



områdes
program

Spånga Tensta

**BROMSTEN
FLYSTA
LUNDA
SOLHEM
SUNDBY
TENSTA**



STOCKHOLM
STADSBYGGNADS
KONTORET



INNEHÅLL

Spånga-Tensta 1

Spånga-Tensta med omgivningar
Stadsdelsområdets utbyggnad och karaktär

Utgångspunkter och behov 4

Befolkning
Bostäder
Arbetsplatser och förvärvsarbete
Service
Skolor
Trafik och kommunikationer
Grönområden

Framtidsfrågor 7

Det regionala perspektivet
Förvalta- förbättra- komplettera
Bygg på exploaterad mark
Knutpunkter
Pågående projekt
Framtida projekt

Natur- och kulturvärden 14

Kulturmiljöer
Natur- och rekreationsområden
Järvafältet

Stadsbyggnadskontoret inbjuder till dialog

I detta områdesprogram har stadsbyggnadskontoret sammanställt sådana uppgifter som kontoret använder vid planeringen för **Spånga-Tensta**. 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 områdevisa 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 växeln 08-508 260 00

Kontaktpersoner för Spånga-Tensta

Planfrågor:

Patrik Pentén

Bygglov:

Västerorts handläggargjour
tfn 08-508 272 66

Spånga-Tensta idag

I översiktsplanen för Stockholm formuleras mål, inriktningar och strategier för hela stadens utveckling. Vad detta innebär, på kort respektive lång sikt för stadsdelsområdet Spånga-Tensta, med dess lokala förutsättningar och behov, behandlas i detta områdesprogram. Viktiga frågor är t ex hur Spånga centrum kan förnyas, hur arbetsområdet i Bromsten kan bebyggas med nya bostäder samt vilka möjligheter E18:s framtida utformning kan ge. Bevarande och utveckling av sammanhängande grönområden är också viktigt.

Spånga-Tensta med omgivningar

Området består av stadsdelarna Solhem, Flysta, Sundby, Bromsten, Tensta, Lunda. Stadsdelsområdet gränsar till Järfälla i väster och Sundbyberg i väster. De stora vägarna Bergslagsvägen och Ulvsundaleden utgör tydliga gränser mot dessa kommuner. Gränsen mot söder till stadsdelsområdet Vällingby kan inte avläsas i den fysiska miljön. Småhusbebyggelsen och det lokala gatunätet sammanfogar strukturen på ömse sidor. Gränsen mot norr går mitt i Järvafältets friområde, och i nordost löper gränsen mellan Tensta och Rinkeby – stadsdelar som uppvisar många likheter både till form och innehåll.

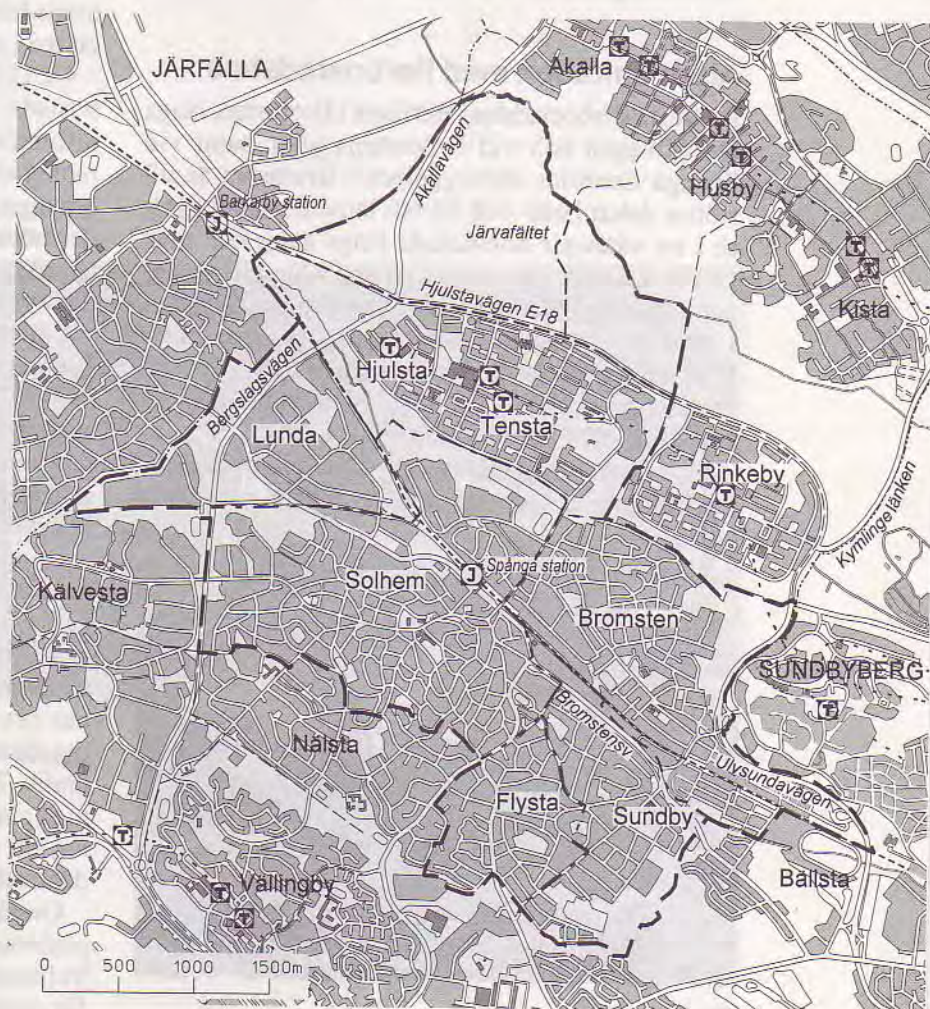
Järnvägen, som löper centralt i stadsdelsområdet, är en viktig länk emellan City-Sundbyberg-Spånga-Järfälla. Även tunnelbanan, mellan Sundbyberg-Tensta och med en eventuell fortsättning mot Barkarby utgör en förbindelselänk.

Stadsdelsområdet Spånga-Tensta har relativt nära till större naturområden förutom Järvafältet. Hansta naturreservat i norr, Grimstaskogen med Mälaren i söder, samt grönområdet längs Mälaren i Hässelby och Järfälla. Vällingby centrum utgör, liksom Kista centrum viktiga målpunkter i angränsande stadsdelsområden.

Stadsdelsområdets utbyggnad och karaktär

Spånga var en egen kommun fram till 1949, då den inkorporerades med Stockholm och de tre små municipalsamhälle Bromsten, Solhem och Flysta m m införlivades med Stockholm. Samtidigt tillföll en betydande del av Järvafältet staden samt angränsande kommuner. Fältet användes som militärt övningsfält. År 1966 köpte staden sin del av fältet av staten för att kunna bygga bostäder.

Stadsdelsområdet kan karaktäriseras som ett typiskt mellanområde i staden med blandad bebyggelse och verksamheter och som genomkorsas av vägar och järnväg. Järnvägen utgör tillsammans med



det angränsande arbetsområdet Lunda-Bromsten, branterna mot norra Solhem och dalgången kring Spångaån en barriär mitt i stadsdelområdet. Järvafältet samt grönområdet mellan Tensta och övriga Spånga utgör delar i en större sammanhängande grönstruktur.

Villaområden

Västeråsbanan öppnades för allmän trafik år 1876 och då byggdes en station vid Spånga. Något senare tillkom Bromstens station. Runt stationerna växte villabebyggelsen fram i stadsdelarna Bromsten, Flysta, Solhem och Sundby. Stadsdelarna har successivt kompletterats med nya villor och småhus i grupp samt med flerbostadshus.

Områdena karaktäriseras av individuellt utformade villor av varierande storlek och ålder och av oregelbundna och olikformade tomter. Villaideal från olika epoker, från sekelskiftets rikt dekorerade träarkitektur till senare tids kataloghus, kan avläsas i miljön. Vägdragningen är ofta anpassad till terrängen och ganska svårorienterbart genom det slingrande mönstret. Den tidigare gröna gatuzonen har blivit mindre tydlig efter tomtavstyckningar. Uppväxta vegetation, stora frukträd och blommande buskar på tomterna ger karaktär åt stadsdelarna.

Äldre områden med flerbostadshus

De flesta flerbostadshus återfinns i Bromsten, längs Duvbovägen och vid Bromstens plan, samt vid Spånga Centrum. Bebyggelsen i Bromsten är till största delen 1940- och 50-tals lamellhusbebyggelse i tre våningar orienterade längs gator och med gårdar innanför. Därefter har enstaka hus eller grupper tillkommit, som speglar olika byggnadsepoker. I Bromsten är det bl a bostadshotellet Fristad i kv Idun samt nya bostäder vid Bromstens plan. I Spånga centrum framträder bl a några höga punkthus, två från 1960-talet samt ett från 1980-talet.

Områden som präglas av 40–50-talens bostadsarkitektur upplevs idag ha stora kvaliteter genom sin



Bromstensplan

måttlighet och humana skala. Den goda boendestandarden avspeglas i den yttre miljön, genom planeringen av grönskande lekgårdar och säckgator för angöring. Den ökade biltätheten har emellertid medfört att kvaliteten minskat. Gårdarna har fått ge plats för parkeringar, och trafiksäkerheten har minskat, främst för de mindre barnen.

Arbetsområden

Kring Spångaån och järnvägen i Bromsten påbörjades en utbyggnad av arbetsplatser under 40-talet. Halften av arbetsplatserna tillkom före år 1960. Området har mycket låg exploatering, och de ca 1000 anställda finns huvudsakligen inom industri och handel. Markägandet domineras av privata ägare.

Lunda arbetsområde är det ytmässigt största området i Stockholm. Nästan all bebyggelse har tillkommit under 70- och 80-talen. Exploateringen är trots detta låg, och de ca 4 000 anställda finns till största delen inom handel och industri. De största branschgrupperna är partihandel med produktionsvaror och transportverksamhet. Ca 3/4 är tomträttsmark.

Miljonprogrammet

Stadsdelarna Tensta och Rinkeby, Södra Järva, var ett led i det sk miljonprogrammet.

Ca 11 000 lägenheter uppfördes av drygt 20 olika bostads- och byggföretag under fem år med första inflyttningen i Tensta hösten år 1967. Någon erfarenhet av så stora exploateringar fanns inte, varför utbyggnaden blev något av ett experiment. Området möttes av kritik, som delvis kan förklaras av bristen på tidsmässig samordning av utbyggnaden samt den storskaliga produktionstekniken som användes.

I generalplanen, antagen av stadsfullmäktige år 1965, grundlades planeringsfilosofin för Tensta-Rinkeby: "En bostadsmiljö som lägger något av stadsintensitet, koncentration och ordning till ytterstadens grönska, rymlighet och frihet från störningar, en stadsmiljö med trygga, behagliga och bekväma gågator och slutna rum."

Området följer ett bandstadsmönster, där tunnelbanestationer, köpcentra, skolor och andra institutioner tillsammans med grönytor bildar ett centralt stråk, till vilken den högre bostadsbebyggelsen (sex våningar) ansluter sig för att trappa ned till lägre hus (tre våningar) mot söder. Kvartersmönstret är regelbundet och planerades utan hänsyn till topografin. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd, med planskilda gång- och cykelstråk över matargator, till skolor och centrum. Parkering sker i stora däck eller under stora hårdgjorda bostadsgårdar.

Områdets fysiska kvaliteter finns i de ljusa välplanerade lägenheterna, den uppvuxna grönskan och trafiksäkra, barnvänliga miljön, samt närheten till Järvafältets friområde.

Utgångspunkter och behov



Tensta - höghus



Tensta - låghus

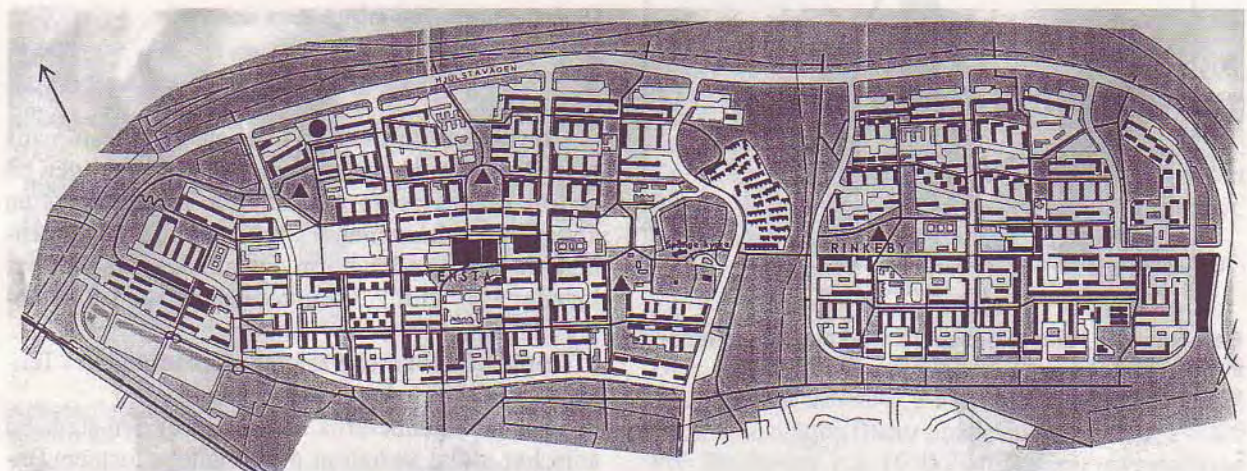


Diagram illustrating data for different categories (A-E).

Skolor

Text describing school facilities and educational needs in the area.

Text describing other facilities and services in the area.



Dispositionplan över utbyggnaden av Tensta och Rinkeby.

Text describing the planning and development process for the area.

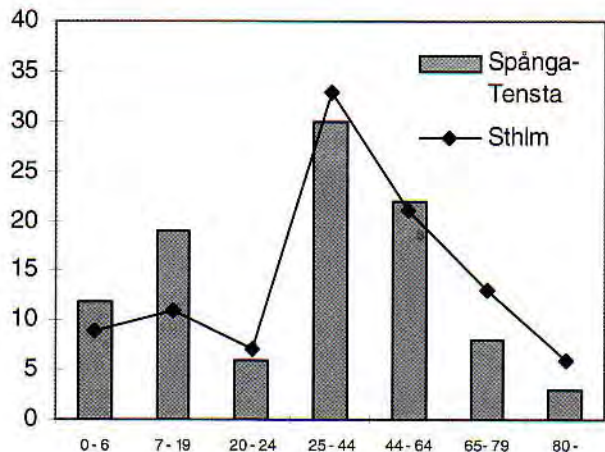
Text describing the planning and development process for the area.

Utgångspunkter och behov

Befolkning

Antalet invånare var år 1996 knappt 32 000 i Spånga-Tensta, varav ca hälften bodde i Tensta. Enligt prognosen (t o m år 2004) kommer befolkningen att öka på sikt, som mest med ett par tusen p g a den bebyggelse som planeras kring Spånga. Skolbarnen kommer att bli fler under prognosperioden. Spånga-Tensta har i förhållande till övriga staden en ung befolkning med många barnfamiljer och få äldreboende.

Invånare med invandrabakgrund är i majoritet i Tensta. I de övriga stadsdelarna är antalet detsamma som genomsnittet för övriga staden (ca 20 %). Medelinkomst och förvärvsfrekvens är högre jämfört med stadens genomsnitt i stadsdelarna Solhem, Flysta och Bromsten och lägre i Tensta.



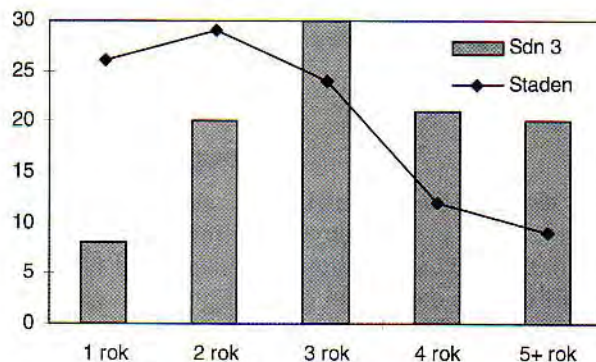
Befolkningen i åldersklasser jämfört med hela staden. Andel i procent

Spånga-Tensta har en ung befolkning med många barnfamiljer.

Bostäder

Antalet lägenheter i stadsdelområdet är ca 12 200 varav 33% är småhus. I Tensta finns endast ett fåtal småhus – kv Sörgården vid Spånga kyrka – medan Flysta och Solhem är villastadsdelar. Bromsten har 57 % av sitt lägenhetsbestånd i flerbostadshus och 43 % i småhus.

Lägenhetsfördelningen – 28 % är 2:or eller mindre, 30 % är 3:or och 42 % är större lägenheter, vilket innebär nästan dubbelt så stor andel större lägenheter i förhållande till staden som helhet. Under 90-talet har det byggts närmare 400 nya lägenheter, de flesta i stadsdelen Bromsten. De två senaste projekten är kvarteren Emund (markbostäder) och Idun (seniorboende) som blev inflyttningsklara i början av 1997.



Lägenhetsstorlekar i Spånga-Tensta jämfört med hela staden. Andel i procent

I Spånga-Tensta finns många stora lägenheter.

Utrymmesstandarden i Tensta är, tillsammans med Rinkeby, lägst i staden. Det beror troligen på de förhållandevis stora familjerna. Trångboddheten är dock inte alarmerande – två tredjedelar av lägenheterna är 3:or eller större och antalet personer per lägenhet är i snitt 2,7. Snittet i staden är 1,8 personer / lägenhet.

Upplåtelseformen varierar inom området. I Tensta förvaltar de kommunala bolagen

64 % av lägenheterna. Bromsten är den stadsdel som har störst variation av upplåtelseformer. Bostadsrättsbeståndet är 18 % i hela området.

Tillgänglighet – Det stora antalet två- och trevåningshus från 40-50-talen och 70-talet saknar hiss, liksom alla småhus. I Tensta saknar 42 % av lägenheterna hiss. I Bromsten saknar 64% av lägenheterna i flerbostadshus hiss.

Ett tillskott av nya bostäder inom stadsdelområdet behövs för att styra förutsättningar att erhålla :

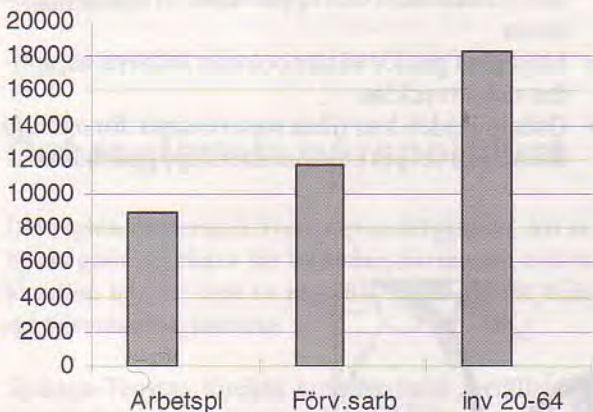
- seniorboende för äldre som flyttar från sina villor
- mindre lägenheter till rimliga priser för yngre som flyttar hemifrån
- olika upplåtelseformer
- komplettering med hissförsedda lägenheter i samband med förnyelse
- mer blandad befolkningssammansättning i Tensta genom lämplig komplettering
- bostäder med kvaliteter, t ex markbostäder, ekologiskt boende

Arbetsplatser och förvärvsarbete

Antalet arbetsplatser i distriktet är knappt 9 000 (år 1994), varav c a 5 000 är sysselsatta i Lunda och Bromsten. Antalet arbetsplatser är färre än antalet förvärvsarbete (c a 12 000). Förvärvsfrekvensen varierar från över 80 % i stadsdelarna Solhem, Flysta och Sundby till under 50 % i Tensta.

Det finns intresse och behov att:

- intensifiera lågexploaterade arbetsområden, t ex i Bromsten
- ge förutsättningar för att tillgodose behovet av gods- och terminalområden längs stora vägar och knutpunkter, t ex Bergslagsvägen
- bevara möjligheterna till transporter på järnväg, främst i Lunda



Arbetsplatser, förvärvsarbete och antal invånare i åldern 20-64 år

Antalet arbetsplatser är färre än antalet förvärvsarbete.

Service

Spånga centrum och Tensta centrum är välsorterade och jämförbara i storlek. En studie av dagligvaruhandelns utveckling åren 1990-1994, som staden låtit göra, visar att köptroheten är större i Spånga än i Tensta. Båda centrumen har dock haft en positiv utveckling under perioden, liksom det mindre centrumet vid Bromstensplan. Hjulsta Torg lever under mycket knappa förhållanden.

- Medvetna satsningar på att behålla utbudet i centrumen måste göras. Konkurrensen om kunder från närbelägna stormarknader och regionala centrum är hård. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt Hjulsta Torg.
- Närservicen behöver förbättras i Solhem, Sundby och i Lunda industriområde.

Skolor

Det finns åtta låg- och mellanstadieskolor inom området. Sundbyskolan har både låg-, mellan- och högstadium. Hjulstaskolan och Kämpingeskolan är enbart högstadieskolor. Förutom Spånga gymnasium har Tensta ett gymnasium, som ligger i anslutning till en simhall.

- Det ökade skolbehovet som kan förväntas, kommer i första hand att söka lösas genom omdisponeringar i befintliga lokaler, i andra hand genom lokaler i t ex ny bostadsbebyggelse.

Trafik och kommunikationer

Gatu- och fastighetskontoret tog i juni 1996 fram ett förslag till trafik- och parkstråksplan för Västerort. Några av förslagen tas upp i detta avsnitt.

Vägar

De mest trafikerade vägarna är Hjulstavägen (42 000 fordon/dygn, år 1994), Bergslagsvägen (20 000 f/d), Bromstensvägen (öster om Spånga centrum 17 000 f/d, för övrigt c a 10 000 f/d) samt Avestagatan (11.000 f/d). Spånga Kyrkväg, Spångavägen och Duvbovägen är också relativt belastade (strax under 10 000 f/d). Bostadsgatorna har ibland bristande säkerhet, även om inte trafikmängderna är så stora.

Behoven av förbättringar koncentreras i första hand kring:

- bättre standard för E18
- Bromstenvägens läge genom centrala Spånga
- Avestagatans läge planeras så att nya bostäder kan byggas
- ombyggnader vid skolor för att öka trafiksäkerheten
- förbättringar vid bostadsgator, t ex ombyggnad i korsningarna, (mest kostnadseffektiva är Tenstavägen/Tenstastråket och Hässelbyvägen/Värsta Allé)
- översyn av bostadsgatornas trafiksäkerhet

Kollektivtrafik

Kollektivt färdas man med tunnelbana från centrala staden till Hjulsta. Med pendeltågstrafik kommer man till Spånga centrum. Restiderna till Stockholm city är relativt korta. Bussförbindelserna finns mellan stadsdelarna och till Vällingby, Kista respektive Brommaplan. Spånga centrum är den viktigaste knutpunkten för busstrafiken.

- Miljön behöver förbättras i Spånga centrum, ny bussterminal och infartsparkering planeras.
- Spårsystemen kan utvecklas, t ex kan tunnelbanan förlängas från Hjulsta till Barkarby.

Gång- och cykeltrafik

Kännetecknande är de stora skillnaderna i stadsdelarna vad gäller förekomsten av utbyggda gång- och cykelvägar. Medan Tensta har ett rikt förgrenat gång- och cykelnät, oftast helt separerat från bilnätet, så saknas särskilda gång- och cykelförbindelser nästan helt i villaområdena som Spånga, Sundby m fl.

- Kompletteringar av gång- och cykelbanor behövs på flera ställen, bl a längs Ulvsundavägen och Bergslagsvägen, som är "felande länkar" i det övergripande nätet.
- Det finns, trots trafiksepareringen i Tensta, ett behov av komplettering av trottoarer vid matargatorna.

Parkstråk

Det är viktigt att binda samman de större park- och grönområdena i sammanhängande gröna stråk utan barriärer, men även med viktiga målpunkter som centrum, skolor m m. Det finns goda förutsättningar att få ett sammanhängande och väl fungerande parknätstråk för gång- och cykeltrafik genom friliggande gång- och cykelvägar i park- eller grönområden, längs trädplanterade gator eller mindre villagator med grönska på tomterna eller på gatorna.

- Parkstråklänkar saknas på bl a på Spångavägen, Bromstenvägen och Hässelbyvägen.
- Det finns behov att skapa förbindelsestråk mellan Spångastråket och Nälstastråket, genom Spånga centrum och Solhem.

Grönområden

Stadsdelsområdet omfattar delar av större sammanhängande grönområden, såsom Järva friområde, Spångadalen, Rinkebydalen samt Rissneskogen. Sambandet med grannkommunerna Järfälla och Sundbyberg är också viktigt. När det gäller parker är området inte lika väl försörjt. Delar av villastadsdelarna Solhem och Flysta m fl har dålig tillgång till park- och naturområden, även om grönska finns på tomterna.

- Grönområdena har oersättligt värde och sambanden emellan dem är viktiga.
- Människors behov av rekreation, motion, frisk luft, naturstudier och upplevelser m m kan tillgodoses.
- Möjlighet ges för växter och djur att bevaras, spridas och utvecklas.
- Grönområden kan tjäna som resurser för *okända behov* i en utveckling mot kretsloppssamhället.



Ur Trafik- och parkstråksplanen för Västerort

BILNÄT – Nuläge

Trafikfunktion

- Genomfart/Infart
- Huvudgata
- - - - - Uppsamlingsgata

Framtidsfrågor

Övergripande mål

Det är många aktörer som deltar/ ansvarar för stadens förnyelse. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för planläggning enligt plan- och bygglagen, (PBL), men för initiativ och genomförande m m svarar andra kommunala nämnder och bolag, privata intressenter eller statliga organ m fl. I detta områdesprogram tas de frågor upp som är av vikt för att nå de uttalade målen och som har betydelse för miljön, oavsett vem som har huvudansvaret. Ansvarsfrågan kommenteras i vissa fall.

Områdesprogrammet utgår från de mål, inriktningar och strategier som formuleras i översiktsplanen för Stockholm. Det är emellertid viktigt att ha en öppen attityd och vara *beredd på olika framtida händelseförlopp*.

De övergripande stadsbyggnadsmålen sammanfattas på följande sätt :

- kunna möta kraven på förändring och dynamik
- utveckla och ta till vara stadens kvaliteter och särdrag
- främja välfärd och social balans
- verka för omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Det regionala perspektivet

Det regionala perspektivet är grundläggande. Att erbjuda goda områden för bostäder, näringsliv, och rekreation bör ses som en regional fråga och ett kommundemensamt intresse.

Spånga-Tenstas direkta kontakt med Järfälla och Sundbyberg innebär att många frågor är av kommunövergripande karaktär. Pågående diskussion om Stockholm Väst skall lokaliseras till Barkarby eller Sundbyberg innebär i det förstnämnda alternativet att tunnelbana förlängs från Hjulsta till Barkarby station, som blir en viktig knutpunkt i regionen. Även stora vägar, där vägverket är huvudman, E18 samt Yttre Tvärleden, har stor mellanregional betydelse.

För att förse företag med lämpliga lokaler eller tomter fungerar hela västra regionen som en gemensam marknad genom kommunövergripande samarbete. Lokalt är det främst Veddesta i Järfälla och

området kring Enköpingsvägen-Ulvsundavägen i Sundbyberg, som tillsammans med Lunda och Bromstens arbetsområden utgör som ett klart urskiljbart "band". Veddesta och Lunda har lägen som passar för verksamheter med tyngre transporter, medan Bromsten ligger nära bostäder och till stor del nås via bostadsområden. På sikt kommer området att omdanas till ett integrerat arbetsplats -bostadsområde.

Bostadsmarknaden fungerar inte kommunövergripande idag. Det har konstaterats att bostadssökande oftast flyttar lokalt inom stadsdelen. Diskuterade stora exploateringar på Barkarbyfältet och i Kymlingeområdet i Sundbyberg kommer emellertid att påverka Spånga-Tensta både inom bostads- och näringslivssektorn. Gemensam ambition för kommunerna bör vara att bevara och utveckla grönområden som skär över kommungränserna samt restaurering av Spångaån-Bällstaån.

Förvalta – förbättra – komplettera

Förvalta, förbättra och komplettera det redan byggda för att goda bostads- och arbetsmiljöer skall finnas över hela staden.

I Tensta sker förbättringar och kompletteringar främst genom den sk "Ytterstadssatsningen", som fn omfattas av 13 stadsdelar i Stockholm. Projektet syftar till att arbeta med problemen där de finns, och är en långsiktig satsning. Ytterstadssatsningen arbetar både med den fysiska och sociala miljön. Kommunen skall bidra med resurser och kunskap, men



Parkeringsdäck i Tensta som kan byggas om till bostäder

det är de boende som skall komma med förslag. Satsningen ingår som en del i stadens integrationsarbete.

Några konkreta projekt kan här nämnas: Nydalsparken (parklekstuga / Fritid Stockholm), Hjulsta Torg (upprustning/ GFK och Svenska Bostäder), Uppingegränd (upprustning av bostäder / Familjebostäder). Parkeringsdäck och markparkering som inte utnyttjas kan t ex omvandlas till bostäder och arbetsplatser.

När det gäller den yttre miljön konstateras att efterfrågan på parker har ökat. Trots den konsekvent genomförda trafiksepareringen behöver också säkerheten i gatumiljön ses över. Matargatorna kan behöva kompletteras med trottoarer och tillgängligheten till gångbroarna göras mer handikappvänlig.

I samband med stambyten och annan renovering sker upprustning av husen kvartersvis. Några kvarter har genomgått detta (kv Hämringe m fl). En fortsättning i denna riktning är att vänta på fastighetsägarnas initiativ.

För övrigt sker *punktvisa kompletteringar* kontinuerligt inom stadsdelsområdet med i första hand flerbostadshus med hiss, ofta för seniorboende. Kv Astrid vid Spånga Kyrkväg är ett aktuellt projekt. Även i Spånga centrum diskuteras ett parkeringsområde vid kv Faste för äldre, som därigenom får möjlighet att bo kvar i området men med förbättrad tillgänglighetsstandard.



Projektet Astrid - Stintzing Ark. AB

Bygg på exploaterad mark

Bygg så långt som möjligt på tidigare exploaterad mark.

Inom stadsdelsområdet finns det relativt gott om obebyggd och lågt exploaterad mark, främst i *Lunda, Norra Solhem och Bromsten*. Marken är till största delen planlagd för industriändamål. Området utgör ett band längs järnvägen, och utgör ett sk stadsutvecklingsområde i översiktsplanen.

Området norr om Solvalla, mellan Ulvsundavägen och järnvägen (*Bromsten 9:1*) ägs av Vasakronan och innehåller ett antal tomma förrådsbyggnader för militären. En omvandling med inriktning på arbetsplatser har aktualiserats av ägaren.

Ett område som innehåller potentialer för ny bebyggelse är *zonen mellan Tensta och Hjulstavägen*. Vissa stora parkeringsanläggningar skulle på lång sikt kunna kompletteras med lägre bebyggelse. Om Hjulstavägen kommer att förläggas i tunnel under Rinkeby-Tensta, frigörs också del av nuvarande vägområde, och kan nyttjas för kompletteringar.

Knutpunkter

Bygg i anslutning till det spårbundna nätets stationer och knutpunkter.

Stadsdelsområdets viktigaste knutpunkter är *Spånga och Tensta centrum*. Dessa har en hygglig service-nivå, som bedöms kunna upprätthållas. Spånga centrum ingår i stadsutvecklingsområdet, som innebär komplettering med bebyggelse, ny bussterminal, infartsparkering m m.

I Tensta centrum ligger bl a stadsdelsnämndskontoret. Inom ramen för ytterstadssatsningen kan viss upprustning komma att ske (t ex konstnärlig målning av centrumhuset). Bebyggelsen är relativt låg i Tensta centrum, och en påbyggnad, t ex på tunnelbanehuset skulle ge ett tillskott av bostäder/ arbetsplatser i centralt läge. Detsamma gäller det mindre centrumet vid tunnelbanan vid *Hjulsta Torg*, som bedöms vara i behov av förstärkning av närservicen. (Yttre upprustning med ramp, skulptur m m aktualiseras genom ytterstadssatsningen)

Bromstensplan är ett litet centrum, utan kontakt med spårbunden trafik, men med betydelse för den närmaste omgivningen. Komplettering har skett på senare tid med ett bostadshus med livsmedelsbutik i bottenvåningen och ett hus för seniorboende. Vid förnyelse i Bromsten kan Bromstensplan stärka sin



Tensta Centrum kan byggas på med t ex bostäder

roll, och ny service bör lokaliseras närmast planen.

Dubbelutnyttja marken, läk stadens sår.

Vägar och järnvägsområden kan överdäckas, vilket är motiverat främst i centrala lägen i staden. Tidigare förslag har omfattat en överdäckning av spåren vid Spånga station. Detta är inte aktuellt idag, och ingår därför inte i förslaget till stadsutveckling för Spånga centrum. Om förslaget åter komma att väckas till liv, är det viktigt att det görs på ett måttfullt sätt, så att Spånga centrum genuina 50-tals karaktär inte går förlorad.

Pågående projekt

Området Lunda - Spånga - Bromsten

I översiktsplanen har området definierats som ett stadsutvecklingsområde.

De äldre arbetsområdena utgör en stor resurs för framtiden. Industrier upphör eller flyttar och områdena utnyttjas extensivt. Verksamheterna ändrar karaktär och störningar minskar. Detta innebär att bostäder kan blandas med arbetsplatser på ett annat sätt än vad som tidigare kunnat planeras för. En studie som stadsbyggnadskontoret gjort i blandade bostads /arbetsområden visar bl a att många företagare ser klara fördelar med att vara lokaliserade i anslutning till bostadsbebyggelse.

I Spånga-Tensta är stråket Lunda-Spånga-Bromsten ett område som står inför förändring och utveckling. Ett program för upprustning och komplettering av Spånga centrum, Norra Solhem och del av Bromstens industriområde har utarbetats.

- *Norra Solhem (Lunda)* Bostadsbebyggelse på mark som planlagts för industri planeras. Ny vägdragning av Avestagatan intill järnvägen, ger ett större samlat bostadsområde för en ny trädgårdsstad med

radhus. Flerfamiljshus planeras närmast Spånga centrum.

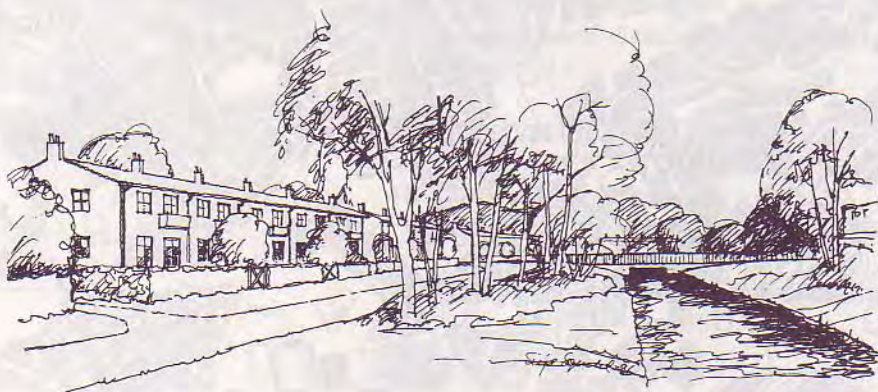


Värsta Allé söderut

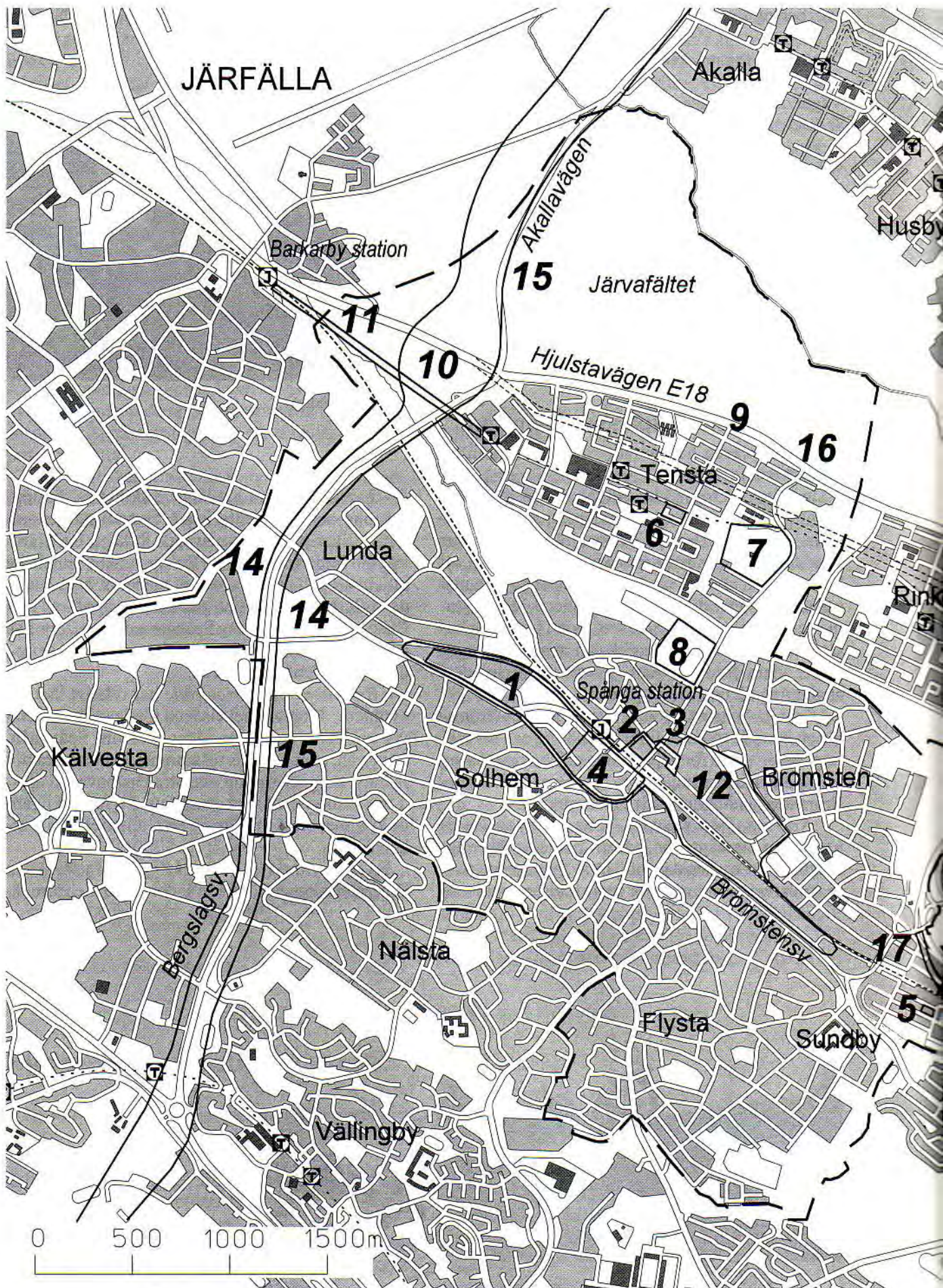
- *Spånga centrum* har länge diskuterats för upprustning och kompletteringar. Genom att genomföra trafikplaneringen på Bromstensvägen förläggs intill järnvägen, förbättras miljön. En ny bussterminal, ny biljetthall och infartsparkering planeras. Nya bostäder i flerbostadshus och parhus kan uppföras i kv Faste och kv Örjan, kring Spångaviadukten, som kan byggas om till en mer samlad lösning. Bil-, gång-, och cykelvägnätet ses över.

- *Bromstens industriområde* har relativt lågt utnyttjande. Programmet visar ett förslag till kvartersvis exploatering för bostäder norr om Spångaån. Längs ån, som föreslås restaureras, kan en attraktiv radhusbebyggelse uppföras. Mot Duvbovägen illustreras kvarter med flerbostadshus. Ett förverkligande kommer att ske på längre sikt, alltefter som marken frigörs.

En *framtida stadsutveckling* omfattar även Bromstens industriområde söder om ån och järnvä-



Förslag till bebyggelse längs Bällstaån





Pågående och framtida projekt

- 1 Norra Solhem
JM och SMÅA skall bygga 220 lägenheter och 130 radhus
- 2 Astrid 12
AB Seniorgården skall bygga 24 lägenheter för äldreboende
- 3 Albert Forslunds Backe
Plan för bättre tillfart till Bromstens arbetsområde kan påbörjas
- 4 Spånga centrum
Program bearbetas som innehåller ny bussterminal, infartsparkering, ny bebyggelse (c a 60 lägenheter) samt åtgärder för bil-, gång- och cykeltrafik
- 5 Olof 10
Sju parhus kan planeras
- 6 Tensta centrum, kv Taxinge
Detaljplan finns för kontor
- 7 Spånga Kyrkogård
Utvidgning av kyrkogården
- 8 Spånga idrottsplats
För tävlingsmatcher i fotboll diskuteras alternativa lägen av en inom hushall
- 9 Riksväg E18
utreds i ytläge alternativt i tunnelläge
- 10 Hjulstamotet
Ny trafikplats samt alternativa möjligheter till ny bebyggelse
- 11 Tunnelbana Hjulsta-Barkarby
Förlängning av T-bana. Programarbete pågår
- 12 Stadsutvecklingsområde
Lunda-Spånga-Bromsten. Arbetsplatser och bostäder.
- 13 Bromsten 9:1, område mellan Ulvsundavägen och järnvägen
Befintliga förråd för militären kan byggas om/rivas för ny bebyggelse
- 14 Kring Bergslagsvägen
kan områden väster och öster om vägen *prövas* för terminalverksamhet e t c
- 15 Reservat för Yttre Tvärleden
- 16 Mark vid Hjulstavägen
kan nyttjas för bebyggelse efter klarläggande av E18:s framtida läge
- 17 Gång- och cykelväg längs Ulvsundavägen

gen fram till Bromstensvägen. Möjligheterna till bostadsbebyggelse är delvis begränsad genom järnvägen. Nya broar över ån och järnvägen kan ge området en sammanhållning.

Träningshall för fotboll

Fotbollsklubbarna i Stockholm är i stort behov av en inomhushall för träning vintertid. Hallen skulle användas för den regionala elitverksamheten. En hall av denna karaktär skulle innebära många fördelar ur ett socialt perspektiv, samtidigt som den kommer att ta stor del av grönyta i anspråk. Flera alternativa lägen har diskuterats och kostnadsberäknats. Ett läge i Mälarhöjden är också ett alternativ.

Riksväg E18 med Hjulstamotet

Enligt den nationella väghållningsplanen för åren 1994–2003 skall E18 mellan Hjulsta och Ulriksdal byggas om eller, helt eller delvis, ges en ny sträckning. För sträckan Hjulsta-Rinkeby / Rissne redovisas reservat för alternativa lösningar, en ombyggnad i nuvarande sträckning respektive förläggning i tunnel. Projektet studeras av Vägverkets Region Stockholm tillsammans med berörda kommuner.

Hjulstamotets utformning ger förutsättningarna för vilken grad av bebyggelse som kan bli möjlig. Olika planskilda lösningar är skisserade. Det är viktigt att en grön korridor bevaras till Järfälla, lämpligen omkring Spångaån.

Tunnelbanan Hjulsta-Barkarby

Reservat visas för att förlänga tunnelbanan från Hjulsta till Barkarbys nya järnvägsstation. Detta skulle skapa nya bytesmöjligheter mellan järnväg, tunnelbana, bussar, och en eventuell framtida snabbspårväg Vällingby-Barkarby-Häggvik-Mörby (s k VM-linjen).

Detaljplanprocessen vid nya projekt

För att ett projekt, t ex nya bostäder eller en ny väg ska kunna utföras ska projektet överensstämja 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 planärendet.

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.

Framtida projekt

Områden kring Bergslagsvägen

Att reservera lägen i anslutning till stora trafikleder för tungtransport- och terminalverksamheter kommer att bli en viktig uppgift som Stockholm bör vara beredd att till största delen själv ansvara för. Ett område väster om Bergslagsvägen rymmer redan en sådan. Det smala obebyggda området norr om detta skulle också kunna *prövas* för samma ändamål. Ett visst avstånd till villorna i Järfälla måste garanteras, liksom att vissa värdefulla naturpartier kan bevaras. Området begränsas starkt till ytan, om Yttre Tvärleden byggs.

Öster om Bergslagsvägen, mellan Fagerstagatan och Avestagatan finns ett obebyggt område, som skulle kunna ianspråktagas för tyngre verksamheter. Även här finns värdefulla naturpartier att ta hänsyn till. Vid en ev omdaning av det bebyggda stråket närmast öster om Bergslagsvägen, skulle inriktningen vara att tillgodose behovet för tyngre verksamheter.

Reservat för Yttre Tvärleden

Yttre Tvärleden är ett regionalt och nationellt vägprojekt med uppgift att sammanbinda regionens södra och norra delar. Dess del över Mälardalen, Västerleden, kan även tjäna som kringfartsled förbi regionens mer centrala områden och utgöra den nya E4:an. För Stockholms del får en Västerled effekten att förbinda de yttre delarna av de sydvästra och de västra stadsdelarna samt avlasta Essingeleden.

Mark vid Hjulstavägen för bebyggelse

Vägutredningen för E18:s sträckning kommer att vara avgörande för möjligheterna att bebygga området vid Hjulstavägen. Om tunnelalternativet väljs

skapas ytor där ny bebyggelse kan uppföras. Befintliga stora parkeringsdäck och ytor, mellan Hjulstavägen och bostäderna i Tensta, kan då också ingå i gestaltningskonceptet.

Reservat för snabbspårvägen Häggvik-Barkarby-Vällingby

I Regionplan 1991 ingår en snabbspårväg Mörby-Häggvik-Barkarby-Vällingby som en yttre tvärförbindelse som binder ihop de radiella spårsystemen samt viktiga knutpunkter med bostäder, arbetsplatser och service i den norra regiondelen. Delarna inom Stockholm reserveras i översiktsplanen.

Spår till Lövsta

Medvetna satsningar på miljövänliga transporter kan göra att spåranslutningar får ökad betydelse i framtiden. Ett bevarande av befintlig banvall inom Lunda arbetsområde möjliggör framtida spårförbindelse till Lövsta.

Natur- och rekreationsområden

Restaurering av Bällstaån och Nälsta dike är upptaget i stadens "Vattenprogram". Dammar kan också skapas, som ger ett tillskott i miljö och kan användas för omhändertagande av dagvatten.

Skapande av ett grönt förbindelsestråk mellan Spångadalen och Nälstastråket är betydelsefullt. Gestaltning och plantering av en landskapspark i delar av Rinkebydalen skulle höja värdet på rekreationsområdet.



Natur- och kultur- värden

Kulturmiljöer

Solhem

Solhem är ett villasamhälle uppfört under 1900-talets första årtionde, då stadsdelen låg utanför staden och dess planering. Solhems villor började uppföras 1904 på Värsta gårds ägor, där jordbruksmarken omväxlade med ett vackert skogslandskap vars höjdskillnader och delvis bevarade trädbestånd ännu präglar miljön. Gatorna är vindlande och följer naturen.

Först när de centrala delarna var färdigbyggda och Solhem blivit municipalsamhälle upprättades en stadsplan 1911 enligt vilken samhället byggts vidare under följande decennier. Husen utformades i den romantiska folksliga stil, som förordades av t.ex. Carl Larsson eller Ragnar Östbergs skrift "Ett hem". Fleura av dessa äldsta villor finns ännu välbevarade i Solhems centrala delar.

Under de senaste decennierna har funnits en tendens att genom tillbyggnader eller nya fasadmateriäl, tomtstyckningar och nybyggnader förändra områdets karaktär. Det är uppenbart att nytillkomna villor i sin tids stil splittrar miljön. Det är därför särskilt viktigt att värna om Solhem som trädgårdsstad med bibehållna tomtstorlekar, staket eller häckar i tomtgränserna och de äldre husens typiska detaljer och färger. Eventuella nybyggnader, tillbyggnader och renovering ska ske på sådant sätt att områdets karaktär bevaras.

Fornlämningar

I Solhem på gränsen till Lunda finns ett större fornlämningsområde, det så kallade Lundagravfältet. Det är ett av Stockholms största och mest välbevarade gravfält från järnåldern, med ca 145 registrerade gravar, nr 44 i RAÄ:s fornlämningsregister för Spånga. Dessa utgörs av 11 högar, ca 120 runda stensättningar, 1 kvadratisk stensättning, 8 rektangulära stensättningar, 2 treuddar och 3 skeppsformiga stensättningar från yngre järnåldern.

Inom den östra delen av gravfältet ligger även bebyggelse lämningar i form av husgrunder som tillhör Skesta bytomt. Här finns också den så kallade Sanct Hollingers hög, en gravhög med gravklot på krönet. Till gravhögen är knuten en folkslig tradition

enligt vilken Holmar Knutsson rastade på platsen 1248, då han efter slaget vid Sparsätra flydde undan sin rival och fiende Birger Jarl. Gravfältet utgör en av de mest värdefulla fornlämningarna i Stockholms kommun. Ett tidigare förslag om bebyggelse i området kommer inte att fullföljas.

Spånga kyrka

Spånga kyrka uppfördes på 1200-talet och är en av de äldsta kyrkorna i Stockholmsområdet. Den har senare byggts till och om. Vid kyrkan ligger kyrkogården tillsammans med det gamla ryttartorpet Busenhus och några andra byggnader som hör till den tidigare Spånga by. Västerut ligger gravfält från vikingatiden.

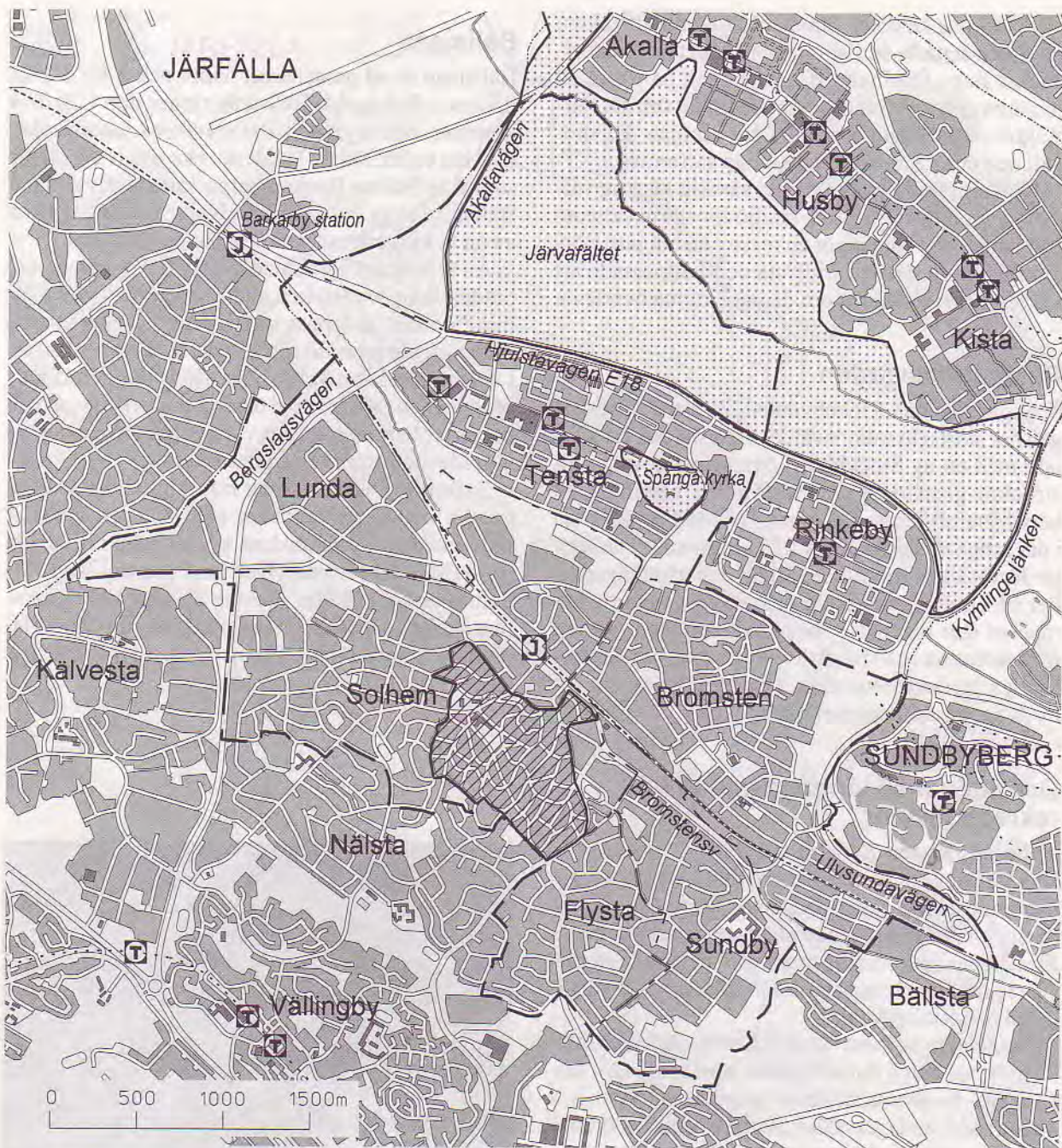


Spånga kyrka

Natur och rekreations- områden

Naturvärden

Geologiskt och botaniskt intressanta objekt av mycket högt eller högt vetenskapligt naturvärde finns inom området. De Geermoräner finns i Flysta, på några platser i Sundby samt i Beckomberga. Särskilt de Geermoränerna i Sundby framträder tydligt i terrängen mot de omgivande gräsmarkerna. Det var dessa Gerhard de Geer använde vid sin forsk-



KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA MILJÖER

Stadsdelar och områden där särskild uppmärksamhet behöver ägnas åt kulturhistoriska värden (enligt Stockholms stadsmuseum)



Stadsbyggnadskaraktärer som behandlas i Stockholms byggnadsordning



Andra kulturhistoriskt värdefulla miljöer

ning om hur landisen lämnade Stockholmstrakten efter den senaste nedisningen. Mycket artrika torrbackar finns i Solhem, Bromsten och på några av moränryggarna i Sundbyområdet. I det örtrika fältskiktet växer både fältmalört, backtimjan, korskoll och den i Stockholm ovanliga säfferoten.

I Solhem finns en ekologiskt särskilt känslig våtmark som fungerar som livsmiljö för större vattensalamander och som utgör en rest av en tidigare större utbredning. Denna fridlysta och hotklassade art kräver särskild hänsyn om den ska kunna överleva.

Rekreativsvärden

Spångadalen och Rinkebydalen liksom Rissnesko-gen har stort rekreativsvärde. Med sin direkta kontakt med ett av Stockholms övergripande och vidsträckta grönstråk – Järvafältet – 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. Värdet för rekreation och friluftsliv skulle öka, om de storskaliga landskapsrummen, främst delar av Rinkebydalen, gestaltades mer omsorgsfullt.

Områden med längre avstånd till rekreativsytor

Villastadsdelarna Solhem och Flysta har en grön karaktär genom de stora tomterna med stora träd. Däremot saknar dessa stadsdelar större naturområden och/eller närliggande natur- och parkområden. Järnvägens spårområde utgör en barriär vilken försvårar möjligheterna att nå Järvafältet via Spångadalen och Rinkebydalen.

Stadsdelen Solhem har mycket få lekplatser, plana gräsytor och friluftsområden som är allmänt tillgängliga. Invånarna använder lekparken Gläntan och ängen vid Lundagravfältet för utevistelse. Förbättringar av grönstrukturen är särskilt angelägen här. Ett förbindelsestråk mellan Spångadalen och Nälstastråket, genom Spånga centrum och Solhem vore av stort värde. Detta kan ske genom t e x plantering av träd.

Bällstaån

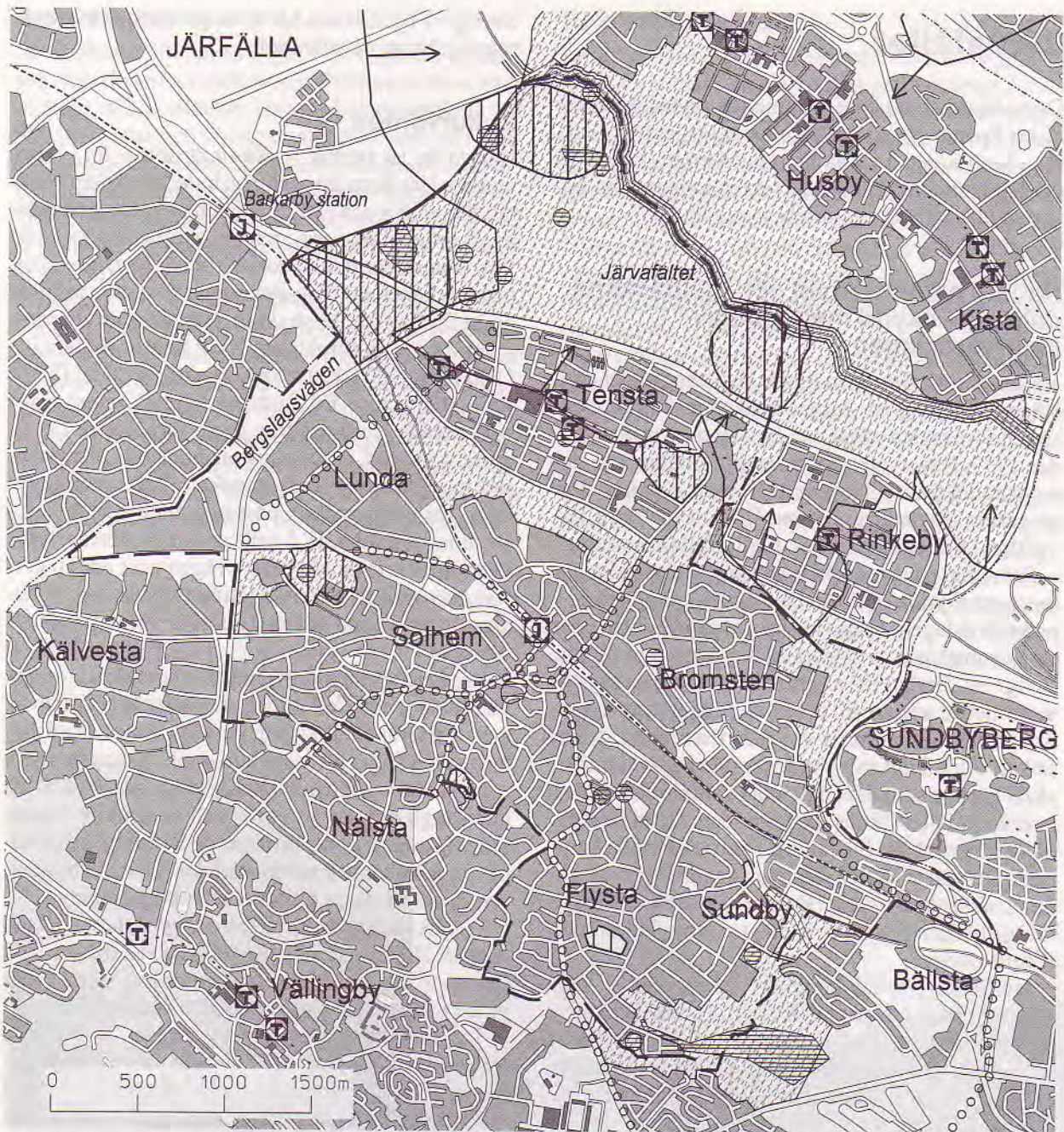
Bällstaån är ett gemensamt namn också för Nälsta dike och Spångaån. Bällstaån rinner upp i Järfälla kommun och mynnar i Bällstavikens innersta del. Den har två biflöden, Veddesta dike och Nälsta dike, som från Nälsta-Beckomberga sammanflyter med Bällstaån strax uppströms Solvalla. En lång sträcka av ån är kulverterad genom Spånga centrum.

Ån är kraftigt förorenad av såväl dagvatten som bräddavloppsvatten och andra utsläpp av mer eller mindre renat avloppsvatten. Verksamheterna omkring orsakar sannolikt en stor del av föroreningarna. I delar av ån har mycket höga oljehalter påträffats i sedimenten. En markerad ökning av föroreningar och bakterier har noterats när vattnet passerar industriområdet nedströms Spånga centrum.








Bällstaån med tillflöden rinner till största delen genom bebyggda områden och långa sträckor är kulverterade. Naturvärdena är små, men med enkla medel skulle ån kunna bli ett landskapsmässigt värdefullt inslag i miljön. Genom utvidgning till dammar skulle ån också kunna fungera för omhändertagande av dagvatten. Ytterligare kulverteringar bör inte ske.



Bällstaån



NATUR- OCH REKREATIONSVÄRDEN

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Naturområden och parker som ingår i den övergripande grönstrukturen |  | Vetenskapliga naturvärden |
|  | Förbindelsestråk som är viktiga för att nå ut till rekreationsområden |  | Ekologiskt särskilt känsligt tillrinningsområde till sjö eller vattendrag |
|  | Fornlämningsmiljöer |  | Ekologiskt särskilt känsliga mark- och vattenområden |
| | |  | Ekologiskt särskilt känsliga stränder |

Järvafältet

Den administrativa gränsen mellan stadsdelsnämnderna Spånga-Tensta och Rinkeby respektive Kista går i Igelbäcken d v s på Järvafältets mitt. Eftersom det är ett sammanhängande rekreationsområde beskrivs 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 stor skyddsavstånd garanterar att såväl bäcken som dess dalgång i hela sin sträckning över Järvafältet värnas för framtiden. Detta skyddsområde berör både Stockholm stad och Järfälla kommun. Strävan är att den sammanhängande grönstrukturen på Järvafältet och i Hansta bibehålls av hänsyn till Igelbäcken och till de samlade natur-, kultur- och friluftsvärdena.

Igelbäckens totala längd är 10 km, med en fallhöjd av 7 meter. Den är kulverterad under Barkarby flygfält, under alla vägar samt järnvägen väster om Sörentorp. Inom den del av Järvafältet som ligger i närheten av Igelbäcken finns ostörd natur med både promenad- och strövområden.

Tillrinningsområdet sträcker sig från Säbysjön i Järfälla ner till Edsviken i Sollentuna. Det består både av skog, 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 vattenmängder "fattas" i Igelbäcken, vilket medför mindre vattenföring än den normala och risk för uttorkning. Möjligheten att föra över vatten från Översjön till Säbysjön och Igelbäcken bör undersökas.

Igelbäcken är den nordligaste lokalen för grönling och tillmäts därför ett speciellt värde. Grönlingen 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 Igelbäcken har även gjorts fynd av en utrotningshotad nattsländart.

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.

Järvafältet inklusive Hansta utgör resterna av en landsbygd präglad av jord- och skogsbruk. Landskapet karaktäriseras fortfarande av öppna fält, trädbevuxna kullar och skogsområden. Gårdsbebyggelsen ligger på dessa kullar eller i skogsbrynen.

Till Järvafältsgårdarna hör Hägerstalund, Hästa, Akalla, Husby, Granby, Eggeby och Kista. Intill de flesta av gårdar ligger fornlämningar. Detta tyder på att platserna har varit bebodda sedan forntiden.

De nuvarande gårdarnas byggnader är uppförda från 1600-talets slut till 1800-talets slut. Ekonomibyggnaderna är bevarade i olika utsträckning. Inom stadsdelsområdet Spånga-Tensta ligger Eggeby och Hästa gård.



Hästa gård

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. Höjdparter med hållmarker 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 mest orörda större skogen 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 särskilt känsliga områden enligt naturresurslagen.

Rekreativvärden

Friluftsvärdena för hela Järvafältet är av regionalt intresse. Vägar och gångstigar genomkorsar Järvafältet som också har goda förbindelser med Järfälla och Sollentuna naturreservat. 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 området för undervisning.

Järvafältets storlek ger en känsla av ett naturområde som är relativt opåverkat och ostört. Trots närheten 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 korsar Järvafältet. Förbindelser finns med Järfälla och Sollentunas naturreservat.



Järvafältet med Igelbäcken

Aktiviteter på Järvafältet

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. I Hansta finns vandringsleder och naturstigar. Avsaknaden av service och anläggningar ger förutsättningar för ett mer renodlat friluftsliv. Vissa inslag av organiserad verksamhet pågår, t ex ridning och orientering. I södra delen finns en golfgreen.

Sammanfattning av inriktningen för Järvafältet

- att den sammanhängande grönstrukturen på Järvafältet och i Hansta bibehålls av hänsyn till Igelbäcken och till de samlade natur-, kultur- och friluftsvärdena
- 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 Järvakilen och Spångadalen samt Nälstastråket



Koloniträdgård på Järvafältet

Stockholms stadsarkiv
Biblioteket

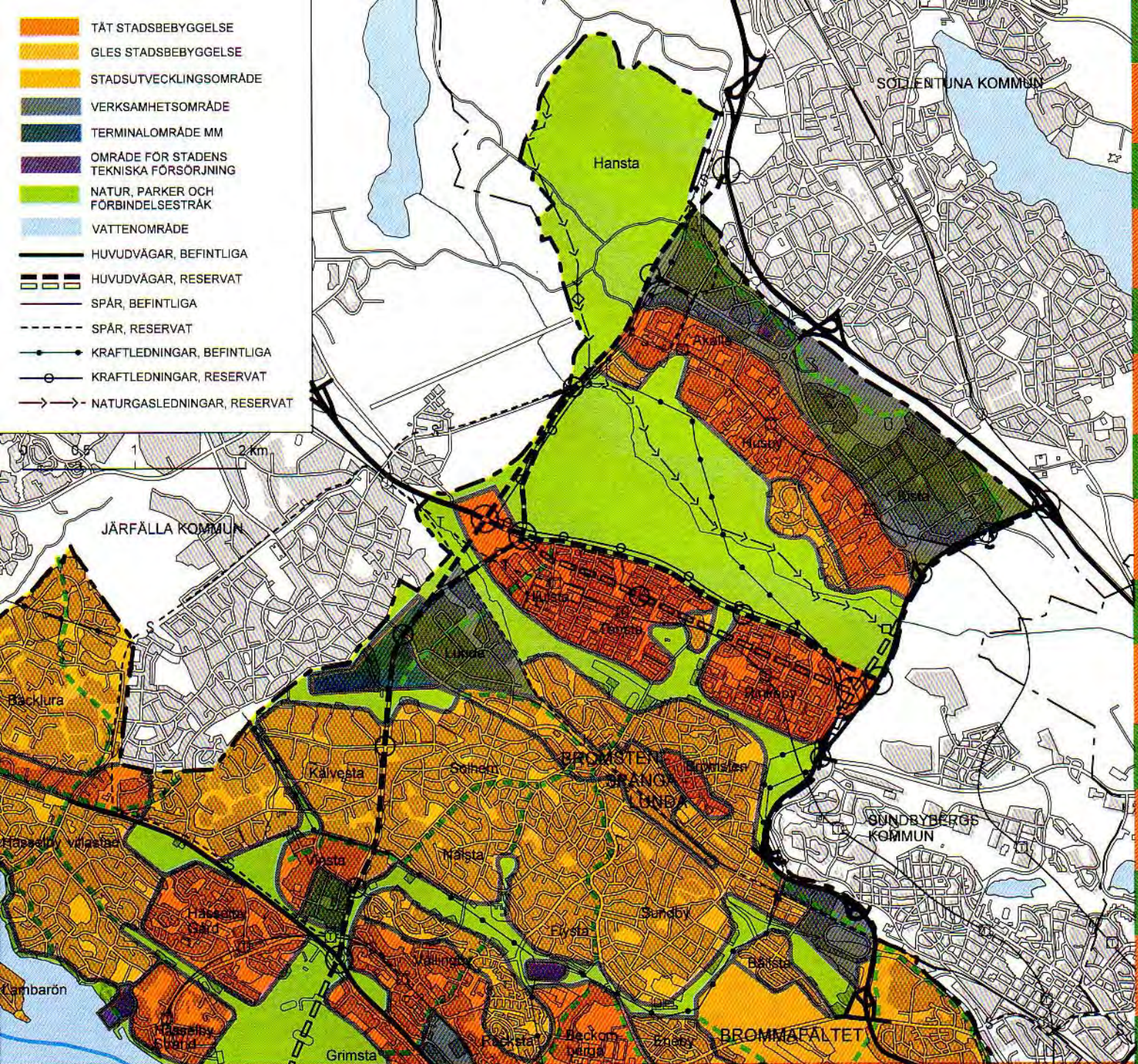


312577 39

Grafisk form: Länk Grafisk Form & Illustration omslag
Lay-out: Gunilla Lundstedt inlaga
Fotografier: Gatu- och fastighetskontorets arkiv sid 19, 20
Stadsbyggnadskontoret
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
Projektansvarig: Britt-Marie Salmén
Medverkande: Patrik Pentén
Maria Pettersson.

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



Stockholms översiktsplan - Utställningsförslag 1997

Förslaget till översiktsplan för Stockholm behandlar frågor om markanvändning och bebyggelse som rör hela staden. Det anger en strategi för Stockholms framtida utveckling där nyckelordet är "bygg staden inåt", dvs

- Bygg så långt möjligt på redan exploaterad mark och spara värdefulla grönområden
- Gör om vissa äldre industriområden till stad med både bostäder och arbetsplatser
- Bygg i goda kollektivtrafiklägen

Syftet är att ge förutsättningar för en utveckling som på lång sikt är ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar. Det som är karakteristiskt för Stockholm bevaras - den gröna karaktären, de olika stadsdelarnas särdrag och stadslandskapets karaktär, bl a mötet mellan staden och vattnet.

Kartan visar grunddragen i den föreslagna användningen av mark- och vattenområden. Särskilda stadsutvecklings-

områden avgränsas där på sikt en blandad och varierad stad med bostäder och arbetsplatser kan utvecklas. Dagens stadsbebyggelse kompletteras i goda kollektivtrafiklägen och för lokala behov. Verksamhetsområden och terminalområden reserveras för arbetsplatser. Natur och friluftsområden liksom de gröna stråken mellan stadsdelarna bevaras. Reservat avsätts för en rad vägar och spår som kan komma att byggas.

Förslaget till översiktsplan är utställt under september-oktober 1997 i Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4.

Översiktsplanen finns även på biblioteken, stadsdelskontoren och/eller medborgarkontoren samt på stadsbyggnadskontorets hemsida www.sbk.stockholm.se