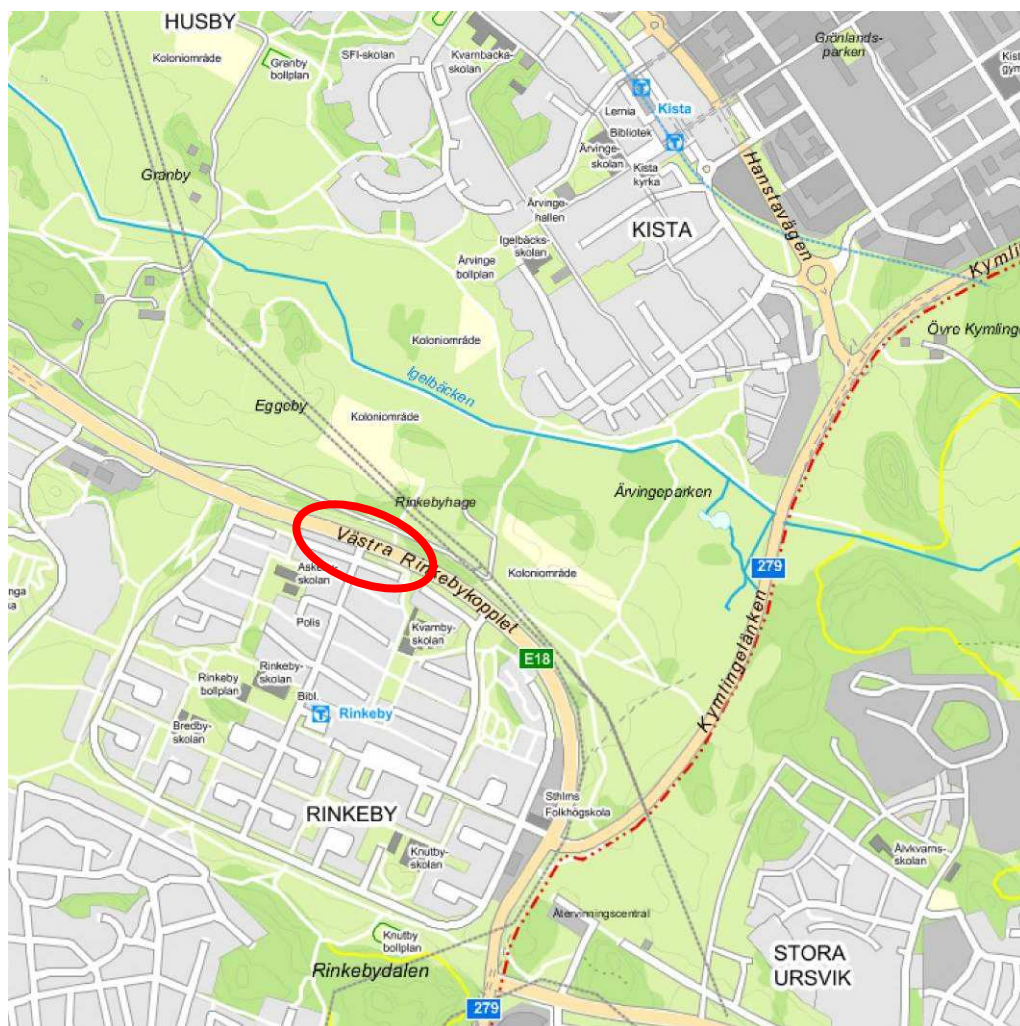


Laga kraft 2013-12-04

Planbeskrivning

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



Bilagor:
 Genomförandebeskrivning
 Plankarta
 Gestaltningsprogram
 Miljöutredning

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	3
Förutsättningar	6
Planförslag	8
Konsekvenser	17
Preliminär tidplan	22

Sammanfattning

Överdäckningen av E18 vid Rinkeby ingår i ett större sammanhang. Tre spännande stadsbyggnadsprojekt är aktuella i Rinkeby. Två förstärkta axlar är under planering. Det ena är Rinkeby Allé där en strukturplan f n remissbehandlas. I den föreslås ett stråk som förenar Rinkeby med Stora Ursvik via en bro över E18. Därmed får Rinkeby för första gången i sin 40-åriga historia en direkt koppling till en annan stadsdel. Den andra axeln är Rinkebystråket med byggstart 2013. Nya Rinkebystråket som är unik i sitt slag, kommer att skapa ett promenadstråk från Rinkeby centrum mot Järvafältet. Gatan omvandlas från fordonsanpassad gata till ett affärsstråk med butiker och gångbanor. Stråket mynnar i föreliggande planområde, *Rinkebyterrassen*. Där planeras ca 350 bostäder samt lokaler genom en ca 300 m lång överdäckning av E18. Med överdäckningen bryts motorledens barriär och en brygga skapas från stadsdelen över till fältet och Kista. Dagens storskaliga stadsfront mot landskapet bryts och en ny port till Rinkeby skapas. Från Rinkebyterrassen leder sedan ett förstärkt gång- och cykelstråk över Järvafältet till Kista.

Planförslaget innebär att tolv flerbostadshus, genom byggherren ByggVesta, placeras längs båda sidorna av E18:s tunneltak. På tunneltaket förläggs parkliknande gårdar. I förlängningen av Rinkebystråket delas gårdarna av en offentlig plats med direkt kontakt till Järvafältet. En spektakulär utsiktsplats utnyttjar nivåskillnaderna och en pendente (lutande väg) ned till fältet föreslås. Ett högre hus annonserar den nya entrén till stadsdelen. Det 16 våningar höga huset är högre än de formellt ej införda bestämmelserna angående hindersbegränsning kring Bromma flygplats. 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. Bebyggelsens disposition speglar nödvändig riskhänsyn (låg sannolikhet) p.g.a. E18:s farligt godstransporter. Byggherrens avsikt är att uppföra lika stora andelar hyresrätter som bostadsrätter. Mot Hjulstavägen respektive vid de centrala torgen ska möjligheter finnas att inrymma lokaler i bottenvåningen. Läget för Rinkebyterrassen är bästa tänkbara med utsikt över Järvafältets vackra kulturlandskap. Nya boendekvaliteter tillförs stadsdelen vilket kan ge möjligheter till boendekarriär i området och locka till nyinflyttning.

Miljöbedömning

Vid samråd år 2008 rekommenderade Länsstyrelsen att en miljöbedömning skulle tas fram då detaljplanens genomförande kunde antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 §. Motivet rörde påverkan på skyddade områden, Igelbäckens kulturresevat. Stadsbyggnadskontoret anser inte att planens genomförande medför en betydande miljöpåverkan och att väsentliga miljöaspekter kan hanteras inom ramen för planarbetet. En miljöutredning har upprättats och medföljer planen.

Inledning

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljöutredning samt gestaltungsprogram.

Utredningar och formalia

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Risikanalys – Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby* (Faveo, 2011-05-10 rev 2011-06-14)
- *PM Förtydliganden kring riskbedömning Rinkeby* (Faveo, 2012-04-25)
- *Dagvattenutredning* (Sweco, 2012-10-01)
- *Bullerutredning* (Åkerlöf Hallin Akustik, 2012-11-09)
- *Partikelutredning (SLB-analys, oktober 2012)*
- *Ledningsutredning* (WSP, 2012-11-01)
- *Geoteknisk utlåtande (Exploateringskontoret, 2012-11-08)*

Plan- och bygglagen 1987:10 ersattes den 2 maj 2011 av Plan- och bygglagen 2010:900. Detaljplanen för Rinkebyterrassen (del av Akalla 4:1,1 m.fl.) påbörjades 2008 och upprättas därför enligt Plan- och bygglagen, PBL 1987:10.

Medverkande

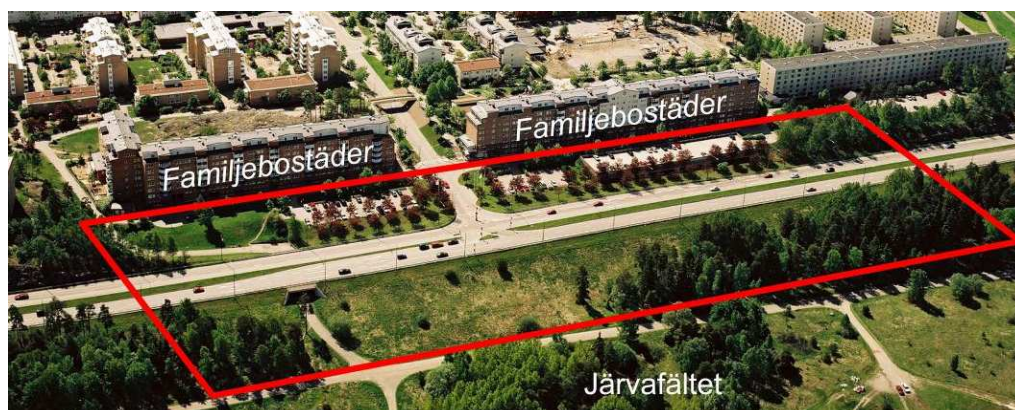
Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Peter Lundevall i samarbete med plankonsulterna Per Jacobsson och Annica Fagerberg på Tengbomgruppen AB. Illustrationer samt ritningsunderlag är framtaget av Kirsh+Dereka Arkitekter och Sweco Architects. Byggherre är ByggVesta.

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse vid överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby, Rinkebyterrassen, samt möjliggöra en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista.

Läge, areal

Planområdet är beläget direkt norr om Rinkeby, i förlängningen av Rinkebystråket, och omfattar cirka 4,2 ha. Området gränsar i söder till Familjebostäders hyreshus och omfattar överdäckningen av E18 (uppförs f n), samt en slänt mot Järvafältet (ej inom kulturresevatet) och del av gamla E18/Hjulstavägen.



Planområdets läge i förlängningen av Rinkebystråket

Markägoförhållanden

Markområdet innefattar del av Akalla 4:1,1 och Kvarnhuset 1 (i Stavbygränds förlängning), samt Kvarnlaven 1 och Stubbekvarnen 1. Samtliga fastigheter ägs av Stockholm stad, men Kvarnhuset 1, Kvarnlaven 1 och Stubbekvarnen 1 upplåts med tomträtt till Familjebostäder.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Ombyggnad av E18 omnämns som en kapacitetshöjande åtgärd på infarterna till Stockholm som även har betydelse för bostadsbyggandet i regionen.

Översiktsplan

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm beskriver fyra stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt. Strategi tre handlar om att koppla samman stadens delar genom att bland annat, minska barriärer och miljöstörning från trafik, skapa god tillgänglighet till grönområden, samt skapa nya kopplingar över vägar och spår. Planerna på bostadsbebyggelse på överdäckningar över E18 Rinkeby framhävs som exempel på detta.

Vision Järva 2030 - Järvalyftet

Järvalyftet är benämningen på Stockholms stads långsiktiga satsning på stadsdelarna kring Järvafältet. Överdäckning av delar av nya E18, som finansieras av staden, är en del av Järvalyftet. Visionsdokumentet för Järva 2030, som godkändes av kommunfullmäktige i april 2009, beskriver nio utvecklingsteman som kan tillämpas i olika utsträckning inom olika delar av Järva:

- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Länka samman stadsdelar
- Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta
- Utveckla de centrala stråken
- Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse
- Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta
- Gör gångvägnätet tydligare
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet

Rinkebyterrassen kan bidra till att förstärka områdets identitet. Bebyggelsen vid överdäckningen är även ett bra exempel på att bygga i strategiska lägen. Planen för Rinkebyterrassen skapar tillsammans med den 2012 antagna planen för Rinkebystråket ett centralt stråk genom Rinkeby och vidare ut till Järvafältet och Kista. Planförslaget berör således även temana ”Utveckla de centrala stråken” och ”länka samman stadsdelar”

Detaljplan

För del av E18 och överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby gäller Dp 1999-08897-54 som vann laga kraft 2006. Genomförandetiden för planen är 15 år. Aktuell plan föreslås ersätta delar av gällande planer istället för att utgöra ett tillägg till E18-planen, Dp 1999-08897-54. Motivet till detaljplanen för nya E18 var främst ökad trafikkapacitet och trafiksäkerhet mellan Hjulsta och Kista. Överdäckningarnas längd och läge utgår från ventilationsteknik, kostnader, topografiska förutsättningar och trafikledens geometri. I detaljplanen regleras

endast byggrätten för bjälklaget närmast ovanför körbanan. Framtida bebyggelse på däckan omnämns i planbeskrivningen, men ska tillsammans med tillkommande bjälklag hanteras i särskild plan.

Gamla E18, inrymmande två av körfälten närmast Rinkeby, bildar i planen en lokal huvudgata - Hjulstavägen. Till följd av en utökad riskbild där bebyggelse, av länsstyrelsen, inte längre accepteras direkt ovan tunneltaket, föreslås i jämförelse med startpromemorian ett nytt planupplägg. Hjulstavägen föreslås i föreliggande planförslag flyttas söderut, närmare Familjebostädernas hus. Därmed möjliggörs plats för bebyggelse på var sida om överdäckningen. Detta innebär att detaljplanen för bebyggelsen vid överdäckningen innefattar ett större område än vad som tidigare var tänkt. Omgivande detaljplaner som påverkas är del av detaljplan Pl 6699, Pl 6776 och Dp 8476, innefattande mark för gata, garage (ersätts av markparkering), park, allmänt ändamål och i mindre omfattning prickmark med bostadsändamål.

Markanvisning

Dåvarande marknämnden anvisade i december 2006 mark på överdäckningen vid Rinkeby till ByggVesta AB för två år. Med hänsyn till att byggstart kan ske tidigast 2014 förlängdes markanvisningen år 2009 med sex år.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal tecknades 2007 mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm, nu Trafikverket, för ombyggnad av E18. I avtalet står dels vilka förutsättningar som ska gälla för dimensionering av överdäckningarna och dels att Stockholms stad förbinder sig att i arbetet med detaljplaner för bebyggelse ovanpå överdäckningarna verka för att vissa restriktioner tillämpas. Bebyggelse tillåts bl a inte placeras närmare än 25 meter från tunnelmynningen.

Riksintresse

Bromma flygplats är av riksintresse för luftfarten. Planområdet berörs av hinderbegränsande ytor kring flygplatsen vilket innebär reglering av högsta tillåtna höjd för byggnader. Rinkebyterrassen ligger i utkanten av den horisontella hinderytan med en hinderbegränsande höjd på +59,0 (RH00). Stockholms stadsbyggnadskontor har till Bromma flygplats – Swedavia, överlämnat en inventering av höga byggnader och projekt till underlag för en flyghinderanalys utförd av Luftfartsverket. Flygplatsen har i egenskap av sakägare och utpekat riksintresse granskat flyghinderanalysen och tillstyrker enligt utlåtande 2013-03-27 Rinkebyterrassens i detaljplanen angivna höga hus om 80.0 m ö h.

Del av planområdet som innefattar E18 ingår i riksintresseområdet för vägar.

Kulturresevat Igelbäcken

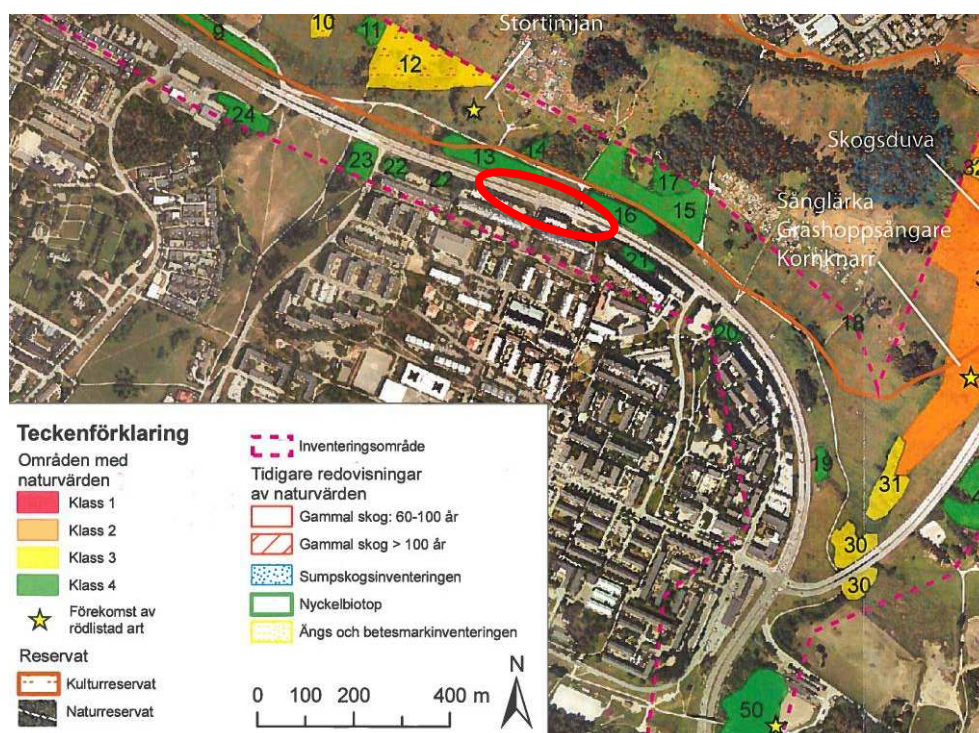
I juni 2006 förklarade kommunfullmäktige i Stockholm stad Järva friområde, del av regionens längsta grönkil, som kulturresevat. Syftet med resevatet är att bevara ett rikt kulturlandskap med stort värde för friluftslivet och med en nyckelfunktion i den regionala grönstrukturen för Stockholms biologiska mångfald. I föreskrifterna för resevatet framgår att en ombyggnad av E18 med följdåtgärder som t.ex. omlagd trafik under byggtiden, byggande av vägsränor, dagvattenanläggningar m.m. tillåts. Ingen bebyggelse som inkräktar på kulturresevatet föreslås i planen för Rinkebyterrassen. Endast en kortare sträcka av

en gångväg som förbinder Rinkebyterrassen med Järvafältet hamnar inom kultureservatet. Parallellt med detaljplanen för Rinkebyterrassen pågår en utredning om förstärkt gång- och cykelstråk över Järvafältet mellan Rinkeby och Kista.

Förutsättningar

Naturvärden och vegetation

Planområdet upptas till stor del av överdäckningen av E18 inklusive dess väglänter mot Järvafältet. Markytan i slänten består av gräs och fyllningsmassor i dagen. Längs med slänthöften löper en grusväg med tillhörande diken och växtlighet med träd och buskar. Ute på fältet dominerar öppna gräsmarker med större och mindre trädgrupper. Intill planområdet ligger två områden med naturvärden klass 4 (lokalt intresse). Det ena är en före detta åkerholme, med 80-100-årig tall bland yngre björk och glänta med ängshavretorräng. Det andra området består av artfattig betesmark.



Naturvärden längs E18 och Kymlingelänken. Planområdet markeras med röd heldragen linje (Källa: Ekologigruppen AB)

Rekreation och friluftsliv

Järva friområde utnyttjas idag som promenad- och strövområde. Kring Järva friområde bor cirka 63 000 människor. Många rör sig längs gång- och cykelvägar på fältet, men även ute på fältet och besöker gårdarna. Nära Rinkeby finns kolonilotter. Järvafältet är ett av Järvaborna mycket uppskattat natur- och kulturområde.

Markförhållanden

Överdäckning av trafikleden vid Rinkeby är under uppförande. Överdäckningen ligger på cirka +27 meter (över nollplanet) medan släntfoten vid Järvafältet ligger på ca +12-16 meter, med högre nivåer i öster. I släntens övre del varierar marknivån mellan cirka +21-26 meter. I delar av slänten finns massor bestående av fyllnadsmaterial. Lera förekommer i ett tunt lager om 0-2 meter i anslutning till släntfoten under fyllningen. Stabiliserad grundvattenyta inom området är uppmätt till +14,6 meter. Grundvattenytan varierar med årstid och nederbörd. Området söder om överdäckningen består främst av morän och berg.

Ras/skred

Risk för ras och skred föreligger ut mot Järvafältet. Uppfyllning utan åtgärd för planerad bebyggelse är inte tillämpligt av stabilitetskäl. För att uppnå fullgod säkerhet mot skred krävs att delar av leran under den planerade uppfyllnaden grävs ur och ersätts med friktionsmaterial och på så sätt förhindrar att glidytor uppkommer.

Markradon

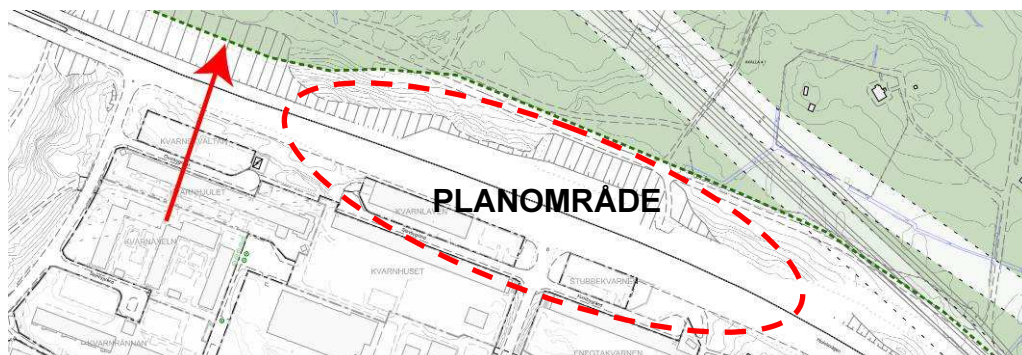
Risk för markradon är inte utrett. Detta kommer att säkerställas inför byggnation.

Stads- och landskapsbild

Bebyggelsen i Rinkeby utgör idag en tydlig gräns mot E18/Järvafältet. I enlighet med 1960-talets ideal skulle bebyggelsen uppfattas som kraftfulla skulpturala volymer från trafikleder och grönytor. De långa höga lamellhusen förstärkte landskapets höjder i norra Tensta och Rinkeby.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Södra Järvafältet är ett gammalt kulturlandskap präglat av äldre tiders bete och slätter. Tack vare att Järvafältet var ett militärt område under en stor del av 1900-talet har landskapet bevarats.



Pilen pekar på gränsen för Igelbäckens kulturresevat

Fornlämningar

Planen berör inga kända fornlämningar.

Skola och förskola

Inom Rinkeby finns skolor i årskurserna F-9, samt förskolor. Vid nybyggnation av bostäder krävs nya lokaler för förskolor.

Kommersiell service

Befintlig service i Rinkeby är främst lokaliserad till Rinkeby torg. Planförslaget för det angränsande Rinkebystråket innebär dock ytterligare utrymme för handel och service såsom livsmedelsbutiker, restauranger, kontor och publika verksamheter i nära anslutning till planområdet.

Gatunät

Planområdet berör två återvändsgator på allmän mark (Stavbygränd och Kuddbygränd), och del av Hjulstavägens (även benämnt E18) två södra körfält som får en ny dragning samt E18 i nytt läge som överdäckas med körbart bjälklag.

I planområdets södra gräns ansluter stadsdelens enda genomgående gata, Rinkebystråket. Rinkebystråket kommer att omgestaltas till ett affärsstråk med låga basarliknande byggnader, gångbanor, angöring och trädplantering.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 500 – 600 meter från Rinkeby tunnelbanestation och Rinkebystråket trafikeras av flera busslinjer.

Elektromagnetiska fält

Planområdet förväntas inte utsättas för elektromagnetiska fält. En närliggande kraftledning på Järvafältet monteras ned och ersätts med markkabel 2013. Del av luftledningen kvarblir, men i nytt läge på längre avstånd från planområdet.

Farligt gods

E18 är primär transportled för farligt gods vilket måste beaktas vid byggnation i närheten av trafikleden. Planupplägget har på olika sätt anpassats till riskaspekterna på grund av de farliga godstransporterna på E18. Riskerna reduceras för befintliga hus när E18 däckas.

Planförslag

Ny bebyggelse

Förslaget innebär att cirka 350 bostäder kan uppföras. Lokaler får uppföras i bottenvåningarna närmast Rinkebystråkets förlängning. Planförslaget reglerar att sammanlagt tolv flerbostadshus placeras på ömse sidor av överdäckningen av E18. Planformen är delvis dikterad av riskhänsyn. Bostadshus får inte uppföras på tunneltaket och avståndet till tunnelväggarna måste beaktas. Härutöver kan bebyggelsen inte vara sammanhängande lameller då en tryckvåg vid en explosion relaterat till transport av farligt gods längs E18 (mycket osannolik) ska kunna passera mellan husen. På tunneltaket skapas en halvprivat gård av parkkaraktär. I förlängningen av Rinkebystråket delas gården genom en offentlig plats med direkt kontakt till Järvafältet. Närmast tunnelmynningarna place-

ras parkeringshus i fyra våningar som även utgör buller- och säkerhetsskydd mot trafikleden. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor om tunneln har det varit nödvändigt att förskjuta del av Hjulstavägens sträckning närmare befintlig bebyggelse (Familjebostäder). Området föreslås innehålla både hyresrätter och bostadsrätter.



Illustrationsplan över Rinkebyterrassen (Källa: Sweco Architects)



Sektion genom del av Rinkebystråket – Rinkebyterrassen vid överdäckning E18 - Järvafältet (Källa: Sweco Architects)

Bebyggelsens placering och utformning

Bebyggelsens placering och volym grundas på en önskan att främja genomsikt och utblick över Järvafältet bl.a. från Familjebostäders hus. Bebyggelsens utformning tillför Rinkeby en ny strukturell riktning, där stadsdelen öppnar upp sig mot Järvafältet och Kista, jämfört med den mur de storskaliga lamellhusen idag förmedlar mot trafikleden och Järvafältet.

De sex bostadshusen närmast Familjebostäders befintliga bebyggelse uppförs som korta mindre lameller i sex våningar, med en indragen översta våning. Mot torget i Rinkebystråkets förlängning förhöjs husen upp till åtta våningar för att rama in platsen och markera en entré till området. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen. Närheten till Järvafältet etc. har motiverat att exploateringsgraden får anses som hög.

Rinkeby och Rinkebystråkets koppling till Järvafältet annonseras med ett 16 våningar högt hus med ytterligare 1-2 våningar i suterräng mot fältet. Penderten, en lutande gångväg som förbinder Rinkebyterrassen med Järvafältet, och det höga huset fungerar i sina relationer som en balansaxel.



Vy över Rinkebyterrassen (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

Gården

Gården mellan husen på Rinkebyterrassen har en lätt oval form och är cirka 250 meter lång och cirka 30 meter djup. Gården korsas av ett publikt stråk i förlängningen av Rinkebystråket och delas därmed i två delar. Vid gräsyornas ändpunkter föreslås lekytor. Gårdarna får en halvprivat karaktär och används både av de boende och som plats för utevistelse för förskoleverksamhet. Mot gata och gård säkerställs förgårdsmark för plantering och/eller uteplatser.



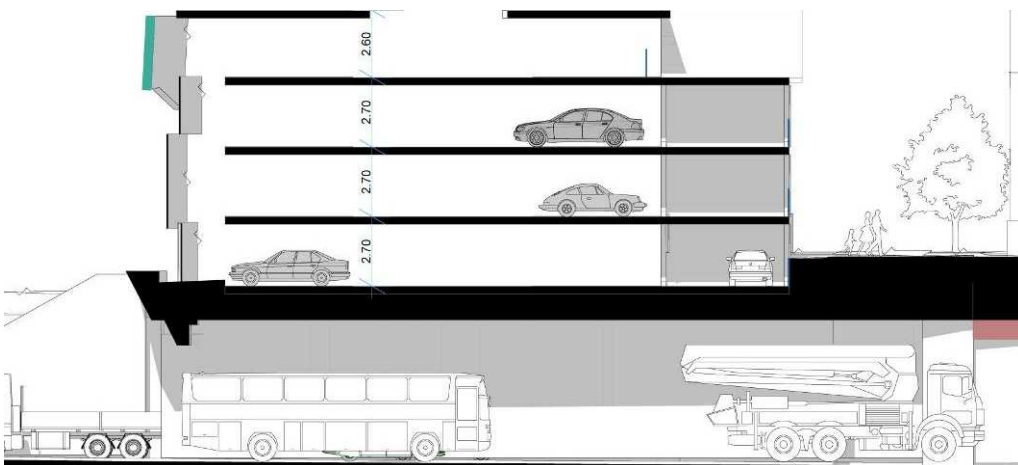
Vy över bostadsgården (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

Parkeringshusen

Parkeringshusens gestaltning är viktig för upplevelsen av gårdsmiljön liksom intrycket för de tiotusentals bilister som passerar på den nya E18. Parkeringshusen uppförs i fyra våningar och förses med en tät horisontellt skulpterad fasad tvärs överdäckningen ut mot E18. Mot gården föreslås en fasad anpassad till gårdsrummet. Taken förses med sedum eller liknande. Fasaderna utförs av obrännbart material och brandklassade fönster inom 20 meter från tunnelmynning. Totalt planeras omkring 240-290 parkeringsplatser motsvarande ett parkeringstal om cirka 0,7 per lägenhet.



Fasad parkeringshus ut mot E18 (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)



Sektion genom parkeringshus och tunnel för E18 (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

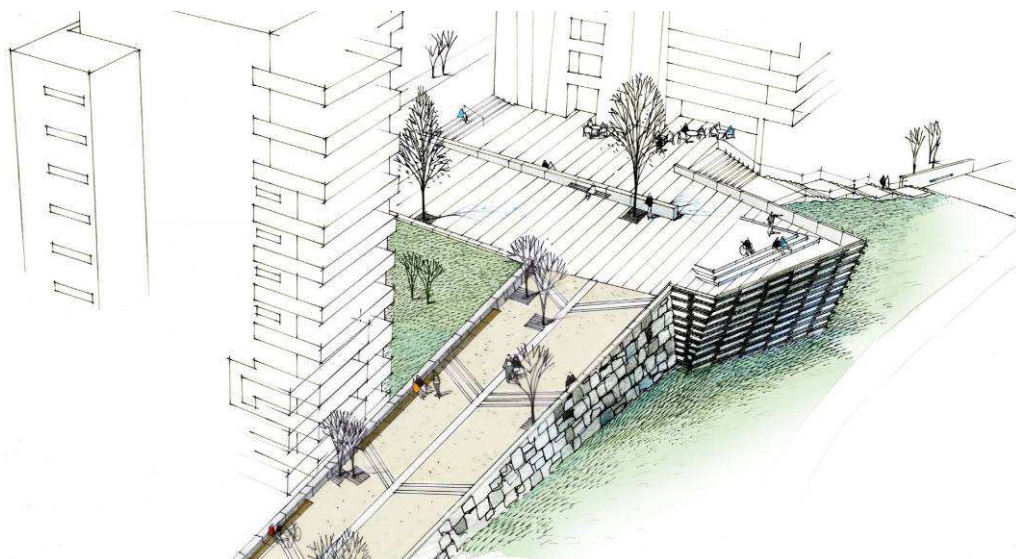
Publikt stråk i förlängning av Rinkebystråket

För att koppla den nya bebyggelsen vid överdäckningen till stadsdelen föreslås att Rinkebystråkets sträckning förlängs ut på överdäckningen där ett torg skapas mellan husen. Platsbildningen planteras med solitära träd. Plats för exempelvis uteservering i koppling till lokaler som vänder sig mot platsen samt goda uppehållsytor med sittplatser säkerställs. Lägre murar och inramningar av buskar markerar gräns mellan bostadsgårdarna och torget. Konstnärlig utsmyckning föreslås utgöra en del av stråkets utformning. För god tillgänglighet ska torgets lutning understiga 1:30. Nivåskillnader i topografin tas lokalt upp i ramper och trappor. Utformning av torg ska i möjligaste mån utformas så att otillåten fordonstrafik kan undvikas.



Vy över det publika stråket i förlängningen av Rinkebystråket (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekt.)

I torgets förlängning mot Järvafältet föreslås en spektakulär utsikts- och samlingsplats. Den väl synliga utsiktsplatsen föreslås hänga ut över fältet. Den konstrueras för att kunna belysas inifrån och därmed fungera som riktmärke från Järvafältet när det skymmer.



Utsiktsplatsen och pendenten förbinder Rinkebyterrassen till Järvafältet (Sweco Architects)

Från utsiktsplatsen kan Järvafältet nås via en ”pendente”, lutande väg, mot öster och via en trappa åt väster. Både pendenten och trappan ansluter till gång- och cykelnätet på fältet. Pendenten är cirka 130 meter lång med en lutning på 1:25. Bredden är 12 meter i dess översta del och 6 meter bred i mötet med Järvafältet. Pendentens friställda sida ut mot Järvafältet föreslås få en beklädnad av sten. Något som ger den en kraftfull kvalitativ karaktär. Pendenten möbleras med långsträckta sittplatser utmed dess södra sida, samt planteras med träd i grupper som ramar in utsikten och ger skugga.

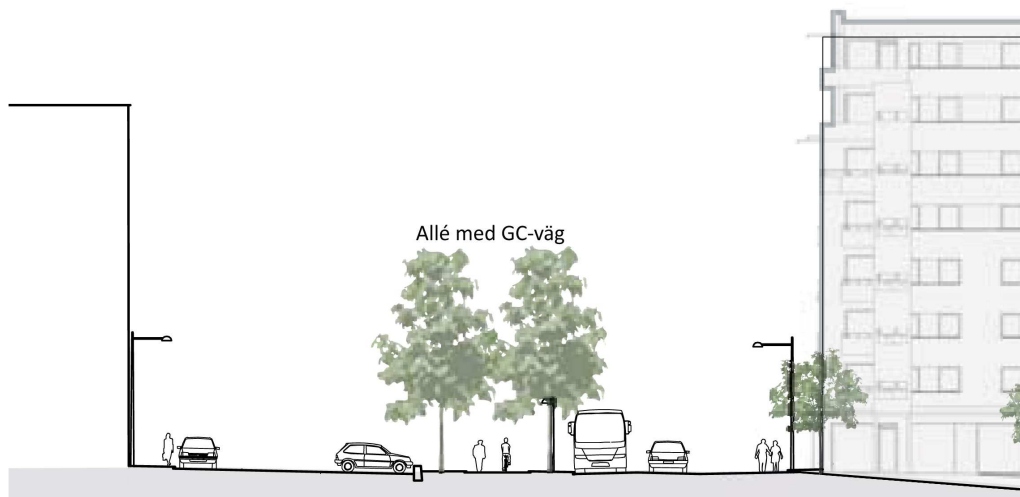
Gestaltningssprinciper

För att definiera och säkerställa avgörande kvaliteter för utformning av byggnader och allmän plats har ett gestaltungsprogram tagits fram för området i samarbete mellan staden och byggherren. Programmet tillhör planhandlingarna och kommer att ingå som gemensam ambition i exploateringsavtal som tecknas mellan staden och byggherren. På plankartan anges att utformning av bebyggelse, torg mm i huvudsak ska följa de gestaltungsprinciper som redogörs för i gestaltungsprogrammet.

Gatunät

Färdigställandet av överdäckningen innebär att E18:s genomfartstrafik läggs i tunnel. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor av överdäckningen föreslås att gamla Hjulstavägen, som behålls som lokal huvudgata, flyttas närmare befintlig bebyggelse till yta där Familjebostäders parkeringsgarage och markparkering idag är belägna. Befintliga angöringsgator närmast Familjebostäder, Stavby- och Kuddbygränd, behålls i samma läge. Stavbygränd föreslås förlängas något för att säkerställa Familjebostäders parkeringsbehov. Inom Rinkebyterrassen föreslås en kvartersgata, den s.k. Terrasslingen, en dubbelriktad angöringsgata som likt namnet går i en slinga över terrassen. Terrasslingen korsar torget i Rinkebystråkets förlängning. Biltrafik över en mindre del av torget i detta läge säkerställs i planen.

Hjulstavägen gestaltas, i kombination med angöringsgatorna Stavby- och Kuddbygränd, med en dubbel rad planterade träd omgivande den centralt placerade gång- och cykelvägen.



Sektion genom Stavbygränd/Kuddbygränd och nya Hjulstavägen (Sweco Architects)

Angöring och parkering

Bostadsparkering anordnas i parkeringsgarage ovan tunnelmynningarna. Handikapparkering och angöring till husen närmast fältet föreslås längs Terrasslingen. Ett mindre antal platser för korttidsparkering föreslås även vid ändarna av bostadsgården. Transport och angöring till förskola sker antingen längs Hjulstavägen eller längs Terrasslingen, beroende på dess placering.

Parkering föreslås längs Hjulstavägens norra sida. Familjebostäders parkeringsdäck ersätts av tvärräddad parkering längs Stavbygränd och Kuddbygränd. För att kunna uppfylla Familjebostäders parkeringsbehov tas en del av ett be-

fintligt parkområde i anspråk för att förlänga Stavbygränd och möjliggöra en parkeringsplats för cirka 25 platser. En gång- och cykelväg mellan Stavbygränd och Ovanbygränd möjliggörs inom befintlig parkmark. Tre större tallar har mätts in inom parkmarken och kommer att behöva skyddas under byggprocessen. En större lövträdsdunge kommer att påverkas av både nya Hjulstavägens sträckning och Stavbygränds förlängning. Träddungen har mätts in och ska i möjligaste mån återplanteras inom området i syfte att skapa en grön ridå längs Hjulstavägen.

Gång- och cykeltrafik

Längs södra sidan av Hjulstavägens nya sträckning och i Rinkebystråket förlängning, över överdäckningen till utsiktsplatsen och nedför pendenten till Järvaområdet, planeras nya gång- och cykelstråk. Allmänhetens tillgänglighet till Järvaområdet säkerställs även via föreslagen kvartersgata på Rinkebyterrassen, den så kallade Terrasslingen.

Cykelparkering möjliggörs inom kvartersmark i enlighet med Stockholms stads cykelparkeringsnorm. Ca 500 cykelplatser planeras på Rinkebyterrassen, i cykelrum och på gården mellan bostadshusen.

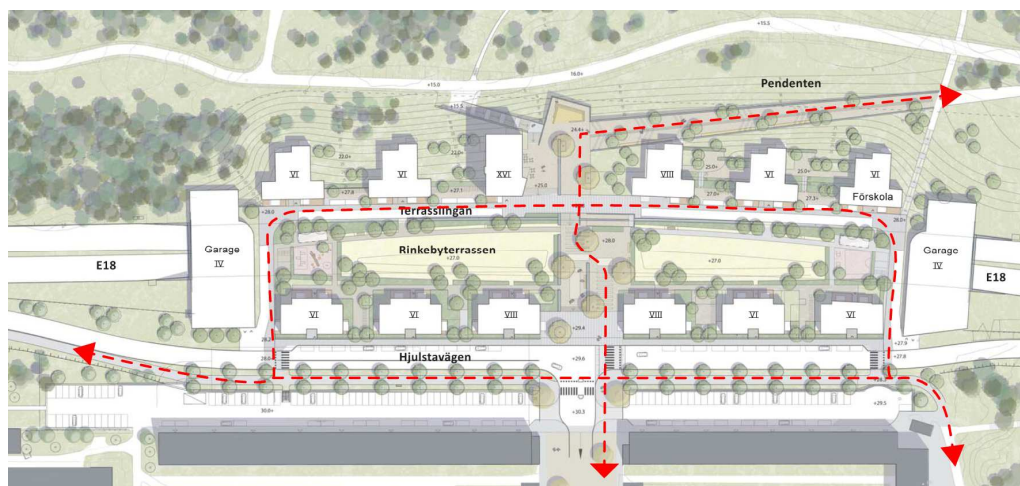
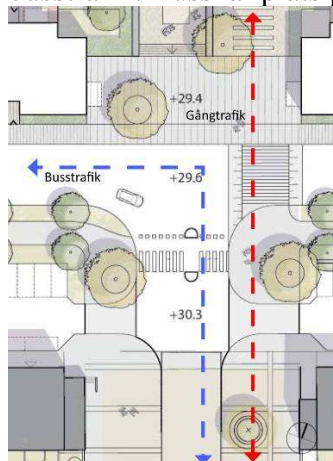


Illustration av allmänhetens tillgänglighet över Rinkebyterrassen

Kollektivtrafik

Sträckan Rinkebystråket och Hjulstavägen mot Tensta kommer att trafikeras av busstrafik. Busshållplats planeras vid ett torg i norra delen av Rinkebystråket.



Ill av korsning Rinkebystråket/Hjulstavägen (Källa: Sweco Ark)

Tillgänglighet

Bebyggelsens utformning ska säkerställa en god tillgänglighet till husens entréer, gång- och cykelvägar, lekplatser och friytor enligt gällande lagstiftning och Stockholms stads handbok "En stad för alla".

Energi och klimatanpassning

Byggherren har som ambition att bostadshusen ska ha en energianvändning om högst 55 kWh/m², vilket är i enlighet med Stockholms miljöprogramms mål (2012-2015) för nyproducerade byggnader på av staden markanvisad fastighet. Krav om energianvändning fanns inte vid markanvisningen.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, dagvatten, spillvatten, el, tele, opto och fjärrvärme finns eller planeras i anslutning till planområdet. Ledningar planeras att dras i gemensamhetsanläggning inom kvartersmark. Ett E-område för elnätstation finns placerad centralt i området. Pumphus eller liknande tekniska byggnader får anläggas inom kryssmark på plankartan. För de allmänna ledningarna ska ledningsrätt tillskapas inom plankartans u-område. En huvudvattenledning i kanten av planområdet mot Järvafältet flyttas i samband med byggnation vid Rinkebyterrassen och påverkar därför inte planen.

Direkt norr om den nya Hjulstavägen går en avloppstunnel vars tunnelbotten har höjden ca -21,0 meter. Kring tunneln finns ett skyddsområde. Planen tillförs en generell bestämmelse om lägsta schaktningsnivå på -14 meter för att hindra påverkan på avloppstunneln.

Dagvatten

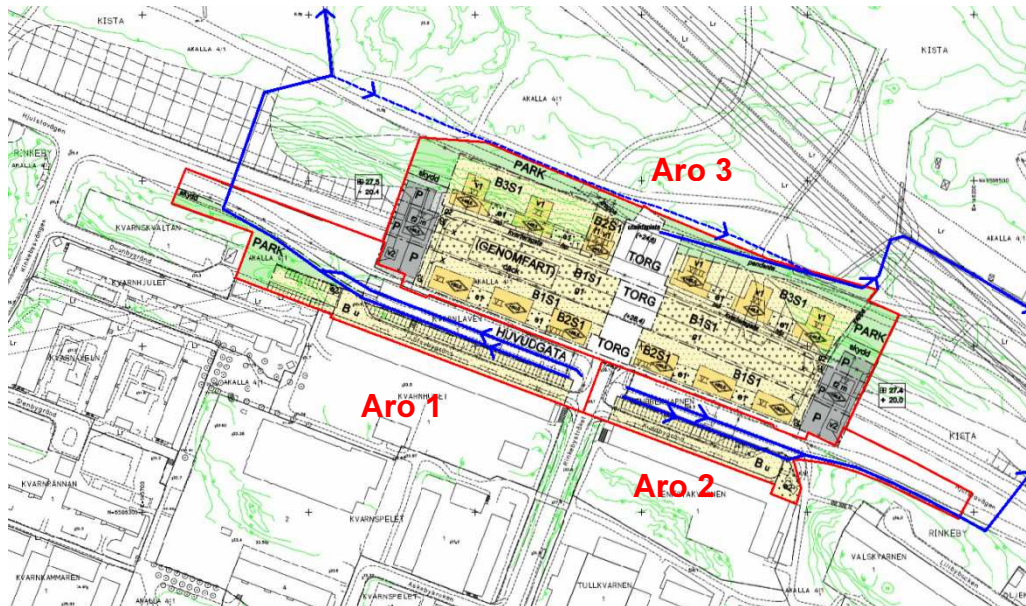
Planområdet är beläget inom avrinningsområde för vattenförekomsten Edsviken via Igelbäcken som är klassad som ekologisk känslig. En dagvattenutredning har utförts av Sweco (2012-09-21) med syfte att föreslå hållbara och lokala dagvattenlösningar, grundat på Stockholms dagvattenstrategi antagen 2002, med mål att på sikt förbättra förhållandena i Igelbäcken och Edsviken.

Riktlinjer för dagvattenhantering vid Rinkebyterrassen syftar till att; skador vid intensiva regn minimeras, Igelbäcken skyddas mot förorening och tillförs mer vatten, småskaliga lokala lösningar används för att fördröja, rena och nyttiggöra dagvattnet:

- Dagvattensystemet ska vara dimensionerat för att klara framtida klimatförändringar i form av kraftigare regn och intensivare nederbördsperioder. En uppräknig av dimensionerande flöden ska därför ske genom att multiplicera dagens dimensionerande regn med faktorn 1,2.
- Dagvatten ska i första hand avledas ytligt från kvartersmark och på allmän platsmark, så att inga instängda områden uppstår. Sekundära avrinningsvägar bör dimensioneras för ett regn med en återkomsttid på 100 år.
- Dagvatten ska omhändertas så att belastningen på vattenrecipienterna minskar
- Dagvatten från aktuellt planområde bör tillföras Igelbäcken via diken och Skogvaktarkärret.
- Dagvatten från lokalvägar, tomtmark och allmän platsmark bör först passera lokala lösningar för rening och fördröjning.

- Rening och fördröjning av dagvatten ska ske genom lokala lösningar som samnyttjande av växtbäddar, diken och grönytor.

Planerad markanvändning och beräknade halter efter exploatering indikerar behov av åtgärder, främst avseende på reduktion av föroreningar men även utjämning av flöden. För att minska förekomsten av föroreningar i dagvattnet ska byggmaterial väljas så att inte koppar och zink samt dess legeringar användas som material i tak- och fasadplåt eller i stuprör.



Föreslagna avvattningsstråk för exploateringsområdet. Dagvatten från Aro 1 leds mot norr, alternativt åt öster, till befintliga diken. Dagvatten från Aro 2 och 3 leds öster ut mot befintliga diken.

Dagvattnet från Hjulsstavvägen är mer förorenat än dagvattnet från resten av området och bör därför hanteras separat eftersom Igelbäcken bedöms vara en mycket känslig recipient. För att åstadkomma en trög eller långsam avrinning samt rening av dagvattnet föreslås avvattningen av Hjulsstavvägen ske med hjälp av grönstråk, gröna kantstenslösningar och permeabla (genomsläppliga) beläggningar. Avvattningen från taken inom bostadsområdet på Rinkebyterrassen föreslås ske med ytlig avrinning via stuprörsutkastare och vidare via rännalar, grunda makadamfyllda avrinningsstråk och växtbäddar, då överdäckningen begränsar möjligheter till infiltration. Hårdgjorda ytor inom bostadsområdet föreslås utföras med permeabel beläggning. Dagvattnet från Rinkebyterrassen föreslås sedan ledas på detta ytliga vis vidare ner längs med pendenten. Samtliga avrinningsområden kopplas till befintliga diken på Järvafältet och i förlängningen Igelbäcken.

Vägdagvatten och spolvatten från E18 leds idag direkt ut på Järvafältet via ledning och sedan väster ut i diken via en grovrening. Därifrån leds vattnet till Stockholm Vattens dagvattentunnel som mynnar via pumpning till Edsviken. I samband med ombyggnationen av E18 gjordes även en bedömning av reningsbehovet för att släppa dagvatten till dike som leder vatten till Igelbäcken, via det anlagda Skogvaktarkärret. Miljöförvaltningen Stockholm föreskrev Trafikverket att vissa föroreningshalter skulle uppnås för att släppa dagvatten till Skogvaktardiket som sedan leder vattnet vidare till Igelbäcken. Trafikverket

överklagade åläggandet till Länsstyrelsen i Stockholm och yrkade på andra halter utifrån bedömt reningsbehov. Länsstyrelsen fastslog att Miljöförvaltningens reningskrav skulle gälla. Trafikverket har överklagat Länsstyrelsens beslut till mark och miljödomstolen.

Avfallshantering

Avfallshantering för de nyproducerade bostadshusen ska ske i enlighet med Stockholms stads riktlinjer. Nedsänkbara behållare (kassuner) planeras mellan bostadshusen på kvartersmark och utrymme för källsortering/grovsoprum kommer att säkerställas i anslutning till entréer i bostadshusen. Hämtning sker både från Hjulstavägen och från Terrasslingen.

Befintlig sopsuganläggning till Familjebostäders fastigheter längs Stavby- och Kuddbygränd behålls, men kan komma att flyttas inom fastigheten. Byggnad för källsortering för Familjebostäders bruk möjliggörs även längs Stavbygränd.

Räddningstjänst

Det finns befintliga brandposter intill E18 vid överdäckningsmynningar. För att uppfylla avståndskrav på 150 meter mellan brandposter från Stockholms Brandförsvar bör 2 nya brandposter anläggas. Brandpostanslutningar och anordningar ingår i ledningsprojektering för Hjulstavägen. Lägenheter som inte nås för utrymning med hjälp av räddningstjänstens stegbilar kommer att anslutas till tr2-trapphus.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Vid samråd år 2008 rekommenderade Länsstyrelsen att en miljöbedömning skulle tas fram då detaljplanens genomförande kunde antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 §. Motivet till att eventuellt göra en miljöbedömning och därmed en MKB var påverkan på kulturreseptatet och dess fornlämningar, samt riskfrågan gällande farligt gods på E18. Efter detta har en ny riskanalys gjorts, i samförstånd med bl.a. länsstyrelsen, där alla frågor gällande risk lyftes och rekommendationer kring bebyggelsens placering och utformning listades. Planförslaget följer rekommendationerna i riskanalysen. Inga fornlämningar på fältet berörs av detaljplanen. Detaljplanen håller sig även utanför kulturreseptatet förutom i en mindre del där gång- och cykelvägen (pendenten) möter befintlig gångväg på fältet. Stadsbyggnadskontoret anser därmed att planens genomförande inte medför en betydande miljöpåverkan. Mot denna bakgrund har bedömts att det de väsentliga miljöaspekterna kan hanteras inom ramen för planarbetet. En miljöutredning har därför upprättats parallellt med planen. I planarbetet har en dagvattenutredning, bullerutredning, partikelutredning och en geoteknisk undersökning tagits fram.

Naturmiljö

Ombyggnationen av E18 berör ett vegetationsområde direkt norr om överdäckningen och den planerade bebyggelsen. Även planerad förlängning av Stavbygränd påverkar befintliga träd. Träden skyddas i den mån det är möjligt under byggtiden. Bebyggelseförslaget innefattar dessutom ett stort antal nyplanterade

träd inom både kvartersmark och allmän plats så som torg, gata och park. De negativa konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Gångvägen – pendenten - från bostäderna till Järvafältet kommer att på en kort sträcka att hamna inom kulturresevatet. Positivt är att förbindelsen mellan Rinkeby och Järvafältet via flera nya trappor och pendenten kommer att förbättras.

Rekreation och friluftsliv

Planförslaget förbättrar möjligheterna att ta sig från Rinkeby ut på Järvafältet. För rekreation och friluftsliv bedöms planförslaget som positivt.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområde för vattenförekomsten Edsviken (SE659024-162417) via Igelbäcken. Enligt VISS november 2012 har Edsviken dålig ekologisk status och uppnår inte god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för övergångsvattnet är god ekologisk status 2021 och god kemisk ytvattenstatus 2015. Det finns dock en risk att dessa inte uppnås. Igelbäcken är klassad som ekologiskt känslig och är en viktig del av den gröna kilen som Järvafältet utgör både för djurlivet och för friluftslivet. Igelbäcken är inte bedömd som vattenförekomst enligt vattendirektivet men är på förslag att bli. Föreslagen dagvattenhantering för Rinkebyterrassen medför att den årliga föroreningsmängden från området som når Igelbäcken och Edsviken minskar jämfört med dagens avvattningssituation.

Miljökvalitetsnormer för luft

Spridningsberäkningar av halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) har genomförts av SLB-analys (oktober 2012) för två utbyggnadsalternativ år 2020. Utbyggnadsalternativ 1 innefattar aktuellt bebyggelseförslag, förväntade trafikflöden 2030 samt dubbdäcksanvändning enligt nuläge, 2012 års andel på 60-70%. Utbyggnadsalternativ 2 innefattar aktuellt bebyggelseförslag, förväntade trafikflöden 2030 samt en minskning av andel bilar med dubbdäck, 40-50%. Inom planområdet sker överskridande av normen endast inom E18:s väg-område. Dock medför planens utformning att den förorenade luften hinner spädas ut innan den når planerade bostadshus och vistelsezoner bl.a. genom avskärmade parkeringshus och E18 nedsänkt i tråg vid tunnelmynningarna. Beräkningarna visar att miljökvalitetsnormen klaras vid planerade bostäder och i områden där människor förväntas vistas.

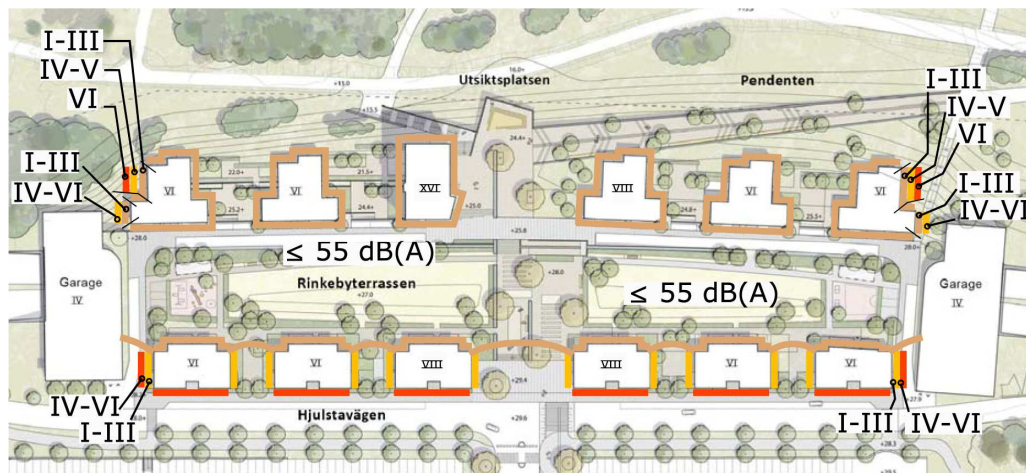
SLB-analys mätningar av trafikens dubbdäckandelar i Stockholmsregionen visar en generellt minskande trend de senaste åren. Bedömningen är att de av regeringen beslutade åtgärderna för att minska partikelutsläpp från vägtrafiken gör att dubbandelen kommer fortsätta att minska från den nuvarande andelen vintertid. Effekten av minskat antal dubbar per däck har bedömts till viss del minska halten i båda beräkningsscenarierna liksom effekten av förkortad dubbdäcksperiod.

Buller

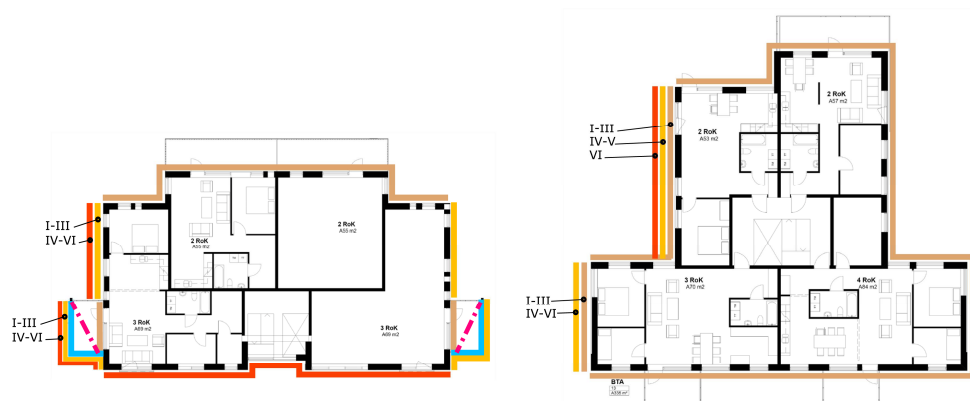
Rinkebyterrassen utsätts för relativt höga bullernivåer från trafiken på E18 samt Hjulstavägen. Bullerberäkningarna utförda av Åkerlöf Hallin Akustik

(daterad 2012-11-09) utgår från trafikuppgifter från Trafikverket och Stockholms stad. Trafiksiffrorna avser år 2030. Trafiken på E18 har beräknats till 57 000 fordon/årsmedeldygn varav 10 % är tung trafik. Trafiken på Hjulstavägen är beräknad till 5 000 fordon/årsmedeldygn varav 5 % tung trafik. Hastigheten på E18 är 70 km/h och på Hjulstavägen 50 km/h. Hastighet på aktuell sträcka på Hjulstavägen föreslås sänkas till 30 km/h (i likheten med anknytande Rinkebystråket) vilket skulle ge ytterligare förbättringar avseende bullret.

För att möjliggöra god utemiljö byggs fyra våningar höga parkeringshus vid tunnelmynningarna. Bostadsfasaderna närmast tunnelmynningarna får över 55 dB(A) från våning 1 och uppåt. Genom lämplig lägenhetsplanlösning kan cirka 70 % av lägenheterna erhålla högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid samtliga rum, i enlighet med Riksdagens riktvärde. Övriga lägenheter får högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen, avstegsfall B. Aktuella riktvärden för trafikbuller innehålls därmed i planen. Bostadsgårdarna får en högst ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A) och gemensamma uteplatser med högst 70 dB(A) maximalnivå kan anordnas. Dessutom har samtliga lägenheter balkong med 55 dB(A) ekvivalentnivå och högst 70 dB(A) maximalnivå. Med lämpligt val av fönster kan god ljudmiljö enligt krav för ljudklass B erhållas utifrån redovisade ekvivalentnivåer vid fasad. Stomljuds-nivån i bostäder vid överdäckningen bedöms bli lägre än 30 dB(A).



Ekvivalent ljudnivå för dygn vid fasad och på bostadsgård (frifältsvärde)
(Källa: Åkerlöf Hallin Akustik)



Ekvivalent ljudnivå vid fasad, med förslag på åtgärder på byggnad längs Hjulstavägen närmast E18 (Källa: Åkerlöf Hallin Akustik)

Där ej annat anges gäller hela fasaden

Ekvivalent ljudnivå för dygn vid fasad

Frifältsvärde

61 – 65 dB(A)

56 – 60 dB(A)

51 – 55 dB(A)

Förklaring:

Ljudabsorbent i balkongtak

Lokal bullerskyddsskärm från golv till tak

Ekvivalent ljudnivå för dygn 1,5 m över mark

55 dB(A)

Den maximala ljudnivån är högst mot Hjulstavägen med upp mot 80 dB(A). På alla gårdssidor är maximalnivån lägre 70 dB(A).

Kraven på trafikbuller i BBR samt övriga projekteringskrav för buller från trafik inkluderar alla typer av fordon och alla frekvenser. Hänsyn tas då till alla frekvenser på samma sätt som örat uppfattar ljudet. Alla frekvenser, låga som höga, ingår i den bedömningen. 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 rapport "Lågfrekvent buller i boendemiljö". I detta projekt dimensioneras fönster för motsvarande ljudklass A med avseende på buller från bussar.

Eftersom det är mycket svårt och i de flesta fall omöjligt att för bostäder innehålla riksdagens riktvärden för trafikbuller, högst 55 dB(A) ekvivalentnivå vid byggnadens alla fasader, är det ofta nödvändigt att tillämpa avstegsfall. För att kunna uppnå avstegsfall B, högst 55 dB(A) ekvivalentnivå vid minst hälften av boningsrummen i lägenheten kan speciella lösningar krävas. En lösning som är godkänd av Boverket och som föreslås i planen är burspråk, som tillåter väd-ringsfönster åt bullerdämpad sida, och lokala bullerskydd på balkonger. Negativa konsekvenser avseende buller bedöms som måttliga i och med att avstegsfall måste tillämpas. Stomljud bedöms inte medföra nämnvärda negativa konsekvenser. Sänkt hastighet på Hjulstavägen från 50 km/h till 30 km/h skulle ge ytterligare förbättringar avseende trafikbuller.

Farligt gods

Transporterna med farligt gods på E18 innebär att risknivån på och kring överdäckningen är förhöjd. En riskanalys har tagits fram av Faveo Projektleddning AB ("Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby", daterad 2011-05-10 rev 2011-06-14) som baseras på att bebyggelse direkt ovan tunneltaket inte accepteras,

p.g.a. risk förknippat med transporter av farligt gods. Analysen identifierar olycksrisker som kan medföra omfattande skador på bebyggelsen både om de inträffar inne i tunneln eller i anslutning till tunnelmynningarna. Det rör sig huvudsakligen om olyckor som leder till en omfattande explosion. Frekvensen för dessa olyckor är synnerligen begränsad, men risknivån på, och omkring, överdäckningen ska reduceras så länge det finns åtgärder vars kostnader står i proportion till dess riskreducerande effekt. I samband med utarbetande av föreliggande planförslag föreslås följande åtgärder för att uppnå rimlig riskhänsyn:

- Öka fyllningen ovan tunneltaket till min 1 meter. (Baserat på tunneltvärsnitt med 1,0 meter tjock betongkonstruktion). Orsak till åtgärden är att lindra uppkast av betongdelar vid en eventuell explosion
- Byggnader med stadigvarande vistelse t.ex. bostadsbebyggelse ska utföras med fristående bärande system.
- Rasdämpande byggnader placeras på ett minsta avstånd av 2 meter från tunnelväggen alternativt ej rasdämpande byggnader (t ex elementteknik) på ett minsta avstånd av 8 meter. Placeras byggnader närmare än 8 meter från tunnelns ytterväggar ska konstruktionen, inom 10 meter från tunnelkonstruktion, utföras med rasdämpande konstruktion. Övriga delar kan utföras med traditionell stomme. Rasdämpande byggnad avser byggnadskonstruktion med krav på god sammanhållning, seghet/ deformationsförmåga i stommen, samt att stommen klarar bortfall av delar av bärningen, dvs lokala skador ska inte förorsaka omfattande kollaps.
- En byggnad som grundläggs ca 8 meter från tunnelväggen bedöms kunna kraga ut med tex burspråk ett par meter, dock inte nedersta våningen, utan speciella åtgärder. En tung fasad är dock positivt.
- Inga byggnader med stadigvarande vistelse inom 20 meter från mynningarna. Parkeringsgarage, förråd eller liknande ej personintensiva verksamheter kan anläggas vid mynningarna.
- Parkeringsgarage som placeras direkt ovan tunnelmynning ska utföras med fasader av brandteknisk byggnadsklass Br 3 enligt BBR.
- Fönster i fasad närmast tunnelmynning (inom 20 meter) ska hålla en kvalitet som minskar risken för skador från glassplitter eller värmestrålning t ex genom att glaset är brandklassat eller laminerat.
- Personintensiva verksamheter är inte lämpligt att anlägga på tunneltaket. Med personintensiva verksamheter anses samlingslokaler, biograf, restauranger, bostäder, kontor etc. Lokalgata, parkeringar, bollplan, park med planteringar, ett mindre omklädningsrum, tvättstugor eller liknande ej personintensiva verksamheter kan sannolikt förläggas till tunneltaket.
- Därtill är det positivt att utforma området med "fria gator" mellan huskropparna för att minska möjligheten till direkt infallande tryck mot fasaderna vid en eventuell explosion, samt att skapa ett motfyllt utrymme mellan tunnelvägg och närliggande byggnaders väggar under mark.

Hjulstavägens nya sträckning föreslås få totalförbud mot transport av farligt gods. Föreliggande detaljplaneförslag bedöms uppnå rimlig riskhänsyn då skyddsåtgärder omnämnda i ovanstående riskanalys uppfylls och regleras.

Klimat

En klimat- och sårbarhetsanalys för Stockholms län, *Stockholm – varmare, blötare* (rapport 2011:28) har tagits fram av Länsstyrelsen. I rapporten konsta-

teras bl.a. att årsmedelnederbörden ökar med 10 till 30 %, där den största ökningen sker vintertid. Extrem nederbörd ökar med ca 20 % med risk för kraftiga regn. Antalet snödagars minskar och flöden i vattendrag ökar kraftigt på vintern och minskar under vår och sommar. I sårbarhetsanalysen bedöms flera områden påverkas av klimatförändringar, bl.a. ökade problem med lokala översvämningar vid skyfall och extrem nederbörd. I planen beaktas detta i dagvattenhanteringen. I dagvattenutredningen har de senaste nederbördsdata och regnintensiteter som rekommenderas av Svenskt Vatten (publikation P104) använts. Förslag till åtgärder för att på ett långsiktigt hållbart sätt ta hand om dagvatten lämnas i dagvattenutredningen.

Solinstrålning för gård och lägenhet har studerats för den nya bebyggelsen. Läget i norra Rinkeby gör att den tillkommande bebyggelsen inte skuggar Familjebostädernas befintliga bostadshus och de nya husen skuggas endast marginellt av den befintliga bebyggelsen under vissa begränsade tider. Bostadsgården på överdäckning tillhandahåller en gynnsam kombination av skugga och sol under större delen av dagen.

Området har goda förutsättningar för vindgenomströmning samtidigt som den relativt sammanhållna strukturen ger gott skydd på hårda vindar. De vanligaste vindriktningarna bedöms vid planområdet var öst-västlig riktning, längs E18 och från norr utifrån Järvafältet. För dessa vindar bedöms parkeringsgaragen ge ett relativt gott skydd för det aktuella områdets lokalklimat. Däremot kan området påverkas starkare av nordligare vindar från Järvafältet och då speciellt vintertid. Runt höga hus finns risk för starka vindar, men tack vare kvarterets sammanhållna struktur bör vindar kring det höga huset inte bli ett större problem. Risk för vindutsatthet ökar dock högre upp i husen.

Barnkonsekvenser

Området kommer att omvandlas från trafikled till ett bostadsområde med säkra gång- och cykelmöjligheter till skolor och lekplatser. Planförslaget bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för barn utan snarare ge ett positivt tillskott av bostäder, förskola, lekyta och förbättrad tillgång till Järvafältet. Rinkeby berörs av ett dussin planprojekt och barnkonsekvensanalys kommer att tas fram i koppling till berörda delar.

Preliminär tidplan

Samråd	24 maj – 3 augusti 2012
Utställning	december 2012 – januari 2013
Godkännande	maj 2013
Antagande	hösten 2013

Fredrik Legeby
Planchef

Peter Lundevall
Planhandläggare