

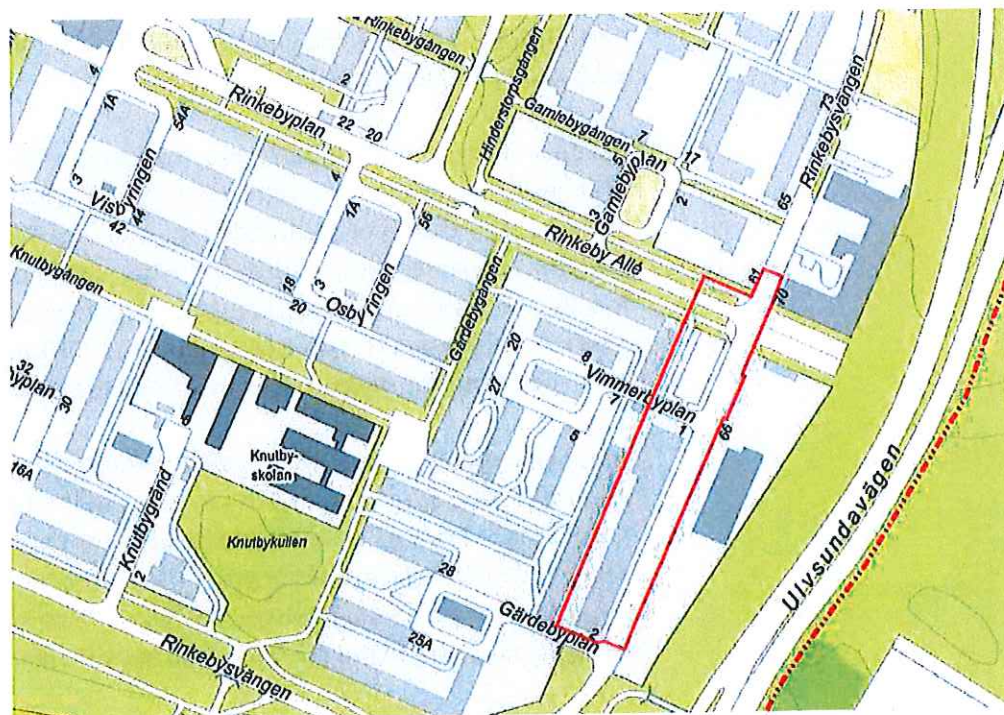


**Stockholms
stad**

Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen
Tony Andersson
Telefon 08-508 27 318

Samrådshandling
Dnr 2014-04793
2015-11-23
Sida 1 (31)

Planbeskrivning Detaljplan för Kvarnseglet m.fl. i stadsdelen Rinkeby, S-Dp 2014-04793



Planområdet ungefärliga utbredning.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra en förtätning med nya bostäder och ny gatuutformning utmed Rinkebysvängen. Planförslaget möjliggör uppförande av ca 102 nya hyresbostäder med möjlighet för centrumverksamhet i byggnadens bottenplan.

Som grund för arbetet ligger en strukturplan för Rinkeby Allé och Vision Järva 2030. I den senare formuleras ett antal vägledande stadsbyggnadsteman. Aktuella teman är bl a "bygg nytt i strategiska lägen" och "utveckla de centrala stråken". Stadens översiktsplan, med det generella temat om ökade samband och stadsmässighet, har även varit vägledande.

Förslaget innebär att befintliga parkeringsgarage mot Rinkebysvängen, som är i dåligt skick, rivs och ersätts av bostäder med garage undertill. Bebyggelsen föreslås uppföras i 5 våningar. I korsningen med Rinkeby Allé, på en markparkering, föreslås en tornbyggnad i nio våningar. Tornbyggnaden markerar att Rinkebysvängen genom den nya infarten till Rinkeby via Rissnerondellen blir stadsdelens nya entrégata i söder.

Utgångspunkten för planarbetet är att Rinkeby Allé genom den framtida kopplingen via en ny bro kopplas till Stora Ursvik i Sundbyberg. Därmed finns förutsättningar att utveckla Rinkebysvängen från dagens genomfartsgata till en mer stadslig gata. Kopplingen till det växande Stora Ursvik innebär att Rinkeby för första gången får en direkt gatuförbindelse till en annan stadsdel.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd: December 2015

Granskning: Juni 2016

Antagande: Oktober 2016

Innehåll

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag.....	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning.....	5
Handlingar.....	5
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	9
Natur	9
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	10
Stadsbild	11
Befintlig bebyggelse	11
Kulturhistoriskt värdefull miljö	12
Offentlig service	13
Kommersiell service	14
Gator och trafik.....	14
Störningar och risker.....	16
Planförslag	17
Gestaltungsprinciper	20
Park och vattenområden	22
Gator och trafik.....	22
Teknisk försörjning	23
Konsekvenser	24
Behovsbedömning	24
Naturmiljö	24
Dagvatten	24
Miljökvalitetsnormer för vatten	24
Luft	25
Stadsbild	25
Kulturhistoriskt värdefull miljö	25
Störningar och risker	26
Ljusförhållanden och lokalklimat.....	27
Barnkonsekvenser	27
Tidplan	28
Genomförande	28
Ansvarsfördelning	28
Huvudmannaskap	28
Avtal	28
Fastigheter och ägoförhållanden	29
Användning av mark	29

Fastighetsbildning	29
Rättigheter.....	30
Ekonomiska frågor.....	30
Tekniska frågor.....	30
Genomförandetid	31

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning Rinkeby Allé, Stockholms stad Programhandling.* (WSP 2014-09-30).
- *Rinkeby trafikutredning* (WSP 2015-03-31).
- *Rinkeby bullerutredning för ny husutformning.* (WSP 2015-04-03).
- *Riskhänsyn i detaljplan Kv. Kvarnfallet, Rinkeby* (Tyréns, 2015-06-16).
- *PM Gestaltungsbeskrivning* (White, 2015-06-25).

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom planansvarig Tony Andersson med stöd av plankonsult Erik Isacson och Evelina Öberg, Tengbom. Samråd har ägt rum med Anna-Greta Holmbom Björkman och Per-Erik Siljestam, Exploateringskontoret. Byggherre är AB Svenska Bostäder. Illustrationer av förslaget har tagits fram av Södergruppen Arkitekter och White Arkitekter.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra en förtätning med nya bostäder och ny gatuutformning utmed Rinkebysvängen. Planförslaget möjliggör uppförande av ca 102 nya hyresbostäder, med möjlighet för centrumverksamhet i byggnadens bottenplan.

Som grund för arbetet ligger en strukturplan för Rinkeby Allé och Vision Järva 2030. I den senare formuleras ett antal vägledande stadsbyggnadsteman. Aktuella teman är bl a "bygg nytt i strategiska lägen" och "utveckla de centrala stråken". Stadens översiktsplan, med det generella temat om ökade samband och stadsmässighet, har även varit vägledande.

Förslaget innebär att befintliga parkeringsgarage mot Rinkebysvängen, som är i dåligt skick rivs och ersätts av bostäder

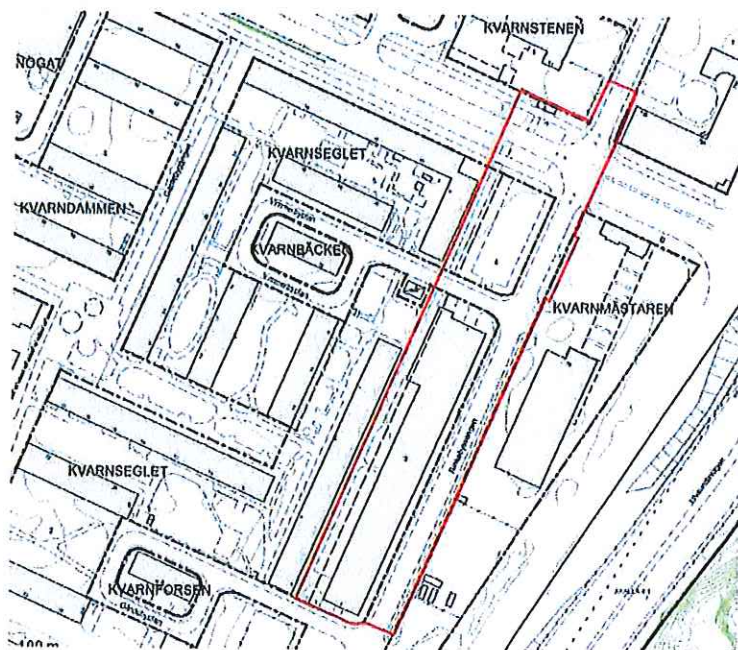
med garage undertill. Bebyggelsen föreslås uppföras i 5 våningar. I korsningen med Rinkeby Allé, på en markparkering föreslås en tornbyggnad i nio våningar. Tornbyggnaden markerar att Rinkebysvängen genom den nya infarten till Rinkeby via Rissnerondellen blir stadsdelens nya entrégata i söder. Utgångspunkten för planarbetet är att Rinkebysvägen och Rinkeby Allé, genom den framtida kopplingen via en ny bro kopplas till Stora Ursvik i Sundbyberg. Därmed finns förutsättningar att utveckla Rinkebysvägen från dagens genomfartsgata till en mer stadslik gata. Kopplingen till det växande Stora Ursvik innebär att Rinkeby för första gången får en direkt gatuförbindelse till en annan stadsdel.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är beläget i stadsdelen Rinkeby och är bebyggelsen närmast Ulvsundavägen. I norra delen av planområdet angränsar planområdet till Rinkeby Allé. I väster till bostadsbebyggelse och Rinkeby centrum och på östra sidan av Ulvsundavägen pågår exploatering av bostäder i Stora Ursvik i Sundbybergs kommun.

Planområdet omfattar fastigheten Kvarnseglet 3, 4, 5 och del av Akalla 4:1 och uppgår till ca 0,3 ha. Marken upplåts med tomträtt till AB Svenska Bostäder AB.



Planområdet markerat.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Utbyggnaden av E18 Hjulsta-Rinkeby-Kista, inklusive ny trafikplats omnämns i RUFS 2010 (regionala utvecklingsplanen för Stockholm) som en åtgärd för att öka kapaciteten på infartsleder och vissa tvärleder.

Översiktsplan

Rinkeby anges i översiktsplanen som "Tät stadsbebyggelse" vidare anger planen att "kopplingar till omgivande stadsdelar stärks" där stadsdelarna Rinkeby, Tensta och Spånga integreras och får förbättrad kollektiv och trafikförbindelse. Planförslaget är förenligt översiktsplanen.

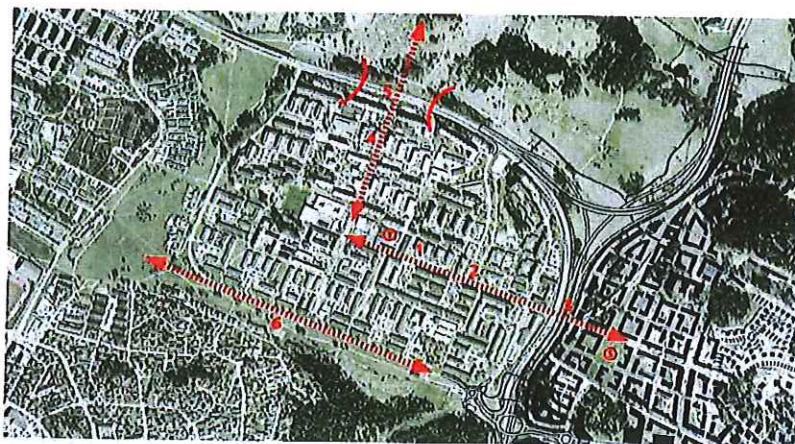
Vision Järva 2030

Föreslagen planinriktning för Rinkeby Allé mm är i överensstämmelse med översiktsplanen och med stadens satsning på förnyelse av stadsdelarna på Järva. Vision Järva 2030 godkändes av fullmäktige 2009. I den tilldelas förnyelsen av stadsdelarnas fysiska utformning en viktig roll. Visionen presenterar nio vägledande stadsutvecklingsteman varav nedanstående har koppling till förnyelsen av Rinkeby Allé:

- Länka samman stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta
- Utveckla de centrala stråken
- Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelars identitet

Strukturplan för Rinkeby Allé

Strukturplanen för Rinkeby Allé godkändes i kommunfullmäktige 2013. Programarbetets syfte var att lägga fast en övergripande struktur kring Rinkeby Allé med närmaste omgivning inom vars ram området kan utvecklas. Strukturplanen ligger till grund för detaljplanerna vid Rinkeby Allé och Rinkebysvängen. En detaljplan för Rinkeby Allé (dnr 2014-03022) utarbetas parallellt med föreliggande detaljplan. Den möjliggör att befintliga parkeringsplatser och parkeringsdäck ersätts av ca 100 hyresbostäder (Svenska Bostäder). På norra sidan av Rinkeby Allé i hörnan mot Hjulstavägen har ett planarbete påbörjats med en nytt omsorgsboende (Micasa, dnr 2014-17545).



Strukturplanens övergripande mål – föreslagna nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och Järvafältet.

Detaljplan

Planområdet omfattas av detaljplan P16760, fastställd år 1966 och anger garage och biluppställningsplats för fastigheterna Kvarnseglet 3 och 4. Kvarnseglet 5 är planlagt som parkmark och del av Akalla 4;1 avser gatumark.



Utsnitt ur detaljplan. P1676, planområdet markerat.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 10 april 2014 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbetet.

Markanvisning

2012 anvisade exploateringsnämnden mark för 66 lägenheter inom fastigheterna Kvarnseglet 3, 4, 5 och del av Akalla 4:1 till AB Svenska bostäder. Exploateringsnämnden begärde även med

beslutet att stadsbyggnadsnämnden upprättar detaljplan för området.

Riksintressen

Stockholm-Bromma flygplats är riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken. Planområdet ligger inom Bromma flygplats influensområde där hinderbegränsande höjder gäller. För hela planområdet gäller enligt Luftfartsverkets riktlinjer restriktionen för högsta tillåtna byggnadshöjd om max +59,6 meter (RH2000) över stadens nollplan. Föreslagen tornbyggnad understiger högsta tillåtna byggnadshöjd.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet utgörs främst av hårdgjorda parkeringsytor men innehåller även mindre gräsbevuxna ytor samt buskar och träd. Mellan planområdets södra gräns och fram till Rinkeby Allé har området en nivåskillnad på ca 2,5 meter.



Outnyttjade asfaltsytor inom planområdet

Naturvärden

Inga utpekade naturvärden finns inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

500 meter norr om planområdet ligger Järvafältet med möjlighet till sport- och friluftaktiviteter, motionsspår, promenad och strövområden. Söder om Rinkebysvängen finns Knutby fotbollsplan och utmed Knutbygången och Södra stadsparksgången ligger Södra stadsparken.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Jordartsfördelningen inom utredningsområdet består av glacial lera samt postglacial lera. Denna jordartsfördelning gör att infiltrationskapaciteten är låg.

Markradon

Risk för markradon och eventuella åtgärder som följer av detta ska undersökas och säkerställas innan nya byggnader uppförs.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Ingen risk föreligger för översvämnningar till följd av höga vattenflöden i hav eller sjö. I dagsläget bedöms inte avledningen av dagvatten vara ett problem inom planområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för övergångsvattnet Brunnsviken (SE658507-162696). Enligt VISS oktober 2015 har Brunnsviken idag otillfredsställande ekologisk status och ska uppnå god ekologisk status till år 2021.

Miljökvalitetsnormen för kemisk status är idag god kemisk ytvattenstatus och ska uppnå god kemisk ytvattenstatus till år 2015. Enligt förslag till nya miljökvalitetsnormer ska god ekologisk status och god kemisk ytstatus uppnås 2027, beroende på ett flertal förorenande ämnen.

Dagvatten

Dagvattnet från planområdet leds via dagvattennätet till Råstasjön i Solna. Råstasjön står i förbindelse med Brunnsviken som är en ytvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Inom planområdet finns dagvattenledningar som samlar upp och avleder dagvatten ner mot Ulvsundavägen.



Stadsbild

Rinkeby uppfördes mellan år 1968-71. Detaljplanen för Tensta-Rinkeby eftersträvade en rationell bostadsproduktion som avspeglar sig i planstrukturen, kombinerat med en trafikseparerad gatustruktur.-Rinkeby består av tätt bebyggda bostadsområden med sinsemellan varierande karaktär kring det centrala Rinkeby torg.

Planeringen präglades av samtida europeiska idéer om stadsmässiga förorter och utformades som en bandstad med ett trafikseparerat gatunät. Det finns jämförelsevis få grönstråk mellan husen, något som skulle kompenseras av närheten till den obebyggda delen av Järvafältet.

Bebyggelsen grupperades med högre skivhus mot norr och lägre hus mot söder. I stadsdelens mitt förlades centrumet med tunnelbana. I Rinkeby finns ca 5100 bostäder varav en stor andel är hyreslägenheter. Till Rinkebys fysiska kvaliteter kan räknas många välplanerade lägenheter med direkt närhet till miljonprogrammets viktigaste grönområde – Järvafältet, god kollektivtrafikförsörjning, direktaccess till Europavägar samt närhet till Kista Galleria och arbetsområde. Efter drygt 40 år med tidvis stor omflyttning är betydande delar av Rinkebys bostäder och offentliga miljöer i behov av förnyelse.

Utgångspunkten för planarbetet är att Rinkeby genom den framtida kopplingen via en ny bro kopplas till Stora Ursvik i Sundbyberg. Kopplingen till det växande Stora Ursvik innebär att Rinkeby för första gången får en direkt gatuförbindelse till en annan stadsdel. Rinkebysvägen utgör en av huvudgatorna i Rinkebys ytterkant och blir därför en viktig målpunkt, tillsammans med Rinkeby Allé i anslutning till den nya bron. I och med den föreslagna bebyggelsen så skapas möjlighet till ett mer integrerat och stadslikt gaturum.

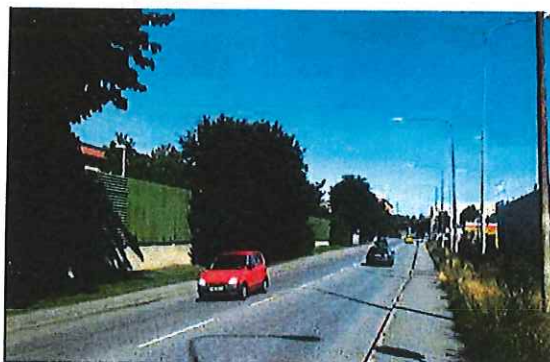
Rinkebysvägen utgör en huvudgata kring ytterkanten av Rinkeby och sträcker sig runt stadsdelens från nordväst till öst.

Befintlig bebyggelse

Stadsdelen Rinkeby består av tätt bebyggda med likartade bostadsområden. Gator, gårdar och gångvägar är i huvudsak asfalterade.

Inom planområdet används marken idag för parkeringsplatser. I norr finns en markparkering och i söder finns ett 55 meter långt

parkeringsgarage i två plan. Parkeringsgaraget är uppfört i betong med långsidor klädda med ett stående grönmålat ribbverk. Garaget är placerat intill Rinkebysvägen med en slänt och trottoar närmast vägen. Angöring sker via ramp från Vimmerbyplan eller vid Gärdebyplan. Bebyggelsen direkt väster om planområdet består av ett långt flerbostadshus i fem våningar med rödputsad fasad. Byggnaden är placerad i samma riktning som garaget med loftgångar åt öster och balkonger mot väster.



Befintligt parkeringsgarage och intilliggande bebyggelse.

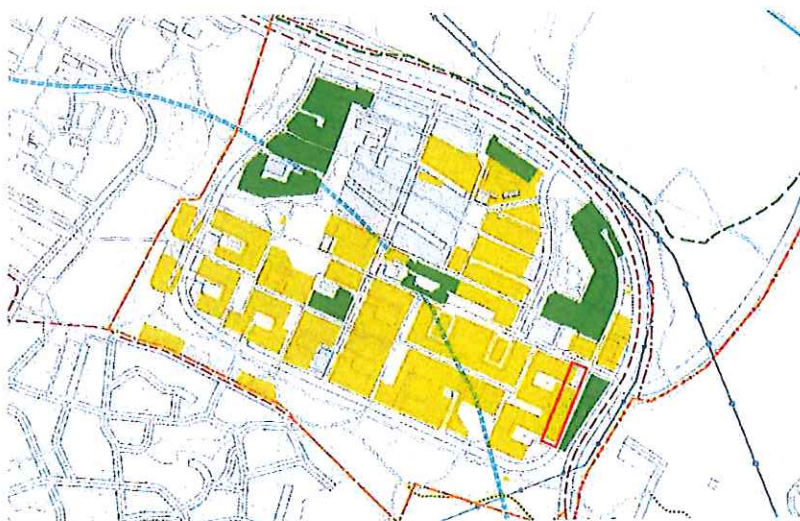
Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Bostadsbebyggelsen i Rinkeby har i stort bevarat sin ursprungliga 1960-talskaraktär. Kvarteren och gatorna är placerade i två riktningar. Bebyggelsen är grupperad i tre grupper med högre bostadshus som en skyddande mur mot motorvägen samt lägre bostadsbebyggelse mot dalgången i söder. Syftet med detta stadsbyggnadsgrepp var att förstärka landskapets huvudlinjer och låta stadsdelen vända sig mot solen i söder. Idén med tätheten och strukturen var att skapa något nytt, en "stadsmässighet" som kombinerade innerstadens koncentration och täthet med ytterstadens närhet till naturen och grönskan. Bebyggelsen är i

huvudsak indelad i fem stora områden med sinsemellan olika karaktär. Bebyggelsen, domineras av skivhus i fem till sju våningar och lamellhus i två-tre våningar.

Befintligt parkeringsgarage inom planområdet är gulklassad av Stockholms stadsmuseum vilket innebär bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt intresse



Stadsmuseets klassificering. Planområdet markerat i rött.

Kulturlandskap

Norr om Rinkeby finns Järva friområde. Friområdet är ett kulturlandskap med många olika miljöer och skyddsvärda arter. Här finns kulturreserat Igelbäcken med bland annat våtmarker, åkermarker etc. Området ingår i Järvakilen vilket är Stockholms längsta grönkil. Rinkebydalen som går söder om stadsdelen är ett viktigt lek, bollspel och promenadområde. Förbindelsestråk binder samman stadsdelarnas grönstrukturer och närparker. Stråken har ett stort egenvärde för promenader och cykelturer.

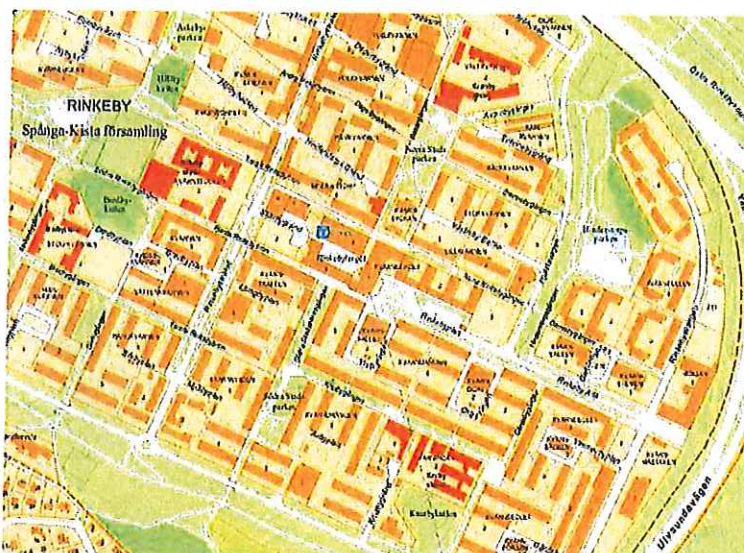
Offentlig service

Skola och förskola

Utefter Rinkebystråket, precis intill Rinkebytorget ligger Rinkebyskola F7-9. Närmaste gymnasium ligger i Tensta, Spånga och Kista.

Vid Rinkebyplan finns Öppna förskolan, vid Gamlebyplan ligger förskolan Pärlan och nere vid Vimmerbyplan ligger Umma förskola. I närheten finns Ungdomens Hus som vänder sig till

ungdomar från 16 - 24 år med möjlighet att utöva idrott eller andra aktiviteter.



Offentlig service. Skolor markerat i röd/orange.

Sjukvård

I Rinkeby centrum finns Rinkeby vårdcentral och nere vid Vimmerbyplan i mötet med Rinkebysvängen finns en vårdcentral.

Kommersiell service

Planområdet ligger ca 300 meter från Rinkeby centrum. Här finns väl utbyggd kommersiell service i form av butiker för dagligvaruhandel, apotek, bibliotek, Folkets hus och torghandel, och restauranger mm. Vid Gärdebyplan finns även en mindre livsmedelsbutik.

Gator och trafik

Gatunät

Trafiksystemet i Rinkeby är på tidstypiskt 1960-talsmanér utformat med trafikseparering av bilister och fotgängare. Gångvägarna leds på broar eller gångtunnlar över respektive under huvudgatorna. Gångtrafikanternas säkerhet var ett viktigt motiv till trafiksepareringen.

Biltrafik

Biltrafik till och från planområdet sker med direkt angöring från Rinkebysvängen vilket utgör en av entrégatorna till Rinkeby från



E18. Gatan trafikeras av både bil- och kollektivtrafik samt av besökare och för leveranser till Rinkeby centrum. Rinkebysvängen är utformad med trottoarer på ömse sidor gatan. Från Rinkebysvängen finns två tvärgator, Gärdebyplan och Vimmerbyplan som möjliggör angöring till bakomliggande kvarter. Idag finns ett överskott av parkeringsplatser inom planområdet. Parkeringsgaraget och markparkeringen i korsningen med Rinkeby Allé är inte fullt utnyttjade.



Befintlig garageinfart vid Vimmerbyplan.

Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet finns en gångväg med en bredd på knappt 1,5 meter trottoar på vardera sida om körbanan. Gångvägen ligger på samma nivå som körbanan och åtskiljs av en slänt. Utmed E18/Västra Rinkebykopplet finns idag en cykelbana som utgör regionalt pendlingsstråk för cykel.

Kollektivtrafik

Rinkeby centrum och tunnelbanan ligger på ca 400 meters gångavstånd väster om planområdet. Rinkebysvängen trafikeras i dagsläget av busslinje 179 bussarna går mellan Vällingby och Sollentuna station och buss 540 som går mellan Universitetet och Tensta centrum. Bussen trafikeras med 15 minuters trafik i högtrafik och en hållplats finns inom planområdet.



Tillgänglighet

Inom planområdet är marken relativt plan och förutsättningarna därmed goda för att tillgodose kraven på tillgänglighet för funktionshindrade.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Planområdet förväntas inte utsättas för elektromagnetiskt fält. Vid Vimmerbyplan ca 20 meter från planområdet finns en transformatorstation. Avståndet till stationen innebär att planområdet inte kommer utsättas för elektromagnetiska fält.

Förorenad mark

Eftersom planområdet ligger i anslutning till en bensinstation finns en viss risk för oljerester i marken. Om markföroreningar påträffas, t ex vid schaktning, ska tillsynsmyndigheten informeras enligt 10 kap 9 § Miljöbalken. Exploatören ska då utföra markföroreningsundersökning och sanering om det behövs.

Buller, vibrationer

Planområdet är utsatt för buller från vägtrafikbuller på Ulvsundavägen.

Farligt gods

Ulvsundavägen är utpekad som primärled transportled för farligt gods och ligger ca 75-105 meters avstånd från planerad bebyggelse. Norr om området går väg E18 som är primär transportled för farligt gods och sträcker sig väster mot Enköping och ansluter i öster till E4:an. Avståndet mellan planerad bebyggelse och E18 är över 300 meter och utreds därmed inte vidare. Andra identifierade riskobjekt är Rinkebysvängen och intilliggande bensinstation som hanterar bensin, diesel och biogas. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter från väggkant.



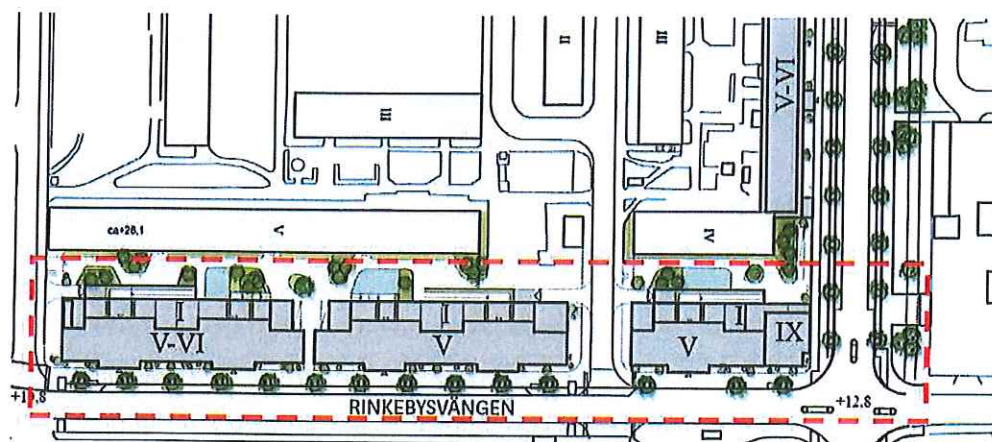
Planförslag

Ny bebyggelse

Förslaget innebär en förtätning med nya bostadshus utmed Rinkebysvägen. Sammantaget möjliggörs ca 102 nya bostäder. Förslaget innebär att befintlig garagebyggnad rivs och ersätts av bostäder med underjordiskt parkeringsgarage. Bebyggelsen föreslås uppföras i fem våningar och vid korsningen med Rinkeby Allé, på en befintlig markparkering föreslås en tornbyggnad i nio våningar. Tornbyggnaden markerar att Rinkebysvägen genom den nya infarten till Rinkeby via Rissnerondellen blir stadsdelens nya entrégata i söder. Utmed Rinkeby Allé planeras ytterligare fyra tornhus om åtta våningar. De rytmiskt placerade tornhusen, ställda mot de horisontella lamellhusen, tillför en vertikal dynamik åt stadsrummet. Åttavåningsskalan är etablerad i Rinkeby genom bland andra lamellhusen inom kv Lillkvarnen och Storkvarnen. Sammanlagt kommer området kunna rymma ca 200 lägenheter.



Perspektiv. Förslagen bebyggelse längs Rinkebysvägen i linje med förnyelse utmed Rinkeby Allé och ramar in stadsdelen. Planområdet markerat.

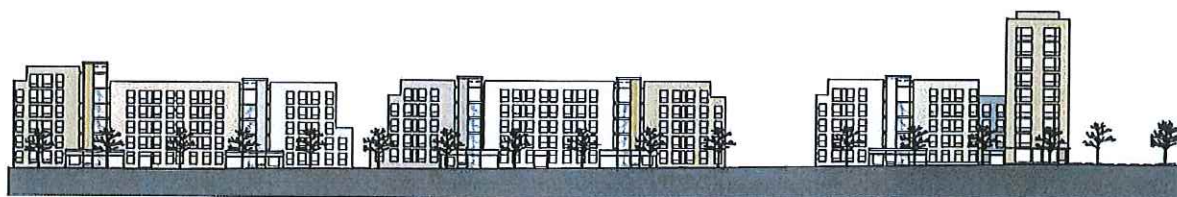


Illustration, planområdet, planområdets ungefärliga läge markerat

Utformning

De nya bostadshusen planeras få en medveten samtida utformning. Volymerna utgörs av byggnader med flacka takformer, släta fasader mot gata och huskropparnas placering relaterar till den befintliga bebyggelsestrukturen. De nya husen rymmer parkering i två plan varav det ena under mark och det andra i gatuplanet. Mot gatan är detta nedtonat i fasaden. Gatuplanet ägnas särskild omsorg för att göra gaturummet trivsamt för de gående. Entréerna tar mycket plats med entréer utmed fasaden. På gavlarna är det bostäder även i gatuplanet. Intill fasaden ordnas en 1,8 meter bred förgårdsmark med grusad eller stensatt yta och möjlighet till träd. Parkeringen får därigenom en underordnad roll i gaturummet.

Fasaderna delas in med trapphusens fönsterpartier som tydliga vertikala inslag. Färgsättningen ger en varierad gatufasad inom en generell struktur. Mot gården har husen en mer komplex utformning. Där trappas husen ner mot gården med terrasser på plan 1 och 4. Även balkongerna bidrar till en livfull gårdsmiljö. Huskroppar medför att lägenheterna har möjlighet till fönster åt tre håll vilket ger förutsättning för ljusa bostäder. Den totala höjden på bostadshusen anpassas till den befintliga bebyggelsen men med ett tornhus i nio våningar som markerar korsningen med Rinkeby Allé och tillsammans med Rinkeby Allés övriga fyra tornhus utgör en rytmik längs allén.



Fasader mot Rinkebysvägen.

Området bakom bostadshusen omvandlas till gröna gårdar genom terrasspåbyggnad i en våning ovan infarten till det underjordiska parkeringsgaraget.

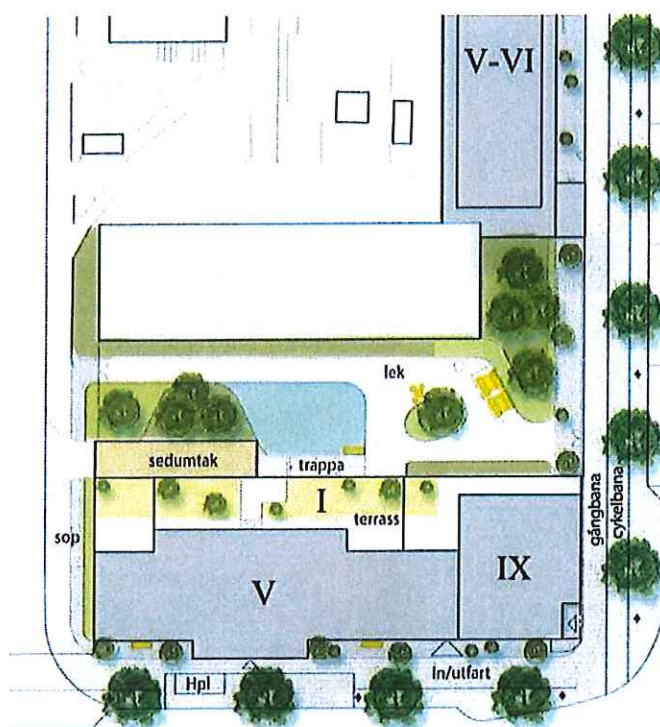


Illustration korsningsläget intill Rinkeby allé med infart till parkering bakom den nya bebyggelsen

Tornhusets och övrig bebyggelse utmed Rinkebysvägen ges möjlighet att inrymma en blandad användning för centrumverksamhet i bottenvåningen. Detta skapar flera olika målpunkter i kvarteret och ger förutsättningar för rörelse och liv kring bebyggelsen. De nya balkongerna är samlade in mot gårdarna i väster och bildar ett en bostadsgård i mötet med befintligt lamellhus.

Tornhuset avviker i skala och uttryck och tillför stadsbilden en ny spännande arkitektur som tillsammans med Rinkeby Allés övriga fyra tornhus utgör en visuell kvalitet i det nya gaturummet. Fasaderna på tornhuset är enkelt hållna med slät puts i kulör samstämd med befintliga hus.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Nya byggnader ska ha ett samtida formspråk som tar hänsyn till befintlig bebyggelses gestaltning. Den nya bebyggelsen avses anpassas i skala till omgivande bebyggelse och till landskapets förutsättningar genom bestämmelser om våningsantal och högsta totalhöjd. För verksamheter i bottenplan ska fasad mot Rinkebysvägen utformas för att förstärka utåtriktade verksamhetslokaler.

Omgivande miljö, park, gaturum

Intentionen är att Rinkeby Allé ska ge mervärde till området så att det blir mer attraktivt att röra sig längs med gatan. Förutom husen med sina entréer mot gatan och lokaler, bidrar ny växtlighet och tydliga gång- och cykelvägar till ett mer sammansatt gaturum.



Perspektiv längs Rinkebysvägen.

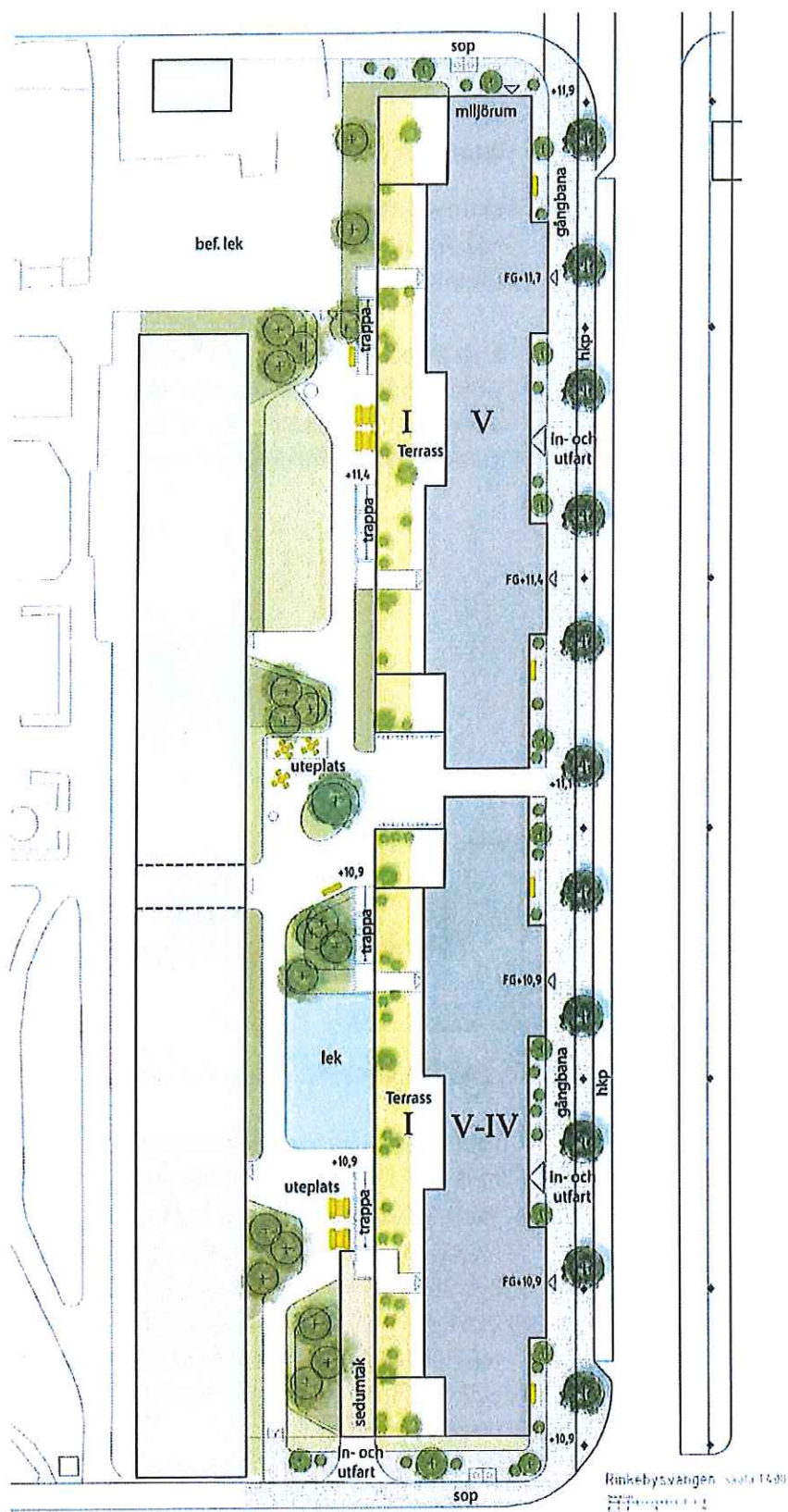


Illustration. Ny bebyggelse i mörkgrått.

Park och vattenområden

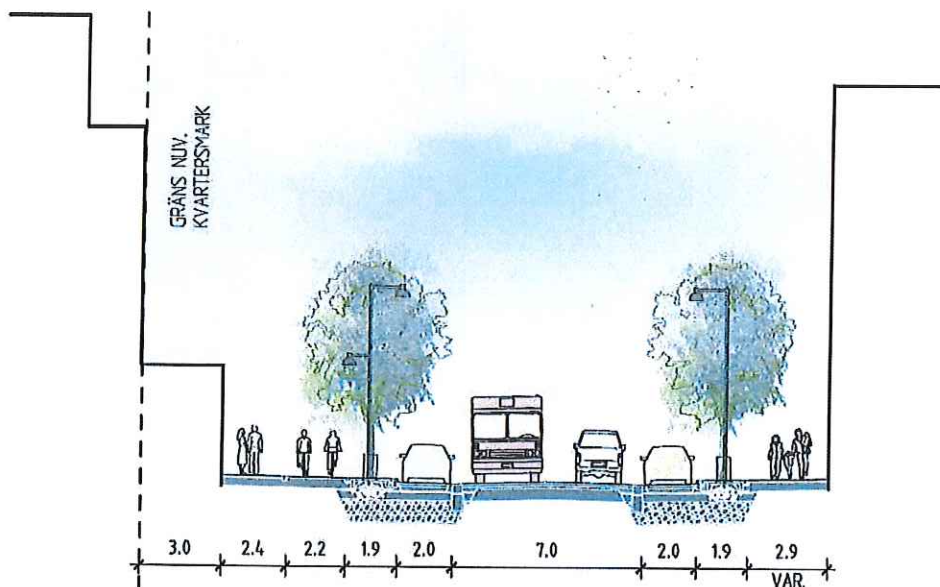
Planförslaget tillför inga nya parker eller grönområden.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

Med planförslaget föreslås dess östra del omgestaltas och anpassas till mötet med den nya bebyggelsen.

Längs gatan föreslås ny trottoar och rad med gatuträd. Trädens genomgående växtbädd utgör också en fördröjningszon för dagvattnet. Mellan träden i anslutning till korsningar finns utrymme för möblering vid de vidgade trottoarerna.



Gatusektion med trottoar sett från väster mot öster.

Den nya gatusektionen förses med en 7,0 meter bred körbana med infälld kantstensparkering och med trädplantering och gatubelysning på respektive sida. Längs med den nya husfasaden möjliggörs en 2,4 meter bred gångbana och 2,2 meter bred cykelbana. För att den nya gatusektionen ska få plats och fortsätta möjliggöra för bussframkomlighet behöver den befintliga busshållsplatsen flyttas några meter åt öster och på motsvarande sida för att kunna angöra till ny cykelbana, gångbana och övergångsställen.

Parkering

Ny bebyggelse underbyggs med garage under mark med två plan med in- och utfart från lokalgatorna Gärdebyplan och



Vimmerbyplan. Parkeringsplatser för bilar föreslås till 0,40 parkeringsplatser per lägenhet vilket gör att samtliga tillkommande platser kan inrymmas i det befintliga garaget och kantstensparkering.

Parkeringsplatser för cyklar föreslås till 2,5 platser/lägenhet vilket gör att tillkommande cykelparkeringsplatser kan inrymmas i det befintliga garaget och resterande platser i direkt anslutning till huset. Cykelparkering löses i första hand på kvarterets entrésida och i andra hand på gården eftersom den i huvudsak ska användas för utevistelse och lek. Det finns även möjlighet att ordna cykelparkering i parkeringsgaraget.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Rinkebysvägen anläggs en 2,2 meter separat gång- och cykelväg som knyter ihop med Rinkeby Allé och regionalt cykelstråk.

Tillgänglighet

Tillkommande bebyggelse ska vara tillgänglig och utformas enligt kraven i BBR. Alla nya entréer ska vara tillgängliga och angöringsplats med bil ska finnas inom 10 meters avstånd från entré.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Bebyggelsen kommer att anslutas till befintliga vatten, spill- och dagvattenledningar.

El. tele, energiförsörjning

Bebyggelsen ansluts till befintligt el-, teleledning och befintligt fjärrvärmenät. Transformatorstation finns vid Vimmerbyplan och vid Rinkeby Allé.

Avfallshantering

Avfallshanteringen för de nya bostadshusen ska utformas med inriktning på miljöriktigt omhändertagande enligt Stockholms stads riktlinjer. Soffordon har möjlighet att angöra till de nya miljörummen via garageinfarterna vid Vimmerbyplan och Gärdebyplan.

Räddningstjänst
Brandförsvarets krav ska uppfyllas vid nybyggnation,
Explosionsrisk, närhet till bensinstation och bränsletransport

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 översiktplan. 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.

Naturmiljö

Planområdet är redan bebyggt och utgörs av ett äldre parkeringsgarage och gångstråk. De enstaka träd som idag finns inom området kommer tas ner som följd av planförslaget. Utmed Rinkebysvängen tillförs nyplantering av alléträd. De negativa konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små.

Dagvatten

De förändringar som planeras inom planområdet bedöms inte påverka dimensionerande dagvattenflöden eftersom nya byggnader planeras på mark som idag är hårdgjord. Dagvattnet från vägarna kommer ledas till de växtbäddar som anläggs längs med Rinkeby Allé, Hjulstavägen och Rinkebysvägen vilket också tillför bevattning för träden. Resterande del av vägens dagvatten leds via rännstensbrunnar till en ny dagvattenledning som endast är avsedd för vägens avvattning. Denna ledning ansluter till Stockholms Vattens allmänna ledningar i Rinkeby Allé.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller

förorenande ämnen inte tillförs Brunnsviken. Dagvatten från planområdet fördröjs delvis inom fastigheten innan avledning sker till den kommunala dagvattenledningen. Dagvattnet från planområdet får inte bidra till att vattenkvaliteten försämras i Brunnsviken. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Luft

Miljökvalitetsnormerna för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde). Halten av kvävedioxid är 24-36 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde). Bedömningen är att föreslagen byggnation på platsen kommer att medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids inom planområdet.

Stadsbild

Genomförandet av planerad bebyggelse och gata innebär ingen markant förändring av stadsbilden men tillför ett tydligare gaturum. Ett tornhus om nio våningar i korsningen med Rinkeby Allé markerar och tydliggör entrén till Rinkeby och den framtida fortsättningen till Stora Ursvik i Sundbybergs kommun med den nya bron. Tornhusets höjd är etablerad i Rinkeby genom bland andra lamellhusen inom kv Lillkvarnen och Storkvarnen samt är i linje med idén om en stadsfront mot Ulvsundavägen. Tornhuset ingår i en komposition om fem tornhus längs Rinkeby Allé. Marken närmast fasad utformas som en förgårdsmark för att skapa distans och möjlighet till insynsskydd och yta för plantering, cykelparkering mm.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

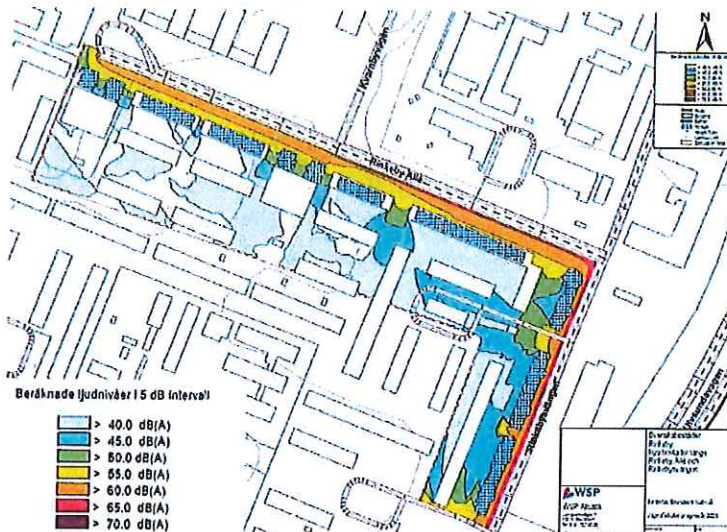
Planområdet ligger inom område för kulturhistoriskt värdefull miljö. Byggnaderna bryter på ett medvetet sätt något mot den arkitektur som är karaktäristisk för Rinkeby. De nya byggnaderna förstärker de nya stadsgatorna Rinkebysvängen och Rinkeby Allé genom att ge stadga och rytm åt gaturummen. Nya entréer mot gata medverkar till att rörelse längs med gatan tillskapas som ökar gaturummets trygghet.



Störningar och risker

Buller

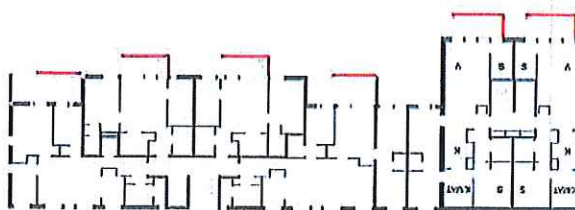
Området är utsatt för störningar i form av vägtrafikbuller från E18 samt Ulvsundavägen. En bullerutredning har tagits fram av WSP. Trafikflödena som ligger till grund för bullerberäkningarna avser prognos för år 2030.



Ekvivalent ljudnivå vid fasad för vägtrafikbuller, WSP

Byggnaderna närmast Rinkebysvägen får över 55 dB(A) för de övre våningsplanen. Genom balkonginglasning kan lägenheterna erhålla högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå för att skydda minst hälften av boningsrummen mot ljudnivåer över 55 dB(A) enligt riksdagens riktvärden.

Med aktuell utformning och föreslagna balkonginglasningar är bedömningen att byggnaderna uppfyller riktvärdena i Stockholmsmodellen. Detta under förutsättning att hälften av boningsrummen kan ligga skyddade bakom balkonginglasningarna, på de övre våningsplanen i två av byggnaderna. Den mittersta byggnaden behöver inga balkonginglasningar på några våningsplan.



Förslag till balkonginglasningar (markerat i rött) på husets övre våningsplan. Tornhuset mot Rinkeby Allé till höger.

Farligt gods

Ulvsundavägen är primär transportled för farligt gods och avståndet mellan väg och planerad bebyggelse varierar mellan 75-105 meter. Andra identifierade olycksrisker som påverkar planerad bebyggelse är den intilliggande bensinstationen, till vilken farligt gods transporteras på Rinkebysvägen.

Utredningen visar att inga åtgärder krävs till följd av avståndet till Ulvsundavägen eller till bensinstationen där avståndet från riskkälla till ny bebyggelse överstiger Myndigheten för samhällsskydd och beredskap skyddsavstånd.

Rekommendationen är att åtgärder ska beaktas vid utformning i anslutning till Rinkebysvägen och hanteringen av brandfarlig vätska samt gas från bensinstationen. De åtgärder som föreslås är följande:

- Mellan den nya bebyggelsen och Rinkebysvägen ska det inte uppmuntras till stadigvarande vistelse.
- Större mängder av brännbart material, såsom miljöstation, bilparkering mm. I direkt närhet till containeruppställningen bör undvikas.
- Den nya bebyggelsen närmast bensinstationen ska ha möjlighet till utrymning på annan sida än den som vetter mot Rinkebysvägen.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Ljusförhållanden för omkringsliggande bebyggelse påverkas inte av planförslaget.

Barnkonsekvenser

En barnkonsekvensanalys för Rinkeby har tagits fram inom ramen för Järvalyftet, hösten 2012. Resultatet visade att Rinkebys trafikseparering är positivt sett ur ett barns perspektiv. Barn behöver sällan passera över en trafikerad väg till och från skolan och i intervju med barn i området nämndes knappt trafiken. Planområdet har goda förutsättningar att bli en bra miljö för barn genom att ett gemensamt offentligt gaturum skapas i ett område där sådana tidigare inte funnits.

Gatan ges en ny utformning och blir mer aktiv med fasader och entréer mot gata. Ett säkert och utvecklat gång- och cykelnät stärks och byggs ut med förslagna förändringar av Rinkebysvägen.

Tidplan

Samråd: December 2015

Granskning: Juni 2016

Antagande: Oktober 2016

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Byggherren ansvarar för planens genomförande.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder. På initiativ och bekostnad av fastighetsägaren.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser.

Byggherren ansvarar för och bekostar iordningsställandet av kvartersmarken samt anslutningen mot den allmänna platsmarken.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Avtal i form av överenskommelse om exploatering ska träffas mellan Stockholms stad och AB Svenska Bostäder innan detaljplanen antas. Överenskommelsen reglerar genomförandet av planen och dess ekonomiska konsekvenser.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att en del av den befintliga detaljplanen P16760 upphör att gälla inom planområdet. Planförslaget berör mark som idag är allmän plats och kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Planområdet omfattar hela Kvarnseglet 3 och 4 samt del av Kvarnseglet 5. Fastigheterna upplåts med tomträtt till AB Svenska Bostäder.



Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheterna Kvarnseglet 3 och 4 samt del av fastigheterna Kvarnseglet 2, Kvarnseglet 5, Kvarnmästaren 1 och Akalla 4:1. Samtliga fastigheter ägs av Stockholms kommun. Kvarnseglet 2-5 är upplåtna med tomträtt till AB Svenska Bostäder. Kvarnmästaren 1 är upplåten med tomträtt till OK-Q8 AB.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, centrumändamål och parkeringsgarage inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata.

Fastighetsbildning

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

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov. Område utlagt som kvartersmark (bostäder, centrumändamål och parkeringsgarage) ska utgöra flera separata fastigheter, som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar. Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som kvartersmark med användning garage för närboende i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från allmän plats (gata) till kvartersmark (bostäder, centrumändamål och parkeringsgarage) och några mindre områden ändras från kvartersmark (parkering för närboende respektive industri) till allmän platsmark (gata).

Område utlagt som allmän platsmark (gata) ska ingå i av Stockholm stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheterna Kvarnseglet 3, Kvarnseglet 4 och Kvarnmästaren 1 som är utlagda som allmän platsmark (gata).

Rättigheter

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatt (u). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

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

Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs att ett flertal rättigheter inrättas.

Ekonomiska frågor

Staden ansvarar för och bygger ut den allmänna platsmarken och ansvarar för flytt av ledningar. Byggherren ansvarar för all utbyggnad inom kvartersmark.

I övrigt väntas inga utgifter för kommunala anläggningar uppstå eftersom all infrastruktur finns i området. Kvartersmark för bostäder upplåts med tomträtt till byggherren.

Vatten och avlopp

Stockholms vatten AB ansvarar för omläggning av VA-systemet efter överenskommelse med byggherren. Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separata avtal mellan ledningsägare och byggherren.

Staden ansvarar för och bygger ut den allmänna platsmarken.

Gatukostnader

Staden ansvarar för och bygger ut den allmänna platsmarken och ansvarar för flytt av ledningar. Byggherren ansvarar för all utbyggnad inom kvartersmark.

Tekniska frågor**Teknisk försörjning**

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele, el finns framdragna i anslutning till planområdet. Ledningar ska anslutas till befintliga anslutningar inom befintliga fastigheter.



Dagvatten

Stockholms Vatten är huvudman för de allmänna dagvattenledningarna. Dagvatten ska omhändertas enligt Stockholms stads dagvattenstrategi och principen lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Eventuella markföroreningar hanteras i enlighet med miljöbalken. Planförslaget innebär inte någon förändrad belastning av det kommunala dagvattensystemet.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar fem (5) år efter att planen vunnit laga kraft.

