



områdes program

Rinkeby

2000 -09- 12

121-8-213

INNEHÅLL

| | |
|----------------------------------|-----------|
| Sammanfattning | 1 |
| Rinkeby idag | 2 |
| Rinkebys utbyggnad | |
| Bebyggelsekaraktär | |
| Befolkning | |
| Bostäder | |
| Service | |
| Skolor | |
| Trafik och kommunikationer | |
| Arbetsplatser och förvärvsarbete | |
| Framtidsfrågor | 5 |
| Utredningsområden | |
| Pågående projekt | |
| Natur- och kulturvärden | 11 |
| Järvafältet | |

Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Rinkeby**. Programmet redovisar även pågående planering och diskuterar hur stadsdelsområdet kan utvecklas framöver samt hur dess värden ska tillvaratas.

Områdesprogrammet är ett underlag för en dialog mellan medborgarna, stadsdelsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret om framtiden i stadsdelsområdet. Stadsbyggnadskontoret fortsätter härmed det områdesvisa planeringsarbete, som inleddes med de stadsdelsbeskrivningar som ingick i samrådsförslaget till översiktsplanen hösten 1995.

Områdesprogram finns för samtliga 24 stadsdelsområden.

Stadsbyggnadskontoret är stadsbyggnadsnämndens beredande organ och stadens expertorgan i stadsbyggnadsfrågor. På stadsbyggnadsnämndens uppdrag har kontoret hand om frågor som rör markanvändning och byggande.

**STADSBYGGNADS
KONTORET**Fleminggatan 4, KUNGSHOLMEN
Tfn växel 08-508 260 00**Kontaktpersoner för Rinkeby**

| | |
|-------------|---|
| Planfrågor: | Inger Elonsson |
| Bygglov: | Västerorts handläggarejour tfn 08-508 272 66 |

Rinkeby

Sammanfattning

Historik och utbyggnad

Rinkeby som tillsammans med Tensta-Hjulsta kallas för Södra Järvafältet eller bara Södra Järva, omges av stora grönområden med Järvafältet i norr fram till Igelbäcken och Spångadalen i söder. Stadsdelarna byggdes ut åren 1966–67, medan tunnelbanan dock inte var klar förrän år 1975.

Bebyggelsen består i huvudsak av flerbostadshus, skolor, butiker, ett fåtal kontor och andra verksamheter. Bostadshusen ligger som en ringmur mot Hjulstavägen (E18) med sina 6 våningar, men trappar successivt ned till 2–3 våningar i den södra delen.

I stadsdelen finns 5 200 lägenheter enbart upplåt-na med hyresrätt.

Framtidsfrågor

Översiktsplanen utgår från att staden kommer att fortsätta växa och att kompletteringsområden av olika karaktärer kommer behövas. I Rinkeby där behovet av arbetsplatser är stort skall möjligheter ges till utveckling och nyetablering. Det är därför angeläget att hitta förändringsytor främst lämpade för arbetsplatser.

Eftersom stadsdelen uteslutande har flerbostadshus med hyresrätt är det angeläget att bygga bostäder i form av radhus med bostadsrätt/äganderätt. Därigenom ges de resursstarka hushållen möjlighet att bo kvar i stadsdelen.

Utredningsområden

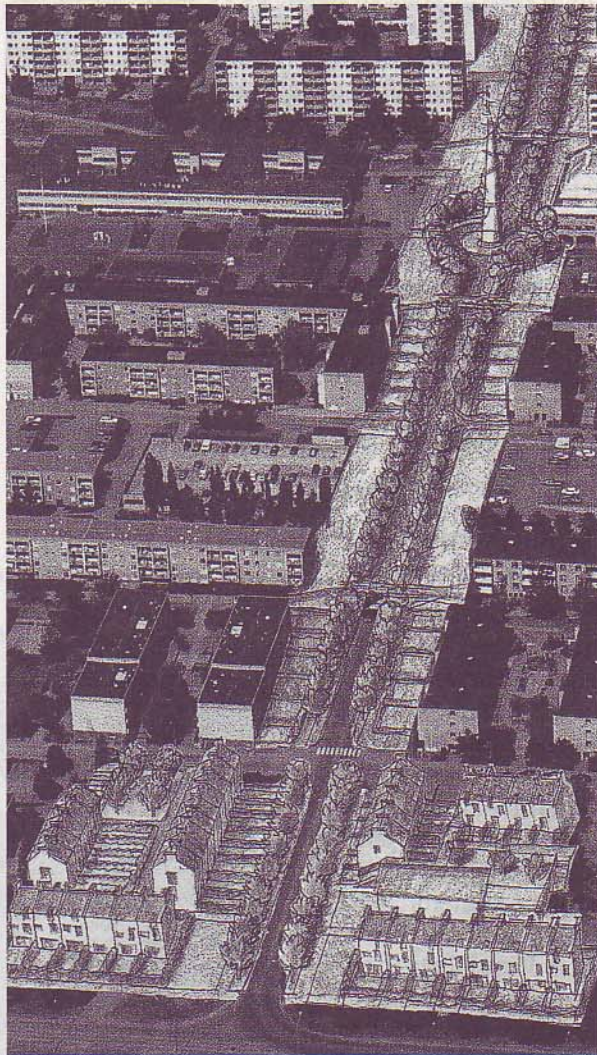
De förändringsytor som kan bli aktuella är i första hand gatumark och överstora parkerings- och garageytor t ex Gamleby plan. Vissa möjligheter till förtätning och omvandling för verksamheter runt centrum bör ges. Likaså kan ytor i anslutning till nuvarande Hjulstavägen och i samband med utbyggnaden av E18 bli aktuella för utbyggnad av arbetsplatser. Vid Rinkeby diskuteras två alternativa sträckningar, dels ett i ytläge dels ett i tunnälläge. Tunnälläget förordas av staden.

Den långt gående trafiksepareringen vid centrum bör utredas. Det är önskvärt med en genomgående

körförbindelse söder om centrum. Det innebär att mindre goda bostadslägen i anslutning till centrum måste omvandlas till lokaler för lämpligt ändamål.

Pågående projekt

På fastigheterna Handkvarnen 2 och Kvarnvingen 1, som idag är garagetomter, vill ab Borätt bygga radhus. Start-PM kommer efter sommaren att tas upp i stadsbyggnadsnämnden följt av programsamråd.



Förslag till radhus i Rinkeby

Rinkeby idag

Rinkebys utbyggnad

Staten köpte Järvafältet 1905. Området bestod av ett stort antal egendomar i de fyra socknarna Solna, Spånga, Sollentuna och Järfälla. Under de följande decennierna togs Järvafältet successivt i anspråk som militärt övningsområde. Den mark som inte utnyttjades för militära ändamål utarrenderades till jordbrukare m fl.

I och med Stockholms inkorporering av Spånga 1949 kom en betydande del av Järvafältet att hamna inom stadens gränser. Redan på 50-talet väcktes frågan om att militären skulle flytta från Järvafältet och att området istället skulle kunna användas för att bygga bostäder, eftersom det rådde en stor bostadsbrist. Befolkningsökningen på 60-talet gjorde frågan allt angelägnare och 1966 sålde staten Järvafältet till Stockholm respektive Sollentuna, Järfälla, Sundbyberg och Solna (efter storleksordning av köpt areal).

Som en del av det s k miljonprogrammet tillkom sedan stadsdelarna Tensta och Rinkeby med ca 11 000 lägenheter i flerbostadshus. Inte mindre än

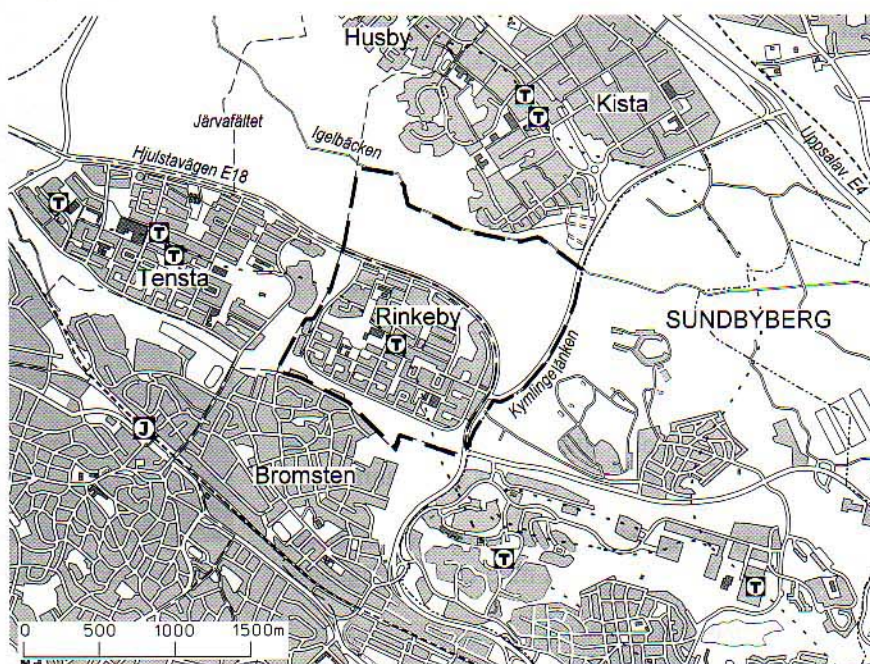
22 olika bostads- och byggföretag tilldelades mark på södra Järvafältet. Byggandet kom igång redan 1966 och pågick i fem år. Tunnelbanan kom inte förrän 1975.

Planeringsfilosofin bakom Tensta-Rinkeby var tankar om en ny typ av ytterstadsmiljö med "något av stenstadens intensitet". En annan ambition var att skapa gröna gårdar och anlagda parker samt en fullständig trafikseparering. När området stod färdigt i början på 1970-talet hade bostadsefterfrågan vänt nedåt. I likhet med andra miljonprogramstadsdelar har mycket kritik framförts mot den monumentala utformningen, medan de boende själva anser att området har stora kvalitativa värden. På senare år har förslagen om förnyelseåtgärder varit många och i Rinkeby har redan en omfattande upprustning av delar av bostadsbeståndet genomförts.

Enligt gällande detaljplan är Hjulstavägen enbart utlagd som matargata och Enköpingsvägen- E 18 planerad på Järvafältet. Utbyggnaden har ännu inte genomförts utan Hjulstavägen fungerar både som riksväg och lokalgata, vilket vållar problem med korsande trafik.

Rinkeby med omgivning

Stadsdelarna Rinkeby tillsammans med Tensta-Hjulsta brukar kallas södra Järvafältet eller bara Södra Järva. Rinkeby utgör ett eget stadsdelsnämndsområde och är geografiskt litet jämfört med övriga stadsdelsområden i Västerort. Rinkeby gränsar mot Tensta i väst, Järvafältets friområde och Igelbäcken i norr, Sundbybergs stad i öster och mot stadsdelen Bromsten i söder.



Bebyggelsekaraktär

Stadsdelarna Tensta och Rinkeby byggdes ut samtidigt. Områdets utformning lades fast i en generalplan för Tensta-Rinkeby som antogs av stadsfullmäktige 1965. I generalplanen beskrevs tankarna bakom det nya området på följande sätt:

”En bostadsmiljö som lägger något av stenstadens intensitet, koncentration och ordning till ytterstadens grönska, rymlighet och frihet från störningar, en stadsmiljö med trygga, behagliga och bekväma gågator och slutna rum.”

Ett annat skäl till det regelbundna kvartersmönstret och den ringa anpassningen till topografin var kravet på att rationellt kunna utnyttja markytorna för ett industriellt byggande.

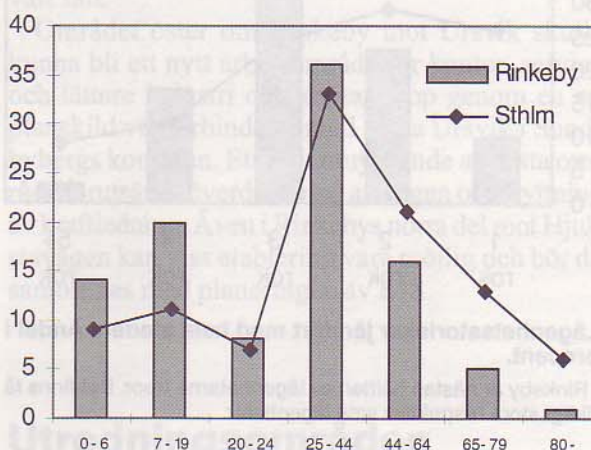
Bebyggelsen i Rinkeby liksom i Tensta består av flerbostadshus med 6 våningar mot Hjulstavägen (E18) i norr och trappar sedan successivt ned till 2–3 våningar i södra delen. Centralt genom stadsdelen löper ett band av service och skolor.

Områdets fysiska kvaliteter finns i de ljusa välplanerade lägenheterna, den uppvuxna grönskan och på många håll barnvänliga och fina gårdsmiljöer samt närheten till grönområden som Järvafältets friområde, Rinkebydalen och Spångadalen. Järvafältet är en del av den gröna kil i Storstockholm som går från Brunnsvikens södra ända och till Ängsjöområdet vid Mälaren i Järfälla. Skilda trafiksystem för bilar och gående har här utvecklats och genomförts mer konsekvent än i tidigare byggda förortsområden med bl a planskilda gång- och cykelvägar till skola och centrum.

Befolkning

Rinkeby har 14 152 invånare (1996) och enligt den senaste befolkningsprognosen kommer antalet att förbli relativt konstant de närmaste åren. Området har den senaste tioårsperioden haft en långsam befolkningsökning och enligt prognosen kommer antalet förskolebarn inte att öka nämnvärt. Skolbarnen däremot blir fler, här som i de flesta andra områden fram till år 2004.

Rinkeby har en ung befolkning med många barnfamiljer och få äldrehus. Andelen invandrare är mycket hög i Rinkeby. I Rinkeby är den stadsdel som tillsammans med Tensta har den lägsta utrymmesstandarden i staden. Trångboddheten är trots detta inte alarmerande – två tredjedelar av lägenheterna är 3:or eller större och antalet personer per lägenhet är i snitt 2,64.



Befolkningen i åldersklasser jämfört med staden. Andel i procent.

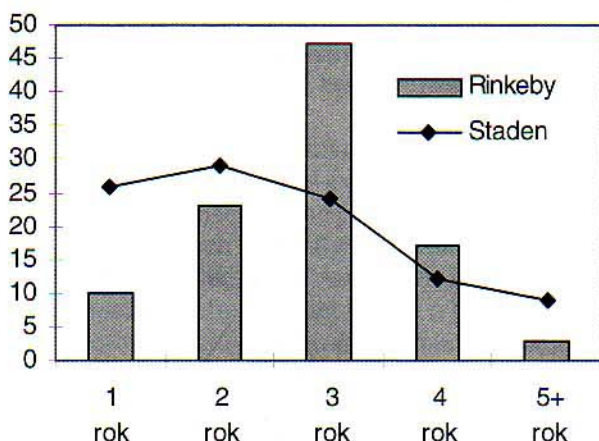
Rinkeby har många barn och få ålderspensionärer.



Rinkebystråket med planskild gång- och cykelbro.

Bostäder

Antalet lägenheter uppgår till knappt 5 200. Samtliga lägenheter är i flerbostadshus och de kommunala bolagen äger nästan 80 % av bostadsbeståndet. Fördelningen av lägenheterna efter storlek är ojämn, andelen tre rumslägenheter uppgår till nästan hälften av beståndet. Familjebostäder som förvaltar ca en fjärdedel av det totala antalet lägenheter, har gjort en omfattande ombyggnad och upprustning av både bebyggelse och utemiljö. I samband med detta revs ett par bostadshus och antalet lägenheter minskade med ca 100 st. Samtidigt tillkom något fler större lägenheter.



Lägenhetsstorlekar jämfört med hela staden. Andel i procent.

I Rinkeby är nästan hälften av lägenheterna treor. Det finns få riktigt stora respektive små lägenheter.

Handikapptillgänglighet

Rinkeby är en ung stadsdel med få ålderspensionärer. Av lägenhetsbeståndet har 55 % tillgång till hiss.

Service

Rinkeby har ett mindre centrum med en nyöppnad galleria. Det är framförallt känt på en stor torghandel. Servicen i centrumet är begränsad, det saknas t ex bankkontor och systembolag. Närmaste bankkontor är i Spånga centrum.

Skolor

I Rinkeby finns fem skolor. Det är Askebyskolan, Bredbyskolan, Knutbyskolan, Kvarnbyskolan och Rinkebyskolan. Högstadium finns i Rinkebyskolan och närmaste gymnasium är Tensta gymnasium.

Trafik och kommunikationer

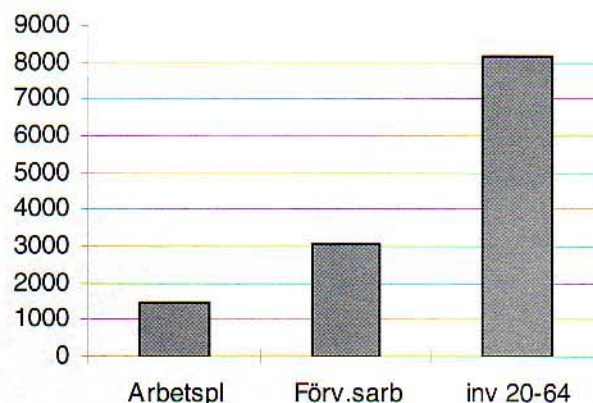
Södra Järva har tunnelbana med korta restider till city. Från Spånga station går det också snabbt att åka pendeltåg till Stockholm. Tvärförbindelserna mellan Rinkeby och närliggande stadsdelar samt till Vällingby respektive Kista går med slingrande buss- trafik, som skulle kunna göras snabbare och tätare.

Runt Rinkeby går Hjulstavägen (E18) i norr och i söder matarleden Rinkebysvängen. Stadsdelen blir genom vägarna avgränsade på ett markerat sätt från omkringliggande grönområden och andra stadsdelar. Vid en eventuell tunneldragning av E18 kan Rinkebys anknötning till Järvafältet bli enklare. Den stora barriär som Hjulstavägen utgör idag skulle då tonas ner.

Arbetsplatser och förvärvsarbetande

Antalet arbetsplatser inom Rinkeby är lågt – ca 1 500 – och antalet är relativt konstant jämfört med år 1990. Det finns endast hälften så många arbetsplatser som förvärvsarbetande, trots att förvärvsfrekvensen är mycket låg i Rinkeby. Om Rinkeby hade en förvärvsfrekvens som var i nivå med stadens genomsnitt skulle antalet arbetsplatser endast räcka till var fjärde förvärvsarbetande.

Det är givetvis inte antalet arbetsplatser i en stadsdel som avgör hur många som förvärvsarbetar. I en region som Stockholm arbetar de flesta i andra områden än sitt bostadsområde. Närheten till arbetsområden innebär att arbetsresorna blir kortare och därmed ökar möjligheten för fler att förvärvsarbeta. I Rinkebys omgivning finns arbetsområdena Bromsten och Lunda, samt på lite längre avstånd även Kista arbetsområde.



Arbetsplatser, förvärvsarbetande och invånare 20-64 år. Både antalet arbetsplatser och förvärvsarbetande är lågt i Rinkeby.

Framtidsfrågor

Nya arbetsplatser

I stadens *integrationsprogram* har formulerats en vision om att "alla medborgare är behövda, har en uppgift och delar makt och ansvar".

Ett effektmål är att "den öppna arbetslösheten skall halveras i samtliga stadsdelar till år 2000".

Kommunfullmäktige beslutade i 1995-års budget om att "aktiva insatser ska göras för att minska arbetslösheten i stadsdelar som drabbas hårt. För att finna metoder som senare kan tillämpas i andra stadsdelar ska arbetet koncentreras till Rinkeby". Stadsdelsförvaltningen i Rinkeby har därför tillsammans med gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, SML, Familjebostäder och Svenska Bostäder utarbetat ett *näringslivsprogram för Rinkeby*. Åtgärdsförslagen i programmet spänner över sociala, arbetsmarknadspolitiska och fysiska projekt. Vidare innehåller programmet EU-projekt. Ett innebär satsning på eget företagande och ett annat på kulturprojekt bland ungdomar med ett sk Ungdomens hus. Båda har redan påbörjats.

I januari 1997 beslutade kommunstyrelsen att ge SML i uppdrag att tillsammans med Rinkeby stadsdelsförvaltning och i samråd med gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret ta initiativ till och stödja näringslivsetableringar i Rinkeby.

Nya bostadsformer

Rinkeby har idag endast flerbostadshus med hyresrätter. För att minska utflyttningen av resursstarka hushåll bör möjlighet att skapa egnahem och bostadsrätter utredas.

Ytterstadssatsningen

Rinkeby är en av de tretton stadsdelar som ingår i projektet "Ytterstadssatsningen". Staden har tillsammans med de kommunala bolagen Stockholmshem, Familjebostäder och Svenska Bostäder anslagit 500 miljoner kr till olika åtgärder för att göra stadsdelarna mera attraktiva. Projektet arbetar både med den fysiska- och sociala miljön där ett av projekten behandlar utemiljön. Förslagen ska komma från de boende själva och i Rinkeby planeras en uppgrusning av parklekarna Hinderstorp och Rinken. Vidare diskuteras frågor som rör Järvafältets friområden gemensamt med Tensta-Hjulsta, Husby och Akalla.

Riksväg E18

Den strategiskt viktigaste frågan för Rinkebys del är att läget och utformningen av E18 fastläggs med eventuellt nya anslutningar till stadsdelen. Först därefter kan lokalvägnätet studeras och efter behov förändras. Mark som inte behövs för trafikändamål kan överföras till kvartersmark för bostäder, arbetsplatser eller andra verksamheter. På grund av det osäkra planeringsläget kan framförallt den östra delen av Rinkeby inte planeras och nyttjas på ett önskvärdt sätt.

Området öster om Rinkeby mot Ursvik skulle kunna bli ett nytt arbetsområde för kontor, service och lättare industri och knyts ihop genom en ny planskild vägförbindelse med Stora Ursvik i Sundbybergs kommun. Ett fullt utnyttjande av detta område förutsätter överdäckning av vägen och flyttning av kraftledning. Även i Rinkebys norra del mot Hjulstavägen kan viss etablering vara möjlig och bör då samordnas med planeringen av E18.

Utredningsområden

Nya verksamheter/arbetsplatser

Rinkeby är i det närmaste fullbyggd, men genom översyn av gällande detaljplaner kan förutsättnings- ar skapas för företag att etableras och växa inom stadsdelen. Framförallt bör centrumområdet, vid Rinkeby Torg och dess närhet studeras, likaså stråket utmed Rinkeby Allé och den norra och östra delen mot Hjulstavägen.

Planeringen av områdets östra del intill bensinstationen bör samordnas med planeringen av E18. I den pågående utredningen diskuteras en ny anslutning till stadsdelen från Enköpingskorset.

På sikt kan området öster om Rinkeby mot Ursvik bli ett nytt arbetsområde för kontor, service och lättare industri och knyts samman med Stora Ursvik. Även i Rinkebys norra del mot Hjulstavägen kan viss etablering vara möjlig och bör även då samordnas med planeringen av E18.

Nya bostäder och bostadsformer

Rinkeby är rent fysiskt ett mycket segregerat område genom sin bebyggelsestruktur. Det är därför an-

geläget att integrera nya boendeformer som småhus och bostadsrätter. På så sätt kan de resursstarka hushållen göra en boendekarriär utan att behöva lämna stadsdelen.

Andra bostadsformer som diskuteras är socialt självbyggeri för främst arbetslösa ungdomar som saknar bostad. Svenska Bostäder har ställt sig positiva att genomföra ett sådant projekt, men lämplig mark saknas f n.

Omvandling av bl a överstora garage- och parkeringsytor

Stadsdelen planerades efter en väl tilltagen parkeringsnorm. I dag står en stor del av garage- och parkeringsplatserna outnyttjade. Några garagetomter är inte bebyggda utan innehåller endast markparkering. Här finns stora möjligheter att efter en noggrann inventering omvandla överstora parkeringsytor till kvartermark för arbetsplatser, radhus och lekplatser etc. Intill OK-bensinstation finns ett större parkeringshus som Svenska Bostäder delvis vill omvandla. Bostäder är inte lämpliga i detta läge p g a buller från vägtrafik och närhet till bensinstation.

Åtgärder i trafiksystemet

Den konsekventa trafiksepareringen innebär naturligtvis både för- och nackdelar. Trafiksystemets grundidé består i att både barn och vuxna ska kunna röra sig i en trafiksäker miljö. Systemet har urholkats genom att fordonstrafik finns på gång- och cykelvägnätet och omvänt finns gångtrafik på de trottoarlösa gatorna. Centrum har ingen genomgående körförbindelse, vilket i vissa fall medför problem.

Detta motverkar också möjligheterna att öka antalet lokaler i centrumområdet. En trafikstudie bör därför göras för åtgärda trafiksepareringens nackdelar.

Trafikmiljön upplevs ofta som torftig och saknar en kompletterade trädplantering. De breda och raka gatorna t ex Rinkebysvängen medger i många fall alltför höga hastigheter. Gatu- och fastighetskontoret har tillsammans med stadsbyggnadskontoret utarbetat en "Trafik och parkstråksplan 1996 Västerort" där Rinkeby ingår. I programmet föreslås åtgärder för bättre trafiksäkerhet, estetisk utformning och trafikfunktion.

För att bl a dämpa hastigheten på Rinkebysvängen och få en trafiksäkrare korsning med Rinkebystråket föreslås att korsningen utformas som cirkulationsplats. Nya gång- och cykelbanor med trädplantering föreslås också på ett par ställen.

Upprustning av bebyggelse och utemiljö

Under de senaste åren har främst de kommunala bolagen genomfört en omfattande upprustning och komplettering av både bebyggelse och utemiljö. De åtgärder som har gjorts är bl a om- och påbyggnader, kompletteringsbyggnader i form av lokaler samt rivning av tre bostadshus för att få bättre utemiljö. Genom att flera privata fastighetsägare planerar att rusta upp sina fastigheter och utemiljö kommer standarden att bli ännu bättre.

De allmänna parkerna framförallt i närheten av centrum bör generellt graderas upp så att förutsättningar för att träffas och vistas i parkerna ökar. Deras av Rinkebydalen kan gestaltas och planteras med träd.



Några hus har rivits för att ge plats för en bättre utemiljö. Bild Familjebostäder.

Pågående projekt

Enköpingsvägen/Hjulstavägen (E18) och Uppsalavägen (E4)

Europaväg E18 går idag via Hjulstavägen i Stockholm och fortsätter genom Sundbyberg och Solna in till Stockholm. Sträckan mellan Hjulsta och Ulriksdal ska enligt vägverkets planering byggas om eller ges en ny sträckning. En särskild arbetsgrupp bestående av representanter för vägverket och de berörda kommunerna, bl a Stockholm, arbetar med projektet. Huvudalternativet är nu att E 18 byggs ut mellan Hjulsta och Rinkeby och ansluts till en ombyggd Kymlingelänk. I stadens remissvar över förslaget till ombyggnaden av Kymlingelänken har framhållits att den föreslagna utformningen inte får låsas som en delsträcka av E18 förrän en godtagbar lösning presenteras. Vägutredningen för denna del kommer att slutföras under 1997 och avser såväl ett yt- som ett tunnelalternativ.

E18 och Yttre tvärleden – påverkan på Järvafältet

Utbyggnaderna av E18/Kymlingelänken och Yttre tvärleden har ett samband och i stadens remissvar om Kymlingelänken sägs bl a: "Eftersom vägsträckningarna Yttre tvärleden och Kymlingelänken till viss del konkurrerar med varandra om trafiken och berör samma värdefulla grönområde, Järvafältet med Igelbäckens dalgång, måste bättre samordning ske. Byggs dessa bägge vägsträckningar i enlighet med

skissade utformningar inom de närmaste 10 åren blir den gröna kilen från Järvafältet till Brunnsviken-Djurgården kraftigt försvagad och kilens funktion för spridning av biologisk mångfald begränsas. De boende i stadsdelarna Kista och Akalla riskerar att bli inringade av motorvägar. Vidare kommer den planerade förlängningen av tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby att påverka grönområdet ytterligare. En slutsats är att staden ser med stor tvekan på en fullskalig utbyggnad av bägge dessa vägsträckningar."

Tunnelbana Hjulsta-Barkarby

Den planerade förlängningen av tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby innebär förbättrade förbindelser västerut också för Rinkeby samt flera alternativa kommunikationsvägar inom Stockholmsområdet. Tunnelbanan förlängs till Barkarby när en ny järnvägsstation för fjärr- och/eller regionaltåg etableras. Tunnelbanans förlängning till Barkarby planeras öppnas tidigast år 2001. Tidplanen är dock osäker.

Nya bostäder och bostadsformer

Radhus på fastigheterna HANDKVARNEN 2 och KVARNVINGEN 1

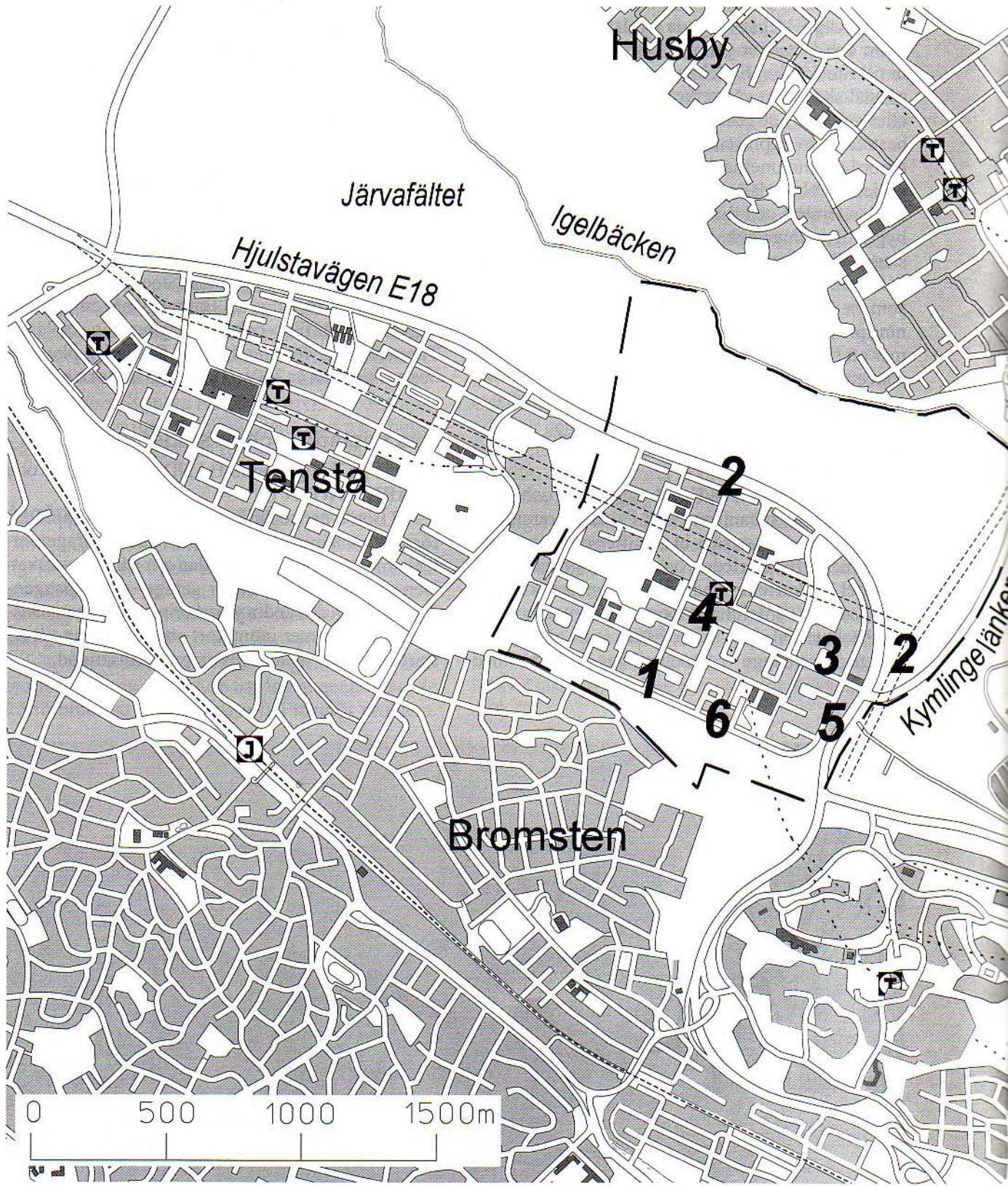
AB Borätt har begärt att en ny detaljplan upprättas för att kunna bygga ca 35 radhus på två garagetomter som ligger på vardera sidan om Rinkebystråket. Den ena tomten innehåller garage- och sopsuganläggning och den andra ytparkering. Stadsbyggnadsnämnden kommer inom kort att ta ställning till ett start-PM, som sedan följs av programsamråd.



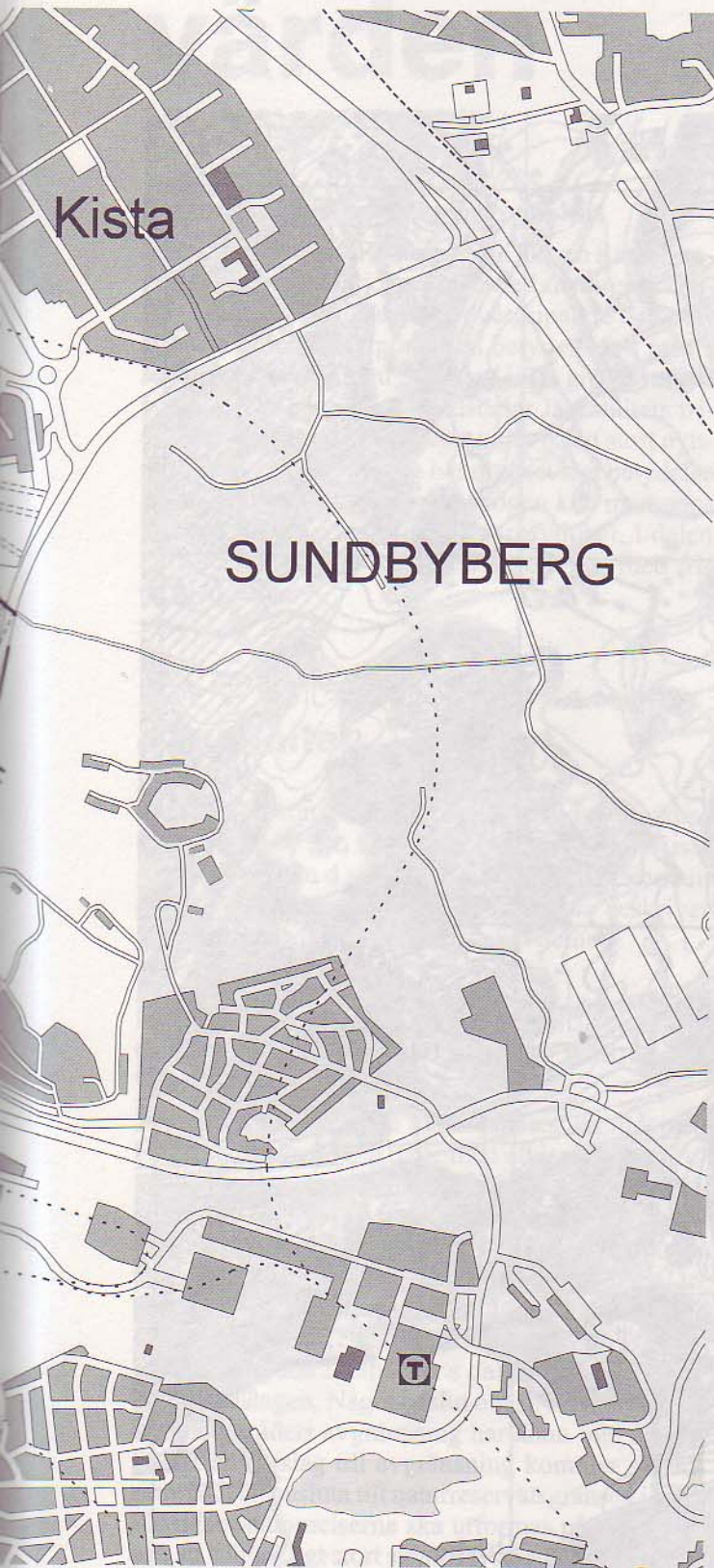
BILD FRÅN RINKEBYSVÄNGEN IN MOT RINKEBYSTRÅKET NÖRUT.

abBorätt

RINKEBY-SKISS-RADHUS
BERGKRANTZ 95/12/12



Natur- och kultur-



Pågående projekt

1. Handkvarnen m fl
Ca 35 radhus planeras på de två garage tomterna intill Rinkebystråket-Rinkebysvängen

Utredningsområden

2. Nya arbetsplatser/verksamheter
Möjlighet att etablera nya arbetsplatser i anslutning till Hjulstavägen bör utredas parallellt med planeringen av E18
3. Nya arbetsplatser/verksamheter
Möjlighet att etablera och förstärka arbetsplatser utmed Rinkeby Allé och i första hand vid Gamleby plan bör utredas.
 - Här kan t ex en byggnad för bageri och kontor uppföras.
4. Nya arbetsplatser/verksamheter
Möjlighet att etablera och förstärka centrum bör utredas tillsammans med en trafiköversyn för genomgående körförbindelse – buss.
 - Ny bank planeras i anslutning till torget
5. Omvandling av parkerings- och garageytor
Möjlighet att efter parkeringsinventering omvandla överstora ytor till annat lämpligt ändamål
 - Svenska Bostäder vill omvandla del av parkeringshuset mitt emot OK-bensinstation.
6. Omvandling av parkmark
Möjlighet att överföra parkmark som ligger i anslutning till bostadshus till tomtmark bör utredas.
 - Utmed Rinkebysvängen kan lägenheterna i markplanet få egna uteplatser.



Gammal karta över Järvafältet. Från 1941

Natur- och kultur- värden

Spångadalen och Rinkebydalen

Spångadalen och Rinkebydalen liksom Rissneskogen har stort rekreativvärde. Med sin direkta kontakt med ett av Stockholms övergripande och vidsträckt grönska utgör de en betydelsefull resurs för friluftsliv. Man tar sig fram i det gröna stråket och når från omgivande stadsdelar Järvafältets friområde. Stigar och gångvägar tyder på ett stort nyttjande och att dalgångarna har mycket stor betydelse för närrekreationen. I Rissneskogen kan man uppleva både skogskänsla och viss rofylldhet. I dalen intill Rissneskogen finns bl a ett område med fritidsträdgårdar.

Järvafältet

Den administrativa gränsen mellan stadsdelsnämnderna Rinkeby och Spånga-Tensta respektive Kista går i Igelbäckens dalgång på Järvafältets mitt. Eftersom det är ett gemensamt rekreativområde beskriver vi nedan Järvafältets friområde som helhet.

Hansta naturreservat och Igelbäckens dalgång - skydd med stöd av naturvårdslagen

Väster om Akallavägen ligger Hanstaområdet med Hägerstalunds gård. Arbete med att inrätta naturreservat för Hansta pågår och beräknas vara klart under 1997. Reservatet kommer att omfatta hela naturområdet fram till kommungränsen. Det kommer att gränsa till naturreservaten Östra och Västra Järvafältet i Sollentuna respektive Järfälla kommun.

Samtidigt pågår ett arbete på länsstyrelsen i Stockholm att skydda Igelbäckens dalgång med stöd av naturvårdslagen. Något beslut om skyddsform eller skyddsområdets avgränsning har ännu inte fattats. Enligt ett förslag till avgränsning kommer skyddsområdet att ansluta till naturreservatsgränsen i norr. Skyddsbestämmelserna ska utformas på ett sådant sätt att tillräckligt stort skyddsavstånd garanterar att såväl bäcken som dess dalgång i hela sin sträckning över Järvafältet värnas för framtiden. Detta skydds-

område berör både Stockholm stad och Järfälla kommun.

Igelbäckens totala längd är 10 km, med en fallhöjd av 7 meter. Den är kulverterad under Barkarby flygfält, under alla vägar samt under järnvägen väster om Sörentorp.

Tillrinningsområdet sträcker sig från Säbysjön i Järfälla ner till Edsviken i Sollentuna. Det består både av skog och öppen naturmark och av bebyggelse. Från stadsdelarna Akalla, Husby och delar av Tensta och Kista avleds dagvattnet mot Edsviken via Järva dagvattentunnel.

Avledningen av dagvatten gör att stora vattentäckningar "fattas" i Igelbäckens, vilket medför mindre vattenföring än den normala och risk för uttorkning.

Igelbäckens är den nordligaste lokalen för grönlina och tillmäts därför ett speciellt värde. Grönlina är en liten bottenlevande fisk som förekommer i klart rinnande vatten där den vanligtvis uppehåller sig över stenig botten. Den betecknas som sårbar i Naturvårdsverkets lista över hotade ryggradsdjur i Sverige. I Igelbäckens har även gjorts fynd av en utrotningshotad nattsländart.

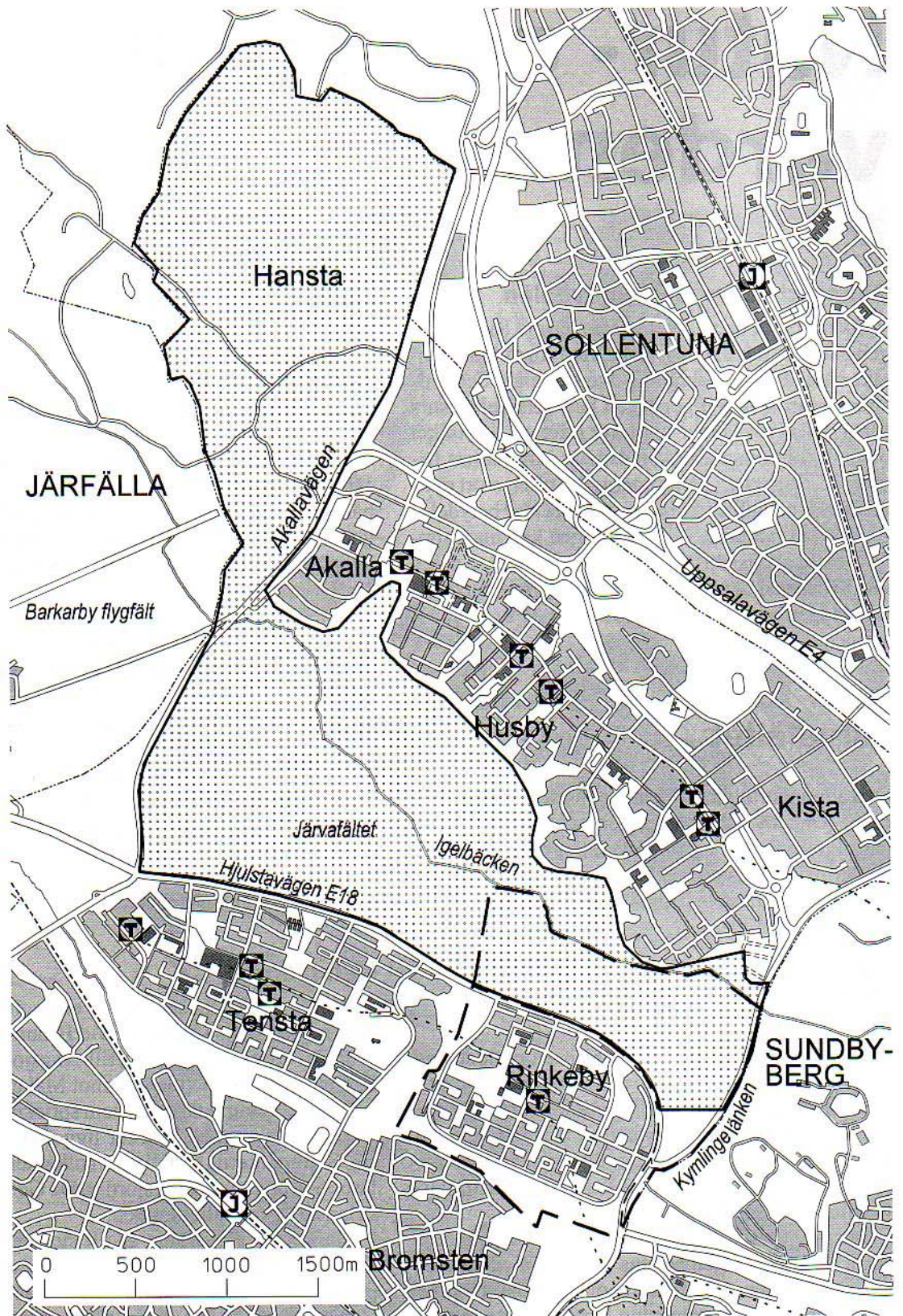
Naturvärden

Järvafältet och Hansta ingår i en regional grönkil som har sin spets i Bellevue vid Brunnsvikens södra ände. Kilen sträcker sig till Ängsjöområdet vid Stäket i väster och vidare ut mot Mälaren.

Järvafältet karaktäriseras som sprickdalslandskap. Höjdpunkter med hällmarker ligger centralt i Hansta. Slättmarkerna som ligger i utkanterna består av leror och är goda odlingsjordar. De Geermoränerna i Hansta är spår efter istiden.

Marken på Järvafältet är till stor del öppen och flack, medan Hanstas natur är en mosaik av biotoper. Här finns livsrum för en artrik flora och fauna. Hanstas skog är den minst rörda större skogen på Järvafältet liksom i närheten av Stockholms innerstad. Detta gör att den har ett bevarandevärde även ur ett regionalt perspektiv.

Igelbäckens hela tillrinningsområde och Hanstas skogsmarker och våtmarkssystem är ekologiskt känsliga områden enligt naturresurslagen.



KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER

Område där särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt kulturhistoriska värden (enligt Stockholms stadsmuseum)

 Kulturhistoriskt värdefull miljö

Kulturvärden

Hansta är det största fornlämningsområdet i kommunen. Här finns ett uråldrigt kulturlandskap bevarat. Järvafältet och Hansta utgör resterna av en landsbygd präglad av jord- och skogsbruk. Olika skikt från bronsålder och historisk tid har bevarats. Kulturlandskapet med fornlämningar i sin rätta miljö är unikt för Stockholmstrakten.

Här finns en rik sammansättning av fornlämningar från bronsåldern (ca 1500 f Kr– 500 f Kr) fram till yngre järnålder (500 e Kr–1050 e Kr). Ett fyrtiotal fornlämningar finns registrerade, de flesta från yngre järnåldern. De utgörs av gravfält, enstaka gravar, boplatser, samt stensträngar. De sistnämnda är unika i Stockholms kommun. Stensträngarna inhägnade åkrar och ängar, ett unikt omfattande fossilt odlingslandskap finns kvar. Intill den gamla häradsvägen norr om Hägerstalunds gård är en vikingatida runsten rest. Lämningar från senare tid finns också bevarat, torpgrunder m m.

Landskapet karaktäriseras fortfarande av öppna fält, trädbevuxna kullar och skogsområden. Ett markant inslag är ädellövskog av olika täthet. Gårdsbebyggelsen ligger på dessa kullar eller i skogsbrynen.

Till Järvafältsgårdarna hör Hägerstalund, Hästa, Akalla, Husby, Granby, Eggeby och Kista. Intill de flesta av gårdarna ligger fornlämningar. Detta tyder på att platserna har varit bebodda sedan forntiden. De nuvarande gårdarnas byggnader är uppförda vid olika tidpunkter; från 1600-talets slut till 1800-talets slut. Ekonomibygnaderna är bevarade i olika utsträckning på de olika gårdarna.

Rekreativvärden

Friluftsvärdena för hela Järvafältet är av regionalt intresse. Hansta är ett betydelsefullt naturområde på grund av sitt läge, sin storlek, sina samband med övriga grönområden och sina stora kvaliteter. Det är rekreativ- och friluftsområde främst för de ca 100 000 människor som bor i nordvästra Stockholm. Många reser till området för att idka friluftsliv. Skolor och universitet använder det för undervisning.

Järvafältets storlek ger en känsla av ett naturområde som är relativt opåverkat och ostört. Trots när-

heten till E4 och Akallavägen är det förhållandevis tyst i Hanstas inre och södra delar jämfört med övriga Järvafältet. Hansta uppvisar ett vackert och omväxlande landskap. Ädellövskogens och den öppna markens skönhet och rika växt- och djurliv är högt skattade friluftsmiljöer. Barrskogen av naturskogs-karaktär ger rika naturupplevelser. Den mer strövvänliga skogen är populär för svamp- och bärplockning.

Vägar och gångstigar genomkorsar Järvafältet som också har goda förbindelser med Järfälla och Solentuna naturreservat.

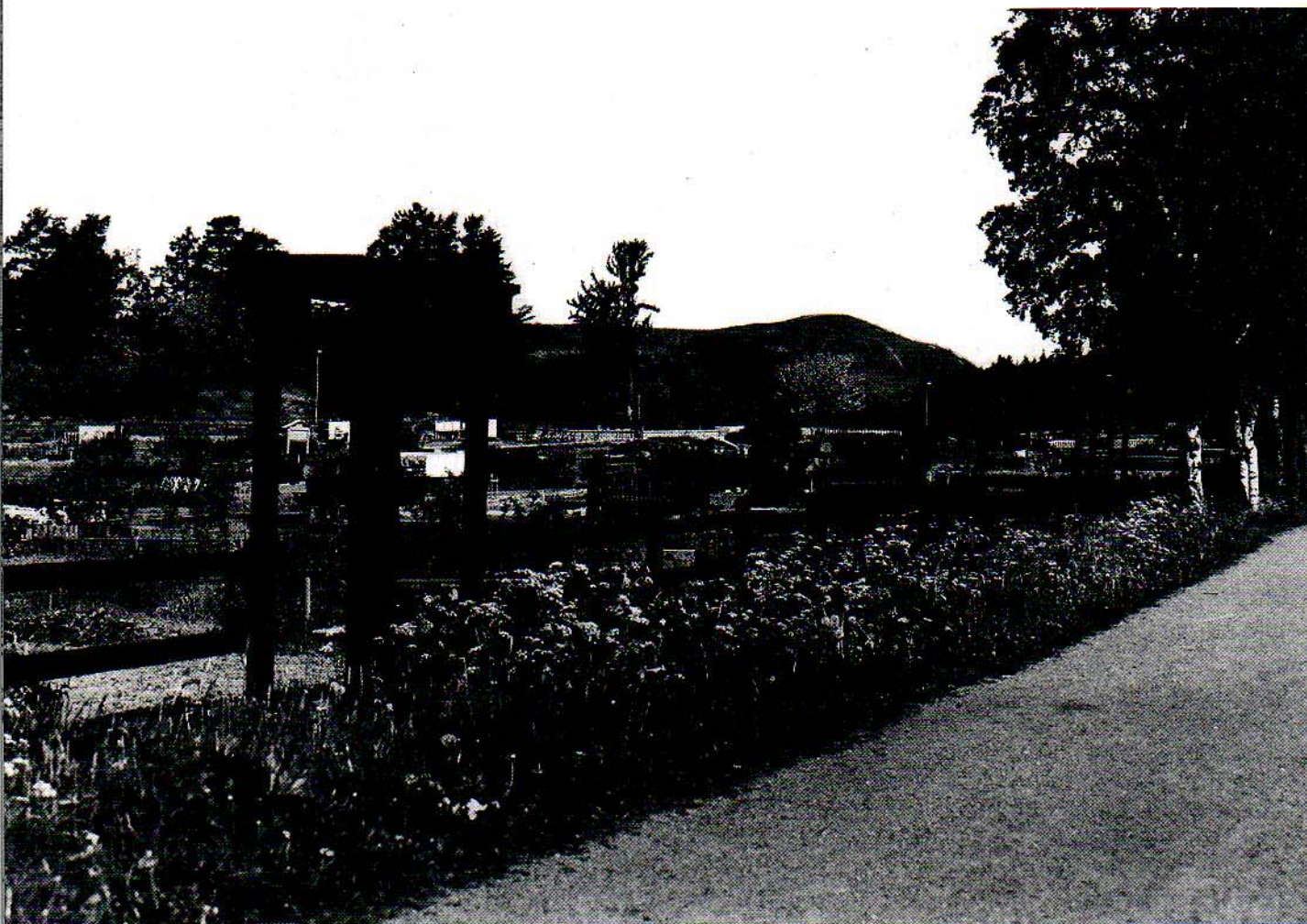
Vilka aktiviteter finns på fältet?

På Järvafältet finns många aktiviteter. Husby gård och Akalla by har serveringar och Eggeby gård används för fritidsverksamheter (Folkets park). På Hästa gård bedrivs ekologiskt jordbruk. Runt Granholmstoppen utövas sporter som drakflygning och terrängcykling. Det finns flera fritidsträdgårdsområden på Järvafältet, varav ett med kolonistugor.

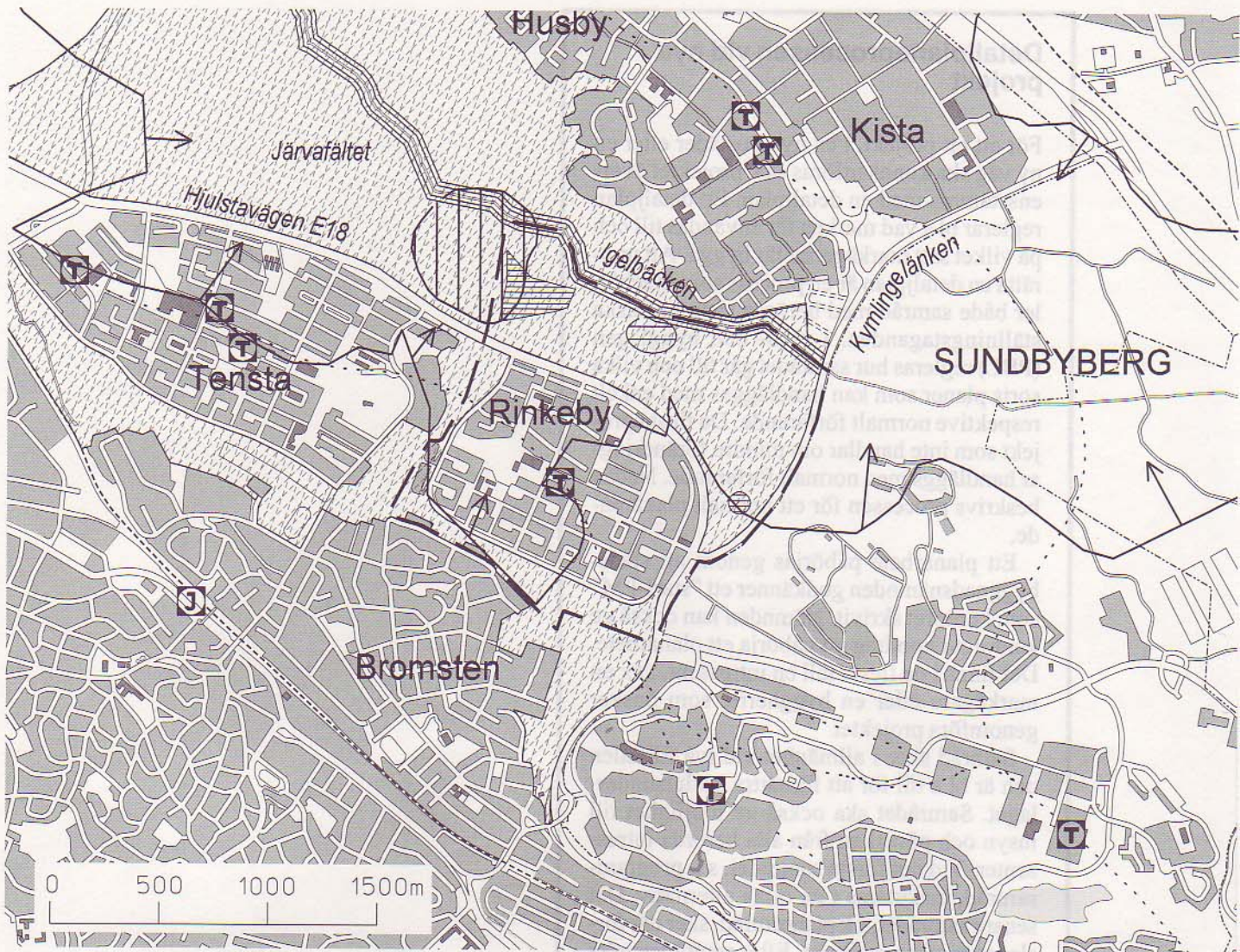
Större anläggningar saknas i Hansta men här finns vandringsleder och naturstigar. Avsaknaden av service och anläggningar gör att aktiviteterna har en mer renodlad friluftskaraktär. Vissa inslag av organiserad verksamhet pågår, t ex ridning och orientering. I södra delen finns en golfgreen.

Visioner – sammanfattning av inriktningen för framtiden




- att den sammanhängande grönstrukturen på Järvafältet och i Hansta bibehålls av hänsyn till Igelbäcken och till de samlade natur-, kultur- och friluftsvädena
- att vattenkvaliteten i Igelbäcken inte försämras
- att bäcken skyddas från dagtrafikvatten
- att möjligheten att öka vattentillgången i Igelbäcken undersöks
- skapande av ett grönt förbindelsestråk mellan Spångadalen och Nälstastråket
- gestaltning och plantering av landskapspark i delar av Rinkebydalen



Koloniträdgård på Järvafältet



NATUR- OCH REKREATIONSVÄRDEN

-  Naturområden och parker som ingår i den övergripande grönstrukturen
-  Fornlämningsmiljö
-  Vetenskapliga naturvärden



Ekologiskt särskilt känsligt tillrinningsområde till sjö eller vattendrag



Ekologiskt särskilt känsliga mark- och vattenområden



Ekologiskt särskilt känsliga stränder

Grafik: Comp
 Layout: Link Grafik Form & Illustration, utgivning
 Fotografier: Gunilla Lundstedt, utgivning
 Överslagsplaner: Kista och Rinkeby
 Övriga kartor: Gunilla Lundstedt, utgivning
 Tryck: Eva Sjögren, utgivning
 Gummisjätte Tryckeri AB
 Falunsgatan 120

Rapporten kan beställas från
 Stockholms stadsbyggnadskontor
 Centrala byggnadskontoret
 Box 5014, 104 20 STOCKHOLM
 Tel: 08-693 26 500

Detaljplaneprocessen vid nya projekt

För att ett projekt, t ex nya bostäder eller en ny väg ska kunna utföras ska projektet överensstämman med en detaljplan. En detaljplan reglerar bl a vad marken får användas till och på vilket sätt markägaren får bygga. Att upprätta en detaljplan är en process som innehåller både samråd med berörda samt politiska ställningstaganden. I plan- och bygglagen (PBL) regleras hur samrådet går till och vilka sorts planer som kan handläggas med enkelt respektive normalt förfarande. De flesta projekt som inte handlar om mindre förändringar handläggs med normalt förfarande. Nedan beskrivs processen för ett normalt planärende.

Ett planarbete påbörjas genom att stadsbyggnadsnämnden godkänner ett "start-PM" som kontoret skrivit. Nämnden kan också ge kontoret i uppdrag att påbörja ett planarbete. Det finns i de flesta fall en intressent, t ex en markägare eller en byggherre, som önskar genomföra projektet.

Samråd sker i allmänhet vid två tillfällen och är bl a till för att förbättra beslutsunderlaget. Samrådet ska också ge möjlighet till insyn och påverkan från alla berörda intressenter. Vid det första samrådet, s k programsamråd, diskuteras t ex olika alternativ. Det senare samrådet, s k plansamråd, sker när förslaget är mer preciserat. Efter samråden görs en utställning av ett bearbetat planförslag och därefter antar kommunfullmäktige planen.

Planprocessen tar normalt ca 1-2 år och innehåller vanligtvis tre tillfällen att framföra synpunkter – programsamråd, plansamråd, och utställning. En plan behandlas minst två gånger i stadsbyggnadsnämnden, när planarbetet ska påbörjas samt när nämnden godkänner den utställda planen. Om planförslaget är komplicerat eller kontroversiellt kan stadsbyggnadsnämnden ta upp den mellan samråden, för att ge direktiv för det fortsatta arbetet. När detaljplanen vunnit laga kraft kan fastighetsbildning ske, bygglov ges och byggandet påbörjas.

Grafisk form: Länk Grafisk Form & Illustration omslag
Lay-out: Gunilla Lundstedt inlaga
Fotografier: Gatu- och fastighetskontorets arkiv sid 14
Bildmedia
Omslagets karta: Kristina Hanström
Gunilla Lundstedt
Övriga kartor: Eva Edgar-Hyberg
Tryck: Gummessons Tryckeri AB
Falköping 1997

Rapporten har tagits fram av
Stockholms stadsbyggnadskontor, distrikt Västerort
Projektansvariga: Inger Elonsson
Berit Göransson
Maria Pettersson.

Rapporten kan beställas från
Stockholms stadsbyggnadskontor
Centrala expeditionen
Box 8314, 104 20 STOCKHOLM
Tfn 08-508 26 990

Stockholms stadsarkiv
Biblioteket



312559 59

9

