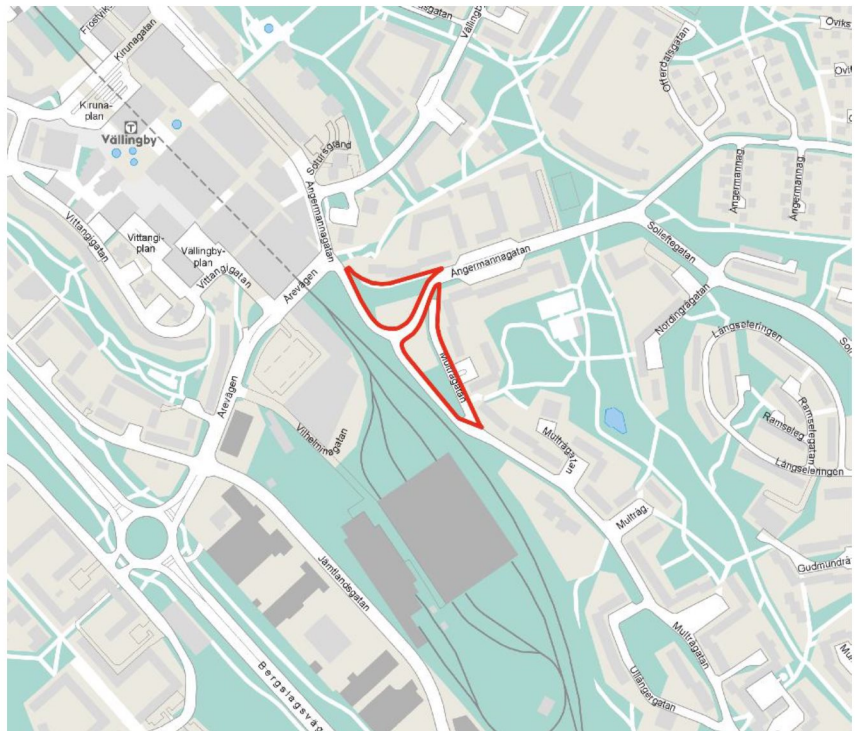


Planbeskrivning

Detaljplan för Firman 1 och del av Grimsta 1:2, i stadsdelen Råcksta, S-Dp 2019-15762



Planområdets läge markerad med röd figur.

Stadsbyggnadskontoret

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

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra flerbostadshusbebyggelse i fyra till fem våningar utmed Multrågatan och Ångermannagatan. Den tillkommande bebyggelsen ska genom sin typologi och utformning gällande taklandskap, gavelmotiv och fasader vara anpassad till kulturmiljön i Råcksta. Gårdarna ska utformas så att de får ett mjukt möte med omgivningen. Planen syftar även till att skapa en ökad trygghet för människor som rör sig mellan Råcksta och Vällingby centrum.

Detaljplanen omfattar kvartersmark för bostäder, centrum och en transformatorstation, samt allmän plats i form av park och gata. Förslaget rymmer cirka 115 bostäder. Bostadsbebyggelsen består av två kvarter, separerade av Ångermannagatan. Bebyggelsen är fem våningar mot tunnelbanespåret och fyra våningar mot öster och den befintliga bebyggelsen. I och med att marken inom planområdet sluttar kraftigt mot öster är förslaget delvis utformat med en suterrängvåning mot gården.

Parkering föreslås lösas i Åregaraget eller Soluragaraget vid Vällingby centrum genom parkeringsköp. På grund av höga ljudnivåer från bland annat tunnelbanedepån är bebyggelsen utformad som L-formade kvarter, och lägenheter mot spåren behöver vara genomgående. Bostadsentréer är genomgående mellan gata och gård för att skapa trygghet i gaturummet samtidigt som goda boendemiljöer med närhet till bostadsgården möjliggörs. Den allmänna platsen planläggs för att bekräfta den befintliga situationen och kommer i huvudsak ha den nuvarande utformningen.

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

Planen genomförs med standardförfarande. Planens preliminära tidplan är:

Samråd	15 juni – 1 september 2021
Granskning	januari 2022
Antagande	juni 2022

Innehåll

Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte	4
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	6
Natur	6
Geotekniska förhållanden	6
Hydrologiska förhållanden	6
Dagvatten	7
Stadsbild	7
Kulturhistoriskt värdefull miljö	7
Kommersiell och offentlig service	9
Gator och trafik	9
Störningar och risker	10
Planförslag	11
Ny bebyggelse	11
Park	17
Gator och trafik	17
Teknisk försörjning	18
Konsekvenser	19
Undersökning om betydande miljöpåverkan	19
Naturmiljö	19
Dagvatten	20
Miljökvalitetsnormer för vatten	20
Stadsbild	21
Kulturhistoriskt värdefull miljö	21
Störningar och risker	22
Ljusförhållanden	30
Barnkonsekvenser	31
Tidplan	32
Genomförande	32
Organisatoriska frågor	32
Verkan på befintliga detaljplaner	32
Fastighetsrättsliga frågor	32
Ekonomiska frågor	34
Tekniska frågor	35
Genomförandetid	35

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:

- *Buller- och vibrationsutredning* (Brekke & Strand Akustik AB, 2021)
- *Dagvattenutredning* (Geosigma, 2021)
- *PM Kartering av lågpunkter och rinnvägar* (Geosigma, 2021)
- *Antikvarisk konsekvensanalys* (Bjerking, 2021)
- *Riskbedömning urspårningsrisk* (Bengt Dahlgren Brand och Risk AB, 2021)
- *Trädinventering* (Jacksons trädvård AB, 2021)
- *EMF utredning* (AFRY, 2021)
- *Parkerings- och mobilitetsutredning* (Trivector, 2021)
- *Solstudie* (Lindberg Stenberg arkitekter, 2021)

Övrigt underlag

- *Kulturmiljöanalys – Råcksta* (Reichmann Antikvarier, 2018)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom stadsplanerare Elin Eriksson. Medverkat har även Katarina Eriksson från stadsbyggnadskontoret, samt representanter från exploateringskontoret.

Planens syfte

Planen syftar till att möjliggöra flerbostadshusbebyggelse i fyra till fem våningar utmed Multrågatan och Ångermannagatan. Den tillkommande bebyggelsen ska genom sin typologi och utformning gällande taklandskap, gavelmotiv och fasader vara anpassad till kulturmiljön i Råcksta. Gårdarna ska utformas så att de får ett mjukt möte med omgivningen. Planen syftar även till att skapa en ökad trygghet för människor som rör sig mellan Råcksta och Vällingby centrum.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är beläget i Råcksta, intill korsningen av Ångermannagatan och Multrågatan och omfattar cirka 8 700 kvadratmeter. Planområdet utgörs av fastigheten Firman 1 och delar av Grimsta 1:2. Båda fastigheterna ägs av Stockholm stad.



Snedbild över området, ungefärligt planområde markerat med röd streckad linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Stockholms stads översiktsplan beskriver ett snabbt växande Stockholm där alla stadens delar behöver utvecklas med värdeskapande kompletteringar för att bostadsmål och hållbarhetsmål ska kunna nås. Förslaget till detaljplan är förenligt med Stockholms stad översiktsplan. I översiktsplanen pekas Råcksta ut som ett område med möjligheter till stadsutveckling inom befintlig stadsbyggnadsstruktur.

Detaljplan

För området gäller stadsplanerna Pl 3914, Pl 3885, Pl 3826, Pl 3764, Pl 3731A och P2002-17221. Planerna föreskriver i huvudsak gata, park samt garageändamål. Gatan planlagd enligt detaljplanen P2002-17221 har inte byggts ut i sin helhet.

Kommunala beslut i övrigt

Markanvisning

Den 12 december 2019 fattade exploateringsnämnden beslut om markanvisning för bostäder till Svenska bostäder AB inom fastigheten Firman 1 och del av Grimsta 1:2.

Startpromemoria

Beslut om att påbörja planarbete fattades av stadsbyggnadsnämnden den 12 december 2019.

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården, Vällingby-Råcksta (AB 120). Motiveringen för riksintresset är att området utgör efterkrigstidens ideala förortsmiljö, uppbyggt som en självförsörjande förort längs tunnelbanan på grundval av idén om den så kallade ABC-strukturen (Arbete-Bostad-Centrum). Förebild för planering, gestaltning och socialt program för bostadsområden i Sverige och internationellt.

Förutsättningar

Natur

Området består idag främst av öppna, sluttande gräsytor med inslag av lövträd. Inom planområdet finns sammanlagt 11 vuxna lindar. Åtta av lindarna växer längs med den västra delen av Multrågatan och bildar en enkelradig allé. I den norra delen av planområdet växer tre stycken lindar utmed den tidigare sträckningen av Ångermannagatan. Samtliga 11 träd bedöms omfattas av det generella biotopskyddet, enligt framtagna trädinventering. Enligt trädinventeringen bedöms träden ha god till måttlig vitalitet. Området ligger i utkanten av habitatnätverk för ek och groddjur. De rekreativa värdena inom området bedöms vara begränsade på grund av det bullerutsatta läget.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGUs jorrdjupskarta består marken av postglacial lera och jorddjupet är en till fem meter.

Hydrologiska förhållanden

Området ligger inte inom något vattenskyddsområde och omfattas inte av något markavvattningsföretag.

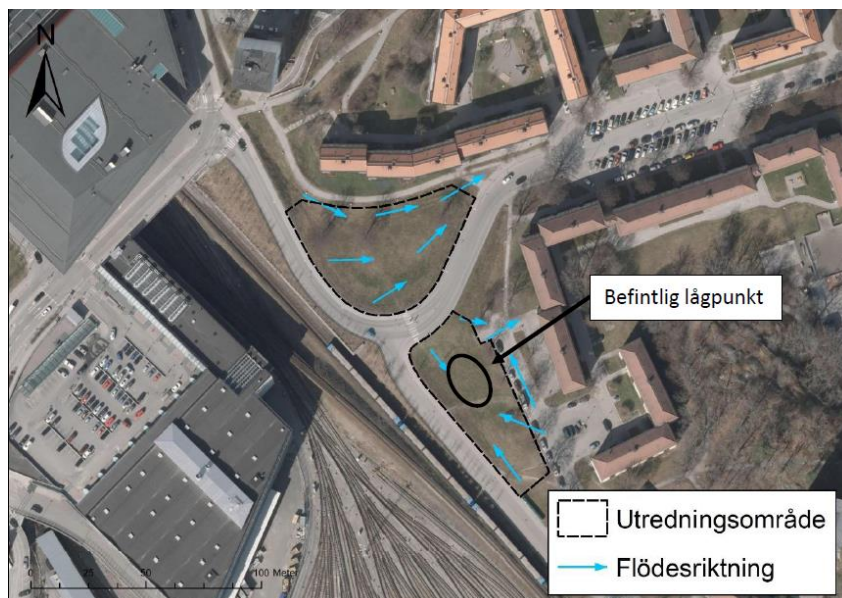
Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren-Fiskarfjärden (SE657865-161900). Enligt VISS april 2021 har Mälaren-Fiskarfjärden måttlig ekologisk status och uppnår ej god

kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status med tidsfrist till 2027, och god kemisk ytvattenstatus med tidsfrist till 2027 för PFOS, antracen och TBT samt undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter.

Dagvatten

Inom planområdet finns det stora höjdskillnader, och marken sluttar generellt mot väster. Baserat på den geotekniska informationen bedöms infiltrationsmöjligheterna vara begränsade. Vid kraftiga regn rinner vatten genom den norra delen av planområdet. I den södra delen finns det en lågpunkt som riskerar att fyllas. Vid ett 100-års regn kan vatten bli stående upp till 0,5 meter.



Uppskattad flödesriktning, Geosigma.

Stadsbild

Planområdet består av två obebyggda gräsbevuxna ytor som genomkorsas av Ångermannagatan. Området ligger i utkanten av Råcksta och i gränslandet mellan två olika typer av stadsrum. Väster om området finns tunnelbanespåren och byggnader som tillhör köpcentrumet, som bildar ett storskaligt stadsrum där tunnelbanespåren utgör en påtaglig barriär. I öster gränsar området till den småskaliga lamellhusbebyggelsen i Råcksta.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Planområdet är del av riksintresset för kulturmiljö och stadsdelen Råcksta präglas av 1950-talets stadsplaneidéer. Vällingby och Råcksta planlades tillsammans där Vällingby med sitt centrum

var utgångspunkten med låg bebyggelse och gågator, affärer och service. Råcksta hör till den kringliggande zonen med bebyggelse bestående av en blandning av höga punkthus och lägre bostadshus omgivna av grönska. Längst ut i området finns radhus- och småhusbebyggelse.

I anslutning till planområdet finns lamellhus i tre våningar med tegeltäckta sadeltak. Husen är placerade i meanderform indragna från gatan, vilket bildar förgårdsmark och stora skyddade gårdar. Bebyggelsen har i flera fall portiker som skapar kontakt mellan gårdarna och gatorna. De spritputsade fasaderna är indelade i fält och färgsättningen är varierad med en palett av jordnära kulörer, en grå sockel och vita slätputsade fönsteromfattningar. Vissa av husen är byggda i suterräng med garage i bottenvåningen.

Norr om planområdet finns två punkthus i tio till tolv våningar. Punkthusen ansluter i sin utformning, gällande material och arkitektoniska detaljer, till lamellhusen. Punkthusen är delvis placerade i suterräng.

Området ligger inom ett kulturhistoriskt värdefullt område utpekade av Stockholms stadsmuseum. Gränsen sammanfaller med gränserna för riksintresset. Fastigheten norr om planområdet, Bolaget 2, är gulklassad enligt stadsmuseets klassificering, och fastigheten öster om planområdet, Kundregistret 4, är grönklassad. Gulklassning innebär att bebyggelse har positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Grönklassning innebär att bebyggelsen är särskilt värdefull från historiskt miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Kulturlandskap

Råckstas topografi skiftar mellan högre partier och breda dalstråk. Bebyggelsen i Råcksta har placerats med stor hänsyn till topografien. Lamellhus i tre till fyra våningar slingar sig i meanderformer runt bostadsområdet, och ett par punkthus bryter av mot den låga skalan. Inom området finns ett långsträckt parkstråk, och orörd naturmark har medvetet sparats i anslutning till parkområdena.

Trafiksepareringen, som var för tiden rådande stadsbyggnadsidé, medför att det går att röra sig genom grönstråket utan att kors några biltrafikerade vägar. Trafiksepareringen innebar också att lamellhusens gårdar blev skyddade och vända mot parkstråket.

Värdebärande karaktärsdrag

Sammanfattningsvis finns de värdebärande karaktärsdragen för riksintresset definierat i översiktsplanen och är följande:

- Stadsdelarnas blandning av service, arbetsplatser, bostäder och parker.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Centrumanläggningarnas artikulerade arkitektur med omsorg om byggnadsdetaljer, form-, färg- och materialverkan.
- Den tydliga gestaltningssidén med högre byggnader närmast centrumanläggningen och en successiv nedtrappning av skalan längre ut.
- Bebyggelsens anpassning till naturlandskapet och terrängen.
- De ursprungliga husens gestaltning och byggnadsdetaljer såsom fönster, entrépartier, balkonger och räcken.

Kommersiell och offentlig service

Ett stort utbud av service finns i Vällingby centrum som ligger inom gångavstånd från planområdet. I Vällingby centrum finns kommersiella butiker, offentlig service och kulturverksamheter såsom kulturskola, biograf, Folkets hus, bibliotek och en sim- och idrottshall.

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet ligger intill korsningen av Ångermannagatan och Multrågatan. Multrågatan är delad i två delar och ligger på var sin sida om planområdet i söder. Den östra Multrågatan är en återvändsgata och fungerar som angöring till bebyggelsen i kvarteret Kundregistret. Utmed gatan är kantstensparkering tillåten.

Gång- och cykeltrafik

Utmed Multrågatan och Ångermannagatan finns trottoarer för gående, cykling sker i körbanan. I den norra delen av planområdet finns en gång- och cykelväg som löper söder om kvarteret Bolaget, och som leder upp till Vällingby centrum.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget cirka 400 meter från tunnelbanestationen i Vällingby centrum. Ångermannagatan trafikeras av buss, med en busshållplats cirka 200 meter från planområdet.

Tillgänglighet

Marken inom planområdet är kuperad, och Ångermannagatan har en kraftig lutning. Utmed en del av Ångermannagatan finns ett räcke intill trottoaren.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Planområdet ligger i närheten av spårområdet för tunnelbanan, och inom planområdet finns även en nätstation. En mätning av elektromagnetiska fält har utförts av AFRY. Inga nämnvärda elektriska fält uppmättes, däremot uppmättes magnetiska fält. Medelvärdet av magnetfältet under mätperioden var 0,34 mikrotlesa. Den största bidragaren till magnetfältet på platsen är inte spårtrafiken utan nätstationen och dess kabelförband.

Förorenad mark

Det finns ingen kännedom om markföroreningar på platsen.

Luft

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras inom planområdet.

Buller

Planområdet är exponerat för tågbuller från tunnelbanans gröna linje och vägtrafikbuller från främst Ångermannagatan, Årevägen, Multrågatan samt Bergslagsvägen. Söder om planområdet finns Vällingbydepån där service på tunnelbanetåg utförs. Vid rangering av tågen förekommer kurvskrik och de mest aktiva timmarna är på natten. På Vällingby centrums tak finns installationer, bland annat kylmedelskylare och fläktar. Till centrum anläggningen sker lastbilstransporter. Sammantaget är bullersituationen för planområdet påtaglig och komplex i och med de många olika bullerkällorna som finns i planområdets närhet.

Risker från spårväg

Planområdet är beläget i närheten av tunnelbanespåret vilket innebär risker kopplade till urspårning. Mellan planområdets norra del och spåren finns en skyddsmur och ett vägräcke. I tunnelbanesystemet råder vänstertrafik och på spåret närmast planområdet går tågen i riktning mot sydost. På det aktuella avsnittet för tunnelbanesåret råder en hastighetsbegränsning på 70 km/h och en uppskattning är att spåren trafikeras med cirka 200 tåg per dygn.

Planförslag

Planförslaget möjliggör flerbostadshus uppdelade i två kvarter på vardera sidan om Ångermannagatan, samt lokaler för centrumändamål i bottenvåningen i det norra kvarteret. Bebyggelseförslaget rymmer cirka 115 bostäder. Bebyggelsen är placerad i vinkel för att skapa lugna och ljuddämpade innergårdar. Bostadsentréer är genomgående mellan gata och gård för att skapa trygghet i gaturummet samtidigt som goda boendemiljöer med närhet till bostadsgården möjliggörs. Parkering sker i huvudsak utanför planområdet. Byggnaderna är fem till fyra våningar höga mot gatorna. Förslagets volym och gestaltning har anpassats till planområdets läge i gränslandet mellan två stadslandskap, Räckstas låga lamellhus i öst och det storskaliga stadsrummet som utgörs av tunnelbanespåren och köpcentrumet i väst.



Illustrationsplan, Topia landskapsarkitekter.

Ny bebyggelse

Volym

Planförslaget reglerar höjderna på bebyggelsen med en *högsta nockhöjd*. Höjderna motsvarar fem våningar mot tunnelbanespåret i väster och fyra våningar mot den befintliga bebyggelsen i öster. Utöver detta tillkommer en suterrängvåning

mot gården, i och med att marken inom planområdet sluttar kraftigt åt öster. Höjderna anpassar sig till terrängen genom att trappa sig upp och följa gatans stigning mot Vällingby centrum. En samverkan mellan bebyggelsen och landskapet är karaktäristiskt för området i stort, och en trappning bidrar till att bryta upp volymerna i sekvenser.

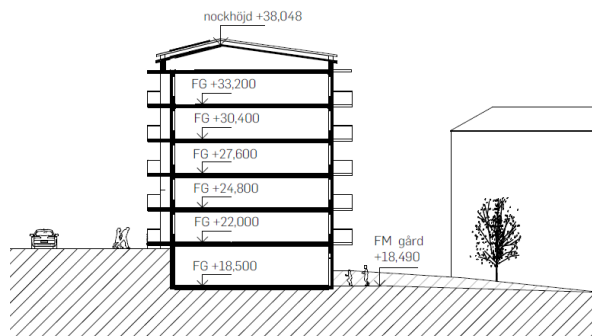
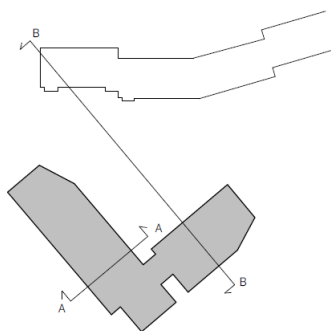


Perspektiv sett från Ångermannagatan mot väster, som visar möjlig utformning av den nya bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.

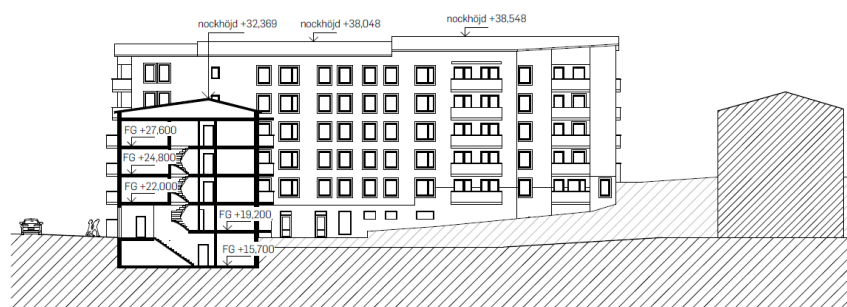


Flygperspektiv från nordväst. Lindberg Stenberg arkitekter.

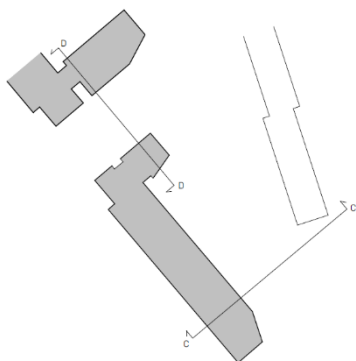
Byggnadens utbredning på marken styrs genom *prickmark* och *korsmark*. Byggnadens gavlar kommer att vara väl synliga i stadsrummet, och för att anpassa byggnaden till den befintliga lamellhusbebyggelsen i Råcksta som har karaktäristiskt smala gavlar styr detaljplanen hur djupa gavlarna får vara.



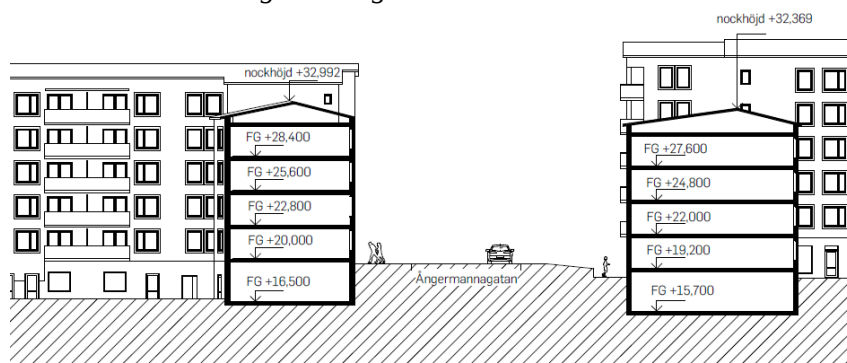
Sektion A-A. Lindberg Stenberg arkitekter.



Sektion B-B. Lindberg Stenberg arkitekter.



Sektion C-C. Lindberg Stenberg arkitekter.



Sektion D-D. Lindberg Stenberg arkitekter.

Gestaltning

För att den tillkommande bebyggelsen ska vara anpassad till kulturmiljön och den intilliggande bebyggelsen i Råcksta, reglerar detaljplanen ett antal gestaltungsprinciper. Taket ska

enligt planbestämmelser utformas som sadeltak eller valmat tak (*f1*) och lutningen på taket styrs med minsta och största gradantal. Fasaderna ska utföras i puts eller tegel och genom egenskapsgränser styrs djupet på gavlarna för att möta grannhusen i skala. För att fasaderna ska hålla en hög kvalitet i dess utformning får inte elementskarvar utföras synliga i fasaden.



Perspektiv från söder som visar möjlig utformning av den nya bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.

Mot gaturummen styr detaljplanen hur mycket balkongerna får kraga ut från fasaden, genom bestämmelsen om *prickmark*. Syftet är att inte privatisera gaturummet genom stora, djupa balkonger. Prickmarken styr placeringen av husen och innebär att det skapas en förgårdsmark, vilket är karaktäristiskt för området och möjliggör ett grönt gaturum.

Det bebyggelseförslag som ligger till grund för detaljplanen är utformat med delvis indragna balkonger, putsade fasader med tydligt markerade fönsteromfattningar och ljusa socklar. Byggnaderna är putsade i en brunröd kulör för det norra kvarteret och en dovt grön för det södra. De två kvarteren föreslås bilda en helhet med gemensamma gestaltungsprinciper.



Norra kvarteret, Fasad mot sydväst och spårområdet. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.



Norra kvarteret, fasad mot nordväst och innergård. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.



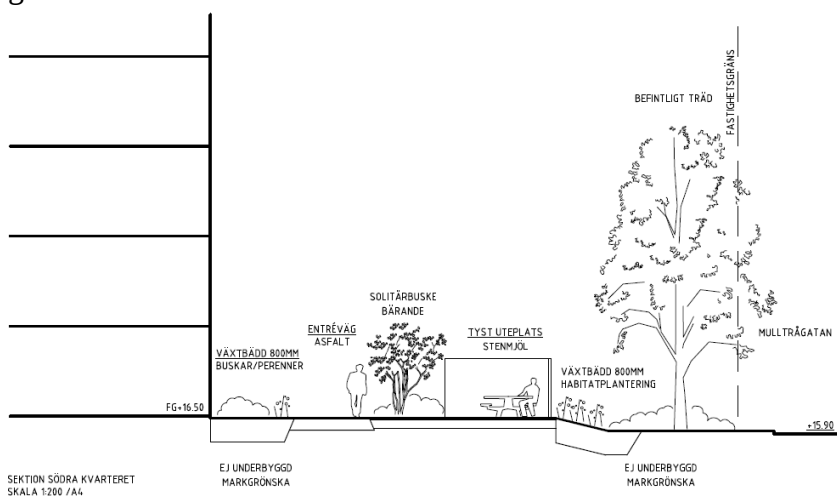
Södra kvarteret, fasad mot sydväst och spårområdet. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.



Detaljbild entré. Illustrationen visar en möjlig utformning av bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.

Gårdar

På gårdarna ges möjlighet till byggnader för bostadskomplement, genom bestämmelsen *korsmark*. Höjd och volym för byggnaderna styrs för att det tydligt ska framgå att det är en komplementbyggnad och ingen huvudbyggnad. På gårdarna får även bullerskärmar uppföras. Det är nödvändigt för att klara ljuddämpade uteplatser. Gårdarna får inte underbyggas med garage vilket innebär möjlighet att plantera träd som kan växa sig stora. Det innebär även möjligheter att hantera dagvatten på gården.



Sektion genom det södra kvarteret som visar möjlig utformning av gården. Topia landskapsarkitekter.

Mot Ångermannagatan och Multrågatan reglerar planen att det ska finnas förgårdsmark genom bestämmelsen *prickmark*. Förgårdsmark är karaktäristiskt i Räcksta och bidrar till grönska i gaturummet. Här får balkonger enbart kraga ut en meter från byggnadens fasad, förutom vid hörnen mot korsningen av Ångermannagatan och Multrågatan där större balkonger medges (f_3). Eventuella balkonger på den nedersta våningen ska utformas så att det inte bildas gömda utrymmen under balkongplattan. Detta ska ske genom att utforma balkongräcket så att det sträcker sig ända ned till mark. I det norra kvarteret får lågt sittande balkonger finnas mot innergården. För att de inte ska ta upp för mycket gårdsyta reglerar detaljplanen djupet på balkongen (f_2).

I det norra kvarteret reglerar detaljplanen hur marken ska anordnas. Här sluttar marken kraftigt mot öster, och för att gården få en mjuk anpassning till den allmänna platsen reglerar detaljplanen att gården ska ansluta i nivå med allmän plats. Där slutningen är som kraftigast reglerar detaljplanen även att marken ska utformas som en slänt (n_1, n_2).

Park

Detaljplanen bekräftar befintliga förhållanden genom användningen PARK. Norr om det norra kvarteret löper ett befintligt gång- och cykelstråk. I den södra delen av planområdet finns en befintlig station för förpacknings- och tidningsinsamling (FTI). Denna möjliggörs inom användning park, men ett nytt läge för FTI:n kommer att studeras till granskning av detaljplanen.

Gator och trafik

Gatunät

Planförslaget innebär ingen förändring i det befintliga gatunätet, utan detaljplanen bekräftar genom användningen GATA den befintliga situationen för Ångermannagatan och Multrågatan.

Biltrafik, bilparkering

Det parkeringsbehov som detaljplanen genererar föreslås lösas utanför planområdet, i den befintliga parkeringsanläggningen i Åregaraget och/eller Solursgaraget genom parkeringsköp. Garagen ligger cirka 300 meter gångväg från planområdet. Bilparkering tillåts inte på kvartersmark, förutom parkering för rörelsehindrade.

Det lägesbaserade parkeringstalet är 0,5 bilplatser per lägenhet. Byggaktören avser implementera ett paket av mobilitetsåtgärder som innebär en reduktion av parkeringstalet med 25 %. Det innebär ett grönt parkeringstal på 0,375 bilplatser per lägenhet, vilket motsvarar totalt 45 parkeringsplatser för 115 lägenheter (inklusive poolplatser). I det mobilitetspaket som avses implementeras innefattas bland annat bilpool, cykelpool, främjande av kollektivtrafikresande, kommunikation kring möjligheterna att resa hållbart, leveransskåp, återvinning och återbruk.

Gång- och cykeltrafik, cykelparkering

Den befintliga gång- och cykelvägen i planområdets norra del påverkas inte av detaljplanen, utan dess läge bekräftas genom användningen PARK.

Cykelparkering avses lösas både inomhus i cykelrum och utomhus som korttidsparkering för boende och besöksparkering. Totalt avses minst 424 cykelparkeringsplatser anläggas, där cirka 20 % anläggs utomhus. En del i mobilitetspaketet innebär att skapa goda lösningar för cykelparkering. Det innebär bland annat att tillhandahålla en cykelpool, utrusta cykelrummen med laddstationer för elcyklar och anordna en cykelverkstad.

Tillgänglighet

I båda kvarteren möjliggörs parkering för rörelsehindrade på gården. In- och utfart till gården sker i det norra kvarteret mot Ångermannagatan. I det södra kvarteret sker in- och utfart via den östra Multrågatan. I det norra kvarteret lutar Ångermannagatan med 7 % på delar av sträckan, vilket inte är en tillgänglig lutning. Ångermannagatan har befintliga räcken utmed delar av trottoaren som behöver anpassas till de nya bostädernas entréer. Samtliga entréer går att nå från gården inom ett avstånd på 25 meter från parkeringsplatsen, via vägar med tillgängliga lutningar. Detaljplanen säkerställer med planbestämmelse att samtliga trapphus ska ha entréer mot både gata och gård.



Illustrationen visar möjlig placering av parkering för rörelsehindrade och lägen för in- och utfarter. Topia landskapsarkitekter.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele och fjärrvärme
 Befintliga ledningar för vatten och avlopp, el och tele samt fjärrvärme finns in närheten av den planerade bebyggelsen. Nya anslutningspunkter kommer behövas.

Avfallshantering

I bebyggelseförslaget placeras underjordiska behållare för hushållsavfall intill Ångermannagatan och den östra delen av

Multrågatan, se illustration under rubriken *tillgänglighet*. Miljörum för övriga fraktioner placeras i bottenvåningen på husen, som går att nå inom 10 meter från uppställningsplatsen. Både kassuner och miljörum kan nå från samma uppställningsplats. Fordon för avfallshantering föreslås stanna utmed vägen. Utmed Ångermannagatans norra sida råder parkeringsförbud. Utmed den östra Multrågatan finns kantstensparkering, varför en lastzon intill kassunen behöver ordnas på gatumark.

Räddningstjänst

I bebyggelseförslaget sker utrymning via Tr2-trapphus vilket inte förutsätter räddningstjänstens understöd. Räddningstjänsten kan använda Ångermannagatan och Multrågatan i samband med släckinsats, vilket innebär att fordonet kan ställas upp inom 50 meter från byggnadens angreppspunkt.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

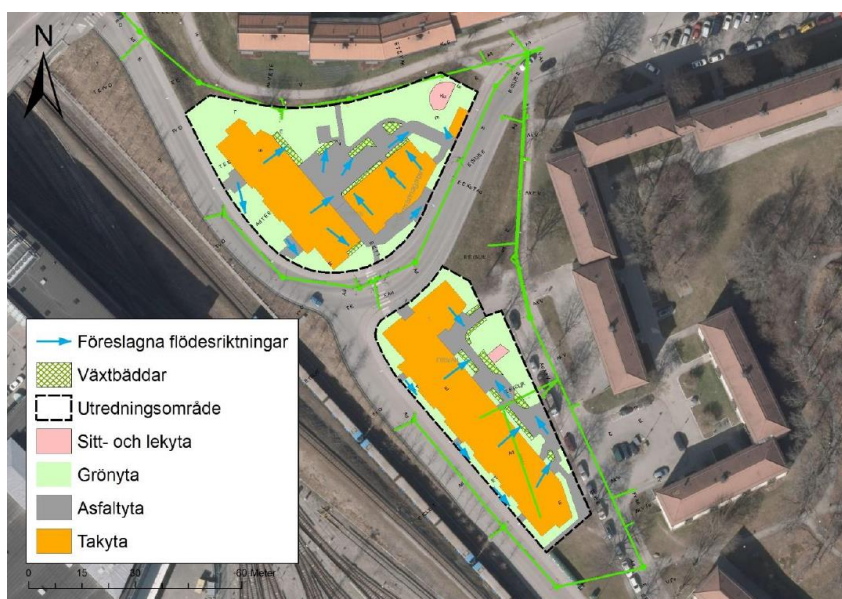
Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan, och strider inte mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har bedömts vara kulturmiljö eftersom planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården, bullernivåer, riskfrågor kopplat till närheten till tunnelbanan samt dagvatten och skyfallsfrågor. Dessa frågor har studerats under planarbetet och redovisas under respektive rubrik nedan. Sammantaget bedöms planen inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Naturmiljö

Planförslaget innebär att träd som eventuellt omfattas av det generella biotopskyddet behöver tas ned. Det gäller samtliga tre träd i det norra kvarteret och tre av de åtta träden i det södra kvarteret. Möjlighet finns att ersätta träd i trädraden i det södra kvarteret. I det norra kvarteret finns möjligheter att plantera träd på gården. Trädsort samt placering ska utredas vidare under planarbetet, tillsammans med en ansökan om dispens för biotopskyddet.

Dagvatten

Flödesberäkningar visar att de planerade förändringarna inom planområdet medför ökade dagvattenflöden vid dimensionerande regn. För att fördröja dagvattnet så att Stockholm stads åtgärdsnivå för dagvatten uppfylls krävs en utjämningsvolym på totalt 57 kubikmeter för de båda kvarteren. Takdagvattnet leds företrädesvis in mot innergårdarna till regnbäddar för rening och fördröjning. Utjämningsvolymen i dessa anläggningar ska dimensioneras för avtappning under minst 12 timmar.



*Principskiss med föreslagen placering av dagvattenlösningar.
Geosigma.*

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren-Fiskarfjärden (SE657865-161900) för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas.

Föreslagna lösningar för dagvattenhanteringen inom planområdet är utformade enligt riktlinjer i Stockholm stads åtgärdsnivå för dagvatten, som syftar till att dagvattnet ska renas i sådan utsträckning att stadens vattenförekomster på sikt ska uppnå god status.

Genom att vidta fördröjnings- och reningsåtgärder inom fastigheten beräknas föroreningshalter och årlig belastning leda till en generellt oförändrad belastning på recipienten, varför planförslaget inte bedöms påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Beräkningar visar på en svag minskning för drygt hälften av de studerade ämnena och en svag ökning för knappt hälften i det dagvatten som avrinner från

planområdet. Eftersom planområdet idag utgörs av uteslutande gräsytor är den befintliga föroreningsbelastningen väldigt låg. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stadsbild

Den nya bebyggelsen innebär att öppna ytor ersätts med bebyggelse vilket förändrar stadsbilden i den lokala miljön, där Ångermannagatan och Multrågatan får ett mer definierat gaturum. Den tillkommande bebyggelsen har anpassats i typologi och utformning till det befintliga och läses på så vis ihop med den befintliga miljön, där den tillkommande bebyggelsen skapar ett till lager av bebyggelse mot spåren. Mot väster är bebyggelsen högre än det befintliga för att möta upp det storskaliga stadsrummet som utgörs av spårområdet och köpcentrumet. Bebyggelsen trappar sedan ned mot öster en våning för att möta den befintliga bebyggelsen i skala. Utifrån de anpassningar som gjorts bedöms inte planen innebära en betydande påverkan på stadsbilden.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

En antikvarisk konsekvensanalys över bebyggelseförslagets påverkan på riksintresset har tagits fram av Bjerking.

Råcksta och Vällingbys struktur med högre bebyggelse närmast centrum, en successiv nedtrappning längre ut och punkthusen som markörer för centrumbebyggelsen är ett uttryck för riksintresset. För att bedöma den planerade bebyggelsens påverkan på miljöns läsbarhet har ett antal vypunkter valts ut. Nedan visas två av vypunkterna med bilder över den befintliga situationen samt med ett fotomontage med den föreslagna bebyggelsen. Den första vypunkten visar en vy från Multrågatan norrut mot Vällingby centrum. Den andra vypunkten visar en vy från Vällingby centrum mot sydost.



Bilden till vänster visar nuvarande situation. Bilden till höger är ett fotomontage med den föreslagna bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.



Bilden till vänster visar nuvarande situation. Bilden till höger är ett fotomontage med den föreslagna bebyggelsen. Lindberg Stenberg arkitekter.

Gällande vyn söderifrån kommer förslaget innebära att ett av punkthusen som markerar centrum döljs något. Upplevelsen av relationen mellan den öppna obebyggda ytan, de låga lamellhusen och de höga punkthusen i centrum förändras därmed genom den nya volymen. Samtidigt är vyn redan skymd av träd, och husen har anpassats till den omgivande bebyggelsen. Enligt konsekvensanalysen bedöms miljön kunna tåla detta tillskott. Vyn norrifrån bedöms påverka läsbarheten av kulturmiljöns struktur något, men läsbarheten är fortfarande tillräcklig för att de viktiga dragen i strukturen ska kunna uppfattas och läsas ihop till en helhet.

Sammantaget bedöms påverkan på riksintressets uttryck och värdebärande karaktärsdrag bli liten eftersom att den övergripande planstrukturen fortfarande kan upplevas, och att förslaget har anpassats till den befintliga bebyggelsen. Viktiga karaktärsdrag som placering, fasadmateriell, takutformning, terränganpassning och gavelmotiv regleras i plankartan.

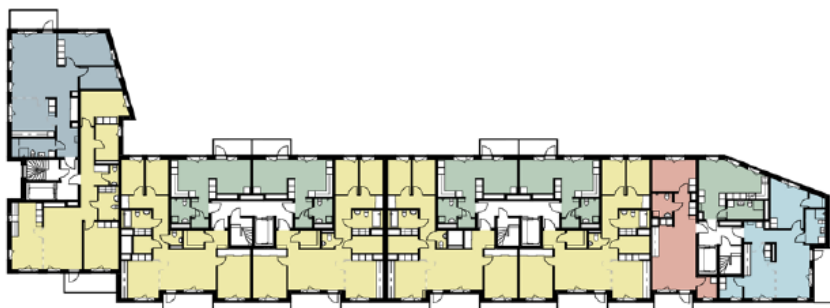
Störningar och risker

Buller och vibrationer

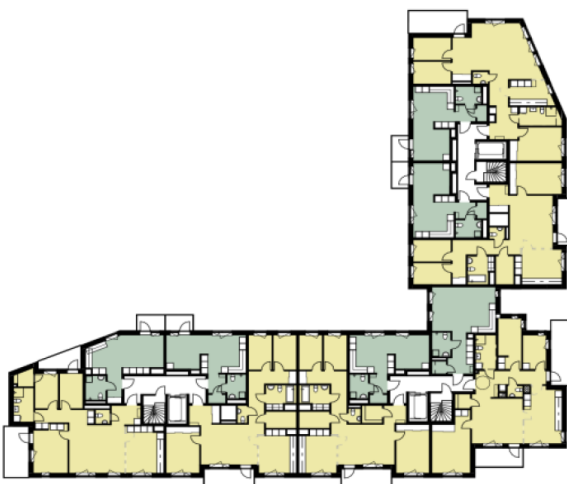
Den planerade bebyggelsen utsätts för höga bullernivåer från både väg, spår och verksamheter. En bullerutredning har tagits fram av Brekke & Strand akustik AB för att utreda om det går att uppfylla gällande riktvärden avseende ljud och buller med föreslagna byggnadsvolymer och planlösningar. För trafikbuller gäller riktvärden enligt trafikbullerförordningen (SFS 2015:216), och för industribuller gäller riktvärden i Boverkets allmänna råd (BFS 2020:2).

Nedan redovisas planlösningar för normalplanet samt bullernivåer för trafikbuller och industribuller, i huvudsak genom bullerkartor som visar ljudutbredningen 1,5 meter över mark.

Samtliga värden på byggnadernas fasader och samtliga planlösningar redovisas i tillhörande bullerutredning.



Normalplan, södra kvarteret.



Normalplan, norra kvarteret.

Gällande trafikbuller visar beräkningarna att bebyggelsen exponeras för ljudnivåer över gällande riktvärden. Enligt trafikbullerförordningen krävs därför en ljuddämpad sida för de lägenheter som är över 35 kvadratmeter. Ljuddämpad sida avser att:

1. Minst hälften av bostadsrummen i en bostad ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.
2. Minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

För de mest utsatta fasaderna mot spårområdet beräknas den dygnsekvivalenta nivån uppgå till högst 65 dBA. Fasader mot gårdarna får ekvivalenta nivåer i huvudsak under 55 dBA, i hörnlägen kan ljudnivåerna uppgå till 60 dBA.

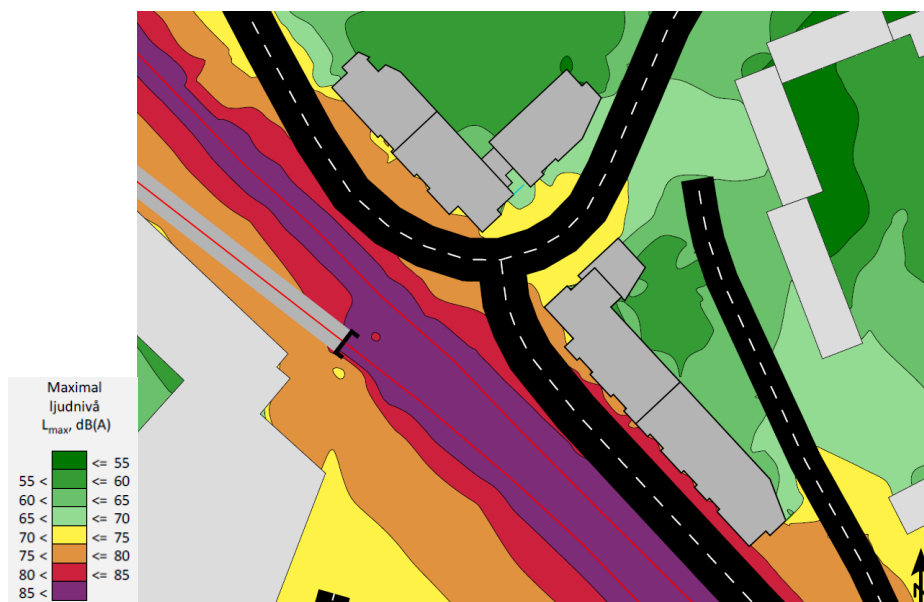
De maximala nivåerna uppgår till som högst 70 dbA mot gården. I hörnlaget (i vinkeln) mot den norra gården uppgår ljudnivåerna över 70 dbA. Där behövs ett indrag i fasaden mot gatan för att skapa förutsättningar för att skapa en ljuddämpad sida för hörnlagheterna, se illustration nedan. Indraget föreslås förses med ljudabsorberande fasadbeklädnad och en skärm som delvis skärmar ut mot vägen mellan husen. Tillsammans ger dessa åtgärder förutsättningar för att uppfylla gällande riktvärden för lägenheter i hörnlaget.



Ekvivalent ljudnivå (dbA) för prognosår 2035 (väg) och 2050 (tunnelbana), 1,5 meter över mark.



Maximal ljudnivå (dbA) för prognosår 2035 (väg), 1,5 meter över mark.



Maximal ljudnivå (dbA) för prognosår 2050 (tunnelbana), 1,5 meter över mark.

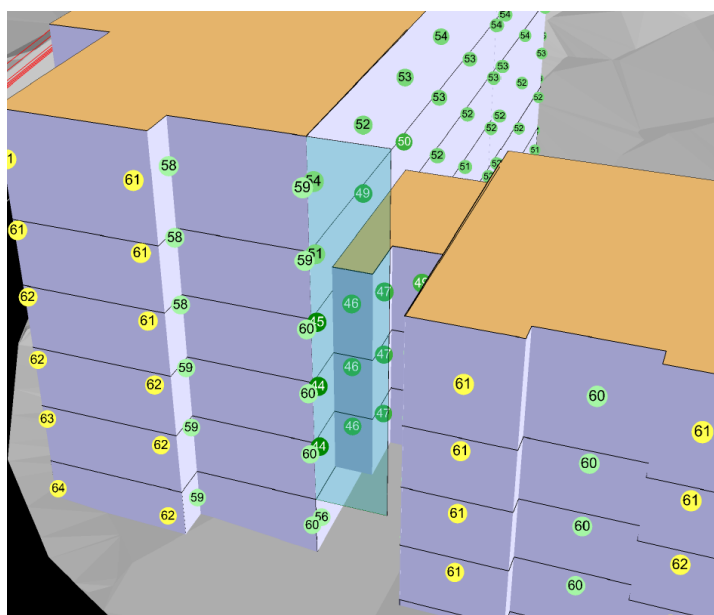


Illustration över skärmlösning för att skapa ljuddämpad sida. Ekvivalent ljudnivå (dbA) för prognosår 2035 (väg) och 2050 (tunnelbana), 1,5 meter över mark.

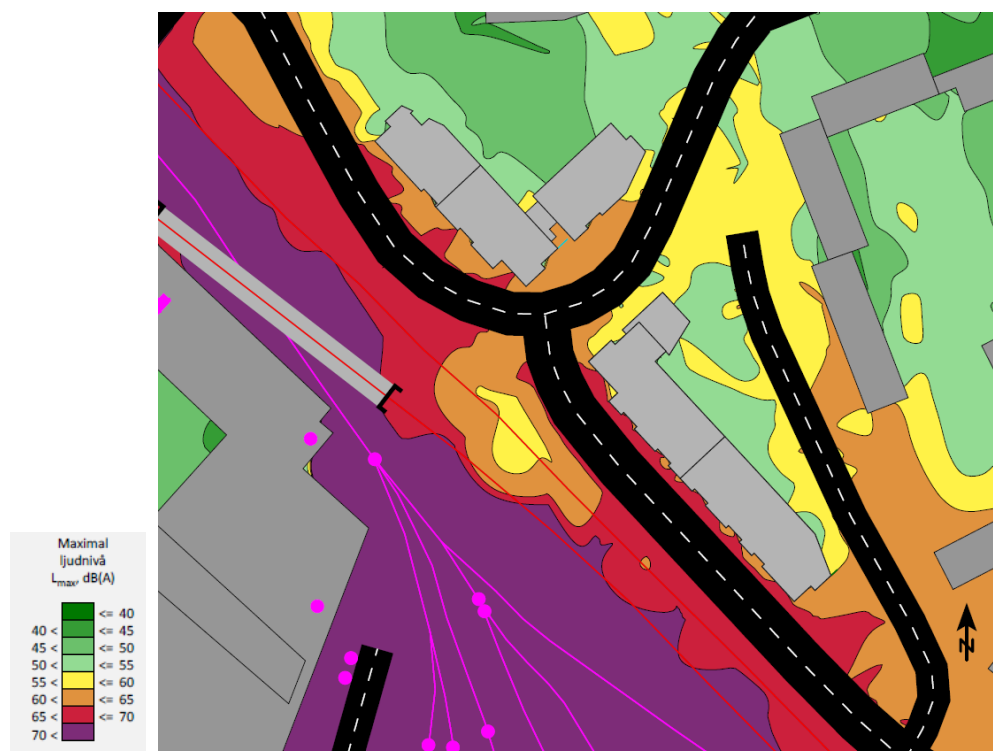
Gällande industribuller visar beräkningarna att fasaderna mot den mest utsatta sidan (mot spåren och köpcentrumet) exponeras för ekvivalenta nivåer som uppgår som mest till 48 dBA, och maximala nivåer som uppgår till som mest 68 dBA.

Eftersom riktvärdena överstigs på den mest exponerade sidan ska Zon B enligt Boverkets definition därmed uppfyllas. Det innebär att den ljuddämpade sidan ska uppfylla krav om högst 55 dBA

maximal ljudnivå och 40 dBA ekvivalent ljudnivå. För att den maximala ljudnivån ska klaras på den ljuddämpade sidan i det södra kvarteret krävs en skärm vid uteplatsen vid det södra husets gavel, se illustration nedan.



Ekvivalenta nivåer (dBA) för industribuller, 1,5 meter över mark.



Maximala ljudnivåer (dBA) för industribuller, 1,5 meter över mark.

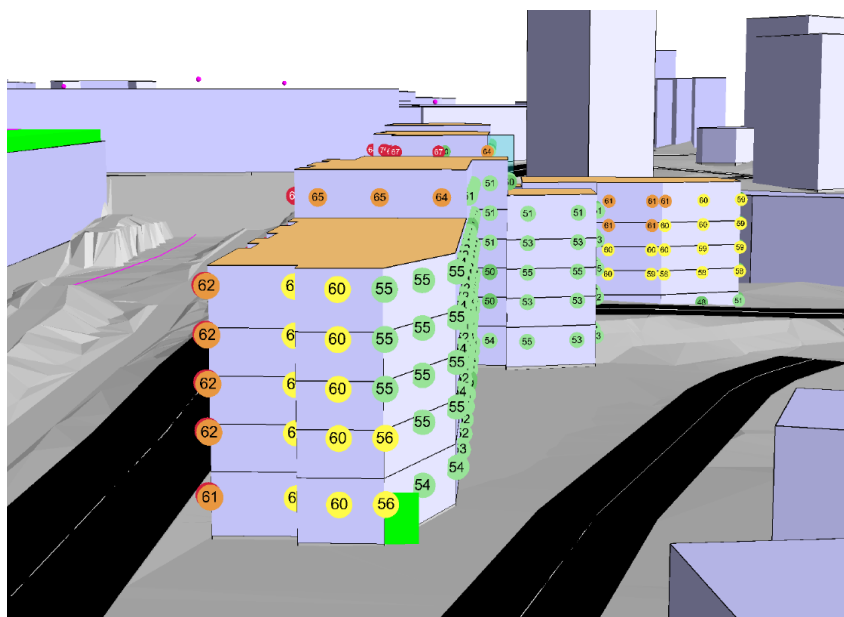


Illustration över skärm i markplan. Maximala ljudnivåer på fasad (dBA) för industribuller.



Ekvivalent ljudnivå (dBA) för trafikbuller, prognosår 2035 (väg) och 2050 (tunnelbana), 1,5 meter över mark. Övre bilden visar utan bebyggelseförslaget, undre bilden visar med bebyggelseförslaget.

För de befintliga bostäderna intill planområdet kommer de föreslagna bostäderna innebära en bättre ljudmiljö, då

byggnaderna i stor grad kommer skärma av buller från områdets större bullerkällor.

Sammanfattningsvis kan bostäderna få en ljuddämpad sida som sammanfaller för såväl trafikbuller som industribuller, med föreslagna planlösningar samt med ett mindre antal bullerdämpande åtgärder. För att en ljuddämpad gemensam uteplats ska gå att anordna krävs absorberande skärmar på gården. Detaljplanen möjliggör dessa inom *korsmarken*.

Detaljplanen reglerar skydd mot störning genom en planbestämmelse som säger att *bostäder ska utformas så att riktvärden för trafikbuller klaras*.

Vibrationer och stomljud

I och med närheten till tunnelbanan finns även risk för att den nya bebyggelsen påverkas av vibrationer. Mätningar av vibrationer inom planområdet har gjorts av Brekke & Strand akustik AB. Utifrån uppmätta vibrationshastigheter har även en bedömning av möjligt stomljudsbidrag till bostadsrum genomförts.

De uppmätta vibrationshastigheterna överstiger inte riktvärden för måttlig respektive sannolik störning. Uppskattade nivåer av stomljud uppgick till maximal ljudnivå på 25 dBA. Folkhälsmyndighetens riktvärde är 45 dBA.

Detaljplanen reglerar skydd mot störningar genom att ange hur bostäderna ska utföras så att maximala stomljud och komfortvägda vibrationsnivåer för bostadsrum inte överskrider riktvärden.

Risker från spårväg

Utförda riskberäkningar visar att risknivåerna med avseende på urspårning på tunnelbanespåret är acceptabelt låga inom hela planområdet. Individrisknivån med avseende på urspårningsrisk från tunnelbanan befinner sig inom acceptabla nivåer från och med cirka 9,5 meters avstånd från spårmittpunkt vid en tågastighet på 70 km/h. Den planerade bebyggelsen befinner sig på ett avstånd om minst 17 meter från närmsta tunnelbanespår.

Vänstertrafiken i tunnelbanesystemet i samverkan med den stödmur som löper utmed spåret innebär i det aktuella fallet en gynnsam förutsättning. Tillsammans medför dessa att vinkeln som ett eventuellt urspårat tåg behöver färdas i för att nå planområdet behöver vara relativt stor. Eftersom urspårning med stora vinklar är ovanliga reducerar detta effektivt olycksrisken för

den tillkommande bebyggelsen i den norra delen av planområdet. Men även utan dessa befintliga barriärer är risknivån acceptabelt låg. Enlig riskbedömningen behöver inga riskreducerande åtgärder vidtas.

Översvämningsrisker

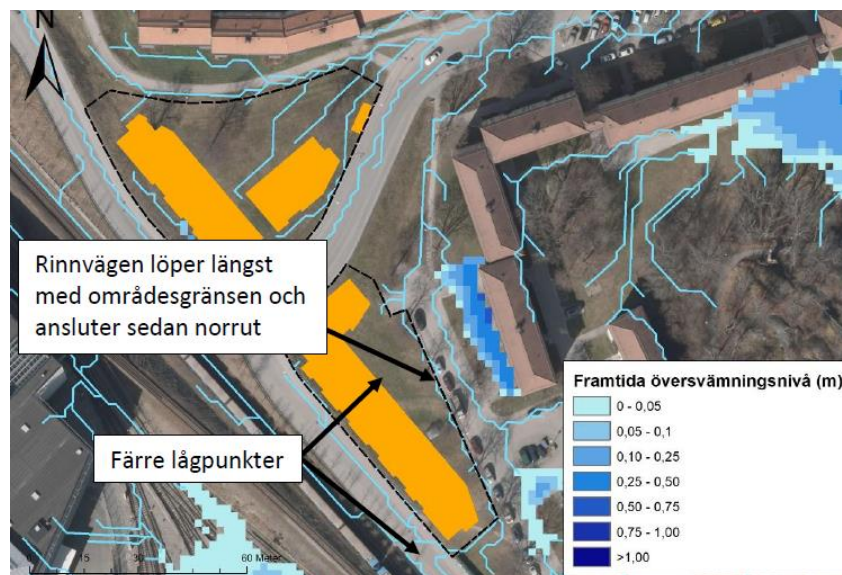
Ett PM över lågpunkter och rinnvägar har tagits fram av Geosigma. Inom det södra området finns idag en lågpunkt som uppgår till totalt 190 kubikmeter. Vid ett skyfall, så som ett 100-års regn, fylls denna lågpunkt för att sedan bredda över mot grannfastighetens garagedfart. Vattnet avrinner sedan mot en större park i de centrala delarna av Råcksta som utgör en av de största lågpunkterna i området, se bild nedan.



Röd cirkel markerar den stora lågpunkten som mottar skyfallsvatten från planområdet. Geosigma

Vid exploatering av området kommer den befintliga lågpunkten planas ut för att säkerställa att vatten inte blir stående mot fasaden på den nya byggnaden. När en lågpunkt byggs bort innebär det att motsvarande mängd vatten som inrymdes i lågpunkten istället kommer avrinna nedströms. För att inte den volymen ska rinna ned till grannfastighetens garagedfart föreslås att flödesvägarna leds om och ansluter direkt till den större lågpunkten, se illustration nedan. För att åstadkomma detta krävs en fysisk barriär på fem till tio cm. Hur barriären ska se ut behöver studeras vidare vid en projektering. Den större lågpunkten har en volym på drygt 50 000 kubikmeter. I och med att den är så pass stor bedöms inte de tillkommande 190 kubikmetrarna innebära någon märkbar förvärring av översvämningsituationen intill lågpunkten. Om hela den

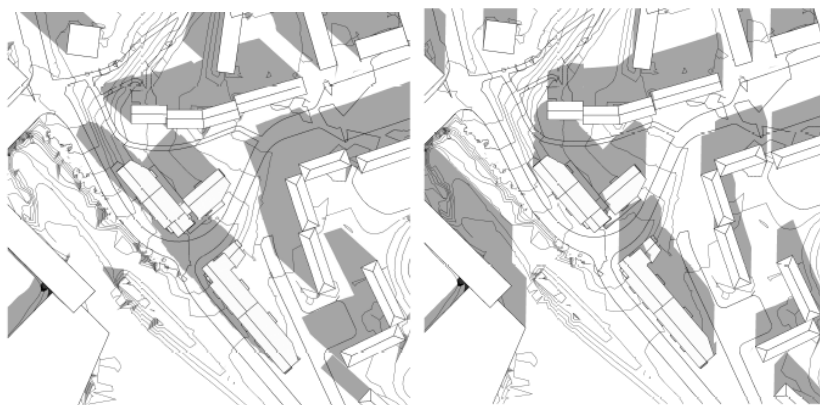
befintliga lågpunktens volym momentant förflyttas till den stora lågpunkten resulterar det i en teoretiskt beräknad nivåhöjning på cirka två till tre millimeter, vilket kan jämföras med den stora lågpunktens snittdjup på cirka 0,5 meter.



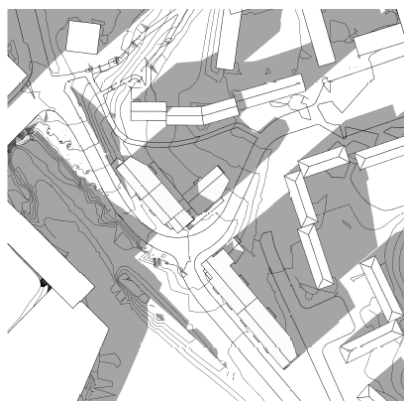
Föreslagen höjdsättning inom planområdet inklusive en fysisk barriär utmed planområdesgränsen. Blå linjer representerar flödessträckor där vatten transporteras. Situationen avser ett 100-års regn.

Ljuförhållanden

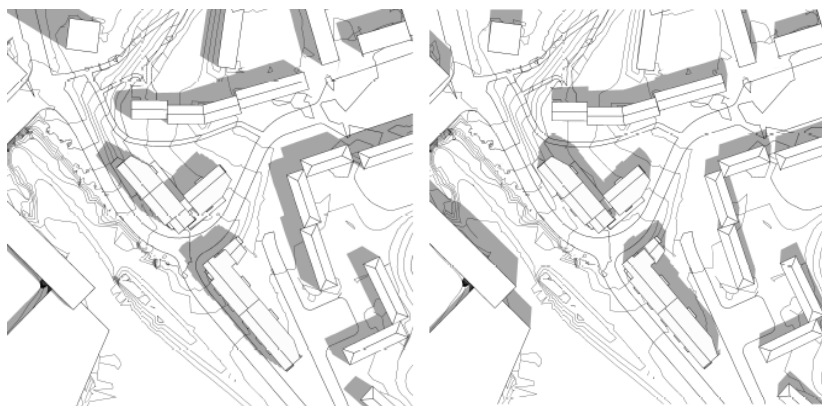
Framtagen solstudie visar skugg effekter vid ett antal tidpunkter på dagen, vid vårdagjämning (20/3) och sommarsolstånd (21/6). Solstudien visar att delar av byggnaden norr om planområdet, inom fastigheten Bolaget 2, kommer nås av skugga vid vårdagjämning klockan 12 och klockan 15. Vid vårdagjämning klockan 15 kommer även byggnaden öster om det södra kvarteret, inom fastigheten Kundregistret 5, nås av skugga. Nedan visas delar av solstudien, hela solstudien finns som bilaga till planhandlingarna.



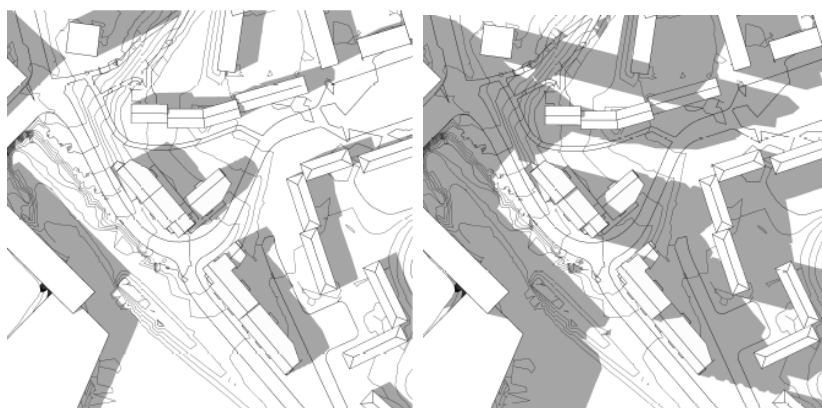
Till vänster: 20 mars, kl 09. Till höger: 20 mars, kl. 12.



20 mars kl. 15.



Till vänster: 20 juni kl. 09. Till höger: 20 juni kl. 12.



Till vänster: 20 juni kl. 15. Till höger: 20 juni kl. 18.

Barnkonsekvenser

Planförslaget innebär att parkmark tas i anspråk vilket generellt medför negativa konsekvenser för barn. I och med att de rekreativa värdena för parken är låga bedöms konsekvenserna vara begränsade. Den nya bebyggelsen bidrar till att skapa tydligare gatumiljöer där byggnader möter upp gångbanor vilket skapar möjligheter för barn att röra sig i tryggare miljöer, även utmed gatorna. De nya bostäderna möjliggörs i ett läge i direkt

anslutning till det trafikseparerade gång- och cykelvägnätet i Vällingby vilket innebär att barn och ungdomar kan ta sig till målpunkter som förskola, skola och parklek utan passera över bilvägar.

Tidplan

Preliminär tidplan för projektet är:

Samråd	2021-06-15 – 2021-09-01
Granskning	januari 2022
Antagande	juni 2022

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid prövning av bygglov och marklov. Exploateringskontoret ansvarar för att de avtal som krävs upprättas mellan staden och berörda parter.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Byggaktören ansvarar för uppförande av ny bebyggelse på kvartersmark samt iordningställande av utemiljöer på kvartersmark. Byggaktören bekostar och genomför de återställande- och anslutningsarbeten på allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändiga.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Innan detaljplan antas ska en överenskommelse om exploatering upprättas mellan staden och byggaktören. Överenskommelsen reglerar kostnader, ansvar, tidplan mm.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 3914, Pl 3885, Pl 3826, Pl 3764, Pl 3731A och P2002-17221 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna

- Firman 1, ägs av Stockholms kommun
- Grimsta 1:2, ägs av Stockholm kommun

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, centrumändamål och teknikanläggning inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik, samt parkområde.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm provas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark (bostäder, centrumändamål och teknisk anläggning) ska utgöra två eller flera separata fastigheter, som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar, prövning av lämplighet mm provas av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförrättning.

Område utlagt som allmän platsmark ska ingå i av Stockholm stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheten Firman 1 som är utlagd som allmän platsmark.



Figuren illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella.

- Gula områden är kvartersmark för bostad och centrum inom nuvarande Grimsta 1:2.
- Gröna områden är kvartersmark för bostad och centrum inom nuvarande Firman 1.
- Rött område är allmän platsmark inom Firman 1.
- Vita områden är allmän platsmark inom Grimsta 1:2.
- Blått område är kvartersmark för teknisk anläggning inom nuvarande Grimsta 1:2.

För att nyttja detaljplanens möjligheter bör gula och gröna områden slås ihop. Blått område kan avstyckas om det skulle anses lämplig.

Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösenkyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om marköverföringarna. Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik (x-område) innebär en inlösenkyldighet för kommunen (PBL 14:18).

Rättigheter och gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns inga rättigheter eller gemensamhetsanläggningar. Behov av nya rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning och kan bli aktuellt beroende hur kvartersmarken delas. Några rättigheter bedöms inte behöva inrättas för planens genomförande inom planområdet. Parkeringsgarage för de bostäder som planen medger planeras att lösas med rättighet i parkeringsgarage utanför planområdet. Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs att ett flertal rättigheter inrättas.

Ekonomiska frågor

Gatukostnader och övrig allmän plats

Inga större utgifter för kommunala anläggningar förväntas uppstå eftersom all infrastruktur finns inom området. En befintlig elnätsstation berörs av projektet och kommer behöva flyttas till ett nytt läge innan exploateringen kan påbörjas. Det nya läget möjliggörs inom detaljplanen genom användningen *E, teknisk anläggning*.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsåtgärder bekostas av fastighetsägaren.

Grönkompensation

Grönkompensation ska ske på allmän platsmark i planområdets närhet. Åtgärder för att kompensera ianspråktagen grönyta utreds parallellt med planarbetet.

Tekniska frågor

Teknisk infrastruktur

Den tillkommande bostadsbebyggelsen ansluts till befintliga vatten - och avloppsledningar, el - och teleledningar samt fjärrvärmeledningar. Detaljplanen möjliggör plats för en teknisk anläggning inom planområdet, avsedd för en elnätsstation.

Dagvatten

Dagvatten ska i första hand omhändertas enligt Stockholm stads dagvattenstrategi och principen om lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är fem år från det att planen får laga kraft.

Louise Heimler
Planchef

Elin Eriksson
Stadsplanerare