

**Utlåtande 2013:142 RIII (Dnr 302-1286/2013)**

## **Strukturplan för Rinkeby Allé, Kvarnberget 2 m.fl. i stadsdelen Rinkeby**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Strukturplan för Rinkeby Allé, Kvarnberget 2 m.fl. i stadsdelen Rinkeby godkänns.

**Föredragande borgarrådet Regina Kevius** anför följande.

### *Ärendet*

Strukturplanen för Rinkeby Allé är ett led i förnyelsen av stadsdelarna på Järva. Vägledande för arbetet har varit Vision Järva 2030 som kommunfullmäktige godkände år 2009.

Syftet med förslaget till strukturplan är att lägga fast en övergripande struktur kring Rinkeby Allé med dess närmaste omgivningar. Rinkeby kommer att länkas till Stora Ursvik i Sundbyberg via en ny bro, varför det är viktigt att Rinkeby Allé utformas som en attraktiv ny axel mellan stadsdelarna.

Rinkeby Allé omvandlas därför till en stadslig gata med nya bostäder, entréer mot gatan, gångbanor och ett visst inslag av butiker. Gatans höjd regleras liksom delar av det anslutande Hjulstråket. Regleringen görs för att gångbanor och gata ska kunna möta husens bottenvåningar och nya entréer på ett naturligt sätt.

## *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden. Redogörelse för samtliga instansers yttranden, såväl inom som utom Stockholms stad, finns i bilaga 3, samrådsredogörelse.

## *Mina synpunkter*

År 1965 togs en generalplan för Rinkeby fram. Stadsdelen började byggas 1968 och den första november 1969 kunde de första invånarna flytta in. Alla hus var klara år 1971 och i november samma år invigdes Rinkeby centrum. Fyra år senare, den första september 1975, öppnade tunnelbanan.

Förhållandevis små förändringar har gjorts i stadsdelen sedan dess men idag pågår flera projekt, som en överdäckning av E18 med ca 350 lägenheter, en ny bro till Stora Ursvik i Sundbyberg och den nyligen påbörjade omdaning av Rinkebystråket till ett affärsstråk. En omfattande upprustning pågår bland annat i Svenska Bostäders bostadsbestånd som gränsar till Rinkeby Allé.

En strukturplans syfte är att dra upp linjerna för framtiden. Genomförandetiden för en förnyelse av Rinkeby Allé kan väntas variera inom planområdets olika delar. Justeringar kommer därför att behöva göras av delar av planen.

Det är viktigt att stor hänsyn tas till gestaltungsfrågor och att Rinkeby Allé framöver kommer att kännetecknas av arkitektur av hög kvalitet. Stadens översiktsplan Promenadstaden ska vara utgångspunkt i detta arbete.

Jag är övertygad om att strukturplanen för Rinkeby Allé har stora möjligheter att tillsammans med andra aktuella projekt ge stadsdelen goda förutsättningar till förnyelse.

## *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Strukturplan, karta
3. Samrådsredogörelse

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Karin Wanngård (S) enligt följande.

De övergripande ambitionerna med förslaget för Kvarnberget i Rinkeby är goda. Att skapa bättre förutsättningar för en levande stadsgata med butiker, alléträd,

uteserveringar, småföretagarlokaler och fler bostäder gagnar de boende i stadsdelen. Det finns mycket att vinna på att förtäta denna del av Rinkeby.

Rinkeby centrum får en intressant stadsmässig utformning via Rinkeby allé över till Ursvik, spårvagnshållplatsen och arbetsplatsområdet i Rissne. Dock är det viktigt att stadsbyggnadskontoret uppmärksammar de fysiska kvaliteter som av många boende uppskattas i stadsdelen, dit hör trafiksepareringen. Det är inte konstruktivt och det är inte fruktbart att överallt i staden utgå från den just nu rådande stadsbyggnadsdoktrinen. Det är bättre att utgå från platsens unika kvaliteter och grundförutsättningar och att lyssna på de boende än att kopiera innerstadens fysiska grammatik överallt i ytterstaden.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

De övergripande ambitionerna med förslaget för Kvarnberget i Rinkeby är goda. Att skapa bättre förutsättningar för en levande stadsgata med butiker, alléträd, uteserveringar, småföretagarlokaler, fler bostäder med mera gagnar de boende i stadsdelen. Det finns mycket att vinna på att förtäta denna del av Rinkeby.

Rinkeby centrum får en intressant stadsmässig utformning via Rinkeby Allé över till Ursvik, spårvagnshållplatsen och arbetsplatsområdet i Rissne. Dock är det viktigt att stadsbyggnadskontoret uppmärksammar de fysiska kvaliteter som av många boende uppskattas i stadsdelen, dit hör trafiksepareringen. Det är inte konstruktivt och det är inte fruktbart att överallt i staden utgå från den just nu rådande stadsbyggnadsdoktrinen som är innerstad. Det är bättre att utgå från platsens unika kvaliteter och grundförutsättningar och att lyssna på de boende än att kopiera innerstadens fysiska grammatik överallt i ytterstaden.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Strukturplan för Rinkeby Allé, Kvarnberget 2 m.fl. i stadsdelen Rinkeby godkänns.

Stockholm den 16 oktober 2013

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Regina Kevius

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Delvis godkänna förslaget
2. Samt att därutöver anföra

Vänsterpartiet vill att trafiksepareringen vid Rinkeby allé bibehålls. Trafiksepareringen är en av miljonprogrammets främsta kvaliteter. Att tro att man höjer statusen på ett område bara för att det blir mer likt innerstaden visar på ett stort förakt för miljonprogrammets kvaliteter men också på en stor okunnighet om vad människor upplever som positivt i sin närmiljö.

Att det blir en stor försämring för Rinkebys barn när trafiksepareringen tas bort döljs genom att säga att en viss försämring kan inträffa för de barn som inte har trafikvana. Alla som arbetar med barn, stads- och trafikplanering eller som överhuvudtaget har en aning om hur barn fungerar vet att små barn inte själva kan överblicka en trafiksituation med både bil-, cykel- och gångtrafik. Det unika med Rinkeby är att barn är trygga och fria och kan röra sig fritt i området utan att föräldrarna behöver oroas för biltrafik. Det är en kvalitet som man ska värna om och inte försämma.

Det måste vara tydligt var cykelbanor och gångvägar är. Man ska inte blanda gående, cyklar och bilar huller om buller.

**Särskilt uttalande** gjordes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Strukturplanen för Rinkeby Allé är ett led i förnyelsen av stadsdelarna på Järva. Vägledande för arbetet har varit Vision Järva 2030 som kommunfullmäktige godkände år 2009.

Syftet med förslaget till strukturplan är att lägga fast en övergripande struktur kring Rinkeby Allé med dess närmaste omgivningar. Rinkeby kommer att länkas till Stora Ursvik i Sundbyberg via en ny bro, varför det är viktigt att Rinkeby Allé utformas som en attraktiv ny axel mellan stadsdelarna.

Rinkeby Allé omvandlas därför till en stadslig gata med nya bostäder, entréer mot gatan, gångbanor och ett visst inslag av butiker. Gatans höjd regleras liksom delar av det anslutande Hjulstråket. Regleringen görs för att gångbanor och gata ska kunna möta husens bottenvåningar och nya entréer på ett naturligt sätt.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2013 att godkänna förslag till strukturplan för Rinkeby Allé enligt kontorets utlåtande och överlämna ärendet till kommunfullmäktige för godkännande.

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) och Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2013 har i huvudsak följande lydelse.

### **PROGRAMMETS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Syftet med strukturplanen för Rinkeby Allé är att redovisa en struktur för en strategisk del av Rinkeby. I planen ingår gator, parker, torg och byggnader. Med en godkänd strukturplan kan sedan detaljplaner utarbetas för enskilda delar i takt med att projekt aktualiseras. I strukturplanen tas inte ställning till byggnaders exakta höjd och placering. Det löses i senare skede efter att byggherrar beställt enskilda detaljplaner. Genomförandetiden för en förnyelse av Rinkeby Allé med omnejd uppskattas till ca 20 år.

I Rinkeby är, som i många andra stadsdelar i ytterstaden, aktiviteterna koncentrerade till centrum. Nu planeras en vitalisering av Rinkebys två huvudgator. Familjebostäders planer att utveckla Rinkebystråket till ett affärsstråk står nu inför ett

genomförandeskede med början hösten 2013. I öster byggs Stora Ursvik i Sundbyberg ut med i senare skede en ny tvärsparhållplats (på linjen mellan Alvik-Kista). En ny bro kommer att byggas (detaljplanen klar) över Ulvsundavägen mellan Rinkeby och Stora Ursvik. För att ett sådant stråk ska upplevas som attraktivt föreslås i strukturplanen nya respektive ombyggda bostäder med butiker i bottenvåningen där det är möjligt och lämpligt. Gatan förses med gångbanor och angöringsmöjligheter samt alléträd. För att detta ska vara möjligt och nya entréer ska möta gångbanorna/gatan i en naturlig nivå behöver Rinkeby Allé sänkas på vissa delar. Två gångtunnlar ersätts med övergångsställen med trafikdämpande åtgärder. Omvandlingen av de två stråken med centrumet som nav är svar på önskemål om bättre service som många Rinkebybor framförde under dialogveckorna 2009/2010 i regi av Järvalyftet.

Svenska Bostäder avser på allégatans södra sida i närheten av befintliga parkeringsdäck/utparkering uppföra bostadshus. Bolaget avser även ge befintliga loftgångshus nya entréer mot gatan och lägga till en takvåning. Svenska Bostäder har erhållit markanvisning för bl.a. nya bostadshus vid Visby- och Osbyplan på södra sidan om Rinkeby Allé. Den nya E18:s förskjutna läge innebär möjligheter att bygga affärslokaler och bostäder i östra Rinkeby. Kontoret är dock medveten om de marknadsmässiga förutsättningarna hittills inte varit till Rinkebys fördel men att en ny snabbspårvägshållplats i Stora Ursvik och den nya bron mellan Stora Ursvik och Rinkeby kan komma att förändra intresset på sikt. På gatans norra sida har en detaljplan för en ny moské vunnit laga kraft.

Inriktningen på äldre bostäder som var en av utgångspunkterna för strukturplanen. Dessa är inte längre aktuella genom att Familjebostäder övertagit Micasas bestånd. Det principiella bebyggelseupplägget enligt strukturplanen kan emellertid bestå men den nya ägaren kan vilja ha ett helt annat upplägg. Strukturplanen visar emellertid den ursprungliga bebyggelseprincipen. Vid Rinkeby centrum föreslås att norra stadsparken dras ned till torget. I Stockholms mest tätbefolkad ytterstadsstadsdel är det väsentligt att både parker och torg förnyas.

Strukturplanen redovisar en ny stadsfront med bostäder och verksamheter i öster på grund av förnyelsen av Ulvsundavägen/E18. Infarten till Rinkeby i öster flyttas söderut till en stor trafikplats i närheten av Bankhus 90. Det kan komma att ändra på bensinstationens förutsättningar. I strukturplanen har också på grund av de nya förutsättningarna bensinstationen utgått. Bensinstationen önskar emellertid att strukturplanens förändringar med nya kontorsbyggnader mm på platsen utgår. Kontoret menar dock att strukturplanen illustrerar en eventuella framtida möjlig förändring och bör kvarstå. Inget hindrar dock att bensinstationen kvarligg till vidare.

Merparten av bebyggelsen inom planområdet är gulklassad enligt Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering. Det är den lägsta värderingsgraden som anger hus av ”positiv betydelse för stadsbilden”. Rinkeby centrum (berörs indirekt av strukturplanen), bensinstationen i öster och fastigheten Kvarntullen i nordöst (berörs i begränsad utsträckning av strukturplanen) är grönklassade dvs. ”byggnad av större värde ur historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt”.

Visionen för strukturplanen är sammantaget att Rinkeby Allé ska kunna utvecklas till ett upplevelserikt centralt stråk som bidrar till att vitalisera centrala Rinkeby. Den nya bebyggelsen kan totalt komma att innehålla ca 500 lägenheter, vissa lokaler i bottenplan och 20 000-25 000 kvm kommersiella ytor främst i öster. I strukturplanen visas en långsiktig utveckling med en genomförandehorisont på upp till ca 20 år. Förslaget till strukturplan är utarbetat av stadens tekniska förvaltningar i samråd med stadsledningskontoret och AB Svenska Bostäder.

### **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE**

Kommunfullmäktige antog våren 2009 ”Vision Järva 2030” som ett inriktningsdokument för en förnyelse i Tensta, Rinkeby, Husby, Akalla och Kista. Fullmäktige uppdrog åt berörda förvaltningar och bolag att fördjupa visionens analyser och utarbeta förslag till åtgärder. Vision Järva 2030 presenterar nio så kallade stadsutvecklingsteman;

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

Förslaget till strukturplan behandlar i första hand den offentliga miljön, bebyggelse och gatustrukturfrågor kring Rinkeby Allé, Rinkebyplan samt delar av Rinkebysvängen i Rinkebys östra del. Strukturplanen avses att efter ett godkännande av kommunfullmäktige kunna ligga till grund för kommande detaljplaner. Det nu redovisade förslaget till strukturplan har utarbetats av stadens tekniska förvaltningar i samråd med stadsledningskontoret och AB Svenska Bostäder.

Under 2009 och 2010 genomfördes en rad dialogmöten med boende inom ramen för Järvalyftet. Rinkebybornas synpunkter handlade förutom brister i lägenheterna och dåligt skötta offentliga ytor, främst om behov av bättre service samt trygghetsfrågor.



*Rinkebybornas synpunkter om sin stadsdel 2009*

*Grön prick = positivt, röd prick = negativt, gul prick = här bor jag 2009. Många röda prickar finns vid Rinkeby centrum och vid infarten från Ulvsundavägen. Mellan dessa punkter är Rinkeby Allé dragen.*

### **RINKEBYS TILLKOMST OCH UTFORMNING**

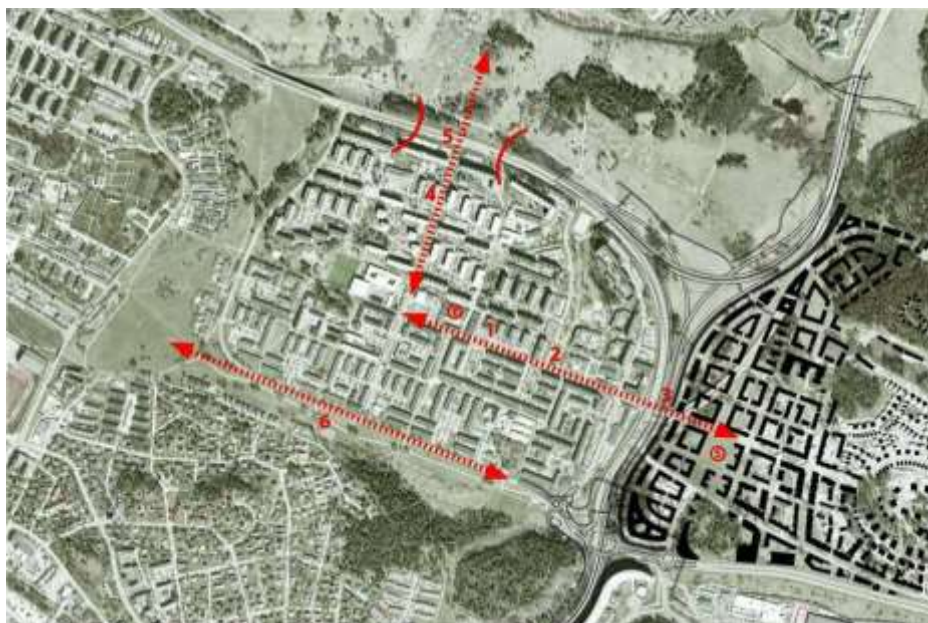
Rinkeby byggdes 1968-71. Generalplanen för Tensta – Rinkeby eftersträvade en rationell bostadsproduktion med hus i en stadslik planstruktur parat med en trafikseparerad gatustruktur. Bebyggelsen grupperades med högre skivhus mot norr och lägre hus i söderslutningen mot dalen. I stadsdelens mitt förlades centrumet med tunnelbana. Rinkeby är en av ytterstadens befolkningsrikaste stadsdelar med ca 16 000 boende 2011 från en rad nationaliteter. Rinkebyborna bor i ca 5 100 hyresrätter och ca 20 bostadsrätter. Gångstråk korsar Rinkebys två huvudgator 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* vann 2012 laga kraft. Stråket står inför en betydande förändring när den tidigare relativt ödsliga, nedsänkta gatan omvandlas till en promenadvänlig stadsgata kantad av lokaler. En detaljplan för överdäckningen av *E18*



med ca 350 bostäder framläggs för godkännande av stadsbyggnadsnämnden i maj 2013. 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 detaljplan för en *ny bro* mellan Rinkeby och Stora Ursvik i Sundbyberg har antagits i stadsbyggnadsnämnden våren 2013. Bron utgör en förlängning av Rinkeby Allé. En detaljplan har vunnit laga kraft angående en *ny moské* i hörnan Rinkeby Allé och Hjulstavägen. En *ny koppling mellan Tensta och Rinkeby* finns med som ett element i Järvavisionen med syfte att förstärka kopplingen mellan stadsdelarna. Programarbete med en sådan länk avses påbörjas under 2013. Ett planarbete påbörjas våren 2013 angående *Rinkeby kulturcentrum med moské* mot E18 vid Rinkebysvängen.



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

### **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Länsstyrelsen antar under vissa förutsättningar att de inte kommer ha skäl att upphäva efterföljande detaljplaner, att Stockholms dagvattenstrategi bör tillämpas och att kommande detaljplaner redovisar hur kommande hus klimatanpassas. I detta läge kan inte Länsstyrelsen ta ställning till risker för bebyggelsen med anledning av farliga godstransporter på Ulvsundavägen men anser att ett skyddsavstånd om 75 meter ska hållas till bostäder. Lägsta skyddsavstånd till byggnad bör inte understiga 40 meter.

Länsstyrelsen har ur kulturmiljösynpunkt inget emot förslag till ny bebyggelse eller koppling till grannstadsdel. De kulturhistoriska aspekterna bör emellertid i det fortsatta arbetet analyseras. Länsstyrelsen delar utifrån redovisat material uppfattningen att programförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommande detaljplaner bör behovsbedömas utifrån sina platsspecifika förutsättningar vilket kan innebära ytterligare studier av risk, buller, luftkvalitet mm

*Sundbybergs stad* anser att det är av stor vikt att Rinkeby Allé och Ursviks Allé får status som huvudstråk för att gynna resandet med kollektivtrafik.

*Svenska Bostäder* menar att förslaget behöver utvecklas vad gäller arkitektoniska, tekniska samt funktionella aspekter. Bolaget ser positivt på rivning av två av deras parkeringsdäck längs allégatan men bedömer att underlag saknas för kommersiella lokaler längs Rinkeby Allé. Bolaget lämnar synpunkter på bl a koppling till de planerade entréerna i bostadshuset. Parkeringssituationen behöver ses över. Bolaget avstyrker förslaget bostadshus på Lillkvarnen 1 samt förskolan på Storkvarnen 6 då befintliga parkeringar behövs på dessa fastigheter. Det är av vikt att Rinkeby centrum rustas med en mer välkomnande gestaltning. Den planerade förnyelsen av Rinkeby kräver att fler stråk ses över för att skapa ett tryggt, funktionellt och attraktivt väg-, gång- och cykelnät. Det är positivt med externhandel vid infarten till stadsdelen. Beslut om strukturplanen bör ske inom en snar framtid.

*Familjebostäder* ser mycket positivt på att Rinkeby utvecklas och har inga invändningar mot strukturplanens inriktning att ge allén en tydligare roll. Bolaget betona vikten av ett helhetsperspektiv på handel, trafik, parkering och flöden av människor. Hänsyn måste tas till pågående investeringar i Rinkeby centrum och på Rinkebystråket. Självklart ska Rinkeby Allé erbjuda viss handel men handeln bör koncentreras till centrum via Rinkebystråket eller längs stadsparken. Rinkebyplan kan byggas som en mer öppen plats med personalintensiv verksamhet som ökar tryggheten. Trafiksituationen och behovet av parkeringsplatser bör ses över. Bron till Stora Ursvik välkomnas. Familjebostäder betonar vikten av gestaltningen av bebyggelse vid den nya infarten till stadsdelen. Ytan skulle även kunna inrymma bad, idrott, rekreation något som efterfrågas i stadsdelen. Bolaget vill att planeringen görs med utgångspunkt från pågående barnkonsekvensanalys.

*OK/Q8* välkomnar en förtätning av Rinkeby och ser att bensinstationen kommer att fylla en viktig funktion i framtiden. De önskar att fastigheten inte ingår i programområdet.

*Qibbla Halal kött AB* välkomnar utvecklingen av Rinkeby enligt strukturplanen. Saluhallen kan utvecklas i det läge den har idag och är samtidigt beredd att medverka till utvecklingen av hela Kvarnstenen 1 med nya bostäder. J & D saluhalls strategiska läge mellan Rinkeby Torg och torget i Stora Ursvik, bidrar till att intresset för Rinkeby Allé ökar.

*Yimby* önskar större perspektiv och successiv utveckling av Rinkeby till en kvartersstruktur. Motorleden mellan Rinkeby och Stora Ursvik bör överdäckas.

*54 Rinkebybor* har lämnat in enskilda skriftliga synpunkter på strukturplanen. (ytterligare några skriftliga synpunkter är inlämnade men har inte kunna tydas). Det

absoluta flertalet av dem är anonyma. En betydande andel är positiva till strukturplanen. Som exempel kan nämnas en som menade att ”planen är jättebra och (gör) Rinkeby till en finare plats”. Att planen motas med intresse och allmänt positivt är också det allmänna intrycket efter tre dagars ”öppet hus” på Rinkeby torg. Rinkebyborna kunde då bl.a. studera en modell och ställa frågor till närvarande tjänstemän och stundom till förtroendevalda.

Flertalet inlämnade synpunkter från Rinkebyborna ger uttryck för att Rinkeby Allé i synnerhet och Rinkeby i allmänhet, skulle kunna utvecklas. Omkring var tionde av de drygt femtio inlämnade synpunkterna från boende i Rinkeby önskade större butiker, gärna kedjor som KappAhl och HM. Lika stor andel önskade sig en moské. Förbindelsen till Stora Ursvik via den planerade nya bron uttalade sig 56 positivt om. Tre framförde att en simhall/turkisk bad vore bra. Andra synpunkter som framfördes var behovet av hastighetsbegränsning på Rinkeby Allé, fler parkeringsplatser, behov av grönytor, ta tillbaka arbetsförmedling, försäkringskassa och liknande (”Bostäder och fler affärer är bra men det viktigaste är en fungerande samhällsservice”), öka tillgängligheten till Järnvälfältet, inget byggande framför servicehuset, bra med bro till Stora Ursvik (flera tycker så), både bra och dåligt om bensinstationen vid Rinkebysvängen tas bort, nytt utbildningscentrum, viktigt med trygghetsfrågorna, fler bostadsrätter, större centrum. Uttryckligen angav mer än var femte att förslaget var bra (”hoppas för succé för projektet”) medan endast enstaka var mot strukturplanen.

*Exploateringskontoret* och *Trafikkontoret* ställer sig bakom strukturplanen. Trafikkontoret kommenterar cykelförbindelser och att övergångsställena på Rinkeby Allé bör förses med mittrefuger och hastighetsdämpande åtgärder. Borttagande av trafiksepareringen bör redovisas ur ett barnkonsekvensperspektiv. En centralt belägen stadspark bör utvecklas.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* tillstyrker förslaget till strukturförvaltningen med miljöförvaltningens framförda synpunkter. Förvaltningen framför att cykelbanorna bör vara 3.25 m med dubbelriktad trafik. Barnperspektivet bör lyftas fram.

*Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd* beslutar i enlighet med stadsdelsförvaltningens utlåtande som inte har något att erinra mot strukturplanens huvudstruktur. Tillkommande bebyggelse understryker behovet att utveckla den norra stadsparken. Positiv till att undersöka bussförbindelse söder om Rinkeby torg. Inte negativ till bebyggelse på parkeringsytorna vid Folkets Hus.

*Stadsmuseet* menar att förslaget bör bearbetas vad gäller konsekvenserna för Rinkeby centrum. Bensinstationen bör vara kvar pga. sitt kulturhistoriska värde. Konsekvenserna att ta bort två gångtunnlar bör belysas.

*Handikapprådet* anser att föreslagen trappa öster om centrum ska förses med hiss om höjdskillnaden överstiger en våning om det ej är lämpligt med ramp. Sopfrågor kommenteras och rådet är negativ till etagelägenheter.

*SL* resonerar om stombussar och påpekar att tunnelbanan går under delar av det planerade byggandet.

*Trafikverket* efterlyser en redovisning av hur samordningen av den nya kommungränsen och vilket skede det ska ske. Programmet bör redovisa hur

riksintresset E18 tas tillvara i den fortsatta planeringen. Programmets gränser bör anpassas till gällande arbetsplaner. Bron är föremål för egen process och bör därmed utgå och en bullerskyddande vall bör övervägas till kontorsskärmgenomförs. Gång- och cykelvägnätet bör studeras om för att öka säkerheten.

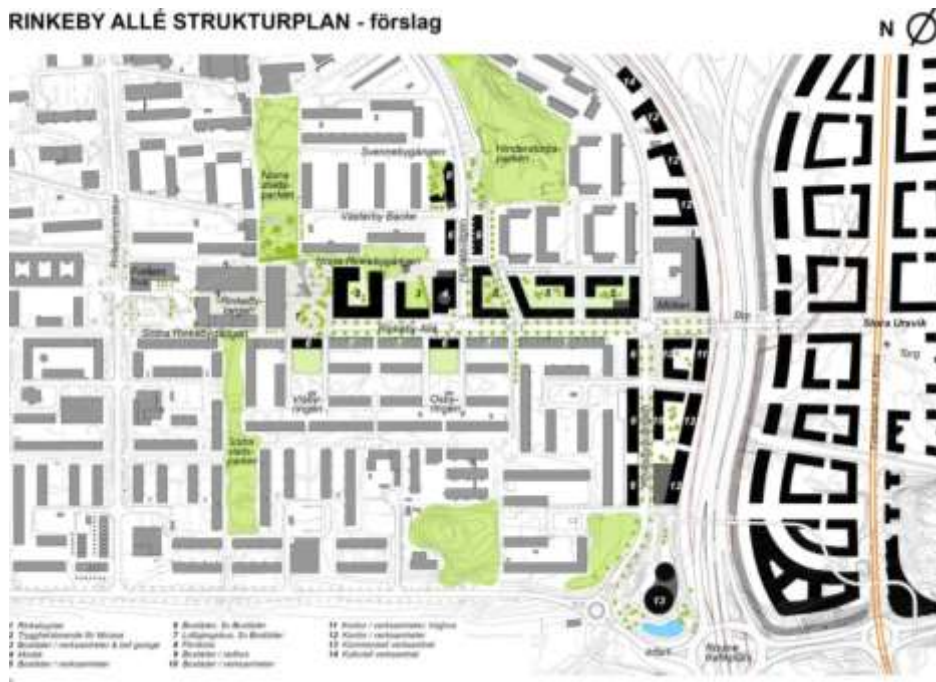
*Skönhetsrådet* menar att strukturplanen inte får förutsätta en rivning av servicehuset innan ett hållbart återbruk utretts. Rådet ställer sig sammantaget positivt till programförslaget.

*Brandförsvaret* menar att riskfrågorna borde behandlas i strukturplanen istället för i detaljplanerna.

De ledningsdragande bolagen gör vissa påpekanden

## STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

RINKEBY ALLÉ STRUKTURPLAN - förslag



Ovanstående strukturplan är remissversionen. Som framgått kan den justeras bl.a. öster om Rinkeby torg eftersom Micasas fastigheter övergått till annan huvudman. Bebyggelse på Svenska Bostäders parkeringsytor väster om Hjulstavägen har utgått.

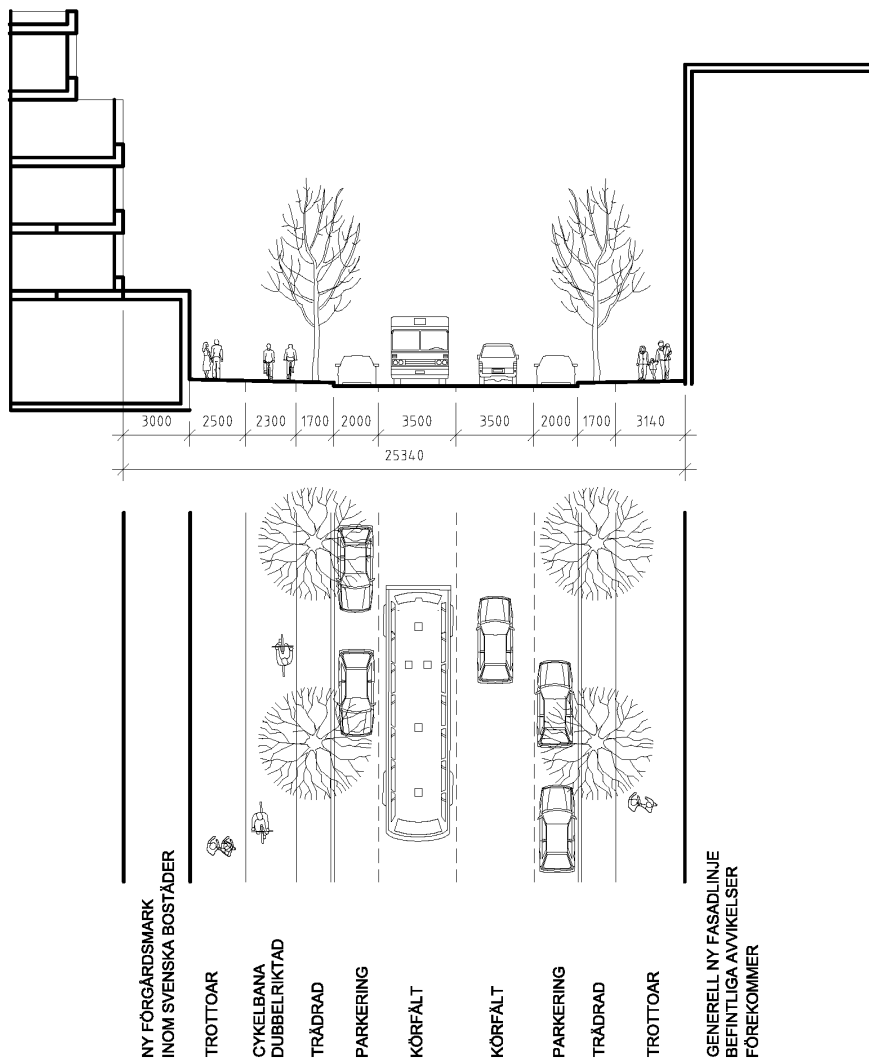
### Strukturplanens förslag till tillämpning av Vision Järva 2030

#### – Länka samman stadsdelarna

För första gången i Rinkebys historia avses Rinkeby få en direkt gatukoppling till en annan stadsdel när Rinkeby Allé förlängs via en ny bro över Ulvsundavägen/ E18 till Stora Ursvik i Sundbyberg. Beslut om den nya bron är tagen i båda kommunerna och

detaljplanebetet antagen våren 2013. Stora Ursvik byggs ut med 5000 - 6000 bostäder samt arbetsplatser. En ny gren av tvärspårvägen kommer att dras från Alvik till Kista/Helenelund med en hållplats/torg i västra delen av Stora Ursvik i Rinkeby Allés förlängning. Därmed skapas grundförutsättningar för ett nytt huvudstråk med två målpunkter – Rinkeby centrum med tunnelbanan och torget i Stora Ursvik med tvärbanan. Det är på denna utgångspunkt som visionen att förnya Rinkeby Allé vilar.

Stadsplanerarnas ambitioner för Rinkeby och Tensta var på 1960-talet att skapa en större stadsmässighet. Den hierarkiska gatustrukturen och trafiksepareringen har resulterat att det emellertid endast finns en genomgående gata i stadsdelen – Rinkebystråket – och därutöver ett potentiellt huvudstråk i öster – Rinkeby Allé. Längs Rinkeby Allé föreslås både att bebyggelsen i möjligaste mån får butiker och lokaler i lämpliga lägen. Gatans förses med gångbanor, alléträd, angoringsmöjligheter och entréer. En förutsättning för omdaning och en god tillgänglighet är att Rinkeby Allé delvis sänks. Därmed ersätts två gångtunnlar med övergångsställen. Samtidigt föreslås hastigheten till 30 km/h. En av tunnarna är belägen under Hjulstavägen i Norra Rinkebygångens förlängning och den andra under Rinkeby Allé strax öster om korsningen med Hjulstavägen.



## RINKEBY ALLÉ - GENERELL GATUSEKTION

1:200

2013-03-25 EXPLOATERINGSKONTORET

*Principsektion av Rinkeby Allé, kan komma att justeras*

I förslaget till strukturplan diskuteras möjligheten att busstrafik i låg hastighet tillåts på gågatan (Södra Rinkebygången) söder om centrum och med hållplats på parkeringsplatsen väster om torget. Passagen är inte någon planfråga men av säkerhetsskäl synes busstrafik som blandas med gående vid centrum komplicerat. I tidigare dialogmöten 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.



*Rinkeby Allé från öster, idéskiss GRAD. Äldreboende i förgrunden som sannolikt utgår efter ägarbyte. Istället avser Micasa uppföra omsorgsboende vid Hjulstavägen/Rinkeby Allé.*

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

Genom att nya Ulvsundavägen enligt pågående utbyggnad flyttas en vägbredd österut mot Stora Ursvik och att infarten till Rinkeby flyttas till en ny trafikplats vid Rissne samt det goda kollektivtrafikläget i närheten av den planerade snabbspårväghållplatsen i Stora Ursvik skapas förutsättningar för bl.a. ny kommersiell bebyggelse i östra Rinkeby (i enlighet med de ursprungliga 1960-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 tvärspårvägen öka intresset för arbetsplatser i denna del av Rinkeby. Omfattningen av kommersiella lokaler beror på efterfrågan och om befintlig bensinstation kvarstår eller ej.

Svenska Bostäder har påbörjat en omfattande förnyelse av sitt bostadsbestånd söder och norr om Rinkeby Allé. Det innefattar bl.a. upprustning, energiåtgärder, nya bostadshus, upprustning av den yttre miljön, nya entréer mot Rinkeby Allé och

påbyggnader mot allégatan. I hörnan Rinkeby Allé och Rinkebysvängen (Kvarnseglet 1) har Svenska Bostäder idéer att uppföra ett lite högre bostadshus på en parkeringsplats. Med ett drivet arkitektoniskt uttryck skulle byggnaden ge denna del av Rinkeby ”ett nytt ansikte utåt”. Det intilliggande befintliga parkeringsdäcket vid Rinkebysvängen (Kvarnseglet 3) resonerar Svenska Bostäder att ersätta med bostäder. Om bensinmacken ligger kvar trots förändrad tillgänglighet när infarten flyttas till den under uppförande nya stora trafikplatsen norr om Bankhus 90 måste detta beaktas (säkerhetsfråga) i samband med ev. ny bostadsbebyggelse. Bensinstationen som har ett tomträttsavtal med lång löptid önskar att illustrationerna som visar en ny stadsfront vid deras anläggning utgår. Kontoret menar att mot bakgrund av de framtida lägesförändringarna för en bensinstation med en flyttad infart så är det motiverat att strukturplaner med sitt långsiktiga perspektiv visar en stadsfront som en framtida förändringsmöjlighet. Inget hindrar att bensinstationen ligger kvar tills vidare.

Längs Rinkeby Allés södra sida finns två från gatan inskjutna parkeringsdäck vid Visbyringen och Osbyringen. Svenska Bostäder har begärt planändring för planer att uppföra två bostadshus mot allégatan. 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. I vissa lägen kan lokaler/butiker tas upp i bottenvåningarna. För att kunna nå de nya entréerna och eventuella butiker måste gatan sänkas och de idag delvis nedsänkta gångbanorna höjas.



*Svenska Bostäders loftgångshus vid Rinkeby Allé. Gångtunnel 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 möjligaste mån tillåts i bottenvåningen. Därmed skulle det idag upplösta och diffusa gaturummet få en ny ”urban vägg”. Matbutiken i kv. Kvarnstenen kan erbjudas nya lokaler i bottenvåningen i ett ev. nytt bostadshus mot gatan. Är butiken kvar i postens f d lokaler kan inte de skisserade radhusen i kvarterets norra del ej tillkomma. Ingen aktuell byggherre finns för dessa förändringar.



Indraget från hörnan Rinkeby Allé/Hjulstavägen finns i kv. Kvarnvalsen en förskola som återuppfördes efter brand 2005. Svenska Bostäder har i sitt remissvar framfört att de efter närmare granskning inte längre är öppna för att flytta förskolan till ett nytt läge i kv. Storkvarnen väster om Hjulstavägen eftersom platsen även fortsättningsvis behövs för parkering. Det i strukturplanen föreslagna bostadshuset i hörnan Hjulstavägen och Rinkeby Allé måste därför reduceras. Stadsdelsförvaltningen Rinkeby-Kista har av Micasa beställt ett nytt vård- och omsorgsboende med upp till 54 platser. Utöver detta planerar Micasa bygga LSS-boende. Totalt skulle byggnaden vara i ca fem våningar. Byggnaden skulle kunna uppföras i hörnan Rinkeby Allé och Hjulstavägen med förskolan kvar. Norr därom, längs Hjulstavägens östra sida, finns fortsatta möjligheter för 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 en äldrevårdsanläggning i kv. Kvarnberget som läggs ner 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. Det var som nämnts Micasas signal att lyfta äldreboendet i Rinkeby till ett pilotprojekt var ett av startskottet till föreliggande strukturplan. Trots förändring angående omsorgsboendet kan strukturplanens struktur bibehållas men Familjebostäder kan som ny ägare komma att ha andra planer.



*Rinkeby Allé, Illustration: GRAD Ark*



*Rinkeby Allé infart till garage med äldrebostäder i bakgrunden. Den moské som planeras omedelbart söder om garaget kommer att nyttja dess parkeringsplatser och gård.*

Norr om Rinkeby torg ligger Norra stadsparken. Närmast Rinkeby torg finns en f.d. barnstuga som har hyrts av Micasa. Mot bakgrund av att Rinkeby har en befolkningstäthet i nivå med Kungsholmen och trycket på parker och friytor 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. En sådan relativt begränsad förändring välkomnas av bl.a. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd/ förvaltning.

Idag ger Rinkebyplan intryck av en typisk baksida med lastplats och parkering. Tanken är att planen ska utvecklas. En ny trappa föreslås så att en ev. utvidgad Norra stadspark, kan kopplas direkt till Rinkebyplan. Förutsättningarna att utforma platsen öster om Rinkeby torg har emellertid ändras med Familjebostäders övertagande av Micasas husbestånd. I princip kan vanliga bostäder uppföras som sträcker sig ned mot Rinkeby Allé. I ett fortsatt detaljplanearbete behöver behovet av parkeringen uppmärksammas.

## **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 översiktsplan. 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 kulturhistoriskt värde. Det är den lägsta kulturhistoriska klassificeringen. Rinkeby centrum, fastigheten Kvarntullen (berörs i begränsad utsträckning) och bensinstationen vid Rinkebysvängen är grönklassat vilket innebär ett högt kulturhistoriskt värde. I centrum berörs fysiskt främst ett lastintag i öster. Den tänkta omvandlingen av Rinkebystråket och Rinkeby Allé med bl.a. nya butiker ger nya men något svårbedömda förutsättningar för centrumet.

### **Grönytor**

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

### **Buller och risk**

Området är i öster exponerat för relativt höga bullernivåer från framförallt E18/Ulvsundavägen. I motorledens omedelbara närhet planeras inga bostäder. Den

långsiktiga 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. Ulvsundaleden och E18 är primärled för farliga godstransporter. Vid en eventuellt ny bebyggelse öster om Rinkebysvängen i form av en ny stadsfront kommer denna förutsättning att beaktas. Om nya bostäder byggs på platsen av befintligt garagedäck väster om Rinkebysvängen så ligger de oavsett ny stadsfront på ett tillräckligt avstånd från den nya Ulvsundavägen/E18.

### **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 Lotta Vidén på stadsledningskontoret.

RESERVATIONER M.M.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Att delvis godkänna förslaget samt i övrigt anföra följande:

Vänsterpartiet vill att trafiksepareringen vid Rinkeby allé bibehålls.

Trafiksepareringen är en av miljonprogrammets främsta kvaliteter. Att tro att man höjer statusen på ett område bara för att det blir mer likt innerstaden visar på ett stort förakt för miljonprogrammets kvaliteter men också på en stor okunnighet om vad människor upplever som positivt i sin närmiljö.

Att det blir en stor försämring för Rinkebys barn när trafiksepareringen tas bort döljs genom att säga att en viss försämring kan inträffa för de barn som inte har trafikvana. Alla som arbetar med barn, stads- och trafikplanering eller som överhuvudtaget har en aning om hur barn fungerar vet att små barn inte själva kan överblicka en trafiksituation med både bil-, cykel- och gångtrafik. Det unika med Rinkeby är att barn är trygga och fria och kan röra sig fritt i området utan att föräldrarna behöver oroa sig för biltrafik. Det är en kvalitet som man ska värna om och inte försämma. Det måste vara tydligt var cykelbanor och gångvägar är. Man ska inte blanda gående, cyklar och bilar, huller om buller.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) och Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

De övergripande ambitionerna med förslaget för Kvarnberget i Rinkeby är goda. Att skapa bättre förutsättningar för en levande stadsgata med butiker, alléträd, uteserveringar, småföretagarlokaler, fler bostäder med mera gagnar de boende i stadsdelen. Det finns mycket att vinna på att förtäta denna del av Rinkeby.

Rinkeby centrum får en intressant stadsmässig utformning via Rinkeby allé över till Ursvik, spårvagnshållplatsen och arbetsplatsområdet i Rissne. Dock är det viktigt att stadsbyggnadskontoret uppmärksammar de fysiska kvaliteter som av många boende uppskattas i stadsdelen, dit hör trafiksepareringen. Det är inte konstruktivt och det är inte fruktbart att överallt i staden utgå från den just nu rådande stadsbyggnadsdoktrinen. Det är bättre att utgå från platsens unika kvaliteter och grundförutsättningar och att lyssna på de boende än att kopiera innerstadens fysiska grammatik överallt i ytterstaden.