



STADSBYGGNADS KONTORET

Torbjörn Johansson
Peter Lundevall
Tfn 08- 508 273 52
Tfn 08-508 272 92

PROGRAMBESKRIVNING

2012-04-23

1 (8)

S-Dp 2011-15423-53

Förslag

Strukturplan för Rinkeby Allé
i stadsdelen Rinkeby
i Stockholm
S-Dp 2011-15423-53

HANDLINGAR

Programhandlingarna består av denna beskrivning och en programillustration ”Rinkeby Allé förslag till strukturplan”, daterad augusti 2011.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Programarbetets syfte är att lägga fast en övergripande struktur kring Rinkeby Allé med närmaste omgivning (se nr 2 på fig på sid 3) inom vars ram området kan utvecklas. Rinkeby Allé föreslås omvandlas till en stadsgata med butiker, torg, nya bostäder, entréer, gångbanor mm. Gatans höjd regleras för att gångbanor ska kunna möta husens bottenvåningar på ett naturligt sätt. En utgångspunkt för planen är att en ny bro mellan Rinkeby och Stora Ursvik tillkommer (se nr 3 på fig sid 3). Ett detaljplanarbete för bron är påbörjad. I Stora Ursvik planeras för en ny snabbspårvägsstation (se S på fig sid 3) i närheten av brofästet. Med bron skapas förutsättningar för en ny frekventerad axel med två målpunkter - Rinkeby centrum (nr 1 på fig sid 3) och torget i Stora Ursvik. I anslutning till Rinkeby Allé redovisar strukturplanen ett möjligt tillskott om 500-600 bostäder samt verksamheter i en ny stadsfront mot öster.

Efter det sex månader långa samrådet och remissen av strukturplanen avses planen – ev bearbetad - kunna ligga till grund för kommande detaljplaner. I planen tas inte ställning till enskilda byggnaders exakta höjd och placering, det får lösas i de enskilda detaljplanerna. Strukturplanen har utarbetats utifrån intentionerna i ”Vision Järva 2030” antagen av fullmäktige 2009. Förslaget till strukturplan har utarbetats av stadens tekniska förvaltningar i samråd med stadsledningskontoret och AB Svenska Bostäder. Genomförandetiden av planens olika delar uppskattas till 20 år. Planen bör ses som ett förslag där flertalet möjligheter redovisas.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Kommunfullmäktige antog våren 2009 ”Vision Järva 2030” som ett inriktningsdokument för ett helhetsgrepp på förnyelsen i Järvastadsdelarna Tensta, Rinkeby, Husby, Akalla och Kista. Kommunfullmäktige uppdrog åt nämnder, styrelser och bolag att fördjupa visionens analyser och utarbeta förslag till åtgärder. Omfattande dialoger har också genomförts med boende och företagare i

stadsdelarna. Inom förvaltningar och bolag pågår ett brett arbete som omfattar jobb, utbildning, förvaltning, trygghetsfrågor, förnyelse av bostäder och centrum – en utveckling av stadsmiljön i vid mening.

Vision Järva 2030 presenterar nio så kallade stadsutvecklingsteman.

- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Länka samman stadsdelarna
- 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

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, ingår området som tät stadsbebyggelse samt ingår sambandet mellan tyngdpunkten Kista och Spånga-Vällingby.

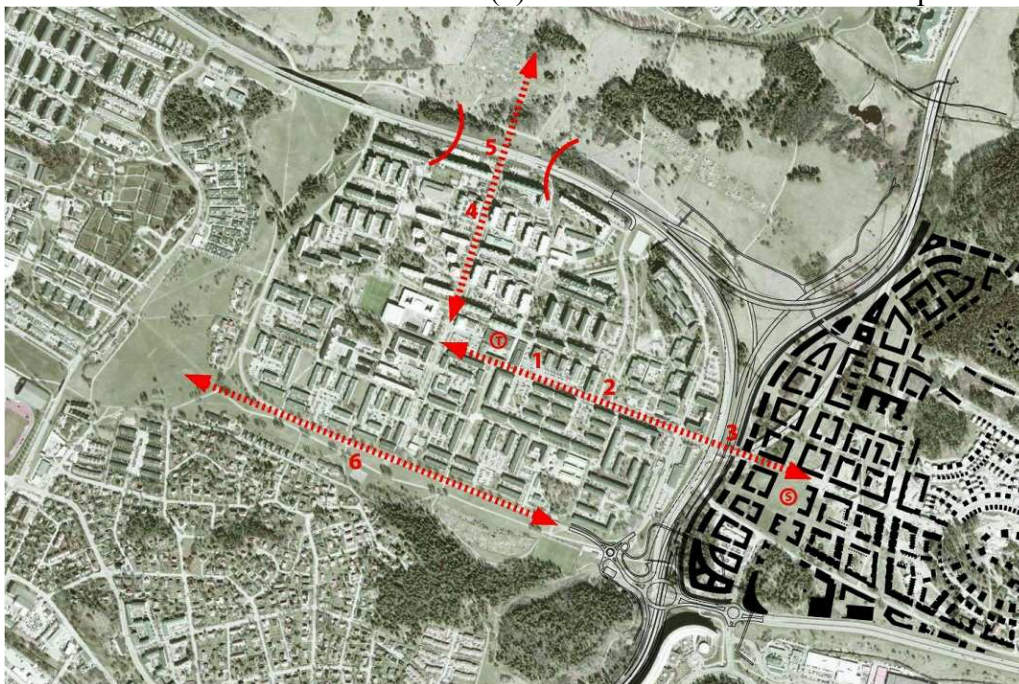
RINKEBYS TILLKOMST OCH UTFORMNING

Rinkeby byggdes 1968-71. Generalplanen för Tensta – Rinkeby eftersträvade en rationell bostadsproduktion med hus i en stadsmässig planstruktur parat med en trafikseparerad gatustruktur. Bebyggelsen grupperades med högre skivhus mot norr och lägre hus i söderslutningen mot dalen. I stadsdelens mitt förlades centrumet med tunnelbana. Rinkeby är en av ytterstadens befolkningsrikaste stadsdelar med ca 15 600 boende från en rad nationaliteter. Rinkebyborna bor i ca 5 100 hyresrätter och ca 20 bostadsrätter.

Rinkeby kännetecknas av trafikseparering. Gångstråk korsar de två huvudgatorna på gångbroar eller i tunnlar. Lägenheterna är välplanerade med fina rumssamband. Endas ett fåtal mindre och större lägenheter byggdes. Efter 40 år med tidvis stor omflyttning är betydande delar av Rinkebys bostäder och offentlig miljö i behov av upprustning och förnyelse.

Pågående och planerade projekt i Rinkeby

En detaljplan för *Rinkebystråket* (se nr 4 på fig sid 3) antogs av stadsbyggnadsnämnden mars 2012. Stråket står inför en betydande förändring när den tidigare relativt ödsliga, nedsänkta gatan omvandlas till en promenadvänlig stadsgata kantad av lokaler. Planarbete har inletts för *överdäckningen av E18 med ca 350 bostäder* (se nr 5 på fig sid 3). Rinkebystråket (övergår direkt i överdäckningen. Däcket fungerar som en 300 meter lång ”brygga” över motorleden mellan stadsdelen och Järvafältet och vidare mot Kista. Tillsammans med en förnyelse av Rinkeby Allé skapas möjligheter till två nya affärsstråk med Rinkeby centrum som nav. En ny *koppling mellan Tensta och Rinkeby* (se nr 6 på fig sid 3) finns med som ett element i Järvavisionen med syfte att förstärka kopplingen mellan stadsdelarna. Programarbete med en sådan länk avses påbörjas under 2012. Framtida planarbete kan det även bli angående *ny mindre moské mot E18 vid Rinkebysvängen och bostäder på platsen för f d Bredbyskolan*.



Nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och mot Järvafältet. 1 Rinkebyplan, 2 Rinkeby Allé, 3 Bro till Stora Ursvik 4, Rinkebystråket 5, Överdäckning mot Järvafältet, 6 Rinkebysvängen

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

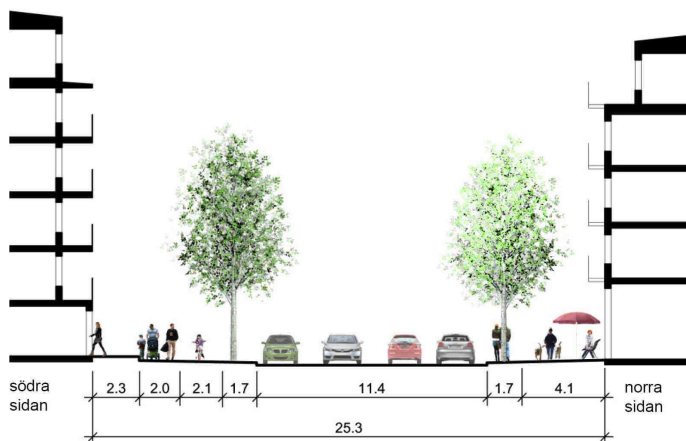
Strukturplanens förslag till tillämpning av Vision Järva 2030

- Länka samman stadsdelarna

Förslag i strukturplan för Rinkeby Allé: För första gången i Rinkebys historia avses Rinkeby få en direkt gatukoppling till en annan stadsdel när Rinkeby Allé (nr 2 fig ovan) förlängs via en ny bro (nr 3) över Ulvsundavägen/E18 till Stora Ursvik i Sundbyberg. Principbeslut om den nya bron är tagen i båda kommunerna och detaljplanebetet har påbörjats. Stora Ursvik byggs ut med ca 4 500 bostäder och arbetsplatser. En ny gren av tvärsparvägen kommer att dras från Alvik till Kista/Helenelund med en hållplats/torg (S) i västra delen av Stora Ursvik i Rinkeby Allés förlängning. Därmed skapas grundförutsättningar för ett nytt huvudstråk med två målpunkter - Rinkeby centrum med tunnelbanan (T) och torget i Stora Ursvik med tvärbanan. Det är på denna utgångspunkt som visionen att förnya Rinkeby Allé vilar.

- Utveckla de centrala stråken

Förslag i strukturplanen: Stadsplanerarnas ambitioner för Rinkeby och Tensta var på 1960-talet att skapa en större stadsmässighet ”som lägger något av stensadens intensitet, koncentration och ordning till ytterstadens grönska, rymlighet och frihet från störningar”. Otvivelaktigt finns det en ordning men knappast intensitet. Den hierarkiska gatustrukturen och trafiksepareringen har resulterat att det endast finns en genomgående gata i stadsdelen – Rinkebystråket (nr 4) – och därutöver ett potentiellt huvudstråk i öster - Rinkeby Allé. Längs Rinkeby Allé föreslås både att den föreslagna nybebyggelsen och den befintliga bebyggelsen får butiker och lokaler i bottenvåningarna. Gatans förses med gångbanor, alléträd, angöringsmöjligheter och entréer (se principsektion sid 4). En förutsättning för omdaning och en god tillgänglighet är att Rinkeby Allés geometri delvis förändras (delvis sänks). Därmed ersätts två gångtunnlar med övergångsställen. En tunnel är belägen under Hjulstavägen i Norra Rinkebygångens förlängning och den andra under Rinkeby Allé strax öster om korsningen med Hjulstavägen. Samtidigt föreslås hastigheten sänkas till 30 km/h.



Principsektion genom Rinkeby Allé, i den nedre östra delen

I förslaget till strukturplan prövas möjligheten att busstrafik i låg hastighet tillåts på gågatan (Södra Rinkebygången) söder om centrum och med hållplats på parkeringsplatsen väster om torget. Rinkebys båda huvudgator skulle därmed kunna länkas samman via Rinkeby centrum. I dialogmötena var det påtagligt att centrumet fick många kritiska omdömen. Genom att de två anslutande huvudstråken föreslås ändra karaktär så ges nya förutsättningar av en vitalisering även av Rinkeby centrum som kan utvecklas till ett tydligt nav i stadsdelen.



Rinkebyplan sett från öster och tänkbar ny äldreboendeanläggning – idéskiss GRAD Ark

- **Bygg i strategiska lägen och använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet**

Förslag i strukturplanen; Genom att nya Ulvsundavägen flyttas en vägbredd österut mot Stora Ursvik och infarten till Rinkeby flyttas till en ny trafikplats vid Rissne skapas förutsättningar för bl a ny kommersiell bebyggelse i östra Rinkeby (i enlighet med de ursprungliga 60-talsplanerna). En ny stadsfront kan tillkomma mot motorleden. För att klara bullerfrågan och kunna bygga närmare leden föreslås arbetslokaler längst i öster. Förhoppningsvis kan den planerade nya bron till Stora Ursvik med den närbelägna hållplatsen för tvärspråvägen öka intresset för arbetsplatser i denna del av Rinkeby.

Svenska Bostäder har påbörjat en omfattande förnyelse av sitt bostadsbestånd söder och norr om Rinkeby Allé. Det innefattar bl a upprustning, energiåtgär-

der, nya bostadshus, upprustning av den yttre miljön, nya entréer mot Rinkeby Allé och påbyggnader. I hörnan Rinkeby Allé och Rinkebysvängen (Kvarnseglet 1) har Svenska Bostäder idéer att uppföra ett nytt bostadshus på en parkeringsplats. Tanken är att ge byggnaden ett arkitektoniskt uttryck som skulle ge denna del av Rinkeby "ett nytt ansikte utåt". Även det intilliggande befintliga parkeringsdäcket vid Rinkebysvängen (Kvarnseglet 3) avses byggas om för bostäder. Om bensinmacken ligger kvar trots förändrad tillgänglighet måste detta beaktas (säkerhetsfråga) i samband med ev ny bostadsbebyggelse.



Hörnet Rinkebysvängen/Rinkeby Allé, nytt bostadshus, ill: Tengbom

Längs Rinkeby Allés södra sida finns två från gatan inskjutna parkeringsdäck vid Visbyringen och Osbyringen. Här finns planer att uppföra två bostadshus mot allégatan med parkeringsdäcken kvar bakom husen. Bostadshusens entréer förläggs mot gatan som bl a därför avses sänkas. Svenska Bostäder avser också att på samma sida av gatan förnya loftgångshuset. Husen får bl a nya entréer mot gatan som kompletterar de befintliga mot gårdarna. Vissa hus kan få tillbyggnader på taken vilket skapar större etagelägenheter. I vissa lägen avses lokaler/butiker tas upp i bottenvåningarna. För att kunna nå de nya entréerna och butikerna måste gatan sänkas och de idag delvis nedsänkta gångbanorna höjas.



Svenska Bostäders loftgångshus vid Rinkeby Allé En av två gångtunnlar som föreslås tas bort

På Rinkeby Allés norra sida mellan Hjulstavägen (f d Kvarnbacksvägen) och Rinkebysvängen finns idag en matbutik, en tillfartsslinga och en förskola. Strukturplanen föreslår att bostäder med butiker i bottenvåningen uppförs. Därmed skulle det idag upplösta och diffusa gaturummet få en ny "urban vägg". Matbutiken i kv Kvarnstenen kan antingen ligga kvar bakom det föreslagna nya bostadshuset eller som tanken är erbjudas nya lokaler i bottenvåningen på ett nytt bostadshus mot gatan. Är butiken kvar i postens f d lokaler kan inte de

skisserade radhusen i kvarterets norra del tillkomma. Förskolan i kv Kvarnvalsen ges möjligheter i planen att flytta till ett nytt läge invid Hjulstavägen i kv Storkvarnen. Idag finns vegetation och parkering på platsen som innehas av Svenska Bostäder. I hörnan Hjulstavägen och Rinkeby Allé föreslås ett vinkelhus med bostäder. Norr därom, längs Hjulstavägens östra sida, föreslås några radhus i sluttningen i närheten av Hinderstorpsparken.

Ett nyckelområde i strukturplanen är norra sidan av Rinkeby Allé mellan Rinkebyplan och Hjulstavägen. Idag består Rinkebyplan av en parkerings- och lastplats. I närheten finns Micasas äldreboendeanläggning i kv Kvarnberget och ytterligare en parkeringsplats. Ett större garage i två våningar med en hög betongfront vetter mot Rinkeby Allé. I hörnan Rinkeby Allé och Hjulstavägen låg tidigare Rinkeby stadsdelsförvaltning. På platsen planeras nu en moské med entré bl a från Rinkeby Allé. En detaljplan för moskén har vunnit laga kraft. Fullföljs mosképlanerna tillkommer en ny karaktärsbyggnad i ett strategiskt läge vid ett huvudstråk i Rinkeby.

Micasas äldreboende är i behov av modernisering. Micasas signal att lyfta äldreboendet i Rinkeby till ett pilotprojekt var ett av startskotten till föreliggande strukturplan. Genom Micasas pågående förnyelsearbete av äldreboendeanläggningar i bl a Kista och andra oklarheter har det aktiva arbetet med förnyelse av deras anläggning i Rinkeby avstannat. Garaget avses att behållas. Anläggningen bedöms som en viktig resurs för främst tillkommande bostäder eftersom det kan bli svårt att bygga nya garageplatser eller ytparkering.



Rinkeby Alle, Illustration: GRAD Ark

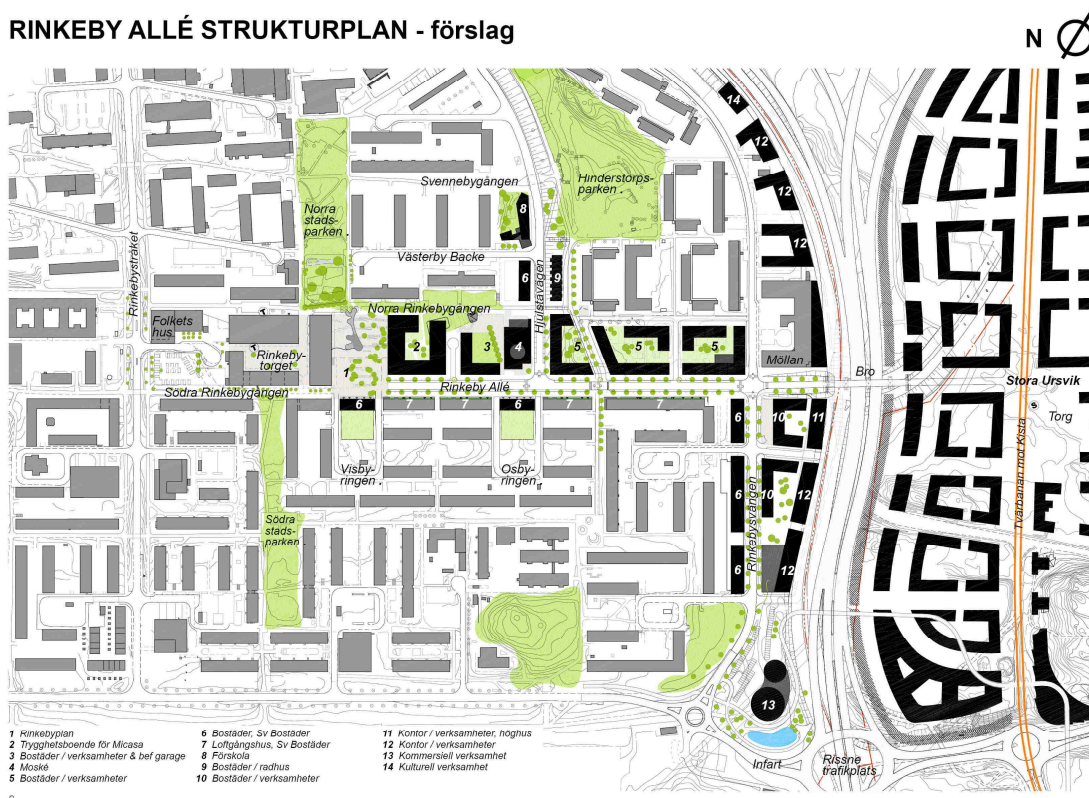


Rinkeby Allé med garaget och Micasas äldreboende i bakgrunden.

Norr om Rinkeby torg ligger Norra stadsparken. I den del som ligger närmast torget finns en f d barnstuga som hyrts av Micasa. Mot bakgrund av att Rinkeby har en befolkningstäthet i nivå med Kungsholmen och trycket på parker och friitor är mycket högt föreslås att de slitna låga byggnaderna tas bort. Istället kan Norra stadsparken dras ända ner till Rinkeby torg. Parken skulle därmed på ett naturligt sätt nå ner till Rinkebys mest centrala plats.

Idag ger Rinkebyplan intryck av en typisk baksida med lastplats och parkering. Tanken är att planen ska utvecklas till en plats. En ny trappa föreslås så att en utvidgad Norra stadspark, kan kopplas direkt till Rinkebyplan. Platsen får en ny fond i öster om Micasa uppför en ny äldreboendeanläggning alternativt att vanliga bostäder uppförs som sträcker sig ned mot Rinkeby Allé. Platsen skulle ramas in om strukturplanens förslag genomförs att uppföra ett hus framför parkeringsdäcket vid Visbyringen. Parkering måste också finnas på platsen.

RINKEBY ALLÉ STRUKTURPLAN - förslag



KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att strukturplanens inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planen strider inte mot gällande översiktplan. Planen bedöms heller inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planen berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Kulturmiljö

Bostadsbebyggelsen i större delen av området är ”gulklassade” av Stockholms stadsmuseum dvs har positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kultur-

historiskt värde. Det är den lägsta kulturhistoriska klassificeringen. Rinkeby centrum och bensinstationen vid Rinkebysvägen är grönklassat vilket innebär

att de har ett högt kulturhistoriskt värde. I centrum berörs rent fysiskt främst ett lastintag i öster av strukturplanen. Den tänkta omvandlingen av Rinkebystråket och Rinkeby Allé med bl a nya butiker ger nya förutsättningar för centrumet.

Grönytor

Strukturplanen berör inga värdefulla natur-, park- eller rekreationsytor. Norra stadspark utvidgas mot centrum genom att en f d förskola föreslås rivas.

Buller

Området är i öster exponerat för relativt höga bullernivåer från framförallt E18/Ulvsundavägen. I motorledens omedelbara närhet planeras inga bostäder. Strävan är att skapa en ny stadsfront med kommersiell bebyggelse som bullervall mot motorleden. Stadens krav på bullernivåer i bostäder bedöms kunna klaras inom hela området om inte enkelsidiga lägenheter orienteras mot de trafiktätaste stråken.

Dagvatten

Enligt stadens dagvattenstrategi ska dagvattnet i första hand omhändertas på tomtmark. Är det inte möjligt eller lämpligt att infiltrera, får dagvattnet efter fördröjning avledas från fastigheten enligt VA-huvudmannens anvisningar. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

MEDVERKANDE

Strukturplanen har upprättats av stadsbyggnadskontoret, planavdelningen, genom Torbjörn Johansson och Peter Lundevall. Samråd har skett med Anna-Greta Holmbom Björkman och Per-Erik Siljestam exploateringskontoret, Rolf Gäfvert trafikkontoret samt Magnus Andersson och Lotta Vidén slk.

Arne Fredlund

Peter Lundevall

Torbjörn Johansson