



Handläggare: Peter Lundevall
Tfn 08-508 272 92

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Lägesrapport för planläggning av bebyggelse vid överdäckningen av E18 i Rinkeby (ca 325 lgh)

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner lägesredovisningen för fortsatt planarbete

Susanne Lindh

Emelie Eriksson

Sammanfattning

En utbyggnad av nya E18 mellan Hjulsta och Kista pågår. En överdäckning av leden ingår på en sträcka om 300 meter norr om Rinkeby respektive Tensta. Enligt kommunfullmäktige ska bebyggelse uppföras på däckan. En Start-PM med bostäder tvärs över tunneln har tidigare redovisats för stadsbyggnadsnämnden. E18 är primär transportled för farliga gods. Nya riskbedömningar av Länsstyrelsen på överdäckningen innebär att bebyggelse inte längre tillåts placeras på tunneltaket. Beroende på byggkonstruktion måste husen placeras på vissa avstånd från tunnelväggarna och så att en tryckvåg vid en eventuell explosion ska kunna passera mellan husen. Det utesluter t ex en sammanhållen kvartersstruktur. Även om sannolikheten för en explosion i tunneln är synnerligen liten måste planformen anpassas efter riskbedömningarna. Detta nödvändiggör en ny bebyggelsestruktur jämfört med tidigare vilket föranleder föreliggande lägesredovisning.

Planförslaget innebär att 12 flerbostadshus i sex våningar med ca 325 lägenheter uppförs på ömse sidor om E18:s tunnelrör. På själva tunneltaket anläggs grönskande gårdar. I förlängningen av Rinkebystråket skapas en offentlig plats med direkt kontakt med Järvaåltet. Vid tunnelmynningarna placeras parkeringshus som utgör buller- och explosionsskydd mot trafikleden. Byggherre är ByggVesta.

Läget för överdäckningen är bästa tänkbara med vidsträckt utsikt över Järvaåltets vackra kulturlandskap. Nya boendekvaliteter kan tillföras stadsdelen som kan ge möjligheter till boendekarriär inom området och lockar till nyinflyttning. Avståndet till Rinkeby centrum respektive Kista är endast ca 600 meter. Överdäckningen bryter E18:s barriär och skapar en brygga för Rinkebyborna till Järvaåltet. Med överdäckningen får dagens storskaliga bebyggelsemur ett genombrott med riktning mot Kista. En ny axel skapas från centrum genom den radikala förnyelse av Rinkebystråket till butiksgata (planutställning under hösten) via överdäckningen och en ny planerad promenadväg till Kista. Inom ramen för Järvaåltet är överdäckningen och Rinkebystråkets konvertering tillsammans unikt i Europa.

BAKGRUND

Ombyggnad av E18

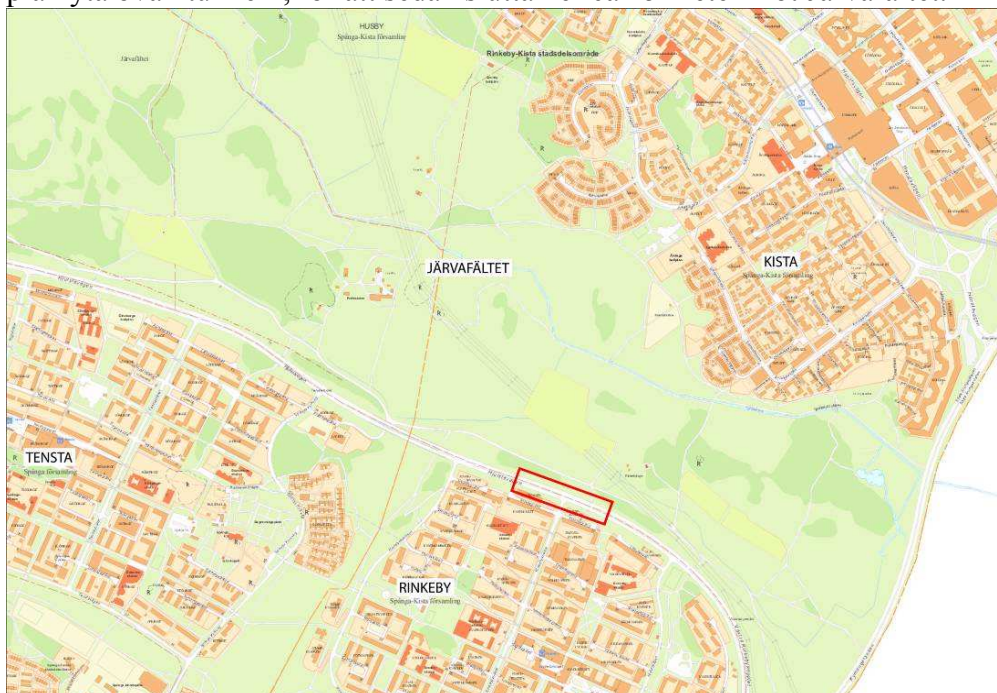
En nybyggnad av E18 mellan Hjulsta och Kista pågår. Förnyelsen innefattar överdäckning av vägen på en sträcka om vardera 300 meter norr om Rinkeby respektive Tensta. Trafikverket planerar färdigställa överdäckningen vid Rinkeby under 2014. Överdäckningarna finansieras av staden.

Sedan beslutet togs av Stockholms Kommunfullmäktige år 2003 om att nya E18 skulle överdäckas vid Rinkeby respektive Tensta, har detta hänt:

- 2006 En detaljplan för nya E18, som inkluderar överdäckning av trafikleden vid Rinkeby och vid Tensta, vinner laga kraft.
- 2006 ByggVesta erhåller markanvisning vid överdäckningen i Rinkeby.
- 2008 Stadsbyggnadsnämnden ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete för del av Akalla 4:1,1 mm, dvs bostäder på överdäckningen vid Rinkeby. Förslaget är baserat på ”vinnande” förslaget efter parallella uppdrag med bebyggelse tvärs över tunneln.
- 2008 Planarbetet påbörjas men vilar snart på nya riskbedömningar mm.
- 2009 Exploateringsnämnden förlänger ByggVestas markanvisning
- 2010 Yttrande från Länsstyrelsen om att bebyggelse på tunneltaket inte längre kan accepteras. Orsaken är bl a nya erfarenheter från Norra stationsprojektet vad gäller riskbedömningar.
- 2011 Länsstyrelsen godkänner, vid möte 2011-05-16, fortsatt planarbete med nytt planupplägg med utgångspunkt från den nya riskanalysen.

Syfte och läge

Påbörjad planprocess syftar till att möjliggöra bebyggelse vid överdäckning av nya E18 inom del av Akalla 4:1,1 mm i stadsdelen Rinkeby. Överdäckningen av E18 sker på ömse sidor om Rinkebystråkets förlängning och skapar en relativt plan yta ovan tunneln, för att sedan sluta ner ca 15 meter mot Järvafältet.



Läge för överdäckning av E18 vid Rinkeby

Gällande planer och tidigare ställningstagande

Stockholms översiktsplan

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, antagen 2010, beskriver fyra stadsutvecklingsstrategier för hållbar tillväxt. Strategi tre handlar om att koppla samman stadens delar genom att bland annat minska barriärer och miljöstörning från trafik, skapa god tillgänglighet till grönområden, samt skapa nya kopplingar över vägar och spår. Planerna på bostadsbebyggelse på överdäckningar över E18 i Tensta och Rinkeby framhävs som exempel på detta.

Vision Järva 2030 - Järvalyftet

Järvalyftet är benämningen på Stockholms stads långsiktiga satsning på stadsdelarna kring Järvafältet. Överdäckningarna av nya E18, som finansieras av staden, är en del av Järvalyftet.

Visionsdokumentet för Järva 2030, som godkändes av kommunfullmäktige i april 2009, beskriver nio utvecklingsteman som kan tillämpas i olika utsträckning inom olika delar av Järva:

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

Den föreslagna bebyggelsen på överdäckningen kan bidra till att förstärka områdets identitet, är ett exempel att bygga i strategiska lägen, utvecklar tillsammans med pågående planarbete för Rinkebystråket ett centralt stråk/axel i Rinkeby samt länkar Rinkeby till Järvafältet och därigenom till närliggande stadsdelar (Kista).

Gällande detaljplan

För de två överdäckningarna om vardera 300 meter längs nya E18 vid Rinkeby respektive Tensta gäller Dp 1999-08897-54 som vann laga kraft 2006. Motivet till detaljplanen för nya E18 var främst ökad trafikkapacitet och trafiksäkerhet mellan Hjulsta och Kista. Överdäckningarnas längd och läge utgår från ventilationsteknik, kostnader, topografiska förutsättningar och trafikledens geometri. I detaljplanen regleras dock endast byggrätten för bjälklaget närmast ovanför körbanan. Framtida bebyggelse på däckan samt tillkommande bjälklag ska enligt planbeskrivningen hanteras i särskilda planer (föreliggande ärende är en av detaljplanerna). I planbeskrivningen omnämns en tilltänkt bebyggelse på överdäckningarna.

Miljöutredningar

Två separata miljöutredningar, för Rinkeby respektive Tensta, har 2009 tagits fram av Tyréns, som del av arbetet med detaljplanerna för bebyggelsen på över-

däckningarna. De miljöaspekter som belyses i miljöutredningarna är naturvärden, rekreation och friluftsliv, samt dagvatten, buller, vibrationer, luftkvalitet och transporter med farligt gods.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal tecknades 2007 mellan Stockholms stad och Vägverket Region Stockholm, nu Trafikverket, för ombyggnad av E18. I avtalet står dels vilka förutsättningar som ska gälla för dimensionering av överdäckningarna och dels att Stockholms stad förbinder sig att i arbetet med detaljplaner för bebyggelse ovanpå överdäckningarna verka för att vissa restriktioner tillämpas. I genomförandeavtalet står angående förutsättningarna för överdäckningarna bl a att bebyggelsen ovanpå överdäckningarna fick vara högst 7 våningar och att en buffertzon t ex en garagevåning måste uppföras ovan tunneltaket. Vidare fick bebyggelse inte placeras närmare än 25 meter från tunnelmynningen. Ytterligare restriktioner angående bebyggelsestomme angavs mm. Dessa förutsättningar är ej längre aktuella.

Tidigare bebyggelseplaner

Kjellander & Sjöberg Arkitektkontor utsågs som "vinnare" i ett parallellt uppdragsförfarande. Förslaget skulle ge stadsdelens norra front ett nytt uttryck genom att sex långsträckta "knäckta" huskroppar placeras tvärs över däckets ovan E18.



Vinnande förslag i det parallella uppdraget (Kjellander & Sjöberg)

RISKER

På E18 transporteras farligt gods ur samtliga ämnesklasser (radioaktiva ämnen undantagna). Under arbetet med detaljplanen för E18 och i samband med upprättandet av bebyggelseprogram för överdäckningen har riskanalyser tagits fram, men reviderats efter hand. Den senaste riskanalysen "Bebyggelse invid E18 Hjulsta/Rinkeby" av Faveo Projektleddning AB, daterad 2011-05-10 rev 2011-06-14, utgår från ett omarbetat bebyggelseförslag baserat på yttrande från Länsstyrelsen om att bebyggelse direkt ovan tunneltaket inte längre kan accepteras, p.g.a. risk förknippat med transporter av farligt gods.

Det har identifierats olycksrisker som kan medföra omfattande skador på bebyggelsen både om de inträffar inne i tunneln eller i anslutning till tunnelmynningar-

na. Det rör sig huvudsakligen om olyckor som leder till en omfattande explosion. Frekvensen för dessa olyckor är synnerligen begränsad. Risknivån på, och omkring, överdäckningen ska reduceras så länge det finns åtgärder vars kostnader står i proportion till dess riskreducerande effekt. I samband med utarbetande av föreliggande planförslag föreslås ett antal åtgärder som ska vidtas vid bebyggelse intill överdäckningen samt planering av ytan ovanpå tunneltaket:

- Öka fyllningen ovan tunneltaket till min 1 meter. (Baserat på tunneltvärnsnitt med 1,0 meter tjock betongkonstruktion).
- Byggnader med stadigvarande vistelse t.ex. bostadsbebyggelse ska utföras med fristående bärande system.
- Rasdämpande byggnader placeras på ett minsta avstånd av 2 meter från tunnelväggen alternativt ej rasdämpande byggnader (t ex elementteknik) på ett minsta avstånd av 8 meter.
- Inga byggnader med stadigvarande vistelse inom 20 meter från mynningarna. Parkeringsgarage, förråd eller liknande ej personintensiva verksamheter kan anläggas vid mynningarna.
- Lokalgata, parkeringar, bollplan, park med planteringar eller liknande ej personintensiva verksamheter är lämpligt att anlägga på tunneltaket.

Därtill är det positivt att utforma området med ”fria gator” mellan huskropparna för att minska möjligheten till direkt infallande tryck mot fasaderna vid en eventuell explosion, samt att skapa ett motfyllt utrymme mellan tunnelvägg och närliggande byggnaders väggar under mark.

NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

Rinkeby

Rinkeby byggdes under det s k miljonprogrammet 1965-1974. Stadsdelen förknippas med storskaligt byggande, men består till hälften av lågmälda 2-3 våningshus. Till stadsdelens fysiska kvaliteter kan bland annat räknas välplanerade lägenheter, säkra gångvägar, god kollektivtrafik, god tillgång på parkeringsplatser, nära till friområden och direkt access till europavägarna.

Järvafältet inrättades 2006 som kulturresevat och är en del av regionens längsta grönkil. Stadsdelarna kring Järvafältet rymmer allt från landets högteknologiska motor, Kista, till ett unikt kulturlandskap och tidstypiska miljonprogramsområden. På södra och norra Järvafältet bor det ca 63 000 personer och arbetar ca 35 000.

Befolkningen i Rinkeby uppgick 2010 till ca 15 500. Praktiskt taget samtliga ca 5 000 bostäder är upplåtna med hyresrätt. Befolkningstätheten är i nivå med Kungsholmen och trångboddheten är högst i ytterstaden. Familjebostäder genomförde en omfattande förnyelse av sitt bestånd på 1990-talet och en ny idrottshall tillkom. I början på 2000-talet tillkom ett 20-tal bostadsrättsradhus och år 2008 uppfördes ett nytt bostadshus på Bredbyplan.

Vid läget för överdäckningen ligger Järvafältet 15 meter lägre än Rinkeby.

Mellan överdäckningen och befintlig bebyggelse, Familjebostäders ombyggda skivhus, finns idag parkeringsytor, inklusive ett parkeringsdäck.



Läge för överdäckning i förlängningen av Rinkebystråket

NYTT BEBYGGELSEFÖRSLAG

Läget för överdäckningen har klara kvaliteter. Framför den planerade bebyggelsen breder Järvafältets vackra kulturlandskap ut sig. Avståndet till Rinkeby centrum med tunnelbana är ca 600 meter. I motsatta riktning är det lika långt till Kista. Ett planarbete pågår (utställning planeras under hösten 2011) för Rinkebystråket från centrum upp till överdäckningen. Idag är Rinkebystråket en nedsänkt helt trafikseparerad bilgata. Planerna visar en total förnyelse som aktiverar Rinkebys enda genomgående gata med nya paviljonger med butiker, angöring, gångbanor och alléträd. En ny axel kan uppstå från Rinkeby centrum via Rinkebystråket, överdäckningen och vidare genom ett nytt promenad- och cykelstråk över till Kista.

Planförslaget innebär att 12 flerbostadshus uppförs med ca 325 lägenheter. Ovan på tunneltaket skapas öppna gårdar av parkkaraktär. I förlängningen av Rinkebystråket planeras en offentlig plats med direkt kontakt till Järvafältet. Därmed delas området i två lika stora delar med preliminärt ett med hyresrätter och ett med bostadsrätter. Närmast tunnelmynningarna placeras parkeringsdäck som buller- och säkerhetsskydd mot trafikleden. För att möjliggöra bebyggelse på båda sidor om tunneln förskjuts del av Hjulstavägens sträckning närmare befintlig bebyggelse (Familjebostäder). Hjulstavägen kommer att fungera som lokalgata inklusive gång- och cykelbana, mellan Tensta och Rinkeby. En förutsättning för Hjulstavägens förskjutning är att Familjebostäders parkeringsdäck tas ned och befintliga parkeringsytor omplaneras. Underhandskontakter med Familjebostäder visar att tillräckligt antal parkeringsplatser kvarstår för bolagets hyresgäster.



Modell av bebyggelse "Rinkebyterrassen" med Rinkebystråket med nya butikspaviljonger i mitten

De sex bostadshusen närmast Familjebostäders befintliga bebyggelse uppförs som mindre lameller i 6 våningar, med en indragen översta våning. Höjden är något lägre än Familjebostäders långa skivhus för att anpassa strukturen till topografin. Därmed markeras den ursprungliga bebyggelsegränsen samtidigt som husen på däckat får en mjukare övergång till Järvafältet som är beläget ca 15 meter lägre än överdäckningens markplan. Väster om Rinkebystråkets förlängning vid slutningen ner mot Järvafältet föreslås ett högre hus om 12 våningar samt 1-2 våningar i suterräng. De övriga 5 husen närmast Järvafältet uppförs i 6 våningar samt 1-2 våningar i suterräng. Husens entrévåning är upphöjd cirka en meter från gata och gård vilket möjliggör insynsskyddade lägenheter i bottenplan. En central placerad trappa leder ned till Järvafältet. En sidoorienterad cykel- och gångväg med god tillgänglighet (1:20) och med koppling till befintliga cykelvägar planeras.



Situationsplan över bebyggelseförslaget



Illustration av bebyggelseförslaget från öster (Kirsch+Dereka Arkitekter)

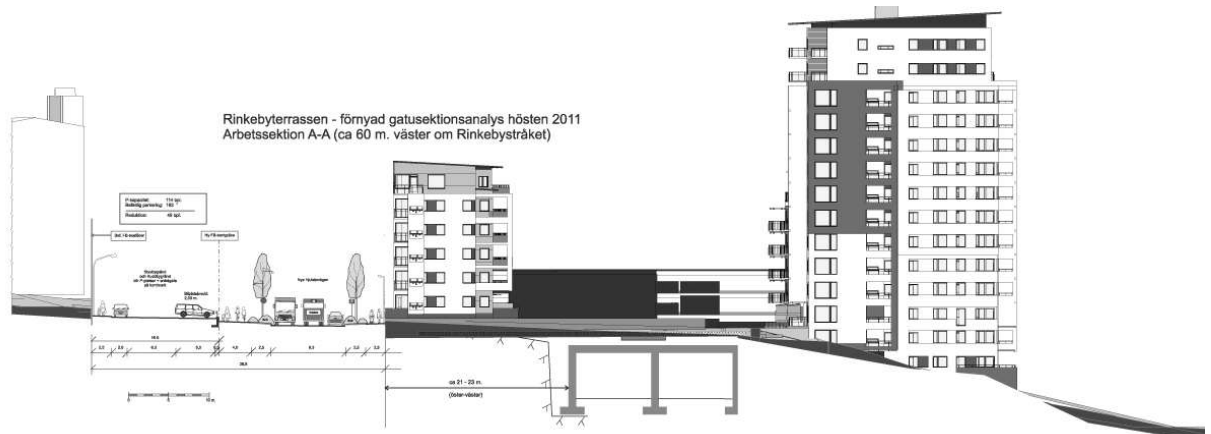
Bebyggelsens placering och volym grundas på en önskan att främja genomsikt och utblick över Järvafältet. Upplägget fungerar även som en motvikt till den storskalighet som bebyggelsen utmed E18 i Rinkeby representerar. Genom uppdelningen av bebyggelsen erhålls vinster vad gäller fortsatta utblickar över landskapet från Familjebostäders befintliga bostäder. Dessa får genom överdäckningen för övrigt en både säkrare och framförallt tystare miljö eftersom motorleden förläggs i tunnel. Placeringen uppfyller även riskanalysens rekommendation att skapa fria utrymmen mellan huskropparna för att minska tryck mot fasad vid en eventuell explosion i samband med transport av farligt gods på E18.

På södra sidan av Hjulstavägens nya sträckning planeras en cykelväg från bl a Tensta och utmed den nya bebyggelsen föreslås kantstensparkering. Gårdarna mellan husen får en halvprivat karaktär som även ger möjlighet till passage och möten. Detta kan skapas genom t.ex. lägre murar och inramningar av träd och buskar som skapar privata zoner. Angöring med bil sker närmast de båda parkeringshusen ovan tunnelmynningarna. Gårdarna hålls fria från biltrafik och parkering, med undantag för handikapparkering och angöring.

Parkeringshusens gestaltning är avgörande för upplevelse av gårdsmiljön och bör utformas med omsorg. Lika viktigt är intrycket av överdäckningen med de framträdande parkeringsdäcken som kommer att synas för 10 000 bilister på nya E18. Parkeringshusen behöver uppföras i 2 plan samt takparkering. Totalt planeras omkring 230-260 parkeringsplatser motsvarande ett parkeringstal om ca 0,7.

För att levandegöra Rinkebystråket, söder om överdäckningen, planeras i en annan detaljplan nya lokaler för kommers, kultur, nöjen och lokalt småföretagande på ömse sidor om gatan. För att koppla den nya bebyggelsen vid överdäckningen till stadsdelen föreslås att Rinkebystråkets sträckning förlängs ut på överdäckningen där ett torg skapas mellan husen och där verksamheter med fördel skulle

kunna bedrivas i bottenvåningen närmast Hjulstavägen. För att skapa ett bilfritt torg tillåts biltrafik endast fram till och med Hjulstavägen. Rinkebystråket tydliggörs med en sammanhållen markbeläggning som sträcker sig över Hjulstavägen och ut på överdäckningen och den nya platsbildningen.



Sektion med Hjulstavägens nya sträckning och E18:s biltunnel. Familjebostäder hus till vänster. Grontmij och Kirsch Dereka Arkitekter

STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret anser att det nya förslaget som bygger på överdäckningens särskilda förutsättningar, kan tillföra Rinkeby nya stadsmässiga kvaliteter. Överdäckningen kommer att fungera som en brygga mellan Rinkeby och Järvafältet/Kista. Förslaget bedöms ha potential att stärka Rinkebys identitet. Bebyggelsens karaktär och placering bidrar till att bryta den ensidiga storskaliga murverkan som Rinkebys nuvarande stadsfront annonserar mot Järvafältet. Väsentligt är att "Järvaterrassen" (arbetsnamn) skulle bidra till möjligheterna att göra boendekarriär inom området och att locka till nyinflyttning. Husens och gårdarnas gestaltning kommer att studeras vidare under det fortsatta planarbetet.



Överdäckningen sett från Rinkebystråket Kirsch Dereka Arkitekter

Kontoret menar att den planerade konverteringen av Rinkebystråket till en affärs-gata tillsammans med en bebyggelse på "Järvaterrassen" skulle bli ett unikt förnyelseprojekt bland 1960-och 1970-talsområden i Europa.

GENOMFÖRANDE OCH TIDPLAN

Preliminär tidplan:

- | | |
|------|---|
| 2013 | Detaljplan för bebyggelse vid överdäckning E18 vid Rinkeby förväntas vinna laga kraft. |
| 2014 | Trafikverket färdigställer överdäckningen vid Rinkeby och anlägger en slänt mellan en del av överdäckningen och Järvafältet. Temporära vägar för gång- och cykeltrafikanordnas i slänten. Byggstart för Hjulstavägen i dess nya läge. |
| 2015 | Planerad byggstart för bebyggelse vid överdäckning E18 vid Rinkeby. Slänten samt tillhörande gång- och cykelväg får sin slutgiltiga riktning och lutning. |

Planen hanteras med konsultmedverkan genom Tengbom Stockholm och föreslås handläggas med normalt planförfarande. Plansamråd uppskattas kunna ske under 4:e kvartalet 2011/1:a kvartalet 2012. Ett antagande bedöms som möjlig hösten/vintern 2012 och laga kraft våren 2013. Kontoret föreslår att nämnden godkänner lägesredovisningen och att ett detaljplane förslag upprättas för remiss och samråd.

Slut