



I. SAMMANFATTNING

Planprogram för Norra Rydbo har upprättats av stadsarkitektkontoret i Österåkers kommun i syfte att överskligt belysa förutsättningar för en successiv komplettering av bostäder. I den norra delen av tätorten som har studerats bedöms ett totalt tillskott av ca drygt 100 bostäder.

En komplettering med bostäder utöver befintliga förutsätter ombyggnad av befintligt reningsverk. En sådan ombyggnad har förutsatts i programmet.

Ansvariga för programmets framtagande har varit Joe Lindström och Ebba Ohlén-Carlsson SWECO FFNS Arkitekter i samråd med stadsbyggnadschef Lars Barrefelt.

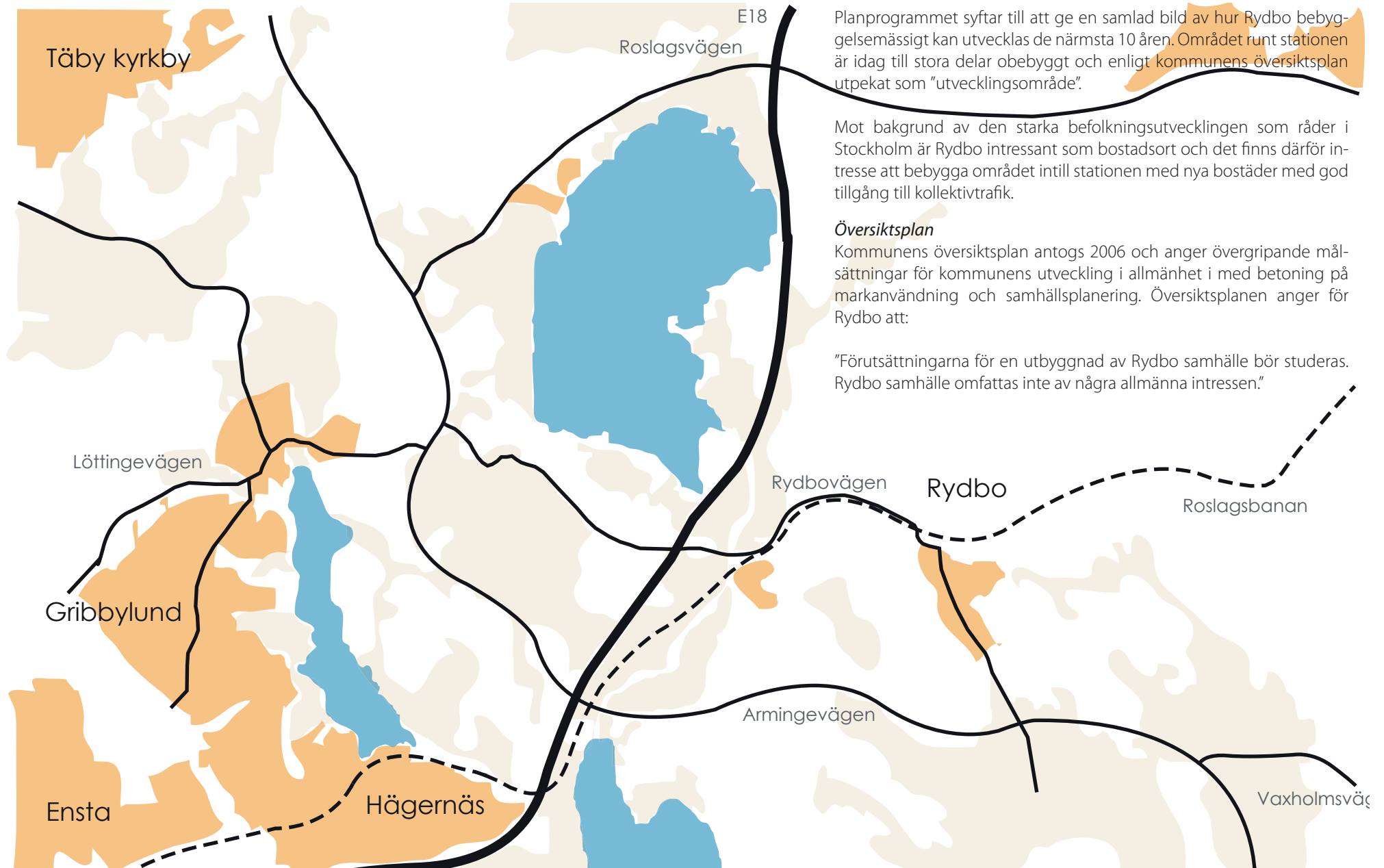
Åkersberga 2008.02.15

INNEHÅLL

sid 2	1 Sammanfattning
sid 3	2 Planprogrammets syfte
sid 4	3 Förutsättningar
sid 5	4 Bebyggelse
sid 11	5 Naturmiljö och kulturhistoria
sid 11	6 Kommunikationer och huvudmannaskap
sid 13	7 Teknisk försörjning
sid 13	8 Dagvatten
sid 13	9 Huvudmannaskap
sid 13	10 Miljökonsekvenser
sid 14	11 Fortsatt detaljplanering



2 PLANPROGRAMMETS SYFTE



Planprogrammet syftar till att ge en samlad bild av hur Rydbo bebyggelsemässigt kan utvecklas de närmsta 10 åren. Området runt stationen är idag till stora delar obebbyggt och enligt kommunens översiktsplan utpekad som "utvecklingsområde".

Mot bakgrund av den starka befolkningsutvecklingen som råder i Stockholm är Rydbo intressant som bostadsort och det finns därför intresse att bebygga området intill stationen med nya bostäder med god tillgång till kollektivtrafik.

Översiktsplan

Kommunens översiktsplan antogs 2006 och anger övergripande målsättningar för kommunens utveckling i allmänhet i med betoning på markanvändning och samhällsplanering. Översiktsplanen anger för Rydbo att:

"Förutsättningarna för en utbyggnad av Rydbo samhälle bör studeras. Rydbo samhälle omfattas inte av några allmänna intressen."

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 Gällande planer

Planprogram för Rydbo godkändes 1997-05-29 som underlag för fortsatt planering. Programmet ersätts i sina norra delar av nu aktuellt planprogram.

För området gäller idag följande detaljplaner:

- Dp 384 Rydbo station, fastställd 1999.10.28
- Dp 301 Rydbo tomtområde, fastställd 1984.03.01
- Dp 295 Rydbo tomtområde, fastställd 1982.07.02

3.2 Läge och avgränsning

Programområdet omfattar området runt Rydbo station.

3.3 Markägförhållanden

Markägförhållanden kring Rydbo station består av i huvudsak två stora markägare, familjen Douglas och Österåkers kommun. I övrigt finns privata markägare. SL äger spårområdet.

Exploatering i området kräver fastighetsregleringar av olika slag då föreslagen markanvändning inte överensstämmer med fastighetsgränserna.

3.4 Historisk bakgrund

Rydbo stationssamhälle har vuxit upp kring tågstationen. Roslagsbanan invigdes 1901 och bakgrunden till stationens läge var att greve Magnus Brahe ville att järnvägen skulle dras genom skogen. Stationen benämndes inledningsvis Ullna men namnet ändrades senare till Rydbo. Genom att pendlingmöjligheter till Stockholm skapades påbörjades en bebyggelseutveckling i Rydbo som har varit relativt kontinuerlig under 1900-talet.



Markägarkarta

Mörkt grå: SL

Mellangrå: privata fastighetsägare

Ljust grå: familjen Douglas/ von Essen

Vit: Österåkers kommun

4 BEBYGGELSE

3.4 Befolkning och service

Kommersiell service

Idag finns ingen matbutik i Rydbo. Det är osannolikt att den kommersiella servicen kommer att förbättras i Rydbo under överskådlig framtid. Trenden i detalj- och livsmedelshandel går mot större och större enheter vilket pekar på att underlaget i en ort med drygt 700 invånare inte ger underlag för livsmedelsbutiker eftersom orten ligger så pass nära större köpcentrum och tätorter.

Befolkning

Idag bor drygt 700 personer i Rydbo och befolkningen bedöms öka något. Detta ger dock inte underlag för ökad kommunal eller kommersiell service.

3.4.2 Skola

Idag finns två F-6 skolor i Rydbo. Det är dels Rydbo Friskola, dels Rydbo skola. Till dessa två skolor finns förskolor kopplade.

3.4.3 Idrott och lek

Idag finns en större fotbollsplan ca 500 m sydost om Rydbo station. Vid skolorna finns lekplatser för mindre barn. Goda möjligheter till lek finns också i anslutande naturområden.

3.4.4 Återvinningsstationer

Idag finns en återvinningsstation vid Rydbo station. Plats för återvinningsstation bör även i framtiden finnas i anslutning till Rydbo station.

Rydbo utgör idag en mindre tätort mellan Täby och Åkersberga, i anslutning till Rydbo station vid Roslagsbanan. Rydbo är mycket attraktivt som bostadsort och som karaktär småskaligt och överskådligt.

Översiktsplanen anger att kompletterande bebyggelse i Rydbo station ska studeras. Bakgrunden till detta är att det i anslutning till Rydbo station finns obebyggda markområden som ligger i nära kollektivtrafik och inte heller innehåller skyddsvärda natur- eller rekreationsområden.

4.1.1 Bebyggelsens och områdets karaktär

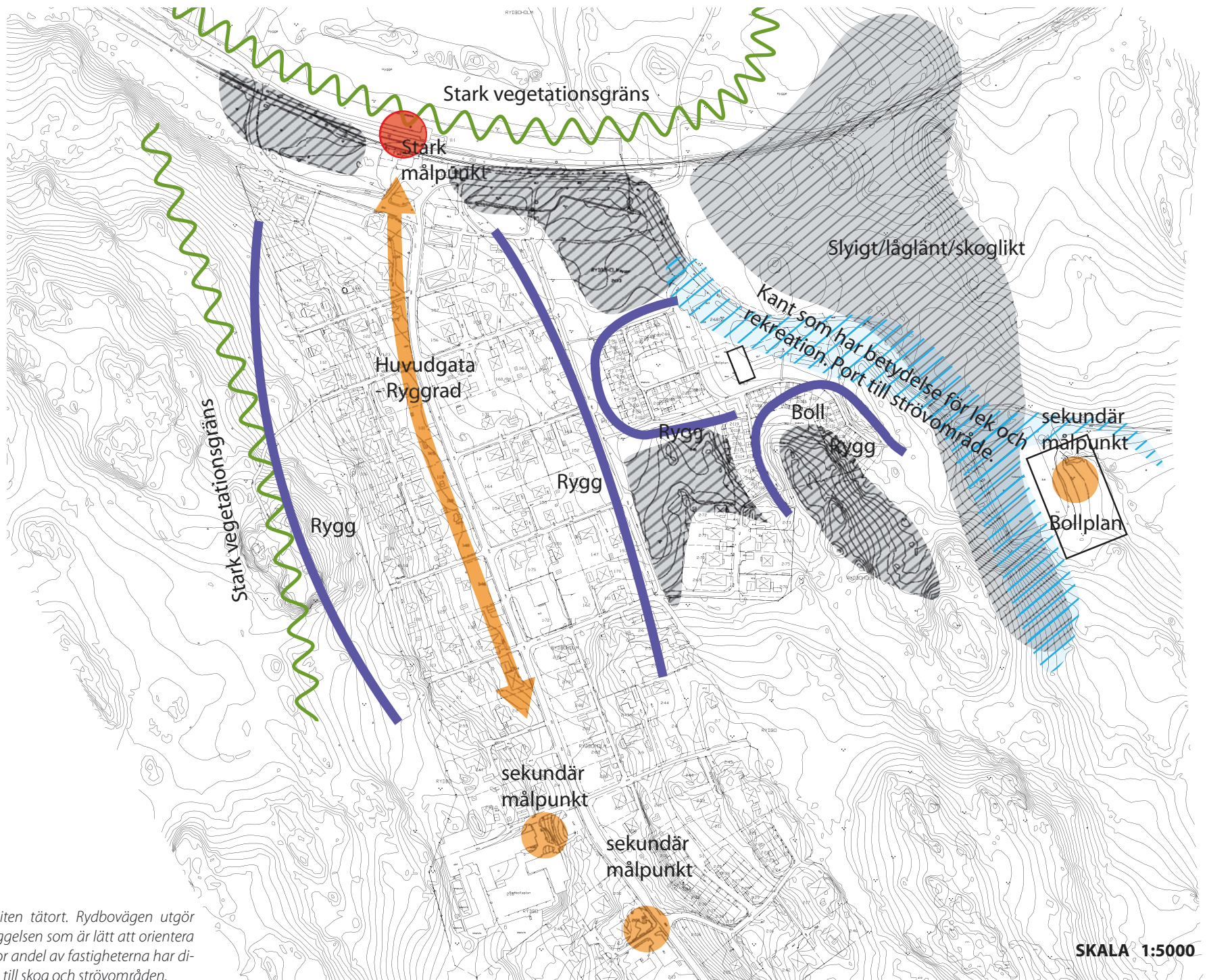
Rydbo domineras av enfamiljshus med varierande karaktär, form och uttryck. Bebyggelsen är relativt småskalig och den vanligaste tomtstorleken är kring 1500 kvm. Fasadmateriell och typ av hus är mycket varierande, främst beroende av att byggnaderna är från olika tidsperioder.

Ett av de stora boendevärdena i Rydbo är den omedelbara närheten till natur, i hela området finns en skogs känsla eftersom den största andelen av bostadshusen gränsar direkt till skog och natur.

Rydbovägen utgör en ryggrad i bebyggelsestrukturen och kommer även i framtiden vara ett viktigt element i området.



Befintlig bebyggelse består till största del av enfamiljs- och radhus



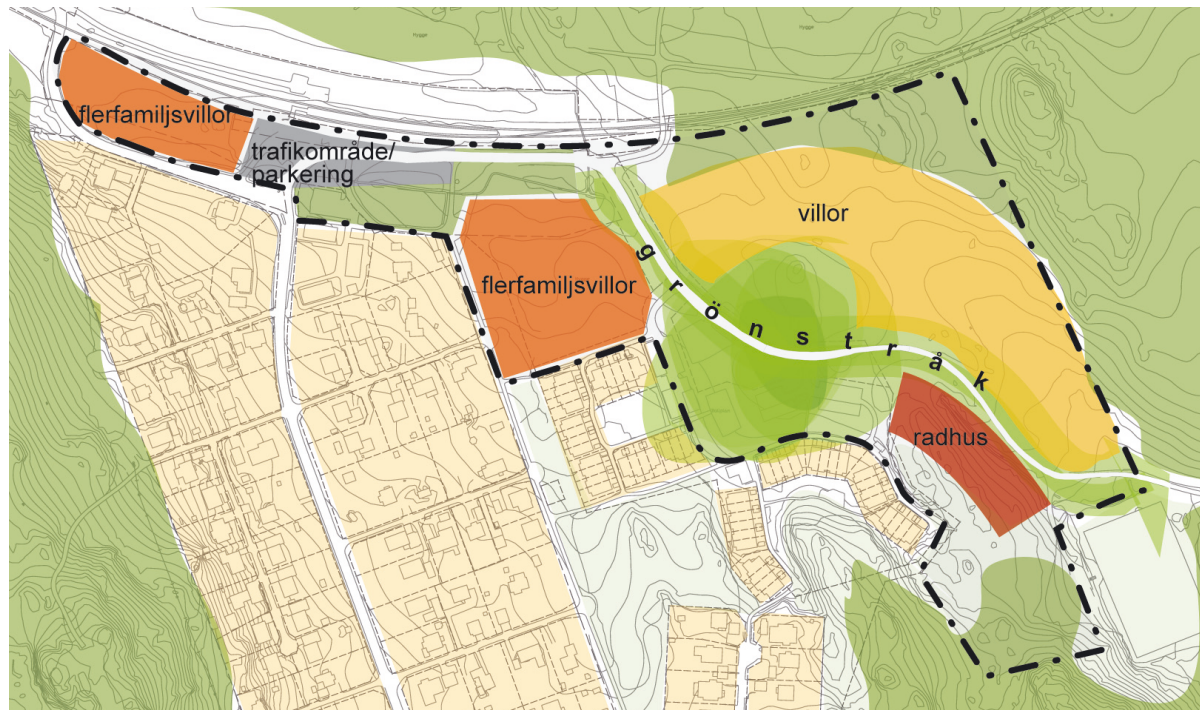
Rydbo är en liten tätort. Rydbovägen utgör ryggrad i bebyggelsen som är lätt att orientera sig kring. En stor andel av fastigheterna har direkt anslutning till skog och strövmråden.

4.1.2 Utvecklingsområden

Programmet anger preliminära skisser för området runt Rydbo station. Bebyggelsen föreslås bestå av en blandning av enfamiljshus och flerfamiljsvillor.

Området mellan Rydbo station och fotbollsplanen är ett välanvänt promenadstråk. Det är därför angeläget att detta grönstråk förädlas och stärks i samband med att det byggs bostäder.

Grönstruktur och allmänna ytor ska studeras och bearbetas vidare i samband med upprättande av nya detaljplaner.



• — • Programområde



4.1.3 Etapp I- Området väster om stationen

Den första etappen kommer att utgöras av området väster om Rydbo station. Kvarteret planeras för fyra parhus som ligger längs Rydbovägen. Området omfattar totalt 16 lägenheter. Besqab vann markanvisningstävling för området under våren 2006.



Referensbild på tänkt bebyggelse väster om Rydbo station.



Situationsplan

RYDBO STATION del av RYDBO 1:1 och Rydboholm 2:1 (bild: SWECO FFNS Arkitekter AB)

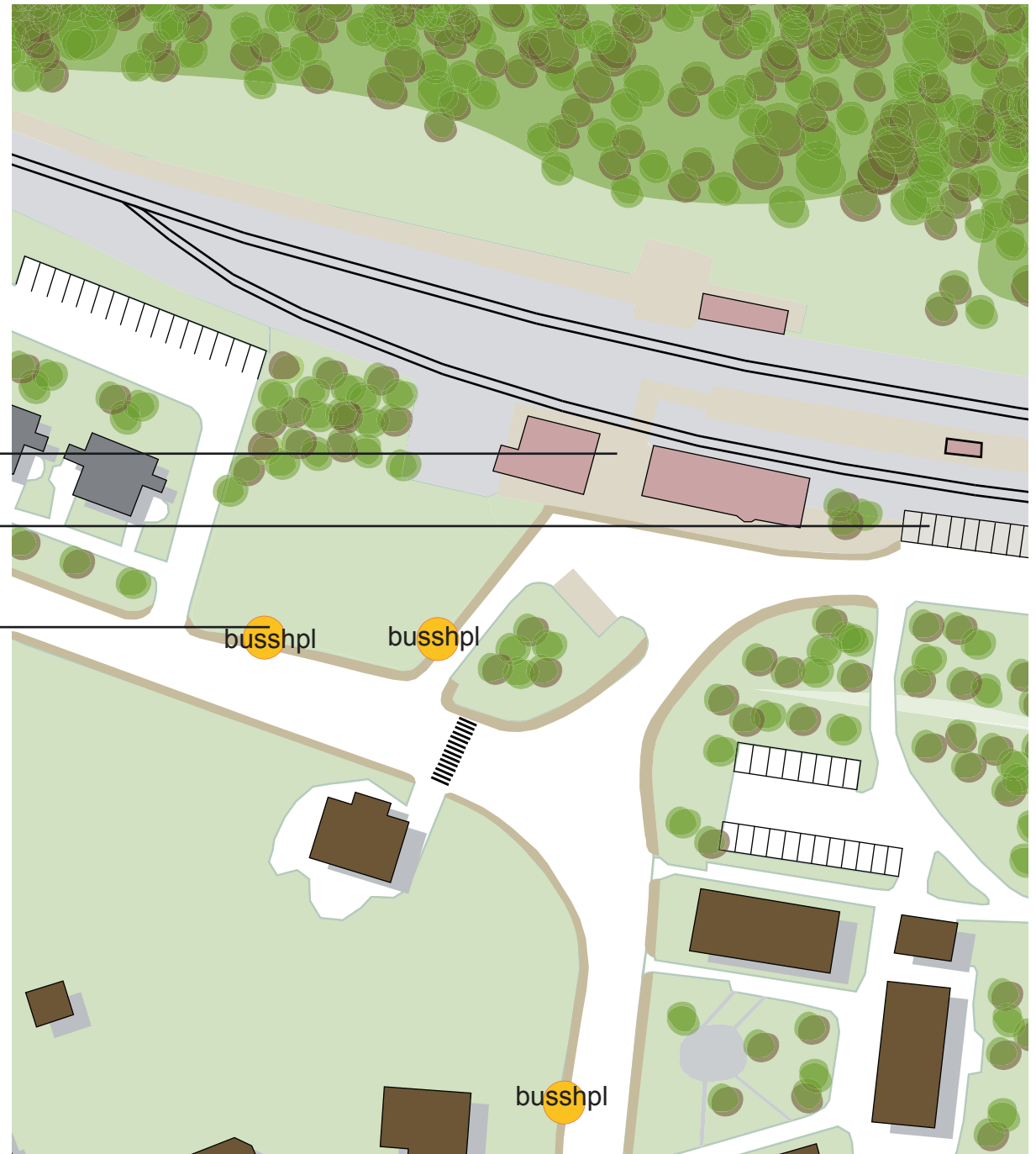
4.1.4 Förnyelse av stationsområdet

I samband med att fler bostäder byggs i Rydbo bör även de allmänna ytorna runt stationen rustas och renoveras vad gäller busshållplatser, parkeringsplatser, vegetation, trottoarer osv enligt gällande detaljplan.

Ny trottoar framför stationshuset anläggs och angöringssituationen för personbilar som hämtar vid tåget förbättras.

Parkeringsplatsen förlängs så att totalt ca 50 parkeringsplatser skapas.

Lägen för busshållplatser kvarstår.



skala 1:1000

4.1.3 Kommande etapper- efter 2010

Kommande etapper öster om Rydbo station bebyggs förslagvis med en blandning av par- eller radhus samt villor. Totalt bedöms programområdet omfatta ca. 100 lägenheter.



Referensbild visande tänkt bebyggelse i kommande etapper för Rydbo station. foto: Sundell Arkitekter AB



Bebyggelseutvecklingen kring Rydbo station ska ytterligare stärka och förbättra grönstrukturen.

5 NATURMILJÖ OCH KULTURHISTORIA

5.1.1 Naturmiljöer

Området runt Rydbo station innehåller inga av myndigheter fastställda värdefulla natur- och kulturvärden.

Programområdet korsas av vandringsleden "Blå leden" som är en vandringsled om 35 km som löper från Vaxholm via Domarudden till Norrtälje. Leden är ett väl använt och etablerat rekreativstråk av regional betydelse.

6 KOMMUNIKATIONER OCH HUVUDMANNASKAP

6.1 Befintliga förhållanden

Gator och vägar

Rydbovägen var fram till år 1976 huvudförbindelsen mellan Vaxholm och Stockholm. I samband med att väg 274 till Vaxholm byggdes minskade Rydbovägens betydelse i vägnätet. Under 2006 öppnade dock en ny avfart på Norrtäljevägen som givit Rydbovägen förnyad betydelse i vägnätet.

Huvudmannaskap

Idag råder delat huvudmannaskap för Rydbovägen. Från väg 274 till Rydbo station är vägen statlig väg, dvs vägverket är huvudman. Mellan Rydbo station och Arninge Norra-avfarten är familjen Douglas huvudman.

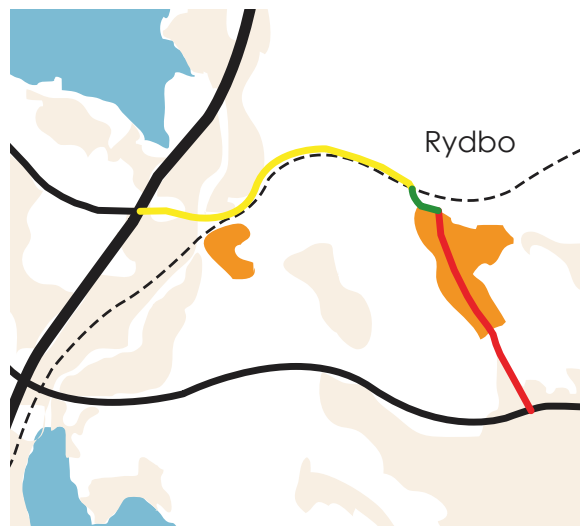


Bild: I samband med genomförande av etapp 1 inom Norra Rydbo övergår del av Rydbovägen till kommunalt huvudmannaskap (grön sträcka). På längre sikt bör Rydbovägen i sin helhet övergå i kommunalt huvudmannaskap.

Kommunen avser att överta huvudmannaskapet för Rydbovägen mellan Rydbo station och övergången över Roslagsbanan. På längre sikt bör Rydbovägen få kommunalt huvudmannaskap.

Varken kommunen eller SL har idag planer på att ordna planskild korsning över Roslagsbanan i höjd med Rydbo.

6.2 Kollektivtrafik

Renovering av Roslagsbanan

SL genomförde under sommaren 2007 en renovering av spåren på Roslagsbanan mellan Rydbo och Österskär. Under sommaren 2008 planerar SL att genomföra samma renovering för spåren mellan Rydbo och Täby. SL har vidare påbörjat en förstudie avseende ombyggnad av Roslagsbanan till dubbelspår i hela sin sträckning. Utbyggnaden planeras ske i etapper varav första etappen preliminärt bedöms genomförd redan till 2010. Dubbelspårutbyggnaden bedöms inte inkräkta på angränsande fastigheter inom Rydbo.

Spårtrafik på längre sikt

En förstudie för "Spårtrafik i nordost" pågår under ledning av Banverket. Studien avses belysa alternativa spårstrukturer i nordostregionen på längre sikt.



Foto över stationsområdet

7 TEKNISK FÖRSÖRJNING

7.1 VA-system

7.1.1 Befintligt system

Inom Rydbo samhälle planeras i enlighet med detta program en begränsad förtätning motsvarande ytterligare cirka 100 bostäder motsvarande drygt 300-400 pe (personequivivalenter).

Befintligt samhälle omfattas av allmänt VA-verksamhetsområde. Vattenförsörjningen till Rydbo sker idag via Österåkersvattens försorg. I samband med utbyggnad av bostadsbeståndet förutsätts en utökning av verksamhetsområdet.

I Rydbo finns ett mindre reningsverk som drivs av Österåkersvatten som försörjer Rydbo samhälle. Reningsverket är dimensionerat för 500 pe och är för närvarande i stort sett fullbelastat.

7.1.2 Föreslaget system

Det finns två huvudsakliga alternativ för utbyggnad av VA-nätet för att försörja Rydbo. Huvudalternativet är att befintliga reningsverket byggs om/ut till en kapacitet av 1000 pe med nya reningskrav som gör att Kyrkfjärden inte belastas mer än i dag. Alternativt ersätts det befintliga reningsverket med en pumpstation som leder avloppsvattnet till Täby.

Utbyggnaden av befintligt reningsverk är sannolikt en förutsättning för etapp 1 inom aktuellt planprogram. Detta innebär att reningsverket bör vara utbyggt till senhösten 2009.

7.2 Kraftförsörjning

E.ON AB ansvarar genom nätkoncession för kraftförsörjningen i området.

7.3 Avfallshantering

I och med ökade bebyggelse och därmed ökad mängd avfall kommer återvinningsstationens nuvarande yta behöva utökas alternativt kan en kompletterande station uppföras. Avfallet från planerad bebyggelse bör kunna samlas och sorteras inom respektive fastighet.

Avfallshanteringen kommer att diskuteras vidare i det fortsatta arbetet.

8 DAGVATTEN

8.1 Allmänt

I Rydbo finns två stycken dagvattenområden och fyra områden för dagvatten från gata. ÖSVAB är huvudman för dessa dagvattensystem. Huruvida ytterligare dagvattenområden kommer att upprättas i samband med bebyggelseutvecklingen är i dagsläget inte klarlagt men ska tydliggöras i kommande detaljplaner.

9 HUVUDMANNASKAP

9.1 Allmän plats

Vägverket är huvudman för Rydbovägen från väg 274 till Rydbo station. För övriga vägar råder enskilt huvudmannaskap.

9.2 VA-nät

ÖSVAB är huvudman för VA-verksamhetsområdet och ansvarar för erforderlig nätutbyggnad.

9.3 Kraftförsörjning

E.ON AB har nätkoncession för området och svarar för erforderlig utbyggnad.

10 MILJÖKONSEKVENSER

10.1 Behov av miljöbedömning

Stadsarkitektkontoret bedömer med stöd av genomförda utredningar att ett genomförande av detaljplaner baserade på programmet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i enlighet med reglerna om miljöbedömningar för planer och program (5 kap. 18 § andra stycket PBL).

Den mark som föreslås tas i anspråk för bebyggelse är till stor del impedimentmark. Inga intresseområden vad gäller flora, fauna eller röd-listade arter finns registrerade. Programområdet omfattas inte av myndigheter fastställda värdefulla natur- och kulturområden. Området är inte heller beläget inom område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt i kommunens översiktsplan.

Antalet föreslagna bostäder är begränsat vilket medför endast en ringa ökning av trafiken. Den ringa ökningen av trafiken medför inte några negativa konsekvenser avseende buller eller avgaser på omkringliggande gator.

Ett genomförande av detaljplaner baserade på programmet medför inte betydande påverkan på några naturresur-

ser enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken och bedöms i övrigt vara tillräckligt väl utformat ur naturresurssynpunkt.

10.2 Behov av miljökonsekvensbeskrivning

Stadsarkitektkontoret bedömer vidare att ett genomförande av detaljplaner baserade på programmet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt reglerna om miljökonsekvensbeskrivningar för vissa projekt (5 kap. 18 § tredje stycket).

10.3 Bullerutredning

De i programmet föreslagna utbyggnadsområdena är i varierande grad påverkade av buller främst från järnvägen. Bullerdämpande åtgärder på tomtmark liksom utformning av bostäderna med hänsyn till yttre störningar kan därför bli nödvändiga. Dessa frågor avses att belysas i respektive detaljplan.

II FORTSATT DETALJPLANERING

Etapp 1 kommer att genomföras under 2008. Senare etapper kan komma att förverkligas om 5-10 år.