

Visionsplanen Järva 2030 skala 1: 20 000

Remissutgåva
 augusti 2008 25

Vision Järva 2030



- **Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna**

Järva friområde är en unik tillgång för stadsdelarna och för hela regionen. När fältet blev kulturresevat var ambitionen att reservera det för fritidsaktiviteter. Utveckla därför fältet till ett aktivitetsområde på kulturresevatets premisser. Ytan är stor och kan hysa flera och större målpunkter för fritids- och evenemangsverksamhet.

Mildra fältets barriärverkan genom nya tydliga entréer och förstärkta kopplingar till stadsdelarna och över fältet. En kollektivtrafikförbindelse över fältet, som del i en koppling Vällingby – Spånga – Järva – Helenelund, förbättrar tillgängligheten både lokalt och regionalt.



Exempel på ny evenemangsplats i Järva friområde



Nybyggda radhus i Hjulsta, Bergkrantz arkitekter

- **Bygg nytt i strategiska lägen**

Ny bebyggelse ger utrymme för nya boende, nya verksamheter och nytt utbud av handel och service. Oavsett ändamål ska bebyggelsen ligga i de lägen där den gör mest nytta för att skapa en mer sammanhängande och innehållsrik stad med mer befolkade miljöer. Genom ny bostadsbebyggelse kan ett större utbud av olika bostadstyper, boendeformer och upplåtelseformer erbjudas.

Exempel på dessa strategiska lägen är i stadsdelarnas kanter mot omgivande stadsdelar, i stadsdelarnas entréer, på nuvarande p-ytter och p-hus samt i de centrala stråken.

- **Länka samman stadsdelar**

Järvas stadsdelar är planerade som enklaver, omgivna av grönytor och större vägar. Nu finns möjligheten att länka samman dem genom ny bebyggelse mot den närmaste omgivningen, både mot befintliga stadsdelar och mot kommande utbyggnadsområden som Stora Ursvik och Kymlinge. Förutsättningarna att länka samman med ny bebyggelse där är mycket bättre än över Järvafältet. Då utvecklas norra Järva i en sammanhängande stadsväv, riktad mot Sollentuna, och södra Järva blir en naturlig del av Lunda/Spånga. Fältet blir en gemensam resurs som aktivitetsområde.



Exempel på sammanlänkning av Rinkeby med Stora Ursvik. Förslag av Wingårdhs arkitekter



Tidigare planerade kopplingar Tensta - Rinkeby och till omkringliggande stadsdelar, ur Generalplan från 1964

• Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta

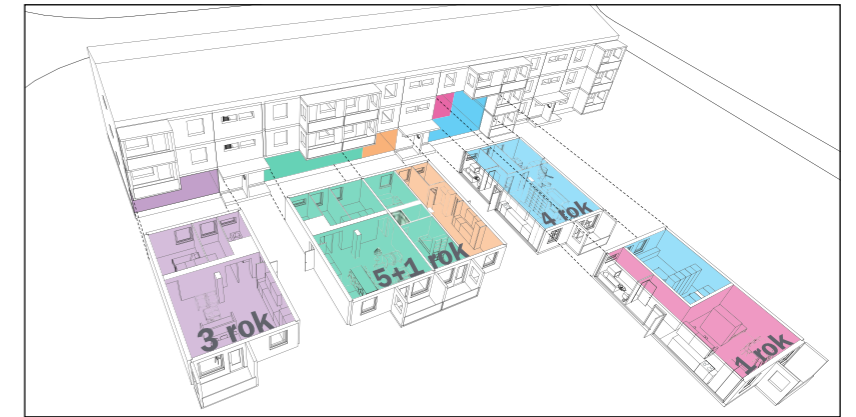
Dagens gatunät gör det på många ställen svårt att röra sig både inom och mellan stadsdelarna, som nu är alltför isolerade från varandra. Gör därför genomtänkta punktinsatser för ett mer sammanhängande lokalt gatunät som fördelar ut trafiken och möjliggör korskopplingar inom och mellan Järvastadsdelarna och inte minst med omgivande stadsdelar. Generell tillgänglighet från allmänna gator är grunden för en levande offentlig miljö.

• Utveckla de centrala stråken

Stadsdelarna har inte bara ett centrumläge i en punkt utan har redan uppbyggda stråk där stadslivet, med varierande intensitet, pågår. Kommersiella funktioner, service, utbildning, föreningsverksamhet, idrott och kollektivtrafik har samlats här. Stråken är stadsdelarnas ryggrad och de offentliga rum som erbjuder plats för alla former av möten. De har ett värdefullt liv som bör utvecklas, förstärkas – ibland kanske delvis omlokaliseras – och göras mer levande över dygnet. Med fler lokallägen till rimliga hyror, utvecklad shopping, fler bostäder och nya typer av mötesplatser, tex religiösa, ökar attraktiviteten och tryggheten. Det unika utbud som ger stadsdelarna dess identitet lyfts fram och utvecklas.



Exempel på en ny målpunkt i Tensta centrala stråk. Förslag till idrottshall och torg av Sweco FFNS.



Exempel på förändring av lägenheter i 60-talets elementhus. Förslag av arkitekt Erik Stenberg.

• Respektera och utveckla befintlig bebyggelse

Bostadsbeståndet är till stora delar i behov av upprustning och energieffektivisering. Nödvändiga ombyggnader betyder också ställningstagande till befintliga värden och till hur nya kan tillföras. I dialog med boende bör man söka bästa lösningen för varje byggnad, såväl vad gäller yttre som inre utformning. Utnyttja husens potential som den visades under Tensta Bo 06, med stora möjligheter till nya varierande lägenhetsstorlekar. De prefabricerade byggnadsstommarna har större möjligheter i flexibilitet än vad som hittills utnyttjats.



Förslag på möten mellan gata och gångstråk, Contekton arkitekter

• **Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta**

Stadsdelarna är planerade för en långt driven separation mellan gående och biltrafik. Huvuddelen av bebyggelsen har entréer och lokaler vända mot gångstråken medan gaturummen för biltrafik oftast saknar både gångbanor och målpunkter, förutom hållplatser.

Att som helhet ”vränga” strukturen ut-och-in är varken möjligt eller önskvärt men kopplat till stadsdelarnas centrumlägen bör bilar och människor kunna mötas och ett mer allsidigt gatuliv utvecklas, utan att förlora säkra gångvägar mellan bostaden och skolan.

• **Gör gångvägnätet tydligare**

Gångvägarna är många, ibland alltför många, och det är inte alltid tydligt vad som är offentligt eller vad som är privat. Att förtydliga gränser mellan kvarterens privata eller halvprivata gårdar och allmänna gångvägar skapar en klarare och säkrare boendemiljö. För varje kvarter ökar även hemvistäkan och tryggheten, genom att lek och umgänge kan ske i en mer halvprivat sfär på de boendes gårdar.



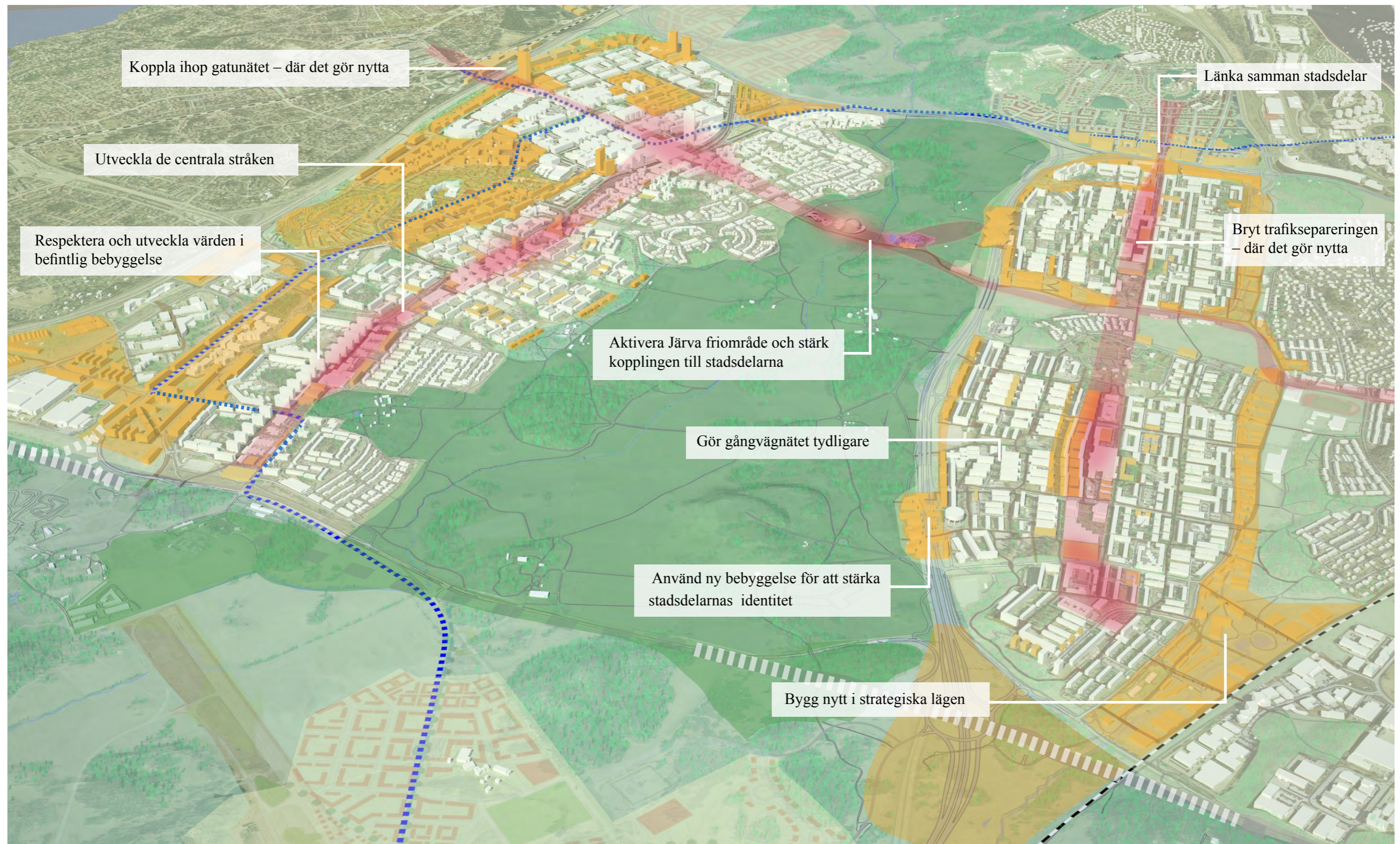
Exempel på identitetsstarka byggnader, Kjellander och Sjöberg

• **Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet**

Ny bebyggelse ger möjlighet att markera en ny och starkare identitet som också bidrar till en starkt självbild för stadsdelarnas invånare. En högkvalitativ och framåtsyftande arkitektur, särskilt i stadsdelarnas entrélägen, i de centrala stråken och på andra synliga platser, blir viktiga markörer för förändring som kan avläsas av dem som också bara passerar eller är på besök. Erfarenheterna av senare tids tillägg med sådana kvaliteter är mycket goda.



Vad är privat och vad är offentligt? Befintlig gångväg i Husby



Nio utvecklingsteman exemplifierade i Vision Järva 2030



Vision Järva 2030

Remissutgåva
augusti 2008 **30**

Stadsdelarna

De nio utvecklingsteman är generella och gäller för alla stadsdelar, men tar sig olika uttryck beroende på varje stadsdels unika förutsättningar.

Utgångspunkten har varit att respektera de kvaliteter, unika såväl som tidstypiska, som varje stadsdel besitter. Dessa byggdes under 1960- och 70-talen på det forna militära övningsfältet vid Järva. Sex nya stadsdelar; Akalla, Husby, Kista, Hjulsta, Tensta och Rinkeby byggdes som avskilda enheter runt stationer längs nya tunnelbanelinjer. Då gällde trafikseparering och rationellt byggande. Centrum koncentrerades till tunnelbanestationens uppgång och skulle nås av alla boende i stadsdelen.

Men synsätt förändras och vissa tankar från den tiden har visat sig fungera dåligt i verkligheten. Målet idag är att skapa attraktiva stadsdelar som svarar mot dagens samhälle och värderingar, men som samtidigt tar sikte mot framtiden.

Som tidigare nämnts ses inte varje förslaget utvecklings-tema som en lösning i sig. Det är istället genom kombina-

tionen av alla eller flera av dessa, med anpassning till varje stadsdels unika kvaliteter och förutsättningar, som potentialen finns.



Järvastadsdelarna

Norra Järva - Akalla/Husby

Utgångspunkten för förändring i Akalla/Husby är en mer sammanhängande och varierad stad. Genom att komplettera med ny bebyggelse fram till E4:an och länka samman Akalla och Husby med Sollentuna och Kista, knyts staden tätare samman. Bostäder blandas med verksamheter för en levande stad över hela dygnet.

Samtidigt är det viktigt att respektera kvaliteter i det befintliga. Fokus bör ligga på att rusta upp och pröva nya fasad- och entrélösningar samt att skapa ökad variation i bostads- kvarteren genom viss om-, till- och nybyggnad. Förstärk även gränserna mellan privata, halvprivata och offentliga gårdsrum och mot gemensamma grönytor för att skapa bättre gårdsmiljöer.

Dagens levande stråk som knyter ihop Akalla-Husby-Kista bör utvecklas och förstärkas. Då nya lokaler och bostäder byggs i anslutning till stråket blir dess roll som sammanhållande länk för Norra Järva starkare. Stadsmiljön förbättras genom breddade broar, generösa gångbanor och fler platsbildningar som lyfter stråket till en mer representativ huvudgata.

Det ursprungliga gatunätet behålls men på sina håll bryts trafiksepareringen för att öppna för nya rörelsemönster, framförallt i anslutning till det centrala stråket och tunnelbanestationernas entréer. Fler möjligheter att passera E4:an dämpar vägens barriäreffekt och knyter Sollentuna närmare norra Järvas bostadsområden, framtida arbetsplatser och stora serviceutbud och vice versa.

Dagens gröna stråk som kopplar bebyggelsen till Järvafältet bör förstärkas. Gallra och lyft fram grönskan. Ordna bättre belysning och fler aktiviteter som exempelvis bouleanor, grillplatser och lekparkar som befolkar stråken och skapar större trygghet och ökat användande.



Befintlig mark



Idéskiss ny bebyggelse



Idéskiss ny bebyggelse

Akalla - Idéskiss till ny bebyggelse söder om Finlandsgatan, ÅWL



Bef. fasader

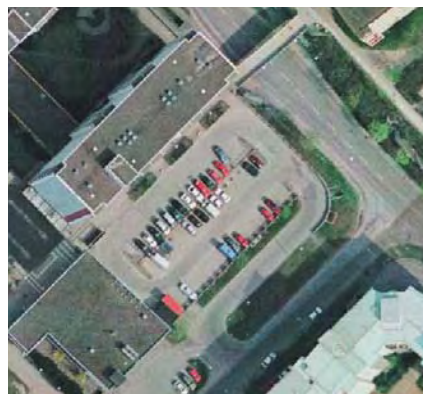


Idéskiss kvartersombyggnad



Exempel på ombyggt kvarter

Husby - Typkvarter, exemplet Kv Trondheim, ÅWL



Befintlig tomt

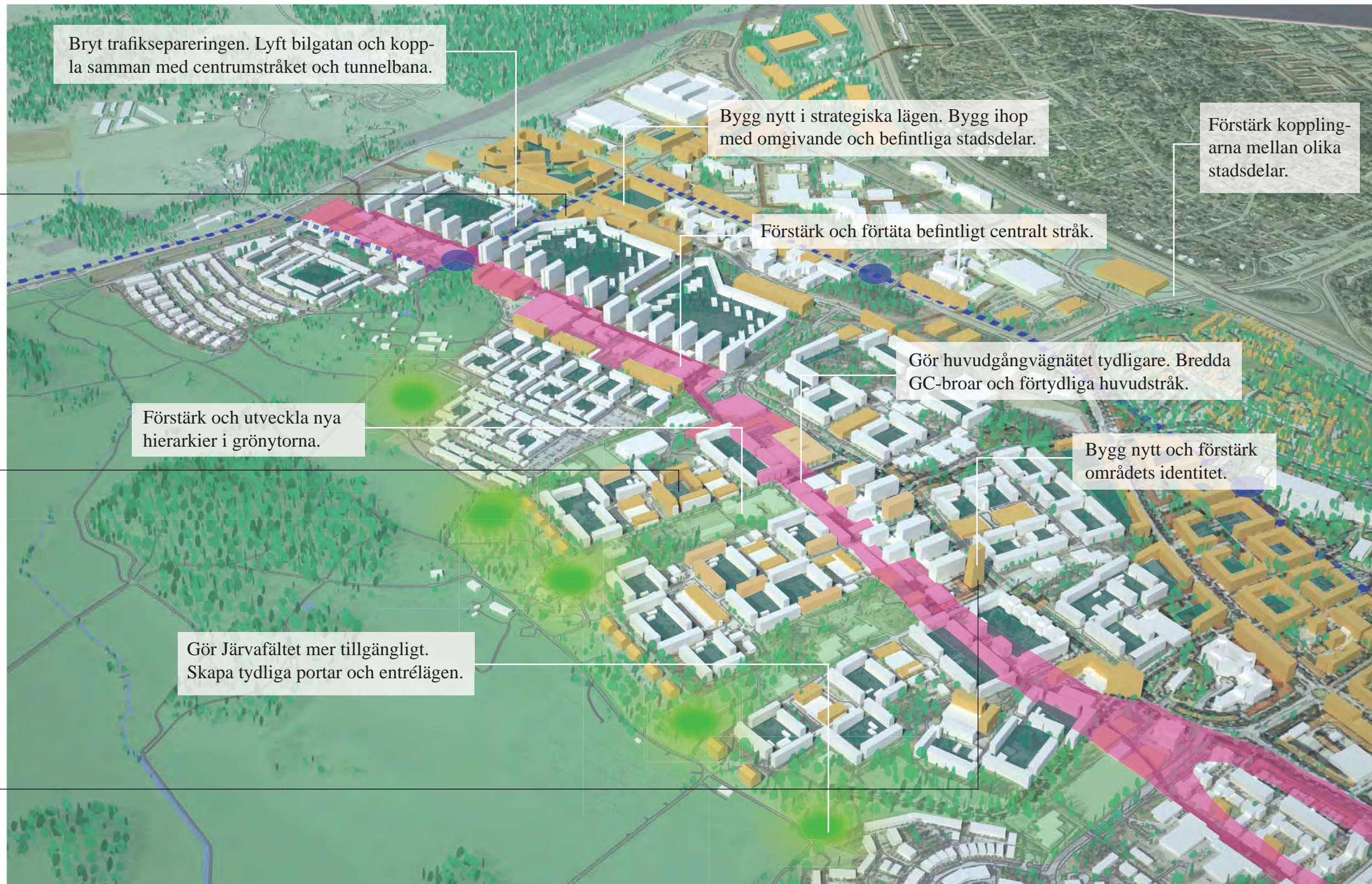


Fasadförslag punkthus



Exempel på nya gatumiljö

Husby - Centrum med förslag till nytt punkthus, Contekton



Bryt trafiksepareringen. Lyft bilgatan och koppla samman med centrumstråket och tunnelbana.

Bygg nytt i strategiska lägen. Bygg ihop med omgivande och befintliga stadsdelar.

Förstärk kopplingarna mellan olika stadsdelar.

Förstärk och förtäta befintligt centralt stråk.

Gör huvudgångvägnätet tydligare. Bredda GC-broar och förtydliga huvudstråk.

Förstärk och utveckla nya hierarkier i grönytorna.

Bygg nytt och förstärk områdets identitet.

Gör Järvafältet mer tillgängligt. Skapa tydliga portar och entrélägen.

Akalla /Husby Vision 2030