

HandläggareDavid Solvin
08-508 26 114**Till**Trafiknämnden
2024-XX-YY

Helhetsgrepp Järvafältet. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag enligt detta tjänsteutlåtande som svar på kommunfullmäktiges uppdrag.
2. Trafiknämnden godkänner inriktningen för fortsatt arbete med åtgärder på Järvafältet.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefJoakim Boberg
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fick i budgeten för 2023 uppdraget att ta ett helhetsgrepp kring trafiksituationen kring Järvafältet. Kontoret har genomfört en inventering av bland annat målpunkter, parkering, skyltning, gång- och cykelvägar samt gjort en översyn över var motortrafik förekommer idag på fältet. Kontoret har även utrett vilka föreskrifter, regleringar och administrativa förhållanden som gäller för och påverkar trafiken på fältet.

Kontoret har identifierat ett antal åtgärder för att förbättra trafiksituationen och allmänhetens tillgång samt minimera

biltrafiken på fältet. Bland åtgärderna kan nämnas förtydligad och utvecklad gångvägvisning, nya gångkopplingar från framför allt södra Järva och förslag på förstärkta och tillgängliga kopplingar på fältet för gång och cykel. Kontoret föreslår dessutom begränsningar av motorfordonstrafikens angöringsvägar och möjliga parkeringar. I ärendet redovisas även förslag på önskvärt fortsatt arbete kring trafiksituationen på Järvafältet. De redovisade åtgärderna och förslag på fortsatt arbete kan ses som en handlingsplan för trafiksituationen på Järvafältet. Merparten av åtgärderna bedöms kunna genomföras på delegation, och kommer återrapporteras till trafiknämnden årligen efter genomförande. Beslut om investeringsärenden med utgift över 10 mnkr fattas av nämnden. Kontoret planerar att skriva fram ett förslag till samlat inriktningsbeslut om investeringsåtgärder på fältet första kvartalet 2025.

Bakgrund

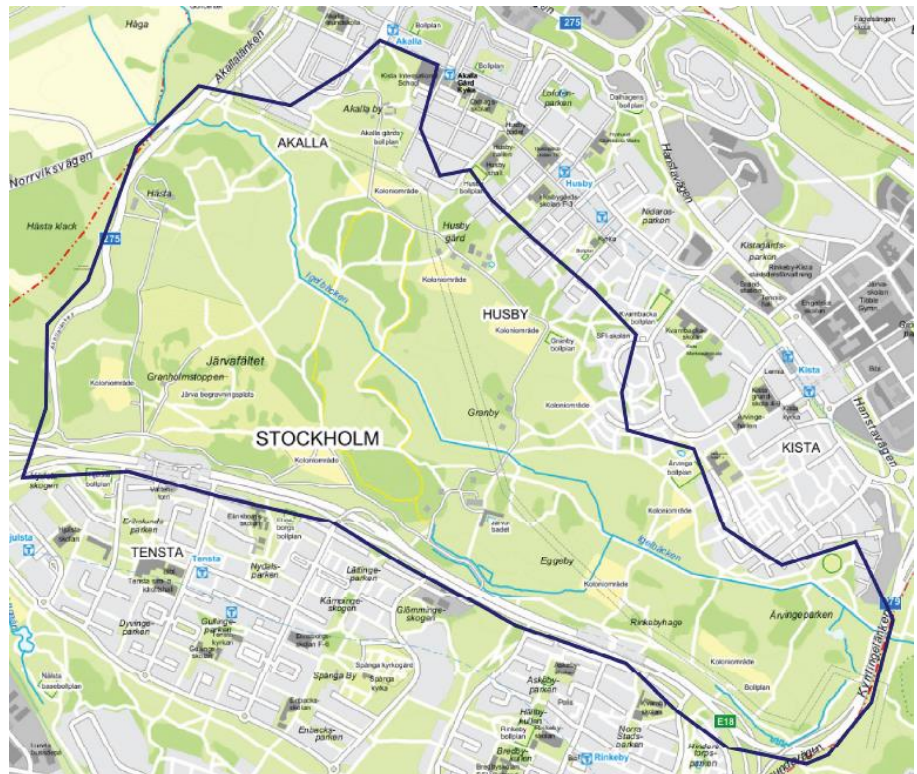
I Stockholms stads budget för 2023 fick trafiknämnden uppdraget att ta ”ett helhetsgrepp om trafiksituationen kring Järvafältet och begravningsplatsen, i syfte att förbättra allmänhetens tillgång samt minimera biltrafiken på fältet”. I budgeten för 2024 framgår att trafiknämnden ska fortsätta arbetet med ett helhetsgrepp på trafiksituationen kring Järvafältet.

Trafikkontoret har i uppdraget fokuserat på Järvafältet och anslutningar till det.

Kontoret arbetar parallellt med ett antal åtgärder i stadsdelarna kring Järvafältet som syftar till förbättringar för gång- och cykeltrafik samt trafiksäkerhet. Bland annat utreds möjliga gångåtgärder längs upptrampade ”myrstigar” i gatunivå, och cykelåtgärder utifrån utpekade stråk i stadens cykelplan.

Järvafältet

Järvafältet är ett stort grönområde som sträcker sig genom delar av Stockholm, Solna, Sundbyberg, Sollentuna och Järfälla kommuner. Den del av fältet som ligger i Stockholms stad angränsar till stadsdelarna Kista, Husby, Akalla i norr och Tensta, Rinkeby i söder, och tillhör Järva stadsdelsområde.



Figur 1. Utredningsområde.

I uppdraget har området i figur 1 ovan utretts. Utredningsområdet tillhör Stockholms stad, och utgör den centrala delen av fältet som har flest besökare, liksom de största målpunkterna som drar till sig motorfordonstrafik.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts på trafikkontoret, med deltagande från Järva stadsdelsförvaltning. De delar som rör Järva begravningsplats har beretts med kyrkogårdsförvaltningen.

Nulägesbeskrivning

Föreskrifter

Detaljplan

De yttre delarna av Järvafältet ingår i regel i detaljplaner för intilliggande bostadsområden, och är då planlagt som park. Större delen av Järvafältet är inte detaljplanlagt, men ingår i generalplan 7160 Kista Husby Akalla, och är där markerat som park.

Järva begravningsplats, Tenstaterrassen och Rinkebyterrassen har egna detaljplaner.

Driftansvaret på fältet följer en gräns som beslutades vid reservatsbildandet 2006. I huvudsak har Järva stadsdelsförvaltning

hand om den norra delen av Järvafältet, där det finns bollplaner, hundrastgårdar, utegym, lekplats och koloniområden. Trafikkontoret har driftansvaret för övriga delar.

Igelbäckens kulturresevat

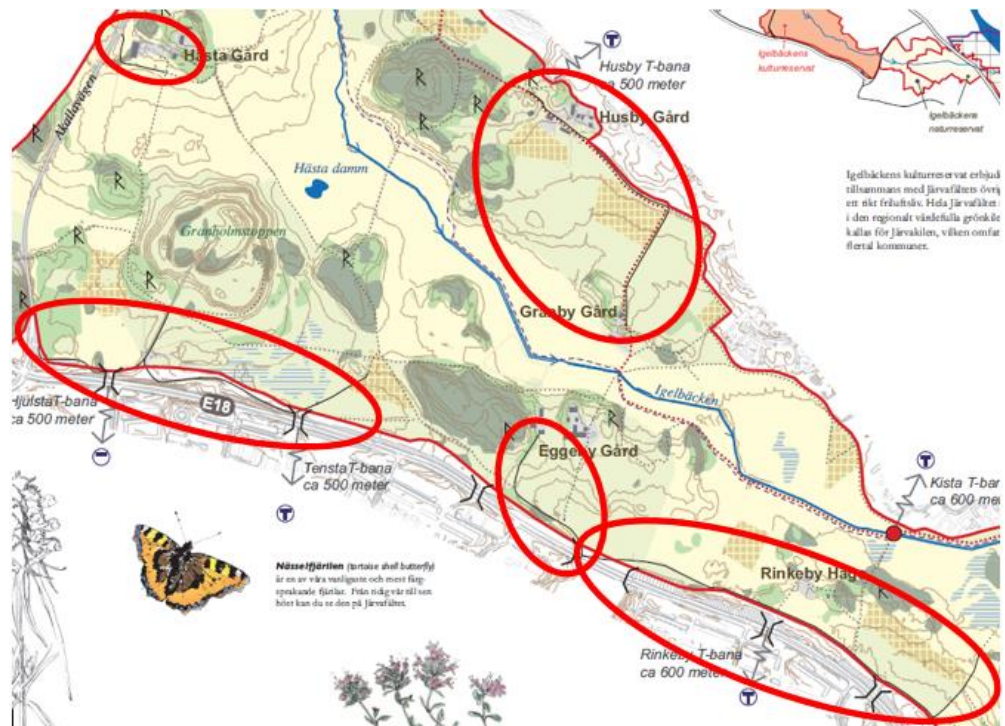
2006 skapades Igelbäckens kulturresevat, som i princip utgörs av den del av Järvafältet som ligger i Stockholms stad. Ett kulturresevat är en typ av naturresevat, och regleras därför av miljöbalken (1998:808). Kulturresevatet syftar till att bevara och värna om såväl kulturmiljöerna som naturvärden på fältet. Stockholms stad har utöver de allmänna bestämmelser som gäller för kulturresevat infört specifika föreskrifter för just Igelbäckens kulturresevat. Bland annat är det inte tillåtet att fiska i Igelbäcken utan tillstånd, konstgödsel får inte användas och verksamhet får inte bedrivas som riskerar göra Igelbäckens vatten grumligt.

Reservatsföreskrifterna innebär bland annat att kommunens tillstånd krävs för att i Igelbäckens kulturresevat:

- Uppföra helt ny byggnad eller anläggning, som t.ex. begravningsplats, bad, idrottsplats, broar.
- Anlägga körbar väg eller parkeringsplats, eller asfaltera befintliga vägar eller parkeringsplatser.

Det är stadsbyggnadskontoret som beslutar om resevatstillstånd, det vill säga om en åtgärd som kräver kommunens tillstånd ska tillåtas. I den processen berörs även resevatets förvaltare, som återfinns hos trafikkontoret, och miljöförvaltningen som är tillsynsmyndighet för kulturresevatet.

I det informationsmaterial om Igelbäckens kulturresevat som togs fram 2008 med Stockholms stad som avsändare finns utpekade angoringsvägar, se figur 2 nedan. Det är till stor del dessa angoringsvägar som används idag.



Figur 2. Utpekade angöringsvägar 2008 är inringade i rött.

I samma informationsmaterial finns hänvisningar till bilparkeringar vid Hästa Gård, Eggeby Gård och Järva discgolfpark.

Lokala trafikföreskrifter

Idag finns endast en (1) lokal trafikföreskrift gällande transporter till Akalla by, i övrigt finns inga lokala trafikföreskrifter för fältet. Det finns inga regleringar för de parkeringsytor som finns på och intill fältet, inte heller för övriga vägmärken på fältet.

Enligt terrängkörningslagen (1975:1313) är det förbjudet att köra med motordrivna fordon i terräng på barmark. Enligt 8§ i de allmänna lokala trafikföreskrifterna är all terrängkörning med fordon förbjuden i Stockholm stad. I Igelbäckens kulturresevat gäller undantag för cykel på utpekade sträckor. Det är inte heller tillåtet att parkera i terräng inom tätbebyggt område.

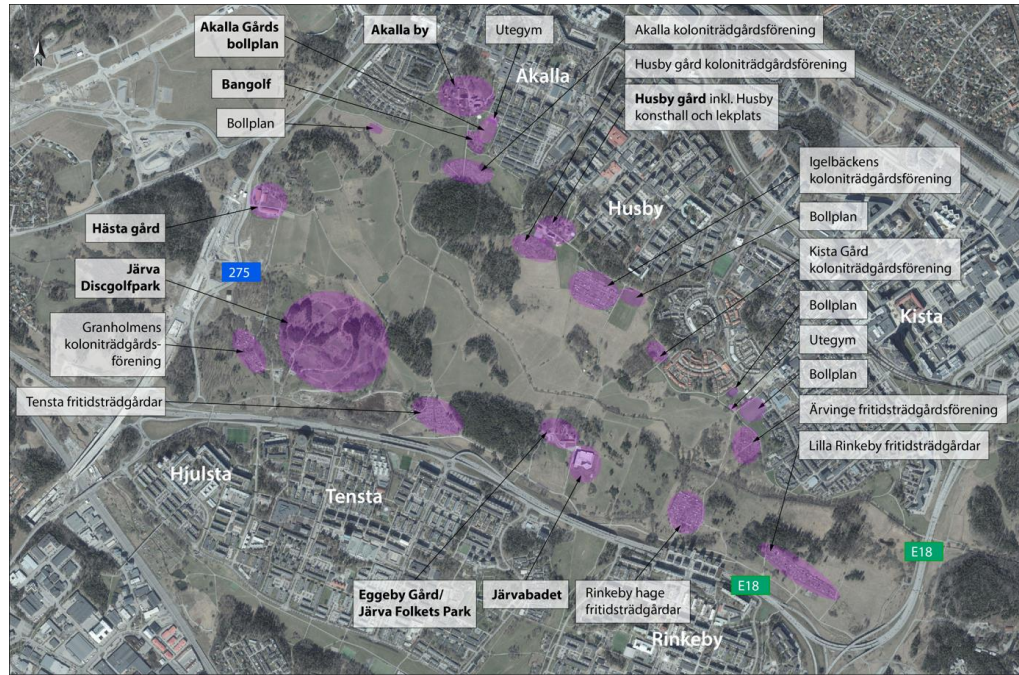
Inventering av Järvafältet

Under hösten 2023 genomförde trafikkontoret en inventering av befintlig trafiksituation på fältet. Inventeringen återfinns i sin helhet i bilaga. Samtliga målpunkter, fasta hinder, parkeringar, vägmärken, m.m. har dokumenterats. Pågående och kommande exploateringsprojekt som bedöms påverka trafiksituationen på fältet har ingått i inventeringen.

De mest relevanta delarna av inventeringen presenteras nedan.

Målpunkter

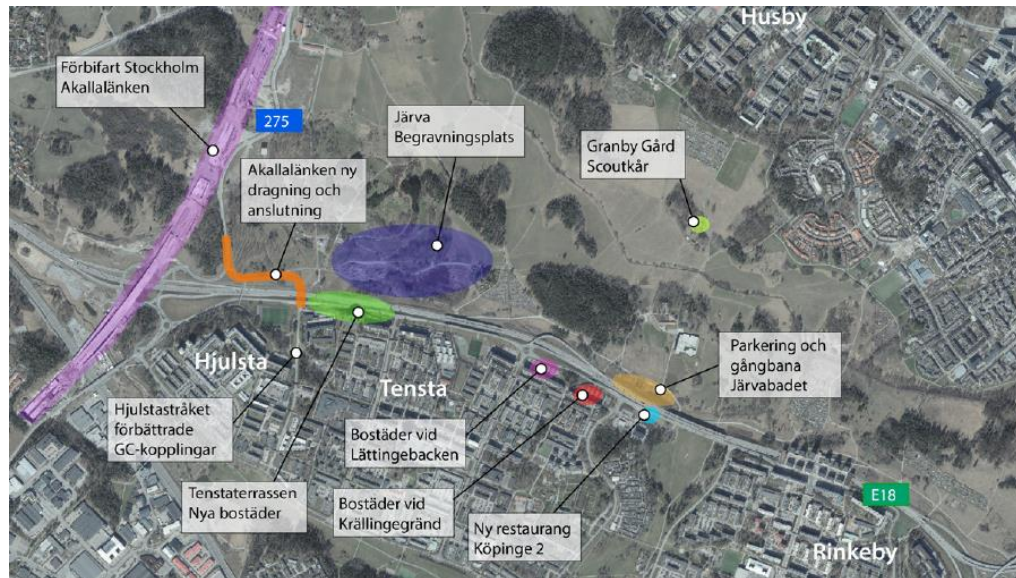
De målpunkter för allmänheten som har identifierats redovisas i figur 3.



Figur 3. Karta över målpunkter. Större version finns i bilaga 2.

Pågående och planerade projekt

Följande pågående och planerade exploaterings- och investeringsprojekt bedöms påverka trafiksituationen på fältet.



Figur 4. Bild över pågående exploaterings- och investeringsprojekt. Större version finns i bilaga 2.

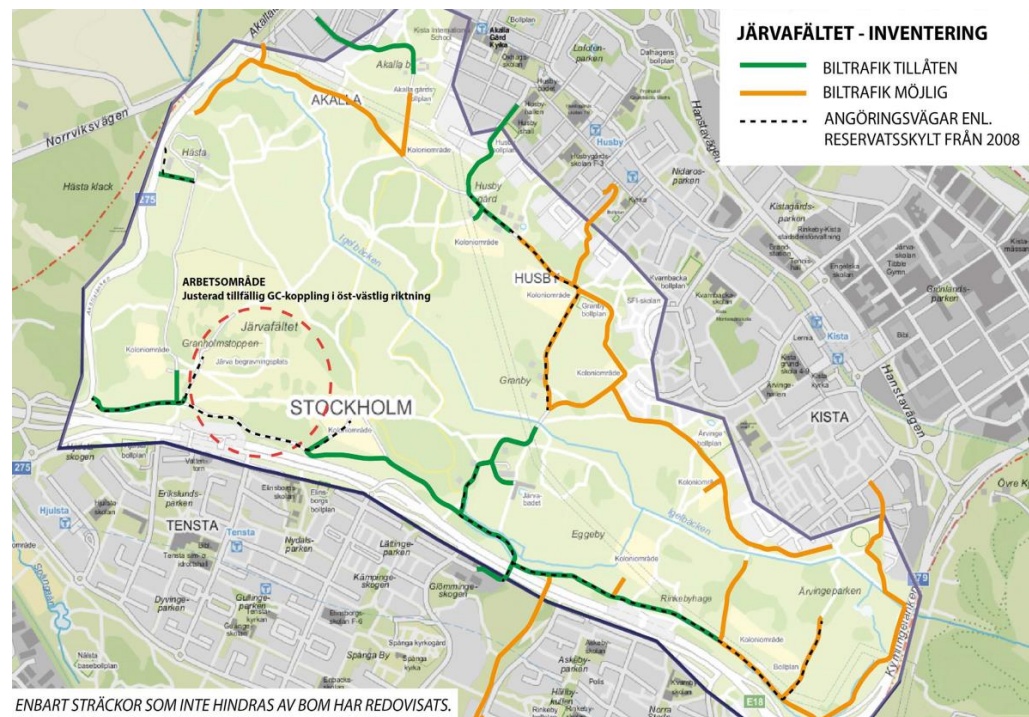
- Järva begravningsplats – en ny begravningsplats öppnar hösten 2024 och utvecklas stegvis. I projektet planeras ca 50 nya parkeringsplatser. Begravningsplatsens läge och utformning bidrar till att nya gång- och cykelkopplingar till fältet skapas. Intill begravningsplatsen kommer nya busshållplatser anläggas.
- Järvabadet – ny säsongsparkering anläggs på fältet under 2024.
- Flytt av Akallalänken – Trafikverket flyttar södra delen av Akallalänken inåt på fältet och bygger ny bro över E18 som ansluter till Hjulstavägen. Det är från denna nya dragning av Akallalänken som ny anslutning till Järva begravningsplats tillkommer. Preliminärt klart 2026.
- Hjulstastråket – när Trafikverket byggt den nya bron för Akallalänken kommer trafikkontoret anlägga ny gång- och cykelanslutning på Hjulstastråket. Synkroniseras med Trafikverkets arbete, preliminärt 2026.
- Tenstaterrassen – i exploateringsprojektet skapas ny gång- och cykelanslutning till fältet. Första inflyttning preliminärt 2026.
- Nya bostäder vid Krällingegränd i Tensta. I projektet ingår ny gångkoppling, som ansluter till de gånggätgar som

trafikkontoret planerar. Beslut om antagande av detaljplan preliminärt kvartal 4 2024.

- Nya bostäder vid Lättingebacken. Projektet är pausat.
- Ny restaurang på Köpinge 2 – innebär sannolikt fler transportrörelser på Krällingegränd. Har vunnit laga kraft.
- Ny verksamhet på Granby gård – fastigheten har hyrts ut till scouterna, vilket kan innebära behov av fler transportrörelser än tidigare.

Motorfordonstrafik

Motorfordonstrafik har alltid förekommit på fältet i olika omfattning. Viss motorfordonstrafik behöver tillåtas för drift och underhåll av själva fältet och infrastrukturen på fältet. På kartan i figur 5 redovisas dels de sträckor där biltrafik idag är tillåten (gröna sträckor) och dels sträckor där biltrafik inte är tillåten, men möjlig då inga fysiska hinder finns som stoppar biltrafiken (orange sträckor).



Figur 5. Karta över var biltrafik är tillåten och möjlig idag.

På senare år har trafiksituationen påverkats av exploateringsprojekt på och intill fältet, såsom Järvabadet. Sommartid rör sig nu fler motorfordon än tidigare på sträckan mellan Järvabadet och Krällingegränd i Tensta. Pågående och planerade projekt, såsom Järva begravningsplats, kommer även de påverka trafiksituationen både under och efter byggtiden. Detta kan påverka trafiksäkerheten

och framkomligheten för gående och cyklister, då de på många sträckor delar yta med motorfordon.

Vissa av koloniträdgårdsföreningarna som finns på fältet ligger längs angöringsvägarna i figur 2 och 5. Därför kan viss motortrafik till dessa koloniträdgårdar utifrån reservatskartan anses vara tillåten. All motortrafik som färdas till de koloniträdgårdar som inte ligger längs angöringsvägarna kan däremot anses vara olovlig. Återkommande olovlig trafik till flertalet koloniträdgårdsföreningar har observerats av berörda förvaltningar genom åren. Stenar och andra fasta hinder som ska hindra trafik till områdena har återkommande saboterats.

Intill flera koloniträdgårdsföreningar finns även ”tjuvtippar” med både planteringsmaterial, som kan antas är kopplat till kolonilotterna, och större skrot. Kontorets kostnader för hantering av tjuvtippar under 2022 uppgick till ca 200 000 SEK.

Det är svårt att uppskatta hur mycket av trafiken som förekommer på fältet som är olovlig då inga sådana mätningar eller undersökningar gjorts hittills.

Parkering

Det finns i nuläget ingen reglering eller föreskrift för parkeringsplatser på fältet. Det innebär att det inte finns någon parkering som staden övervakar. Trots det finns ett flertal vägmärken som informerar om var parkering får ske. Även i föreskrifterna för Igelbäckens kulturresevat från 2006 finns formuleringen ”befintliga parkeringsplatser”. Det kan vara fråga om platser där parkering skett under lång tid och i relativt ordnade former sedan innan kulturresevatet bildades, även om de inte är formellt reglerade som parkering.

Det finns i nuläget en tillfällig parkering med reservatstillstånd vid Järva discgolfpark på begravningsplatsens detaljplaneområde. Det är kyrkogårdsförvaltningen som har tillståndet för parkeringsplatsen. Den har ca 40 parkeringsplatser och ska enligt tillståndet avvecklas i samband med att begravningsplatsen etapp 1 avslutas.

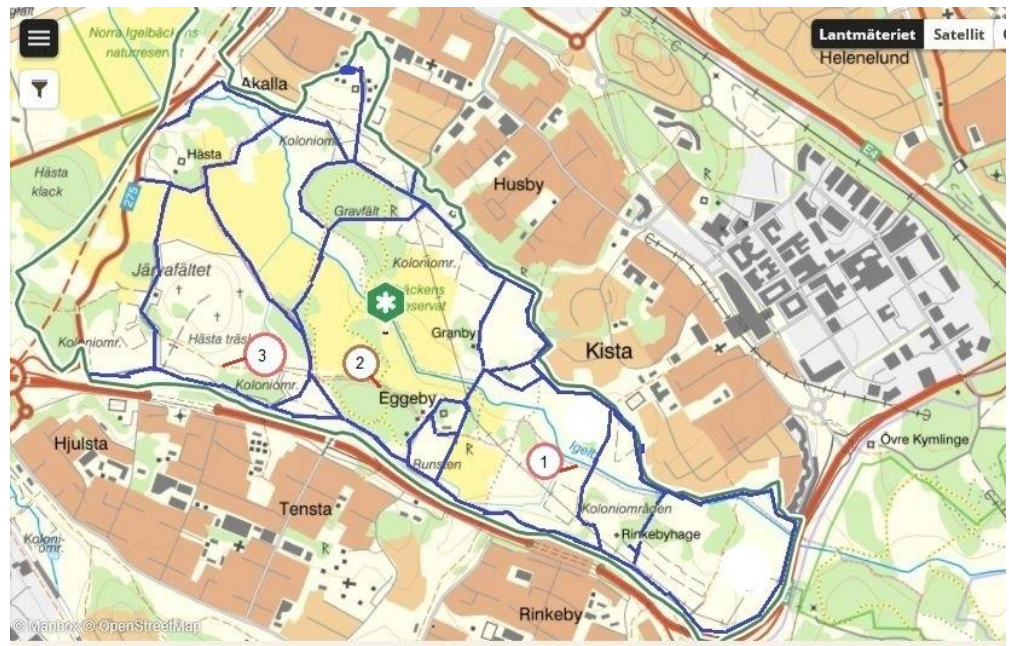
Övriga parkeringsytor som finns är idag främst kopplade till Eggeby gård/Järvabadet, Akalla by och Husby gård samt i anslutning till koloniträdgårdsföreningarna. Staden kommer att anlägga säsongsparkering intill Järvabadet med start 2024. Parkeringen har fått reservatstillstånd och anläggs i syfte att ta hand om den biltrafik som angör Järvabadet på sommaren. Angöring

kommer ske via Krällingegränd i Tensta. Totalt anläggs 146 parkeringsplatser.

På Järvafältet finns nio koloniträdgårdsföreningar. Flertalet koloniträdgårdsföreningar har intilliggande parkeringsytor som har ”vuxit fram” genom åren. Ingen av dessa parkeringsytor har reservatstillstånd eller föreskrift.

Cykel

2021 gjordes en översyn av cykling i stadens naturreservat, däribland Igelbäckens naturreservat. Syftet var att peka ut vilka vägar och stigar där det ska vara tillåtet att cykla. Arbetet ledde till bland annat uppdaterade reservatskartor och skyltning för att tydliggöra tillåtna cykelvägar.

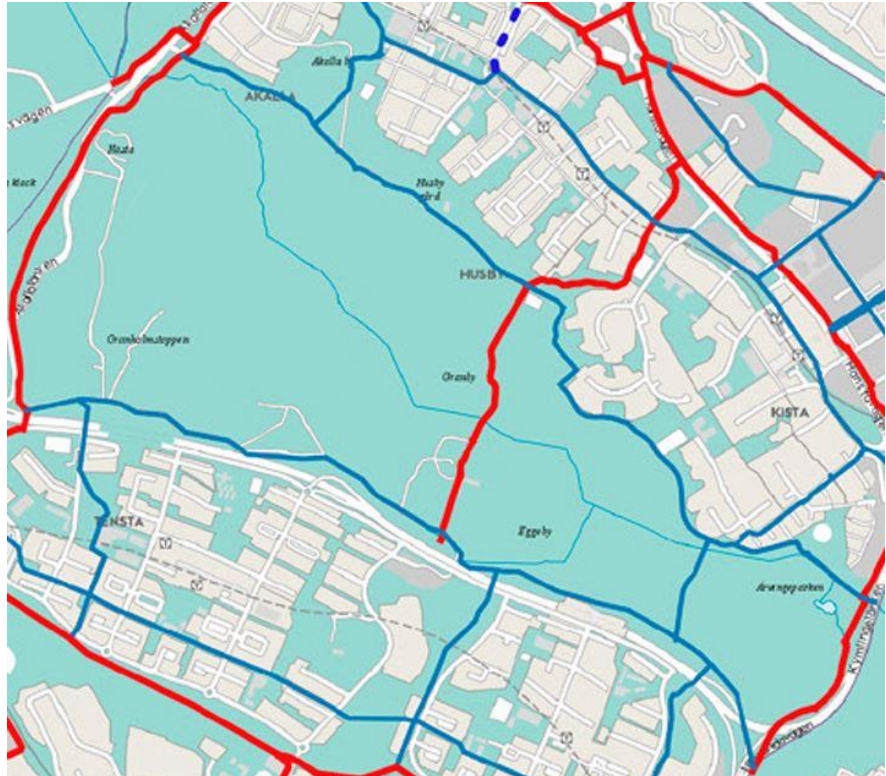


Figur 6. Karta över var det är tillåtet att cykla (blå streck).

Cykelvägarna har varierande underlag bland annat på grund av tillämpningen av reservatsföreskrifterna gällande asfaltering, men även beroende av var det har genomförts cykelinvesteringar. På flera av cykelvägarna finns hinder för bilar i form av exempelvis bommar, vilket kan påverka såväl framkomlighet som trafiksäkerhet för cyklister. På flertalet stråk delar cyklister utrymmet med gående, ibland dessutom med bilar. Oskyddade trafikanter har sällan vägren, trottoar eller annat att nyttja vid möte med motorfordon på fältet.

Av de cykelstråk som finns på Järvafältet ingår några i stadens cykelplan. Det i planen utpekade cykelvägnätet utgör en grund för planeringen av ett sammanhängande, tryggt och säkert cykelvägnät, och var förbättringar successivt bör ske. De primära stråken längs

Akallalänken och Kymplingelänken är även del av regionala stråk enligt Regional cykelplan för Stockholms län. Se figur 7 nedan.



Figur 7. Röda linjer visar primära cykelstråk. Blå linjer visar huvudstråk.

Vägvisning för cykel finns längs huvud- och primära stråk, men i regel inte för de mindre cykelvägarna på fältet (figur 6). Det finns även brister i cykelvägvisningen till fältet i sig och de målpunkter som finns på fältet. Det kan därför vara svårt för cyklister som inte känner till området att hitta mellan bostadsområdena och fältet.

I dagsläget finns det få allmänna cykelparkeringar på fältet.

Gång

På Järfvafältet finns ett stort antal gångvägar och stigar. Vissa är anlagda med varierande underlag medan andra mer har karaktären av skogsstigar. I enlighet med allemansrätten är det tillåtet att ströva i princip överallt på fältet.

På flera stråk delar gående ytan med cyklister och/eller biltrafik, och ett antal av dessa har någon typ av trafikhinder. Det finns sällan vägren, trottoar eller annat att nyttja för gående vid möte med motorfordon.

Det finns brister i gångvägvisningen på och intill fältet. De allra flesta hänvisningar för cykel stämmer med hur gående kan ta sig till målpunkter, men tar inte hänsyn till de genvägar som gående kan nyttja. Det kan vara svårt för gående som inte känner till området att

hitta mellan bostadsområdena och fältet. Det gäller inte minst från kollektivtrafikpunkter.

På fältet finns även Tidens väg, ett ca två kilometer långt gångstråk med skyltar som informerar om fältets historia.

Tillgänglighet till fältet

Järvafältet kan nås via samtliga transportmedel. Alla stadsdelar intill fältet har tunnelbanestationer, och det finns busshållplatser i anslutning till fältet. Generellt finns ingen vägvisning för varken gående eller cyklister från kollektivtrafikpunkterna till fältet. Det finns heller ingen tydlig skyltning för biltrafik till fältet från det omkringliggande gatunätet.

Längs den norra sidan av fältet finns ett långt sammanhängande och asfalterat gång- och cykelstråk, med flertalet anslutningar från bostadsområdena. På den södra sidan finns ett stråk, men det är inte asfalterat och mindre sammanhängande. Det finns sammantaget betydligt färre anslutningar för oskyddade trafikanter söderifrån, trots att det tillkom anslutningar i samband med att Rinkebyterrassen färdigställdes för ett fåtal år sedan och att fler kommer skapas i och med Tenstaterrassen.

Tillgängligheten är begränsad för rullstolsburna och andra i behov av hinderfritt underlag utan nivåskillnader. I reservatsföreskrifterna framgår att asfaltering av befintliga vägar kräver kommunens tillstånd. Stockholms stad har hittills haft en restriktiv hållning och lagt stor vikt vid hänsyn till natur- och kulturvärdena på fältet i de avvägningar som gjorts. Det innebär att flera stråk på fältet är av grus eller liknande markbeläggning, vilket gör att det är svårt för rullstolsbrukare att på egen hand ta sig ut på och över fältet. Detta blir inte minst aktualiserat i och med Järvabadet, där själva badet gjorts tillgängligt för rullstolsburna men inte gångvägarna dit.

Fordonshinder

På och intill fältet finns ett stort antal fordonshinder av olika typer i syfte att reglera motorfordonstrafiken och hindra olovlig trafik. Inventeringen 2023 identifierade ett stort antal bommar. Det finns även metallbågar, stenar, betongsuggor, blomlådor och pollare utplacerade. Det finns stora problem med att hinder flyttas och saboteras, med ett uppenbart syfte att låta motorfordonstrafik komma förbi på platsen. Den uppskattade kostnaden för trafikkontoret för att hantera saboterade bommar på Järvafältet är ca 50 000 - 100 000 SEK per år.

Bommar och dispenser

Det finns ett antal bommar på fältet, varav vissa tillhör trafikkontoret och vissa Järva stadsdelsförvaltning. Kontoret och stadsdelsförvaltningen är överens om att det i nuläget finns brister i organisationen för och hantering av dispenser och nyckelutlämning till bommarna.

Underhålls- och driftansvaret är i vissa fall trafikkontorets och i andra fall stadsdelsförvaltningens. Det medför att viss skillnad i underhåll och bruk kan finnas.

Ett identifierat problem är att många bommar har samma typ av nyckel. Det gör det svårt att säkerställa att nyckeln endast används till den bom och det syfte den ansöks för.

Belysning

Trafikkontoret förvaltar all belysning för gång- och cykelvägar på fältet, liksom ett belyst motionsspår. Belysningskvaliteten anses vara tillfredställande utifrån gällande riktlinjer och behov.

Granholmsspåret är ett 3,1 kilometer långt belyst motionsspår med start vid Eggeby gård. Belysningsanläggningen är byggd med trästolpar och luftledningsnät, vilket tar hänsyn till kulturresevatet. Vid rätt väderläge på vintern blir motionsspåret till ett skidspår.

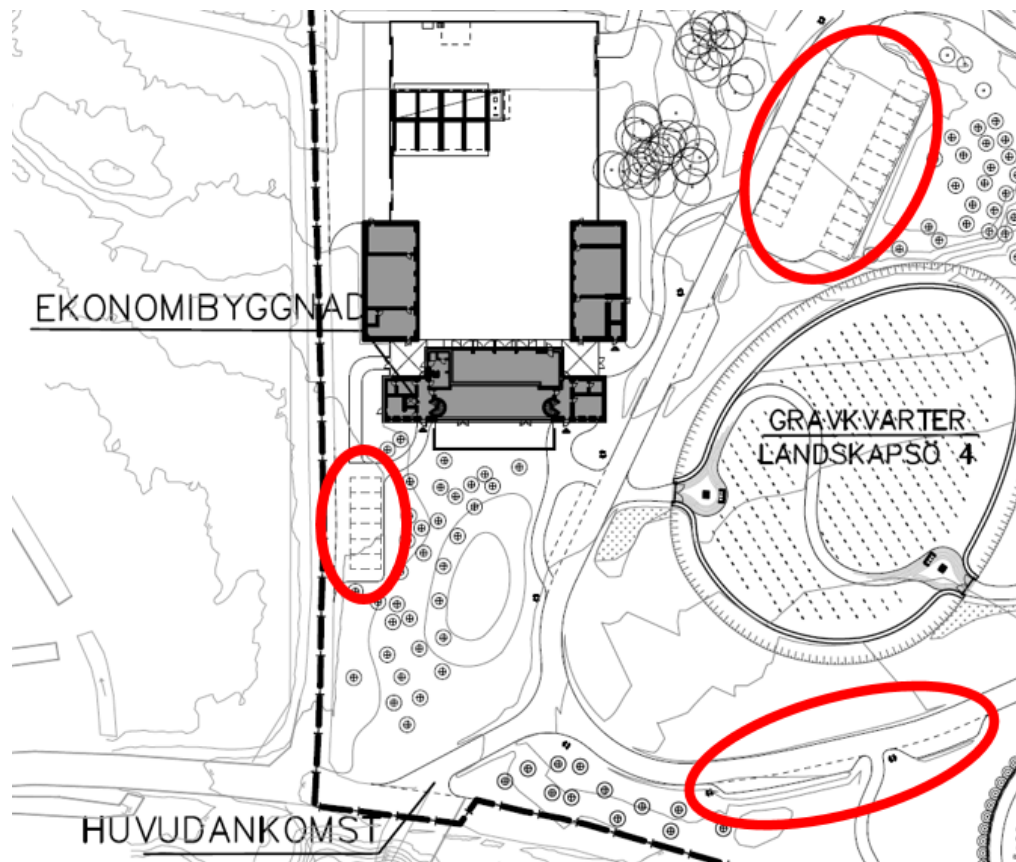
Järva begravningsplats

Hösten 2024 öppnar Järva begravningsplats. I den första etappen kommer 3400 gravplatser finnas, fullt utbyggd beräknas begravningsplatsen kunna inrymma ca 20 000 gravar.

En ny gång- och cykelkoppling till begravningsplatsen, och därmed fältet, skapas när Trafikverket i ett separat projekt flyttar Akallalänken som får ny dragning med bro över till Hjulsta. Detta beräknas preliminärt vara klart 2026. Kollektivtrafik kommer angöra begravningsplatsen genom nya busshållplatser på den flyttade Akallalänken.

Även med dessa tillkommande kopplingar bedöms många besökande nyttja personbil, och även chartrad buss, vid gravsättningar och ceremonier.

Parkering ska lösas inom detaljplaneområdet. Enligt bygglov för begravningsplatsen kommer 27 parkeringsplatser anläggas, varav sex platser planeras vara reserverade för kyrkogårdsförvaltningens personal, samt ca 30 angöringsplatser i parkeringsfickor. Det innebär totalt ca 55 parkeringsplatser för personbilar.



Figur 8. Utsnitt från bygglovsritning. Planerade parkeringsplatser för begravningsplatsen, samt några av de parkeringsfickor som anläggs inom området.

Det finns en tillfällig parkering med ca 40 platser intill discgolfparken i anslutning till kyrkogården etapp 1, på kyrkogårdsförvaltningens planområde. Denna parkering planeras finnas kvar tills etapp 1 av begravningsplatsen avslutas. Parkeringen finns för att hantera besökare främst till discgolfparken, men även andra delar av reservatet.



Figur 9. Ortofoto från 2023. Befintlig tillfällig parkering intill discgolfparken.

Kyrkogårdsförvaltningen ansvarar för att tillhandahålla parkeringsplatser för begravningsplatsens besökare inom begravningsplatsens detaljplan. Trafikkontorets bedömning är att det finns risk att det planerade antalet tillkommande parkeringsplatser inom detaljplaneområdet är för litet för att hantera den biltrafik som förväntas behöva kunna angöra begravningsplatsen i samband med större begravningar.

Det finns en risk att motortrafikanter hittar vägar från begravningsplatsen ut på fältet. Därför bör hinder placeras på lämpliga ställen inom kyrkogårdsförvaltningens detaljplan för att förhindra det, förslagsvis i form av buskar, stenar, eller annat naturmaterial som passar in i omgivningen.

I samband med begravningsplatsens öppnande är det viktigt att dialog och samverkan fortsätter mellan berörda förvaltningar i syfte att säkerställa en god och säker trafikmiljö för besökare till begravningsplatsen och övriga delar av reservatet. Olovlig parkering utanför detaljplanens område måste undvikas.

Berörda förvaltningar

Flera förvaltningar i staden har ansvar, uppgifter och intressen på Järvafältet. Många av de åtgärder och det fortsatta arbete som föreslås i detta tjänsteutlåtande kommer behöva genomföras i samverkan mellan olika förvaltningar inom Stockholms stad. Utöver trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen är följande förvaltningar berörda.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen är tillsynsmyndighet för kulturresevatet.

Stadsbyggnadskontoret

Det är stadsbyggnadskontoret som utfärdar reservatstillstånd, vilket behövs när någon åtgärd ska genomföras som kräver tillstånd enligt reservatsföreskrifterna. Tillstånden utfärdas i majoriteten av fallen på delegation. Historiskt har beslutet tagits i nämnden vid mer omfattande åtgärder som inför flytt av Akallalänken.

Kyrkogårdsförvaltningen

Ansvarar för Järva begravningsplats och all yta inom DP 2006-16107. Ska hantera all parkering kopplad till begravningsplatsen. Förvaltningen kommer även behöva hantera kopplingarna från detaljplaneområdet ut mot fältet.

Fastighetskontoret

Äger och hyr ut ett antal hus, bland annat Granby gård.

Idrottsförvaltningen

Driver Järvabadet, vilket genererar flertalet leveranser och transporter med motortrafik under sommarhalvåret.

Exploateringskontoret

Ansvarar för utbyggnaden av Tenstaterrassen och flera andra exploateringsprojekt intill Järvafältet.

Trafikkontorets synpunkter – handlingsplan för trafiksituationen på Järvafältet

Övergripande problemanalys

- Järvafältet är en mångfacetterad miljö med oklarheter kring flera faktorer såsom driftansvar, fastigheter, föreskrifter och tillåten trafik.
- Det finns många intressenter, såväl offentliga som enskilda.

- Kulturresevatsföreskrifterna innebär att avvägningar behöver göras från fall till fall mellan de värden som skyddas genom reservatet och önskan att ordna trafik genom att hårdgöra exempelvis gång- och cykelvägar i syfte att göra dem säkrare och mer tillgänglighetsanpassade.
- Kommande förändringar i form av exploatering och infrastruktur ställer krav. Fler målpunkter skapas, och nya anslutningar byggs.
- Utvecklingen med fler publika verksamheter på fältet genererar fler motorfordonstransporter.
- Det förekommer olovlig motorfordonstrafik.
- Flera åtgärder har gjorts genom åren för att lösa olika uppkomna problem, men ofta har en helhetssyn saknats.

Identifierade brister

- Tillgängligheten till fältet för cykel och gång är sämre och otidigare från södra Järva.
- Det finns flera vägar på fältet där motorfordon, cykel och gång blandas, vilket ger otidighet för alla och otrygghet för framför allt oskyddade trafikanter.
- Det finns trafik- och parkeringsutmaningar kopplade till koloniträdgårdarna, som i regel inte nås via utpekade angoringsvägar.
- Ytor som inte är hårdgjorda ger dålig tillgänglighet till fältet för rullstolsburna.

Sammanfattning av föreslagna åtgärder för genomförande 2024-2025

- Angöringsvägar för allmän motorfordonstrafik begränsas utifrån förslag i figur 10 nedan för att minska tillgängligheten för motorfordon och öka trafiksäkerhet och trygghet. Uppdaterad vägvisning som syftar till att minimera smittrafik över fältet. Motorfordonstrafik till koloniträdgårdarna tillåts enbart vissa tider på året för transport av tyngre material och verktyg.
- Tillåtna parkeringar enligt figur 11 nedan regleras med föreskrifter, och otillåtna parkeringar tas bort, till exempel i anslutning till koloniträdgårdsföreningarna. Befintliga parkeringsplatser vid Hästa gård, Husby gård och Akalla by kvarstår för allmänheten, liksom parkeringar i anslutning till Järvabadet och begravningsplatsen. På kort sikt behöver frågan hanteras om parkeringssituationen när

reservatstillståndet löper ut för den tillfälliga parkeringen vid Järva discgolfpark.

- Anslutningarna för gående och cyklister från södra Järva förbättras. Ny gångbana anläggs längs Krällingegränd i Tensta, med koppling över Spånga kyrkväg, samt längs Spånga kyrkväg till Hjulstavägen. Arbetet inleds 2024 och färdigställs 2025.
- Den fortsatta sträckan från Krällingegränd fram till Järvabadet förbättras för fotgängare och cyklister och görs trafiksäker och tillgänglighetsanpassad genom bland annat ny beläggning.
- Fler gång- och cykelkopplingar från södra Järva, till exempel vid Elinsborgs bollplan och från Spångadalen. Genomförande i samverkan med Järva stadsdelsförvaltning.
- Gång- och cykelstråk på och intill fältet med utgångspunkt i stadens cykelplan förbättras, se figur 15. Prioriteringar görs inom ramen för investeringsplaneringen.
- Gångvägvisningen till fältet förbättras, med fokus på att det ska vara lätt att hitta till fältet från kollektivtrafikpunkter. Arbetet inleds våren 2024.
- Järvafältet behöver tydligare entréer. Nya ”entréskyltar” till Järvafältet uppförs.
- Korrigering och komplettering görs av befintliga vägmärken så att de blir konsekventa över hela fältet och stämmer med önskvärd reglering.

Merparten av åtgärderna bedöms kunna genomföras på delegation, och kommer återrapporteras till trafiknämnden årligen efter genomförande. Arbetet med begränsning av angöringsvägar och uppstyrd parkering kommer genomföras i samverkan med Järva stadsdelsförvaltning och i dialog med berörda koloniträdgårdsföreningar. Beslut om investeringsärenden med utgift över 10 mnkr fattas av nämnden. Kontoret planerar att ta fram förslag till beslut om investeringar för gång, cykel, trafiksäkerhet och tillgänglighet på Järvafältet första kvartalet 2025.

Åtgärder för fortsatt utredning

- Förbättrad cykelvägvisning till och över fältet.
- Fler cykelparkeringar.

- Organisationen för nycklar och dispenshantering förtydligas med inriktningen att fältet delas upp i olika sektioner med olika nycklar.

Cykelvägvisning, cykelparkeringar, dispenshantering och mindre investeringsåtgärder genomförs på delegation och återrapporteras till trafiknämnden..

Nedan följer en mer utförlig beskrivning av föreslagna åtgärder.

Målpunkter och motorfordonstrafik

Analys

Det finns och byggs nya publika målpunkter på fältet som kräver viss motorfordonstrafik i form av varuleveranser och sophantering, såsom Järvabadet och begravningsplatsen. Målpunkterna attraherar många besökare och innebär nya krav och utmaningar gällande trafiken på fältet. För att hantera de förändrade behoven under de senaste åren har en del punktinsatser gjorts, som inte nödvändigtvis tagit hänsyn till helheten.

Målet bör vara att minska motorfordonstrafiken på fältet, vilket i huvudsak sker genom begränsad angöring. Förenkling och förtydligande för den motorfordonstrafik som bör vara tillåten kan också bidra till generellt minskad trafik om förare vet var och när de får färdas på en viss sträcka. Målpunkterna som finns på fältet gör det samtidigt svårt att helt stänga av vissa sträckor för motorfordonstrafik, särskilt vad gäller färdtjänst och fordon med RH-tillstånd.

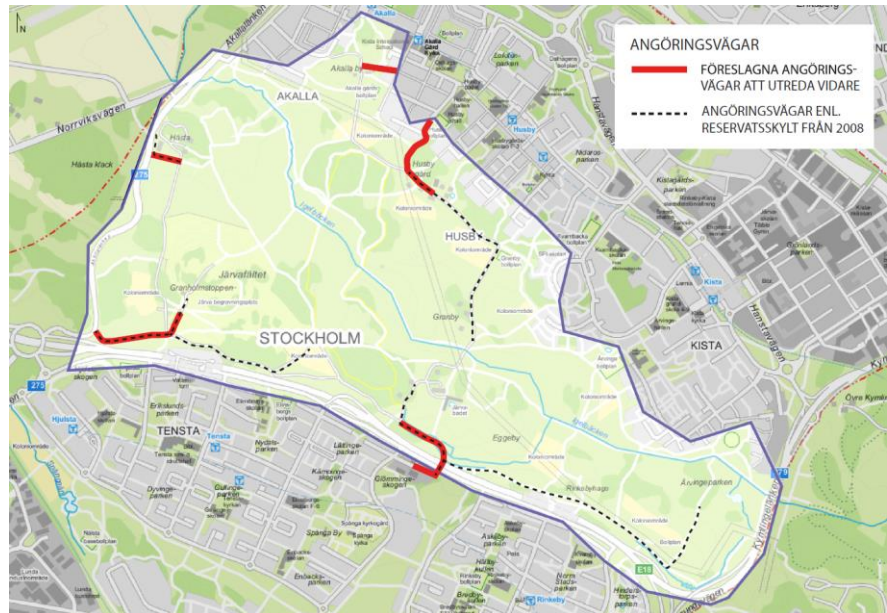
Förslag på åtgärder

- Det finns skäl att tydligare reglera motorfordonstrafiken på fältet. Nuvarande angöringsvägar har därför setts över i syfte att minska tillgängligheten för motorfordon. De vägar som ska vara öppna för allmänheten bör förses med lämplig reglering och skyltning. Kontorets förslag till justerade angöringsvägar redovisas i figur 10.

Förslaget innebär att allmän motorfordonstrafik blir tillåten till Hästa gård, Akalla by, Husby gård, Järva begravningsplats och Järvabadets parkering.

Motorfordonstrafik till koloniträdgårdarna tillåts endast vissa tider på året för transport av tyngre material och verktyg, likt båtclubbar vid isättning och upptagning av båtar. I samband med detta kan tillfälligt ordnad uppställning av motorfordon tillåtas.

Leveranser och tillgänglig angöring till vissa målpunkter, samt drift, skötsel och underhåll av fältet berörs inte av förslaget, inte heller möjliggörandet av behörig trafik till en fastighet vid Rinkeby hage som är en privatbostad.



Figur 10. Föreslagna angöringsvägar. Större version finns i bilaga 2.

- Vägvisningen för motorfordonstrafik ses över i samband med att angöringsvägarna justeras och begravningsplatsen öppnar. Inriktningen ska vara att så många som möjligt väljer den kortaste sträckan över fältet till varje målpunkt, och att smittrafik över fältet minimeras.
- I arbetet med att anlägga fler cykelparkeringar på fältet kommer särskilt möjligheten att ordna cykelparkeringsplatser för lastcyklar eller liknande mobilitetslösningar i anslutning till koloniträdgårdarna belysas.
- Trafikmätningar görs såväl före som efter omregleringen för att bedöma utfallet.
- I samband med ny reglering görs juridiska analyser av hur trafikföreskrifter och reservatstillstånd kan samspela för mer tydlighet.
- Genomförande kommer ske i samverkan med Järva stadsdelsförvaltning och i dialog med berörda koloniträdgårdsföreningar.

Bedömt utfall

Tydlig hänvisning och reglering kring tillåten motorfordonstrafik på färre sträckor kommer bidra till minskad biltrafik samt högre trafiksäkerhet och trygghet på fältet särskilt för oskyddade trafikanter. Det kan även tydliggöra var kompletterande trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter behövs.

Parkering

Analys

Den enda befintliga parkering som har reservatstillstånd är den tillfälliga parkeringen vid discgolfparken. Utöver detta har den planerade permanenta parkeringen på begravningsplatsen reservatstillstånd. Vid Järvabadet anläggs en säsongsparkering med 146 parkeringsplatser med start badsäsongen 2024, även denna har reservatstillstånd.

Övriga befintliga ytor där parkering sker idag på fältet saknar föreskrifter eller tillstånd. Parkeringarna signalerar att motortrafik är tillåten på fältet och brer ut sig över mark som ska värnas, vilket bryter mot reservatets föreskrifter.

Förslag på åtgärder

- Trafikkontoret har tillsammans med stadsdelen gjort en översyn över vilka av de befintliga parkeringsytorna på fältet som är motiverade att tillåta, se förslag i figur 11 nedan som överensstämmer med föreslagna angoringsvägar. Förslaget bör ligga till grund för arbetet med att ta bort otillåtna parkeringsplatser på fältet, samt att införa föreskrifter för de parkeringsplatser som bör vara kvar.



Figur 11. Föreslagna tillåtna parkeringar.

- Befintliga parkeringsplatser vid Hästa gård, Husby gård och Akalla by bör kvarstå för allmänheten och regleras utifrån det behov av RH-transporter som finns till målpunkterna. Exakta ytor kan behöva ses över, liksom vilken reglering som är möjlig utifrån detaljplaneförhållandena och trafikförordningen.
- Vid F koloniträdgårdsföreningarna tillåts endast tillfälligt ordnad uppställning vid vissa tider på året. I övrigt vidtas åtgärder för att ta bort olovliga parkeringsytor.
- På Järva begravningsplats hanteras parkeringsbehovet inom detaljplanen. Ytterligare permanenta parkeringsytor på fältet är inte aktuella. Vid behov kan åtgärder för att förhindra otillåten parkering vara nödvändiga.

Gång och cykel

Analys

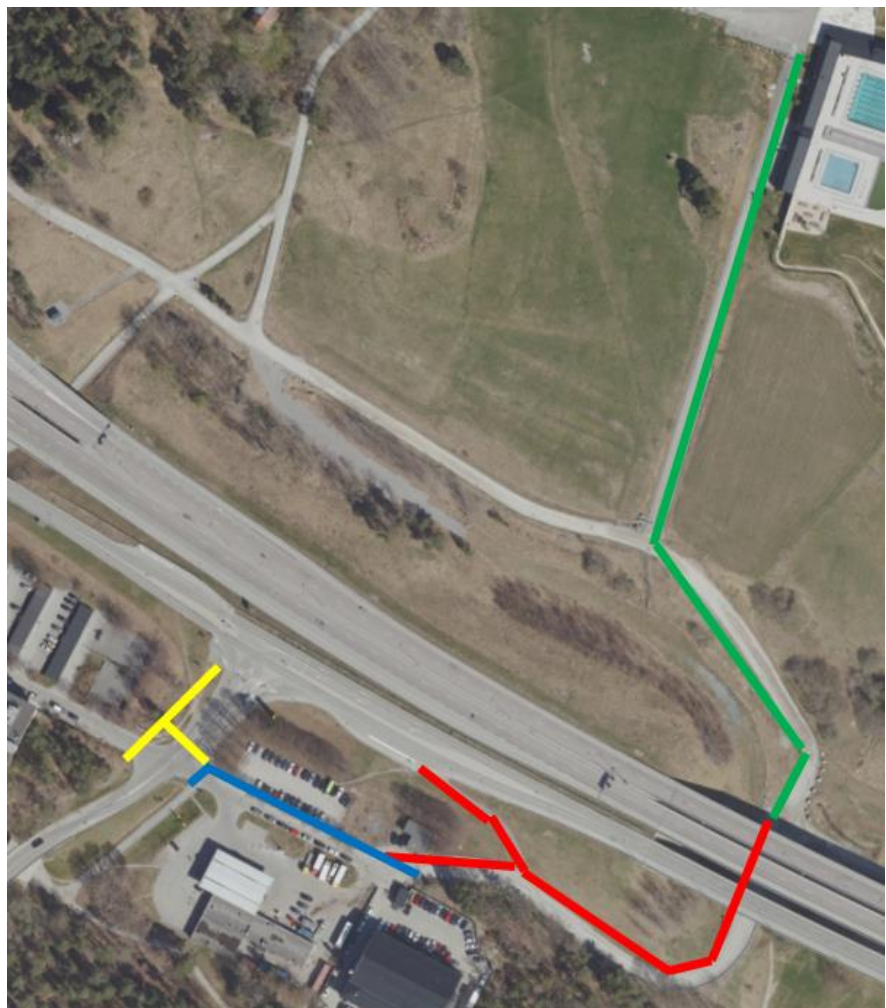
Från de norra stadsdelarna finns ett stort antal anslutningar vilket gör fältet lättillgängligt för gående och cyklister. Från de södra stadsdelarna finns det färre anslutningar. Både höjdskillnaden och E18 bildar fysiska barriärer mellan fältet och bostadsområdena.

Nya anslutningar söderut har tillkommit i samband med Rinkebyterrassen, och fler skapas i och med Tenstaterassen. Det finns även planerad exploatering vid Krällingegränd i Tensta, där

exploateringskontoret inkluderar nya gångkopplingar. Trafikverkets flytt av Akallalänken kommer också att skapa nya anslutningar söderifrån.

Förslag på åtgärder

- Ny gångbana anläggs längs Krällingegränd. Gatan är en av de viktigaste anslutningarna mellan södra Järva och Järvabadet. Det saknas gångbana på en sträcka av gatan, och trafikkontoret planerar för åtgärder under 2024, se figur 12. Åtgärden innebär höjd trafiksäkerhet och mer trygghet för fotgängare. Inom ramen för projektet förbättras även kopplingen för gående över Spånga kyrkväg, för att möjliggöra en gen gångkoppling för gående från busshållplatsen på Hjulstavägen. Även den fortsatta sträckan från Krällingegränd till Järvabadet ses över, se avsnittet om tillgänglighet nedan.



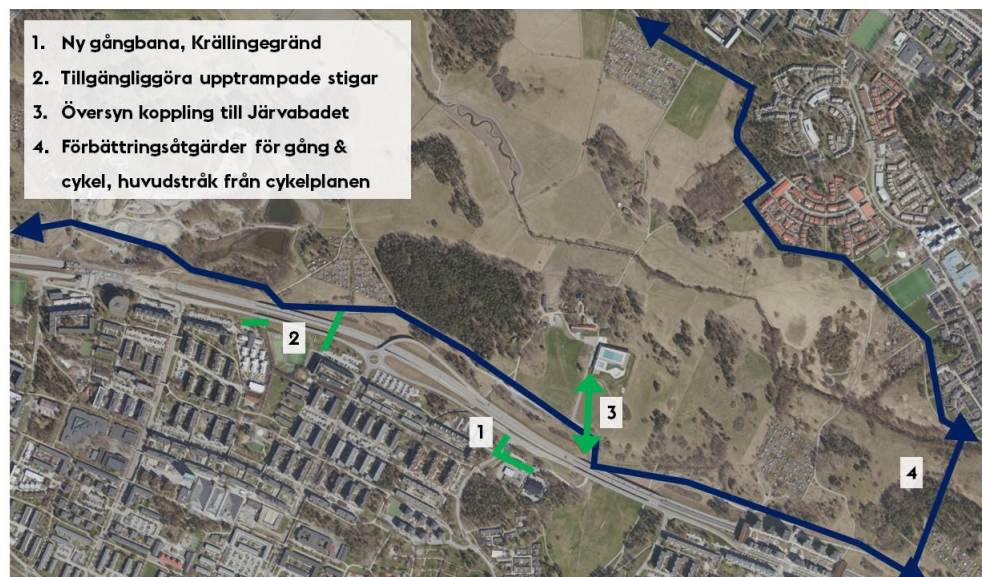
Figur 12. Gult och blått streck visar planerad ny gångbana på Krällingegränd och Spånga kyrkväg, rött visar befintlig gångbana och grönt anslutningen vidare till Järvabadet (se även figur 16).

- Ytterligare anslutningar behövs på södra sidan av fältet, till exempel genom att förbättra för gående och cyklister längs sträckor där det redan finns uppgångna stigar, som intill Elinsborgs bollplan i Tensta i figur 13. Genomförande i samverkan med Järva stadsdelsförvaltning.



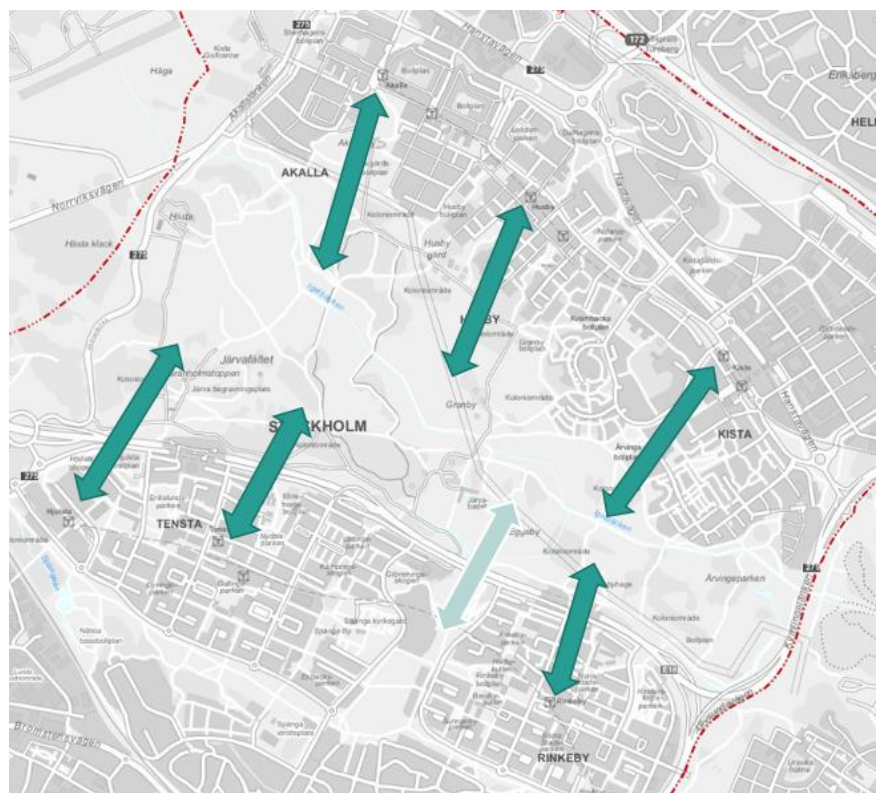
Figur 13. Förslag på uppgångna stigar som kan byggas om till riktiga anslutningar.

Förbättring av gång- och cykelstråk på och intill fältet i syfte att göra det enklare, säkrare och bekvämare att cykla och gå med hänsyn till natur- och kulturvärden. Kontoret har pekat ut tre huvudstråk inom stadens cykelplan som i första hand aktuella för åtgärder för både cyklister och fotgängare. Figur 15 visar dessa och övriga föreslagna åtgärder.



Figur 15. Föreslagna åtgärder i anslutning till och på fältet.

- Gångvägvisningen till fältet förbättras, med fokus på att det ska vara lätt att hitta till fältet och dess målpunkter från kollektivtrafikpunkter som tunnelbanestationer och viktiga busshållplatser. Arbetet inleds våren 2024. I ett nästa steg bör fältet kopplas tydligare till det naturliga gång- och cykelstråket genom Spångadalen och andra grönområden i närheten genom utveckling av såväl gångvägvisningen som standard och gena sträckningar.



Figur 14. Vägvisning för gående mellan tunnelbanestationerna och fältet ses över. Spångadalen aktuellt i senare skede.

- Järfvälfältet behöver tydligare entréer. Trafikkontoret föreslår att nya ”entréskyltar” till Järfvälfältet uppförs vid utvalda punkter som skapar ett sammanhang för fältet. Dessa skyltar bör ha information som introducerar och tillgängliggör Järfvälfältet, och fungera som ett komplement till reservatsskyltarna.

Identifierade behov

- Det finns behov av ytterligare åtgärder för att öka tillgängligheten för fotgängare och cyklister.

- Översyn av vägvisning för cyklister runtom fältet, korrigering och komplettering där så behövs.
- Kartläggning av var kompletterande allmänna cykelparkeringar behövs, och anläggande av dessa inom ramen för ordinarie cykelparkeringsinvesteringar. Möjligheten att ordna cykelparkeringsplatser för lastcyklar eller liknande mobilitetslösningar i anslutning till koloniträdgårdarna belyses särskilt.
- Kartläggning av obelysta vägar på fältet som genom ny belysning skulle öka nyttjandet och tillgängligheten för gång och cykel mellan olika målpunkter.

Tillgänglighet till fältet

Analys

Många av ytorna för oskyddade trafikanter är grusvägar som har naturliga höjdskillnader och ojämnheter. Att asfaltera dessa kan förbättra tillgängligheten men även negativt påverka trafiksäkerheten där ytorna delas med motorfordon, om inte fotgängare och cyklister samtidigt separeras från biltrafik genom separata gång- och/eller cykelbanor. Då staden hittills haft en restriktiv hållning utifrån reservatsföreskrifterna har endast ett fåtal sådana åtgärder genomförts.

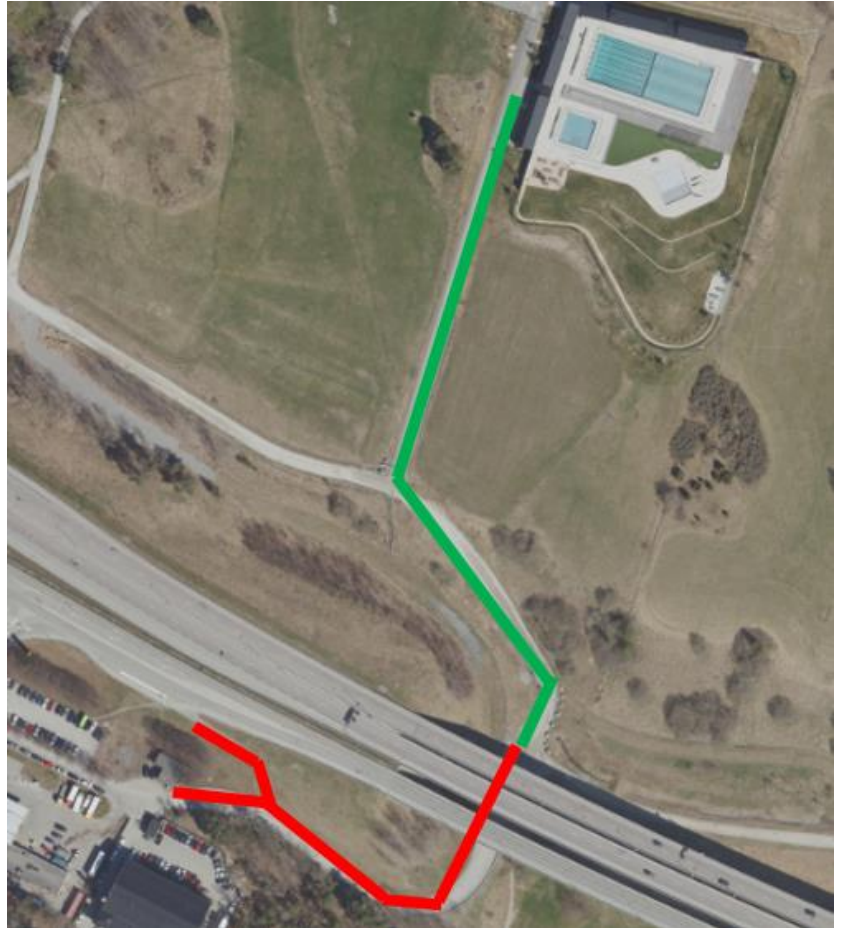
Att asfaltera gångvägar ökar tillgängligheten för rullstolsburna, gående med barnvagn, och andra i behov av jämnt underlag. Det finns flertal målpunkter på fältet som bör vara tillgängliga för alla typer av gående, som Järvabadet. På vissa platser skulle andra lösningar kunna vara aktuella, som exempelvis träbroar eller trädäck.

Även belysning för ökad trygghet och tillgänglighet kan komma i konflikt med förvaltningen av värdena i Igelbäckens kulturresevat.

Förslag på åtgärder

- Sträckan mellan Krällingegränds avslutning och Järvabadet behöver göras mer tillgänglig för gående, speciellt de med behov av jämna och hinderfria underlag. I figur 16 visar det röda strecket var det idag finns asfalterad gångbana, och det gröna strecket var fortsatt tillgänglighetsanpassning genom bland annat ny beläggning behövs. På den del av sträckan som idag delas med bilar på väg till parkeringen bör även trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter höjas,

till exempel genom en förlängd gångbana från Krällingegränd. Utformning, reglering och val av beläggning studeras vidare av trafikkontoret.



Figur 16. Förslag till tillgänglighetsförbättring. Rött markerar befintlig asfalterad gångbana, grönt streck markerar sträcka som ses över för bättre trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Identifierade behov

- Fler stråk för gående kan behöva tillgänglighetsanpassas. Det är aktuellt att se över efter det att beslut tagits om var framtida motortrafik och parkering ska tillåtas. På så sätt kan bästa trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter uppnås.

Fordonshinder

Analys

Den genomförda inventeringen som kartlagt befintliga fordonshinder på Järvafältet behöver kompletteras med bland annat dialog med samtliga inblandade fastighetsägare för att säkerställa vilka som behöver komma förbi de olika hindren.

Förslag på åtgärder

- Hinder måste placeras där de får som mest nytta. Det innebär att, i och med att nya angöringsvägar beslutas, vissa nya hinder tillkommer och att andra hinder kan tas bort. Hinder kan placeras så att de helt stänger av vissa sträckor för motorfordon.

Identifierade behov

- Organisationen för nycklar och dispenshantering i staden behöver ses över och förtydligas.
- Kontoret föreslår att fältet delas upp i olika sektioner med olika nycklar. Det bedöms bidra till en minimering av motorfordonstrafik på fältet, då färre än idag får möjlighet att gena från ena sidan till den andra med samma nyckel.

Föreskrifter

Analys

I reservatsföreskrifterna finns punkter direkt riktade mot trafik och byggnation, till exempel förbud mot att utan kommunens tillstånd anlägga körbar väg eller parkeringsplats, eller asfaltera befintliga vägar och parkeringsplatser. Dessa föreskrifter påverkar hur staden strategiskt kan skapa en hållbar trafiksituation på fältet genom placering av parkeringsplatser och vägarnas underlag.

Som väghållare och markägare kan staden införa lokala trafikföreskrifter på fältet. Förbud mot motortrafik eller förbud mot parkering bör vara möjligt att föreskriva på fältet. Merparten av fältet är dock inte detaljplanlagt, vilket kan innebära att det inte alltid är möjligt att införa vissa föreskrifter.

Vad gäller anordnad parkering på fältet kan det finnas vissa problem med att reglera en plats utanför detaljplan med tillåten parkering, eftersom det krockar med föreskrifter om avgiftsuttag och parkeringsskiva. Det kan även vara svårt att bevaka en sådan plats, då det inte finns en generell regel om hur länge en bil kan stå uppställd.

Trots att det i nuläget endast finns endast en lokal trafikföreskrift i på hela fältet, finns flertalet befintliga vägmärken. En del av dessa kan ge ett felaktigt intryck av vad som är tillåtet.

Förslag på åtgärder

- Korrigering och komplettering görs av befintliga vägmärken så att de blir konsekventa över hela fältet och stämmer med önskvärd reglering.

Identifierade behov

- I samband med ny trafik- och parkeringsreglering görs juridiska analyser av hur trafikföreskrifter och reservatstillstånd kan samspela för mer tydlighet. Utifrån ovanstående kan det även vara motiverat att se över huruvida detaljplaneläggning av fältet kan vara aktuellt för att förenkla och stärka hur staden kan reglera och styra motortrafiken i området.

Ansvarsförhållanden

Analys

Flera av stadens förvaltningar är involverade i förvaltningen av fältet, genom bland annat driftansvar, tillsynsansvar, fastighetsförvaltning eller som verksamhetsansvariga. Ytterligare kartläggning kan behöva göras av ansvarsförhållanden.

Förslag på åtgärder

- För att få bättre samspel och helhetsgrepp över stadens arbete med Järvafältet föreslås att ett förvaltningsövergripande forum införs, där förvaltningarna kan informera och samarbeta kring pågående och planerade projekt som berör fältet, samt samverka kring informationsinsatser och dialog med intressenter. På så sätt minskar risken för dubbelarbete och suboptimering.

Identifierade behov

- Det finns enstaka privata intressenter på fältet, som koloniträdgårdsföreningar och boende på fältet. Det är viktigt att dialog sker med dessa om förslag som de är berörda av.

Ekonomi

De ekonomiska konsekvenserna av föreslagna åtgärder och förslag på fortsatt arbete beskrivs lättast för olika delar var för sig. De kommer belasta såväl drift- som investeringsbudgeten för trafikkontoret och andra berörda förvaltningar inom staden i den mån dessa väljer att gå vidare med förslagen.

Flera av åtgärderna är beskrivna som en översiktlig inriktning, och kan komma att behöva separata genomförandebeslut i berörd nämnd i ett senare skede. Några förslag innebär fortsatt utredningsarbete och/eller samverkan mellan förvaltningar, och innebär vid deltagande kostnader i form av tidrapportering för berörda tjänstepersoner.

Vissa åtgärder som beskrivs kommer ske inom ramen för redan pågående investeringsprojekt på trafikkontoret. Dit hör ny gångbana på Krällingegränd och utökad gångvägvisning. För dessa finns startbeslut med en budgetram på 4 respektive 2,5 mnkr. Åtgärderna är inrymda i trafikkontorets investeringsbudget.

Slutsats

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner redovisningen av budgetuppdraget och inriktningen på det fortsatta arbetet med helhetsgrepp om trafiksituationen på Järvafältet.

Tjänsteutlåtandet har till stor del karaktären av en handlingsplan för Järvafältet med förslag på åtgärder och fortsatt arbete som kommer behöva involvera flera förvaltningar i staden.

Några åtgärder genomförs 2024-2025 i pågående investeringsprojekt på trafikkontoret. Ytterligare arbete bedöms till viss del kunna ske inom ramen för trafikkontorets rådighet, men saknar budgeterade medel.

Övriga åtgärder presenteras som förslag till fortsatt arbete inom ramen antingen för andra förvaltningars ansvar eller som föremål för samverkan mellan olika berörda.

Tidplan och arbete framåt

Merparten av åtgärderna i handlingsplanen bedöms kunna genomföras på delegation, och kommer återrapporteras till trafiknämnden efter genomförande. Kontoret avser göra årliga sådana återrapporteringar med start första kvartalet 2025.

Det fortsatta arbetet bedöms kunna resultera i flera åtgärder som i ett senare skede kan behöva beslutas om i trafiknämnden och/eller andra berörda nämnder. Beslut om investeringsärenden med utgift över 10 mnkr fattas av trafiknämnden. Kontoret planerar att ta fram förslag till beslut om investeringar för gång, cykel, trafiksäkerhet och tillgänglighet på Järvafältet första kvartalet 2025.

2024

Åtgärder:

- Arbetet med ny gångbana längs Krällingegränd påbörjas.
- Arbetet med ny gångvägvisning inleds.
- Arbetet med ny reglering av och skyltning för motorfordonstrafik utifrån inriktningen i handlingsplanen påbörjas.
- Utredning av förbättringar för gång, cykel och tillgänglighet på fältet och ytterligare kopplingar från södra Järva.

Övrigt:

- Begravningsplatsen etapp 1 öppnar.

2025**Ärenden för beslut i nämnd:**

- Åtterrapporering av status på åtgärder Järvafältet 2024. Första kvartalet 2025.
- Inriktningsbeslut investeringar för gång, cykel, trafiksäkerhet och tillgänglighet på Järvafältet. Första kvartalet 2025.
- Genomförandebeslut investeringar för gång, cykel, trafiksäkerhet och tillgänglighet på Järvafältet. Sista kvartalet 2025.

Åtgärder:

- Ny gångbana på Krällingegränd färdigställd.
- Ny gångvägvisning till fältet färdigställd.
- Fortsatt arbete med ny reglering av och skyltning för motorfordonstrafik utifrån inriktningen i handlingsplanen.
- Arbetet med entréerna till fältet inklusive skyltar inleds.
- Arbete inleds med förbättrad cykelvägvisning till och över fältet.
- Förslag på platser för cykelparkeringar tas fram.
- Arbete inleds med att förtydliga organisationen för nycklar och dispenshantering.

Ärenden för beslut i nämnd:

- Åtterrapporering av status på åtgärder Järvafältet 2025. Första kvartalet 2026.

Åtgärder:

- Genomförande av förbättringar för gång, cykel, trafiksäkerhet och tillgänglighet på Järvafältet.
- Ny reglering av och skyltning för motorfordonstrafik slutförd.
- Entréskyltar på plats.
- Förbättrad cykelvägvisning och nya cykelparkeringar färdigställda.
- Arbetet med ny gång- och cykelanslutning på Hjulstastråket inleds, givet att Trafikverkets åtgärder är färdigställda.

Slut

Bilagor

1. Rapport Helhetsgrepp Järvafältet.
2. Helhetsgrepp Järvafältet kartor.