

Underlag till järnvägsplan

Mälarbanan Huvudsta - Duvbo

Solna och Sundbybergs kommun, Stockholms län

Underlagsrapport Kulturarvsanalys

TRV 2015/87751

2016-12-07



Dokumenttitel: Mälarbanan Huvudsta - Duvbo. Underlagsrapport Kulturarvsanalys

Publiceringsdatum: December 2016

Ärendenummer: TRV 2015/87751

Utgivare: Trafikverket

Projektchef: Eva Norberg

Kontaktperson: Jenny Bergh, Trafikverket

Medverkande konsulter: WSP Sverige AB

Kartmaterial: ©Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Tryck:

Distributör: Trafikverket, Projekt Mälarbanan, 172 90 Sundbyberg

Telefon: 0771-921 921

Innehåll

1	Inledning	4
1.1	Vad är kulturmiljö?	4
2	Sammanfattning	4
3	Metodik	5
4	Översiktlig karaktärisering av området från förhistoria till nutid	5
4.1	Förhistorisk tid	5
4.2	Medeltid-1800-talets första hälft – utmarker till agrar miljö herrgårdslandskap.....	6
4.3	1800-talets andra hälft- modern tid	6
4.4	Sundbybergs historia och uppkomst.....	7
4.5	Solna – Huvudsta och Skytteholm.....	7
4.6	Järnvägen- kulturhistoriska värden.....	7
4.7	Historiska samband och strukturer	9
5	Miljöer och objekt i utredningsområdet som har lagskydd på nationell nivå 12	
5.1	Kulturmiljölagen- Alby kapell/kyrka (nr 5)	12
5.2	Kulturmiljölagen- fornlämningar- potential till nyfynd.....	12
5.3	Kostnader för arkeologi	13
6	Kulturhistoriska värden på regional och lokal nivå	13
6.1	Regional nivå	13
6.2	Solna stad – kommunala värden.....	15
6.3	Sundbyberg stad – kommunala värden.....	19
7	Hela kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas, utvecklas och stärkas.....	22
7.1	Solna.....	22
7.2	Sundbyberg.....	22
8	Referenser	24
9	Bilagor	25

1 Inledning

Mälarbanan består idag av två elektrifierade spår som trafikeras av regional-, fjärr- och godståg. På sträckan mellan Bålsta och Stockholm trafikeras banan även av pendeltåg. Banans och tågens kapacitet nyttjas maximalt under rusningstid vilket medför stor trängsel och risk för förseningar. Trafikverket planerar en utbyggnad av Mälarbanan till en 4-spårslösning genom Sundbyberg och Solna stad. Vid passagen genom Sundbybergs centrum kommer spåren att förläggas i en tunnel, bland annat för att minska störningarna från järnvägen. Vid breddningen 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.

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 Sammanfattning

Inom inventeringsområdet (50 meter från vardera sidan om spåren) finns inga riksintressen för kulturmiljövård, lagskyddade byggnadsminnen eller kyrkor. Vidare finns det inga lagskyddade fornlämningar. Det finns dock indikationer på att nya fynd kan påträffas i samband med byggskedet. Beroende på var grävarbeten sker kan det därför uppstå ett behov av arkeologiska undersökningar.

Inom den del av inventeringsområdet som sträcker sig in i Solna stad finns ett mindre antal särskilt kulturhistoriskt värdefulla fastigheter (grön klass).

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 stort antal individuella, kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

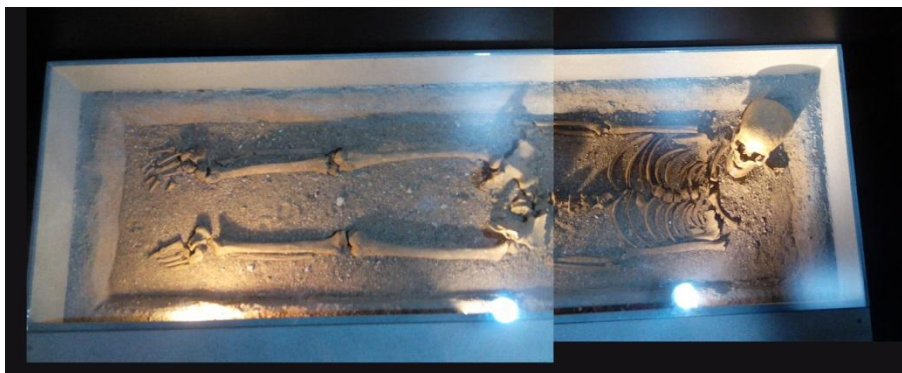
3 Metodik

Inventeringen är i huvudsak begränsad till området 50 meter från spår. För att inkludera historiska strukturer och samband har inventeringen även haft ett översiktligt perspektiv och utökats till ett något större geografiskt område. Information har inhämtats från bland annat översiktsplaner, kulturmiljöprogram, historiska kartor och litteratur. Under 2015 har det även gjorts fältbesök.

4 Översiktlig karaktärisering av området från förhistoria till nutid

4.1 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 vikingatiden¹. 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 Information kring var dessa fyndigheter gjorts och hur de bör hanteras i kommande skeden redovisas i avsnitt 5.2.



Figur 1. 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 knypunkter 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.

¹ Norell 1991, s. 19. Ett av skeletten och småfynd från gravfältet finns utställda på Sundbybergs museum.

² Enligt Sundbybergs Museum.

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

Under medeltiden var det område som idag utgör inventeringsområdet knutet till Huvudsta gård. Lilla Alby gård belägen söder om järnvägen har anor från 1550-talet. En byggnad som tillhört Alby gård/säteri³ (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.

Kring järnvägen, i den del av inventeringsområdet som ligger i Solna stad, finns platser för/rester av flera torp, bland annat Jonstorp⁴ och Stenstorp (nr 1 och 2 på karta i bilaga 1). En analys av historiska kartor visar att torpen har flyttats runt under olika perioder. De torprester som idag är synliga ovan mark tillhör Stenstorp och är från 1800-talet (se Figur 2).



Figur 2. Stenstorp, husgrund historisk tid.

4.3 1800-talets andra hälft- modern tid

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.

³ Enligt Bromma kyrkoarkiv.

⁴ Jonstorp hörde till Huvudsta, enligt belägg i Solna kyrkoarkiv från 1857, kan dock vara äldre.

4.4 Sundbybergs historia och uppkomst

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, 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 (ca 44 000 invånare på 9 kvadratkilometer).

4.5 Solna – Huvudsta och Skytteholm

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 orsakad av de stora trafikströmmarna genom Solna till och från Stockholm. Tunnelbanelinjer byggdes också ut.

4.6 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.

Tomtebodas station togs i bruk år 1880 och Huvudsta station/hållplats öppnade för trafik samma år (Figur 1 samt nr 1 i bilaga 1). Huvudsta hållplats var belägen norr om spåren, strax söder om den nuvarande Ankdammsvägen/Framnäsbacken (se Figur 10 samt nr 3 i bilaga 1).

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 3. 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.



Figur 4. Ekensbergsbron för tvärbanan över järnvägsspåren. I bakgrund kvarteret Godset, en tegelbyggnad från 1975. Bron är en viktig gräns mellan Sundbybergs värdefulla kärna och ban- och industriområdet i Solna. Foto: Mari Ferring 2015-06-06.

4.7 Historiska samband och strukturer

Inventeringsområdet i Solna utgår från Huvudstas gamla municipalsamhälle och Huvudsta gamla skola 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. 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. 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, 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 karaktärdrag bidrar till att skapa Sundbybergs värdefulla kulturmiljö.

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



Figur 6. Sundbyberg under 1940-talet. Landsvägen med Stadshuset byggt år 1932. Foto från websida birgerjarl.net besökt 2015-06-05.



Figur 7. Esplanaden upp mot Tengboms vattentorn i Tornparken. Foto: Mari Ferring 2015-06-06.

5 Miljöer och objekt i utredningsområdet som har lagskydd på nationell nivå

Inventeringsområdet (50 meter på var sida om räls) berör inga riksintressen för kulturmiljövård, lagskyddade byggnadsminnen eller kyrkor. Vidare finns inga lagskyddade fornlämningar. I närheten av inventeringsområdet finns dock en kyrka som är skyddad enligt kulturmiljölagen. Inom området finns det även indikationer på att arkeologiska nyfynd kan påträffas i samband med byggskedet. Siffrorna i texten är kopplade till kartorna i bilaga 1.

5.1 Kulturmiljölagen- Alby kapell/kyrka (nr 5)

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 takryttaren⁵ 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 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 (KML). Kyrkan avsakraliserades 2013, men skyddet kvarstår.

5.2 Kulturmiljölagen- fornlämningar- potential till nyfynd

Inventeringsområdets rika historia gör att det under byggskedet potentiellt sett kan göras kulturhistoriska fynd som inte är kända idag. I de fall det kommer att ske grävarbeten vid läget för de två torp (Jonstorp och Stenstorp: nr 1 och 2 på karta i bilaga 1) från 1800-talet som hörde till Huvudsta Gård krävs det en kontakt med Länsstyrelsen. Detta för att få besked kring huruvida det krävs vidare utredning. En sådan utredning kan även komma att inkludera förekomsten av eventuella fossila åkrar. Om de två torpen med tillhörande omgivning vid vidare utredning visar sig vara äldre än 1850 är de skyddade av KML.

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.

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. En möjlig lösning är att en person med antikvarisk kompetens medverkar under byggskedet. De platser där rester från vikingatiden har identifierats är markerade på kartorna i bilaga 1 (nr 6).

⁵ En liten tornspira ovanpå ett tak.

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.

5.3 Kostnader för arkeologi

Det är svårt att ge en exakt uppskattning av kostnaden för arkeologiska insatser för utbyggnaden av Mälarbanan sträckan Huvudsta-Duvbo. Detta då osäkerheterna i dagsläget är många. Kostnaden beror exempelvis på vilken ambitionsnivå Länsstyrelsen har vad gäller arkeologiska utredningar, hur många fornlämningar som hittas och hur välbevarade de är. Välbevarade fornlämningar kan ha stor vetenskaplig potential och kräver därför en större arkeologisk insats än skadade som kan undersökas mer summariskt. Vidare är vissa arkeologiska perioder mer intressanta än andra eftersom kunskapen om dem inte är lika goda.

Kostnaden för en eventuell arkeologisk utredning (etapp 1) vid torpen Jonstorp och Stenstorp samt i Marabouparken (Sundbybergs gård) beräknas uppgå till cirka 100 000 kronor. Om det görs många fynd av fornlämningar under den arkeologiska utredningen kan det uppstå ett behov av en fördjupad arkeologisk utredning etapp 2 för att avgränsa fornlämningarnas utbredning. De arkeologiska kostnaderna skulle därmed öka.

I de fall Länsstyrelsen beslutar att en person med antikvarisk kompetens måste medverka vid eventuella grävarbeten inom kvarteret Kabeln kan kostnaden tänkas uppgå till cirka 100 000 kronor. Kostnaden varierar dock beroende på i vilken mån det hittas lämningar och hur länge byggarbetena pågår.

Sammanfattningsvis kan kostnaden för de förmodade arkeologiska insatserna uppgå till totalt cirka 200 000-250 000 kronor.

6 Kulturhistoriska värden på regional och lokal nivå

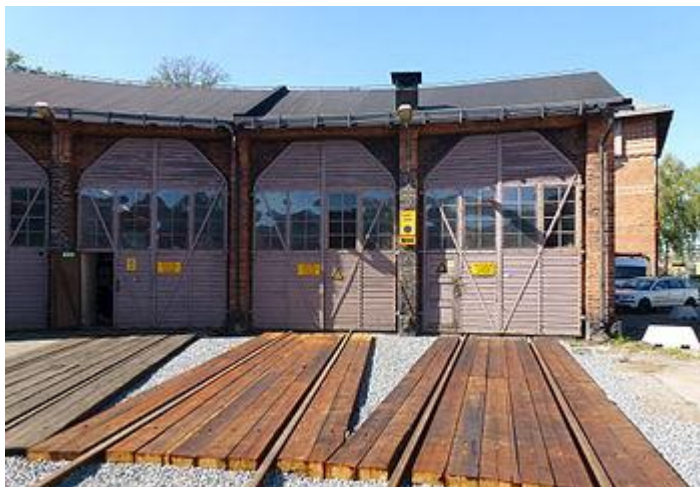
Inom inventeringsområdet (50 meter på var sida om räls) finns såväl regionala som lokala kulturhistoriska värden. Siffrorna i texten är kopplade till kartorna i bilaga 1.

6.1 Regional nivå

Änglokstallet och vattentornsbyggnaden i Solna (nr 7)

Inom inventeringsområdet, i Vreten nära Huvudsta, finns ett änglokestall och en vattentornsbyggnad från år 1904 som representerar ängloksepoken och privatjärnvägen. 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, förrådsrum, två överliggningsrum och två vattencisterner med vardera 35 kubiketers 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 väster längs spåren. Anläggningen som helhet (lokstallar och vattentorn inklusive tillbyggnader) har ett mycket högt kulturhistoriskt värde.



Figur 8. Lokstallet i augusti 2013. Foto Holger Ellgard, Wikipedia Commons.



Figur 9. Bild mot Sundbyberg. Lokstallarna och vattentornet och till vänster.



Figur 10. Lokstallarna och vattentornet. Från Stockholmskällan, 1934 år karta. Observera Huvudsta gamla hållplats och torpet Jonstorp till höger i kartan.

6.2 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”.

Kvarvarande bebyggelse från Huvudsta municipalsamhällen

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 Krubban 4 – Huvudsta skola (nr 8)

Av Huvudstas gamla municipalsamhälle återstår idag bara sex spridda fastigheter. Den mest monumentala av Huvudstas äldre fastigheter 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 stort 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.

Kv Rådslaget 13, Storgatan 23

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.

1960- och 1970-talets bebyggelse

Kvarteret Tegen (nr 9)

Vid Sundbybergsvägen ligger arbetsmarknadsstyrelsens (AMS) tidigare kontorhus från mitten av 1970-talet. Byggnaderna huserar idag flera verksamheter, bland annat Västerortspolisens. Sedan kontorshuset 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 1979-talet. Lokalerna används än idag för myndighetsverksamhet. Tegen 6 har högt kulturhistoriskt värde.



Figur 11. Kv Tegen. Foto Christer Joelsson 2011.

Kv Bangården 4 och Puman 1 (nr 10)

Kv Bangården i Huvudsta byggdes som kontorshus för ett försäkringsbolag i slutet av 1960-talet. Byggnaden uppfördes i sex våningar med två källarvåningar i souterräng, centralt vid bron över från Skytteholm, intill järnvägsspåren och gamla Huvudsta centrum. På tomten intill uppfördes några år senare ett lägre kontorshus med tillhörande lager, Puman 1.

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



Figur 12. Bangården 4 och Puman 1. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2010.

Fräsaren 9 (nr 11)

Svenska Tobaks Aktiebolaget byggde detta kontors- och lagerhus i början av 1960-talet 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. 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 13. Fräsaren 9. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2010.



Figur 14. Fräsaren 9. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

Stenhöga 1 (nr 12)

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. 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 15. Stenhöga 1. RAÄ bebyggelseregistret. Foto Christer Joelsson 2007.

Kvarteret Verkmästaren 4, Arvid Nordqvist AB (nr 13)



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.

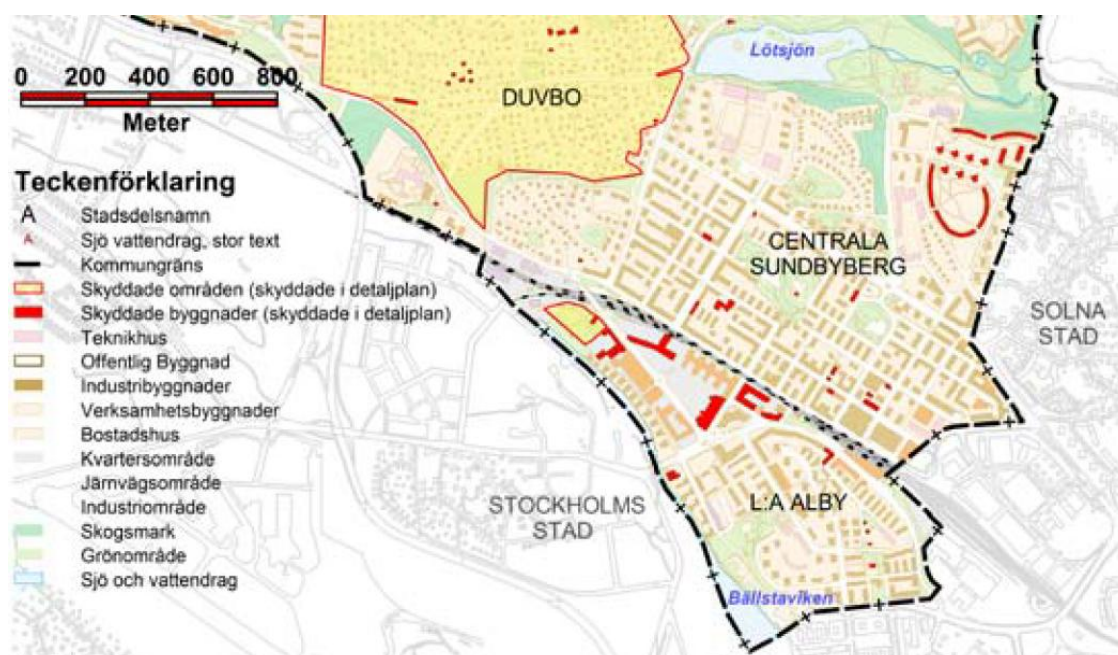
Många av byggnaderna i området har genomgått stora exteriöra ombyggnationer. Verkmästaren 4, ritad av den kände industriarkitekten Karl G H Karlsson och byggd år 1963, är i det sammanhanget en symbol för den lokala samhällshistorien och bärare av Solnas industrihistoria. Verkmästaren 4 har därför ett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

Figur 16 Kv Verkmästaren 4, Arvid Nordqvist. Foto Maria Wannberg 2013

6.3 Sundbyberg stad – kommunala värden

Figur 17 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 17. Ur Sundbybergs översiktsplan. Se röda markeringar för de byggnader och områden som är skyddade i detaljplan. Eventuellt har fler skyddade byggnader tillkommit.

Sieverts kabelfabrik

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 20) (idag Signalfabriken) men också i intilliggande **Kvarteret Kabeln** (nr 26). Byggnaden **Esplanaden 1** från 1948 var ursprungligen en gummeledningsfabrik vilken kallades 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 källaren av denna, längs spåren, står kontorsbebyggelse från 1985.

Kvarteret Bageriet 1 (nr 14)

Kvarteret **Bageriet 1** ligger i hörnet av Landsvägen/Gjuteribacken, alldeles vid spårområdet, och är en sekelskiftesbyggnad med stenstadskaraktär. Vid sekelskiftet 1900 fanns E Erikssons bageri i kvarteret Bageriet.

Folkets hus (nr 15)

Folkets hus (nya) 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 18. Folkets hus från 1930. Foto Mari Ferring 2015-06-06.

Posten 8 (nr 16)

Mindre bostadshus i jugendbarock på Sturegatan.

F d Mejeriet (nr 17)

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

Posten 6, bostadshus (nr 18)

Sundbyberg byggdes ut kraftigt under 1940- och 1950-talet. Bostadshuset 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.

Muraren 9 (nr 19)

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

Kvarteret Plåten (nr 20)

I kvarteret Plåten (direkt invid spår) ingår 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 1897. **Sundbybergs fd stadshus** (idag påbyggt) från 1932 är också en del av kvarteret.

Teater Bristol, f d biograf (nr 21)

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

Betlehems kyrkan, Spiken 4 (nr 22)

Betlehems kyrkan 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.

Kvarteret Spiken

I kvarteret Spiken finns bland annat Sundbybergs folkskola från 1900-1905 ritad av Fritjof Dahl. En småskolebyggnad tillkom 1944 (delvis riven) och en gymnastikbyggnad 1946 (riven). **Sundbybergs museum** (nr 23) är i samma kvarter inrymt i en byggnad från 1940-talet (vid Fredsgatan).

Sturegatan (nr 24)

Bebyggelse från olika epoker, i fyra till fem våningar i en äldre stadsplan som ger en värdefull karaktär av kontinuitet i staden.

Marabouanläggningen (nr 25)

Marabouanläggningen består av bebyggelse från 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.

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 Sundbyberg stadskärna.

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

7.1 Solna

Inom inventeringsområdet i Solna stad karakteriseras kulturmiljövärde 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).

7.2 Sundbyberg

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, Järnväggsgatan 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 1899 men med tillägg av högkvalitativ bebyggelse från det tidiga svenska folkhemsbyggandet (1930-1950-tal). 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.



Figur 19. Sammanhängande bebyggelse-fronter mot Järnvägs-gatan och spåren. 1930 - talsbebyggelse. Foto Mari Ferring 2015-06-06.



Figur 20. Den varierade och karaktärs-givande bebyggelse-fronten 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 tillåtit dominera citykärnan och den äldre stadsplanen från 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.

8 Referenser

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. Kulturarv Stockholm, digitala källor till länets historia.

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

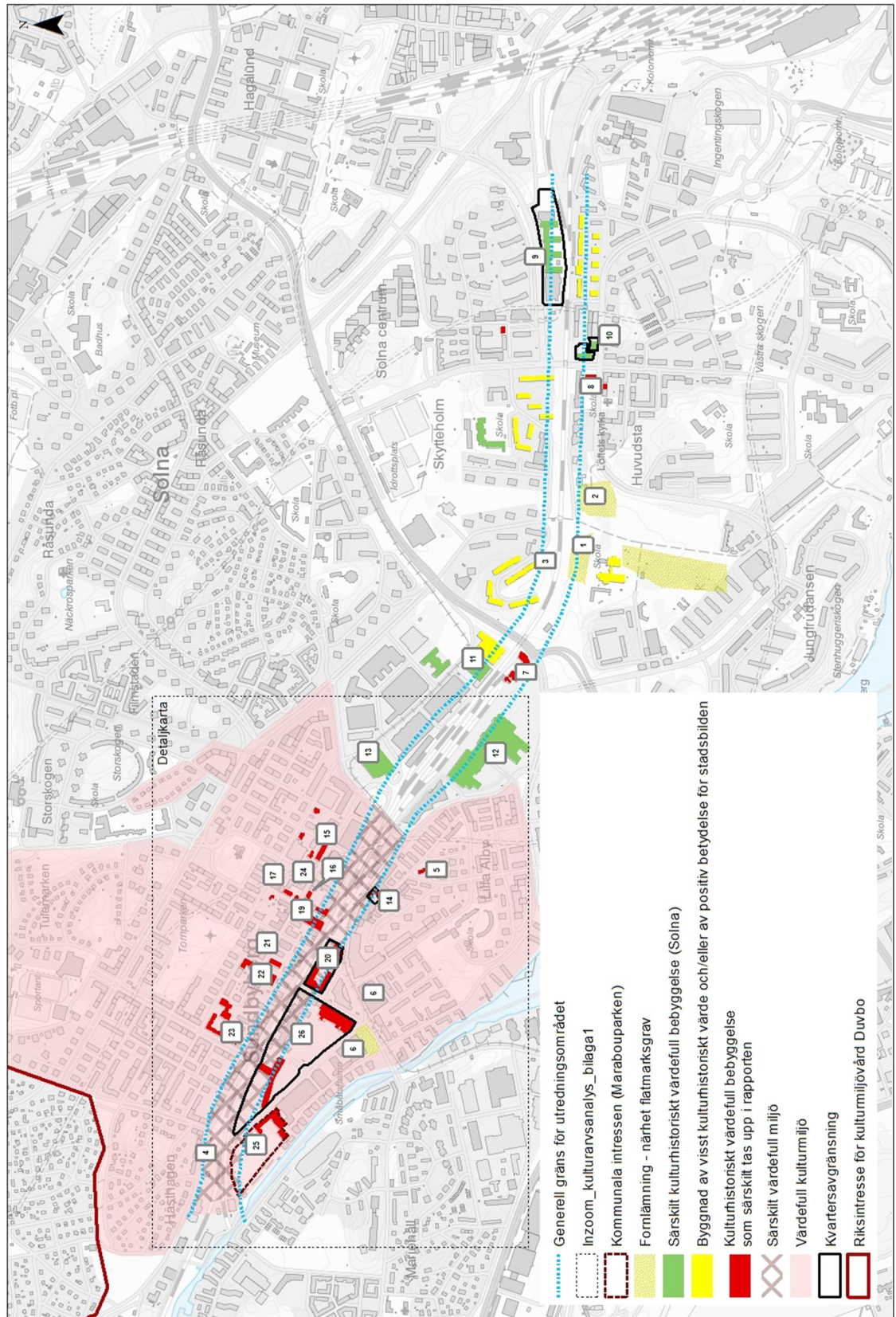
- Solna Socken, Solna sn, Sockenkarta, 1837
- Bromma Socken, Bromma sn, Sockenkarta, 1829

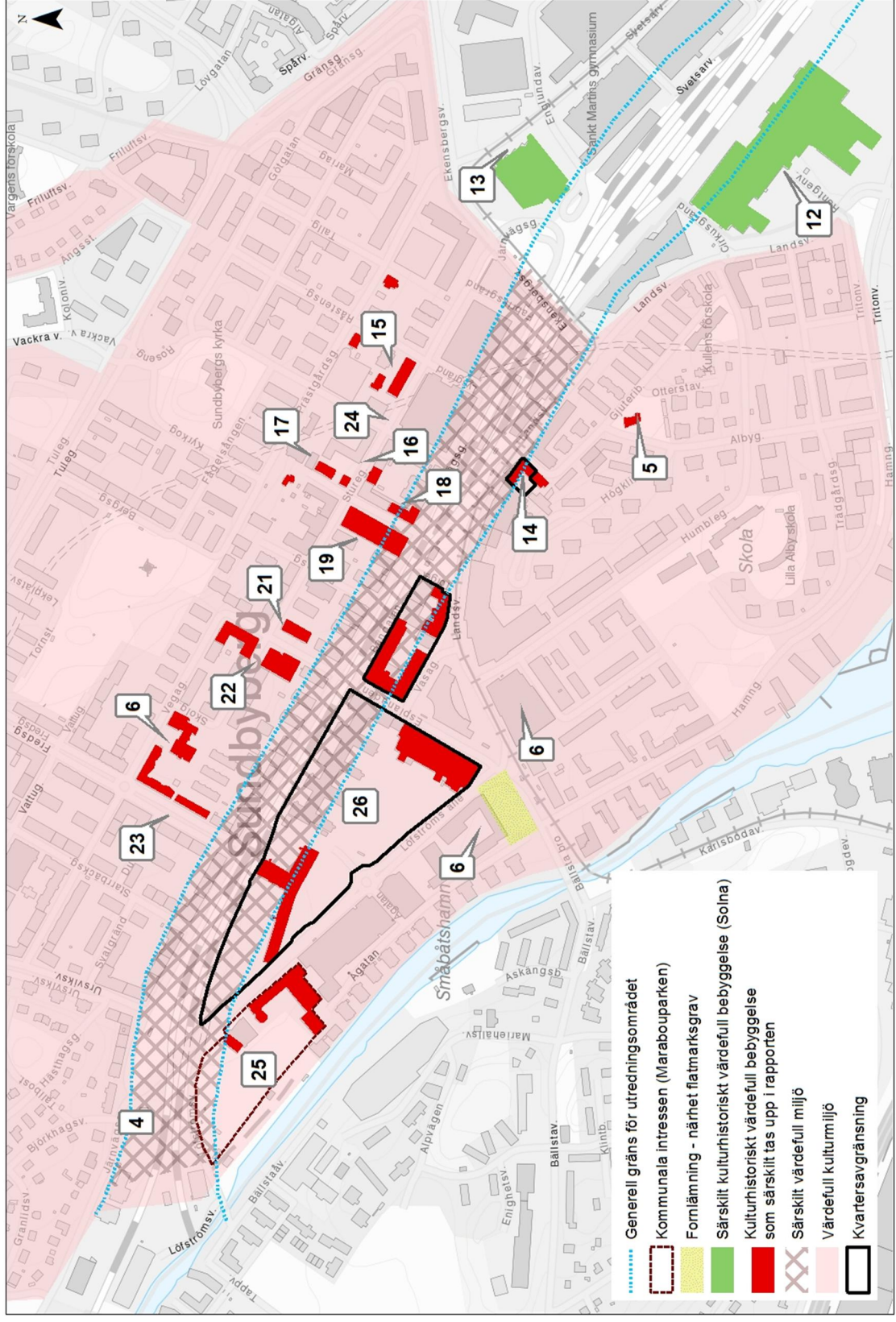
Stockholms stadsarkiv

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

9 Bilagor

Bilaga 1 - översikt







TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se