



Handläggare: Peter Lundevall
Tfn 08-508 272 92

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Godkännande av förslag till detaljplan för Rinkebyterrassen, överdäckning av E18, i stadsdelarna Rinkeby och Kista (ca 350 lägenheter)

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande.

Susanne Lindh

Bo Bergman

Fredrik Legeby

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra ca 350 nya lägenheter vid en 300 meter lång överdäckning av E18 i Rinkeby. Rinkebyterrassen bryter motorledens barriär och skapar en koppling till Järvafältet och Kista. Dagens murliknande stadsfront ersätts i denna del av en ny entré till Rinkeby, markerad av ett 16 våningar högt hus. På tunneltaket anläggs planterade gårdar. Särskild omsorg har lagts ned på en utsiktsplats/samlingsplats och en pendente (lutande gång- och cykelväg) som ökar tillgängligheten till Järva friområde. Mot Hjulstavägen och de centrala torgen möjliggör planen lokaler i bottenvåningen. En ordnad variation i arkitektur och stadsplan har eftersträvat. Nya boendekvaliteter med lika andel bostads- och hyresrätter skapas mot det vackra kulturlandskapet. Det kan innebära möjligheter till boendekarriär inom stadsdelen och locka till inflyttning. Byggherre är ByggVesta.

Rinkebyterrassens struktur är delvis ett resultat av nödvändig hänsyn till riskerna med farliga godstransporter på E18. Parkeringsdäcken måste lokaliseras vid tunnelmynningarna, husen kan inte stå på tunnels tak och det bör finnas ett avstånd mellan husen. Planen ingår i ett större sammanhang. En förstärkt axel skapas när Rinkebystråket 2014 (mynnar i Tenstaterrassen) omvandlas från fordonsstråk till affärsgata. Rinkeby Allé avses förnyas och kopplas via en ny bro till Stora Ursvik.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter gällande främst buller, luftkvalitet, risker, dagvatten, Igelbäckens kulturresevat, gestaltning samt tillgänglighet, gata och trafik. Planförslaget ställdes ut årsskiftet 2012/2013. Områdets utformning, strategiska läge och synlighet bidrar till att stärka stadsdelens identitet, förstärka kopplingen till Järvafältet och utveckla de centrala stråken. En utveckling i enlighet med av fullmäktige godkända Vision Järva 2030.

Bilagor:

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning

Miljöutredning
Gestaltningssprogram
Genomförandebeskrivning

Utställningsutlåtande
Samrådsredogörelse

Utlåtande

Bakgrund

En nybyggnad av E18 mellan Hjulsta och Kista pågår. Förnyelsen innefattar överdäckning av vägen på en sträcka om vardera 300 meter norr om Rinkeby respektive Tensta. Trafikverket planerar att färdigställa överdäckningen vid Rinkeby, som finansieras av staden, under 2014.

Detaljplanen för E18 reglerar endast byggrätten för överdäckningarnas bjälklag. Föreliggande detaljplan syftar till att i enlighet med kommunfullmäktiges tidigare beslut möjliggöra bostadsbebyggelse vid överdäckningen i Rinkeby. Överdäckningen möjliggör även en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. Byggherre är ByggVesta

Tidigare ställningstaganden

I Regionplanen omnämns nybyggnad av E18 som en kapacitetshöjande åtgärd som även har betydelse för bostadsbyggandet i regionen.

För del av E18 och överdäckningen av nya E18 vid Rinkeby gäller Dp 1999-08897-54 som vann laga kraft 2006. Motivet till detaljplanen för nya E18 var främst ökad trafikkapacitet och trafiksäkerhet mellan Hjulsta och Kista. Föreliggande detaljplan avser ersätta delar av gällande planer istället för att utgöra ett tillägg till E18-planen.

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

Järvalyftet är benämningen på Stockholms stads långsiktiga satsning på stadsdelarna kring Järvafältet. Satsningen beskrivs i visionsdokumentet Järva 2030, som godkändes av kommunfullmäktige i april 2009. Överdäckning av delar av nya E18 är en del av Järvalyftet och bedöms kunna förstärka områdets identitet, utveckla centrala stråk, länka samman stadsdelar samt även vara ett exempel på att bygga i strategiska lägen, i enlighet med de utvecklingsteman som omnämns i visionsdokumentet.

Befintliga förhållanden

Planområdet är beläget direkt norr om Rinkeby, i förlängningen av Rinkebystråket, och omfattar cirka 4,2 ha. Planområdet omfattar överdäckningen av E18, samt en slänt mot Järvafältet och del av gamla E18/Hjulstavägen. Markområdet ägs av Stockholm stad. Området gränsar i söder till Familjebostäders hyreshus. Angränsande fastigheterna Kvarnhuset 1, Kvarnlaven 1 och Stubbekvarnen 1 upplåts med tomträtt till Familjebostäder.

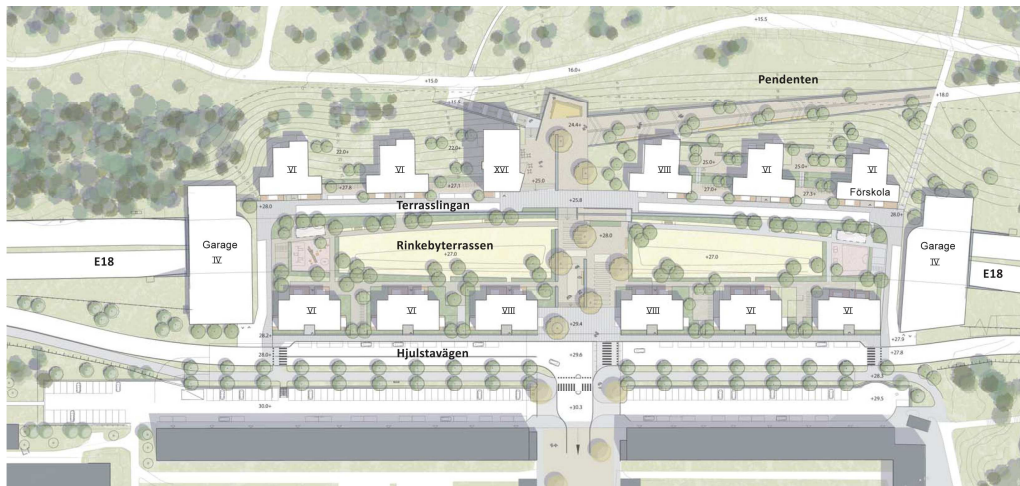
Bebyggelsen i Rinkeby utgör idag en tydlig gräns mot E18 och Järvafältet, i enlighet med 1960-talets planeringstankar då bebyggelsen skulle uppfattas som kraftfulla skulpturala volymer sett från trafiklederna.

Planområdet angränsar till Igelbäckens kulturresevat dvs Järvaältet (inrättat i juni 2006 av kommunfullmäktige i Stockholm stad). I föreskrifterna för resevatet framgår att en ombyggnad av E18 med följdåtgärder tillåts. Planen för Rinkebyterrassen föreslår ingen bebyggelse som inkräktar på kulturresevatet, endast en kortare sträcka av en gångväg som förbinder Rinkebyterrassen med Järvaältet hamnar inom kulturresevatet.

Parallellt med detaljplanen för Rinkebyterrassen pågår en utredning om förstärkt gång- och cykelstråk över Järvaältet mellan Rinkeby och Kista.

Planförslag

Förslaget innebär att cirka 350 bostäder kan uppföras. Lokaler får uppföras i bottenvåningarna närmast Rinkebystråkets förlängning. Planförslaget reglerar att sammanlagt tolv flerbostadshus placeras på ömse sidor av överdäckningen av E18. Området avses innehålla i stort lika andelar hyresrätter och bostadsrätter.



Illustrationsplan över Rinkebyterrassen (Källa: Sweco Architects)



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

Planformen är delvis dikterad av riskhänsyn. Bostadshus får inte uppföras på tunneltaket och avståndet till tunnelväggarna måste beaktas. Härutöver kan bebyggelsen inte vara sammanhängande lameller då en tryckvåg vid en explosion (mycket osannolik) relaterat till transport av farligt gods längs E18 ska kunna passera mellan husen. Bebyggelsens placering och volym grundas även på en önskan att främja genomsikt och utblick över Järvaältet bl.a. från Familjebostäders hus. Bebyggelsens utformning tillför Rinkeby en ny strukturell riktning, där stadsdelen öppnar upp sig mot Järvaältet och Kista, jämfört med den mur de storskaliga la-

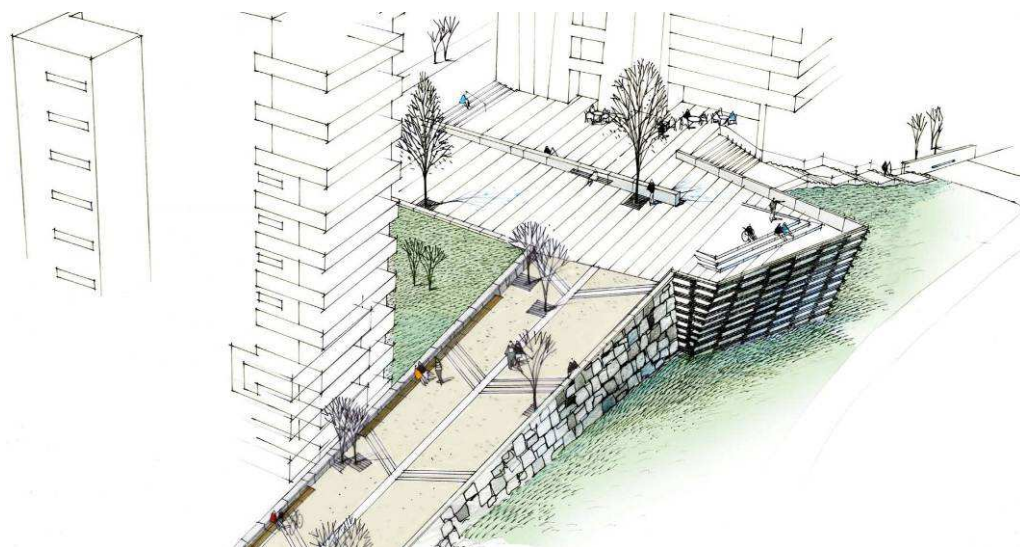
mellhusen idag förmedlar mot trafikleden och Järvafältet. Av stadsbilda- och topografiska skäl trappas bebyggelsen ned mot det lägre liggande kulturlandskapet.

De sex bostadshusen närmast Familjebostädens befintliga bebyggelse uppförs som korta mindre lameller i sex våningar, med en indragen översta våning. Mot torget i Rinkebystråkets förlängning förhöjs husen till åtta våningar för att rama in platsen och markera en entré till området. Denna nya entré till Rinkeby och kopplingen till Järvafältet annonseras med ett 16 våningar högt hus med ytterligare 1-2 våningar i suterräng mot fältet. En pendente, en lutande gång- och cykelväg, förbinder Rinkebyterrassen med Järvafältet. Pendenten fungerar i sin relation till det vertikala höga huset som en balansaxel.



Vy över Rinkebyterrassen (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

På tunneltaket skapas en halvprivat gård av parkkaraktär. I förlängningen av Rinkebystråket delas gården genom ett allmänt torg som möter Järvafältet i en spektakulär utsikts- och samlingsplats. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen.



Utsiktsplatsen, pendenten och trappor förbinder Rinkebyterrassen till Järvafältet (Sweco Ark)

Den väl synliga utsiktsplatsen föreslås hänga ut över fältet. Den konstrueras för att kunna belysas inifrån och därmed fungera som riktmärke från Järvafältet när det skymmer. Från utsiktsplatsen kan Järvafältet nås via pendenten mot öster och via en trappa åt väster. Både pendenten och trappan ansluter till gång- och cykelnätet på fältet.

Närmast tunnelmynningarna placeras parkeringshus i fyra våningar som även utgör buller- och säkerhetsskydd mot trafikleden. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor om tunneln har det varit nödvändigt att förskjuta del av Hjulstavägen närmare Familjebostädens befintliga bebyggelse och ta bort ett parkeringsdäck. Ny markparkering anordnas liksom en alléförsedd gång- och cykelväg.



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

Buller

Rinkebyterrassen utsätts för relativt höga bullernivåer från trafiken på E18 samt Hjulstavägen. För att möjliggöra god ljudmiljö byggs fyra våningar höga parkeringshus vid tunnelmynningarna. Bostadsfasaderna närmast tunnelmynningarna får över 55 dB(A) från våning 1 och uppåt. Genom lämplig lägenhetsplanlösning kan cirka 70 % av lägenheterna erhålla högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid samtliga rum, i enlighet med Riksdagens riktvärde. Övriga lägenheter får högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen, avstegsfall B. Aktuella riktvärden för trafikbuller innehålls därmed i planen. Bostadsgårdarna får en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dB(A). Gemensamma uteplatser kan anordnas med högst 70 dB(A) maximalnivå. Samtliga balkonger klarar ljudnivåer med 55 dB(A) ekvivalentnivå och högst 70 dB(A) maximalnivå. Med lämpligt val av fönster kan god ljudmiljö enligt krav för ljudklass B erhållas utifrån redovisade ekvivalentnivåer vid fasad. Stomljudsnivån bedöms bli lägre än 30 dB(A).

Risk med farligt gods

Transporterna med farligt gods på E18 innebär att risknivån på och kring överdäckningen är förhöjd. Bebyggelse direkt ovan tunneltaket accepteras (efter en omprövning av Länsstyrelsen) inte p.g.a. av risk förknippat med transporter av farligt gods. Det rör sig huvudsakligen om olyckor som leder till en omfattande explosion. Risken för dessa olyckor är synnerligen begränsad. Risknivån på och omkring överdäckningen ska emellertid reduceras så länge det finns åtgärder vars

kostnader står i proportion till dess riskreducerande effekt. En riskanalys med riksreducerande åtgärdsförslag har utarbetats för att uppnå rimliga riskhänsyn.

Konsekvenser för miljön

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

Planprocessen

Samråd

Plansamråd pågick under perioden 2012-05-24 - 2012-08-03. Samrådsmöte hölls den 4 juni 2012 på Rinkeby Folkets Hus där ca 10 personer närvarade utöver representanter från staden och byggherre. Under samrådet inkom sammanlagt 17 yttranden. Yttrandena har sammanfattats och bemötts i en samrådsredogörelse. Det absoluta flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget, men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gällde dagvatten, buller, risker, luftkvalitet, klimatanpassning, planens relation till Igelbäckens kulturresevat, utformning och gestaltning samt tillgänglighet, gata och trafik.

Länsstyrelsen påpekade att de inte kan ta ställning till om den planerade markanvändningen är lämplig på dåvarande underlag med hänsyn till de statliga ingripandegrunderna och Skönhetsrådet avstyrkte planförslaget i sin dåvarande utformning. Under samrådet informerade Trafikverket och Länsstyrelsen om rådande hindersbegränsade yta (+59,0 möh) kring Bromma Flygplats då planförslaget innehåller ett högt hus med plushöjd om 80,0 meter. Stadsbyggnadskontoret valde att gå på utställning med det höga huset intakt med motiveringen att planområdet ligger på betydande avstånd från Bromma flygfält, planarbetet pågått under lång tid, drivits med givna förutsättningar och att Rinkebyterrassen är en viktig del i Järvafältet. Slutsatsen var därför att projektet borde genomföras utan ytterligare omarbetningar och förseningar.

Efter samrådet kompletterades planhandlingarna med en dagvattenutredning, partikelutredning, geoteknisk utredning, samt en reviderad bullerutredning och ett resonemang om lokalklimat och klimatförändringar. Plankartan tillfördes föreskrivna höjder längs Hjulstavägen samt utfartsförbud längs del av sträckan vid Rinkebyterrassen. Möjlig passage av motorfordon över Torg i Terrasslingans förlängning säkerställdes och fritt mått över gångbana och körbar yta reviderades.

Pendenten planlades som Torg istället för Park. Grundkartan tillfördes läge för registrerade fornlämningar direkt norr om planområdet. Placering av bostadskomplement likt förråd och tekniska anläggningar förtydligades och en lägsta schaktningsnivå tillfördes planområdet. Parkeringshusen tillfördes bestämmelse om brännbart material och brandklassade fönster, samt måttjusterades för att säkra stadens tillgång till tunnelkonstruktionen vid mynningarna. Byggrätten för det östra parkeringshuset justerades för att möjliggöra 3 meters skyddsavstånd till Hjulstavägen. Ytan för kvartersmark vid Stavbygränd utökades något för att säkerställa stödmur. Genomförandetiden ändrades till 5 år. I övrigt gjordes mindre kompletteringar och klargörande i planhandlingarna.

Utställning

Planförslaget ställdes ut under perioden 2012-12-17 – 2013-01-21. Under utställningen har 9 yttranden inkommit. Samtliga remissinstanser tillstyrker planförslaget, men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, luftkvalitet och risk med farligt gods. Bromma Stockholm Airport, Swedavia inkom med ett yttrande där planförslaget inte tillstyrktes p.g.a. att planen påverkar rådande hinderbegränsade yta (+59,0 möh) kring Bromma Flygplats. Flygplatsen meddelade även att en lokaliseringsbedömning med tillhörande flyghinderanalys hade beställts av Luftfartsverket (LFV) för ett mer detaljerat underlag för vidare beslut. Efter utställning godkände Bromma Stockholm Airport – Swedavia planens utförande med det höga huset (80,0 m ö h) baserat på den lokaliseringsbedömning med tillhörande flyghinderanalys som utförts av LFV.

Inkomna synpunkter under utställningen föranledde en ändring på plankartan gällande felaktig illustration av planerad gång- och cykelväg inom Igelbäckens kultureservat. Utöver det har ett förtydligande av bestämmelserna om gemensamhetsanläggningar för gata och gård även gjorts. Bromma Stockholm Airports – Swedavias godkännande av det höga huset har föranlett revideringar kring flyghinder i plan- och genomförandebeskrivningarna.

Synpunkter som inkommit senast under utställningen som inte är tillgodosedda

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

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planen möjliggör bebyggelse för omkring 350 lägenheter och en ny koppling mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. I ett exklusivt läge på gränsen till Järvafältets vackra landskapsrum kan Rinkeby med planförslaget tillföras både bostads- och hyresrätter vilket innebär bl a möjligheter till boendekarriär inom stadsdelen (i Rinkeby finns idag ca 5000 hyresrätter och ca 20 bostadsrätter). 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 med av fullmäktige godkända riktlinjer i Vision Järva 2030.

Bebyggelsestrukturen är delvis ett resultat av en nödvändig hänsyn till transporterna av farliga godstransporter på E18. Ur risksynpunkt måste således garagen lokaliseras vid tunnelmynningarna, husen kan inte stå på tunnelns tak och det bör finnas ett avstånd mellan husen. Att byggnaderna står på ett visst avstånd från varandra ger i sin tur utblickar mot fältet från befintliga bostäder. Särskild omsorg har lagts ned på mötet med Järvafältet, där utsiktsplatsen i koppling med den s.k. pendenten ökar tillgängligheten mellan friområdet och Rinkeby och förhoppningsvis kan utvecklas till en samlingsplats. Särskild omsorg har lagts ned på utformningen av utsiktsplatsen och pendenten – den lutande vägen. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna. Lokaler ska även möjliggöras i bottenvåningen mot Hjulstavägen.

Under samrådet framfördes synpunkter om bl a att biltrafik skulle tillåtas på Rinkebyterrassens torg och att ytterligare variation skulle tillföras på Rinkebyterrassen. Kontoret har ej tillmötesgått dessa synpunkter och menar att det vore förödande att skapa en cirkulationsplats för bilar mitt bland gående, lekande barn och cyklister samtidigt som endast ett fåtal butiker kan väntas finnas i angränsande bostadshus. Längs det närliggande Rinkebystråket med ett nytt torg i norr (omvandlas från fordonsgata till affärsgata) har bilkunder en naturlig koppling (angöring) till de nya butikerna etc. Vad gäller ytterligare variation så kan det framhållas att överdäckningen i sig innebär en dynamisk förnyelse då dagens murliknande stadsfront bryts och en ny riktning tas ut mot Järvafältet och Kista. Husens höjd varierar mellan sex, åtta och 16 våningar. Den översta våningen är indragen och de enskilda husen får en individuell formgivning och färgsättning. Den norra och södra husraden står härutöver på två olika nivåer. Parkeringsdäcken får en medveten gestaltad form eftersom de är väl synliga från motorleden. Särskild omsorg i gestaltningen har givits utsiktsplatsen och den s.k. pendenten. Kontoret har eftersträvat en sammanhållen variation.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan godkännes och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

SLUT