

RINKEBY ALLÉ

FÖRSLAG TILL STRUKTURPLAN

AUGUSTI 2011



FÖRORD

Hötorget, Medborgarplatsen och Rinkeby centrum – tre platser med puls.

Alla som gått över Rinkebytorget en vanlig eftermiddag vet att innerstaden inte har monopol i Stockholm på intensivt folkliv. Med rätt förutsättningar spirar storstadskänslan även utanför tullarna. Men runt hörnet från centrum avtar pulsen snabbt. Som i många förorter är aktiviteter av olika slag koncentrerade till kvarteren kring tunnelbanestationen. Så var det tänkt, och så blev det.

Byggandet av ett nytt butiksstråk norr om centrum i början av 90-talet och av Ungdomens hus vid Rinkebyskolan i slutet av samma decennium, visar dock att man med medvetna satsningar kan sprida aktiviteter över stadsdelen. Som en del av Vision Järva 2030 planeras just nu en förnyelse av Rinkebys båda huvudgator; Rinkebystråket och Rinkeby Allé. Förnyelsen av stråket är nyss beslutad, det här dokumentet handlar om hur allén skulle kunna se ut i framtiden.

Förändringarna av Rinkebys gator är bland annat ett svar på önskemål om bättre service mm, som många Rinkebybor framförde under dialogveckorna 2009-2010. Längs de förnyade gatorna kan nya verksamheter etableras; där dagens servicehus ligger kan framtidens äldreboende växa fram, på tomten intill planeras en ny moské och husen mittemot får livligare bottenvåningar. Den förlängda allén kan dessutom med en bro binda ihop Rinkeby med den nya grannstadsdelen Stora Urvik i Sundbyberg, där det blir en hållplats på den nya tvärbanan mellan Alvik och Kista. Exakt hur det hela ska se ut i framtiden ska nu diskuteras i ännu en dialog med Rinkebyborna.

Allt detta ingår i Järvalyftet; Stockholms stads och flera andra aktörers satsning på stadsdelarna kring Järva. En satsning som också handlar om skolor och arbetsplatser, om renhållning och parkskötsel, om kultur och idrott och mycket mer. Och som sagt om stadsmiljö. Förutom att förnya arkitektur och struktur, handlar det om att göra andra förändringar möjliga: Till exempel att underlätta etablering av fler aktiviteter runt om i stadsdelen, allt från butiker och caféer, till moskéer och nya busslinjer. Det skapar liv och rörelse, det skapar ökad trygghet och fler arbetstillfällen, det skapar förutsättningar för ett förverkligande av Järvavisionen.

Välkommen att delta i dialogen om framtidens Rinkeby!

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och exploateringskontoret på Stockholms stad

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	3
RINKEBY FÖRR OCH NU	4
UTGÅNGSPUNKTER	5
STRUKTURPLANENS ÖVERGRIPANDE MÅL	7
Nya kopplingar mot omgivande stadsdelar och mot Järvafältet	
Bryta barriärer inom stadsdelen	
Offentliga rum	
Bebyggelse	
RINKEBY ALLÉ STRUKTURPLAN	9
Förslag	
DET CENTRALA STRÅKET	10
Ombyggnad av Rinkeby Allé	
Helhet och samband	
Bro till Stora Ursvik	
BEFINTLIG OCH NY BEBYGGELSE	13
Ombyggnad av Rinkebyplan	
Kv Kvarnberget 1 & 2	
Svenska Bostäders kvarter	
FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN	16
Längs Rinkeby Allé och Hjulstavägen	
Mellan Rinkebysvängen och Ulvsundavägen	
KONSEKVENSER	18
GENOMFÖRANDE	19
REFERENSER	20

MEDVERKANDE

Stadsledningskontoret

Magnus Andersson
Lotta Vidén

Stadsbyggnadskontoret

Peter Lundevall
Torbjörn Johansson

Exploateringskontoret

Anna-Greta Holmbom
Matilda Sabel
Birgitta Nylander
Cecilia Åkerström, Hifab, brosamordning

Trafikkontoret

Rolf Gäfvert
Elenore Bjelke

Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning

Gunnar Hörnfeldt

SISAB

Per Backe
Jan Lomaeus

Svenska Bostäder

Sven Lorentzi
Erik Wistrand
samt Tengboms genom Cecilia Holmström,
Hanna Ruta och Tobias Cassel

Micasa

Eva Eriksson
Stina Karlemyr
samt Stadion genom John Engstrand

Islamiska förbundet

Ibrahim Bouraleh

Centeni

Christian Olofsson

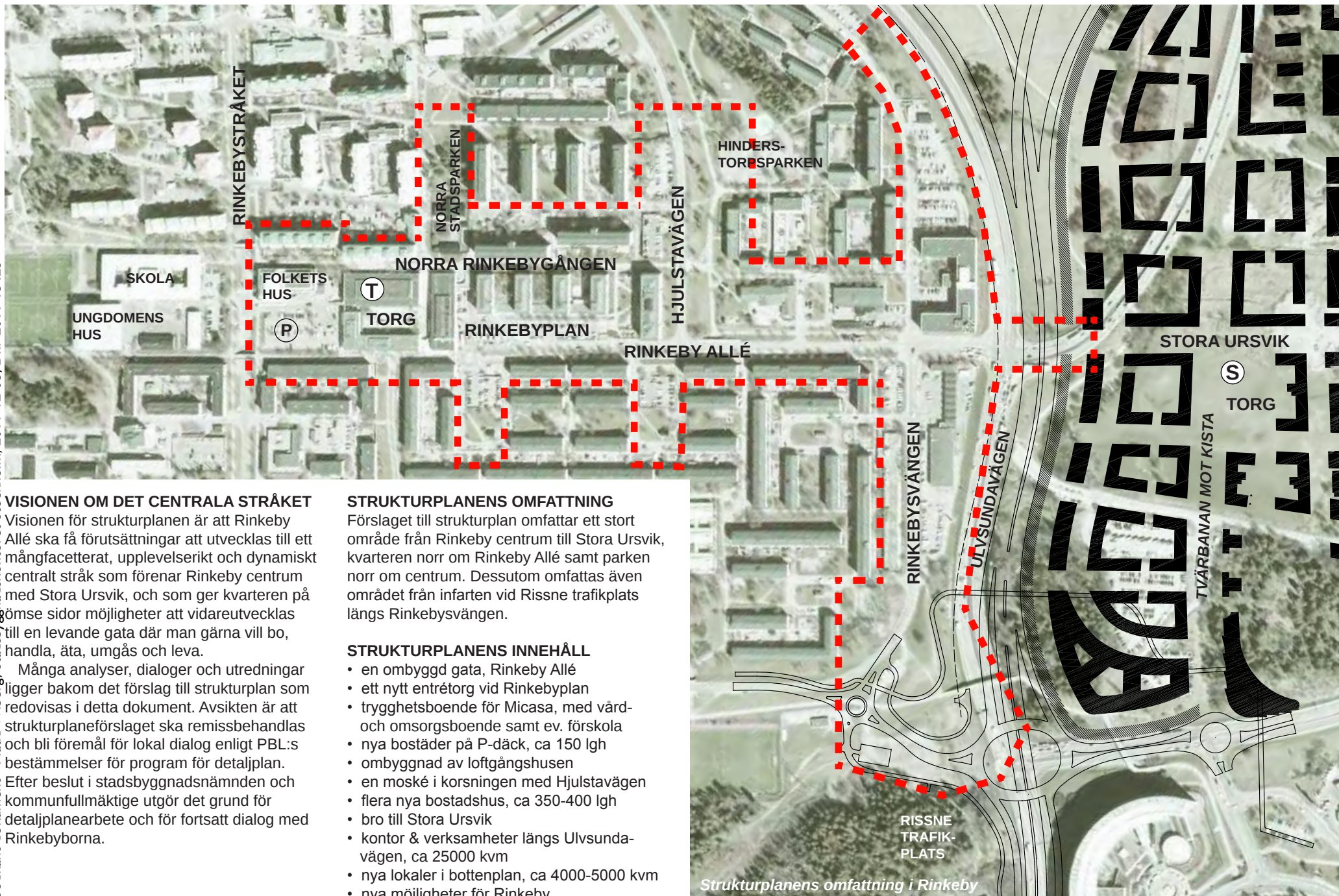
Grontmij

Jan-Erik Hollander, trafik
Erik Hollander, trafik
Veronika Borg, landskapsarkitekt
Anna Lundvall, landskapsarkitekt

GRAD arkitekter

Beata Grepe
Sébastien Corbari
Jesper Embring
Malin Hultmark
Åsdís Andersdóttir

SAMMANFATTNING



VISIONEN OM DET CENTRALA STRÅKET

Visionen för strukturplanen är att Rinkeby Allé ska få förutsättningar att utvecklas till ett mångfacetterat, upplevelserikt och dynamiskt centralt stråk som förenar Rinkeby centrum med Stora Ursvik, och som ger kvarteren på ömse sidor möjligheter att vidareutvecklas till en levande gata där man gärna vill bo, handla, äta, umgås och leva.

Många analyser, dialoger och utredningar ligger bakom det förslag till strukturplan som redovisas i detta dokument. Avsikten är att strukturplaneförslaget ska remissbehandlas och bli föremål för lokal dialog enligt PBL:s bestämmelser för program för detaljplan. Efter beslut i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige utgör det grund för detaljplanearbete och för fortsatt dialog med Rinkebyborna.

STRUKTURPLANENS OMFATTNING

Förslaget till strukturplan omfattar ett stort område från Rinkeby centrum till Stora Ursvik, kvarteren norr om Rinkeby Allé samt parken norr om centrum. Dessutom omfattas även området från infarten vid Rissne trafikplats längs Rinkebysvägen.

STRUKTURPLANENS INNEHÅLL

- en ombyggd gata, Rinkeby Allé
- ett nytt entrétorg vid Rinkebyplan
- trygghetsboende för Micasa, med vård- och omsorgsboende samt ev. förskola
- nya bostäder på P-däck, ca 150 lgh
- ombyggnad av loftgångshusen
- en moské i korsningen med Hjulstavägen
- flera nya bostadshus, ca 350-400 lgh
- bro till Stora Ursvik
- kontor & verksamheter längs Ulvsundavägen, ca 25000 kvm
- nya lokaler i bottenplan, ca 4000-5000 kvm
- nya möjligheter för Rinkeby

Strukturplanens omfattning i Rinkeby

RINKEBY FÖRR OCH NU



Rinkebytorget en vardag i april



På 90-talet tillkom flera butiker längs Basargången närmast centrum



Det centrala gångstråket Norra Rinkebygången som går parallellt med Rinkeby Allé



Barriäreffekt i form av en stödmur på grund av höjdskillnader i området

KORT HISTORIK OM RINKEBY

Rinkeby är ett av de stora bostadsområden som byggdes 1968-71, och som idag har en befolkning av många olika nationaliteter. Generalplanen för Tensta - Rinkeby eftersträvar rationell produktion samt stadsmässighet.

Rinkeby är en av ytterstadens befolkningsrikaste stadsdelar med ca 15 000 boende. Stadsdelens täthet skulle kompenseras av närheten till Järvafältet.

Bebyggelsen är grupperad med högre hus mot norr, lägre hus i söder och ett centralt placerat centrum med tunnelbana, där alla verksamhetslokaler från början låg samlade. Tanken var att skapa en väldigt trygg miljö, med en hög grad av trafikseparering för att få helt bilfria bostadskvarter. Gångstråk binder samman de olika delarna av Rinkeby, och de korsar ofta huvudvägarna på gångbroar eller i tunnlar.

Lägenheterna är välplanerade med fina rumssamband, 2:or, 3:or och 4:or dominerar, endast ett fåtal mindre och större lägenheter byggdes.

NULÄGESBESKRIVNING

Efter 40 år är Rinkeby nu i stort behov av upprustning, både av byggnader och offentlig miljö. Det finns även anledning att se över delar av stadsdelens övergripande struktur. Den offentliga miljön skulle vinna på en större variation som kan ge förutsättningar för en bättre bostadsmiljö.

60-talets planeringsideal med en funktionsuppdelning som effektivt separerar trafik, verksamheter och bostäder från varandra har fått följande effekter:

- huvudgatorna saknar ofta både trottoarer och parkeringsmöjligheter
- lokalatorna består av korta parkerings-slingor, ibland långt från bostadsentréerna
- gångvägarna störs av mopeder och även viss biltrafik
- även trafiksäkra gångstråk kan vara otrygga
- det är ont om lokaler för verksamheter och butiker utanför centrum

OMBYGGNADEN AV RINKEBY ALLÉ

Längs Rinkeby Allé, som är en av Rinkebys huvudgator, finns det planer för flera ombyggnader och nybyggnader - några är nära förestående, andra ligger längre fram i tiden.

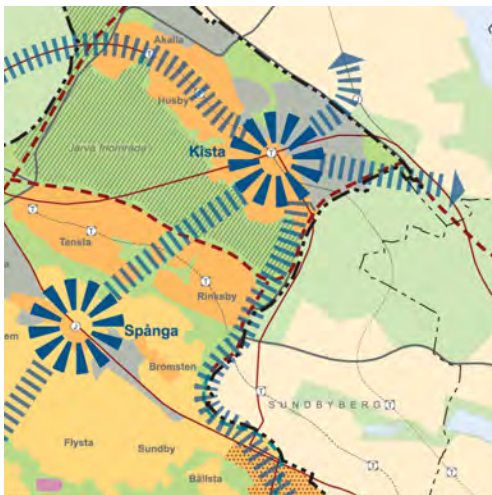
Det finns behov av att se över ett större område för att hitta en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur, kort sagt att utreda förutsättningarna för att bygga om Rinkeby Allé med närliggande kvarter till en bättre, mer varierad och tryggare stadsmiljö.

På följande uppslag finns några av de viktigaste utgångspunkterna för detta arbete beskrivna.



Gångtunneln vid loftgångshusen

UTGÅNGSPUNKTER



Utsnitt från Översiktsplan 2010

ÖVERSIKTSPLAN 2010 – PROMENADSTADEN

Stockholms stad fick 2010 en ny översiktsplan, ÖP, med namnet Promenadstaden.

Titeln är ett uttryck för ambitionen att skapa en mer sammanhängande stad, inte minst utanför tullarna.

Det övergripande målet är att med ÖP möjliggöra en fortsatt stark tillväxt inom ramen för en hållbar utveckling. Detta ska uppnås genom fyra övergripande stadsutvecklingsstrategier. Förutom att fortsätta stärka centrala Stockholm, ska staden satsa på attraktiva tyngdpunkter, koppla samman stadens olika delar, samt främja en levande stadsmiljö i hela staden.

En viktig del i Järvavisionen är en fortsatt satsning på Kista, som en attraktiv tyngdpunkt för Järva och för intilliggande områden.

I stadsdelar som Rinkeby är ambitionen att förbättra kopplingarna såväl inom Järva som över stadsgränsen. Att främja en levande stadsmiljö är en central uppgift. Satsningen på förnyelse av Rinkebys centrala delar och stadsdelens huvudgator är bland annat ett tydligt uttryck för detta.

Nio utvecklingsteman för Järva:

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

VISION JÄRVA 2030 & JÄRVADIALOGEN

Hösten 2007 beslutade kommunfullmäktige att genomföra Järvalyftet; en bred satsning på stadsdelarna kring Järva. Järvalyftet genomförs av staden i samarbete med flera andra aktörer, som t ex statliga myndigheter, föreningsliv och näringsliv, samt alla de som bor och verkar i området.

Järvalyftet syftar till att förverkliga Vision Järva 2030 med fyra tydliga målområden: bra boende och mer varierad stadsmiljö, trygghet i vardagen, starkt utbildning och bättre språkundervisning, samt fler jobb och ökat företagande.

I Järvavisionen, som är en gemensam målbild för alla aktörer, beskrivs bland annat hur den fysiska miljön kan förändras med utgångspunkt från såväl stadens nya ÖP som byggherrarnas tankar och Järvabornas synpunkter. Bland annat föreslås förnyelsen utgå från nio så kallade förändringsteman (uppräknade här ovan) som i olika grad kan tillämpas runt om i stadsdelarna. En lång rad planprocesser kommer att drivas i området, i vilka dialogerna med boende och verksamma kommer att vara ett centralt inslag.



Prickkartan från Järvadialogen i Rinkeby
Grönt = positivt, rött = negativt, gult = här bor jag!

Prickkartan ovan är ett exempel på resultatet från ett sådant tillfälle till dialog. Där presenteras de boendes uppfattning om sin stadsdel som prickar på en karta.

SVENSKA BOSTÄDER

Svenska Bostäder har inlett en genomgripande upprustning av sitt stora fastighetsbestånd i Rinkeby, där även loftgångshusen längs Rinkeby Allé ingår.

I den ambitiösa satsningen planeras flera nya bostadshus, påbyggnad av ett loftgångshus samt en förbättrad utemiljö för samtliga kvarter.

OMBYGGNAD AV RINKEBY ALLÉ

Rinkeby Allé föreslås genomgå en omfattande ombyggnad för en mer funktionell och händelserik offentlig gatumiljö, med lokaler och bostadsentréer till både befintliga och nya hus som planeras längs gatan. Det får som konsekvens att delar av Rinkeby Allé och Hjulstavägen (fd Kvarnbyvägen) behöver sänkas och omgivande mark höjas till samma nivå.

Två gångtunnlar i närheten av korsningen Rinkeby Allé och Hjulstavägen, föreslås tas bort och ersättas av vanliga övergångsställen.

NY INFART FRÅN RISSNE TRAFIKPLATS

Omläggningen av E18 innebär att den befintliga infarten flyttas söderut, ner till nya trafikplats Rissne. Det skapar nya rörelsemönster och en ny entrésituation till Rinkeby.

BRO TILL STORA URSVIK

Stora Ursvik kommer så småningom att växa till en stor stadsdel med ca 4500 bostäder och lika många arbetsplatser. Tvärbanan mot Kista får en hållplats vid det centrala torget i Stora Ursvik.

En bro över Ulvsundavägen planeras mellan Rinkeby och Stora Ursvik, för en bättre koppling mellan de två stadsdelarna genom en förlängning av Rinkeby Allé. Bron möjliggör bl a en bussförbindelse mellan tunnelbanan i Rinkeby och Tvärbanan i Stora Ursvik. Det ger bättre kollektivtrafik för alla i de två stadsdelarna.

UTGÅNGSPUNKTER



Rinkebytorget idag



Rinkebyplan med centrumhuset i fonden



Det stora garaget är en värdefull resurs som bör utvecklas

RINKEBY CENTRUM

Rinkeby centrum har en utvecklingspotential. Byggnaderna är i behov av upprustning och ett bättre utnyttjande.

Den nya bron till Stora Ursvik bör på sikt ge ett betydligt större kundunderlag till centrum.

OMVANDLING AV RINKEBYPLAN

Det finns planer på att ersätta Micasas befintliga servicehus med ett nytt kvarter med trygghets- och omsorgslägenheter med hög standard.

Det ger möjlighet att helt förändra kvartersstrukturen omkring Rinkebyplan. Det som idag är en utsträckt parkeringsyta med murar ner mot Rinkeby Allé, kan med fördel ersättas av ett nytt intimare entrétorg till centrum och en tydligare, livligare gatumiljö längs Rinkeby Allé.

BEFINTLIGT GARAGE

Det stora garaget i två plan, som tidigare gränsade till det idag rivna stadsdelsförvaltningshuset, är den enda av de befintliga byggnaderna i kvarteret som det finns anledning att bevara. Garaget är en viktig resurs, både för den nya och den befintliga bebyggelsens parkeringsbehov.

MOSKÉ

Islamiska Förbundet i Järva har fått markanvisning för att bygga en moské inom en del av fastigheten Kvarnberget 1 i Rinkeby där det tidigare förvaltningshuset stod.

Moskén planeras att byggas i korsningen mellan Rinkeby Allé och Hjulstavägen. Detaljplanearbetet pågår.

NY BEBYGGELSE LÄNGS RINKEBY ALLÉ

Ombyggnaden av Rinkeby Allé öppnar för kompletterande bebyggelse med främst bostäder och fler verksamhetslokaler för butiker.

NY BEBYGGELSE MELLAN RINKEBY-SVÄNGEN OCH ULVSUNDAVÄGEN

Ullsundavägens nya dragning frigör markytor som på sikt kan utvecklas med både bostäder, kontor och handel. Det förutsätter att bensinstationen flyttar.

Den nya infarten från Rissne trafikplats ger den södra delen av området ett välexponerat läge, som kan vara lämpligt för en kommersiell verksamhet.

ANDRA PÅGÅENDE PLANER I RINKEBY

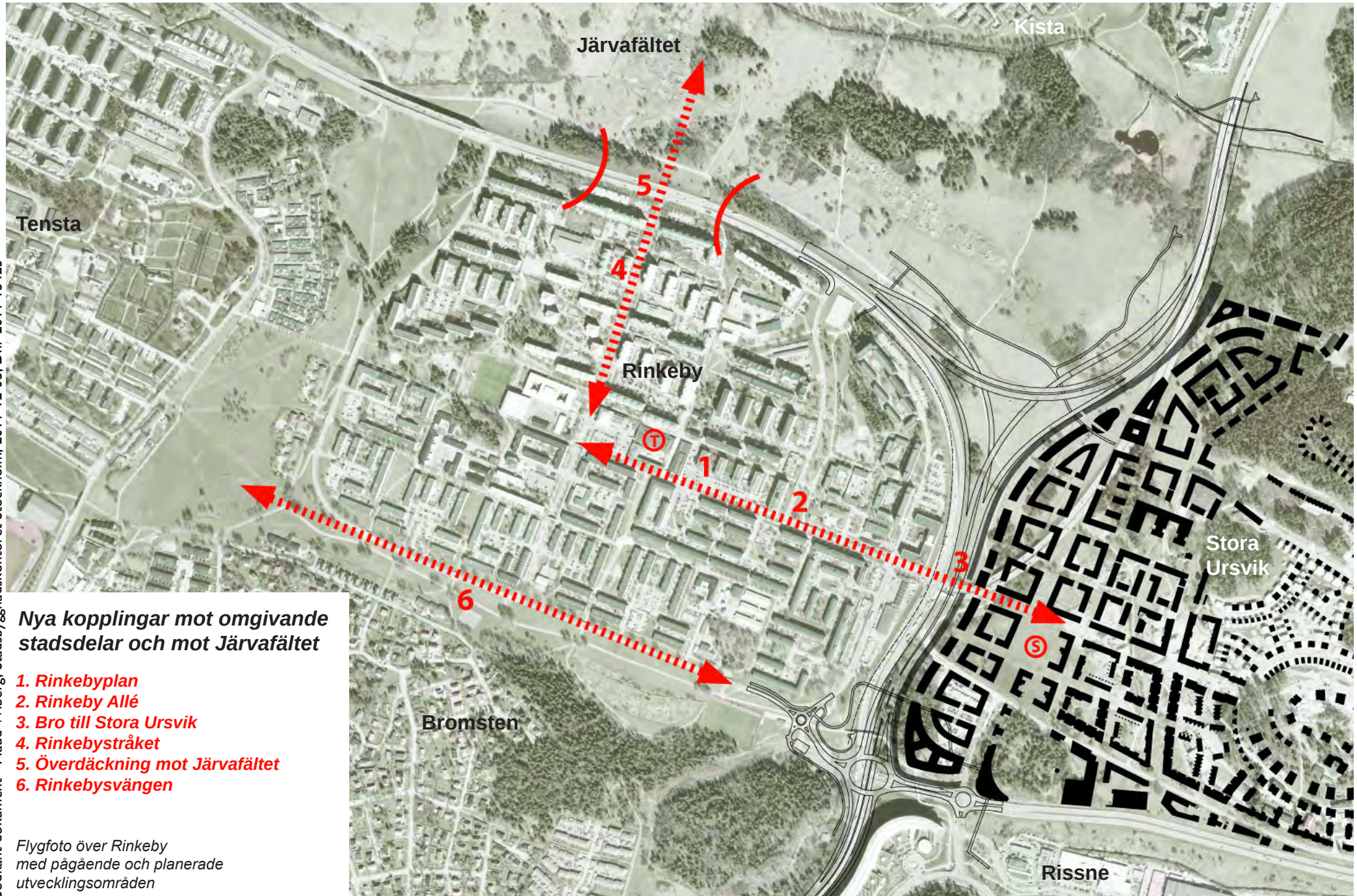
Det pågår flera projekt inom ramen för Järvalyftet i Rinkeby:

Rinkebystråket står inför stora förändringar när den tidigare relativt ödsliga, nedsänkta gatan byggs om till en promenadvänlig stadsgata kantad av lokaler.

Överdäckningen av E18 med bostäder kommer att ge de intilliggande bostadskvarteren – och hela stadsdelen – en bättre kontakt med Järvaområdet.

Rinkebysvängens södra del planeras på sikt att få en lite lugnare och mer småskalig karaktär, delvis kantad av radhusbebyggelse. Idéer finns att koppla ihop Tensta och Rinkeby med en väg över Spångadalen.

STRUKTURPLANENS ÖVERGRIPANDE MÅL



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

Flygfoto över Rinkeby
med pågående och planerade
utvecklingsområden

STRUKTURPLANENS ÖVERGRIPANDE MÅL



Hinderstorpsparken



Privat initiativ,
s.k. gatustickning



Mötesplats och grönska



Solflak,
Grontmij Landskapsarkitekter



Sittplatser och torgytor,
Grontmij Landskapsarkitekter

NYA KOPPLINGAR

Den pågående planeringen inom ramen för Järvalyftet syftar bl.a. till att reducera olika former av barriärer i stadslandskapet.

- Den planerade överdäckningen av E18 ger Rinkeby en närmare kontakt med Järvalfältet, och därmed även med Kista på andra sidan fältet.
- Stora Ursvik växer till en tät stadsdel alldeles intill Rinkeby och den nya bron blir en självklar förbindelse mellan stadsdelarnas centrala delar.
- Planerna för Rinkebysvängen syftar till en mer naturlig koppling med främst Tensta.

BRYTA BARRIÄRER INOM KVARTEREN

I Rinkebys centrala delar finns stora nivå-skillnader med få kopplingar. Centrum-bebyggelsen och servicehusets samman-kopplade byggnader utgör långa barriärer, liksom murarna längs med Rinkebyplan.

Den föreslagna bebyggelsen har planerats utifrån målet att skapa bättre kopplingar inom stadsdelen, med flera helt nya passager tvärs de tidigare barriärerna. Den föreslagna trappan upp mot Norra Stadsparken från Rinkebyplan är ett exempel på det.

Även trafikseparerade gator kan fungera som barriärer, framför allt när trottoarer saknas som på Hjulstavägen. När gatans karaktär förändras, med trottoarer och kantstensparkering, dämpas oftast hastigheten naturligt.

OFFENTLIGA RUM

Rinkeby är en tätbefolkad stadsdel med ett högt slitage på gator, torg och parker. Det finns önskemål om en mer spännande, variationsrik utemiljö i både parker och på torg.

Strukturplanen tar som utgångspunkt att behålla, förädla och i vissa fall utvidga de stora parkerna och gångstråken, främst Hinderstorpsparken, Norra Stadsparken samt Norra Rinkebygången norr om Rinkeby Allé.

Rinkeby Allé, från bron till Stora Ursvik i öster och fram till Rinkebyplan och centrum i väster, kan förhoppningsvis utvecklas till ett livligt huvudstråk för boende och besökare i Rinkeby.

BEBYGGELSE

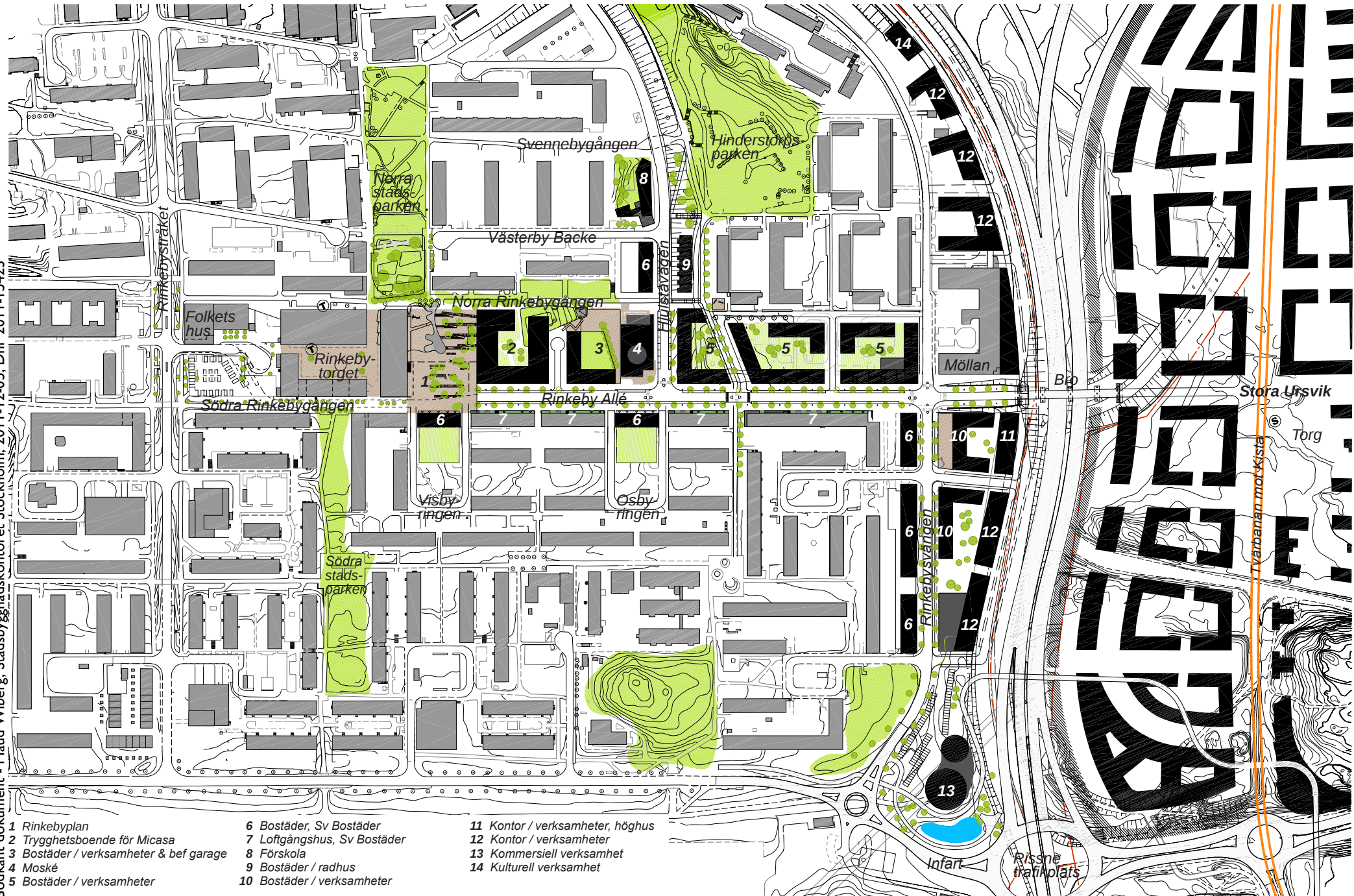
En bebyggelse påverkar sin omgivning på olika sätt. Rinkeby är enhetligt planerat vad gäller hustyper, upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar, innehåll och funktion.

Strukturplanen illustrerar i första hand var bebyggelsen placeras samt i vissa fall innehåll. Principerna om mångfald och variation bör genomsyra den fortsatta planeringen för att åstadkomma en varierad och trevlig boendemiljö.

Den nya bebyggelsen kan totalt komma att innehålla 500-600 lägenheter, 4000-5000 kvadratmeter lokaler i bottenplan och 20000-25000 kvadratmeter kontor.

Tillkommande bebyggelse bör anpassas till den befintliga bebyggelsens skala, med vissa avsteg i lämpliga lägen.

RINKEBY ALLÉ STRUKTURPLAN - förslag



- | | | |
|--|-----------------------------|----------------------------------|
| 1 Rinkebyplan | 6 Bostäder, Sv Bostäder | 11 Kontor / verksamheter, höghus |
| 2 Trygghetsboende för Micasa | 7 Loftgångshus, Sv Bostäder | 12 Kontor / verksamheter |
| 3 Bostäder / verksamheter & bef garage | 8 Förskola | 13 Kommersiell verksamhet |
| 4 Moské | 9 Bostäder / radhus | 14 Kulturell verksamhet |
| 5 Bostäder / verksamheter | 10 Bostäder / verksamheter | |

DET CENTRALA STRÅKET - Ombyggnad av Rinkeby Allé



Rinkeby Allé i sommarskrud
Illustration: GRAD arkitekter

bostadsentréer
butikslokaler
verksamheter
moské
trygghetsboende
saluhall
uteserveringar
fotgängare
cyklister

bilar
bussar
trygghet
flexibilitet
träd
siktlinjer
orienterbarhet
Stora Ursvik i fonden



Rinkeby Allé i snöyra
Illustration: GRAD arkitekter

VISIONER FÖR GATUMILJÖN

Rinkeby Allé får en tydligare roll som huvudgata när bron till Stora Ursvik är byggd; den första externt sammanbindande gatan i Rinkebys historia.

Närheten till Stora Ursviks centrala torg ökar värdet av förbindelsen. De två stadsdelskärnorna kan ömsesidigt åtnjuta service och kollektivtrafik.

Med nya kvarter längs hela Rinkeby Allé upp till Rinkeby centrum, kan gatan utvecklas till en variationsrik stadsmiljö.

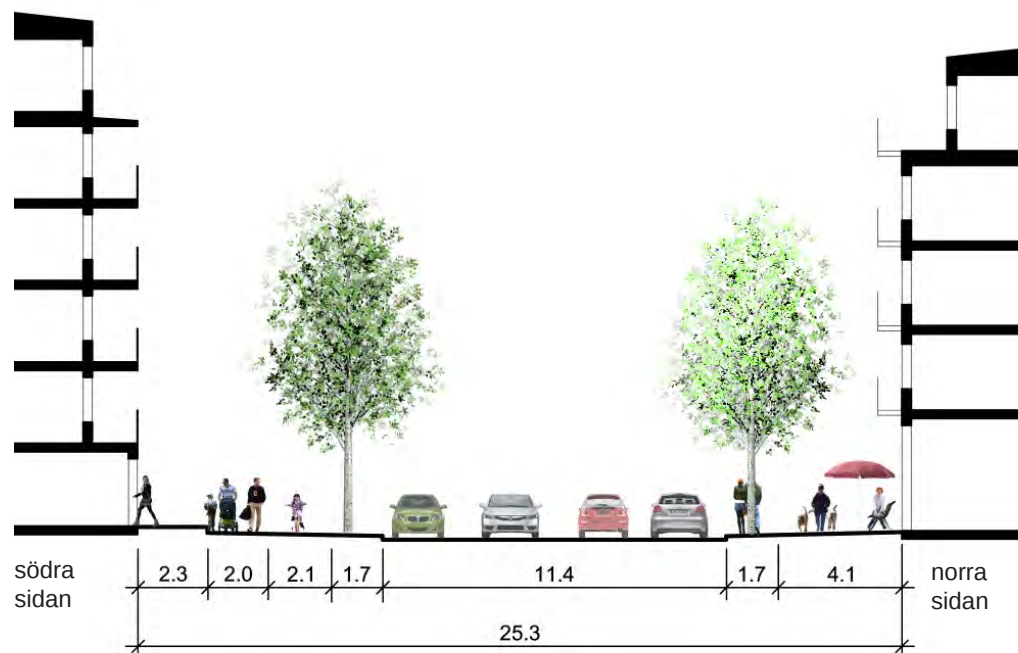
En bred, lummig allégata planeras, med plats för uteserveringar, moské och flera större lokaler längs den nybyggda solbelysta norrsidan. Loftgångshusen längs den motsatta sidan rustas upp och varvas med nya bostadshus med lokaler i bottenvåningarna.

Bostadsentréerna vänder sig mot gatan, det finns generösa trottoarer, en cykelbana och en bred grön zon för livskraftiga större träd och vinterns snömassor.

Parkering längs hela gatan ger bättre förutsättningar för verksamheterna att utvecklas, till fördel för den lokala arbetsmarknaden och för de boende runt omkring.

Det är stora höjdskillnader längs hela gatan. Den sluttar gradvis ned från centrum fram till korsningen med Rinkebysvängen där gatan åter vänder upp mot brons krön mot Stora Ursvik. När bebyggelsen i Stora Ursvik är klar kommer siktlinjen mellan stadsdelarna att framträda tydligt och förbättra orienterbarheten och förståelsen för sambanden.

Gatumiljön planeras med trygghet och säkerhet i fokus, det ska vara ett självklart stråk för alla som passerar på väg till arbete, skola, vänner eller hem. Ett centralt levande gaturum där många gärna vistas och där det finns butiker, service och verksamhetslokaler kommer att gagna hela stadsdelen. Rinkeby centrum får större utvecklingsmöjligheter och fler potentiella kunder.



Principsektion genom Rinkeby Allé, i den nedre östra delen

DET CENTRALA STRÅKET - Helhet och samband



Rinkeby Allé - från Rinkeby centrum mot Stora Ursvik
Illustration: GRAD arkitekter



Översiktsbild från söder

Principskiss med tänkbara lägen för verksamheter längs Rinkeby Allé, från Rinkeby centrum till det nya torget i Stora Ursvik, på flygfoto med befintlig bebyggelsestruktur



DET CENTRALA STRÅKET - Bro till Stora Ursvik



Från Rinkeby Allé mot bron
Illustration: GRAD arkitekter

EN LÄNK MELLAN STADSDELARNA

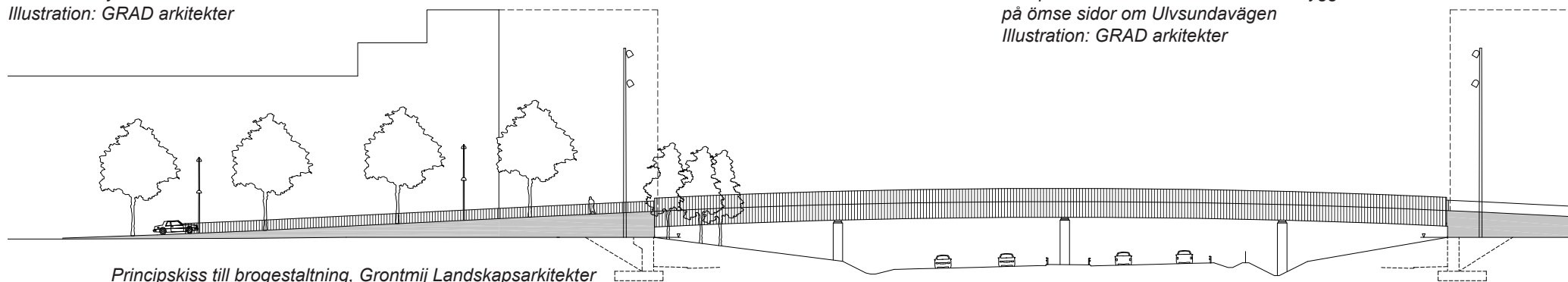
Den nya bron som planeras mellan Rinkeby och Stora Ursvik får en mycket stor betydelse för Rinkebys vidare utveckling mot en väl integrerad stadsdel.

Rinkebytorget ligger mitt i Rinkeby en bit västerut, medan Stora Ursviks torg endast ligger ett par kvarter från brofästet, med tvärbanans hållplats på torget. Bron möjliggör trafik mellan de två stadsdelarnas centrum, tunnelbanan och tvärbanan.

Markområdena runt brons båda landfästen planeras för kontor- och verksamhetsbebyggelse i det välexponerade läget vid infarten mot Stockholm.

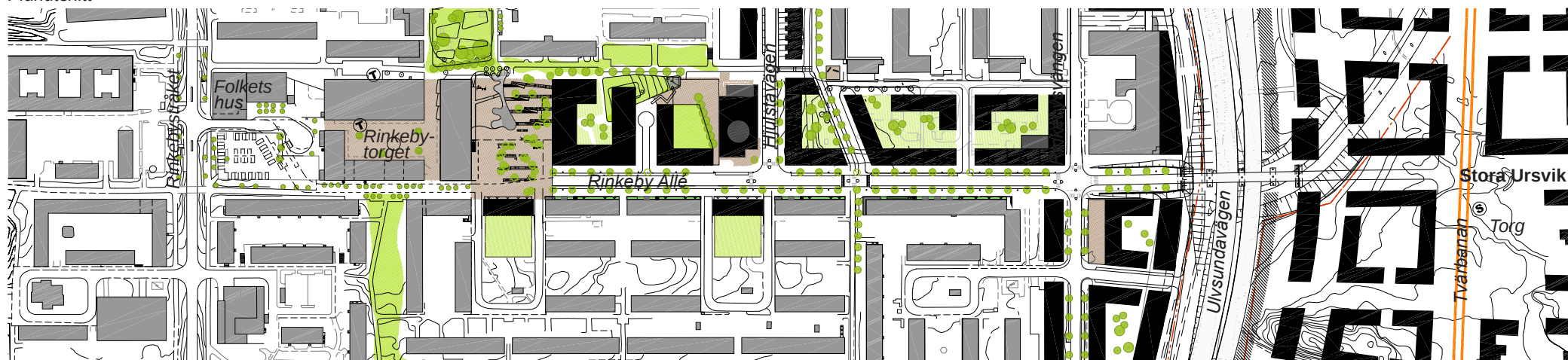


Perspektiv från söder med kontorsbebyggelse
på ömse sidor om Ulvsundavägen
Illustration: GRAD arkitekter



Principskiss till brogestaltning, Grontmij Landskapsarkitekter

Planutsnitt



BEFINTLIG OCH NY BEBYGGELSE - Ombyggnad av Rinkebyplan



Centrumhuset i fonden av Rinkeby Allé
Illustration: GRAD arkitekter

RINKEBY CENTRUM

Rinkeby centrum har fina rumsliga kvalitéer med sitt intima torg omgivet av låga byggnader, men är idag i behov av upprustning. Torget är sannolikt ett av Stockholms ytterstads mest välbesökta, vilket också innebär stort slitage. Utvecklingspotentialen i Rinkeby centrum är stor. Ett flertal lokaler används av föreningar vilket ger ett slutet intryck mot torget.

Tunnelbanan utgör en självklar knutpunkt i stadsdelen med många förbipasserande.

Väster om centrum finns ett angöringstorg med en stor parkeringsplats, inlastning samt Folkets Hus som bl.a. innehåller biblioteket. Det finns förslag på att trafikera Rinkeby Allé med buss, via Södra Rinkebygången till Rinkebystråket. Bussarna kan ledas över torget med en ny hållplats nära tunnelbanan. Buller- och miljösynpunkter behöver utredas med tanke på bostadshusen intill.

PARKERING

Besöksparkeringen till centrum tillgodoses av parkeringen på angöringstorget, några få platser på Rinkebyplan, kantstensparkering längs Rinkeby Allé och delar av Visbyringen samt i garaget.

Planutsnitt

Illustration: Grontmij Landskapsarkitekter



Idéskiss där Rinkebyplan kompletteras med en paviljong med skärmtak mellan inlastning och trappa; en symbolbyggnad som kan stärka centrumets identitet och locka besökare
Illustration: GRAD arkitekter

RINKEBYPLAN

Rinkebyplan är idag en sluten baksida med inlastningszoner som inte ger någon attraktiv bild av Rinkeby centrum. Ett genomförande av Micasas nya kvarter ger Rinkeby centrum ett nytt entrétorg mot Rinkeby Allé, med goda möjligheter för centrum att utvecklas.

Inlastningen föreslås byggas in under en terrass med utrymme för backande lastbilar, för en säkrare och trivsammare miljö för alla förbipasserande i passagen mellan torgen.

Trafiken på torget sker på fotgängarnas villkor och ytan stenbeläggs ända fram till angränsande fasader.

TRAPPAN

En generös trappa med sittplatser i ett soligt läge, ramper och växtlighet utgör en helt ny förbindelse mot parken och gångstråket norr om torget, samt en alternativ genare rörelsemöjlighet mot Rinkeby Allé.

NORRA RINKEBYGÅNGEN

Det populära gång- och cykelstråket löper norr om centrum och servicehuset, tvärs genom Rinkeby. Den bör ha en behaglig utformning,

mycket växtlighet, bra belysning och gärna en serie lekskulpturer för en aktiv och rolig promenad för alla.

NORRA STADSPARKEN

Den södra delen av parken föreslås utvecklas till en lummig, centrumnära oas och mötesplats. Den övre delen av parken kan behålla sin naturliga karaktär med öppna gräsytor.

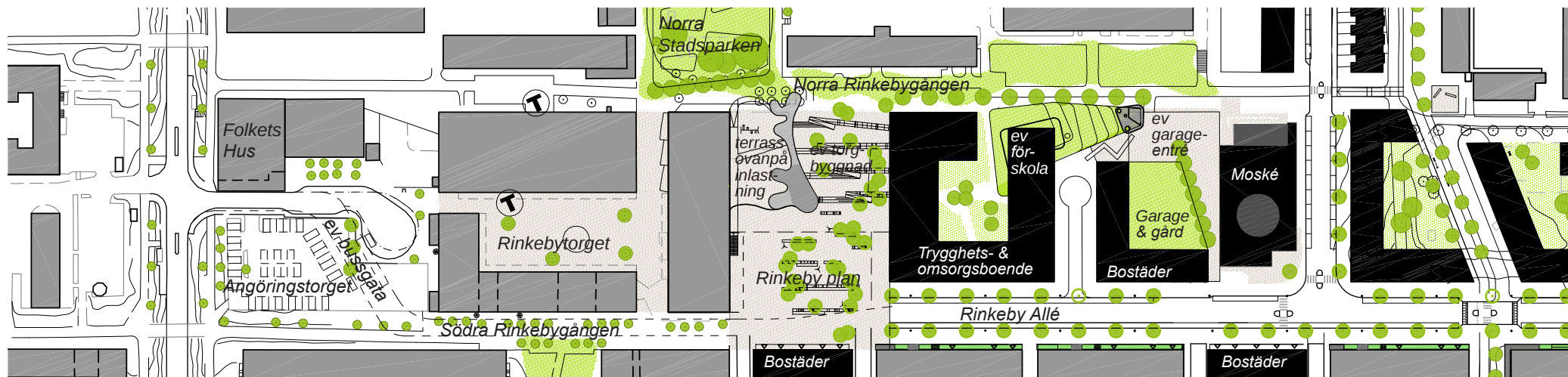
IDÉSKISS MED TORGBYGGNAD

Mellan inlastningen och trappan kan en liten glaspaviljong fungera som symbolbyggnad för det nya, öppnare och expanderande Rinkeby centrum – en mötesplats mellan människor.

Läget i den södervända slutningen är bästa tänkbara för "ett växthus för sinnena" året om. Kvällstid bidrar den med ljus och närvaro, liksom under mörka eftermiddagar vintertid, och ger en tryggare miljö genom sin närvaro.

Glaspaviljongen är lämplig för ett café, helst i kombination med utåtriktad verksamhet eller med utställningar, som kan tillvarata det välexponerade läget mitt i Rinkeby – som ett skyltfönster för lokala initiativ och kunskaper.

BEFINTLIG OCH NY BEBYGGELSE - Kvarteret Kvarnberget 1 och 2



Planutsnitt

TRYGGHETS- OCH VÅRDBOENDE

Micasas befintliga fastigheter planeras att ersättas av ett nytt kvarter med trygghetsbostäder samt vård- och omsorgsboende.

Trygghetsbostäderna är hyresrätter för 75+, som får ett mycket centralt läge mitt i Rinkeby med det nya torget och Rinkeby Allé intill, i närheten av tunnelbanans station.

I gatuplan skulle det kunna finnas en restaurang med uteservering intill torgets trappa, samt flera mindre lokaler för närservice, både för de boende i huset och för allmänheten.

Trygghetsboende vid Rinkebyplan
Illustration: Stadion arkitekter



Östra delen planeras som omsorgslägenheter samt eventuellt en förskola, med en gård som vetter mot Norra Rinkebygången och den lilla parken ovanpå garaget intill.

Angöring till kvarteret sker från en ny tvärgata, som avslutas med en ramp upp mot parken.

BEFINTLIGT GARAGE

Det befintliga garaget är en viktig pusselbit i Rinkebys framtida utveckling, eftersom det är mycket kostsamt att bygga nya garage idag. Garaget har ca 150 platser i två plan, och är i relativt gott skick. Det bedöms finnas flera presumtiva hyresgäster, såväl i den befintliga bebyggelsen som i den planerade.

Tillgängligheten till garaget skulle kunna förbättras om en befintlig utrymningstrappa byggs om till ny entré från parken ovanpå garaget. Garagets fasad mot Rinkeby Allé bör åtgärdas för en bättre gatumiljö och garageentréerna måste anpassas till sänken av gatan.

NYTT BOSTADSHUS

Den befintliga garagefastigheten föreslås kompletteras med ett bostadshus som utnyttjar en del av gårdsbjälklaget ovanpå garaget till bostadsgård. Den främre delen av garaget mot Rinkeby Allé byggs i så fall om till lokaler och bostadsentréer.

NYA PASSAGER OCH KOPPLINGAR

Garagets ovasida förslås få en ny roll som en liten sammanbindande offentlig park, med flera möjliga rörelsestråk.

Moskéns norra entré som vetter mot Norra Rinkebygången får en viktig roll som den närmaste entrén från tunnelbanan. Mellan bostadshuset och moskén bör det finnas en trappa som förbinder parken med Rinkeby Allé intill moskéns huvudentré.

MOSKÉN

Moskébyggnadens södra entré vänder sig mot korsningen mellan Rinkeby Allé och Hjulstavägen, med en mindre förplats framför. Byggnaden beräknas inrymma ett par tusen personer vid särskilda högtider.

Moskén föreslås byggas i en nordisk stil med nordiska material, med två separata huvudfunktioner; en andlig och en mer världslig. Gatuplanet kommer att innehålla andra verksamheter som ungdomsavdelningar, restaurang, café, konferens, butiker m m. De övre våningarna ska i huvudsak tillägnas bön och religionsundervisning.

Moskéns nedre entré vid Rinkeby Allé
Illustration: Arkitektstudion



BEFINTLIG OCH NY BEBYGGELSE - Svenska Bostäders kvarter



Hörnet Rinkeby Allé - Rinkebysvägen, nytt bostadshus
Illustration: Svenska Bostäder / Tengbom

Svenska Bostäders inriktningsmål för Rinkeby är att det ska vara en attraktiv och varierad stadsdel där upprustning och nytillkommande bebyggelse är socialt och miljömässigt hållbar. Samtliga fastigheter planeras att rustas upp såväl avseende byggnader som yttre miljö. Invändig upprustning, tilläggsisolering av tak och fasader, byte till energieffektiva fönster, ny utformning av balkonger och loftgångar samt nya komplementbyggnader med tvättstugor och miljörum är bland de åtgärder som planeras för bebyggelsen.

För att fastighetsbeståndet ska vara attraktivt för en mångfald olika hyresgäster över lång tid görs en översyn av bostädernas planlösningar och lägenhetsstorlekar, där målsättningen är att i högre grad tillgänglighetsanpassa lägenheterna samt tillskapa lägenhetstyper och lägenhetsstorlekar som idag saknas i området. Även lokalbeståndet ses över med målsättningen att omfördela

lokalytor till huvudstråk och knutpunkter, där de kan bidra till att levandegöra dessa platser och bidra till ett mer högkvalitativt offentligt rum.

Åtgärder i den yttre miljön handlar bl a om en upprustning av slitna gårdar och att i samverkan med staden höja kvaliteten på de gemensamma gatu- och parkrummen.

Svenska Bostäders målsättning är också att tydligare definiera de olika rummens tillhörighet som privata, halvprivata eller offentliga för att öka användbarheten av såväl offentliga platser som gårdsrum och för att öka trygghetskänslan för de boende kring de enskilda bostadsgårdarna.

I de fyra loftgångshus som utgör bebyggelsen på södra sidan av Rinkeby Allé, sammanfaller Svenska Bostäders planer med stadens initiativ till ombyggnad av gatan. Här planeras nya tillgängliga huvudentréer till trapphusen mot Rinkeby Allé. Dessa kan lösas genom en

nivåanpassning av marken närmast husen, där nivåskillnaden kan brytas upp med trappor och lutande planteringar för att skapa en inbjudande entrésituation för de boende.

I entrézonen närmast husen planeras också anläggandet av lokaler för handel eller andra små verksamheter som kan bidra till alléns transformation till en livfullare stadsmiljö. Det östligaste loftgångshuset i fastigheten Kvarnseglet 5 planeras dessutom få en påbyggnad på taket som möjliggör att översta planet byggs om till rymliga etagelägenheter.

För att komplettera renovering och ombyggnad av befintliga hus planeras också en del nybyggnader inom planområdet, med i huvudsak nya lägenhetstyper.

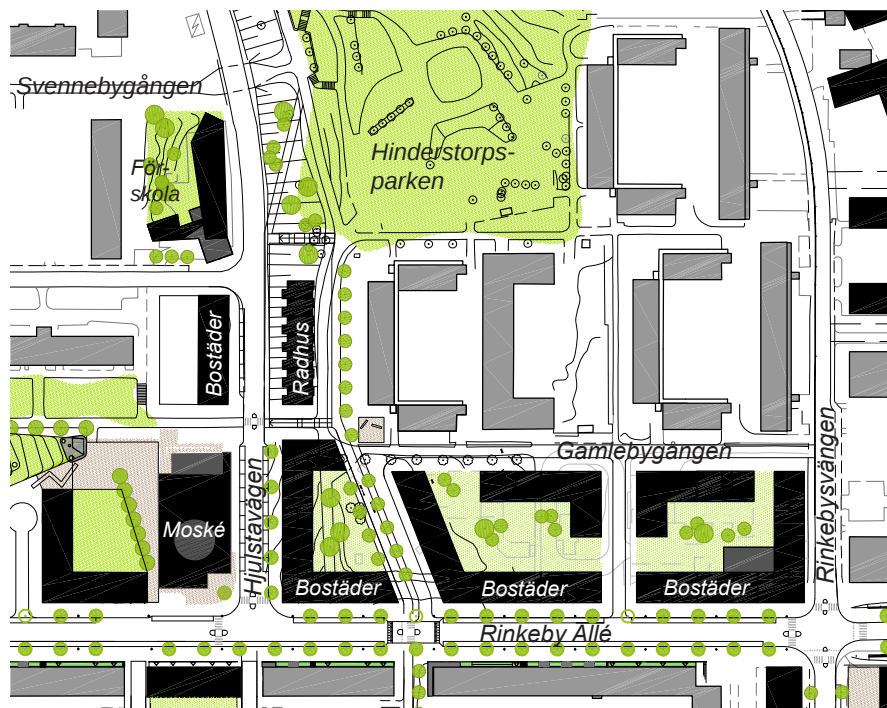
I bebyggelseluckorna vid Osbyringen och Visbyringen diskuteras nya byggnader i fem plan med en indragen del därutöver i två plan. Lokaler planeras i bottenvåningen mot gatan i dessa strategiska lägen invid den planerade

moskén och vid Rinkebyplan. Dessa hus byggs i anslutning till de befintliga parkeringsgaragen och planeras få upphöjda gårdar anlagda på taken till dessa.

Ny bebyggelse planeras också längs Rinkebysvägen, som blir den nya infartsgatan mot Rinkeby Centrum om man färdas med bil. Bebyggelsen planeras på det befintliga parkeringsgaraget och den intilliggande ytparkeringen. Svenska Bostäder avser att riva garagets övre plan och ersätta det med bostäder i fyra till sex våningar och bebygga ytparkeringen med bostäder i upp till sex våningar med lokaler i bottenvåningen.

De nya byggnaderna avses gestaltas som uppbrutna volymer med möjlighet till takterrasser och balkonger i västerläge. Färgsättning och fönsterplaceringar introducerar för området nya gestaltningsprinciper och kan fungera som Rinkebys nya ansikte utåt.

FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN - längs Rinkeby Allé och Hjulstavägen



NYA BOSTADSKVARTER

Den östra halvan av Rinkeby Allés norrsida är ganska lågt utnyttjad idag. Här finns förutsättningar att på längre sikt förtäta med nya halvöppna bostadskvarter med möjlighet till lokaler i gatuplanen mot Rinkeby Allé.

Kvarteren föreslås få gator runtom, till skillnad från vad som tidigare planerats i Rinkeby. Det innebär att gångstråket från centrum här övergår till en trottoar längs en mindre lokalgata som ersätter Gamlebygången, mellan nya och befintliga bostadshus.

Det regionala cykelstråket passerar snett igenom bebyggelsen, intill en av tvärgatorna.

För att bidra till en mer varierad stadsmiljö, och för att underlätta för lokala byggnadsinitiativ, är det önskvärt med en uppdelning av de nya kvarteren i flera mindre fastigheter.

HJULSTAVÄGEN (FD KVARNBYVÄGEN)

Hjulstavägen upplevs idag snarast som en motorled med sin brist på trottoarer. I samband med ombyggnaden av Rinkeby Allé uppgaderas den södra delen av gatan med trottoarer och gatuparkering. Gångtunneln försvinner, när gatunivån sänks på Rinkeby Allé, och ersätts av ett övergångsställe och en trappa ner till Gamlebygången.

Flera byggnader föreslås på sikt flankera vägen: på västra sidan moskén, därefter eventuellt ett nytt bostadshus på det befintliga parkeringsdäck, samt en förskola på en befintlig markparkering.

På den östra sidan föreslås ett bostadshus mittemot moskén, följt av en sammanhållen serie radhus i slänten.

Efter korsningen kan en ny gångväg ner mot Hinderstorpsparken förbättra tillgängligheten till och från parken för både cyklister och gående.



Det regionala cykelstråket följer en av de nya tvärgatorna till Rinkeby Allé

Illustration: GRAD arkitekter

RADHUS LÄNGS HJULSTAVÄGEN

Sluttningen på Hjulstavägens östra sida föreslås få en lägre bostadsbebyggelse i form av radhus i souterräng, med två plan mot Hjulstavägen och tre plan mot det befintliga trevåningshög bostadskvarteret intill.

Radhus i sluttningen

Illustration: GRAD arkitekter



FÖRSKOLA VID VÄSTERBY BACKE

Med fler bostäder följer behov av förskolor i bra lägen. Den befintliga markparkeringen norr om Västerby Backe föreslås reserveras för en ny förskola som på längre sikt kan ersätta den befintliga förskolan vid Gamlebyplan, där nya bostäder föreslås.

Förskolebyggnaden fungerar som en skärm mot Hjulstavägen och sluttningen mot nordväst utgör gården och lämnas fri för lek. Via den befintliga gångtunneln vid Svennebygången är det nära till Hinderstorpsparkens lekplats och gångvägen mot Järvafältet.

FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN - mellan Rinkebysvängen och Ulvsundavägen



NY ENTRÉ TILL RINKEBY

När trafikplats Rissne öppnas får Rinkeby en helt ny huvudentré i sydöst, snett emot SEB:s slingrande huvudkontor, istället för dagens entré som ersätts av bron mot Stora Ursvik.

Läget invid Rissne trafikplats är tänkbart för en fristående byggnad för kommersiell verksamhet t ex sällanköpshandel som tillsammans med en medveten landskapsgestaltning kan utgöra en tydlig entré till Rinkeby.

Konsekvenserna för Rinkeby centrum och de nya handelsstråken Rinkeby Allé och Rinkebystråket bör emellertid studeras först.

INFART LÄNGS RINKEBYSVÄNGEN

Från rondellen upp till Rinkeby Allé finns stora markytor som på sikt kan utvecklas till ett verksamhetsområde. Kontorsbyggnader kan exponeras ut mot Ulvsundavägen som är transportled för farligt gods, och bostäder föreslås i det skyddade läget innanför, mot Rinkebysvängen. För den norra delen förutsätter det att den befintliga bensinstationen flyttar.

På andra sidan Rinkebysvängen planerar Svenska Bostäder nya hus på det befintliga parkeringsgaraget samt på markparkeringen intill.

KVARTERET INTILL BROFÄSTET

Läget intill bron mot Stora Ursvik är på längre sikt lämpligt för en tätare kontorsexploatering, gärna med ett högt hus som blickfång, väl synligt både från E18 och Ulvsundavägen med en stark lokal närvaro i både Rinkeby och Stora Ursvik.

Hörnet Rinkebysvängen och Rinkeby Allé är ett lämpligt läge för en större mataffär eller saluhall.

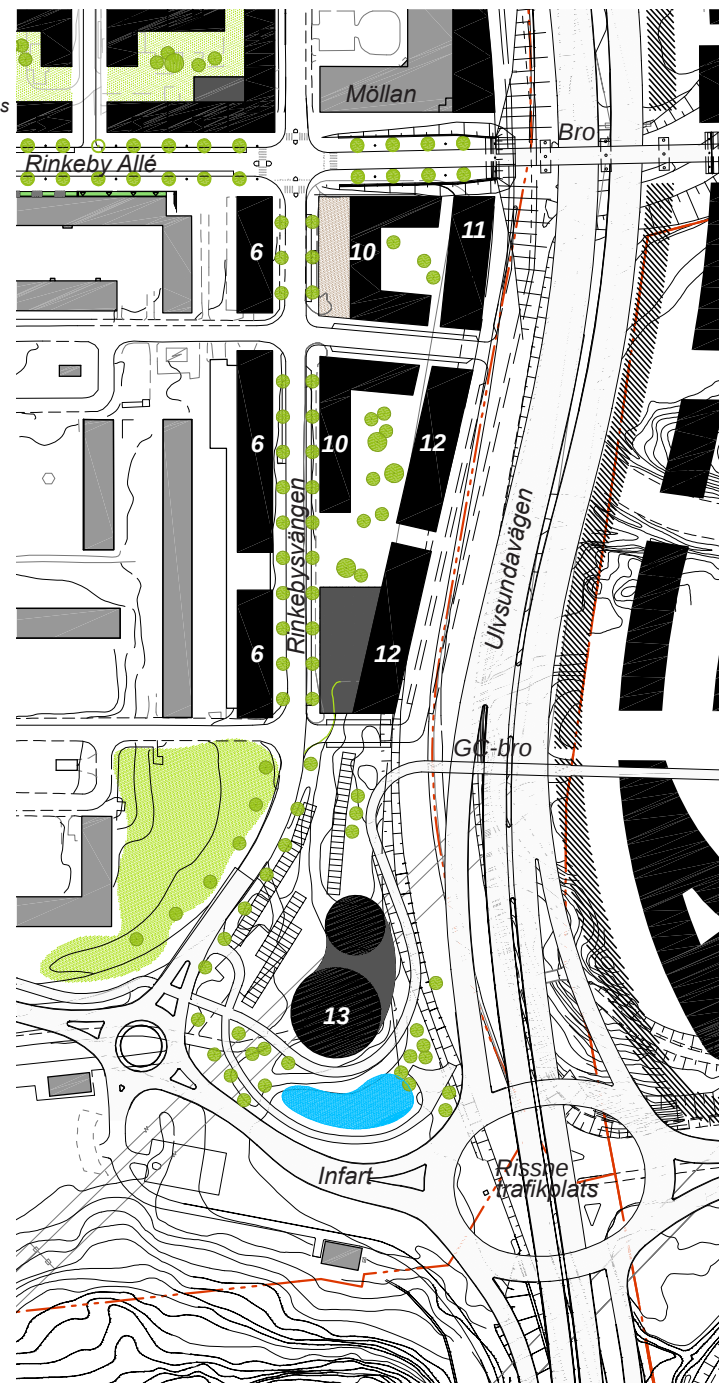
GC-BRO ÖVER ULVSUNDAVÄGEN

Den nya gång- och cykelbron med sin långa ramp ingår i det regionala cykelnätet, men ger dessutom bättre kontakt med den nya stadsdelen Stora Ursvik.



Teckenförklaring

- 6 Bostäder, Sv Bostäder
- 10 Bostäder / verksamheter
- 11 Kontor / verksamheter, höghus
- 12 Kontor / verksamheter
- 13 Kommersiell verksamhet



Gång- och cykelbro av genombrutet corténstål
Illustration: Sweco Architects

KONSEKVENSER

SOCIALA KONSEKVENSER

De sociala konsekvenserna av strukturplanen är kopplade till de möjligheter bebyggelsestrukturen ger i form av en bättre integrerad stadsdel, ett mer varierat utbud med större och mindre lägenheter, fler lokaler i nya och befintliga byggnader för nya arbetsplatser och butiker.

De sociala konsekvenserna hänger även samman med de möjligheter som de offentliga rummen ger; en levande, välutnyttjad och trygg gatumiljö, en trivsamtorgmiljö som utnyttjar topografin i en söderslutning och läget i den mest centrala delen av Rinkeby. Parker och gångstråk som rustas upp och kompletteras med lekutrustning för både stora och små är ytterligare faktorer.

Rinkeby är i behov av fler arbetsplatser. Ett sätt att åstadkomma detta är att stärka stadsdelens attraktivitet och identitet.

FYSISKA / RUMSLIGA KONSEKVENSER

De fysiska konsekvenserna av strukturplanen är nya kopplingar till omgivande stadsdelar, nya kopplingar inom stadsdelen, tätare och mer definierade gaturum längs de berörda gatorna samt ett nytt, mer väldefinierat entrétorg vid Rinkebyplan, intill Rinkeby centrum.

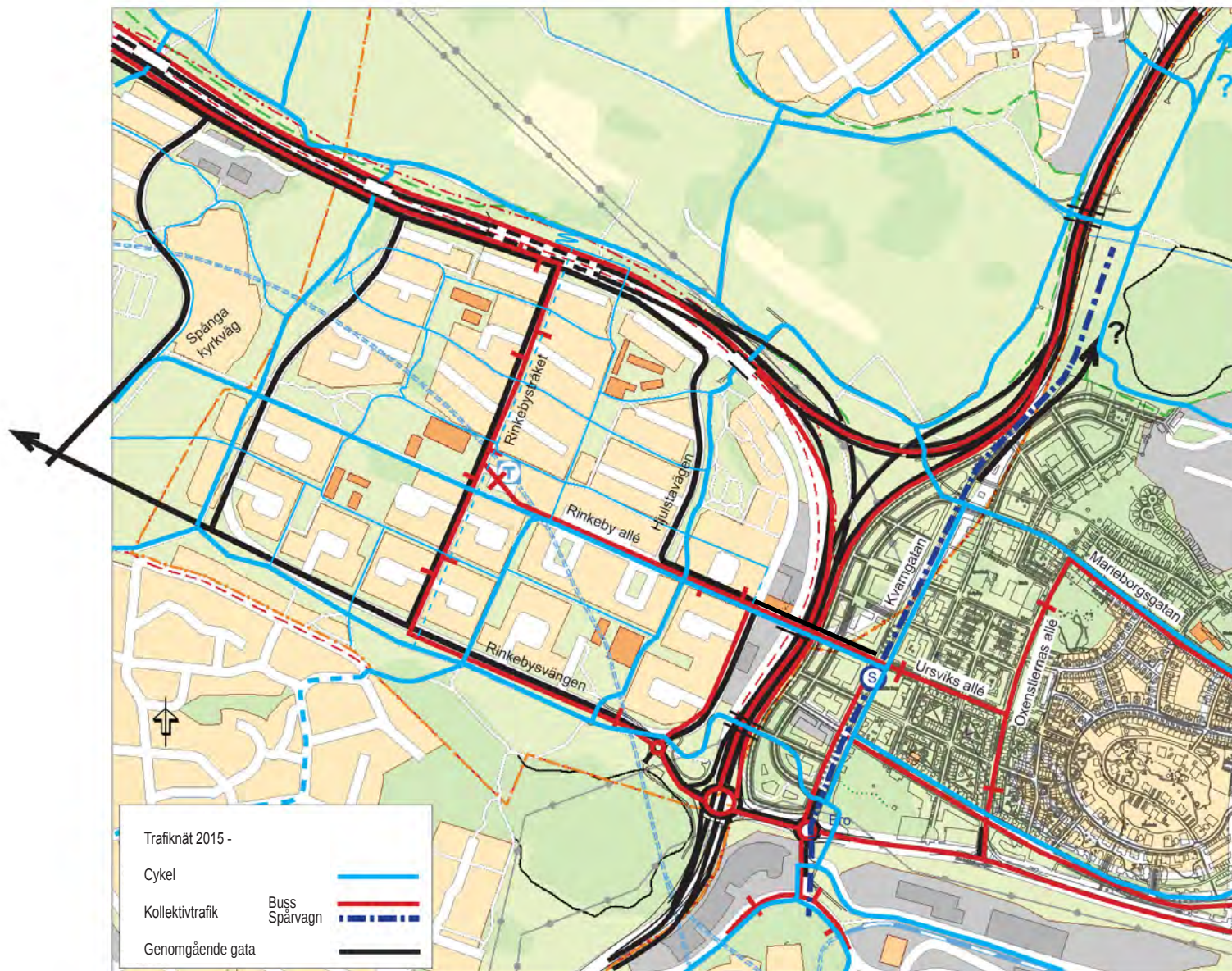
Det framtida utvecklingsområdet längs Ulvsundavägen öppnar för en tätare bebyggelse som kan skärma av bostäderna från trafikbuller.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

De ekonomiska konsekvenserna av strukturplanen är under utredning, se avsnittet Genomförande.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

De ekologiska konsekvenserna av strukturplanen är främst den långsiktiga hållbarhet förslaget strävar efter att uppnå; en såväl social och fysisk som ekonomisk hållbarhet som kräver att den nya bebyggelsestrukturen är mer flexibel och utvecklingsbar. Höga miljökrav ställs vid upprustningen av befintlig bebyggelse, och de nya husen måste uppfylla dagens skärpta miljö- och tillgänglighetskrav.



Förslag till trafiknätskarta för Rinkeby, illustration Grontmij

TRAFIKNÄTET

E18-projektet får stora konsekvenser för Rinkeby när antalet infarter reduceras till en enda, från Rissne trafikplats, förutom Hjulstavägen längs E18 via Tensta.

De planerade nya kopplingarna – bron, överdäckningen samt förlängningen av Rinkebysvängen mot Tensta – har alla en viktig roll i det framtida trafiknätet för olika trafikslag.

GENOMFÖRANDE

INVESTERINGAR I NY INFRASTRUKTUR

Strukturplanen anslår en målsättning för utveckling av området omkring Rinkeby Allé i östra delen av Rinkeby. De infrastrukturprojekt som föreslås är den nya bron till Stora Ursvik, ombyggnad av Rinkeby Allé samt ombyggnad av Rinkebyplan till ett torg.

Omdaning av gator och torg m m är beroende av förändringar inom intilliggande fastigheter. De om- och nybyggnationer som föreslås kan delas upp i delprojekt som kan utföras var och en för sig vid olika tidpunkter eller utföras sammanhängande.

NY BRO TILL STORA URSVIK

Att bygga en förbindelse mellan Rinkeby och Stora Ursvik är en angelägen åtgärd där både Stockholms stad och Sundbyberg stad samverkar med att utforma en bro över trafikleden, nya Ulvsundavägen, mellan stadsdelarna.

Förberedelser för bron kan påbörjas under tiden som E18 byggs om och bron kan färdigställas tidigast ca 2015.

OMBYGGNAD AV RINKEBY ALLÉ

Att bygga om Rinkeby Allé medför en förändring av gatu- och gångsystemet inom området. Ombyggnaden av gatan Rinkeby Allé, från Rinkebyplan till Rinkebysvängen, måste ske i en sammanhängande etapp.

Omvandlingen från separerade trafiksystem till en stadsgata ger nya gatunivåer vilket medför att även anslutande Hjulstavägen och några gång- och cykelvägar delvis måste byggas om.

Genomförandet måste samordnas med intilliggande fastighetsägare och bolag. De befintliga bostadshusen, som ägs av Svenska Bostäder, kan förses med nya entréer mot gatan.

Den moské som planeras i korsningen Rinkeby Allé och Hjulstavägen är beroende av planeringen för Rinkeby Allé. Omvandlingen ger även nya exploateringsmöjligheter intill gatan.



OMVANDLING AV RINKEBYPLAN

Intill Rinkebyplan har Micasa AB en större äldre vårdsanläggning. Om Micasa kommer att riva delar av sitt bestånd och bygga nytt öppnar detta för nya idéer för området.

Ombyggnad av Rinkebyplan till torg är helt beroende av AB Micasas planer för äldre-vården i Rinkeby.

BUSSGATA UTMED RINKEBY ALLÉ

Förutsättningarna för att anordna en bussgata över en ny bro mellan Stora Ursvik och Rinkeby är goda.

En ny busslinje via Rinkeby Allé, förbi Rinkeby centrum till Rinkebystråket har studerats. Utrymme för busstrafik söder om Rinkeby centrum finns mellan de befintliga husen. Vilka konsekvenser detta för med sig måste dock utredas vidare, bl a trafiksäkerhet och buller.

NY BEBYGGELSE

Ny bostadsbebyggelse och lokaler för verksamhet planeras i strukturplanens område. Det handlar totalt om ca 500-600 lägenheter, 4000-5000 kvadratmeter lokaler i bottenplan och 20000-25000 kvadratmeter kontors/verksamhetsytor.

EKONOMI

Kostnadsanalyser för ombyggnad av gator och torg samt anläggning av ny bro kommer att redovisas senare.

REFERENSER

Promenadstaden, översiktsplan för Stockholm
antagen av kommunfullmäktige 20100315

Vision Järva 2030
godkänd av kommunfullmäktige 20090420

Stadsdelsprogram för Rinkeby
Svenska Bostäder 20101112

Planbeskrivning för moské
Stockholms Stadsbyggnadskontor 2011

Planbeskrivning för Rinkebystråket
Stockholms Stadsbyggnadskontor 2010

Rinkeby - Stora Ursvik, illustrationsplan 20090908
Sthlms stad, Sundbyberg, Stora Ursviks KB, ÅWL

Parallella uppdrag Rinkeby Allé
GRAD arkitekter april 2010

Rinkeby
BOOM-gruppen, KTH Arkitektur
för AB Stockholmshem 1998

Programhandling för Rinkeby Allé m m. Grontmij 2011

Innehållsförteckning

1. Beskrivning
2. Trafiknät
3. Barnkonsekvensanalys
4. Parkeringsundersökningar i centrum våren 2011
5. Sammanställning av geotekniska undersökningar.
PM rörande markarbeten.
6. Gestaltningssprogram:
 - Rinkeby Allé
 - Rinkebyplan
 - Rinkeby centrums angöringstorg
 - Bro Rinkeby – Stora Ursvik.
7. Område A – bro Rinkeby-Ursvik - Förslagshandling
Tekniskt PM Bro
8. Område A – bro Rinkeby-Ursvik - Förslagshandling
Tekniskt PM geoteknik jämte inventeringar och sammanställning
av genomförda undersökningar.
9. Område A – bro Rinkeby-Ursvik - Förslagshandling
Ritningar; plan, elevation 1:200. Sektion 1:100. Detaljer i större skalor.
10. Område A – bro Rinkeby-Ursvik - Förslagshandling
Gatusituationsplan 1:400, gatuprofil 1:1000/1:100, gaturumssektioner 1:200.
11. Område A – bro Rinkeby-Ursvik.
Preliminära ledningssamordningsritningar 1:200.
12. Område B – Rinkeby Allé + Kvarnbyvägen (Hjulstavägen)
Gatusituationsplaner med huvudhöjder 1:400
Gaturumssektioner 1:200
13. Område B – Rinkeby Allé + Kvarnbyvägen (Hjulstavägen)
Gatuprofil 1:1000/1:100
14. Område B – Rinkeby Allé + Kvarnbyvägen.
Preliminära ledningssamordningsritningar 1:400.
15. Område C – Rinkebyplan.
Preliminära ledningssamordningsritningar 1:200
16. Område D – Bussgata, västra P-platsen jämte Rinkeby centrums angöringstorg,
utredningshandling.
Situationsplan med huvudhöjder 1:400
17. Område D – Bussgata
Gatuprofil 1:1000/1:100
18. Område D – Bussgata
Trafikbulerutredning (ÅF)
19. Område D. Bussgata + Rinkeby centrums angöringstorg.
Preliminära ledningssamordningsritningar 1:400
20. Kostnadsbedömningar (Byggnalys AB)
Delområde A; Bro Rinkeby - Stora Ursvik
Delområde B; Rinkeby Allé + Kvarnbyvägen
Delområde C; Rinkebyplan – östra torget