



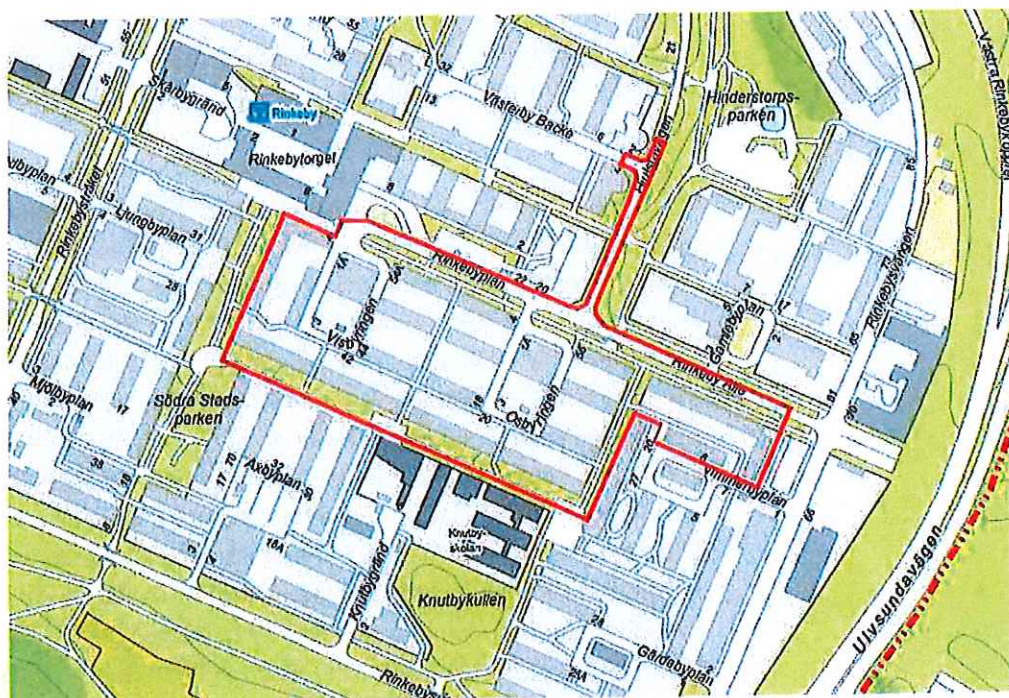
**Stockholms
stad**

Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen
Peter Lundevall
Telefon 08-508 27 292

Samrådshandling
Dnr 2014-03022
2015-11-23
Sida 1 (35)

Planbeskrivning

Detaljplan för del av kv. Kvarnfallet m.fl. i stadsdelen Rinkeby, S-Dp 2014-03022



Planområdets ungefärliga utbredning

Stadsbyggnadskontoret

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

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planförslaget är att omvandla Rinkeby Allé till en mer stadslik gata med nya bostäder, entréer, alléträd, gång- och cykelbanor och ett visst inslag av butiker eller verksamhetslokaler. Svenska Bostäder planerar att uppföra ca 110 nya hyresbostäder.

Som grund för arbetet ligger en strukturplan för Rinkeby Allé och Vision Järva 2030 med ett antal vägledande stadsutvecklingsteman, bl a "utveckla de centrala stråken". Översiktsplanen med temat om ökade samband och stadsmässighet, har även varit orienterande. Rinkeby Allé kommer via en ny bro att anslutas till den nya stora stadsdelen Stora Ursvik i Sundbybergs kommun. Med bron skapas förutsättningar för en ny frekventerad axel med två målpunkter – Rinkeby centrum och en tvärsparstation i Stora Ursvik. Kopplingen till det växande Stora Ursvik innebär att Rinkeby för första gången får en direkt gatuförbindelse till en annan stadsdel.

Rinkeby Allé är en av två huvudgator i Rinkeby. Gatan har idag en tydlig karaktär. På södra sidan finns loftgångshus i fyra våningar med entréer endast mot gårdarna samt två parkeringsdäck. Mot gatan vid Visbyringen och Osbyringen föreslås tornhus i åtta våningar för att skapa en rytm och variation i gaturummet. Bostadsgårdarna förläggs på det övre parkeringsplanet. I söder mot parkeringsdäckens gavlar förläggs en lägre lamellbyggnad med tvättstuga, mindre lägenheter mm. I den strategiska hörnan Rinkebysvängen/ Rinkeby Allé avses ett femte tornhus om nio våningar placeras. Den byggnaden ingår i detaljplanen för Rinkebysvängen med ca 100 lägenheter som tas fram parallellt med föreliggande plan. Svenska Bostäders loftgångshus längs Rinkeby Allés södra sida föreslås byggas på med en bostadsvåning. Allégatan sänks liksom delar av det anslutande Hjulstastråket. Regleringen görs för att gångbanor/gata ska kunna möta husens nya entréer mot gatan på ett naturligt sätt.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (PBL) eller miljöbalken (MB) att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd: December - januari 2015

Granskning: Juni 2016

Antagande: Oktober 2016



Innehåll

Planens syfte och huvuddrag	2
Inledning.....	5
Handlingar	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	6
Förutsättningar	9
Natur	9
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	11
Befintlig bebyggelse	11
Stadsbild	12
Kulturhistoriskt värdefull miljö	13
Offentlig service	14
Kommersiell service	14
Gator och trafik	15
Störningar och risker	16
Planförslag	17
Ny bebyggelse	17
Park och vattenområden	23
Park	23
Gator och trafik	23
Teknisk försörjning	27
Gestaltungsprinciper	28
Konsekvenser	28
Behovsbedömning	28
Naturmiljö	29
Dagvatten	29
Miljökvalitetsnormer för vatten	29
Luft	29
Stadsbild	30
Kulturhistoriskt värdefull miljö	30
Störningar och risker	30
Ljusförhållanden och lokalklimat	31
Barnkonsekvenser	31
Tidplan	32
Genomförande	32
Ansvarsfördelning	32
Huvudmannaskap	32
Avtal	33
Fastigheter och ägoförhållanden	33
Användning av mark	33
Fastighetsbildning	33



Rättigheter.....	34
Ekonomiska frågor.....	34
Tekniska frågor.....	35
Genomförandetid	35

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

- *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).
- *Dagvattenutredning Rinkeby Allé. Stockholms stad Programhandling* (WSP 2014-09-30).
- *PM Dagvattenhantering* (WSP 2015-03-30)
- *Rinkeby Allé Landskap. PM Gestaltungsbeskrivning* (White 2015-06-25)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom planansvarige Peter Lundevall med stöd av plankonsult Erik Isacson och Evelina Öberg, Tengbom i samråd med Anna-Greta Holmbom Björkman och Per-Eric Siljestam, Exploateringskontoret. Illustrationer av förslaget har tagits fram av White Arkitekter och Södergruppen Arkitekter.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planförslaget är att omvandla Rinkeby Allé till en stadslig gata med nya bostäder med entréer mot gatan, alléträd, gång- och cykelbanor och ett visst inslag av butiker. Svenska Bostäder önskar uppföra ca 110 nya bostäder genom fyra punkthus, två lamellhus och påbyggnader på loftgångshusen längs Rinkeby Allés södra sida. Som grund för arbetet ligger en strukturplan för Rinkeby Allé (godkänt av kommunfullmäktige november 2013) och Vision Järva 2030.

Rinkeby Allé kommer via en ny bro att anslutas till Stora Ursvik i Sundbyberg. Med bron skapas förutsättningar för en ny frekventerad axel med två målpunkter – Rinkeby centrum och det planerade torget med en tvärspårvägsstation i Stora Ursvik. Kopplingen till det växande Stora Ursvik och planerade torget i

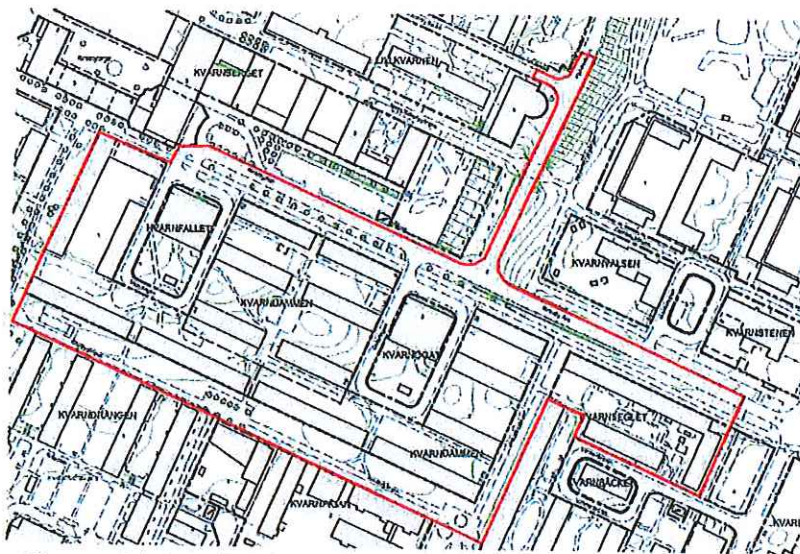
Stora Ursvik innebär att Rinkeby för första gången får en direkt gatuförbindelse till en annan stadsdel. Gatan sänks bl a för att möjliggöra nya entréer mot gatan. Sänkningen som även berör södra delen av Hjulstavägen innebär att två gångtunnlar utgår.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är beläget i centrala Rinkeby mellan Rinkeby centrum i väster och Rinkebysvängen i öster. Planområdet omfattar ca 7,5 ha och utgörs av fastigheterna Kvarndammen 1, 2 och 4, Kvarnfallet 2, Kvarnögat 2 samt delar av Kvarnseglet 5 och Akalla 4:1.

Kvarndammen 1, 2 och 4, Kvarnfallet 2, Kvarnögat 2 ägs av AB Svenska Bostäder och upplåts med tomträtt till AB Svenska Bostäder. Övrig mark ägs av staden.

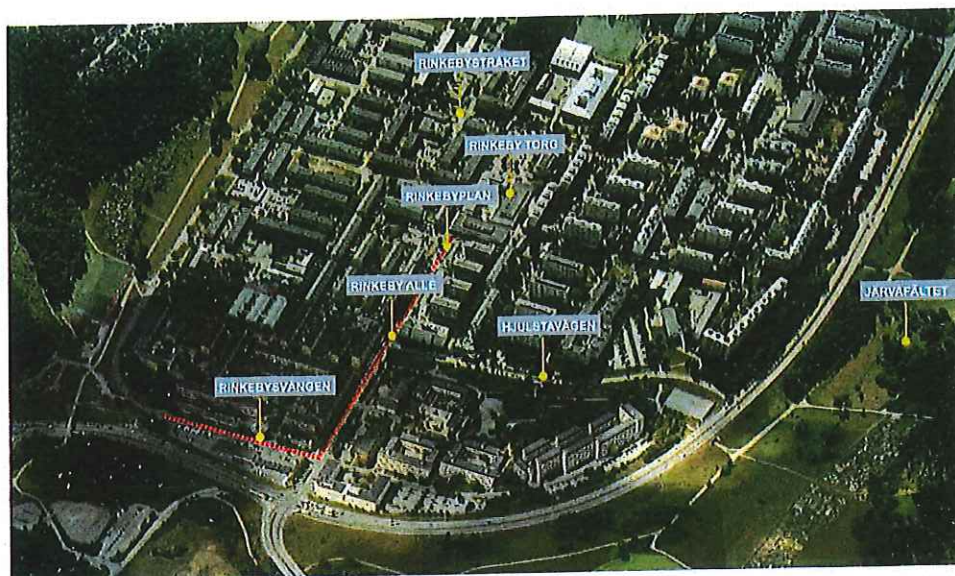


Planområdet markerat.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

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



Snedbild med målpunkter i Rinkeby.

Översiktsplan

Rinkeby anges i översiktsplanen som "Tät stadsbebyggelse".
Planförslaget är förenligt översiktsplanen.

Vision Järva 2030

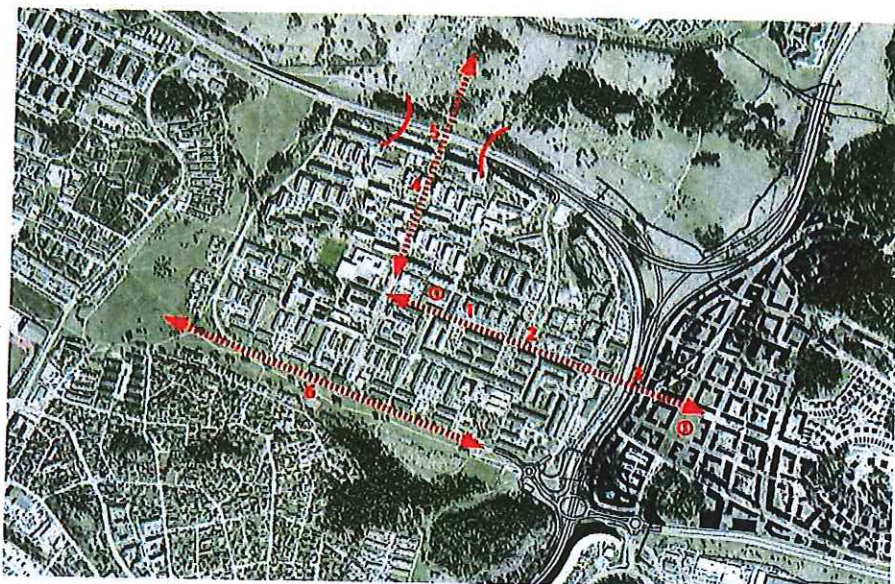
Föreslagen planinriktning för Rinkeby Allé mm är i överensstämmelse med översiktsplanen och med stadens satsning på förnyelse av stadsdelarna på Järva. Vision Järva 2030 godkändes av fullmäktige 2009. I den tilldelas förnyelsen av stadsdelarnas fysiska utformning en viktig roll. Visionen presenterar 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 Rinkebysvängen (P1 2014-04793) 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 påbörjas med en nytt omsorgsboende (Micasa, Pl 2014-17545).



Strukturplanens övergripande mål- föreslagna nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och Järvafältet, nr 2 avser Rinkeby Allé.

Detaljplan

Planområdet ingår i flera olika detaljplaner. Visby- och Osbyplan ingår i detaljplan P17211, fastställd år 1970. Del av området intill Hjulstavägen ingår i detaljplan Dp 95095, fastställd år 1996 och resterande av planområdet ingår i detaljplan P16760, fastställd år 1967. För del av Rinkebyplan gäller detaljplan P17134, fastställd år 1970.



Utsnitt ur gällande detaljplaner inom planområdet.



Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 mars 2014 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja föreliggande planarbete.

Markanvisning

Exploateringsnämnden gav 2010 exploateringskontoret i uppdrag att utreda möjligheterna för en ombyggnad av Rinkeby Allé från en trafikseparerad gata till en stadsgata.

Samtidigt planerar AB Svenska Bostäder en om- och tillbyggnad av sina befintliga bostadshus i Rinkeby. Bolaget förslår nya hus och nya entréer mot Rinkeby Allé. AB Svenska Bostäder äger flertalet fastigheter utmed Rinkeby Allé, dock inte fastigheten där nybyggnad och påbyggnad föreslås. År 2011 markanvisades därför mark för del av fastigheten Akalla 4:1 till Svenska Bostäder för byggande av nya bostadshus för totalt då 70 lägenheter.

Rikshintressen

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. Föreslagna tornbyggnader understiger högsta tillåtna byggnadshöjd.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs huvudsakligen av hårdgjorda ytor avsedda för gata, parkering och gräsklippa slänter. Bostadskvarteren innehåller gröna gårdar som anknyter till parkstråket utmed Knutbygången.



Vy från Rinkeby Allé

Naturvärden

Planområdet ligger centralt i Rinkeby öster om Rinkeby centrum. Längs med Rinkeby Allé finns en trädallé med huvudsakligen lindar som berörs av det generella biotopskyddet enligt MB 7:11. I övrigt består planområdet av redan bebyggd mark. Inga utpekade naturvärden finns inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Norr om E18 ligger Järvafältet med möjlighet till sport- och friluftaktiviteter, med motionsspår, promenad och strövområden. Norr om Rinkeby torg finns Norra stadsparken och utmed Södra stadsparksgången ligger Södra stadsparken. Söder om Rinkeby ligger Rinkebydalen som gränsar till Bromsten.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Rinkeby är beläget på en bergssluttning, vilket ger upphov till en del höjdsskillnader i området. Marken inom planområdet sluttar med några meters nivåskillnad från +12.8 (över stadens nollplan) vid Rinkebysvängen upp till +25.7 (över stadens nollplan) meter vid Rinkebyplan. Vid Rinkebyplan består marken av berg, sandig morän, glacial lera och postglacial lera. Denna jordartsfördelning gör att infiltrationskapacitetet är låg.

Markradon

Risk för markradon är inte utrett. Detta kommer att säkerställas inför byggnation.

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 september 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 uppnås till 2027 och god kemisk ytstatus uppnås 2021-2027, beroende på ett flertal förorenande ämnen.

Dagvatten

Dagvattnet från största delen av Rinkeby Allé leds via dagvatten nätet 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 väg Ulvsundavägen.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelsen ligger i den sydöstra delen av Rinkeby och byggnaderna som finns i omgivningen är i sin helhet karaktäriserad av en homogen bebyggelsestruktur med likartade lamellhus.

Bebyggelsen består av enkla lamellhus i fyra till fem våningar i rödbruna putsade fasader. Mot Rinkeby Allé är husen utformade med loftgångar mot gatan och entréer mot innergård. Gatustrukturen är utformad med säckgator: bilfria ytor mellan bebyggelse och strikt trafikseparering. Parkering sker idag i huvudsak i två parkeringsdäck vid Visby- och Osbyringen.



Befintlig bebyggelse med loftgångar längs Rinkeby allé



Bebyggelsen mot innergård. Något högre bebyggelse mot Rinkeby Allé och lägre vid innergården. Husen nås via innergård.

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 bostadsområden med sinsemellan viss varierande karaktär

Det finns jämförelsevis få grönstråk mellan husen, något som skulle kompenseras av närheten till den obebyggda delen av Järva-fältet. Bebyggelsen i Rinkeby grupperades med högre skivhus mot norr och lägre hus mot söder. I stadsdelens mitt förlades centrum med tunnelbana.



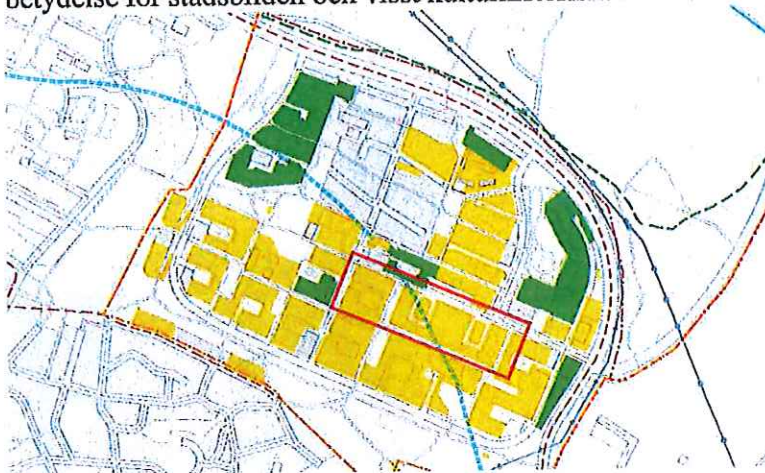
I Rinkeby finns drygt 5 100 bostäder, varav en mycket stor andel hyreslägenheter. Till Rinkebys fysiska kvaliteter kan räknas välplanerade lägenheter med närhet till Järvafältets kulturresevat, god kollektivtrafikförsörjning, direktaccess till Europavägar samt närhet till Kista Galleria och Kista arbetsområde.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Bostadsbebyggelsen i Rinkeby har i stort bevarat sin ursprungliga 1960-talskaraktär. Kvarteren och gatorna är placerade i två riktningar. Högre bostadshus är planerade som en mur mot motorvägen medan lägre bostadsbebyggelse möter dalgången i söder. Grupperingen skulle 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. Bebyggelsen inom planområdet är gulklassad (lägsta värderingsgraden) av Stockholms stadsmuseum vilket innebär bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och visst kulturhistoriskt intresse.



Stadsmuseets klassificering av Rinkeby, planområdet markerat i rött.

Kulturlandskap

Norr om Rinkeby finns Järva friområde som är ett kulturlandskap med många olika miljöer och skyddsvärda arter. Här finns kulturresevatet Igelbäcken med våtmarker, åkermark, etc. Området ingår i Järvakilen - Stockholms längsta grönkil. Rinkebydalen som går söder om stadsdelen är ett viktigt lek-, picknick-, bollspels-

och promenadområde. Gröna stråk binder samman stadsdelar och närparker och har stort egenvärde för promenader och cykelturer.

Religiösa samlingslokaler

Det finns en detaljplan för en ny moské i hörnan Rinkeby Allé/Hjulstavägen. En ny moské har också möjliggjorts genom en ny lagakraftvunnen detaljplan för Mångkulturellt Centrum (PI 2013-02091) vid Rinkebysvägens norra del. Norr om Rinkebytorget finns Rinkeby församlingsgård.

Offentlig service

Skola och förskola

Utefter Rinkebystråket, väster om Rinkeby torg ligger Rinkebyskolan med årskurs 7-9. Närmaste gymnasium ligger i Tensta, Spånga och Kista. Omedelbart söder om planområdet ligger Knutbyskolan. Vid Rinkebyplan finns Öppna förskolan, vid Gamlebyplan ligger förskolan Pärlan och 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.

Sjukvård

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

Kommersiell service

Planområdet ligger i direkt anslutning till Rinkeby centrum med väl utbyggd service i form av dagligvaruhandel, apotek, bibliotek, Folkets hus, torghandel och restauranger mm.



Parkering intill Rinkebyplan och Visbysvägen till vänster. Planen avses omgestaltas men ingår inte i planområdet

Gator och trafik

Gatunät

Trafiksystemet i Rinkeby är på tidstypiskt 1960-talsmanér trafikseparerat. Gångvägarna leds på broar eller gångtunnlar över respektive under huvudgatorna. Parallellt med Rinkeby Allé löper gångbanor. Rinkeby Allé har idag en svag koppling till närliggande bebyggelse. Bostadsentréerna nås enbart från gårdarna och loftgångshusen vänder ryggen mot gatan. Trafiksepareringen innebär att vägbanan och gångbanorna delvis går i olika nivåer.



Befintlig gångväg utmed Rinkeby Allé med trafikseparerad gångtunnel

Utmed Ulvsundavägen löper ett pendlingsstråk för cykel. Cykelbanan utmed Rinkebysvängen utgör huvudstråk för cykel.

Parkering

Angöring tillåts längs Rinkeby Allé. Markparkering finns utmed den norra delen av Rinkeby Allé intill Rinkebyplan. Längst de enkelriktade kvartersgatorna vid Visby- och Osbyplan finns möjlighet för parkering liksom i de befintliga parkeringsgaragen.



Befintligt parkeringsgarage vid Visbyplan

Gång- och cykeltrafik

I området som helhet finns cykelparkering utomhus på innergårdar och vid gata.

Kollektivtrafik

Ca 100-500 meter från planområdet finns Rinkeby centrum och tunnelbanestation. Buss 540 och 179 trafikerar Rinkebystråket i öster mellan sträckorna Tensta och Sundbybergs station respektive Vällingby och Universitet.

Tillgänglighet

Marken sluttar ca 10 meter i delar av planområdet men förutsättningarna är goda för att tillgodose kraven på tillgänglighet för funktionshindrade.

Störningar och risker

Planområdet förväntas inte utsättas för elektromagnetiskt fält. Transformatorstation finns idag vid korsningen Rinkeby Allé och Hjulstavägen samt vid Vimmerbyplan. Befintliga transformatorstationer ingår inte i planområdet.

Förorenad mark

Miljöförvaltningen har ingen kännedom om markföroreningar.

Luft

Miljö kvalitetsnormen för luft uppnås för planområdet

Buller, vibrationer

Området är utsatt för buller från biltrafik på Ulvsundavägen i öster. Bebyggelsen ska anpassas till gällande riktvärden för buller vid nybyggnation av bostäder för att klara en god ljudmiljö.

Tunnelbanan är förlagd i tunnel under planområdets västra del, vilket kan innebära risk för stomljud. Bostäder ska utformas så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage. Under delar av planområdet finns en bergtunnel för tunnelbana.

Farligt gods

Ulvsundavägen är utpekad som primärled för farligt gods och ligger ca 140 meters avstånd från planerad bebyggelse. Nordost om området går väg E18 som är primär transportled för farligt

gods. Avståndet mellan planerad bebyggelse och E18 är över 300 meter och utreds inte vidare.

Andra identifierade riskobjekt är Rinkebysvängen och intilliggande bensinstation OkQ8 som hanterar bensin, diesel och biogas. Avståndet till bensinstationsområdet och närmaste delen av planområdet är ca 50 meter. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter från väggkant.

Planförslag

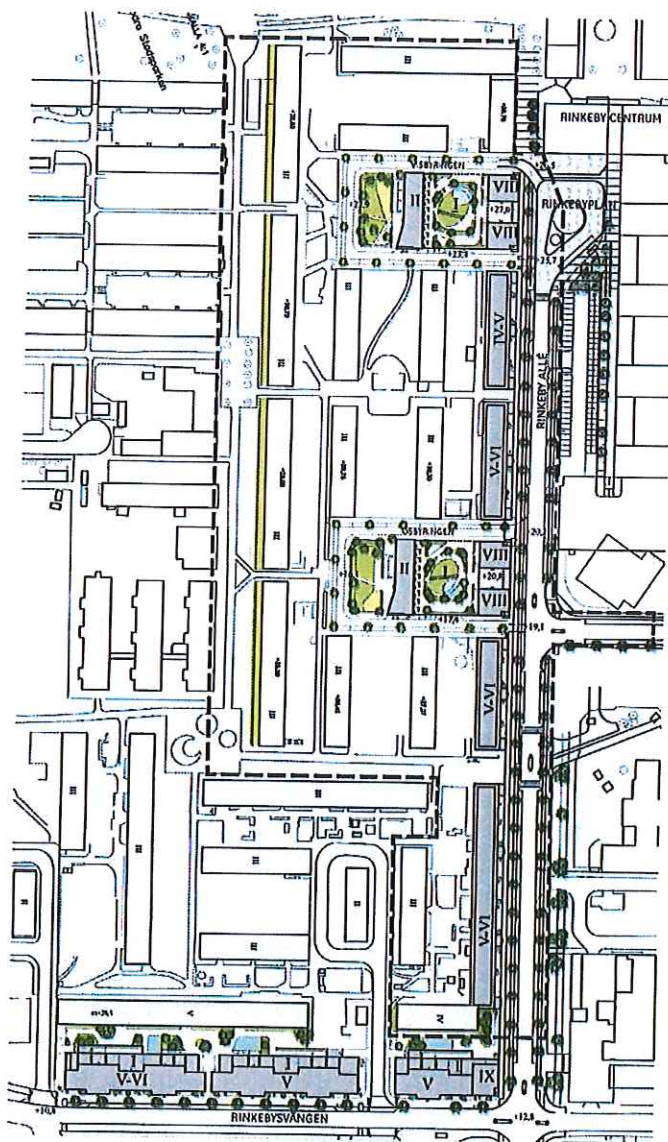
Övergripande – från genomfart till stadsgata

Planförslaget möjliggör en omvandling av Rinkeby Allé från en relativt diffus utformad gata till en mer stadsmässig gata i enlighet med sin nya roll som axel till Stora Ursvik. Förslaget innebär förutom den nya gatan att ca 110 bostäder kan uppföras. I och med att nivåskillnader och odefinierade slänter utjämnas utefter den ca 500 meter långa allégata kan nya entréer tillföras till de befintliga lamellhusen och nya tornhusen om åtta våningar. Entréer ger liv till gatan och tornhusen skapar en rytm i gaturummet. Åttavåningsskalan är etablerad i Rinkeby och relaterar till lamellhusen norr om planområdet inom kv Lillkvarnen och Storkvarnen. Parallellt med föreliggande detaljplanearbete pågår planarbete för ca 100 hyresbostäder (Svenska Bostäder) vid Rinkebysvängen (dnr 2014-04793). I den planen ingår det "femte" tornhuset om nio våningar vid Rinkeby Allé. I hörnan Rinkeby Allé och Hjulstavägen avser Micasa uppföra ett hus för omsorgsboende med närmare 60 lägenheter (dnr 2014-17545). Tillsammans bildar dessa projekt nya urbana väggar läggs den nya axeln mellan Rinkeby centrum och Stora Ursvik i Sundbyberg. Bygandet av bron som kopplar samman de båda kommunerna avses påbörjas under senare delen av 2015. Gatan sänks, gångtunnlarna tas bort och ersätts med traditionella övergångsställen.

Ny bebyggelse

De befintliga loftgångshusen och nya tornhusen får entréer mot gatan, som befolkar gatan. Utmed Rinkeby Allé ordnas mindre förgårdsyta som planteras. Förgården är tänkt som en trivsamt inramning av husen till glädje för den som promenerar längs med gatan. Ytan rymmer också praktiska funktioner som cykelparkering och sittplatser. Befintliga loftgångshus längs gatan föreslås få en påbyggnad i en våning samt ges en byggrätt som möjliggör tilläggsisolering. Påbyggnadsvåningen ger gaturummet stadga. I

tornhusens bottenvåningar föreslås lokaler för centrumändamål, kommersiella lokaler. Vid Osbyringen och Visbyringen placeras nya byggnader för tvättstugor, gemensamhetslokaler och bostäder (ungdomsbostäder/studentbostäder utan parkeringsplats). De får kontakt med parkytorna söder om de befintliga garagen.



Situationsplan för Rinkeby Allé. Förnyelse av Rinkeby Allé är en förutsättning för ett urbant stråk mellan Rinkeby centrum och Stora Ursvik.



Flygperspektiv översikt från nordost.



Flygperspektiv översikt från ost.

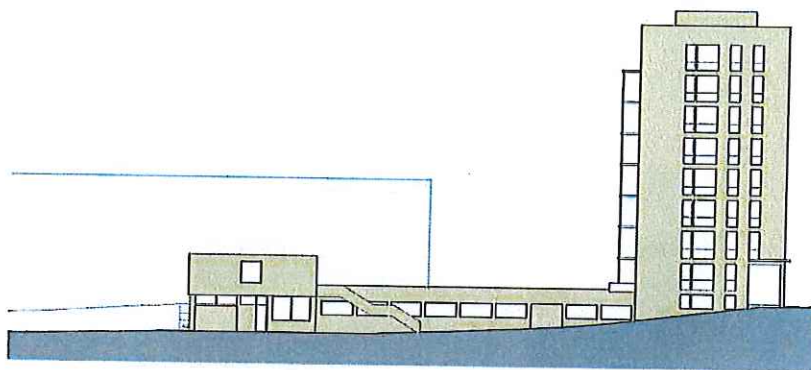
Tornhus

Fem nya bostadhus om åtta till nio våningar i punkthustypologi, så kallade tornhus, kompletterar de befintliga husen utmed Rinkeby Allé. Nio våningshuset är placerat i korsningen Rinkebysvängen - Rinkeby Allé (ingår i detaljplanen för Rinkebysvängen dnr 2014-04793). Åttavåningshusen står parvis vid infarterna till Visbyringen och Osbyringen.

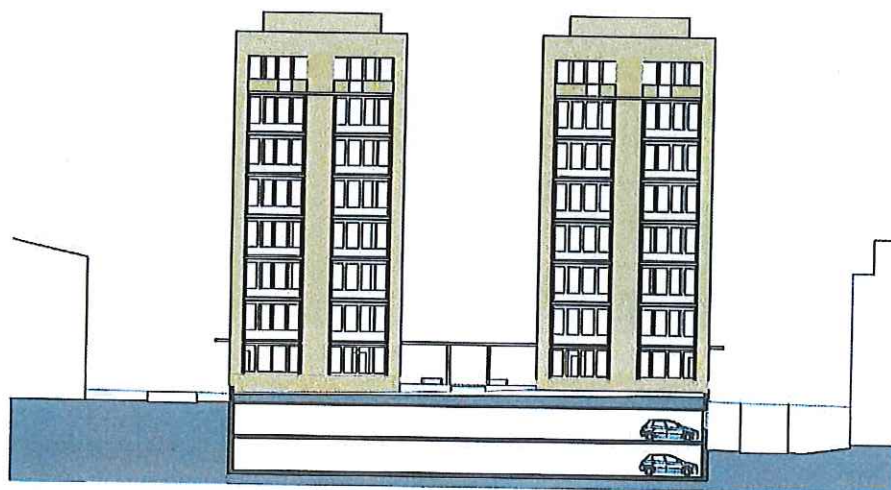
Vid Rinkebyplan och Rinkebysvängen har tornhusen lokaler i gatuplanet. De andra tornhusen har antingen bostäder eller mindre lokaler mot gatan. De parvisa tornhusen kopplas samman med ett skärmtak mot gatan som bildar entré till en gemensam förgård för bostadsentréerna. De rytmiskt placerade tornhusen, ställda

mot de horisontella fyra till fem våningar höga befintliga lamellhusen, tillför en vertikal dynamik åt stadsrummet. Åttavånings-skalan är etablerad i Rinkeby genom bland andra lamellhusen norr om planområdet inom kv Lillkvarnen och Storkvarnen

Fasaderna är enkelt hållna med slät puts i kulör samstämd med befintliga hus. Balkongerna är samlade in mot gårdarna mot söder. Tornhusen ramar in de befintliga garagen tillsammans med låga längor på garagens södra sidor.



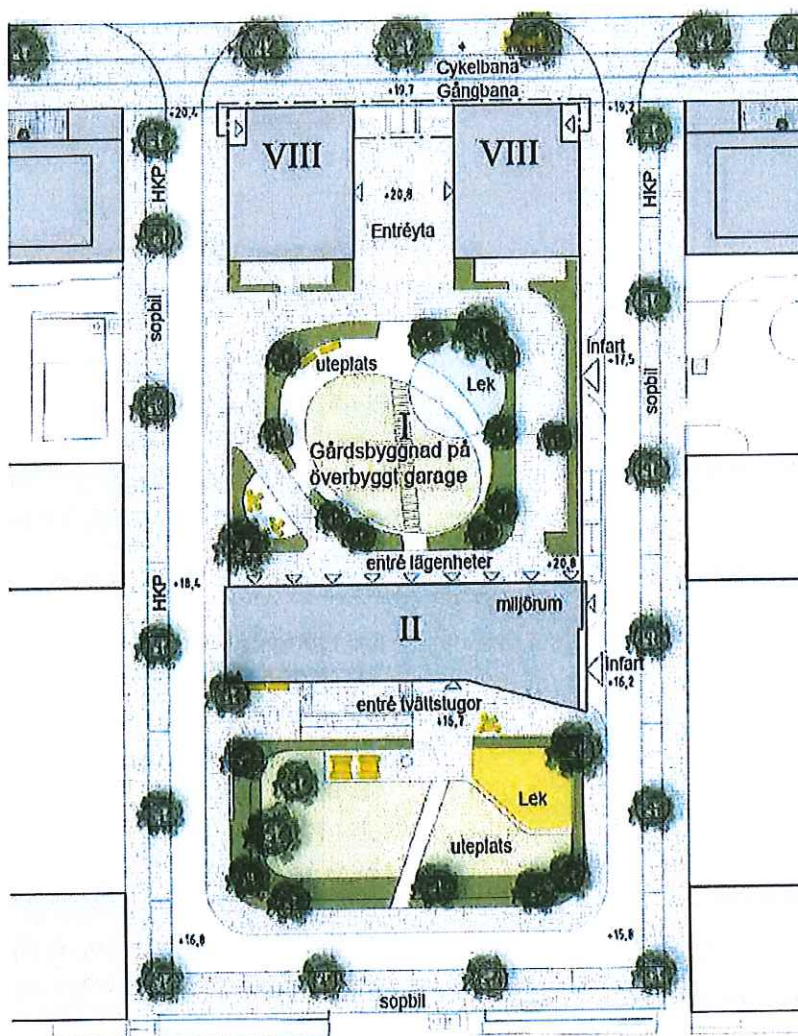
Visbyringen, fasad mot öst.



Tvärsektion genom garage.

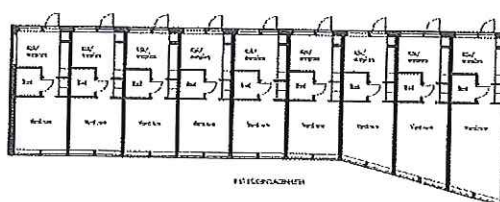
Visbyringen och Osbyringen

Visbyringen och Osbyringen planeras som en enkelriktade gator med separata infarter och utfarter mot Rinkeby Allé. Parkering tillåts längst med gatorna, som planläggs som kvartersmark. Garagen överbyggs med planterbart bjälklag, vilket ger förutsättningar för att del av gården kan användas som gårdsyta för de nya bostäderna.

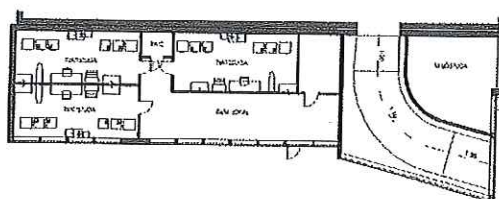


Visbyringen. Planupplägget är i princip densamma för Osbyringen.

De låga längorna på garagens södra sida innehåller publika lokaler i markplanet mot park och lektyor. Där finns tvättstugor i kombination med gemensamhetslokaler för spontana möten i vardagen. I det övre planet finns bostäder (ungdoms/ studentbostäder) med entré från gården som delas med tornhusen.



ÖVRE PLAN



NEDRE PLAN

Planlösning för student/ungdomsbostäder (överst) och tvättstuga/gemensamhetslokal saamt garageinfart (nedre).

I Osbyringens tornhus bottenvåningar och i befintlig bebyggelse som vetter mot Rinkeby Allé får centrumändamål inrymmas (med handel, föreningslokal, kontor, service och småföretagande). Verksamheten får inte vara störande för boende och omgivningen. I Visbyringens tornhus bottenvåningar ska lokaler inrymmas

Loftgångshus utmed Rinkeby Allé (befintliga hus)

De befintliga loftgångshusen vid Rinkeby Allé kompletteras med nya trapphusentréer så att bostäderna kan nås både från gård och gata. Gatuentréerna placeras i tre meter djupa låga utbyggnader i ett plan. På gavlarna kompletteras husen med liknande volymer i ett till två plan, som innehåller bostadsrum eller lokaler. Tillbyggnaderna för in en lägre, skala i gaturummet och medför att bottenvåningarna öppnas upp mot gatan. Det bildas förgårdar mellan tillbyggnaderna som ramas in av enkla smidesstaket. Ytan planteras med mindre träd och klätterväxter utmed fasaden.

På taken kompletteras loftgångshusen med en bostadsvåning som är indragen 1,5 meter från fasad. Tillbyggnaderna hålls i samma kulör som det övriga huset. Även fronterna på loftgångarna får samma kulör för att hålla samman fasaderna till en helhet.



Fasader mot Rinkeby Allé. Övre ill visar östra delen av gatan och nedre den västra delen upp mot Rinkebyplan.

Park och vattenområden

Park

Område betecknat med park i detaljplanen är yta som ska kunna innehålla såväl plantering och grönytor. Träd längs med Rinkeby Allé regleras inte i detaljplanen, men trädallén avses återskapas i förnyelsen av Rinkeby Allé. Den befintliga allén ersätts med en växande trädrad som bättre kan anpassas till den nya bebyggelsen.

Gator och trafik

Utgångspunkten för planarbetet är att Rinkeby Allé får en utvidgad betydelse genom den framtida kopplingen via en ny bro till Stora Ursvik i Sundbyberg. När ett starkare stråk skapas mellan Rinkeby centrum och tvärbananetorget i Stora Ursvik finns förutsättningar att utveckla Rinkeby Allé till en mer stadslig, aktiv och attraktiv gata. Gatubreddens anpassas för bussframkomlighet och kantstensparkering. Längs gatan föreslås nya trottoarer och dubbelsidiga rader med träd. Trädens genomgående växtbädd utgör också en fördröjningszon för dagvattnet. En dubbelriktad cykelbana förläggs längs allégatans södra sida.

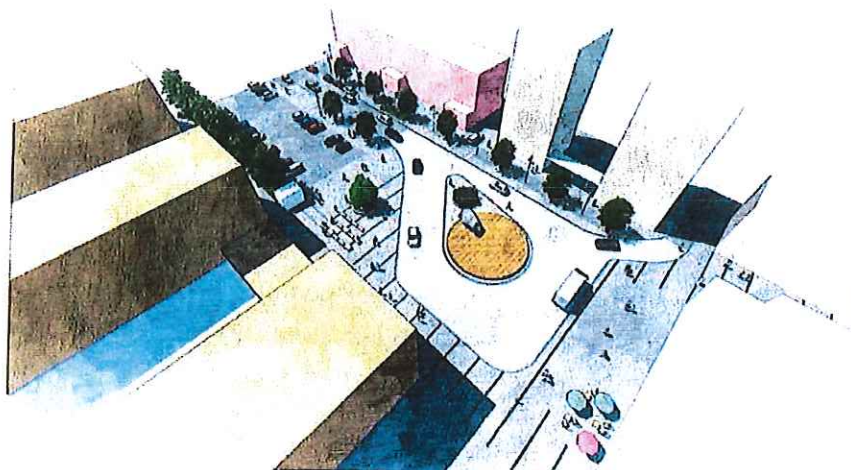
För att entréer och gångbana ska kunna mötas på samma nivå sänks Rinkeby Allé delvis. Därmed ersätts två gångtunnlar under gatan med övergångsställen. En av gångtunnlarna är belägen under Hjulstavägen i Norra Rinkebygångens förlängning och den andra under Rinkeby Allé strax öster om korsningen med Hjulstavägen. Gatan föreslås hastighets begränsas till 30 km/h.

Rinkebyplan

Rinkeby Allé mynnar vid Rinkebyplan och Rinkeby centrum. De avslutande ca 50 meter anpassas allén mot Rinkebyplan med en ny cirkulationsplats. Befintliga funktioner bibehålls till centrumets last- och angöringszoner och angöring för eventuell framtida busshållsplats. Befintlig markparkering söder om Rinkebyplan avses utvidgas för att kompensera de parkeringsplatser som utgår vid Rinkebyplan.



Rinkebyplan med flyttad parkering till ytparkeringen öster om platsen.



Rinkebyplan med ny utformning och möjlighet till busshållplats

Biltrafik

Parkering och angöring ordnas som kantstensparkering. Det bidrar till att göra gaturummet mer befolkat och tryggt över dygnet. Till detta kommer ett parkeringsplatser i nya garage utmed Rinkebysvängen (ersätter befintligt parkeringsdäck, ingår i detaljplanen för Rinkebysvängen dnr 2014-04793). De är inbyggda i de nya bostadshusen. Garagen vid Visbyringen och Osbyringen finns kvar med parkering i de två nedre planen. De övre planen



omvandlas till gröna bostadsgårdar. Nya tornhus ramar in garagen som därför knappt blir märkbara i den yttre miljön. Då området har mycket god tillgång till kollektivtrafik planeras området utifrån parkeringsnorm ca 0,40 bilar per lägenhet.



Rinkeby Allé vid Rinkebyplan med gång- och cykelbana, alléträd och angöring.

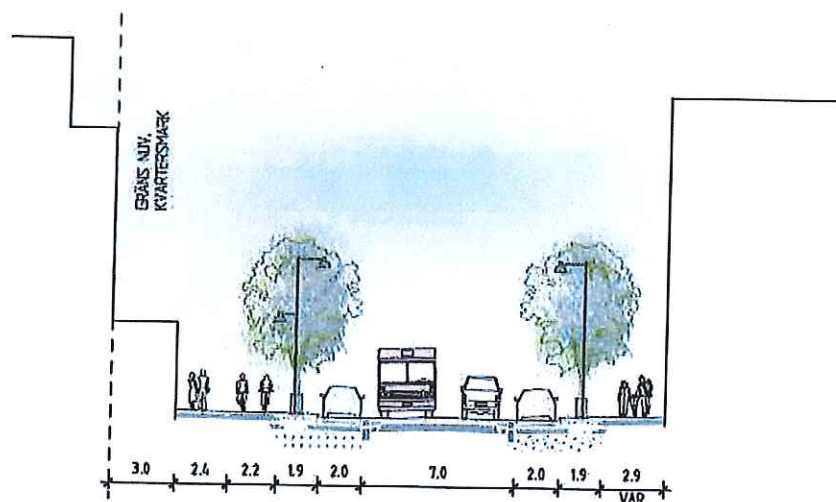


Gatuperspektiv Rinkeby Allé. Tornhus, påbyggnader på loftgångshus, nya entréer mot gatan och handel i delar av bottenplan ger gatan liv och variation.

Gång- och cykeltrafik

Längs södra sidan av Rinkeby Allé planeras ett dubbelriktat cykelstråk Enligt Stockholms stads cykelparkeringsnorm ska 2.5-4

cykelparkeringsplatser möjliggörs per lägenhet. För planområdet betyder det ca 300 cykelparkeringsplatser anordnas i bl a garageplan och i anslutning till entréer till bostäder, kontor och butiker (det finns cykelrum för befintliga lägenheter, nya måste byggas för tillkommande lägenheter). För boende anordnas cykelparkeringar på kvartersmark. Mellan alléträden förekommer viss offentlig cykelparkering. Generellt är bil och cykelinnehavet lägre i stadsdelarna på södra Järva jämfört med staden i övrigt.



Gatusektion för Rinkeby Allé

Kollektivtrafik

Planområdet är väl beläget i förhållandet till tunnelbanan i Rinkeby centrum. Kollektivtrafikförsörjningen ökar ytterligare när den planerade snabbspårvägen börjar trafikera Stora Ursvik kring 2020. Rinkeby Allé är förprojekterad med avseende på framkomlighet för framtida busstrafik via kopplingen till Stora Ursvik. Tunneln för tunnelbanan som berör delar av planområdet skyddas genom bestämmelse om lägsta schaktnivå.



Illustration bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik. (Stockholms stad).

Tillgänglighet

Tillkommande ytor och främst den nya gatuutformningen ska utformas enligt riktlinjer för tillgänglighet enligt Boverkets Byggregler, BBR. Befintliga entréer kompletteras med nya entréer även mot Rinkeby Allé.

Hjulstavägens södra del påverkas av Rinkeby Allés nya höjdsättning. Denna del sänks så att en ny gatumiljö skapas med möjlighet till kompetterande bebyggelse (Micasa omsorgsboende ca 60 lgh dnr 2014-17545) längs gatan. Gatusänkningen innebär att en gångtunnel utgår. Även en gångtunnel under Rinkeby Allé utgår.

Teknisk försörjning**Vattenförsörjning, spillvatten**

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

El/Tele

Områdets tekniska försörjning är utbyggd och föreslagen bebyggelse ansluts till befintlig el- och teleledning. Transformatorstation finns vid korsningen Rinkeby Allé och Hjulstavägen och vid Vimmerbyplan.

Energiförsörjning

De nya bostadshusen kommer ansluta till det befintliga fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

Befintliga miljöhus rivs och ersätts med nya miljörum för tvättstuga och sophantering vid Visbyplan och Osbyplan. Miljörummen ligger tillgängliga från gatan vid garageporten. Vid Visby och Osbyplan finns idag sopkasuner (underjordiska behållare) som fortsättningsvis ska användas.

Räddningstjänst

Brandförsvarets krav uppfylls med husets nuvarande utseende och kommande markplanering.

Gestaltungsprinciper

Ambitionen är att förnya och komplettera miljön med en arkitektur som har släktskap med de befintliga husen, men med en mer varierad utformning. Målsättningen är att omvandlingen skall resultera i att de befintliga kvaliteterna tas till vara och kompletteras med nya. Tornhusens höjd regleras till åtta våningar, befintliga lamellhus får byggas på med en indragen våning och entrébyggnader möjliggörs i ett våningsplan. Åttavåningsskalan är etablerad i Rinkeby genom bland andra lamellhusen norr om planområdet inom kv Lillkvarnen och Storkvarnen Färgsättning- en är inriktad på att väva samman påbyggnaderna, loftgångarnas fronter och huset i övrigt till en sammanhållen enhet.

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. Utöver husen med sina entréer och lokaler mot gatan, bidrar ny växtlighet, belysta sittplatser och tydliga gång- och cykelvägar till ett mer upplevelserikt gaturum. Genom att husen förankras i gatan skapas ett mer harmoniskt gaturum. De splittrande faktorerna med hus, gator och gångbanor i olika nivåer jämnas ut.

Uteplatser i marknivå längs husens sträckning mot Knutbygången bidrar till en mer händelserik miljö längs gångstråket. Den begränsade utökningen av fastigheten bedöms inte i någon nämnvärd utsträckning inkräkta på allmän mark. Vidgade gångbanor avses bli gatans naturliga mötesplatser.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010:900) 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.

Naturmiljö

Den mark som tas i anspråk för ny bebyggelse är i huvudsak redan bebyggd mark. Rinkeby Allé kommer fortsatt vara en allé-gata. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Dagvatten

Stockholms stad är huvudman för dagvattennätet. Dagvattnet ska omhändertas enligt Stockholms stads dagvattenstrategi. Eventuella markföroreningar hanteras i enlighet med miljöbalken

De förändringar som planeras inom planområdet bedöms inte påverka dimensionerande dagvattenflöden eftersom nya byggnader planeras på mark som idag redan är hårdjord. Föreslagen dagvattenhantering kommer därmed fungera som ett komplement till befintlig dagvattenhantering och bidra till att systemet klarar högre flöden.

Inom kvartersmark bör direkt avledning till ledningsnät undvikas så lång som möjligt för att istället fördröjas på kvartersmark. Längs med Rinkeby Allé föreslås fördröjning i gatuträdens växtbäddar. Dessa skelettjordar sammanlänkas med dräneringsledningar och har bräddmöjligheter till det allmänna ledningsnätet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Råstasjöns tillrinningsområde. Råstasjön står i förbindelse med Brunnsviken som är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs 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 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³ (dygnsvärde). Halten av kvävedioxid är 24-36 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³ (dygnsvärde). Bedömningen är att föresla-

gen byggnation på platsen inte kommer att medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids inom planområdet.

Stadsbild

Planförslaget innebär tillsammans med andra pågående stadsplaneförändringar en tydlig förnyelse av stadsbilden i denna del av Rinkeby. Tornhusen får ett visuellt framträdande position som understryker Rinkeby Allés nya betydelse som huvudaxel mellan Rinkeby centrum och Stora Ursvik i Sundbyberg. Byggnaderna skapar en ny entrésida som bidrar till att levandegöra gatan med större uppsikt, orienterbarhet och upplevd trygghet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet ligger inom ett område med bebyggelse av positiv betydelse och/eller visst kulturhistoriskt värde (av stadsmuseet gulklassad – lägsta klassificeringsgraden). Genom en ökad detaljeringsgrad på gatunivå med bl a nya entréer, en del butiker och angöring tillförs nya urbana värden. En ökad stadsmässighet skapas, vilket stadsplanerna eftersträvar när Rinkeby planerades på 1960-talet. Att lägga alla gatufunktioner i en enhetlig nivå skapar ett mer harmoniskt, upplevelserikt och tillgängligt gaturum. De måttligt höga tornen – åttavåningsskalan är förankrad i Rinkeby genom befintliga byggnader norr om planområdet - speglar Rinkeby Allés nya roll samtidigt som de genom kontrastverkan tydliggör Rinkebys horisontala stadsbyggnad.

Störningar och risker

Buller och vibration

Enligt genomförd bullerutredning 2015 är det främst fasaderna mot Rinkebysvängen som får ekvivalent och maximala ljudnivåer som överstiger riktvärdena (hanteras i särskild detaljplan för Rinkebysvängen).

Tunnelbanan går under planområdets västra del, vilket kan innebära risk för stomljud. Bostäder ska utformas så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage. Detta gäller även eventuella vibrationer som tunnelbanan kan ge upphov till. Planen ska säkerställa att eventuella vibrationer från tågpassage i de nya bostäderna inte överstiger 0,3 mm/sek i bostad.

Genomförd riskutredning anger att inga åtgärder krävs till följd av Ulvsundavägen då risken är tolerabel. Avståndet från Ulvsundavägen med farliga godstransporter till närmaste del av planområdet är ca 140 meter. Länsstyrelsen rekommenderade avstånd till tät kontorsbebyggelse 40 meter.

Ingen större påverkan på ljusförhållanden och lokalklimat väntas.

En barnkonsekvensanalys för Rinkeby har tagits fram inom ramen för Järvalyftet, hösten 2012. Resultatet visade att Rinkebys trafikseparering är positiv 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 med tillkommande bebyggelse och entréer och blir mer aktiv utan nivåskillnader och avbrott. Underjordiska tunnlar ersätts med övergångsställen. Ett säkert och utvecklat gång- och cykelnät stärks och byggs ut med förslagna förändringar av Rinkeby Allé. Tillåten hastighet sänks till 30km/h. Nya lekplatser möjliggörs på kvartersmark.

Borttagandet av två gångtunnlar för att möjliggöra förnyelsen av Rinkeby Allé kan emellertid ge viss försämring för ej trafikvana barn. Eftersom större delen av planområdet är beläget söder om Rinkeby Allé så kan t ex målpunkten Rinkeby centrum fortsatt nås helt trafikseparerat. I samband med samråd och remissbehandling av strukturplanen för Rinkeby Allé framkom inga negativa synpunkter från allmänheten på borttagandet av gångtunnlarna.

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 kvartersmark samt anslutning 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 de befintliga detaljplanerna Dp 6760, 6776, 7134, 7211, 88118 och 2011-15423 upphör att gälla inom planområdet. Dp 7211 upphör i sin helhet.

Fastighetsrättsliga frågor**Fastigheter och ägoförhållanden**

Planområdet omfattar hela fastigheterna Kvarndammen 1, 2, 4, Kvarnfallet 2 och Kvarnögat 2 samt del av fastigheterna Kvarnseglet 5 och Akalla 4:1. Kvarndammen 1, 2 och 4 ägs av AB Svenska Bostäder. Övriga fastigheter ägs av Stockholms kommun. Kvarnseglet 5, Kvarnfallet 2 och Kvarnögat 2 är upplåtna med tomträtt till AB Svenska Bostäder.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, verksamhetslokaler, centrumändamål, parkering under mark och spårtrafik i tunnel inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges fordons-, gång- och cykeltrafik respektive anlagd park.

Fastighetsbildning

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

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov.

Område utlagt som kvartersmark (bostäder, verksamhetslokaler centrumändamål, gata, parkering under mark och spårtrafik i tunnel) ska utgöra flera separata fastigheter, som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som kvartersmark med användning bostäder re-

spektive garage för närboende i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från allmän plats (gatumark, parkmark respektive lokalgata) till kvartersmark (bostäder, verksamhetslokaler centrumändamål, parkering under mark och spårtrafik i tunnel).

Områden utlagda som allmän platsmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som allmän platsmark med användning gatumark, lokalgata respektive parkmark i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från kvartersmark (garage för närboende) till allmän platsmark (fordons-, gång- och cykeltrafik).

Område utlagt som allmän platsmark (fordons-, gång- och cykeltrafik respektive anlagd park) ska ingå i av Stockholm stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheterna Kvarnfallet 2 och Kvarnögat 2 som är utlagda som allmän platsmark (fordons-, gång- och cykeltrafik).

Rättigheter

Inom planområdet är ett flertal avtalsrättigheter lokaliserade, bland annat för spårområde, avloppsledningar och fjärrvärmeledningar. Rättigheterna fortsätter att gälla oförändrat, har fortsatt planstöd och påverkas inte av planens genomförande.

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.

Ekonomiska frågor

Stadens 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.

Gatukostnader

Exploateringen medför kostnader för staden för ombyggnad av gatan inklusive ledningsflyttar. I övrigt väntas utgifter för kommunala anläggningar uppstå eftersom all infrastruktur finns i området.

Tekniska frågor

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, el och tele finns framdraget till området. Ombyggnader som påverkar anslutningar till kommunala eller andra ledningsnät svarar byggherren för inom fastigheten.

Dagvatten

Stockholms stad är huvudman för dagvattennätet. Dagvatten ska omhändertas enligt Stockholms stads dagvattenstrategi och principen lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Eventuella markföroreningar hanteras i enlighet med miljöbalken.

Genomförandetid

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

PLANBESTÄMMELSER

Öljands gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Bestämmelse utan beteckning gäller inom hela planområdet.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Gränsbeteckningar

- | | |
|-------|-----------------------|
| _____ | Gräns för planområdet |
| _____ | Användningsgräns |
| _____ | Egenskapsgräns |
| _____ | Utgående gräns |

Användning av mark

- | | |
|------------------|--|
| Allmänna platser | |
| GATA | |
| PARK | |
- Fordons-, gång- och cykeltrafik
Park

Kvartermark

- | | |
|------|---|
| UIC1 | Centrumändamål får anordnas i byggnadens i
bottnenvåning mot Rinkaby Allé. |
| UIC2 | Centrumändamål ska anordnas i bottnenvåning.
Parkerings under mark. |

Utbildning av allmänna

- 0.0 Företagets höjd över notplanen.

Begränsning av markens bebyggande

- Marken får endast förses med förbild med en högsta totalhöjd av 3,5 meter.

u Markon aka v

- Markon ska vara tillgänglig för sällan tunnel.

Placering, utformning, utförande

- Högsta totalhöjd i meter över nollplanet
Översta våningen ska vara indragen 1,5 meter från
fasad och 3,0 meter vid byggnadens gaveländ.
Skärmtak får anordnas mellan husen.

Fosfor ska utlösas i p

- Byggnadsteknik**

Principles

- Trafikbuller**
Beståder ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå

(Muller) Muller

- Beständerna ska utformas så att stamfjäd i böningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tillpassning.

- Administrativa bestämmelser
Genomförandebilden slutar 5 år efter det att planen har
vunnit laga kraft.

ILLUSTRATIONER

- | | |
|--------------|---------------|
| Illustration | Illustrations |
| (-0.0) | Illustrations |
| ○○○○○ | Illustrations |
| 2 van | Illustrations |

- UPPLYSNINGAR**
Planen består av:
- plankarta med bestämmelser

Till planen här:

Fluorinated polyimides

SYNOPSIS

Environ Biol Fish (2015) 98:1139–1150

Detaljer för

1
2
3
4
5
6
7

kv kvartallet m.11
i stadsdelen Rinkeby i Stockholm

Stockholms stadsbyggnadsnämnd

Planzveelningen
2015-11-23

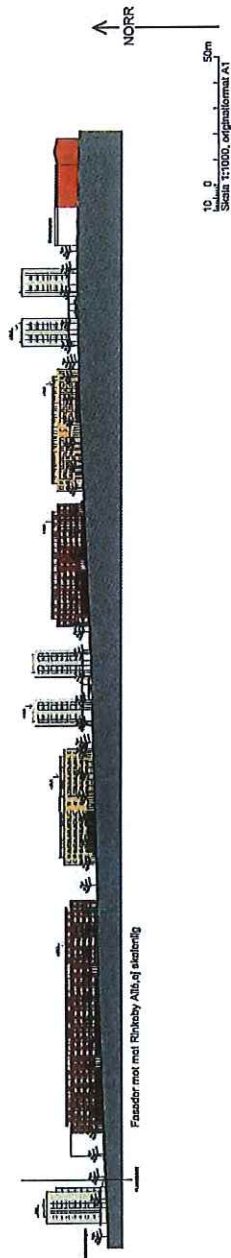
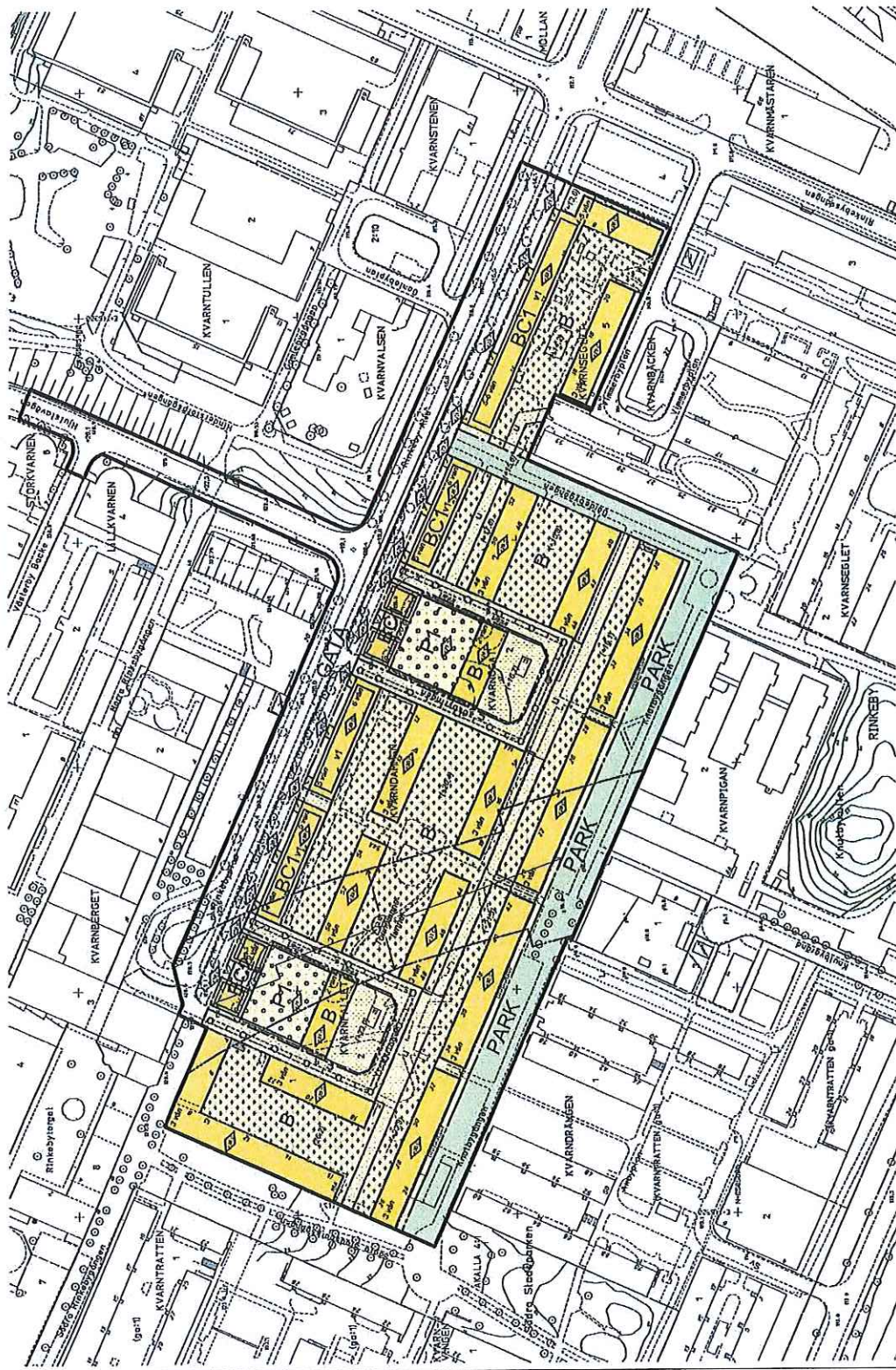
Monten Jonsson Västlund

Plancherel

Godkänd av SEN

Laga kraft

07-08-2019 09:00



СВИДЕТЕЛЬСТВО

- [illegible]

