



Kulturmiljö

Tunnelbana till Nacka och söderort

2017-05-31

Titel: Kulturmiljö

Uppdragsledare: Johan Björkman, Sweco/TYPSA

Projektledare: Martin Hellgren, FUT

Bilder & illustrationer: Sweco/TYPSA och SLL där inget annat anges

Dokumentid: 2320-N21-24-00023

Diarienummer: FUT 2017-0093

Utgivningsdatum: 2017-05-31

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana

Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Innehållsförteckning

1	Inledning och syfte	4
2	Metod	5
2.1	Avgränsning och läsanvisning	5
2.2	Kulturhistorisk värdering och gradering	6
2.3	Analys av forn- och kulturlämningar känsliga för förändringar av grundvattenförhållanden.....	7
3	Lagstyrda restriktioner och ställningstaganden.....	8
3.1	Miljöbalken	8
3.2	Kulturmiljölagen.....	8
3.3	Förordning om statliga byggnadsminnen.....	9
3.4	Plan- och bygglagen	10
3.5	Nationella mål för kulturmiljö	11
3.6	Kommunala mål och ställningstaganden	11
4	Miljöförutsättningar	14
4.1	Allmänt om fornlämningar och riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården	14
4.2	Station Sofia.....	17
4.3	Station Hammarby Kanal	29
4.4	Station Sickla	39
4.5	Station Järla.....	45
4.6	Station Nacka Centrum.....	52
4.7	Gullmarsplan	57
4.8	Ny station i Slakthusområdet	67
4.9	Anslutning Blasieholmen.....	78
4.10	Anslutning Sockenplan	85
5	Referenser	91
5.1	Arkiv	91
5.2	Litteratur.....	91
5.3	Rapporter.....	91
5.4	Digitala källor	92

Bilagor

Bilaga 1: Arkeologi

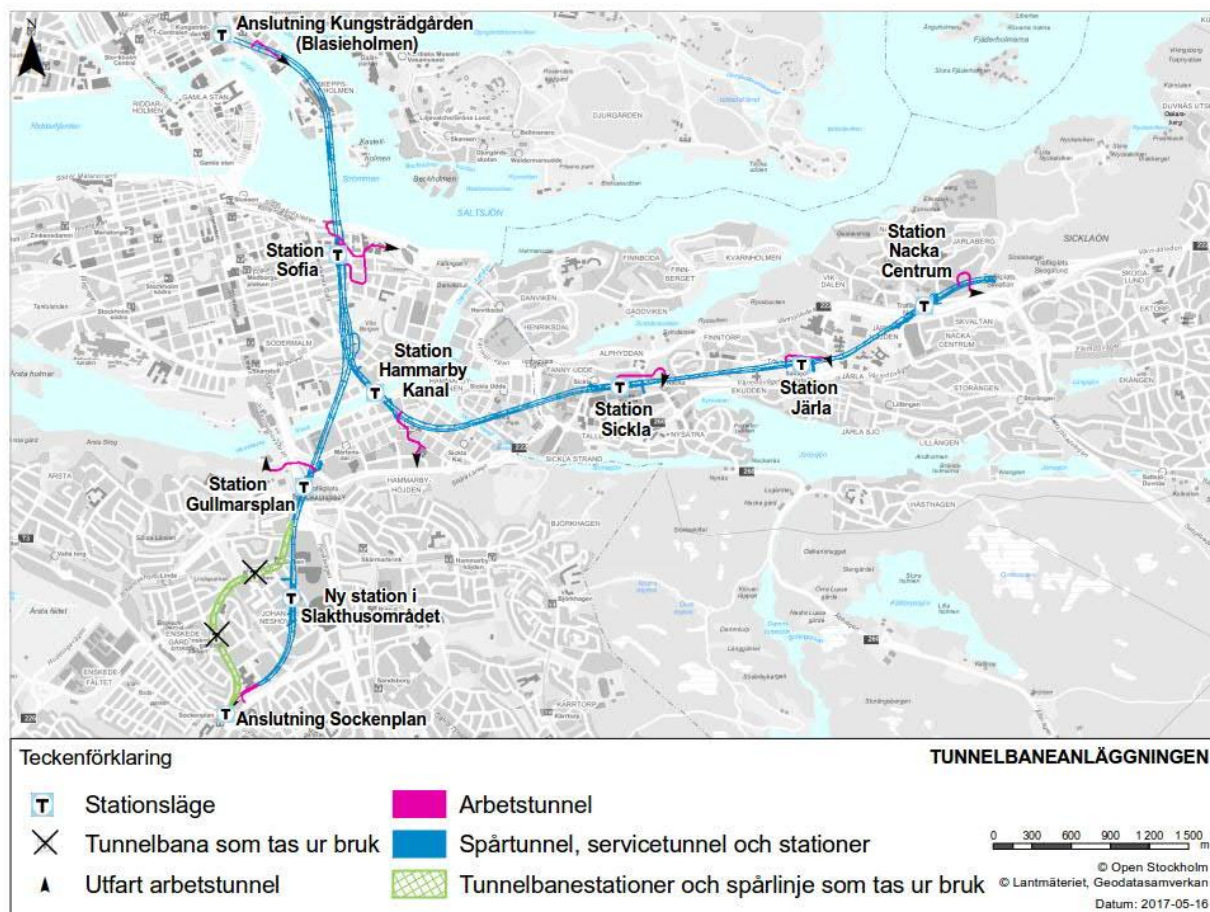
Bilaga 2: Kulturmiljö

Bilaga 3: Vibration

Bilaga 4: Grundvatten

1 Inledning och syfte

Denna underlagsrapport med bilagor är en sammanställning av den insamlade informationen och de utförda inventeringar som gjorts under projekteringsarbetet med avseende på kunskaper om aspekten kulturmiljö. Kunskapsunderlaget har använts under framtagandet av förslag till järnvägsplan för att skapa möjlighet att finna så goda lösningar som möjligt och för att framhålla risker för negativ miljöpåverkan. Kunskapsinsamlingen är också stöd för frågeställningar i tillståndprocessen.



Figur 1 Planerad utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och söderort. Källa: Sweco

2 *Metod*

2.1 Avgränsning och läsanvisning

I rapporten beskrivs kulturmiljön för ett stort geografiskt område, från Kungsträdgården i norr via östra Södermalm, Hammarby sjöstad, Sicklaön till Gullmarsplan och Sockenplan, se figur 1. De geografiska avgränsningarna är generöst tilltagna då materialet omfattar olika miljöer och alternativ som har utretts inom ramen för järnvägsplanen. Avsikten har varit att översiktligt beskriva miljöer där enbart underjordiska åtgärder planeras, eftersom dessa i ett senare skede kommer att omfattas av riskanalyser och åtgärdsprogram för kulturbyggnader. Störst fokus har dock legat på de delar av miljön som direkt kommer att påverkas av stationsentréer eller arbetstunnelmynningar. För att få förståelse för en miljöns kulturhistoriska värde har historisk analys gjorts inom ett större område än vad som direkt berörs av projektet.

Kapitel 2 redogör för vilken metodik som tillämpats.

Kapitel 3 beskriver lagstyrda restriktioner och ställningstagande för kulturmiljöer.

Kapitel 4 beskriver de geografiska områden där tunnelbanestationer och arbetstunnlar planeras som i denna rapport har valts att kallas för utredningsområden. Utredningsområden för nya stationer är Sofia, Hammarby Kanal, Sickla, Järla, Nacka Centrum, Gullmarsplan och Ny station i Slakthusområdet. De utredningsområden där den nya tunnelbanan kommer att ansluta till befintligt spår återfinns sist i kapitel 4, det vill säga Sockenplan och Blasieholmen. Varje utredningsområde inleds med en sammanfattning av de skydd som finns enligt gällande lagar och därefter definieras miljöns kulturhistoriska värde. För vart och ett av områdena finns också en sammanfattande historik och beskrivning av nuläget.

Bilaga 1: *Arkeologi* innehåller en karta över strandlinje cirka år 0 och kända forn- och kulturlämningar.

Bilaga 2: *Kulturmiljö* innehåller kartor med skyddade eller av myndigheter utpekade kulturmiljöer.

Bilaga 3: *Vibration*

I Bilaga 3: *Vibration* redovisas byggnader med kulturvärde och som finns inom definierat inventeringsområde (150 meter på var sida om tunnel). Listan utgör ett första steg i arbetet att identifiera byggnader som har så känsliga kulturvärden att särskilda kontrollprogram måste tas fram inför byggskedet. I bilagan återfinns också kartor med den berörda bebyggelsen markerad.

Bilaga 4: *Grundvatten*

Influensområdet för grundvattenpåverkan är omfattande och redovisas i Bilaga 4 tillsammans med en redovisning av var kulturbyggnader på lerjordar återfinns. I bilagan redovisas också fornlämningar inom influensområdet som är känsliga för grundvattensänkningar.

I Bilaga 2-4 ligger karta med utredningsområde Blasieholmen först, för att skapa en geografisk god förståelse.

2.2 Kulturhistorisk värdering och gradering

Begreppet kulturhistoriskt värde

Begreppet kulturmiljö omfattar hela den av människan påverkade fysiska miljön. Kulturmiljön speglar berättelser om mänskligt liv. Kulturmiljöer kan exempelvis vara fornlämningar, bebyggelse och stadslandskap, jordbrukslandskap, skog, väg- och järnvägsnät, infrastruktur eller industrier. Gemensamt för miljöer som definieras som kulturmiljöer är att de har kulturhistoriska värden.

Enligt Riksantikvarieämbetets *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval*

(Riksantikvarieämbetet, 2015) kan kulturhistoriskt värde definieras enligt följande:

”Kulturhistoriskt värde består i de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.”

All fysisk miljö är dock inte lika värdefull. Kulturhistoriska värden kan i varierande grad tillskrivas enskilda byggnader, anläggningar och fornlämningar såväl som hela miljöer eller stora landskapsavsnitt. I rapporten förklaras vidare: ”Enkelt uttryckt kan sägas att ju bättre en företeelse bidrar till möjligheterna att utvinna och kommunicera kunskap – desto högre är dess kulturhistoriska värde”.

Metod för kulturhistorisk värdering

Inledningsvis har lagskyddade och officiellt definierade kulturmiljöer identifierats. Stora delar av den berörda miljön omfattas av skydd genom plan- och bygglagen, miljöbalken eller kulturmiljölagen och innebörden av skyddet enligt dessa lagar förklaras vidare i kapitel 3. Ett stort antal byggnader eller miljöer har pekats ut i kommunala kulturmiljöprogram eller genom kommunala klassificeringar. Dessa byggnader eller miljöer har vi valt att benämna som officiellt definierade kulturmiljöer. I den mån de utpekade miljöernas kulturhistoriska värde har definierats så har denna värdering utgjort en utgångspunkt i rapporten. De kommunala kulturmiljöprogram och klassificeringar redogörs för i kapitel 3.

Under respektive utredningsområde för station eller anslutning redovisas lagskyddade och officiellt definierade kulturmiljöer under rubrik *Gällande lagrum och ställningstagande* och rubrik *Kulturhistorisk analys*. Efter källstudier och platsanalys har författarna för relevanta, utpekade värden konkretiserat värdena och deras kulturhistoriska sammanhang. Dessa analyser finns under rubriken *Kulturhistorisk analys* i kapitel 4.

Med underrubriken *Analys av övriga värden* avses miljöer eller objekt som inte är skyddade enligt lag eller utpekade i kommunalt kulturmiljöprogram eller i kommunal klassificering, men som författarna identifierat som kulturhistoriskt värdefulla genom bland annat platsanalys. Som grund för värderingar har legat dels Riksantikvarieämbetets *Plattform kulturhistorisk värdering och urval* (2015), dels Axel Unnerbäcks *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* (2003). Från den senare har främst hämtats olika begrepp som illustrerar vilken typ av kulturhistoriskt värde som finns. I enlighet med plattformen har ambitionen dock varit att förklara varför, på vilket sätt och i vilken grad miljöerna kommunicerar kunskaper om deras kulturhistoriska värde. Som exempel kan nämnas den småskaliga träbebyggelsen på Södermalm som genom sin skala, materialval, och placering i staden/landskapet vittnar om mindre bemedlade människors bostads- och levnadsförhållanden under 1700- och 1800-talen.

Utöver berättelsen om det historiska och kulturhistoriska sammanhanget erbjuder miljöer också upplevelsevärden i form av till exempel estetiska och sociala värden. En miljö kan till exempel upplevas som vacker och tilltalande eller symbolisera en särskild händelse. Begreppet upplevelsevärde förekommer i denna rapport i bemärkelsen hur väl en företeelse ger möjlighet att

läsa och förstå det historiska sammanhanget. Som exempel kan nämnas känslan av att gå på en grusväg i centrala Stockholm och veta att denna har varit huvudvägen till staden under hundratals år. Bedömningen av upplevelsevärdet är utförd av rapportförfattarna.

Gradering av kulturhistoriskt värde

Miljöernas kulturhistoriska värde har graderats utifrån den av Förvaltning för utbyggd tunnelbana föreskrivna bedömningsmetodiken där kulturvärde delas upp i låga, måttliga och höga kulturhistoriska värden.

Med måttliga värden avses även jämförelsevis värdefulla byggnader/miljöer såsom grönklassad bebyggelse i Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering, se vidare under rubrik 3.6.

Låga värden: Ensamstående objekt utanför ett sammanhang, till exempel en vanligt förekommande, fragmenterad stadsbebyggelse eller en miljö som bryter eller reducerar läsbarhet av de historiska strukturerna.

Måttliga värden: Representativa exempel på en viss funktion eller epok. Värdena kan ingå i ett sammanhang som underlättar den historiska läsbarheten, men en viss förändringsgrad kan förekomma.

Höga värden: Sällsynta eller särskilt goda exempel på en viss funktion eller epok. De kan vara välbevarade, ingå i ett sammanhang eller ha lång kontinuitet. Ofta har de hög grad av historisk läsbarhet. Höga kulturmiljövärden kan också vara värdefulla objekt i landskap eller område som präglas av hög grad av förändring.

2.3 Analys av forn- och kulturlämningar känsliga för förändringar av grundvattenförhållanden

Nedan beskrivs metoden för att analysera vilka forn- och kulturlämningar som är känsliga för förändringar av grundvattenförhållanden. Området som har studerats är definierat utredningsområde för grundvattenpåverkan inom projektet. Se även bilaga 4: *Grundvatten*.

Geografiska data för forn- och kulturlämningar är hämtade från FMIS (Riksantikvarieämbetets digitala fornlämningsregister). Materialet från FMIS har sedan selekterats utifrån lämningstypernas bedömda känslighet för förändringar i grundvattnet, varefter de lämningar som inte bedöms vara känsliga har tagits bort. Bedömningen utgår ifrån eventuell förekomst av organiskt material. Vidare har lämningar som är undersökta och borttagna eller förstörda avlägsnat, liksom de byggnader som finns med i FMIS eftersom dessa hanteras inom särskilda kontrollprogram.

Därefter har lämningarnas läge kontrollerats med dess läge utifrån jordartskartan. Lämningar belägna på berg och i vatten har tagits bort, eftersom de inte påverkas av grundvattenförändringar. En kontroll av terränguppgifter i FMIS har gjorts, vilket har resulterat i att en del lämningar som enligt jordartskartan ligger på berg, men enligt FMIS på moränmark inte har tagits bort.

I centrala Stockholm finns lämningar vilka enligt jordartskartan är belägna i fyllnadsmassor. Dessa fyllnadsmassor utgörs till stor del av kulturlager och har därför inte rörts.

3 **Lagstyrda restriktioner och ställningstaganden**

3.1 Miljöbalken

Utgångspunkten för skydd av kulturmiljön ges i miljöbalken (1998:808). I miljöbalkens tredje kapitel, *Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden*, finns krav på att områden och miljöer vars kulturvärden är av allmän betydelse, så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan innebära skada. I miljöbalkens fjärde kapitel finns *Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden*, varav de som är relevanta för denna utredning nämns nedan. Hushållningsbestämmelserna i det tredje och fjärde kapitlet ska också tillämpas vid beslut enligt flertalet andra lagar, bland annat plan- och bygglagen, väglagen och lagen om byggande av järnväg.

3 kapitlet 6 § Riksintresse för kulturmiljövården

Ett område kan förklaras som riksintresse med hänsyn till platsens kulturvärden. Ett riksintressant område innebär att ett statligt anspråk görs på området och att det finns ett angeläget allmänt intresse med egenskaper och värden av betydelse för hela landet. Skyddet medför att exploatering och andra åtgärder endast får genomföras så att de inte påtagligt skadar områdets kulturvärden. Området för riksintresset avgränsas utifrån var värdena finns rent fysiskt och ska därför inte uppfattas som en gräns för var förändringar kan eller inte kan tillåtas.

4 kapitlet 7 § Nationalstadspark

Ett område i stadsmiljö som utifrån dess natur- och kulturvärden är riksintressant kan skyddas som Nationalstadspark. Klassificeringen som nationalstadspark innebär att ny bebyggelse och anläggningar endast får uppföras om det kan ske utan intrång i parklandskap eller naturmiljö och utan att det historiska landskapets natur- och kulturvärden i övrigt skadas. Tillfälliga intrång kan tillåtas om de höjer parkens natur- och kulturintressen eller tillgodoser annat angeläget allmänt intresse och om parken återställs.

3.2 Kulturmiljölagen

Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Kulturmiljölagens övergripande syfte är att säkra nuvarande och kommande generationers tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. I kulturmiljölagen finns bestämmelser om fornlämningar, byggnadsminnen, kyrkliga kulturminnen, kulturföremål och ortnamn. Enskilda eller myndigheter som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Länsstyrelsen har tillsyn över länets kulturmiljöarbete och beslutar om tillstånd enligt kulturmiljölagen. Riksantikvarieämbetet har en övergripande tillsyn över landets kulturmiljöarbete.

2 kapitlet Fornminnen

Fornlämningar skyddas enligt kulturmiljölagens andra kapitel och är benämningen på de lämningar som tillkommit före 1850, har blivit till genom äldre tiders bruk, och som är varaktigt övergivna. Till en fornlämning, på land, sjö- eller havsbotten, hör ett skyddat fornlämningsområde, vilket behövs för att förstå lämningen med hänsyn till dess art och betydelse. Fornlämningsområdets fysiska omfattning varierar och bestäms av länsstyrelsen. Övriga

kulturmiljölag, såsom stenmurar och yngre bebyggelse lämningar skyddas inte av kulturmiljölag, men kan rymmas inom andra lagrum, exempelvis miljöbalken, plan- och bygglagen eller skogsvårdslagen.

Om länsstyrelsen bedömer att det utifrån områdets fornlämningsbild inte kan uteslutas att det finns ytterligare fornlämningar inom området kan en arkeologisk utredning krävas. Om fornlämningar påträffas vid en arkeologisk utredning kan det fortfarande vara oklart vad de har för utbredning, karaktär och datering. Länsstyrelsen kan då kräva en arkeologisk förundersökning som är mer koncentrerad och exakt än utredningen och styrs av mer precisa frågeställningar från länsstyrelsen. Förundersökningens resultat utgör även underlag för vidare handläggning, exempelvis en kostnadsberäkning för en eventuell arkeologisk undersökning.

3 kapitlet Byggnadsminnen

Byggnadsminnen regleras av tredje kapitlet i kulturmiljölag. En byggnad, park, trädgård eller annan anläggning som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett område med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras som byggnadsminne av länsstyrelsen. Byggnadsminnen omfattas av skyddsbestämmelser som anger på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas och på vilket sätt det inte får förändras. Skyddsbestämmelserna kan också reglera att ett avgränsat område runt objektet ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas. Vid ändringar och åtgärder på byggnadsminnen ska tillstånd inhämtas från länsstyrelsen. Om särskilda skäl finns kan länsstyrelsen lämna tillstånd till att ett byggnadsminne eller dess skyddsområde, ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen får ställa krav på hur ändringar ska genomföras samt vilken dokumentation som krävs.

4 kapitlet Kyrkliga kulturminnen

Enligt fjärde kapitlet i kulturmiljölag ska de kyrkliga kulturminnena vårdas och underhållas så att dess kulturhistoriska värde inte minskar och så att dess utseende och karaktär inte förvanskas. Skyddet innefattar kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser som invigts för Svenska kyrkans gudstjänst och ägdes eller förvaltades av Svenska kyrkan den 1 januari år 2000.

Kyrkobyggnader och kyrkotomter som har tillkommit före år 1940 får inte väsentligt ändras utan tillstånd av länsstyrelsen. Länsstyrelsen får ställa krav på hur åtgärder och dokumentation ska genomföras. Länsstyrelsen kan också besluta om tillståndsprövning för ändringar av kyrkobyggnader eller kyrkotomter uppförda efter år 1940 i de fall de bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde.

Begravningsplatser ska vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas eller förvanskas. Bestämmelserna om begravningsplatser omfattar även byggnader inom begravningsplatsen som inte är kyrkobyggnader samt fasta anordningar såsom murar och portaler. En begravningsplats som anlagts före år 1940 kräver tillstånd av länsstyrelsen för att utvidga eller på annat sätt väsentligt ändra begravningsplatsen. Tillstånd krävs även för att uppföra nya, riva eller väsentligt ändra byggnader eller andra fasta anordningar. Länsstyrelsen får ställa villkor för hur ändringen ska utföras samt den dokumentation som behövs.

3.3 Förordning om statliga byggnadsminnen

Enligt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen får en byggnad, park, trädgård eller annan anläggning som tillhör staten förklaras som statligt byggnadsminne, om den har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Frågan om en anläggning ska förklaras som statligt

byggnadsminne prövas av regeringen efter framställan från Riksantikvarieämbetet. När en byggnad har förklarats som statligt byggnadsminne anger Riksantikvarieämbetet genom skyddsbestämmelser på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas och i vilka avseenden det inte får ändras. Skyddsbestämmelser kan också omfatta ett område omkring ett byggnadsminne och reglera att detta ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas. Riksantikvarieämbetet har tillsyn över de statliga byggnadsminnena och ansvarar för beslut om ändringar i strid mot skyddsbestämmelserna.

3.4 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande. En bred helhetssyn på kulturmiljö och kulturvärden präglar i hög grad plan- och bygglagen. Vid all planläggning ska hänsyn tas till kulturvärdena. I plan- och bygglagen finns både allmänna och särskilda hänsynsregler för kulturmiljön. Ändringar av befintliga byggnader ska göras varsamt så att de kulturhistoriska värdena bevaras och inte förvanskas. Det är genom att lägga en planbestämmelse enligt de relevanta lagrummen i plan- och bygglagen som en reglering sker.

I den juridiskt bindande detaljplanen fastställs rätten att bygga men också skyldigheten att bevara särskilt värdefulla bebyggelseområden, byggnader, bygglovspliktiga anläggningar eller tomter. Särskilt värdefulla byggnader kan genom plan- och bygglagens införande även skyddas genom ett rivningsförbud.

Hänsyn till allmänna intressen, 2 kapitlet 3 § och 6 §

I plan- och bygglagens andra kapitel preciseras ett antal allmänna intressen. Där anges hänsynstagande till stads- och landskapsbilden samt platser natur- och kulturvärden. Bebyggelsens särskilda historiska, kulturhistoriska miljömässiga och konstnärliga värden ska skyddas och befintliga karaktärsdrag respekteras och tas tillvara.

Förbud mot förvanskning, 8 kapitlet 13 §

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Förbudet gäller även andra anläggningar som är bygglovspliktiga, tomter i de avseenden som omfattas av skyddsbestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser samt allmänna platser och bebyggelseområden.

Underhålls- och varsamhetskrav, 8 kapitlet 14 § och 17 §

Ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i plan- och bygglagen 8 kapitlet 4 § i huvudsak bevaras. Underhåll av en byggnad ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras.

Ändring och flyttning av byggnader ska alltid göras varsamt och med hänsyn till byggnadens karaktärsdrag så att man tar till vara byggnadens kulturvärden.

3.5 Nationella mål för kulturmiljö

Nationellt miljö kvalitetsmål God bebyggd miljö

Det nationella miljö kvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” framhåller bevarade, brukande och utveckling av kulturvärden i bebyggd miljö. Miljömålen ger vägledning för vad Sverige vill uppnå med miljöarbetet nationellt.

Nationella kulturmiljömål

Från 2014 gäller fyra nationella kulturmiljömål som ska vara vägledande för det statliga kulturmiljöarbetet. Regering och riksdag har uttalat att målen också ska vara vägledande för kulturmiljöarbetet på regional och kommunal nivå. Målen är:

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön.
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser.
- En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

3.6 Kommunala mål och ställningstaganden

Stockholms stad

Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm

Stockholms översiktsplan antogs år 2010 och har aktualitetsförklarats år 2014. En översiktsplan är ett vägledande och inte ett styrande dokument. Ett prioriterat fokusområde i Stockholms översiktsplan är ”En stad rik på upplevelser och kulturhistoriska värden” där planeringsinriktningen anges vara att fortsätta att öka kunskapen om stadens kulturhistoria och att beakta de kulturhistoriska värdena i planeringen. I planeringen ska staden bevara och utveckla de kulturhistoriska värdena och tillgodose riksintressen för kulturmiljövården genom samarbete mellan stadens förvaltningar och med statliga myndigheter. De särskilt värdefulla byggnaderna och miljöerna ska prioriteras (blå och gröna enligt Stockholm stadsmuseums kulturhistoriska klassificering, se faktaruta nedan).

Förhållningssättet till riksintresseområden

I samband med aktualitetsförklaringen av översiktsplanen och med tanke på stadens expansiva fas har man sett ett behov av att lyfta fram kulturmiljöfrågor ytterligare. Förhållningssättet till riksintresseområden för kulturmiljövården har vidareutvecklats i form av promemorian *Att tillgodose kulturvärden och utveckla stadsmiljön i områden av riksintresse* (Stockholms stad, 2014) som syftar till att ge mer konkret vägledning vid detaljplaneläggning.

Arkitektur Stockholm

Förhållningssätt till kulturhistoriska värden behandlas också i Stockholms arkitekturstrategi *Arkitektur Stockholm – Strategier för stadens gestaltning* (Stockholms stad, 2014) som anger att: ”Stockholms identitet och kulturmiljö är utgångspunkt för all nutida arkitektur som med internationell relevans och kvalitet bidrar till att stärka stadens attraktivitet och avläsbara tidsdjup”.

I strategin betonas att kulturhistoriska avtryck finns överallt, även i vardagliga och mer samtida bebyggelsemiljöer, och det krävs därför kunskap och medvetenhet vid alla väsentliga nya tillägg och stadsomvandlingar. Kulturarvet ska ses som en resurs för stadsutveckling som bidrar till identitet, historisk förankring och attraktivitet: "Genomgripande omvandlingar av befintlig bebyggelse kan prövas med förutsättning att byggda kulturarvet tas till vara och dess karaktär bildar utgångspunkten för en ny integrerad stadsdel."

Stockholms byggnadsordning

Översiktsplanen meddelar att Stockholm huvudsakligen ska utvecklas inom sin befintliga struktur. Ett viktigt dokument är därför *Stockholms byggnadsordning* (Stockholms stad, 1999), som ingår i den tidigare översiktsplanen från 1999. Den innehåller beskrivning och förhållningssätt till stadens karaktärer och till kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Byggnadsordningen håller på att ses över som en del i den kontinuerliga översiktsplaneringen.

Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering

Enligt beslut i kommunfullmäktige 1996 har stadsmuseet uppdraget att peka ut och klassificera kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Klassificeringen är ett kunskapsunderlag utan rättslig verkan som används vid tillämpning av plan- och bygglagens bestämmelser om hänsyn till, och skydd av, kulturmiljöer i samband med detaljplanering och bygglovsprövning (se kapitel 3.4 ovan). Byggnadernas grad av kulturhistoriskt värde markeras i stadsmuseets klassificeringssystem med olika färgkoder.

Stadsmuseets klassificeringssystem

- **Blått** är den högsta klassen och omfattar synnerligen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturmiljölagen.
- **Grön** klassning innebär också ett högt kulturhistoriskt värde och betyder att bebyggelsen är *särskilt* värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.
- **Gult** är den tredje nivån som innebär att bebyggelsen har positiv betydelse för stadsbilden eller har ett visst kulturhistoriskt värde.

Fastighet markerad med **grått** går inte att hänföra till någon av ovanstående kategorier. Det finns även fastigheter som är markerade med streck vilket betyder att de ännu inte är klassificerade, alternativt att fastigheten är obebyggd. Fastigheter som inte är klassificerade kan ha stora kulturhistoriska värden, även om Stadsmuseet ännu inte tagit ställning till dessa värden. En tidsgräns finns för klassificeringen, numera klassificeras bebyggelse uppförd före 1990.

Nacka kommun

Hållbar framtid i Nacka – Översiktsplan för Nacka kommun

I Nackas översiktsplan (Nacka kommun, 2012) finns utmaningar och målområden utpekade. Ett målområde är:

En attraktiv och hållbar byggd miljö där "ett framsynt tillvaratagande och brukande av kulturarvet i all dess mångfald" ses som en utgångspunkt för den översiktliga planeringen.

I översiktsplanen finns även generella riktlinjer för planering och byggande avseende kulturmiljöer: "De kulturella och estetiska värdena i den fysiska miljön är en resurs som ska beaktas i planering, bygglovshantering och övrig tillståndsgivning. Förändringar ska göras med

omsorg och med respekt för den historiska avläsbarheten. Samhällsplaneringen ska skydda och tydliggöra kulturmiljöers strukturer i landskap, bebyggelse och fornlämningar. Särskild vikt läggs på bevarandet av riksintressanta områden och områden som är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram”.

Kulturmiljöprogram

Nacka kommun har tagit fram ett kulturmiljöprogram (2011). Programmet är ett självständigt dokument som tagits fram som underlag till översiktsplanen med syfte att vara vägledande för hur kommunens kulturmiljöer hanteras. I programmet identifieras de mest värdefulla miljöerna och byggnaderna samt områden av nationellt intresse för kulturmiljövården, riksintressen. Kulturmiljöprogrammet innehåller också rekommendationer för hur kulturvärden i den fysiska miljön ska hanteras och hur dessa ska utgöra underlag för tillämpningen av plan- och bygglagens regler om hänsyn till och skydd av kulturmiljön (se kapitel 3.4 ovan).

Förhållningssätt till riksintresseområden

I Nacka kommun finns fem miljöer av nationellt intresse för kulturmiljövården; Stockholms inlopp, herrgården Erstavik, brukslämningarna vid Nacka ström, gamla Saltsjöbaden och villaområdet Storängen. Kommunens förhållningssätt till dessa riksintresseområden definieras i översiktsplanen liksom i kulturmiljöprogrammet. I översiktsplanen sägs följande gällande säkerställande av riksintresse kulturmiljövård 3 kapitel miljöbalken.

I kulturmiljöprogrammet anges förhållningssätt för hantering av riksintressemiljöernas olika kulturvärden. Vid planläggning ska dessa förhållningssätt omsättas till skydds- och varsamhetsbestämmelser som ger ett juridiskt skydd. I det omfattande riksintresset Stockholms farled ska kulturhistoriska värden i semesterhemsområdet Visborgs minne få planmässig reglering. Planskydd ska även tillkomma för den mycket värdefulla sommarherrgårdsmiljön Svindersvik från 1730-talet. Sommarvillamiljöer som idag har utökad lovplikt; Tegelön, Vikingshill, Eolsudde och Hasseludden-Hamndalen, får på sikt skydds- och varsamhetsbestämmelser. Farledens efterkrigstida flerbostadsområden närmast Stockholm är i behov av reglering av kulturhistoriska värden. För övriga delar av farledsmiljön som idag inte har något skydd, eller där en markförändring planeras, ska riksintressets värden i bebyggelse och landskapsbild alltid tillgodoses i planeringen. Detsamma gäller även för bland annat riksintressemiljön Storängen.

4 Miljöförutsättningar

I följande kapitel beskrivs de geografiska områden där tunnelbanestationer och arbetstunnelmynningar planeras samt de områden där den nya tunnelbanan kommer att ansluta till befintliga spår. Beskrivningen av varje utredningsområde inleds med en sammanfattning av de skydd som finns enligt gällande lagar och därefter definieras miljöns kulturhistoriska värde. För vart och ett av områdena finns också en sammanfattande historik och beskrivning av nuläget. Den kulturhistoriska värderingen redovisar i första hand värden som definierats inom riksintresse eller annat lagskydd. Därefter beskrivs värden definierade inom Stockholm stads kulturhistoriska klassificering av byggnader eller inom Nacka kommuns kulturmiljöprogram. I vissa fall har författarna även identifierat ytterligare miljöer med kulturhistoriska värden. Beträffande tillämpad metodik för kulturhistorisk värdering och gradering, se vidare kapitel 2.2.

Kapitlet inleds med en översikt över Stockholm och Nackas forntida historia och beskrivningar av de fornlämningar som finns inom området. Riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* beskrivs därefter då detta riksintresse är mer komplext och omfattande till sin karaktär än andra berörda riksintressen. Övriga fornlämningar och riksintressen beskrivs under respektive utredningsområde.

4.1 Allmänt om fornlämningar och riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Stockholms och Nackas forntida historia

Landhöjningen i Stockholmsområdet har pågått sedan senaste istiden. Då inlandsisen smälte reste sig markytan på grund av det lättade trycket. Ismassan vid den senaste istiden täckte nästan hela Skandinavien och varade i ungefär 100 000 år. Då klimatet blev varmare började isen att smälta, vilket inträffade cirka 13 000 före Kristus. För ungefär 11 500 år sedan stod isgränsen i nivå med Stockholmstrakten. Under yngre mesolitikum, för 6 000 år sedan, var flera av Stockholms vatten stora och öppna havsvikar. Södermalm bestod av två öar och Årstaviken gick in mot söder och utgjordes av en havsvik. Under yngre stenålder, för cirka 4 000 år sedan, kan man ana Stockholms högre terräng, såsom exempelvis Katarinaberget på Södermalm. 500 år senare, vid inledningen av bronsåldern, låg strandlinjen cirka 20 meter över dagens vattennivå. Under vendeltid och vikingatid, cirka 500-1100 efter Kristus, uppskattar man strandlinjen till cirka 5 meter över nuvarande vattennivå. En viktig segelled under vikingatid och medeltid till Mälaren gick via Järlasjön i Nacka från Duvnäsviden. Farleden användes fram till 1200-talet då landhöjningen gjorde att den grundades upp. Stockholm grundande har sin förklaring i landhöjningen som fick till följd att flera av vattenvägarna in i Mälaren inte längre var farbara då de under vikingatid blivit för grunda. Se även Bilaga 1: *Arkeologi*.

Fornlämningar i centrala Stockholm

Inom föreslagen sträckning av tunnelbanans nordvästra del på Norrmalm, Blasieholmen och Skeppsholmen ligger inom fornlämningen Stockholms stad, RAÄ 103:1. Fornlämningens begränsning är inlagt efter kartmaterial från 1650-talet och har kompletterats med arkeologiska indikationer och undersökningsresultat. Fornlämningens begränsning är inte absolut och såväl inom som i anslutning till området kan påträffas kulturlager och andra lämningar, till exempel fartygslämningar, från framför allt medeltid och 1600-tal. Inom centrala Stockholm har även spridda fynd från förhistoriska perioder påträffats, om än sparsamt. Se även Bilaga 1: *Arkeologi*.



Figur 2 Undersökning av medeltida kulturlager. Foto: Eva Skyllberg, Riksantikvarieämbetet

Fornlämningar i västra Nacka och södra Stockholm

Fornlämningsbildens i södra Stockholm och västra Nacka har tyngdpunkten i järnålder, cirka 500 före Kristus till 1050 efter Kristus. Fornlämningarna utgörs till största delen av gravar. Även ett antal gårds- och bytomter med medeltida belägg finns i detta område, till exempel Sickla och Järsla. Vid både Sickla och Järsla gård har det funnits vikingatida gravfält, vilket gör det sannolikt att gårdarna har sitt ursprung under järnåldern. Generellt är det glest med fornlämningar runt Nacka tätort och de som har funnits visar på en utpräglad järnåldersbygd. Nacka gård, belagd år 1505 är belägen söder om Nacka tätort och Järslasjön. I Nacka finns området Skvaltån, vilket fram till 1900-talets början utgjort en sjö. Namnet Skvaltån indikerar att en kvarn, en skvaltkvarn, har funnits på platsen.

Vid Johanneshov, Slakthusområdet och Hammarbyhöjden steg landet ovanför strandlinjen cirka 4000 före Kristus. Från denna tid finns inga kända lämningar eller fynd i området. Topografiskt och med anledning av landhöjningen borde dock området varit lämpligt för bosättning redan under äldre stenålder. De äldsta fornlämningarna är gravar och gravfält. Till exempel har ett gravfält från bronsåldern på Årstafältet med 200 gravar undersökts och vid Enskede ett gravfält från järnålder. Inom nuvarande Johanneshov och Enskede finns även ett flertal by- och gårdstomter. Under yngre järnålder var vattnet mellan Södermalm och Årsta respektive Hammarby fortfarande farbart, men var på väg att grundas upp. Under medeltid hade landhöjningen gjort att Södermalm fått landförbindelse med området vid Johanneshov via ett näs mellan Årstaviken och Hammarby sjö. Se även Bilaga 1: *Arkeologi*.

Inom både Stockholm och Nacka kan okända fornlämningar komma att påträffas i områden som berörs för planerad tunnelbana.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

En stor del av tunnelbanans sträckning ligger inom riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* (AB 115). Alla riksintressen för kulturmiljövården omfattas av en motivering och av så kallade uttryck. Motiveringen beskriver varför ett område är kulturhistoriskt intressant och uttrycken beskriver vad som syns i miljön. Riksantikvarieämbetet har ansvar för beskrivningarna.

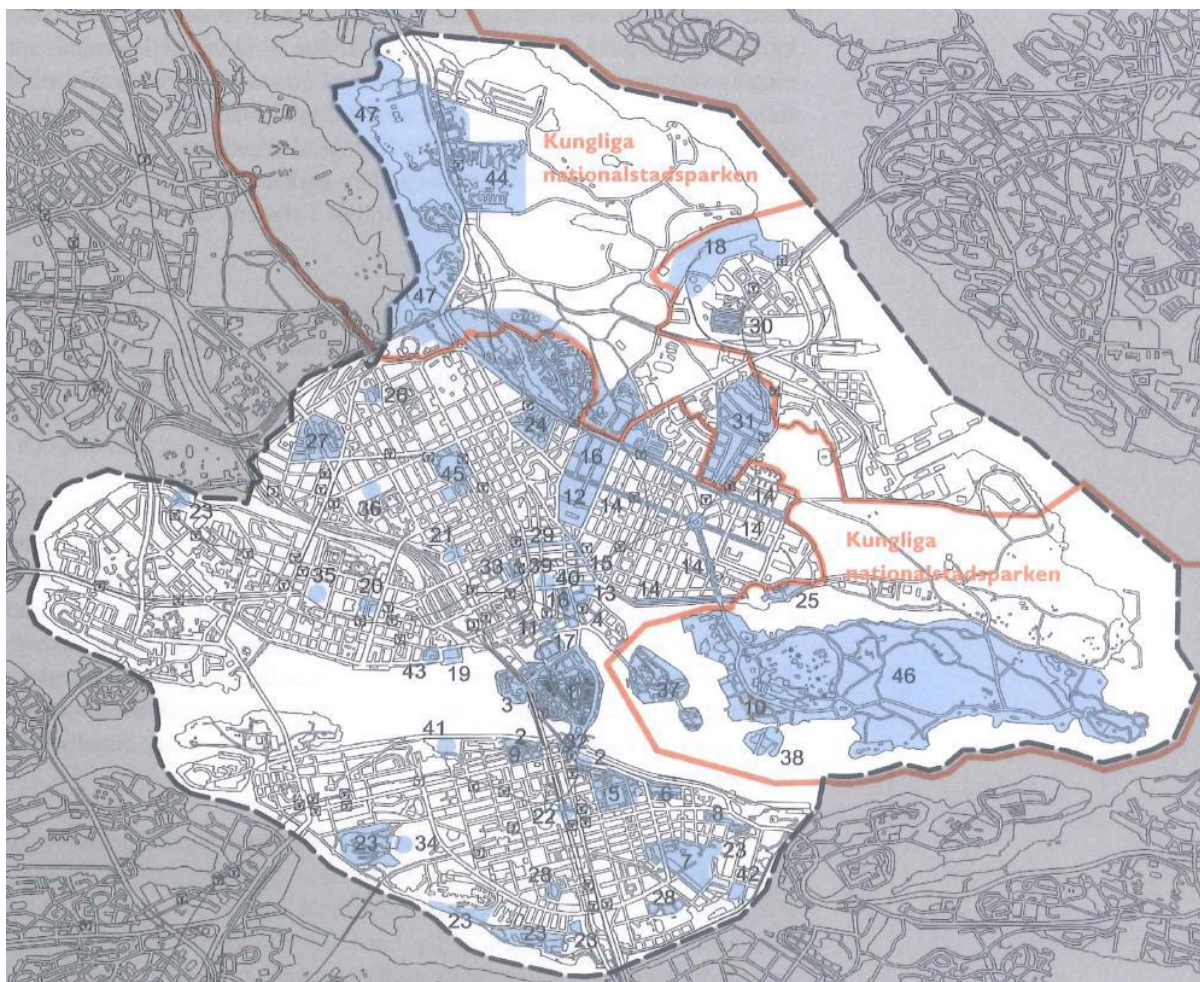
Motivering för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården är ”Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. Residensstad, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad.”

Riksintresset är stort och rymmer en mångfald av kulturhistoriska miljöer som berättar om olika skeden av stadens historia. För att förenkla hanteringen av det komplexa riksintresset har Stockholm stad och Länsstyrelsen i Stockholms län definierat ett antal värdekärnor där de kulturhistoriska värdena uttrycks särskilt tydligt. I några fall avses även avtryck från historiska händelser som är utspridda över hela staden, till exempel *1800-talets stadsplanestruktur och esplanader*.

Riksantikvarieämbetet har i sin beskrivning av riksintresset också tagit upp ett antal så kallade stockholmska särdrag. Dessa är unika karaktärsdrag som uppstått på grund av Stockholms särskilda topografiska förhållanden och olika tiders förutsättningar och ideal. Miljöerna inom värdekärnorna och de stockholmska särdragen är särskilt viktiga att värna för att bibehålla de värden som motiverar riksintresseförklaringen.

Dessa värden är utvecklade bland annat i *Alla tiders Stockholm, Riksintressen för kulturmiljövården*, (Länsstyrelsen, 2014), som utgjort en källa för de denna rapport.

Beskrivningar av berörda värdekärnor och stockholmska särdrag finns under utredningsområdenas kulturhistoriska analyser. Se även Bilaga 2: *Kulturmiljö*.



Figur 3 Karta över riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården från bilaga 1 till Översiktsplan 2010 Promenadstaden Siffrorna hänvisar till översiktsplanen. Källa: Stockholms stad

4.2 Station Sofia

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en geografisk överblick över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:808) 3 kapitlet 6 § Riksintresse

Hela östra Södermalm ligger inom riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* [AB 115]. Inom området är 1800-talets stenstad särskilt tydligt avläsbart uttryck. Det finns fem värdekärnor: Katarinaberget, Fjällgatan, Åsöberget, Vita bergen och Barnängen koloniområde. Samtliga stockholmska särdrag är representerade inom området. Se vidare områdets kulturhistoriska analys.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornlämningar

Området präglas av berg och här finns inga kända kulturlager från äldre tider enligt fornminnesregistret. Området har dock använts under lång tid och det kan inte uteslutas att det här kan påträffas kulturlager och andra lämningar.

Kulturmiljölag (1988:950) 4 kapitlet Kyrkliga kulturminnen

Sofia kyrka omfattas av skydd genom kulturmiljölagen.

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

De små trähusen inom värdekärnorna Vita bergen, Stigberget och Åsöbergen har klassats som blå enligt klassificeringen i kapitel 3.6. Utanför värdekärnorna finns ett antal äldre byggnader inom Ersta sjukhus och vid Tegelviken, bland annat Ersta kyrka som har blå klassificering. I övrigt är bebyggelsen på östra Södermalm i huvudsak gul- och grönklassad.

Kulturhistorisk analys

Analys av kyrkliga kulturminnen enligt kulturmiljölag 4 kapitlet

Sofia kyrka ger ett stadigt intryck där den ligger högst upp i Vitabergsparken. Kyrkan har en pyramidformad siluett som är ett viktigt landmärke i staden. Från kyrkan är utsikten mot söder och väster anslående. I norr avgränsas parken av Skånegatan och femvåningshus från 1900-talets första decennier.

Värdekärnor inom riksintresset

- **Katarinaberget** är en värdekärna som präglas av en blandad bebyggelse runt Katarina kyrka och som ger en bra bild av hur bebyggelsen på Stockholms malmar har uppförts och förändrats från 1600-talet till 1900-talets början.
- **Fjällgatans och Stigbergsgatans** bebyggelse uppfördes under 1700- och 1800-talet och är exempel på folkligt byggnad av fastighetsägare som ändå hade viss socialt status och ekonomiska möjligheter.
- **Vita bergen och Åsöbergets** småskaliga bebyggelse vittnar om livsvillkoren för de minst bemedlade stadsborna under 1700, 1800 och 1900-talet. Många av dessa arbetade i Stadsgårdshamnen och Tegelvikens varv. Husens små rumsvolymer och låga takhöjder illustrerar på ett tydligt sätt dåtidens enkla bostadsförhållanden. Miljöerna karaktäriseras av de uppvuxna trädgårdarna, de grusade stigarna och kullerstensbelagda gränderna. Som

exempel på bostäder för den fattiga befolkningen i det förindustriella Stockholm är bebyggelsen på Åsöberget och Vita bergen oersättlig.

Stenhusen och de mer påkostade trähusen vid Malmgårdsvägen i Vita bergen berättar om hur dessa områden successivt togs i anspråk av nya, mer förmögna personer som uppförde till exempel malmgårdar. Stenhusen vittnar också om Stockholms ändrade byggnadsordningar och ökade brandskyddskrav.

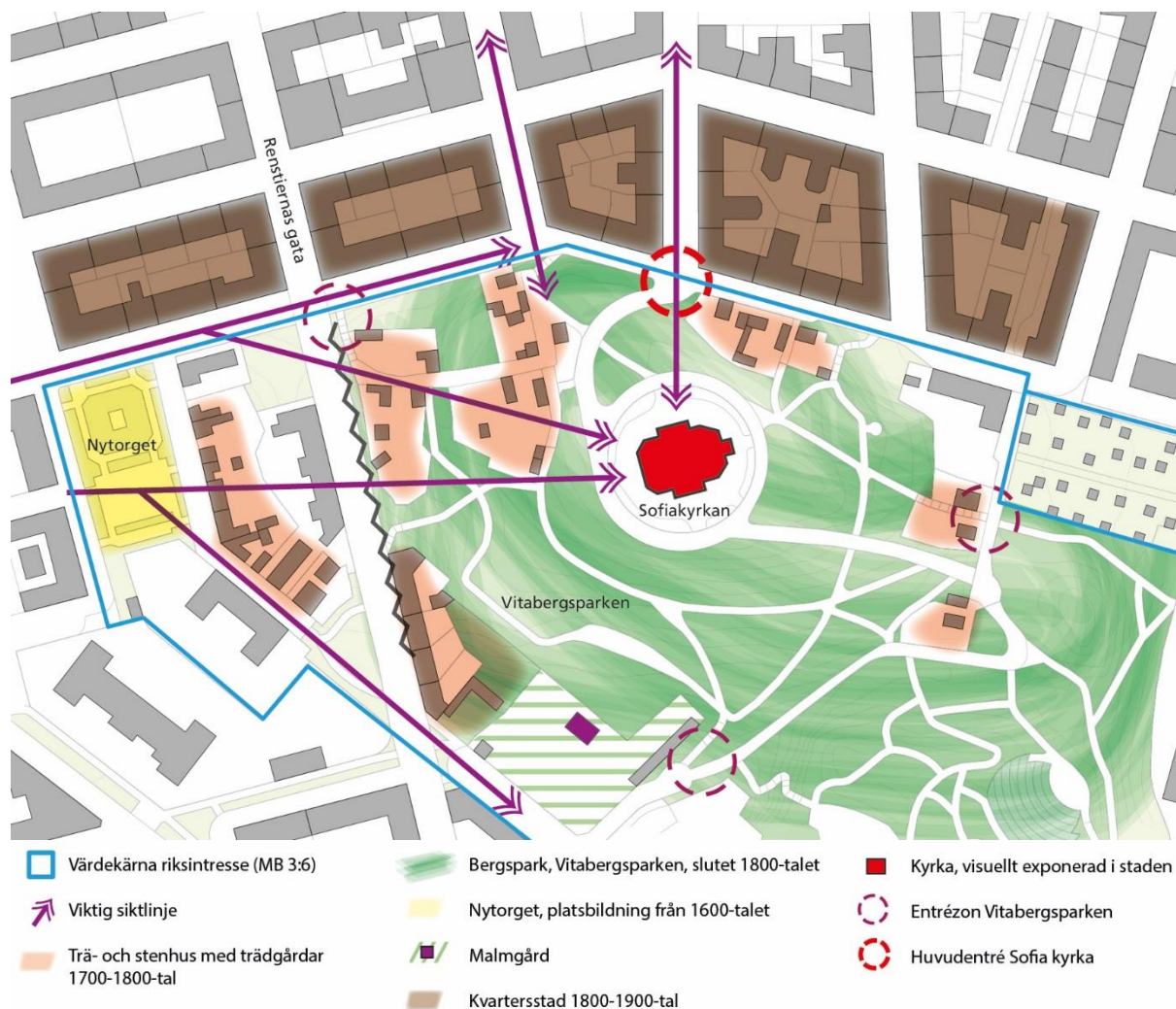
Södermalms småskaliga träbebyggelse från 1700- och 1800-talen är i dag det främsta exemplet på bebyggelse från den förindustriella Stockholm. Områden av det här slaget är värdefulla på grund av möjligheten att uppleva och förstå komplexiteten och kontinuiteten i stadens förändring.

- **Vitabergsparken** är ett exempel på en så kallad "bergspark", det vill säga ett område som på grund av sina topografiska förhållanden inte bebyggs utan istället sparats och utvecklats till park. 1800-talets stadsplanering präglades av en vilja att förbättra hygieniska och sanitära förhållanden. Parken präglas av naturlika ideal där höjden har tagits tillvara och där inhemska träslag, slingrande gångvägar, utsiktsplatser och gräsytor med plats för lek och idrott är viktiga inslag. Bergsparkerna är karaktäristiska för Stockholm.
- **1800-talets stadsplanestruktur och esplanaderna** innebär förverkligandet av stenstaden/rutnätsstaden och den stadsstruktur vi ser idag, med väl avvägda gaturum, sammanhållna hushöjder och platser, öppningar och grönstråk med jämna mellanrum. Den formades under 1800-talets andra hälft genom en konsekvent genomförd byggnadsstadga och byggnadsordning. 1800-talets rutnätsstad har inte bara gett stora delar av innerstaden dess karaktäristiska struktur utan speglar också modernisering och internationalisering i industrialismens tidevarv. Det konsekventa genomförandet kan jämföras med Paris, Wien och Berlin.
- **Koloniområden i innerstaden - Barnängen** - uttrycker det tidiga 1900-talets socialpolitiska ambitioner och visar hur mindre bemedlade familjer fick möjlighet till egen odling och rekreation. Miljöerna präglas av topografisk anpassad kvartersbildning inramad av grusade gångstigar, uppvuxna trädgårdar och små enkla kolonistugor av olika ålder och art.

Stockholmska särdrag definierade inom riksintresset

- **Stadens anpassning till naturen:** Östra Södermalms svårtillgänglighet har präglat användningen och stadsdelens framväxt genom århundradena. Den mindre bemedlade befolkningen bodde på de höglänta inre delarna medan de mer tillgängliga och fruktsamma markerna längst vattnen användes av den rikare befolkningen. De kraftiga höjdskillnaderna, det exponerade mörka urberget och bebyggelse och vägar som klättrar längst sluttningarna är karaktäristiska drag.
- **Stadens årsringar:** På östra Södermalm ses årsringarna genom den bevarade småskaliga 1700-tals bebyggelsen och den regelbundna stenstaden från 1800-talet. Med förverkligandet av Lindhagenplanen under 1900-talet fick östra Södermalm dagens karaktärsdrag med vägar och kyrka.
- **Stadens siluett:** Trots att förändringar sker kontinuerligt har Stockholms siluett med en sammanhållen låg bebyggelsemassa med enstaka uppstickande accenter, såsom kyrkor och offentliga byggnader, bibehållits. På Södermalm utgör Sofia, Katarina och Ersta kyrkor viktiga landmärken.

- **Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet:** På Södermalm är utsikterna från Fjällgatan och Katarinavägen bra exempel liksom Sofia kyrka som syns som fondbyggnad från flera gator i stadsdelen.



Figur 4 Illustration över kulturhistoriska värden kring Vitabergsparken. Källa: Sweco

Analys av riksintressanta värden

Upplevelsen av de riksintressanta värdekärnorna Vita bergen samt Vitabergsparken är väsentlig sedd från omgivande gaturum. Goda möjligheter ges till att förstå och uppleva de värden som riksintresset avser. Genom gaturummen finns viktiga siktlinjer mot Sofia kyrka och mot parken och dess bebyggelse. På samma sätt ger gaturummen och den öppna parken också möjlighet att betrakta stenstadens bebyggelse på håll. På västra sidan av Renstiernas gata ligger Nytorget, som ingår i värdekärnan. Längst Skånegatans siktlinje mot Vita bergen finns möjlighet att uppleva en större sammanhängande del av 1700-tals bebyggelse och Vitabergsparken, det vill säga miljöer inom värdekärnan.

Analys av kommunala värden

Större delen av blåklassade fastigheter inom utredningsområdet återfinns inom värdekärnor som beskrivs ovan. Inom Ersta sjukhusområdet på östra delen av Stigberget finns också några blåklassade byggnader. Bebyggelsen utgör en värdefull helhetsmiljö som berättar om sjukhusverksamhetens utveckling under flera hundra år och har sammanfattningsvis högt kulturhistoriskt värde. Övriga byggnader inom utredningsområdet är till stora delar grönklassade och bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Stigbergsparken utgörs huvudsakligen av en flackt utformad park, men också av en stor bergssluttning utmed hela parkens norra sida. På berget, Stigberget, vidtar bebyggelsen inom den riksintressanta värdekärnan Fjällgatan och Stigbergsgatan. I söder gränsar Folkungagatan. Parken är inte klassificerad enligt Stockholms stads kulturhistoriska klassificeringssystem. Stigbergsparken bär trots detta spår från flera historiska skeenden och är en viktig komponent i östra Södermalms stadsmiljö. Utmed bergssluttning, på fastmarken, gick under flera hundra år Tjärhovsgatan, som förband norra Södermalm med området kring Södra varvet/landvägen mot Nacka. Än idag kan detta samband visuellt anas. Att området för parken inte blev bebyggt med kvartersstad speglar områdets sämre geoteknik då området består av lera och torde haft dålig vattenavrinning. Detta, liksom den bevarade bergsslutningen, kan ses som ett uttryck för det riksintressanta särdraget "stadens anpassning till naturen". Stigbergsparken vittnar också om stadens successiva utbyggnad och de ökade sociala ambitionerna genom tillskapande och utveckling av parker under 1900-talets första hälft. Stigbergsparken som helhet bedöms ha måttligt kulturhistoriskt värde. Den bevarade bergsbranten i parkens norra del bedöms dock ha högt kulturhistoriskt värde.



Figur 5 Illustration över kulturhistoriska värden kring Stigbergsparken. Källa: Sweco

Historik

Södermalms dramatiska topografi var ända in på 1900-talet avgörande för stadsdelens utveckling. Högre klippor och branta backar har gjort området svårtillgängligt trots dess närhet till staden. Under medeltiden var stora delar av Södermalm stadens utkant där befolkningen samlade ved,

höll djur och odlade. Redan tidigt samlades verksamheter som av olika anledningar inte passade i staden utanför dess södra stadsport såsom illaluktande, brandfarliga eller störande verksamheter. På 1500- och 1600-talet låg till exempel stadens galgbacke på Stigberget, vida synlig från stora delar av staden.

Malmgårdarna och Södra varvet på 1600-talet

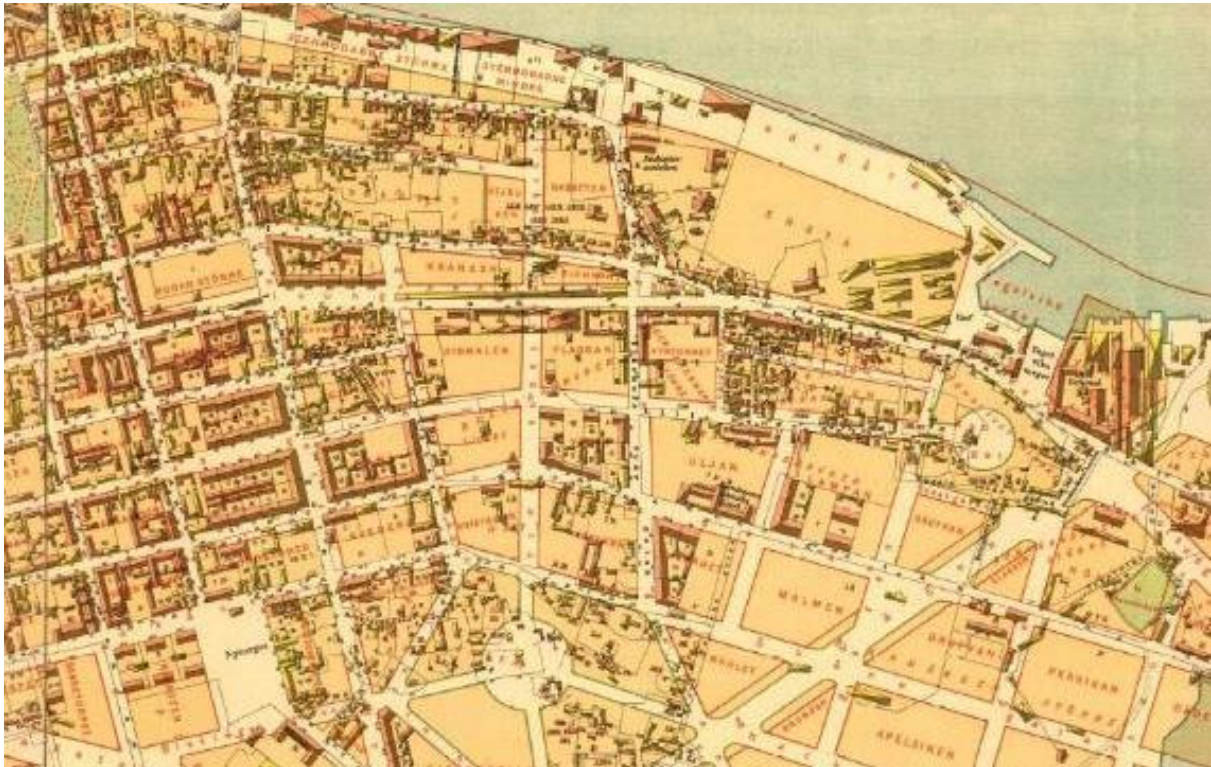
Under 1600-talets stormaktstid fick Stockholm status som rikets huvudstad och med detta storslagna stadsbyggnadsambitioner. Malmarna reglerades och fick rätvinkliga stadsplaner, i den mån det var möjligt med hänsyn till Stockholmstopografin. Från 1660-talet blev det olagligt att uppföra trähus på malmarna, men särskilt på Södermalm fortsatte ändå trähus att uppföras under flera sekel. Under 1600-talet uppfördes Södra stadshuset vid Södermalmstorg liksom Katarina kyrka. Den huvudsakliga bebyggelsen var då fortfarande samlad invid nuvarande Slussen på den norra delen av ön. Under 1600-talet delades Södermalm upp i de två församlingarna Maria och Katarina. Utanför det reglerade stadsområdet växte enklare byggelse upp. År 1688 förlades ett skeppsvarv till Tegelviken som kom att gå under namnet Södra varvet. Östra Södermalm var kargt och otillgängligt med smala trappor och slingrande stigar upp för de branta bergssluttningarna. Längst stränderna och på bergen där jordlagren var obefintliga fick de fattiga sina bostäder i illa byggda småstugor och skjul.

Nytorget anlades i slutet av 1600-talet och har varit en central plats på östra Södermalm sedan dess. Invid torget växte mer stadslik bebyggelse upp. Från Nytorget ledde redan under 1600-talet en gata ner mot Hammarby sjö och vintertullen (se vidare avsnittet om station Hammarby Kanal.)

Under 1600-talet började välbärgade borgare och adelsfamiljer hålla sig med sommarboställen på malmarna, så kallade Malmgårdar, till vilka man flyttade under sommaren med hela sitt hushåll. På Södermalms yttre delar, som då fortfarande var lantliga platser, uppstod ett flertal Malmgårdar varav många finns kvar än idag.



Figur 6 Tjärhovsgatan följde, innan 1900-talets anläggande av Stigbergsparken, Stigbergets fot och fortsatte ner till Södra varvet och Tegelviken. Vägen har troligen funnits mycket länge. Karta från 1855. Källa: Stockholmskällan



Industrialiseringen under 1700-talet

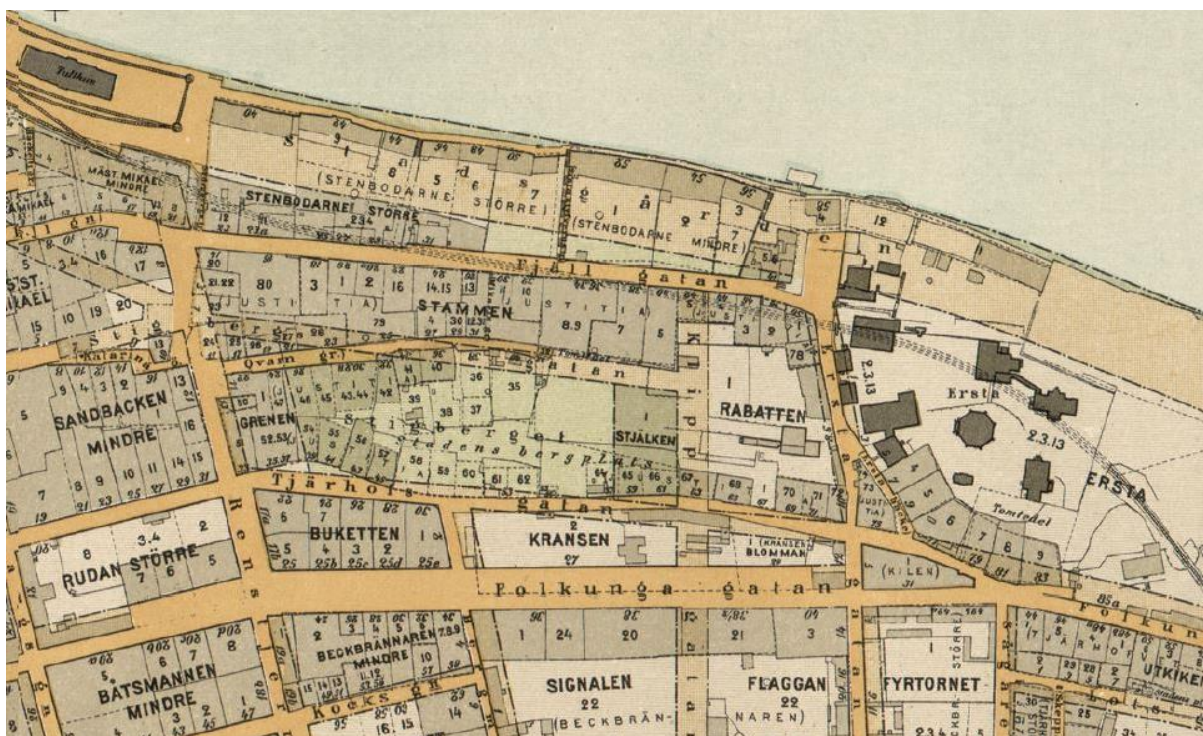
Under 1700-talet kom Södermalm att befolkas allt mer. Flera större verksamheter växte fram och med dem ökade befolkningen. Vissa delar av stadsdelen började få stadsliknande karaktär. Flera omfattande stadsbränder under 1700-talet gav upphov till reglementen beträffande bebyggelsens utföranden och Stockholm fick sin första byggnadsordning år 1725. Totalt förbud mot trähus infördes då men i de fattiga, avlägsna utkanterna av staden tillät man, trots detta, arbetare och mindre bemedlade att uppföra trähus. Södra varvet var Stockholms största varv med många arbetare.

1800-talets slum

Från 1800-talets mitt och särskilt mot slutet av decenniet kom industrialiseringen på allvar igång i Stockholm. Södermalm blev det industriella Stockholms centrum och med detta också platsen för en ännu kraftigare befolkningsökning som de nya industrierna gav upphov till. Inflyttningen till Stockholm var stor under den begynnande industrialiseringen. Östra Södermalm blev tätt befolkat, i de närmsta överbefolkat. Stora hyreskaserner började successivt tränga undan småkåkarna som bostäder åt fabriksarbetarna. Bostadsförhållandena var bedrövliga men den höga inflyttningen höll efterfrågan uppe och hyrorna likaså.

År 1866 lade kommunalmannen och juristen Albert Lindhagen fram ett förslag till reglering av Stockholms malmar som i sin tur kom att ligga som grund för 1880 års stadsplan för Södermalm. Planen föreskrev framdragandet av Ringvägen, en esplanad av internationella mått, och höjdpartierna Vita bergen, Stigberget och Åsöberget lades ut som parker. Under de sista decennierna av 1800-talet byggdes flera vägar i enlighet med rutnätsstadens struktur vilket innebar sprängningar genom delar av den dramatiskt utformade terrängen på Södermalm.

En viktig del av Lindhagens stadsplaner var inslaget av parker. Anläggandet av parker syftade till att föra in naturen i staden. Bergiga och svårtillgängliga tomter reserverades som parkmark. En viktig målsättning var att alla boende skulle ha tillgång till parker, såväl rik som fattig. På flera håll i staden anlades också särskilda lektyor för barnen i de nya parkerna. Vitabergsparken planerades av Stockholms första stadsträdgårdsmästare Alfred Medin. Parken utformades med mjukt formade gångar och naturliga terrängformer bevarades. Man planterade framförallt inhemska lövträd. Anläggandet av parken började 1895 och området närmast kyrkan stod färdigt 1910. Sofia kyrka uppfördes som kronan på verket 1903-06 och var från början annexkyrka inom Katarina församling. Kyrkans arkitekt var Gustaf Hermansson och den namngavs efter Oscar den II:s gemål drottning Sofia. År 1917 bröts Sofia församling ut som en egen församling.



Figur 9 Området kring Stigberget och kvarter Kransen 1899. Dagens Stigbergspark, inom kvarter Kransen, var ännu inte anlagd. Längs Stigbergets södra fot går fortfarande Tjörhovsgatan med bebyggelse och tomter i norr. Kvarteret Kransen är sparsamt bebyggt eftersom markförhållandena var sank. Liksom många andra parker har Stigbergsparken blivit park på grund av de dåliga byggnadsförhållandena. Parken tillkom successivt med trädplanteringar under tidigt 1900-tal senare tillkom gräsytor, planteringar och gungor. Karta 1899 Generalstabens Litografiska Anstalt. Stockholmskarta av Alfred Bentzer. Källa: *Stockholmskällan*



Figur 10 Sofia kyrka är vid fototillfället 1906 precis färdigställd. Den omgivande parken är ännu inte fullt anlagd. Kringliggande bebyggelse utgjordes främst av hyreskaserner och lägre trähus vilka stod i bjärt kontrast till kyrkans högsta volym. Foto: *Stockholms stadsmuseum*



Figur 11 Skånegatan västerut från Borgmästargatan med Nytorget i fonden. Den låga träbyggnaden i mitten av bilden med trätappa är fortfarande bevarad. Foto: Stockholms stadsmuseum, år 1885.

Bergen besegras på 1900-talet

På 1910-talet fick östra Södermalm slutligen en bred och flack väg som anslöt höjderna med området kring slussen när Katarinavägen öppnades för trafik 1914. Vägen sprängdes fram genom Katarinaberget och övergick på höjderna i den nordsydliga Renstiernas gata. På 1930-talet sprängdes Renstiernas gatan fram tvärs igenom Vita bergen ner till Ringvägen.

Östra Södermalm bebyggdes successivt med bebyggelse i huvudsak i enlighet med Lindhagensplanen. Kvarteren fick nya och större byggnader i stilar som var moderna under 1900-talets första decennier. Trycket på området blev trots allt inte så stort och mycket av den äldre bebyggelsen bland annat Åsöberget, Stigberget och i Vita bergen blev kvar och skyddades som reservat i stadsplan från 1930-talet.

De nya stadsplaneidealen under 1900-talets första decennier med storgårdskvarter med lummiga gårdar och bevarade terrängformer finns representerade på östra Södermalm. Stora områden med kåkbebyggelse försvann då till fördel för modernare och sundare bostäder. I storgårdskvarter och i kvarteret Kristallen mellan Borgmästaregatan och Klippgatan uppfördes till exempel de flesta husen av Sunnerdahlska stiftelsen som så kallade barnrikehus efter stadsplan från 1936. Gatubreddningar, nya trafikleder och punktsaneringar blev dock kostsamt och alla planer kom inte till genomförande av ekonomiska skäl.

År 1967 kom saneringsplanen "Söder 67" där bebyggelsen i sin helhet dömdes ut som saneringsmogen. Saneringsplanen "Söder 67" kom dock strax efter att den allmänna opinionen hade börjat resa sig mot de mycket omfattande förändringarna som den så kallade Cityomvandlingen hade medfört i centrala Stockholm. Ytterst lite av de föreslagna förändringarna kom därför att genomföras. I Barnängsområdet uppfördes dock en mer sammanhängande bebyggelse under 1960-talet.

Parker och kolonilotter under 1900-talet

Under 1900-talets första decennium kom kolonilotterna att introduceras i Stockholm av Anna Lindhagen och Anna Åbergsson efter danska förebilder. Barnängens koloniträdgårdsförening bildades 1906 som en av de första i sitt slag i Stockholm. Koloniområdet i Barnängen är idag bara en liten rest av de hundratals kolonilotter som en gång låg här och som sträckte sig ända ner till Hammarby sjö. 1900-talet kom också att innebära ett stor uppsving för de allmänna parkerna.

På platsen för dagens Stigbergsparken revs i början av 1900-talet ett antal träbyggnader för att ge plats till anläggandet av en plats. Till att börja med rörde det sig mer om en plats där träd planterades i mycket strikta rader. Tjärhovsgatan låg kvar längs med bergsfoten och en del äldre byggnader bevarades längs med berget. Successivt tillkom gräsmattor, planteringar och redan på 1920-talet kom gungor. Under 1930- och 40-talen ändrades inställningen till parker och ambitionerna kom att höjas ytterligare. Parkerna planerades efter program med sociala målsättningar. De ansågs viktiga för folkhälsan och gav möjlighet till lek, spel och rekreation. Både Stockholms parklek och parkteatern tillkom under 1900-talets mitt. Som ett led i denna strävan upprustades bland annat Stigbergsparken och fick nu mer grönska, murar, gångar och trappor. Nytorget ställdes i ordning med planteringar och lekplats för barnen. Parkerna fick en offentlig förvaltning.



Figur 12 Vy mot öster över Stigbergsparken år 1901. Parken var då nyanlagd och idag finns ännu flera träd kvar från denna tid. Observera raden med byggnader längst Stigbergets fot till vänster i bild vilka senare revs. Foto: Stockholms stadsmuseum

Nulägesbeskrivning

Östra Södermalm präglas än i dag i hög grad av sin dramatiska topografi med Stigberget i norr och Vita bergens höjd längre söderut. En kraftig förkastningsbrant sluttade förr ner mot Stadsgården. Numera har denna kraftiga brant förstärkts ännu mer i och med att stadsgårdens hamn och Stadsgårdsleden sprängts fram längst med vattnet. Katarinavägen går på skrå uppför branten från Slussen till Tjärhovsplan. Här byter gatan namn till Renstiernas gata som bildar en södergående huvudgata genom östra Södermalm. Strax söder om Tjärhovsplan, i en naturlig öst-västlig sänka, korsar Folkungagatan Renstiernas gata och bildar den tvärsgående huvudgatan i stadsdelen. Söder om Folkungagatan höjer sig stadsdelen sakta upp mot Vita bergen.

På Stigbergets topp ligger Fjällgatan, en av Stockholms mest magnifika och välfrekventerade utsiktsplatser. Längs med gatan ligger småskalig trä- och stenhusbebyggelse från 1700- och 1800-talet. Den yngre bebyggelsen är något större i skalan med upp till fyra våningar. Mellan husen finns murar och plank som skyddar bakomliggande trädgårdar och gårdsrum och som sluter gaturummet. Trots att bebyggelsen ligger tätt gör den låga höjden, samt den vida utsikten mot Strömmen och Stockholms arkipelag i norr, att miljön känns gles och luftig. Söder om Fjällgatan, på insidan av bergskammen, ligger Stigbergsgatan med ett flertal institutioner såsom Frans Schartaus Handelsinstitut i en monumental nationalromantisk tegelbyggnad från 1915, Ersta Sköndals folkhögskola från 1907 och Norska kyrkan. Här är skalan större och området har en glesare karaktär.

På den östra delen av Stigberget ligger Ersta sjukhus med ett flertal relativt stora sjukhusbyggnader från 1900-talet men också små putsade, traditionellt utformade stenhus från 1800-talets första del då verksamheten etablerades sig på platsen. Inom sjukhusområdet ligger också Ersta kyrka, en centralkyrka med lanternin i nygotisk stil, invigd 1872. Ersta kyrka är väl synlig från många håll i staden.

Söder om Stigbergets branta och höga södersluttning ligger Stigbergsparken, som tillkom i början av 1900-talet. Det exponerade berget med inslag av vegetation utgör en fond för parkmiljön. Smala gångvägar med trappor leder uppför branten till Stigberget och Ersta sjukhus. Övriga delar av parken utgörs av en flack grusbelagd respektive gräsbevuxen yta med buskage och rader och grupperingar av stora uppvuxna träd. I parken finns sittplatser och en lekpark. Öster om parken ligger ett antal höga flerbostadshus från 1960-talet som utgör del av Ersta sjukhus. På Söders nordöstra del ligger Tegelviken och Fåfången.

Området för det forna varvet i Tegelviken utgörs idag av en modern hamnanläggning för färjetrafiken till Finland och vägar inom utfylld mark. Kvar finns dock ett antal byggnader från 1700- och 1800-tal från varvstiden som ligger vid foten till utkiksberget Fåfången.

Söder och väster om Stigbergsparken breder rutnätsstaden ut sig med bebyggelse som tillkommit under det sena 1800-talet och den första halvan av 1900-talet. Huvudgatorna korsas av mindre kvartersavskiljande gator. Kvarten är slutna med delvis sammanbundna innergårdar. Bebyggelsen med sina 5-7 våningar är huvudsakligen uppförd som ornamenterad putsarkitektur från slutet av 1800-talet, jugendstil eller 1920-talsklassicism men modernare arkitektur förekommer också. Trots bebyggelsens olika stilar upplevs miljön som homogen då fasaderna ofta är putsade och i mättade kulörta toner eller ljusa pastellfärger och kompletteras av uppvuxen vegetation.

Rutnätsplanen i den form vi i dag ser, och uppfattar den, är ett resultat av medveten stadsplanering. Miljön bjuder på regelbundna utblickar och siktlinjer mot fondmotiv, landmärken eller parker. Stadsdelens topografi har utnyttjats och använts som utgångspunkt. Till exempel kan nämnas siktlinjen från Folkungagatan via Stig Claessons park och Klippgatan med Sofia kyrka i fonden.

Rutnätsstaden bryts av Åsöreservatet och Vita bergen där kåkbebyggelse från 1700-talet bevarats i ett antal kvarter. Stora delar av denna bebyggelse är uppförd i trä, oftast timrad och panelad och rödfärgad. Takkupor, plank, uthus och uppvuxna trädgårdar bidrar till en varierad miljö. Gaturummen är små och slutna och följer den naturliga bergiga topografin. Kullerstensbeläggningen förstärker den ålderdomliga karaktären.



Figur 13 1700-talsbebyggelsen i Vita bergen upplevs i dag som pittoresk men utgör ett historiskt dokument över hårda levnadsförhållanden för mindre välbeställda stadsbor. Vy upp mot Sofia kyrka från Skånegatan. Foto: Sweco

Sofia Kyrka omges av Vitabergsparken från sekelskiftet med slingrande gångar, gräsytor i sluttningarna och uppvuxna buskar och träd. I anslutning till Vita bergen ligger Barnängen koloniområde omgivet av ett högt rött plank. Söder om parken, längs Malmgårdsvägen, ligger flera bevarade malmgårdar och träbebyggelse från 1700- och 1800-talet.

Väster om Vita bergen klyver Renstiernas gata den ursprungliga bergsformationen i två delar och Skånegatan leder ner till Nytorget. Nytorget omges i huvudsak av en klassiskt rätvinklig rutnätsstad med höga hyreshus från sekelskiftet, förutom i öster utmed Malmgårdsvägen, där småskalig 1700-talsbebyggelse är bevarad. Denna bebyggelse hängde samman med kåkbebyggelsen i Vitabergsparken fram till dess att Renstiernas gata byggdes. Nytorget är idag utformad som en park med en grön del i norr och lekplats i söder. Nytorget, liksom angränsande del av Skånegatan med alla dess uteserveringar, utgör välbesökta miljöer.

4.3 Station Hammarby Kanal

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:803) 3 kapitlet 6 §, Riksintresse

Hela östra Södermalm ligger inom riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* [AB 115] och två så kallade värdekärnor finns inom området. De utgörs av storgårdskvarteren Draget och Ryssjan och Vita bergen. Stockholmska särdrag som är representerade inom området är bland annat ”viktiga vyer och blickfång”.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

I närområdet finns en fyndplats för flintföremål, av vilka vissa uppenbarligen är sentida. I övrigt finns bland annat by- och gårdstomter.

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

Inom området finns ett stort antal byggnader som har klassats som blå och grön. Se vidare förklaring till kategoriseringen i kapitel 3.6.

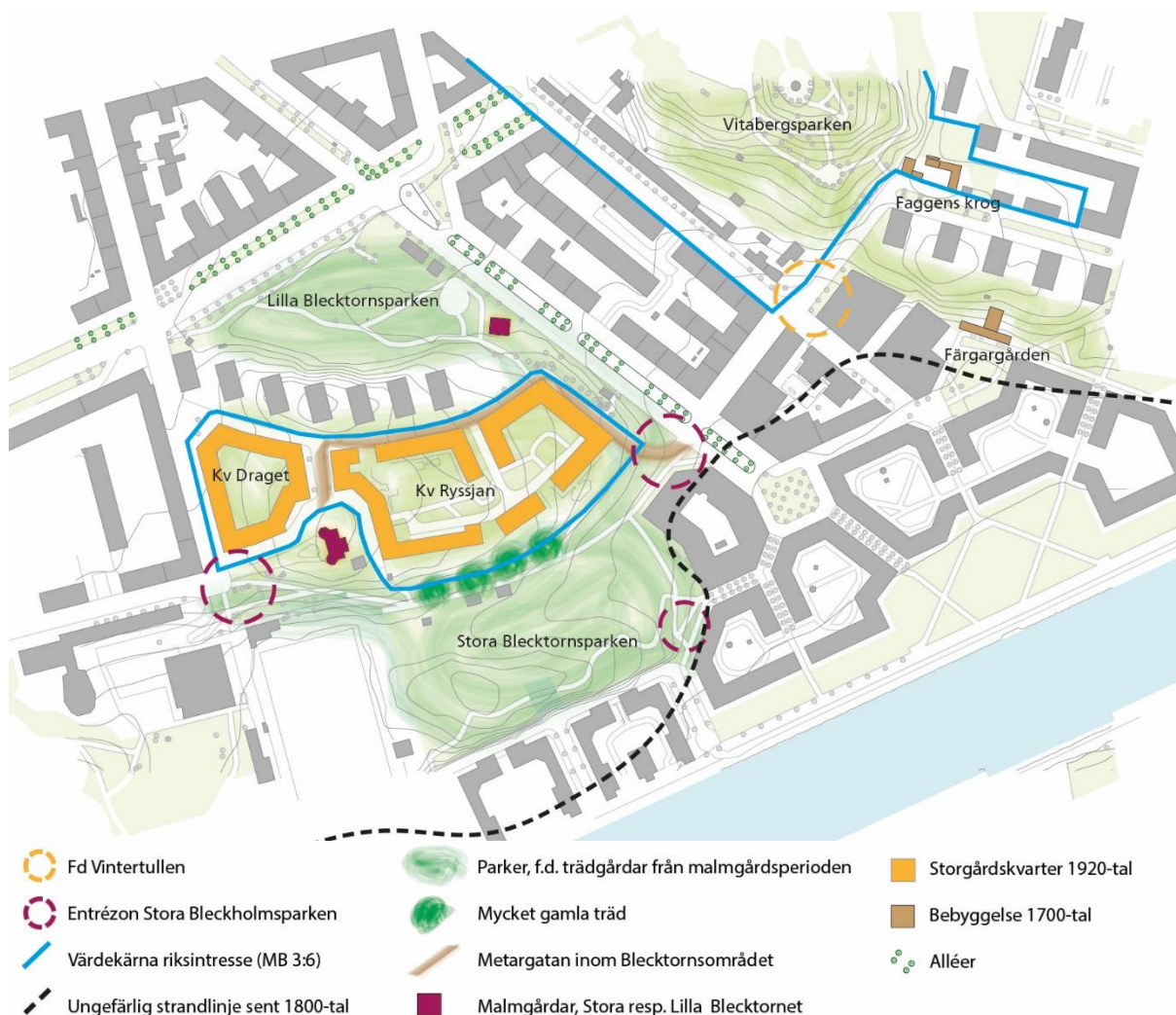
Kulturhistorisk analys

Värdekärnor inom riksintresset

- **Storgårdskvarteren Draget och Ryssjan** inom Blecktornsområdet utgör välbevarade och representativa storgårdskvarter från 1920-talet med gröna gårdar som är väl anpassade till den kuperade terrängen. Området har tydlig, avgränsad identitet omgiven av parker och gröna stråk. Bebyggelsen utgör ett viktigt inslag i stadsbilden.
- **Vita bergens** tidiga bebyggelse respektive bergsparken Vitabergsparken redovisas under Station Sofia (kapitel 4.2).

Stockholmska särdrag definierade inom riksintresset

- **Anpassning till Stockholms dramatiska och karaktäristiska topografi:** Blecktornsområdet med bebyggelsen på höjden och bevarade branta sluttningar som parkmark.
- **Stenstadens distinkta gräns och tydliga årsringar:** Blecktornsområdet och angränsande bebyggelse ovanför förkastningsbrantens parker på södra Södermalm.
- **Vyer, blickfång och kontakten med vattnet:** Upplevelse av vyer utmed kajer kring Hammarby sjö. Vyn mot Sofia kyrka i fonden av Lumagatan.



Figur 14 Illustration över kulturhistoriska värden kring Lilla och Stora Blecktornsparcken. Parkerna, med sina gamla malmgårdar, förenas med grönt stråk utmed Katarina Bangata. Det hela utgör en medveten komposition tillsammans den riksintressanta värdekärnan med storgårdskvarter på höjden ovanför. Den gamla strandlinjens utbredning kan förstås av Färgargårdens läge. Namnet Vintertullsområdet minner om områdets tidigare funktion som tull under vinterperioder. *Källa: Sweco*

Analys av riksintressanta värden

Storgårdskvarteren Draget och Ryssjan inom Blecktornsområdet från 1920-talet utgör en värdekärna inom riksintresset och fastigheterna är blåklassade. Stadsplanen, som upprättades av Per Olof Hallman, var tydligt inspirerad av Camillo Sittes stadsplaneideal där utformningen av gaturum, platsbildningar och siktlinjer var centrala. De utgör välbevarade och representativa storgårdskvarter med gröna gårdar som är väl anpassade till den kuperade terrängen. Blecktornsområdet upplevs som en egen enklav i staden med tydlig identitet i och med att kvarteren ligger på en kulle och till stora delar omges av sluttningar och lägre partier med parker respektive gröna stråk. Bebyggelsen utgör ett viktigt inslag i stadsbilden och en tydlig årsring i staden. Söder om Stora Blecktornsparcken vidtar Vintertullsområdets kvarter från 1980-talet.

Kvarten Draget och Ryssjan exemplifierar hur man under 1920-talet för första gången bröt med rutnätsstadens stadsplaneideal till förmån för ljusa lägenheter och mer grönskande innergårdar med inslag av privata gårdsrum. Längs de södra fasaderna utmed kvarter Ryssjan finns grön gårdsmark, vilken avgränsas med en låg stödmur från sluttningarna inom Stora Blecktornsparcken.

Tillsammans med Lilla Blecktornsparcken och den gröna sluttningen mot Katarina Bangata utgör Stora Blecktornsparcken en medvetet sammanhängande grönsstruktur som speglar 1920- och 30-talets stadsplaneideal där parker gavs stor betydelse ur ett folkhälsoperspektiv. Dessa aspekter

karaktäriserar också denna årsring av bebyggelse. Parkerna liksom de äldsta träden speglar även den äldre perioden med malmgårdar då dessa områden utgjorde odlingsmark.

Kvarteret Ryssjan har infart via Metargatan från Katarina Bangata i öster. Vägens slingrande form uppför slänten förstärker platsens topografi och hur denna bevarats då områdets formgavs under 1920-talet. Vägen hade i den ursprungliga stadsplanen en mer nordlig sträckning som sannolikt övergavs av topografiska skäl. Kvarteren Draget och Ryssjan bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde,

Norra delen av Stora Blecktornsparken, som angränsar till kvarter Draget och Ryssjan, utgörs av sluttningar med inslag av mycket grova träd. Sluttningen utgör del av förkastningsbranten, som fortsätter väster ut på Södermalm utmed hela Årstaviken. Den naturliga terrängen är framträdande sedd från gångvägen som ligger nedanför släntfoten i parken, varför goda möjligheter ges till förståelse av bebyggelsens och Metargatans anpassning till områdets dramatiska topografi. Entrézonerna till parken i öster, vid Katarina Bangata, är relativt smala med anledning av ett angränsande, låglänt beläget kvarter inom Vintertullsområdet. Idag ges ändå goda möjligheter att uppleva fortsättningen av den naturliga sluttningen/förkastningen i detta område. Berörd del av Stora Blecktornsparken bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde.

Miljön kring Gaveliusgatan med bl.a. Faggens krog ingår i värdekärnan för Vita bergens tidiga bebyggelse. Området ligger på en höjdrygg vid foten till Vitabergsparken, nära annan småskalig bebyggelse utmed Malmgårdsvägen. Området bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde.

Analys av kommunala värden

Miljöer som speglar den industriella betydelsen med lång kontinuiteten på sydöstra Södermalm är "Färgargårdens" 1700-talsmiljö och den före detta mekaniska verkstad från 1909, som idag hyser Orienteatern. Färgargården är blåklassad och Orienteatern är grönklassad. Färgargården ingår i ett sammanhängande parkstråk med Barnängens gård medan Orienteaterns karaktäristiska fasad präglar berörd del av Katarina Bangata. Färgargården och det sammanhängande parkstråket bedöms ha högt kulturhistoriskt värde.

Lilla Blecktornsparken, med ursprung som "stadsträdgård", och Stora Blecktornsparken, speglar 1920- och 1930-talets stadsplaneideal där luftiga bostadskvarter med parker och grönska förordades istället för 1800-talets slutna kvarter. De två bevarade malmgårdarna Lilla Blecktornet och Stora Blecktornet är blåklassade och Lilla och Stora Blecktornsparken utgör kvarvarande delar av malmgårdarnas trädgårdar och öppna ägor. Miljöerna bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde.

Den funktionalistiskt utformade Lumafabriken på en kulle inom Hammarby sjöstad, liksom den intilliggande industrikranen vid kajen, är båda mycket visuellt exponerade sett från kajerna runt Hammarby sjö och utgör landmärken. Fastigheten Luma 1 är blåklassad. Lumafabriken och industrikranen har skyddsbestämmelser i gällande detaljplan. Dessa byggnadsverk utgör karaktärsbildande inslag i miljön som, tillsammans med breda, stensladdade kajer, berättar om områdets industriella period. Lumaparken speglar också den tidigare parken eller hagmarken vid Hammarby gård. Kajerna runt Hammarby sjö används idag i stor utsträckning som promenadstråk varför goda möjligheter ges att ta del av områdets historiska arv. Lumafabriken bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde medan övriga miljöer som beskrivs ovan bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Katarina Bangatas breda gaturum med sin centralt belägna allé kring det ursprungligen planerade men aldrig genomförda järnvägsspåret utgör ett exempel på 1800-talets stadsplanstruktur liksom

speglar den kommunikationshistoriska utvecklingen. Gatan med dess allé bidrar med stora upplevelsemässiga värden i stadsbilden. Miljön bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Området runt Vintertullstorget hade stor betydelse för vinterhalvårets handel och transporter, och platsens betydelse speglas än i dag i platsnamnet Vintertullstorget. Platsen med dess namn bedöms motsvara ett högt kulturhistoriskt immateriellt värde.



Figur 15 Illustration över kulturhistoriska värden kring Luma i Hammarby sjöstad. Källa: Sweco

Historik

Topografiska förhållanden och forntid

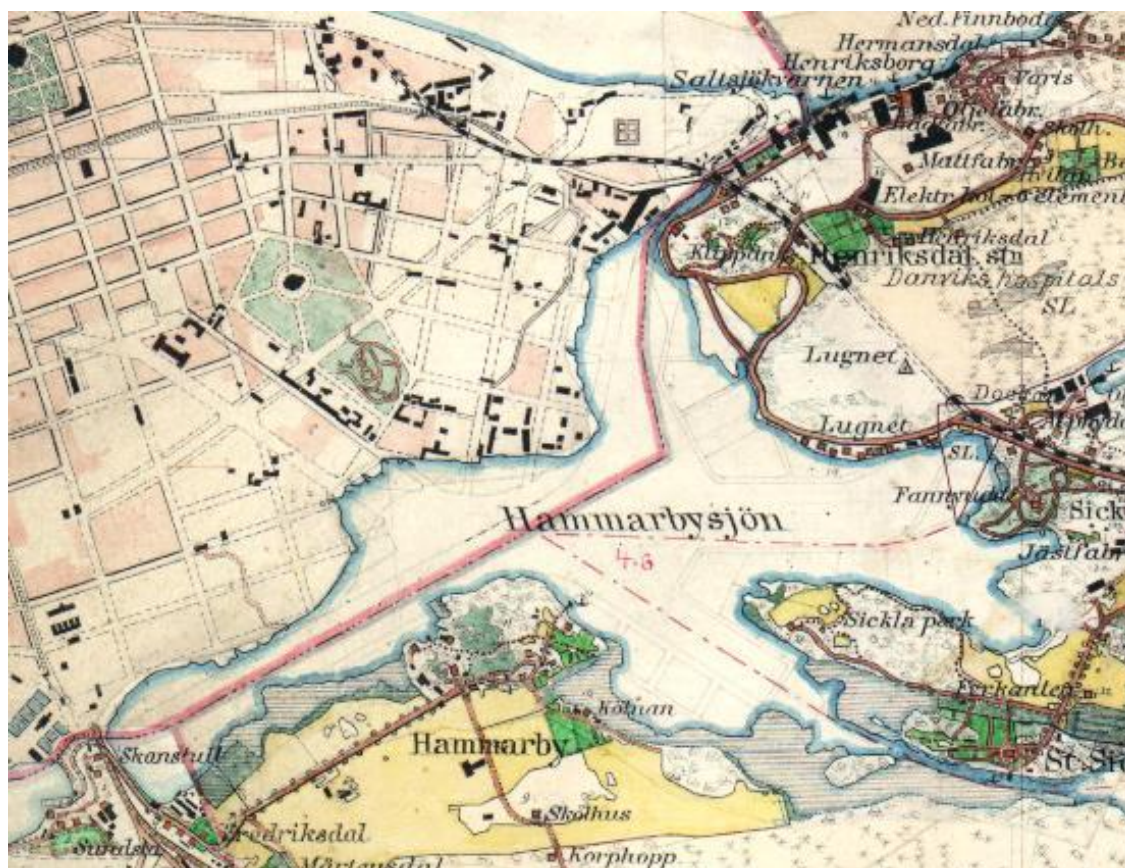
För ungefär 7000 år sedan började Henriksdal sticka upp ur havet. Från denna period finns inga kända lämningar i området. På östra sidan av Södermalm vid Färgargårdstorget finns en fyndplats för flintföremål, vilka utgör lösfynd och vissa uppenbarligen sentida föremål. Den sannolikt äldsta lämningen är fornborgen på Henriksdalsberget (RAÄ 100:2, Nacka socken), vilken med generell datering kan härröra från folkvandringstid (cirka år 400-550). I övrigt finns bland annat by- eller gårdstomter och vid Danvikstull finns uppgifter om en begravningsplats. Det äldsta belägget för Hammarby gård är år 1551, möjligen år 1433 men här råder tveksamheter om vilken Hammarby gård som avses.

Området kring Hammarby sjö hade fram till 1600-talet en lantlig karaktär. På 1540-talet skänkte Gustav Vasa Sickla ö till Danvikens hospital som lät uppföra en sjukhusanläggning i dalsänkan mellan Södermalm och Sicklaön vid nuvarande Danviken. Till Danviken hörde två stora gårdar,

Sickla gård och Hammarby gård, vilka var belägna på östra respektive södra sidan av Hammarby sjö. Hammarby sjö var fram till tillkomsten av Danvikskanalen och Hammarby sluss, kring 1930, en egen sjö, där strandlinjen låg cirka 5 meter högre än idag.



Figur 16 Kartan visar Hammarby sjö innan den sänktes. Hammarby gård är belägen på udden i bildens centrum och vintertullen med Barnängen norr om sjön. Platsen utmärkt med nr 19 är Nytorget. Kartan är uppmätt 1844 och översedd 1891. Källa: Stockholmskällan



Figur 17 Området kring Hammarby sjö år 1906 innan den avsänktes. Häradskartan. Källa: Lantmäteriet

Barnängen, Vintertullen och Blecktornsområdet på Södermalm

Under 1600-talet började verksamheter av industriliknande karaktär uppstå på Södermalm vid Barnängen. Områdets sjönära läge var lämpligt för verksamheter såsom färgeri, textiltillverkning och tvätterier. Här fanns också en så kallad vintertull, där sjöisarna användes för transporter under vintern. Den dåvarande viken, som låg ungefär vid nuvarande Vintertullstorget, utgjorde ankoringsplats för vintertransporterna. Tullhuset låg i korsningen Malmgårdsvägen/Ljusterögatan. Malmgårdsgatan ledde därefter upp till Nytorget. Fram till slutet av 1800-talet förblev området väster om Barnängen ett grönt och lantligt område. Väster om Malmgårdsgatan, mellan Hammarby sjö och Nytorget, fanns en stadsträdgård. Malmgårdarna Lilla respektive Stora Blecktornet omgavs av obebyggda höjder och strandområden mot Hammarby sjö.

Barnängens gård, inom nuvarande kvarter Barnängen 5, växte successivt och blev så småningom Stockholms största textiltillverkare och på 1700-talet uppfördes nya fabriksbyggnader och en centralt belägen huvudbyggnad med en park som sluttade ner mot Hammarby sjö.

Barnängsfabriken finns kvar än idag med bevarad huvudbyggnad, fabriksbyggnader och park. Under den epoken fanns också angränsande till Barnängens gård färgerier, trädgårdsmästeri, krog med mera.

Utmed Gaveliusgatan uppfördes under 1700-talet byggnader i trä och sten i form av fabriksbyggnader, bostäder, trädgårdsmästeri och krog, den så kallade Faggens krog. Delar av denna bebyggelse finns än idag. Söder om denna bebyggelse, invid den forna strandlinjen, bedrevs från slutet av 1600-talet till 1920 färgeri vid den så kallade Färggårdsgården. De idag kvarvarande stenhusen uppfördes 1765 och arbetarlängan i trä 1730.

Under senare delen av 1800-talet tillkom industribebyggelse i kvarteret som angränsar till Barnängens gård i norr. Denna bebyggelse finns delvis kvar idag.

På karta från 1899 finns en plan med traditionell rutnätsstad med gator och kvarter över sydöstra Södermalm. Planen kom endast delvis att genomföras och främst i form av bostadsbebyggelse från 1920- och 30-tal. Katarina Bangata anlades i dalstråket öster om Blecktornsområdet, se vidare nedan, och hade till syfte att skapa en spårförbindelse mellan Stockholms södra och Danviks tull. Spårförbindelsen genomfördes dock inte och på 1930-talet blev Katarina Bangata istället en promenadallé.

För Blecktornsområdet, beläget på höjdparti mellan malmgårdarna Lilla och Stora Blecktornet, antogs en stadsplan för bostäder år 1920 som var ritad av arkitekt Per-Olof Hallman. Planen kom att revideras 1926. På kommunens initiativ planerades här storgårdskvarter med gröna innergårdar med jämförelsevis låg exploatering, där såväl vägar som bebyggelse var anpassade till den kuperade terrängen. Väganslutning till Katarina Bangata genom Metargatan anlades 1934-36. På stadsplanen från 1926 är anslutningen redovisas i ett nordligt läge.

Lilla och Stora Blecktornsparken med grön sluttning mot Katarina Bangata anlades till största del under 1930-talet. Befintliga träd behölls till stor del och kompletterades.



Figur 18 Blecktornsområdet, karta från 1940. Källa: Stockholmskällan



Figur 19 Karta från 1934 över sydöstra Södermalm, Hammarbyleden och Hammarby. Hammarby gård avvecklades under 1920- och 30-talet. Gårdens bebyggelse revs successivt och marken reserverades för industriverksamhet. Lumafabriken etablerades i området och räknas fortfarande till en av Sveriges första funktionalistiska industrianläggningar. Källa: Stockholmskällan



Figur 20 Vy från Södra Hammarbyhamnen mot Barnängens fabriker, kring sekelskiftet 1800/1900. Källa: *Stockholmskällan*



Figur 21 Stora Blecktornet år 1903. Källa: *Stockholmskällan*

Hammarby gård

Fram till de första decennierna på 1900-talet var Hammarby gård en stor gård med vidsträckta jordbruksmarker inom det låglänta området mellan Hammarby sjö och den branta förkastningsbranten i söder. Huvudbyggnaden var belägen direkt sydväst om kullen där Lumafabriken ligger idag, och kullen torde ha utgjort en park/hagmark. En lång allé gick mellan gården och näset vid Skanstull, ungefär där Hammarby allé sträcker sig idag.

Stockholms stad köpte Hammarby ägor 1917 med syfte att anlägga ett nytt industriområde i anslutning till Hammarby sjö, se vidare nedan.

Tillkomsten av Hammarbyleden och Södra respektive Norra Hammarbyhamnen

År 1914 beslutade Stockholms stad om genomförandet av ett stort infrastrukturprojekt som innebar att en farled för sjöbunden trafik skulle skapas i stråket Årstaviken-Hammarby sjö och Saltsjön, den så kallade Hammarbyleden. Härmed möjliggjordes en större kapacitet och att större fartygsstorlekar kunde färdas mellan Mälaren och Saltsjön eftersom den befintliga Nils Ericssonsslussen vid Slussen var liten och stördes av broöppningar. I projektet ingick Hammarby sluss och Danvikskanalen mellan Hammarby sjö och Saltsjön liksom flera broar, bland annat Skansbron. Projektets olika delar genomfördes mellan 1917 och 1929.

För området kring Hammarby sjö innebar projektet stora förändringar eftersom sjöns yta krympte påtagligt då den förbands med Saltsjön. Danvikskanalen sprängdes fram och stora delar av den tidigare sjöbotten fylldes igen och höga kajer anlades utmed de nya raka strandlinjerna. För att binda samman Årstaviken och Hammarby sjö skapades Hammarby sluss genom landtungan vid Skanstull. Skansbron uppfördes för att bibehålla den nord-sydliga förbindelsen mellan Södermalm och Johanneshov. Längst kajerna reserverades mark för industrier med behov av sjötransporter. Det stora projektets namn Hammarbyleden utgör idag benämningen för vattenområdet mellan Hammarby sjö och Hammarbysslussen.

Åren 1929-30 uppförde kooperativa förbundet en glödlampsfabrik på kullen direkt öster om Hammarby gård, den så kallade Lumafabriken. Fabriken ritades av Arthur von Schmalensee och Eskil Sundahl i en för tiden mycket banbrytande modernistisk stil och anläggningen räknas som ett av de första svenska funktionalistiska verken.

Etableringen inom industriområdet gick dock långsamt och det var egentligen inte förrän i slutet av 1940-talet som den tog verklig fart. Under 1950- och 60-talet fortsatte utvecklingen och området förtätades.

I Norra Hammarbyhamnen ersattes tidigare verksamheter med bostäder under 1980-talet inom det så kallade Vintertullsområdet, i form av bilfria storgårdskvarter. Vintertullstorget anlades i slutet av Katarina Bangata. Under 1990-2000-talet uppfördes kvartersbebyggelse utmed kajerna inom övriga delarna av Norra Hammarbyhamnen. Den gamla industribebyggelsen inom Barnängens gård och Färgargården bevarades i ett parkstråk mot vattnet. 1999 påbörjades förberedelserna för den nya bostadsbebyggelsen i Södra Hammarbyhamnen, det som under 2000-talet kom att bli stadsdelen Hammarby sjöstad. Flera av de stora industrierna hade då lämnat området, och lämnat plats för kontor eller småskaliga verksamheter.

Nulägesbeskrivning

Området som berörs ligger på sydöstra Södermalm och i Hammarby sjöstad, på ömse sidor av vattenrummet Hammarby sjö. Området på Södermalm karaktäriseras av att bebyggelsen härrör från olika epoker, från 1700-tal till 2000-tal, samt av ett stort inslag av parker och grönska. Vidare är området delvis kuperat och naturens terrängformer kan ofta ännu utläsas. Blecktornsområdet från 1920-talet är beläget på en höjd och omges av de lägre belägna Lilla och Stora Blecktornsparken. Inom dessa miljöer är de gamla malmgårdarna Stora och Lilla Blecktornet bevarade. Utmed Gaveliusgatan och vid Färgargårdstorget finns småskalig trä- och stenhusbebyggelse från 1700- och 1800-talet i ett grönt stråk mot Barnängens gamla bebyggelse. Angränsande i nordost ligger Vitabergsparken liksom äldre trähus- och stenhusbebyggelse utmed Malmgårdsvägen. I söder inom den forna Hammarbyhamnen finns bostadskvarter från framförallt 1970-tal, det så kallade Vintertullsområdet, liksom bostadskvarter utmed kajerna från sent 1900-tal respektive tidigt 2000-tal. Katarina Bangata, som förbinder Vintertullsområdet med Ringvägen, utgör en tydlig axel i stadsrummet genom sin allé kring centralt gångstråk.



Figur 22 Metargatan och kvarteret Ryssjan. Foto: Sweco

De forna industrikajerna utmed Hammarby sjö finns ännu bevarade och utgör välbesökta stråk varifrån vida utblickar ges. Härifrån framträder Lumafabriken från 1930-talet som ett landmärke då byggnaden är relativt storskalig och har ett visuellt exponerat läge på en höjd och udde inom Hammarby sjöstad. Den omges av sammanhållen kvartersbebyggelse från 2000-talet. Lumafabriken har en grön inramning genom parkmiljö i sluttningen mot kajen men också genom Lumaparken i söder. Den sluttande gröna parken i söder övergår till en hårdgjord del med platsbildning där en hållplats för spårvagn finns. Det finns idag inte kvar några fysiska spår av Hammarby gård, som var belägen invid höjden vid Lumaparken.

Sedd från kajer och i siktlinjer i gaturum inom Hammarby sjöstad är den visuella kontakten med Södermalm stor. Härifrån framträder bebyggelsefronter, Vitabergsparkens grönska liksom Sofia kyrka.



Figur 23 Lumaområdet sedd från norr. Industribebyggelsen utgör ett tydligt landmärke i stadslandskapet och den visuella upplevelsen förstärks ytterligare av läget intill Hammarby sjö. Den uppväxta grönstrukturen med större träd vittnar om läget för Hammarby gård, där samtliga byggnader rivits. Foto: Sweco

4.4 Station Sickla

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

Sickla gamla tomt, RAÄ 28:1, är den enda kända fornlämningen inom aktuellt område.

Det kan inte uteslutas att fornlämning är belägen inom området och markarbetena bör föregås av en arkeologisk åtgärd, alternativt utföras under arkeologiskt överinseende. Arbetena ska därför föregås av ett samråd med länsstyrelsen.

Kulturmiljölag (1988:950) 3 kapitlet Byggnadsminne

Kvarteret Sicklaön 102:1 (Setterwallska villan).

Plan- och bygglag (2010:900)

Inom Sickla industriområde omfattas flera byggnader av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Nacka kommuns kulturmiljöprogram

Följande miljöer inom aktuellt område har pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla i Nacka kommuns kulturmiljöprogram:

- Saltsjöbanan (Nacka stationshus)
- Alphyddan (bostadsbebyggelse från rekordåren)
- Finntorp (bostadsbebyggelse från folkhemspenoden)
- Fanny Udde (Sicklaön 83:33)
- Sickla-Marcusplatsen (kulturhistoriskt värdefull industrimiljö)

Kulturhistorisk analys

Riksintresse

Området berörs inte av riksintresse.

Analys av byggnadsminne enligt kulturmiljölag 3 kapitlet

Setterwallska villan skyddas som byggnadsminne på grund av sina arkitektoniska och samhällshistoriska värden. Byggnaden vittnar om tidens estetiska ideal, livet i hemmet och önskvärda levnadsförhållanden hos borgerskapet (lika välbeställt och påkostat på landet som i bostaden inne i staden). Villan har högt kulturhistoriskt värde.

Analys av kommunala värden

Atlas Copcos före detta fabriksbyggnader har dokumentations- och informationsvärden. Med hjälp av den äldre bebyggelsen förstår vi utbyggnaden av det moderna Nacka som hänger samman med utbyggnaden av Saltsjöbanan. Miljön är intressant eftersom den vittnar om en lång historisk process där industrin och dess förutsättningar har utvecklats och förändrats under en lång period. AB Dieselmotorers industrier var också anledningen till uppförandet av flerbostadshus och centrumanläggningar på västra Sicklaön och utgör alltså grunden till tätortens utbyggnad. Området är också företagshistoriskt intressant som vittnesmål över ett av landets mer framgångsrika företag. Sicklas kulturhistoriska värden är viktiga för kunskapen om det moderna Nackas framväxt. Bebyggelsen har för sin respektive tid representativ arkitektonisk gestaltning, ofta av hög kvalitet. De kulturhistoriska värdena i Sickla gamla industriområde är höga. Den miljö som här växte fram för över 100 år sedan, var inte bara en världsledande tillverkningsindustri, utan kom i hög grad att prägla Sicklaön och Nackas utveckling till ett modernt samhälle.

Saltsjöbanan är en viktig förklaring till Nackas historiska utveckling under modern tid. Utbyggnaden av järnvägen var förutsättningen för uppförandet av Saltsjöbadens villaområde, den första moderna etableringen i Nacka, vilken i sin tur gav förutsättningar för utbyggnaden av Ektorp och Storängen. Banan var också förutsättningen för industrierna i Sickla och Järla. Saltsjöbanan har därför högt kulturhistoriskt värde direkt förknippad med den första storskaliga utbyggnaden av Nacka. Banan har också en viktig betydelse för förståelsen av Storstockholms utbyggnadshistoria och satellitstäderna, vilken i hög grad präglats av spårtrafikens utbyggnad. I dag finns bara Saltsjöbanan och Roslagsbanan kvar av dessa tidiga spårvägar. Övriga har blivit ersatta av tunnelbana och bussar. För att bevara det kulturhistoriska värdet hos banan är dess fortsatta drift den mest väsentliga aspekten, men också bevarandet av så många äldre stationshus och stationsmiljöer som möjligt. Nacka station med ett välbevarat stationshus från 1894 ligger strax nordöst om Sickla köp kvarter. Saltsjöbanan och särskilt Nacka stationshus har höga kulturhistoriska värden.

Villan Fanny Udde (som ligger på Uddvägen i västra Sickla) är den enda bevarade byggnaden från tiden när Hammarby sjö och Sickla udde var en eftertraktad lantlig oas i Stockholms utkant. Byggnaden är ett viktigt historiskt dokument och har därmed ett högt kulturhistoriskt värde.

Bostadsområdet Finntorp från 1950- och 60-talet utgör ett mycket tidstypiskt dokument över en period i svenskt stadsbyggande med höga sociala ambitioner. Målet var att hela befolkningen skulle ha goda bostäder och staten lånade ut upp till 100 procent av byggkostnaderna vilket resulterade i bebyggelse med höga arkitektoniska ambitioner. Det finns många exempel på den här typen av bebyggelse runt om i Sverige, men området är det enda av den här omfattningen i Nacka kommun och har därför högt kulturhistoriskt värde.

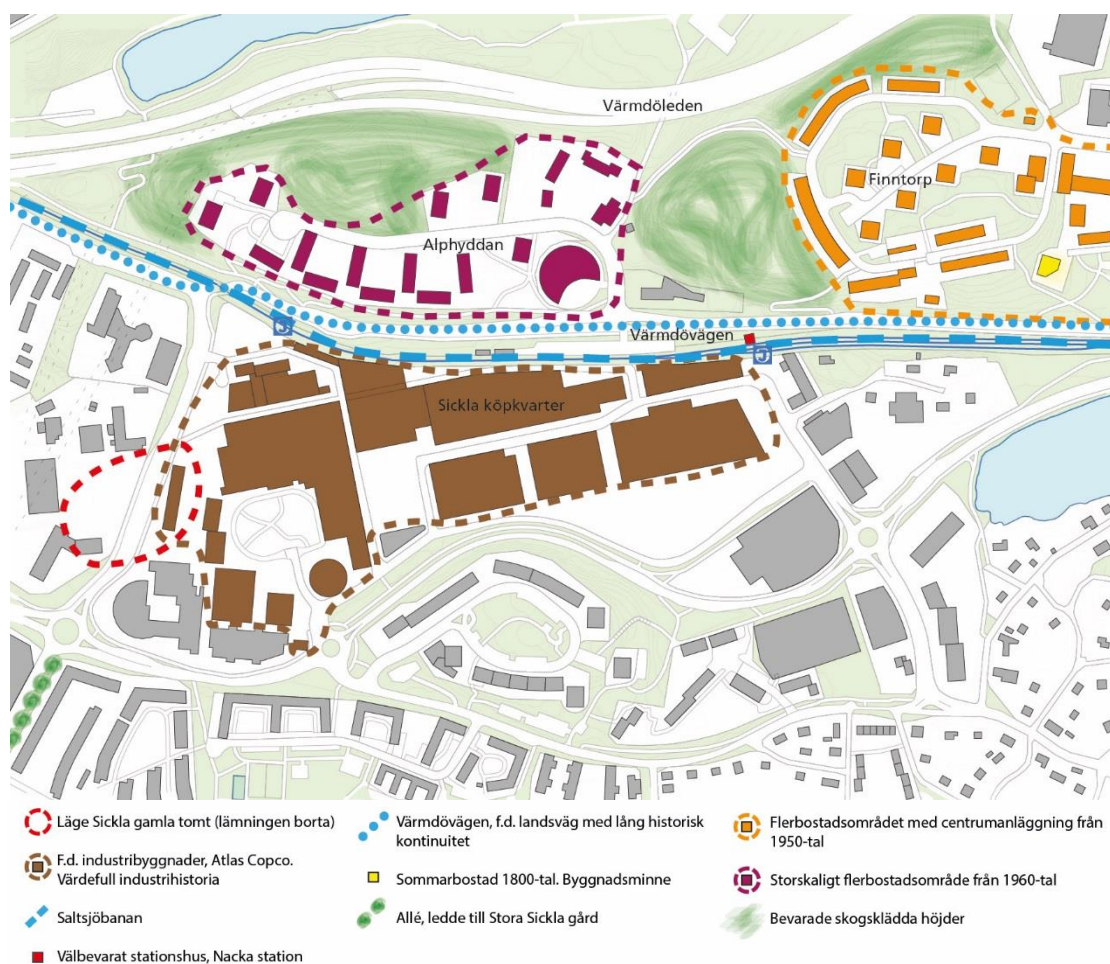
Alphyddans 1960-talsbebyggelse är ett tidigt exempel på rekordårens byggande. Miljön har utformats med höga arkitektoniska ambitioner och anpassats till terrängen och motorvägen och det är ett tidigt exempel på trafikseparering med garage vid områdets infart. Rekordåren är en

välrepresenterad period i svenskt byggnad och det finns många miljöer runt om i landet från denna tid, varav ett flertal i Nacka. Området har arkitektoniska och miljömässiga kvaliteter och ett högt kulturhistoriskt värde.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Kontorsbebyggelsen och studentbostäderna väster om Sickla Industriväg är exempel på relativt en vanligt förekommande arkitektur och utan sammanhang med områdets dominerande historiska berättelse. Bebyggelsen bedöms ha låga kulturhistoriska värden. Området har dock en viktig industrihistoria med tidigare jästfabrik. Runt 1930 etablerades Casco /Akzo Nobel på platsen. Flera byggnader har pekats ut som kulturhistoriskt intressanta i en inventering. Byggnaderna har betydelse för stadsbilden i industrilandskapet runt Sickla.

Inom Sickla följer Värmdövägen huvudsakligen samma sträckning som landsvägen över Sicklaön har haft i hundratals år. Vägen är traditionellt belägen i gränsen mellan bergshöjderna och det tidigare öppna odlingslandskapet i söder. Att vägen har samma läge sedan hundratals år ger en kontinuitet i landskapet och innebär att en historisk dimension bevarats.



Figur 24 Illustration över kulturhistoriska värden kring Sickla. Källa: Sweco

Historik

Förhistorisk tid

Området för Sickla gård steg ur havet vid århundradena runt Kristi födelse och landskapet norr därom, vid Alphyddan, ytterligare några hundra år tidigare. Äldsta belägg för Sickla gård är år 1460. Sickla gamla tomt (RAÄ 28:1, Nacka socken) är idag helt bebyggd och inga lämningar är synliga ovan mark. Marken tillhörde kyrkan fram till reformationen på 1500-talet då den övertogs

av kronan. Strax sydväst om gårdstomten har ett vikingatida gravfält legat, vilket undersöktes och borttogs på 1960-talet. Det är sannolikt att Sickla gård har sitt ursprung under järnålder och att gravfältet utgjort ett gårdsgravfält.

Sickla gård från jordbruk till industri

Området runt Hammarby sjö var glest bebyggt fram till 1500-talet. På 1540-talet skänkte Gustav Vasa Sickla ö till Danviken hospital som lät uppföra en sjukhusanläggning i dalsänkan mellan Södermalm och Sicklaön vid nuvarande Danviken. Till Danviken hörde två stora gårdar: Sickla gård och Hammarby gård.

Sickla gårds ägor sträckte sig från Hammarby sjö i väster till Långsjön (Sicklasjön) i sydöst och avgränsades av Saltsjön i norr. Gården användes traditionellt för jordbruk fram till början av 1700-talet. År 1727 startades ett kattunstryckeri på Sickla gård, en tillverkningsindustri där man tryckte mönster på tunna importerade bomullstyger. Verksamheten hade båtförbindelse med textilindustrin på Södermalm och samtidigt gott om markutrymme att lägga ut tyger för blekning. Fabriksanläggningen var stor för tiden med som mest ett hundratal anställda. Det var medan kattunstryckeriet arrenderade Sickla gård som den nu nedbrunna herrgårdsbyggnaden uppfördes nere vid Långsjön. Tryckeriet lades ner efter mer än hundra års drift i början av 1800-talet och jordbruket som hade varit en bisyssla blev nu alltmer marginaliserat i takt med att området istället togs över av industriella verksamheter. Danvikens hospital avvecklades under andra halvan av 1800-talet.

I slutet av 1800-talet köptes Sickla gård av Järnvägs AB Stockholm-Saltsjön för att möjliggöra byggandet av saltsjöbanan. Nacka hade fram till mitten av 1800-talet varit relativt svårtillgängligt trots sin närhet till Stockholm. Landskapet är kuperat och otillgängligt och det var först i och med införandet av reguljär ångbåtstrafik som Nacka blev tillgängligt i någon större skala. Än större betydelse kom dock utbyggnaden av Saltsjöbanan att få för Nackas utveckling. Banan invigdes 1893 och syftade till att sammanbinda den välplanerade villaförstaden och societetsbadorten Saltsjöbaden med Stockholm. Köpet av Sickla gård innebar att Järnvägs AB Stockholm-Saltsjön skulle kunna erbjuda industritomter i anslutning till den egna järnvägen. De förbättrade kommunikationerna flyttade gränsen för "landet" allt längre bort från Stockholm, vilket fick sommargäster i omkringliggande villor (till exempel Fanny udde och Setterwallska villan) att välja andra ställen längre ut i skärgården.

Först att ta industrimarken i anspråk var Bageriidkarnes Jäst AB som etablerade sig vid Sickla 1893. År 1898 beslöt det nybildade företaget AB Diesel Motorer att förlägga sin tillverkning till Sickla gårds marker och redan samma år uppfördes de första industribyggnaderna och tillhörande arbetarbostäder. Företaget blev under ett sekel tongivande i området. Företaget expanderade och även Kåbergs tapetfabrik, som hade etablerat sig som granne till Diesel 1906, inköptes för att förvandlas till Atlas Diesels serviceverkstad. AB Diesel Motorer slogs 1917 samman med Nya Atlas och bildade företaget AB Atlas Diesel och 1956 bytte man namn till Atlas Copco. Dieselmotor-tillverkningen såldes 1948 varefter Sicklaverkstaden inriktades på tryckluftsteknisk utrustning. Industriområdet vid Stora Sickla gård utvecklades och förtätades fram till 1960-talet. Under 1980-talet flyttade Atlas Copco sin tillverkning från Sickla men stannade kvar med kontor samt en underjordisk provgruva med gruvgångar i flera nivåer. Ett förslag på bevarande och utveckling av industribyggnader lades fram och området blev istället inriktat mot handel.



Figur 25 Sickla vid 1900-talets början. Häradsekonomska kartan visar Sickla just i brytningstiden mellan det gamla och nya. Hammarby sjö har ännu inte sänkts. Stora Sickla gård, ligger i områdets södra del invid den strategiska sjövägen till Södermalm. Gården är fortfarande omgiven av trädgård, park och en hel del åkermark. Sommarvillan Fanny Udde ligger omgiven av en trädgård på en udde i Hammarby sjö. Invid Sickla hållplats har motorfabriken och Jästfabriken tagit plats. I bergssluttningarna norr om Saltsjöbanan och landsvägen ligger bostadshus, troligen för fabrikernas många arbetare. Källa: Lantmäteriet



Figur 26 Sickla industriområde med Marcusplatsen i förgrunden. Längst med landsvägen och på bergspartierna i bildens bakgrund ligger bostadshusen, villor av trä, inplacerade där det var möjligt att bygga. Fram till 1940-talet var i princip all bostadsbebyggelse i Nacka fortfarande i form av trävillor. På bergshöjderna i bakgrunden uppfördes på 1950- och 60-talen bostadsområdena Finntorp och Alphyddan. Källa: Stockholms Länsmuseum

Moderna bostäder åt industriernas personal

Under 1930- och 40-talen sjönk exploateringsakten. Ekonomisk depression och krig hade dämpande inverkan på viljan att bygga nytt. Ännu i slutet av 1940-talet dominerades bostadsbebyggelsen i Nacka helt av villor. Hyreshus fanns enbart på Kvarnholmen och i Ektorp. Efterkrigstiden medförde dock blomstrande ekonomi och flera hyreshusområden uppfördes i anslutning till industrierna och arbetsplatserna i Sickla. Till exempel kan nämnas Tallbacken, Sickla strand och västra Finntorp.

Under 1960-talet tillkom bebyggelse i ännu större skala då områdena Alphyddan och östra Finntorp uppfördes. Alphyddan, som bebyggelsen på bergshöjden norr om Sickla industriområde kom att kallas efter en äldre byggnad på platsen, uppfördes 1959-1965 och ritades av de namnkunniga arkitekterna Backström & Reinius. Området präglas av rationalitet och storskalighet och här ryms omkring 700 lägenheter. Miljön är funktionsseparerad med ett stort parkeringsgarage vid områdets infart och utbyggda gång och cykelvägar. Kraftigt kuperad terräng, likt den i Alphyddan, var fram till 1950-talet svår att bebygga i större skala men genom att använda ny sprängteknik och hustyper med begränsad byggnadsyta blev det möjligt att bygga även här.

Sickla Köp kvarter

En ny era inleddes 1992 då Sickla Stormarknad etablerades i de modernare industribyggnaderna i områdets östra del. Efter det att LjungbergGruppen förvärvade fastigheten 1997 har handelsområdet under 2000-talet utvecklats till Sickla Köp kvarter. Kulturhistoriskt viktiga byggnader från den industriella epoken i Sickla har bevarats och kompletterats med ny bebyggelse. Den industrihistoriskt värdefulla provgruvan är öppet för besökare och påminner om Sicklas industrihistoriska kulturarv.

Nulägesbeskrivning

Sickla präglas, liksom Södermalm och övriga berörda delar av Nacka kommun, av den dramatiska topografin. Sickla är höglänt i norr med de stora bostadsområdena Alphyddan från 1960-talet och Finntorp från 1950-talet uppförda på varsin höjd. Landskapet sluttar sedan ned mot Sicklasjön och Sickla kanal. Saltsjöbanan och Värmdövägen (som var huvudstråk till Nacka fram till 1960-talet) går parallellt i öst-västlig riktning genom stadsdelen. Strax söder om järnvägen breder Atlas Copcos före detta industriområde ut sig med ett myller av industribyggnader, de äldsta från slutet av 1800-talet och de yngre från mitten av 1900-talet. I dag används området som köpcentrum. Centralt för området är den öppna ytan kring Marcusplatsen med närliggande handelsstråk. Flera nya byggnader i större skala avsedda för handel finns, främst i områdets östra del. Området präglas också av de utbredda parkeringsplatserna.

Industriområdet avgränsas söderut av Järlaleden som också löper i öst-västlig riktning. Söder om leden ligger bostadsområden med flerbostadshus på sluttningen ner mot sjön. En del av bebyggelsen tillkom redan som bostäder för industriarbetarna medan andra har tillkommit senare.

Väster om det tänkta stationsområdet ligger ett antal kontorsbyggnader, som tidigare har hört samman med industrierna, samt tillfälliga studentbostäder. Som en udda fågel ligger villa Fanny Udde. Strax norr om Fanny Udde ligger Klint Bernhardts färgfabrik med sin karaktäristiska geometriserande fasaddekor.

På Sicklas gamla gårdstomt, som ligger ungefär där byggvaruhuset Fredells återfinns i dag, finns inga synliga lämningar av ovan mark. Av Sickla gamla gård som låg norr om byggvaruhuset Fredells finns endast en synlig lämning kvar, gårdens allé är bevarad och viktig utifrån områdets lokalhistoria. Tomtplatsen är en fast fornlämning.

4.5 Station Järla

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

Det kan inte uteslutas att fornlämning är belägen inom området och markarbetena bör föregås av en arkeologisk åtgärd, alternativt utföras under arkeologiskt överinseende. Arbetena ska därför föregås av ett samråd med länsstyrelsen.

Inom aktuellt område finns följande kända fornlämningar:

- Järla gamla tomt, RAÄ 29:1
- RAÄ 82:1, 82:2 och 82:3, som tillhör ett äldre gravfält som är nästan helt förstört
- Stensättning, borttagen, RAÄ 83:1
- Stensättning, borttagen, RAÄ 86:1

Kulturmiljölag (1988:950) 4 kapitlet Kyrkliga kulturminnen

Kvarteret Sicklaön 133:1 (Nacka kyrka och begravningsplats).

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom Järla gård och Järlas industribebyggelse omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan. Två byggnader vid korsningen Kyrkstigen-Birkavägen omfattas av skyddsbestämmelser i detaljplan. Flera äldre byggnader längs Järneksvägen omfattas av skyddsbestämmelser i detaljplan, se Bilaga 3: *Vibration*.

Nacka kommuns kulturmiljöprogram

Följande miljöer har pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla i Nacka kommuns kulturmiljöprogram:

- Saltsjöbanan (Äldre stationsbyggnader)
- Birkavägen (de före detta arbetarbostäderna längst med Birkavägen)
- Fastigheten Sicklaön 134:15 (före detta Församlingshemmet)
- Fastigheten Sicklaön 134:18 (Järla gamla skola: Röda villan, en rödmålad gymnastikbyggnad samt den gula, putsade skolbyggnaden från 1920-talet)
- Fastigheten Sicklaön 146:24 (Järla arbetarbostad)

Kulturhistorisk analys

Riksintresse

Området berörs inte av riksintresse.

Analys av kyrkliga kulturminnen enligt kulturmiljölag 4 kapitlet

Nacka kyrka, gravkapell och kyrkogård är en samlad kyrkomiljö med årsringar och spår från de 125 år som gått sedan anläggandet. Miljön är en del av det omistliga kulturarv som det rikstäckande nätet av församlings- och sockenkyrkor utgör.

Analys av kommunala värden

Liksom i Sickla kan vi i Järla följa en lång historisk utveckling och förstå förutsättningarna för människors liv under en period av nästan 1000 år. Det pedagogiska värdet och möjligheten att förstå den historiska kontinuiteten och förändringsprocessen över ett långt spann av tid utgör det

övervägande kulturhistoriska värdet inom Järsla. Den gamla gårdens placering vid sjön, bevarade fragment från bygravfältet, bebyggelsens årsringar från 1600- och 1700-talet, äldre träd som vittnar om att marken hävdats och de äldsta bevarade vägdragningarna i Järslas norra delar vittnar om den förindustriella agrara perioden. Spåren från den förindustriella tiden är viktiga länkar för förståelsen om det äldsta Järsla. Tillsammans med de gamla industribyggnaderna och de nya bostadsmiljöerna från 2000-talet visar miljön på tidstypiska förändringsprocesser och bedöms ha höga kulturhistoriska värden.

Industribebyggelsen från De Laval har mycket typisk utformning för tiden runt sekelskiftet 1900, i huvudsak uppförd i rött tegel med stora spröjsade fönster, sågtandade tak, dekorativt utformade gavelmotiv med mera. Industriernas historik hänger ihop med Birkavägens trävillor som ursprungligen uppförts och använts av fabrikernas arbetare. Birkavägens bebyggelse och Järsla gamla arbetarbostad har höga kulturhistoriska värden som en del av berättelsen om Järsla under den industriella epoken.

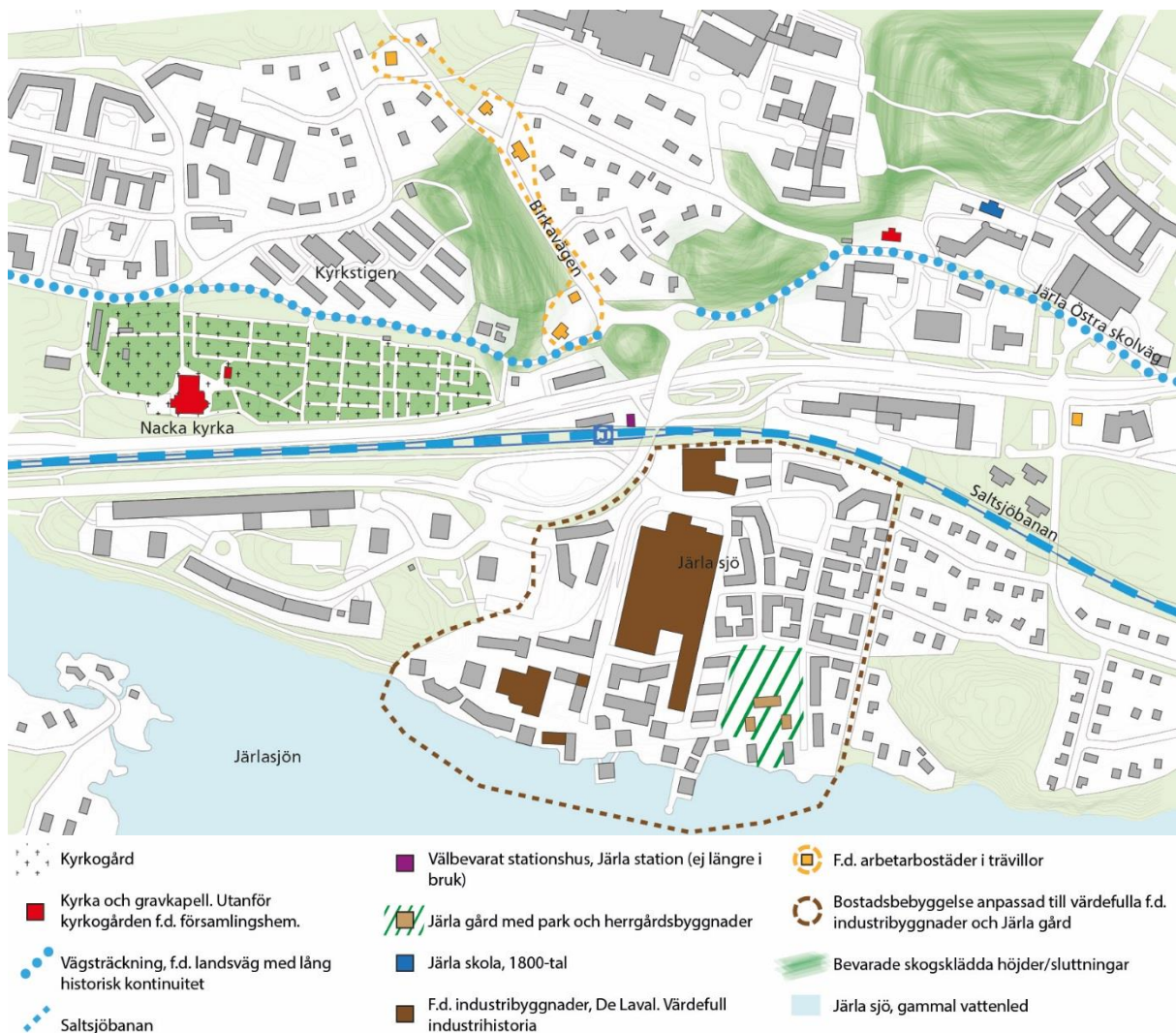
Saltsjöbanan var den grundläggande förutsättningen för den moderna utvecklingen av Nacka. Specifikt för Järsla är det gamla stationshuset som ligger precis i direkt anslutning till stationen. Byggnaden används dock inte längre som stationshus. Tillsammans med till exempel station Lillängen vittnar stationen om den successiva utbyggnaden och utvecklingen av Saltsjöbanan samt om vilken vikt denna haft för Nackas utbyggnad. Huset har också en fin lågmäld men omisskännlig arkitektur från brytningsperioden mellan 1920-tals klassicism och 1930-talets funkis. Saltsjöbanan och därtill hörande bebyggelse har högt kulturhistoriskt värde.

Järsla skolas äldsta bebyggelse (Röda villan, gymnastiksal och 1920-talsbebyggelse) vittnar om skolförsörjningen i den nybildade Nacka kommun (1887). Skolmiljön har måttliga kulturhistoriska värden.

Det före detta församlingshemmet vid Järsla Östra skolväg från 1920-talet är lokalhistoriskt intressant som kunskapsunderlag i förståelsen av Nackas församlings historia och huset har intressanta arkitektoniska drag. Byggnaden har måttliga kulturhistoriska värden.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Den gamla landsvägen, vars sträckning bevaras i Gamla Värmdövägen, Kyrkstigen och Järsla Östra Skolväg är traditionellt belägen i gränsen mellan bergshöjderna och det tidigare öppna odlingslandskapet i söder. Att vägen har samma läge sedan hundratals år ger en kontinuitet i landskapet och innebär att en historisk dimension bevarats och motsvarar måttliga kulturhistoriska värden.



Figur 27 Illustration över kulturhistoriska värden kring Järla. Källa: Sweco

Historik

Den agrara och förindustriella tiden

Fram till slutet av 1800-talet var Nacka en lantlig miljö där människor försörjde sig på jordbruk i de lägen det lämpade sig, kombinerat med binäringar som fiske. Stora delar av Sicklaön var otillgängliga med skog i starkt kuperad terräng och branta sluttningar i norr. Vid Järla fanns brukbar mark och en gård har funnits på platsen i minst 1000 år. Området steg ur havet vid århundradena runt Kristi födelse. Ett idag helt borttaget gårdsgravfält väster om Sickla gård vittnar om att området varit boplats sedan järnåldern. Platsen var då strategiskt viktig, på en södersluttning invid den viktiga farleden in mot Mälardalen, och beboddes troligen av en jarl. En jarl var en forntida storman, eller hövding som möjligen kan ha kontrollerat leden och platsen har med största sannolikhet fått sitt namn efter denne.

Äldsta skriftliga belägg för Järla gård är år 1453. Gården förlänades på 1550-talet till Danviks hospital. Gården har troligen alltid haft relativt goda ekonomiska förutsättningar och redan på 1600-talet omnämns den som herrgård. De äldsta delarna av dagens byggnad härstammar också från 1600-talet. Gårdsanläggningen med huvudbyggnad och flyglar byggdes om under 1700-talet och den huvudsakliga karaktären från den tiden är bevarad idag. Invid gården har funnits trädgård, ekonomibyggnader och odlingsmark.

På karta från 1848 ligger landsvägen längst med bergssluttningarna i områdets norra delar för att inte inkräkta på den brukningsbara marken. En allékantad väg löper från norr till söder ner mot Järla gård.



Figur 28 Järla 1848. Utdrag ur kommunkarta för Nacka. Källa: Lantmäteriet

Industrin kommer till Järla

Under 1860- eller 70-talet uppfördes en läderfabrik, eller garveri, väster om gården, nere vid vattnet. Garveriet hade bra transportmöjligheter via sjövägen till Södermalm, men också gynnsamma möjligheter att göra sig av med de orenligheter som läderberedningen gav upphov till. Möjligen uppfördes garveriet på platsen för ett äldre bränneri som tillhört Järla gård. Industriell karaktär fick anläggningen 1888 då tomten formellt avstyckades från gården och en ny byggnad av tegel uppfördes. I mitten av 1920-talet såldes anläggningen och Winborg och Co flyttade in med tillverkning av ättika, vinäger med mer. År 1950 flyttade Winborgs och anläggningen såldes till den växande industrigrannen de Laval. Verksamheten inrättade lokalerna som förvaring och kontor och hyrde ut lokaler åt brandkåren samt åt Nacka stadsingenjörskontor.

År 1896 flyttade AB de Laval's ångturbin till Järla efter att Saltsjöbanan sålt tomten till företaget. Det var en bra placering för ett växande industriföretag med både rikligt med vatten och tillgång till den nya järnvägen. Den första industribyggnaden stod färdiga på hösten samma år och var en hallbyggnad med kontorsdel i medeltidsromantiserande stil. Till skillnad från äldre bebyggelse inom området kom industribyggnaderna att vändas mot järnvägen, och inte vattnet. Det är särskilt tydligt på den 200 meter långa montage- och turbinhallen vars jugendgavel fungerade som reklampelare med bolagets namn och olika produkttyper skrivna på putsade ytor.

Första världskriget innebar en expansion för verksamheten, då bland annat ett tackjärnsgjuteri byggdes intill järnvägen 1917. Ungefär 250 personer kom så småningom att arbeta vid fabriken, som också successivt byggdes ut i takt med företagets utveckling. Initialt uppfördes bostäder för arbetsstyrkan i anslutning till fabriken, bland annat längs Birkavägen och öster om industribyggnaderna, längs en i dag nästan helt uttraderad "bruksgata". Vid Järla station uppfördes en stor träbyggnad med matservering, handelsbod och brödbutik för personalen. Herrgården byggdes om till bostadshus för tjänstemän och blev en del av det omfattande industriområdet. Industribyggnaden kom att byggas ut och anpassas många gånger. År 1959 slogs företaget samman med Svenska Turbinfabriks AB Ljungström för att sedan få namnet STAL-LAVAL Turbin AB. Företaget flyttade till Finspång 1964.



Figur 29 Järla. Utdrag ur Häradskartan från 1906. Den största skillnaden mot dagens Järla är, förutom ett stort antal tillkommande bostäder, att en ny Värmdöväg har dragits fram i princip längst med järnvägen. I övriga är många strukturer sig mycket lika dagens utseende med industrierna och Järla gård, järnvägen, vägens korsning med järnvägen, den gamla vägens slingrande längst med bergsfoten, kyrkan och begravningsplatsen. Källa: Lantmäteriet



Figur 30 Järla industriområde 1936. I förgrunden syns den långa turbinhallen och strax bakom den det karaktäristiska gjuteriet. Saltsjöbanan ligger av strax norr om industribebyggelsen, medan vägen fortfarande har den gamla sträckningen och går i en vid båge runt ett öppet gårde. Till höger i bilden ligger Järla Gård, fortfarande med bevarade ekonomibyggnader och trädgård. I bergsslutningarna norr om vägen klättrar arbetarvillorna på bergsslutningarna. Ett flertal av dessa bevaras än i dag. Källa: Stockholms Länsmuseum

Nacka Kyrka invigdes 1891 och ersatte då ett äldre träkapell vid Nacka ström. Kyrkan uppfördes i nygotisk stil och ritades av Gustaf Wickman. Interiören utformades av arkitekten och konstnären Agi Lindegren. Åren 1983-84 byggdes kyrkan till med ett församlingshem ritat av Carl Nyrén. Den omgivande begravningsplatsen heter Nacka norra begravningsplats. Den färdigställdes åren efter kyrkan. Kyrkogården utökades österut 1924 och 1935. 1936 tillkom en skyddsmur mot Värmdövägen som då fick en ny sträckning längs med Saltsjöbanan. Församlingen fick därmed släppa ifrån sig mark och den gamla landsvägen blev Gamla Värmdövägen och Kyrkstigen. 1908-1909 byggdes ett gravkapell, som på 1940-talet byggdes om till krematorium.

Invid den gamla landsvägen i Järslas östra del ligger Järslas skola. Den äldsta byggnaden, Röda villan, uppfördes redan 1889. Den uppfördes i samband med att Nacka kommun bildades 1887, som en del av skolförsörjningen med många elever från industrierna i Sickla och Järslas. Skolan har byggts till- och om i flera omgångar och är ännu i drift. Invid den gamla landsvägen ligger också Nacka församlings före detta församlingshem.

Framväxten av det moderna Järslas

Järslas kom efter de Laval flytt att bli föremål för ett flertal stadsplaneutredningar. Efter flera stadsplaner och många olika markägare bildades 1998 konsortiet Järslas Sjö som skulle uppföra bostäder samtidigt som både de gamla industribyggnaderna och Järslas gård (det som fanns kvar) bevarades. Gårdens forntida gravfält karterades och undersöktes delvis i slutet av 1800-talet och bestod ursprungligen av minst tio högar. Ännu en arkeologisk undersökning utfördes år 2005 men gravfältet är idag nästan helt förstört genom olika exploateringar.



Figur 31 Järslas 1951. På 1950-talets karta saknas fortfarande bebyggelsen på Ekudden och Järslaleden har fortfarande inte byggts. I övrigt lätt att känna igen sig i kartbilden som har över 60 år på nacken. Ekonomiska kartan. Källa: Lantmäteriet

Nulägesbeskrivning

Området runt station Järla är höglänt i norr och sluttar ner mot Sicklasjön i söder. På bergssidorna i norr ligger större trävillor från sekelskiftet 1900-1920 blandat med Järla skola, en brandstation och moderna kontorsbyggnader. En hel del naturmark har bevarats mellan bebyggelsen och Birkavägen. Järla Östra Skolväg slingrar sig upp mellan bergsknallarna mot norr. Strax väster om Birkavägen går Kyrkstigen och Gamla Värmdövägen mot väster och omger tillsammans med Värmdövägen Nacka Kyrka och kyrkogård. Kyrkan, i nygotisk stil med ett torn i väster, ligger på en bergsklack väl inbäddad i grönska. Nordost om kyrkan ligger ett gravkapell i liknande stil som kyrkan. En mur skiljer i öster och söder kyrkogården ifrån Värmdövägen. I norr avgränsas kyrkogården av ett smidesstaket mellan stenstolpar. Kyrkogården har inslag av äldre gravvårdar och traditionell kvartersindelning samt nyare inslag som meditationsplats och minneslund. Här är lummigt med stora uppvuxna träd av varierande art och mycket grönska.

Strax öster om kyrkan korsar Järlaleden Värmdövägen via en bro. Söder om vägen breder de Lavals gamla industriområde ut sig. Här ligger också Järla gård, i direkt kontakt med vattnet. Sedan början av 2000-talet är området kompletterat med bostäder och här inryms nu boende och verksamheter i de återanvända äldre husen såväl som i ett stort antal nybyggda hus. Väster om detta område ligger Ekudden med flera punkthus på en höjd som sluttar ner mot sjön.



Figur 32 Arbetarvilla invid Birkavägen. Foto Sweco

4.6 Station Nacka Centrum

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en geografisk överblick över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:808) 3 kapitlet 6 § Riksintressen

Strax norr om föreslagen tunnelbanestation Nacka Centrum går avgränsningen för riksintresset Norra Boo-Vaxholm-Oxdjupet-Lindalssundet [AB 51 och 58] (Stockholms inlopp, delen i Nacka och Boo socknar). Inom området speglas skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv. Se vidare områdets kulturhistoriska analys.

Söder och sydost om Nacka Forum ligger riksintresset "Storängen" [AB 54]. Området utgör ett gott exempel på ett socialt homogent villasamhälle från 1904. Se vidare områdets kulturhistoriska analys.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

Det kan inte uteslutas att fornlämning är belägen inom området och markarbetena bör föregås av en arkeologisk åtgärd, alternativt utföras under arkeologiskt överinseende. Arbetena ska därför föregås av ett samråd med länsstyrelsen.

Plan- och bygglag (2010:900)

Inom området förekommer bebyggelse som omfattas av skydds- eller varsamhetsbestämmelser i detaljplan, eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Nackas kommuns kulturmiljöprogram

Följande miljöer har pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla i Nacka kommuns kulturmiljöprogram:

- Saltsjöbanan (Äldre stationsbyggnader 1890-1940 har höga bevarandevärden)
- Storängen
- Fastigheten Sicklaön 397:2 (Vikdalens skola)

Kulturhistorisk analys

Analys av riksintressanta värden

Den norra delen av området, som förväntas beröras av bebyggelse för tunnelbanan, angränsar till och inbegrips i riksintresset *Stockholms inlopp*. Riksintresset motiveras av hur miljön speglar farledsmiljön och inloppet till Stockholm. Miljön visar på skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv och speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning sedan medeltiden till i dag. Här kan levnadsförhållanden för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur. De äldre industrimiljöerna längst Nackas norra kust pekas bland annat ut som en viktig del av det historiska sammanhanget.

Storängens villasamhälle är av riksintresse. Detta motiveras med att miljön speglar det tidiga 1900-talets arkitekturideal i planering och utformning. Området har ett högt kulturhistoriskt värde som ett typiskt exempel på hur villastäderna växte fram runt Stockholm i anslutning till spårbunden kollektivtrafik vid sekelskiftet 1900.

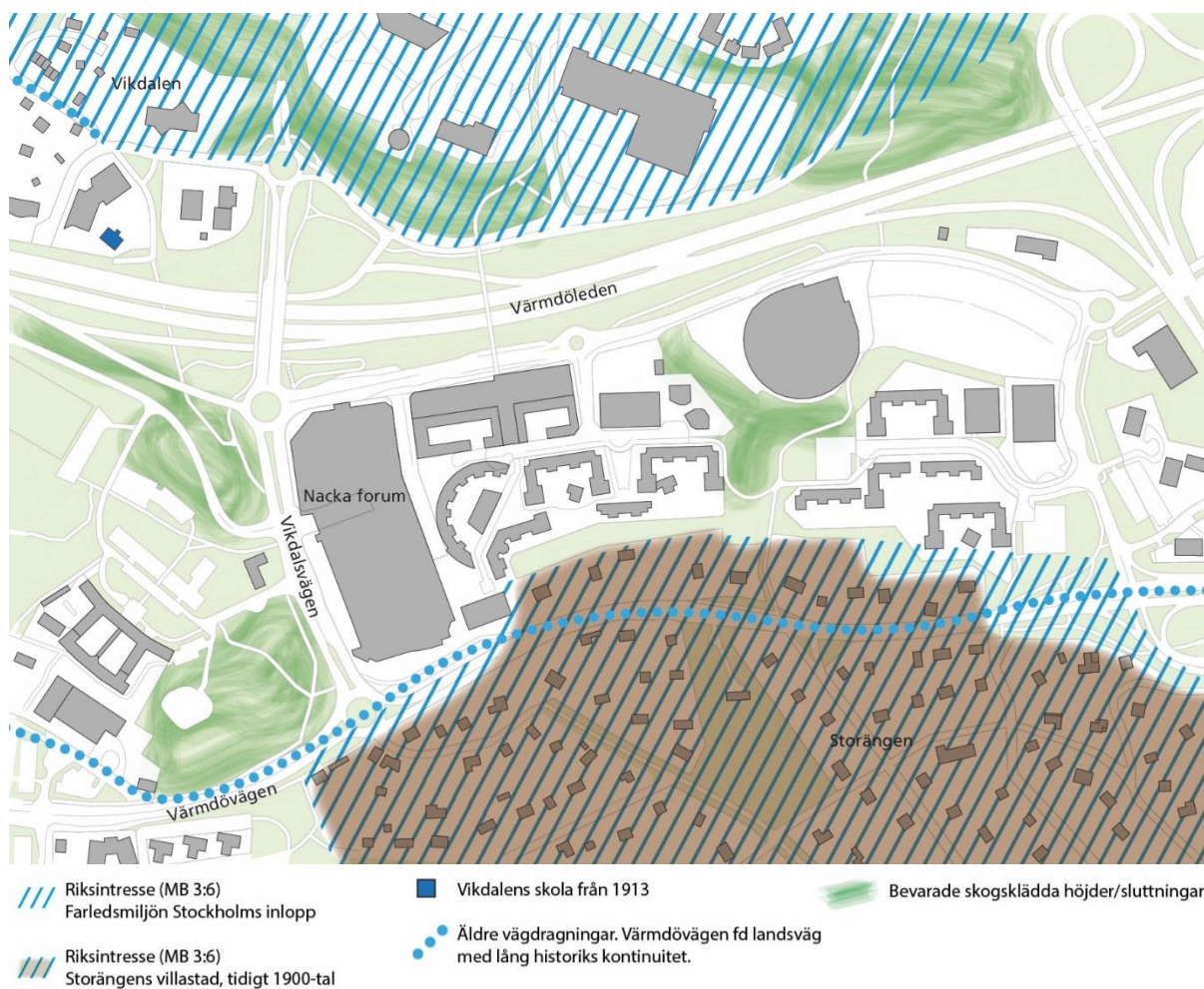
Analys av kommunala värden

Vikdalens skola har höga kulturhistoriska värden som ett av få äldre hus i området. Skolan ligger söder om Viksdalens villasamhälle och byggdes 1913 för barnen i villasamhället samt industrisamhällena Kvarnholmen och Augustendal.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Området för dagens Nacka centrum var länge relativt orört som en del av det höglänta otillgängliga inre delarna av Sicklaön. Motorvägen och centrumbebyggelsen är så pass ny att den ännu inte har tillskrivits särskilda kulturhistoriska värden, även om den vittnar om tiden då den uppfördes och de samhällsströmningar och ideal som då var rådande. Motorvägen fragmenterar det historiska landskapet och möjligheten att läsa av de historiska sambanden. Nacka Forum och den omgivande bebyggelsen är exempel på vanligt förekommande, nutida bebyggelse och bedöms ha låga kulturhistoriska värden.

Vikdalsvägen är tillsammans med Värmdövägen områdets äldsta vägdragningar som vittnar om de topografiska förhållanden som tidigare spelade stor roll för samhällets utveckling. Då miljön i hög grad saknar historiska spår bedöms de ha måttliga kulturhistoriska värden.



Figur 33 Illustration över kulturhistoriska värden kring Nacka centrum. Källa: Sweco

Historik

Forntid och förindustriell tid

De högsta punkterna i Nacka steg ur havet cirka 5 000 före Kristus och utgjordes då av öar i en ytterskärgård. Från denna tid finns inga kända lämningar. Generellt är det glest med fornlämningar runt Nacka tätort och de som har funnits visar på en utpräglad järnåldersbygd. Nacka gård är belägen söder om Nacka tätort och Järlasjön. Äldsta belägg för Nacka gård är år 1505. I Nacka finns området Skvaltån, vilket fram till 1900-talets början utgjort en sjö. Namnet Skvaltån indikerar att en kvarn, en skvaltkvarn, har funnits på platsen.

Platsen för Nacka centrum var länge mer eller mindre otillgänglig höglänt skogsmark. Vägen mot Värmdö gick i områdets södra del där det också fanns mindre ytor med jordbruksmark (troligen tillhörande Järla gård). Enstaka bebyggelse, arbetarbostäder och sjukstuga låg längst vägen.



Figur 34 Platsen för Nacka Forum 1848. Centrumet ligger i dag strax norr om den öst-västliga landsvägen, söder om den öppna marken som i dag är Vikdalen i kartans norra del. *Källa: Lantmäteriet*

Bostadsområden

I början av 1900-talet efter utbyggnaden av Saltsjöbanan kom de södra delarna att styckas av för villabebyggelse i Storängen och området bebyggdes för första gången mer omfattande. Villasamhället grundades 1904 på initiativ av en socialt homogen befolkning av akademiskt bildad och välbärgad medelklass.

Värmdöleden och Nacka Forum

Redan under det tidiga 1960-talet uppfördes ett provisoriskt barackcentrum i läget för dagens Nacka Forum. Värmdöleden drogs fram i slutet av 1960-talet och ändrade kommunikationsmönstren på Sicklaön. I slutet av 1960-talet uppfördes också köpcentrumet Skvaltån som var ett provisoriskt barackcentrum som kom att stå kvar i 20 år. År 1989 invigdes Nacka Forum som också skulle komma att bli kommunens huvudcentrum. I en kommunal skrift från tiden står att centrumet var "hett efterlängtat då en naturlig samlingsplats och centrum för det disparata Sicklaön saknats".



Figur 35 Det som i dag utvecklas till centrala Nacka var fortfarande på 1950-talet obebyggd skogsmark. Platsen för Nacka Forum är inringad i rött. Källa: Ekonomiska kartan 1951. Källa: Lantmäteriet

Nulägesbeskrivning

Området runt Nacka Forum präglas av storskalig, olikartad bebyggelse och motorvägen Värmdöleden. Leden går i en dalsänka som, för att uppnå lämpliga vägegenskaper, i delar har sänkts varför stora gräsbevuxna slänter omger vägarna. Områdets norra del är en motorvägskorsning med på- och avfarter i både östlig och västlig riktning. Strax väster om vägen till Vikdalens villasamhälle ligger Vikdalens gamla skola, ett gulputsat tegelhus. Ett område med ålderdomlig tallskog finns mellan Vikdalsvägen, Värmdöleden och Jarlabergsvägen. Bostäder tar vid i sluttningarna ner mot Saltsjön.

Söder om Värmdöleden ligger köpcentrumet Nacka Forum inrymt i stora byggnader som byggts på och om i flera omgångar. Bakom centrumanläggningen, i ett upphöjt läge, ligger ett torg och ytterligare öster om detta finns flerbostadshus från 1990-tal och 2000-tal. Centrumet angränsar i sydöst till villaområdet Storängen.

Väster om Vikdalsvägen finns naturmark bevarad med uppvuxna träd och skogskaraktär. Här innanför ligger Nacka kommunhus och idrottsanläggningar.



Figur 36 Bevarat äldre skogsparti norr om Värmdöleden. Foto Sweco



Figur 37 Motorvägskors, Vikdalens före detta skola och modernare bebyggelse skapar en heterogen miljö. Foto Sweco

4.7 Gullmarsplan

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en geografisk överblick över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

Före detta begravningsplats (den så kallade Kolerakyrkogården), två olika militära lämningar.

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner. Delar av Skansbackens gamla vägsträckning omfattas också av skyddsbestämmelser. Se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

Inom området finns ett stort antal byggnader som har klassats som blå och grön enligt kategoriseringen i kapitel 3.6.

Stockholms byggnadsordning, 1999

Förkastningsbranter, sprickdalar och Stockholmsåsen utgör de starkaste landskapselementen i Stockholm. Som förhållningssätt anges att förkastningsbranternas tydlighet bevaras, norrvända och vegetationsklädda bergsluttningar och slänter behåller sin karaktär och Stockholmsåsen kvarvarande form och vegetation förstärks.

Kulturhistorisk analys

Riksintresse

Området berörs inte av riksintresse.

Analys av kommunala värden

De speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna i området är fortfarande tydligt läsbara i området, genom skogsklädda krön och sluttningar på förkastningsbranter och kvarvarande del av Stockholmsåsen. De tre generationer broar som spänner över dalgången är ett uttryck för hur strategisk platsen har varit ur kommunikationssynpunkt. Platsen med näset, Göta landsväg, tull och befästningar speglar också dess strategiska värde från försvarssynpunkt liksom dess samhällshistoriska värde. Två av broarna och slusshuset är grönklassade och skansen utgör en fornlämning. I och med att området är visuellt exponerat, sedd från olika broar och strandpromenader, finns goda förutsättningar för att kunna få förståelse för områdets historiska dimensioner. Dessa värden bedöms motsvara ett högt kulturhistoriskt värde.

Kolerakyrkogården, som utgör en fornlämning, berättar om tidigare livsvillkor, sjukdomar och hur begravningsplatser placerades perifert utanför staden av hygieniska orsaker. Kyrkogården bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde. Den sammanhållna miljön kring Skansbackens 1700-talsbebyggelse (blå klass), kolerakyrkogården och dödgrävarbostaden (grön klass), tillsammans med kvarvarande sträcka av Dalarövägen, utgör en bevarad årsring. Miljön speglar utvecklingen av olika verksamheter i anslutning till landsväg i närområdet utanför stadens tull. Skanskvarnen (blå klass) utgjorde här tidigare också en del av miljön. Dessa värden bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde.

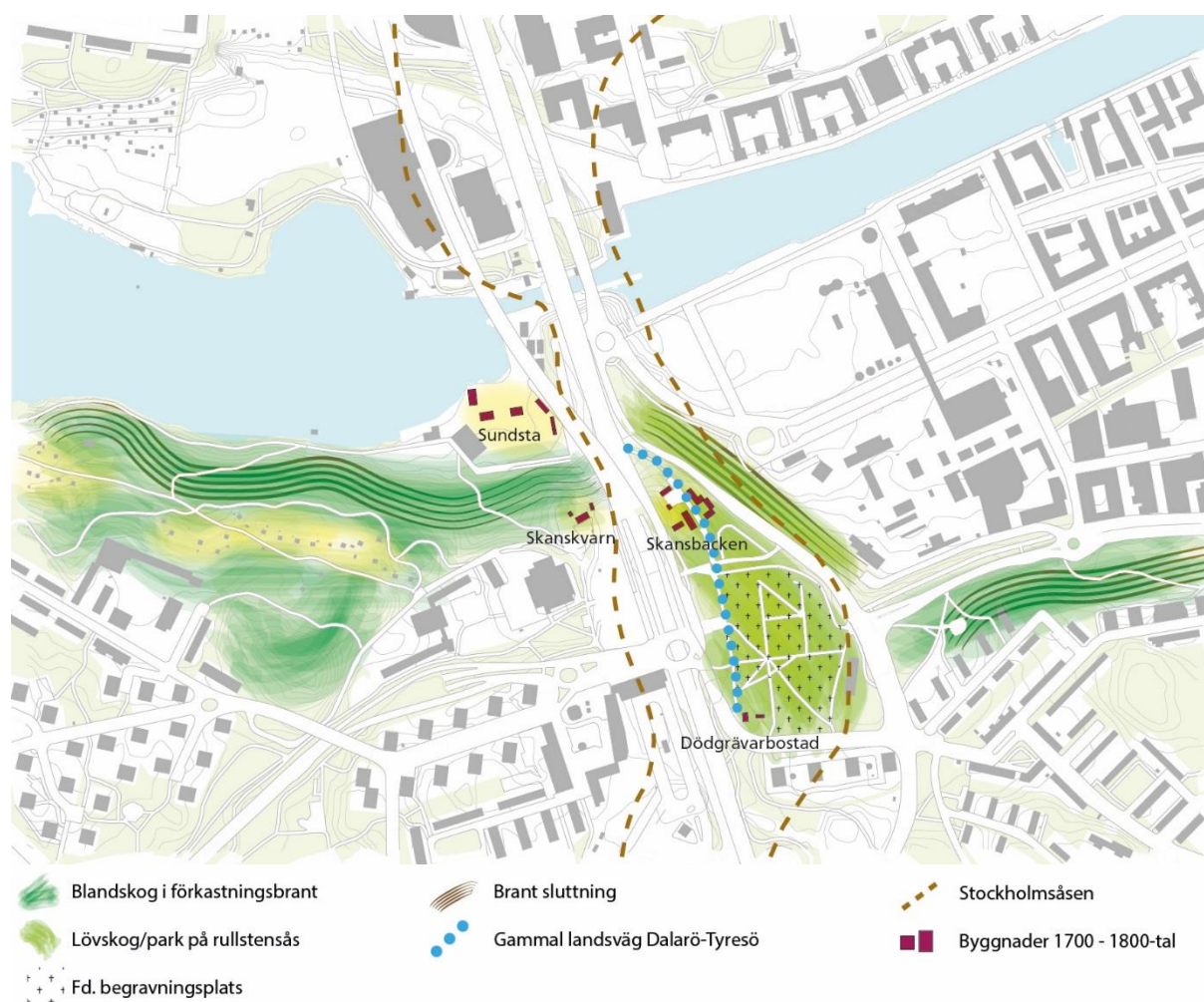
Sundsta gård (blåklassad) med trädgård, allé och vägsträckning, berättar om 1700- och 1800-talets sommarnöjen respektive verksamheter utanför stadens tull i sjönära läge vid Årstaviken. Den angränsande skogsklädda förkastningsbranter, med kontinuitet som utmark under Enskede

och Årsta gårdar, utgör del av helhetsupplevelsen. Dessa värden bedöms motsvara högt kulturhistoriskt värde.

Punkthus, lamellhus (grön- och gulklassade) och torgbildning vid Gullmarsplan har arkitektoniska kvalitéer och visst samhälls- och socialhistoriskt värde då de berättar om den expansiva utbyggnaden av folkhemmet under 1930- och 40-talen. Det finns stora mängder bebyggelse av denna typ både i Stockholm och runt om i Sverige. Dessa värden bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Gullmarsplans samling av olika kollektivtrafikslag berättar om kollektivtrafikens utveckling och betydelse för stadens framväxt, men speglar också utvecklingen av spårbunden trafik. Dessa värden bedöms motsvara måttligt högt kulturhistoriskt värde.



Figur 38 Illustration över kulturhistoriska värden kring Gullmarsplan. Området har historiskt varit strategiskt viktig utifrån ett kommunikativt och försvarshistoriskt perspektiv. Göta Landsväg gick på näset (Stockholmsåsen) och utgjorde enda landförbindelsen mellan Stockholm och Södermanland fram till 1600-talet. Skansbacken utgör kvarvarande del av gamla Dalarövägen med 1700-talsbebyggelse och gammal kolerakyrkogård. Källa: Sweco

Historik

Förhistorisk period

Vid Johanneshov och Hammarbyhöjden kom landet ovanför strandlinjen cirka 4 000 före Kristus. Från denna tid finns inga kända lämningar eller fynd i området. Topografiskt och med anledning av landhöjningen borde området dock varit lämpligt för bosättning redan under mesolitikum, det

vill säga mellan äldre och yngre stenålder, år 400-1000 före Kristus. De äldsta fornlämningarna är gravar och gravfält vid Enske, vilka är från år 700-1000 före Kristus. Inom nuvarande Johanneshov och Enske finns även ett flertal by- och gårdstomter.

Under yngre järnålder var vattnet mellan Södermalm och Årsta respektive Hammarby fortfarande farbart, men var på väg att grundas upp. Under medeltiden hade landhöjningen gjort att Södermalm fått landförbindelse med området vid Johanneshov via ett näs mellan Årstaviken och Hammarby sjö.

Ett strategiskt näs

Området mellan Johanneshov och Södermalm har speciella topografiska förutsättningar genom den höga förkastningsbranten utmed Årstavikens södra sida. Den nord-sydgående Stockholmsåsen bildar ett näs mellan Årstaviken och Hammarby sjö, som förbinder Södermalm med området kring Johanneshov.

Åsen möjliggjorde en flackare lutning uppför förkastningsbranten. Fram till slutet av 1600-talet gick här Göta landsväg, som var den enda landvägen som förband Stockholm med Södermanland.

På kartan över Stockholm från år 1642 gick landsvägen från nuvarande Götgatan via näset och delade sig strax söder därom i två vägar. En väg gick söderut mot Dalarö och en avvek mot väster, Göta landsväg, och gick via Enske respektive Walla gårds marker vidare mot Brännkyrka kyrka och Elfsjö. Vägen österut mot Hammarby gård finns också på kartan.



Figur 39 Karta uppmätt 1844 och översedd 1891. Sträckan av före detta landsvägen mot Dalarö finns kvar än idag, liksom bebyggelsemiljön Skansbacken, Skansvarnen och Sundsta gård med trädgård. Delar av Stockholmsåsen samt skogsklädda förkastningsbranterna är också bevarade in i vår tid. Källa: Stockholmskällan



Figur 40 Häradsekonomisk karta 1901-1906. Inzoomad bild i området kring nuvarande Gullmarsplan. Jämfört med kartan från 1844 och översedd 1891, har väg för spårväg tillkommit öster om den gamla begravningsplatsen, det vill säga nuvarande Hammarbybacken. Källa: Lantmäteriet

Området kring näset blev från medeltiden en kommunikations- och försvarsmässigt strategiskt viktig plats. På 1640-talet anlades en försvarsanläggning i form av en skans på landtungan. Den förstärktes och byggdes på under 1650-talet. På kartor från 1730-talet syns skansen tvärs över landtungan med endast en smal öppning för Göta landsväg.

Till området för skansen flyttades på 1660-talet stadens södra tull och benämningen Skanstull var född. Tullen fanns kvar till mitten av 1850-talet men de fysiska resterna försvann inte helt förrän på 1920-talet i samband med byggandet av Hammarby sluss.

På höjden ovanför den gamla skansen påbörjades på 1850-talet uppförandet av en ny skans med syfte att försvara Stockholms södra angränsningspunkt i oroliga tider. Arbetet avbröts dock snart då försvarsstrategin ansågs föråldrad. I dag finns resterna av den tilltänkta Johanneshovs skans kvar i form av en mur av sten i bottenvåningen på ett kontorshus på Arenavägen (RAÄ 160:1, Brännkyrka socken).

Då Hammarby kanal anlades på 1920-talet byggdes en bro för bil och spårvagn för att klara landtransporterna, den första generationen "Skanstullsbron". De många båttransporterna innebar dock ideliga broöppningar och redan på 1940-talet uppfördes en ny högbro mellan Gullmarsplan och Södermalm. Den invigdes 1949 och hade plats för spårväg och biltrafik. 1950 ersattes spårvagnarna med tunnelbana till söderort. Den nya bron fick överta namnet Skanstullsbron varvid den äldre bron kom att kallas Skansbron. 1984 invigdes ytterligare en högbro, men enbart för biltrafik. Johanneshovsbron förbinder Nynäsvägen och Söderledstunneln. När högbron uppfördes under 1940-talet försvann sträckningen av Göta landsväg i området kring brofästet.

Vid Årstaviken, väster om skansen, låg ursprungligen ett torp under Enskede gård som avsöndrades och gav plats åt det herrgårdsliknande sommarnöjet Sundsta gård. Nuvarande byggnader där är från 1800-talet och en ursprunglig del av trädgården finns bevarad.

Från 1800-talet och framåt fanns i det låglänta området öster om Skanstull både småindustrier och sommarnöjen. Vid Hammarby sjö, direkt öster om skansen, låg gårdsmiljöerna Fredriksdal och Mårtensdal, vilka hyste olika verksamheter och småindustrier.

Näset och markområdena söder därom låg ursprungligen under Enskede gårds ägor medan området öster om nuvarande Hammarbybacken och Nynäsvägen låg under Hammarby gård. De norrvända förkastningsbranterna utmed Årstaviken var skogbevuxna utägomarker. Staden köpte in båda dessa gårdar under början av 1900-talet, se vidare kapitel 4.3 Hammarby Kanal och 4.8 Ny station i Slakthusområdet.

Skansbergshöjden - bebyggelsen längs den gamla Dalarövägen

På Skansbergshöjden runt den södergående Dalarövägen samlades olika näringar och en del bostäder. Byggnaderna har genom århundraden haft många olika funktioner: bostad, krog, hyr stall, mjölnarbostad och slaktbostad. Det har också funnits ekonomibyggnader med mångfasetterade funktioner. Några av husen som finns kvar utmed en bevarad sträcka av den forna Dalarövägen, nuvarande Skansbacken som är från 1700-talet. Väster om Göta landsväg, på kanten till förkastningsbranten, låg en väderkvarn, vilken är bevarad än i dag.



Figur 41 Vy mot norr från år 1946 då Skanstullsbron just invigts. Den än idag bevarade väderkvarnen strax intill bron uppfördes ursprungligen på 1850-talet. Grönområdet med omnejd kom under 1950-talet att bebyggas med knutpunkten Gullmarsplan vars spårvagnshållplats byggdes om för tunnelbanan. Foto: Stockholmskällan

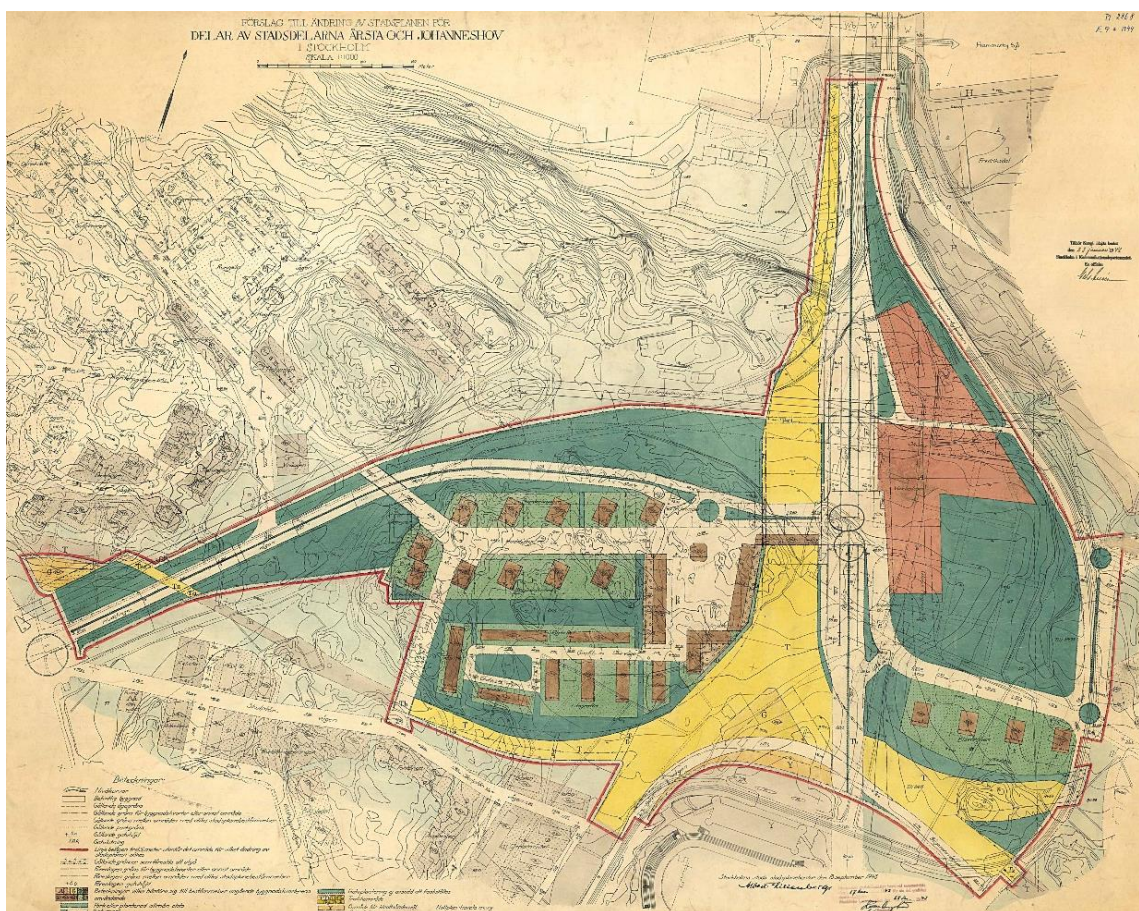
Öster om landsvägen, strax söder om Skansbackens bebyggelse, låg den gamla begravningsplatsen, också kallad Kolerakyrkogården. Här begravdes från 1809 fattiga och avlidna från stadens fångelser och arrester liksom okända avlidna. Under Stockholms två koleraepidemier, 1834 och 1853, begravdes offren här, men också soldater har begravts på platsen. I kyrkogårdens sydvästra hörn uppfördes ett dödgrävarboställe som fortfarande finns bevarat. På samma ställe finns även en sträcka av den gamla Dalarövägen kvar. I samband med att Sandsborgskyrkogården anlades 1895 avtog gravsättningarna vid Skanstull och den sista förrättningen skedde 1901.

Från 1600-talet fram till 1800-talets mitt låg Stockholms största och sista offentliga avrättningsplats på Skansbergshöjden inom nuvarande Hammarbyhöjden.

Gullmarsplan - Folkhemmets grannskapsplanering

Planer på att bebygga Johanneshov växte fram under 1930. Staden behövde mark att bygga ut vägar och järnvägar medan staten, som ägde marken kring den forna skansen sedan 1870-talet, ville bygga bostäder. På 1940-talet kom emellertid byggnadsarbetena igång med start i området öster om Nynäsvägen. Husen uppfördes i form av främst punkthus, en sällsynt byggnadstyp vid den tiden, som gav en hög exploateringsgrad.

En centralplats med kyrka och medborgarhus var ursprungligen planerad nordväst om den gamla kolerakyrkogården, men utfördes aldrig. Istället byggdes Gullmarsplan, ett litet centrum med affärslängor och ett posthus. Väster och söder om centralt fortsatte utbyggnaden av bostäder under 1940-talet i form av lamellhus och punkthus. Det pågående andra världskriget påverkade byggplanerna och vissa byggnader fick plats för luftvärnspjäser på taket. Stadsdelen blev med de många punkthusen mer varierad i sin utformning än många andra områden från den tiden.



Figur 42 Stadsplan från år 1943 visar hur området kring Gullmarsplan planlades för att möjliggöra den nya Skanstullsbron, spårområde för tunnelbanan, ett litet centrum med torg och affärslängor samt bostäder i punkt- och lamellhus. Källa: Stockholms stad

Spårvagn, tunnelbana och buss – knutpunkt för kollektiva transporter

Stationen Johanneshov öppnade samtidigt som Skanstullsbron invigdes 1946 och trafikerades då av spårvagnar. Från 1950 konverterades hållplatsen för tunnelbanan. Stationsnamnet Johanneshov ansågs efter en tid för diffust, eftersom Johanneshov är ett vidsträckt område, och stationen döptes 1958 om till Gullmarsplan. På 1990-talet byggdes en bussterminal ovanpå spårområdet och på 2000-talet kom tvärbanan vars station anlades väster om tunnelbaneperrongerna.



Figur 43 Vyn från 1950-talet visar olika generationer av vägar och broar. Göta landsväg följde näset mellan nuvarande Gullmarsplan och Södermalm i ungefär samma sträckning som Skansbrogatan, som framträder mitt i bilden bakom spårvagnen. Skansbacken, i förgrunden till vänster, utgjorde den gamla landsvägen till Dalarö. Fortsättningen av den gamla Göta Landsväg mot sydväst försvann i och med bygget av högbron Skanstullsbron. Hammarbybacken syns till höger i bilden. Idag ansluts Skansbacken till Hammarbybacken genom en trappväg.
Foto: Stockholmskällan



Figur 44 Flygfoto över Gullmarsplan mot väst år 1956. Vägnätet visar tydligt bilens allt mer framträdande roll i stadsbilden. Stadsdelen Johanneshov blev med de många punkthusen något mer varierad i sin utformning än många andra områden från tiden. Foto: Stockholmskällan

Nulägesbeskrivning

Området kring Skanssundet och Gullmarsplan karaktäriseras idag av det dramatiskt utformade landskapsrummet i öst-västlig riktning utmed Årstaviken och Hammarby kanal, samt omfattande trafikanläggningar. Landskaps- och vattenrummet avgränsas i söder av en hög, skogsklädd förkastningsbrant i norrsluttning liksom av Södermalms höga topografi. Broar av olika ålder och höjder korsar landskapsavsnittet inom en smal korridor.

Det öst-västra dalstråkets öppenhet har fram till idag bevarats eftersom att ingen högre bebyggelse har placerats invid brofästena.

Hammarby kanal binder ihop Årstaviken med Hammarby sjö. Slussning förekommer, speciellt sommartid. Skansbron utgör den lägsta bron över dalgången och har ungefär samma läge som de äldsta vägsträckningarna.

Det finns inga spår kvar av den äldre bebyggelse som tidigare fanns vid Fredriksdal och Mårtensdal, innan utbyggnaden av Södra Hammarbyhamnen. Den kvarvarande skogbevuxna åsslätten mot vägen Hammarbybacken är ännu framträdande sedd från bland annat Hammarby Allé och Skansbrogatan.



Figur 45 Vy mot söder från Skansbrogatan mot kvarvarande del av Stockholmsåsen och dess skogklädda sluttningar. Till höger i bild syns Skanstullsbron. Under den bron korsar bron för snabbspårvägen mellan Gullmarsplan och Hammarby sjöstad. Foto: Sweco

På västra sidan av Hammarby kanal finns en skogklädd förkastningsbrant utmed Årstaviken. Här finns den historiska miljön kring Sundsta gård bevarad med 1800-talsbebyggelse och staketomgärdad trädgård samt partier av en allé och en rad av lindar väster om gården. Vägen Sundstabackens sträckning söder om trädgården har också lång historisk kontinuitet. Sundsta gård omges av byggnader och upplag för Skanstulls marina.

Ett stycke väster om Gullmarsplan finns ett område med militära lämningar bland annat bunkrar och ståvärn. Dessa lämningar är framför allt från andra världskriget.



Figur 46 Från Hammarby slussväg på Södermalm framträder Skanskvarnen (utan kvarnvingar vid fototillfället), omgiven av träd mot horisonten. Under kvarnen vid strandlinjen syns huvudbyggnaden vid Sundsta gård. Foto: Sweco

Den småskaliga 1700- och 1800-talsbebyggelsen med lummiga trädgårdar kring Skansbacken (den före detta Dalarövägen) ger tillsammans med vägsträckningen en ålderdomlig karaktär. I norr övergår vägen i en trappväg. Mot söder fortsätter den ursprungliga Dalarövägen i form av grusväg utmed den staketomgärdade, trädbevuxna kolerakyrkogården och dödgrävarbostaden. Tillsammans bildar de en sammanhållen, småskalig historisk miljö. Vägmiljön Olaus Magnus väg, Johanneshovsmotet och Nynäsvägen utgör en tydlig kontrast till miljön kring Skansbacken genom sin storskaliga karaktär.

Området kring Gullmarsplan ligger på krönet av förkastningsbranten med utblickar mot Södermalm och karaktäriseras av den fysiska och upplevelsemässiga barriär som Nynäsvägen utgör. Miljön kring Gullmarsplan utgörs av sammanhållen 1950-tals bebyggelse med punkthus och lamellhus på höjder, med inslag av bevarad naturmark. Centralt finns torget. Gullmarsplan är idag en stor knutpunkt för kollektivtrafiken med bland annat terminalbyggnad och bussterminal i väl synliga lägen. Globen med angränsande kontorsbyggnader är de mest framträdande byggnaderna i området.

Söder om Gullmarsplan vid Arenavägen ligger en kontorsbyggnad som är uppförd kring grundmurarna för skansen från 1850-talet. Skansen kan ses genom fönstren i byggnadens bottenvåning.



Figur 47 Skansbacken, den forna landsvägen mot Dalarö, invid kolerakyrkogården som ligger innanför staketet på bilden. Norr härom omges vägen av småskalig 1700- och 1800-talsbebyggelse. Foto: Sweco

4.8 Ny station i Slakthusområdet

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:803) 3 kapitlet 6 §, Riksintresse

Angränsande till berört utredningsområde ligger riksintresset *Gamla Enskede* [AB 112]. Gamla Enskede är en egnahemsmiljö som speglar det tidiga 1900-talets trädgårdsstadsideal.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

En 90 meter lång skansanläggning, benämnd Johanneshovsskans (RAÄ 160:1, Brännkyrka socken) är belägen inom en befintlig kontorsbyggnad.

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

Inom området finns ett stort antal byggnader som har klassats som blå och grön enligt klassificeringen i kapitel 3.6.

Kulturhistorisk analys

Analys av riksintressant värde

Riksintresset är beläget direkt söder om utredningsområdet. Gamla Enskede, söder om slakthusområdet och Enskedevägen, är ett område av riksintresse för kulturmiljövården. Området är det första exemplet på trädgårdsstad med internationella förtecken i Stockholm, liksom på kommunalt planerad egnahemsbebyggelse. Områdets karaktär av trädgårdsstad är välbevarad också i anslutning till Enskedevägen med fristående, individuellt utformade enfamiljshus i lummiga trädgårdar från tidigt 1900-tal.

Analys av kommunala värden

Slakthusområdet är som helhet ett kulturhistoriskt värdefullt område enligt Stockholms stads byggnadsinventering. Inom området finns ett stort antal blå- och grönklassade byggnader. Enligt en utredning av Nyréns arkitektkontor från 2011 representerar området ett flertal så kallade dokumentvärden i form av bland annat samhällshistoriskt värde som kommunalteknisk anläggning och arkitekturhistoriskt värde framförallt i områdets äldre byggnader och i dess bevarade övergripande struktur.

Slakthusområdet representerar även olika upplevelsevärden där framförallt den äldre jugendinspirerade bebyggelsen ger arkitektoniska värden. Områdets tydliga inneslutna karaktär med tydlig rutnätsstruktur av vägar och byggnader har ett miljöskapande värde. Områdets långa historiska kontinuitet som industriområdet med livsmedelsanknytning utgör också ett värde. Rutnätsindelningen, de ursprungliga byggnaderna, Fällan och områdets ursprungliga entréer är viktiga för att områdets kulturhistoriska värden ska bevaras. Sammantaget bedöms de kulturhistoriska värdena inom slakthusområdet motsvara höga kulturhistoriska värden.

Globen med tillhörande annex är blåklassade medan övriga byggnader inom evenemangs- och kontorskomplexet är grönklassade. Området har ett samhällshistoriskt värde i och med sin långa historiska kontinuitet som plats för sportutövande. De blåklassade byggnaderna bedöms motsvara

höga kulturhistoriska värden, medan angivna grönklassade byggnader bedöms motsvara måttliga kulturhistoriska värden.

Ett område med fristående villor som planerades i början på 1900-talet väster om slakthusområdet, där också Lindeparkens gymnasieskola från 1980-talet ingår, är kulturhistoriskt värdefullt enligt Stockholms stads byggnadsinventering och ett flertal byggnader är grönklassade. De slingrande vägarna och de lummiga trädgårdarna är typiska uttryck för den tidens planering. Sammantaget bedöms dessa värden motsvara måttliga kulturhistoriska värden.

Området med trevånings lamellhus samt några fristående villor mellan Palmfeltsvägen och Skjulvägen bildar delvis gröna gårdsbildningar samtidigt som bebyggelsen ramar in gaturummen. Området är kulturhistoriskt värdefullt enligt Stockholms stads byggnadsinventering och ett flertal byggnader är grönklassade. Sammantaget bedöms dessa värden motsvara måttliga kulturhistoriska värden.

Enskede gårds villabebyggelse väster om spårområdet är kulturhistoriskt ett värdefullt område enligt Stockholms stads byggnadsinventering. Ett flertal byggnader här är grönklassade och en blåklassad. Här ligger också den gamla Enskede gård, med huvudbyggnad och ekonomibyggnader med mera som är blåklassade. Att Enskede gård är bevarad utgör ett mycket stort kulturhistoriskt värde eftersom den har månghundraåriga anor och utgör hela områdets ursprung. De blåklassade byggnaderna bedöms motsvara höga kulturhistoriska värden, medan helhetsvärden samt angivna grönklassade byggnader bedöms motsvara måttliga kulturhistoriska värden.

Tunnelbanestation med perrong för Enskede gård är grönklassad. Se vidare nedan under avsnitt Analys övriga kulturhistoriska värden.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Slakthusområdet, evenemangskomplexen Globen och Tele2 Arena, och omgivande egnahemsområden har sitt ursprung i Stockholms stads förvärv av lantegendomen Enskede gård år 1904. Dessa miljöer, tillika med begravningsplatser och ytterligare bostadsområden i Enskede, utgör värdefulla vittnesbörd över de politiska ambitioner och strävanden som präglade stora delar av 1900-talet. Detta förhållande är kulturhistoriskt värdefullt utifrån ett övergripande stads- och samhällsutvecklingsperspektiv. Strukturerna har höga kulturhistoriska värden.

Tunnelbanesträckningen mellan station Globen och Sockenplan speglar kollektivtrafikens utveckling. Spåret utgör en ursprunglig spårvagnssträckning från 1930-talet, vilket dess kurviga dragning i ytläge också visar. Villabebyggelse och vägar inom Enskede gård, med inslag av parker, planerades med omsorg på ömse sidor av spårvagnsdragningen och finns bevarade än idag. Detta område, liksom Gamla Enskede, planerades med småstugor för arbetare och försågs med god kollektivtrafikförsörjning. Enskede gårdsområdet bedöms ha höga stadsplanehistoriska värden som uttrycker samhälls- och socialhistoriska värden. Den småskaliga stationen Enskede gård med perrong är grönklassad. Sammantaget bedöms dessa värden motsvara måttliga kulturhistoriska värden.



Figur 48 Illustration över kulturhistoriska värden kring Slakthusområdet. Källa: Sweco

Historik

Förhistorisk period

Kring slakthusområdet kom landet ovanför strandlinjen cirka 4 000 före Kristus. Från denna tid finns inga kända lämningar eller fynd i området. Topografiskt och med anledning av landhöjningen borde dock området varit lämpligt för bosättning redan under mesolitikum. De äldsta fornlämningarna är gravar och gravfält från järnålder vid Enskede gård, vilka är från cirka år 700-1 000. Inom nuvarande Johanneshov och Enskede finns även ett flertal by- och gårdstomter.

Lantegendomen Enskede Gård

Området för slakthusområdet ligger inom den stora lantegendomen Enskede gård som köptes upp av Stockholms stad år 1904. Egendomen omfattade det område som idag utgörs av Gullmarsplan, Enskede gård, Gamla Enskede, Skärmarbrink, Enskededalen och Skogskyrkogården.

Enskede gård är belagd år 1397, men exakt läge för gården är inte klart. Enskede finns omnämnt i flera handlingar från medeltid.

År 1729 förenades gårdarna Stora Enskede och Lilla Enskede samt Bägersta till Enskede gård under ägaren riksrådet Gustav Palmfelt. Gården omnämndes under 1730-talet som säteri vilket innebar att gården var ståndsmässigt bebyggd och skattebefriad. Under 1800-talet utvecklades gården till ett mönsterjordbruk under ägaren Axel Odelberg och gården var traktens största

I norr och öster utgjordes fastigheten till övervägande del av mindre produktiva marker i form av Stockholmsåsen och områden med svallsand och berg i dagen. Innan Axel Odelbergs drift av gården användes dessa magra marker som bete (så kallad utmark) varvid de kom att bestå av glest tallbuskebevuxna ljunghedar. Axel Odelberg hade insikt i skogens potentiella värde varför tallskog fanns i början på 1900-talet inom de områden där slakthusområdet och Skogskyrkogården kom att etableras.

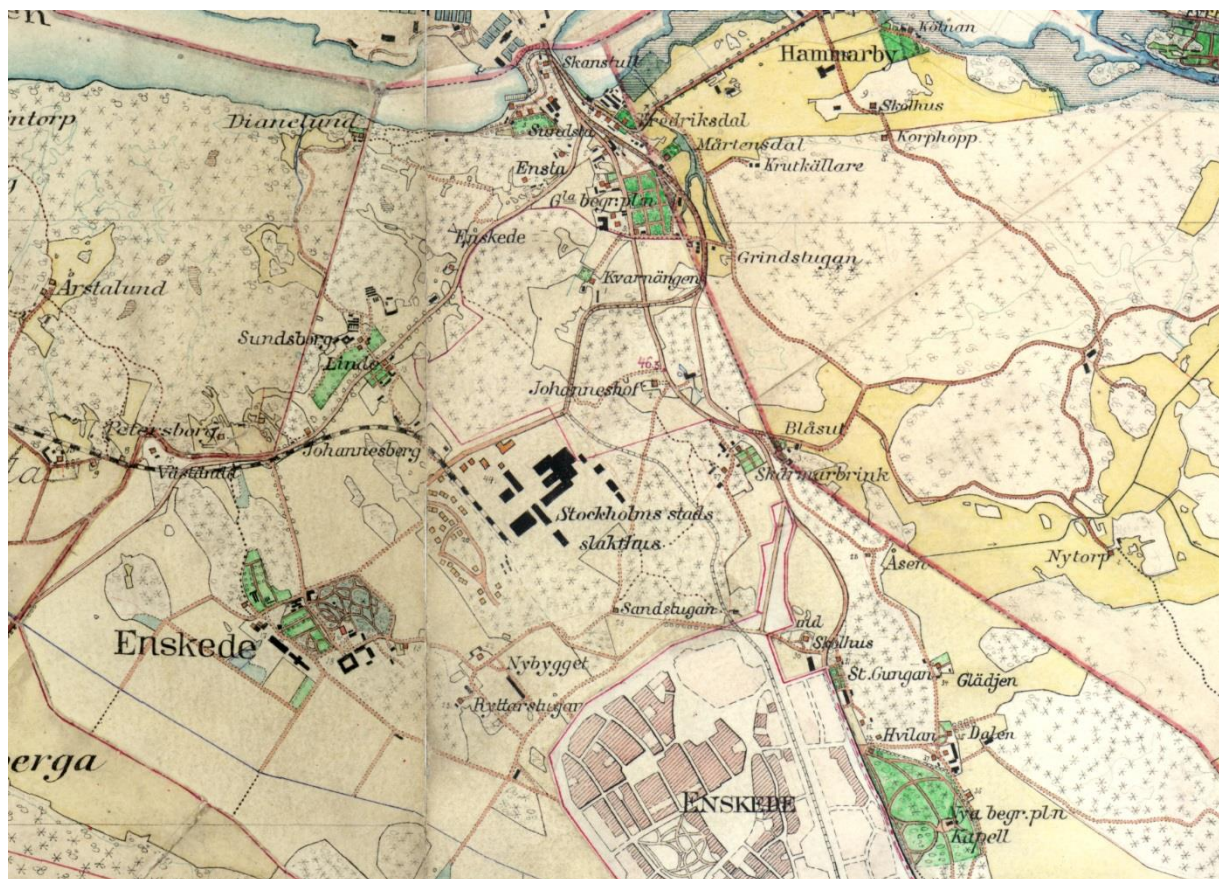


70

Möjliggörande av stadens tillväxt

Stadens förvärv av fastigheten Enskede gård 1904 syftade till att säkra framtida behov av bostäder för stadens invånare. Utöver detta skapades förutsättningar för etablering av övriga samhällsviktiga funktioner såsom begravningsplats och slakthus. Enskede villastäder, som områdena inledningsvis kom att benämnas, planerades redan från början utifrån kollektivtrafikförsörjning i form av spårväg. Stockholms Södra Spårvagns AB, senare Enskedebanan, som delvis motsvarar nuvarande tunnelbanelinje, anlades redan 1909. Från 1930 trafikerades Örbybanan, som innebar en förlängning av spårvägen från hållplats Slakthuset (nuvarande station Globen) mot Örby via bland annat hållplatsen Enskede gård.

Enskede elverk anlades redan år 1911 i dalstråket med odlingsmark mellan slakthusområdet och Gamla Enskedes villabebyggelse. Byggnaden finns kvar idag inom fastigheten Isterbandet 6. År 1911 invigdes också den av staden ägda Enskede trädskola och trädgård, inom ett område sydväst om slakthusområdet. År 1979 flyttade stadens trädskola till Riddersvik och området planerades för bostäder i form av radhus och flerfamiljsbostäder av arkitekterna Brunnberg & Forshed. Området benämns idag som Trädskoleområdet. Se vidare kapitel 4.10.



Figur 50 Häradsekonomisk karta 1901-1906. Kartan visar ett brytningsskede, strax efter stadens inköp av Enskede gård. Här framgår såväl det gamla agrara samhället med månghundraåriga landsvägar, som det moderna samhällets framväxt såsom Slakthusområdet, spårväg, begravningsplats (nuvarande Sandsbords begravningsplats) och Enskedes egnahemsområde. Källa: Lantmäteriet

Inom nuvarande Gamla Enskede uppfördes Stockholms första kommunalt planerade egnahemsbebyggelsen 1908. Stadsplanen, som upprättats av arkitekt Per Olof Hallman, hade den engelska Garden City som förebild och Gamla Enskede kom att bli den första trädgårdsstaden i Stockholm. Stadsplanen karaktäriserades av terränganpassad planering med smala, mjukt formade vägar, trädgårdar samt stora grönytor.

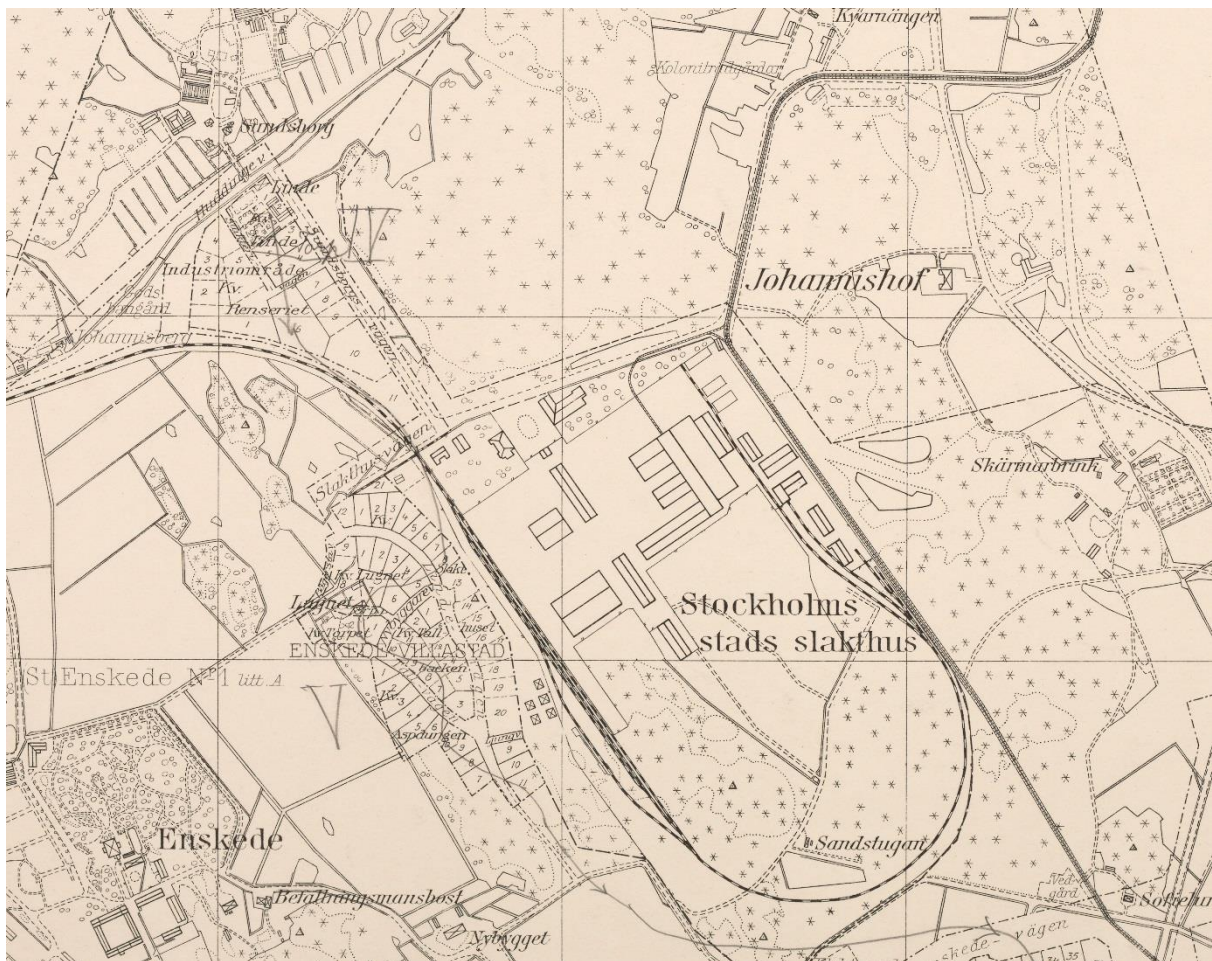
Till den äldsta epoken hör bebyggelse längs Lindevägen, Tallvägen och Nybyggarvägen inom nuvarande Enskede gård, som bebyggdes redan 1907. Under 1920- till 40-talet uppfördes framförallt småhusbebyggelse men också hyreshus. Enskede gårds huvudbyggnad och bland annat några ekonomibyggnader finns kvar än idag liksom parkmiljön vid huvudbyggnaden, den så kallade Enskedeparken.



Figur 51 Karta från år 1934. Kartan visar planläggningen för egnahemsbebyggelsen inom Enskede gård och Gamla Enskede liksom slakthusområdet. Spårvägslinjerna till Enskede gård med vidare fortsättning söderut, respektive till Gamla Enskede, delade sig i Slakthusområdets nordöstra hörn. Källa: *Stockholmskällan*

Slakthusområdet

Avskaffandet av skräväsendet under 1860-talet hade medfört uppförande av ett flertal privata slakthus utanför tullarna där den hygieniska kontrollen var obefintlig. För att råda bot på detta ansökte Stockholm om att uppföra ett slakthus och införa obligatorium att använda detta vid alla typer av slakt. Valet av plats för uppförande föll på Enskede. Området låg i stadens närhet, hade möjlighet att anslutas till väg och järnväg samt tillgång till rikligt med vatten med mera.



Figur 52 Karta från år 1912 över Stockholms stads slakthus. Anläggningen stod klar 1912 och var ett resultat av lagen om obligatorisk köttbesiktning som kom 1897. Källa: Stockholmskällan

Slakthusområdet hör till arkitekt Gustav Wickmans största anläggningar och innebar en komplex samordning av logistiska, byggnadstekniska och hygieniska aspekter. Under perioden 1906-1912 uppfördes byggnader för slakthusverksamhet inom den norra delen av slakthusområdet liksom vatten- och avloppsledningar, vägar, spårväg till Skanstull samt järnvägsanslutning till Liljeholmens kajområde. Ett spårområde anlades från början i en båge som omfattade hela det tänkta slakthusområdet i söder. Byggnaderna uppfördes i förenklad jugendstil med kalksandtegel, vilket ger dem en ljus kulör. Under perioden 1912-1934 utvecklades verksamheten till att bli en slaktmönsteranläggning.

Under 1934-1988 etablerades livsmedelsindustrin inom slakthusområdet för framställning av bland annat charkuteri- och konservprodukter och hela slakthusområdet bebyggdes. År 1991 lades slakteriverksamheten ned och andra verksamheter tillkom, men i hög utsträckning fortsatte området att vara ett livsmedelskluster.

I västra delen av planen ingick ett smalt parti med skogsmark, som kom att fungera som en buffertzona mot angränsande bostadsområde.



Figur 53 Slakthusområdet år 1913. Källa: Stockholmskällan

Globens evenemangs- och kontorskomplex

Globens evenemangs- och kontorskomplex är belägna inom det område som tidigare var den barrskogsbevuxna åsryggen där partier av inägomarker och torp såsom Johanneshov fanns. Den gamla landsvägen till Dalarö och Tyresö låg ungefär där dagens Nynäsväg ligger.

Platsen har under lång tid varit betydelsefull för sporten. Mellan år 1923-28 byggdes en idrottsplats norr om torpet Johanneshov. Idrottsplatsen fortsatte därefter att kontinuerligt utvidgas mot söder och slakthusområdet. År 1955 kompletterades idrottsplatsen med en isstadion ritad av Paul Hedqvist. Isstadion byggdes från början som en öppen arena men under 1960-talet byggdes det ut och fick sitt karaktäristiska hängande tak. Den ursprungliga idrottsplatsen längst i norr utgjorde platsen för Söderstadion som revs 2014.

I början av 1980-talet beslutade Stockholms stad att uppföra en ny sport- och evenemangsarena vilket resulterade i världens största sfäriska byggnad, Globen, som invigdes 1989. Komplexet med kontor- och köpcentrum ingick som en viktig del i projektet och ansvariga arkitekter var Bergs arkitektkontor. År 2013 förstärktes området med ytterligare en idrotts- och evenemangsarena genom invigningen av Tele2 Arena, som anlades direkt söder om Globen. I väster ligger arenan delvis inom område som tidigare ingick i slakthusområdet.



Figur 54 Vy över ett fullsatt Johanneshovs idrottsplats år 1957. EM i boxning med titelförsvarare Ingemar "Ingo" Johansson. Källa: *Stockholmskällan*

Nulägesbeskrivning

Översiktlig beskrivning

Området kring Slakthusområdet utgörs av två intilliggande verksamhetsområden i form av dels gammal industribebyggelse inom slakthuset, dels Globens arena- och kontorskomplex med sentida och storskaliga anläggningar och byggnader. Områdena utgör relativt isolerade enklaver i den övriga förstadsbebyggelsen. Motorvägen Nynäsvägen i öster bidrar också till detta förhållande, liksom Enskedevägen i söder.

Slakthusområdet och Globens arena- och kontorskomplex

Slakthusområdet har en sammansatt karaktär med en äldre, enhetlig del i norr med byggnader i ljuskalksandtegel. Övriga byggnader har vuxit fram successivt till en heterogen miljö med byggnader i olika material och skala. I öster, utmed Arenavägen, liksom i områdets nordvästra del, finns mer storskaliga kontorsbyggnader. Slakthusområdet, som ligger på en enhetlig höjdnivå, betecknas av tydlig rutnätsstruktur och den i söder ännu avläsbara bågformen för industrispåret som tidigare omgav hela området. Området är i princip endast tillgängligt från Slakthusplan i norr (den ursprungliga entrén) och via en entré i sydost. Tele2 Arena bryter den gamla strukturen då den delvis är byggd över Arenavägen som utgör Slakthusområdets östra gräns. Slakthusområdets är delvis slitet och har fortfarande en rik variation på verksamheter inom bland annat livsmedelsindustrin.



Figur 55 Slakthusområdets entré i norr. Foto: Sweco



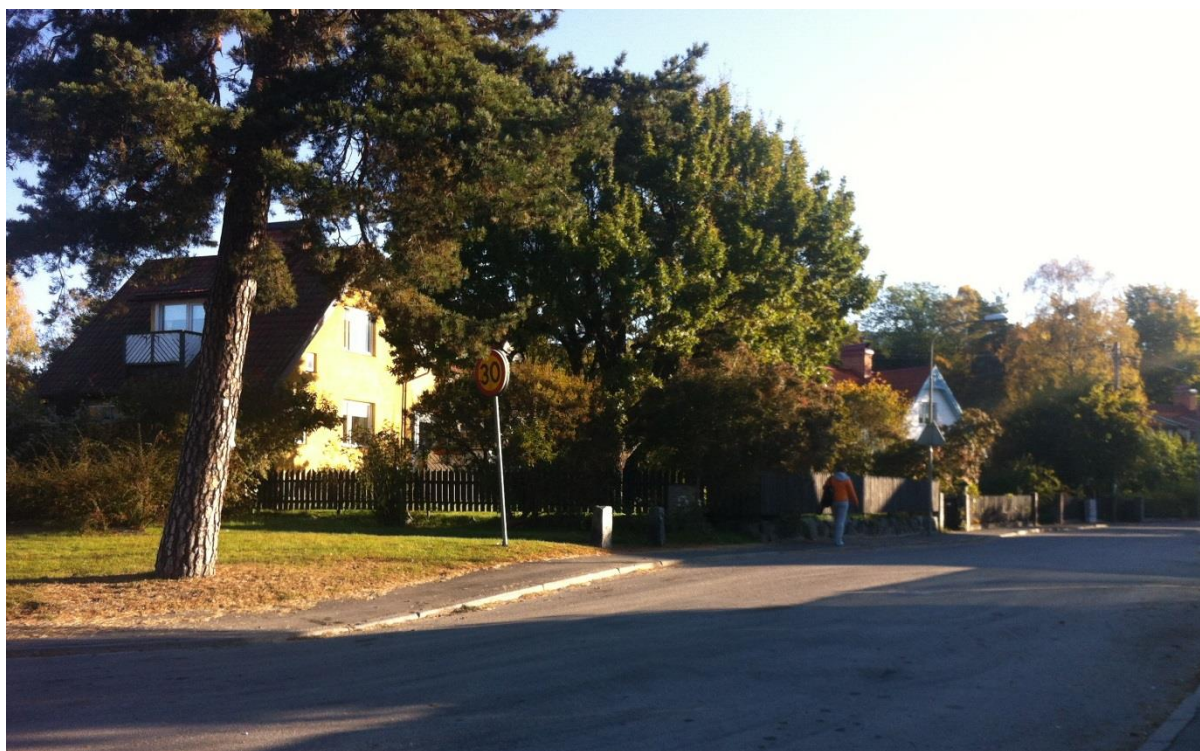
Figur 56 Slakthusområdets äldsta bebyggelse utmed Rökerigatan. Foto: Sweco

Arena- och kontorskomplexet vid Globen utgörs av huvudsakligen storskaliga, eller mycket storskaliga byggnader från 1989 och framåt. Området avgränsas av Arenavägen i väster och av Nynäsvägen i öster. Utöver arenorna Hovet, Globen och Tele2 Arena finns ett sammanhållet byggnadskomplex för kontor och köpcentrum utmed Arenavägen. Längst i norr mot Gullmarsplans bussterminal finns en fristående kontorsbyggnad som inrymmer grundmurarna till Johanneshovs skans.

Söder om Enskedevägen ligger Gamla Enskedes villaområde som framförallt består av småskalig egnahemsbebyggelse med rikt inslag av grönska och parker. Den gamla villabebyggelsen inom Enskede gård, direkt väster om slakthusområdet har motsvarande karaktär.

Enskede gård

Enskede gård består till största del av småhusbebyggelse från 1930 av enhetlig karaktär som anlagts öster om den gamla gården Enskede gård, inom lite högre belägen forna åker- och skogsmark. Inslag av flerfamiljshus från 1940-talet och äldre småhusbebyggelse från 1920-talet finns i östra delen av området mot slakthusområdet. I söder möter småhusområdet Enskedefältet. Tunnelbanespåret, den forna spårvägen, har ett slingrande lopp genom området, och utgör ett strukturerande element i området tillsammans med den parallellt belägna Palmfeltsvägen. Stadsplanen har tydligt utgått från den gamla gården Enskede gård där den forna slottsparken numera utgör Enskedeparken. Inslag av grönska i trädgårdarna, men också äldre tallar och lövträd liksom några större skogspartier, karaktäriserar området.



Figur 57 Den äldsta småhusbebyggelsen inom Enskede gård vid Lindevägen. Foto: Sweco



Figur 58 Enskede Gårds tunnelbanestation, sedd från Palmfeltsvägen. Foto: Sweco

4.9 Anslutning Blasieholmen

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:808) 3 kapitlet 6 § Riksintresse

Kungsträdgården, Blasieholmen, Skeppsholmen och Kastellholmen ligger inom riksintresset *Stockholm innerstad med Djurgården* (AB 115) och inom området är 1600-talets planstruktur ett tydligt och särskilt värdefullt uttryck. Det finns tre värdekärnor: Blasieholmstorg, Finansens byggnader öster om Kungsträdgårdsgatan samt Skepps- och Kastellholmen. Samtliga stockholmska särdrag är representerade inom området.

Miljöbalk (1998:808) 4 kapitlet 7 § Nationalstadspark

Skeppsholmen och Kastellholmen ingår i Nationalstadsparken.

Kulturmiljölag (1988:950) 2 kapitlet Fornminnen

Blasieholmen och Skeppsholmen är belägna inom fornlämning RAÄ Stockholm 103:1. Inom och i anslutning till området kan kulturlager och andra lämningar från medeltid och framåt påträffas. I områdena runt Blasieholmen och Skeppsholmen finns förutom kulturlager även lämningar efter fartyg, varvsverksamhet, hamnanläggningar och bebyggelselämningar.

Kulturmiljölag (1988:950) 3 kapitlet Byggnadsminnen

Kvarteret Närkebro 3 (Palmerska huset), Kvarteret Fersenska terrassen 6 (Fersenska terrassen), Kvarteret Ladugårdsbron 14 (Utrikesministerhotellet, Musikaliska akademien och stallet), Kvarteret Måns Bock 5 (Bååtska palatset), Kvarteret Kungliga trädgården 6 (Nya sällskapets klubbhus), Kvarteret Lantmätaren 1 (Lantmäteristyrelsens hus), Kvarteret Katthavet 5 (Synagogan) och Kvarteret Katthavet 8 (Berns).

Kulturmiljölag (1988:950) 4 kapitlet Kyrkliga kulturminnen

Jacobs kyrka (Kv Lantmätaren 2) omfattas av skydd genom 4 kapitlet kulturmiljölagen.

Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen

Kvarteret Norrmalm 3:1 (Nationalmuseum), Kvarteret Skeppsholmen 1:1 (Skeppsholmen), Norrström 2 (Operan) och Kvarteret Vinstocken 1 (Utrikesdepartementet).

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

Inom området finns ett stort antal byggnader som har klassats som blå och grön enligt kategoriseringen i kapitel 3.4.

Kulturhistorisk analys

Värdekärnor inom riksintresset

- **Blasieholmen och Blasieholmstorg** är några av de främsta exemplen på 1600-talets planstruktur. Stormaktstidens stadsbyggnadsprojekt är fortfarande väl synliga i Stockholms innerstad där gatunätet och kvartersindelningen i huvudsak kvarstår från tiden.
- **Blasieholmstorg** utgör ett exempel på de stadsregleringar och förändringar som genomfördes under 1600-talet för att manifestera den svenska stormakten. Torgets oförändrade planstruktur och bevarade bebyggelse är av stort intresse som ett stadsbyggnadshistoriskt exempel. De påkostade palatsen och den senare tillkomna bebyggelsen bidrar till miljöns arkitekturhistoriska värde.
- **Skeppsholmen och Kastellholmen** är av stor betydelse för kunskapen om Stockholms historiska roll som huvudstad, militär stad och sjöfartsstad. Flottans närvaro under lång tid präglar öarnas bebyggelse och vittnar om den militära verksamheten och dess funktion och betydelse. Skeppsholmen och Kastellholmen utgör en karaktäristisk och väl synlig del av Stockholms centrala vattenrum. Topografin har utnyttjats för att ge Skeppsholmskyrkan och kastellet dominerade lägen.
- **Bank- och försäkringsbolagens palats öster om Kungsträdgården** är viktiga för förståelsen av ett betydelsefullt skede i svensk modern historia. Bebyggelsen är en vittnesbörd över det ekonomiska uppsving som övergången från det agrara samhället till det industriella förde med sig. Byggnaderna vittnar också om den förskjutning av stadskärnan och stadens centrum från Stadsholmen till Norrmalm som skedde i slutet av 1800-talet och runt sekelskiftet 1900. Byggnaderna i sig har stora arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden samt vittnar om finansvärldens bild av sig själv. Bevarade ursprungsinteriörer har ett särskilt stort kulturhistoriskt värde. Företagshistoriskt representerar byggnaderna några av landets största och mest inflytelserika affärsbanker.
- **Nationalmuseum** är ett av världens äldsta offentliga konstmuseer och ligger monumentalt placerad på Blasieholmsudden omgiven av en park med konst och uppvuxna träd. Muséet uttrycker Stockholms funktion som huvudstad och länsstad.

Stockholmska särdrag definierade inom riksintresset

- **Stadens anpassning till naturen:** Blasieholmen, Skeppsholmen och Kastellholmen får sin starka karaktär genom läget på öarna och av vattnet som omger dem. Vattenspeglarna är påtagliga och Skeppsholmen och Kastellholmen bevarar en ursprunglig naturlig topografi och är trots sitt mycket centrala läge rikligt bevuxna med vegetation. Byggnaderna förstärker öarnas naturliga topografi genom deras placering på höjderna eller i strandlinjen.
- **Stadens årsringar:** Blasieholmens palats och stadsplan är ett av de mer renodlade exemplen från stormaktstidens stadsregleringar. Miljön har under 1800- och 1900-talet kompletterats tidstypiskt bland annat med solitären Nationalmuseum mitt emot slottet och de funktionsinriktade hamnmagasinen och tullhuset liksom flera storslagna och påkostade kontors- och bostadshus. Miljön utgör ett tydligt exempel på stadens årsringar.
- **Fronten mot vattnet:** Blasieholmen, Skeppsholmen och Kastellholmen är väl synliga sedda från Strömmen, Nybroviken och Ladugårdslandsviken. Vattenrummen binds ihop av broar och stenskodda kajer och här har bland annat Skeppsholmsbron ett särskilt högt kulturhistoriskt värde.
- **Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet:** Blasieholmsudden ligger mitt i Stockholms "finrum" och kan ses från många håll med Nationalmuseum som en ståtlig solitärbyggnad. Skeppsholmens höjd gör det möjligt att uppleva Blasieholmsudden en aning från ovan.

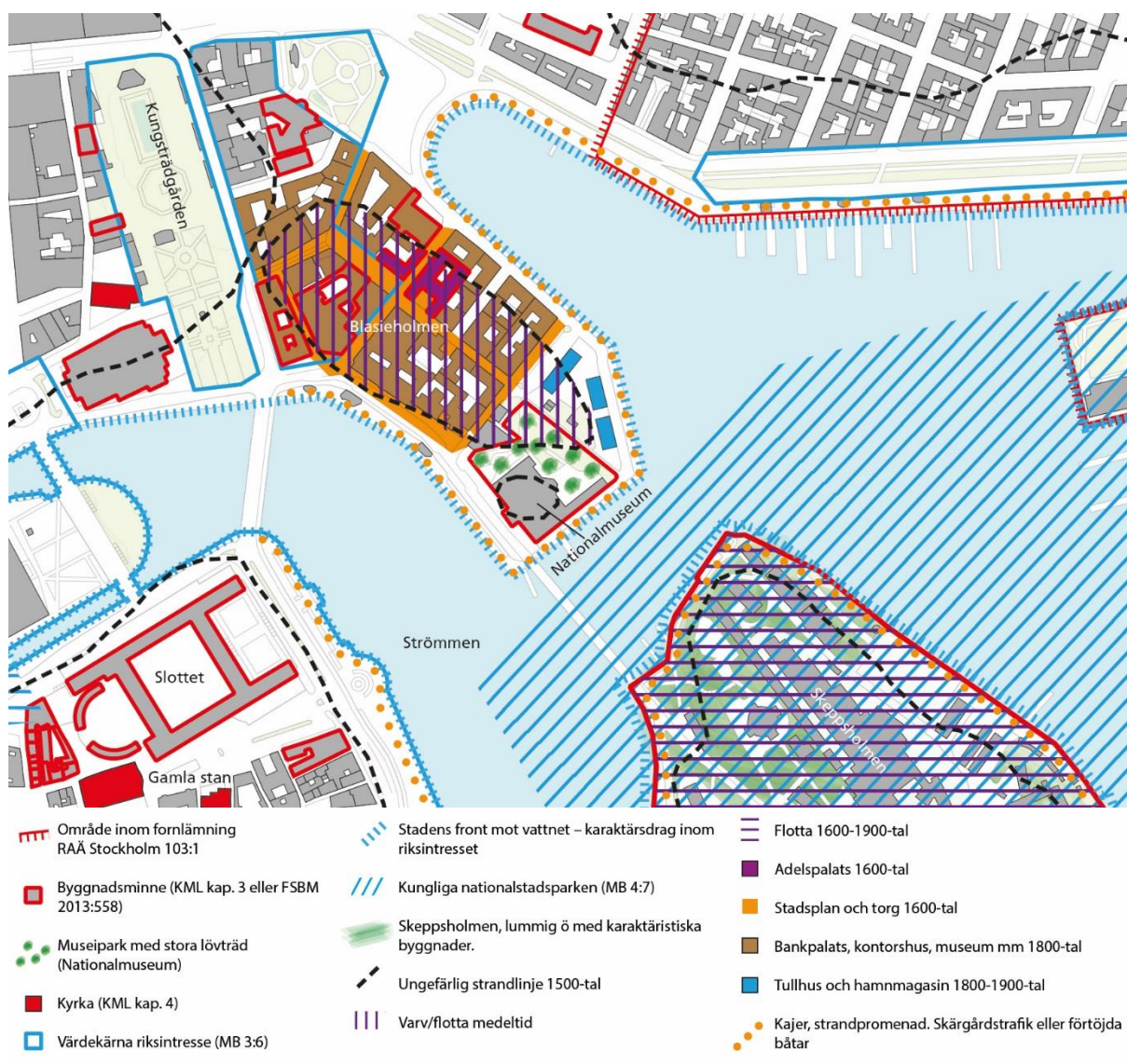
Riksintresse enligt Miljöbalk 4 kapitlet 7 §

Den Kungliga nationalstadsparken sträcker sig från Ulriksdal i norr via Norra och Södra Djurgården till och med Skeppsholmen och Kastellholmen. Det riksintressanta skyddet avser de natur- och kulturvärden som områdets historiska landskap innehåller. Föreslagen tunnelbana berör detta riksintresse genom tunnelsträcka under Skeppsholmen och Kastellholmen. I den fördjupade översiktsplanen för Skeppsholmen och Kastellholmen konstateras att öarna ligger centralt i Stockholms inre vattenrum och är vida synliga. Öarna är viktiga för upplevelsen av vattenrummet och ger det skärgårdskaraktär också genom deras gröna karaktär. Öarna bidrar starkt till Stockholms historiska stadsbild. Ett flertal av de karaktäristiska byggnaderna, som Amiralitetshuset, Skeppsholmskyrkan, Kastellet och Sjökrigsskolan, utgör landmärken mitt i stadens centrala vattenrum.

Analys av kommunala värden

Inom utredningsområdet finns många blåklassade byggnader varav flertalet omfattas av skydd enligt annan lagstiftning och har beskrivits ovan. Den blåklassade bebyggelsen, som saknar lagskydd, utgörs av kontors- och bostadshus med tidstypiskt utseende från senare delen av 1800-talet. Här finns också hotell Strand, med sin nationalromantiska borgliknande arkitektur från 1900-talets början. Sammanfattningsvis speglar byggnadernas omsorgsfulla och uttrycksfulla arkitektur områdets visuellt exponerade läge i staden.

Tullhuset och hamnmagasinen, som är grönklassade byggnader, är den sista resten av hamnverksamhet i Stockholms innerstad. De berättar om ett utpekat värde för riksintresset Stockholms innerstad, nämligen *Sjöfarts-, handels och industristaden*. Byggnaderna ingår dock inte i någon värdekärna. Inom det stockholmska särdraget *Fronten mot vattnet* utgör dock byggnaderna en del av vyerna kring Blasieviken eftersom de är visuellt exponerade mot vattenrummet. De utgör också en årsring vilket anges under särdraget *Stadens årsringar*.



Figur 59 Illustration över kulturhistoriska värden kring Blasieholmen. Källa: Sweco

Historik

Förhistorisk period

Blasieholmen och Skeppsholmen är belägna inom fornlämning RAÄ Stockholm 103:1 där det finns kulturlager och andra fysiska lämningar från äldre tider. Fornlämningens begränsning är inlagt efter kartmaterial från 1650-talet och har kompletterats med arkeologiska indikationer och undersökningsresultat. Fornlämningens begränsning är inte absolut och såväl inom som i anslutning till området kan det förekomma kulturlager och andra lämningar från medeltid och framåt. I områdena runt Blasieholmen och Skeppsholmen finns förutom kulturlager även lämningar efter fartyg, varvsverksamhet, hamnanläggningar och bebyggelselämningar.



Figur 60 Undersökningar av skeppsvrak vid Grand Hotell år 2010. Foto: Maritima, Sjöhistoriska museet

Skeppsbyggnad och adelspalats 1600-tal

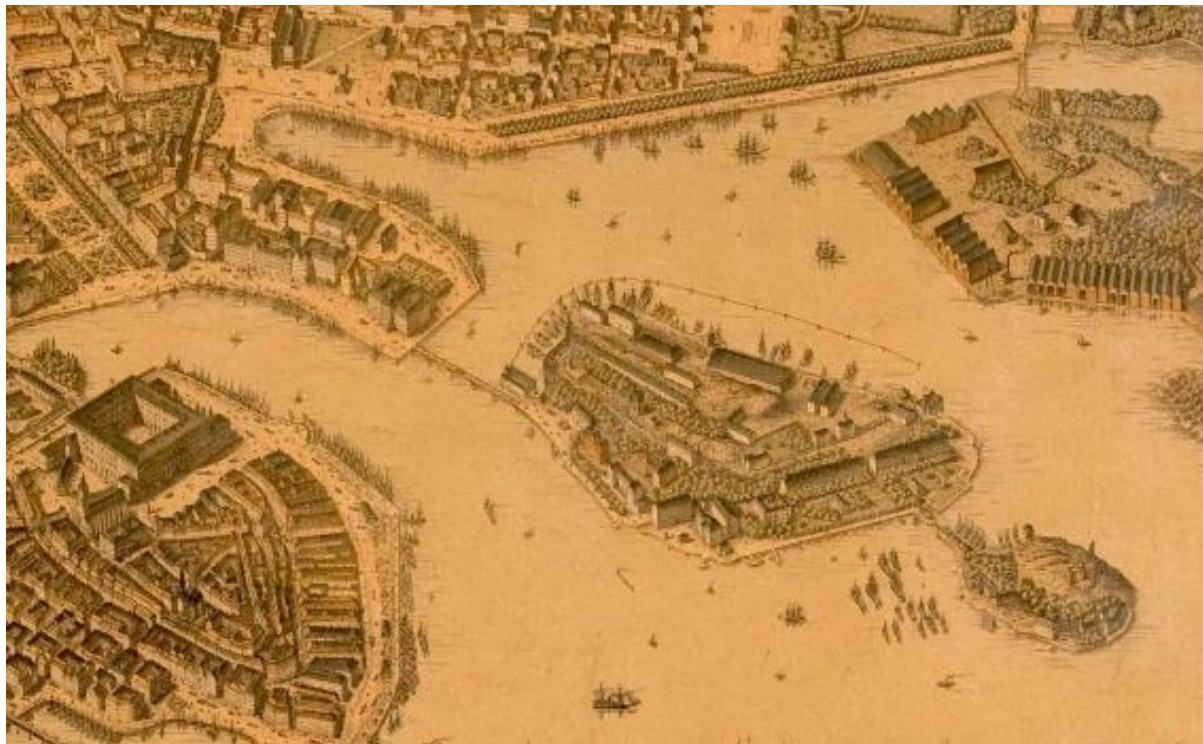
Området för nuvarande Blasieholmen och Skeppsholmen utgjordes fram till 1600-talet av tre öar: Blasieholmen, Kyrkholmen och Lustholmen. Blasieholmen hette tidigare Skeppsholmen, eftersom varv och flottan höll till här, och skildes från övriga Norrmalm genom Näckström. Kyrkholmen var en egen ö under nuvarande Nationalmuseum och Lustholmen var benämningen för nuvarande Skeppsholmen. I början av 1600-talet flyttade dock flottan till Skeppsholmen och omvandlingen av Blasieholmen och Kyrkholmen till en förnäm stadsdel med adelspalats påbörjades. Drottning Kristina donerade frikostigt tomter till adeln som byggde påkostade stadspalats. Bland annat fick riksstallmästare Hans Wachtmeister både tomt och Amiralitetshusets äldre byggnad som han byggde till med flyglar och terrass till nuvarande Fersenska terrassen.



Figur 61 Stockholms stadslandskap runt år 1700. Vy från Kastellholmen mot Skeppsholmen och Blasieholmen till höger i bild, Gamla stan och Södermalm ramar in Stockholms ström mot vänster. Målning av okänd konstnär efter Willem Swiddes kopparstick i *Suecia Antiqua et Hodierna*. Källa: Stockholmskällan

Bankpalats och påkostade kontorshus 1800-talets slut

I slutet av 1800-talet gav industrialismen upphov till en ny finansiell verksamhet med växande banker och försäkringsbolag. Ekonomiska framgångar gjorde företagen framgångsrika och i slutet av århundradet blev det vanligare att företagen uppförde egna bankpalats och påkostade kontorshus. I Stockholm valdes i synnerhet nedre Norrmalm och området öster om Kungsträdgårdsgatan för dessa byggnaders placering. Centrum försköts mer och mer från Stadsholmen mot Norrmalm under den här tiden. Byggnaderna var påkostade och ritade av tidens främsta arkitekter. En ny rumsform, bankhallen, liggandes i byggnadernas inre och täckta med glaslanterniner uppstod. Kungsträdgården var en uppskattad offentlig plats under 1800-talets senare del och i kvarteren öster härom fanns en blandning av privatpalats, teatrar och restauranger.



Figur 62 Vy över Kungsträdgården, Blasieholmen, Skeppsholmen och Kastellholmen. Gamla stan framträder i förgrunden till vänster i bilden. Litografi av Heinrich Neuhaus. Källa: *Stockholmskällan*

Nulägesbeskrivning

Halvön Blasieholmen omges av Stockholm ström och Nybroviken. Halvön präglas idag av det tidiga 1600-talets stadsbyggnadsambitioner och har en rätvinklig rutnätsplan och flera påkostade palats och byggnader från 1600-talet och senare. Gatorna är relativt smala och den idag varierade bebyggelsen har successivt höjts från ursprungliga 3-4 våningar till 7-8 våningar. Läget mitt för det kungliga slottet har gjort området attraktivt för verksamheter med viss status. Här ligger Grand hôtel, Nationalmuseum och flera privata kontorshus, alla med en påkostad arkitektur. Mitt på halvön ligger Blasieholmstorg vars utbredning bevarats sedan den första stadsplanen.

Längst ut på udden frångås det rätvinkliga stadsplanemönstret och karaktären blir glesare. Läget vid sjön är här än mer påtaglig. På den nordöstra sidan finns en tullstation från 1870-talet och två hamnmagasin från tiden då Blasieholmen var en aktiv godshamn. Dessa hus är betydligt lägre än omkringliggande bebyggelse med sina 1-2 våningar. I den södra änden av halvön ligger Nationalmuseum som en solitär omgiven av en park med uppvuxna träd och konst. Längs vattnet löper gator och gångstråk och hela udden har stenskodda kajer. Ett mindre 1700-talshus, Kokhuset, har bevarats strax norr om Nationalmuseum.

Längst ut på Blasieholmsudden leder en bro till Skeppsholmen och Kastellholmen, som var flottans bas i Stockholm under närmre 300 år, men sedan 1960-talet blivit platsen för olika museer och kulturinstitutioner. Skepps- och Kastellholmarna präglas av sin historia och bebyggelsen ligger relativt glest med bevarad topografi och naturmark och tydlig karaktär av skärgårdsö. Stränderna är delvis kajförsedda men har på enstaka platser bibehållit sin naturliga form med berghällar och stränder. De äldre husen i 2-3 våningar är traditionella i sin utformning med putsade, ljus avfärgade fasader och sadeltak. De moderna husen som tillkommit under senare decennier har ett mer varierade formspråk, men ansluter oftast till den äldre bebyggelsen med deras putsade fasader. Högst upp på Skeppsholmen och synlig vida omkring ligger Skeppsholmskyrkan, en centralkyrka med kupol, uppförd under 1860-talet, och ritad av Fredrik Blom. Kyrkan avkristnades 2002 och blev då ett statligt byggnadsminne. Sedan renoveringen 2010 används kyrkan ett internationellt kultur- och körcenter under namnet Eric Ericsonhallen.



Figur 63 Bååtska palatset invid Blasieholmstorg uppfördes under 1660-talet efter ritningar av arkitekt Nicodemus Tessin d.ä. för riksskattmästare Seved Bååth. Byggnaden bildar tillsammans med omgivande bebyggelse från stormaktstiden en i huvudsak bevarad stadsbild från 1600-talets planläggning. Foto: Sweco

4.10 Anslutning Sockenplan

Gällande lagrum och ställningstaganden

För att få en överblick geografiskt över gällande skydd på platsen, se Bilaga 2: *Kulturmiljö*.

Miljöbalk (1998:803) 3 kapitlet 6 §, Riksintresse

Angränsande till utredningsområdet ligger riksintresset *Gamla Enskede* [AB 112]. Gamla Enskede är en egnaheismiljö som speglar det tidiga 1900-talets trädgårdsstadsideal.

Plan- och bygglag (2010:900)

Flera byggnader inom området omfattas av skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplan eller har liknande skydd av kulturhistoriska värden i äldre stadsplaner, se Bilaga 3: *Vibration*.

Stockholms stads kulturhistoriska byggnadsklassificering

Inom området finns ett stort antal byggnader som har klassats som blå och grön enligt kategoriseringen i kapitel 3.6.

Kulturhistorisk analys

Analys av riksintressant värde

Det riksintressanta området Gamla Enskede angränsar söder om utredningsområdet. Se vidare under avsnitt 4.8 Ny station i Slakthusområdet.

Analys av kommunala värden

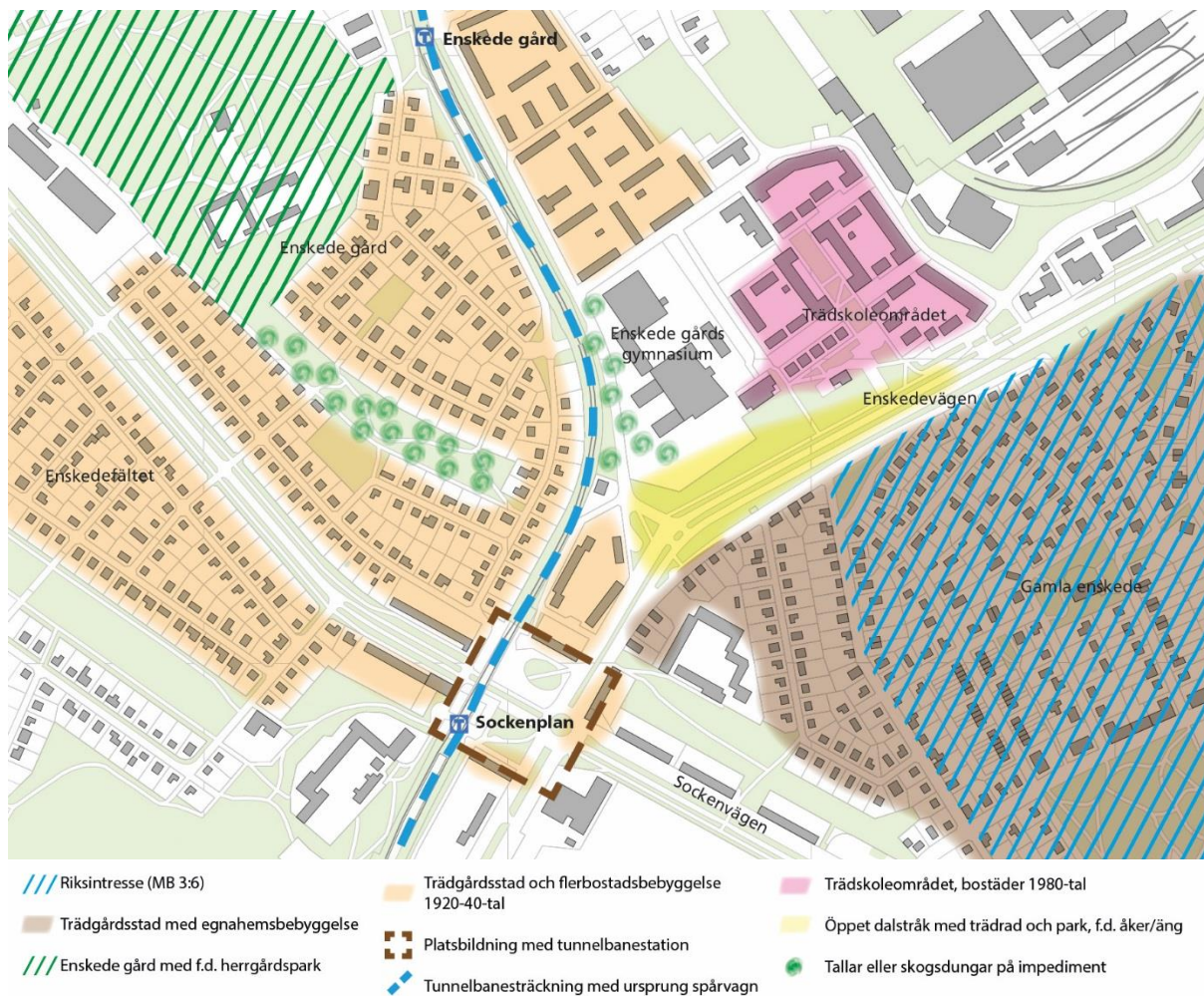
Området direkt öster om Sockenplan med småhus, flerbostadshus samt skola är som helhet klassat som ett kulturhistoriskt värdefullt område enligt Stockholms stads byggnadsinventering. Det gäller även för småhusområdena Enskedefältet samt Enskede gård i området väster om Sockenplan. Dessa områden bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Det så kallade Trädskoleområdet utgör en sammanhållen arkitektonisk enhet med delvis postmodernistiskt formspråk och en samlande grön gård. Områdets byggnader är grönklassade. Det gäller även för fastigheten för Enskedefältets skola från 1933, liksom för enstaka flerfamiljshus samt småhus inom området. Dessa byggnader bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Analys av övriga kulturhistoriska värden

Området vid Sockenplan har en tydlig utformning där platsbildningen präglas av 1930-talets funktionella saklighet men också av en elegant, luftig men ändå tydlig rumsbildning. Den väl avstämda och tidstypiska kompositionen av byggnader, tunnelbaneanläggning, tidigare spårväg, vägdrastringar samt platsbildning bedöms motsvara måttligt kulturhistoriskt värde.

Dalstråket där Palmfeltsvägen möter Enskedevägen karaktäriseras av den gröna öppna parkmiljön med uppvuxna träd utmed Enskedevägens norra sida och av att det omges av bebyggelse från olika epoker som samspelar och bildar en helhet. Härifrån kan årsringar från områdets samtliga bebyggelseepoker avläsas liksom gränsen mellan den forna inägo- och utägomarken under Enskede gårds ägor. Sammantaget bedöms platsen ha måttligt kulturhistoriskt värde.



Figur 64 Illustration över kulturhistoriska värden kring Sockenplan. Källa: Sweco

Historik

Området kring Sockenplan ansluter i norr till Enskede gård och i öster till Gamla Enskede. Området utgör ett flackt, låglänt område som tidigare var åkermark inom Enskedes gårds ägor. Beträffande fornhistoria och övergripande historik om områden som tillhörde egendomen Enskede gård, se Ny station i Slakthusområdet (kapitel 4.8). Detta gäller även beträffande det så kallade Träskoleområdet.



Figur 65 Karta uppmätt 1844 och översedd 1891. Området för dagens Sockenplan. Dalgången där Enskedevägen ligger finns öster om "Ryttarstugan". Befintliga tallar vid Enskede gårds gymnasium växer i området kring kullen norr om ordet "-stugan". Källa: *Stockholmskällan*



Figur 66 Karta från 1934. Området kring blivande station Sockenplan. Planläggningen för Palmfeltsvägen och Enskedevägen framgår av kartan. Enskede gårds gymnasium är belägen väster om området för Stadens trädskola. Källa: *Stockholmskällan*



Figur 67 Sockenplan från nordost i samband med utbyggnaden av tunnelbanan i slutet av 1940-talet. Provisorisk spårvägsbana under den nya tunnelbanebron. Källa: *Stockholmskällan*

Efter tillkomsten av trädgårdsstäderna i Gamla Enskede och Enskede gård under de första decennierna på 1900-talet uppfördes småhusbebyggelse samt mindre inslag av hyreshus under 1930-talet i området direkt öster om nuvarande Sockenplan. Det uppfördes också mer än 400 småhus genom självbyggeri inom det flacka området Enskedefältet väster om Sockenplan. Inom ett mer höglänt område, på östra sidan om tunnelbanestationen, uppfördes Enskedefältets skola. Skolan ritades av den flitigt anlitate skolhusarkitekten Paul Hedqvist 1933. På det flacka, låglänta området i öster anlades Enskede Idrottsplats.

Spårvagnslinjen Örbybanan invigdes 1930 med de två hållplatserna Enskede gård och Enskedefältet. På stadsplanen från 1930 framgår tydligt hur bostadskvarteren inom Enskede gård och Enskedefältet planerades med bland annat utgångspunkt i spårvagnsdragningen.

Sockenvägen hade tidigare namnet Brännkyrkavägen och planerades för att förbinda Brännkyrka sockens olika delar. Sockenplan blev namnet på en utvidgning av denna väg. Här låg tidigare spårvagnshållplatsen Enskedefältet. I samband med att tunnelbanan ersatte spårvagnen skapades en planskildhet vid Sockenplan varvid tunnelbanan korsar den flacka dalgången och Sockenvägen på en lång bro, med tunnelbaneentré vid det ena brofästet.

På karta från 1934 framgår Palmfeltsvägens anslutning i sluttning ner till den planerade Enskedevägen, belägen i ett dalstråk (se Figur 61).

I kilen som ligger mellan Palmfeltsvägen och Enskedevägen, inom område som tidigare ingått i stadens trädskola, uppfördes 1960-66 en skolbyggnad, nuvarande Enskede gårds gymnasium. Bollplan och parkering placerades i södra delen av fastigheten mot Enskedevägen.

Nulägesbeskrivning

Området vid Sockenplan har en tydlig utformning där platsbildningen präglas av 1930-talets funktionella saklighet. Platsen är belägen i det vidsträckta, låglänta öst-västliga dalstråket där Sockenvägen ligger. Vid Sockenplan korsar Sockenvägen och Enskedevägen varandra i en rondell. I västra kanten av platsbildningen ligger tunnelbanan på en lång bro.



Figur 68 Den långa tunnelbanebron över dalstråket vid Sockenplan. Foto: Sweco

Väster om Sockenplan vidtar Enskedefältets småhusbebyggelse medan Gamla Enskede bebyggelse, i hörnet av Sockenvägen och Enskedevägen, utgörs av flerfamiljsbostäder.

Enskedevägen är också belägen i ett dalstråk, som sluttar svagt ned mot rondellen vid Sockenvägen. Gamla Enskedes småhusbebyggelse, med stort inslag av grönska, möter på Enskedevägens södra sida bakom plank. Palmfeltsvägen ansluter till Enskedevägen i en sluttning. Enskede gårds gymnasium och Trädskoleområdet ligger på en högre nivå i väster. Tunnelbanespåren mellan station Enskede gård och Sockenplan ligger i skärning på sträckan mellan Odelbergsvägen och Palmfeltsvägen.



Figur 69 Dunge med tallar som är belägna på höjdryggen väster om Enskede gårds gymnasium. De är kvar från perioden då denna mark var utägomark, till skillnad från den låglänta inägomarken i dalstråket där Enskedevägen är belägen. Foto: Sweco

5 Referenser

5.1 Arkiv

Stockholmskällan

Stockholms digitala stadsmuseum

5.2 Litteratur

Ahlberg, Nils, 2012. *Svensk stadsplanering, arvet från stormaktstidens resurs i dagens stadsutveckling*.

Ahlborn, K & Arnell, H, 2003. *Villa städer, Enskede, Stureby, Örby, Älvsjö*

Andersson, Magnus, Kommittén för Stockholmsforskning, 1977. *Stockholms årsringar. En inblick i stadens framväxt*.

Asker, Bertil, 1986. *Stockholms parker. Innerstaden*.

Aspenberg, Nils Carl, 1996. *Från Söder till Östermalm. Spårvägar, förortsbanor och trådbussar i Stockholm*.

Blom, Holger, 2012. *Stockholm. Dynamisk trädgårdsmästare i Stockholm*. Carlsson bokförlag.

Dahlbäck, G (red), 1983. *Helgeandsholmen. 1 000 år i Stockholms ström*.

Dufwa, Arne, 1986. *Stockholms tekniska historia – trafik, broar, tunnelbanor, gator*. Liber

Friman, H & Söderström, G. 2008. *Stockholm: en historia i kartor och bilder. Monografier utgivna av Stockholms stad*.

Friman, H, 2011. *Stockholm, Svart på vitt*

Johansson, Ingemar, 1987. *StorStockholms bebyggelsehistoria. Markpolitik, planering och byggande under sju sekel*.

Kallstenius, Per, 2010. *Minne och vision. Stockholms stadsutveckling i dåtid, nutid och framtid*. Bokförlaget Max Ström.

Sandell, Gösta, Hansson Ingemar 2001, *Boken om Sickla*, G. Genitz marknadskonsult

Söderström, Göran (red), 2003. *Stockholm utanför tullarna – Nittiosju stadsdelar i ytterstaden*. Stockholmia förslag

Sörenson, Ulf, 2009. *Stockholm: den gröna storstaden*. Lind & Co

5.3 Rapporter

Brännkyrka Hembygdsförening m.fl., 2013, *Brännkyrka 1913-2013. Socknen som blev 51 stadsdelar*.

Länsstyrelsen i Stockholm, 2014, Stockholmia förlag. *Alla tiders Stockholm. Riksintressen för kulturmiljövården*.

Nacka kommun, 2011. *Kulturmiljöprogram*.

Nacka kommun, 2012. *Hållbar framtid i Nacka - Översiktsplan för Nacka kommun*.

Riksantikvarieämbetet, 2015. *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval*.

Riksantikvarieämbetet, 2014. *Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kapitlet 6§ miljöbalken*.

Sjöhistoriska museet, Arkeologisk rapport nr 2014:16 *Fartygslämningar på Blasieholmen. Arkeologisk förundersökning i form av schaktkontroll samt särskild arkeologisk undersökning RAÄ 103:1 m.fl. Stockholm 3:42*, Stockholm stad, Stockholms län, (Rapportförfattare: Jim Hansson och Karin Sundberg).

Sjöhistoriska museet, Arkeologisk rapport nr 2013:2. *Förstudie Tunnelbanan till Nacka. Arkeologisk förstudie*, Stockholms kommun, Stockholms län. (Rapportförfattare: Marcus Hjulhammar och Karin Sundberg).

Stockholms läns museum, 1993: 1-2. *Den Svenska Historien – 1700-tal*.

Stockholms stad, 2014. *Arkitektur Stockholm – Strategier för stadens gestaltning*.

Stockholms stad, 2015. *Att tillgodose kulturvärden och utveckla stadsmiljön i områden av riksintresse*.

Stockholms stad, 2010. *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm*.

Stockholms stad, 2010. *Promenadstaden. Översiktsplan för Stockholm. Bilaga: Riksintressen enligt miljöbalken. Redovisning av miljö och riksfaktorer*.

Stockholms stad, 1999. *Stockholms byggnadsordning. Ett förhållningssätt till stadens karaktärsdrag. Utdrag ur Stockholms översiktsplan 1999*.

Stockholms stad, 2009. *Översiktsplan för Nationalstadsparken. Stockholmsdelen*.

Stockholm stift, 2006, *Nacka kyrka*.

Stockholm stift, 2005, *Sofia kyrka*.

5.4 Digitala källor

Boverket, *PBL Kunskapsbanken, Vad är kulturvärden*, 2015-06-11:

<http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/exempel-/vad-ar-kulturvarden/>

Fornsök, Riksantikvarieämbetet (FMIS), 2016-01-14:

<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

Lantmäteriet, 2016-01-14: <https://www.lantmateriet.se/>

Lantmäteriet, *Landhöjning med karta om Östersjöns uppkomst*, 2016-01-14:

<https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/GPS-och-geodetisk-matning/Referenssystem/Landhojning/>

Länsstyrelsen, *Plan- och bygglagens kulturmiljöskydd*, 2015-06-11:

<http://www.lansstyrelsen.se/dalarna/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/skyddad-bebyggelse/Skydd-av-den%20byggda-miljon/plan--och-bygglagens-kulturmiljoskydd/Pages/default.aspx>,

Regeringen, *Kulturmiljöns mångfald, prop. 20121396*, 2015-06-11:

<http://www.regeringen.se/contentassets/000712cd24cd4b2aa28995d4139efd31/kulturmiljons-mangfald-prop.-20121396>,

Riksantikvarieämbetet, *Europeiska landskapskonventionen*, 2015-06-11: <http://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/vart-internationella-arbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/>

Riksantikvarieämbetet, *Riksintressen för kulturmiljövården –Stockholms län (AB)*, 2016-01-28
http://www.raa.se/app/uploads/2012/06/AB_riksintressen1.pdf

Riksdagen, *Plan- och bygglag 2010:900*, 2015-06-11: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/

Stockholms stadsmuseum, 2016-01-14: <http://www.stadsmuseet.stockholm.se/>

Sveriges geologiska undersökning (SGU), 2016-01-14: <http://www.sgu.se/>

Vårt uppdrag är att genomföra tunnelbanans utbyggnad och övriga åtgärder inom ramen för 2013 års Stockholmsförhandling. Det innebär planering, projektering och byggnation av ny tunnelbana och nya stationer på fyra olika sträckor. För att kunna genomföra utbyggnaden behöver också depåkapaciteten ökas och nya tåg köpas in.

Byggstarten för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort planeras 2018/2019 och byggtiden beräknas pågå cirka 7–8 år.