TRAFIKVERKET

Underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan

Mälarbanan Huvudsta - Duvbo

Solna, Stockholm och Sundbybergs kommun, Stockholms län

Underlagsrapport Kulturarvsanalys

TRV 2015/87751 2020-01-15

Dokumenttitel: Mälarbanan Huvudsta - Duvbo. Underlagsrapport: Kulturarvsanalys
Publiceringsdatum: 2020-01-15
Ärendenummer: TRV 2015/87751
Utgivare: Trafikverket
Projektchef: T.f. Tommy Hansen, Trafikverket
Kontaktperson: Jenny Bergh, Trafikverket
Ansvarig konsult: Charlotte Hedenström, WSP Sverige AB
Kartmaterial: ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan
Distributör: Trafikverket, Projekt Mälarbanan, 172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921

Sammanfattning

Mälarbanan består idag av två elektrifierade spår som planeras att utökas med ytterligare två spår. Vid breddning av spårområdet kommer en del av marken i dess direkta närhet att tas i anspråk och ge upphov till förändringar av markanvändningen. En kulturarvsanalys har därför utförts längs sträckan Huvudsta-Duvbo.

Inventeringsområdet för kulturarvsanalysen sträcker sig generellt cirka 50 meter norr och söder om befintlig Mälarbana. Inom inventeringsområdet finns inga riksintressen för kulturmiljövård, lagskyddade byggnadsminnen eller kyrkor. Fornlämningar finns i områdets östligaste del, intill och inom spårområdet. Här låg tidigare det stora Lundbygravfältet, men registerade fornlämningar i detta område är antingen borttagna eller förstörda. Ett större område, Lundby bytomt, finns registrerat med den antikvariska bedömningen ”uppgift om” i fornminnesregistret och är således inte en fornlämning. Eftersom inventeringsområdet ligger i en tidigare fornlämningsrik miljö kan det under byggskedet göras andra kulturhistoriska fynd som inte är kända idag.

Området utmed aktuell sträcka är idag främst präglad av järvägen och de bebyggelsemiljöer som vuxit fram kring järnvägen från det sena 1800-talet till idag. Kulturmiljön är präglad av en mångfald av miljöer. Det finns spår tillbaka till forntiden, men tyngdpunkten ligger på järnvägsmiljöer och bebyggelse i form av bostadshus, industrier och kontorshus från tiden kring 1900 och fram till idag.

Inom inventeringsområdet i Solna stad finns ett mindre antal särskilt kulturhistoriskt värdefulla fastigheter (grön klass). Nära spåren i Sundbyberg finns en bebyggelsemiljö kallad lokstallet, som enligt Stockholms länsmuseum har ett mycket högt värde.

Söder om järnvägen i Sundbyberg finns Marabouanläggningen som har ett mycket högt kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde. Sundbybergs centrum är som helhet en särskilt kulturhistoriskt värdefull miljö, med järnvägen och bebyggelsefronterna kring denna som ett viktigt kärnområde. Inom den del av inventeringsområdet som sträcker sig in i Sundbyberg finns även ett antal individuella, kulturhistoriskt värdefulla byggnader som berättar om Sundbybergs industriella historia.

Innehåll

1 Bakgrund och syfte 5
1.1 Vad är kulturmiljö? 6
2 Metodik 7
3 Bedömningsgrunder 7
3.1 Kulturhistoriskt värde 8
4 Resultat 8
4.1 Översiktlig karaktärisering av området från förhistoria till nutid 9
4.1.1 Förhistorisk tid 9
4.1.2 Medeltid-1800-talets första hälft – utmarker till agrar miljö herrgårdslandskap 9
4.1.3 1800-talets andra hälft - modern tid 10
4.1.4 Järnvägen- kulturhistoriska värden 11
4.1.5 Historiska samband och strukturer 12
4.2 Miljöer och objekt i inventeringsområdet som har lagskydd på nationell nivå .. 16
4.2.1 Kulturmiljölagen – fornlämningar 16
4.2.1.1 Fornlämningar vid f.d. Lundbygravfältet (nr 1) 16
4.2.2 Kulturmiljölagen – byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen 17
4.2.2.1 Alby kapell/kyrka (nr 6) 17
4.2.2.2 Statens Bakteriologiska Laboratorium (nr 7) 18
4.3 Kulturhistoriska värden på regional och lokal nivå 18
4.3.1 Regional nivå 18
4.3.1.1 Ånglokstallet och vattentornsbyggnaden i Solna (nr 8) 18
4.3.2 Solna stad – kommunala värden 20
4.3.2.1 Kvarvarande bebyggelse från Huvudsta municipalsamhälle 20
Huvudsta skola, kv Krubban 4 (nr 9) 20
Kv Rådslaget 13, Storgatan 23 (nr 10) 20
Kv Klippan 7, Klippgatan 2 (nr 11) 20
4.3.3 Sundbybergs stad – kommunala värden 26
4.4 Hela kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas, utvecklas och stärkas 29
4.4.1 Solna stad 29
4.4.2 Sundbybergs stad 29
5 Referenser 31
6 Bilaga 1 32

1 Bakgrund och syfte

Mälarbanan utgör en viktig del av Mälardalens järnvägsnät och fungerar som en länk mellan bland annat Stockholm, Västerås och Örebro. På sträckan Stockholm C – Bålsta trafikeras banan av pendel-, regional-, fjärr- och godståg. Det stora antalet tåg och tågtyper med olika hastigheter och stopp på stationerna leder till kapacitetsproblem och därmed störningar i tågtrafiken med förseningar som följd.

Utbyggnaden mellan Tomteboda – Kallhäll innebär att kapaciteten på banan ökar och att pendeltågstrafiken kan separeras från övrig tågtrafik, vilket bland annat skapar förutsättningar för en ökad turtäthet och minskade störningar i tågtrafiken.

Projekt Mälarbanan omfattar en utbyggnad i två etapper från två till fyra spår mellan Tomteboda och Kallhäll. Den första etappen omfattar sträckan Barkarby – Kallhäll och den andra etappen omfattar sträckan Tomteboda – Barkarby. Nu aktuell järnvägsplan behandlar sträckan Huvudsta – Duvbo som ingår i den andra etappen.

Utbyggnaden sträcker sig från Huvudsta i Solna till Duvbo i Sundbyberg, en sträcka på cirka 3,6 kilometer. Befintligt spårområde breddas med två nya spår och en ny spåranslutning för godståg byggs mellan Huvudsta och Tomteboda bangård.

Figur 1. Sträckning Mälarbanan Huvudsta-Duvbo.

I Huvudsta byggs spåren i ytläge (markspår) fram till korsningen Nybodagatan/Ankdammsgatan. Från Nybodagatan/Ankdammsgatan fram till Frösundaleden fortsätter järnvägsanläggningen i den så kallade Huvudstatunneln. Tunneln är cirka 500 meter lång och förlagd i ytläge (intunnling). Huvudstatunneln är uppbyggd av två separata tunnelrör med två spår i varje.

Mellan Frösundaleden och broarna vid Ekensbergsvägen, en sträcka på 600 meter, förläggs den nya järnvägsanläggningen strax under omgivande marknivå, ett så kallat tråg.

På sträckan genom centrala Sundbyberg är den nya järnvägsanläggningen placerad under marknivå (överdäckning), den så kallade Sundbybergstunneln. Tunneln är cirka 1,4 kilometer lång och är likhet med Huvudstatunneln uppbyggd av två separata tunnelrör med två spår i varje. I västra änden av Sundbyberg övergår tunneln från en överdäckning till en 300 meter lång intunnling. Utmed resterande delar av sträckan är spåren förlagda i ytläge (markspår).

På sträckan kommer det att finnas två stationer. Sundbybergs nya regional- och pendeltågsstation anläggs i tråget och delvis i Sundbybergstunneln och får två plattformsanslutningar. I Sundbybergs centrum byggs en plattformsanslutning med en stationsentré. I Solna Business Park byggs en plattformsanslutning med stationsentré Solna Business Park och stationsentré Lilla Alby.

I direkt anslutning till Huvudstagatans bro anläggs en ny pendeltågsstation, Huvudsta station, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

Utbyggnaden på sträckan Huvudsta-Duvbo, med bland annat en intunnling i Solna och en överdäckning i Sundbyberg, skapar möjligheter för kommunernas stadsutveckling.

Byggtiden beräknas till cirka 8 år. Under hela byggskedet måste dagens trafikering på Mälarbanan upprätthållas. För att klara detta kommer tågen under en stor del av byggskedet att trafikera en tillfällig järnvägsanläggning med en tillfällig stationslösning i ytläge.

Denna underlagsrapport utgör underlag till miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen för Mälarbanan sträckan Huvudsta-Duvbo. Syftet med rapporten är att redovisa vilka kulturmiljövärden som finns längs sträckan idag samt att ge förutsättningar att ta tillvara och stärka dessa värden inom projektet.

1.1 Vad är kulturmiljö?

Med kulturmiljö menas miljöer som människan påverkat genom tiderna och som därför vittnar om historiska och geografiska sammanhang. Det kan gälla allt från enskilda objekt till stora landskapsavsnitt. Tidsmässigt kan kulturmiljöerna vara allt från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemiljöer. Kulturmiljön är en viktig del av vårt kulturarv som vi medvetet eller omedvetet förmedlar i form av traditioner, idéer och värden mellan generationer.

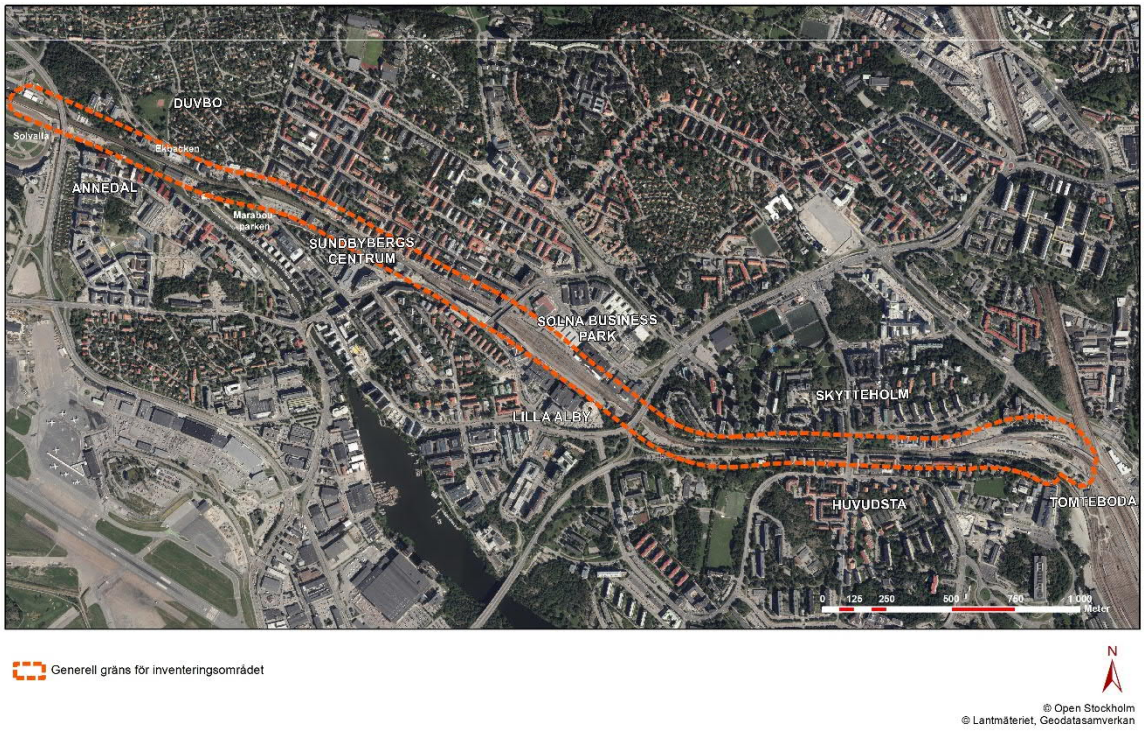
Kulturarvet bidrar till en stimulerande livsmiljö och är en viktig resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. Vid planering av järnvägar måste hänsyn tas till kulturarvet så att det bevaras till kommande generationer.

För att kulturmiljövärden ska bestå är det viktigt att kontinuiteten i miljön upprätthålls, till exempel genom att kulturmiljöers ursprung är fortsatt tydliga och att kopplingar mellan olika tider bevaras. För detta krävs att skyddsområden respekteras och att fragmentering av miljöerna undviks. Likaså bör eventuella intilliggande exploateringar utföras varsamt så att miljöns värden och platsens historia inte tar skada.

2 Metodik

Metodiken har utgjorts av studier av befintliga underlag och historiska kartor, inventering av landskap och bebyggelse, samt en analys av vilka kulturhistoriskak värden och samband som berörs av Mälarbanas stäckning. Metodik för värdering av kulturmiljöer har utgått från Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering och urval (2015) och beskrivs närmare under avsnitt 3.1 Kulturhistoriskt värde.

Inventeringen är i huvudsak begränsad till området 50 meter från spår, se Figur 1. För vissa objekt som har ett högre kulturhiskt värde har inventering även gjorts på större avstånd. För att inkludera historiska strukturer och samband har kulturarvsanlaysen även haft ett översiktligt perspektiv. Information har inhämtats från bland annat översiktsplaner, kulturmiljöprogram, historiska kartor och litteratur. Totalt har det genomförts två fältbesök. Huvuddelen av inventeringen genomfördes under 2015 med ett kompletterande fältbesök i inventeringsområdets östra del under september 2017.



Figur 1. Inventeringsområdets utbredning.

3 Bedömningsgrunder

Bedömningsgrunderna för kulturmiljö utgår från de kulturpolitiska målen för kulturarvet som syftar till att bevara och bruka vårt kulturarv. Bedömningen utgår även från befintliga kulturhistoriska värderingar och gällande lagskydd.

I kulturmiljölagen (1988:950) finns grundläggande bestämmelser kring skydd av viktiga delar av kulturarvet. Värdefulla byggnader, fornlämningar, fornfynd kyrkliga kulturminnen samt vissa kulturföremål med mera är skyddade enligt kulturmiljölagen.

Kyrkobyggnader tillkomna före år 2000 skyddas som kyrkliga kulturminnen enligt 4 kap. kulturmiljölagen. Kyrkliga kulturminnen tillkomna före år 1940 får inte på något väsentligt sätt ändras utan tillstånd från länsstyrelsen.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. kulturmiljölagen och det krävs tillstånd för att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada fornlämningen. Vid sidan av kända, registrerade fornlämningar finns ett stort antal ännu icke identifierade och registrerade fornlämningar. Även dessa är skyddade. Om en fornlämning påträffas vid exempelvis grävarbete, ska därför arbetet omedelbart avbrytas och den som leder arbetet ska anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Vid planläggning ska även miljöbalkens hushållningsbestämmelser tillämpas. Enligt 3 kap 6 § miljöbalken ska ”mark- och vattenområden och den fysiska miljön i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada dessa miljöer”. I den kommunala planeringen finns flera skydd för kuturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i plan- och bygglagen.

3.1 Kulturhistoriskt värde

Definitionerna för kulturhistorisk värdering är hämtade från Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering och urval (2015). I denna ges följande definition av kulturhistoriskt värde: 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. Enkelt uttryckt kan sägas att ju bättre en företeelse bidrar till möjligheterna att utvinna och kommunicera en bredd av kulturhistorisk kunskap – desto högre är dess kulturhistoriska värde.

Den kulturhistoriska värderingsprocessen kan indelas i två huvudmoment:

1. Beskrivande moment - Inventering och beskrivning av kulturhistorisk bakgrund och fysiska och immateriella egenskaper samt bestämning av företeelsens kulturhistoriska sammanhang. I korthet innebär detta att besvara de tre frågorna:

- Vad har hänt?
- Vad finns?
- Vad återspeglas?

2. Analyserande moment -Kulturhistorisk värdering och gradering avseende möjlighet till kunskap och förståelse, innehållets/egenskapernas helhet samt kulturhistorisk relevans. I detta moment besvaras frågorna:

- Vilka är värdena?
- Vilka är de höga värdena?
- Vilka är de värdefulla sambanden i landskapet?

4 Resultat

I detta kapitel redovisas resultetetet från kulturarvsanalysen i fyra olika avsnitt:

- Översiktlig karaktärisering av området från förhistoria till nutid
- Miljöer och objekt i utredningsområdet som har lagskydd på nationall nivå
- Kulturhistoriska värden på regional och lokal nivå
- Hela kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas, utvecklas och stärkas

4.1 Översiktlig karaktärisering av området från förhistoria till nutid

4.1.1 Förhistorisk tid

En analys av strandnivåer visar att hela inventeringsområdet sannolikt har legat under vatten fram till slutet av den yngre stenåldern (4100-1700 f Kr). Vid slutet av vikingatiden (cirka år 1000) var all mark i inventeringsområdet ovanför vattennivån. I samband med grävarbeten för ett garage i kvarteret Eken på 1940-talet påträffades ett gravfält från vikingatiden[1]. Figur 2 visar ett skellet som hittades i kvarteret Eken. Gravfältet hörde troligtvis till Sundby Gårds första fas under yngre järnålder. Ytterligare rester från vikingatiden har även hittats i kvarteret Tryckeriet och i den nordöstra delen av kvarteret Spiken.[2]

Figur 2. Skelett från vikingatiden som hittats i kvarteret Eken, men som nu befinner sig på Sundbybergs museum.

Söder om spårområdet, i den nordvästra delen av inventeringsområdet, löper Bällstaån. Bällstaån (då Bällstaviken) var en viktig transport- och farled under vikingatiden som gjorde det möjligt att snabbt ta sig mellan Uppsala och Mälaren via viktiga knytpunkter såsom Sigtuna stad. Med tiden gjorde landhöjningar att Bällstaån inte längre kunde nyttjas som farled. Farledens placering, gravfältet vid Sundby Gård och de andra lämningar från yngre järnålder som hittats i området, vittnar tillsammans om en viktig fas i Sundbybergs förhistoria.

Information kring samtliga av de lämningar som finns utmed sträckan och hur de bör hanteras i kommande skeden redovisas i avsnitt 4.2.

4.1.2 Medeltid-1800-talets första hälft – utmarker till agrar miljö herrgårdslandskap

Under medeltiden var det område som idag utgör inventeringsområdet knutet till Huvudsta gård och i östligaste delen låg Lundby, nämnd första gången i skriftliga källor under slutet av 1200-talet. Under 1600-talet bildades Karlbergs gods genom en sammanslagning av Lundby, Bolstomta och Ösby ägor. Lundby avhystes, men i senare tid kom Lundbys läge att på ett ungefär sammanfalla med den nu försvunna enheten Hedvigsdal.

[1] Norell 1991, s. 19. Ett av skeletten och småfynd från gravfältet finns utställda på Sundbybergs museum.
[2] Enligt Sundbybergs Museum.

Lilla Alby gård, belägen söder om järnvägen, har anor från 1550-talet. En byggnad som tillhört Alby gård/säteri[3] (1620-tal) finns fortfarande kvar men är lokaliserad strax utanför inventeringsområdet.

Under 1770-talet uppfördes Sundbybergs gård på platsen för Marabou fabriksbyggnader och park. Med tiden styckades Sundbybergs gård och godsets åkermark såldes till förmån för exploatering av industrier och andra byggprojekt. Idag finns det därför inga spår kvar av den gamla gårdsmiljön.

Figur 3. Stenstorp, husgrund historisk tid.

4.1.3 1800-talets andra hälft - modern tid

Kring järnvägen, i den del av inventeringsområdet som ligger i Solna stad, finns platser för flera torp såsom Rudtorp, Jonstorp och Stenstorp[4]. En analys av historiska kartor visar att torpen har flyttats runt under olika perioder. De enda torprester som idag är synliga ovan mark tillhör Stenstorp (se Figur 3) och är enligt äldre kartmaterial och Solnas kyrkoarkiv från slutet av 1800-talet.

I slutet av 1800-talet expanderade järnvägsnätet utanför Stockholm vilket innebar att den industriella expansionen kunde spridas till fler platser. Den första fabriksförstaden till Stockholm anlades kring Liljeholmens station (Södra stambanan) och följdes senare av Sundbyberg (Västeråsbanan som invigdes år 1876). Längs med järnvägarna växte stationssamhällen upp med stationshusen som betydelsefulla knutpunkter.

4.1.3.1 Sundbyberg

Sundbyberg var jordbruksbygd för cirka 150 år sedan när industrialiseringen gav upphov till en snabb landskapsförändring. Anders Petter Löfström på Sundbybergs gods sålde tomtmark, bland annat för utbyggnaden av järnvägen. Sundbybergs järnvägsstation stod färdig år 1877. Löfströms tomter såldes även till industrier och för bostadsbyggande för nyetablerad arbetskraft. Det skulle dock dröja länge innan området förseddes med offentliga anläggningar såsom vägar, vatten och avlopp. Utbyggnaden präglades av en oreglerad blandning av bostäder,

[3] Enligt Bromma kyrkoarkiv.
[4] Jonstorp finns omnämnd i Solna kyrkoarkiv från 1880, kan dock vara äldre. Rudtorp och Stentorp finns upptagna i Solna kyrkoarkiv från 1898.

industrier och andra verksamheter utan stadsplanering. Samhället blev köping (en typ av samhällsstyre) år 1888 och Sundbybergs första stadsplan låg färdig år 1899.

Större hyreshus började uppföras omkring 1910. Under slutet av 1800- och i början av 1900-talet fick Sundbyberg även en rad nya industrietableringar såsom den mekaniska verkstaden Alpha, Nybergs fabriker (1891), Maccaronfabriken, Sieverts, spis- och knäckebrödsfabriken Kronan (1907), Bryggeriet Kronan samt AB Marabou (1919). Sundbyberg fick stadsprivilegier år 1927.

År 1910 drogs spårvägen från Stockholm via Haga, Hagalund och Råsunda till gränsen mellan Solna och Sundbyberg. Omkring tjugo år senare (1928) drogs spårvägen vidare in i Sundbyberg. År 1959 lades spårvägen ned och ersattes av en busslinje. Sundbyberg har idag tunnelbanestation och på senare tid har även tvärbanan gett staden ytterligare ett tillskott när det gäller kollektivtrafik.

Den 1 januari 1949 överfördes Lilla Alby till Sundbyberg. Därefter har Sundbyberg stad kontinuerligt vuxit med utbyggnad av större stadsdelar, bland annat Ör, Hallonbergen och Rissne. Trots denna utveckling är Sundbybergs stad till ytan idag den minsta kommunen i Sverige. Sundbyberg stad är samtidigt Sveriges mest tätbefolkade kommun.

4.1.3.2 Solna

Vid sekelskiftet 1900 påbörjades avstyckning av tomter till försäljning inom området som då kallades Nya Huvudsta. Huvudsta växte upp som en förstad till Stockholm med två egna järnvägsstationer, båda numera nedlagda. År 1903 inrättades ett municipalsamhälle med namnet Nya Huvudsta i Solna landskommun. Municipalsamhället upplöstes när Solna stad bildades nyåret 1943.

De flesta av de äldre husen revs på 1950- och 1960-talen och ersattes med lägenhetsbebyggelse. År 1947 köpte det Wallenbergägda Fastighets AB Valvet större delen av Huvudstas mark och exploaterade under 1950-talet Skytteholm och Ekensbergsområdet i Solna. Under 1960-talet och miljonprogrammets tid fortsatte Solna att bygga stora bostadsområden i Huvudsta sedan kommunen friköpt marken av Valvet. I början av 1970-talet var Huvudsta färdigbyggt. 1960-70-talet präglades även av en omfattande utbyggnad av vägsystemet och tunnelbanelinjer byggdes också ut.

4.1.4 Järnvägen- kulturhistoriska värden

År 1874 bildades ett nytt bolag för anläggandet av Västeråsbanan: Stockholm - Västerås - Bergslagens Järnväg (SWB). Byggandet av Västeråsbanan präglades av stora planeringsmässiga och ekonomiska svårigheter, men år 1876 invigdes till slut banan av Oscar II och järnvägen kunde öppnas för allmän trafik. Det första stoppet efter Stockholm på Västeråsbanan var Sundbyberg.

Tomteboda station togs i bruk år 1880 och Huvudsta station/hållplats öppnade för trafik samma år (se Figur 4). Huvudsta hållplats var belägen norr om spåren, strax söder om den nuvarande Ankdammsvägen/Framnäsbacken.

År 1900 fick Sundbyberg ytterligare en station, Sundbyberg norra, placerad norr om spåren och Sundbybergs gård (nr 4 i bilaga 1). Stationen drogs dock in år 1963 och idag finns få spår kvar av den gamla stationen. År 1904 byggdes lokstallar och ett vattentorn. Tre år senare (1907) blev Västeråsbanan dubbelspårig. Den privatägda Västeråsbanan övertogs så småningom av staten. Stationshuset i Huvudsta revs på 1960-talet. Den moderna Mälarbanan ersatte Västeråsbanan år 1997.

De kulturhistoriska värden som är kopplade till järnvägen är starka. Detta då spårområdet länge varit utgångspunkten för Sundbybergs utbyggnad och liv. Torget och stationen i Sundbyberg har varit, och är än idag, en självklar mittpunkt i kommunen. Järnvägens bommar och platsen där spåren möter Esplanaden har en stor betydelse för upplevelsen av staden.

Figur 4. Huvudsta hållplats 1908. I nya Huvudsta fanns inga gatunamn. Istället kallades husen vid egennamn. Stora Tornvillan uppe till höger är idag riven. Foto och beskrivning från Stockholmskällan.

4.1.5 Historiska samband och strukturer

Inventeringsområdet i Solna utgår från området där Mälarbanan svänger mot väster, strax öster om Huvudstas gamla municipalsamhälle. Området är kuperat och starkt präglat av olika kommunikationsstråk i form av järnväg och vägar som skapat den indelning av landskapet vi ser idag. Längst i öster präglas området av stora spårområden och storskalig kontorsbebyggelse. Söder om spåren, strax utanför utredningsområdet, ligger Statens Bakteriologiska Laboratorium med bebyggelse och gestaltat landskap från 1930-talet.

Huvudsta gamla skola ligger i närheten av järnvägen. Skolan ansluter i sin tur till en 1950-talsbebyggelse som har en bevarad och mer småskalig karaktär. I övrigt präglas inventeringsområdet av spårsystemet som har fått sin karaktär och storlek på grund av närheten till huvudstaden. Det är också bilens landskap vi ser, med vägar som kringgärdar storskaliga bostadshus och industri- och kontorskomplex från 1960-talet och framåt.

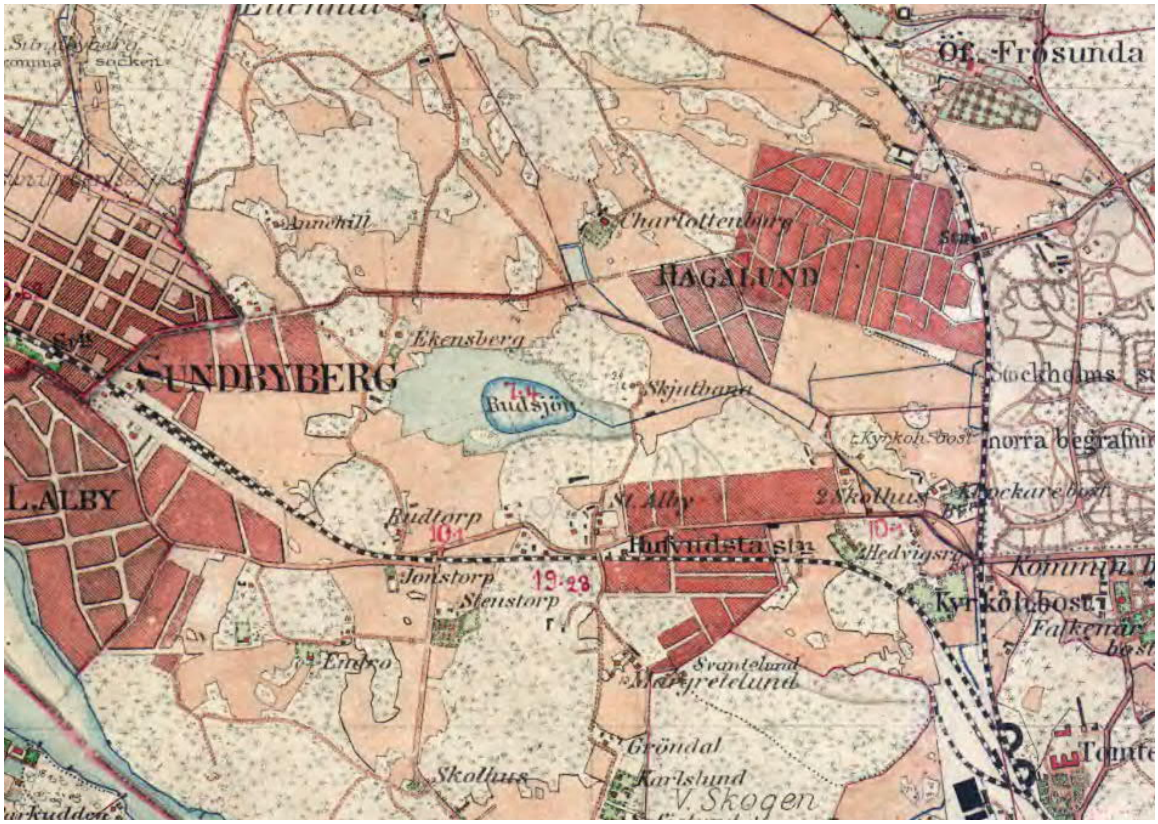
Bällstaviken, som idag krympt till en å (Bällstaån) till följd av landhöjningar, var en viktig transportled under förhistorisk tid. Detta innebar att bebyggelse och mänsklig aktivitet riktades mot Bällstaviken och dess stränder. Senare kom även industrier att förläggas vid vattnet. När järnvägen byggts riktades områdets samhällsaktiviteter mer och mer mot denna transportväg, vilket kan avläsas i bebyggelsestrukturen. Sambandet mellan anläggandet av järnvägen och Sundbybergs utveckling som stad är därmed starkt.

Kring järnvägsstationerna skapades nya kommuncentra; järnvägstjänstemännen skötte post- och telegrafgöromål och dåtidens service och kommers drogs till stationerna (se Figur 7). De

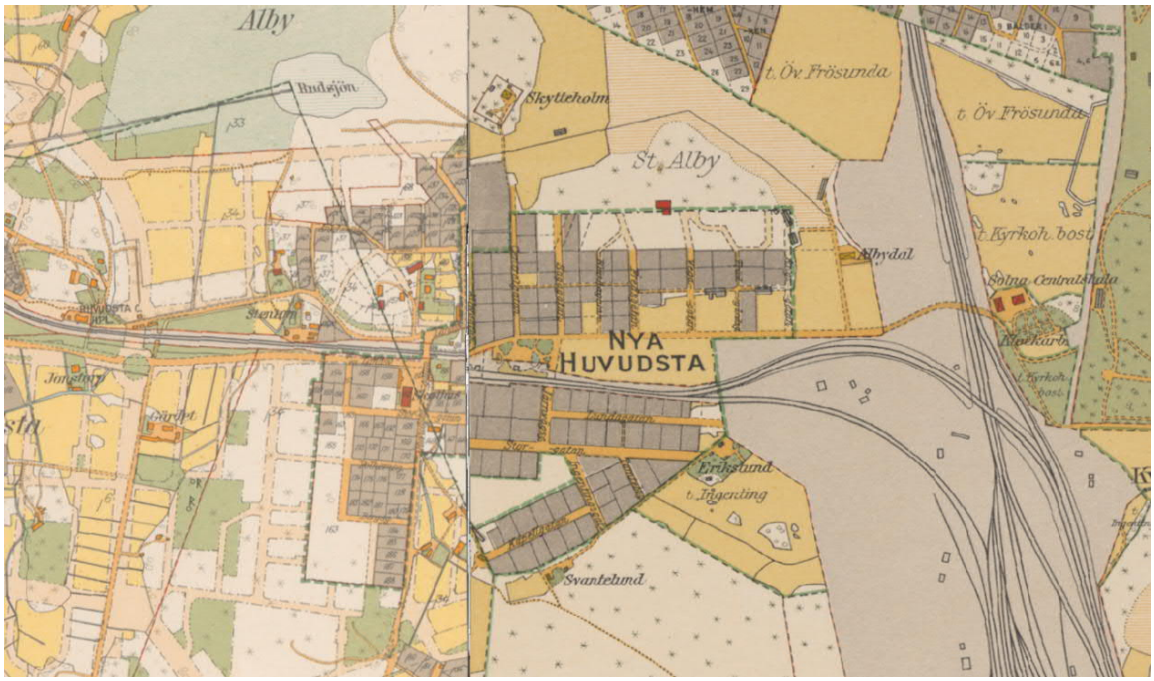
förbättrade kommunikationerna ledde till att tomter köptes och såldes, en stadsplan upprättades och befolkningen ökade. Stadsplaneringen från år 1899 är i stort sett bevarad och viktiga grundtankar kan fortfarande avläsas (se Figur 5). Exempelvis går det fortfarande att avläsa att mindre byggnader placerades på små tomter i bergssluttningar medan större industrier förlades på den mer plana marken kring järnvägen och ner mot ån.

På stadsbyggnadsnivå är siktlinjen från järnvägsövergången och upp mot Tornparken betydelsefull (se Figur 9), liksom Sturegatans funktion som parallell, modern affärs- och huvudgata till spåren. Andra bevarade karaktärdrag är den slutna kvartersstaden och, efter stadsplaneringen på 1940-talet, öppna byggnadskvarteren vilka formar inbördes unika fronter mot järnvägsområdet. Dessa karaktärsdrag bidrar till att skapa Sundbybergs värdefulla kulturmiljö (se Figur 8).

Sundbybergs moderna samhälle uppstod på grund av goda kommunikationer. Sundbyberg utvecklades till en betydelsefull förstad och en industristad med arbetarprägel. Industrikaraktären finns kvar i form av betydelsefulla märkesbyggnader. Sundbyberg har fortsatt att utvecklas som egen stad där samhället med dess transportmöjligheter har varit en fortsatt bra grogrund för näringsliv, boende, kulturmiljöer och stadsliv.



Figur 5. Utsnitt ur Häradsekonomiska kartan över Sundbyberg 1901-1906. Rikets allmänna kartverks arkiv.



Figur 6. Utsnitt ur karta från 1934. Stockholmskällan.

Figur 7: Sundbybergs Järnvägsstation uppförd år 1877. Foto från websida birgerjarl.net besökt 2015-06-05.

Figur 8:Sundbyberg under 1940-talet. Landsvägen med Stadshuset byggt år 1932. Foto från websida birgerjarl.net besökt 2015-06-05.

Figur 9. Esplanaden upp mot Tengboms vattentorn i Tornparken. Foto: Mari Ferring 2015-06-06.

4.2 Miljöer och objekt i inventeringsområdet som har lagskydd på nationell nivå

Inom inventeringsområdet finns inga riksintressen för kulturmiljövård, lagskyddade byggnadsminnen eller kyrkor. I närheten av inventeringsområdet finns en kyrka som är skyddad enligt kulturmiljölagen. Strax söder om inventeringsområdet ligger även byggnadsminnet Statens Bakteriologiska Laboratorium (SBL).

4.2.1 Kulturmiljölagen – fornlämningar

Inventeringsområdet ligger i en tidigare fornlämningsrik miljö med lämningar från bronsålder och framåt, framför allt järnålderslämningar. Fornlämningar finns i områdets östligaste del, intill och inom spårområdet. På grund av den höga exploteringsgraden och de barriärer som järnvägsspåren inneburit är fornlämningsmiljön och de historiska strukturerna mycket svåra att avläsa i landskapet idag. Inventeringsområdets rika historia gör dock att det under byggskedet kan göras andra kulturhistoriska fynd som inte är kända idag. Siffrorna inom parentes i texten nedan är kopplade till kartorna i bilaga 1.

4.2.1.1 Fornlämningar vid f.d. Lundbygravfältet (nr 1)

Inom det inventerade området finns fornlämningarna RAÄ 6:1. 6:2 och 6:3 som tillsammans utgjorde Lundbygravfältet. Gravfältet har successivt förstörts, först när Västeråsbanan (numera Mälarbanan) drogs fram över gravfältet på 1870-talet och senare när banan i flera omgångar har utvidgats. Vid en utvidgning år 1985 undersöktes gravfältets sista sex återstående gravar och togs bort. Gravfältet är idag undersökt och borttaget. Gravfältet består av fornlämningarna Solna 6:1 (undersökt och borttagen) 6:2 (förstörd) och 6:3 (undersökt och borttagen) (se Figur 10).

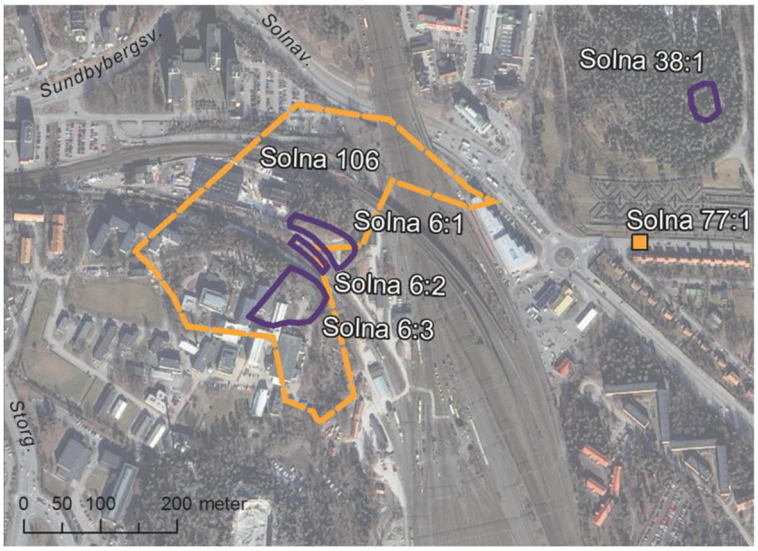
RAÄ 6:1 omfattade nio stensättningar, en treudd, en härd och en stensträng som daterades till 800-950 e. Kr. Några av gravarna innehöll rika gravgåvor. RAÄ 6:2 omfattade fem stensättningar och en hög som ska ha schaktats bort utan dokumentation. RAÄ 6:3 omfattade ett flertal runda stensättningar av vilka en del undersöktes under 1960-talet. Gravarna daterades till vikingatid. Enligt uppgift har en offerkälla funnits vid eller i anslutning till de tre gravfälten.[5]

Även om de tre gravfälten är borttagna finns det en risk att kvarvarande lämningar eventuellt kan påträffas inom området mellan spåren. Delar av gravfältet kan finnas kvar även om större delen har tagits bort och/eller förstörts. Lämningar kan finnas kvar på mindre exploaterade ytor, som till exempel under fyllnadsmassor.

I samma område som gravfältet finns Lundby bytomt/gårdstomt (RAÄ 106), som bör ha utgjorts av minst två gårdar. Lundby avhystes troligen cirka 1630 då Karlbergs gods skapades. Sammantaget med dateringarna av gravfälten Solna 6:1-3 pekar uppgifterna mot en brukningstid från 800-tal från till runt 1630. Bytomt/gårdstomten har idag den antikvariska bedömningen ”uppgift om” och är således inte en fornlämning enligt KML (Andersson 2017).

Den förhistoriska och historiska byns exakta läge är oklar och några synliga spår har inte påträffats inom inventeringsområdet. Delar av bytomtens/gårdstomtens kulturlager kan dock finnas kvar, exempelvis inom koloniområdet intill banområdet samt i sluttningen upp mot de hårdgjorda ytorna och de bebyggda delarna av Statens Bakterilogiska Laboratorium.

[5] Spijkerman, Lundby och Ingenting, Frivillig arkeologisk utredning, etapp 1 Rapporter från Arkeologikonsult 2008:2212



Figur 10. Fornlämningar vid östra delen av inventeringsområdet (polygoner i lila färg) samt uppskattad yta för lämningen Solna 106, Lundby bytomt/gårdstomt (polygon i orange färg)..

4.2.1.2 Gravar från vikingatiden i kv Eken (borttagna) potential för nyfynd (nr2)

De vikingagravar som påträffades i kvarteret Eken på 1940-talet gör att det finns anledning att misstänka att andra, likvärdiga lämningar kan finnas kvar i remsan som löper söder om befintlig järnväg. Skulle arkeologiska lämningar påträffas under byggskedet bör Länsstyrelsen kontaktas. De platser där rester från vikingatiden har identifierats är markerade på kartorna i bilaga 1.

4.2.1.3 Övrig potential för nyfynd

Under Marabouparken kan det finnas rester av Sundbybergs gård från yngre järnålder och senare i form av kulturlager. Om det finns risk för grävarbeten i Marabouparken bör därför Länsstyrelsen kontaktas varvid det kan bli aktuellt med en arkeologisk utredning.

I närheten Sundbybergs tunnelbanestation finns det enligt fornminnesregistret uppgifter om en plats för ett vägmärke känd via en äldre karta (RAÄ Sundbyberg 39:1). Om vägmärket finns kvar i området och exakt var den i så fall finns är inte känt. Den nuvarande, antagna placeringen av vägmärket är inom en bebyggd fastighet (Fastighet Sundbyberg 2:78) strax mot nordöst om Landsvägen 52. Sannolikheten för att vägmärket påträffas vid grävarbeten i området kring Sundbyberg 2:78 bedöms vara låg.

I de fall det kommer att ske grävarbeten vid läget för de tre torpen Rudtorp (nr 5), Jonstorp (nr 3) och Stenstorp (nr 4), från 1800-talet som hörde till Huvudsta Gård. De som utför grävarbete i området bör vara uppmärksamma på att lämningar från torpen kan påträffas under arbetet. I och med att torpen uppkom efter år 1850 är de inte skyddade genom kulturmiljölagen.

4.2.2 Kulturmiljölagen – byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen

4.2.2.1 Alby kapell/kyrka (nr 6)

Strax utanför inventeringsområdet ligger Alby kyrka som byggdes efter ritningar av Frans Lindskog och invigdes den 3 juli 1892 på initiativ av markägaren, godsägare Carl Abraham Humble. Beställare var Evangeliska Fosterlands-Stiftelsen. Kapellet dekorerades med

nyrenässansens formspråk. År 1944 tillkom den nuvarande takryttaren[6] och ersatte det tidigare rikt utsmyckade gavelkrönet.

Det är än idag möjligt att avläsa järnvägens framdragande i relation till stadsdelens och kyrkans tillkomst. Detta då kyrkan bildar en slutpunkt på vägen som leder upp från stationen. Kyrkan är en del av områdets historiska identitet. Av speciellt intresse är interiörens öppna takstol, bröstpaneler av pärlspont, dubbeldörrar samt ett lunettfönster med glasmålning av konstnären José Samson. Alby kyrka är skyddad enligt 4 kapitlet kulturmiljölagen. Kyrkan avsakraliserades år 2013, men skyddet kvarstår.

4.2.2.2 Statens Bakteriologiska Laboratorium (nr 7)

Statens Bakteriologiska Laboratorium (SBL) är ritat av Gunnar Asplund och uppfördes 1933-37. Anläggingen består av ett trettiotal byggnader - huvudbyggnad, laboratorier och djurstallar med mera. Det omgivande landskapet utgör även det en del av anläggningen. Gunnar Asplunds byggnader intar en framträdande plats i svensk arkitekturhistoria under 1900-talet (exempelvis Skogskyrkogården och Stockholms stadsbibliotek). Detta gäller också SBL som kommit att utgöra en förebild för efterföljande skol- och institutionsbyggande. Fasadmaterialet domineras av gult handslaget tegel. Byggnaderna varierar i form och höjd och Asplund har hämtat inspiration från samtida dansk arkitektur när han utformade SBL.

SBL är byggnadsminne sedan år 1993 och skyddad enligt 3 kap. KML. Byggnadsminnet omfattar hela miljön med byggnaderna, deras gruppering och samspel med topografi och vegetation. Miljön bevaras och skyddas också till sin karaktär genom bestämmelser i detaljplan.

4.3 Kulturhistoriska värden på regional och lokal nivå

Inom inventeringsområdet (50 meter på var sida om räls) finns såväl regionala som lokala kulturhistoriska värden. Siffrorna inom parentes är kopplade till kartorna i bilaga 1.

4.3.1 Regional nivå

4.3.1.1 Ånglokstallet och vattentornsbyggnaden i Solna (nr 8)

Inom inventeringsområdet, i Vreten nära Huvudsta, finns ett ånglokstall och en vattentornsbyggnad från år 1904 som representerar ångloksepoken och privatjärnvägen (se Figur 11, Figur 12, Figur 13). De uppfördes av företaget SWB, Stockholms-Westerås-Bergslagen-bolaget. Husen har givits en arkitektoniskt väl genomarbetad form, sannolikt av arkitekten Erik Lallerstedt, och är exteriört mycket välbevarade. I vattentornsbyggnaden fanns ett lokomotivmästarekontor, ett förrådsrum, två överliggningsrum och två vattencisterner med vardera 35 kubikmeters rymd. I en särskild tillbyggnad låg maskinrum med fotogenmotorer och oljerum. Vatten togs från Bällstaviken. År 1907 byggdes lokstallet ut för att rymma ytterligare fyra lok. Strax därefter tillkom en stor kolgård.

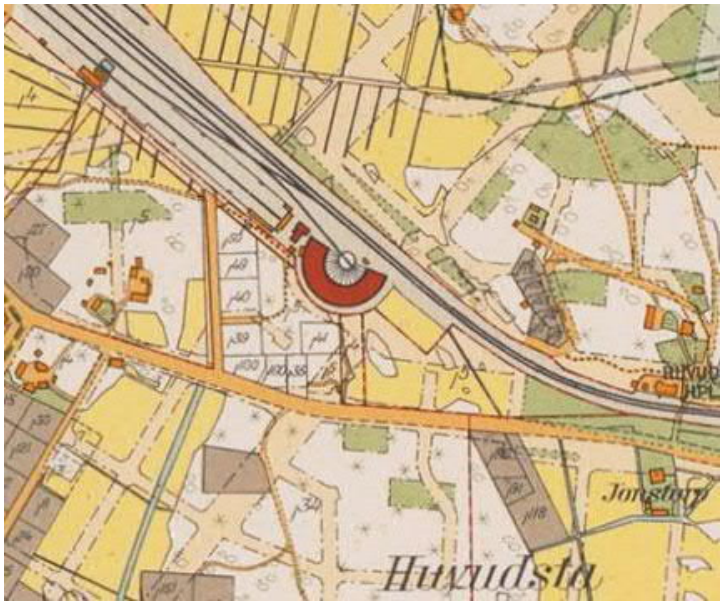
Anläggningen som helhet (lokstallar och vattentorn inklusive tillbyggnader samt vändskiva och spår) har ett mycket högt kulturhistoriskt värde enligt värdering av Stockholms länsmuseum. Enligt kulturminnesvårdsprogrammet för Solna stad är ånglokstallet med omgivande miljö grönklassad, vilket innebär *Byggnad av större värde ur historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunk*t. Byggnaden är även utpekad som kulturhistoriskt värdefull byggnad i översiktsplanen för Solna stad. I spårområdet fanns fram till 2018 en äldre vattenhäst, som använts för att fylla

[6] En liten tornspira ovanpå ett tak.

på vatten i ångloken. Då det inte finns möjlighet att bevara den på ursprunglig plats då järnvägen ska byggas om, har trafikverket överlåtit vattenhästen till Nora bergslags veteranjärnväg för att ingå i den museala miljön och verksamheten.

Figur 11. Lokstallet i augusti 2013. Foto Holger Ellgard, Wikipedia Commons.

Figur 12. Vy mot Sundbyberg. Lokstallarna och vattentornet och till vänster.



Figur 13. Lokstallarna och vattentornet, 1934 år karta. Huvudsta gamla hållplats och torpet Jonstorp till höger.

4.3.2 Solna stad – kommunala värden

Några av de kulturmiljöer/byggnader som finns inom inventeringsområdet är utpekade i Solna stads översiktsplan från år 2006. Exempelvis är lokstallet och Huvudsta gamla skola markerade. Ytterligare enskilda byggnader har i Solna stads inventeringar och klassificeringar (åtkomliga genom RAÄ:s bebyggelseregister) markerats med grön färg. Den gröna markeringen innebär att bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

I efterföljande avsnitt redovisas den bebyggelse i Solna som har höga kulturhistoriska värden och som finns inom eller strax utanför inventeringsområdet. Enligt Solnas översiktsplan får värdefulla kulturmiljöer och kulturminnen inte ”påtagligt skadas av den kraftiga trafik som går igenom kommunen”.

4.3.2.1 Kvarvarande bebyggelse från Huvudsta municipalsamhälle

Huvudsta skola, kv Krubban 4 (nr 9)

Av Huvudstas gamla municipalsamhälle återstår idag bara sex spridda fastigheter. Den mest monumentala av Huvudstas äldre byggnader är Huvudsta skola i kv Krubban 4, som stod färdig år 1909. Skolan är ritad av arkitekten D Lundegårdh och är ett så kallat folkskolepalats i tre våningar.

Byggnaden har ett mycket högt kulturhistoriskt värde, både för att den exteriört är mycket välbevarad och karaktäristisk för sin tid och för att den som skola rymmer viktiga minnen för ett stort antal människor. Skolan är också en av få bevarade byggnader i Huvudsta från tiden före 1950. I området finns även en del 1950-talsbebyggelse med kulturhistoriska värden. Byggnaden är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i översiktsplanen för Solna stad. I kulturminnesprogrammet för Solna Stad är byggnaden blåklassad vilket innebär byggnad vars kulturhistoriska värde bedöms motsvara fordringarna för byggnadsminnen.

Kv Rådslaget 13, Storgatan 23 (nr 10)

Snett över gatan från Huvudsta skola ligger ett flerfamiljshus från 1900-talets början. Huset är tre våningar högt med gulockra spritputs under tegeltak och sexdelade fönster. I bottenvåningen inrymdes Huvudstas postkontor fram till år 1950. Därefter nyttjades bottenvåningen som affärslokaler, men dessa står nu tomma. Byggnaden är exteriört välbevarad och utgör en mycket god representant för bebyggelsen i det gamla municipalsamhället.

Kv Klippan 7, Klippgatan 2 (nr 11)

I kv Klippan 7, som ligger strax norr om inventeringsområdet, finns en av de första flerfamiljsvillorna i "Nya Huvudsta" bevarad (se Figur 15 & Figur 14). Det är ett två- och en halvvåningshus i trä med ljusgul panel av liggande och stående fasspont och grönmålade listverk under tak av plåt. Åt söder vetter en inbyggd veranda och åt norr ett utskjutande trapphus. En lummig trädgård och en uthuslänga hör till. Byggnaden är karaktäristisk för den variationsrika panelarkitektur som var modern vid 1800-talets slut. Den är mycket välbevarad och en god representant för den bebyggelse som växte upp i Huvudsta vid sekelskiftet 1900. Kv Klippan 7 har ett högt kulturhistoriskt värde.

Figur 14. T.v. Kv Klippan 7 strax norr om inventeringsområdet är en av ett fåtal bevarade trävillor från Nya Huvudsta. Foto Charlotte Hedenström 2017-09-11.

Figur 15. Huvudsta skola från år 1907 är en av de äldre byggnaderna i Huvudsta. Foto Charlotte Hedenström 2017-05-12.

4.3.2.2 Bebyggelse från 1950-1970-tal

Huvudsta municipalsamhälle undergick total förnyelse under perioden 1950-1975. Marken köptes upp, den mindre bebyggelsen revs och stora flerfamiljshus uppfördes på de tidigare små tomterna.

Kv Hälla och Björnen (nr 12)

Nära Huvudsta gamla centrum ligger Lundagatan med bebyggelse som är gulklassad, vilket innebär att den har ett visst kulturhistoriskt värde och/eller är av positiv betydelse för stadsbilden. Utmed gatans norra sida finns låga flerbostadshus huvudsakligen uppförda på 1950-talet. Lundagatan 4, med hus ritat av arkitekt Sture Frölén och trädgård av Trädgårdsanläggningsbyrån Jansson & Hallström, är ett fint exempel på hur hus och landskap är en del av arkitektoniska utforminingen (se Figur 16). Utefter Lundagatans södra sida ligger en rad med högre punkthus i kvarteret Björnen från 1960-talet. På en av tomterna längs den norra sidan av gatan byggdes i början av 1970-talet ett flerbostadshus i fyra våningar med fasad av gult tegel som ansluter till den omgivande 50-talsbebyggelsen. Huset ritades av den välkände arkitekten Ernst Grönwall som gjort sig känd för sin funkis- och 1940-tals arkitektur.

Figur 16. Lundagatan 4, uppfört 1949-50 i kvarteret Hälla. Foto Charlotte Hedenström 2017-09-11.

Kv Tegen (nr 13)

Vid Sundbybergsvägen i Kv Tegen ligger arbetsmarknadsstyrelsens (AMS) tidigare kontorhus från mitten av 1970-talet (se Figur 18). Byggnaderna huserar idag flera verksamheter, bland annat Västerortspolisen. Sedan kontorshusen byggdes har det gjorts två stora tillbyggnader. Den första i samband med att polisens verksamhet flyttade in i lokalerna år 1995 och den andra när byggnaden för Solna Tingsrätt uppfördes år 2005. Som helhet är kontorsanläggningen mycket förändrad men ursprungsutförandet kan fortfarande tydligt avläsas i fasaderna.

Arkitekturen kännetecknas av grafisk tegelmurning och ljusröda fönsterband. Arkitektkontoret Kjessler & Mannerstråle ritade huset. Trots att anläggningen har förändrats avsevärt är de ursprungliga grundkomponenterna av hög kvalitet och fortfarande klart urskiljbara. AMS kontorsbyggnad är ett typiskt exempel på den utlokalisering av förvaltningar som gjordes under 1970-talet. Lokalerna används än idag för myndighetsverksamhet. Kv Tegen 6 har högt kulturhistoriskt värde.

Kv Albydal 3 (nr 14)

Kontorshusen i Albydal 3 (Karta B nr 25) uppfördes ursprungligen 1976-1981 som huvudkontor åt företaget Esselte (se Figur 17). Anläggningen består av tre separata, storskaliga lameller. Byggnadernas utformning är typisk i materialval och form för 1970-talets arkitektur, även vad gäller växtval och markplanering. Anläggningen är välbevarad och grönklassad enligt bebyggelseregistret, vilket innebär fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Figur 17. Kv Albydal 3. Foto Charlotte Hedenström 2017-09-11.

Figur 18. Kv Tegen. Foto Christer Joelsson 2011.

Figur 19. Utsikt över spårområdet mot öster från Huvudstagatan. Foto Charlotte Hedenström 2017-09-11.

Kv Bangården 4 och Puman 1 (nr 15)

Kv Bangården i Huvudsta byggdes bebyggdes med ett kontorshus för ett försäkringsbolag i slutet av 1960-talet. Byggnaden uppfördes i sex våningar med två källarvåningar i souterräng, centralt vid bron intill järnvägsspåren och gamla Huvudsta centrum. På intilliggande fastighet Puman 1 uppfördes några år senare ett lägre kontorshus med tillhörande lager (se Figur 20).

Bebyggelsen inom Kv Bangården 4 och Puman 1 är mycket välbevarad och tidstypisk. Kv Bangården 4 och Puman 1 är grönmarkerade i bebyggelseregisteret och har ett särskilt kulturhistoriskt värde.

Kv Fräsaren 9 (nr 16)

I början av 1960-talet byggde Svenska Tobaks Aktiebolaget ett kontors- och lagerhus (se Figur 20) i det ganska nytillkomna industriområdet i Vireberg. Byggnaden är uppdelad i en främre

putsad affärsdel och en bakre lagerdel i tegel. Den enkla och okomplicerade arkitekturen fick tyngd genom ett stort kopparparti i fasaden mot gatan – man ville visa företagets betydelse genom ett på samma gång traditionellt och kostsamt material (se Figur 21). Den gedigna arkitekturen uppvisar ett fint exempel på en kontorsetablering i bryttiden mellan de småskaliga industriområdenas tid och de stora kontorskomplexen som så småningom kom att byggas.

Figur 20. Fräsaren 9. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2010.

Figur 21. Bangården 4 och Puman 1. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2010.

Figur 22. Fräsaren 9. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

Kv Stenhöga 1 (nr 17)

Alldeles i början av 1970-talet stod Elema-Schönanders nya huvudkontor färdigt i Vreten i Solna. Kontoret är ritat av Lennart Ribbing och gavs en distinkt blå färg och fasader helt i plåt (se figur 22). Vid tidpunkten då kontoret byggdes var området ett växande industriområde för ny teknikindustri och kontorsföretag inom databranschen. Med tiden ändrade företaget namn till Siemens-Elema sedan bara Siemens. Den idag utökade anläggningen inhyser flera företag. I folkmun har det stora kontors- och lagerkomplexet kommit att kallas *Stora blå*, på grund av de återkommande blå fasaderna. *Stora blå* utgör något av ett landmärke i Solna. Både genom sin storlek och färgsättning, sin konsekventa och tidstypiska arkitektur men också som en symbol

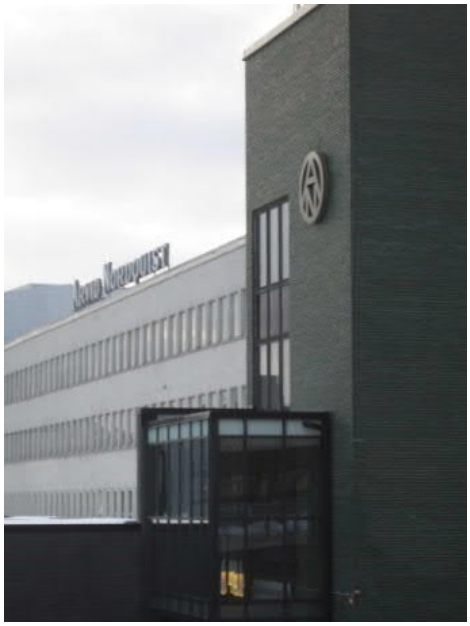
för den teknikindustri i framkant som samlades i det som då var Vretens industriområde. Fastigheten Stenhöga 1 har ett högt kulturhistoriskt värde.

Figur 23. Stenhöga 1. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2007.

Kv Verkmästaren 4, Arvid Nordqvist AB (nr 18)

Kaffetillverkaren Arvid Nordqvists anläggning inom kvarteret Verkmästaren 4 bidrar till en upplevelse av historisk kontinuitet i ett industriområde som sakta förändras. Industriområdet i Vireberg i Solna har idag blivit det mer tillgängliga *Solna Business Park*, med nyare storköp, gymnasium, kontor och restauranger.

Många av byggnaderna i området har genomgått stora exteriöra ombyggnationer. Arvid Nordqvists anläggning ritad av den kände industriarkitekten Karl G H Karlsson och byggd år 1963 är i det sammanhanget en symbol för den lokala samhällshistorien och bärare av Solnas industrihistoria (se figur 23). Verkmästaren 4 har därför ett högt kulturhistoriskt värde.

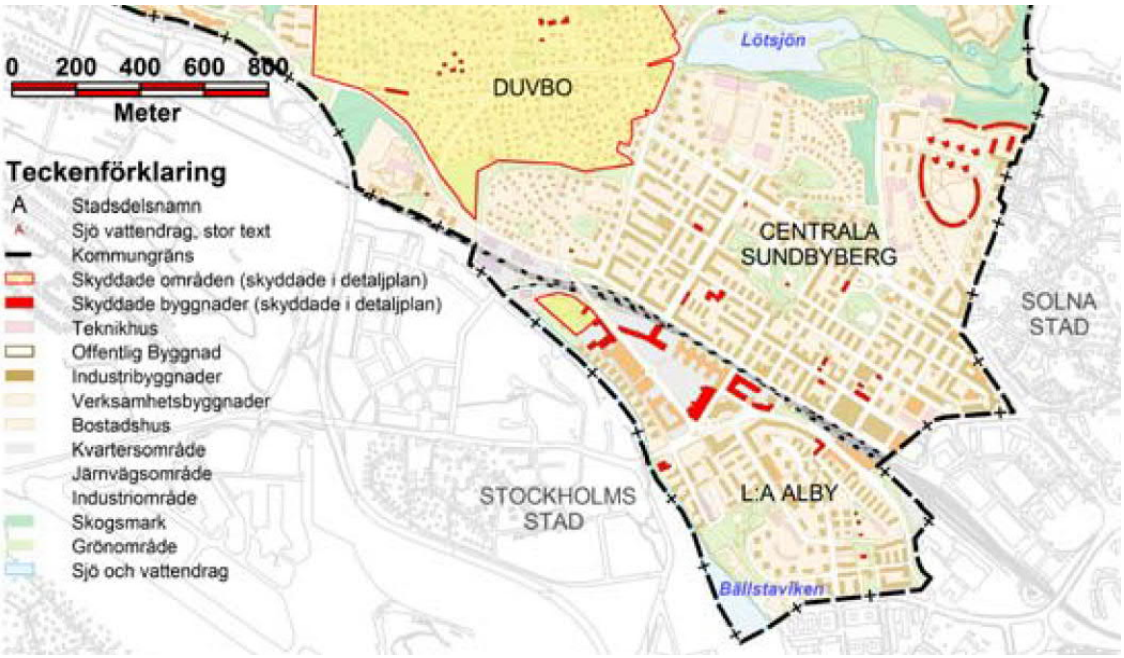


Figur 24. Kv Verkmästaren 4, Arvid Nordqvist. Foto Maria Wannberg 2013.

4.3.3 Sundbybergs stad – kommunala värden

Figur 25 visar områden och byggnader som enligt Sundbybergs översiktsplan (ÖP) har skydd i detaljplan och/eller som anges som kulturhistoriskt värdefulla enligt *Vision Sundbybergs stadskärna 2020*.

I efterföljande avsnitt redovisas den bebyggelse i Sundbyberg som har höga kulturhistoriska värden och som finns inom eller strax utanför inventeringsområdet. De flesta byggnader är utpekade i ÖP, men redovisningen innehåller även en del annan bebyggelse samt andra områden och anläggningar som WSP bedömer vara kulturhistoriskt värdefulla. Siffrorna i texten är kopplade till kartorna i bilaga 1.



Figur 25. Ur Sundbybergs översiktsplan. Se röda markeringar för de byggnader och områden som är skyddade i detaljplan. Eventuellt kan fler skyddade byggnader ha tillkommit.

4.3.3.1 Sieverts kabelfabrik - kv Plåten med Sundbybergs stadshus (nr 19) och kv Kabeln (nr 20)

Sieverts kabelfabrik var den viktigaste arbetsgivaren i Sundbyberg. Företaget Kabelfabriken startades på 1880-talet av Max Sievert, en invandrare från Zittau i Tyskland. Sieverts tråd- och kabelindustri och dess utveckling har starka samband med ett av Sveriges mest framgångsrika företag genom tiderna: L M Ericsson. Så småningom levererade Sieverts trådfabrik produkter även till det statliga Telegrafverket. En snart sagt obruten expansion kännetecknade trådindustrin i början av 1900-talet.

Den bebyggelse som har samband med Sieverts industri, och som har ett högt industrihistoriskt värde, finns dels i kvarteret Plåten (nr 19) (idag Signalfabriken) men också i intilliggande Kvarteret Kabeln (nr 20). Byggnaden Esplanaden 1 från 1948 var ursprungligen en gummiledningsfabrik kallad Toolex Alpha. Byggnaden är ritad av arkitekten Ture Wennerholm som även ritat LM Ericssons Telefonfabrik i Midsommarkransen. I kvarteret finns också en äldre industribyggnad från 1911-1917. En kvarvarande kraftkabelfabrik revs år 1983. På fabrikens källare står idag kontorsbebyggelse från 1985.

I kvarteret Plåten (direkt invid spår) finns idag handels- och servicecentret Signalfabriken som invigdes med nya funktioner sommaren 2013. Kvarteret har idag cirka 15 byggnader, både äldre

byggnader och nybyggda hus. Här fanns ”Järnalpha” från och med år 1897. Sundbybergs fd stadshus (idag påbyggt) från år 1932 är också en del av kvarteret.

4.3.3.2 Kv Bageriet 1 (nr 21)

Inom kvarteret Bageriet, i hörnet av Landsvägen/Gjuteribacken alldeles vid spårområdet, ligger en sekelskiftesbyggnad med stenstadskaraktär. Vid sekelskiftet 1900 fanns E Erikssons bageri i kvarteret Bageriet.

4.3.3.3 Folkets hus, kv Råsten (nr 22)

Figur 25 visar Folkets hus (nya) som uppfördes år 1930 av de välkända funkis-arkitekterna Eskil Sundahl och Artur von Schmalensee för KF:s arkitektkontor. Folkets hus-rörelsen har en betydelsefull plats i Sundbybergs industrihistoria. Idag är huset ett Allaktivitetshus och en viktig träffpunkt i staden. Det gamla Folkets hus från 1903 finns kvar i kvarterets gårdsmiljö.

Figur 26. Folkets hus från 1930. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

4.3.3.4 Kv Posten 8 (nr 23)

Mindre bostadshus i jugendbarock på Sturegatan.

4.3.3.5 F d Mejeriet (nr 24)

Belägen vid Nybergs torg. Nybergs mekaniska var en betydelsefull industri för Sundbyberg som startades av C R Nyberg år 1891.

4.3.3.6 Kv Posten 6, bostadshus (nr 25)

Sundbyberg byggdes ut kraftigt under 1940- och 1950-talet. Bostadshuset på Posten 6 är ett exempel på ett av de hus som byggdes under denna period. Detta landmärke i tegel, precis vid Järnvägsgatan och spåren, är ett värdefullt inslag i stadsmiljön.

4.3.3.7 Kv Muraren 9 (nr 26)

Stationsgatan med gaveln mot spåren är ritat av en av den svenska modernismens mer kända arkitekter: Ragnar Uppman. Huset från år 1963 har ett karaktäristiskt öppet parkeringsdäck.

4.3.3.8 Teater Bristol, f d biograf (nr 27)

Bostadshus från 1940-talet i hörnet Esplanaden/Sturegatan. Välbevarad arkitektur och kulturell mötesplats (bland annat dans, jazz och tango).

4.3.3.9 Betlehemskyrkan, Kv Spiken 4 (nr 28)

Betlehemskyrkan är ritad av arkitekt Frans Lindskog (arkitekt även till Lilla Alby kyrka). Byggnaden i bevarad nygotisk stil minner om frikyrkorörelsens framväxt. Här huserar idag det Nya Museet och ett bryggeri.

4.3.3.10 Sundbybergs folkskola, kv Spiken (nr 29)

I kvarteret Spiken finns bland annat Sundbybergs folkskola från 1900-1905 ritad av Fritjof Dahl. En småskolebyggnad tillkom år 1944 (delvis riven) och en gymnastikbyggnad år 1946 (riven).

4.3.3.11 Sundbybergs museum, kv Spiken (nr 30)

I kvarteret Spiken finns även Sundbybergs museum inrymt i en byggnad från 1940-talet (vid Fredsgatan).

4.3.3.12 Sturegatan (nr 30)

Utmed Sturegatan finns bebyggelse från olika epoker i fyra till fem våningar i en äldre stadsplan som ger en värdefull karaktär av kontinuitet i staden.

4.3.3.13 Marabouanläggningen (nr 31)

Marabouanläggingen består av bebyggelse från år 1916 (då Marabou startade sin verksamhet) fram till 1975. Dessutom finns Marabouparken, skapad av landskapsarkitekten Sven Hermelin, kvar på den mark som tidigare tillhört Sundbybergs gård. Den gamla gården är riven.

Laboratoriebyggnaden i parken (idag konsthall) är ritad av Artur von Schmalensee, som även ritat andra arkitekturhistoriskt intressanta industrianläggningar såsom Lumafabriken och bebyggelse på Kvarnholmen i Stockholm. Hela anläggningen och dess hus har ett mycket högt kulturhistoriskt värde, bland annat av sociala skäl. Här fann personalen en stunds vila i en välplanerad grönska, liksom dagens invånare och besökare kan uppleva konst och arkitektur i en rekreativ miljö med historia.

4.3.3.14 Sundbybergs kulturhistoriskt värdefulla stadskärna

Utöver de byggnader som har pekats ut i kommunens ÖP och i visionsdokumentet gör WSP bedömningen att *Sundbybergs stadskärna som helhet* har ett särskilt högt kulturhistoriskt värde. Det innebär att ett större antal byggnader och kvarter än de som redovisas bidrar till Sundbybergs starka karaktär och kulturhistoriska värde. På grund av järnvägens betydelse för framväxten av staden är själva järnvägsområdet och stadsmiljön runtomkring med bebyggelsefronter och gator det kulturhistoriskt mest betydelsefulla inslaget i Sundbybergs stadskärna.

4.4 Hela kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas, utvecklas och stärkas

4.4.1 Solna stad

Inom inventeringsområdet i Solna stad karakteriseras kulturmiljövärdet av enskilda större byggnader (solitärer) i välbevarat skick. Järnvägens betydelse som centrum för områdets bebyggelseutveckling kan bland annat avläsas genom bevarade byggnader såsom lokstallarna och vattentornet.

Det aktuella inventeringsområdet i Solna karaktäriseras i övrigt av:

- Ett storskaligt bebyggelselandskap med såväl industrier, kontor som bostäder placerade utifrån ett transportsystem. Miljön vid gamla Huvudsta skola (av högt kulturhistoriska värde) med omkringliggande bebyggelse från 1950-talet är ett undantag.
- Att majoriteten av husen har ett visst kulturhistoriskt värde och/eller är av positivt värde för stadsmiljön (gul klass). Annan bebyggelse har fått klassningen grå, vilket innebär att bebyggelsen inte har tillräckliga kulturhistoriska värden för att lyftas fram i bedömningen.
- Flera större solitärer, främst industribyggnader- och kontor, som är utpekade som särskilt kulturhistoriskt värdefulla (grön klass).

4.4.2 Sundbybergs stad

Sundbybergs stadsmiljö är variationsrik men ändå välbevarad i sina delar. Stadsmiljön är kulturhistorisk värdefull när det gäller historisk kontinuitet då den har en blandning av olika epoker; från 1870-talet (järnvägens anläggande) fram till våra dagar.

Som nämnts tidigare är spårområdet, Järnvägsgatan och bebyggelsefronterna på dess båda sidor ett starkt grunddrag i Sundbybergs karaktär. Spårområdet skiljer bebyggelsegrupperna åt rent fysiskt, samtidigt som järnvägen är det element i landskapet som håller karaktären samman.

Stadsmiljön söder om järnvägen karaktäriseras framförallt av större fabriks-, industri- och kontorsbebyggelse från 1800-talets slut och fram till idag. Här finns de mest betydelsefulla kvarteren industrihistoriskt sett, i form av verkstads- fabriks- och industribyggnader i kvarteret Plåten och Kabeln. I kvarteren finns även det gamla stadshuset, Sundbybergs torg samt Marabouparken med dess starka anknytning till såväl den ursprungliga Sundbybergs gård som till senare industri. Parken är en mycket betydelsefull symbol och en social och kulturell mötesplats i Sundbyberg.

Den norra (centrala och västliga) fronten mot järnvägen innehåller främst en småskalig bebyggelse, i huvudsak uppförd enligt stadsplanen från år 1899 men med tillägg av högkvalitativ bebyggelse från det tidiga svenska folkhemsbyggandet (1930-1950-tal) (se Figur 26). Det sistnämnda stadsplaneringsidealet har samband med idén om stad i park. I det här fallet gör gavelpartierna att det blir en öppen gatubild mot järnvägen. Övervägande delen av området präglas av butiker och restauranger med mera i bottenvåningarna (se Figur 27).

Figur 27. Sammanhängande bebyggelsefronter mot Järnvägsgatan och spåren. 1930 - talsbebyggelse. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

Figur 28. Den varierade och karaktärsgivande bebyggelsefronten mot spåren i centrum. Muraren 9 med öppet parkeringsdäck i mitten. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

Sundbybergs centrumkaraktär kan beskrivas på följande sätt:

- Sambandet mellan järnvägen och Sundbybergs stad är starkt. Sundbyberg har utvecklats som en egen stad där samhället och dess transporter har varit en fortsatt bra grogrund för näringsliv, boende, kulturmiljöer och stadsliv.
- Sundbyberg är en egen stad med en varierad stadskärna som innehåller en välbevarad och värdefull bebyggelse med olika funktioner och från olika epoker, även från tiden för de stora stadsomvandlingarna. Biltrafiken har inte tillåtits dominera citykärnan och den äldre stadsplanen från år 1899 har därför i stort bevarats.
- Bebyggelsen är relativt låg och sammanhållen vilket ger goda ljusförhållanden och i allmänhet väl gestaltade och inbjudande gaturum.
- Det finns fortfarande öppna ytor. Marabouparken är ett exempel på en öppen yta som idag fungerar som en historisk oas.

5 Referenser

Muntliga uppgifter

Andersson, Sofia, Handläggare, Länsstyrelsen, Enheten för kulturmiljö, mailkommunikation, 2017-10-09.

Websidor

ukforsk.se/hembygd/danielss.htm (om Västeråsbanans historia) besökt 2015-06-06

Litteratur

Alby kyrka. Kvarteret Ringaren 9, Gjuteribacken 11, Sundbybergs socken. Stockholms stift, Stockholm 2008.

Hildebrand, K, Sieverts kabelverk 50 år, *Ericsson Review* nr 4 1938 samt minneskrift 1938.

Norell, Marie, *Från istid till vikingatid*, Hembygd i Sundbyberg, nr 1, 1991, s. 17-20.

Sundbybergs översiktsplan 2013.

Stockholms länsmuseum. *Sundbybergs bebyggelse: Antikvariskt kunskapsunderlag*. 2016.

Stockholms länsmuseum. Kulturarv Stockholm, digitala källor till länets historia.

Spijkerman, Ingela, Lundby och Ingenting, Solna socken och kommun, Uppland. Frivillig arkeologisk utredning, etapp 1 Rapporter från Arkeologikonsult 2008:2212.

Söderlind, Eva, *Sundbyberg: om hus och miljöer från bronsålder till nutid*, 1. uppl., [Sundbybergs stad], [Sundbyberg], 1995.

Vision Sundbybergs stadskärna 2020. Godkänd av KF 2010.

Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister.

Solna stads översiktsplan, 2006.

Solna stads inventeringar och klassificeringar (åtkomliga genom RAÄ:s bebyggelseregister)

Kartor

Rikets allmänna kartverksarkiv

- Sundbyberg J112-75-14, Häradsekonomiska kartan, 1901-1906
- Sundbyberg J133-10I6e53, Ekonomiska kartan, 1951

Lantmäteristyrelsens arkiv

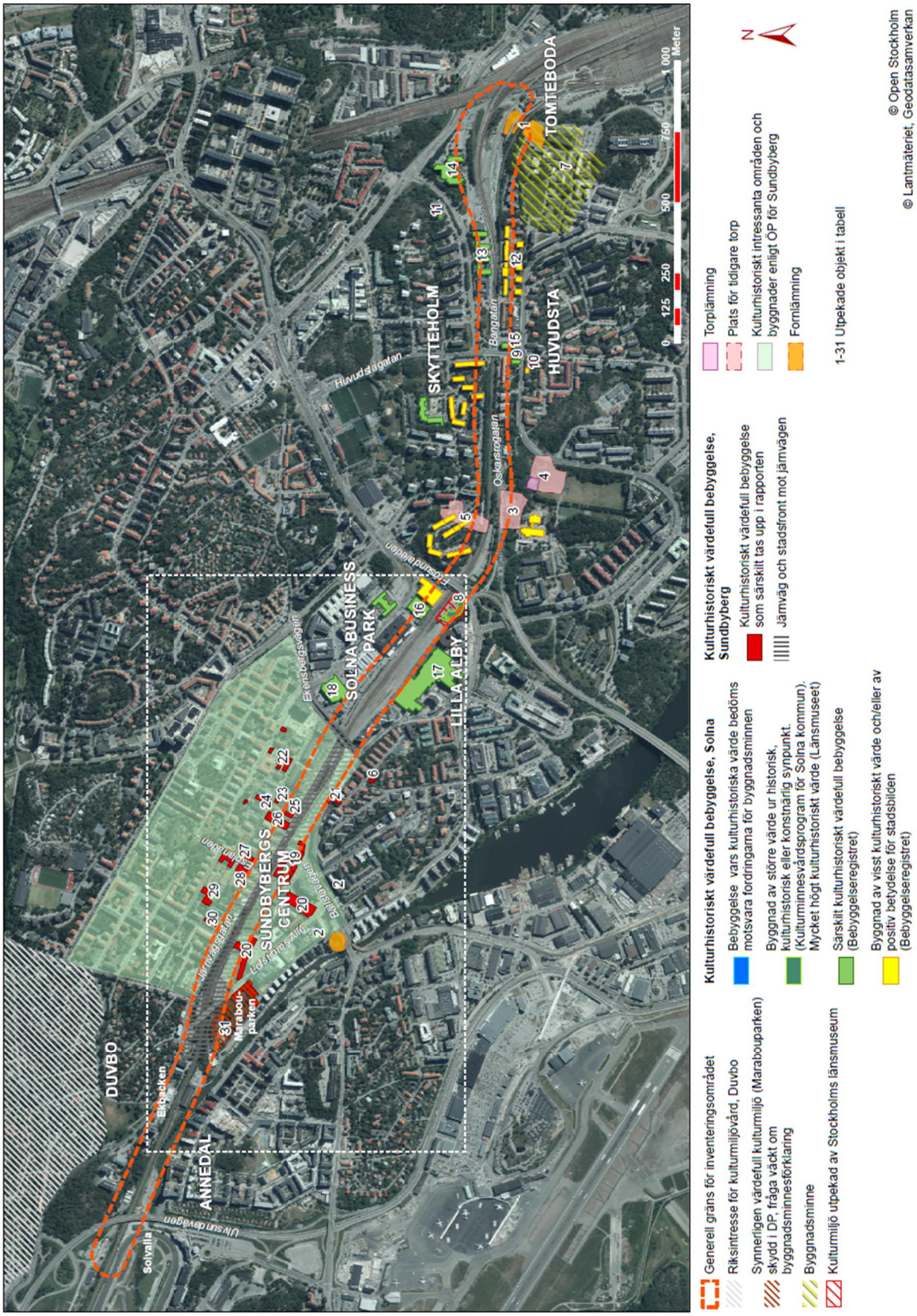
- Solna Socken, Solna sn, Sockenkarta, 1837

Bromma Socken, Bromma sn, Sockenkarta, 1829

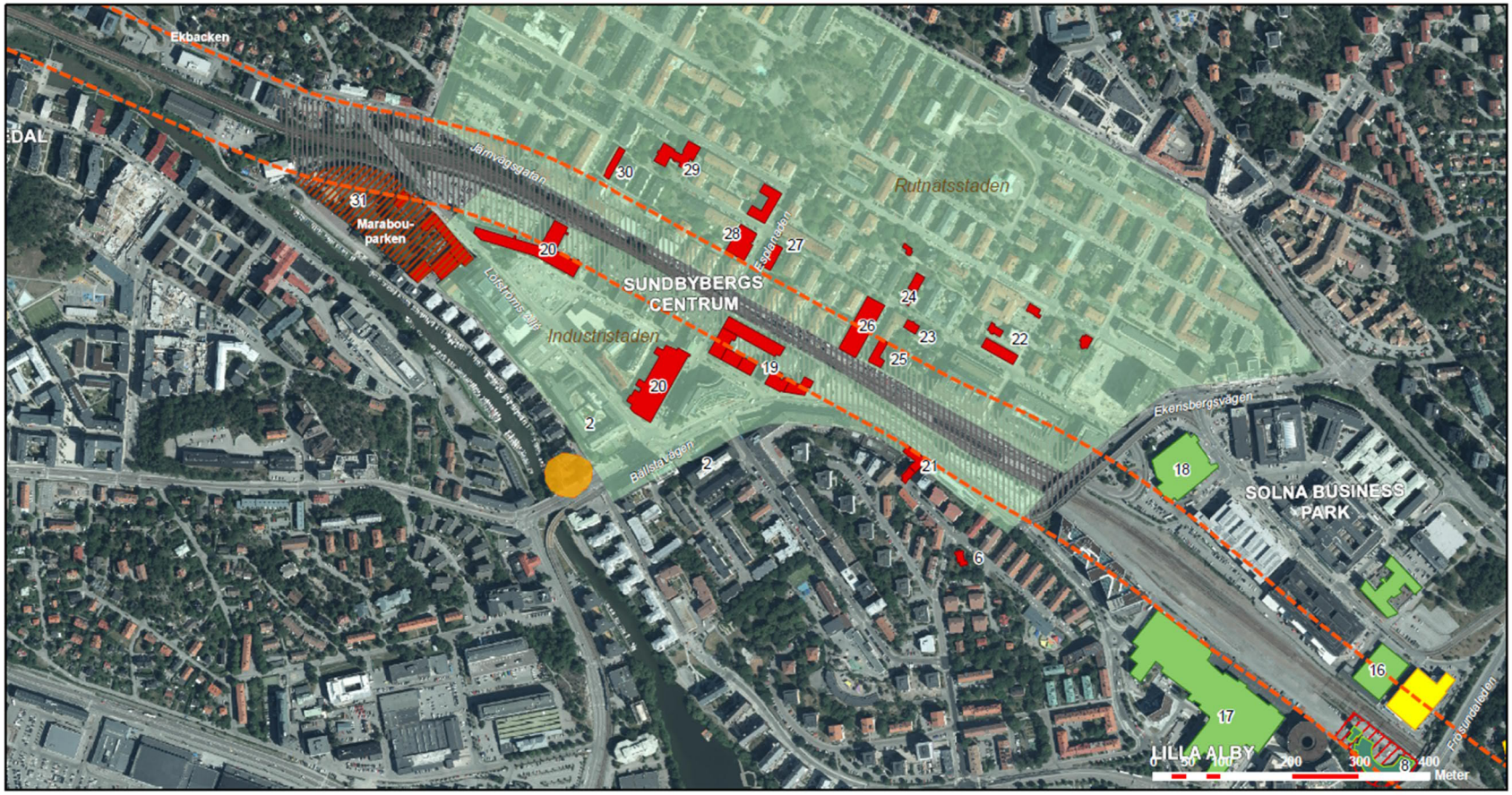
Stockholms stadsarkiv

- SE/SSA/Stockholmskartor/ 1917-34, Karta över Stockholm med omnejd, 1934

6 Bilaga 1



DUVBO
ANNEDAL
SUNDBYBERGS CENTRUM
SOLNA BUSINESS PARK
LILLA ALBY
SKYTTEHOLM
HUVUDSTA
TOMTEBODA
Solvalla
Ekbacken
Marabouparken
Uivsundavägen
Järnvägsgatan
Ekensbergsvägen
Huvudstagatan
Bangatan
Oskarsrogatan
Ersundaleden
Generell gräns för inventeringsområdet
Riksintresse för kulturmiljövård, Duvbo
Synnerligen värdefull kulturmiljö (Marabouparken) skydd i DP, fråga väckt om byggnadsminnesförklaring
Byggnadsminne
Kulturmiljö utpekad av Stockholms länsmuseum
Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, Solna
Bebyggelse vars kulturhistoriska värde bedöms motsvara fordringarna för byggnadsminnen
Byggnad av större värde ur historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt. (Kulturminnesvårdsprogram för Solna kommun). Mycket högt kulturhistoriskt värde (Länsmuseet)
Särskilt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (Bebyggelseregistret)
Byggnad av visst kulturhistoriskt värde och/eller av positiv betydelse för stadsbilden (Bebyggelseregistret)
Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, Sundbyberg
Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som särskilt tas upp i rapporten
Järnväg och stadsfront mot järnvägen
Torplämning
Plats för tidigare torp
Kulturhistoriskt intressanta områden och byggnader enligt ÖP för Sundbyberg
Fornlämning
1-31 Utpekade objekt i tabell
0 125 250 500 750 1 000 Meter
N
© Open Stockholm
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan



Generell gräns för inventeringsområdet

Synnerligen värdefull kulturmiljö (Marabouparken) skydd i DP, fråga väckt om byggnadsminnesförklaring

Kulturmiljö utpekad av Stockholms länsmuseum

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, Solna

Bebyggelse vars kulturhistoriska värde bedöms motsvara fordringarna för byggnadsminnen

Byggnad av större värde ur historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt. (Kulturminnesvårdsprogram för Solna kommun). Mycket högt kulturhistoriskt värde (Länsmuseet)

Särskilt kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (Bebyggelseregistret)

Byggnad av visst kulturhistoriskt värde och/eller av positiv betydelse för stadsbilden (Bebyggelseregistret)

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, Sundbyberg

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som särskilt tas upp i rapporten

Järnväg och stadsfront mot järnvägen

Kulturhistoriskt intressanta områden och byggnader enligt ÖP för Sundbyberg

Fornlämning

1-31 Utpekade objekt i löptexten

N

© Open Stockholm
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fornlämningar		
1	Lundbygravfältet och Lundby bytomt/gårdstomt	
2	Plats för fynd från vikingatid (borttagna fornlämningar) i Kv Eken	
Torplämning, plats för torp		
3	Jonstorp, plats för torp 1800-tal	
4	Stenstorp, plats för torp från 1800-talet, husgrund på palatsen	
5	Rudtorp, plats för torp, 1800-tal	
Kyrkligt kulturminne		
6	Alby kapell/kyrka, 1890-tal	
Byggnadsminne		
7	Statens Bakteriologiska Laboratorium	
Övrig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse Solna		
8	Ånglokstallet och vattentornsbyggnaden i Solna, regionalt och kommunalt utpekad miljö.	
9	Huvudsta skola, kv Krubban 4, tidigt 1900- tal	
10	Kv Rådslaget 13, flerfamiljshus tidigt 1900-tal	
11	Kv Klippan 7, villa från ca 1900 i ”Nya Huvdsta”	
12	Kv Hälla och Björnen bebyggelse 40-50-tal	
13	Kv Tegen, 1970-tal	
14	Kv Albydal 3, 1970-tal	
15	Kv Bangården 4 och Puman 1, r 1960-tal	
16	Kv Fräsaren 9, 1960-tal	
17	Kv Stenhöga 1, 1970-tal	
18	Kvarteret Verkmästaren 4, Arvid Nordqvist AB, 1960-tal	
Övrig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse Sundbyberg		
19	Kv Plåten, Signalfabriken, Sundbybergs f.d stadshus från 1932	
20	Kv Kabeln, Sieverts kabelfabrik	
21	Kv Bageriet 1, Sekelskiftesbyggnads m stenstadskaraktär	
22	Folkets hus från 1930, samt det äldre från 1903	
23	Kv Posten 8, bostadshus tidigt 1900-tal	
24	F d Mejeriet, Kv Spiken, 1890-tal	
25	Kv Posten 6, bostadshus, 1900-talets mitt	
26	Kv Muraren 9, 1960-tal	
27	Teater Bristol, f d biograf, 1940 tal	
28	Kv Spiken, Betlehemskyrkan, ca 1900	
29	Kv Spiken, Folkskolan, tidigt 1900-tal	
30	Sturegatan, Bebyggelse olika ålder, fyra- fem våningar, äldre stadsplan	
31	Marabouanläggningen, Värdefull helhet: landskap arkitektur, konst.	

TRAFIKVERKET

Trafikverket, Projekt Mälarbanan, 172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se