröna gårdar.

Kontoret kan även konstatera att planförslaget innehåller en medveten dynamik i höjder på den 300 meter långa överdäckningen. I kanten av terrassen finns 3-4 våningar höga parkeringsdäck, därefter kommer två sex våningars bostadshus med den sjätte våningen indragen. Vid det centrala stråket är husen i åtta våningar förutom ett högt hus om 16 våningar som fungerar som en entrémarkör för hela stadsdelen. Sedan spegelvänds konceptet åt andra hållet. Genom att husraden mot Hjulstastråket ligger 1,5 meter högre än husraden mot fältet skapas en naturlig nivåskillnad. Allt detta skapar dynamik. Lägg därtill variation i det arkitektoniska uttrycket och i färgskala. Kontoret eftersträvar en samordnad variation och anser att en stadsmässighet kräver en viss ordning (jämför Stockholms stenstad).

Parkeringshusen som är av en viss höjd på grund av bullerskäl, måste genom sina visuella lägen ges en god gestaltning. Det har även varit ambitionen vid utformningen av parkeringsdäckens förskjutna volymer och slitsar med färgat glas. När det gäller arkitekturen i allmänhet anser skönhetsrådet att den behöver vässas. Rinkebyterrassen kan knappast jämföras med ett exklusivt sjöstadsläge med höga markpriser. Det är därför tillfredställande att kunna konstatera att byggherren (ByggVesta) m fl är angelägna att hålla en sådan gestaltungsni- vå som torde kunna accepteras på de flesta platserna i staden. Visst gestaltungsarbete återstår emellertid.

Buller

Trafikförvaltningen Stockholm läns landsting (innefattande SL) upplyser om att för de bostäder som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformning av fastigheterna ske så att Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Kraven på trafikbuller i BBR samt övriga projekteringskrav för buller från trafik inkluderar alla typer av fordon och alla frekvenser. Kravet enligt BBR är högst 45 dB(A) maximal ljudnivå samt högst 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus. Dessa krav omfattar alla bullerfrekvenser och är heltäckande varför inga andra kravvärden ska användas. Detta stämmer även med Boverkets rap-

port "Lågfrekvent buller i boendemiljö". I detta projekt dimensioneras fönster för motsvarande ljudklass A med avseende på buller från bussar.

Trafikverket påpekar att i miljöutredningen föreslås att hastigheten sänks på Hjulstavägen för att minska bullernivåerna, men att det saknas en redovisning av vad detta skulle ge för effekt.

Bullerutredningen baseras på den situation som är känd idag samt prognoser. En hastighetssänkning längs Hjulstavägen är under diskussion, men inget beslut finns i frågan. Tillsvidare förutsätts 50 km/h vara gällande hastighet längs Hjulstavägen och bostadsbebyggelsen är planerad att klara detta. En hastighets-sänkning skulle ytterligare förbättra miljön avseende trafikbuller.

Trafikverket påpekar att om avsteg från riktvärdena tillämpas anser Trafikverket att kommunen ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen

Vid planering utgås från den situation som är känd idag samt vad som sker enligt eventuella kända prognoser för framtiden. Målet är att utifrån detta skapa boendemiljöer som uppfyller gällande riktlinjer. I föreliggande detaljplan uppfylls riktlinjerna enligt den överenskomna så kallade Stockholmsmodellen. Staden kan inte ansvara för framtida, idag icke kända, bullerstörningar.

Hinderbegränsning – höga hus

Bromma Stockholm Airport/Swedavia tillstyrker i ett utlåtande 2013-03-27 (således efter utställnings/granskningstiden) detaljplanens utförande med ett högt hus om 80.4 m ö h (enl nya höjdsystemet RH 2000 vilket motsvarar 80.0 enligt detaljplanekartans RH00). Utlåtandet baseras på en flyghinderanalys utförd av Luftfartsverket. Text angående anmälan och kontroll av byggnader som genomtränger en hinderbegränsande yta har tillförts genomförandebe-skrivningen.

Luftkvalitet

Trafikverket påpekar att enligt den miljöutredning som genomförts så beräknas miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet klaras i området, men framför att det är även viktigt att inte utbyggnaden bidrar till ökad trafik som kan innebära att bebyggelsen medverkar till risk för överskridanden på andra platser, t ex utefter E18 eller E4 dit trafiken också leds.

I samråd med SLB-analys bedöms utbyggnaden vid Rinkebyterrassen, innefat-tande ca 350 lägenheter, inte bidra till något större haltbidrag längs E18. Efter färdig ombyggnad av E18 kommer trafikleden angöras från Rinkeby och Tens-ta via trafikplats Rissne, Tensta och Hjulsta.

Kulturresevatet

Stadsmuseum framför att den ny gång- och cykelvägsträckningen norr om planområdet, illustrerad på plankartan, inte överensstämmer med vad som överenskommits vid ett möte på plats 2012-11-15. Nya vägar bör inte påverka de fossila åkrarna RAÄ 770 och 772.

Staden ser i ett separat projekt över gång- och cykelvägnätet på Järvafältet, vilket inte ingår i detaljplanen för Rinkebyterrassen, men förslag på gång- och cykelvägsträckningen anses viktig att visa i samband med denna plan. Illustra-

tionen av den ny gång- och cykelvägsträckningen har reviderats i enlighet med senaste beslut och ska inte påverka fornlämningsområdet.

Trafikkontoret anser att parkgränsen mot Järvafältet bör följa gång- och cykelvägen på Järvafältet för att åstadkomma en god gestaltning på denna yta.

Detaljplanegränsen mot Järvafältet går i gränsen till kulturresevatet och avviser endast vid pendentens intrång på resevatet. Kontoret har haft som utgångspunkt att hålla sig utanför resevatets gräns med något ringa undantag.

Parkering

Trafikkontoret skriver att en parkeringsplats/lägenhet ska finnas enligt rådande p-norm.

I projektet för Rinkebyterrassen har en p-norm på 0,7 varit utgångspunkt. Motiv till detta är dels att bostäderna kommer att ha god tillgång till kollektivtrafik, en busshållplats kommer att finnas vid Rinkebystråkets torgyta, och tunnelbanan ligger relativt nära (550 m), och dels att bilinnehavet i Rinkeby idag är lägre än i andra stadsdelar.

Risker med farligt gods

Länsstyrelsen påpekar att en planbestämmelse, som fanns i samrådsförslaget tagits bort till utställningsförslaget, om rasdämpande konstruktion för byggnad som ligger närmare tunnelkonstruktion än 8 meter. Länsstyrelsen anser att det inte kan uteslutas att bostadsbebyggelsens källarutrymmen m.m. förläggs närmare än 8 meter och att behov av rasdämpande konstruktion därför kan finnas i någon del.

Marken mellan bostadshusens byggrätter och tunnelkonstruktionen innefattar ingen byggnadsrätt. Marken är prickad och får inte bebyggas, varken över eller under mark, varför risk för att bostadshusen källarutrymmen ska placeras närmare än 8 meter inte föreligger.

Teknisk försörjning

Stockholms Vatten AB anser att den djupbyggnadsbegränsning för deras spillvattentunnel norr om ny Hjulstavägen som de efterfrågat under samrådet inte har inarbetats i planen.

En djupbyggnadsbegränsning gällande hela planområdet tillfördes planen i utställningsskedet och uppfyller Stockholm Vattens efterfrågade krav.

Trafik och gata

Trafikförvaltningen Stockholm läns landsting (innefattande SL) påpekar att för att uppnå de långsiktiga mål som finns beskrivna i Stomnätsstrategin så är det viktig att kapacitetsstarka trafikslag prioriteras i gatan.

Hjulstavägen projekteras i samråd med Trafikförvaltningen/SL för att säkra genomförandet av Stomnätsstrategin.

Trafikkontoret anser att ytan reserverad för gång- och cykelväg längs Terrasslingen är för smal och att ytan bör breddas till minst 2,5 m samt att cykeltrafik bör förläggas i blandtrafik. Trafikkontoret anser även att trädart längs gata och på torg ska framgå av detaljplanen och dess beskrivning.

Indelning av kvartersgata i områden för gång och cykel respektive bil är endast en planteknikalitet som säkerställer allmän tillgänglighet till Järvafältet. Skötsel och terrasslingans utformning styrs i avtal mellan staden och byggherren.

Angående träd i planen har kontoret bedömt att trädslag inte var lämpligt att fastslå i detaljplanen. Trädart omnämns istället i gestaltungsprogrammet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställnings- tagande

Planen möjliggör bebyggelse för omkring 350 lägenheter och en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. I ett exklusivt läge på gränsen till Järvafältets vackra landskap kan Rinkeby med planförslaget tillföras både bostads- och hyresrätter. Det innebär bl a möjligheter till boendekarriär inom stadsdelen. Områdets utformning, strategiska läge och synlighet bidrar till att stärka stadsdelens identitet, förstärka kopplingen till Järva friområde och utveckla de centrala stråken (tillsammans med den planerade förnyelsen av Rinkebystråket) i enlighet till av fullmäktige godkända riktlinjer i Vision Järva 2030. Bebyggelsestrukturen är delvis ett resultat av en nödvändig hänsyn till transporterna av farliga godstransporter på E18. Garagen måste lokaliseras vid tunnelmynningarna, husen kan inte stå på tunnelns tak och det bör finnas ett avstånd mellan husen (vilket ger utblickar mot fältet från befintliga bostäder). Särskild omsorg har lagts ned på mötet med Järvafältet, där utsiktsplatsen i koppling med den s.k. pendenten ökar tillgängligheten mellan friområdet och Rinkeby och förhoppningsvis kan utvecklas till en samlingsplats. I anslutning till de centrala torgen föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan godkänns och översänds till kommunfullmäktige för antagande.

Fredrik Legeby
planchef

Peter Lundevall
planarkitekt