



2001-12-17

Stadsbyggnadskontoret
Ytterstadsdistriktet
Peter Lundevall, Torbjörn Johansson
Tfn 508 27292 resp 508 27352

Dnr 2001-16874-53

Gatu- och fastighetskontoret
Region Ytterstad, Markbyrå
Anna-Greta Holmbom Björkman
Tfn 508 26777

Till
Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- fastighetsnämnden

**Redovisning av tänkbar mark för bostadsbebyggelse mm i Rinkeby –
inriktningsbeslut**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Stadsbyggnadsnämnden och Gatu- och fastighetsnämnden godkänner föreliggande redovisning.
2. Stadsbyggnadskontoret och Gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att fortsätta arbetet med att genomföra förslagen i idékatalogen.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret har i samarbete med Rinkeby stadsdelsförvaltning inventerat stadsdelen Rinkeby på Södra Järvafältet. Inventeringen har resulterat i förslag till ny bostadsbebyggelse på ca tio platser. Flertalet av dessa utgörs idag av parkeringsplatser.

Sammantaget innebär förslagen att omkring 250 nya bostäder kan tillkomma i

Bilaga 1: Idékatalog för bostadsbebyggelse i Rinkeby

Rinkeby. Därtill kan på sikt ytterligare bostäder uppföras i samband med en eventuell överdäckning av E18. Nya bostäder skulle vara till gagn för de bostadssökande i regionen. Utgångspunkten för inventeringsarbetet har emellertid varit det lokala perspektivet. Bebyggelseförslagen och andra stadsförnyelseförslag har utarbetats för att addera nya kvalitéer till Rinkeby.

Stadsdelarna på Södra Järvafältet har Stockholms stads lägsta utrymmesstandard. I Rinkeby råder det brist på både stora och små lägenheter. Hyresrätten är den nästan helt dominerande upplåtelseformen. Kompletteringsförslagen innehåller bl a ett högt hus vid Rinkeby centrum som skulle kunna vara lämplig för t ex studentbostäder (ca 100 stycken) medan föreslagna stadsvillor och radhus är lämpliga för familjer med behov av större bostäder.

Önskemål om förnyelse av stadsdelarna på Södra Järvafältet har framförts från flera håll. Stadsdelarna på Södra Järvafältet ingår i visionen om Kista Science City. Kommunfullmäktige uttalade i samband med behandlingen av förslag till framtidsbild för Kista Science City att framtidsbilder bör tas fram som visar möjligheter till utveckling av den fysiska miljön i bostadsområdena på både norra och södra Järvafältet. En framtidsbild över Rinkeby har utarbetats. Visionen visar bl a en ny stadsfront med i huvudsak arbetsplatser i stadsdelens östra del, nya bostäder spridda i stadsdelen, snabbspårväg genom Rinkeby och en partiell överdäckning av E18. Rinkebys nuvarande kvalitéer, konkreta kompletteringsförslag och Rinkebyvisionens möjligheter ger intressanta perspektiv på Rinkebys framtid. Tre decennier efter Rinkebys tillkomst föreslås att en förnyelseprocess påbörjas.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden behandlade under år 2000 en skrivelse om integration och stadsbyggnad. Stadsbyggnadskontoret fick i uppdrag att återkomma med en redovisning av potentiella projekt i samma anda som det pågående radhusprojektet i kvarteret Handkvarnen i Rinkeby. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden behandlade samma år en motion om att bygga på outnyttjade parkeringsplatser i miljonprogramområden. Gatu- och fastighetsnämnden ansåg att outnyttjade parkeringsanläggningar utgör en markresurs som i vissa fall kan användas för kompletteringsbebyggelse. Stadsbyggnadsnämnden uttalade att det vore lämpligt att stadsdelsnämnderna i samarbete med berörda bostadsbolag inventerade parkeringsplatser som är tänkbara för bebyggelse.

Tidigare i år behandlade gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden en redovisning av tänkbar mark för bostadsbebyggelse mm i Hjulsta och Tensta. Nämnderna godkände redovisningen. Stadsbyggnadsnämnden anförde även att den typ av inventering som utförts i Hjulsta och Tensta behöver göras i andra delar av staden för att skapa förutsättningar för en effektiv markanvändning. Utgångspunkten för arbetet i stadsdelarna i Järvaområdet bör vara att skapa förutsättningar för att öka integrationen. Strävan efter en blandad bebyggelse kommer även till uttryck i Gatu- och fastighetsnämndens markanvisningspolicy.

Stadsdelarna på Södra Järvafältet finns med i visionen om Kista Science City med avseende på bl a kommunikationer, utbildning, företagsetableringar och bostadsbebyggelse. Kommunfullmäktige uttalade hösten 2001 i samband med

behandlingen av förslag till framtidsbild för Kista Science City att framtidsbilder skulle tas fram som visade "möjligheten till utveckling av den fysiska miljön i bostadsområdena på norra och södra Järva"... "Målet måste vara att åstadkomma en mer varierad miljö i bostadsområdena. Fler arbetsplatser och bostäder av varierande storlek och upplåtelseform måste tillkomma".

Beskrivning av Rinkeby

Den stora valbomben i Stockholm 1962 vara att Järvafältet skulle exploateras i stor skala. Bostadsbristen var skriande och regeringen gav löfte att avveckla det militära övningsområdet på Järvafältet. Ett gigantiskt planeringsarbete var redan påbörjat när staden köpte marken 1966 av staten. Först genomfördes utbyggnaden på Södra Järvafältet. Under 1960-talets andra hälft byggdes ca 11 000 lägenheter i Rinkeby, Tensta och Hjulsta. För att snabbt få fram många och billiga lägenheter nyttjades en storskalig produktionsteknik. Stadsdelarna på Södra Järvafältet var bland de första i denna storleksklass som genomfördes med utgångspunkt från detaljerade normer för gatunät, angränsningsavstånd, lägenhetsstorlekar, hustyper, friytor etc. Var fjärde bostad som uppfördes under miljonprogrammet 1965-1975 i Stockholms stad byggdes på Södra Järvafältet.

Stadsplaneringen i Rinkeby är liksom systerstadsdelarna Hjulsta och Tensta, konsekvent utförd med trafikseparering enligt tidens ideal. Den södra delen av Rinkeby har en lågmäld skala medan husens höjd växer norrut mot Järvafältet. Lite återstår av det ursprungliga kulturlandskapet. Hela området består av lamellhus med portarna i regel in mot gårdarna.

Till områdets fysiska kvaliteter räknas bl a ljusa välplanerade bostäder, upp vuxen grönska, trafiksäkra gång- cykel- och lekmiljöer, hög parkeringsstandard, närhet till friområden och goda kommunikationer.

I Rinkeby bor drygt 16 000 människor i ca 5000 lägenheter. Befolkningen har till skillnad mot vad som är vanligt ökat jämför med när området var nytt. Boende i Rinkeby, Tensta och Hjulsta har den lägsta utrymmesstandarden i Stockholms stad. Befolkningen är ung och andelen invandrare hög. Över 80 procent av bostäderna är om högst tre rum eller kök. På senare år har omsättningen av bostäder minskat radikalt till gagn för stadsdelens stabilitet. Ett tjugotal radhus i Rinkeby har nyligen färdigställts. Hustypen och bostadsformen är ett intressant tillskott i Rinkeby.

Förortssatsning, överdäckning och snabbspårväg

Regeringen har avsatt medel för utvecklingsåtgärder i utsatta stadsdelar, däribland Rinkeby. Under perioden 1999-2002 avsätts i den sk storstadssatsningen drygt 80 miljoner kronor till Rinkeby. Insatserna koncentreras till målområden som utbildning, ekonomiskt självförsörjande, ökad trygghet, fördjupad demokrati, bättre hälsa, åtnjutande av kultur och fritid. Inte minst i kombination med högkonjunkturen har satsningen haft en klar positiv effekt i Rinkeby. Inom ramen för ytterstadssatsningen pågår en upprustning av Rinkeby centrum. Andra projekt som bl a ingått i ytterstadssatsningen är upprustning av parklekar och skolgårdar, nytt belysningsprogram.

Program- och planeringsarbete pågår för en förskjutning av E18 norr om Rinkeby. I samband med förnyelsen av E18 studeras en överdäckning av E18 vid Rinkebystråkets norra mynning vid Järvafältet. På däckets skulle både bostäder och kontor kunna uppföras. En överdäckning – som mest 300 meter – skulle bl a skapa en brygga över till Järvafältets friområde.

Trafikanalyser visar att en snabbspårlinje mellan Alvik –Kista/Helenelund kan bli en framgångsrik fortsättning på den nya generationen snabbspårvägar. En spårväglänk mellan Rinkeby och Kista över Järvafältet skulle innebära en ökad integration mellan stadsdelarna. Längs en tänkt nordlig spårvägslinje till Kista är Rinkeby det stationsläge med flest antal kringboende. Ett samarbete i frågan har inletts mellan SL, Stockholms stad och övrigt berörda kommuner. Tekniska och ekonomiska studier om en snabbspårslinje från Alvik har inletts.

Inventeringsarbete

Stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret och Rinkeby stadsdelsförvaltning har gemensamt inventerat Rinkeby i syfte att finna möjliga platser för bostäder och arbetsplatser. För att erhålla lokal kunskap och förankring har de tekniska förvaltningarna haft regelbundna möten med Rinkeby stadsdelsförvaltning och vissa större fastighetsägare i Rinkeby. ÅWL Arkitekter AB har gestaltat en tänkbar bebyggelse på de utvalda platserna (se bilaga).

Rinkeby har relativt goda möjligheter för viss kompletteringsbebyggelse. Av de nio platserna som studerats genom perspektiv och inplaceringar nyttjas idag sex helt för parkering. Övriga utgörs av gatumark, gångbana och delvis parkering. Park- eller naturmark tas inte i anspråk för bebyggelse. Skälet för urvalet är att parkeringsplatserna delvis är underutnyttjade, ligger väl till i området och saknar miljömässiga kvalitéer. Genom att föreslå att parkeringsplatser byggs med bostäder undviks att den sparsamt förekommande park- och naturmarken exploateras. Parkeringsnormen i stadsdelarna på Södra Järvafältet låg vid utbyggnadstillfället på 1,2-1,4 parkeringsplatser per lägenheter. Dagens ytterstadsnorm ligger på 0,7-0,8 pl/lgh. Det statistiska bilinnehavet i Rinkeby ligger klart under denna nivå. Ingående beräkningar i Tensta och Hjulsta visade att det var möjligt att bygga på ett antal parkeringsplatser och däck men ändå klara parkeringsnormen för ytterstaden.

Gaturummets förnyelse

Gaturummets utformning ger en omedelbar upplevelsen av vardagsmiljön. Det är på gator, platser, parker och gångvägar som det dagliga livet delas med grannar och besökare. En stadsbyggd ska vara lätt, säker och tilltalande att röra sig i. Förutom inventering av möjlig kompletteringsbebyggelse har förbättringar av den offentliga miljön i Rinkeby studerats. Ett diskussionsunderlag har utarbetats. Det visar på möjligheterna att fortsätta arbetet med att höja kvaliteten på Rinkebys platser och gaturum. De befintliga gångstråken bör kompletteras med trottoarer längs Rinkebys gator. Nu tvingas Rinkebyborna balansera på smala vägrenar istället för att anständigt promenera på en trottoar. Eftersom gatuparkering sannolikt kommer att tillåtas i större utsträckning förefaller trottoarer än mer motiverade där gatubredder tillåter detta. Dras snabbspårvägen via Rinkeby Allé och Rinkebystråket får dessa gator en ökad dignitet. Rinkeby Allé blir en entrégata som förstärks av föreslagen kompletteringsbebyggelse längs gatan och eventuell upprustning av intilliggande loftgångshus med entréer vända mot gatan. Byggs Stora Ursvik kan Rinkeby Allé dessutom knyta ihop den nya stadsbygden i Sundbyberg och Rinkeby centrum.

Armaturen bör förnyas på olika håll i stadsdelen. De fem gångbroarna över Rinkebystråket tycks vara byggda av elementfabrikernas överskottslager. De tunga betongfronterna skär av perspektiven och är föga estetiskt tilltalande. Skulle snabbspårvägen dras fram helt eller delvis i Rinkebystråkets sträckning måste med stor sannolikhet gångbroarna tas bort och gatans profil jämnas till. Ska gångbroarna vara kvar bör gångbroarnas fronter ersättas av transparenta räcken eller dylikt. Bilar kör ibland på gång- och cykelbanorna. Hinder för

sådan trafik bör placeras ut. En översyn för busstationernas lägen bör genomföras. Trädplanteringar och grönstrukturen bör ses över. Miljömässiga förbättringar i gaturummet bör kunna genomföras i samband med ett genomförande av föreslagna kompletteringsförslag och eventuellt med medel som frigörs i samband med genomförandet av projektet Kista Science City.

I den klassiska stenstaden erbjuder gatunätet rikliga möjligheter till tvärförbindelser. I Rinkeby finns endast en genomfartsgata. Möjligheterna till att öppna fler genomfartsgator har studerats. Den konsekvent genomförda och genomplanerade bebyggelsestruktur i Rinkeby med ett hierarkiskt trafikseparerat gång- och gatunät gör det mycket svårt att i efterhand dra fram nya gator. Sådana tvärförbindelser skulle behövas dras rakt genom hus och grönstråk. Trafiksepareringen är integrerad i Rinkeby övriga bebyggelse- och grönstruktur samt erbjuder bl a ett säkert och bekvämt trafiksystem för gående, cyklister och bilister. Lokalt i stadsdelen tycks inte finnas någon större efterfråga att ersätta nuvarande system.

Nya hustyper ger nya möjligheter

Utgångspunkten för utformningen av bebyggelsen på de föreslagna platserna har varit stadens övergripande målsättning att uppnå en blandning av upplåtelseformer i varje stadsdel. På två platser har sammantaget 20 radhus föreslagits. På tre platser har sammanlagt fem stadsvillor föreslagits. På övriga platser har flerfamiljshus och en tillbyggnad av ett befintligt servicehus föreslagits. Bland flerbostadshusen finns ett högt hus vid Rinkeby centrum som markerar centrumläget i stadsdelen. Det höga huset föreslås inrymma studentbostäder (ca 100 lägenheter). Projektens redovisas närmare i bifogad idékatalog.

Positiv spiral

I Rinkeby liksom övriga Stockholm råder det brist på lägenheter. Radhus, stadsvillor etc med både stora familjelägenheter och äganderätt/bostadsrätter skulle ge möjligheter till en boendekarriär inom stadsdelen. Det kan intressera familjer och mer betalningsstarka hushåll att bo kvar i stadsdelen. Om t ex studentbostäder uppförs i det föreslagna "Rinkeby Torn", kan inte minst ungdomar i Rinkeby som studerar vidare bo kvar i området. Nya hustyper skulle nyansera bilden av en miljonstadsdel som Rinkeby.

Föreslagen kompletteringsbebyggelse ger ett tillskott på ca 250 lägenheter. Då är inte bebyggelsen på ett eventuellt däck över E18 medräknat liksom bebyggelsen i en ny stadsfront i Rinkebys östra del mellan den nya E18 och Rinkebysvängen. De nya bostäderna skulle vara till gagn för de bostadssökande i regionen. Det lokala perspektivet har emellertid varit utgångspunkten när kompletteringsmöjligheterna diskuterats tillsammans med stadsdelsförvaltningen.

Storstads- och ytterstadssatsningen, delaktigheten i Kista Science City och Rinkebyvisionen med arbetsplatsbebyggelse i en ny stadsfront mot Stora Ursvik, en snabbspårinje från Alvik genom Rinkeby till Kista och föreslagen kompletteringsbebyggelse, innebär spännande utvecklingsmöjligheter för Rinkeby i början på det nya årtusendet. Tre decennier efter Rinkebys tillkomst föreslås att en bred förnyelseprocess påbörjas.

Kontorets förslag

De för bebyggelse föreslagna platserna ägs av staden och huvuddelen upplåts idag med tomträtt till bostadsbolag. Om nämnderna godkänner denna redovis-

ning kommer gatu- och fastighetskontoret att tillskriva byggherrar och fastighetsägare för att utröna intresset för de redovisade kompletteringsförslagen. Följande områden föreslås bli föremål för förhandlingar om markanvisningar och detaljplaneläggning:

Kvarnfallet 1 - flerbostadshus
Kvarnberget 2 - tillbyggnad av servicehus
Kvarnstenen 1 – flerbostadshus inklusive kommersiella ytor.
Kvarnseglet 4 – flerbostadshus inklusive kommersiella ytor
Storkvarnen 6 - stadsvillor
Karlkvarnen 1 - stadsvillor
Bredbyplan 2:3 - stadsvilla
Fotkvarnen 2 - radhus
Skvaltkvarnen 3 - radhus

En ny stadsfront med i huvudsak arbetsplatser i Rinkebys östra del förutsätter att E18 mm förskjuts och att befintlig bensinstation får ett nytt läge. Snabbspårvägen via Rinkeby utreds för närvarande. Mot den bakgrunden är det kompletteringsbebyggelse med bostäder som ingår i en första genomförandefas.

SLUT