



Anna-Greta Holmbom Björkman
Ytterstad
Telefon: 08-508 267 77
anna-greta.holmbom@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2009-04-23

Förlängd markanvisning för bostäder på överdäckningen över E18 i Rinkeby till ByggVesta AB. Reviderat inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden förlänger markanvisning för bostäder inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby till ByggVesta AB och ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal.
2. Exploateringsnämnden godkänner projektet och ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredning av förutsättningarna för detta. (Reviderat inriktningsbeslut.)

Krister Schultz

Gunnar Jensen

Sammanfattning

Den 30 mars 2009 påbörjades ombyggnaden av E18 efter en lång planeringsprocess. Vägverket har under många år tillsammans med Stockholms stad och övriga kommuner utrett förutsättningar för ombyggnaden av E18 på sträckan Hjulsta-Ulriksdal. Syftet med ombyggnaden är att öka framkomligheten i regionen och att bygga bort olycksdrabbade korsningar.



Vid Rinkeby och Tensta kommer E18 att parallellförflyttas något ut mot Järvafältet. För att minska motorledens barriäreffekt mellan bostadsområdet och fältet beslutade Stockholm stad (Kommunfullmäktige okt 2003) att däcka över leden på två ställen och att avsätta medel för detta. Vidare beslutades att de två överdäckningarna skulle utformas för bebyggelse samt att kostnaderna för detta skulle utredas vidare.

Staden och vägverket tecknade Genomförandeavtal för E18 Hjulsta – Kista inom Stockholms stad i mars 2007, i vilket bl. a. ingår att vägverket bygger två överdäckningar (tunnlar) i samband med ombyggnaden av E18, den ena mitt för Rinkebystråket i Rinkeby och den andra nedanför vattentornet i Tensta. Finansiering av E18:s ombyggnad sker till största delen med statliga medel dock bidrar Stockholms stad med 685 mnkr för merkostnader för överdäckningarna mm enligt genomförandeavtalet.

Överdäckningen i Rinkeby byggs som en 300 meter lång vägtunnel över motorleden. Anläggningsarbetena kommer att pågå under 5 – 6 år. Bostadsbebyggelsen kan starta först när ombyggnaden är klar omkring år 2014.

Marknämnden anvisade den 14 dec 2006 mark för 400 lägenheter på överdäckningen vid Rinkeby till ByggVesta AB. Bolaget har tillsammans med exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret tagit fram ett förslag till bebyggelse. Exploateringskontoret har utrett kostnader för iordningställande av anläggningar på allmän plats mark omkring bostadsbebyggelsen. ByggVesta AB:s förslag visar idag ca 330 lägenheter samt lokaler i bottenplanen mot Hjulstavägen och mot ett centralt torg. Det finns även möjlighet att integrera skola och idrottshall i förslaget. Detaljplanearbetet har påbörjats.

Vägverkets nya anläggningar vid Rinkeby är inte projekterade för att motsvara ett stadsmässigt bostadsområde varför anpassningsåtgärder behövs i samband med bostadsexploateringen. En stor kostnadspost är att utföra lokalgatan Hjulstavägen som en stadsgata i nivå med bebyggelsen och förse den med trottoarer. En annan stor kostnad är att anlägga bra förbindelser till Järvafältet genom en tillgänglighetsanpassad gångväg för vilken omfattande jordfyllningar krävs. Dessutom föreslås området få en central allmän plats i Rinkebystråkets förlängning på överdäckningen samt en ny gång- och cykelväg över Järvafältet mellan Rinkeby och Kista.

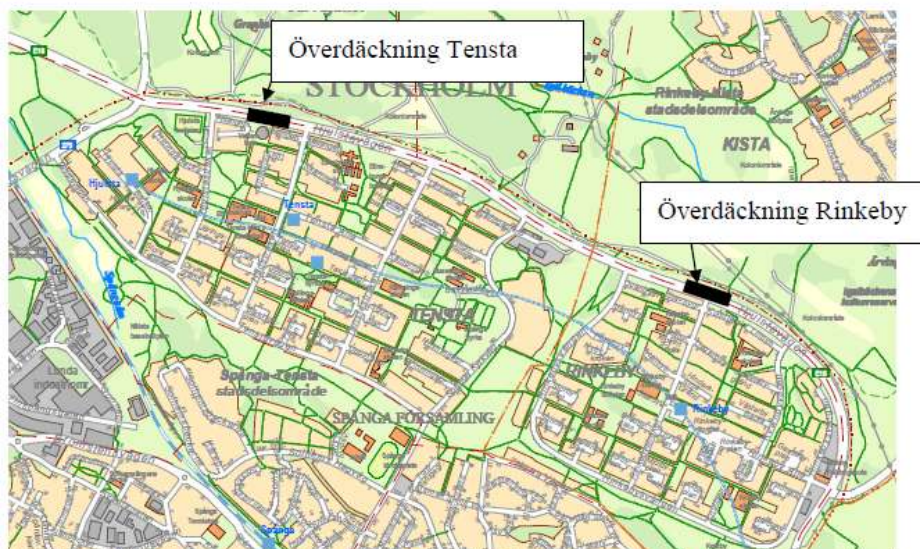
Investeringsutgifterna beräknas till ca 108 mnkr i löpande priser. Investeringsanalysen av kommande utgifter och inkomster enligt nuvärdeskalkylen, bilaga 1,

d.v.s. betalningsflödena som projektet medför, ger ett nettonuvärde om - 60 mnkr eller - 181 kr/ekvivalent lägenhet, dvs. negativ påverkan på stadens framtida finanser.

Samråd har skett med stadsledningskontoret och övriga berörda nämnder.

Exploateringskontoret anser att projektet är positivt för den pågående utvecklingen av Rinkeby och att projektet bidrar till att uppfylla målen i stadens Vision Järva 2030. Med hänsyn till att byggstart kan ske tidigast 2014 föreslår exploateringskontoret att markanvisningen till ByggVesta AB förlängs med sex år samt att nämnden godkänner reviderat inriktningsbeslut.

Familjebostäder har börjat studera omdaning av Rinkebystråket, stråket från centrala Rinkeby till överdäckningen. I studien föreslås butiker längs med Rinkebystråket på Familjebostädernas tomträttsmark.



Bakgrund

I samband med förslaget att bygga om E18 till motortrafikled i ytläge framfördes att leden skulle överdäckas på några lämpliga platser. Två platser med 300 meters längd vardera föreslogs, en i Rinkeby och en i Tensta. Överdäckningarnas syfte är att minska trafikledens barriäreffekt mellan bostadsområdena på Södra Järva och Järvafältet. Överdäckningen i Rinkeby innebär att det blir lättare att ta sig mellan Kista och Rinkeby. Avståndet fågelvägen är endast 500 meter mellan de båda stadsdelarna.



Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret tog tillsammans med Rinkeby stadsdelsförvaltning fram en idékatalog för komplementbebyggelse i Rinkeby 2001. En framtidsbild av Rinkeby, som ingår i ovan nämnda idékatalog visar bebyggelse på överdäckningen.

Vägverket tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utredde kostnadsbilden för överdäckningarna. Merkostnad för överdäckning med landskapsanpassningar var i prisnivå 2001 för Rinkeby 225 mnkr och för Tensta 230 mnkr.

Kommunfullmäktige beslutade 2003 att överdäckningarna ska byggas och att däckena ska utformas för bebyggelse och att kostnaderna skulle utredas ytterligare. Ett genomförandeavtal skrevs mellan Vägverket och Stockholms stad i mars 2007.

Vid marknämndens sammanträde 2006-12-14 anvisades mark för två år till ByggVesta AB för bostadsbyggande. Bolaget har lämnat parallella uppdrag till tre arkitektkontor och i samråd med stadsbyggnadskontoret valt att arbeta vidare med ett av gestaltungs-förslagen.

För E18 finns detaljplan som inkluderar överdäckningarna men dock ingen bebyggelse. Detaljplanarbetet för bostäderna har påbörjats och planen beräknas vara klar 2011.

I Rinkeby bor ca 15 000 personer. 89 % har utländsk bakgrund, dvs födda utomlands eller födda i Sverige av utländska föräldrar. Boendeformen är övervägande hyresrätt förutom 21 radhus som upplåtits med bostadsrätt. Allmännyttan äger och förvaltar 57 % av bostadsbeståndet 2007. Källa USK.

Stadsdelarna omkring Järvafältet tillhör 60- och 70-talets miljonprogramsområden. För att utveckla dessa områden har staden tagit fram en vision, Vision Järva 2030. Ett av målen i visionen är "Bra boende och mer varierad stadsmiljö". Bebyggelsen på överdäckningen ingår i Järvavisionen och bidrar till att uppfylla visionens mål.

All mark ägs av Stockholm stad. Vägverket kommer att ansvara för E18 och invändiga installationer i E18-tunneln. Tunneln kommer att ägas av Stockholms stad. 3D fastighetsbildning föreslås för att skilja tunnelkonstruktion från bostadsfastighet.

Beslut

Planeringen för ombyggnaden av E18 har pågått under många år. År 2000 beslutade staden att studera om överdäckningar kunde utföras på några ställen över E18 i syfte att minska E18:s barriäreffekt mellan bostadsområdet och Järvafältet. Ett förslag togs fram och i oktober 2003 beslutade KF att två överdäckningar skulle byggas och att dessa skulle utformas för bebyggelse. Överdäckningarna skulle finansieras av staden. KF beslutade att gatu- och fastighetsnämnden skulle återkomma med kostnadsberäkningar när planerings- och utredningsarbetet var genomfört.

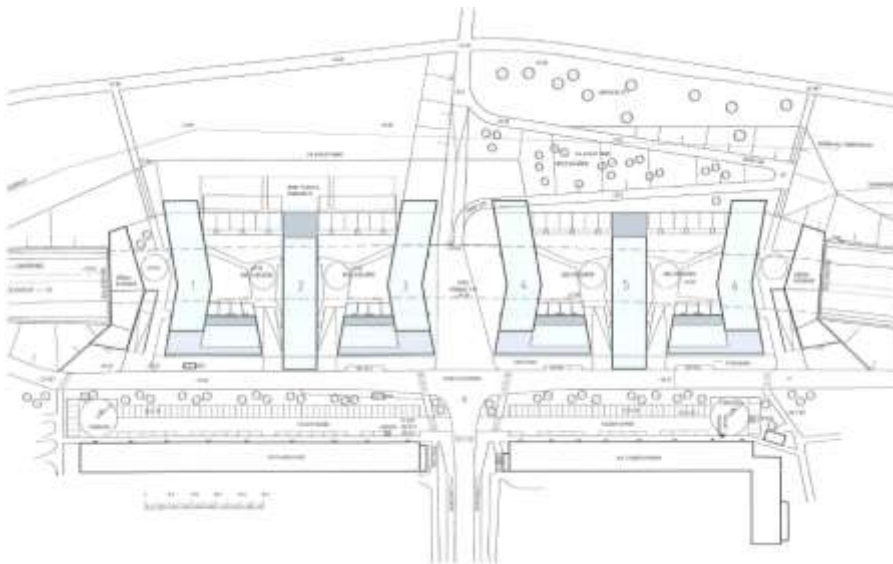
Vägverket bygger överdäckningarna som tunnelkonstruktioner åt staden i samband med ombyggnaden av E18 och staden bidrar med 665 miljoner kronor enligt genomförandeavtal 2007-03-05.

Marknämnden anvisade mark för 400 lägenheter under två år vid överdäckningen till ByggVesta AB 2006-12-14. Nämnden gav kontoret i uppdrag att arbeta vidare med utredningar och beställa detaljplan för projektet. Nämnden uppdrog åt kontoret att arbeta för bostadsrätter vid exploateringen. ByggVesta AB bygger främst hyresrätt för egen förvaltning men kan också tänka sig att bygga bostadsrätt. I samråd med byggherren blev den fortsatta inriktningen minst hälften bostadsrätt inom området.

Stadsbyggnadsnämnden godkände start-promemoria för detaljplanen 2008-04-24. Nämnden påpekade särskilt:

”Det är av synnerlig vikt att förstärka stadsmässigheten i Rinkeby, och vi kan inte nog understryka hur viktigt det är att det klassiska förortsmönstret bryts. Levande bottenvåningar och en tydligare inspiration från den täta staden är något vi ser fram mot att finna i ett bearbetat förslag. Åtgärder för att skapa ett attraktivt boende med stadsmässiga kvaliteter är viktiga på en sådan här plats. Stadsbyggnadsnämnden vill också uppmana till ett friare tankesätt: De byggnader vi uppför idag påverkar morgondagens utveckling. Att för all framtid fastslå att just denna plats är Rinkebys slutgiltiga gräns mot Järvafältet är mindre bra. Stockholm kommer att fortsätta växa och stadsdelar kommer att integreras. Den täta staden kommer att fortsätta knyta samman områden som vi idag ser som separata, och att redan i vår tid våga tänka sådana tankar och låta nya byggnader skapa förutsättningar för detta är klokt.”

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden är när nämnden för egen del ska godta genomförandebeslut samt godkänna exploateringsavtal med bolaget, preliminärt 2013. Genomförandebeslutet skall överlämnas till kommunfullmäktige för godkännande.



Utbyggnadsförslag

Marken anvisades till ByggVesta AB år 2006. Sen dess har bolaget lämnat parallella uppdrag till tre arkitektkontor och i samråd med staden vidareutvecklat ett av förslagen. ByggVesta AB förslår sex längsgående huskroppar som förläggs vinkelrätt över tunneln. Byggnaderna ger boendekvaliteter där samtliga lägenheter får utblickar mot fältet. Byggnaderna förläggs mot fältet med anslutning med hiss. Hjulstavägen kommer att finnas som en stadsmässig lokalgata mellan Rinkeby och det nya bostadsområdet. Centralt på överdäckningen föreslås ett offentligt torg. Bebyggelseförslaget har sju våningar och kompletteras med några tvåvånings radhusbyggnader längs med Hjulstavägen.

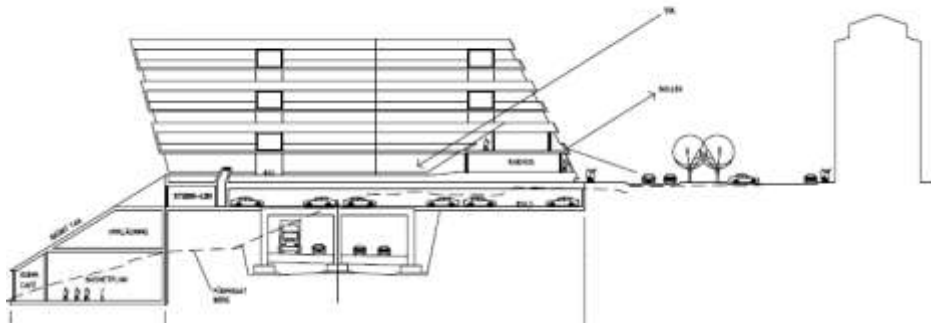
Inom ramen för ombyggnaden av E18 ska vägverket anlägga en ny lokalhuvudväg inom Rinkeby. Det har dock inte ingått i vägverkets uppdrag att utforma ett stadsmässigt gaturum varför exploateringskontoret föreslår ytterligare åtgärder. I vägverkets utförande saknas trottoarer och vägen ligger delvis lägre än bostadshusens marknivå, som i ett dike. Exploateringskontoret föreslår att vägen höjs och flyttas i sidled för att ge plats för trottoarer och trädplanteringar. Gatan flyttas närmare Familjebostäders bostadshus. Flyttningen ger dessutom utrymme för ytterligare några lägenheter för det nya bostadsområdet. Samråd har skett med Familjebostäder. Staden kommer att anlägga ny parkering för Familjebostäders räk-

ning närmare befintliga bostadshus. Familjebostäder är positiva till upprustningen av vägen framför deras byggnad.

Mellan Rinkeby och Järvafältet ska en tillgänglighetsanpassad gångväg i lutning 1:20 anordnas. Nivåskillnaden från bostadsområdet till fältet är omkring 14 meter vilket medför att vägen blir ca 280 meter. Vägen ska kunna användas av rörelsehindrade och av cyklister. Ett antal viloplats med soffor ordnas längs med vägen. I förslaget börjar gång- och cykelvägen centralt vid torget och leder 140 meter åt öster, vänder därefter tillbaka 140 meter mot mitten. Från denna punkt anläggs en gång- och cykelväg över fältet som leder till Kista. Centralt från torget anläggs en generös trappa mot fältet samt ytterligare två mindre trappor vid vardera ände av tunneln.

Förslaget innehåller nybyggnation av ca 330 lägenheter i flerfamiljshus och 12 lägenheter i radhus. Skisserna i förslaget visar i stora drag projektets utformning. Exploateringen innehåll och utformning kommer att prövas i sedvanlig ordning i detaljplaneprocessen.

Parkering kommer att ske i ett parkeringsdäck mellan byggnaderna och tunneln.



Förslag till markanvisning

Markanvisning sker i princip enligt stadens markanvisningspolicy. Markanvisningen gäller normalt under två år från nämndens beslut. I detta fall föreslås att anvisningen gäller i sex år eftersom byggstart är långt fram i tiden.

ByggVesta AB bygger huvudsakligen för hyresrätt inom egen förvaltning. Inriktningen efter markanvisningen 2006 har varit att minst hälften av lägenheterna ska upplåtas med bostadsrätt och resten med hyresrätt. Marknaden för bostadsrätt bedöms som mycket osäker idag. Bolaget önskar avvakta med beslut om upplåtelseform. Förändringar kan ske om några år och förhoppningen är att minst hälften av de nya lägenheterna ska upplåtas med bostadsrätt.



Vid byggande av hyresrätt är stadens policy att marken upplåts med tomträtt och vid byggande av bostadsrätt att staden säljer marken. I dagsläget kan exploateringskontoret konstatera att avgäldsunderlaget för tomträtt i Rinkeby är jämförbart med beräknat markpris på överdäckningen varför tomträtsupplåtelse kan vara rimligt även för bostadsrätt. Med hänsyn till att byggstart planeras så pass långt fram i tiden föreslår kontoret att ställningstagande om marken ska säljas eller kan upplåtas med tomträtt sker senare.

Genomförande och tidplan

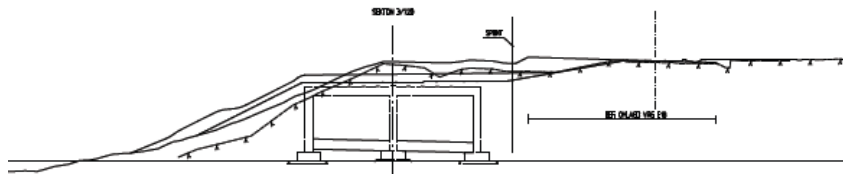
Detaljplanarbetet har påbörjats och kontoret bedömer att arbetet med detaljplanen kan vara klar 2011. Byggstart för bostadshusen kan ske först när vägverket har lämnat området omkring 2014. En ny gång- och cykelväg till Kista kan vara aktuell att bygga tidigare ca 2010.

Byggstart för bostadshusen kan ske tidigast 2014. Första inflyttning beräknas till 2015/16. Utbyggnaden kommer att ske etappvis och pågå i 3-5 år.

Eventuellt kan förberedelser för kommande bostadsbebyggelse vara aktuella i ett tidigare skede. Det kan gälla ledningsflytt eller grundförstärkning för planerade bostadshus. Det kan även vara aktuellt med omprojektering av Hjulstavägen i annat läge på stadens begäran enligt ny detaljplan för bostadsområdet på däckat. Kontoret återkommer till nämnden vid eventuell tidigareläggning av anläggningsarbeten.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Det planerade bostadsprojektet kan starta först om fem till sex år. Byggstart beräknas till 2014 och budgeten baseras på ett förslag för vilket detaljplanearbetet pågår idag. Det är inte uteslutet att förändringar sker under kommande planering. Entreprenadpriser kan dessutom variera över tiden vilket är normalt. Kontoret måste följa processen under de kommande åren och återrapportera till nämnden om förändringar sker.



Den största osäkerhetsfaktorn är hur stor och omfattande utfyllningarna mellan tunnelkonstruktionen och Järvafältet blir. En viss mängd fyllnadsmassor ingår i vägverkets projektering enligt genomförandeavtal mellan staden och vägverket. För närvarande utreds hur stor denna mängd är och hur fyllnadsmassorna kan komma bostadsprojektet tillgodo. I den ekonomiska kalkylen har beräknats att behovet av fyllnadsmassor är 30 000 m³. Förhoppningsvis kan staden ta emot massor från vägverket, under förutsättning att sådana massor har rätt kvalitet, och då kan kostnaderna minska. Om fyllningen ökar t ex av ändrad landskapsuppbyggnad ökar följaktligen exploateringskostnaderna.

En annan osäkerhet är vilka merkostnader ombyggnaden av en del av lokalgatan mellan E18 och Rinkeby för med sig. Vägverkets planerade lokalgata uppfyller inte intentionen att vara en stadsmässig gata. I projektet finns ambitionen att göra den stadsmässig på delen mellan befintliga bostadshus i Rinkeby och det nya bostadsområdet. Osäkerhet råder främst beträffande hur omfattande kostnaderna för ledningsomläggning och upphöjning av vägen blir.

Ekonomi - Inriktningsbeslut

Ekonomiska konsekvenser för staden

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för investeringar, driftkostnader och intäkter.



Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar i detta tidiga skede ett negativt nettonuvärde om 60 mnkr motsvarande -181 000 kr/ekvivalent lägenhet¹.

I dagsläget är avgäldsunderlaget för tomträtt jämförbart med markpriset vid försäljning varför kontoret har räknat med tomträttsupplåtelse i investeringsanalysen. Med hänsyn till att byggstart kan ske tidigast om 5 till 6 år föreslår kontoret att ställningstagande om marken ska säljas eller kan upplåtas med tomträtt sker senare.

Exploateringsgraden uppgår till 1,7 vilket är normalt när byggnader är fristående och all parkering sker i garage t ex jämförbart med Hammarby Sjöstad.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 108 mnkr, varav 1,5 mnkr är utgifter före år 2009, dvs. redan nedlagda utgifter. Nivåskillnaderna mellan bostadsområdet och Järvafältet är stor, ca 15 meter, vilket medför stora kostnader för markuppfyllning för att kunna bygga en tillgänglighetsanpassad gångväg från bostadsområdet till fältet. Byggstart för stadens arbeten är först 2014 vilket med redovisning av löpande prisnivå ger högre kostnader jämfört med tidigare byggstart.

En kostnadsberäkning har utförts för stadens entreprenader i prisnivå febr. 2009 enligt följande:

Rivning av garage mm	5,5 mnkr
Schakt- och fyllning	23,0 mnkr
Ledningsomläggning	8,0 mnkr
Gator, vägar, torg mm	10,0 mnkr
Trädgårdsanläggningar mm	11,0 mnkr
Trappor, stödmurar, belysning mm	6,0 mnkr

Totalt beräknas entreprenadkostnaderna för stadens anläggningar vara 63,5 mnkr kr. Av detta är ca 17 mnkr kostnader för att flytta lokalgatan och bygga om den till en "stadsmässig" gata. Flyttningen gör dessutom att ytterligare några lägenheter kan byggas.

Projektets nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 250 000 kr i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt i ytterstaden högre än normalfallet. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inkl. redan nedlagda utgifter.

¹ Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 108 mnkr i löpande räkning. Avgäldsunderlaget för tomträtt beräknas till 35,2 mnkr. Utfallet över åren förväntas bli enligt följande tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2008	2009	2010	2011	2012	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-1,5	-1,4	-4,1	-2,2	2,4	-96,0	-107,6
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	-1,5	-1,4	-4,1	-2,2	2,4	-96,0	-107,6
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

För år 2010 -12 reserveras medel för eventuell tidigarelagd flytt av vägar och ledningar inom området. Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens budget för år 2009, förslag till budget för år 2010 – 2012 samt att behov av medel ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell. Driftbudgeten visar tiden 2014 till 2018. Under dessa år börjar stadens drift och skötsel av området och samtidigt får staden intäkter av tomträttsavgälder.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2014	2015	2016	2017	2018	Senare	Kommentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,6	1,2	1,8	1,8	1,8	max 1,8	
Internränta	-0,5	-0,5	-5,1	-5,0	-4,8	max -5,1	
Avskrivningar	0,0	0,0	-2,9	-2,9	-2,9	max -2,9	år 2016
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Totalt 0
Summa resultatpåverkan nämnd	0,1	0,7	-6,1	-6,0	-5,9		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,2	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	mellan -0,2 och -0,8	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,7	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	-0,2	-0,4	-0,6	-0,6	-0,6	- 1,5	



De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 1,5 mnkr. Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 8,0 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 1,8 mnkr per år.

Ekonomiska osäkerheter

Byggstart beräknas till år 2014. Antagen budget baseras på ett förslag för vilket detaljplanarbetet pågår idag och förändringar kan inte uteslutas. Osäkerheter i konjunkturläget kan göra att byggherren kan ha en avvaktande inställning. Det är mycket svårt att i ett tidigt skede förutse stadens exakta kostnader i projektet.

Gränssnittet mellan vägverkets åtagande vid ombyggnaden av E18 är endast i viss mån definierade i genomförandeavtalet mellan staden och vägverket. Tolkningen av avtalet är under diskussion t ex betr. fyllnadsmassor varför den slutliga kostnaden i dagsläget är svår att förutse.

Slutsats-ekonomi

Projektet medför ett underskott i exploateringsbudgeten. Behov av medel ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Övriga konsekvenser av projektet

-Tidig miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att MKB behövs för exploatering av bostadsområdet vid överdäckningen. I tidigt samråd med länsstyrelsen har styrelsen framfört att tre områden behöver bedömas nämligen områdets närhet till kulturreseptatet och om det påverkas, utredning om fornlämningar förekommer samt hur risker vid transport med farligt gods ska minimeras.

Andra miljöfrågor är buller från trafiken samt partikelhalt i luften vid tunnelmynningen.

Exploateringskontoret har gjort en tidig bullerutredning beträffande buller från trafiken. Denna visar att det går att få god boendemiljö i lägenheterna genom att förlägga sovrum mot tysta gårdssidan.

-Kompensation för ianspråktagen grönyta

Överdäckningsprojektet i sig innebär en förbättring av boendemiljön i Rinkeby. Genom att fältet blir lättillgängligt är det lättare för alla att använda fältet för rekreation.

- Tillgänglighet

En av de stora utmaningarna i projektet är att skapa tillgänglighet till fältet. Nivåskillnaden är ca 14 meter. För att anpassa gångstråk för rörelsehindrade byggs en gångväg i slinga som blir minst ca 280 meter lång i lutning 1:20. För att klara detta byggs ett marklandskap för gångvägen.

-Måluppfyllelse

Projektet ingår i Järvavisionen och uppfyller målet ”Bra boende och mer varierad stadsmiljö”.

-Näringsliv och jobb i regionen

Inom förslagets bottenvåningar reserveras plats för kommersiella lokaler mot torget och mot lokalgatan.

I projektets nedre våningsplan mot Järvafältet finns också utrymme för lokaler. Bolaget ser gärna att sportaktiviteter, skola eller förskola integreras i bostadsområdet.

-Påverkan på barn

Bostadsprojektet kommer att få direktanslutning till Järvafältet vilket gynnar barngrupper i området. Vägen till Järvafältet kommer att bli tydlig. Inom projektet diskuteras att anlägga aktiviteter för barn- och ungdom på fältet.

Samråd och information till andra förvaltningar

Kontoret har haft samråd med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret samt även informerat vägverket om planer för bostadsbebyggelsens utformning. För kontakter med vägverket har trafikkontoret stadens samlade ansvar.

Idrottsförvaltningen har bjudits in till information om bebyggelsen och anläggning av sportfält på Järvafältet eller idrottshall inom byggnaderna har diskuterats. Samtliga stadsdelsnämndsledamöter i berörd stadsdel har fått ärendet tillskickat sig samtidigt som exploateringsnämndens ledamöter.

Samråd har skett med Familjebostäder då bebyggelseförslaget inkräktar på bolagets parkeringstomt och garage. Familjebostäder är positiva till försköningen av gatumiljön och kan tänka sig en omdaning av befintlig parkeringsyta.

Samråd har skett med stadsledningskontoret. Att bygga på överdäckningen är komplicerat men förslaget är relevant för området och ett resultat av tidigare beslut som tagits inom staden. Stadsledningskontoret är positivt till bebyggelseförslaget och menar att det stämmer väl överens med Vision Järva 2030.

Exploateringskontorets synpunkter och förslag

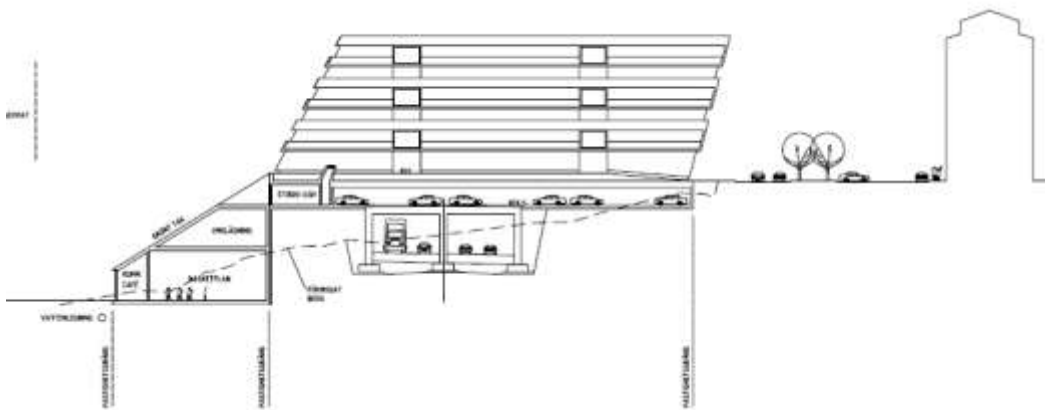
Med föreslagen bebyggelse finns det möjlighet att tillföra nya boendekvaliteter till Rinkeby. Förslaget bidrar till att uppnå målen inom Järva-visionen.

Exploateringskontoret föreslår markanvisning till ByggVesta AB för bostadsbebyggelse på och intill överdäckningen (tunnelkonstruktionen) i Rinkeby. Målsättningen är att minst hälften av lägenheterna ska upplåtas med bostadsrätt.

Kontoret föreslår att Hjulstavägen utformas som en stadsmässig gata och en ny gång- och cykelväg anläggs mellan Rinkeby och Kista.

Familjebostäder innehar tomträtten närmast nybebyggelsen på däckets samt ett flertal byggnader i närområdet. Kontoret har inlett ett positivt samarbete med Familjebostäder AB och ambitionen är att både stadens och Familjebostäders anläggningar kring överdäckningen och vid Rinkebystråket ska få en ny stilig utformning.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal och fortsätta utredningsarbetet för projektet.



Slut