



UTSTÄLLNINGSFÖRSLAG DEN 20 OKTOBER 1992,
reviderat den 19 april 1993

Detaljplan för delar av kv Bagaren, Banmästaren, Galten och Muraren m m i Rimbo

Dnr 92-0471.214

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Till förslaget hör:
plankarta med bestämmelser
illustrationskarta
denna beskrivning
genomförandebeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Planen avses bl a underlätta miljöförbättrande åtgärder i det centrala butiksstråket i f d Stockholmsvägen. Därvid erfordras nya tillfarter för varumottag och parkeringsytor i kv Bagaren.

Vidare föreslås annan markanvändning för området mellan Roslagsvägen och kv Banmästaren, en liten utbyggnad av AB Roslagsbostäders hus i kv Konduktören samt vissa parkeringslösningar.

Bakgrund

Kv Bagaren omges av Uppsalavägen i väster, Minervavägen i söder och Centralvägen i öster. Mot norr ansluter kvarteret till den gånggata med torg som ombildats från den gamla förbindelsen mellan Uppsalavägen och Stockholmsvägen.

Kvarteret men också centrumområdet i sin helhet domineras i topografisk mening av den ca 10 m höga bergknallen i kvarters södra del.

STADSBYGGNADSKONTORET

Förutom två stora livsmedelsbutiker, Konsum med närmare 1400 m² och ICA med omkring 600 m² bruttoarea, ingår postkontor, bankkontor, apotek, konditori, några butiker med fackhandel samt kontorslokaler. De relativt fåtaliga bostäderna i kvarteret är orienterade mot Minervavägen och Uppsalavägen.

Inför och under den omfattande nydaning av centrumområdet, inledd med vägombyggnad under 80-talets senare del, uppföljd med bussterminal, nya affärslokaler, bostäder och badhus, omarbetades detaljplanen för detta område vid två tillfällen 1983 och 1989.

Bilfritt butiksstråk,
varumottag m m

Vid ovan berörda planeringstillfällen har en plankvalitet ständigt eftersträfvats före andra, nämligen en bilfri gånggata på affärskvarteret Bagarens norra sida, utgörande en rest av Stockholmsvägen från ICAs butiksentré i nordväst till Centralvägen i sydost.

Den fullständiga friheten från biltrafik har uppfattats som en viktig förutsättning för att gånggatan skall kunna anläggas med miljöskapande kvaliteter som träd och annan växtlighet, vattenkonst, cykelställ, sittplatser, låga belysningsarmaturer samt konstnärlig utsmyckning.

Vidare skall butiksentréerna kunna utformas inbjudande och lätt tillgängliga, utrymmen beredas för serveringsytor, utomhusförsäljning, utställningar och lotterier, uppvisningar och sammankomster m m. Kort sagt söks en miljömässig intimitet som förenar den gamla småstadens trivsamma torghandel med den moderna marknadsplatsens tillgänglighet och allsidiga kommersiella utbud.

Den attraktion som en sådan affärsmiljö utövar på sina omgivningar får därvid uppväga de nackdelar som kan följa med de något större gångavstånd mellan parkering och butiker som arrangemanget tidvis kan innebära.

Vid de två planeringstillfällen som föregått nu aktuell planändring har också uttalats att förekommande varumottag och parkeringsplatser i kv Bagaren på sikt måste trafikmatas från gatunätet i övrigt, dvs från Uppsalavägen, Minervavägen och Centralvägen.

Till den nu framlagda planen redovisas illustrativt hur vissa lösningar i fråga om trafikmatning för kvarteret kan utföras på

kort sikt.

På längre sikt kan flera förändringar påräknas. Dels kan parkeringsytorna på tomterna Bagaren 8 och 9 komma att ersättas till förmån för delvis ny bebyggelse. Därvid uppkomna parkeringsbehov får sannolikt tillgodoses genom olika lösningar såväl inom som utanför kvarteret.

Vidare kan vägen till varumottag och parkeringsytor på tomterna 6 och 7 komma att nyttjas som tillfart också till de båda tomterna närmast Uppsalavägen (Bagaren 3 och Rimbo-Tomta 10:31) i anslutning till översyn av Uppsalavägens funktion och standard.

Kundparkering och servicelokal för buss- trafiken

En för centrumområdets attraktion och fortbestånd betydande kvalitet består i parkeringsytor för bilburna kunder. Dels måste dessa ytor vara tillräckligt stora också för relativt kortvariga belastningstoppar, dels måste ytorna organiseras så att gångsvständerna minimeras samtidigt som platserna lätt kan hittas, överblickas och brukas med godtagbar trafiksäkerhet.

Gällande plan medger ett 90-tal parkeringsplatser i området mellan bussterminalen och gånggatan eller 120 om parkeringen utföres med parkeringsdäck. Lösningen med parkeringsdäck är dock tveksam ur miljö- och tillgänglighetssynpunkt.

Tekniska kontoret har låtit upprätta arbetshandlingar för den planerade komplementbyggnaden till bussterminalen. Denna i sig tilltalande byggnad är dock något större än gällande plan redovisar och medför därför bortfall av ytterligare ett 10-tal parkeringsplatser.

Andra möjligheter att utöka tillgången på besöksplatser bör givetvis noggrannt övervägas innan lösningar med parkeringsdäck väljes.

Nu föreliggande plan redovisar hur man med måttfulla justeringar av kvartersgränserna längs Centralvägen och Stockholmsvägen mot kv Bagaren och kv Muraren avsevärt kan utöka parkeringstillgången. Därmed kan tillkomsten av den mer attraktiva servicebyggnaden för busstrafikanter underlättas.

Till dess så skett kan dock busstrafikens mest angelägna servicefunktioner temporärt inrymmas i centrumhuset eller, efter kompletterande utbyggnad av bottenvåningen, i kv Konduktören.

Pendlarparkering

En särskild parkeringsyta för arbetspendlande resenärer har också stått på önskelistan över angelägna servicefunktioner i Rimbo centrum. Detta framgår bl a av det avtal mellan SL och Norrtälje kommun som slöts 1991 med avseende på bussterminalen.

Föreliggande plan visar läge, utformning och åtkomst även av sådan parkeringsyta på den mark norr om kv Galten, som tidigare utgjort spårområde.

På lång sikt kan dock egentlig busspendlarparkering komma att skiftas på flera ytor, varav två eller tre i mer perifera lägen längs huvudvägarna.

Befintlig vägkorsning i Roslagsvägen - Uppsalavägen

Roslagsvägens anslutning till Uppsalavägen och Stockholmsvägen har numera breddats så att fordon österifrån på Roslagsvägen erhåller extra utrymme för svängande trafik.

Föreliggande plan bekräftar denna breddning samt visar det markutrymme som bör reserveras för detta ändamål.

Kv Banmästaren

Kommunens markområde mellan Roslagsvägen och tomten nr 1 i kv Banmästaren, tidigare utnyttjat för trafikändamål, har i gällande plan reserverats för bostadsändamål.

Tilltagande trafik på omgivande vägar i kombination med höjda miljöskyddskrav men också områdets centrala belägenhet och tillgänglighet talar för att upplåtelsen modifieras till centrumändamål.

Till dess annan busspendlarparkering anordnats avses dock området provisoriskt utnyttjat för parkeringsändamål.

Översiktlig planering

Sedan nu gällande planer för centrumområdet fastställdes eller antogs har en ny översiktsplan för Rimbo tätort antagits. Denna plan bekräftar givetvis centrumområdets innehåll men redovisar samtidigt en helt ny trafiklösning med avseende på Roslagsvägens sträckning. Denna ligger nu närmare Kundbysjön och följer grovt sett den gamla banvalsen rakt in i Rimbos centrala del där den ansluter till Uppsalavägen i höjd med bussterminalen. Samtidigt förutsättes Stockholmsvägen omlagd i en sträckning öster om reningsverket, korsande den omlagda Roslagsvägen nordost om reningsverket. Nuvarande Roslagsvägen och Stockholmsvägen i centrala Rimbo ombildas därvid till huvudgator för övervägande lokal trafik.

Roslagsbanan har i denna plan ånyo dragits fram till Rimbo centrum med ändstation i kv

Galtens östra del. Kvarterets västra del tänkes därvid upplåten till handel.

Övriga fysiska förändringar i centrumområdet som kan följa av att översiktsplanen genomförs är en förmodad ombyggnad av Stockholmsvägen norr om kv Galten, varvid sannolikt även gång- och cykelvägen mellan bussterminalen och Roslagsbanan utföres planskilt.

Av övriga målsättningar i översiktsplanen torde den vara av största betydelse för utvecklingen i centrum, som definierar var och när nya större affärsetableringar är att vänta.

Översiktsplanen förutser endast en sådan yta, inemot 13 000 m² stor, belägen väster om Kvarntorpet längs Uppsalavägen. Övriga tillkommande handelsytor får närmast ses som tillskott att räkna med när affärsytorna i centrumområdet inte längre räcker till. Tidpunkten för affärsetableringen vid Kvarntorpet har inte preciserats i översiktsplanen, men förutses, så långt på kommunen ankommer, inte komma att forceras till den grad att balans och livskraft för centrumhandeln i dess hittills planerade skick äventyras.

Markägförhållanden och markintrång

Kommunen äger ingen mark i kv Bagaren. Tomterna 1, 2 och 12 belägna längs Minervavägen ägs av enskilda fastighetsägare som också bor på respektive fastighet. Övriga fastighetsägare driver egna rörelser på den egna fastigheten eller hyr ut lokaler för kommersiell verksamhet.

Gemensam väg till varumottag och parkeringsplatser avseende fastigheterna Bagaren 6, 7 och 8 föreslås dragen från Minervavägen över tomten nr 3. Sådan gemensamhetsanläggning kan bildas med stöd av frivilliga överenskommelser mellan kommunen och de berörda markägarna. Primärt berörd markägare är Ulf Björk. Övriga berörda är Fr. Köpmannen HB (ICA), Konsumentföreningen samt Tage Andersson. Vägen saknar stöd i gällande plan men försvårar ej menligt markens nyttjande i enlighet med denna plan.

Vägen kan på sikt även komma att nyttjas för åtkomsten av konditorifastigheten Rimbo-Tomta 10:31 samt östra delen av Bagaren 3.

Föreslagen breddning av Centralvägen och Stockholmsvägen berör förgårdsmark på tomterna 1 och 2 i kv Bagaren samt tomterna 7, 8 och 9 i kv Muraren.

Breddningen av Roslagsvägens anslutning till Stockholmsvägen och Uppsalavägen berör primärt kommunens mark. Marginellt berörs även tomten nr 1 i Ringduvan.

Pendlarparkeringen med tillfart berör primärt mark tillhörig kommunen samt Järnvägsaktiebolaget Roslagsbanan. Relativt obetydliga intrång berör även tomten nr 1 i kv Galten.

Övriga förutsättningar och förändringar

Den befintliga parkeringsytan på tomten nr 8 i kv Bagaren inrymmer ett 20-tal platser. Trots dess relativa litenhet anser ägaren, Konsumentföreningen Uppsala, denna parkeringsyta vara viktig för affärsverksamheten. Å andra sidan hindrar trafiken till parkeringen att gånggatan utnyttjas på avsett sätt, vilket i sin tur lätt leder till att också annan trafik blir svår att avvisa. Parkeringen medför samtidigt att inramningen av gaturummet förblir ofullständig.

Det är på kort sikt önskvärt att ersätta den aktuella parkeringen med annan parkeringslösning indragen från och utan beroende av gånggatan som tillfart. Därvid förutsättes tillfart från Centralvägen.

En sådan lösning, byggande på befintlig parkeringsyta utanför Konsumbutikens entré, kan ordnas med relativt enkla medel på sätt som framgår av planärendet tillhörande kartillustration. Därvid förutsättes dock särskilda avtal mellan kommunen och närmast berörda markägare, vilka närmare belyses i genomförandebeskrivningen. Avtalen måste byggas på frivillighet, då gällande detaljplan i detta stycke ej kan åberopas.

Gator och trafik

Någon större förändring av trafikens mönster förväntas inte följa av här föreslagna förändringar. Centralvägens successiva omvandling till parkeringsgata bör dock medföra en välgörande nedsättning av högsta tillåtna hastighet.

Pendlarparkeringen norr om kv Galten bör medföra ett ökat intresse att befästa ett övergångsställe mellan parkeringen och den gångbana som följer bussterminalens södra sida.

En planskild korsning för fotgängare i denna punkt har berörts redan i planutredningen för centrumområdet 1989. Denna utredning utmynnade i föresatsen att planera närområdet på ett sådant sätt att en senare utförd gångport inte skulle fördyras av nu aktuella planer och byggnadsföretag. Riktigheten i detta synsätt får anses bekräftad när översiktsplanen nu visar att betydande förändringar av såväl Stockholmsvägens sträckning i nu berört avsnitt liksom bebyggelsen i kv Galten är att vänta inom överskådlig tid.

En så kostnadskrävande investering som en gångport förutsätter samplanering med omgivande bebyggelse och mark. Sådan samplanering kan erfordras om t ex Roslagsbanans anslutning i kv Galten på nytt aktualiseras, alternativt att kv Galten upplåts för centrumanknutna aktiviteter.

Miljöfrågor

Menligt vägtrafikbuller från genomfartstrafik berör primärt bebyggda bostadsfastigheter på genomfarternas båda sidor.

En med vägverket samplanerad upprustning av främst Uppsalavägen kan förväntas under de närmaste åren. Därvid kan även de delar av angränsande kvarter där förnyelse av bostäder kan förekomma antas komma att förses med särskilda planbestämmelser för bullerskydd.

Projektering av ny bebyggelse inom planområdet bör i varje enskilt fall föregås av radondetektering.

Teknisk försörjning

Samtliga administrativa frågor finns utförligt belysta i genomförandebeskrivningen.

Genomförandetiden föreslås till 10 år från dag för gällande beslut om planens antagande.

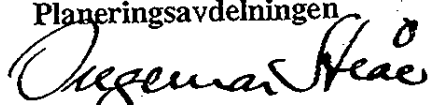
Redovisad byggrätt för centrumbebyggelse mellan Roslagsvägen och kv Banmästaren avses ej utnyttjad förrän motsvarande utrymme för parkering kunnat beredas på annan plats.

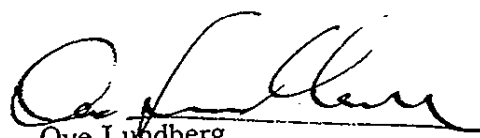
Gemensamma lösningar för parkering samt varumottag med tillhörande infartsvägar i kv Bagaren avses reglerade genom avtal som kan åtföljas av anläggningsförrättning på sätt som framgår av genomförandebeskrivningen.

Samråd

Företaget samråd redovisas i särskild samrådsredogörelse.

STADSBYGGNADSKONTORET
Planeringsavdelningen


Ingemar Stråe
1:e planarkitekt


Ove Lundberg
1:e planingenjör