

KULTURMILJÖ OCH STADSBILD



Peromskäll Stockholm stadsgrönska kontor - 2021-01-29, Dnr 2016-04111





UPPDRAAG: **19U2160** Tvärbanan Kistagrenen,
delstäcka Ärvinge. Kulturmiljö och
stadsbild.

Titel på rapport: Tvärbanan Kistagrenen,
delsträcka Ärvinge. Kulturmiljö och
stadsbild.

Status: REVIDERING
Datum: 2021-01-29

MEDVERKANDE

Uppdragsgivare: Region Stockholm,
Trafikförvaltningen
Kontaktperson: Daniel Söderström

Konsult: Bjerking AB
Uppdragsansvarig: Cecilia Pantzar, byggnadsantikvarie
Handläggare: Therese Fast, kulturgeograf
Anne Philipson Jancke, kulturgeograf

Bjerking AB

Strandbodgatan 1, Uppsala.
Hornsgatan 174, Stockholm.
www.bjerking.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	4	4	KULTURVÄRDEN	24
	Samlad bedömning	4		Övergripande planmönster	24
2	INLEDNING	5		Kvartersstruktur	24
	Bakgrund	5		Gatunät	24
	Uppdragets omfattning och syfte	5		Skala och volymer	24
	Planområdet	5		Landmärken och siktlinjer	25
	Utredningsalternativet	6		Grönstruktur	25
	Befintliga skydd och gällande planer	7	5	KONSEKVENSER AV UTREDNINGSLTERNATIVET	29
	Gällande detaljplaner	7		Markanspråk	29
	Kulturresevat	7		Rivning av befintlig bebyggelse	29
	Fornlämningar	7		Påverkan på stadsbild och kulturvärden	29
3	HISTORIK	8		Övergripande planmönster	29
	Naturgeografiska förutsättningar	8		Kvartersstruktur	29
	Järvafältet - förhistorisk centralbygd	8		Gatunät	29
	Militärt övningsfält	9		Skala, volymer, landmärken och siktlinjer	29
	Bandstaden på Norra Järvafältet	11		Grönstruktur	29
	Stadsdelen Kista	12		Fornlämningar	29
	Kv. Helsingör	15		Kulturresevat	29
	Kv. Ärvinge by/Ärvinge gård	17		Samlad bedömning	30
	Kv. Kolding	19	6	REFERENSER	31
	Kv Knarrarnäs, kv Skalhot	20			
	Kv Katla och Jan Stenbecks torg	21			

SAMMANFATTNING

SAMLAD BEDÖMNING

Spårvägens sträckning förbi Ärvinge mot Kista centrum bedöms medföra ***små negativa konsekvenser på kulturvärden och på stadsbilden.***

Spårvägens placering i befintlig vägsträckning bygger vidare på rådande gatunät och ansluter därigenom till stadsdelens ursprungliga grundstruktur. Utredningsalternativet innebär därmed ingen förändring av befintligt gatunät. Det innebär en viss karaktärsförändring men det övergripande planmönstret präglad av en tydlig trafikseparering bedöms fortsatt vara läsbart.

Tvärbanan kommer att ge avtryck i stadsbilden genom ett breddat mer stadspräglad gaturum som stärker riktningen mot Kista Entré. Spårvägens anläggningar som kontaktledningsstolpar och hållplatser blir främst märkbara i det anslutande gaturummet medan de i helhetsmiljön intar en skala som underordnar sig viktiga frontbyggnader och siktlinjer.

På Jan Stenbecks torg riskerar tvärbanans samlokalisering med bilväg centralt över torgytan att skapa en barriär mellan torgets olika delar. Samlokaliseringen innebär även en karaktärsförändring jämfört med dagens rätlinjiga gatustruktur.

Det centrala grönstråket, som var en viktig utgångspunkt i planeringen av stadsdelens ursprungsstruktur, får en något mindre grön karaktär. Detta kan kompenseras med gröna spår och genom slänter med ängskaraktär i det centrala parkstråket. Vid dragningen intill rondellen påverkas befintliga trädgrupperingar. Detta bör kompenseras med nya. Grönytan bedöms därmed fortsatt vara en framträdande

grön kil mellan arbetsområde och bostadskvarter, men den gradvisa fragmenteringen riskerar på sikt att för området viktiga kvaliteter urholkas. Spårvägen inverkar inte heller nämnvärt på anslutande gång- och cykelvägnät som är en viktig del av stadsdelens ursprungsplanering.

Detaljplanen bedöms inte omfatta den redan delundersökta fornlämningen Nedre Kymlinge gamla bytomt (L2014:8005 RAÄ-nummer: Spånga 222:1). Inte heller det närliggande kulturresevatet bedöms påverkas.

INLEDNING

BAKGRUND

Bjerking AB har fått i uppdrag av Trafikförvaltningen, Region Stockholm, att utföra en kulturmiljöanalys och antikvarisk konsekvensbedömning inför den planerade utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, delsträcka Ärvinge. Tvärbanan Kistagrenen möjliggörs genom planläggning i 11 detalplaner utmed sträckningen. För sträckan Ärvinge påbörjades detaljplanarbetet under 2019 och i samband med detta behövs kompletterade underlag tas fram för den aktuella sträckningen. Till detta hör en bedömning av påverkan på kulturmiljön samt eventuella fornlämningar i området. I bedömningen har vi haft tillgång till illustrationsplanen för föreslagna spårsträckning, se sidan 6. Ett material som ska ligga till grund för planförslaget, men inte med säkerhet är helt överensstämmande med det slutliga detaljplanförslaget. Vi har även haft tillgång till illustrationer av utredningsalternativets angöring vid Jan Stenbecks torg och ett gestaltungsprogram daterat 2019-07-01.

UPPDRAGETS OMFATTNING OCH SYFTE

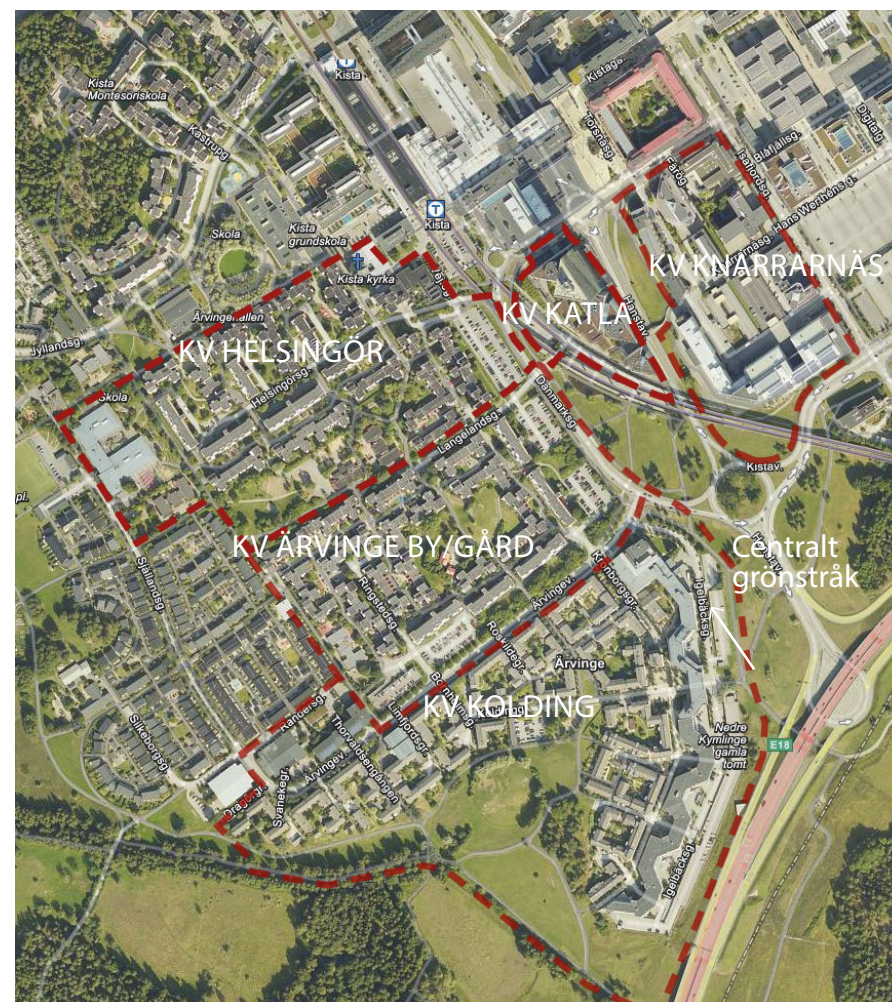
Kulturmiljöutredningen syftar till att beskriva och identifiera områdets kulturhistoriska värden. Utredningen lyfter fram värdebärande karaktärsdrag, samband och strukturer som återspeglar de kulturhistoriska sammanhangen och som är betydelsefulla för områdets karaktär, identitet och historiska läsbarhet. Utifrån befintligt material görs en sammanställning och analys av fornlämningar inom aktuell illustrationsplan. Med utgångspunkt från områdets kulturvärden bedöms därefter planförslagets påverkan på kulturmiljö och stadsbild.

PLANOMRÅDET

Planområdet omfattar delsträckan Ärvinge som sträcker sig från Jan Stenbecks torg i Kista centrum söderut till Ärvinge. Stadsdelen Kista ligger på norra Järvafältet utmed tunnelbanans blå linje mot Akalla och är den sist utbyggda av Stockholms nordvästra förorter som växte fram under miljonprogramsåren. Stadsdelen planerades från början i två tydligt separata delar med bostadsbebyggelsen förlagd i väster och ett storskaligt arbetsplatsområde i öster med Kista centrum som sammanbindande länk. Bostadsområdena i Kistas norra delar ligger i mer kuperad terräng, medan kvarteren söder om Kista torg har vuxit fram på tidigare jordbruksmark och präglas av en flack topografi.

Arbetsplatsområdet- och bostadskvarteren åtskiljs av en mindre dalgång där infarterna till området sträcker sig. Hanstavägen är en central genomfartsled mellan Kista-Husby-Akalla och ansluter i söder till Kymingelänken. Hanstavägens cirkulationsplats ger förbindelser till Danmarksgatan och Kistavägen. Över trafiklederna leder tunnelbanan på höga bropelare in mot centrum. Resterande delar av dalgången upptas av öppna gräsmarker med trädbestånd som bildar en grön kil i stadsmiljön. Genom de öppna parkstråken löper ett tvärgående gång- och cykelvägnät vars passager ger möjlighet till att korsa under de befintliga storskaliga transportlederna.

Den planerade Tvärbanan löper genom arbetsplatskvarteren från rondellen längs Hanstavägen upp mot Jan Stenbecks torg. I öster ligger Kvarteret Knarrarnäs, med bebyggelse uppförd mellan 1980 och 2010, och väster om



Delsträckan Ärvinge sträcker sig från Jan Stenbecks torg i Kista centrum söderut till Ärvinge. Stadsdelen planerades i två separata delar med bostadskvarteren väster om Hanstavägen och arbetsplatsområdet i öster. Det inflikade gröonstråket i mitten upprätthåller stadsdelens karaktäristiska funktionsuppdelning. Bildkälla: Eniro.

Hanstavägen arbetsområdets sist bebyggda kvarter mot sydväst, kvarteret Katla med det 32 våningar höga Kista Science Tower.

Bostadsområdet väster om den planerade Tvärbanan består av tre kvarter. Längst i norr ligger kvarteret Helsingör som sträcker sig från Kista torg och Kistagången till Langelandsgatan. I mitten ligger kvarteret Ärvinge

by och Ärvinge gård mellan Langelandsgatan och Ärvingevägen. I söder vidtar kvarteret Kolding som avgränsas av Ärvingevägen och Igelbäcksgatan. Bostadsbebyggelsen möter i söder Järvafältets öppna dalgång som ingår i Igelbäckens kulturresevat. Den tätortsnära naturen är idag en viktig tillgång för närrecreation och bidrar till identitet och historisk förankring.

FÖRESLAGET SPÅRALTERNATIV

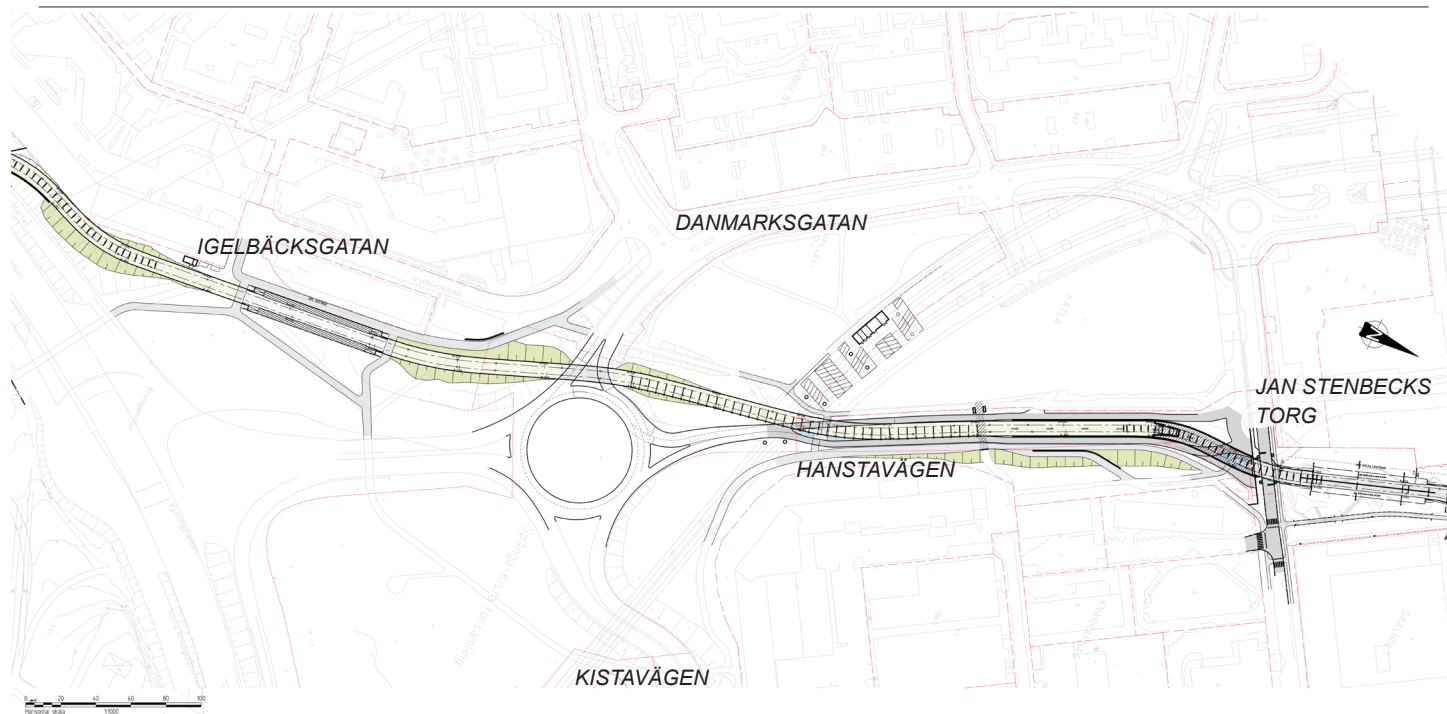
Tvärbanan ansluter till Ärvinge genom en redan förberedd tunnel under Kymlingelänken och förläggs därefter utmed befintligt gatunät. Efter passagen genom tunnelmynningen löper Tvärbanan längs Kymlingelänkens påfart vid Trafikplats Ärvinge. Därefter går tvärbanan vidare i grönstråket parallellt med Igelbäcksgatan, där hållplats Ärvinge förläggs. Norr och söder om hållplats Ärvinge korsar cykelbanor tvärbanan i plan. Öster och väster om tvärbanan byggs befintliga cykelbanor om för att anpassas till tvärbanans sträckning.

Vid rondellen korsar tvärbanan Danmarksgatan i plan och ansluter därefter Hanstavägen. Hanstavägens västra körfält korsas i plan och därefter går spåren mitt i Hanstavägen, mellan körbanorna. När tvärbanan ska ansluta den högre liggande Färögatan går den på bro över Hanstavägens östra körbana. Tvärbanan korsar Färögatan i plan och fortsätter in på Jan Stenbecks torg och ansluter till hållplats Kista centrum. Cykelbanan går på Hanstavägens östra sida och viker av mot befintlig cykelväg invid kvarteret Knarrarnäs strax innan tvärbanans uppfartsramp på bro mot Färögatan.

På Jan Stenbecks torg går tvärbanan diagonalt över torget. Biltrafiken enkelriktas och flyttas från Torsnäsgratan på torgets östra sida till att samlokaliseras med spårvägen centralt över torget. Hållplatsen placeras centralt på torget. Den nuvarande bilvägen tas bort och ersätts med enkelriktad södergående trafik i tvärbanans spårområde. En ny huvudcykelled leder från Kistagången, över torget för att sedan ansluta till Färögatan.

Större delen av sträckan över torget kommer att utgöras av hållplats med plattformar, väderskydd, stolpar med trafikinformation, belysning och övrig utrustning. Spårdragningen innebär att hela torget byggs om och ges en ny gestaltning. Befintlig gång- och cykeltunnel under Danmarksgatan närmast Hanstavägen föreslås behållas.

18006 - DP Ärvinge-Kista , Trafikutredning



Hanstavägen - bakom garagen

2020-11-18

Föreslaget spåralternativ för delsträcka Ärvinge med spårvägen mittförlagd i Hanstavägen. Förslaget innebär att tvärbanan löper i plan väster om rondellen.

Illustration av föreslaget spåralternativs angöring vid Jan Stenbecks torg. Tvärbanan löper diagonalt över torget. Biltrafiken enkelriktas södergående och flyttas från Torsnäsgratan på torgets östra sida till att samlokaliseras med spårvägen centralt över torget.



BEFINTLIGA SKYDD OCH GÄLLANDE PLANER

Gällande detaljplaner

PI 7160 Generalplan för Kista, Husby och Akalla inoms stadsdelen Järvafältet i Stockholm. 1969-10-10. PI 7517 Stadsplan för del av Inre Tvärleden. Antagen 1973-06-25. Utbyggnad av Kymplingelänken med anslutning till Hanstavägen. PI 7565 Förslag till stadsplan för Kista Centrum inom stadsdelen Kista gård. Fastställd 1975-04-03. PI 8050. Förslag till utvidgad och ändrad stadsplan för kvarteret Skalholt mm. Antaget 1980-01-19. Dp 8365 Detaljplan för delar av Ärvingefältet mm Laga kraft 1990-09-20. Utbyggnad av kontroshus och bostadskvarter. Dp 1997-1633-54. Laga kraft 2000-04-05 Detaljplan för del av Knarrarnäs m. Dp 1998-2061-54 kv Kolding 4 inom stadsdelen Kista. Laga kraft 1999-04-07. Förlängning av parkeringsdäck i söder. Dp 1998-03608-54. Detaljplan för område invid kv Danmark. Laga kraft 2000-06-07. Utbyggnad av bland annat Kista Science Tower. Dp 2006-11915-54. Laga kraft 2008-03-13. Detaljplan för del av kv Danmark mm vid Torsnästorget. Tillbyggnad av Kista galleria mot Färögatan samt ombyggnad av torgmiljö, nuvarande Jan Stenbecks torg.

Kulturresevat

Den öppna dalgången i söder ingår i Igelbäckens kulturresevat. Planområdet ligger utanför gränsen för kulturresevatet.

Fornlämningar

I tabellen ovan redovisas registrerade fornlämningar som finns i anslutning till planområdet.

OBJEKT	LÄMNINGS-TYP	ANTI-KVARISK-BEDÖMNING	UNDERSÖKNINGS-STATUS	BESKRIVNING
L2014:8005 RAÄ-nummer: Spånga 222:1	Bytomt/ gårdstomt (Nedre Kym- linge gamla tomt)	Fornlämning	Delundersökt	Lämningar efter Nedre Kymlinge gamla tomt, delundersökt, skadad. Östra delen undersökt i samband med vägbygge 1973. Västra delen förstörd av byggnationer och vägplanering. Kvarvarande östra delen skadad av exploatering. Ursprunglig utbredning ca 255x110 m (N-S) enligt markering i FMIS. Vid den arkeologiska undersökningen 1973 påträffades bland annat 9 hårdar, 14 stolphål och 4 husgrundsrester. Fynden bestod av medeltida bronsbeslag, eldstål, bärnstenspärla, 3 dubbelkammare i ben, bränd lera, tandfragment och brända ben m. m. Undersökt yta ca 255x30-60 m (NNV-SSO - NNO-SSV). Datering: sen förhistorisk tid - 1920. Vid en arkeologisk förundersökning 2006 konstaterades att den ej undersökta västra delen var helt förstörd av byggnationer och trafikplanering. I den östra delen, norr om Hanstaleden, påträffades kulturlager från yngre järnålder - medeltid och fynd av rikliga mängder obrända djurben, en bennål och skärvor av ett stengodskrus från 1300-1400-talet. Även detta område var stort av tidigare exploatering.
L2014:8301 RAÄ-nummer: Spånga 221:1	Grav- och boplatssom- råde	Ingen antikvarisk bedömning - helt undersökt	Helt undersökt	Grav- och boplatssområde, undersökt och borttaget. Vid arkeologisk undersökning år 1976 påträffades 22 gravar, bestående av 19 stensättningar, 2 brandlager och 1 benlager, samt 140 boplatssrelaterade anläggningar, bestående av 43 hårdar, 27 stolphål, 62 stenpackningar, 2 stensamlingar, 5 sotfläckar och 1 sotlager. Stensättningar var illa åtgångna då de delvis brutits upp i samband med jordbruksarbetet under tidigare sekler, dels skadats i samband med tidigare schaktningsarbeten. De flesta gravarna var sannolika kremeringar, men två gravar var skelettgravar omfattande tre individer. Fynd från de förstörda brandgravarna daterades till yngre vendeltid eller äldre vikingatid. Skelettgravarna var nedgrävda till ett djup som inte berörts av odlingsverksamheten och själva gravgömmorna var helt intakta. Dessa daterades till 800-talets mitt e. Kr. Under en av stensättningarna påträffades i en skelettgrav den så kallade "Ärvingekvinnan". Graven var en rikt utrustad skelettgrav och kan med hjälp av fynden dateras till mitten av 800-talet. Stolphål och hårdar fanns över hela området, men med en koncentration till områdets mitt. Hårdarna var av varierande ålder, många betraktades vid undersöknings-tillfället som recenta. I hårdarna fanns obrända ben och kol. C14-dateringar på 4 hårdar och 1 stolphål gav dateringar från folkvandringstid till medeltidens mitt.
L2013:1216 RAÄ-nummer: Spånga 266:1	Bytomt/ gårdstomt (Ärvinge gamla tomt)	Fornlämning	Okänd	Bebyggelselämningar efter Ärvinge bytomt, inom ett ca 100x65-80 m (NNO-SSV) st område. På tomt står nu ett ditflyttat hus. I övrigt finns några nu otydliga grundrester samt röjnings- och trädgårdslämningar. Schaktskadad i västra delen

Registrerade fornlämningar i närområdet. Information hämtad ur Fornsök, Riksantikvarieämbetet.

HISTORIK

NATURGEOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Naturgeografiskt ingår området i det mellan-svenska sprickdalslandskapet som kännetecknas av lerfyllda långsträckta sprickdalar som övergår i skogsklädda berg- och moränpartier. Den huvudsakliga riktningen i sprickdalarna är nordväst-sydöstlig. Bebyggelsen längs Järva-fältet och de större trafiklederna förstärker denna struktur.

JÄRVAFÄLTET - FÖRHISTORISK CENTRALBYGD

Järva-fältet utgör en förhistorisk centralbygd med lång bosättnings- och brukningskontinuitet vilket avspeglas av fornlämningsmiljöer på moränhöjdernas krön och sluttningar.

Boplats och gravfält invid Ärvinge gamla bytomt

Ärvinge gamla bytomt ligger placerad på en moränhöjd norr om Igelbäcken. Ärvinge omnämns första gången i skriftliga källor 1323 och var under medeltid den största byn i Spånga socken. Ärvinge hör också till de byar i socknen som har det högsta antal fornlämnningar inom de historiska ägo-gränserna. Inför etableringen av den planerade bostadsbebyggelsen på Norra Järva-fältet genomfördes en rad arkeologiska undersökningar i Kista/Ärvinge under 1960–70-talen. Inom Ärvinges ägor fanns flera gravfält som användes under större delen av vikingatiden. Undersökning-

arna visade bland annat att två stora gravfält norr om Ärvinge bytomt (Spånga 156, 157), i anslutning till nuvarande Kista torg, började anläggas redan under romersk järnålder (0 - 400 e.Kr) och fortsatte sedan att brukas in i vikingatid. Under de vikingatida gravarna påträffades boplatser från äldre järnålder som övergivits någon gång omkring 500–600 e. kr. Vid Ärvinge fanns troligen minst två gårdar under äldre järnålder och sannolikt representerar de övergivna boplatserna en flytt av bebyggelseenheter till läget för den historiskt kända bytomten.

Vid en arkeologisk undersökning 1976 undersöktes grav- och boplatso-mrådet alldeles intill bytomten (Spånga 221). Gravfältet var skadat av tidigare odlingsverksamhet och schakt-ningsarbeten. Totalt undersöktes 22 gravar från yngre järnåldern, varav två skelettgravar och resten brandgravar. I den ena skelett-graven var den gravlagda en kvinna, den så kallade "Ärvingekvinnan", som med hjälp av fynden i den rikt utrustade graven daterades till 800-talets mitt.

Boplatslämnarna omfattade ca 140 anläggningar i form av bland annat härdar, stolphål och stenpackningar. C14-dateringar på härdar och stolphål gav dateringar från folkvandrings-tid till medeltidens mitt, vilket visar på en lång bosättningskontinuitet. Grav- och boplatso-mrådet är helt undersökt och borttaget. På Ärvinge gamla bytomt finns gårdens



Fornlämningsbilden i närområdet. Inför etableringen av den planerade bostadsbebyggelsen på Norra Järva-fältet genomfördes en rad arkeologiska undersökningar i Kista/Ärvinge under 1960–70-talen. Planområdet är markerat med streckad linje.

huvudbyggnad och en flygelbyggnad bevarade. De tjänar idag som föreningslokaler för bostads-rättsföreningen i kvarteret. Kullen vid gården har sparats som grön friyta med utrymme för olika lekaktiviteter.

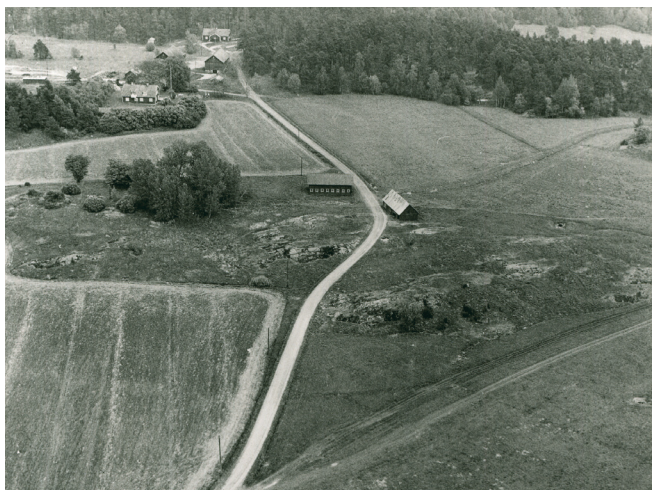
Nedre Kymlinge gamla bytomt

Ärvinge gränsar i öster till Nedre Kymlinge som omnämns i skriftliga källor 1347. Bytomten var bebyggd fram till 1920-talet. Inom Kymlinges ägor undersöktes på 1970-talet två gravfält (Spånga 168, 169) samt delar av Nedre Kymling-





Järvafältet, fältmanöver 1917. Fotograf: Okänd. Svenska Dagbladet. Bildkälla: Stockholms digitala stadsmuseum.



Flygbild över Kymlinge gamla tomt, 1972. Fotograf: Okänd. Bildkälla: Stockholms digitala stadsmuseum.



Ärvinge gamla bytomt ligger integrerad i 1970-talets bostadsområde.

es bytomt (Spånga 222). Gravfälten anlades under folkvandringstid (400–550 e.Kr.) varav ett fortsatte att användas in i vikingatid. Troligen fanns det även i Kymlinge flera bebyggelseenheter under äldre järnålder.

Den östra delen av Nedre Kymlinge bytomt undersöktes i samband med ett vägbygge 1973 då bland annat härdar, stolphål och husgrundsrester påträffades. C14-dateringar av stolphål gav dateringar från äldre järnålder till medeltid, vilket tillsammans med fynden som sträcker sig in i historisk tid visar på bebyggelsens långa kontinuitet.

Bytomten är delundersökt och har skadats i samband med exploateringar. Vid en arkeologisk förundersökning 2006 konstaterades att den ej undersökta västra delen var helt förstörd av byggnationer och trafikplanering. I den östra delen, norr om Hanstaleden, påträffades kulturlager från yngre järnålder - medeltid och fynd av rikliga mängder obrända djurben, en bennål och skärvor av ett stengodskrus från 1300–1400-talet. Även detta område är stort av tidigare exploatering.

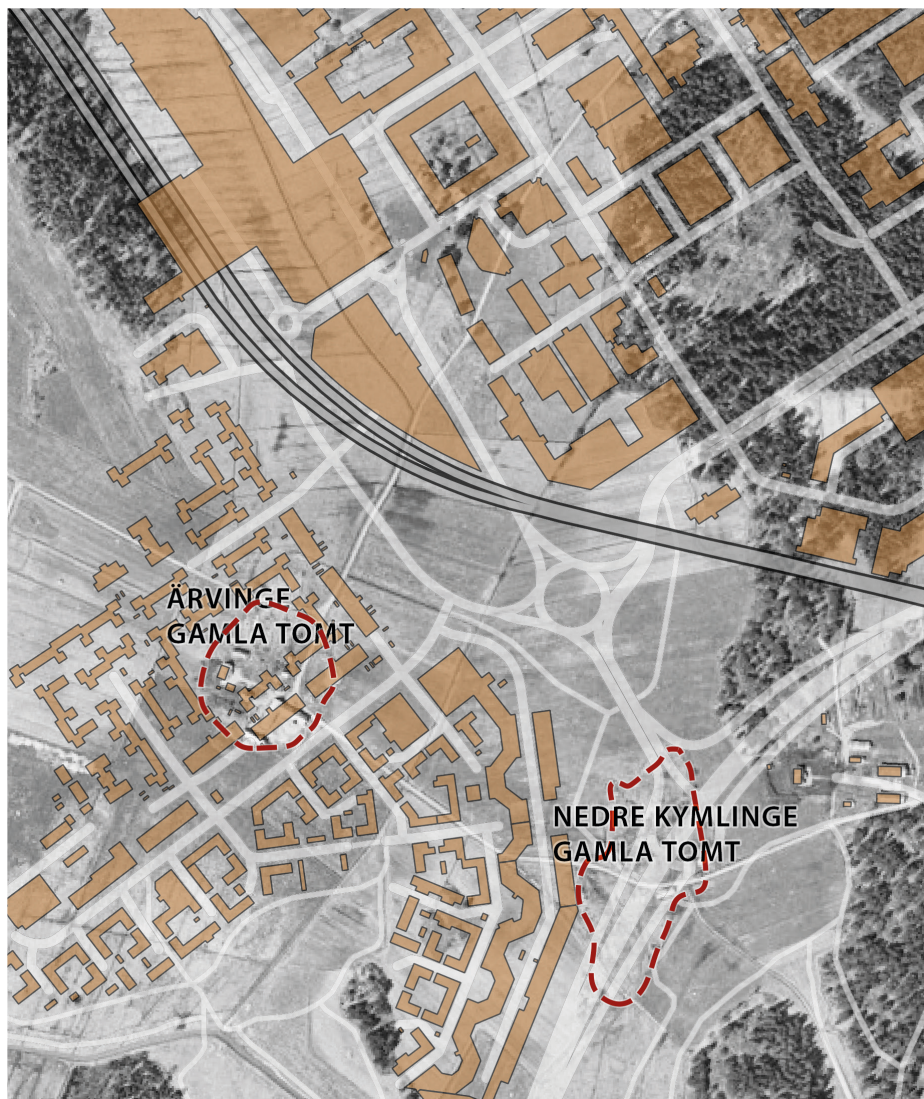
MILITÄRT ÖVNINGSFÄLT

Omgivningen kring Kista hade ännu in på 1960–70-talen karaktären av ett småbrutet jordbrukslandskap trots sitt storstadsnära läge. Orsaken var att området från 1905 fram till 1965 ingick i Järvafältets militära övningsområde, vilket haft en konserverande effekt på landskapet. När Järvafältet togs i bruk av militären stängdes det för allmänheten och landskapet anpassades till de militära ändamålen. Förutom rent militära anläggningar var ny bebyggelse inte tillåten inom övningsfältet.

Eftersom syftet var att träna krigföring i ett typiskt mellansvenskt landskap var man angelägen att behålla den småskaliga jordbrukskaraktären, med vissa anpassningar för de militära behoven. Jordbruksenheter omvandlades till arrendegårdar eller övergick till annan verksamhet. Med hänsyn till fältövningarna ville man begränsa andelen plöjd mark och delar av åkermarken lades därför om till vall eller bete. Tack vare den militära verksamheten undgick området

i stor utsträckning efterkrigstidens modernisering av jordbruket liksom den tilltagande urbaniseringen av landsbygden. Det resulterade i att äldre strukturer i markanvändning och vägnät i hög grad kom att leva kvar ända till militärens uttåg.

Sedan 2006 ingår delar av Järvafältet i Igelbäckens kulturresevat som sträcker sig längs Igelbäckens dalgång. Kulturresevatet inrättades med syfte att bevara ett rikt kulturlandskap med stort värde för friluftslivet och med en nyckelfunktion för den regionala grönstrukturen för Stockholms biologiska mångfald. Det öppna odlingslandskapet med sina kvarvarande äldre gårdsmiljöer ger en bild av det jordbrukslandskap som präglade Stockholms ytterområden vid tiden kring sekelskiftet 1900 före den omfattande tätortsutbyggnaden. Resevatet är lätt att nå från bostadsområdena i Södra och Norra Järva via nätet av gång- och cykelstråk, ridvägar och motionsspår.



Ortofoto över området, 1960. Området kring Kista ingick i det militära övningsfältet som i stor utsträckning innebar att jordbrukslandskapet bibehölls och den äldre agrara markorganisationen konserverades ända fram till 1970-talet. På ortofotot har dagens vägar, tunnelbana och byggnader lagts till. De ursprungliga utbredningarna för bytomterna Nedre Kymlinge och Ärvinge har markerats med röd streckad linje. Bägge bytomterna har sedan dess blivit delundersökta i samband med utbyggnad. Bildkälla: Historiska ortofoton, Lantmäteriet.



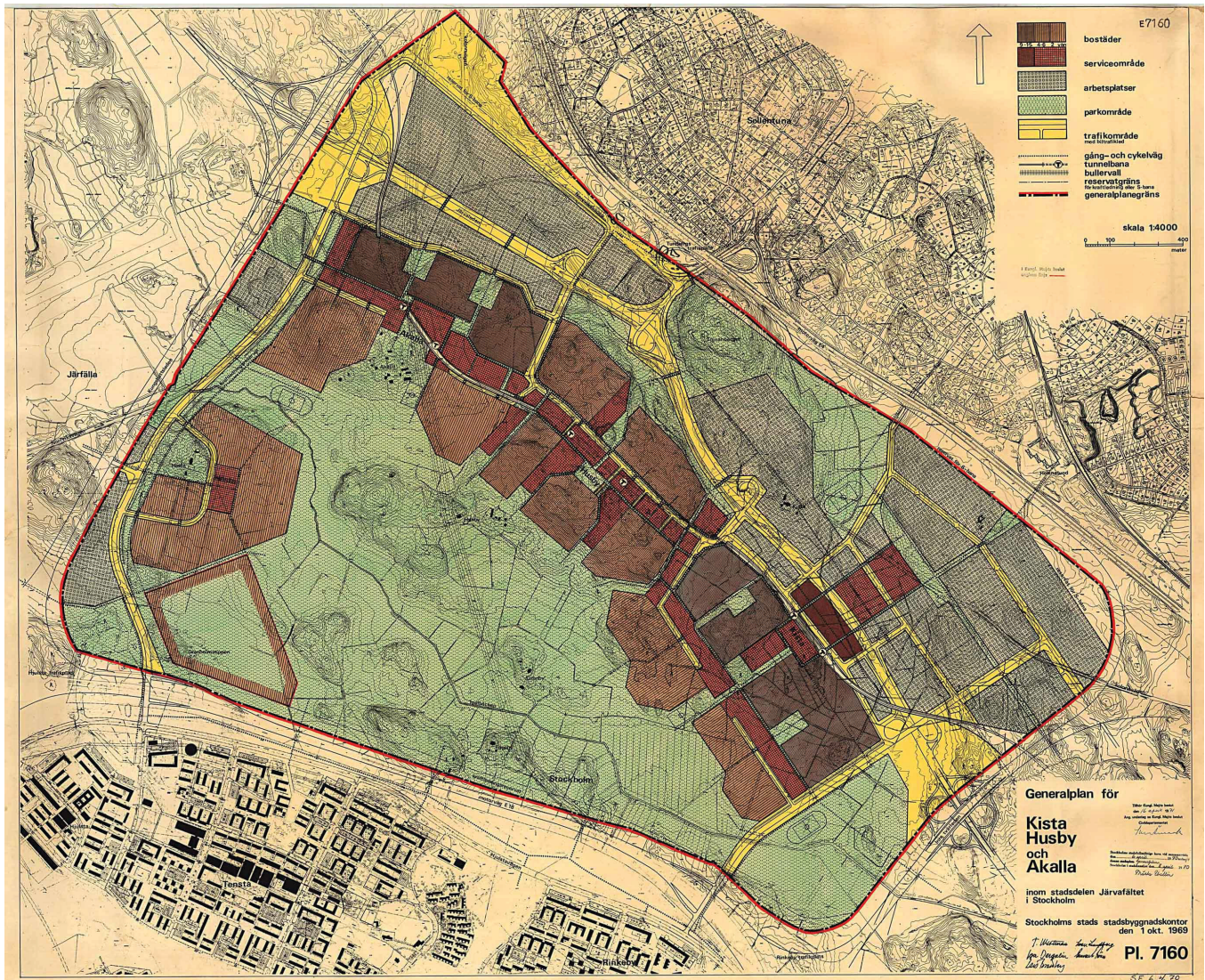
Ortofoto över området, 2016. I samband med att Kista etablerades genomgick området en påtaglig omvandling från ett agrart till ett urbant landskap. Det centrala dalgångsstaket i stadsdelens mitt utgör ännu idag en kvarvarande rest av det jordbrukslandskap som tidigare präglade området. Bildkälla: Stadsbyggnadskontoret, dataportalen, Stockholm.

BANDSTADEN PÅ NORRA JÄRVAFÄLTET

När militären lämnade området på 1960-talet köptes marken in av kommunerna som Järvafältet omfattade. Stockholms stad blev den största nya markägaren och under miljonprogramsåren inleddes en storskalig utbyggnad av ytterstadens nya stadsdelar. Södra Järvafältet med stadsdelarna Tensta och Rinkeby började byggas 1967 och kring 1970 inleddes planeringen för norra Järvafältet med stadsdelarna Husby, Akalla och Kista. De nya bostadsområdena kom att ligga som enklaver längs Järvafältet som sparades som ett vidsträckt grönt- och rekreationsområde. I stadsdelskanterna lät man park- och landskapsstråk flika in som kilar i bebyggelsen. Från bostadskvarteren kunde man via kilarna enkelt nå ut till Järvafältets centrala stråk som dessutom förband de olika stadsdelarna med varandra.

De nya stadsdelar som uppfördes under miljonprogramsåren planerades med likartade grundinslag i enlighet med tidens planeringsideal. Innerstadens koncentration och täthet skulle kombineras med ytterstadens närhet till naturen. Planeringsidealet utmärktes av samplanering av byggnader och mark, trafikseparering och nära tillgång till service och rekreationsytor. Varje markområde avsattes för ett bestämt ändamål och ingen naturmark lämnades åt slumpen. För att möta behovet av en snabb utbyggnad krävdes en storskaligt samordnad planering och nya rationella produktionsmetoder med standardiserade material och byggnadsdelar.

Generalplanen för Norra Järvafältet upprättades 1969. Akalla, Husby och Kista planerades som en bandstad efter internationellt mönster sammanbunden med tunnelbana, trafikleder och ett bilfritt gångstråk till vilket offentlig samhällsservice, torg och lokala butiker förlades.



Generalplanen för Norra Järvafältet upprättades 1969. Akalla, Husby och Kista planerades som en bandstad efter internationellt mönster sammanbunden med tunnelbana, trafikleder och ett bilfritt gångstråk till vilket offentlig samhällsservice, torg och lokala butiker förlades. Bildkälla: Stockholms stad, Bygg- och plantjänsten.

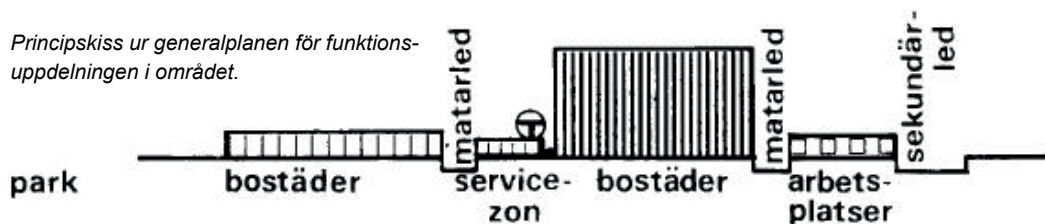
BANDSTADEN SOM IDÉ

Bandstadsidén har sitt ursprung i Sovjetunionen och var ett alternativ till den traditionella kapitalistiska stenstaden. Den representerade en planform som varken var stad eller landsbygd och kan också ses som ett uttryck för Fordismens "löpande-bandet-princip". Bandstadens fördel var att fler fick korta gångavstånd till butiker och annan service men också till naturen jämfört med de som bodde i koncentriskt uppbyggda traditionella städer. Dessa egenskaper framhålls i beskrivningarna av bandstaden för Norra Järva. Närhetsprincipen var en viktig fråga för att skapa jämlika villkor för kvinnor och män, unga och gamla.

nelbana, trafikleder och ett bilfritt gångstråk till vilket offentlig samhällsservice, torg och lokala butiker förlades. Bandstadsprincipen utgick från fem parallellt liggande band; från det gröna obebyggda friområdet i söder till bostäder, servicestråk, väg och arbetsplatser i norr.

Planen var från början uppdelad i bostads- och arbetsplatsområden som skulle fungera som bullerskydd mot trafiklederna. Bostadsbebyggelsen förlades söder om arbetsplatsområdena, och genom dessa delar löpte gång- och servicestråket med centrumanläggningar, tunnelbanestationer, butiker, skolor med mera. Vid det centrala servicestråket förlades den högsta och mest koncentrerade bostadsbebyggelsen

Principskiss ur generalplanen för funktionsuppdelningen i området.



GENERALPLANENS STADSSTRUKTUR

"Uppfattningen av en stadsstruktur är starkt förknippad med de olika kommunikations-sättens organisation och målsättningen har varit att ordna bebyggelse och kommunikationssystem tillsammans på ett sådant sätt att en klar och entydig stadsstruktur uppnås. Trafikdifferentiering måste genomföras konsekvent genom att olika vägars standard och funktion för de kringliggande bebyggelseområdena klart definieras och separeringen av olika trafikslag noga beaktas".

Ur "Generalplan för Kista, Husby och Akalla inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm".

som successivt avtrappades med lägre hus mot Järvafältet i söder.

STADSDELEN KISTA

Kista är den sist utbyggda stadsdelen på Järvafältet och planlades i två tydligt separata delar med bostadsområdet väster om Hanstavägen och arbetsplatsområdet i öster. De två områdena åtskiljs av en dalgång som utgör rest av Järvafältets odlingslandskap inflikad som ett öppet stråk mellan de bebyggda delarna. Centrumanläggningen i Kista ligger på en brokonstruktion över dalgången mellan bostadskvarteren och arbetsplatsområdet och är sammanbunden med tunnelbanestationen.



Kista centrumanläggning har förlagts på betongdäck över dalgången och bildar en länk mellan bostadskvarteren och arbetsplatsområdet.



Kista präglas, liksom övriga stadsdelar planlagda under miljonprogramsåren, av en konsekvent genomförd trafikseparering. I Kista centrum framträder den vertikala trafiksepareringen genom virrvarret av trafikleder på olika nivåer; nedsänkta bilfria gatuståk, anslutande trappor och gator i luften.

Kistagången bildar en huvudaxel genom stadsdelen från Kista centrum till Kista torg och vidare till Järvafältet. Kista torg ligger vid västra entrén till centrumet omgiven av Kista församlingskyrka och Kista Träff med bibliotek och samlingslokaler som utgör en del av ett före detta servicehus. I grönstråket som leder ned till Järvafältet ligger skola, förskola, fritidsgård och idrottshall.

Stadsdelen utmärks av en tydlig funktionsuppdelning och trafikseparering med matargator och bilfria bostadskvarter. Danmarksgatan utgör matargata och löper i dalgången utmed bostadsområdets östsida parallellt med den centrala genomfartsleden Hanstavägen. Båda gatorna genomkorsar centrumanläggningens souterrängvåning. Parallellt med Danmarksgatan löper tunnelbanan invigd 1975 på höga betongbroar som före centrum förs fram på eleganta viadukter, de längsta i tunnelbanenätet, ritade av SL:s chefsarkitekt Michael Granit. Danmarksgatan möter entré- och angöringsgator in i bostadskvarteren.

Arbetsplatsområdet i östra Kista började uppföras i mitten av 1970-talet, men den stora utbyggnaden skedde under 1980-talet. Kista har med tiden utvecklats till Sveriges mest framstående inom den kunskapsintensiva sektorn och ligger också i topp internationellt sett. På grund av den höga koncentrationen av IT-intensiva affärs- och teknikföretag i kombination med filialer till Kungliga Tekniska högskolan och Stockholms universitet har Kista blivit känt som Sveriges Silicon Valley. Stävan att befästa stadsdelen som Kista Science City har resulterat i en stor utbyggnad och flera monumentalt utformade byggnadsverk som manifesterar Kistas plats som expansivt centrum. I Kista ligger tre av Stockholms högsta byggnader; Kista Torn, Victoria Tower och Kista Science Tower som dominerar stadsvyn.



I gatuvyerna bildar Kistas höghus karaktärsgivande landmärken. I fonden syns Victoria Tower.



Kista planerades från början som ett inomhuscentrum och uppfördes med fasader i blå plåt och skär träpanel för att den stora anläggningen inte skulle dominera i stadslandskapet (till vänster). Centrumanläggningen genomgick på 2000-talet en kraftig utbyggnad (till höger). Kista torg utgör ännu en tongivande del av det ursprungliga stadsdelscentrat.



Jan Stenbecks torg ligger i anslutning till Kista inomhuscentrum och invigdes 2010.



Tunnelbanan anlöper Kista torg på eleganta viadukter ritade av SL:s chefsarkitekt Michael Granit och landar ovanpå den ursprungliga centrumanläggningen.

KV. HELSINGÖR OCH ÄRVINGE BY/ÄRVINGE
GÅRD

1970-talets flerbostadshusområde

Kvarteren Helsingör och Ärvinge gård/Ärvinge by ingår i stadsdelens flerbostadsområde som uppfördes under 1970-talet. För byggandet av området ansvarade Platzer Bygg AB i samarbete med arkitekterna John Höjer och Sture Ljungqvist. Området gavs en unik utformning som grundades på tre olika hustyper; stjärnhus, terrasshus och radhus som sattes samman på olika sätt med variation i våningshöjder, färgsättning och detaljutformning.

De sammanlänkande stjärn- och radhusen bildar tillsammans med de mer fristående terrasshusen flera små intima gröna gårdsrum. Barns utemiljöer och lekplatser planerades med stor omsorg. Gatunätet är trafikseparerat helt i linje med tidens planeringsidé. Genom bostadsområdet leder en mängd gångvägar som möts vid torgliknande knutpunkter. Bilparkeringar har förlagts till säckgator och i separata parkeringar utmed Danmarksgatan och Ärvingevägen i bostadsområdets utkanter.



Kv. Helsingör (Pl 7710), plankarta daterad 1976. Mycket utstuderad plan avseende hur friytor ska fungera för rekreation för alla åldrar.

KV. HELSINGÖR



Bilparkeringar har förlagts till säckgator och i separata parkeringar utmed Danmarksgatan och Ärvingevägen i bostadsområdets utkanter.



Bostadsgårdarna inramar små intima gröna gårdsrum.



In till bostadsområdet leder Helsingörsgatan som ansluter till matarleden Danmarksgatan förlagd till bostadsområdenas utkanter.



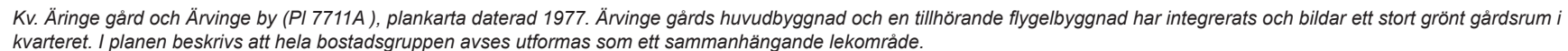
I området har stjärnhus, terrasshus och radhus satts samman på olika sätt med variation i våningshöjder, färgsättning och detaljutformning för att skapa variation i bebyggelsen och intimitet åt gårdsrummen.



Gatunätet är trafikseparerat i linje med tidens planeringsidé.



Genom bostadsområdet leder en mängd gångvägar som möts vid torgliknande knutpunkter.



KV. ÄRVINGE BY/ÄRVINGE GÅRD



Kring Ärvinge gamla bytomt grupperar sig terrasshus, stjärnhus och radhus.



Bostadsområdet planerades med stor omsorg om barns utemiljöer och lekplatser.



1970-talets planeringsprincip avspeglas genom trafiksepareringen och den omsorgsfulla samplaneringen av bostadsgårdar och utemiljöer.



Kullen vid Ärvinge gård har sparats som grön friyta med utrymme för olika lekaktiviteter.



På Ärvinge gamla bytomt finns gårdens huvudbyggnad och en flygelbyggnad bevarade. De tjänar idag som föreningslokaler för bostadsrättsföreningen i kvarteret.



Infarter och parkeringar har förlagts i säckgator och separata parkeringar utanför bostadsområdet.

KV. KOLDING



Koldinggatan utgör huvudentré till området och är direkt kopplad till kvarterets småskaliga torgbildning. Mot det vänder kontorshuset sina personalentréer med restauranger och andra serviceverksamheter i bottenvåningarna.



Vägarna är i huvudsak till för gående men möjliggör även för biltrafik att röra sig inom området. Kvarteret präglas av integrationen av kontorshus, bostäder, service, handel och genomfartsgator.



Bostadsområdet knyter an till funktionalismens smalhusbebyggelse och mer öppna gårdsstrukturer.



Koldinggatan med Kista fronts portalliknande huvudentré i fonden.



Bostadsbebyggelsen trappas av söderut i mötet mot Järvafältets öppna dalgång.



Kontorshuset som följer Igelbäcksgatan löper i liv med gatan med växelvisa indrag för entréer och inlastning som bildar små avskilda gårdsmiljöer.



Jan Stenbecks torg omvandlades i början av 2010-talet för att bli ett torg för vistelse handel och servering, samt omstigning mellan olika trafikslag.





Hanstavägen mot sydväst från Färögatan. Garageinfarten från Hanstavägen löper över grönytan och korsar gång- och cykelvägen.



Kista entré i kvarteret Knarrarnäs och Kista Science Tower i kvarteret Katla markerar infarten till Kista arbetsområde från sydväst. Från grönområdet i den centrala dalgången utgör bebyggelsen en tydlig front.



Tunnelbanebron utgör ett tydligt formelement i området.



Hanstavägen löper under Färögatan och centrumbyggnaden.



Färögatan med Jan Stebecks torg till vänster.



Den trädbevuxna cirkulationsplatsen utmed Hanstavägen.

KULTURVÄRDEN

ÖVERGRIPANDE PLANMÖNSTER

Kista utgör tillsammans med grannstadsdelarna Husby och Akalla en del av bandstaden på Norra Järvafältet vars övergripande planstruktur, med delvis olika utformning av stadsdelarna, fastställdes med generalplanen från 1969. Kistas medvetna planering och sammanhållna struktur speglar tydligt stadsbyggnadsvisionerna under miljonprogramsåren. Kista utformades som ett stadsdelsgруппcentrum med en centrumanläggning dimensionerad för att försörja även omgivande stadsdelar med service.

Det övergripande planmönstret karaktäriseras av trafikseparering med bostads- och arbetsplatsområdena förlagda som separata enklaver kring den stora centrumanläggningen. Dalgångens nivåskillnader utnyttjades i planeringen av centrummiljön som vilar på en brokonstruktion och gav utrymme för busstation och parkeringsdäck medan den pelarburna, upphöjda tunnelbanan anlöpte direkt till torgmiljön med anslutande kommersiell och offentlig service.

Karaktäristiskt för stadsdelen är också bebyggelsens nedtrappning från centrum söderut mot Järvafältet liksom den för tiden medvetet genomförda kopplingen till omgivande grönstruktur genom ett finmaskigt nät av gång- och cykelstråk. Idag präglas Kista även i hög grad av senare årtiondens expansiva utveckling med en rad höghus som kommit att dominera stadsbilden och bidrar till stadsdelens urbana prägel.

KVARTERSSTRUKTUR

Bostadskvarteren som tar vid väster om Kista torg, kv Helsingör och kv Ärvinge by/Ärvinge gård, uppfördes i enlighet med 1970-talets planeringsprincip med genomgående trafikseparering och omsorgsfull samplanering av bostadsgårdar och utemiljöer. Bebyggelsen ligger indragen från den större infartsvägen Danmarksgatan med grön förgårdsmark närmast husen och parkeringsplatser mot gatan. Miljon-

programmets bostadsområden utmärks av en gemensam arkitektonisk grundutformning där upprepningen av tre olika hustyper i utformning, färgsättning och skala var ett medvetet grepp för att ge variation åt bebyggelsen och möjligheten att skapa små, intima gröna gårdsrum.

Det senare uppförda kvarteret Kolding som tar vid söder om Ärvinge gård bryter av genom integrationen av kontorshus, bostäder, service, handel och genomfartsgator. Den återspeglar 1990-talets återgång till blandstaden som innebar ett mer funktionsblandat stadsbyggnadsideal. Kista fronts sammanhängande huskropp omger den triangulära kvartersstrukturen och påminner om den traditionella stenstadens kvarter. Cirka tio år senare uppfördes en ny uppglasad frontbyggnad för arbetsområdet, *Kista Entré*, som vänder sig mot den södra infartsvägen. Den fullbordade det på 1970-talet planerade storskaliga kvarteret söder om Jan Stenbecks torg. Glashuset bryter mot de tidigare uppförda tegelvolymerna norrut med bland annat det lekfullt utformade Scandichuset.

Trafiksepareringen kvarstår i hög grad med parkeringsdäck förlagda utanför kvarteret mellan Igelbäcksgatan och motorvägen. Kontorshuset som följer Igelbäcksgatan löper i liv med gatan med växelvisa indrag för entréer och inlastning som bildar små avskilda gårdsmiljöer. Portalliknande passager i huset utgör entréer in i området till ett småskaligt utformat vägnät för främst gång- och cykeltrafik. Huvudentrén är direkt kopplad till kvarterets småskaliga torgbildning. Kontorshusets uppbrutna fasadutformning ger liv åt både gaturummet och kvartersmiljön.

I arbetsområdet präglas kvarterstrukturen av storskalig kontorsbebyggelse med funktionsanpassad utformning. Kvarteren som kantar Hanstavägen markerar arbetsområdets senaste utbyggnadsfas mot söder.

GATUNÄT

Stadsplanen är konsekvent genomförd med strikt trafikseparering i 1970-talets flerbostadshusområden. Utmärkande är ett trafikseparerat gatunät med bilvägar och parkeringsplatser skilda från gång- och cykelstråk. Vägnätet är utformat med matarleder som Danmarksgatan förlagda till bostadsområdenas utkanter. In till bostadsområdena leder mer småskaliga gator och säckgator som Helsingörsgatan och Langelandsgatan med anslutande parkeringsplatser som ger bilfria gårdar och gångstråk. Kista centrum präglas av vertikal trafikseparering med trappor, gator och gångbroar i olika nivåer. Arbetsområdets rätvinkliga gatustruktur är mer bilorienterat för transporter till företagen och kopplat till mer storskaliga infartsparkeringar

I det senare uppförda kontors- och bostadsområdet har den strikta trafiksepareringen till viss del frångåtts men gatunätet bygger fortsatt på en stor andel säckgator som kompletterats med fler sammanlänkande stråk av mindre bilvägar.

Från samtliga bostadsområden leder ett finmaskigt gång- och cykelvägnät genom den öppna dalgången väster om Danmarksgatan och Igelbäcksgatan. Gång- och cykelstråken skapar passager under de storskaliga trafikstråken och ger möjlighet att röra sig i många olika riktningar, dels in mot centrum och dels ut mot Järvafältet.

SKALA OCH VOLYMER

Karaktärsgeivande är den successivt avtrappade bebyggelsesiluetten från centrummiljöns högre skala med koncentration till Kista centrum och anslutande arbetsplatsområde till de lägre bostadskvarteren mot dalgången i söder. De centrala delarna präglas av storskalig infrastruktur där infartsleden Hanstavägen och den upphöjda tunnelbanan utgör visuellt dominerande inslag. Det öppna centrala parkstråket ger utrymme att uppleva tunnelbanebrons skulpturala effekt vid entrén till centrala Kista.

LANDMÄRKEN OCH SIKTLINJER

I gatuvyerna bildar den höga centrum- och kontorshusbebyggelsen tydliga landmärken. I gaturummen utgör också befintliga trädbestånd och alléer karaktärsskapande blickfång. Det centrala grönstråket i stadsdelens mitt skapar långa siktstråk i den bebyggda miljön och bidrar till orienterbarhet. I fonden för grönstråket framträder Kista torgmiljö med huvudentré som bildar en nod och mötespunkt för såväl kollektivtrafik som offentlig service. Vid det kringbyggda Kista torg ligger Kista kyrka, skola och träffcentrum med samlingslokaler. Torgmiljön är en del av det ursprungliga stadsdelsgruppcentrum som byggdes för järvaborna och bildar en tongivande kontrast till den på 2000-talet kraftigt utbyggda centrumanläggningen.

GRÖNSTRUKTUR

Som kontrast till den täta bebyggelsen bildar dalgången ett betydelsefullt öppet landskapsrum som bidrar till stadsdelens grönska. Dalgången utgör en liten rest av det agrarlandskap som före tätortsutbyggnaden präglade området, vilket avspeglas av bebyggelselämningarna efter Nedre Kymlinge gamla tomt. Det öppna kilstråket upprätthåller också stadsdelens ursprungsstruktur med tydligt separerade funktionsområden.

planeringen av bostadsområdena har samspelet mellan bebyggelse och den omgivande naturen varit en viktig utgångspunkt. Bostadsgårdarna innesluter gröna intima gårdsrum med bevarad naturmark, planteringar och trädbestånd. I kvarteret Ärvinge gård/Ärvinge by har hela bostadsgruppen utformats kring Ärvinge gamla bytomt som bildar en väl illtagen grön- och lektyta.

Arbetsområdets grönstruktur är till stora delar koncentrerad till gårdsmiljöer inom kvarteren, trädplanteringar längs gatustråk och till utkanten av området. Kvarteren Knarrarnäs och Katla bildar arbetsområdets avgränsning och här möts de storskaliga byggnadskropparna och det gröna centrala dalgångsstråket. Längs Hanstavägen löper en grön slänt upp mot bebyggelsen och anslutande gång- och cykelstråk. Den gröna ytan bildar en buffert mot trafiken på Hanstavägen.

söder vidtar det stora friområdet Järvafältet som via nätet av leder, gång- och cykelstråk står i direktförbindelse med anslutande bostads- och arbetskvarter.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG:

- Kista ingår i den sammanhängande bandstaden på Norra Järvafältet som binds samman med tunnelbanan, trafikleder och ett gemensamt gång- och cykelstråk.
- Kista utgör den sista utbyggda stadsdelen som i sin grundstruktur tydligt speglar stadsbyggnadsvisionerna under miljonprogramsåren.
- Den övergripande planstrukturen präglad av funktionsuppdelning med bostads- och arbetsplatsområde som grupperar sig kring det storskaliga Kista stadsdelsgruppcentrum.
- Den medvetet genomförda gestaltningen av södra infartens frontbyggnader, Kista Entré och Kista Science Tower
- Arbetsområdets storskaliga kvartersstruktur och rätvinkliga gatunät.
- Den för stadsdelen i stor utsträckning konsekvent genomförda trafiksepareringen med genomfartsleder, matargator, dolda parkeringsdäck, bilfria bostadskvarter med säckgator och sidoställda parkeringsytor samt ett finmaskigt nät av separata gång- och cykelvägar.
- Kista torgmiljö utmed Kistagångens servicestråk med funktion som kollektivtrafiknod och mötesplats utgör ännu en av stadsdelens huvudentréer och är en tongivande del av det ursprungliga stadsdelsgruppcentrat.
- Tunnelbanan invigd 1975, vars monumentalt utformade brokonstruktion är den längsta i Stockholms tunnelbanenät, är både i kraft av sin storlek och gestaltning en av stadsbildens mest tongivande byggnadsverk.
- 1970-talets bilfria bostadskvarter som har en hög grad av rumslighet med enhetligt gestaltade gårdar, gröna intima gårdsrum och förgårdsmark.
- Det under 1990-talet utbyggda kvarteret präglad av en större integrering av bostäder, kontor, handel, service och trafikslag bildar en ny årsring som vittnar om blandstadens stadsbyggnadsprinciper.
- Kista fronts karaktäristiska sammanlänkade kontorshus med lägre parkeringsdäck utmed lokalgatan Igelbäcksgatans östra sida, som skärmar av bostäderna från trafiklederna.
- Den inflikade dalgången i stadsdelens mitt med bebyggelselämningar efter Nedre Kymlinge gamla tomt som utgör en rest av det jordbrukslandskap som tidigare präglade området.
- Dalgången bildar en grön kil med öppen parkliknade karaktär i kontrast till den omgivande täta bebyggelsen som bidrar till stadsdelens variation, öppenhet och grönska samt upprätthåller grundplanen för stadsdelens ursprungsstruktur med tydligt separerade funktionsområden.
- Det finmaskiga gång- och cykelvägnätet genom det öppna kilstråket ger möjlighet till många rörelseriktningar, skyddade passager under storskaliga transportleder och direktförbindelser mellan bostads- och centrumkvarteren och Järvafältets grönområden.



Den gröna slänten på Hanstavägens norra sida bildar en buffert upp mot gång- och cykelvägen.



Från Hanstavägen framträder tegelarkitekturen vid Jan Stenbecks torg och det intilliggande lekfullt utförda Scandichuset.



De under 2000-talet uppförda glasinfattade byggnaderna Kista Entré och Kista Science Tower markerar arbetsområdets infart från sydväst. Cirkulationsplatsens träd bidrar till grönska.



Den inflikade öppna grönytan i stadsdelens mitt skapar långa siktstråk i den bebyggda miljön och bidrar till orienterbarhet. I fonden för gröonstråket framträder Kista torgmiljö med huvudentré och anslutande tunnelbana.



I gatuvyerna bildar den höga centrum- och kontorshusbebyggelsen tydliga landmärken.



Genom det centrala gröonstråket löper ett förgrenat gång- och cykelvägnät som ger möjlighet att röra sig i skyddade passager under storskaliga transportleder.



Dalgången bildar en grön kil med öppen parkliknande karaktär i kontrast till den omgivande täta bebyggelsen och bidrar till stadsdelens variation, öppenhet och grönska. Det obebyggda stråket upprätthåller grundplanen för stadsdelens ursprungsstruktur. Nätet av stigar, gång- och cykelvägar ger möjlighet till många rörelseriktningar och direktförbindelser mellan bostads- och centrumkvarteren.



Tunnelbanan, invigd 1975, vars monumentalt utformade brokonstruktion är den längsta i Stockholms tunnelbanenät och är både i kraft av sin storlek och gestaltning ett av stadsbildens mest tongivande byggnadsverk.

KONSEKVENSER AV UTREDNINGSSALTERNATIVET

MARKANSPRÅK

Förslaget innebär att tvärbanan tar relativt lite grönyta i anspråk. Dragningen förljer i hög grad befintliga gatustråk och innebär därmed få och små restyror. Mest påverkas grönyterna i anslutning till rondellen. Här påverkas även ett flertal träd. Utmed Hanstavägen in mot Kista Centrum minskar grönytan genom att gaturummet utvidgas.

PÅVERKAN PÅ STADSBILD OCH KULTURVÄRDEN

ÖVERGRIPANDE PLANMÖNSTER

Det är positivt att placeringen av Tvärbanan i hög grad bygger vidare på befintligt gatunät och därigenom ansluter till stadsdelens grundstruktur. Det övergripande planmönstret präglad av trafikseparering med bostads- och arbetsplatsområdena förlagda som separata enklaver kring Kista stadsdelscentrum bedöms fortsatt vara läsbart. Breddning och samlokalisering av trafikslag utmed spårvägslinjen kommer dock att innebära viss karaktärsförändring. På Jan Stenbecks torg blir dragningen av tvärbanan tvärs över torget en karaktärsförändring som bryter mot den rådande rätlinjiga strukturen. Torsnäsgratan, som varit den enda bilvägen på torget tas bort och ersätts med cykelväg. Att biltrafiken istället samlokaliseras med tvärbanans spår diagonalt över torget riskerar att skapa en mindre tillgänglig och mer svår-läst torgmiljö.

KVARTERSSTRUKTUR

Utredningsalternativet bedöms inte påverka kvartersstrukturen.

GATUNÄT

Tvärbanan ansluter i hög grad till stadsdelens befintliga gatustruktur och bygger på så sätt vidare på den grundläggande planeringsidén. Utredningsalternativet innebär förändring av befintligt gatunät på Jan Stenbecks torg, där Torsnäsgratan ersätts med en dragning diagonalt över torget i samlokalisering med tvärbanan. Samtidigt innebär spårvägen ett nytt element i miljön som kan medföra betydande karaktärsförändringar. Omdragning av gång- och cykelvägar i anslutning till Igelbäcksgatan och vid rondellen följer ursprungsstrukturen och påverkas inte negativt.

SKALA, VOLYMER, LANDMÄRKEN OCH SIKTLINJER

Tvärbanan kommer att ge avtryck genom breddat gaturum, hållplatslägen och tillhörande tekniska anläggningar som strömförsörjande stolpar. Utformningen av hållplatser och andra anläggningar i skala och höjd har stor betydelse för hur viktiga frontbyggnader och siktlinjer kommer att påverkas. Anslutningen till den högre belägna Färögatan är i nuläget inte gestaltad. Placeringen av Tvärbanan vid sidan av rondellen bedöms positiv genom att den minimerar hårdgjord mark och påverkan på trafikplatsens skala.

GRÖNSTRUKTUR

Den planerade utbyggnaden medför intrång i den öppna parkliknande dalgången genom direkta markanspråk. Grönytor i direkt anslutning till Hanstavägen kommer tas i anspråk, vilket innebär att parkmark ersätts med hårdgjorda ytor och anläggningsmark. Det centrala grönsrådet påverkas genom direkta markanspråk, men bedöms fortsatt vara en framträdande grön kil mellan arbetsområde och bostadskvarter som var en viktig utgångspunkt i planeringen av stadsdelens ursprungsstruktur. Gång- och cykelvägnätet inom parkstråket som förbinder bostadskvarteren med centrumanläggningen och arbetsområdet får delvis nya sträckningar, men detta påverkar inte grönstrukturen negativt.

FORNLÄMNINGAR

Den delvis redan undersökta Nedre Kymilinge gamla bytomt bedöms inte påverkas av förslaget. Till varje fornlämning hör dock ett skyddsområde som bestäms från fall till fall. Då den exakta utbredningen vid Nedre Kymilinge gamla bytomt inte är helt fastlagd kan en avgränsning av fornlämningsområdet bli aktuell i samband med eventuella markanspråk under byggskedet, som inte är fastlagda ännu.

KULTURRESERVAT

Igelbäckens kulturresevat berörs inte.

SAMLAD BEDÖMNING

Spårvägens sträckning förbi Ärvinge mot Kista centrum bedöms medföra **små negativa konsekvenser på kulturvärden och på stadsbilden**.

Spårvägens placering i befintlig vägsträckning bygger vidare på rådande gatunät och ansluter därigenom till stadsdelens ursprungliga grundstruktur. Utredningsalternativet innebär därmed ingen förändring av befintligt gatunät. Det innebär en viss karaktärsförändring men det övergripande planmönstret präglad av en tydlig trafikseparering bedöms fortsatt vara läsbart.

Tvärbanan kommer att ge avtryck i stadsbilden genom ett breddat mer stadspräglad gaturum som stärker riktningen mot Kista Entré. Spårvägens anläggningar som kontaktledningsstolpar och hållplatser blir främst märkbara i det anslutande gaturummet medan de i helhetsmiljön intar en skala som underordnar sig viktiga frontbyggnader och siktlinjer.

På Jan Stenbecks torg riskerar tvärbanans samlokalisering med bilväg att skapa en barriär mellan torgets olika delar. Samlokaliseringen innebär även en karaktärsförändring jämfört med dagens rätlinjiga gatustruktur.

Det centrala grönstråket, som var en viktig utgångspunkt i planeringen av stadsdelens ursprungsstruktur, får en något mindre grön karaktär. Detta kan kompenseras med gröna spår och genom slänter med ängskaraktär i det centrala parkstråket. Vid dragningen intill rondellen påverkas befintliga trädgrupperingar. Detta bör kompenseras med nya. Grönytan bedöms därmed fortsatt vara en framträdande grön kil mellan arbetsområde och bostadskvarter, men den gradvisa fragmenteringen riskerar på sikt att för området viktiga kvaliteter

kopplade till grönstrukturen och det öppna dalgångsstråket urholkas. Spårvägen inverkar inte heller nämnvärt på anslutande gång- och cykelvägnät som är en viktig del av stadsdelens ursprungsplanering.

Detaljplanen bedöms inte omfatta den redan delundersökta fornlämningen Nedre Kymlinge gamla bytomt (L2014:8005 RAÄ-nummer: Spånga 222:1). Inte heller det närliggande kulturresevatet bedöms påverkas.

REKOMMENDATIONER FÖR KOMMANDE GESTALTNING

- Värna det inflikade grönstråket så att det även fortsatt fungerar som en grön kil mellan arbetsområde och bostadskvarter, som var en viktig utgångspunkt i planeringen av stadsdelens ursprungsstruktur med tydligt separerade funktionsområden.
- Nya anläggningar bör i möjligaste mån underordna sig grönstråket. Gröna spår och slänter med ängskaraktär skulle bidra till att upprätthålla det gröna stråket samt knyta an till områdets ursprungliga planering. Där spårvägen medför förlust av träd bör dessa kompenseras med nya.
- Värna de terränganpassade gång- och cykelstråken.
- Nya tillägg som ramper, hållplatser och andra anläggningar bör gestaltas med hänsyn till den aktuella platsens förutsättningar och uttryck vad gäller materialval och slutgiltig placering. T ex kan rampen upp mot Färögatan ta avstamp i anslutande tegelarkitektur.

BEDÖMNINGSSKALA FÖR KONSEKVENSER

Stora negativa konsekvenser
När föreslagen åtgärd medför att värdebärande karaktärsdrag påverkas så att läsbarheten av landskapets/miljöns utveckling över tid försvåras kraftigt eller upphör helt.

Måttliga negativa konsekvenser
När föreslagen åtgärd medför att värdebärande karaktärsdrag påverkas så att läsbarheten av landskapets/miljöns utveckling över tid försvåras.

Små negativa konsekvenser
När föreslagen åtgärd medför att värdebärande karaktärsdrag påverkas men läsbarheten av landskapets/miljöns utveckling över tid är fortsatt möjlig.

Positiva konsekvenser
När föreslagen åtgärd medför att värdebärande karaktärsdrag förstärks och läsbarheten av landskapets/miljöns utveckling förbättras.

REFERENSER

Atmer, T., Dergalin, I. 1969. *Dispositionsplan för Norra Järvafältet* Arkitektur, nr 1 1969, Stockholm. Byggmästarens förlag, .

Benneth, S. 1978. *En 1100 år gammal dam från Järvafältet*. Utdrag ur Stadsvandringar / Stockholms stadsmuseum, 2.

Biuw, A. 1994. *Järvafältsundersökningarna 1964-1976: en kort sammanfattning*. Utdrag ur Stadsvandringar / Stockholms stadsmuseum, 17.

Bondeson, T. 1976. *Kymlinge boplatser*. Utdrag ur Stadsvandringar / Stockholms stadsmuseum, 1.

Mellander Rönn, F. Dellbeck, J. & Källgren, V. 2018. *Husby, Norra Järva. Kulturmiljöutredning. Bjerking AB*.

Stockholms läns landsting. *Tvärbanan Kistagrenen. Utredning av alternativ sträckning Ärvinge - Kista C*.

Söderqvist, L. 2008. *Att gestalta välfärd. Från idé till byggd miljö*. Forskningsrådet Formas. Riksantikvarieämbetet.

Söderström, G (red)) et al. 2003. *Stockholm utanför tullarna. Nittiosju stadsdelar i ytterstaden*. Stockholm, Stockholmia förlag.

Joseph, P. 2015. *Tvärbanan Kistagrenen: Norra Ulvsunda – Helenelund. PM kulturmiljö och stadsbild*. Rev 2015-12-08. Tyrens AB.

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se>

FMIS, Riksantikvarieämbetet.

Stockholms stad, Stadsbyggnadskontorets arkiv
Bygglovsritningar och Stadsplaner
Generalplan för Kista, Husby och Akalla. Pl. 7160.

<https://dataportalen.stockholm.se/dataportalen/>

Stockholms stad, Digitala stadsmuseet.

Lantmäteriet, Historiska kartor.

