



Detaljplan för
del av Rinkebystråket
i stadsdelen Rinkeby
i Stockholm
Dp 2009-19937-54

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att genom en omdaning av gatumiljön och nya paviljonger levandegöra Rinkebystråket, från Rinkeby centrum till Hjulstavägen. Ett nytt affärsstråk skapar en förstärkt länk från Rinkeby och den planerade överdäckningen av E18 med bostäder, vidare över Järvafältet till Kista. Längs gatan ges möjlighet att uppföra lokaler för butiker, kultur, restauranger och hantverk. Projektet är en del av Järvalyftet där bl a en satsning på de centrala stråken lyfts fram. Förnyelsen av Rinkebystråket är en sådan satsning som inte minst riktas mot det lokala småföretagandet i stadsdelen.

Förslaget innebär att Rinkebys karakteristiska gatunät behålls men utvecklas. Den av många upplevda trygga trafiksepareringen kan leva vidare på det övre trafikskiljande gång- och cykelstråken som leder över Rinkebystråket på broar. Samtidigt förenar nya trappor och skjutande torg, gångstråket med det nya Rinkebystråket. Därmed knyts bebyggelse, gatunät och gångstråk samman.

Rinkebystråket ges karaktär av stadsgata. Just en ökad stadsmässighet var de ursprungliga intentionerna för stadsplaneringen när Rinkeby och Tensta planerades på 1960-talet. Generösa trottoarer ger plats för gående, uteserveringar mm. Gatan trädplanteras och parkerings- och angöringsfickor gör det möjligt att parkera i anslutning till de nya lokalerna. Befintliga broar ersätts med nya förhöjda broar vilka ökar tillgängligheten samtidigt som de ges en gestaltning som bättre passar in i miljön.

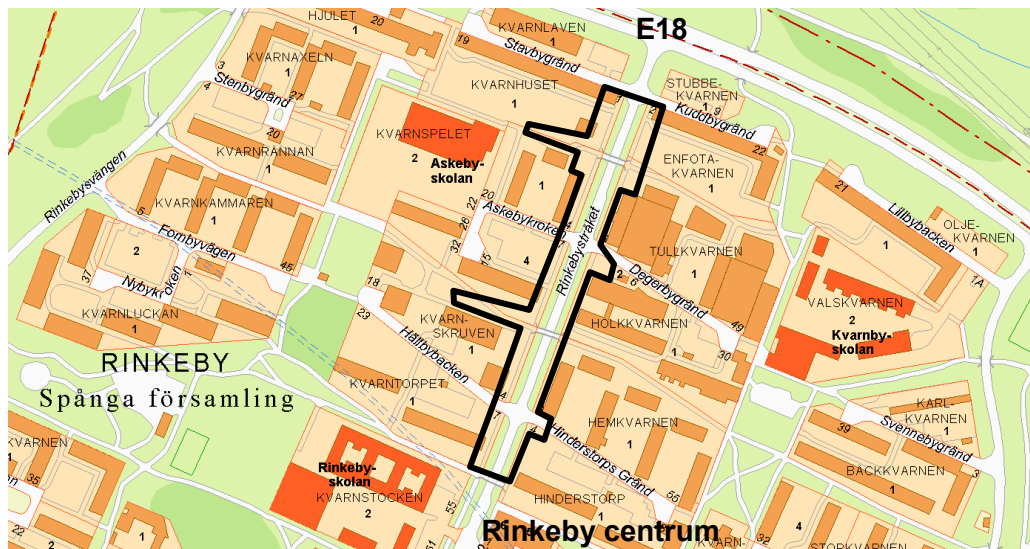
PLANDATA

Planområde

Planområdet är beläget i centrala Rinkeby och innefattar Rinkebystråket från Rinkeby centrum till korsningen med Stavbygränd/Kuddbygränd. Planområdet omfattar ca 14 000 kvm och berör fastigheterna Akalla 4:1, Kvarnhuset 1, Kvarnspelet 1 och 4, Kvarnskraven 1, Kvarntorpet 1, Hinderstorp 1, Hemkvarnen 1, Holkkvarnen 1, Tullkvarnen 1 samt Enfotakvarnen 1.

Markägoförhållanden

AB Familjebostäder äger fastigheten Holkkvarnen 1. AB Familjebostäder innehåller tomträtt för samtliga berörda fastigheter utöver Holkkvarnen 1. Markförhandlingar pågår med inriktning att staden överlåter med äganderätt till Familjebostäder AB fastigheterna Kvarnspelet 1, Kvarntorpet 1, Enfotakvarnen 1, Tullkvarnen 1, Hemkvarnen 1 samt Hinderstorp 1 i Stockholms kommun.



Planområdets avgränsning

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I Stockholms översiktsplan, Promenadstaden, som antogs av kommunfullmäktige i mars 2010 anges bl a att de strategiska sambanden och mellan stadsdelarna norr och söder om Järvakilen ska stärkas. Planförslaget är förenligt översiktsplanen.

Vision Järva

Vision Järva 2030 godkändes av kommunfullmäktige den 20 april 2009. Visionen omfattar stadsdelarna Akalla, Husby, Kista, Hjulsta, Tensta och Rinkeby samt syftar till att i olika avseenden utveckla stadsdelarna söder och norr om Järvakilen.

För Rinkeby eftersträvas en stadsutveckling där kopplingen med intilliggande stadsdelar förstärks och de centrala stråken utvecklas. Från Rinkeby centrum ska ett öst-västligt stråk etableras mot den planerade stadsdelen Stora Ursvik i Sundbyberg. Gångvägarna inom Rinkeby ska koncentreras till färre huvudstråk för att möjliggöra större sammanhängande grönytor.

Detaljplan

För området gäller Dp 8475 från 1989. Gällande detaljplan anger gatumark, parkmark samt gångbroar. En tilläggsplan för Familjebostäders område i Rinkeby, kv Tullkvarnen m.fl. antogs av Stadsbyggnadsnämnden 2010. Tilläggsplanen medger centrumändamål i befintlig bebyggelses bottenvåningar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga förhållanden

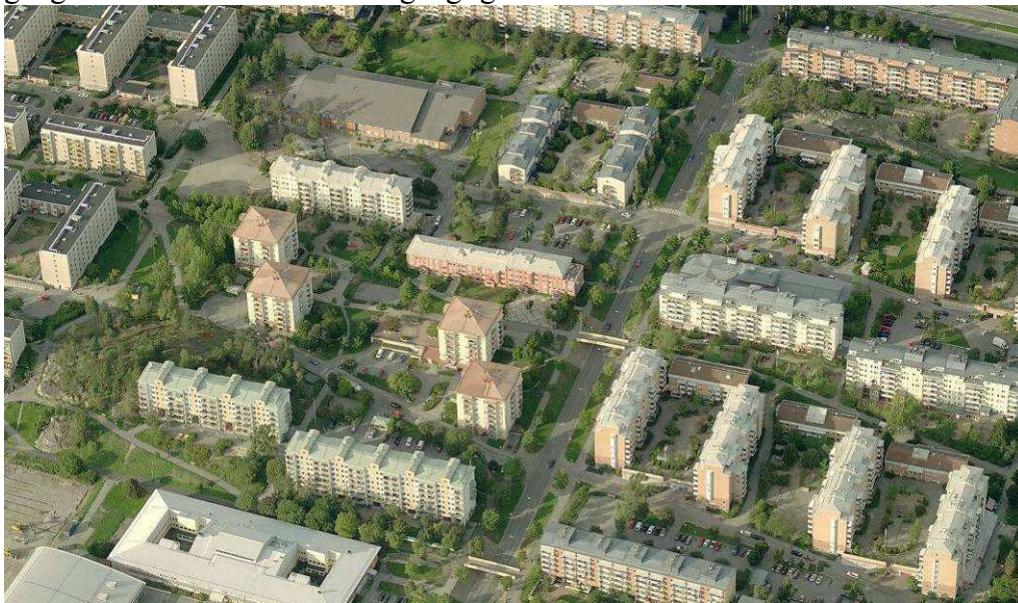
Rinkeby stod färdigt 1971. Bebyggelsen är grupperad med högre hus mot norr, lägre bebyggelse i söder och ett centralt placerat centrum med tunnelbana.

Kvarteren och gatorna är rätvinkliga. Rinkeby är en av ytterstadens befolkningsrikaste stadsdelar med ca 15 000 boende. Stadsdelens täthet skulle kompenseras av närheten till Järvafältet. Hyreslägenheterna dominerar i det närmaste totalt. Rinkebystråket är stadsdelens enda genomgående gata.

Trafiksystemet är tidstypiskt med trafikseparering av bilister och fotgängare. Gångvägarna leds på broar över de nedsänkta bilgatorna. Gångbroarna utgjorde vid planeringen av Rinkeby ett viktigt stadsbildsmotiv och skulle anspela på Venedig med broar och kanaler. Gångtrafikanternas säkerhet var ett viktigt motiv till trafiksepareringen som i delar av Rinkeby drogs till sin ytterlighet.

Bostadsbebyggelsen i Rinkeby har i stort bevarat sin ursprungliga 1960-talskaraktär. Familjebostäders område norr om centrum förändrades dock i slutet av 1980-talet genom ombyggnader med rivningar, nya takformer, nya fasadmateriäl samt burspråk och balkonger, främst i ett postmodernt formspråk. Syftet var att skapa en mer varierad och attraktiv bostadsmiljö.

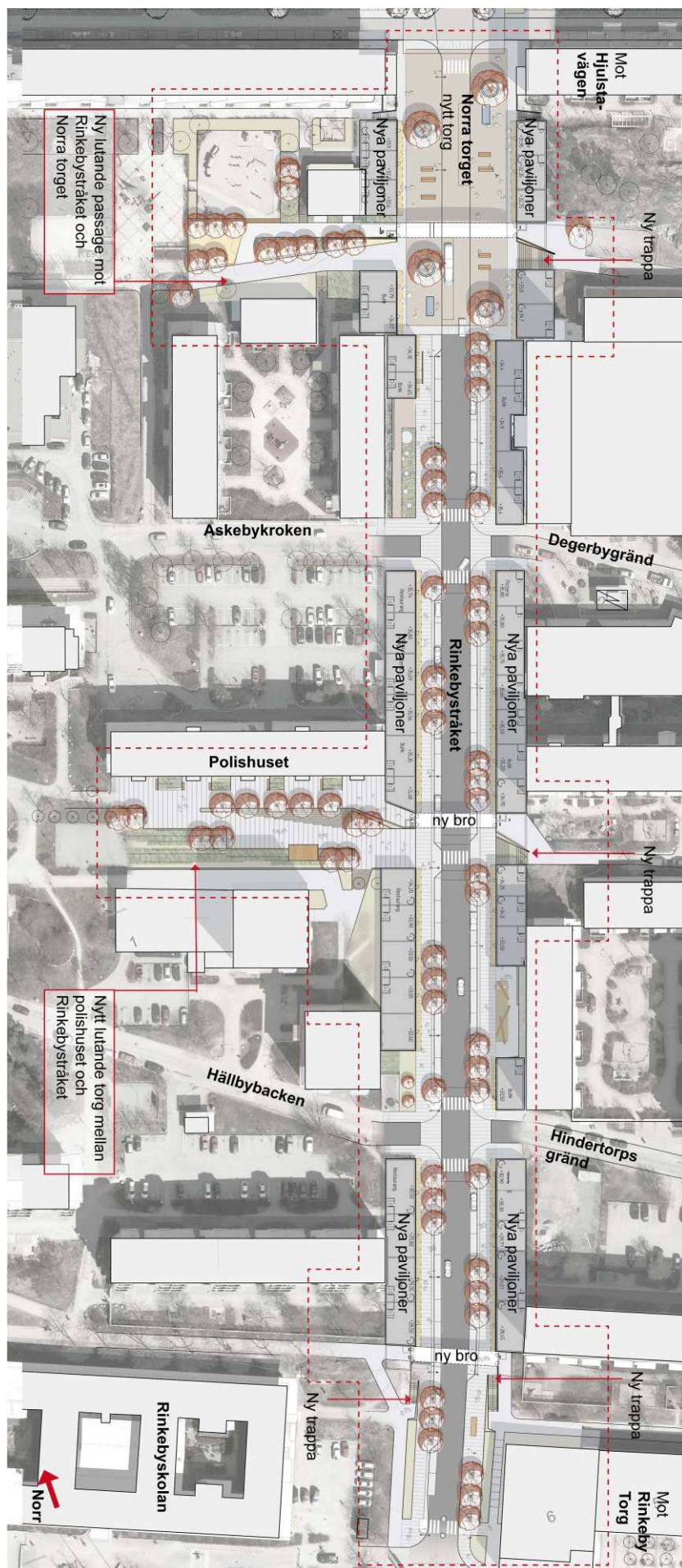
Rinkebystråket är enda huvudgatan i nord-sydlig riktning. Gatan är bred och mäter ca 38 meter från fasad till fasad (dvs bredare än Sveavägen) med endast ett körfält i vardera riktning och utan trottoarer. Ingen parkering eller angöring förekommer längs Rinkebystråket. Intilliggande kvarter angörs via tvärgatorna. Gatan korsas av ett nät av gång- och cykelvägar och biltrafiken leds på trottoarfria matargator. Gångstråken passerar på broar över gatorna – allt i enlighet med dåtidens planeringsideal. Parallellt med Rinkebystråket finns ett ”böljande” gång- och cykelstråk som är indraget ett antal meter från gatan. Gång- och cykelstråket ligger på gatunivå i gatukorningar för att höjas flera meter vid gångbroarna vilket minskar tillgängligheten avsevärt.



Flygbild över Rinkebystråket

Det framtida Rinkebystråket

Visionen för Rinkebystråket är att omvandla gatan från en händelsefattig matarväg till en levande och stadsmässig med ändå småskalig huvudgata med en variation av butiker, restauranger och verksamheter. Det övergripande konceptet är att ersätta dagens slänter med låga basarliknande byggnader, gångbanor, angöring och träd. Till detta kommer några insprängda ”ficktorg”. Gatan förses med träd i grupper för att ge Rinkebystråket karaktär och tar ned höjdskillnaden mellan befintliga bostadshus och de nya låga paviljongerna.



Ett gestaltningsprogram har i samarbete med byggherren – Familjebostäder – tagits fram för projektet. Programmet kopplas till detaljplanen. Det hanterar gestaltningen av den yttre miljön, såväl bebyggelse som utformningen av gatan, belysning samt skyltning. Byggherren innehar bostäderna på ömse sidor om norra delen av Rinkebystråket.

Ny bebyggelse

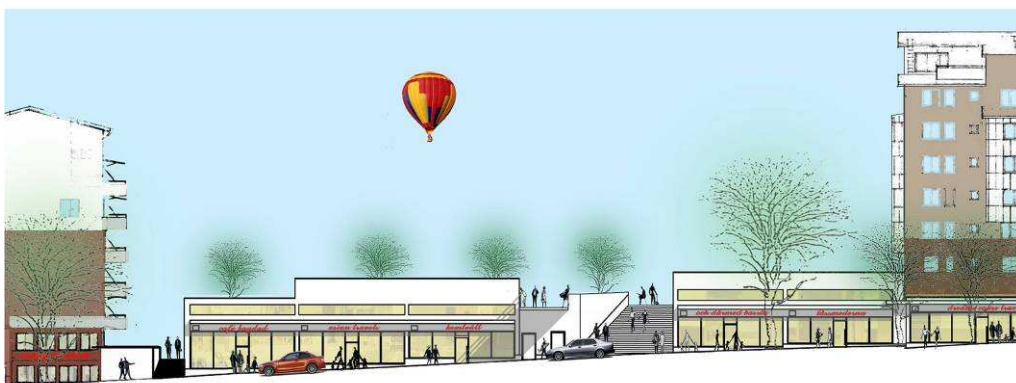
För att levandegöra Rinkebystråket föreslås att lokaler för butiker, restauranger mm uppförs i slänterna på ömse sidor om gatan. Lokaler dockas på sina ställen mot befintliga byggnader.

Bebyggelsen föreslås uppföras i en våning, delvis med soutterängvåning samt entresolvåning där de topografiska förutsättningarna är de rätta. Bebyggelsen bidrar till att tydligare definiera gaturummet. En två meter bred yta närmast fasad (kvartersmark) ger möjlighet att ställa ut varor eller cafébord, delvis utan skärmtak, utan att inkräkta på fotgängarytorna. Paviljongernas glasade gatusida präglas av ljus och öppenhet. Gårdssidan förses ej med fönster men klätterväxter. Taken beläggs med sedum för trevnad för kringboende, omhändertagande av dagvatten och eliminera värmereflexer.

Byggnaderna uppförs med ljusa putsade fasader med inslag av träpartier samt med stora glaspartier. Förslaget medger en nybyggnad om ca 5 000 kvm lokaler för centrumändamål.



Fotomontage



Fasadillustration, ny bebyggelse och trappa upp till tvärgående gång- och cykelstråk



Fasadillustration, ny bebyggelse

Gator och trafik

Rinkebystråkets nya gaturum ska rymma ett flertal funktioner, från stombuss- trafik till uteserveringar. Stråket trafikeras av ca 5 200 fordon/dygn och är utpekad som huvudgata i stadens trafiknät. En viktig faktor för Rinkebystråkets förnyelse är att ge möjlighet till ett fungerande kommersiellt liv i nya lokaler. Gatan utformas och anpassas därför till såväl gångströmmarnas och de planerade butikslokalernas behov som till busstrafik, snöröjning och angöring. Efter ingående studier har framkommit att utrymme inte finns för separata cykelbanor/fält. Cykeltrafiken hänvisas till körbanan som därför hastighetsbegränsas till 30 km/h. Cykeltrafikanterna kan också välja det angränsande gc-nätet. Vid Rinkebystråkets nya övergångsställen planeras hastighetsdämpande åtgärder. En hastighetssänkning ökar rent allmänt gatans attraktivitet.

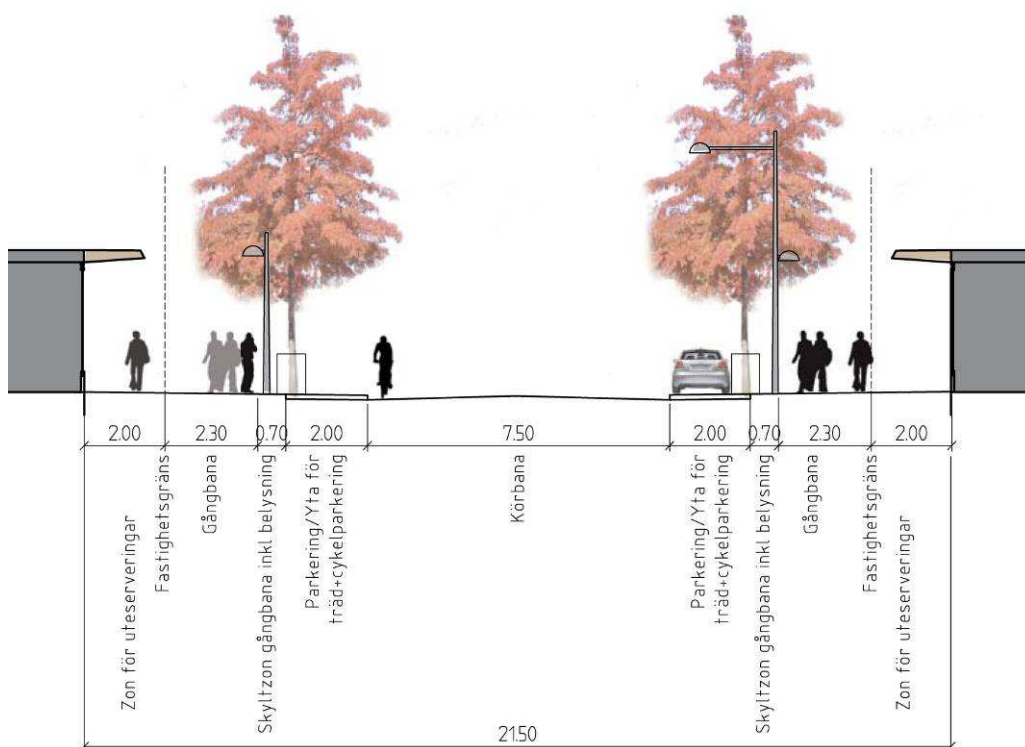
Gatan utformas med befintlig körbanebredd om 7,5 m och utökas med en parkerings- och trädzon närmast körbanan. Gångbanorna blir 5 m breda på ömse sida om gatan. De breda trottoarerna delas upp i en möbleringszon närmast lokalerna, för uteserveringar o.dyl. samt gångbana.

Nya trädplanteringar förstärker Rinkebystråkets karaktär som stadsgata. Gatuträden kommer att placeras på relativt långt avstånd vilket kompenseras genom att större träd planteras. Motivet till trädens placering i grupper är dels att ge gatan en egen karaktär dels att ge tillräckligt utrymme för angöring.

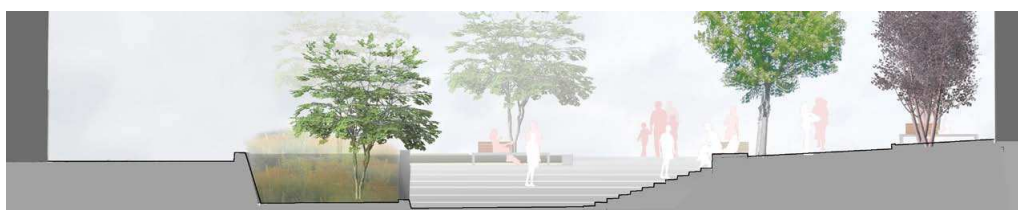
Rinkebys ursprungliga gatunät behålls. I dialogmöten som ingick i *Järvalyftet* och som föregått föreliggande planarbete har boende gett uttryck för uppskattning av de trafikseparerade gång- och cykelstråken. Det trafikseparerade övre gc-nätet behålls intakt och korsar Rinkebystråket på nya broar vilka bättre passar in i stadsmiljön. Nuvarande tunga, trågliknande brokonstruktioner bryter siktlinjerna på ett sätt som inte var tänkt från början. Broarna föreslås höjas till en fri höjd av 4 meter över gatunivån för att möjliggöra passage för större fordon så som flyttbilar och räddningstjänstens fordon.

I norra delen av Rinkebystråket breddas gaturummet och ger plats för ett nytt torg. Avsikten är att torget blir norra Rinkebys nya restaurangtorg och mötesplats, både för Rinkebybor som för besökare utifrån. Torget är en del i ett stråk som förstärker kopplingarna mellan Rinkeby och Kista. Platsen blir länken mellan Rinkeby och överdäckningen av E18 där omkring 350 nya bostäder

planeras. Från torget ges utblickar mot Järvaåfältet och Kista. På torget kommer det även finnas busshållplatser för den genomgående stomlinjen. Enligt Vägverkets tidplan kan överdäckningen färdigställas under 2015.

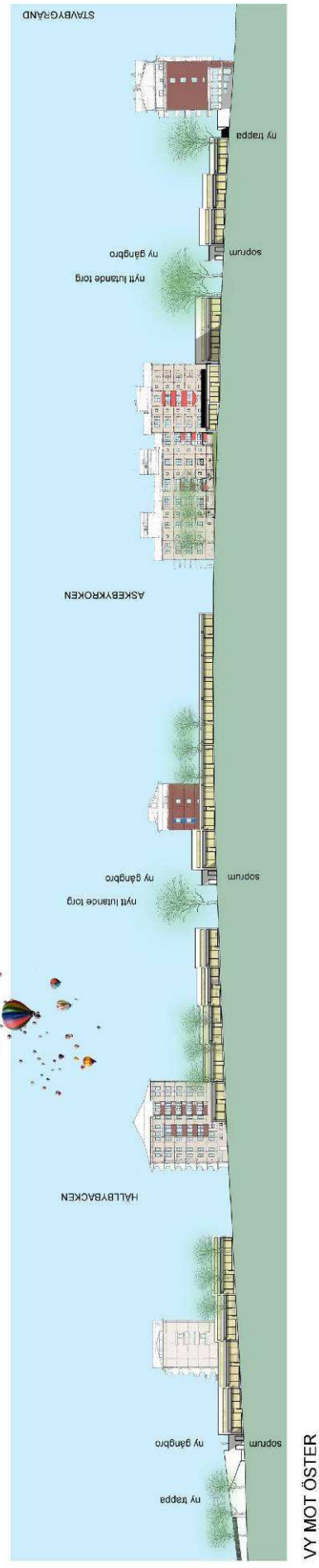
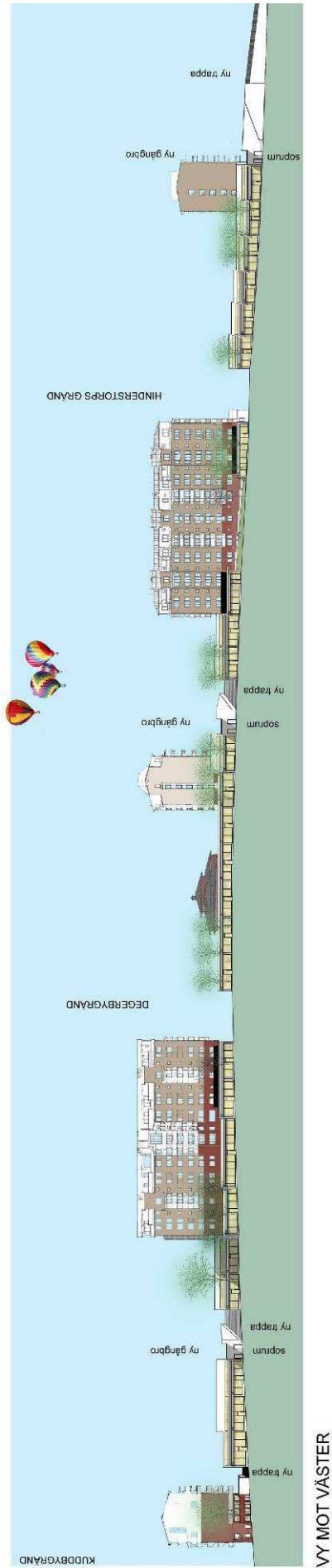


Gatusektion



Illustrationer av det lutande torget

Elevationer



Parkering och angöring

Utmed gatan föreslås att angörings- och parkeringsfickor anordnas för god tillgänglighet till paviljongernas butiker, kaféer etc. För att undvika att tillkommande parkeringsplatser inte används som boendeparkering ska parkeringen bli tidsbegränsad, avgiftsbelagd eller liknande. Omkring 45 parkeringsplatser anordnas vilket ger ca 1 p-plats per butik/lokal.

Kollektivtrafik

Rinkebystråket trafikeras av busslinjerna 179, 196, 514 och 540. Busshållplatserna föreslås placeras på det norra torget. Vid Rinkeby centrum finns busshållplatser och tunnelbanestation.

Service

Befintlig service i Rinkeby är främst lokaliserad till Rinkeby torg strax söder om planområdet. En park strax norr om Rinkeby centrum kompletterades av Familjebostäder i mitten av 1990-talet med basarliknande lokaler för lokalt småföretagande, service och handel. Längs Rinkebystråket med dess tvärgator finns inslag av närbutiker och lokaler i bostadshusens bottenvåningar.

Planförslaget innebär ytterligare utrymme för handel och service såsom livsmedelsbutiker, restauranger, kontor och publika verksamheter. Totalt möjliggörs ett 50-tal enskilda verksamhetslokaler, fördelade på drygt 10 byggnader.

Tillgänglighet

Gångvägnätet behålls som idag på ett trafiksäkert övre plan samtidigt som det knyts samman med Rinkebystråkets genom att "lutande torg" och trappor anläggs. De lutande torgen görs handikappstillgängliga och ges en största lutning på 1:20. De nya byggnaderna ska utformas så att tillgänglighetskrav enligt Boverkets byggregler (BBR) uppfylls. Dagens ej handikappstillgängliga gångstråk längs Rinkebystråket ersätts med tillgängliga gångbanor intill paviljongerna.

Brottsförebyggande i planeringen

Rinkebystråket ska utformas så att en trygg stadsmiljö uppnås. God belysning, väl utformade passager och särskild omsorg om den yttre miljön är av vikt.

Konsekvenser för barn

Rinkebys karaktäristiska trafikseparering innebär att gång- och cykeltrafiken hålls skild från biltrafiken. Planförslaget kompletterar strukturen med direkta kopplingar mellan bebyggelse och gata och mellan gång- och cykelstråk och gata. Det planskilda alternativet kvarstår emellertid och förslaget inverkar därmed inte på barns säkerhet eller möjlighet att röra sig säkert mellan bostad och skola mm.

Teknisk försörjning

Ny bebyggelse kan anslutas till de befintliga näten för el och fjärrvärme samt till stadens vatten- och avloppsnät. Befintlig elnätstation ges ökad kapacitet för att klara tillkommande bebyggelse.

Nya soprum för den tillkommande bebyggelsen placeras under brofundamenten. För soprummen avses servitut eller nyttjanderättsavtal upprättas för att säkra tillgången till soprummen för samtliga berörda fastigheter. Soprummen kommer på plankartan att ges en x-bestämmelse för att säkra allmän gång- och cykeltrafik på ovanliggande gc-bro.

Ett avtal ska upprättas mellan AB Familjebostäder och Trafikkontoret som reglerar att sophämtning ska ske på vardagar innan kl 10. Under dagtid ska gatan utnyttjas för sedvanlig parkering. Därmed behöver inte särskilda lastplatser för sopbilarna anordnas.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

Behovsbedömning

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

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

Omgivningspåverkan

Tekniska lösningar för ventilation, placering av soprum, fettavskiljare o.dyl. vilka krävs för den planerade verksamheten ska utformas så att störningar för boende i anslutning till den nya bebyggelsen undviks.

Kulturmiljö

En kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen har gjorts av Stadsmuseet 2007. Bebyggelsen inom kvarteret Tullkvarnen 1 samt Familjebostäders kontor inom kvarteret Holkkvarnen 1 har gulklassats av Stadsmuseet, vilket innebär att bebyggelsen är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Övrig bebyggelse är på grund av genomgripande ombyggnader att betrakta som nybyggnader och är ej klassificerad.

Stadsplanemönster från 1960-talet med trafikseparering är konsekvent genomfört i Rinkeby. De förändringar som föreslås av Rinkebystråket ger en ny valfrihet att antingen välja dagens trafikseparerade gc-stråk eller den nya affärsgatan. Omdaningen till ett stadsgatulikt stråk kan sägas överstämma med 1960-talets generalplan som strävade efter att skapa ”en bostadsmiljö som lägger något av stenstadens intensitet, koncentration och ordning till ytterstadens grönska...” En konsekvens ur kulturhistoriskt hänseende är att stadsdelens befintliga centrum kompletteras med ett verksamhetsstråk längs Rinkebystråket samt på sikt i form av ett motsvarande stråk genom en förnyelse av Rinkeby Allé. I navet mellan dessa två huvudgator ligger Rinkeby centrum där det även finns vissa planer på förnyelse.

Paviljongerna ger med sina ljusa putsade ytor och glasade gatufasader med inslag av trä, ett modernt uttryck som kulturhistorisk visar på ett släktskap till stadsdelens ursprungliga modernistiska karaktär. De låga paviljongerna bryter ej den urbana topografin och underordnar sig de angränsande högre bostadshusen.

Dagvatten

Planområdet ligger inom Igelbäckens tillrinningsområde vilken är klassad som ekologiskt särskilt känsligt område. Verksamheterna får inte medföra att för-

orenat dagvatten förs till Igelbäcken. Paviljongernas tak beläggs med sedum vilket är lämpligt för dagvattenhanteringen.

Risker

Området ska utformas med hänsyn till att räddningstjänstens stegfordon ska kunna ställas upp intill paviljongerna inom ett avstånd av 2-9 meter från byggnadens fasad. Bostäder ska kunna utrymmas via brandförsvarets stegar på ett avstånd av högst 50 meter.

Den norra delen av Rinkebystråket mynnar mot E18, vilken är transportled för farligt gods. Detta bedöms av brandförsvaret kunna medföra risker för människor i byggnaderna närmas E18 vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Gestaltningssprogram

Till föreliggande detaljplan (samt exploateringsavtal) har fogats ett gestaltningssprogram 2011-11-21 som behandlar stadsbyggnad, offentliga rum och byggnader. Gestaltningssprogrammet ska följas för aktuellt planområde och av berörd byggherre.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har tagits fram av Stadsbyggnadskontoret genom Peter Lundevall i samarbete med Marie-Louise Öberg, Tengbom. Förslaget som handlingarna grundas på har tagits fram av Sweco Architects på uppdrag av AB Familjebostäder.

Emelie Eriksson
Planchef

Peter Lundevall
Planhandläggare