

Planbeskrivning Detaljplan för del av Ulvsunda 1:1, intill Linta Gårdsväg, i stadsdelen Riksby, S-Dp 2019- 03328



Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en gemensam byggnad för ett mobilitetshus och en pumpstation. Pumpstationen krävs för distribution av fjärrvärme i samband med utbyggnaden av Lövsta nya kraftvärmeverk. Mobilitetshuset ska möjliggöra för centrumändamål och parkering och försörja omkringliggande planerad bebyggelse med parkeringsplatser och annan service. Byggnaden ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet för att fungera väl i den planerade nya stadsbilden. För att hantera översvämningsrisken i området ska byggnaden även utformas så att fördröjning av dagvatten möjliggörs på takytorna.

Förslaget innehåller parkering för cirka 460 bilar inklusive bilpool samt för 76 cyklar. Planen ska även möjliggöra mobilitetstjänster som exempelvis paketutlämning och cykelverkstad/cykelpool samt lokaler för centrumändamål. Infart till parkeringshuset sker från Linta Gårdsväg.

Aktuell detaljplan var ursprungligen del av en större detaljplan (Riksby 1:13 m fl, diarienummer 2017-16020), men bröts ut för att planläggas i förväg för att kunna följa Stockholm Exergis tidplan för utbyggnaden av fjärrvärmesystemet i västerort. Det större planförslaget innebär en etappvis omvandling av det tidigare industriområdet vid Lintaverken i Riksby, söder om Bromma flygplats, till en stadsdel med bostäder och verksamheter, i enlighet med program för Centrala Bromma.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd 8 dec 2020 - 25 januari 2021

Granskning Q3 2021

Antagande Q4 2021/Q1 2022

Innehåll

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	7
Natur	7
Geotekniska förhållanden	8
Hydrologiska förhållanden	8
Markavvattning	9
Dagvatten	10
Befintlig bebyggelse	10
Landskapsbild/stadsbild	10
Kulturhistoriskt värdefull miljö	10
Offentlig- och kommersiell service	11
Gator och trafik	12
Störningar och risker	12
Planförslag	15
Gator och trafik	19
Teknisk försörjning	20
Gestaltungsprinciper	21
Konsekvenser	23
Undersökning om betydande miljöpåverkan	23
Naturmiljö	23
Geotekniska förhållanden	23
Hydrologiska förhållanden	23
Landskapsbild/ stadsbild	24
Kulturhistoriskt värdefull miljö	24
Störningar och risker	24
Ljusförhållanden och lokalklimat	25
Barnkonsekvenser	27
Tidplan	27
Genomförande	27
Organisatoriska frågor	27
Verkan på befintliga detaljplaner	28
Fastighetsrättsliga frågor	28
Ekonomiska frågor	29
Tekniska frågor	30
Genomförandetid	30

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *PM Akustik 01 (Sweco, 2020)*
- *PM Akustik 02 (Sweco, 2020)*
- *PM- Avfallshantering (Stockholm Parkering och Stockholm Exergi, 2020)*
- *Dagvattenutredning – Del av Ulvsunda 1:1, Linta gårdsväg (Lektu, 2020)*
- *PM fordonsrörelser för mobilitetshuset (Urban Design 2020)*
- *PM- Fält- och resultatrapport (Sweco 2020)*
- *PM Geoteknik (Sweco, 2019)*
- *PM Hydrogeologi (Sweco, 2020)*
- *PM angående elektromagnetiska fält (IKAB, 2020)*
- *Markteknisk undersökningsrapport (Sweco, 2020)*

Medverkande

Planen är framtagen av Per Jacobsson med stöd av plankonsult Josefin Rhedin. Kartingenjör är Sanna Norrby på stadsbyggnadskontoret.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en gemensam byggnad för ett mobilitetshus och en pumpstation. Pumpstationen krävs för distribution av fjärrvärme i samband med utbyggnaden av Lövsta nya kraftvärmeverk. Mobilitetshuset ska möjliggöra för centrumändamål och parkering och försörja omkringliggande planerad bebyggelse med parkeringsplatser och annan service. Byggnaden ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet för att fungera väl i den planerade nya stadsbilden. För att hantera översvämningsrisken i området ska byggnaden även utformas så att fördröjning av dagvatten möjliggörs på takytorna.

Aktuell detaljplan var ursprungligen del av en större detaljplan (Riksby 1:13 m fl, diarienummer 2017-16020), men bröts ut för att planläggas i förväg för att kunna följa Stockholm Exergis

tidplan för utbyggnaden av fjärrvärmesystemet i västerort. Det större planförslaget innebär en etappvis omvandling av det tidigare industriområdet vid Lintaverken i Riksby, söder om Bromma flygplats, till en stadsdel med bostäder och verksamheter, i enlighet med program för Centrala Bromma.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Det aktuella planområdet är drygt 3000 kvm stort och ligger på fastigheten Ulvsunda 1:1 i Riksby, väster om Ulvsundavägen och Kvarnberget, mellan Bromma flygplats och Lillsjön. Fastigheten ägs av Stockholms stad och markanvisningsavtal har tecknats med Stockholm Exergi och Stockholm Parkering.



Översiktskarta, planområdets ungefärliga utbredning markerat med röd figur.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Brommaplan med omnejd pekas i översiktsplanen ut som ett stadsutvecklingsområde där omfattande komplettering föreslås. Norra Riksby anges som ett stadsutvecklingsområde med stora möjligheter att omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter och service. Detaljplanens syfte är även förenligt med översiktsplanens fyra mål:

1. En växande stad,
2. En sammanhängande stad,
3. God offentlig miljö
4. En klimatstark och tålig stad.

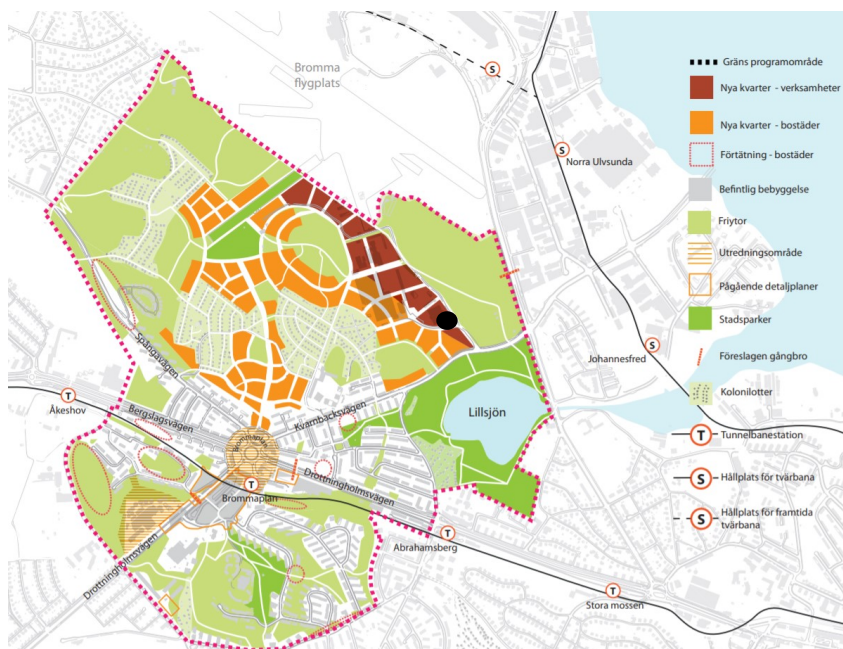
Planen blir en del av en ny stadsdel och bidrar med funktioner som underlättar för omkringliggande planerad bebyggelse (1). Den möjliggör sammankoppling av fjärrvärmenätet som är en grundförutsättning för en sammanhängande stad (2). Genom sin omsorgsfulla gestaltning och sitt innehåll med kommersiella såväl som allmänna funktioner bidrar planen till en god offentlig miljö (3). Mobilitetshuset främjar ett lägre bilanvändande och oppmuntrar till samnyttjande och mobilitetstjänster. Utbyggnaden av fjärrvärmenätet med hjälp av pumpstationen bidrar också till högre grad av energieffektivitet, vilket har positiva effekter på klimatet (4).

Program

Program för centrala Bromma (diarienummer 2010-20840) godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 31 augusti 2017. Programmet syftar till att beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt innehållande cirka 3000-4000 nya bostäder, verksamheter, förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt en förbättrad park- och grönstruktur. Programmet innehåller fem övergripande strategier för att uppnå programmets mål:

1. Planera för en sammanhållen och tät stad.
2. Utgå från lokala kvaliteter.
3. Håll en god beredskap inför framtidens miljö- och klimatutmaningar.
4. Verka för attraktiva och inbjudande stadsmiljöer.
5. Skapa förutsättningar för variation och mångfald.

Norra Riksby föreslås utvecklas till ett stadsutvecklingsområde med den täta stadens mångfald. Strukturen ska vara möjlig att vidareutveckla även utanför programområdets avgränsning med en framtida stadsutveckling i enlighet med översiktsplanens inriktning.



Illustrationsplan från Program för centrala Bromma, (diarienummer 2010-20840) som godkändes av SBN den 31 augusti 2017. Aktuellt planområdets placering markerat med svart cirkel.

Detaljplan

Området omfattas idag inte av någon detaljplan.

Markanvisning

Markanvisningsavtal tecknades 2019 mellan exploateringskontoret och Stockholm Exergi respektive 2020 med Stockholm Stads Parkerings AB.

Riksintressen

De riksintressen som kan komma att beröras är riksintresse för kommunikation; Bromma Flygplats och Ulvsundavägen. Flygplatsens verksamhet innebär en rad restriktioner för angränsande områden, främst i form av buller. Vidare berörs området av inflygningens krav på begränsningar av högsta tillåtna byggnadshöjd.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet är helt och hållet bebyggt och asfalterat och saknar markvegetation.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Området är relativt plant med en nivå som varierar mellan cirka +11,0 till +9,0. Marknivån sluttar söderut mot Lillsjön. Strax nordöst om planområdet ligger ett höjdparti med nivå cirka +34, bestående av skog och berg.

Översiktligt visar utförda markundersökningar att jorden inom planområdet utgörs av cirka 1,0 - 2,0 m fyllning ovan kohesionsjord ovan friktionsjord på berg. Fyllningen utgörs av sandigt grus på de hårdgjorda ytorna och av organisk jord på grönytor. Underliggande lager består av friktionsjord på berg. Djup till berg varierar mellan cirka 5,0 – 12,0 m under befintlig markyta. Lera har påträffats i vissa delar.

Ras/skred

Lera har påträffats i delar av planområdet. Generellt kan sättningar förekomma i lerjordar om leran utsätts för ett nytt högre spänningsförhållande. Kompletteringar kan eventuellt behöva göras för att verifiera lerans sättningsegenskaper.

Hydrologiska förhållanden

Grundvattennivåer

Grundvattenmagasinet återfinns i friktionsmaterialet under leran och med en strömningsriktning mot Lillsjön i söder. Inom planområdet är grundvattennivåerna uppmätta cirka 3 m under markytan. Det går inte att utesluta att schakt i området kan hamna under grundvattnets trycknivå. Högsta uppmätta grundvattennivå ligger ytligt på +8,2 m.

Översvämningsrisker

Översvämningsrisken till följd av höjning av sjöar och vattendrag bedöms som mycket liten.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Inom området är föroreningshalten i dagvattnet låg till måttlig. De större vägarna i området liksom verksamheten på Bromma flygplats alstrar föroreningar. Dagvatten från detaljplanen avrinner mot Lillsjön som är en av Stockholms mest näringsrika sjöar. Den är belastad med näringsämnen och föroreningar från intilliggande vägar, flygplatsen och bostadsområden. Från exploateringsområdet finns en tydlig höjdskillnad där det sluttar cirka 10 meter på 300 meter i nord- sydlig riktning ner mot

Lillsjön. Lillsjön mynnar i Ulvsundasjön, som i sin tur mynnar i Mälaren. Följande klassningar för respektive vattendrag har inhämtats från VISS, länsstyrelsen:

- *Lillsjön*

- Ekologisk status, sammanvägning saknas. Bedömningen av kvalitetsfaktorerna växtplankton och klorofyll påvisar dålig status. Vidare är statusen för näringsämnen och ljusförhållanden dålig och försurningen är hög.

- Uppnår ej god kemisk status gällande kvicksilver och kvicksilverföreningar. (Det är ett rikstäckande problem i svenska vattenförekomster.)

- *Ulvsundasjön*

- Måttlig ekologisk status. Kvalitetsfaktorer som ligger utanför ramarna är växtplankton, klorofyll, näringsämnen, ljusförhållanden, Koppar, Icke dioxinlika PCB:er, konnektivitet, morfologiskt tillstånd, strukturer på det grunda området i sjöar, närområdet runt sjöar samt svämplanets funktion runt sjöar.

- Uppnår ej god kemisk status. Kvalitetsfaktorer som ligger utanför ramarna är antracen, bensen, bly, kadmium, kvicksilver, PFOS, och tributyltennföreningar.

- Påverkanskällor som identifierats som betydande och anses vara av betydelse för exploateringen är urban markanvändning, transport och infrastruktur.

- *Mälaren Riddarfjärden*

- Måttlig ekologisk status. Kvalitetsfaktorer som ligger utanför ramarna är näringsämnen, koppar, Icke dioxinlika PCB:er, långsgående konnektivitet i sjöar, morfologiskt tillstånd, strukturer på det grunda vattenområdet i sjöar, närområdet runt sjöar samt svämplanets funktion.

- Uppnår ej god kemisk status. Kvalitetsfaktorer som ligger utanför ramarna är antracen, bromerad difenyleter, bly, kadmium, kvicksilver, PFOS samt tributyltenn föreningar.

- Påverkanskällor som identifierats som betydande och anses vara av betydelse för exploateringen är urban markanvändning, transport och infrastruktur.

Markavvattning

Avrinning från planområdet sker via dagvattensystem inom verksamhetsområdet.

Dagvatten

Där detaljplanen är förlagd finns idag handel och industri, vilket innefattar stora tak och hårdgjorda ytor. Marken är relativt flack och består delvis av lerjordar som kännetecknas av låg genomsläpplighet. Möjligheterna för infiltration i de naturligt förekommande jordlagren är således begränsade. Öster om fastigheten leds dagvatten i vägdiket.

Befintlig bebyggelse

Området består av en sydvänd dalgång omgiven av tre skogbevuxna höjdryggar och har idag en varierad bebyggelse med olika skala, användning och material. I den norra delen, i direkt anslutning till Bromma flygplats, finns det gamla Lintaverkets stora, råa betongbyggnader och i den sydvästra delen ett småskaligt koloniområde med grönska och små trästugor.

Landskapsbild/stadsbild

Området präglas idag av närheten till Bromma flygplats där den före detta flygplansmotorfabriken, Lintaverken, med dess karaktäristiska betongbyggnader dominerar landskapet.

I närområdet finns bland annat ett större byggvaruhus, en del mindre industriverksamhet, en större handelsträdgård och en återvinningscentral. Dessa verksamheter kommer att försvinna i samband med att den större detaljplanen för den nya stadsdelen byggs ut. Söderut, mot Kvarnbacksvägen, finns obebyggd naturmark och park. Norrut finns bland annat en golfklubb och ett sportfält.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Det aktuella planområdet har inga särskilda kulturhistoriska värden, men i omgivningarna finns vissa värdefulla element. De intilliggande koloniområdena Kortenslund, Iris och Riksby kolonistugeföreningar är av Stadsmuseet utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden. Intilliggande Bromma flygplats invigdes 1936 och innebar en betydelsefull händelse i Stockholms utveckling.

Gamla Lintaverken är gulklassade av Stadsmuseet, vilket betyder fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.

De flesta lämningarna från de första Brommaborna är belägna på de skogsklädda höjderna i norra Riksby (norr om planområdet) och utgörs av stensättningar, husgrunder från järnåldern och Brommas största gravfält där ett antal registrerade fornlämningar i form av gravar har påträffats.

Särskilt anmärkningsvärt är den ursprungliga landsvägen Glia landsväg /Linta Gårdsväg vars sträckning till stora delar än idag är bibehållen. Linta gårdsvägs sträckning och namn minner om Brommas förhistoria



Utsnitt ur den Häradsekonomska kartan från 1901-1906. På kartan syns Linta gårdsvägs sträckning (rödbrun linje) liksom Ulvsunda slottsanläggning och ägor. Den röda cirkeln markerar ungefärligt planområde

Offentlig- och kommersiell service

Den allmänna- och kommersiella servicen ligger i anslutning till Brommaplan. Där finns bland annat vårdcentral och folktandvård, mataffärer och restauranger. Viss service finns också i anslutning till Abrahamsbergs tunnelbana. Inom planområdet finns en större anläggning för försäljning av trädgårdsprodukter och i nära anslutning även ett byggvaruhus, annan mindre verksamhet och en lunchrestaurang.

Gator och trafik

Gatunät

Linta Gårdsväg förbinder Kvarnbacksvägen med de verksamheter som finns i området. Den delar sig i två grenar vid det aktuella planområdet. I sin sydligaste sträckning har den kombinerad gång- och cykelbana indragen från gatan. Efter förgreningen, längs med de båda sidorna om planområdet fortsätter gångvägen som enkelsidig trottoar, på motsatt sida om fastigheten.

Biltrafik

Trafikmängden i denna del av Bromma är större än kapaciteten vid trafikplats Brommaplan tillåter vilket leder till begränsad framkomlighet under rusningstrafik. Prognoser för år 2030 (med pågående planerad utbyggnad i Bromma) visar att trafikmängderna jämfört med idag sannolikt inte kommer att öka vid Brommaplan. Däremot kommer trafikmängderna sannolikt att öka på Kvarnbacksvägen och i korsningen Ulvsundavägen/ Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen.

Gång- och cykeltrafik

Längs Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen finns pendlingsstråk för cykel.

Kollektivtrafik

Avstånd från planområdet till tunnelbanestationerna vid Abrahamsberg och Brommaplan samt spårvägsstation norra Ulvsunda är cirka 1,5 km. Kvarnbacksvägen trafikeras av bussar i linjetrafik.

Tillgänglighet

Planområdet är relativt flackt och nås tillgängligt via Linta Gårdsväg.

Störningar och risker

Förorenad mark

Enligt uppgifter från den nationella databasen EBH-stödet (Länsstyrelserna) har det funnits ett antal verksamheter i närområdet som kan ha gett upphov till föroreningar. Norr om planområdet finns flygplatsens nuvarande och tidigare brandövningsplatser som också innebär risk för markföroreningar.

Samtliga analysresultat inom planområdet uppvisar halter som ligger under riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM). Ett flertal punkter uppvisar halter av framför allt kobolt, men även nickel, över det generella riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Detta bedöms dock inte vara en förorening utan möjligen en förhöjd naturlig bakgrundshalt i det fyllnadsmaterial som använts på platsen, men uppgiften behöver verifieras inför genomförandet.

I tre punkter har det uppmätts en förhöjd halt (över KM) av bly och kadmium (19S673), alifater (19S675) och PAH-H (19S679). Sammantaget tyder de genomförda undersökningarna på att det inte föreligger någon allvarlig föroreningssituation inom det undersökta området, eller att det med dagens markanvändning skulle föreligga några oacceptabla risker för människors hälsa eller för miljön. Det går dock inte att utesluta att det inom planområdet kan förekomma högre halter av föroreningar.

Luft, lukt

Miljökvalitetsnormerna för luft klaras för planområdet.

Buller, vibrationer

Planområdet påverkas av flygbuller och markbuller från Bromma flygplats, trafikbuller från Kvarnbacksvägen samt industribuller från en återvinningsstation norr om planområdet. Som flygbuller räknas ljud från flygplan i luften. Markbuller från flygplatsen likställs med industribuller och innefattar ljud som inte kommer från flygplan i luften, till exempel taxning, start av flygplan, test av motorer efter reparation samt andra fordon i rörelse.



Planområdet (svart cirkel) påverkas av flyg- och markbuller från Bromma flygplats samt trafikbuller från Kvarnbacksvägen.

Farligt gods

Vid Bromma återvinningscentral (ÅVC) hanteras och transporteras farligt avfall, vilket måste beaktas vid planeringen av intilliggande område. Ulvsundavägen som utgör primär transportled för farligt gods ligger på sådant avstånd att planområdet inte påverkas. Planområdet ligger även på behörigt avstånd från de riskkurvor som är satta för inflygningen till Bromma flygplats. Några åtgärder med hänsyn till flygplatsen som riskkälla behövs därför inte.

Planförslag

Övergripande

Planområdet för pumpstationen och mobilitetshuset ligger längs den västra kanten av det större planområdet (Riksby 1:13 m fl, diarienummer 2017-16020), i en del planerad för verksamheter. Det aktuella planområdet berör kvarter 20.



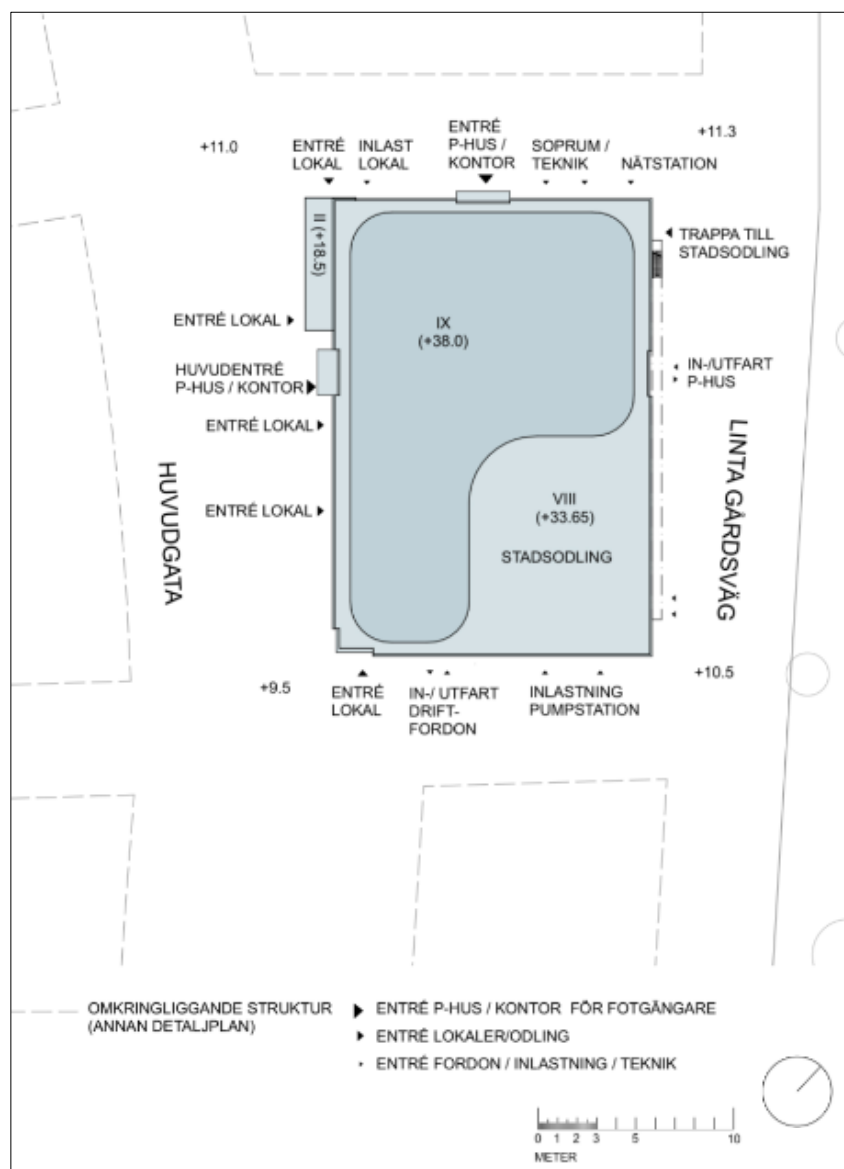
Orienteringskarta från start-PM över del av planområdet för Riksby 1:13 m fl, med det aktuella planområdet markerat med svart cirkel. Bearbetning av Urban Design

Ny bebyggelse

Planförslaget möjliggör för ett mobilitetshus som ska innehålla flera olika servicefunktioner som underlättar för dem som ska bo och arbeta i den nya stadsdel som planeras i detaljplan för Riksby 1:13 m fl.

Genom att tillåta en rad olika markanvändningar blir byggnaden väldigt flexibel, och har möjlighet att anpassas efter de lokala behov som uppstår över tid. Förutom parkeringsplatser för bilpool, privatbilar och driftsfordon (P), ska det inrymma en pumpstation till fjärrvärmenätet (E1), en elnätstation (E2),

möjlighet för olika mobilitetstjänster såsom lådcykelpool, uthyrning av elcyklar, laddplatser för elcyklar, utlämningsboxar för paket, möjlighet för restauranglokal samt kontorsverksamhet. Större delen av byggnaden, utom de rent tekniska anläggningarna, regleras därför med C1, centrum.



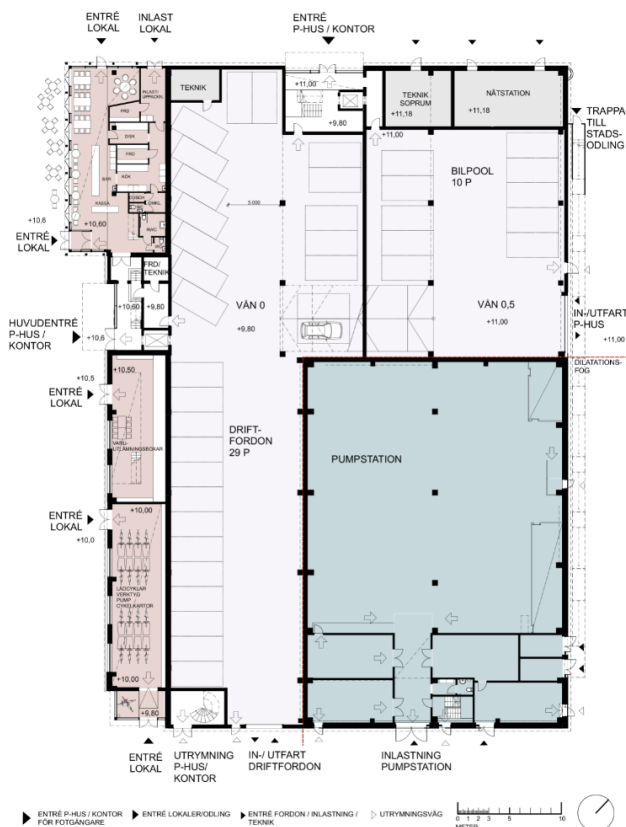
Situationsplan över föreslagen bebyggelse (Urban Design)

För att bidra till en stadsmässig karaktär längs den planerade framtida huvudgatan specificeras i bestämmelsen C1 att lokaler för centrumändamål ska finnas i entréplan i de två hörnlägena längs byggnadens sydvästra fasad, utmed denna gata. Dessutom regleras att byggnaden ska utföras med en minst 4 m hög sockelväning samt att lokaler och entréer ska markeras med stora glaspartier eller fönster, placerade med låg bröstningshöjd (f1 och f2).



Visionsbild, mobilitetshuset sett från den planerade huvudgatan (Urban Design). Gatuuiformningen studeras i detaljplan för Riksby 1:13 m fl.

Byggnadens huvudentré, föreslagna lokaler för till exempel cykelpool och paketutlämning samt restaurang/café är placerade längs den planerade huvudgatan. I det nordvästra hörnet föreslås centrumlokalen sticka ut som en egen volym, för att bidra till en platsbildning med solläge.

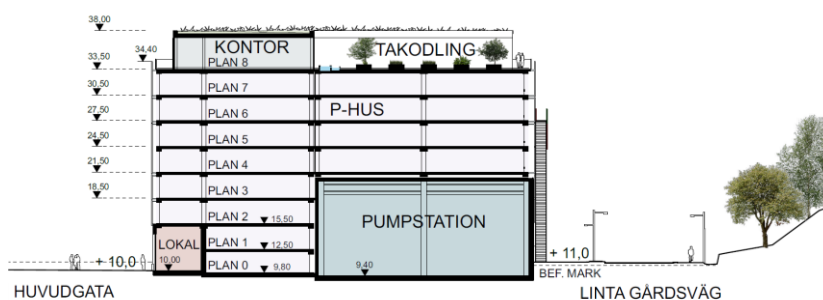


Planritning över föreslaget entréplan (Urban Design)



Visionsbild över centrumlokalen i det nordvästra hörnet (Urban Design)

På taket föreslås en stadsodling. Själva användningen styrs inte i planen, men att det ska anläggas en terrass regleras genom (f 3). Terrassen nås direkt från Linta Gårdsväg via en utanpåliggande trappa (f 4), eller med hiss via trapphus med entré från den norra tvärgatan.



Tvärsektion genom den föreslagna byggnaden. (Urban Design)



Visionsbild, byggnaden sedd från Linta Gårdsväg med den föreslagna trappan upp till takterrassen (Urban Design)

Gator och trafik

Gatunät

Nytt gatunät för den planerade kvartersstaden kommer anläggas runt planområdet inom ramen för detaljplanen Riksby 1:13 m fl. (dnr 2017-16020). En ny huvudgata planeras längs byggnadens sydvästra fasad och Linta gårdsväg får ett delvis nytt läge jämfört med dagens sträckning.

Biltrafik

Mobilitetshuset blir det nya områdets huvudsakliga försörjare när det kommer till parkeringsplatser och genererar därmed en hel del trafikrörelser för bilar. I de sju våningsplan som är avsedda för parkering möjliggörs totalt cirka 460 parkeringsplatser varav 8 tillgängliga för funktionsvariationer och 10 för bilpoolsbilar. Utöver detta ges utrymme för 29 parkeringsplatser för driftsfordon. Infart till parkeringshuset sker från Linta Gårdsväg.

Pumpstationens tyngre driftfordon beräknas trafikera området relativt sällan. För att undvika konflikter med biltrafiken och få en trafiksäker miljö sker angöringen av samtliga driftsfordon och lastfordon vid den planerade södra tvärgatan.

Gång- och cykeltrafik

Entréerna till de publika lokalerna är koncentrerade till huvudgatan och till den norra tvärgatan, avskilda från in- och utfarter och ger därmed en trafiksäker miljö för gående och cyklister. För att säkerställa detta har ett utfartsförbud lagts till i plankartan. I mobilitetshuset planeras för cirka 76 parkeringsplatser för cyklar.

Kollektivtrafik

Inom ramen för den större detaljplanen Riksby 1:13 m fl är busstrafik tänkt att möjliggöras längs den planerade huvudgatan.

Tillgänglighet

Byggnaden klarar samtliga relevanta riktlinjer för tillgänglighet gällande lutningar, angöring och krav för avfallshantering enligt checklistan från funktionshinderrådet. Nivåskillnader tas upp med hjälp av halvplan och ramper. Inne i byggnaden finns två hissar för tillgänglig transport mellan våningsplanen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

En ny VA-ledning planeras längs med den tilltänkta huvudgatan inom detaljplanen för Riksby 1:13 m fl dit även mobilitetshuset kan anslutas.

El/Tele

El- och teleledningar ska dras fram till planområdet.

Energiförsörjning

Byggnaden ansluts till fjärrvärmenätet.

Avfallshantering

Hela det nya stadsutvecklingsområdet, inklusive detta kvarter, planeras anslutas till ett centralt kommunalt sopsugssystem. En stationär sopsug planeras i det anvisade soprummet i riktning mot den norra tvärgatan enligt illustration nedan.

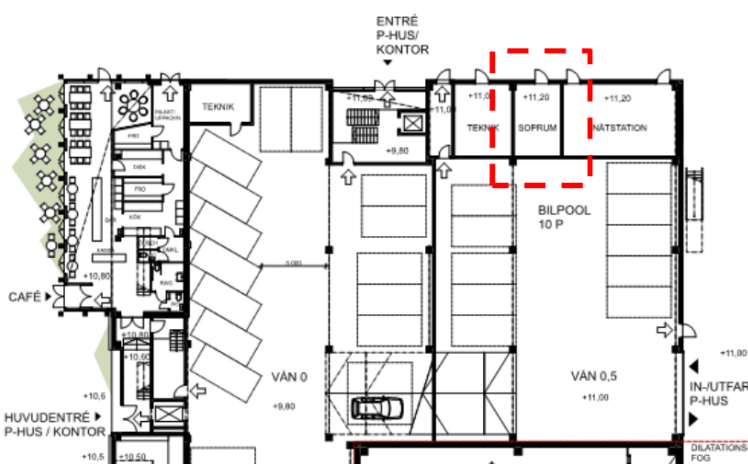


Illustration soprum från PM-avfallshantering (Stockholm Parkering 2020)

Om detta av någon anledning inte sker medger förslaget även yta för traditionell sophertering med rullkärl.

Följande avfall planeras att sorteras ut:

- Matavfall (sopsug)
- Restavfall (sopsug)
- Matfett (fettavskiljare)
- Returpapper, t.ex. skrivarpapper tidningar (hämtning på kontorsplanet)
- Pappersförpackningar (hämtning i soprum)
- Metallförpackningar (hämtning i soprum)
- Plastförpackningar (hämtning i soprum)
- Grovavfall (Lämning ÅVC /SVOA)

Räddningstjänst

Pumpstationen är lokaliserad med entréer och utrymningsdörrar i markplan. Byggnaden är utförd i betong och i princip är varje rum en egen brandcell. Det finns ett entresolplan som nås via ett brandtekniskt avskilt trapphus med dörr direkt ut i det fria. Räddningstjänsten når pumpstationen via Linta gårdsväg och den södra tvärgatan. Den primära insatsvägen är via inlastningsporten alternativt den angränsande gångdörren ut mot den södra tvärgatan.

Mobilitetshuset har sin huvudentré för gående besökare till parkering och kontor via brandtekniskt avskilda trapphus mot huvudgatan. Infarten till parkeringshuset sker från Linta gårdsväg. Räddningstjänsten når byggnaden via de gator som omger kvarteret.

Parkeringsplanen och kontorsvåningen blir sprinklade. Räddningstjänsten har sina insatsvägar via trapphusen som är brandtekniskt avskilda. Då byggnadshöjden är över 24 meter ska stigarledningar anordnas i trapphusen.

Uppställningsmöjlighet för släckbil ska finnas inom 50 meter från huvudentrén. Körbanebredd ska vara 3 meter och fri höjd 4 meter. Markbrandposter behöver anordnas i området. Samordning kring detta sker i den större detaljplanen för Riksby 1:13 m fl. (dnr 2017-16020).

Gestaltungsprinciper

Byggnadens gestaltungsprinciper är utvecklade i samråd med detaljplaneringen för Riksby 1:13 m fl. Total- och takfotshöjder är studerade i samråd med den planerade bebyggelsen längs den föreslagna huvudgatan, men styrs även av det uppskattade parkeringsbehovet för den tilltänkta omkringliggande bebyggelsen. Därför kan höjder komma att ändras/anpassas senare i processen, beroende på hur förslaget för den omkringliggande bebyggelsen utvecklas.

Den kvartersstora byggnaden är indelad i tre tydliga huvuddelar; en förhöjd sockelvåning, ett antal våningar med parkering och en indragen takvåning med kontorslokaler. Byggnaden har en stadig, tegelklädd bas och lättar sedan uppåt med en luftad träfasad. I plankartan regleras att sockelvåningen ska utföras i ett avvikande material i förhållande till ovanliggande våningsplan och att fasaden ovanför sockeln ska utföras med detaljer i trä och ge ett transparent intryck (fl).

Högst upp finns en indragen kontorsvåning som gestaltas som en egen volym med svepande väggar och rundade hörn. Indraget görs främst för att göra den mindre visuellt framträdande från gatan och bidra till att byggnaden inte upplevs som så hög. För att säkra att takvåningen får ett mjukare formspråk än den övriga byggnaden regleras att den ska utföras med rundade hörn med en radie om minst 6 meter (f 6). Indraget säkras med hjälp av egenskapsgränser. För att hålla nere den upplevda byggnadshöjden styrs även att räcknet runt takvåningen ska vara indraget minst 1,5 meter från fasadliv (f 5).

Material

Föreslagna fasadmaterial är enkla och robusta; tegel i två olika, varma kulörer (ljus och mörkare sandfärgad nyans) i sockelvåningen, en luftad träfasad med bärverk av trä framför parkeringsplanens betongkonstruktioner och solavskärmande träribbor framför kontorsvåningens trä- och glasfasad. Den slutna pumpstationsvolymen är klädd i tegel, i en mörkare kulör än den övriga sockeln, och kan anas innanför träfasaden. På ett par ställen föreslås ett lekfullt inslag av färgglad perforerad plåt som annonserar en annorlunda funktion; vid den utvändiga trappan till taket och vid huvudentrén och dess skärmtak.

För att säkra det transparenta uttrycket på den utvändiga trappan regleras att väderskydd och räcken ska utföras så att de upplevs som helt eller delvis transparenta (f5).

För att säkra dagvattenhanteringen har en generell utförandebestämmelse införts, som reglerar att takytorna ska utformas med en bjälklagstyp/typ av konstruktion som möjliggör fördröjning av dagvatten. Intentionen i det redovisade samrådsförslaget är att detta ska lösas med hjälp av växtbäddar och sedumtak, som utöver sin tekniska funktion bidrar med gröna kvaliteter. Denna typ av bjälklagskonstruktion möjliggör även anläggandet av odlingsbäddar på taket.

Möte med gaturum

Mötet med gaturummet avses studeras vidare efter samråd, i samarbete med den större detaljplanen för Riksby 1:13 m fl.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken.

Sammantaget bedöms den planerade verksamheten inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen under rubrikerna som följer.

Naturmiljö

Detaljplanen bedöms inte ha någon påverkan på naturmiljön då planområdet idag redan är fullt exploaterat och till största delen omfattar hårdgjorda ytor.

Geotekniska förhållanden

Den geotekniska utredningen visar på att det finns möjlighet till säker grundläggning. Dimensionering och val av konstruktion behöver ske med hänsyn till lerjordarnas eventuella sättningrisk samt risken för grundvatteninträngning.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Lillsjön som avrinner till Ulvsundasjön och vidare till Mälaren. Fastställda miljökvalitetsnormer ska följas för samtliga recipienter.

Dagvattnet kan omhändertas på fastigheten på ett hållbart sätt utifrån stadens riktlinjer. Den föreslagna dagvattenlösningen fördröjer en betydande volym. Genom att stora delar av dagvattnet rinner via ett föreslaget växtbeklätt tak reduceras den volym som behöver släppas till ledningsnät. Det växtbekladda taket tillsammans ett föreslaget magasin, även detta på taket, ger en buffertverkan som verkar för att avlasta det kommunala ledningsnätet. Luftburna föroreningar som följer med nederbörd kan fastläggas i växtligheten. För att inte låsa ett specifikt utförande, men ändå säkra att dagvattnet kan tas omhand inom den egna fastigheten har en generell utförandebestämmelse

införts i plankartan som anger en minimiarea av byggnadens totala takyta, baserad på dagvattenutredningens beräkningar, som ska utföras med en bjälklagstyp/typ av konstruktion som möjliggör fördröjning av dagvatten.

Föreslagen dagvattenlösning påvisar en reduktion av tungmetaller i jämförelse med dagens markanvändning. På så sätt reduceras föroreningsgraden i dagvattnet avseende tungmetaller och recipienten belastas med mindre föroreningar än i nuläget. Dagvatten som följer med fordon in i parkeringsgaraget föreslås ledas via en oljeavskiljare och sedan vidare på kommunala nätet för dag- eller spillvatten beroende på VA-huvudmannens riktlinjer. Detta ska projekteras i ett senare skede.

Påverkan på grundvatten

Byggnadens grundläggning hamnar vid sin lägsta nivå på + 7,7, vilket är lägre än den högsta uppmätta grundvattennivån (+8,2 m). Detta innebär en risk för påverkan på grundvattnet, vilket skulle innebära ett krav på tillstånd för vattenverksamhet alternativt vattendom. Samråd pågår med Länsstyrelsen för att utreda om tillstånd kommer att krävas.

Landskapsbild/ stadsbild

Detaljplanens bebyggelseförslag innebär en viss förändring av landskaps- och stadsbilden, främst vad gäller byggnadens höjd, men denna ligger i linje med inriktningen i översiktsplanen samt i program för Centrala Bromma

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet och området i dess direkta närhet har inga kulturhistoriska värden. Den lite högre och mer stadsmässiga bebyggelsen bedöms harmoniera väl med de storskaliga Lintaverken, som är utpekade som värdefulla av stadsmuseet.

Störningar och risker

Buller och vibrationer

Ljudnivåerna för externbuller från den planerade pumpstationen inom detaljplanen underskrider gällande riktlinjer enligt Boverket riktlinjer för byggande inom zon A med det dimensionerande värdet 45 dBA samt riktvärdet för 40 dBA för kyl- och ventilationsutrustning.

Högsta nivån vid mest utsatta bostaden i närområdet beräknas till 39 dBA med bidraget 38 dBA från kyl- och ventilationsutrustning. Det föreligger ingen risk att Folkhälsomyndighetens riktlinjer för ljudnivåer inomhus och lågfrekvent buller kommer att överskridas på grund av ljudnivåer från pumpstationen. Beräkningar har också utförts av ljudnivåer på gångstråk invid pumpstationens fasader. Där har högsta ekvivalenta beräknas till 68 dBA på drygt en meters avstånd, vilket är under 70 dBA som bedöms vara en övre gräns. Någon risk för stomljudsspridning via marken till omgivande bostäder bedöms inte finnas. För att skydda angränsande användningsslag har bestämmelsen (b1) införts, som reglerar att avvibrerande åtgärd ska utföras i gränser mellan E1 (Pumpstation) och andra användningsslag för att undvika spridning av vibrationer till andra delar av byggnaden.

Översvämningsrisker

Den aktuella detaljplanen har en byggnadsarea som täcker hela fastigheten. Inga instängda områden tillskapas inom tomtytan. Ett 100-årsregn behöver betraktas ur ett större perspektiv än för den enskilda detaljplanen. För fortsatt exploatering i området behöver frågan beaktas för att avrinningsvägen mot Lillsjön ska kunna kvarstå. Frågan kommer fortsätta studeras i samråd med detaljplanen för Riksby 1:13 m fl. (dnr 2017-16020).

Förorenad mark

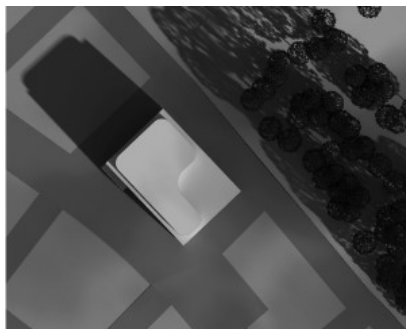
Sammantaget tyder de genomförda undersökningarna på att det inte föreligger någon allvarlig föroreningsituation inom planområdet, eller att det med dagens markanvändning skulle föreligga några oacceptabla risker för människors hälsa eller för miljön. I samband med genomförandet kan en mer detaljerad provtagning behöva göras, för att utesluta högre halter av föroreningar.

Farligt gods

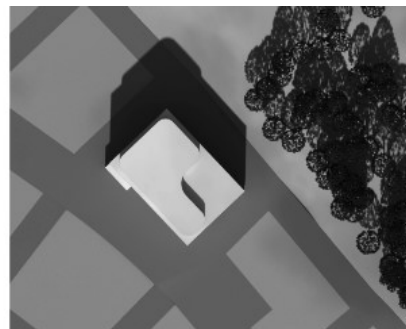
Inga förändringar planeras.

Ljusförhållanden och lokalklimat

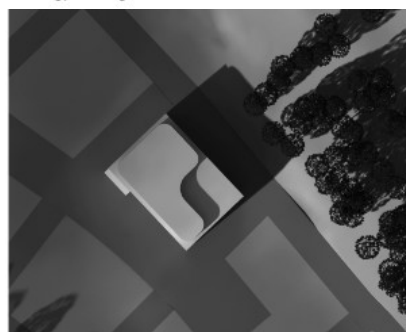
En solstudie av bebyggelseförslaget har genomförts. Då omkringliggande kvarter ännu utreds kan exakt skuggpåverkan inte fastställas, men ljusförhållandena bedöms bli acceptabla.



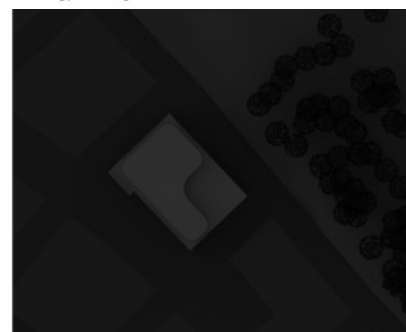
Vårdagjämning kl. 09



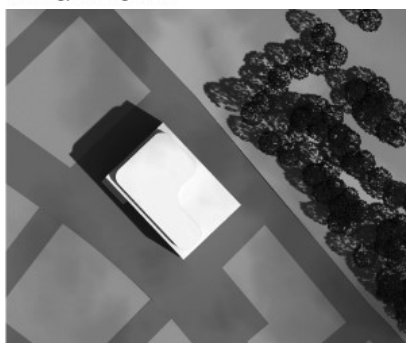
Vårdagjämning kl. 12



Vårdagjämning kl. 15



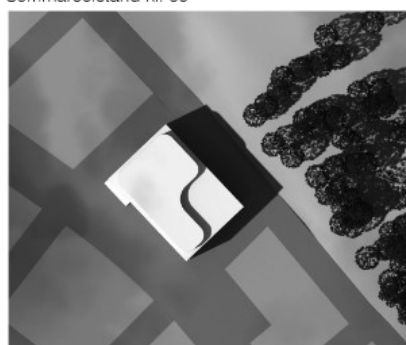
Vårdagjämning kl. 18



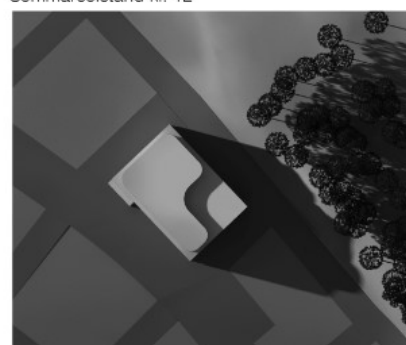
Sommarsolstånd kl. 09



Sommarsolstånd kl. 12



Sommarsolstånd kl. 15



Sommarsolstånd kl. 18

Skuggpåverkan under vår/höstdagjämning samt sommarsolstånd (Urban design)

Barnkonsekvenser

Den föreslagna byggnaden förväntas ha positiv effekt för barns lek och säkerhet i det planerade större stadsutvecklingsområdet Linta Gårdsväg etapp 1. Genom att tillgodose behovet av parkering på en gemensam central plats frigörs bilfria miljöer vid planerade bostäder, som ger en bättre lekmiljö för barn.

Tidplan

Samråd: 8 dec 2020- 5 februari 2021

Granskning: Q3 2021

Antagande: Q4 2021/Q1 2022

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. prövas vid lantmäteriförrättning. Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser. Ledningsägarna ansvarar för utbyggnad av ledningar. Byggaktörerna ansvarar för och bekostar projektering och utbyggnad inom kvartersmarken samt för anslutningar mot allmän mark.

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän platsmark.

Avtal

Planavtal har upprättats mellan Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Exergi för att reglera kostnaderna för detaljplanens framtagande. Markanvisningsavtal tecknades mellan exploateringskontoret och Stockholm Exergi 2019 respektive 2020 med Stockholm Stads Parkerings AB. Exploateringskontoret ansvarar för att träffa erforderliga avtal. Genomförandet regleras genom avtal om överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse mellan Exploateringsnämnden och Exploatörerna.

Verkan på befintliga detaljplaner

Området omfattas idag inte av detaljplan. Aktuell plan samordnas med planarbetet för Riksby 1:13 m fl (dnr 2017-16020), för att de ska fungera tillsammans både ur tekniska och gestaltungs-mässiga aspekter.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Planområdet omfattar del av fastigheten Ulsvunda 1:1 som ägs av Stockholm stad.

Inom berört område av Ulvsunda 1:1 finns idag ett arrende för en av Plantagens butiker. Arrendeavtalet upphör att gälla 2021-12-31.

Användning av mark

Marken inom planområdet avses upplåtas som kvartersmark med användning parkering, centrum samt tekniska anläggningar (pumpstation och elnätstation).

Fastighetsbildning

En ny fastighet kommer bildas för planområdet.

Planen möjliggör traditionell tvådimensionell fastighetsbildning och, i vissa delar, tredimensionell fastighetsbildning. 3D-fastighetsbildning är i detta fall aktuell för att underlätta för externa verksamhetsutövare samt möjliggöra en tydlig avgränsning mellan parkeringshus, övriga verksamheter och pumpstation.

Angöringen till fastigheter bildade enligt den nya detaljplanen avses på kort sikt lösas genom servitut belastande Ulsvunda 1:1 och på lång sikt via lokalgata som nu planläggs i detaljplan för Riksby 1:13 m fl. (dnr 2017-16020).

Lantmäterimyndigheten svarar för fastighetsbildning efter ansökan från fastighetsägare.

Rättigheter

Planområdet berör befintligt officialservitut för infart, förmånsfastighet är Riksby 1:13. Servitutet avses ändras till ett nytt läge.

I samband med 3D-fastighetsbildning uppkommer ofta behov av servitut och gemensamhetsanläggningar. Dessa prövas ihop med fastighetsbildningen.

Inga markreservat läggs ut i planen, det vill säga, rättigheter förknippade med sådana reservat blir inte aktuella i genomförandet.

Servitut

Servitut kommer behöva upprättas, bland annat avseende pumpstationens tillträde till kylmaskiner i mobilitetshuset, samt avseende mobilitetshusets rätt att belasta pumpstationens stomme och grundläggning.

Ekonomiska frågor

Exploatörerna bekostar framtagande av detaljplanen enligt planavtal. Exploatörerna bekostar utbyggnad inom kvartersmark.

Vatten och avlopp

Kostnader för nödvändiga ledningsflyttar av el, tele, VA-ledningar i allmän platsmark regleras i genomförandeavtal mellan Staden och Exploatörerna.

Gatukostnader

Åtgärder på trafiksystemet utanför planområdet regleras i exploateringsavtalen mellan Exploatörerna och Staden.

Kostnader förenade till anläggande av nya gator i enlighet med omgärdande detaljplan för Riksby 1:13 m fl. (dnr 2016-16020) svarar Staden för.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Exploateringskontoret upplåter mark med tomträtt till Exploatörerna i enlighet med markanvisningsavtal och exploateringsavtal.

Fastighetsbildning

Exploateringskontoret ansöker om fastighetsbildning och står för förrättningskostnader.

El och tele m.m.

Stockholm Exergi svarar för eventuella anslutningsavgifter till tekniska ledningsnät för sin blivande fastighet. Staden ansvarar för eventuella anslutningsavgifter till tekniska ledningsnät för Stockholm Stads Parkerings AB blivande fastighet.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

I de fall Staden bedömer att det inom fastigheten kan antas förekomma föroreningar som kan medföra skada för människors hälsa eller miljön beställer, utför och bekostar Staden egna provtagningar och utredningar för att klarlägga och bedöma behovet av efterbehandlings åtgärder inom den blivande kvartersmarken. Staden tar vid behov fram en handlingsplan för den fortsatta hanteringen och de efterbehandlingsåtgärder som krävs för att marken ska kunna användas enligt ändamålet i blivande detaljplan. Vid denna bedömning använder Staden i första hand tillämpliga storstadsspecifika riktvärden

Exploatörerna svarar för alla kostnader förknippade med hantering och avsättning av massor som har sådan kvalitet att de kan användas utan att medföra skada för människors hälsa eller miljön. Exploatörerna svarar alltid för all hantering av massor med halter upp till och med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Staden svarar för merkostnader för transport och deponi för massor med halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

Tekniska frågor

Vatten och avlopp, El/Tele

Ledningar för fjärrvärme och serviser för vatten, avlopp, el och tele ska dras fram till planområdet.

Dagvatten

Dagvatten ska i första hand omhändertas eller fördröjas på kvartersmark. Exploatörerna ansvarar för dagvattenhantering i samråd med Stockholm Vatten. Exploatörerna får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Genomförandetid

Genomförandetiden går ut 5 år efter att planen vunnit laga kraft.