



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

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	4
Förslagets syfte och huvuddrag	4
Hur samrådet bedrivits	4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur och gestaltning	5
Utformning och placering	7
Kulturmiljö	7
Parker och grönområden	8
Gator och trafik	9
Teknisk försörjning	12
Hälsa och säkerhet	14
Miljö- och klimataspekter	18
Detaljplan och genomförande	19
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	20
Föreslagna förändringar	21
Inkomna synpunkter	23
Statliga och regionala myndigheter och förbund	23
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	27
Övriga remissinstanser	33
Övriga, ej sakägare	35

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för omkring 350 lägenheter vid överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby. Rinkebyterrassen möjliggör även en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. I ett exklusivt läge i brynet mot Järvafältets vackra landskapsrum kan Rinkeby med planförslaget tillföras både bostads- och hyresrätter vilket innebär bl a möjligheter till boendekarriär inom stadsdelen. Områdets utformning, strategiska läge och synlighet bidrar till att stärka stadsdelens identitet, förstärka kopplingen till Järva friområde och utveckla de centrala stråken (tillsammans med den planerade förnyelsen av Rinkebystråket) i enlighet till av fullmäktige godkända riktlinjer i Vision Järva 2030.

Bebyggelsestrukturen är delvis ett resultat av en nödvändig hänsyn till transporterna av farliga godstransporter på E18. Garagen måste lokaliseras vid tunnelmyningarna, husen kan inte stå på tunnelns tak och det bör finnas ett av-

stånd mellan husen (vilket ger utblickar mot fältet från befintliga bostäder). Särskild omsorg har lagts ned på en utsiktsplats som förhoppningsvis kan utvecklas till en samlingsplats och den s.k. pendenten som ökar tillgängligheten mellan friområdet och Rinkeby.

Planförslaget sändes ut på samråd 2012-05-24 - 2012-08-03. Under samrådet har 17 yttranden inkommit. Det absoluta flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller dagvatten, buller, risker, luftkvalitet, klimatanpassning, planens relation till Igelbäckens kulturresevat, utformning och gestaltning samt tillgänglighet, gata och trafik. Länsstyrelsen påpekar att de inte kan ta ställning till om den planerade markanvändningen är lämplig på nuvarande underlag med hänsyn till de statliga ingripandegrunderna och Skönhetsrådet avstyrker planförslaget i sin nuvarande utformning.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: dagvatten, miljökvalitetsnorm för luft och vatten, ras och skred, buller, klimat, påverkan på Igelbäckens kulturresevat, samt bebyggelsens utformning och placering. Planområdet berörs av Bromma flygplats hindersbegränsning. Det innebär att planförslagets höga hus ej skulle kunna uppföras. Kontoret menar att det finns skäl undanta Rinkebyterrassens 16 våningar höga hus från flygplatsens hindersbegränsning.

Kontoret föreslår att följande ändringar av planförslaget görs:

Planhandlingarna har kompletterats med en dagvattenutredning med syfte att föreslå hållbara och lokala dagvattenlösningar med mål att minska belastning på aktuella recipienter. En partikelutredning har även utförts för att undersöka om miljökvalitetsnormen klaras vid planerade bostäder och i områden där människor förväntas vistas. Det geotekniska förhållandet vid sidan av överdäckningen av E18 har studerats i syfte att identifieras risk för ras, skred och vibration. Bullerutredningen har kompletterats med ljudnivå på bostadsgårdarna samt åtgärd mot lågfrekvent buller. Även ett resonemang kring lokalklimat och klimatförändringar har tillförts planbeskrivningen.

Utformning av allmän mark vad gäller konstnärlig utsmyckning, trädplantering, allmän tillgänglighet, hinder mot olovlig fordonstrafik och förtydligande av gång- och cykelstråk har tydliggjorts i planhandlingarna.

Hjulstavägen har tillförts föreskrivna höjder i tre lägen. Mot Hjulstavägen har utfartsförbud från kvartersmark tillkommit, med undantag vid infarter till Terrasslingen och parkeringshusen.

Fria mått över gångbana och körbara ytor har reviderats.

Användning TORG tillförs även pendenten (tidigare PARK) som ansluter Rinkebyterrassen till Järvaältet. Torget vid utsiktsplatsen och pendenten kräver i viss mån gemensam drift och skötsel, varför de föreslås innefattas inom samma förvaltningsområde – därav TORG.

Pågående utredning om förbättrat gång- och cykelstråk på Järvaältet mellan Rinkeby och Kista samordnas med planen. På plankartan illustreras hur Rinkebyterrassens pendente ansluter till aktuellt förslag på ny gång- och cykelsträckning på Järvaältet till Kista. Illustrationen har särskilts från grundkartans redovisning av det befintliga gång- och cykelnätet.

Registrerade fornlämningar, i form av fossila åkrar, norr om planområdet har lagts in i grundkartan. Fornlämningsområdet påverkas inte av planen men berörs av förslag på justerad dragning av gång- och cykelstråk på Järvafältet där en smal och grusad gångväg föreslås genom fornlämningsområdet.

Ianspråktagandet av parkmark för parkering i Stavbygränds förlängning har studerats ytterligare. Ytan för parkering har utökats marginellt för att möjliggöra stödmur mot parken och byggrätten för källsortering har flyttats längre österut. Grundkartan kompletteras med en inmätning av befintliga träd inom parkmarken. Vissa av träden kommer att behöva skyddas under byggprocessen, andra har mätts in för att ligga till underlag för återplantering. Gång- och cykelstråk västerut mellan Stavbygränd och Ovanbygränd går att anlägga på parkmark. Utställningshandlingarna har tillförts ett resonemang kring projektets ianspråktagande av naturmark och ambition om nyplantering.

Stadens tillgång till hela tunnelkonstruktionen för framtida drift och underhåll säkerställs i planhandlingarna med servitut. Dessutom säkerställs stadens åtkomst till tunnelmynningarna genom att 3,5 meter invid mynningarna på däck- et blir allmän mark. Fritt mått ovan mark och däck vid mynningarna till under- kant utkragande fasadelement på parkeringsgarage regleras till 2 meter. En bidragande effekt av 3,5 meter av allmän mark är att parkeringshusen flyttas marginellt in mot bostadsgårdarna. Det östra parkeringshuset har även dragits in för att möjliggöra ett skyddsavstånd på 3 meter mellan Hjulstavägen och parkeringshuset. Växtlighet på parkeringshusens tak har förtydligats till sedum eller liknande.

Parkeringshusen har tillförts bestämmelse föreskriven i riskanalysen om tät fasad mot trafikled samt fasad av brännbart material och brandklassade fönster inom 20 meter från tunnelmynning. Riskhänsyn i ärendet beskrivs även kortfat- tat under plankartans Upplysningar.

Projektets ambition vad gäller cykelparkering, avfallshantering och energiför- brukning har tillförts planhandlingarna.

Placering av bostadskomplement likt förråd, uthus och tekniska anläggningar har förtydligats genom bestämmelser om markens anordnande samt genom att bostadskomplement får finnas inom byggrätt för parkeringshus.

Rinkebyterrassens kvartersgata har fått namnet Terrasslingen av den anled- ningen att den utgör en slinga genom planområdet. Sträckning förutsätter möj- lig passage av motordrivna fordon över allmänt torg. Detta har förtydligats i planhandlingarna.

På grund av en befintlig avloppsledning längs med ny Hjulstavägens sträckning har en generell bestämmelse om lägsta schaktningsnivå tillförts planen.

Genomförandetiden har ändrats från 7 år till 5 år.

Mindre kompletteringar och klargörande av redaktionell och planteknisk karak- tär har gjorts.

Miljöutredningen tillförs underlag från kompletterande och reviderade utred- ningar. Miljöutredningen kompletteras även med förslag till åtgärder. Mindre kompletteringar och klargörande av redaktionell karaktär har även gjorts.

Bild- och textjusteringar i gestaltungsprogrammet görs i enlighet med änd- ringar av planförslaget.

Bakgrund

Förslagets 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.

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. farligt godstransporter på E18. Byggherrens avsikt är att uppföra lika stora andelar hyresrätter som bostadsrätter. 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.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2012-05-24 - 2012-08-03. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Rinkeby Folkets hus, Skårbygränd 1 i Rinkeby samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Tensta-Rinkeby 15 maj 2012. Samrådsmöte hölls 2012-06-04 i Rinkeby Folkets hus, Skårbygränd 1, Rinkeby där ca 10 personer närvarade utöver representanter från staden och byggherre.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Rinkeby-Kista Stadsdelsnämnd har i allt väsentligt inget att invända mot samrådsförslaget. Förvaltningen delar uppfattningen att planförslaget bör kunna bidra till att förstärka områdets identitet genom ny bebyggelse samt en tydligare koppling till Järva friområde och Kista. Stadsdelsnämnden är positiv till att planen syftar till att skapa gaturum där olika trafikantgrupper möts då detta bland annat innebär att de gående blir sedda av fler, vilket medför ökad trygghet.

het. Vidare är nämnden positiv till att gårdarna ges en halvprivat karaktär av liknande typ som Stockholms hem och Svenska Bostäder med framgång skapat i sitt äldre bestånd i Rinkebys sydöstra del.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är i grunden positiv till förslaget och framförallt att kopplingen till Järvafältets kulturresevat stärks för boende i Rinkeby. Nämnden vill dock lyfta frågor som bör studeras vidare i planarbetet som rör buller, vibrationer, förskolor, natur, klimatanpassning och cykelparkering.

Trafikkontoret är positiv till föreslagen bebyggelse intill Järvafältet och den nya kopplingen med gång- och cykelväg som ytterligare binder samman Rinkeby och Kista, men har synpunkter på gata och trafik, tillgänglighet, park och stadsmiljö samt avfallshantering.

Exploateringskontoret anser att förslaget är genomarbetat och att det väl uppfyller målsättningar inom Vision Järva 2030, t ex att skapa en mer varierad stadsmiljö, sammanbinda stadsdelar och förbättra tillgängligheten till Järvafältet. Exploateringskontoret är positivt till förslaget, men har synpunkter på tillgänglighet, geoteknik, torg och gata som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkterna bemöts under respektive ämnesområde nedan.

Arkitektur och gestaltning

Exploateringskontoret anser att det allmänna torget bör studeras vidare eventuellt omformas för att t ex ge plats för konstnärlig utsmyckning.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet anser att den terrasserade anläggningen inte bör låsa rörelsemönstret genom höjdskillnader och endast mynna ut i en utsiktspunkt eller sammanhållen mur mot Järvafältet, om syftet med planen är att skapa en stark koppling mellan Rinkeby, Järvafältet och Kista. Ett mer öppet landskapsrum, där Rinkebystråket förs fram norr om Hjulstavägen som körbar gata, skulle främja torgets sociala kapacitet. Därigenom skulle en mer attraktiv gatumiljö kunna skapas, som i norr skulle leda ner till naturlandskapet via en betydligt mer generös trappa än i förslaget. Ytterligare rörelsemöjligheter skulle gå att få till genom en släntad topografi och ett mer arbetat arkitektoniskt landskapsrum, allmänna utrymmen mellan gårdarna och fler öppningar. De nya husen skulle på så sätt hamna i ett öppet fluster mellan den äldre bebyggelsen och naturmarken, vilket Skönhetsrådet anser önskvärt.

Rådet anser att den nya stadsfronten bör varieras ytterligare i höjd för att skapa en tydligare dynamik, inte minst viktig i relation till de höga markörerna på andra sidan Järvafältet i form av Kista Science Tower och Victoria Tower. Samtidigt bör mötet med den nya bebyggelsen via vägsträckningen även den få annat uttryck än den massiva front som parkeringshusen utgör. I det senare fallet framförs ett alternativ där flyglar vid överdäckningens mynning skulle kunna skapa en visuell inramning och samtidigt fungera som bullerskydd. Rent arkitektoniskt behöver de nya byggnaderna i allmänhet och höghuset i synnerhet vässas för att verkligen kunna bli de för stadsdelen karaktärsskapande tillskott som är önskvärda. Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i dess nuvarande utformning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skönhetsrådet är enda remissinstans som avstyrker planförslaget. Rådet anser bl a att den "terrasserade anläggningen" genom höjdskillnader låser rörelsemönstret till och från Kista och Järvafältet. Vidare anser rådet att Rinkebystråkets förlängda axel endast mynnar i en utsiktsplats och en mur. Istället bör Rinkebystråket förlängas som en körbar gata vilket skulle främja torgets sociala kapacitet. En mer attraktiv gatumiljö skulle skapas som skulle leda ner till naturlandskapet via en generös trappa. Ytterligare rörelsemönster mellan husen förespråkas. Rådet är också kritisk mot arkitekturen. Med anledning av rådets spridda kritik finns anledning att redovisa planförslagets utgångspunkter och avvägningar.

Stadsbyggnadskontoret vill inledningsvis gärna tro att Skönhetsrådet i bästa fall missuppfattat Rinkebyterrassens förutsättningar. De trädplanterade torgen/stråket på däckat avsedda för vila, aktivitet och gående vill rådet omvandla till en gata - i praktiken en vändplats - utifrån någon föreställning om att bilar skulle främja "torgets sociala kapacitet". En "körbar gata" skulle bli en problematisk in- och utfart till Hjulstavägen. En gata skulle effektivt köra över idén om ett socialt liv på park- och promenadtorgen. Eftersom det finns en tydlig nivåskillnad mellan torgbildningarna i norr på grund av den underliggande tunnelkonstruktionen är det inte möjligt att föra fram trafik till det norra torget med en mötesplats i form av en utsiktsplats. Kontoret vill också upplysa om att det inom Järvaområdet finns problem med okynneskörning på gång- och cykelvägar något som bl a trafikkontoret vill förhindra på aktuellt torg. Det kan tilläggas att det teoretiskt biltillgängliga torget mot Hjulstavägen nästan helt omges av bostäder och gröna gårdar.

Detaljplaneförslaget presenterar en för stadsdelarna kring Järvafältet unik och påkostad utsiktsplats och pendente (lutande väg) ned till Järvafältet. Det är knappast vad rådet skriver "endast en utsiktsplats med en sammanhållen mur". Istället är det en medveten gestaltad social samlingsplats i skärningspunkten mellan Rinkebystråkets avslut och gångstråket till och från Kista. Pendenten som med god handikapptillgänglighet tar upp den betydande höjdskillnaden mellan Rinkebyterrassen och Järvafältet förses med långa sittbänkar mot sidomuren och trädplanteringar. Tanken är att skapa ett vackert och inbjudande alternativ till de mer gena trapporna.

Skönhetsrådet hävdar att ytterligare rörelsemönster skulle gå att få till genom en "släntad topografi", allmänna utrymmen mellan gårdarna etc. De nya husen skulle på så sätt hamna i ett "öppet fluster" mellan den äldre bebyggelsen och naturmarken vilket anses önskvärt. Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det har varit en komplicerad utmaning att på en kort sträcka hantera nivåskillnaden om ca 10 meter mellan terrassen och fältet. En konsekvens av en "släntad topografi" skulle bli att Järvafältets värdefulla naturmark inom kulturreseervats gränser skulle läggas under jord- och stenmassor. Husen mot fältet har även suterrängvåningar med tänkta uteplatser som det vore olämpligt att människor mer eller mindre skulle behöva klättra förbi. Vid lokalgatan skulle de behöva passera handikapplatser och förråd. När de kommit till lokalgatan skulle människor behöva ta sig upp en dryg meter till de privata gårdarna på underliggande tunnels tak. Allt detta har kontoret inte bedömt som varken praktiskt möjligt eller bostadssocialt lämpligt. Kontoret anser det även förvånande att rådet anser att de långa befintliga skivhusen i norra Rinkeby (huset vid Stavbygränd är ca 150 meter långt och det vid Kuddbygränd är ca

120 meter långt) betraktas som en del i ett "öppet fluster" när de snarast kan betraktas som barriärer. Stadsbyggnadskontoret menar, förutom de uppenbara topografiska problemen, att det är viktigt att inte splittra gångströmmarna (det är ej fråga om ett cityläge) utan att på ett naturligt sätt samla de gående till och från Rinkebystråket till det centrala promenadstråket och torgbildningarna på Rinkebyterrassen. Kontoret har inte bedömt det som nödvändigt att utföra en space syntaxstudie för att slå fast att det är i Rinkebystråkets förlängning som det endast är möjligt att få till ett samlande promenadstråk i översiktsplanens anda.

Skönhetsrådet menar att den nya stadsfrontens rytm bör varieras ytterligare i höjd för att skapa en tydligare dynamik. Kontoret konstaterar att planförslaget innehåller en medveten dynamik i höjder på den 300 meter långa överdäckningen. I kanten av terrassen finns 3-4 våningar höga parkeringsdäck, därefter kommer två sex våningars bostadshus med den sjätte våningen indragen. Vid det centrala stråket är husen i åtta våningar förutom ett högt hus om 16 våningar som fungerar som en entrémarkör för hela stadsdelen. Sedan spegelvänds konceptet åt andra hållet. Genom att husraden mot Hjulstastråket ligger 1,5 meter högre än husraden mot fältet skapas en naturlig nivåskillnad. Allt detta skapar dynamik. Kontoret anser att en stadsmässighet kräver en viss ordning (jämför Stockholms stenstad) och det finns en strävan efter att Rinkebyterrassen även till viss del ska knyta an till Rinkebys tydliga horisontalitet. Bostadshusen kommer även få en varierad fasadutformning.

Parkeringshusen som är av en viss höjd på grund av bullerskäl, måste genom sina visuella lägen ges en god gestaltning. Det har även varit ambitionen vid utformningen av parkeringsdäckens förskjutna volymer och slitsar med färgat glas. När det gäller arkitekturen i allmänhet anser skönhetsrådet att den behöver vässas. Det kan vara värt att nämna att Rinkebyterrassen inte kan jämföras med ett exklusivt sjöstadsläge med höga markpriser. Det är därför med tillfredsställelse möjligt att kunna konstatera att byggherren (ByggVesta) är angelägen att hålla en sådan gestaltningsnivå som torde kunna accepteras på de flesta platserna i staden. Det höga husets avslut avses bearbetas.

Utformning och placering

Exploateringskontoret skriver att parkeringshusens placering mot Hjulstavägen ska studeras vidare, t ex i östra delen bör ett skyddsavstånd om ca 3 meter hållas mellan gatan och parkeringsanläggningen. Fritt mått under balkonger och körbara ytor bör vara 4,7 meter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankartan ändras i enlighet med Exploateringskontorets önskemål.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Stockholms stadsmuseum påpekar att det strax norr om planområdet finns två registrerade fornlämningar. Dessa bör mätas in och kompletteras grundkartan. Berörs fornlämningarna av planens genomförande måste tillstånd sökas för detta hos Länsstyrelsen.

Kulturresevat

Miljö- och hälsoskyddsnämnden delar bedömningen om att planförslagets påverkan på naturmiljön blir liten. I planhandlingarna illustreras dock nya gångvägar inom kulturresevatet, utanför planområdet. Nämnden vill uppmärksamma att dessa måste tillståndsprövas enligt resevatets föreskrifter.

Stockholms Stadsmuseum skriver att planförslaget gränsar till Igelbäckens kulturresevat och de i planförslaget föreslagna kopplingarna ut på fältet förutsätter en utbyggnad av gång/cykelvägar inom kulturresevatet. Dessa förbindelser redovisas på plankartan som om de är befintliga, vilket är felaktigt. Stadsmuseet förutsätter att planen inte utformas så att nya vägar måste planeras in i resevatet, utan att man kan ansluta till kulturresevatets befintliga vägnät.

Stadsmuseet menar att den unika karaktär som kulturresevatet har skulle kunna ges utrymme i projektet, men anser att planen endast förhåller sig till kulturlandskapet som en scenografi att betrakta. I planens gestaltningsprogram beskrivs betraktandet från utsiktsplatsen likt "Monteliusgångens vy mot Riddarfjärden, Fjällgatans utblickar mot stadens historiska kärna", vilket Stadsmuseet motsätter sig då kulturlandskapet är något annat än innerstad och att dessa jämförelser leder tankarna i fel riktning. Museet undrar även vad beskrivningen att Järvafältet är "lika stort som Central Park" har med uppdraget att göra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden ser i ett separat projekt över gång- och cykelvägnätet på Järvafältet. Den gångväg som i samrådsförslaget illustrerades i det läge där fornlämningarna finns har justerats. En gångväg, som troligen blir relativt smal och grusad, kommer att slingra sig in i det västra fornlämningsområdet på sin väg mot Kista. Denna gångväg ingår inte i planområdet varför frågan inte behandlas i detaljplanen.

Den s.k. pendenten kommer att ansluta till gång- och cykelvägnätet på Järvafältet. Anslutningen har studerats tillsammans med dem som arbetar med det övergripande gång- och cykelvägnätet på Järvafältet.

Kontoret anser att Järvafältets unika karaktär som kulturresevat har getts utrymme i planen. Planens utformning är en balans mellan att skapa en stark koppling mellan Rinkeby och Järvafältet och att samtidigt inte göra intrång i kulturresevatet. Liggande förslag anser kontoret kombinera detta väl. Att förslaget i sin utformning skulle minimera Järvafältet till endast en scenografi är en olycklig misstolkning av planens motiv. Planförslaget vill omvandla den platsbundna nivåskillnaden till en fördel genom att tillskapa en samlings- och utsiktsplats. Huvudsyftet med Rinkebystråkets förlängning över överdäckningen och vidare nedför pendenten är att fysiskt koppla Rinkeby till Järvafältet. Utsiktsplatsen utgör en del av en serie av platser och rumsligheter som kantar detta stråk. Jämförelsen med Central Park som görs i planens gestaltningsprogram är endast en storleksjämförelse och inte ett likställande med en anlagd stadspark.

Grundkartan kompletteras med registrerade fornlämningar och förslag på nya gång- och cykelsträckningar förtydligas som illustrationer på plankartan.

Parker och grönområden

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

dens riktlinjer att det för varje tillkommande bostad ska planteras ett träd bör uppfyllas.

Nina Hjerpe, Järfälla (till brevet hör totalt 6 underskrifter) anser att det är väldigt viktigt att alla träd som finns i närheten bevaras och att många nya planteras. Detta är nödvändigt för allas trivsel, livsglädje och för syrets skull vilket påverkar alla människor och djur.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanegränsen mot Järvafältet går i gränsen till kulturreseptatet och avviker endast vid pendentens intrång på reservatet. Kontoret har haft som utgångspunkt att hålla sig utanför reservatets gräns med något ringa undantag.

Planområdet utgörs idag främst av en trafikled. Under pågående genomförande av E18:s nya sträckning har träd sparats i den mån det är möjligt och likaså gäller för föreliggande plan. Rinkebyterrassen är ambitiöst gestaltat med gröna gårdar och trädplanterad allmän plats, men målet med ett träd per tillkommande bostad är ändå svårt att uppnå. Bebyggelseförslaget som har en hög utnyttjandegrad innehåller ca 175 planterade träd, samt ytterligare nya träd inom parkmark i planens gräns mot Igelbäckens kulturreseptat. Kontoret anser att planen grundas på en god grönplanering med höga ambitioner och att planens genomförande är övervägande positiv för både när- och naturmiljö. Det kan även konstateras att planområdet direkt gränsar till Järvafältets stora kulturreseptat som ingår i Stockholmsregionens längsta sk grönkil.

Gator och trafik

Gata/trafik

Trafikkontoret skriver att ytan över torget från Terrasslingen mot utkiksplatsen/pendenten bör ses över då det är stort fritt avstånd mellan träd, vilket bidrar till risk för otillåten fordonstrafik. Placering av lämpliga hinder mellan träden och mot kvartersgatan bör finnas. Stadsdelsnämnden påpekar vikten av att gång- och cykelvägarna utformas så att de inte inbjuder till okynnesfärder med motorcykel eller bil.

Övergångsställen i höjd med båda garagen på Hjulstavägen bör vara upphöjda alternativt förses med busskudde. Det är viktigt att inte omöjliggöra busstrafik österut på Hjulstavägen med materialval som inte är kompatibel med bussar i linjetrafik.

I sektionen för Stavbygränd/Kuddbygränd saknas snöupplagsplatser vilket gör det svårt med snöröjning då fordon är parkerade på bäge sidor om gatan.

Gatuträd på Hjulstavägen och torget saknas och placering samt trädart ska framgå av detaljplanen och dess beskrivning.

Vändplatser saknas på kvartersgatorna och måste finnas, alternativt möjlighet att korsa torgytan i höjd med kvartersgatorna. Det är oklart hur angöring till förskola sker vad gäller transporter och hämtning/lämning av barn.

Exploateringskontoret skriver att sektionen genom gatan inte gäller längre och bör uppdateras. Måttsättningen bör inte vara med i denna bild.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret påpekar att god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter är viktigt. Det bör specificeras att cykling över torgytan är tillåtet då möjlighet

saknas för cykeltrafikanter att ta sig ut på Järvafältet i närområdet. Cykelövergången mellan Rinkebystråket och gång- och cykelvägen längs Hjulstavägen är otydlig och cykelöverfart vid västra anslutningen mot Terrasslingen saknas.

Gång- och cykelvägen på kvartermark är mycket smal vilket dels omöjliggör drift och underhåll på ett tillfredsställande sätt och dels är för smal för att inrymma både gång- och cykeltrafik. Ytan bör breddas till minst 2,5 m och cykeltrafik bör förläggas i blandtrafik.

En gång- och cykelbana bör binda samman Ovanbygränd och parkeringsplatsen på Stavbygränd för att säkerställa god trafiksäkerhet. Planområdet bör därför förlängas till att inrymma vändplatsen på Ovanbygränd.

Kollektivtrafik

Storstockholms lokaltrafik (SL) håller på att ta fram en stomlinjestrategi där alla stomlinjer omprövas. Både SL:s stomnätstrategi och Stockholms stads framkomlighetsstrategi pekar på vikten av god framkomlighet. SL förutsätter att Stockholms stad samråder om framkomligheten samt placering och utformning av hållplatser.

Det är positivt att den nya bebyggelsen placeras i närheten av goda kollektivtrafiklägen. SL framhäver även vikten av gena, trygga och attraktiva gång- och cykelstråk mellan bebyggelsen och hållplatser, liksom trafiksäkra passager med vägen i anslutning till hållplatserna.

Tillgänglighet

Trafikkontoret pekar på vikten av att nybyggnationen mot Järvafältet skapar en högre grad av tillgänglighet jämfört med dagens utformning. Pendenten och trappan ner till fältet bör kompletteras med en hiss. Det är viktigt att naturliga ledstråk används i så stor utsträckning som möjligt och att taktila plattor endast behöver användas som komplettering. Det är alltid bra att sträva efter plana ytor.

För god tillgänglighet på torget bör lutningen understiga 1:30 och ramper mot Hjulstavägen kan göra att torget blir plant. En gångväg som lutar 1:25 och är 120-130 m lång är inte tillgänglig. Är ytorna med sittplatser plana höjs tillgängligheten något. Säkerheten för synsvaga behöver utredas vidare.

Upphöjda passager bör utformas som vanliga övergångsställen så att det blir tydligt för personer med synnedsättning var de befinner sig, alternativt utformas passagera med en taktil markering.

Alla trappor ska ha kontrastmarkering. Räcken ska finnas på båda sidor om trappan och följa med på vilplanet. Samtliga trappor bör förses med barnvagnsramp/cykelramp. Åsnetrappan på östra sidan ska ha räcke på båda sidor.

Det är viktigt att lekplatser utformas så att alla kan vistas där. Det ska vara tydligt att orientera sig för vuxna och barn med synnedsättning. Det ska även gå att ta sig runt till alla lekytor för vuxna och barn som har ett rörelsehinder.

Exploateringskontoret skriver att anordning för tillgänglighet inom området är komplicerad då nivåskillnaderna är stora. De lösningar som visas i gestaltungsprogrammet bör ges planstöd, t ex bör en ramp för ökad tillgänglighet illustreras samt i lutande gångvägar några viktiga plushöjder anges.

Storstockholms lokaltrafik (SL) skriver att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska säkerställas vid hållplatser.

Parkering – bil och cykel

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att förutsättningar att öka antalet p-platser för cykel bör prövas. Cykelparkeringsnormen för bostäder 1,5 cykelparkering per lägenhet. Alla boende bör ha tillgång till väderskyddad parkeringsplats för cykel. Antal rum visar bättre hur många som bor i en fastighet, varför en väderskyddad cykelparkering per rum bör eftersträvas.

Trafikkontoret skriver att en bilparkeringsplats och cykelparkeringsplats ska anordnas per lägenhet enligt rådande p-normer. Dessa läggs med fördel i garage och i annat fall i markplan inom fastigheten. Ytan i väster som idag är parkmark och enligt planen ska bli parkeringsplats måste utredas närmare och gestaltas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är väl medvetet om problem med okynneskörning. Frågan om fysiska hinder mot detta är inte en planfråga, men bevakas i gestaltungsprocessen.

Hjilstavägen projekteras i samråd med SL för att säkra att utformning och materialval inte omöjliggör busstrafik längs Hjilstavägens sträckning. Placering, utformning och tillgänglighet till hållplatser studeras också i samband med vägens projektering.

Ansvar för snöhantering inom kvartersmark ligger på fastighetsägaren. Behov av snöupplag på kommunal mark styrs i avtal mellan fastighetsägaren och staden.

Hjilstavägen gestaltas, i kombination med angränsningarna Stavby- och Kuddbygränd, som ett stråk med en dubbel rad planterade träd omgivande den centralt placerade gång- och cykelvägen. Trädslaget fastställs inte i detaljplanen, men omnämns i gestaltungsprogrammet. Plankartan justeras för att förtydliga ambitionen med trädplantering inom allmän plats.

Planerade gång- och cykelstråk förtydligas med illustration på plankartan och i planbeskrivningen. Gång- och cykelväg mellan Stavbygränd och Ovanbygränd kan genomföras inom befintlig parkmark.

Cykling på Torg är möjligt om det är skyltat. Detta är dock ingen planfråga.

Planen syftar till att skapa ett attraktivt och tryggt publikt stråk mellan Rinkeby, Järvafältet och i förlängningen Kista. Tillgänglighet för alla är av hög prioritet. Av bl a trygghets- och skötselskäl bedömer stadsbyggnadskontoret att hiss mellan utsiktsplatsen och Järvafältet inte är lämpligt. Frågan om hiss diskuterades ingående bland berörda i ett tidigare skede i planprocessen. Pendentens utförande har setts över och dess lutning är ca 1:25.

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". Tillgänglighet inom allmän plats förtydligas under användningsbestämmelse för Torg på plankartan. Planens ambition gällande allmän tillgänglighet förtydligas i planbeskrivningen. Kvartersgatan, den s.k. Terrasslingen, är en dubbelriktad angränsningsgata som är dimensionerad för transporter. Terrasslingen korsar torget i Rinkebystrå-

kets förlängning och biltrafik över torget i detta läge säkerställs genom ändrad användning på plankartan till TORG1, torg med trafik.

Indelning av kvartersgata i områden för gång och cykel respektive bil är endast en planteknikalitet som säkerställer allmän tillgänglighet till Järvaområdet. Skötsel och terrasseringens utformning styrs i avtal mellan staden och byggherren. Angöring till förskola i byggnad närmast Järvaområdet sker via kvartersgatan, annars direkt via Hjulstavägen. Plankarta och planbeskrivning revideras.

På grund av platsens komplexitet då överdäckningen av E18 och slänter mot Järvaområdet är under uppbyggnad bör plushöjder inom bebyggelseområdet inte fastställas i plan då stor osäkerhet råder kring bl.a. markens bärighet och husens grundläggning. Istället tillförs planen plushöjder längs Hjulstavägen för att säkerställa kritiska möten mellan befintlig bebyggelse och Rinkebyterrassen.

Bebyggelseförslaget till underlag för planen baseras på aktuell cykelparkeringsnorm om 1,5 cykelparkering per lägenhet. Cykelparkering föreslås i cykelförråd i bostadshusen och/eller väderskyddat mellan bostadshusen där planen säkerställer en sammanlagd byggnadsarea på 30 kvm. Planbeskrivningen har tillförts en beskrivning av förslagets cykelparkeringslösning.

Trafikkontoret skriver att en parkeringsplats/lägenhet ska finnas enligt rådande p-norm. I projektet för Rinkebyterrassen har en p-norm på 0,7 varit utgångspunkt. Motiv till detta är dels att bostäderna kommer att ha god tillgång till kollektivtrafik, en busshållplats kommer att finnas vid Rinkebystråkets torgyta, och tunnelbanan ligger relativt nära (500 m), och dels att bilinnehavet i Rinkeby idag är lägre än i andra stadsdelar.

Förlängningen av Stavbygränd har setts över och utökas något för att möjliggöra stödmur mot parkmark, samt för att förbättra anslutning till befintlig gångväg väster om Familjebostädens hus. Plats för byggnad ämnad åt källsortering har flyttats något för att uppnå bättre tillgänglighet för de boende vid Stavbygränd.

Teknisk försörjning

Stockholm Vatten skriver att förbindelsepunkt för vatten kan beredas söder om överdäckningen genom befintlig vattenledning belägen i Hjulstavägen. Eventuell intern tryckstegring för tappställen bekostas ej av Stockholm Vatten.

Förbindelsepunkt för spillvatten kan beredas genom befintlig spillvattenledning belägen i Hjulstavägen.

Tunnelbotten på befintlig avloppstunnel har höjden ca -21,0 m inom planområdet och diametern på tunneln är ca 2,0 m. Inom skyddsområde för ledningen gäller en djupbyggnadsbegränsning på -14 m.

Dagvatten

Länsstyrelsen skriver att planbeskrivningen anger att planförslaget inte bedöms påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen och förorenande ämnen inte tillförs Igelbäcken och i förlängningen Edsviken. I samma stycke skrivs också: "Dagvatten från planområdet ska i möjligaste mån fördröjas inom fastigheten och sedan avledas till Järva-tunneln. Om möjligt bör vatten avledas till Igelbäcken..." Av planbeskrivning-

en framgår inte hur dagvattnet ska hanteras eller vilken recipient som blir direkt berörd. Inte heller redovisas hur påverkan blir på berörda vattenområden.

En dagvattenutredning mer i detalj bör redovisa hur utsläpp av dagvatten påverkar berörda vattenområden. Det är angeläget att dagvattenstrategin följs. I det fortsatta planarbetet måste redovisas att vattenförekomsten Edsviken inte påverkas negativt. En mer detaljerad dagvattenutredning behövs för att det inte ska befaras att en miljö kvalitetsnorm enligt miljöbalken inte följs och att Länsstyrelsen därför enligt 12 kap. 3§ ÄPBL ska behöva upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Det är positivt att man planerar att anlägga gröna tak på parkeringshusen samt avser avtala med byggherren att välja lämpliga byggmaterial som inte bidrar till att förorena dagvattnet.

Hur trafikdagvattnet ska hanteras från utbyggnaden av E18 är ännu inte klart. Ärendet har överklagats av Trafikverket och ligger hos Mark- och miljödomstolen för avgörande. Om frågan avgörs under planeringen bör hanteringen av trafikdagvattnet beskrivas i planhandlingarna.

Stockholm Vatten framför ett antal synpunkter gällande dagvatten som till stor del är desamma som länsstyrelsen framför. *Stockholm Vatten* skriver även att uppkomst av dagvatten primärt bör minimeras genom att maximera gröna och genomsläppliga ytor. Dagvatten från ytor ska i första hand avledas ytligt och användas för bevattning av växtlighet och sedan infiltreras där det går. Primärt förordas ytliga dagvattensystem, men oavsett detta ska dagvatten alltid kunna avrinna på markytan mot områden som klarar av att översvämmas tillfälligtvis under kraftiga regntillfällen. Detta förutsätter en genomtänkt höjdsättning av marken inom planområdet. Lämpligtvis säkerställs detta genom att markytorna lutar så att vattnet kan avrinna ytledes mot Järvafältet. I övrigt skall Stockholms stads dagvattenstrategi följas.

El/Tele

Fortum Distribution AB skriver att åtgärder i deras befintliga anläggningar bekostas av byggherren. Eventuellt kommer några befintliga elledningar att beröras av projektet och behöva flyttas.

Vattenfall gör bedömningen att deras ledningar inte kommer att beröras av detaljplanen. *Vattenfall* vill uppmärksamma att deras ledningar alltid måste uppfylla Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och att hänsyn tas till försiktighetsprincipen gällande magnetfält. Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av *Vattenfall* men bekostas av exploitören.

Energi och klimat

Länsstyrelsen anser det angeläget att planen kompletteras med ett avsnitt om hur man avser tillgodose klimatanpassning av bebyggelse, dagvattenhantering m.m. För dagvattenanläggningar gäller bland annat att de bör utformas och dimensioneras med hänsyn till nya klimatförutsättningar. Gjorda klimatscenarier pekar på ökade nederbörds mängder i framtiden, ökad avrinning vintertid samt att extrem nederbörd kan öka.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att det i Stockholms miljöprogram finns ett mål om att alla nyproducerade byggnader på av staden markanvisad fastighet ska ha en energiåtgång om högst 55 kWh/m². Detta bör framgå av

planhandlingarna, som även bör kompletteras med information om hur bebyggelsen ska anpassas till ett varmare klimat.

Avfallshantering

Trafikkontoret framför att det är en fördel om systemet kan hantera flera avfallsfraktioner om fastigheterna kommer att betjänas av sopsug. Det är viktigt att matavfall kan samlas in separat gärna redan i köket med t.ex. avfallskvarn. Grovavfall ska kunna samlas in i området. Det föreslås en byggnad för källsorterat avfall utmed Stavbygränd. Den placeringen förfaller bra för de bilar som kommer och hämtar materialet, men mindre bra för de som ska lämna sitt avfall då sträckan mellan bostad och byggnad kan bli lång och en huvudgata måste passeras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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. Planbeskrivningen kompletteras med dess föreslagna riktlinjer.

Angående teknisk försörjning har genomförandebeskrivningen tillförts att intern tryckstegring som erfordras för tappställen över nivån +45 m inte bekostas av Stockholm Vatten. Plankartan har även tillförs en generell bestämmelse om lägsta schaktningsnivå på -14 meter på grund av befintlig avloppsledning mellan Hjulstavägens nya sträckning och tunnelkonstruktionen.

Planbeskrivningen kompletteras med en diskussion kring klimatanpassning. Vid anvisning av mark för Rinkebyterrassen ställde staden inga energikrav, men byggherren har som mål om energiåtgång om högst 55 kWh/m². Planbeskrivningen kompletteras med ambitionerna kring energianvändning och klimatanpassning.

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 kommer att säkerställas. Detaljplanen hindrar inte att i framtiden anlägga ett sopsugssystem.

Inom Stavby- och Kuddbygränd finns en befintlig sopsugsanläggning som betjänar Familjebostäder och som även fortsättningsvis kommer att göra det. Föreslagen byggnad för källsortering inom Stavbygränd är tänkt att endast betjäna Familjebostäder. Planbeskrivningen förtydligas. Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkter från Fortum Distribution AB och Vattenfall.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Storstockholms lokaltrafik (SL) framför att det är viktigt att eventuella bullerstörningar från busstrafik beaktas. Det är oftast maximalnivåerna som genererar klagomål och framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. För planerad bebyggelse som vetter mot gator som trafikerats av buss ska utformningen av fastigheterna ske så att socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Trafikverket anser att uppsatta riktvärdena som finns för trafikbuller ska följas vid planering av ny bebyggelse. Om kommunen accepterar avstegsfall från

gällande bullerriktlinjer har kommunen därmed tagit ansvar för bullerstörningen. Trafikverket förutsätter därför att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, att i egenskap av verksamhetsutövare, åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att byggnaderna längs Hjulstavägen bör omformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför fönster, utan att dessa hamnar bakom delvis inglasad balkong. Vådringsfönster bakom 75 % inglasade balkonger är att betrakta som en acceptabel speciallösning för enstaka lägenheter i ett projekt när andra åtgärder inte är möjliga. I förslaget omfattas drygt var femte lägenhet av denna speciallösning. Nämnden bedömer att det är möjligt att utforma byggnaderna så att lägenheterna längs Hjulstavägen får större andel rum mot tyst sida, varför speciallösningen med vådringsfönster bakom inglasade balkonger inte är motiverad. Det framgår inte hur höga ljudnivåerna är på gårdarna, men nämnden bedömer att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå delvis överskrids. Det bör utredas hur ljudnivåerna på gårdsmiljön kan sänkas. För att bibehålla den genomsikt och utblick över Järvafältet som eftersträvas, kan exempelvis lägre skärmar med ljudabsorbenter som sammanbinder byggnaderna längs vägen provas.

Marksten på trafikerade gator intill bostadsbebyggelse bör undvikas då stenen medför ojämnheter i vägbanan, som innebär att ljudnivån kan öka. I gestaltungsprogrammet framgår att betongmarksten föreslås vid övergångsstället på Hjulstavägen vid korsningen med Rinkebystråket.

Busstrafik kan medföra bullerstörningar för närboende. Vid bostadsbebyggelse intill bussgator ska säkerställas att bostäderna placeras, utformas och konstrueras så att riktvärdet 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus klaras i samtliga bostadsrum. Eftersträvas bör att samtliga bostadsrum klarar Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus gällande lågfrekvent buller. Eftersom detta i vissa fall kan vara mycket svårt bör det säkerställas att minst hälften av bostadsrummen klarar riktvärdena gällande lågfrekvent buller. Att klara riktvärden för lågfrekvent buller i sovrum bör prioriteras

Det framgår inte av handlingarna om det gjorts någon platsspecifik analys av vibrationsrisk vid byggnation av bostäder enligt planförslaget. Nämnden anser att vibrationsrisk bör utredas och om risk föreligger bör det framgå av planhandlingarna att byggnaderna ska konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s.

Tillräckliga ytor med god kvalitet bör avsättas för förskolors utevistelse. Det ska alltid finnas tillgång till utevistelse där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå klaras. Buller är en miljöfaktor som inte barnet själv kan påverka och en hälsorisk som måste åtgärdas på samhällsnivå.

Risk

Länsstyrelsen påpekar gällande parkeringsgaragen att det i "Förtydligande kring Riskbedömning Rinkeby" uppges att fasaderna ska utföras i brandteknisk byggnadsklass Br 3, enligt BBR. Planhandlingarna bör förtydliga vilken typ av fasad som kan förväntas. Vanligen brukar byggnadstekniska bestämmelser om fasad invid transportleder med farligt gods utformas i likhet med "fasader ska vara konstruerade av obrännbart material". Länsstyrelsen uppfattar att garage-

fasader mot tunnelmynningarna avses vara helt täta, vilket i så fall behöver införas som bestämmelse.

I miljöutredningen återkommer uppgiften att det planeras för bostadsbebyggelse på överdäckningen. Texten behöver korrigeras med rätt förutsättningar om vad som tillåts uppföras på överdäckningen d.v.s. parkeringshus.

Ras och skred

Länsstyrelsen noterar att det i planbeskrivningen anges att risk för ras och skred i koppling till bebyggelse vid överdäckningen måste utredas vidare i samband med byggnation. Enligt Länsstyrelsens behöver det redan i planeringsskedet finnas tillräcklig kunskap som visar att bebyggelsen blir lämplig och inte utgör en fara eller oacceptabel risk. Planhandlingarna behöver kunna redovisa förhållanden eller åtgärder och utformning som kan garantera att risken för ras och skred kan undvikas. Denna fråga kan inte skjutas till bygglovskedet.

Exploateringskontoret skriver att den föreslagna slänten mot Järvafältet ännu inte har utvärderats ur geoteknisk synvinkel. Rasrisk finns i området varför gestaltningen eventuellt kan komma att påverkas marginellt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullerutredningen har efter samrådet kompletterats med bullernivåer på bostadsgårdarna. Gårdarna klarar högst 70 dB(A) maximalnivå och 55 dB(A) ekvivalentnivå. Ambitionen är att skapa så goda boendemiljöer som möjligt och uppfylla de riktlinjer som finns. Planen anses få stora positiva konsekvenser då tillgängligheten till Järvafältet ökar och då planen kompletterar Rinkeby med nya boendekvaliteter. Dessutom bidrar överdäckning av E18 lokalt till sänkning av bullernivåerna för befintlig bebyggelse. Eftersom det är mycket svårt och ofta omöjligt att för bostäder innehålla riksdagens riktvärden för trafikbuller, högst 55 dB(A) ekvivalentnivå vid byggnadens alla fasader är det nödvändigt att tillämpa avstegsfall.

Bebyggelsens utformning och placering som delvis dikteras av riskhänsyn förutsätter mellanrum mellan husvolymerna vilket omöjliggör en byggnadshög bullerskärm mot Hjulstavägen, likt lösningar i Hammarby Sjöstad. Lösningen med 75 % inglasade balkonger anses vara lämplig då den möjliggör en kombination av bulleravskärmning av bostadsgård och bullerskyddade uteplatser samt möjliggör att högst 55dB(A) utanför hälften av boningsrummen kan uppnås. Skulle bostadshusens planlösning ändras från 4-spännare till 3-spännare kan mer än hälften av boningsrummen uppnå högst 55dB(A) vid fasad. Lägenheternas planlösning styrs dock inte i detaljplan.

Planhandlingarna revideras i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter angående riskfrågan.

Geoteknisk utredning har genomförts. Ras och skred ut mot Järvafältet föreligger. 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. Vibrationer bedöms inte utgöra något problem då husen grundläggs dels direkt på berg och på pålar till berg. Planbeskrivningen revideras under avsnitt Markförhållanden och Ras/Skred.

Hinder

Länsstyrelsen och Trafikverket skriver att planområdet är beläget inom område med hinderbegränsad yta omkring Bromma flygplats. Planhandlingar bör redogöra för hur det höga huset förhåller sig till den hinderbegränsade hinderytan. Bromma flygplats är klassat som riksintresse och högsta tillåtna höjd för byggnadsverk regleras genom hinderbegränsade ytor. Den hinderbegränsande ytan utgör del av riksintresset. Då planförslaget innehåller ett högt hus bör kommunen vid fortsatt planering samråda med Bromma flygplats.

Försvarmakten skriver att det i detaljplanen för närvarande inte föreligger några konflikter med Försvarmaktens tekniska system. Försvarmakten påpekar dock att för de objekt som uppnår eller överstiger 45 meter ska bygglov sändas på remiss till myndigheten. Höga byggnader (från 45 meter och uppåt inom tätort) behöver även flyghinderanmälas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Rinkebyterrassen är ett nyckelprojekt i utvecklingen av Rinkeby. Projektet ingår i det s.k. Järvalyftet och fullmäktige har avsatt betydande belopp för ett genomförande. Rinkebyterrassen med 350 bostäder över E18 kommer att fungera som en brygga mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. En ny axel tillskapas därmed. Från Rinkeby centrum avses enligt en antagen detaljplan Rinkebystråket omvandlas till ett promenadvänligt affärsstråk. Nya Rinkebystråket mynnar direkt i överdäckningen där ett torg tar vid som övergår i en utsiktsplats. Till denna samlingsplats ansluts en s.k. pendente – lutande väg – som tillgängligt tar upp de stora nivåskillnaderna mellan däckets och Järvafältet. Ett förstärkt gång- och cykelstråk kopplar Rinkeby med den regionala tyngdpunkten Kista.

Den högt belägna Rinkebyterrassen i kanten av Rinkeby och Järvafältet annonserar sig tydligt i det stora landskapsrummet. Överdäckningen med de anslutande stråken från norr och söder kan ses som en entré till stadsdelen. Ett högt hus med eget uttryck avses markera denna port till Rinkeby. Den vertikala accenten fungerar även som en balansfaktor i samspelet med den kraftfulla pendenten. Tillsammans skapar de en viktig stadsmässig helhet. Genom det höga huset tillskapas i Rinkeby en karaktärsbyggnad vilket är i överensstämmelse med två av "Vision Järva 2030" (antagen i kommunfullmäktige 2009) s.k. utvecklingsteman "använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet" och "bygg nytt i strategiska lägen".

Stockholms stad gör med det s.k. Järvalyftet en seriös satsning för att utveckla stadsdelarna kring Järvafältet. När stadsbyggnadskontoret påbörjade detaljplanen för Rinkebyterrassen för ett antal år sedan så accepterade Länsstyrelsen att ny byggelse kunde placeras ovanpå tunneltaket på den nya E18. Länsstyrelsen omprövade sedan riskbedömningarna gällande farliga godstransporter i tunnel varför nya bostadshus måste placeras på ömse sidor om "Rinkeby-tunnelns" sidor. En kostbar omarbetning av detaljplanen har utförts med föreliggande stadsplaneupplägg som resultat. Det är olyckligt att det nu finns risk att statliga myndigheter återigen i ett sent skede i detaljplaneprocessen ställer krav som kräver omarbetning av planens upplägg. Bromma flygplats önskemål om hinderbegränsning i en vid omkrets kring flygplatsen skulle nämligen få till konsekvens att det i detaljplanen föreslagna höga husets höjd om 16 våningar (80 meter över nollplanet) skulle behövas sänkas till 8-9 våningar. Idén med det höga huset - portmotiv, balansfaktor och en identitetsskapande bygg-

nad – samt 20-30 lägenheter skulle spolieras. Det kan tilläggas att Bromma flygplats är belägen ca 4 km från Rinkebyterrassens och avståndet till Bromma flygplats in- och utflygningsstråk är ca 2,5 km.

Mot bakgrund att planarbetet pågått under lång tid och drivits med givna förutsättningar och Rinkebyterrassens stora vikt i Järvalyftet är det av vikt att projektets kan genomföras utan ytterligare omarbetningar och förseningar. Kontoret anser således att det höga husets betydelse för planupplägget mm motiverar att det höga huset om 16 våningar kvarstår i detaljplanen. Om det skulle införas utvidgade formella krav på hindersbegräsning kring Bromma flygplats anser kontoret att det finns synnerliga skäl att det höga huset (högsta höjd plus 80 m över nollplanet) på Rinkebyterrassen undantas.

Information om flyghinderanmälan kompletteras genomförandebeskrivningen.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen påpekar att planens genomförande av stadsbyggnadskontoret har bedömts innebära betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en miljöbedömning ska göras och syftet är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling uppnås. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Länsstyrelsen anser att upprättad miljöutredning borde benämnas MKB.

MKB:n har ett kortfattat innehåll av i planen innehållande miljö- och riskaspekter. Beskrivningen av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan är begränsad. Länsstyrelsen finner det tveksamt om syfte och krav i enlighet med miljöbalken kan anses uppfyllt i MKB:n och rekommenderar staden att kvalitetsgranska MKB:n

Luftkvalitet

Länsstyrelsen befarar att bebyggelsen närmast tunnelmynningarna kan komma att få höga halter av luftföroreningar. Planhandlingarna hänvisar tillbaka till MKB:n för arbetsplanen för E18 i fråga om luftkvalitet och beräkningar av miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att de i MKB:n redogjorda resultaten av beräknade luftföroreningshalter längs E18 är utförda mellan 2001 och 2003. I den nämnda MKB:n ingick inte bebyggelse på ömse sidor om överdäckningen som en förutsättning. Det är motiverat med en ny luftkvalitetsutredning som tar med nya trafikprognoser samt nya erfarenheter och förväntningar av dubbdäcksanvändandet. Planhandlingarna bör beskriva mer kring luftkvalitet, och hur eventuella luftföroreningshalter hanteras.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen informerar om att Igelbäcken är föreslagen att bli vattenförekomst (med MKN) vid nästa tillfälle Vattenmyndigheten beslutar om nya vattenförekomster. Se vidare under Dagvatten ovan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Då projektet påbörjades diskuterades frågan om miljöbedömning med länsstyrelsen. Anledningarna till att eventuellt göra en miljöbedömning och därmed en MKB var påverkan på kulturresevatet 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 varför en miljöbedömning inte bedömdes för-anledas pga. av dessa. Detaljplanen håller sig även utanför kulturresevatet förutom i en mindre del där gång- och cykelvägen (pendenten) möter befintlig gångväg på fältet.

Mot bakgrund av ovanstående anser stadsbyggnadskontoret att detaljplanen inte kan antas medföra en sådan miljöpåverkan som åsyftas i PBL och MB, och att en MKB enligt MB 6 kap 12 § måste tas fram. Kontoret var av denna upp-fattning redan innan samrådet. På grund av ett missförstånd kring behovsbe-dömningen blev resultatet en felaktig formulering om miljöpåverkan/MKB i planbeskrivningen. Inför utställning ändras planbeskrivningen i enlighet med kontorets egentliga ställningstagande om miljöpåverkan, och därmed ändras inte miljöutredningen till en MKB. Den framtagna miljöutredningen kommer dock att kompletteras inför utställningen, bl.a. med förslag till åtgärder.

Stadsbyggnadskontoret vill även framhålla att inget beslut har tagits av stads-byggnadsnämnden att detaljplanens genomförande kan antas medföra en bety-dande miljöpåverkan.

Spridningsberäkningar av halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2) har efter samråd genomförts av SLB-analys för två utbyggnadsalternativ år 2020. Beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormen klaras vid planerade bo-städer och i områden där människor förväntas vistas. Inom planområdet sker överskridande av normen endast inom E18:s vägområde. 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. Att ändra miljöutredningen till en MKB bedömer kontoret sammantaget mot ovan nämnda övervägande, i detta skede av planprocessen som inte motiverat.

Detaljplan och genomförande

Trafikverket informerar om att överdäckningstunnlarna nu byggs, vilket utgör en förutsättning för planförslaget. Planförslaget medför en ny utformning av framför allt Hjulstavägen. Trafikverket har inga principiella invändningar mot detta, men påpekar att detta medför förändringar i projektet såsom tid, kostna-der etc. Staden ska därför ansvara för genomförandet av den nya gatan samt stå för de merkostnader den nya utformningen medför.

Trafikverket är huvudman för väganläggningen som leder genom tunnlar, vilket innefattar installationer i tunneln samt invändigt ytskikt. Staden är hu-vudman för själva betongtunnlarna. Tunnelkonstruktionen kan vara i behov av åtkomst från ovan eller utsidan, vilket kan föranleda avstånd mellan bebyggel-se och tunnelvägg utifrån underhållsperspektiv.

Trafikkontoret påpekar att byggherren får stå för kostnaden om befintlig belys-ning påverkas i samband med byggnationen.

Exploateringskontoret skriver att 3D-fastighetsbildning förutsätts för genomfö-rande av projektet då tunnelkonstruktionen och anläggningar ovanpå tunneln, exempelvis parkeringshus och boendegårdar, har olika ägare.

Området benämnt "utsiktsplats" och den lutande rampen, "pendente" på detalj-planen, kräver båda framtida drift och skötsel och i viss mån gemensam sådan.

Det kan vara lämpligt att båda konstruktionerna är inom samma förvaltningsområde.

För genomförande av delar inom detaljplaneområdet, t ex flytt av Hjulstavägen, är det viktigt att detaljplanens tidplan kan samordnas med trafikverkets tidplan för projekt E18.

Stockholm Vatten påpekar att ett genomförandeavtal mellan Stockholm Vatten och Staden ska tecknas som reglerar utredning, projektering, upphandling, utförande, kostnadsfördelningar mm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringsnämnden ansvarar för och bekostar utbyggnad av allmän plats vilket tydliggörs i genomförandebeskrivningen.

Planen förutsätter tredimensionell fastighetsbildning och stadens tillgång till tunnelkonstruktionen säkerställs genom servitut vilket omnämns i genomförandebeskrivningen.

För att underlätta gemensam drift och skötsel av utsiktsplatsen och pendenten förläggs båda inom användningen Torg.

Vad gäller detaljplanens tidplan påverkas denna av samrådets inkomna synpunkter och krav på tillägg och revideringar. Kontoret eftersträvar en samordning mellan detaljplanens tidplan och trafikverkets tidplan för projekt E18, men måste understryka att tidplanen för Rinkebyterrassens antagande är preliminär.

I övrigt förtydligas plankarta, planbeskrivning och genomförandebeskrivning i enlighet med Trafikverket, Trafikkontoret, Exploateringskontoret och Stockholm Vattens synpunkter.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse för omkring 350 lägenheter vid överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby. Rinkebyterrassen möjliggör även en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. I ett exklusivt läge i brynet mot Järvafältets vackra landskapsrum kan Rinkeby med planförslaget tillföras både bostads- och hyresrätter vilket innebär bl a möjligheter till boendekarriär inom stadsdelen. Områdets utformning, strategiska läge och synlighet bidrar till att stärka stadsdelens identitet, förstärka kopplingen till Järva friområde och utveckla de centrala stråken (tillsammans med den planerade förnyelsen av Rinkebystråket) i enlighet till av fullmäktige godkända riktlinjer i Vision Järva 2030.

Bebyggelsestrukturen är delvis ett resultat av en nödvändig hänsyn till transporterna av farliga godstransporter på E18. Garagen måste lokaliseras vid tunnelmynningarna, husen kan inte stå på tunnelns tak och det bör finnas ett avstånd mellan husen (vilket ger utblickar mot fältet från befintliga bostäder). Särskild omsorg har lagts ned på en utsiktsplats som förhoppningsvis kan utvecklas till en samlingsplats och den s.k. pendenten som ökar tillgängligheten mellan friområdet och Rinkeby.

Planområdet berörs av Bromma flygplats hindersbegränsning. Det innebär att planförslagets höga hus ej skulle kunna uppföras. Kontoret menar att det finns skäl undanta Rinkebyterrassens 16 våningar höga hus från flygplatsens hindersbegränsning. Mot bakgrund att planarbetet pågått under lång tid och drivits med givna förutsättningar och Rinkebyterrassens stora vikt i Järvalyftet är det av vikt att projektets kan genomföras utan ytterligare omarbetningar och förse-ningar. Kontoret anser således att det höga husets betydelse för planupplägget mm motiverar att det höga huset om 16 våningar kvarstår i detaljplanen. Om det skulle införas utvidgade formella krav på hindersbegränsning kring Bromma flygplats anser kontoret att det finns synnerliga skäl att det höga huset (högsta höjd plus 80 m över nollplanet) på Rinkebyterrassen undantas.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: dagvatten, miljökvälitetsnorm för luft och vatten, ras och skred, buller, klimat, påverkan på Igelbäckens kulturresevat, samt bebyggelsens utformning och placering.

Kontoret föreslår att följande ändringar av förslaget görs:

Planhandlingarna har kompletterats med en dagvattenutredning med syfte att föreslå hållbara och lokala dagvattenlösningar med mål att minska belastning på aktuella recipienter. En partikelutredning har även utförts för att undersöka om miljökvälitetsnormen klaras vid planerade bostäder och i områden där människor förväntas vistas. Det geotekniska förhållandet vid sidan av överdäckningen av E18 har studerats i syfte att identifieras risk för ras, skred och vibration. Bullerutredningen har kompletterats med ljudnivå på bostadsgårdarna samt åtgärd mot lågfrekvent buller. Även ett resonemang kring lokalklimat och klimatförändringar har tillförts planbeskrivningen.

Utformning av allmän mark vad gäller konstnärlig utsmyckning, trädplantering, allmän tillgänglighet, hinder mot olovlig fordonstrafik och förtydligande av gång- och cykelstråk har tydliggjorts i planhandlingarna.

Hjilstavägen har tillförts föreskrivna höjder i strategiska lägen, samt utfartsförbud från kvartersmark med undantaget infarter till Rinkebyterrassens kvartersgata, Terrasslingen och parkeringshusen.

Fria mått över gångbana och körbara ytor har reviderats.

Användning TORG tillförs även pendenten (tidigare PARK) som ansluter Rinkebyterrassen till Järvaältet. Torget vid utsiktsplatsen och pendenten kräver i viss mån gemensam drift och skötsel, varför de föreslås innefattas inom samma förvaltningsområde.

Pågående utredning om förbättrat gång- och cykelstråk på Järvaältet mellan Rinkeby och Kista samordnas med planen. På plankartan illustreras hur Rinkebyterrassens pendente ansluter till aktuellt förslag på ny gång- och cykelsträckning på Järvaältet. Illustrationen har särskilts från grundkartans redovisning av det befintliga gång- och cykelnätet.

Registrerade fornlämningar, i form av fossila åkrar, norr om planområdet har kompletterats grundkartan. Fornlämningsområdet påverkas inte av planen men berörs av förslag på justerad dragning av gång- och cykelstråk på Järvaältet där en smal och grusad gångväg föreslås genom fornlämningsområdet.

Ianspråktagandet av parkmark för parkering i Stavbygränds förlängning har studerats ytterligare. Ytan för parkering har utökats marginellt för att möjliggöra stödmur mot parken och byggrätten för källsortering har flyttats längre österut. Grundkartan kompletteras med en inmätning av befintliga träd inom parkmarken. Vissa av träden kommer att behöva skyddas under byggprocessen, andra har mätts in för att ligga till underlag för återplantering. Gång- och cykelstråk mellan Stavbygränd och Ovanbygränd går att anlägga på parkmark. Utställningshandlingarna har tillförts ett resonemang kring projektets ianspråktagande av naturmark och ambition om nyplantering.

Stadens tillgång till hela tunnelkonstruktionen för framtida drift och underhåll säkerställs i planhandlingarna med servitut. Dessutom säkerställs stadens åtkomst till tunnelmynningarna genom att 3,5 meter invid mynningarna förblir allmän mark. Fritt mått ovan mark och däck vid mynningarna till underkant utkragande fasadelement regleras till 2 meter. En bidragande effekt av 3,5 meter av allmän mark är att parkeringshusen flyttas marginellt in mot bostadsgårdarna. Det östra parkeringshuset har även dragits in för att möjliggöra ett skyddsavstånd på 3 meter mellan Hjulstavägen och parkeringshuset. Växtlighet på parkeringshusens tak har förtydligats till sedum eller liknande.

Parkeringshusen har tillförts bestämmelse föreskriven i riskanalysen om tät fasad mot trafikled samt fasad av brännbart material och brandklassade fönster inom 20 meter från tunnelmynning. Riskhänsyn i ärendet beskrivs även kortfattat under plankartans Upplysningar.

Projektets ambition vad gäller cykelparkering, avfallshantering och energiförbrukning har tillförts planhandlingarna.

Placering av bostadskomplement likt förråd, uthus och tekniska anläggningar har förtydligats genom bestämmelser om markens anordnande samt genom att bostadskomplement får finnas inom byggrätt för parkeringshus.

Rinkebyterrassens kvartersgata har fått namnet Terrasslingen av den anledningen att den utgör en slinga genom planområdet. Sträckning förutsätter möjlig passage av motordrivna fordon över allmänt torg. Detta har förtydligats i planhandlingarna.

På grund av en befintlig avloppsledning längs med ny Hjulstavägens sträckning har en generell bestämmelse om lägsta schaktningsnivå tillförts planen.

Genomförandetiden har ändrats från 7 år till 5 år.

Mindre kompletteringar och klargörande av redaktionell och planteknisk karaktär har gjorts.

Miljöutredningen tillförs underlag från kompletterande och reviderade utredningar. Miljöutredningen kompletteras även med förslag till åtgärder. Mindre kompletteringar och klargörande av redaktionell karaktär har även gjorts.

Bild- och textjusteringar i gestaltningsprogrammet görs i enlighet med ändringar av planförslaget.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2008-04326-54. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

På nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte ta ställning till om den planerade markanvändningen är lämplig med hänsyn till de statliga ingripandegrunderna. Frågeställningarna angående miljö kvalitetsnormer för luft och vatten samt risker med ras och skred behöver klargöras. Länsstyrelsen bedömer dessutom att en kompletterande bestämmelse för parkeringsgaragen behöver beaktas och införas för att det inte ska finnas skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL.

Av 12 kap. 3 § ÄPBL följer att Länsstyrelsen ska upphäva en kommuns beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan om det kan befaras att beslutet innebär bl.a. att ett riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses, att en bebyggelse kan befaras bli olämplig med hänsyn till de boendes hälsa, eller att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken inte följs.

Nedan redovisas Länsstyrelsens syn på hur planförslaget förhåller sig till de statliga ingripande grunderna.

Riskhänsyn

I planbeskrivningen, med riskanalyser som underlag, föreslås åtgärder för att uppnå en rimlig riskhänsyn. Flera åtgärder har reglerats i planbestämmelser. Länsstyrelsen anser att följande frågor behöver hanteras vidare till utställningskedet.

När det gäller parkeringsgaragen som är tänkta att placeras direkt över tunnelmynningarna uppges i Förtydligande kring Riskbedömning Rinkeby (Faveo, 2012-04-25), vilket även återges i planbeskrivningen, att fasaderna ska utföras i brandteknisk byggnadsklass Br 3, enligt BBr. Planhandlingarna bör lämpligen förtydliga vilken typ av fasad som kan förväntas. Vanligen brukar byggnadstekniska bestämmelser om fasad invid transportleder med farligt gods utformas i likhet med "fasader ska vara konstruerade av obrännbart material". Länsstyrelsen uppfattar att garagefasader mot tunnelmynningarna avses vara helt täta, vilket i så fall behöver införas som bestämmelse.

I planbeskrivningen anges att risk för ras och skred i koppling till bebyggelse vid överdäckningen måste utredas vidare i samband med byggnation. Enligt Länsstyrelsens mening behöver det redan i planeringsskedet finnas tillräcklig kunskap som visar att bebyggelsen blir lämplig och inte utgör en fara eller oacceptabel risk. Planhandlingarna behöver kunna redovisa förhållanden eller åtgärder och utformning som kan garantera att risken för ras och skred kan undvikas. Denna fråga kan inte hänskjutas till bygglovsskedet.

I miljöutredningens (daterad 2012-05-11) text, exempelvis i sammanfattningen, återkommer uppgiften att det planeras för bostadsbebyggelse på överdäckningen. Texten behöver korrigeras med rätt förutsättningar om vad som tillåts uppföras på överdäckningen d.v.s. parkeringshus.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen befarar att bebyggelsen närmast tunnelmynningarna kan komma att få höga halter av luftföroreningar.

Länsstyrelsen noterar att planhandlingarna hänvisar tillbaka till MKB:n för arbetsplanen för E18 i fråga om luftkvalitet och beräkningar av miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att de i MKB:n redogjorda resultaten av beräknade luftföroreningshalter längs E18 är utförda mellan 2001 och 2003. I den nämnda MKB:n ingick inte heller bebyggelse på ömse sidor om överdäckningen som en förutsättning. Det som framgår av MKB:n är att de lägsta halterna av luftföroreningar återfinns ovanpå överdäckningarna och de högsta halterna vid tunnelmynningarna.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat med en ny luftkvalitetsutredning som tar med nya trafikprognoser samt nya erfarenheter och förväntningar av dubbdäcksanvändandet. Åtminstone bör det i planhandlingarna finnas en bedömning av aktualiteten på det tidigare utredningsmaterialet om luftföroreningar som planförslaget är baserat på. Planhandlingarna bör också kunna beskriva mer kring luftkvalitet. Hur höga kan halterna vid tunnelöppningarna var och hur kommer luftföroreningar att spridas/vädras bort vid tunnelöppningarna? Har bebyggelsen anpassats efter luftföroreningarna, kan t.ex. luftföroreningar från tunneln komma in i parkeringsgaragen eller kan det under några förhållanden bli försämrad luftkvalitet vid bebyggelsen på överdäckningen?

Hinderyta för Bromma flygplats

Planområdet är beläget inom ett område med hinderbegränsad yta omkring Bromma flygplats. Planförslaget inbegriper en hög byggnad. Planhandlingar bör redogöra för hur det höga huset förhåller sig till den hinderbegränsade hinderytan (se även Trafikverkets yttrande).

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

I planbeskrivningen beskrivs kortfattat MKN för berörd vattenförekomst, Edsviken. Länsstyrelsen kan också informera om att Igelbäcken är föreslagen att bli vattenförekomst (med MKN) vid nästa tillfälle Vattenmyndigheten beslutar om ny vattenförekomst.

I planbeskrivningen (sid 15) anges att planförslaget inte bedöms påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen och förorenande ämnen inte tillförs Igelbäcken och i förlängningen Edsviken. I samma stycke skrivs också: "Dagvatten från planområdet ska i möjligaste mån fördröjas inom fastigheten och sedan avledas till Järvatunneln. Om möjligt bör vatten avledas till Igelbäcken..." Av planbeskrivningen framgår inte hur dagvattnet ska hanteras eller vilken recipient som blir direkt berörd. Inte heller redovisas hur påverkan blir på berörda vattenområden.

Länsstyrelsen anser att en dagvattenutredning mer i detalj bör redovisa hur utsläpp av dagvatten påverkar berörda vattenområden (Igelbäcken, Edsviken via Igelbäcken eller Järvatunneln). Länsstyrelsen anser vidare, för att ha en möjlighet att nå normerna, att det är av största vikt att inte öka påverkan på vattnet jämfört nuläget. Det är angeläget att dagvattenstrategin följs. Kommunen behöver i det fortsatta planarbetet redovisa att vattenförekomsten Edsviken inte påverkas negativt. Det är värt att notera att även Igelbäcken är föreslagen att bli vattenförekomst, se ovan. En mer detaljerad dagvattenutredning behövs för att det inte ska befaras att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken

inte följs och att Länsstyrelsen därför enligt 12 kap. 3§ ÄPBL ska behöva upphäva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Råd om tillämpningen av 2 och 3 kap. ÄPBL, synpunkter i övrigt och upplysningar

Dagvatten

Länsstyrelsen anser, eftersom det är mycket känsliga vattenområden som berörs, att det är angeläget att dagvattenstrategin tillämpas och att förorenat dagvatten inte når berörda recipienter Igelbäcken eller Edsviken (vis Igelbäcken eller Järva dagvattentunnel).

Länsstyrelsen anser vidare att det är positivt att man planerar att anlägga gröna tak på parkeringshusen samt att man avser avtala med byggherren att välja lämpliga byggmaterial som inte bidrar till att förorena dagvattnet. Länsstyrelsen anser att ytterligare preciseringar av hur dagvattnet ska hanteras ska redovisas i den planerade dagvattenutredningen.

Hur trafikdagvattnet ska hanteras från utbyggnaden av E18 är ännu inte klart. Ärendet har överklagats av Trafikverket och ligger hos Mark- och miljödomstolen för avgörande. Om frågan avgörs under planeringen bör hanteringen av trafikdagvattnet beskrivas i planhandlingarna.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att planen kompletteras med ett avsnitt om hur man avser tillgodose klimatanpassning av bebyggelse, dagvattenhantering med mera.

För dagvattenanläggningar gäller bland annat att de bör utformas och dimensioneras med hänsyn till nya klimatförutsättningar. Gjorda klimatscenarier pekar på ökade nederbördsmängder i framtiden (10-30%), ökad avrinning vintertid samt att extrem nederbörd kan öka med ca 20 procent.

Angående miljöbedömning

Planens genomförande har av stadsbyggnadskontoret bedömts innebära betydande miljöpåverkan. Detta innebär att en miljöbedömning ska göras och syftet är att integrera miljöaspekterna i planen så att en hållbar utveckling uppnås. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), enligt 6 kap. 12 § miljöbalken upprättas. Länsstyrelsen anser att upprättad miljöutredning borde benämnas MKB.

MKB:n har ett kortfattat innehåll av i planen innehållande miljö- och riskaspekter. Beskrivningen av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan är begränsad. Länsstyrelsen finner det tveksamt om syfte och krav i enlighet med miljöbalken kan anses uppfyllt i MKB:n och rekommenderar staden att kvalitetsgranska MKB:n

Storstockholms lokaltrafik (SL)

SL håller för närvarande på att ta fram en stomlinjestrategi där alla stomlinjer omprövas. Både SL:s stomnätstrategi och Stockholms stads framkomlighetsstrategi pekar på vikten av god framkomlighet. Rinkebystråket som stadsmässig gata innebär mindre god framkomlighet för stomlinje 179. SL förutsätter att Stockholms stad samråder om framkomligheten samt placering och utformning av hållplatser.

Det är viktigt att eventuella bullerstörningar från busstrafik beaktas. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål och enligt SL:s erfarenhet upplevs framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start som störande. Dessa problem kan t.ex. uppkomma vid korsningar och busshållplatser. SL påpekar att för planerad bebyggelse som vetter mot gator som trafikeras av buss ska utformningen av fastigheterna ske så att socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum. SL framhåller i övrigt att det är positivt att den nya bebyggelsen placeras i närheten av goda kollektivtrafiklägen. Påpekar även att det är viktigt att det finns gena, trygga och attraktiva gång- och cykelstråk mellan bebyggelsen och stationer samt hållplatser, liksom trafiksäkra passager med vägen i anslutning till hållplatserna. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska även säkerställas.

Trafikverket

Trafikverket informerar om att i samband med projekt E18 Hjulsta-Kista genomför Trafikverket för närvarande överdäckningstunnlarna, vilket utgör en förutsättning för planförslaget. Utformningen av överdäckningarna fastställdes i samband för arbetsplanen för E18 samt genomförandeavtalet mellan staden och f.d. Vägverket.

Rubricerat planförslag medför en ny utformning av framförallt lokalvägen Hjulstavägen, där vägen flyttas närmare Rinkeby och utformas mer som en stadsgata. Trafikverket har inga principiella invändningar gentemot detta, men påpekar att detta förändringar i projektet såsom tex tid, kostnader etc. I samband med planförslagets intentioner ska därför staden ansvara för genomförandet av den nya gatan samt stå för de merkostnader den nya utformningen medför.

Vidare är Trafikverket huvudman för väganläggningen som leder genom tunn-larna, vilket innefattar installationer i tunneln samt invändigt ytskikt. Staden är huvudman för själva betongtunnlarna. Trafikverket upplyser om att tunnelkonstruktionen kan vara i behov av åtkomst från ovan eller utsidan, vilket kan för-anleda avstånd mellan bebyggelse och tunnelvägg utifrån underhållsperspektiv.

Trafikverket anser att riktvärdena, som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Trafikverket påpekar att om kommunen accepterar avstegsfall från gällande bullerriktlinjer så har kommunen därmed tagit ansvar för bullerstörningen. Trafikverket förutsätter därmed att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, att i egenskap av verksamhetsutövare, åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

Trafikverket upplyser även om att Bromma flygplats är klassat som riksintresse och att i en flygplats närområde regleras högsta tillåtna höjd för byggnadsverk av hinderbegränsade ytor. Den hinderbegränsande ytan utgör del av riksintresset. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler ovanför dessa ytor och garanteras på så vi hinderfrihet. Då planförslaget innehåller ett högt hus med plushöjd om 83,0 meter bör kommunen vid fortsatt planering samråda med Bromma flygplats.

Försvarsmakten

I planen för Rinkebyterrassen föreligger för närvarande inga konflikter med Försvarsmaktens tekniska system. Försvarsmakten påpekar dock att för de ob-

jekt som uppnår eller överstiger 45 meter ska bygglov sändas på remiss till myndigheten när dessa blir aktuella. Höga byggnader (från 45 meter och uppåt inom tätort) behöver även flyghinderanmälas samt införas i landets flyghinderdatabas. Senast 4 veckor före resningen (för byggnader lämpligtvis vid bygganmälan alternativt innan normerande höjd uppnås) skall en flyghinderanmälan insändas av den sökande enligt Luftfartsförordningen § 25.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

Rinkeby-Kista Stadsdelsnämnd

Förvaltningen har i allt väsentligt inget att invända mot samrådsförslaget. Förvaltningen delar uppfattningen att planförslaget bör kunna bidra till att förstärka områdets identitet genom ny bebyggelse samt en tydligare koppling till Järva friområde och Kista. Dessutom noterar förvaltningen att den nya bebyggelsen inte hindrar gensikt och utblick mot Järvafältet från den befintliga storskaliga bebyggelsen vid Kuddbygränd och Stavbygränd.

Förvaltningen är positiv till att detaljplanen syftar till att skapa gaturum där olika trafikantgrupper möts då detta innebär bland annat att de gående blir sedda av fler, vilket medför att tryggheten ökar. Vidare är förvaltningen positiv till att de planterade och gräsbevuxna gårdarna ges en halvprivat karaktär av liknande typ som Stockholms hem och Svenska Bostäder med framgång skapat i sitt äldre bestånd i Rinkebys sydöstra del. Förvaltningen förutsätter att dessa gårdar kommer att utgöras av kvartersmark.

Förvaltningen vill även betona det angelägna i att gång- och cykelvägarna utformas på så sätt att de inte inbjuder till okynnesfärder med motorcykel eller bil.

Reservation 1 - Ledamot Birgitta Hald-Svensson m.fl. (MP)

Anför utöver förvaltningens synpunkter att lika många hyresrätter som bostadsrätter bör kvarstå som riktmärke i planering av Rinkebyterrassen. Hyrorna måste även vara rimliga och möjliga för de boende i Rinkeby. Hållbar byggteknik som spar energi och grön odling på taken för tillförsel av syre i koppling till avgaser ifrån E18 föreslås. Är inte övertygade om att Igelbäcken kommer undgå påverkan, vilket bör studeras vidare. Bullersituationen anses även kunna resultera i svårighet att använda balkongerna och öppna fönstren, vilket ställer högre krav på utsiktsplatsen och gårdarna. Hoppas på planering av samlingslokaler och sportmöjligheter som gym, bowling, innebandy t.ex. Påpekar att cykelvägen mellan Järvafältet och Rinkebystråket inte får ha för stor lutning.

Reservation 2 – Ledamot Anki Erdmann (V)

Föreslår att stadsdelsnämnden avslår förvaltningens förslag. Vänsterpartiet anser inte att man ska bygga mera på Järvafältet. Om E18 hade byggts i en tunnel förbi Rinkeby, vilket Vänsterpartiet förespråkade, hade man kunnat bygga på denna. Men i det nuvarande förslaget tar man mer av den natur som vi så väl behöver och vill bevara runt vårt område. Rinkeby är redan nu ett av Stockholms mest tätbefolkade områden och vi menar att man därför inte ska bygga mer i området. Järvafältet är ett unikt naturområde mellan två stora bostadsområden och att ha nära till ett sådant område har varit en av orsakerna till att så många Järvabor trivs och har velat bo kvar. Fältet har varit våra områdens

största tillgång. Genom E18, anläggning av gigantiska trafikplatserna samt en kyrkogård, håller nu fältet på att krympas till en liten stadspark som inte alls erbjuder de kvaliteter som fältet tidigare har haft. Detta är en stor förlust för de boende.

Särskilt uttalande – Vice ordförande Mia Päärni m.fl. (S)

De nya husen vid Rinkebyterrassen utgör ett välkommet tillskott av bostäder i Rinkeby. Vi vill särskilt betona behovet av stora lägenheter samt av smålägenheter som kan vara av intresse för ungdomar. Det är då av stor betydelse att boendekostnaden inte blir för hög. Tillkomsten av bostadsrättslägenheter i Rinkeby är bra och bör enligt vår mening inte minskas under 50 procent. Detaljplaneförslaget innebär att Hjulstavägen flyttas närmare husen vid Stavbygränd och Kuddbygränd. Inför detta måste undersökas vad det innebär för de boende i form av bullernivåer. Om dessa blir högre än i dagsläget måste åtgärder vidtas så att de boende inte blir ytterligare störda från vägen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är i grunden positiv till detaljplaneförslaget och framförallt att kopplingen till Järvafältets kulturresevat stärks för boende i Rinkeby. Nämnden vill dock lyfta frågor som bör studeras vidare i planarbetet som rör buller, vibrationer, förskolor, natur, klimatanpassning och cykelparkering.

Byggnaderna längs Hjulstavägen bör omformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför fönster, utan att dessa fönster hamnar bakom delvis inglasad balkong. Nämnden anser att vädringsfönster bakom 75 % inglasade balkonger är att betrakta som en acceptabel speciallösning för enstaka lägenheter i ett projekt när andra åtgärder inte är möjliga. I detta förslag omfattas cirka 80 lägenheter av denna speciallösning. Nämnden bedömer att det är möjligt att utforma byggnaderna så att lägenheterna längs Hjulstavägen får större andel rum mot tyst sida. Nämnden anser därför att speciallösningen med vädringsfönster bakom 75 % inglasade balkonger inte är motiverad i detta fall. Det framgår inte av bullerredivisningen hur höga ljudnivåerna är på gårdarna, men nämnden bedömer att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå delvis överskrids. Nämnden anser därför att det bör utredas hur ljudnivåerna på gårdsmiljön kan sänkas. För att bibehålla den genomsikt och utblick över Järvafältet som eftersträvas i planen, kan exempelvis lägre skärmar med ljudabsorbenter som sammanbinder byggnaderna längs vägen provas.

Nämnden vill uppmärksamma att marksten på trafikerade gator intill bostadsbebyggelse bör undvikas då stenen medför ojämnheter i vägbanan, som innebär att ljudnivån kan öka med cirka 3-4 dB(A) och därmed öka bullerstörningar. I gestaltungsprogrammet framgår det att betongmarksten avses läggas vid övergångsstället på Hjulstavägen vid korsningen med Rinkebystråket.

Nämnden påpekar att busstrafik kan medföra bullerstörningar för närboende, samt att de vanligtvis ger upphov till lågfrekvent buller. Vid bostadsbebyggelse intill bussgator anser miljöförvaltningen att det ska säkerställas att bostäderna placeras, utformas och konstrueras så att riktvärdet 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus klaras i samtliga bostadsrum. Det bör också eftersträvas att samtliga bostadsrum klarar Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6 (M)) gällande lågfrekvent buller. Eftersom detta i vissa fall kan vara

mycket svårt, bör det säkerställas att minst hälften av bostadsrummen klarar riktvärdena gällande lågfrekvent buller. Att klara riktvärden för lågfrekvent buller i sovrum bör prioriteras

Av planbeskrivningen framgår att lera förekommer i ett tunt lager om 0-2 meter i anslutning till släntfoten under fyllningen. Vid byggnation av bostäder på lermark intill vägar föreligger risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna, vilket kan ge upphov till olägenhet för människors hälsa. Vibrationer tas upp allmänt i miljöutredningen, men det framgår inte av handlingarna om det gjorts någon platsspecifik analys av vibrationsrisk vid byggnation av bostäder enligt planförslaget. Nämnden anser att vibrationsrisk bör utredas och om risk föreligger bör det framgå av planhandlingarna att byggnaderna ska konstrueras på sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Vibrationer i byggnaderna bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61).

Tillräckliga ytor med god kvalitet bör avsättas för förskolors utevistelse. Vid skolor och förskolor ska det alltid finnas tillgång till utevistelse på gård alternativt i närbelägen park/natur där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå klaras. Barn är extra känsliga för buller. Barn, främst barn i förskolan, vistas oftast många timmar per dag på gården utomhus. Barnet kan ha svårt att uttrycka sina egna behov och dess egna möjligheter att påverka sin situation är begränsat. Buller är en miljöfaktor som inte barnet själv kan påverka och en hälsorisk som måste åtgärdas på samhällsnivå.

Nämnden delar bedömningen om att planförslagets påverkan på naturmiljön blir liten. I planhandlingarna illustreras dock nya gångvägar inom kulturresevatet, utanför planområdet. Nämnden vill uppmärksamma att dessa måste tillståndsprövas enligt reservatets föreskrifter.

I Stockholms miljöprogram 2012-2015 finns ett mål om att alla nyproducerade byggnader på av staden markanvisad fastighet ska ha en energianvändning om högst 55 kWh/m². Eftersom Stockholms stad äger marken inom planområdet bör detta framgå av planhandlingarna, samt kompletteras med information om hur bebyggelsen ska anpassas till ett varmare klimat.

Förutsättningar att öka antalet p-platser för cykel i denna plan bör prövas. Enligt Trafikkontorets handbok "Cykelparkering i staden" är cykelparkeringsnormen för bostäder 1,5 cykelparkeringar per lägenhet. Enligt Trafikkontorets remitterade Cykelplan 2012 bör dessa parkeringstal ses över med tanke på den kraftigt ökade cyklingen och Stockholms ambition att vara en cykelstad i världsklass. Miljöförvaltningen anser att alla boende bör ha tillgång till väderskyddad parkeringsplats för cykel. Förvaltningen bedömer att antal rum bättre avspeglar hur många som bor i en fastighet. Förvaltningen anser därför att en väderskyddad cykelparkering per rum bör eftersträvas.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positiv till föreslagen bebyggelse intill Järvafältet och den nya kopplingen med gång- och cykelväg som ytterligare binder samman Rinkeby och Kista, men har synpunkter på gata och trafik, tillgänglighet, park och stadsmiljö samt avfallshantering.

En bilparkeringsplats och cykelparkeringsplats ska anordnas per lägenhet enligt rådande p-normer, dessa förläggs med fördel i garage och i annat fall i markplan inom fastigheten.

God tillgänglighet för gång och cykeltrafikanter är viktigt. Det bör specificeras i detaljplanen att cykling över torgytan är tillåtet då det saknas möjligheter för cykeltrafikanter att ta sig ut på Järvafältet i närområdet. Cykelövergången mellan Rinkebystråket och gång- och cykelvägen längs Hjulstavägen är otydlig och en cykelöverfart vid västra anslutningen mot Terrasslingen saknas.

Ytan över torget från Terrasslingen mot utkiksplatsen/pendenten bör ses över då det är stort fritt avstånd mellan träd vilket bidrar till risk för otillåten fordonstrafik. Placering av lämpliga hinder mellan träden och mot kvartersgatan bör finnas.

Vändplatser saknas på kvartersgatorna och måste finnas, alternativt möjlighet att korsa torgytan i höjd med kvartersgatorna. Gång- och cykelvägen på kvarteremark är mycket smal vilket dels omöjliggör drift och underhåll på ett tillfredsställande sätt och dels är för smal för att inrymma både gång- och cykeltrafik. Ytan bör breddas till minst 2,5 m och cykeltrafik bör förläggas i blandtrafik. Det är även oklart hur angöring till förskola sker vad gäller bland annat transporter och hämtning/lämning av barn. Detta måste studeras vidare.

Övergångsställen i höjd med båda garagen på Hjulstavägen bör vara upphöjda alternativt förses med busskudde. Hastighetsbegränsningen för Hjulstavägen förbi Rinkebyterrassen är inte klarlagd. Det är viktigt att inte omöjliggöra buss- trafik österut på Hjulstavägen med materialval som inte är kompatibel med bussar i linjetrafik.

I sektionen för Stavbygränd/Kuddbygränd saknas snöupplagplatser, detta gör det svårt med kompletteringssnöröjning då det är parkerade fordon på bägge sidor om gatan. En gång- och cykelbana bör binda samman Ovanbygränd och parkeringsplatsen på Stavbygränd för att säkerställa god trafiksäkerhet. Planområdet bör därför förlängas till att inrymma vändplatsen på Ovanbygränd.

Om befintlig belysning påverkas i samband med byggnationen så far byggherren stå för den kostnaden. Kontorets områdesansvarige gatuingenjör vill delta på för- och efterbesiktning av gator och gångbanor.

Det är viktigt att nybyggnation mot Järvafältet skapar en högre grad av tillgängligt mot dagens utformning, för att alla ska kunna nyttja fältet och naturen. Pendenten och trappan ner till fältet bör kompletteras med en hiss. Det är också viktigt att naturliga ledstråk används i så stor utsträckning som möjligt och att taktila plattor endast behöver användas som komplettering. Det är alltid bra att sträva efter plana ytor.

För god tillgänglighet på torget bör lutningen understiga 1:30 och ramper mot Hjulstavägen kan göra att torget blir plant. Torget ska kompletteras med soffor med arm- och ryggstöd.

En gångväg som lutar 1:25 och är 120-130 m lång är inte tillgänglig. Är ytorna med sittplatser plana höjs tillgängligheten något. Säkerheten för synsvaga behöver utredas vidare.

Upphöjda passager bör utformas som vanliga övergångsställen så att det blir tydligt för personer med synnedsättning var de befinner sig, alternativt utformas passagera med en taktil markering.

Alla trappor ska ha kontrastmarkering, med fördel där en massa eller sten i kontrast fräses ned. Räcken ska finnas på båda sidor om trappan och följa med på vilplanet. Samtliga trappor bör förses med barnvagnsramp/cykelramp. Åsnetrappan på östra sidan ska ha räcke på båda sidor.

Det är viktigt att lekplatser utformas så att alla kan vistas där. Det ska vara tydligt att orientera sig för vuxna och barn med synnedsättning. Det ska även gå att ta sig runt till alla lekytor för vuxna och barn som har ett rörelsehinder.

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

Ytan som idag är parkmark och enligt detaljplanen avses att byggas om till parkeringsplats måste utredas närmare och gestaltas.

Gatutråd på Hjulstavägen och torget saknas och placering samt sort ska framgå av detaljplanen och dess beskrivning.

Stadens riktlinjer att det för varje tillkommande bostad ska planteras ett träd bör uppfyllas. Var de tillkommande träden ska placeras ska lösas i samarbete mellan Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret och Trafikkontoret enligt riktlinjer från Trädrådet.

Om fastigheterna kommer att betjänas av sopsug är det en fördel om systemet kan hantera flera avfallsfraktioner. Det är viktigt att matavfall kan samlas in separat gärna redan i köket med t.ex. avfallskvarn. Grovavfall ska kunna samlas in i området. Det föreslås en byggnad för källsorterat avfall utmed Stavbygränd. Den placeringen förfaller bra för de bilar som kommer och hämtar materialet, men mindre bra för de som ska lämna sitt sorterade avfall då sträckan mellan bostad och byggnad kan bli lång och en huvudgata måste passeras. Det uppmuntrar inte till källsortering när materialet blir så svårt att lämna.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret anser att förslaget är genomarbetat och att det väl uppfyller målsättningar inom Vision Järva 2030 t ex att skapa en mer varierad stadsmiljö, sammanbinda stadsdelar och förbättra tillgängligheten till Järvafältet. Exploateringskontoret är positivt till förslaget att bygga bostadshus intill överdäckningen, men menar att följande bör beaktas:

3D fastighetsbildning förutsätts för genomförande av projektet då tunnelkonstruktionen och anläggningar ovanpå tunneln, exempelvis parkeringshus och boendegårdar, har olika ägare.

Anordning för tillgängligheten inom området är komplicerad då nivåskillnaderna är stora. De lösningar som visas i gestaltningsprogrammet bör ges planstöd t ex bör en ramp för ökad tillgänglighet illustreras samt i lutande gångvägar bör några viktiga plushöjder anges t ex vid brytpunkter.

Det allmänna torget bör studeras vidare eventuellt omformas för att t ex ge plats för konstnärlig utsmyckning.

Den föreslagna slänten mot Järvafältet har ännu inte utvärderats ur geoteknisk synvinkel. Rasrisk finns i området varför gestaltningen eventuellt kan komma att påverkas marginellt.

Parkeringshusens placering mot Hjulstavägen ska studeras vidare, t ex i östra delen bör ett skyddsavstånd om ca 3 meter hållas mellan gatan och parkeringsanläggningen.

Sektionen genom gatan gäller ej längre och bör uppdateras. Måttsättningen bör inte vara med i denna bild.

Fritt mått under balkonger och körbara ytor bör vara 4,7 meter.

Området benämnt "utsiktsplats" och den lutande stora rampen, markerad "pendente" på detaljplanen, är båda konstbyggnader som kräver framtida drift och skötsel och i viss mån gemensam sådan. Det kan vara lämpligt att båda konstruktionerna är inom samma förvaltningsområde t ex anges båda inom PARK alternativt inom TORG.

För genomförande av delar inom detaljplaneområdet, t ex flytt av Hjulstavägen, är det viktigt att detaljplanens tidplan kan samordnas med trafikverkets tidplan för projekt E18.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet vill uppmärksamma om planering av gång-och cykelvägar i natur- och kulturresevat samt hänsyn till natur- och kulturvärden i resevatet i koppling till föreslagen bebyggelse.

Planförslaget gränsar till Igelbäckens kulturresevat och de i planförslaget föreslagna kopplingarna ut på fältet förutsätter en utbyggnad av gång/cykelvägar inom kulturresevatet. Stadsmuseet påpekar att dessa förbindelser redovisas på plankartan som om de är befintliga, vilket är felaktigt. Stadsmuseet förutsätter att planen inte utformas så att nya vägar måste planeras in i resevatet utan att den planläggs så att man kan ansluta till kulturresevatets befintliga vägnät. Då ett av resevatets syften är att bevara ett rikt kulturlandskap, måste stor försiktighet iaktas för att minimera påverkan.

Stadsmuseet vill också påpeka att det strax norr om planområdet finns två registrerade fornlämningar, Stockholm RAÄ 770 och 772 vilka är registrerade som fossila åkrar, dvs rester av det ålderdomliga kulturlandskap som kännetecknar resevatet. Dessa bör mätas in och kompletteras grundkartan. Berörs fornlämningarna av planens genomförande måste tillstånd sökas för detta hos Länsstyrelsen.

Stadsmuseet menar att den unika karaktär som kulturresevatet har skulle kunna ges utrymme i projektet, men anser att planen endast förhåller sig till kulturlandskapet som en scenografi att betrakta. I planens gestaltningsprogram beskrivs betraktandet från utsiktsplatsen likt "Monteliusgångens vy mot Riddarfjärden, Fjällgatans utblickar mot stadens historiska kärna", vilket Stadsmuseet motsätter sig då kulturlandskapet är något annat än innerstad och att dessa jämförelser leder tankarna i fel riktning. Museet undrar även vad beskrivningen av att Järvafältet som "lika stort som Central Park" har med uppdraget att göra?

I övrigt ser Stadsmuseet positivt på satsningar på professionellt utformad stadsplanering och arkitektur av hög kvalitet, i helhet såväl som i detalj.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att om syftet med planen är att skapa en stark koppling mellan Rinkeby, Järvafältet och Kista bör inte den terrasserade anläggningen

låsa rörelsemönstret genom höjdskillnader inom planområdet, samt endast mynna ut i en utsiktspunkt eller sammanhållen mur mot Järvafältet. Rådet anser att ett mer öppet landskapsrum, där Rinkebystråket förs fram norr om Hjulstavägen som körbar gata, skulle främja torgets sociala kapacitet. Därigenom skulle man kunna skapa en mer attraktiv gatumiljö som i norr skulle få leda ner till naturlandskapet via en betydligt mer generös trappa än i planförslaget. Ytterligare rörelsemöjligheter skulle gå att få till genom en släntad topografi och ett mer arbetat arkitektoniskt landskapsrum, allmänna utrymmen mellan gårdarna och fler öppningar. De nya husen skulle på så sätt hamna i ett öppet fluster mellan den äldre bebyggelsen och naturmarken, vilket Skönhetsrådet anser önskvärt.

Rådet anser även att den nya stadsfronten bör varieras ytterligare i höjd för att skapa en tydligare dynamik, inte minst viktig i relation till de höga markörerna på andra sidan Järvafältet i form av Kista Science Tower och Victoria Tower. Samtidigt bör mötet med den nya bebyggelsen via vägsträckningen även den få annat uttryck än den massiva fronten som parkeringshusen utgör. I det senare fallet framfördes ett alternativ där flyglar vid överdäckningens mynning skulle kunna skapa en visuell inramning och samtidigt fungera som bullerskydd. Rent arkitektoniskt behöver de nya byggnaderna i allmänhet och höghuset i synnerhet vässas för att verkligen kunna bli de för stadsdelen karaktärs- skapande tillskott som är önskvärda.

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i dess nuvarande utformning.

Övriga remissinstanser

Fortum Distribution AB

Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. Eventuellt kommer några befintliga elledningar att beröras av projektet och behöva flyttas.

AB Fortum Värme

AB Fortum Värme har inget att erinra.

Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inget att erinra.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har kanalisation och en telekabel i korsningen Hjulstavägen-Rinkebystråket, men då denna delvis kapats och inte är i drift längre har Skanova inget att erinra.

Vattenfall

Vattenfall gör bedömningen att deras ledningar inte kommer att beröras av detaljplanen då ledningen i fråga kommer att ligga längre bort än 50 meter från närmaste byggnad samt att ett parkområde kommer att placeras mellan närmaste hus och ledningen. Vattenfall vill dock uppmärksamma stadsbyggnadskontoret på att Vattenfalls ledningar alltid måste uppfylla Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och att hänsyn tas till försiktighetsprincipen gällande magnetfält. Eventuell flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören.

Stockholm Vatten

Vattenförsörjning

Förbindelsepunkt för vatten kan beredas söder om överdäckningen genom befintlig vattenledning belägen i Hjulstavägen. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +65 m vp över stadens nollplan. Vid normalt anordnande av installation kan detta innebära att intern tryckstegring erfodras för tappställen över nivån +45m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten.

Spillvattenledning

Förbindelsepunkt för spillvatten kan beredas genom befintlig spillvattenledning belägen i Hjulstavägen. Spillvattnet leds till avloppstunnel genom befintligt borrhål beläget i Rinkebystråkets förlängning.

Avloppstunnel

Tunnelbotten på befintlig avloppstunnel har höjden ca -21,0 m inom planområdet och diametern på tunneln är ca 2,0 m. Inom skyddsområde för ledningen gäller en djupbyggnadsbegränsning på -14 m.

Dagvatten

En dagvattenutredning borde finnas framme redan i detta skede för att man skall kunna bedöma konsekvenserna av planens genomförande. Vad vi förstått i möten med exploateringskontoret pågår detta arbete just nu, men Stockholm Vatten har följande synpunkter med bäring på dagvattenfrågorna att framföra:

- En hållbar och robust dagvattenhantering skall eftersträvas inom planområdet. Detta innebär bland annat att man primärt skall söka minska uppkomst av dagvatten genom att maximera gröna och genomsläppliga ytor. Dagvatten från ytor skall i första hand avledas ytlig och användas för bevattning av växtlighet och sedan infiltreras där det går. Detta gäller såväl ytor som planeras bli kvartersmark såväl som allmän platsmark.
- I samrådshandlingen står det att planförslaget enligt bedömning inte kommer att påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenade ämnen inte tillförs Igelbäcken och Edsviken. Detta är bra, men i nästa mening står det att "vägdagvatten från E18 leds, efter rening, till Igelbäcken eller via kulvert (Järvatunneln) till Edsviken". Detta skulle innebära just en försämring av vattenkvaliteten i Igelbäcken. Dessutom står det i samma stycke, gällande dagvatten från planområdet, att "om möjligt bör vatten ledas till Igelbäcken...". Dessa delvis motstridiga uppgifter måste klargöras.
- En del av nya E18 tycks alltså ingå i planområdet. Då detta dagvatten inte kan anses vara tillräckligt rent för att släppas till Igelbäcken, kräver detta en långt gående rening om det över huvud taget kan avledas till Igelbäcken. Ett eventuellt spolvatten från tunneldelarna av E18 får under inga omständigheter riskera att nå Igelbäcken. Dessa frågor förutsätts dock hanteras inom ramen för Trafikverkets pågående projekt nya E18 och miljöprövningen av detsamma.
- Planområdet utsträckning kommer troligtvis i konflikt med Trafikverkets planerade (och delvis genomförda) åtgärder för dagvattenhanteringen från nya E18. Detta är alltså något som måste utredas och hanteras av staden och Trafikverket. Eftersom det rör sig om ett system där dagvatten från en statlig väg avvattnas till ett av staden ägt dike är Stockholm Vatten inte en part i dessa diskussioner, men bolaget bör löpande informeras i frågan.

- Planområdet i övrigt bör fortsatt avledas mot Igelbäcken. Det dagvatten som kan komma att behöva avledas från planområdet skall därför hålla en kvalitet och flöden som inte påverkat Igelbäcken negativt. Det är mycket viktigt att man i dagvattenutredningen och i förläggningen, genomförandet av planen säkerställer att dagvattenhanteringen under inga omständigheter försämrar kvalitén på det vatten som avrinner till Igelbäcken. Risken för att dagvatten från planområdet innehåller förorenade ämnen är stor, vilket innebär att vattenkvalitén i Igelbäcken riskerar att försämrats. Tillförsel av vatten till Igelbäcken behövs för att öka flödet och minska uttorkning av bäcken, men det tillförda vattnet måste vara rent för att inte riskera att Igelbäckens känsliga djurliv påverkas negativt.
- Primärt förordas ytliga dagvattensystem, men oavsett detta skall dagvatten alltid kunna avrinna på markytan mot områden som klarar av att översvämmas tillfälligtvis under kraftiga regntillfällen. Detta förutsätter en genomtänkt höjdsättning av marken inom planområdet som tillåter detta. Lämpligtvis säkerställs detta genom att markytorna lutar så att vattnet kan avrinna ytledes mot Järvafältet.
- I övrigt skall Stockholms stads dagvattenstrategi följas.

Övrigt

Ett genomförandeavtal mellan Stockholms Vatten och Staden skall tecknas som reglerar utredning, projektering, upphandling, utförande, kostnadsfördelningar mm.

Övriga, ej sakägare

Nina Hjerpe, Järfälla

Anser att det är väldigt viktigt att man bevarar alla träd som finns i närheten och dessutom plantera många nya särskilt då man har skövlat så mycket runt E18. Detta är nödvändigt för allas trivsel, livsglädje och för syrets skull vilket påverkar alla människor och djur.

Fredrik Legeby
planchef

Peter Lundevall
handläggare