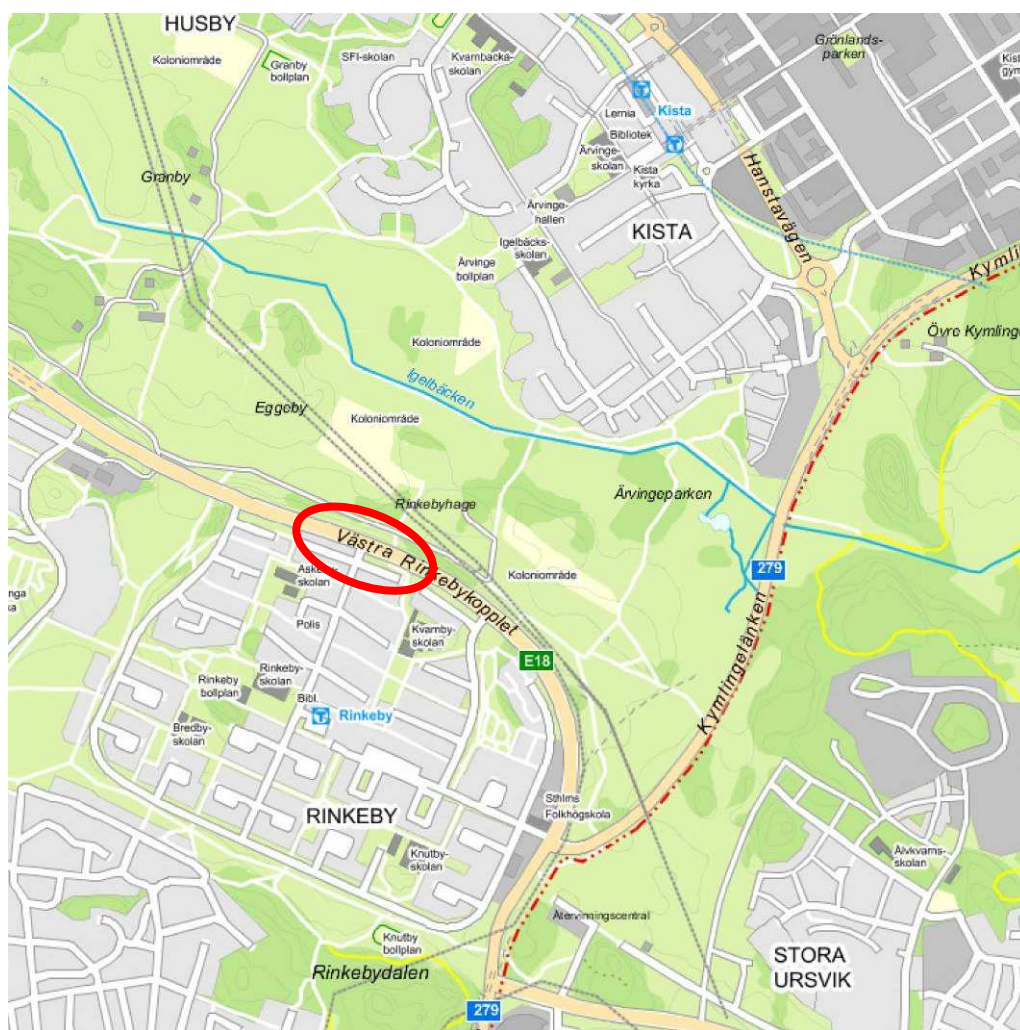


Planbeskrivning

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



Bilagor:
 Genomförandebeskrivning
 Plankarta
 Gestaltungsprogram
 Miljöutredning

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	3
Förutsättningar	5
Planförslag	8
Konsekvenser	14
Preliminär tidplan	18

Sammanfattning

Överdäckningen av E18 vid Rinkeby bör ses i ett större sammanhang. Tre spännande stadsbyggnadsprojekt är aktuella i Rinkeby inom ramen för det så kallade Järvalyftet. En strukturplan för *Rinkeby Allé* remissbehandlas f.n. I den föreslås ett stråk som förenar Rinkeby med Stora Ursvik via en bro över E18. Därmed får Rinkeby för första gången i sin 40-åriga historia en direkt koppling till en annan stadsdel. Byggstart för förnyelse av *Rinkebystråket* påbörjas 2013 och är unikt i sitt slag. Nya Rinkebystråket kommer att skapa ett promenadstråk mot Järvalfältet, genom omvandling från fordonsanpassad gata till ett af-färsstråk med butiker och gångbanor. Stråket mynnar i föreliggande planområde, *Rinkebyterrassen*, där ca 350 bostäder samt lokaler planeras vid en ca 300 m lång överdäckning av E18. Med överdäckningen bryts motorledens barriär och en brygga skapas från stadsdelen över till fältet och Kista. Dagens storska-liga stadsfront mot landskapet bryts och en ny port till Rinkeby skapas.

Planförslaget innebär att tolv flerbostadshus, genom byggherren ByggVesta, placeras längs båda sidorna av E18:s tunneltak. På tunneltaket förläggs park-liknande gårdar. I förlängningen av Rinkebystråket delas gårdarna av en offent-lig plats med direkt kontakt till Järvalfältet. En spektakulär utsiktsplats utnyttjar nivåskillnaderna och en pendent (lutande väg) ned till fältet föreslås. Ett högre hus annonserar den nya porten till stadsdelen. Vid tunnelmynningarna placeras parkeringsdäck som utgör buller- och säkerhetsskydd mot trafikleden. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor om tunneln förskjuts del av Hjulstavägens sträckning närmare befintlig bebyggelse i Rinkeby. Det innebär att Familjebo-städernas parkeringsdäck ersätts av markparkering. Bebyggelsens disposition speglar nödvändig riskhänsyn (låg sannolikhet) p.g.a. E18:s farligt godstrans-porter. Byggherrens avsikt är att uppföra lika stora andelar hyresrätter som bo-stadsrätter. Läget för Rinkebyterrassen är bästa tänkbara med utsikt över Järva-fältets vackra kulturlandskap. Nya boendekvaliteter tillförs stadsdelen vilket kan ge möjligheter till boendekarriär i området och locka till nyinflyttning.

Miljöbedömning

Samråd med länsstyrelsen hölls den 5 september 2008. Länsstyrelsen rekom-menderade att en miljöbedömning skulle tas fram då detaljplanens genomfö-rande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18 § eller MB 6 kap 11 §. En miljöutredning upprättas parallellt med planen och medföljer denna. Påverkan på naturvärden, rekreation och fri-luftsliv i Igelbäckens kulturresevat, samt dagvatten, luftkvalitet, risk och buller utgör väsentliga miljöaspekter. Miljökonsekvenser har studerats under planar-betet och redovisas i planbeskrivningen.

Inledning

Planhandlingar

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

Utredningar och formalia

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Risikanalys – Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby* (Faveo, 2011-05-10 rev 2011-06-14)
- *PM Förtydliganden kring riskbedömning Rinkeby* (Faveo, 2012-04-25)
- *Bullerutredning* (Åkerlöf Hallin Akustik, 2012-04-10)
- *Ledningsutredning* (WSP, 2012-04-30)
- *Geoteknik (endast stödmur)* (Sweco, 2012-02-22)

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

Medverkande

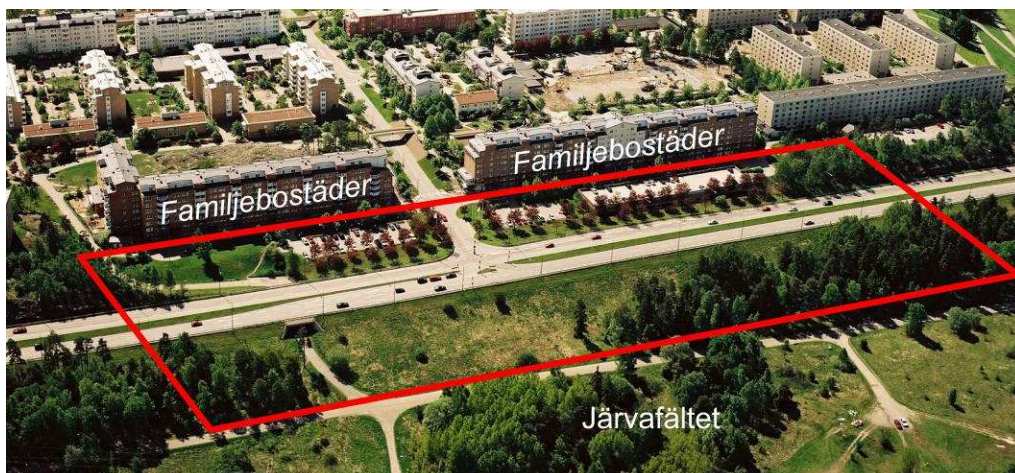
Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Peter Lundevall i samarbete med Per Jacobsson och Annica Fagerberg på Tengbomgruppen AB. Illustrationer samt ritningsunderlag är framtaget av Kirsh+Dereka Arkitekter och Sweco Architects. Byggherre är ByggVesta.

Planens syfte och huvuddrag

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

Läge, areal

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



Planområdets läge i förlängningen av Rinkebystråket

Markägoförhållanden

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

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

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

Översiktsplan

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

Vision Järva 2030 - Järvalyftet

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

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

Rinkebyterrassen kan bidra till att förstärka områdets identitet. Bebyggelsen vid överdäckningen är även ett bra exempel på att bygga i strategiska lägen. Planen för Rinkebyterrassen skapar tillsammans med pågående planarbete för Rinkebystråket (antagen mars 2012) ett centralt stråk genom Rinkeby och vidare ut till Järvafältet och därigenom till närliggande stadsdelar (Kista).

Detaljplan

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

däcken omnämns i planbeskrivningen, men ska tillsammans med tillkommande bjälklag hanteras i särskild plan.

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

Markanvisning

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

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal tecknades 2007 mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm, nu Trafikverket, för ombyggnad av E18. I avtalet står dels vilka förutsättningar som ska gälla för dimensionering av överdäckningarna och dels att Stockholms stad förbinder sig att i arbetet med detaljplaner för bebyggelse ovanpå överdäckningarna verka för att vissa restriktioner tillämpas. I genomförandeavtalet står bl.a. att bebyggelsen ovanpå överdäckningarna får vara högst 7 våningar. Vidare fick bebyggelse inte placeras närmare än 25 meter från tunnelmynningen.

Riksintressen

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

Kulturresevat Igelbäcken

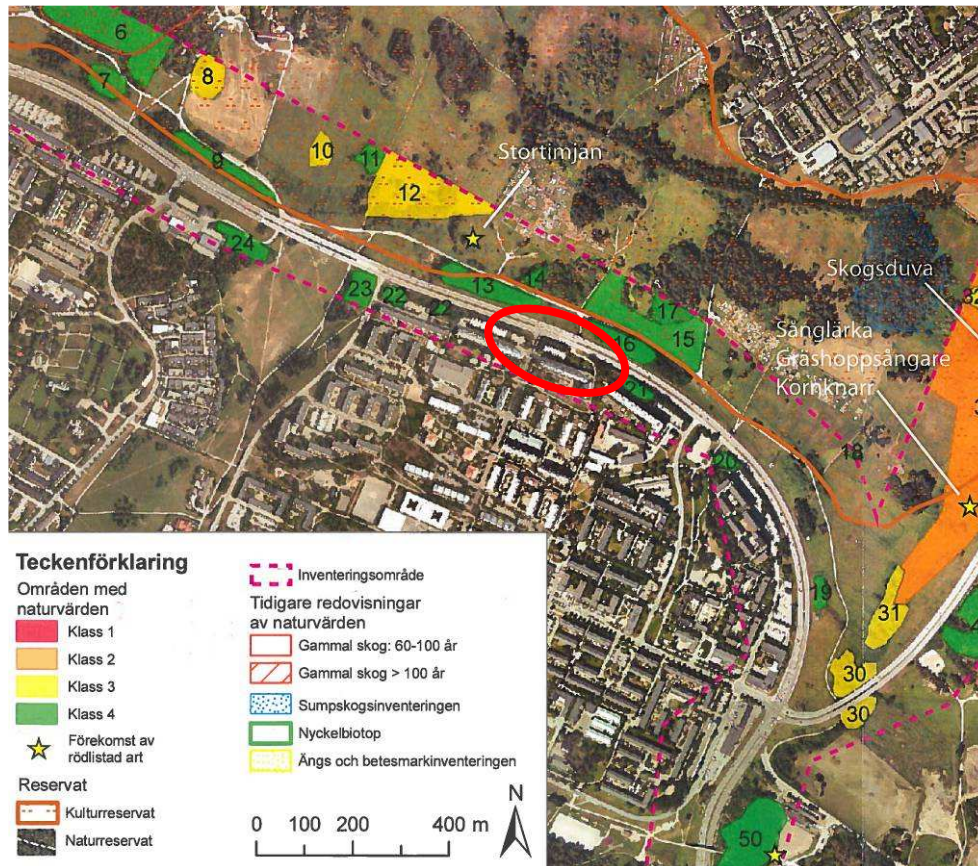
I juni 2006 förklarade kommunfullmäktige i Stockholm stad Järva friområde, del av regionens längsta grönkil, som kulturresevat. Syftet med resevatet är att bevara ett rikt kulturlandskap med stort värde för friluftslivet och med en nyckelfunktion i den regionala grönstrukturen för Stockholms biologiska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

Förutsättningar

Naturvärden och vegetation

Planområdet upptas till stor del av överdäckningen av E18 inklusive dess vägslänter mot Järvafältet. Ute på fältet dominerar öppna gräsmarker med större och mindre trädgångar. Intill planområdet ligger två områden med naturvärden

klass 4 (lokalt intresse). Det ena är en före detta åkerholme, med 80-100 årig tall bland yngre björk och glänta med ängshavretorräng. Det andra området består av artfattig betesmark.



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

Rekreation och friluftsliv

Järva friområde utnyttjas idag som promenad- och strövområde. Kring Järva friområde bor cirka 63 000 människor. Många rör sig längs gång- och cykelvägar på fältet, men även på fältet och besöker gårdarna. Nära Rinkeby finns kolonilotter.

Markförhållanden

Överdäckning av trafikleden vid Rinkeby är under uppförande. Överdäckningen ligger på +27 meter medan släntfoten ligger på ca +17 meter. Slänten anläggs av Trafikverket efter överdäckningens färdigställande och består av fyllning på berg. Lera förekommer i ett tunt lager om 0-2 meter i anslutning till släntfoten under fyllningen. Grundvattennivån inom området är uppmätt till +11,7 meter nordväst om Rinkebyterrassen.

Ras/skred

Risk för ras och skred i koppling till bebyggelse vid överdäckningen måste utredas vidare i samband med byggnation.

Markradon

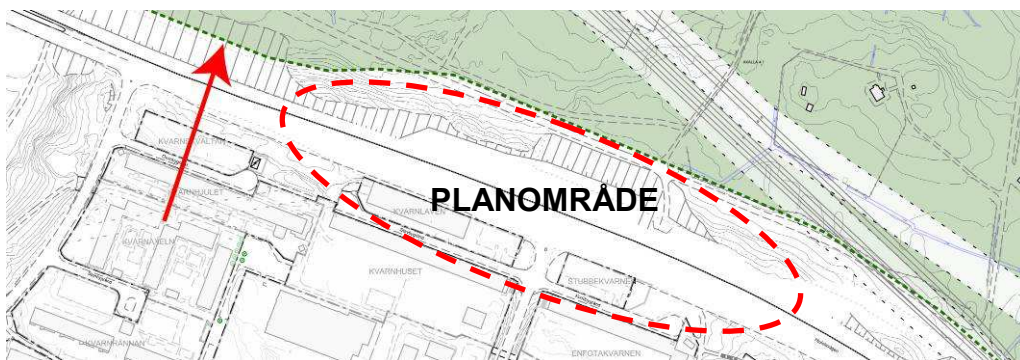
Risk för markradon är inte utrett. Detta kommer att säkerställas inför byggnation.

Stads- och landskapsbild

Bebyggelsen i Rinkeby utgör idag en tydlig gräns mot Järvafältet. I enlighet med 1960-talets ideal skulle bebyggelsen uppfattas som kraftfulla skulpturala volymer från trafikleder och grönytor. De långa höga lamellhusen förstärkte landskapets höjder i norra Tensta och Rinkeby. Dessutom skulle de stora husen, placerade i öst-västlig riktning, signalera stadsdelarnas karaktär av bandstäder, dvs. stadsdelar med parallella band av bebyggelse med olika höjd.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

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



Pilen anger gräns för Igelbäckens kulturresevat

Fornlämningar

Planen berör inga kända fornlämningar.

Skola och förskola

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

Kommersiell service

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

Gatunät

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

I planområdets södra gräns ansluter stadsdelens enda genomgående gata, Rinkebystråket. Rinkebystråket kommer att omgestaltas, enligt en i mars 2012 antagen detaljplan, till ett affärsstråk med låga basarliknande byggnader, gångbanor, angöring och trädplantering.

Kollektivtrafik

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

Elektromagnetiska fält

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

Farligt gods

E18 är primär transportled för farligt gods vilket måste beaktas vid byggnation i närheten av trafikleden. Riskerna reduceras för befintliga hus när E18 däckas.

Planförslag

Ny bebyggelse

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



Illustrationsplan över Rinkebyterrassen (Källa: Sweco Architects)



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

Bebyggelsens placering och utformning

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

De sex bostadshusen närmast Familjebostäders befintliga bebyggelse uppförs som korta mindre lameller i sex våningar, med en indragen översta våning. Mot torget i Rinkebystråkets förlängning förhöjs husen upp till åtta våningar för att rama in platsen och markera en entré till området. I anslutning till torget föreslås lokaler i bottenvåningarna.

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



Vy över Rinkebyterrassen (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

Gården

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



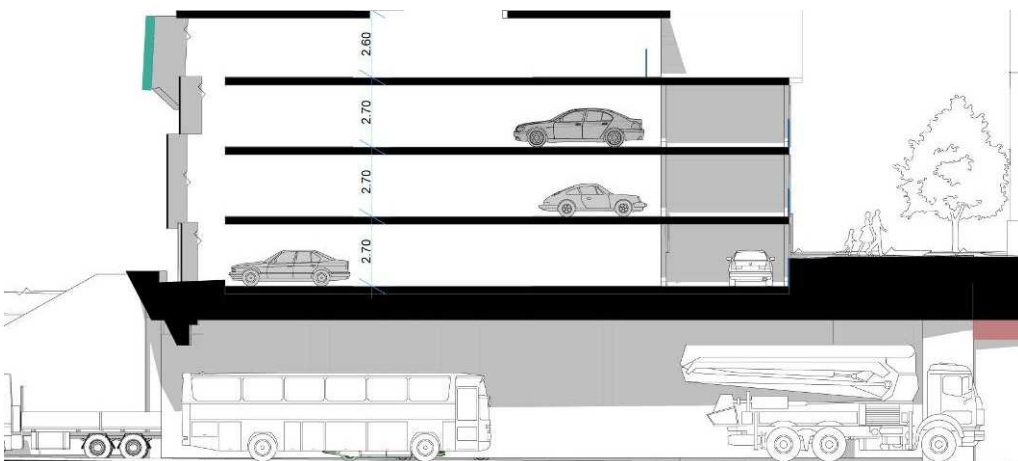
Vy över bostadsgården (Källa: Kirsh+Dereka Arkitekter)

Parkeringshusen

Parkeringshusens gestaltning är viktig för upplevelsen av gårdsmiljön liksom intrycket för de tiotusentals bilister som passerar på den nya E18. Parkeringshusen uppförs i fyra våningar och förses med en tät horisontellt skulpterad fasad tvärs överdäckningen ut mot E18. Mot gården föreslås en fasad anpassad till gårdsrummet. Taken beläggs med växtlighet. Totalt planeras omkring 240-290 parkeringsplatser motsvarande ett parkeringstal om cirka 0,7 per lägenhet.



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



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

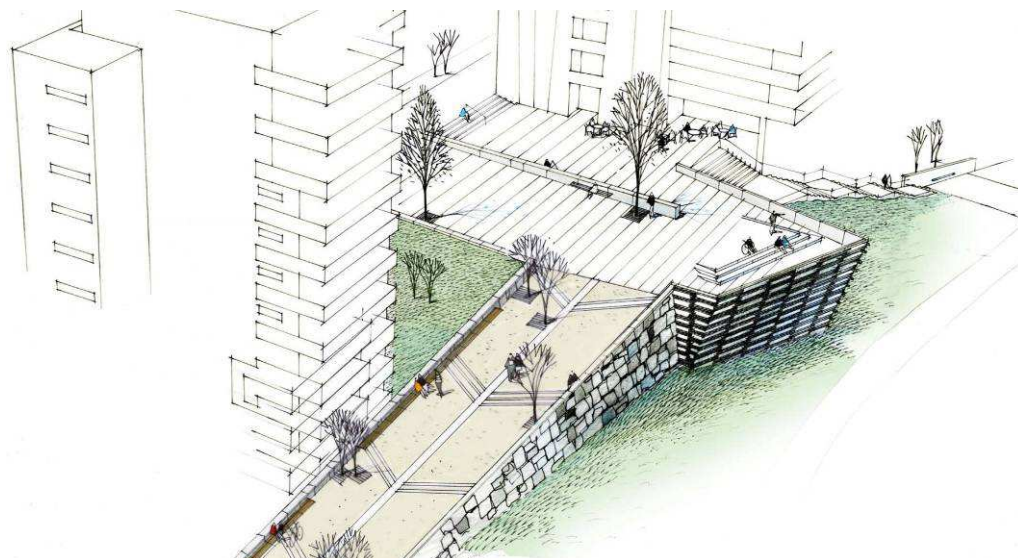
Publikt stråk i förlängning av Rinkebystråket

För att koppla den nya bebyggelsen vid överdäckningen till stadsdelen föreslås att Rinkebystråkets sträckning förlängs ut på överdäckningen där ett torg skapas mellan husen. Platsbildningen föreslås gles trädplanterat. Möjlighet för exempelvis uteservering i koppling till lokaler som vänder sig mot platsen säkerställs. Lägre murar och inramningar av buskar föreslås som markering mellan bostadsgårdarna och torget. Nivåskillnader i topografin tas upp i ramper och trappor.



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

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



Utsiktsplatsen och pendenten förbinder Rinkebyterrassen till Järvafältet (Sweco Architects)

Från utsiktsplatsen kan Järvafältet nås via en trappa åt väster och via en ”pendente”, lutande väg, mot öster. Både trappan och pendenten ansluter till gång- och cykelnätet på fältet. Pendenten är cirka 130 meter lång med en lutning på 1:20, d.v.s. god handikapptillgänglighet. Bredden är 12 meter i dess översta del och 6 meter bred i mötet med Järvafältet. Pendenten föreslås byggas upp av en mur av råkylade stenblock. Något som ger den en kraftfull kvalitativ karaktär. Pendenten möbleras med långsträckta sittplatser utmed dess södra sida, samt planteras med träd i grupper som ramar in utsikten och ger skugga.

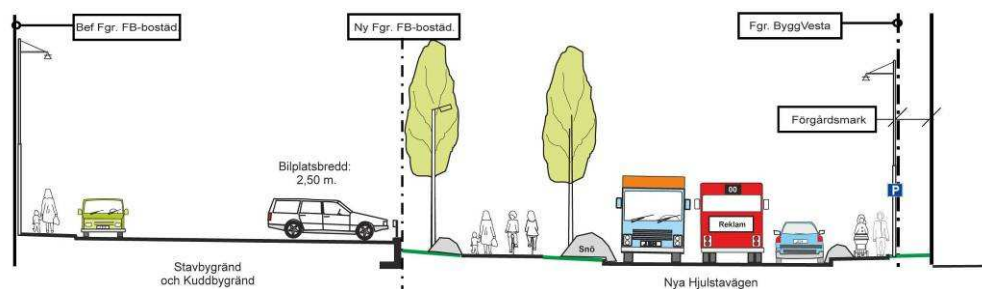
Gestaltungsprinciper

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

Gatunät

Färdigställandet av överdäckningen innebär att E18:s genomfartstrafik läggs i tunnel. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor av överdäckningen föreslås att gamla Hjulstavägen, som behålls som lokal huvudgata, flyttas närmare befintlig bebyggelse till yta där Familjebostäders parkeringsgarage och markparkering idag är belägna. Befintliga angöringsgator närmast Familjebostäder, Stavby- och Kuddbygränd, behålls i samma läge. Stavbygränd föreslås förlängas något för att säkerställa Familjebostäders parkeringsbehov.

Hjulstavägen gestaltas, i kombination med angöringsgatorna, som ett esplanadliknande stråk. Ett gång- och cykelstråk förläggs mellan gaturummen.



Sektion genom Stavbygränd/Kuddbygränd och nya Hjulstavägen (Källa Grontmij)

Biltrafik

Bostadsparkering anordnas i parkeringsgarage ovan tunnelmynningarna. Handikappparkering och angöring till husen närmast fältet tillåts via föreslagen kvartersgata, den så kallade Terrasslingen. Ett mindre antal platser för korttids-parkering föreslås även vid ändarna av bostadsgården.

Parkering föreslås längs Hjulstavägens norra sida. Familjebostäders parkeringsdäck ersätts av tvärställd parkering längs Stavbygränd och Kuddbygränd. I Stavbygränds förlängning tillkommer cirka 25 platser för att kunna uppfylla Familjebostäders parkeringsbehov.

Gång- och cykeltrafik

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

Cykelparkering ska möjliggöras inom kvartersmark i enlighet med Stockholms stads cykelparkeringsnorm.

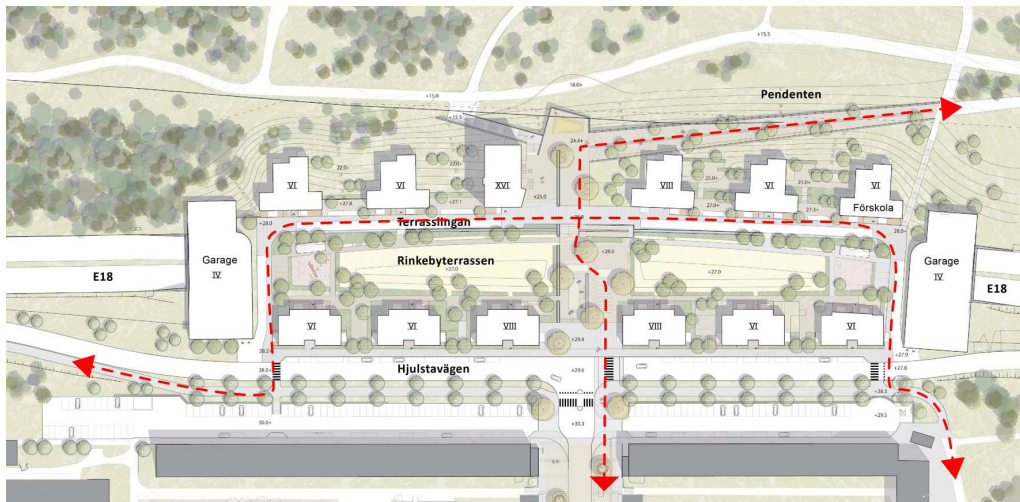


Illustration av allmänhetens tillgänglighet över Rinkebyterrassen

Kollektivtrafik

Sträckan Rinkebystråket och Hjulstavägen mot Tensta kommer att trafikeras av busstrafik. Busshållplats planeras vid torget i Rinkebystråkets förlängning.

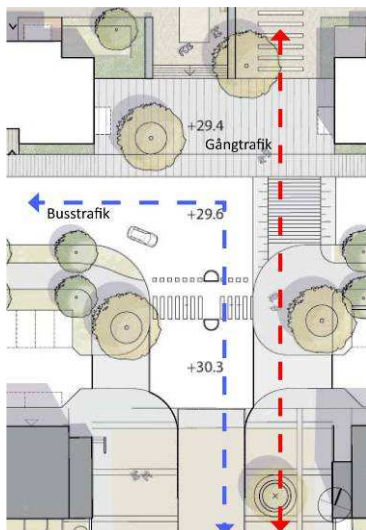


Illustration av korsning Rinkebystråket/Hjulstavägen (Källa: Sweco Architects)

Tillgänglighet

Angöring till Rinkebyterrassen sker längs Hjulstavägen och via kvartersgata med infart närmast parkeringshusen ovan tunnelmynningarna. Pendenten som knyter samman nivån vid överdäckningen och Järva-fältet nedanför, tillförs en låg lutning för att uppnå god tillgänglighet.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, dagvatten, spillvatten, el, tele, opto och fjärrvärme finns eller planeras i anslutning till planområdet. För de allmänna ledningarna ska ledningsrätt tillskapas inom plankartans u-område. En huvudvattenledning i kanten av planområdet mot Järvafältet flyttas i samband med byggnation vid Rinkebyterrassen och påverkar därför inte planen.

Dagvatten

Dagvattenhanteringen ska ske i enlighet med stadens dagvattenstrategi vilket innebär att dagvatten vid nybyggnad i första hand ska omhändertas lokalt. Är det inte möjligt eller lämpligt att infiltrera, får dagvatten efter fördröjning enligt VA-huvudmannens anvisningar avledas från fastigheten. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Dagvatten från område för genomfart ska renas innan avledning sker till recipient. En dagvattenutredning kommer att göras inför planens utställning.

Spolvatten

Tunneln för E18 förses med separat VA-system för omhändertagandet av spolvatten. I systemet finns magasin för omhändertagande av spolvatten från rengöring av vägrummet i tunneln. Kemikalier som eventuellt läcker ut på vägen kommer att omhändertas av systemet. Spolvattnet kommer att transporteras och omhändertas i någon av Trafikverkets anläggningar.

Avfallshantering

Avfallshantering ska ske i enlighet med Stockholms stads riktlinjer. Befintlig sopsugsanläggning i koppling till Familjebostäders fastigheter längs Stavby- och Kuddbygränd behålls, men kan komma att flyttas inom fastigheten. Byggnad för källsortering möjliggörs längs Stavbygränd.

Räddningstjänst

Ett antal brandposter kommer att behöva uppföras i området. Brandpostanslutning och anordningar ingår i ledningsprojektering för Hjulstavägen. Lägenheter som inte nås för utrymning med hjälp av räddningstjänstens stegbilar kommer att anslutas till tr2-trapphus.

Konsekvenser

Behovsbedömning

I samråd med Länsstyrelsen bedömer stadsbyggnadskontoret att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. En sådan miljöutredning är utförd. Miljöaspekter som studerats är natur- och kulturvärden, rekreation, friluftsliv, dagvatten, buller, risk och luftkvalitet.

Naturmiljö

Ombyggnationen av E18 berör värdefulla vegetationsområden direkt norr om överdäckningen och den planerade bebyggelsen. Dessa bör skyddas under byggtiden. Särskilt tall har stora möjligheter att klara byggnation i närheten om de skyddas. De negativa konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

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

Rekreation och friluftsliv

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

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområde för vattenförekomsten Edsviken (SE659024-162417) via Igelbäcken. Enligt VISS mars 2012 har Edsviken dålig ekologisk status och uppnår inte god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för övergångsvattnet är god ekologisk status 2021 och god kemisk ytvattenstatus 2015. Det finns dock en risk att dessa inte uppnås. Igelbäcken är klassad som ekologiskt känslig och är en viktig del av den gröna kilen som Järvafältet utgör både för djurlivet och för friluftslivet.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Igelbäcken och i förlängningen Edsviken. Vägdagvatten från E18 leds, efter rening, till Igelbäcken eller via kulvert (Järvatunneln) till Edsviken. I övriga planområdet eftersträvas lokalt omhändertagande av dagvattnet i enlighet med stadens dagvattenstrategi. Dagvatten från planområdet ska i möjligaste mån fördröjas inom fastigheten och sedan avledas till Järvatunneln. Om möjligt bör vatten ledas till Igelbäcken, då bäcken idag har dåligt med vatten eftersom dagvatten från de omkringliggande bostadsområdena leds bort via Järvatunneln. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Inför detaljplanens utställning ska en dagvattenutredning göras.

Buller

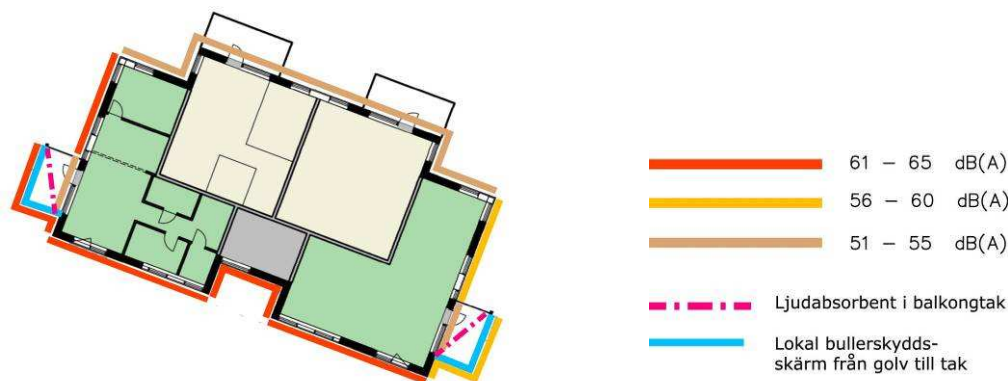
Rinkebyterrassen utsätts för relativt höga bullernivåer från trafiken på E18 samt Hjulstavägen. Bullerberäkningarna utförda av Åkerlöf Hallin Akustik (daterad 2012-04-10) utgår från trafikuppgifter från Trafikverket och Stockholms stad. Trafiksiffrorna avser år 2030. Trafiken på E18 har beräknats till 57 000 fordon/årsmedeldygn varav 10 % är tung trafik. Trafiken på Hjulstavägen är beräknad till 5 000 fordon/årsmedeldygn varav 5 % tung trafik. Hastigheten på E18 är 70 km/h och på Hjulstavägen 50 km/h. Hastighet på aktuell sträcka på Hjulstavägen föreslås sänkas till 30 km/h (i likheten med anknyttande Rinkebystråket) vilket skulle ge ytterligare förbättringar avseende bullret.

För att möjliggöra god utemiljö byggs fyra våningar höga parkeringshus vid tunnelmynningarna. Fasaderna 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. Vidare kan gemensamma uteplatser med högst 70 dB(A) maximalnivå och 55 dB(A) ekvivalentnivå anordnas på gårdarna, samt har samtliga lägenheter balkong med högst 70 dB(A) maximalnivå

och 55 dB(A) ekvivalentnivå. Med lämpligt val av fönster kan god ljudmiljö enligt krav för ljudklass B erhållas utifrån redovisade ekvivalentnivåer vid fasad. Stomljudsnivån i bostäder vid överdäckningen bedöms bli lägre än 30 dB(A).



Ekvivalent ljudnivå för dygn vid fasad (frifältsvärde). (Källa: Åkerlöf Hallin Akustik)



Ekvivalent ljudnivåer med förslag på åtgärder på byggnad längs Hjulstavägen närmast E18 (Källa: Åkerlöf Hallin Akustik)

För att uppnå riksdagens riktvärde för alla lägenheter krävs bl.a. att trafiken minskas med ca 80 - 90 % på aktuella vägar. Detta bedöms inte realistiskt varför bedömningen av trafikbullret sker från avstegsfall. För att kunna uppnå avstegsfall B, högst 55 dB(A) ekvivalentnivå vid minst hälften av boningsrummen i lägenheten kan speciella lösningar krävas. En lösning som är godkänd av Boverket och som föreslås i planen är burspråk, som tillåter vädringsfönster åt bullerdämpad sida, och lokala bullerskydd på balkonger. Negativa konsekvenser avseende buller bedöms som måttliga i och med att avstegsfall måste tillämpas. Stomljud bedöms inte medföra nämnvärda negativa konsekvenser.

Farligt gods

Transporterna med farligt gods på E18 innebär att risknivån på och kring överdäckningen är förhöjd. En riskanalys har tagits fram av Faveo Projektledning AB ("Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby", daterad 2011-05-10 rev 2011-06-14) som baseras på att bebyggelse direkt ovan tunneltaket inte accepteras, p.g.a. risk förknippat med transporter av farligt gods. Analysen identifierar olycksrisker som kan medföra omfattande skador på bebyggelsen både om de inträffar inne i tunneln eller i anslutning till tunnelmynningarna. Det rör sig huvudsakligen om olyckor som leder till en omfattande explosion. Frekvensen

för dessa olyckor är synnerligen begränsad, men risknivån på, och omkring, överdäckningen ska reduceras så länge det finns åtgärder vars kostnader står i proportion till dess riskreducerande effekt. I samband med utarbetande av föreliggande planförslag föreslås följande åtgärder för att uppnå rimlig riskhänsyn:

- Öka fyllningen ovan tunneltaket till min 1 meter. (Baserat på tunneltvärsnitt med 1,0 meter tjock betongkonstruktion). Orsak till åtgärden är att lindra uppkast av betongdelar vid en eventuell explosion
- Byggnader med stadigvarande vistelse t.ex. bostadsbebyggelse ska utföras med fristående bärande system.
- Rasdämpande byggnader placeras på ett minsta avstånd av 2 meter från tunnelväggen alternativt ej rasdämpande byggnader (t ex elementteknik) på ett minsta avstånd av 8 meter. Placeras byggnader närmare än 8 meter från tunnelns ytterväggar ska konstruktionen, inom 10 meter från tunnelkonstruktion, utföras med rasdämpande konstruktion. Övriga delar kan utföras med traditionell stomme. Rasdämpande byggnad avser byggnadskonstruktion med krav på god sammanhållning, seghet/ deformationsförmåga i stommen, samt att stommen klarar bortfall av delar av bärningen.
- Inga byggnader med stadigvarande vistelse inom 20 meter från mynningarna. Parkeringsgarage, förråd eller liknande ej personintensiva verksamheter kan anläggas vid mynningarna. Parkeringsgarage som placeras direkt ovan tunnelmynning ska utföras med fasader av brandteknisk byggnadsklass Br 3 enligt BBR.
- Lokalgata, parkeringar, bollplan, park med planteringar eller liknande ej personintensiva verksamheter är lämpligt att anlägga på tunneltaket.
- Därtill är det positivt att utforma området med "fria gator" mellan huskropparna för att minska möjligheten till direkt infallande tryck mot fasaderna vid en eventuell explosion, samt att skapa ett motfyllt utrymme mellan tunnelvägg och närliggande byggnaders väggar under mark.

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

Ljusförhållanden, lokalklimat och luft

Solinstrålning för gård och lägenhet har studerats för den nya bebyggelsen. Läget i norra Rinkeby gör att den tillkommande bebyggelsen inte skuggar Familjebostädens befintliga bostadshus och de nya husen skuggas endast marginellt av den befintliga bebyggelsen under vissa begränsade tider.

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

Enligt beräkningarna i miljökonsekvensbeskrivningen för E18 klaras miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar liksom lågrisknivån för bensen.



Barnkonsekvenser

Området kommer att omvandlas från trafikled till ett bostadsområde med säkra gång- och cykelmöjligheter till skolor och lekplatser. Planförslaget bedöms inte innebära några negativa konsekvenser för barn utan snarare ge ett positivt tillskott av bostäder, förskola och lekyta.

Preliminär tidplan

Samråd	24 maj – 3 augusti 2012
Utställning	oktober 2012 – november 2012
Antagande	december 2012

Arne Fredlund
T f sektionschef

Peter Lundevall
Planhandläggare