



EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
STADSBYGGNADSKONTORET

2008-10-14  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR E2008-000-01511:1  
DNR T2008-000-03137:1  
DNR 2008-16108-30 SBK

Kontaktperson:  
Per-Eric Siljestam  
Exploateringskontoret, Ytterstad  
Telefon: 08-508 275 37  
per-eric.siljestam@expl.stockholm.se

Rolf Gäfvert  
Trafikkontoret, Trafikplanering  
Telefon: 08-508 263 27  
rolf.gafvert@tk.stockholm.se

Torbjörn Johansson  
Stadsbyggnadskontoret, Planavdelningen  
Telefon: 08-508 273 52  
torbjorn.johansson@sbk.stockholm.se

Peter Lundevall  
Stadsbyggnadskontoret, Planavdelningen  
Telefon: 08-508 272 92  
peter.lundevall@sbk.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden  
2008-11-05  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2008-11-11  
Stadsbyggnadsnämnden  
2008-10-23

## Förslag till Vision Järva 2030 (Järvalyftet)

### Remiss från kommunstyrelsen

#### Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med kontorens utlåtande.
2. Nämnderna förklarar beslutet omedelbart justerat.

Krister Schultz

Magdalena Bosson

Ingela Lindh



### **Sammanfattning**

Vision Järva 2030 har remitterats till bl a exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. I visionen som ingår i det sk Järvalyftet, framförs en rad förslag och idéer på hur stadsdelarna kring Järvafältet skulle kunna utvecklas. De tre kontoren, som också deltagit i utarbetandet av materialet, anser att den kraftsamling som kommer till uttryck i visionen är en föredömlig utgångspunkt för fortsatt planering och genomförande. I detta remissutlåtande lyfter kontoren fram de förslag som bör prioriteras eller studeras närmare.

Visionen ska ses som en bruttolista av möjliga förnyelseåtgärder. Avsikten är inte att remissinstanserna i detalj ska bedöma och analysera alla enskilda förslag och idéer. Det är även av vikt med en dialog med de boende både i samband med föreliggande remiss och när konkreta planer och genomförandeprojekt blir aktuella.

Kontoren vill understryka vikten av att utveckla centrumstråken med både ny bebyggelse och kvalitetshöjande åtgärder. Det gäller särskilt i Husby och Tensta. Gatu- och gångsystemen bör ses över i strategiska lägen men möjligheterna till mer omfattande förändringar begränsas av fastheten i rådande stadsbyggnadsstruktur. Söder om Husby ser kontoren en möjlighet att komplettera stadsdelen med radhus eller lägre flerbostadshus och som förnyar mötet med Järvafältet.

Kring Tensta och Rinkeby illustreras en ny krans av bebyggelse vilket uppfyller visionens tankar att knyta samman stadsdelar, bygga i strategiska lägen och stärka deras identitet. Kontoren ser här flera intressanta möjligheter att skapa en ny utvecklingsring av bostäder och verksamheter. I söder måste Spångadalens kvaliteter som uppskattat landskapsrum kunna förenas med en eventuell ny bebyggelse. I denna del är det av intresse att även studera möjligheterna till en ny gatuförbindelse mellan Tensta och Rinkeby. Kontoren för fram idén att flytta en del av Spånga idrottsplats vid Spånga Kyrkväg till idrottsområdets norra del. Är det möjligt skulle nya bostäder kunna uppföras på idrottsplatsens f d plats och Solhem flytta närmare Tensta samtidigt som Spångadalen i denna del får en förstärkt karaktär för idrott och rekreation. I norra Kista vill kontoren pröva att addera en ny front mot E4 av högre hus som annonserar en av världens främsta IT-kluster.

Järvafältets kvaliteter har de senaste åren påtagligt stärks genom det levande åkerbruket med odling och betning. Denna populära utveckling utgör en viktig grund för kulturlandskapets framtida attraktivitet. Samtidigt bör fältet kompletteras med olika aktiviteter. Järvafältet utgör närrekreationsområde för 60 000 personer och det mest efterfrågade tillägget är ett nytt utomhusbad. Kontoren menar att ett bad skulle betyda mycket för de boendes rekreativsmöjligheter och fältets nyttjande.

Det råder också brist på kistgravplatser i nordvästra Stockholm, varför en begravningsplats på Järvafältet är angelägen. Möjligheterna att lokalisera en sådan till området nordost om Hjulsta trafikplats studeras för närvarande.

Efter bearbetning av remissen tar fullmäktige ställning till visionen. Kontoren vill påtala vikten av att staden tydliggör prioriteringar och genomförandefrågor för att visionen ska kunna realiserats.

## **Bakgrund**

### **Järvalyftet**

Järvalyftet är Stockholms stads långsiktiga satsning på en positiv social och ekonomisk utveckling i stadsdelarna kring Järvafältet. En övergripande målbild fastställdes av kommunfullmäktige under 2007 med följande huvuddelar:

- Bra boende och mer varierad stadsmiljö
- Trygghet i vardagen
- Stärkt utbildning och bra språkundervisning
- Fler jobb och ökat företagande

Järvalyftet leds av en politisk styrgrupp och en tjänstemannastyrgrupp. Härutöver finns en lokal politisk referensgrupp. Stadsledningskontoret samordnar arbetet.

### **Vision Järva 2030**

Vision Järva 2030 har tagits fram inom ramen för Järvalyftet. Förslaget är utarbetat av en projektgrupp under ledning av stadsledningskontoret med deltagare från exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

Vision Järva 2030 är tänkt som ett underlag för en dialog mellan berörda organisationer och myndigheter och ”mest av allt för en diskussion med alla som bor och verkar i Järvastadsdelarna”.

Vision Järva 2030 lyfter upp en rad stadsbyggnadsfrågor som till och från har diskuterats. Vissa frågor har kanske inte kommit ”längre än till idéstadiet” men det är enligt remissen angeläget att få upp förslagen till diskussion. Visionen beskrivs som en spelplan där idéer och förslag kan tillkomma och utgå. Vision Järva 2030 presenterar nio så kallade utvecklingsteman.

- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Länka samman stadsdelarna
- Koppla ihop gatunätet – där det gör nytta
- Utveckla de centrala stråken
- Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse



- Bryt trafiksepareringen – där det gör nytta
- Gör gångvägnätet tydligare
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet

Förslaget finns tillgängligt under [www.stockholm.se/jarvalyftet](http://www.stockholm.se/jarvalyftet).

### **Remissbehandlingen**

Kommunstyrelsen har remitterat förslaget till Vision Järva 2030 till drygt 50 remissinstanser däribland stadens facknämnder och berörda stadsdelsnämnder. En bred dialog kommer även att ske med boende och föreningsliv. Remisstiden sträcker sig till den 28 oktober men kontoren har efter samråd med roteln givits möjlighet att inkomma med yttrande senast den 11 november. Kommunfullmäktige ska efter remissbehandlingen ta ställning till ett bearbetat visionsförslag.

### **Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets synpunkter och förslag**

Järvalyftet är en angelägen kraftsamling inom en rad samhällsområden för att åstadkomma en positiv utveckling i de sex stadsdelarna kring Järvafältet. Kontoren anser att de nio utvecklingsteman ger goda förutsättningar att vidareutveckla Järva inte minst inom stadsplaneringens område. Visionen bör enligt kontoren ses som en förslags- och idékatalog baserad delvis på tidigare presenterade förslag. I föreliggande remissutlåtande lyfter kontoren därför fram de förslag som bör prioriteras eller studeras närmare. Det är i sammanhanget också av vikt med en dialog med de boende både i samband med föreliggande remiss och när konkreta planer och genomförandeprojekt blir aktuella.

### **Kista**

Järvavisionen vidareutvecklar den påbörjade planeringen och byggnationen i Kista. I första hand rör förnyelsen Kista arbetsområde och Kista gård mm. En mer stadslig miljö eftersträvas och arbetsområdets tidvis torftiga industrikaraktär lyfts till en nivå som anstår ett av världens främsta IT-kluster. Kontoren menar att den skisserade ”lagomhöga” bebyggelse mot E4:an bör utvecklas. Detta kan vara ett utmärkt läge för en rad högre hus. Bullersituationen behöver studeras men det finns oavsett val av hustyp ingen anledning att gömma Kistas framtidsinriktade verksamheter bakom en trädridå. I övrigt välkomnar kontoren idéerna om nya förbindelser mellan Kista och Sollentuna. Det kan t ex röra sig om en förlängning av snabbspårvägen eller kanske en framtida spårtaxi.

Det finns starka önskemål från bl a fastighetsägarhåll att omvandla Kistagången till en livlig stadsgata med bl a välkomnande bottenvåningar med restauranger,

kaféer och mindre butiker. Trafikkontoret studerar för närvarande förutsättningarna för att öppna upp Kistagången för biltrafik och kollektivtrafik.

### **Akalla - Husby**

Stadsdelarna på norra Järvafältet är de enda i ytterstaden med ett genomgående huvudgångstråk som binder samman stadsdelarna. För att idén ska komma till sin rätt krävs att detta stråk förädlas och förstärks genom nya kopplingar, butiker, belysning, platsbildningar, planteringar etc.

I mötet mellan Akalla och Husby ligger en stor sopsuganläggning som knappast ger ett välkomnande intryck när man kommer till stadsdelarna. Kontoren anser att man bör undersöka möjligheterna att flytta anläggningen ett stycke för att istället ge plats för ny bebyggelse eller ett offentligt rum som denna strategiska plats mellan Akalla och Husby förtjänar. För Akallas del återväcker ”Vision Järva 2030” idéer att bygga i ”ingenmanslandet” mellan bostadsbebyggelsen och Akalla företagsområde. En ny stadsväv kan skapas för att öka sambanden inom stadsdelen och blanda bostäder och arbetsplatser. Kontoren ser vidare behov av att rusta upp bebyggelsen i främst Husby för att både skapa ökad variation och höjd standard. Särskilt i södra Husby är detta välkommet då det där finns ett hundratal närmast identiska korta eller långa loftgångshus.

Vad gäller gatunätet föreslår visionen att trafiksepareringen kan brytas lokalt. Kontoren konstaterar att uppbyggnader av gatu- och gångsystem är mycket starka strukturer vilket gör förändringar komplicerade. Klart är emellertid att gatumiljön i särskilt Husby skulle behövas förnyas med gångbanor, planteringar mm. Kopplingen mellan Husby och Kista centrum via Danmarksgatan behöver utvecklas.

Stadsdelarna på Norra Järva är inte separerade med grönstråk. Däremot skjuter flikar av Järvafältets grönområde in i bostadsområdet. Denna grönska bör utvecklas med utökad skötsel, entréplatser, trygghetsskapande åtgärder mm. I Husby sker ett oinspirerat möte mellan loftgångshusen och Järvafältets grönska. Kontoren menar att det bör prövas att tillskapa lägre flerbostadshus eller radhus i en ny årsring söder om 70-talsbebyggelsen. Området utgör en del av Järvafältet men ingår inte i kulturresevatet och Husby saknar dessutom helt denna typ av bebyggelse till skillnad mot Akalla och Kista. I Husby skulle man, efter dialog med de boende, kunna pröva om loftgångshus som vetter mot fältet monterades ned för att ersättas med radhus. Därmed skulle solen och grönska bjudas in i kvarteren mot Järvafältet och nya valmöjligheter och boendekvaliteter skulle erbjudas.



### **Järva friområde**

Järvafältet utgör ett rikt kulturlandskap med stort värde för friluftslivet och med en nyckelfunktion i regionens grönstruktur. Av dessa skäl inrättades området 2006 som ett kulturresevat. Kontoren delar visionens inställning att Järvafältets kulturreservat ska vara ett högkvalitativt område för rekreation och fritidsaktiviteter.

Järvafältet kvaliteter har de senaste åren påtagligt stärks genom det levande åkerbruket med odling och betning. I praktiken torde detta vara det enda sättet att hålla ett område av Järvafältets storlek i hävd. Denna populära utveckling utgör en viktig grund för kulturlandskapets framtida attraktivitet. Samtidigt bör fältet kompletteras med olika aktiviteter. Fältets utgör idag närreklamationsområde för drygt 60 000 personer. I fältets närhet planeras för över 10 000 nya bostäder (överdäckningar av E18, Stora Ursvik, Barkarby m.fl.) vilket understryker naturområdets betydelse.

Det mest efterfrågade tillägget är ett nytt utomhusbad. Kontoren menar att ett bad är ett angeläget tillskott för de kringboendes rekreativsmöjligheter och fältets nyttjande då många Järvabor saknar sommarställen mm. Platsen bör orienteras mot stadsdelarna på södra Järvafältet förslagvis vid tidigare diskuterad plats vid Eggeby Gård men en lokalisering mellan Tensta och Rinkeby ned mot Bromsten skulle också kunna studeras. Även naturskolor som anordnas för främst skolbarn från omgivande stadsdelar är angelägna ur integrationssynpunkt.

Det råder brist på kistbegravningsplatser i nordvästra Stockholm, varför en begravningsplats på friområdet är angelägen. Tidigare planerades en sådan vid Hägerstalund, där det idag ligger en motocrossbana. Kommunfullmäktige och länsstyrelsen har beslutat att motocrossbanan ska vara kvar t o m 2015. Därför studeras möjligheterna att lokalisera en ny begravningsplats till området nordost om Hjulsta trafikplats.

Förutom hävdandet av kulturlandskapets kvaliteter och väl övervägda strategiska nya aktiviteter, bör tillgängligheten till fältet förstärkas. Här är entrépunkterna särskilt viktiga att utveckla. Avståndet mellan norra och södra Järva är som kortast mellan Rinkeby och Kista – 500-600 meter. I samband med arbetet med att överdäcka nya E18 vid Rinkeby med ny bostadsbebyggelse arbetar staden med att utveckla och förstärka en axel över till Kista. För att stråket ska kännas attraktivt och tryggt är det viktigt med fler målpunkter norr om överdäckningen t ex genom en ny konstgräsplan för fotboll och en gång- och cykelväg till Kista. I visionen framförs idén att delvis i samma sträckning som stråket mellan överdäckningen och Kista dra fram en buss mellan Spånga via Spångadalen till Kista. En sådan

trafik kräver flera avvägningar vad gäller säkerhet, trafiknyttan, ingrepp i grönområden, lämplig vägdragning etc. Kontoren ställer sig positiva till en närmare studie av hur ett sådant förslag skulle kunna göra Järvafältet mer tillgängligt liksom att stärka kopplingen mellan Södra och Norra Järva. Anläggningar som bad och en fotbollsplan väcker också frågan om fältets tillgänglighet med bil.

### **Hjulsta/Tensta**

I visionen presenteras en ny stadsfront mot norr med ny bebyggelse på dagens stora parkeringsflak. Förutsättningarna för detta är bl a att nya E18 flyttas en bit från bebyggelsen så att bullret sänks. På en sträcka om 300 meter vid Tensta vattentorn, planeras en överdäckning med bebyggelse. Kontoren anser det intressant att studera möjligheterna för ytterligare frontbebyggelse i riktning mot kulturlandskapet som skulle ge miljonprogramområdena en kompletterande identitet.

Tenstaplan har förnyats genom ny bebyggelse och upprustning. Den gamla numera utrymda förvaltningsbyggnaden vid Tenstagången är så tekniskt undermålig att den kommer att rivas. Planer finns att på samma plats bygga ett högt hus med kontorslokaler i botten och bostäder ovanpå. Tenstaplans förnyelse och en ny centrummarkör skulle kunna bli startskottet för ett större grepp på hela Tensta centrum vilket är i linje med utvecklingstemat att stärka de centrala stråken. Centrumets dominerande parkeringsanläggning, den nedsänkta Taxingeplan och butikscentrumets nuvarande utformning ger enligt kontoren anledning till en nystart med en blandning av bostäder, butiker, parkeringsplatser, arbetsplatser etc. Området motsvarar mer än två fullstora fotbollsplaner och har en betydande potential.

Stadsplanerarna på 1960-talet arbetade mycket medvetet med att södra Tensta skulle få en låg bebyggelse i solslutningen ned mot den vackra Spångadalen. I Vision Järva 2030 illustreras nya kvarter med lägre bebyggelse i Spångadalen med bl a syfte att förtäta och bygga ihop med omgivande stadsdelar. Kontoren ställer sig tveksamma till en exploatering i den omfattning som skisseras. Spångadalen är något av Tenstabornas vardagsrum. Det är här man spelar fotboll, har picknick och solar. Grönstråket är mer lättillgängligt än Järvafältet med E18 som barriär. Någon integrationseffekt uppnås troligen inte eftersom Solhem/Solhöjden ligger på en höjd med en bred trädridå emellan. Dessutom går en mycket stor vattenledning i Spångadalen vilket försvårar en omfattande exploatering.

Kontoren menar däremot man kan studera möjligheterna att placera uppdelade radhuslängor längs Tenstavägen med små trädgårdar mot dalgången. Med trädplanteringar, gångbanor och radhus skulle vägen kunna omgestaltas till en entrégata med en trädgårdsstadslänkande karaktär samtidigt som dalgångens karaktär



och nyttjande består. Genom sådana attraktivt belägna radhus skulle Tenstas bostadsbestånd få ett mer allsidigt innehåll.

Inom Spånga idrottsplatsområde är en fotbollsplan med omgivande löparbanor belägen i hörnan Spånga Kyrkväg och Solhems Hagväg. Området är stort. Kontoren är intresserade av att studera möjligheten att flytta idrottsplatsen till idrottsområdets nordvästra del. Därmed skulle denna del av Spångadalen utvecklas och förstärkas som ett idrotts- och aktivitetsstråk utan att dalgången byggs igen. Samtidigt skulle Solhems bostadsbebyggelse flyttas närmare Tensta. I sammanhanget skulle förutsättningarna för att förnya bebyggelsen på Bromstensidan av Spånga Kyrkväg utredas och ge förbindelsen en mer stadslik karaktär.

### **Rinkeby**

Visionen föreslår att en "naturlig stadsutveckling" eftersträvas i Rinkeby. Generellt illustreras en ny krans av bebyggelse kring Rinkeby med bl.a. en stadsfront i öster som möjliggörs genom att nya E18 flyttas en vägbredd österut. Ny bebyggelse eftersträvas i Spångadalen mellan Rinkeby och Bromsten liksom i slutningen mot grönstråket i Rinkebys västra del. Rinkeby Allé kopplas till den nya stadsdelen Stora Ursvik, i Sundbyberg. För Rinkeby centrum illustreras ett "landmärke" i form av ett högre hus.

Kontoren är positiva till att pröva flera av de presenterade bebyggelseförslagen. Kontoren vill ändå påminna om att Rinkeby är ytterstadens mest tätbefolkade och trångbodda stadsdel vilket gör att belastningen på de begränsade friytorna i stadsdelen redan idag är stor. En framtida kompletteringsbebyggelse måste således utföras med stor omsorg. Det är särskilt angeläget att Rinkeby och Stora Ursvik länkas samman eftersom sträckningen av snabbspårvägen från Akalla till Kista går via Stora Ursvik istället för som tidigare diskuterats via Rinkeby. En ny stadsfront i öster bör även studeras. En sådan möjliggörs av att nya E18 flyttas en bit österut.

Kontoren känner tveksamhet till en alltför omfattande bebyggelse i Rinkeby- och Spångadalgångarna. Som princip stödjer kontoren strävan att öka sambanden mellan stadsdelarna. Det finns emellertid flera svårigheter med en så omfattande bebyggelse i parkstråken mellan stadsdelarna som visas i visionen. Det rör sig om oklara kopplingspunkter av vägnätet, ogynnsam genomfartstrafik och att det i dalgångarna går ett tungt ledningsstråk vilket skulle fördyra en eventuell exploatering. Mellan Rinkeby och Bromsten finns i öster betydande höjdskillnader och skog som gör att en fysisk sammanvävning främst är praktisk möjlig i områdets västra del (mot Tensta). Där är å andra sidan dalgången som smalast och den fyller en viktig roll som rekreationsområde. Ett grönt samlande rum med ett inne-



håll som lockar många närboende som dagens parkstråk kan ha en väl så integrerande effekt som bebyggelse. I likhet med Tenstavägen är emellertid Rinkebysvängen mest en funktionell infartsgata som skulle kunna ges nya värden. Kontorens slutsats är att det bör prövas om det i främst stadsdelens östra del är lämpligt att uppföra en rad med marknära bostäder söder om vägen för höja entré gatans kvaliteter, erbjuda Rinkebyborna fler valmöjligheter i boendet samtidigt som befintliga parkvärden behålls.

Under lång tid har det diskuterats en vägförbindelse mellan Rinkeby och Spånga Kyrkväg i Tensta. En sådan väg måste dras över parkstråket vilket bl.a. avvisats av dåvarande Rinkeby stadsdelsnämnd. Kontoren anser emellertid att frågan ånyo bör studeras för att förbättra sambanden mellan stadsdelarna.

### **Överdäckningar av E18**

Stockholms stad och Vägverket planerar gemensamt för överdäckning av nya E18 på en sträcka om 300 meter i Tensta respektive Rinkeby. Villkoren kring överdäckningarna har reglerats i ett genomförandeavtal mellan staden och Vägverket för E18-projektet. I avtalet anges bl a att staden ska bidra till projektet med 665 miljoner kronor, vilket motsvarar kostnaden för överdäckningarna. Genomförandeavtalet godkändes för Stockholms del av kommunfullmäktige 12 februari 2007. Syftet bakom detta stora ekonomiska åtagande är främst att invånarna i stadsdelarna ska få direkt access till Järvafältets natur- och kulturlandskap samtidigt som stadsdelarna kan kompletteras med en ny årsring av bostäder på däckan. Sammantaget planeras för drygt 600 nya bostäder och byggstart beräknas ske när nya E18 är färdigställd 2014. Kontoren ser överdäckningarna som nyckelprojekt i Järvafältet. De nya bostäderna i strategiska lägen, invånarnas ökade tillgång till landskapet och en aktivitetsinriktad ny axel mellan Rinkeby och Kista är betydelsefulla satsningar för stadsdelarna, staden och byggherrarna.

### **Övrigt**

#### *Koppla ihop gatunätet och bryt trafiksepareringen – där det gör nytta*

Järvavisionen framför att ”som helhet vränga strukturen ut- och in är varken möjligt eller önskvärt”. Kontoren stödjer denna pragmatiska hållning då gatunätet hör till de mest fasta och långlivade strukturer som existerar i en stad. Det bör också noteras att antalet barn är stort i stadsdelarna och trafiksepareringen utformades ursprungligen för barnens säkerhet och trygghet. En mer omfattande sammanlänkning skulle innebära rivningar av hus eller negativa konsekvenser för de få bostadsnära parkerna utan att ge tydliga kvalitetsvinster. Förklaringarna är bl.a. att lamellhusen ligger indragna från och på en annan nivå än gatorna samt att entréerna är placerade inåt gårdarna. Kontoren ser ändå positivt på ambitionerna att vid



främst centrumområdena försöka finna alternativa lösningar till trafiksepareringen. Det vill säga i lägen där ett borttagande av gångbroar kan antas göra större ”nytta” för t ex ett levande stadsliv än vad betydelsen av ett trafikseparerat gångsystem har för trafiksäkerheten.

Det finns anledning att göra en översyn av gångvägnätet. Det gäller särskilt kring centrumbildningarna och i Husby där gångvägarna passerar ena delen av gårdarna vilket innebär att gränsen mellan det halvprivata (livet på gården) och det offentliga (stadsdelen) suddas ut.

#### *Fler i arbete, ökad trygghet mm*

Några avgörande frågor för Järvaområdets framtid men som i huvudsak ligger utanför de tekniska förvaltningarnas ansvarsområden är behovet av att öka förvärvsfrekvensen bland de boende, förbättra tryggheten i området och utveckla vissa skolors verksamhet. En fråga som ofta aktualiseras vid förnyelse i miljöprogramområden med nya bostäder med krav på kontantinsats är svårigheter för många invånare att få lån. Nya finans- och samarbetsformer vore angeläget att utveckla.

#### *Genomförande och finansiering*

Vision Järva 2030 innehåller en stor mängd utvecklingsförslag som kan beskrivas som en bruttolista. Sammantaget innebär visionen en långsiktigt åtagande från stadens sida och bl a de kommunala bostadsbolagen, med omfattande investeringar de kommande åren. I remissen beskrivs genomförande och finansiering av visionen kortfattat. Kontoren kan dock konstatera att Järvalyftet i huvudsak är tänkt att genomföras inom de berörda nämndernas och bolagens respektive ordinarie budgetar.

Kontoren anser att frågor som rör finansiering och genomförande bör av stadsledningskontoret belysas ytterligare inför kommunfullmäktiges beslut om Vision Järva 2030. De angelägna utvecklingsprojekt som inte kan finansieras inom ramen för nämndernas ordinarie budgetar förutsätter enligt kontoren extra finansiering om de ska kunna förverkligas inom rimlig tid. Exempelvis måste finansiering av ett friluftsbad och en sport- och konserthall i Tensta centrum studeras i särskild ordning. Även utbyggnader av gator som inte är knutna till något exploateringsprojekt behöver extra finansiering om de skall kunna genomföras inom överskådlig tid.

SLUT