



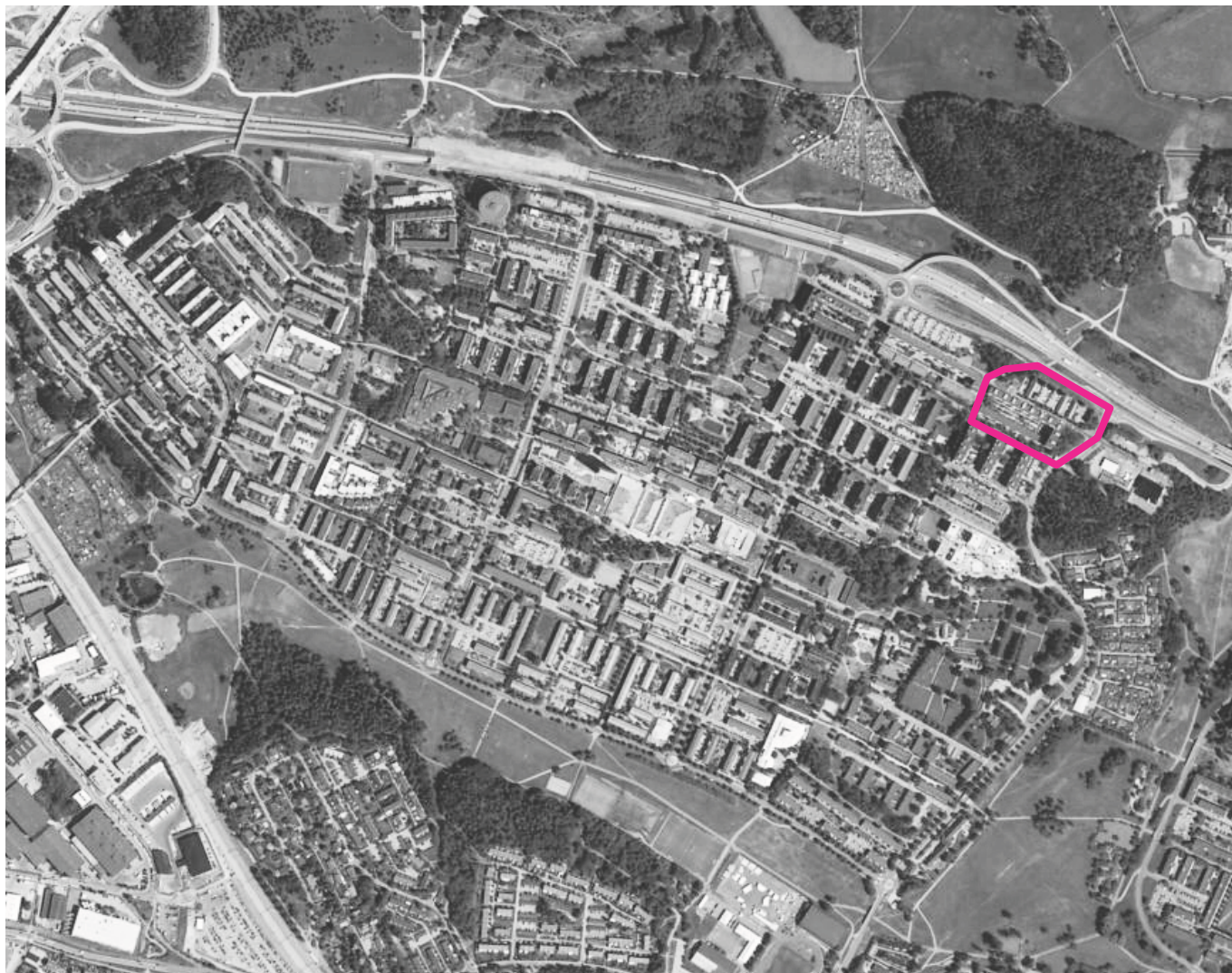
Tensta 4:11 & Krällinge 1

Kulturmiljöanalys

2023-02-14 (reviderad 2025-10-07)

White arkitekter AB

white



Satellitbild Eniro, Tensta 4:11 och kv Krällinge markerad med rosa linje.

Objekt

Fastighet: Tensta 1:11 & Krällinge 1
Kommun: Stockholm
Län: Stockholm

Omslagsbilder

Framsida: Foto White arkitekter

Ansvarig antikvarie

Jan Perotti
Byggnadsantikvarie
White Arkitekter AB
Tel. +46 703 05 38 31
jan.perotti@white.se

Medverkande

Fredrik Petersson
Restaureringsarkitekt
fredrik.petersson@white.se

Andréa Hallstenson
Byggnadsantikvarie
andrea.hallstenson@white.se



FAMILJEBOSTÄDER

white

Innehåll

Inledning..... 4

Historik..... 8

Historiska kartor23

Personhistoria.....30

Nulägesbeskrivning.....32

Karaktärisering.....36

Kulturhistorisk värdering.....38

Källor.....40

Inledning

BAKGRUND OCH OMFATTNING

White har på uppdrag av Familjebostäder utfört föreliggande kulturmiljöanalys för fastigheten Tensta 4:11 och Krällinge 1 i Tensta.

I utredningen ingår en övergripande historik över bebyggelsemiljön, analys och karaktärisering samt en beskrivning av bebyggelsemiljöns kulturhistoriska värde. Kulturmiljöanalysen har föregåtts av ett platsbesök under hösten/vintern 2022.

Fotografier är tagna av White arkitekter om inte annat anges.

SYFTE

Dokumentet *Kulturmiljöanalys* är ett verktyg som är avsett att användas i planläggning samt under förprojekterings- och projekteringsfasen då en byggnad eller ett område ska genomgå förändringar.

Dokumentet syftar till att ge en bakgrund till varför ett område utvecklats som det gjort, vilka karaktärsdrag, värden och berättelser som är bärande.

KULTURHISTORISK KARAKTÄR OCH VÄRDE

I plan- och bygglagen (PBL), som reglerar hur vi bygger, görs en skillnad mellan karaktär och kulturhistoriskt värde.

Karaktären är det vi upplever när vi rör oss i en miljö, t.ex. byggnadernas placering och arkitektoniska utformning. Det kulturhistoriska värdet är det som ligger till grund för varför bebyggelsemiljön eller byggnaden ser ut som den gör.

Karaktärsdragen som beskrivs i denna utredning är knutna till PBL 2 kap 6 § samt PBL 8 kap 17 §. För beskrivning av bebyggelseområdes karaktärsdrag används Boverkets *Checklista karaktärsdrag* som utgångspunkt.

Det kulturhistoriska värdet som beskrivs i denna utredning hanteras i PBL 2 kap 6 § samt PBL 8 kap 13 och 17 §§.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Gällande Stadsplan

Det i kulturmiljöanalysen studerade området ingår i Stadsplan för området kring ryttartorpet Bussenhus inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm, från 1965. I planen anges bostäder, parkmark, elnätsstation och parkeringsområde. Gårdsytan, skogspartiet i öster och parkeringsytan är i planen utformad som prickmark som ej får bebyggas.

Planen innehåller ett område för kulturresevat, men detta är förlagt längre söderut i planen, runt Spånga Kyrka med dess tillhörande gravfält samt ryttartorpet Bussenhus som givit namn åt stadsplanen.

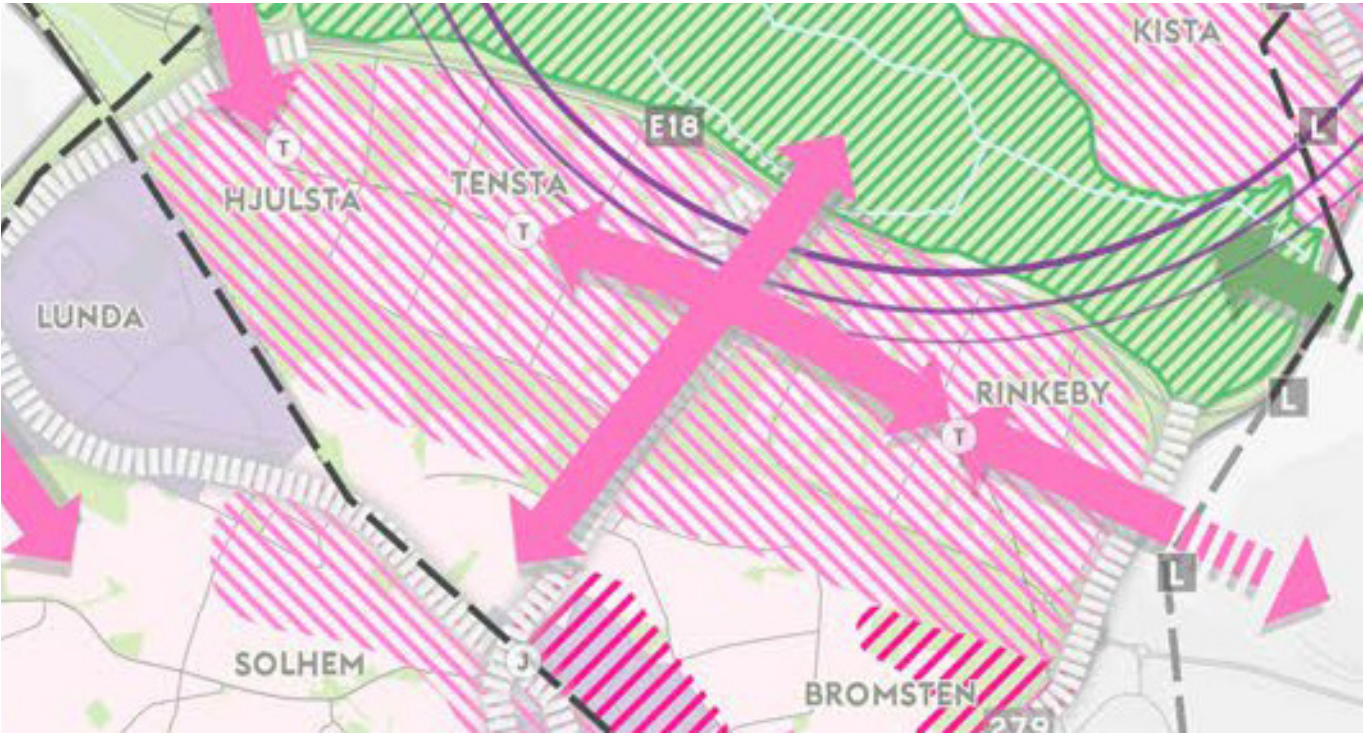
Översiktsplan

I Översiktsplan för Stockholm från 2020 är området Hjulsta-Tensta-Rinkeby markerat som *Stadsutvecklingsområde - komplettering*. Den närliggande Spånga Kyrkväg är utmärkt som *Urbant stråk*. Området genomkorsas av två markeringar för *Strategiskt samband*, ett i nord-sydlig riktning mellan Spånga och Järvafältet, samt en i öst-västlig riktning mellan Rinkeby och Tensta. Järvafältet är avsatt som natur- och kulturresevat. Stadsutvecklingskartan innehåller även så kallade fokusområden för riktade investeringar och planeringsresurser. En sådan har sin mittpunkt i Husby – men inkluderar inom sin radie även den nordöstra delen av Tensta.

Översiktsplanen anger också i Lokala utvecklingsmöjligheter – Spånga-Tensta att området ska förses med nya bostäder av blandade storlekar och upplåtelseformer, för att minska rådande trångboddhet och segregation. Denna nya bebyggelse kan ske som kompletteringar längs befintliga gator och inom befintlig bebyggelsestruktur.



Utsnitt ur gällande stadsplan/detaljplanantagen, Pl. 6550, antagen år 1965.



Inzoomat delområde ur Stadsutvecklingskartan.

Kulturhistorisk klassificering

I Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering av bebyggelse är byggnaderna inom Krällinge 1 markerade gula vilket innebär att byggnaderna är av positiv betydelse för stadsbilden, och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Den nuvarande parkeringsytan inom Tensta 4:11 är skrafferad, vilket innebär att den inte än har varit föremål för kulturhistorisk värdering av stadsmuseet.

Omgivande kvarter – Lättinge, Kullinge, Risinge, Juringe och Lackes – är alla gulklassade, med undantag för kvarteret Hämringe till söder om Krällinge som är oklassificerat, detta troligen på grund av att byggnaderna genomgått stora förändringar.

Klassificeringen är inte juridiskt bindande utan en vägledning för i kulturhistoriskt värde för bebyggelse i Stockholm. Klassificeringens gradering lyder enligt följande:

Röd - Byggnad vars kulturhistoriska värde bedöms motsvara fordringarna i byggnadsminneslagen.

Grön - Byggnad av större värde ur historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt.

Gul - Byggnad av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Fornlämningar

Enligt riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök finns det inga kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet. Fornlämningar har tidigare funnits i närområdet - i huvudsak i form avstensättningar som undersökta och sedermera borttagna.



Värderingskarta från Stockholms Stadsmuseums kulturhistoriska klassificering. Kv Krällinge, inklusive gårdsmark, är försett med gul markering. Tomten Tensta 4:11 är skrafferad, vilket innebär att den inte än har varit föremål för kulturhistorisk värdering av stadsmuseet.



Utdrag ur Riksantikvarieämbetets kartläggning av fornlämningar, Forsök.

Historik

FORNTID

Det vi idag ser som Järvafältet var under bronsåldern en havsvik som förband Östersjön med Säbysjön. Spår av detta förhållande lever kvar i dalgången i form av Igelbäcken, ett vattendrag som länge var segelbart för mindre båtar och därmed uppkomsten till många av gårdarna i dalgången.

Platsen har varit bebyggd sedan vikingatiden/yngre järnåldern och har en mängd fornlämningar och gravsättningar som vittnar om detta – flertalet är från äldre järnålder (550-1050 e. Kr.). Namnet Tensta är också mycket gammalt och härrör troligen från tena (ett fiskeredskap) och sta (ett inhägnat område) – vilket ytterligare bekräftar den historiska kopplingen till vattnet.

Stensättningar och gravfält är spridda över landskapet, och en många runstenar finns bevarade, dels på plats eller flyttade till Skansen. Utgrävningar har gjorts i samband med vägbyggen, men framförallt inför den stora utbyggnaden av miljonprogrammet på fältet. Många av de kvarvarande gårdarna och ett flertal av de som revs vid den stora utbyggnaden tillkom under järnåldern (500 f. Kr–1050 e. Kr.)

Närmst Krällinge finns Eggeby gård, med anor från 400-talet e. Kr. Runt gården finns förutom ett antal gravsättningar även Järvafältets äldsta bevarade runsten, Eggebystenen, som restes av Ragnälv till minne av hennes son Anund – "Gud hjälpe hans ande och själ bättre än vad han förtjänade".



Flygfoto över Järvafältet, producerad av Riksantikvarieämbetet (RAÄ). Bilden visar hur vattenytan var 15 meter högre än idag, ungefär år 500 före vår tideräkning. Bild: Stockholmskällan



Eggebystenen, uppställd bara några hundra meter från Krällinge, tros vara Järvafältets äldsta runsten, från ca 1000-talet e.Kr. Bild: Norra Järva Hembygdsförening

Stenens ungefärliga placering illustreras här på flygfotot.

MEDELTID

Områdets mest påtagliga minne från medeltiden finns i de äldsta tidslagren i närbelägna Spånga kyrka, med anor från 1100-talet som därmed är en av länets äldsta kyrkor. Namnet Spånga kommer troligen från *spång*, vilket ytterligare bekräftar platsens före detta närhet till vatten. Murarna bär spår av att kyrkan använts i försvarssammanhang och varit tillflyktsort för byborna i oroliga tider. Ett stort antal runstenar i närheten tyder på att den murade kyrkan ersatt en tidigare träkyrka. Eggeby gård utgjorde under större delen av medeltiden prästgård för Spånga, innan funktionen flyttade till mer närbelägna Stridsberga gård.

Järvafältet spelade också en viktig roll i Stockholms historia – här samlade år 1471 *Sten Sture* den äldre sina soldater inför *Slaget vid Brunkeberg* mot Kalmarunionister, ledda av danske kung *Kristian I*. Slaget kom i senare propaganda att skildras som ett befrielsekrig, inte minst genom skulpturen *Sankt Göran och Draken* i Storkyrkan, där Sankt Göran (Sten Sture) räddar jungfrun (Sverige) från draken (Kung Kristian).



Spånga Kyrka, 1967. Till den medeltida kyrkan har en tillbyggnad – det Bondeska gravkapellet – tillkommit på 1600-talet.
Bild: Digitalt museum



Slaget vid Brunkeberg - avbildat i Olaus Magni "Historia om de nordiska folken". Bild: Stockholms Historia

STORA OCH LILLA TENSTA

Under större delen av sin befolkade tid har Järvafältet varit bebyggt med mindre bondgårdar. Tenstagårdarna som syns på kartor från 1800-talet har, tillsammans med gårdar som Henrikslund, Erikslund och Didrikslund, troligen lång historia. Gårdarna finns dock inte längre kvar. Stora Tensta var en av de större gårdarna och närmast att betrakta som en by. Under 1800-talet bebos gården av bonden Carl Johan Blomberg,

som i sin bevarade dagbok beskriver byggnationer, jordbruk och julgransodling. Den kommande stadsdelen lånar sitt namn från gården, vars namn finns bevarat inom kvarternamnet *Stora Tensta* och *Stora Tenstagränd* i Tenstas sydvästra hörn. Kvarteret Krällinge ligger dock geografiskt närmre Eggeby gård.



Lilla Tensta 1966, idag den ungefärliga platsen för Tensta Gymnasium. Bild: Stockholmskällan



Flygfoto av Stora Tensta by på 1950-talet. Bild: Stockholmskällan



Sista hyresgästen på Stora Tensta gård, fångad på bild 1966. Bild: Stockholmskällan



Köket på Stora Tensta gård 1966. Bild: Stockholmskällan

MILITÄRT ÖVNINGSOMRÅDE 1905-1970

1905 beslutar Sveriges riksdag att Stockholms garnison ska anlägga ett övningsområde på det då lantliga Järvafältet och lämna den tidigare övningsplatsen på Gärdet. De befintliga gårdarna förvärvas och arrenderas i regel ut till de tidigare ägarna – med strikta regler kring jordbruk och nybyggnation. På så vis bevaras den ålderdomliga miljön inom militärområdet ända fram tills dess att militären lämnar området. En av dessa gårdar var den tidigare nämnda Eggeby, där (förutom bönderna) det fanns 12 sängar för militärens bruk.

Vad som hände på Järvafältet under denna tid är till stor del hemligt – ute i Europa rasade världskrigen och den potentielle fienden skulle inte få veta vad den svenska militären övade på. Runt Eggeby finns spår från denna period kvar i form av en transformatorstation, två betongvärn och en bassäng för militärt bruk. De bilder som finns från tiden illustrerar en välbevarad lantlig miljö med enkel bebyggelse, övande soldater och hästsport.



I övningen "Slaget vid Hägerstalund", 1934, testas svenska stridsvagnar på Järvafältet. Bild: Stockholmskällan



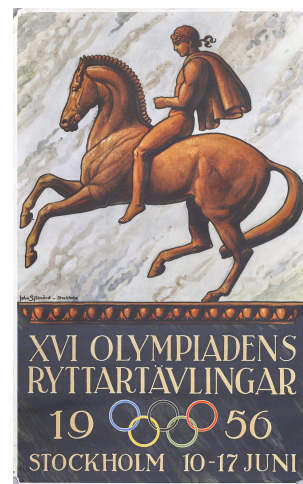
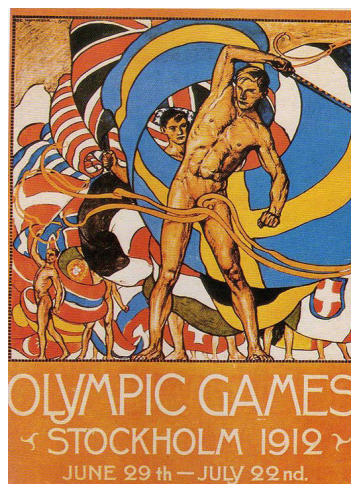
Fältmanöver på Järvafältet 1917

Bild: Stockholmskällan

OLYMPISK TÄVLINGSPLATS

Vid de olympiska spelen i Stockholm 1912 hölls femkampens Terrängritt mellan Barkarby, förbi Hjulsta, Tensta och Spånga mot målgång i Rinkeby.

År 1956 var det dags igen – då OS i Melbourne av karantänskäl inte kunde arrangera hästsporterna. Terrängritten förlades åter igen till Järvafältet och drog närmre 40.000 åskådare – däribland drottning Elizabeth II av England. Banan, som ansågs vara lätt, blev på grund av plötsliga skyfall väldigt svår. 13 av 55 ekipage tvingades bryta och en häst fick sätta livet till.



Affischer för de olympiska spelen i Stockholm.
Bilder: SO-rummet resp. Crafoord Auktioner.



Bild från vattenhinder vid 1956 års rytтарыlympiad.
Bild: Jan Ehnemark, Stockholmskällan

MILJONPROGRAMMET

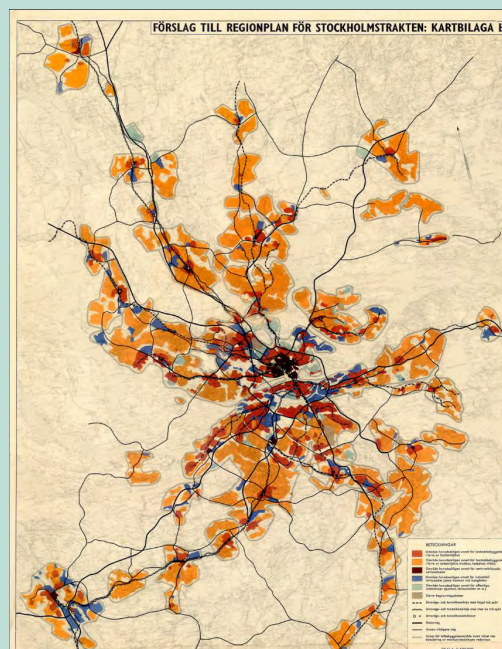
Den enorma utbyggnad av det svenska bostadsbeståndet som idag är känt som Miljonprogrammet grundar sig i efterkrigstidens bostadsbrist och eftersatta bostadsstandard. Värst var det i Stockholmsregionen, där det år 1960 stod 106 910 personer i bostadskö. Namnet - Miljonprogrammet - kommer från en mellanrubrik i Socialdemokratiska arbetarpartiets politiska riktlinjer från 1964: *En miljon bostäder på tio år*, och omfattar byggandet 1965-1975. Byggandet präglades av storskalig planering och snabb produktion.

Tensta som stadsdel växer fram under en mycket kort tidsperiod. Utvecklingen kan sammanfattas i fyra plansteg som följer tätt på varandra:

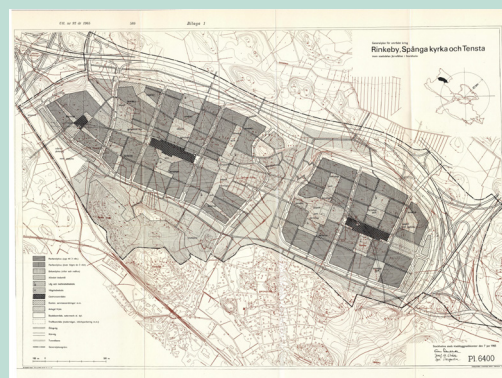
- 1958 Regionplan
- 1965 Generalplan
- 1965 Stadsplan
- 1967 Bygglov



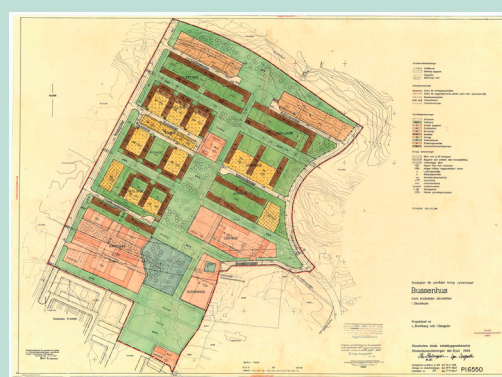
Stadsdelen Tensta byggs – bild från 1969 från Stora Tenstas gamla byplats, Stockholmskällan.



Regionplan, 1958



Generalplan, 1965



Stadsplan, 1965



Bygglov, 1965

Problemet med bostadsbrist kan inte lösas inom endast en kommun, utan måste lösas på en regional nivå – varpå en Regionplan togs fram enligt 1947 års byggnadslag. Planen för Stockholmsregionen läggs fram 1958 och godkänns 2 år senare. Stort utrymme lämnas för den förmodat ökande bilismen, men även för utbyggnad av tunnelbanesystemet. Järnvägfältet lämnas fortsatt tomt i regionplanen – trots att exploatering redan diskuterats, detta för att det inte fanns några formella beslut om marken skulle överlåtas av militären och göras tillgänglig för byggande.



"Järvabomben" 1962

Förhandlingarna med militären var klara 1961 och året därpå släppte (lagom i tid till riksdagsvalet) den socialdemokratiska regeringen Erlander den så kallade "Järvabomben" – en avsiktsförklaring att bygga bostäder åt 160 000 människor på Järvafältet. I ett järvt slag skulle den skriande bostadsbristen

lösas – och Socialdemokraterna fick behålla sin egen majoritet i riksdagen. Först ut var den södra delen av fältet, med Tensta och Rinkeby, för att sen följas av den norra, men Akalla, Husby och Kista.

**På Järvafältet, om flitigt jag gnor,
skall bebyggelsen snart vara mycket
stor.
men jag hör ur dess mark där strax
tusenden bor
hur bevärigen stånkade, sköt och
svor.**

Dikt, okänd – ur tidningsurklipp nedan.



Tidningsurklipp om Järvafältet från 1962. Bild: Armémuseum

Generalplan 1965

Den gemensamma planen för Tensta och Rinkeby kommer ut 1965. Bakom planarbetet stod Göran Sidenbladh, Igor Dergalin och Josef Stäck vid Stockholms stadsbyggnadskontor. Planen är framåtblickande, men ämnar även att korrigera misstag och antaganden som gjorts i planen för Sättra och Skärholmen-Vårberg. Skärholmsplanen sågades i media och gav upphov till . Bland annat beskyldes den för att vara "människoföraktande" och en "sen import av amerikansk stadsplanering från slutet av fyrtioalet, föråldrad redan då", enligt Lars-Olof Fanzén på Dagens nyheter.

Ett genomgående tema var att omdefiniera ytterstadsbebyggelsen med en ny "stadsmässighet". Med detta ämnade man förena innerstadens täthet och tillgänglighet med närhet till naturen som fanns i ytterstaden. Lösningen blev en tätt planerad bandstad längs Järvafältets södra sida – där det orörda Järvafältet stod för natur- och rekreationsytorna.

"En bostadsmiljö som lägger något av stenstadens intensitet, koncentration och ordning till ytterstadens grönska, rymlighet och frihet från störningar.

(...)

Stadsdelarna ges en större stadsmässighet, d.v.s. en regelbundet förenad och koncentrerad gruppering av byggnaderna och en effektiv samplanering av bebyggelse och mark. Inom den

koncentrerade stadsbebyggelsen lämnas inga rester av naturmark såsom förekommer på många ställen i tidigare ytterstadsområden. Parkerna är i stället väl begränsade uterum, som inte inrymmer mera än de planterade ytor, bollplaner, gångvägar och dylikt, som behövs för de boendes behov. Behovet av större friområden tillgodoses utanför bebyggelseområdena."

- Ur Generalplanebeskrivningen

Att bygga denna täta och stadsmässiga stad i en tid som präglades av ökande bilism kan tyckas motsägelsefullt. Nya kravställningar såsom ökat antal bilar, ökade bulleravstånd till trafikled och trafikseparation/trafiksäkerhet skulle leda till ett lägre markutnyttjande. Samtidigt fanns önskan om fler låga hus, kortare gångvägar och bättre servicefunktioner.

Dessa motsättningar löstes genom en fullkomlig trafikseparation i hela området där biltrafiken rörde sig i försänkta tråg och gångtrafiken på ett övre plan. Detta kan ses som ett reaktion mot det modernistiska ideal som frigjorde marken åt fotgängare och förlade biltrafik på upphöjda viadukter. Igor Dergalin sägs ha inspirerats av Venedig, där trafiken är "nedsänkt" i kanaler och fotgängare rör sig över denna i ett finmaskigt gångnät med broar över kanalerna.

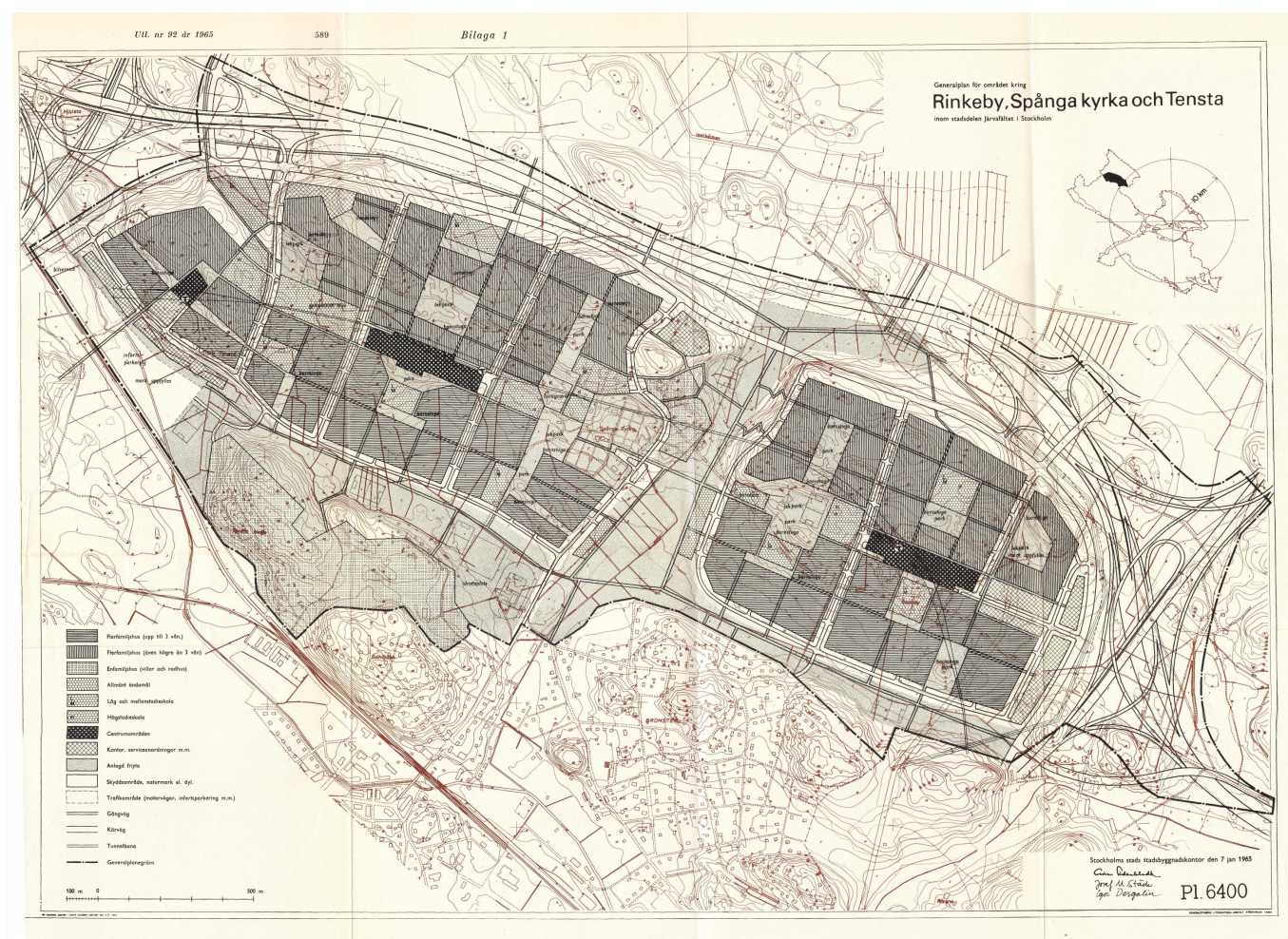


Bild: Generalplan för området kring Rinkeby, Spånga Kyrka och Tensta inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm, 1965.



Skiss: Kanal i Venedig, DALL-E 2022.

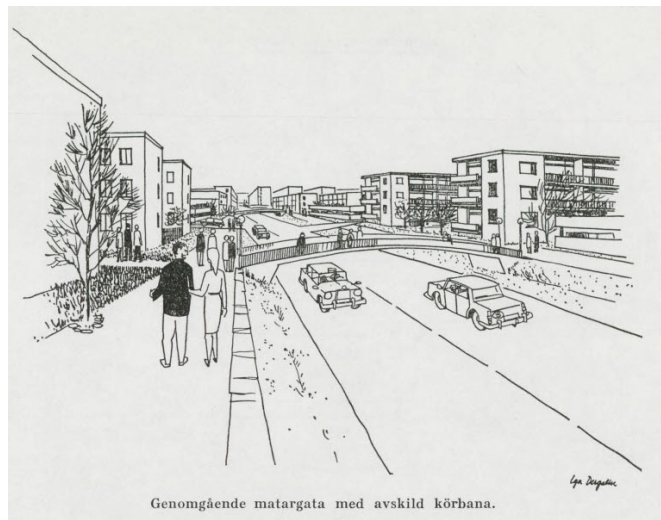


Illustration av trafiksepareringen i Tensta-Rinkeby.
Bild ur Generalplansbeskrivningen.

"I generalplanen redovisas det inre gångvägssystemet som ett relativt finmaskigt nät av gånggator, vilka ligger mellan bilgatunätet på sådant sätt att gångvägarna till skola och centrum blir kortast möjliga, kortare än bilvägarna."

- Ur Generalplanebeskrivningen

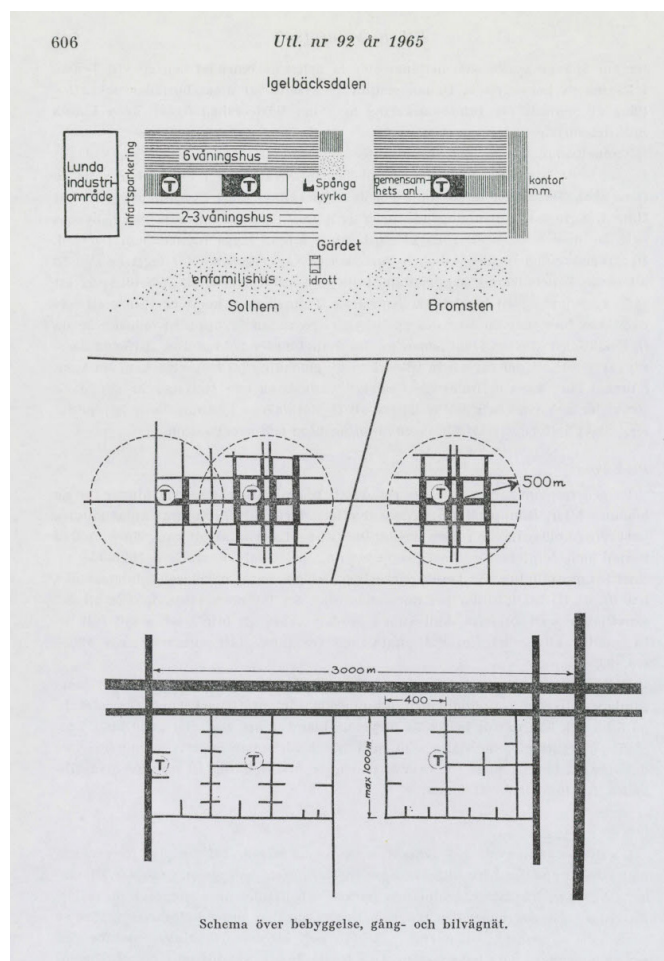
I generalplanen konstateras också att moderna förutsättningar för boende kräver ökade rumsytor. En rumsenhet i Tensta räknades till 25m². Ökning berodde till stor del på att utrymmeskraven för WC, bad- och tvätttrum ökat, men även en ökning av boningsrummen. Rumsenhetsbegreppet användes för att räkna ut tätheten på bebyggelsen per hektar i preliminära detaljplaner som följde generalplanens utveckling.

Sist men inte minst kom – parallellt med generalplanen – en tunnelbaneplan signerad Generalplaneberedningens tunnelbanekommité. Tunnelbanan var en viktig förutsättning för att stadsdelarna skulle fungera - framförallt för de boende som inte färdades med bil. Stationerna placerades så att ingen flerk familjsbebyggelse skulle ligga mer än 500 meter fågelvägen från närmsta tunnelbanestation. Kvarteret Krällinge är ett sällsynt undantag för denna regel då det ligger i den övre ytterkanten av området och dess borte hörn ligger närmre 600m bort från Tensta tunnelbanestation.



Exempel på kranbanor, bild från uppförandet av Hallonbergen 1969. Bild: Gösta Nordins Arkiv

Tunnelbanan tar betydligt längre tid att bygga än de snabbproducerade bostäderna som uppförs och tas inte i bruk förrän 1970 – flera år efter de första inflyttningarna i området. Detta leder till stor kritik från de boende och byggherrarna får skicka ursäktande information om att nyinflyttade kommer till en pågående byggarbetsplats.



Schema över områdets bebyggelsehöjder, gång- och bilvägsnätets intensitet, ur Generalplan.

SCAFT

Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet, förkortat SCAFT var en tongivande modell för stadsplanering på 60-talet. Mest känd är skriften *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet* som kom ut 1968. SCAFT-tänkandet fick ett stort genomslag i planeringen av 60-talets bostadsområden.

Den viktigaste riktlinjen för SCAFT var separering av trafikslag – det vill säga att gående och cyklister inte skulle behöva korsa bilvägar. På så sätt garanterades såväl säkerhet som en ostörd motortrafik. I praktiken innebar detta två parallella system för att förflytta sig inom ett område.

Trafiken skulle ledas från stora farleder och motorvägar till matargator som likt artärer ledde fram till de enskilda bostadsområdena, i en renodlad SCARF var dessa ringvägar men i Tensta var skalan så stor att även genomgående matargator krävdes – alternativt som fyra ringvägsområden bredvid varandra. Bostadsgatorna, systemets kapillärer, utfördes som återvändsgator till områdets parkeringsplatser. Områdena matades i regel utifrån, så att skolor, daghem och andra verksamheter skulle nås till fots utan att möta bilar (s.k. strategisk lokalisering). För fotgängare och cyklister att ta sig in eller ut ur området anlades gångtunnlar under matargatorna.

Trots fokus på säkerheten för framförallt barn får det ändå sägas att bilisten står i centrum. Vägarna utformas för att bjuda bilisten på så få överraskningar som möjligt under devisen överskådlighet, enkelhet och enhetlighet. Utformningen möjliggör även högre hastigheter och få stopp. Gaturummen blir således enkla och lättutformade när de reduceras till en trafikteknisk funktion. Bakom SCAFT fanns även en estetisk idé om trafiken och farten som en ny dimension i gestaltningen; den stora skalan i stadsbild som kunde upplevas i fart.

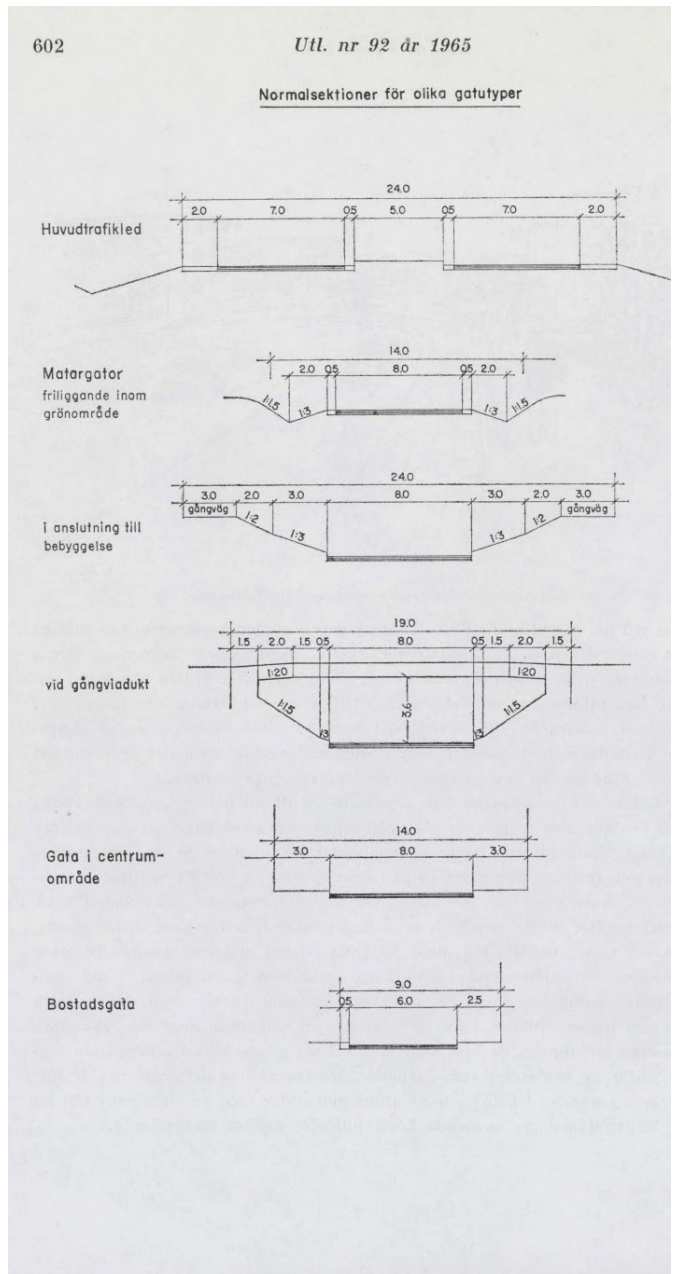


Illustration av gatutyper från Generalplanen.



Gånggata i höghusbebyggelse, från Generalplanen



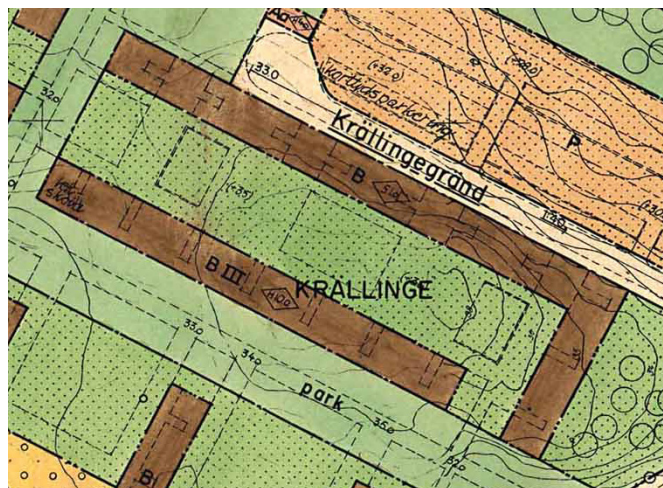
Park i det centrala stråket, från Generalplanen

Stadsplan Bussenhus, 1965

Den närmre detaljeringen av området regleras i en stadsplan som kom att heta *Bussenhus* – detta efter ett bevarat soldat-torp och före detta krog som ligger i planområdets södra del vid Spånga Kyrka. Bussenhus omnämns för första gången 1725 men är troligtvis äldre än så.

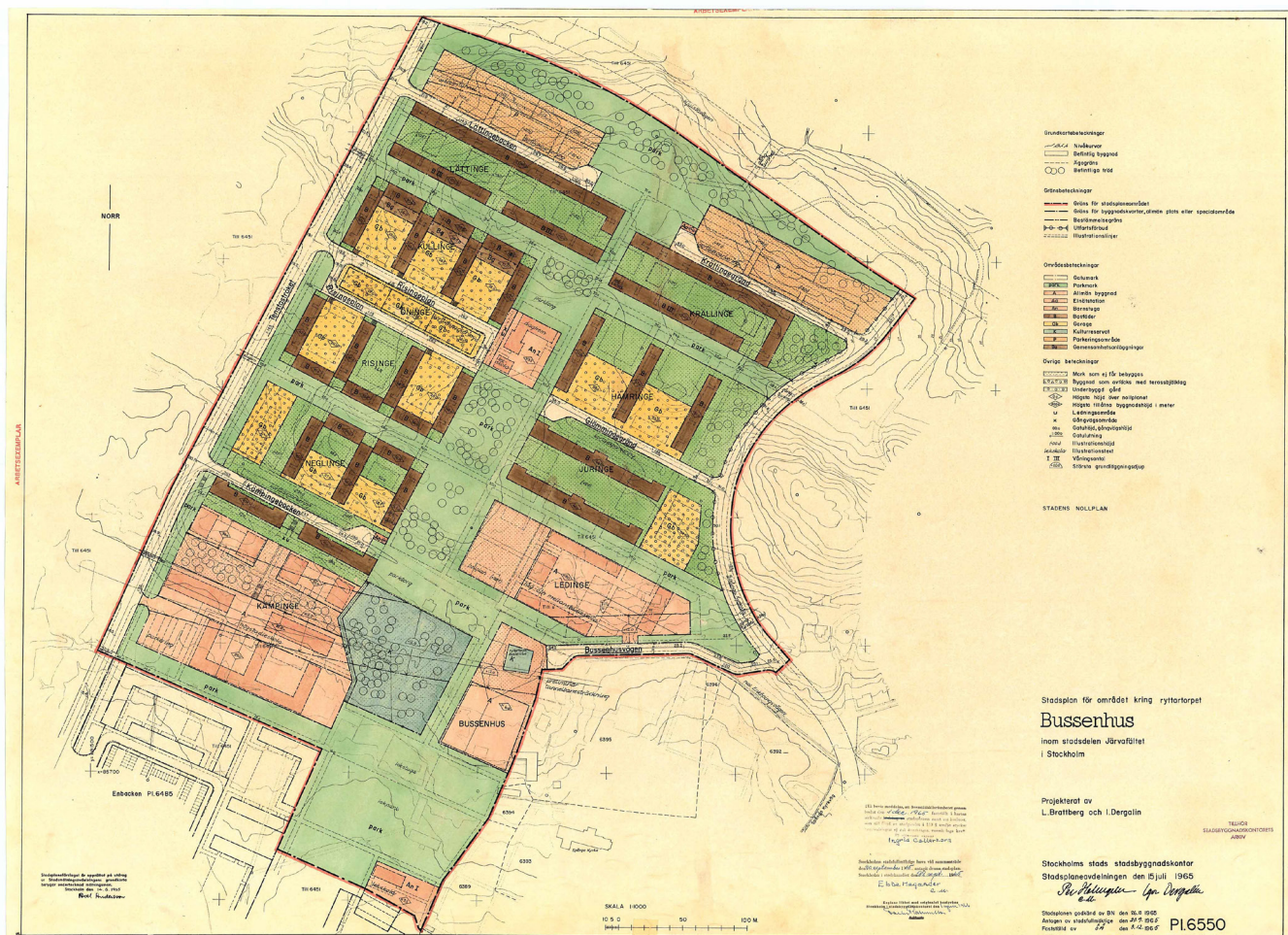
Planen bekräftar det mönster som utvecklats i generalplanen avseende trafikseparering och bebyggelsestruktur. En högre "rygggrad" av skivhus i sex våningar planerades i norr mot E18, på delad tomt med ett lägre lamellhus i tre våningar. Kvarteren *Lättinge* och *Krällinge* tillhör denna rygggrad. Lamellhusen har inte en egen säckgata biltrafiken, utan nås genom portiker i skivhusen varefter boende går över den gemensamma gården till sin port. Skivhuset fick en L-form och omsluter på så vis två sidor av gården. Lamellhuset försågs med en leksskola i planen.

Trafiksepareringen tar sig uttryck i såväl i strukturen som i gestaltning. Bostadsgatorna (alltså säckgatorna in i området från de omgivande matargatorna) utformades medvetet för att inte inbjuda till gångtrafik – och omvänt lades stort fokus på att gångvägarna på andra sidan husen utformades för att vara bekväma, vindskyddade och välbelysta i en ordnad parkmiljö. Speciellt för denna del av Tensta är att det förutom de öst-västliga parkgångstråken även fanns ett nord-sydligt parkstråk som förbinder Bussenhus och det därvid planerade kulturreservatet med Järvafältet (benämnt *Igelbäcksdalens strövmråden*). I korsningarna mellan dessa parkstråk planerades "parktorg".



Utsnitt ur Stadsplanen, kv Krällinge.

Då planen förutsatte 400 bilar per 1000 boende i Bussenhusplanen (1,2 bilar per lgh om 100m²) beskrevs även parkeringslösningarna ingående. I normalfallet skulle bilar parkeras i terrassbyggnader under mark mellan huskroppar, så som i fallet med kvarteret Hämringe (strax söder om Krällinge). I Krällinges fall löstes parkeringen dock med markparkering mot E18. Parkeringarna skulle utformas för att inte uppmåna till lek.



Stadsplan för området kring ryttartorp Bussenhus inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm

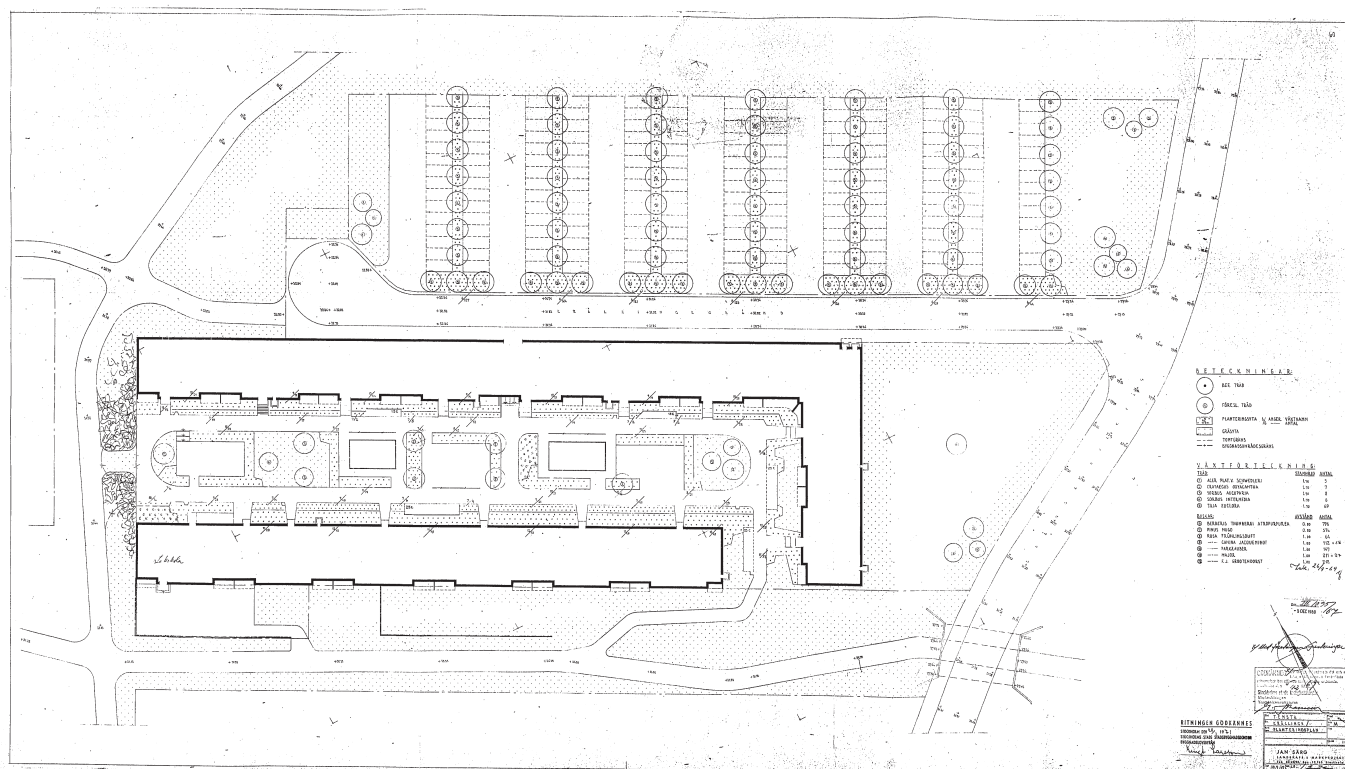
Kv Krällinge, 1967

Bygglovsritningar för kv Krällinge inkom under sommaren 1967. Bakom ritningarna stod byggmästare och byggherre *Byggnadsfirman Reinhold Gustavsson*. Arkitekt var *B. Alfreds & G. Larsén Arkitekter SAR*. Landskapsarkitekt och markprojektör var *Jan Sörg* och konstruktionsritningar levererades av *Stig Lagerkranz AB*.

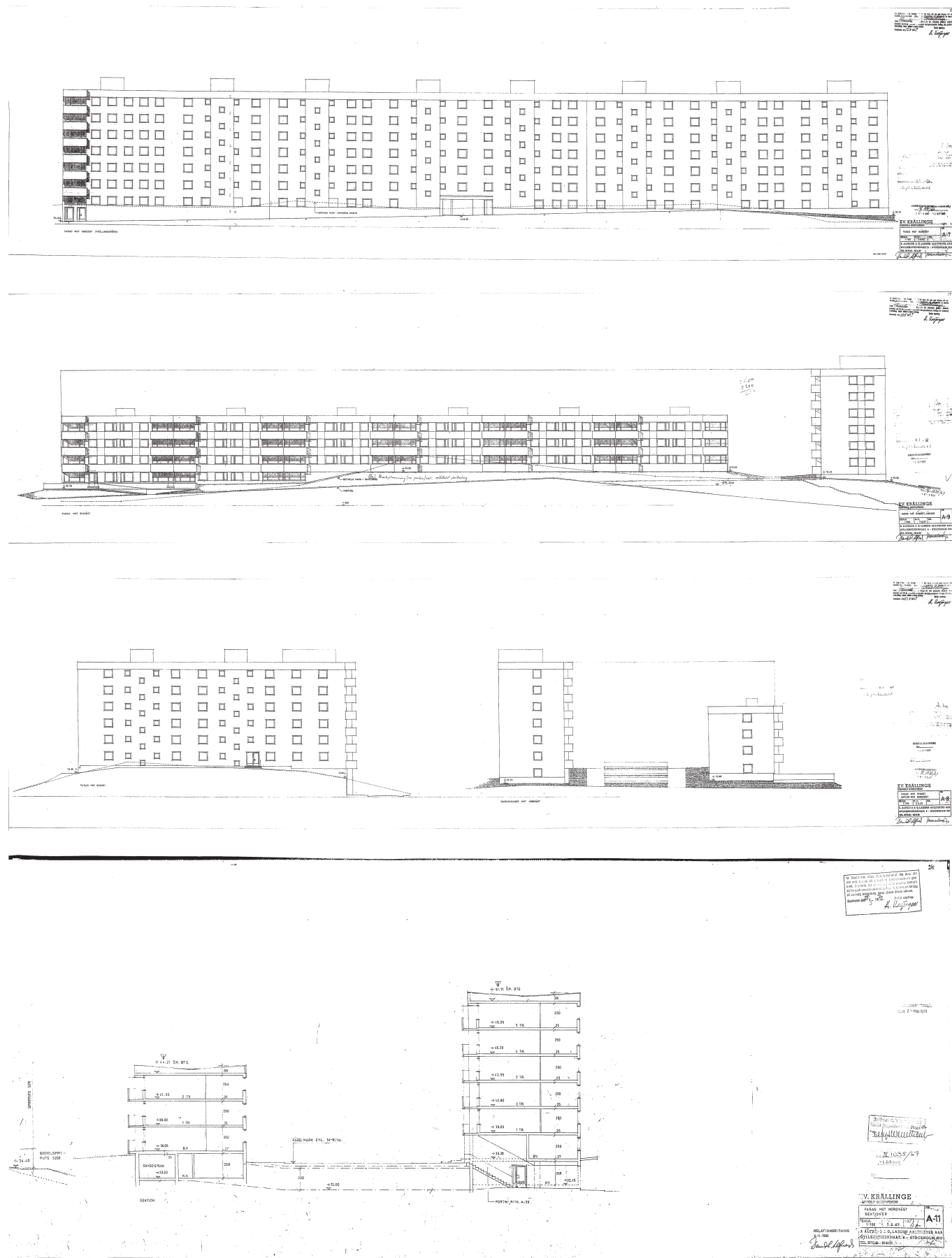
I kvarteret ritades totalt 159 lägenheter, fördelade på 4 R.O.K. (44 st, 27%), 3 R.O.K. (81 st, 51%) och 2 R.O.K. eller mindre (34 st, 22%). Lägenheterna var i regel genomgående och effektivt planerade. Skivhuset försågs med 10 runda trapphus med hiss – dessa avtecknade sig också i fasad – medan det lägre lamellhuset hade rektangulära trapphus och ingen hiss.



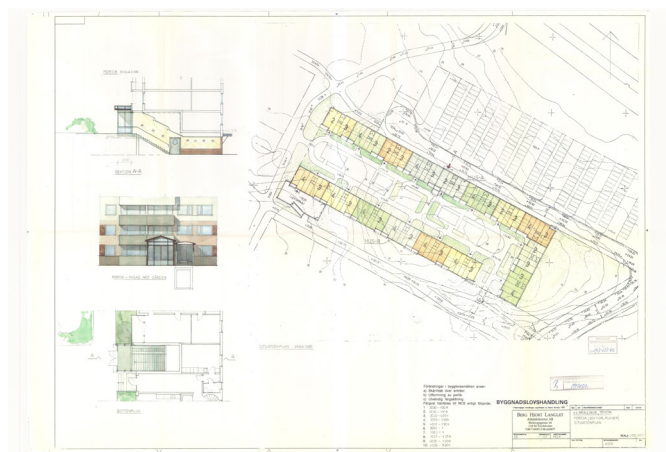
Krällingegränd 1970. Bild: Maud Hagberg, Facebook



Bygglovsritning för Kv Krällinge och intelligande parkeringsyta, Stockholms Stadsbyggnadskontor. Ritningen är en planteringsplan för vegetation och utfördes av landskapsarkitekt och markprojektör Jan Sörg. Kvarteret planteras med träden blodlönn, havtorn, rönn, oxel och glanslind – men en omfattande del av planteringen består av lägre buskar såsom röd häckberberis, bergtall och fem sorters rosor.



Fasad- och sektionsritningar ur bygglovsarkivet, signerade Berndt Alfreds och Gunnar Larsén Arkitekter SAR.



Fasadritningar för ny färgsättning ur bygglovsarkivet, signerade Berg Hjort Langlet Arkitektkontor, 1997.

Närhistoria / Fram till idag

Den enda större förändring som finns registrerad på stadsbyggnadskontoret är en fasadrenovering som skedde 1997 då byggnaderna försågs med 10 nya fasadkulörer. Den tidigare färgsättningen, som syns på bilder från tidigt 70-tal, var mer monokrom. De nya kulörerna delade upp de långa byggnadskropparna i mindre beståndsdelar – i synnerhet ut mot E18 där skivhusets långa fasad fick en tydlig rytm och de förhöjda trapphusen accentuerats ytterligare med ljusbeige/vita fält.

Mindre åtgärder såsom tillbyggnad av vindfång, entrétak och inglasning av balkonger har också registrerats i slutet på 90-talet.

Fastigheten inventerades år 2006 av Stadsmuseet och gavs då klassificeringen Gul, enligt museets klassificeringssystem av kulturhistoriska byggnader.

Historiska kartor



Kartutsnitt med ungefärlig kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11

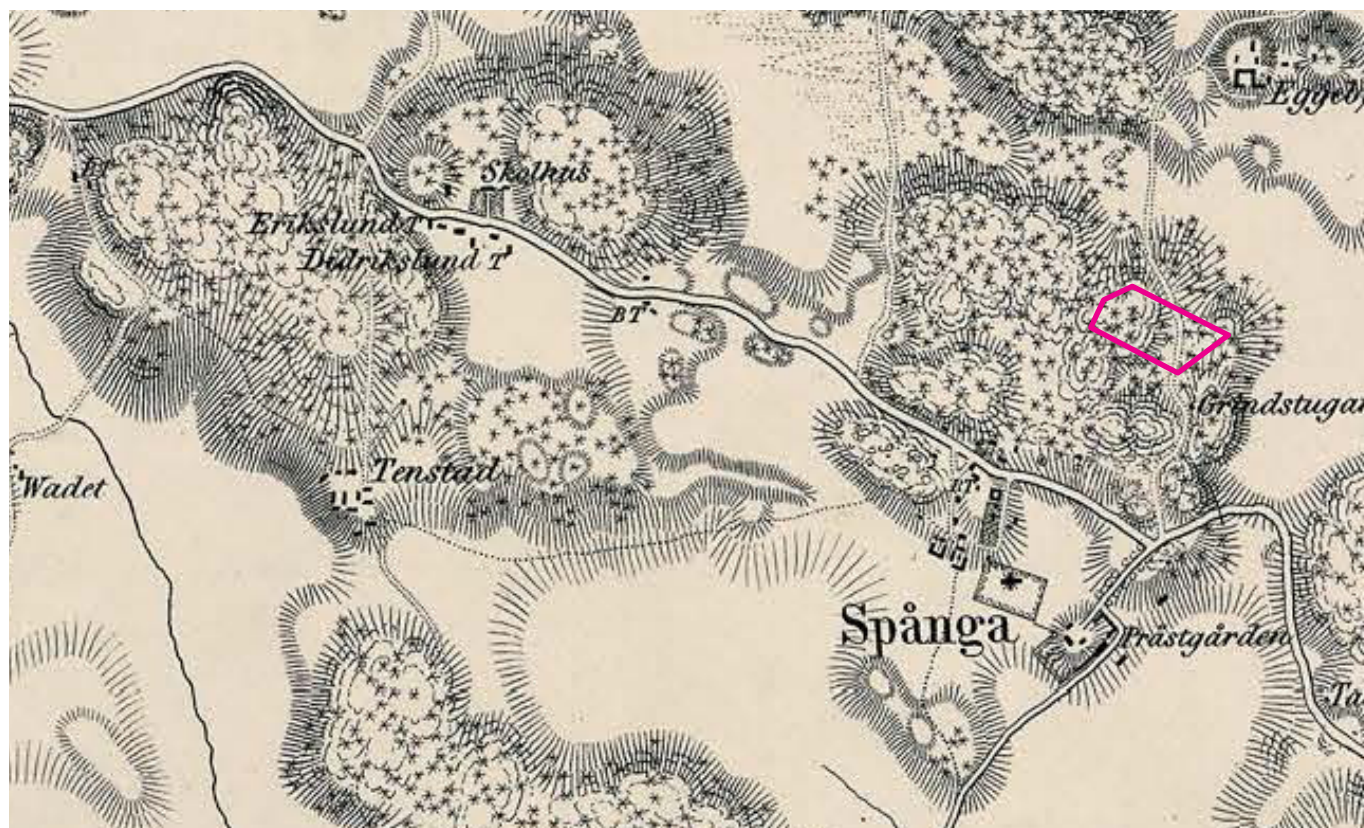


1846 – KARTA ÖFVER STOCKHOLM OCH DESS OMGIFNING, KUNGLIGA BIBLIOTEKET

Stockholmskartan från 1846 visar hela stockholmstrakten i detalj. Runt Spånga Kyrka och Eggeby syns tät bebyggelse. Tensta (då förmodat Lilla Tensta) är förbundet med kyrkan via en enklare ridväg eller gångstig. Enköpingsvägen är största vägen och de flesta gårdar ligger längs med, eller med nära avstånd till denna. En milstolpe markerar att vi är 5 mil från Stortorget i Gamla stan.

Den framtida platsen för Krällinge är en skogsbevädd höjd mellan Eggeby och Spånga med en mindre odlingslott inne i skogspartiet. Marken runtomkring brukas företrädesvis för åker, men längs Igelbäcken finns ängar och sankar ängar som troligtvis nyttjas för bete.

Stockholmskartan med markering för utsnitt ovan.



Kartutsnitt med ungefärlig kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11

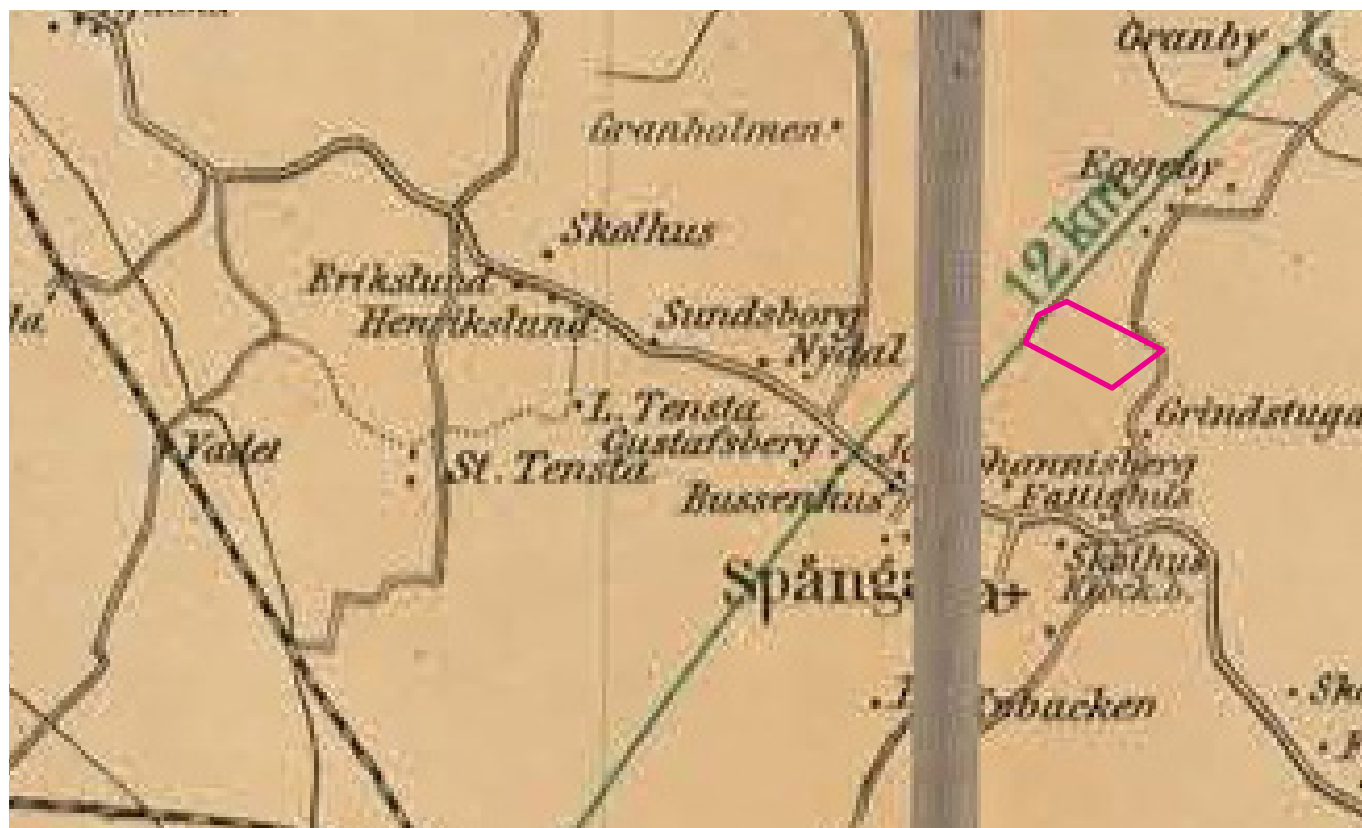


Traktkartan med markering för utsnitt ovan.

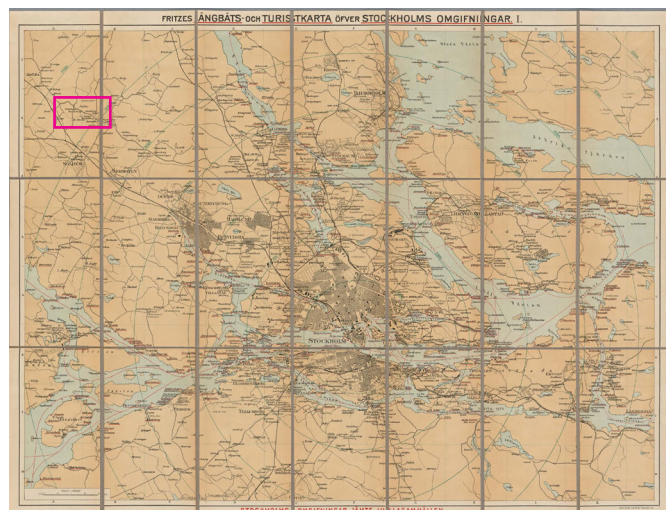
**1861- STOCKHOLM, TOPOGRAFISKA
CORPSEN, BLAD 3B,
KUNGLIGA BIBLIOTEKET**

Topografiska Corpsens kartor delar upp stockholmstrakten i 11 kartblad och redovisar i skala 1:20.000 en detaljerad bild av landskapet. Mycket är sig likt från kartan från 1846, men Stridsberg omnämns nu som "Prästgården" vid Spånga Kyrka.

Vid den framtida platsen för Krällinge syns en liten byggnad benämnd "Grindstugan" som ligger längs med vägen som förbinder Spånga och Eggeby.



Kartutsnitt med ungefärlig kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11

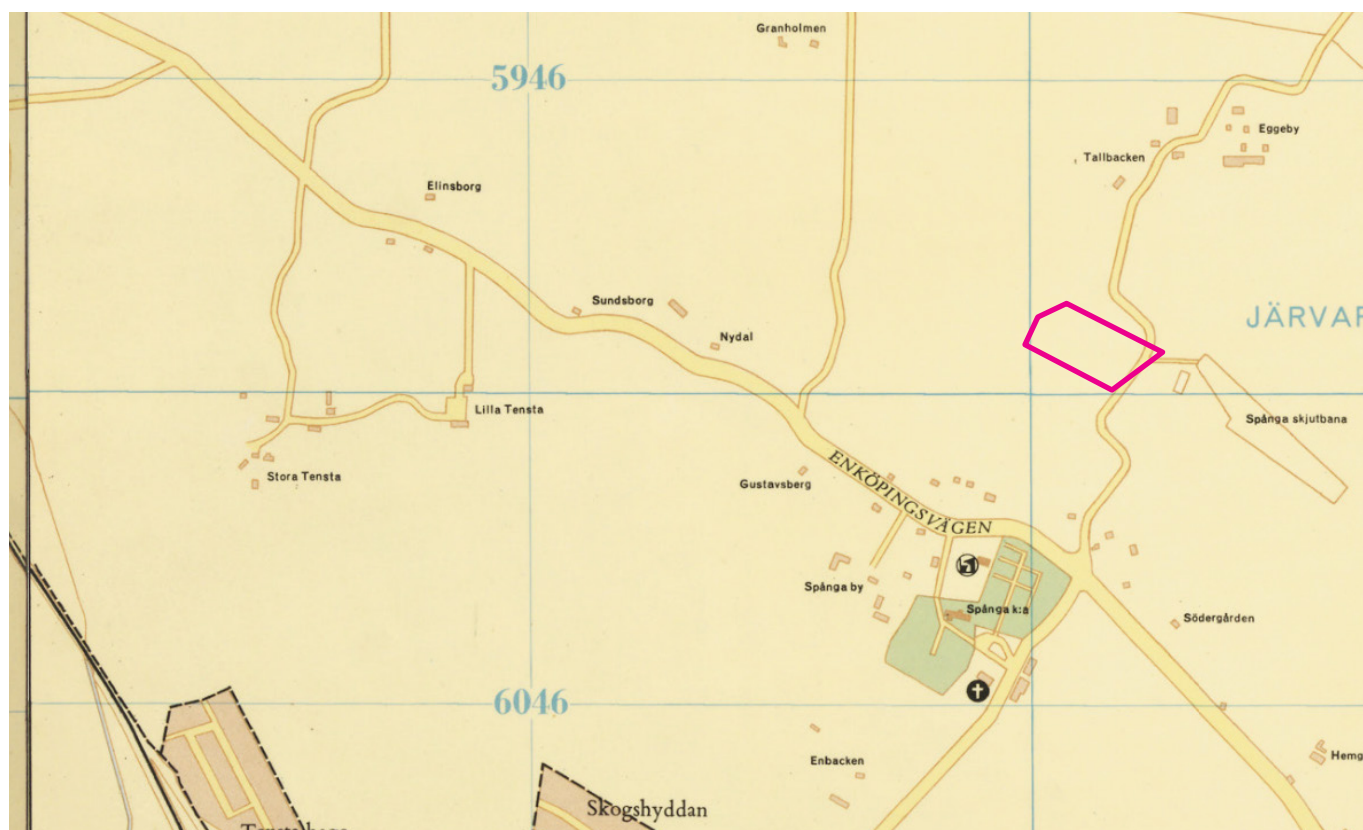


Ångbåtskartan med markering för utsnitt ovan.

1908– FRITZES ÅNGBÅTS- OCH TURISTKARTA ÖVER STOCKHOLMS OMGIFNINGAR, KUNGLIGA BIBLIOTEKET

Denna mycket övergripande karta i skala 1:30 000 från 1908 visar stockholmstrakten med fokus på turism. Landskapet är inte detaljerat utan fokus ligger på vägar och avstånd. Koncentrisk cirkel från Stortorget i Gamla stan visar att Spånga ligger ca 12km fågelvägen från stadens centrum (att jämföra med de fem mil landsväg som angavs på tidigare karta).

Kartan visar ingen ny information för platsen där Krällinge ligger idag, men namnger skillnaden mellan gårdarna L. Tensta och St. Tensta – samt Bussenhus, Johannisberg och ett skolhus nära kyrkan. Norr om kyrkan, ca halvvägs till det framtida Krällinge, finns nu ett fattighus längs landsvägen.



Kartutsnitt med ungefärlig kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11

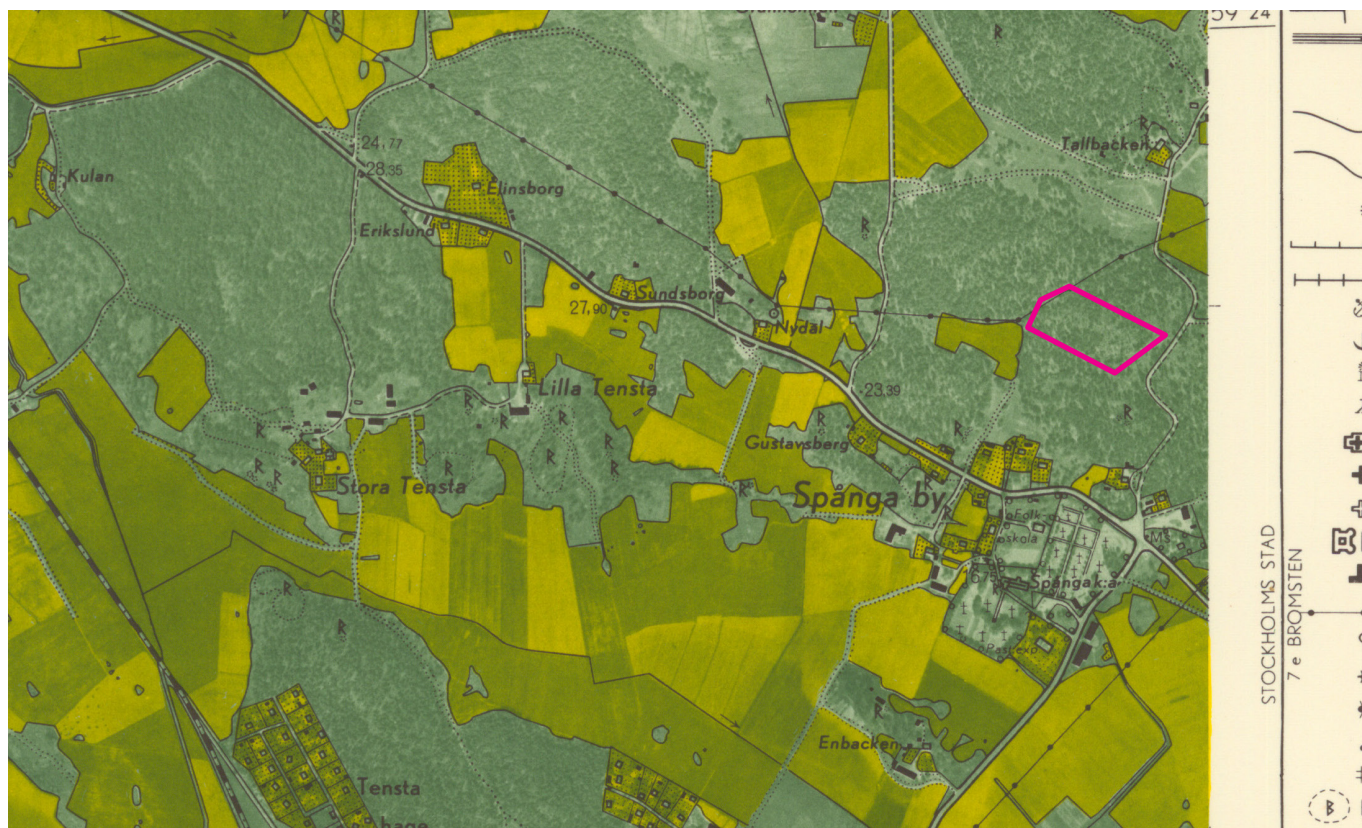


Spångakartan med markering för utsnitt ovan.

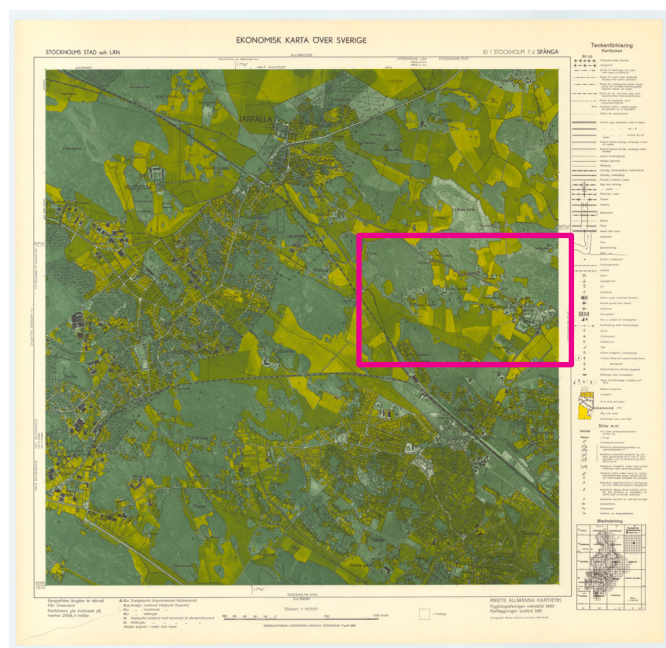
1954 – OFFICIELLA STOCKHOLMSKARTAN BLAD 22 SPÅNGA, STOCKHOLMS STAD

1954 är Järvafältet långt in i sin historia som militärt övningsfält och de olympiska ryttartävlingarna ska snart äga rum. Kartan är ritad i skala 1:10 000 och visar främst vägar och samhällsfunktioner. Söder om Spånga kyrka växer sig bostadsområden i Bromsten (Solhöjden, Skogshyddan, Tensta Hage) närmre Järvafältet. Lilla och Stora Tensta är förbundna med en väg och området kring kyrkan benämns Spånga by. Uppe vid Eggeby namnges huset Tallbacken, men flera små hus kantar Enköpingsvägen.

Vid platsen för Krällinge är det än så länge tomt, men tvärs över landsvägen finns ett tydligt tecken på den militära närvaron med Spånga skjutbana.



Kartutsnitt med ungefärlig kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11



Spångakartan med markering för utsnitt ovan.

1965– EKONOMISKA KARTAN, SPÅNGA LANTMÄTERIET

Lantmäteriets karta, ritad över ett ortofoto i skala 1:10 000, visar en detaljerad bild av Tensta som det såg ut precis innan den stora utbyggnaden började. Fornlämningar förekommer överallt på kartan och den brukade marken är tydligt markerad i gula fält mot naturmarkens gröna kulör.

Krällinge är fortsatt ett skogsparti, fast nu med en kraftledning som korsar höjden. Eggeby gård hamnar precis utanför kartan, men Tallbacken syns och kan därmed orientera oss gentemot Järvafältet. Enköpingsvägen blir allt mer utträdad och är troligen mer trafikerad.



Kartutsnitt med kontur för fastigheterna Krällinge 1 och Tensta 4:11



Spångakartan med markering för utsnitt ovan.

1972- OFFICIELL KARTA ÖVER STOCKHOLMSOMR. BLAD 22 SPÅNGA K:A STOCKHOLMS STAD

Kartan i skala 1:10 000 är arvtagare till kartan från 1954. Tensta som bostadsområde är fullt utbyggt och har därmed uttraderat många av de tidigare gårdar, vägar och fornminnen som synts på tidigare kartor. Spånga kyrka finns kvar, och dess nord-sydliga vägsträckning lever kvar i en mer trafikanpassad kurvatur. Enköpingsvägen är på sätt och vis inkorporerad som Tenstas längdaxel – men funktionen är ersatt av nya E18.

Tenstas nya kvartersnamn lånas från orter med ändelsen -inge, men Bussenhus, Stora- och Lilla Tensta lever också kvar i stadsdelens. Sänkan mellan Spånga och Rinkeby gård lever kvar som ett grönområde där E18 passerar på en hög viadukt.

Personhistoria

Många personer har varit inblandade i Tenstas utveckling, men dessa tre är tongivande för de stora planerna.



Bild: Wikipedia

IGOR DERGALIN 1929-2013

Den svensk-grekiske Igor Dergalin hade ryskt påbrå, men hans föräldrar flydde ryska revolutionen och hamnade i Grekland där Igor utbildades vid Atens Tekniska Universitet. Efter att spenderat det tidiga 50-talet som teknisk direktör i Aten fick han arbete hos Anders Tengbom i Stockholm där han arbetade mellan 1956 och 1961, varefter han gick arkitekturprogrammet vid Kungliga Konsthögskolan i Stockholm (1961-63). Redan 1962 anställdes han vid Stockholms stadsbyggnadskontor som projektledare för utbyggnaden av Stockholm på Järvafältet.

Hans signatur står under både Generalplanen för Tensta-Spånga-Rinkeby och för Stadsplanen Bussenhus inom Tensta. Från 1972 var han professor i stadsbyggnad vid KTH. Dergalin dog 2013 i sitt hem i södra Frankrike strax innan hans originalskisser för Tensta skulle visas på Tensta konsthall.

GÖRAN SIDENBLADH 1912-1997

Sidenbladh var svensk arkitekt och författare, men är mest känd från sin tid som stadsbyggnadsdirektör i Stockholm och ledamot i Generalplaneberedningen. Hans karriär kantades av samarbeten med exempelvis Ancker-Gate-Lindgren och Sven Markelius, och uppdrag som generalplanerna för Lidingö, Skärholmen och Järvafältet, Norrmalmsregleringen samt detaljplanerna för Räcksta och Hässelby gård.

Under Skärholmsdebatten fick Sidenbladh svara på hård kritik för det storskaliga projektet, samtidigt som han hängdes ut för att själv bo kvar på en äldre gård på Södermalm. På kritiken svarade han *"En stadsplan är ritningen till ett skal för liv. När skalet blir byggt kan det användas på olika sätt. Det är inte fel på stadsplanerna om hemmafruar i en förort har tråkigt"* Sidenbladh avgick som stadsbyggnadsdirektör i Stockholm 1971 – efter tre decennier i stadens tjänst.



Bild: Wikimedia

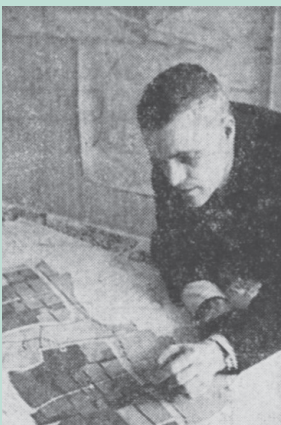


Bild: Wikimedia

JOSEF STÄCK 1918-1998

Den svenske arkitekten Josef Stäck, född i Göteborg, gjorde tillsammans med Sidenbladh och Dergalin Generalplanen för södra Järvafältet som anställd på Stockholms stadsplane-kontor och stadsbyggnadskontor. Förutom Järva arbetade Stäck med stadsplaner för Vällingby, Rågsved, Hagsätra, Fruängens centrum och Bredäng.

Efter Järvaprojektet, under senare delen av 70-talet arbetade Stäck vid Regionplane-kontoret som chefsarkitekt.

För kvarteret Krällinge kan tre huvudkaraktärer lyftas fram: byggmästaren och kvarterets två arkitekter.



Bild: Murmästareämbetet

REINHOLD GUSTAFSSON 1920-2013

Reinhold föddes i Grödinge utanför Stockholm och utbildade sig till byggnadsingenjör vid Stockholms Tekniska Institut med examen 1944. Efter en tid som anställd vid andra företag startade han eget, Byggnadsfirman Reinhold Gustafsson, 1956 och började bygga bostadshus i Sundbyberg. Gustafsson stod som byggherre och byggmästare vid uppförandet av kv. Krällinge 1 i Tensta.

Reinholds företag blev med tiden ett av de största fastighetsbolagen i Sverige och byggde allt från Stockholms Universitets nya lokaler vid Frescati, Arlandas utrikesterminal (terminal 5) och Berwaldhallen. Utöver prestigeprojekten utförde man även en mängd bostäder, kontor och industribyggnader.

GUNNAR LARSÉN 1915-2005

Född i Malmö och utbildad i Norrköping, vid KTH och Kungliga Konsthögskolan och ena halvan av Alfreds & Larsén Arkitektkontor från 1955. Kontoret ligger bakom ritningarna av kv. Krällinge där Alfreds signerade ritningarna. Kontoret hade som mest 40 anställda och var verksamma i 20 år tills de 1975 anslöts och uppgick i FFNS, där Larsén var verksam fram till 1992.

Bland Larséns kända verk finns Vantörs kyrka, Högdalens centrum och (tillsammans med Nils Sterner) tillbyggnaden till Polishuset på Kungsholmen. Mest känt för Stockholmare är nog dock Mälarpaviljongen – den flytande restaurang som tillkom under samarbetet med stadsträdgårdsmästaren Holger Blom under arbetet med förvandlingen av Norr Mälarstrand från kaj till park. Larsén var även under sin karriär styrelseledamot för Svenska Arkitekters Riksförbund.



Bild: Wikimedia



Bild saknas

BERNDT ALFREDS 1915-1981

Berndt Alfreds föddes i Ulricehamn och avlade studentexamen i Jönköping 1936 och utexaminerades från Kungliga Tekniska högskolan 1940 och arbetade sedan hos bland andra Björn Hedvall och Stig Åkermark. Han anställdes på Stockholms stads fastighetskontor 1948, på Stockholms stads stadsplanekontor 1952 och var tillsammans med Gunnar Larsén delägare i Alfreds & Larsén arkitektkontor i Stockholm från 1956 (styrelseordförande från 1960).

Alfreds jobbade under sin karriär bland annat med kyrkor och med utformningen av Väster torps centrum.

Nulägesbeskrivning

KRÄLLINGE I LANDSKAPET

Eftersom kvarteret Krällinge ligger på en höjdrygg i landskapet, och skivhuset är sex våningar högt, upplevs byggnaderna i ett stort landskapsrum – i synnerhet från Järvafältet. På detta avstånd framträder två huvudsakliga motiv: Skivhusets distinkta siluett och dess kulörta färgsättning.

Eftersom Järvafältet är bevuxet med ett större skogsparti väster om Eggeby gård begränsas dock byggnadens synlighet till grusvägen och väg E18 (vypunkter 1-3, 5 & 10) och den öppna platsen framför Eggeby gård/Järvabadet. Sett från de större avstånden upplevs tydligt den "ryggrad" som Krällinge utgör tillsammans med kvarteren Lättinge och Åvinge.

KRÄLLINGE I STADSRUMMET

Söder om väg E18 upplevs byggnaderna som en del i Tenstas bebyggda miljö. Lamellhusets lägre höjd bryter ner skalan mot de inre stadsrummen och "ryggraden" är inte lika påtaglig. I stadsrummet framgår detaljer såsom fönsterrytm, takfot och balkonger tydligare. Fasadernas kulörer upplevs här i regel en i taget till skillnad från den mångfärgade fronten mot norr.



Satellitbild Eniro, Järvafältet. Tensta 4:11 – Vypunkter enl. White



1 – Vy från nordväst, på grusväg parallell med E18



2 – Vy från norr, på grusväg parallell med E18



3 – Vy från norr, vid gångtunnel under E18



4 – Vy från nordost, mellan Järvabadet och Eggeby gård



5 – Vy från östlig riktning på E18. Bild: Google Street view



6 – Vy västerut från bensinstation.



7 – Vy västerut vid gångtunnel mot bensinstation



8 – Vy norrut från Glömmingegränd



9 – Vy norrut från Ledingegränd

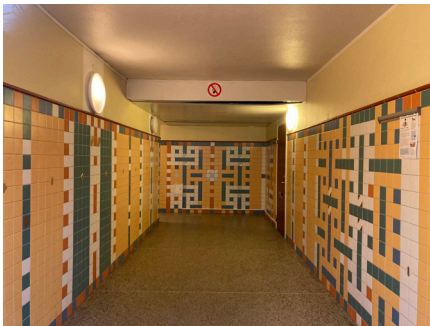


10 – Vy från västerut från Tenstarondellen. Bild: Google Street view

KRÄLLINGES BYGGNADER



KRÄLLINGES DETALJER



Karaktärisering

Följande karaktärisering utgår från Boverkets *Checklista karaktärsdrag* för att beskriva de kvaliteter som kan värnas.

PLACERING I LANDSKAPET

Som en del av miljonprogramsområden Tensta utgör Krällinge en del av det tätbebyggda områdets norra "rygggrad" av höga byggnader som står på en höjd utmed Järvafältet och blickar ut över fältets bevarade naturområde. Norr om, och något nedanför passerar väg E18 som bildar en stark barriär mot fältet, men passager finns i form av gångtunnel och viadukt. I det omgivande landskapet kännetecknar sig Krällinge med en distinkt siluett bestående av det långa skivhuset med sina uppstickande trapphus. Skivan kännetecknar bebyggelsens början gräns mot naturområdet, men både vägen och parkeringsytorna suddar ut denna gräns.

BEBYGGELSEN

Krällinge består av två byggnader, ett L-format skivhus i sex-sju våningar (delvis i souterräng) och ett rakt lamellhus i tre-fyra våningar (även detta delvis i souterräng). Byggnaderna är friliggande från varandra men enligt ritning sammanbyggda med en gång under den gemensamma innergården. Tillsammans utgör byggnaderna en klart sammankopplad enhet och läses därmed ihop som ett sammanhållet kvarter.

Byggnaderna står uppställda på ett bergsparti och möter därmed stora delar av omgivningen med en bergvägg. På andra sidor möter byggnaden gatan eller parkrummet med souterrängvåningar, troligen anpassade efter det lägsta läget och utgrävt i resten. Gården är av denna anledning upphöjd i förhållande till omgivande gator och gångstråk.

Gården öppnar sig mot omgivningen. Västerut genom en slänt till park- och gångstråket, uppbyggd med terrasseringar. Öppningen i söder har en mindre bearbetad utformning med en trappa i klippartiet. De två öppningarna vänder sig mot de sidor av kvarteret där gångtrafik planerats i parkmiljön, medan de två andra sidorna vänder sig mot bilvägen Krällingegränd (norr) och en bevarad bergknall (öster) respektive.

Skalan är stor, men förminskas visuellt av rytmen i trapphusens uppstickande delar och den samtida färgsättningen. Proportionerna är vilande, i synnerhet mot gården och i det lägre lamellhuset.

Taket upplevs inte från omgivningen, utan görs bara synligt av en panelklädd takfot. Mest markant är, även här, den rytm som uppkommer av de uppstickande trapphusen.

Färgsättningen är samtida, och medvetet varierad. Men då färgtonerna harmonierar väl med varandra sammanläses fortsatt byggnaderna som ett byggnadskomplex med flera färger snarare än flera likartade byggnader.

BYGGNADERNA

Båda byggnaderna möter marken med en lågmäld sockel - ibland i profilgjuten betong och ibland med en enklare putssockel.

Fasaderna är symmetriskt uppbyggda kring trapphusen. Indelningen mellan trapphusen har förstärkts avsevärt med den färgsättning som tillkom på 1990-talet. Mot norr och öst har byggnaderna vitmålade kvadratiska, jämnt utsatta fönster i fasadliv. Mot söder (och i det nordvästra hörnet) finns även halvt indragna balkonger. Balkongerna har vita, täta räcken med en överliggare. Mot söder finns också enklare terrasser för lägenheter i markplan.

Bostadsportar vetter mot gården och består av aluminium-glaspartier under enkla skärmtak. Genom skivhuset finns en gång som förbinder gården och parkeringen med en trappa. På gårdssidan är denna försedd med ett gråmålat vindfång med skjutdörrar.

MATERIAL, FÄRGTYP, KULÖR

Båda byggnaderna är putsade med en grov struktur, troligen spritputs, målad/alt. infärgad i 10 olika kulörer. Samtliga kulörer upplevs som ljusa och färgglada, trots att ytan på nära håll är matt och färgen relativt omättad.

MARKEN

Marken kring kvarteret kan delas in i tre typer:

Naturmark – längs den östra fasaden där naturen har bevarats ända in till fasaden. Tallar, gräs och mossbeväxta stenar utgör den begränsade, men karaktäristiska ytan.

Gårds/parkmark – längs parksidorna och på innergården där marken är tillrättalagd, avhyvlat och planterad. Gångstråken är asfalterade medan vistelseytor är belagda med betongsten. Längs fasaderna löper rabatter med planterade småbuskar. Mindre trädsorter såsom körsbärsträd och björkar växer i samma planteringar. Gården har karaktär av fastighetskött yta snarare än personlig trädgårdsskötsel. De terrasser/småträdgårdar som finns ut mot den gemensamma ytan avskiljs från denna med eloxerade metallstaket.

Gatumark – längs norrsidan, där trottoar, säckgata och parkering upptar den stora ytan ut mot motorvägen. Samtliga dessa ytor är asfalterade, med avdelas med planterade refuger med buskar och en längsgående trädrad.

KOMPLETTERANDE BEGREPP

Byggnaderna är mycket karaktäristiska för miljonprogramsbyggelsen i alla delar, bortsett från den mer sentida färgsättningen. Skalan och repetitionen vittnar om att byggnaderna uppfördes med produktionsinriktad metod – i avsikt att lösa den då pågående bostadskrisen. Det rör sig därmed inte om en spekulativ bostadsproduktion utan svaret på ett demografiskt och politiskt problem.

Kulturhistorisk värdering

KONSEKVENT MODERNISM

Tensta och Rinkeby är två av de mest konsekvent genomförda modernistiska stadsdelarna i kommunen och landet. De är förknippade med miljonprogrammet och dess, såväl positiva som negativa, konsekvenser.

Stadsplanen visar dels på ett grammatiskt och intellektuellt förhållningssätt till planering, dels på ett rationellt och tekniskt förhållningssätt.

Byggnaderna präglas av enkla geometriska former, tydlig linjeföring och få eller små dekorativa element. Lägenheterna utformades rationellt utifrån mångårig forskning om människans behov.

Uttryck för värdet

Områdets placering med avstånd från stadskärnan på icke ianspråktagen mark alternativt med låg nyttjande grad. Bebyggelsens organisation, bland annat med utgångspunkt från avståndet till tunnelbanan. Byggnadernas arkitektoniska utformning och de invändiga ytornas disposition.

TIDSTYPISK STADSPLANERING

Den sammantagna miljön är ett tydligt uttryck för 1960-talets stadsplaneideal. Detta framgår i den för tiden typiska planstrukturen med glest placerad bebyggelse och dels genom en konsekvent trafikseparering. Funktionsuppdelning mellan bostäder, gemensamma byggnader och allmänna byggnader är tidstypiskt exempel. Bebyggelsens placering i relation till grönsstruktur, allmänna byggnader och service uttrycker grannskapsplaneringen som präglas av en närhetsprincip, en väsentlig del av tidsandan. Syftet med planen var att skapa stadens täthet med närhet till naturen.

Uttryck för värdet

Den rationella och effektiva planstrukturen. Funktions- och trafiksepareringen

EN HÖGRE LIVSKVALITÉ

Samhällsbyggandet som Tensta representerar är ett viktigt kapitel i Sveriges historia - nationellt, regionalt och lokalt. Det berättar om en tid då folkhemsbyggandet stod på sitt krön, landets ekonomi blomstrade, medel- och arbetarklassen fick det bättre ställt och bilen blev en del av vardagen och . Området bär på kunskap kopplat till efterkrigstiden am-

bitionen att lösa bostadsbristen och höja bostädernas standard. I denna ambition ingick även tillgänglighet till friskluft, grönska och rekreation för alla åldrar. De kollektiva lösningarna för de boende liksom tillgången till servicefunktioner är ytterligare exempel på ambitionen att höja livskvaliteten. Området bär också på kunskap kring hur kvinnans roll förändrades då allt fler förvärvsarbetande och behovet av barnomsorg blev en naturlig del i samhällsplaneringen. Detta framgår bland annat av hur barnomsorgen var en naturlig del av planeringen samt hur lägenheterna disponerades.

Uttryck för värdet

De stora gårdarna och närhet till natur. Centrumanläggningens centrala placering och ytor för lek, sport och rekreation. Skolor och förskolor. Lägenheternas disposition, standard och ljusföring.

BYGGNADERNAS ARKITEKTONISKA UTTRYCK

Lamellhusen är goda exempel på det industriellt präglade miljonprogrammet. Det tar sig uttrycks i bebyggelsens skala, material och kulörer. Det industriella byggandet ses i de enkla formerna, den sakliga fasadarkitektur, det rätvinkliga bebyggelsemönstret och repetitionens estetik.

Den är förhållandevis låg bearbetningsgrad och omsorg som lagts på fasadarkitekturen. Gestaltningen tar sig uttryck fasadkulörer, fasadmaterial, balkongutformning och fönstersättning. Byggnaderna är representativa exempel på tidens modernistiska arkitektur, kanske den vanligaste byggnadstilen vi har.

Uttryck för värdet

Byggnadernas gestaltning med rena och raka linjer, repetitivt uttryck och platta tak. Fasader med bestående av ett fåtal material och kulörer.

HELHETSMILJÖN

Bebyggelsen i området, bestående av förskolor, lamellhus, garage, gemensamhetsbyggnader, gårdar och trafiklösningar utgör en välbevarad helhetsmiljö, representativ för sin tid.

Uttryck för värdet

Helhetsmiljön

DEN HISTORISKA KOPPLINGEN MED

JÄRVAFÄLTET

Den historiska dragningen av Spånga kyrkväg, som sammanbinder Eggeby gård med den medeltida Spånga kyrka, berättar om platsens tidsdjup. Här tillför Järvafältet och vägens lummiga inramning till avläsbarheten av det förindustriella agrara landskapet. Även då miljonprogrammets årsring har satt ett avgörande avtryck på platsen har detta historiska spår ett högt kulturhistoriskt värde för att förstå i vilket sammanhang och landskap Tenstas bebyggelse uppfördes.

Det obebyggda Järvafältet berättar också om intentionerna i generalplanen från 1965 som ämnade uppföra stadsdelar med "...en regelbundet förenad och koncentrerad gruppering av byggnaderna och en effektiv samplanering av bebyggelse och mark. ...Parkerna är i stället väl begränsade uterum, som inte inrymmer mera än de planterade ytor, bollplaner, gångvägar och dylikt, som behövs för de boendes behov. Behovet av större friområden tillgodoses utanför bebyggelseområdena."

Uttryck för värdet

Järvafältet och de grusvägar som kopplar samman Eggeby gård med den historiska dragningen av Spånga kyrkväg. Träden på vardera sida av Spånga kyrkväg.

FLYGANDE BETONG

Byggandet med betongelement, vilket användes när Tensta uppfördes, förändrade världen. De prefabricerade elementen var kärnan i såväl den social ambitionen som i estetiken. Byggnaderna i Tensta är ett förkroppsligat exempel på ett av de mest (kanske det mest) massproducerades föremålen i arkitekturhistorien. Elementen var både en källa till variation och begränsningar.

Uttryck för värdet

Byggnadernas stomme och fasader uppförda av prefabricerade element.

Källor

LAGRUM

Plan- och bygglagen (2010:900), PBL

Miljöbalken (1998:808), MB

Boverkets Byggregler (BBR)

ARKIV

Lantmäteriet historiska kartor

Digitalt museum

Stockholms stadsmuseum

Stockholmskällan

TRYCKTA

Unnerbäck, Axel (2002) *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*. Riksantikvarieämbetet

SKYLTAR

(Skyltnamn, Plats, Källa)

Igelbäckens kulturreservat, Järvafältet, Stockholms Stad

Eggebystenen, Järvafältet, Stockholms Stadsmuseum

Gravfält från yngre järnålder, Järvafältet, Stockholms Stad

Eggeby Gård, Järvafältet, Stockholms Stad

Runstenar vid Spånga Kyrka, Tensta, Stockholms Stadsmuseum

OS-ridning mellan Barkarby och Rinkeby 1912, Spånga Kyrka, Stockholms Idrottshistoriska förening

DIGITALA

<https://www.svenskakyrkan.se/spanga-kista/spanga-kyrka>

http://rufs.se/globalassets/h.-publikationer/tmr_regionplanering_historia.pdf

<https://www.svenskakyrkan.se/spanga-kista/spanga-kyrka>

<https://www.jarfalla.se/download/18.68e7a727168e12dd1799ee96/1559046921357/olympiska-spelen-i-jarfalla-1956.pdf>

