

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2024-09-05. Dnr 2016-06398



Västra Hagastaden

Kulturmiljöutredning

2024-06-25

white



Objekt	Beställare	Omslagsbilder	Ansvarig antikvarie	Medverkande antikvarie	
Objekt: Stadsdel: Kommun: Län:	Västra Hagastaden Norrmalm Stockholms stad Stockholms län	Exploateringskontoret Stockholms stad	Fotograf: Axel Malmström Källa: Stockholms stadsmuseum	Jan Perotti White Arkitekter AB	Paulina Virta White Arkitekter AB
			Tel. 08-402 25 79 jan.perotti@white.se	Tel. 08-402 25 07 paulina.virta@white.se	

Innehåll

Inledning 4

Bakgrund och omfattning	4
Syfte	4
Karaktär eller värde	4

Förutsättningar 5

Övergripande förutsättningar	5
Lokala förutsättningar	5

Riksintressen 6

Stockholms innerstad med djurgården [AB 115]	6
Karlberg [AB 78]	8

Historisk 11

Området mellan 1600-talet och mitten av 1900-talet	11
Järnvägar anläggs	14
Stadens avfallshantering	18

Karaktärisering 29

Kulturhistoriskt värde 33

Källor 35

Inledning

Bakgrund och omfattning

White arkitekter har på uppdrag av exploateringskontoret utfört denna kulturmiljöanalys. Den har upprättats inom detaljplanprocessen för fastigheterna Vasastaden 1:42 och Vasastaden 1:16.

Utredningsområdet omfattar i första hand de båda fastigheterna, men för kontexten ingår även ett influensområde. Detta område innefattar det tidigare Kungsholmen, Norra stationsområdet med Norrtull, stenstadens yttre gräns och Karlbergs slott. Inom arbetet med kulturmiljöanalysen har flera platsbesök gjorts.

Fotografier är tagna av White arkitekter om inte annat anges.

Syfte

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

Dokumentet syftar till att ge en bakgrund till ett områdes utveckling, beskriva vilka karaktärsdrag, värden och berättelser som är bärande samt hur dessa kan förvaltas, förstärkas eller utvecklas.

Karaktär eller värde

I plan- och bygglagen (PBL), som reglerar hur vi bygger, görs en skillnad mellan karaktär och kulturhistoriskt värde. Karaktären är det vi upplever i en miljö, till exempel byggnadernas placering och arkitektoniska utformning. Det kulturhistoriska värdet är det som ligger till grund för varför bebyggelsemiljön eller byggnaden ser ut som den gör. Det kan även vara de berättelser och den kunskap som de besitter.

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

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

Förutsättningar

Övergripande förutsättningar Lokala förutsättningar

Sveriges miljömål

Kulturmiljö ingår som del i Sveriges miljömål - God bebyggd miljö. Miljömålen antogs av riksdagen 1999. Bland annat framgår att "[d]et kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap bevaras, används och utvecklas".

Riksintresse för kulturmiljövården

En liten del av planområdet ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövården, Stockholm innerstad med Djurgården [AB 115]. Planområdets södra gräns tangerar samma riksintresse. I anslutning till planområdet ligger även riksintresset Karlberg [AB 78], beläget i Solna stad. De båda riksintresseområdena redovisas i nästa kapitel.

Områdena skyddas i enlighet med Miljöbalk (1998:808) 3 kap. 6§. Paragrafen gör gällande att dessa områden "skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- och kulturmiljön".

Påtaglig skada utgör stoppgräns för vad som är möjligt att utföra inom ett riksintresse. Även en åtgärd som vidtas utanför riksintresse kan medföra påtaglig skada.

Kulturmiljölagen

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar i Riksantikvarieämbetets söktjänst, Fornsök. Norr om planområdet finns resterna av en skans, den så kallade Ryssmuren inom Karolinska institutet. Fornlämningen har ingen betydelse för planområdet.

Det finns inga byggnadsminnen eller kyrkliga kulturminnen inom eller i anslutning till planområdet.

Översiktsplan

Översiktsplan för Stockholm antogs av kommunfullmäktige i februari 2018 och vann laga kraft den 23 mars 2018. I översiktsplanen ingår planområdet i stadsutvecklingsområdet Hagastaden. Hagastaden stärker sambandet mellan Stockholm och Solna genom att Stockholms innerstad integreras med Karolinska sjukhusområdet (Norra Hagastaden) genom en tät och blandad stadsmiljö.

För Stockholms riksintressen finns en särskilt utarbetad bilaga i översiktsplanen som behandlar riksintresset, Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). I bilagan presenteras generella förhållningssätt till riksintresset samt urval teman med värdekärnor. De teman som kopplar till planområdet är *Den klassiska stenstaden* och *1900-talets bostadsområden*. Båda teman återfinns i planområdets omedelbara närhet.

För temat *Den klassiska stenstaden* har följande värdebärande karaktärsdrag identifierats:

- Stadsplanestruktur med ett givet förhållande mellan hushöjd och gatubredd.
- Kvartersindelning som bygger vidare på den rätvinkliga 1600-talsstrukturen.
- Breda trädkantade esplanader och platser samt bergsparkar.
- Enhetlig höjdskala och en småskalig fastighetsindelning med sammanbyggda fasader i gatuliv och kringbyggda gårdar.

För temat *1900-talets bostadsområden* har bland annat följande karaktärsdrag identifierats:

- Gatumönstrets och bebyggelsens anpassning till terrängen och naturlandskapet.
- Centrala parkstråk och dess samband med omgivande grönstruktur.
- Torg och platsbildningar omges av bebyggelse med lokaler i bottenvåningarna.
- Bebyggelsens sammanhållna helhet vad beträffar skala, gestaltning och utformning vilket bidrar till områdenas identitet och karaktär.
- Byggnadsdetaljer så som fönster, entrépartier och balkonger.

Gällande detaljplan

Fastigheten omfattas av PI 7903, som vann laga kraft 1986 och Dp 2009-02013-54 som vann laga kraft 2011. I gällande detaljplaner finns inga skydds- eller varsamhets bestämmelser.

Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering

Inom planområdet finns ingen bebyggelse, således finns ingen kulturhistorisk klassificering.

Planområdet gränsar till ett kulturhistoriskt värdefullt område utpekad av stadsmuseet. Området omfattar hela innerstaden.

Riksintressen

Nedan återges respektive riksintressebeskrivning i sin helhet. Uttryck som direkt eller indirekt kopplar till utredningsområdet har markerats.

Stockholms innerstad med djurgården [AB 115]

Motivering:

Storstadsmiljö, som i planstruktur och bebyggelse återspeglar funktionen som landets huvudstad och politiska och administrativa centrum sedan medeltiden, med sitt läge vid mötet mellan Saltsjön och Mälaren som gett speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningar för handel och försvar. Central plats för länets och landets ekonomi, turism och kultur- och samhällsliv. De olika epokerna och århundrandena som är väl representerade i stadsplane- och byggnadskonsten, från medeltiden till 1900-talets slut. (*Stadsmiljö; hamnstad, sjöfartsstad, industristad, residensstad, skolstad, universitets- och regementsstad, rekreationsmiljö*)

Uttryck för riksintresset:

Stadslandskapet uppdelat på de olika öarna och malmarna, med de många broarna som förbinder stadens olika delar med varandra och med ytterstaden. Stadens utbyggnadsfaser (årsringarna) som gör stadsväxten läsbar från medeltiden fram till millennieskiftet. **Stadssiluetten med den begränsade och jämna byggnadshöjden där endast fåtal byggnader höjer sig över mängden. Stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna:** förkastningsbranterna, obebyggda bergsformationerna och grönklädda höjderna som en del av stadsbilden samt Stockholmsåsens kvarvarande delar. **Fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och från Mälaren.** De öppna vattenrummen och utblickarna från gaturummen mot vattnet. Kontrasten mellan den täta staden och det gröna parklandskapet på Djurgården och andra platser som Långholmen och Skeppsholmen. Utsiktspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet. Gatuvyer med enskilda byggnader eller andra element som blickfång. **Stenstadens tydliga yttre gränser.**

Stockholm som huvudstad och maktcentrum

Miljöerna och byggnaderna som hör samman med funktionen som huvudstad, och förvaltningsstad alltsedan medeltiden, så som de kungliga miljöerna, byggnaderna för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutionerna och kyrkorna.

Den äldre stenstaden och tidig bebyggelse på malmarna Gamla stan med kyrkorna och den täta bebyggelsestrukturen med kontinuitet sedan medeltiden. Gatu- och planstruktur med oregelbundna kvarter innanför långgatorna och den senare medeltidens karaktäristiska "revbensmönster" med små smala gränder ner till vattnet. Andra delar av staden med rötter i medeltiden. Riddarholmens gatunät, platsbildningar och bebyggelse med grund i medeltiden. De bevarade resterna av den äldsta gatu- och tomtstrukturen på Södermalm. De äldsta kyrkorna på malmarna. Rutnätsplanen på malmarna, de offentliga rummen och bebyggelsen från 1600-talet som visar på stadens starka expansion. Gamla stans yttre årsring, med Skeppsbroraden, Nygatskvarteren och slottsområdet. Slottet med sin dominerande roll i stadslandskapet. Områden med stenhus från 1600-, 1700- och första delen av 1800-talet. Stadspalatsen och malmgårdarna. Inslag av grönska i form av kyrkogårdar samt äldre parker och trädgårdar såsom Kungsträdgården, Humlegården och malmgårdarnas trädgårdar. Småskaliga trähus i stadens dåvarande ytterkanter på Södermalm.

Stockholm blir storstad

Stadsbyggandet från mitten av 1800-talet fram till tiden runt sekelskiftet 1900. Områden byggda som nya stadsdelar på malmarna med esplanadsystem, genombrottsator, platsbildningar och offentlig utsmyckning. Gatorna av olika bredd och karaktär och den täta enhetliga bebyggelsen i stenstaden med byggnader i sammanhållen höjd. Parkerna som anläggs i den

framväxande storstaden, såsom Berzelii park och de karaktäristiska bergsparkerna. Nedre Norrmalm med centralstationen och Drottninggatan som stadens nya centrum. Villastaden, med exklusiva bostadshus.

Nya typer av offentliga byggnader, såsom Långholmens centralfängelse, Östermalms saluhall, sjukhusmiljöer, skolorna. **Anläggningarna och byggnaderna för sanitet, service och kommunalteknik**, såsom elektricitetsverk, vattentorn, Brunkebergstunneln och hissarna på Södermalm. Gasverksområdets omfattande kommunaltekniska anläggning. De många nya kyrkorna, frikyrkorna och byggnader för olika samfund samt Stora synagogan.

1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling

Det tidiga 1900-talet med fortsättningen på stenstaden, som Birkastan, och den nya terränganpassade gatu- och tomtstrukturen, som Lärkstaden, Diplomatstaden och Röda Bergen. Kungsgatan med Kungstornen. Storgårdskvarteren som t.ex. Motorn, Vingen, Draget och Ryssjan. Koloniträdgårdarna med stugor, tomtavgränsningar och gångsystem. Bostadsområden som visar på den tidiga modernismens genomslag i stadsplanering och arkitektur från 1930-talet och 1940-talet, såsom Gärdet, Abessinien, Kungsklippan, Fredhäll och Reimersholme. Områdenas öppna gatu- och tomtstruktur med fristående byggnadskroppar och karaktären av hus-i-park.

Den modernistiska bebyggelsen på nedre Norrmalm med torg- och gatustruktur, som påbörjas med enskilda byggnader under 1930-talet och kulminerar i den storskaliga omvandlingen under 1950-, 60- och 70-talen. Sergels torg med sin skala, form, nivåskillnader och superelips, och inramningen med modernistiska byggnader. Hötorgscity med Hötorgsskraporna och de lägre butiksdelarna.

Den enhetliga karaktären med modernistiska byggnader längs Klarabergsgatan och runt Brunkebergstorg. Modernistiska höghus spridda över staden som genom landmärkesposition markerar trafikstråk, stadsgräns, tullar och Stockholmsåsen, till exempel Wenner-Gren Center och Skatteskrapan. Tunnelbanans synliga uttryck i stadsbilden. Södersjukhuset, som en storskalig offentlig inrättning. Modernistiska parkanläggningar och sammanhängande parkstråk, präglade av Stockholmskolans och efterkrigstidens sociala ideal med landskapet och naturen som utgångspunkt.

Det sena 1900-talets kompletteringar och kvartersbyggnad. Senmodernistiska bostadskvarter, som Drakensbergsområdet och Fältöversten. Postmodernistiska områden med inspiration från äldre arkitektur och med monumentala inslag, som S:t Eriksområdet och Södra stationsområdet.

Stockholm som sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad
Hamnanläggningarna från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Kajerna och hamnarna som skapar en karaktäristisk front mot vattnet. Flottans miljöer på Skeppsholmen, Kastellholmen och Galärvarvet. Beckholmen med sina dockor, kranar och magasin samt Djurgårdsvarvet. Segelfartyget af Chapman, som ett permanent inslag i stadsbilden. Djurgårdsstadens bostadsbebyggelse för bl.a. hantverkare och sjömän. Mälarvarvet på Långholmen. Frihamnen med byggnader för handel och produktion, såsom magasinerna, Banankompaniet och Fordfabriken. Militära byggnader och anläggningar på Östermalm och Gärdet, såsom kasernbyggnader, stall, stabs- och förvaltningsbyggnader och exercisplatser. Gärdet som avläsbart, öppet militärt övningsfält med skansstrukturer och paviljongen Borgen. Industrimiljöerna som speglar Stockholms betydelse som industristad alltsedan 1600-talet, bland andra Barnängen, Kungliga Myntet och de många bryggerierna, till exempel Münchenbryggeriet. Miljöer och byggnader för handel och näringsliv. **Tullhusen från skilda tider, vid tidigare stadsgränser och hamnlägen.** Kontorsbyggnader och bankpalats som utmärker sig i gaturummet, som Trygg-Hansa huset och Garnisonen, eller i sammanhållna miljöer, som vid östra Kungsträdgården. Storskaliga varuhus i city såsom NK, PUB och Åhléns.

Den offentliga staden

Byggnader och miljöer kopplade till demokratin och den offentliga förvaltningen. Statsförvaltningens byggnader och miljöer på Helgeandsholmen och båda sidor om Norrström. Riddarholmens byggnader för statlig förvaltning, som gamla riksdagshuset och Riksarkivet. Östra Kungsholmens myndighetsbyggnader, såsom Rådhuset med Rådhusparken och Polishuskvarteret. Stadshuset med sin utmärkande landmärkesroll i stadsbilden. Folk rörelsebyggnaderna och -miljöerna såsom arbetarrörelsens byggnader vid Norra Bantorget och Medborgarplatsen med Medborgarhuset samt idrottens byggnader och anläggningar, såsom det större idrottsområdet på Norra Djurgården, Stadion och Eriksdalsbadet.

Det vetenskapliga och intellektuella livets byggnader och miljöer från skilda tider. De olika byggnaderna för högre utbildning och vetenskap vid Observatorielunden och Drottninggatan. Akademiernas byggnader. Stadsbiblioteket och Kungliga biblioteket samt deras solitära roll i stadsbilden. De många museerna, såsom Nationalmuseum, friluftsmuseet Skansen och museistaden på Gärdet. Nordiska museet och Vasamuseets tydligt avläsbara profiler på Djurgården. Institutionsbältet på Norra Djurgården, med bland annat de olika högskolorna och universiteten, Bergianska trädgården och Naturhistoriska riksmuseet. Studentområdet Lappsjärberget med sin tidstypiska stadsplan och bostadsbebyggelse. Byggnaderna för press, media, förlag och teknisk kommunikation såsom Nordstedthuset, Radio- och TV-huset, tidningshusen vid Marieberg och Kaknästornet.

Nöjes- och rekreationslivets miljöer

Nöjeslivets, samvarons och rekreationslivets byggnader och miljöer. De traditionsrika teatrarna och scenerna, såsom Konserthuset, Dramaten och Operan, ofta med framträdande placering i stadsrummet. Nöjesplatser som Mosebacke, Berns salonger och Södra Djurgårdens restauranger och värdshus, Cirkus och Gröna Lunds tivoli. Det samlade rekreativlandskapet på Djurgården, med rötter i 1600-talets kungliga jaktpark. Villor och sommarnöjen på Djurgården från 1600-talet fram till sekelskiftet 1900 med omgivande parker och trädgårdar, både i samlade grupper och som fristående byggnadsverk.

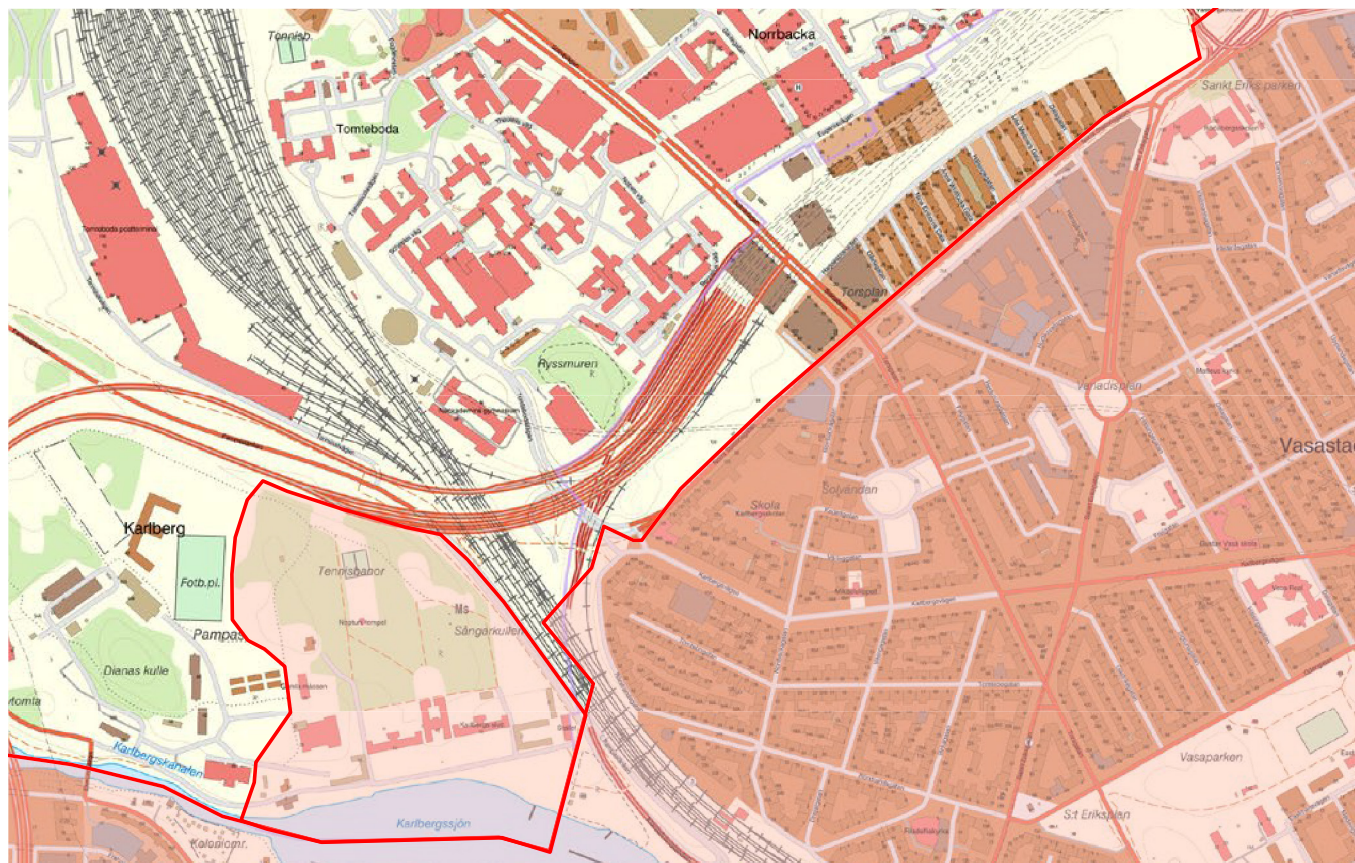
Karlberg [AB 78] (Solna sn)

Motivering:

Slottsmiljö från stormaktstiden präglad av funktionen som krigshögskola sedan 1792. Området speglar tydligt den kontinuerliga utvecklingen och användningen av anläggningen från 1660talet fram till 1900-talets första årtionden, med betoning på den militära perioden. (Militär miljö, slottsmiljö).

Uttryck för riksintresset:

Barockslottet från 1600-talet. Stallet och vagnshuset från tiden som kungligt lustslott. De långsträckta östra och västra flyglarna och valvflyglarna från 1790talet, militärakademins förläggings- och ekonomibyggnader, i nyantikens strama former. Slottsbyggnadernas strikta symmetriska komposition kring den öppna exercisplanen med utblickarna mot Karlbergssjön. **Det välexponerade och representativa läget vid vattnet.** Hovmästarbostället, Fatburen, gymnastikbyggnaden, samt Gamla mässen och Parkvillan med tidstypisk arkitektur från 1700-talet till 1910-tal, belägna väster om slottsanläggningen. **Den stora parkanläggningen**, som idag huvudsakligen har karaktären av engelsk park, men med rester av den ursprungliga barockträdgården i form av ett symmetriskt gångsystem med raka siktlinjer. Dianas tempel, den ditflyttade runstenen och de olika monumenten.



Länsstyrelsens webbkarta som visar riktintressenas utbredning.

Riksintressenas uttryck i närområdet



TECKENFÖRKLARING

- Stockholms inlopp Mälaren
- Stenstaden
- Stenstadens yttre gräns
- Karlbergsslott
- Viktiga siktlinjer, blickfång
- Fronten mot vattenrummen

Illustrationen visar de uttryck i riksintressena som är relevanta för utredningsområdet och som kan komma att påverkas.



Del av Norra station bangård med det idag rivna Klockhuset.

Historisk

Området mellan 1600-talet och mitten av 1900-talet

Karlbergs säteri

På 1620-talet blev Gustav II Adolfs halvbror, riksamiralen Carl Carlsson Gyllenhielm och hans fru Christina Ribbing, ägare av tre byar inom Solna socken. Av dessa bildades ett säteri som fick namnet Karlberg.

Vid denna tid var detta ett agrart landskap med odlingsmarker och impediment. År 1634 uppfördes manbyggnaden som utgör kärnan i den nuvarande slottsanläggningen. Till säteriet hörde även, underlydande torp belägna i området. Till Karlbergs ägor gränsade Rörstrand och Djurgårdslandet.

Norrtull

Under 1670-talet förlades Stockholms norra tull i området, intill Stallmästaregården. Tullen hade tidigare bland annat legat i närheten av dagens Odenplan. År 1733 uppfördes två tullhus vilka komma att utgöra norra infarten till staden ända fram till 1940-talet. All trafik utmed Uppsalavägen passerade då mellan de båda tullhusen, långt efter att systemet med stadstullar avskaffades. I mitten på 1940-talet förlades vägen öster om tullhusen.

1600-talets regleringar av malmarna

Under 1600-talet hade man stora planer för Stockholm. Landet skulle få en huvudstad värdig en stormakt. En rutnätsplan lades upp vilken innefattade Norrmalm. Planens norra gräns drogs ungefär vid dagens Norra stationsgatan.

Regleringarna av Norrmalm, då även kallades Norre förstaden, innebar att marken övergick från kronan till staden. Rutnätsplan kom delvis att realiserars. Bebyggelse anlades fram till Odenplan, norr därom förblev det i stort sett obebyggt. Under 1700-talet anlades malmgårdar på Norrmalm däribland Bellevue.

1800-talets omdaningar

Vid 1800-talets började området runt i Norrtull att förändras, en process som fortgår än idag. En generalplan för staden togs fram av Albert Lindhagen 1866, Lindhagenplanen. Principen för planen var ett rutnät med slutna kvarter omgivna gator. Rutnätsplanen genomkorsade av esplanader. Utgångspunkter för Lindhagenplanen var "rörelse inom staden och dess naturliga vägar" samt ett "helgjutet system av kommunikationer". Vidare skulle planen underlätta för den snabbt växande trafiken, förbättra bostädernas hygieniska förhållanden och minska risken för bränder. Lindhagenplanen antogs aldrig i sin helhet. Endast delar genomfördes, under 1870- och 80-talen efter hårda strider och revideringar. Åren 1877-1880 antogs tre delstadsplaner omfattande Norrmalm, Kungsholmen och Södermalm. Planen för Norrmalm kom att präglade området kring Norrtull.

I likhet med 1600-talets plan som aldrig genomfördes blev Norra stationsgatan Norrmalms yttre gräns. Norra Stationsgatan anlades som den "Norra esplanaden", då under namnet Solnavägen.

Under 1800-talets slut började Karlbergs mark att styckas av för andra ändamål, bland annat till förmån för den norra stambanan. Utmed Norra stationsgatan drogs Värtabanan som förstärkte stadens gräns mot Solna. Invid spåret strax väster om Tullhusen anlades Norrtulls station. Kring stationsområdet växte verksamheter och småindustrier, verkstäder och dylikt fram vilka kunde dra nytta av de nya kommunikationsmöjligheterna.

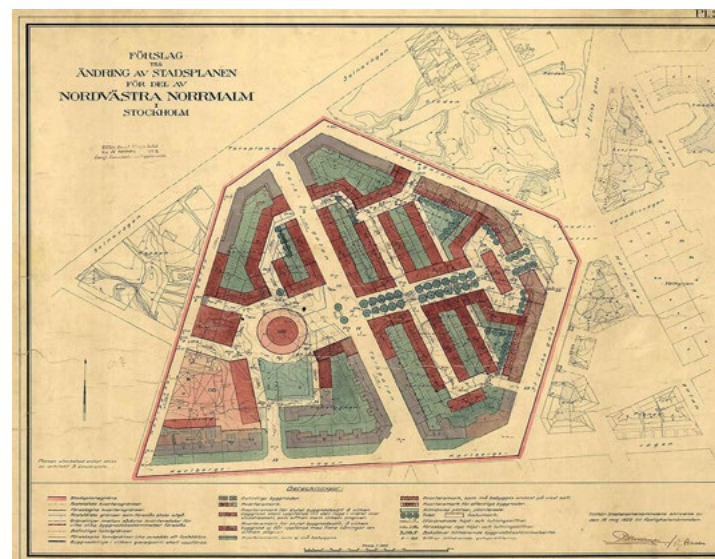
Stenstadens utbyggnad i Norrtull

Utbyggnad av stenstaden på Norrmalm fortgick fram till 1920-talet då den nådde västra delen av Norra stationsgatan. Planstrukturen följde i huvudsak Lindhagenplanens rutnätstruktur. Bostadsbebyggelse på Rödabergens utgör ett tydligt undantag. Den bergiga platsen lämpade sig inte för rutnätsplanen. Istället kom det att präglas av ett nytt stadsplaneideal med ett mer uppbrutet och terränganpassat planmönster. Planstrukturen speglade stadsplaneraren Camillo Sittes tankar. En förespråkare för Sittes stadsplaneideal var stadsplanedirektören Per Olof Hallman som också var den som ritade stadsplanen för Rödabergens år 1922.

Området kring Norrtull kom dock fortsättningsvis att domineras av småskaliga verkstäder och industrier. Därmed fick Norrtulls stenstad ingen utpräglad yttre gräns förrän under 1900-talets slut.

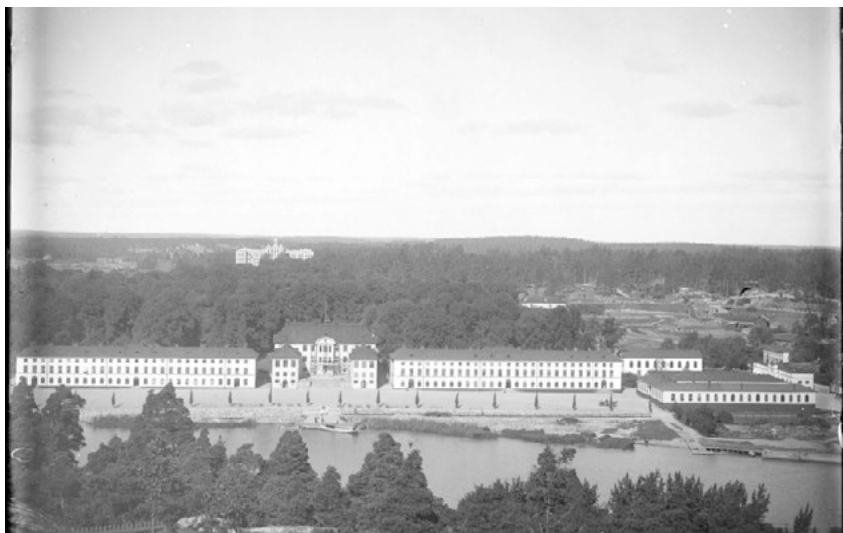


Tullhusbyggnaderna i Norrtull ca 1900. Foto: Lars Larsson. Larssons Ateljé.
Källa: SSM



Stadsplan 1922
Rödabergen av P.O Hallman.

Stadsplanen visar en mer uppbruten och organisk planstruktur som kom att prägla delar av stenstaden i Norrtullsområdet. Med denna stadsplan gjordes avsteg från den tidigare Lindhagenplanen. Stadsplanen visar att området kring Rödabergen till stor del bestod av glest placerad och småskalig bebyggelse.



Utsikt över Karlbergs slott från Kungsholmen 1896-1896 Källa: SSM



Norra stationsgatan 12 på 1940-talet. Stationsområdet omgavs av småskaliga verkstäder, industrier och lokaler för handel. Källa: SSM



År 1898. Norra stambanan och Värtabanan framträder tydligt. Stockholms bebyggelse har närmast sig gränsen mot Solna. Norr om kommungränsen framträder Karlbergs slott och odlingsmarker. Foto: Oscar Halldin. Källa: SSM.

Järnvägar anläggs

Stambanorna

Västra stambanan öppnades år 1862. Fyra år senare invigdes Norra stambanan. Dessa hade varsin slutstation i Stockholm, Stockholms södra på Södermalm för Västra stambanan och Norra station vid Norra bantorget på Norrmalm för den Norra stambanan. För att möjliggöra kommunikation mellan dessa slutstationer byggdes Sammanbindningsbanan, som togs i bruk år 1871, samma år som Centralstationen invigdes.

Norra Stambanan

Den norra stambanan uppfördes i etapper där den första etappen, Stockholm-Uppsala, stod klar 1866. I Stockholm förlades stambanan utmed Klara sjö och söder om Norrmalms kuperade terräng. Den skar igenom Karlbergs slottspark.

Värtabanan

År 1878 beslutade riksdagen om en järnvägssträckning mellan Norra stambanan och Värtahamnen. Den nyanlagda hamnen skulle länkas samman med järnvägsnätet. Värtabanan kom att få anslutningar vid både Karlbergs och Tomtebodas station. År 1882 öppnade banan för trafik. Banan användes främst för godstrafik, men kom att bli en av landets mest trafikerade sträckor. Enligt en uppgift åkte nästan 26000 personer på banan årligen och 84500 ton gods fraktades.

År 1905 öppnade en spårväg till Värtan (Tegeluddsvägen), ett par år senare förlängdes den till Ropsten som därmed fick en direktförbindelse till Centralstationen. Spårvägens utbyggnad medförde att persontrafiken på Värtabanan helt upphörde år 1913. Därefter hanterade Värtabanan i princip bara godstransporter.

Norrtulls station

En av stationerna utmed Värtabanan blev Norrtulls station. Stationsområdet anlades strax väster om tullhusen. Stationshuset som ritades av Adolf W. Edelsvärd stod klar 1882. Det var envånings stationsbyggnad i fransk nyrenässans stil. Utöver att hantera person- och godstarnsporter så anlades en sopinlastningsstation i anslutning till stationen.

Norra station

Under slutet vid sekelskiftet 1900 började godisstationen vid Norra Bantorget, dåvarande Norra station, få svårigheter med den ökande trafiken. Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag att utreda hur trafiken vid centralstationen skulle ordnas.

Arbetet resulterade så småningom i 1923 års bangårdsförslag. Förslaget innebar att godstrafiken skulle flyttas till Norrtulls station och att godstrafiken vid Norra bantorget skulle läggas ner. Detta ledde till en ombyggnad av Norrtulls station och att bangården utökades. En ny lastkaj och godsmagasin uppfördes. Det gamla stationshuset revs. Utmed Norra stationsgatan uppfördes två expeditionsbyggnader, en för ankommande respektive utgående gods. Dessa ritades av SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. I samband med om- och utbyggnaden döptes stationen om till Norra station. Efter 1920-talets om- och utbyggnad gjordes få utbyggnader i stationsområdet.



Utsikt från nuvarande Rödabergsskolan mot Norrtulls stationsområde med lagerbyggnader, vagnhallar m.m. I fonden Eugeniahemmet och längst t.h. Tingshuset. Bild 1913. Källa: SSM



Vy över Norrtullsstation från väster. Till höger Automobilpalatset i korsningen av Hälsingegatan och dåvarande Solnavägen. Källa: SSM

JÄRNVÄGAR OCH STATIONSHUS 1885



Utsnitt karta 1885.

STATIONSHUS



1. Norra station (Norra bantorget)



2. Centralstationen



3. Karlbergs station



4. Norrtulls station.

TECKENFÖRKLARING

- Värtabanan
- Norra stambanan
- - Sammanbindningsbanan



Expeditionshus för ankommande respektive avgående gods, 1920-tal. Den för avgående försågs med ett klocktorn och kom att kallas Klockhuset. Källa: DM



Tomtebodabron och Karlbergsvägen öster ut år 1939. Vägen förband Stockholm och Solna. Värtabanan kan skönjas i bilden. Källa: SSM

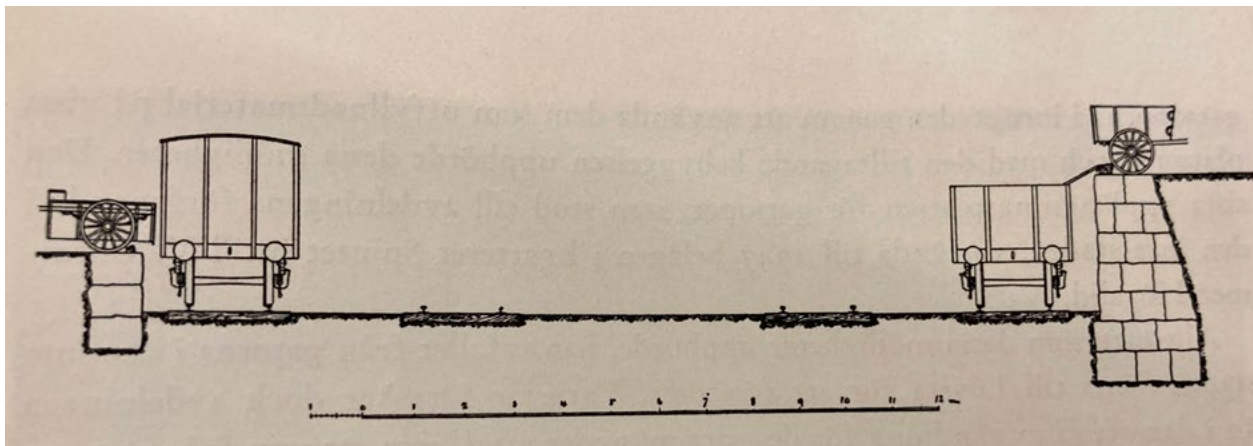
Stadens avfallshantering

Västra sopplastningsstationen

År 1888, i överensstämmelse med beredningsutskottets förslag, beslöt stadsfullmäktige om ett bytesavtal mellan kronan och staden avseende mark hörande till Karlbergs kungsgård. Syftet var att uppföra sopstation vid Värtabanan. Sopstationen var ett resultat av att hälsovårdsnämnder inrättades 1875, som bland annat övervakade stadens renhållningen.

Stationen kom att kallas Västra (även norra) sopplastningsstationen då den ingick i det västra renhållningsdistriktet, belägen i stadens norra utkant. Sopstationen förlades utmed järnvägsspåret väster om Norrtulls station. Sopstation fick därmed järnvägsförbindelse med mottagningsstationer för vidare hantering av avfallet. Sopplastningsstationen försågs med särskilda kajer vars höjd anpassade efter sopheringen.

På västra sopplastningsstationen hanterades inledningsvis latrin- och hushållsavfall. På en situationsplan från 1900-talets mitt går det att avläsa att det i anslutning till sopplastningsstationen fanns upplag för olika ändamål såsom skrot. En behållare för lut finns också utritad på situationsplanen. Det uppfördes även magasin, skjul, mannskapsbyggnader. Den största delen av bebyggelsen hade fasader i trä. Då sopmängden oavbrutet ökade, byggdes sopinlastningskajen ut under åren 1910-13. Även 1920-talet markerar en utbyggnad av verksamheten vilket framgår på historiska kartor. Under 1920-talet skedde även en större omorganisation av Norrtulls station.



Västra sopstationen (inlastningsstationen) Ritning publicerad i bebyggelsehistorisk tidskrift.



Soplastningsstationen, okänt årtal.
Källa: SSM.

Västra renhållningsstationen

År 1902 övertogs gaturenhållningen av staden, ett arbete som tidigare sköttes av fastighetsägarna. Detta krävde omorganisering och en ökad arbetsstyrka vilket i sin tur gav behov för nya typer av byggnader anpassade efter renhållningen. Renhållningsstationerna skulle förläggas intill befintliga inlastningsstationer, så att de bildade en enhet. Vid renhållningsstationen uppfördes logementen för hämtningsarbetare och stalldrängar. Vid stationerna ordnades bostäder. Det uppfördes även smedja, sadelmakari, ett stall samt sjukstall och smedja. Här tillverkades den egna renhållningsutrustningen.

Tre renhållningsverk etablerades i stadens utkanter. En av dessa förlades i nedre Norrmalm, det vill säga vid Nortull. Den förlades på fastigheten Skålen som gränsade till Norra stationsgatan, strax söder om soplastningsstationen. Renhållningsstationens verksamhet kom att intrigeras med den befintliga sopstationen.

Västra renhållningsstationen förlades på stadens mark och blev en rymlig anläggning vilket möjliggjorde framtida utbyggnadsmöjligheter. Redan 1909 behövde kapaciteten utökas med 56 spiltor. Verksamheten pågick fram till år 1984, då det Västra renhållningsverket lades ned och lämnade plats för annan bebyggelse.



Kärror uppställda vid Västra renhållningsstationen ca 1910.

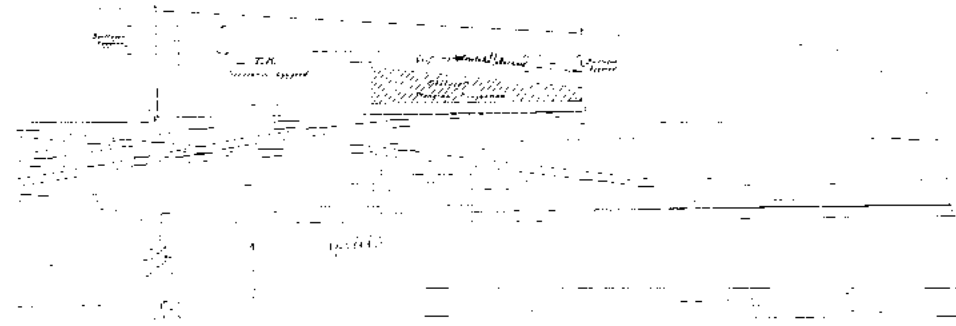
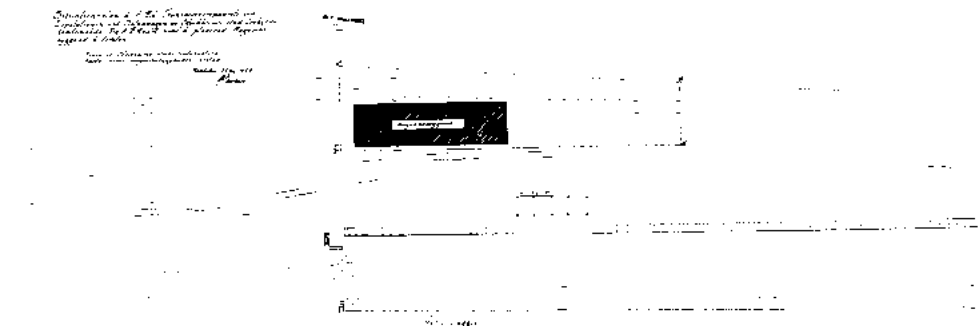


De sista hästarna lämnar Västra renhållningsstationen på Norrbackagatan den 11 januari 1952



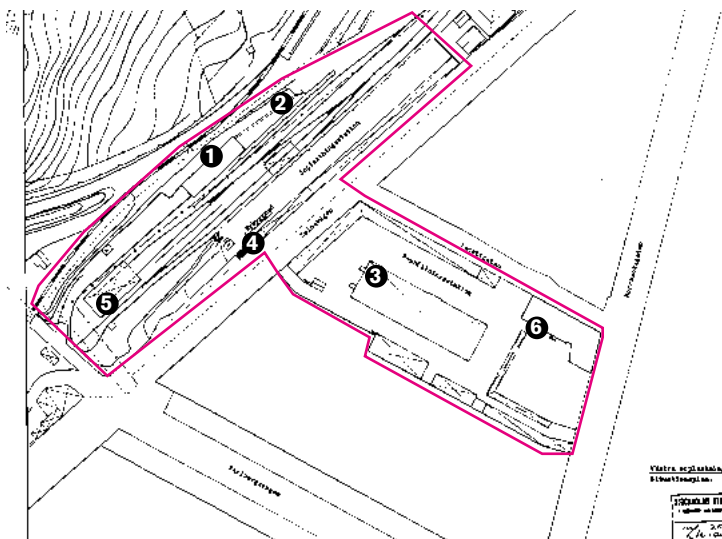
*Bostad och logement vid Västra renhållningsstationen uppförda 1901-03. Foto omkring 1910.
Källa: Stockholms tekniska historia-Snöröjning, renhållning, återvinning*

ANLÄGGNINGEN 1929-1941



Sopstationen 1929. På situationsplanen syns en bangård och magasinsbyggnader. Ett nyligen uppfört magasin har markerats med svart raster.
Källa: SBK

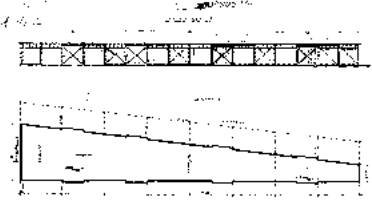
Sopstationen 1932. Flera spår har tillkommit samt en tillbyggnad till magasinsbyggnad.
Källa: SBK



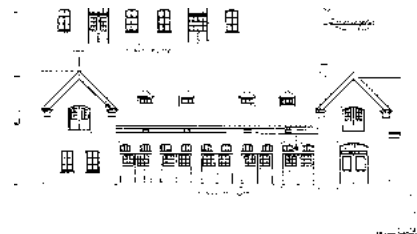
Anläggningen 1941.



1. Magasinbyggnad 1929



2. Skjul 1931



3. Byggnad hörande till renhållningsstation



4. Manskapsbyggnad 1941 (omkl. rum, tvättrum, kafferum)



5. Renhållningsstation, troligtvis 1920-tal.



6. Bostadshus och logement 1901.



Norrmalm och Norra station 1938. Bangården med stickspår och magasinbyggnader är utbyggt. Stenstadens planstruktur är tydligt avläsbar.
Foto: Oscar Bladh. Källa: Stockholmskällan.

STOCKHOLMS RENHÅLLNING

Renhållningen i Stockholm sköttes från början av varje enskild medborgare. I slutet av 1700-talet skrevs det första kontraktet med en entreprenör, angående avträdes-, gårds- och gaturenhållningen.

Efter stora ansträngningar att lösa renhållningshanteringen på ett bra sätt beslutades att staden skulle ta över ansvaret. Stockholms stad fick det övergripande ansvaret för renhållningen år 1859 varpå ett kommunalt reningsverk inrättades. Reningsverket skötte främst latrinhanteringen.

Med urbaniseringen växte mängden hushållssopor och bebyggelsen förtätades, vilket innebar att staden var tvungen att hitta nya lösningar för hanteringen av avfallet. År 1874 tillkom hälsovårdsstadgan, i vilken renhållningsbestämmelserna skärpts, både när det gällde hantering och uppläggning. Från 1875 fick hälsovårdsnämnden inseende över renhållningen. År 1882 tillsattes en renhållningsstyrelse, som började sin praktiska verksamhet år 1885, sedan landshövdingen fastställt reglementet.

Sopor och annat avfall hämtades dagligen från anslutna fastigheter. Riddersvik och Lövsta i Västerort köptes för att lösa sop- och latrinhanteringen. Lövsta blev en mottagningsstation för avfallshantering. Utbyggnaden av anläggningen möjliggjordes tack vare järnvägen. Tre inlastningsstationer anlades i Stockholm mellan åren 1887-1889. Från dessa transporterades avfallet till

mottagningsstationen i Lövsta.

Vid Lövsta återvanns delar av soporna. Hushållssopor matades till svin på renhållningsstationen. Latrin och hästgödsel användes som gödsel inom jordbruket. På Lövsta fanns även förbränningsugnar från vilka värmen nyttjades som energikälla.

Utöver ökande mängden avfall blev avfallets sammansättning allt mer varierat, vilket ställde högre krav på ett rationaliserat hämtningssystem.

Stadsfullmäktige beslöt år 1901 att renhållningsstationer skulle byggas för att klara hanteringen. De placerades av naturliga och praktiska skäl där inlastningsstationer redan fanns (norra, södra och östra). Renhållningsstationerna uppfördes efter typritningar. En renhållningsstation skulle innehålla stall, bostäder för befälet, logement, vagnslider, gårdsplan med mera.

Renhållningen delades in i tre grupper 1907: latrin, hussopor och gatusopor.

Latrin

Staden delades in i 14 budningsdistrikt. Hämtningen skedde med häst och vagn fram till 1926, då bilen tog över. Behovet av budning minskade i takt med att avloppsnätet byggdes ut och vattenklosetten blev vanligare.

Hussopor:

Enligt ett beslut om sopfördelning 1907 separerades hussoporna i gödselsopor och skrapopor. Anslag om detta

lämnades till alla hushåll för uppsättande i köket.

Förändringar inom avfallshanteringen

Från 1913 blev anslutningen till den kommunala renhållningen obligatorisk, tidigare kunde invånarna sköta renhållningen på egen hand. Delningstvånget det vill säga sorteringen av sopor upphörde 1927. År 1938 inköptes det första komprimerande sophämtningsfordonet.

Med konsumtionssamhällets framväxt blev avfallet allt mer likt dagens avfall. Soporna brändes eller lades på tipp i allt högre utsträckning. En del tippades i Mälaren då avfallsstationerna inte klarade av att bränna allt som kom in. Nya avfallsstationer anlades runt om i Stockholms län med effektiva förbränningsugnar.



Ovan t.v, sopinlastningstation. Avfallet tippas ner i särskilda vagnar.
Ovan t.h. svin användes vid Lövsta station för återvinning av sopor.
T.v. sopmaskin som dras av häst.
Källa: SSM

Anläggningens utveckling under 1900-talets andra hälft

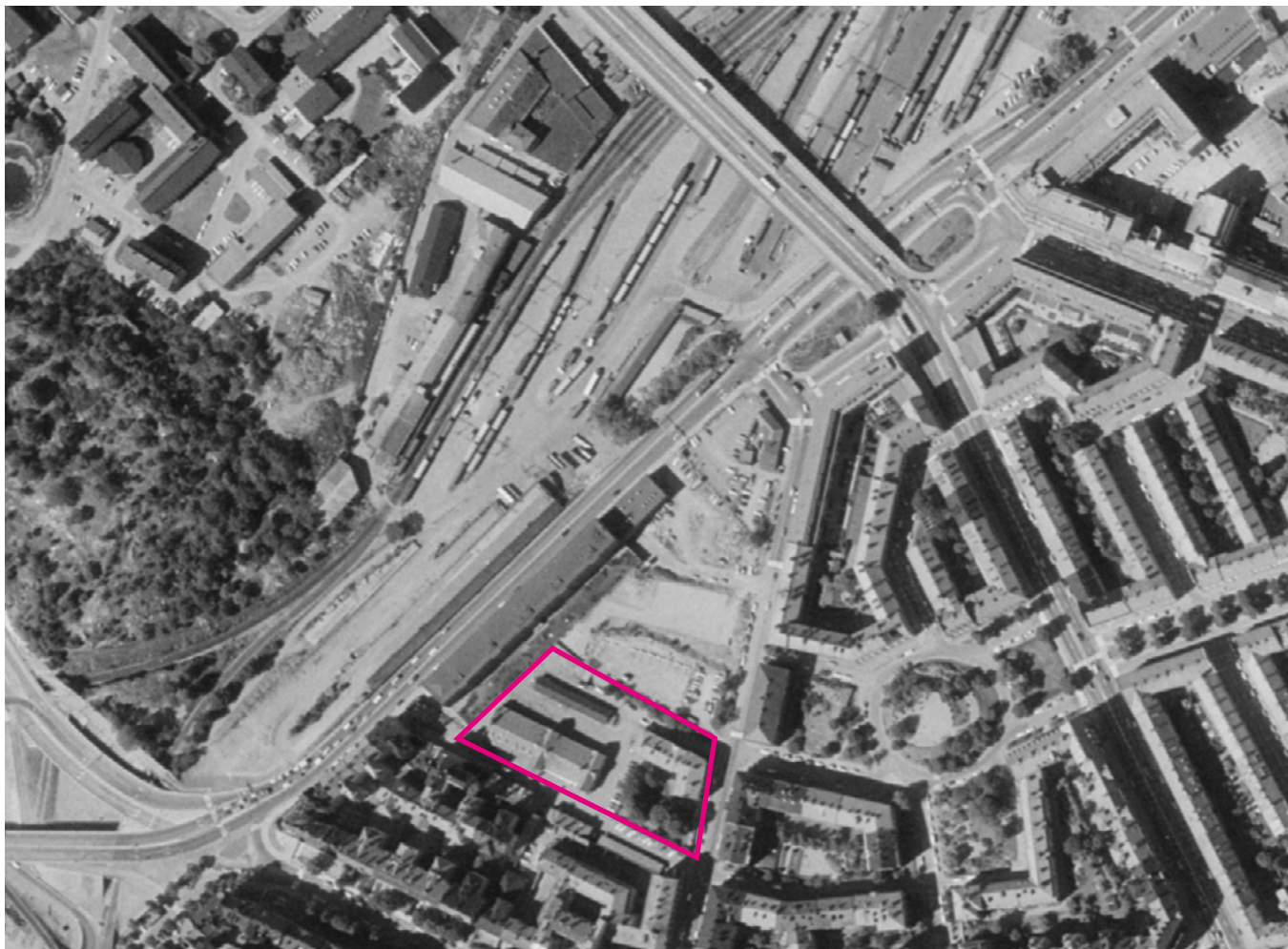
Det finns inga bygglovshandlingar i stadsbyggnadskontorets arkiv som berör Västra sopinlastningsstationen mellan 1940-80-talet. Verksamheten på stationen upphör någon gång under 1970-80-talet. På platsen anläggs en parkering på 1990-talet adressen vilket framgår av en bygglovshandling.

En flygbild från 1970-talet visar att de flesta magasinbyggnaderna inom området, med undantag från en långsträckt byggnad utmed Norra stationsgatan, har rivits. Det går däremot inte att avgöra om stickspåren till stationen finns kvar.

Det idag enda kvarvarande resten från den tidigare sopinlastningsstationens är en stenmur utmed Norra stationsgatan. Muren är troligtvis en rest av grunden till ovan nämnda byggnad.

Norra stations avvecklas

Norra stations hantering av gods minskade under 1960-talet för att upphöra helt under 1990-talet. Godsmagasinen förlorade då sin funktion. Från 1993 till 2010-talet. Under 2010-talet revs de sista byggnaderna med koppling till godshanteringen för att ge plats åt den framväxande Hagastaden



Flygbild från 1970-talet. Inom utredningsområdet har nästan all bebyggelse rivits utom en lång volymen utmed Norra stationsgatan. Fastigheten Skålen har markerats. Inom fastigheten finns ännu renhållningsstationens byggnader kvar.

HISTORISKA KARTOR 1702-1885



1702

På kartan syns rutnätsplanen som lades över Norrmalm i samband med 1600-talets regleringar. Till vänster syns Karlbergs slott. På kartan avtecknas det kuperade landskapet. Utredningsområdets ungefärliga läge är markerat.



1817

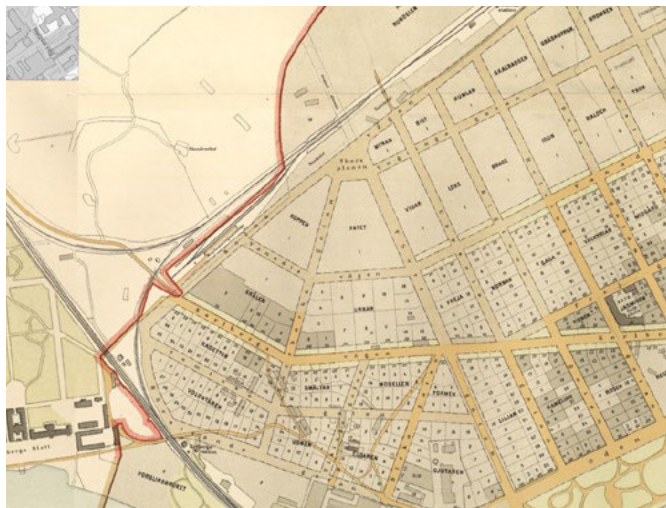
Karlbergsvägen har anlagts, lika så Norrtullsgatan med tullhusen på ömse sida högst upp på kartan. Vid denna tid ser stadens yttre gräns ut att vara i höjd med Vanadisvägen. Malmgårdar och ett agrart landskap framträder norr om stadsbebyggelsen. Utredningsområdets ungefärliga läge är markerat.



1885

Rutnätsplan har ritats fram till Norra Stationsgatan, det vill säga stendagens yttre gräns. Området är fortfarande i huvudsak obebyggt. Järnvägen har anlagts. Intill spåret har bebyggelse uppförts, däribland Norrtulls stationshus.

HISTORISKA KARTOR 1899-1930



1899

Sopinlastnings stationen har tillkommit intill spåret. Kring spåret syns enstaka byggnadsvolymer.



1913

Stationsområdet har utökats med flera stickspår. Planstrukturen söder om Norra Stationsgatan har fått en mer organisk struktur. Denna del är ännu obebyggd. Svart polygon markerar utredningsområdet med sopinlastningsstationen. Röd polygon markerar platsen för renhållningsstationen belägen på fastigheten Skålen.



1930

Stenstaden har nu fått en tydlig yttre gräns längs Norra Stationsgatan. Vid sopinlastningsstationen har en långsmal volym uppförts utmed gatan. Flera stickspår har dragits in till inlastningsområdet. Småskalig bebyggelse har uppförts söder och norr om järnvägsspåren. Byggnader har även uppförts intill stickspåren. Norrtulls stationen kallas nu Norra station.

HISTORISKA KARTOR 1950 - 2023



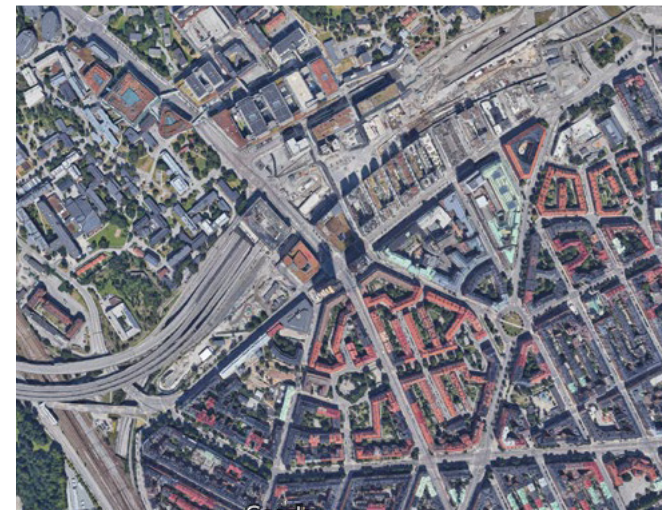
1950-tal

Några mindre volymer ser ut att ha uppförts runt sopinlastningsstationen. Norr om spåren har flera nya volymer tillkommit. Solnavägen har fått en bro i Torsgatans förlängning. Karolinska institutet har uppförts på Solnasidan.



1977

E4:an har byggts vilken delvis dragits över sopinlastningsstationen. Verksamheten upphör någon gång under denna period.



2023

Området har genomgått omfattande förändringar. Norra länken har tillkommit och trafiken har flyttats från Norra stationsgatan. På spårområdet växer Hagastaden fram. Planområdet saknar i princip funktion.



Västra delen av Norra station 2010. Foto: Ingrid Johansson. Källa: Stockholms stadsmuseum

Karaktärisering

Omgivningen

Utredningsområdets omgivning är under omvandling vilket präglar området karaktär idag. I öst möter den nyligen uppförda Hagastaden som byggd över det före detta spårområdet E4:an. Den nya bebyggelsen har tillfört en ny skala till området med flerbostadshus i över 10 våningar. Byggnaderna har en varierande gestaltning och ett förhållningsvis monumentalt uttryck. Fasaderna är av betong, sten eller puts, företrädesvis i ljusa kulörer.

Norr om utredningsområdet återfinns E4:an och norr om denna Karolinskas institutet (KI). KI:s bebyggelse består till största del av friliggande volymer med tegelfasader. I väst angränsar Tomtebodavägen, järnvägsspåret, Karlbergssjön och Karlbergs slott. I söder möter utredningsområdet Norra stationsgatan och stenstaden. Byggnaderna utmed gatan är från olika årtionden på 1900-talet. De har ett varierat uttryck, men hålls samman av övervägande putsade fasader i ljusa kulörer och en relativt jämn taksiluett.

Marken sluttar brant mot Karlbergssjön vilket skapar fria blickar mot Kungsholmens bebyggelse och Solna. Omgivningen är fragmenterad med storskaliga trafiklösningar, såväl gamla som ny, och varierad bebyggelse. Här syns bostäder, institutioner, slott, kvartersbebyggelse, lamellhus, ställverk, etcetera. Det förekommer även gröna inslag i den förhållandevis dramatiska topografin.



Norra stationsgatan med den nya stadsdelen Hagastaden till höger. Hagastaden har tillfört en ny skala till området.



Utredningsområdet från Norra stationsgatan. I fonden syns Karolinska institutets tegelhus.



Hagastaden gränsar till utredningsområdet i öst.



Bild mot Kungsholmen och Karlbergs slott som skymtas mellan träden. Till vänster syns Rörstrandsgatans karaktäristiska stödmur.

Utredningsområdet

Utredningsområdet har idag karaktären av en byggarbetsplats och parkering. All tidigare bebyggelse är riven.

Området präglas av topografin och anlagda nivåskillnader. Under Tomtebodavägen syns murar i natursten som ramar in partier av berget som sprängdes för att göra plats för järnvägen. Utmed utredningsområdet södra sida finns en stenmur som avgränsning mot Norra stationsgatan.

Inom området finns en del träd och betongfundament. Markbeläggningen består till största del av grus. Sammantaget har utredningsområdet en provisorisk karaktär.



Utredningsområdets mitt. En väg leder ner till tidigare järnvägsspår.



Utredningsområdet från Norra stationsgatan. Här är stadens yttre gräns avläsbar.



Utredningsområdets östra del. I fonden syns Karolinska institutets tegelbyggnader.



Stenmuren som utgör den sista resten av tidigare verksamhet.



Vy över utredningsområdet. Området har karaktären av en byggarbetsplats. Järnvägsspåret vittnar om den tidigare verksamheten lika så muren till höger i bild. Till vänster syns delar av den storskaliga trafikapparaten som utgör en del av områdets karaktär.



Från öst är stenstadens yttre gräns tydligt avläsbar. Karaktäristisk är den jämna byggnadshöjden. Putsade fasader i gulbeiga nyanser och symmetrisk fönstersättning visar på stenstadens sammanhållna uttryck.



Närbild på muren utmed Norra stationsgatan.



Muren döljer delvis spåren efter sprängningar som gjordes när järnvägen drogs fram. Muren utgör ett av få kvarvarande spår.



Stenstadens yttre gräns har kompletterats successivt. Denna byggnad uppfördes 1967-70.

Kulturhistoriskt värde

Utredningsområdet har förändrats mycket det senaste seklet. Idag är de historiska spår få.

Verksamhetsområde i stadens utkant

Stenstadens yttre gräns poängterar utredningsområdets som utkant, en plats som idag saknar sammanhållna strukturer. Tidigare var detta en plats för transport, avfallshantering, verkstäder och hantverk. Det var en plats av stor betydelse för funktionen som stad. Läsbarheten och förståelsen av denna berättelse är begränsad.

Utredningsområdet berättar den moderna stadens utveckling. Det bär på kunskap om funktioner såsom sophantering och renhållning, hur de lokaliserades och orienterades i samband med att staden växte. Västra sopinlastningsstationen utgjorde en ny era i hur staden organiserade renhållning och avfallshantering. Platsen visar även på järnvägens betydelse för hanteringen av avfallet.

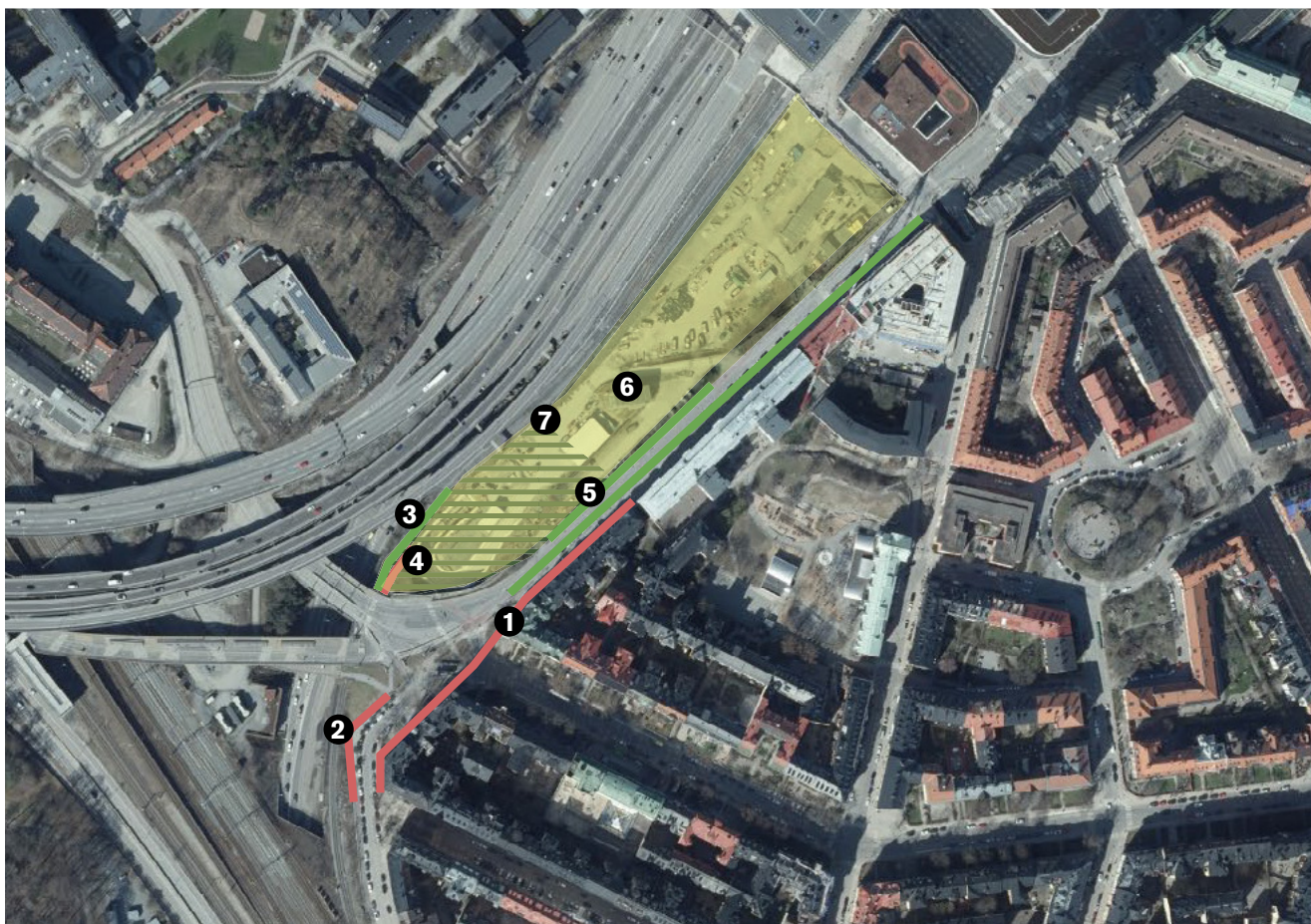
Stenstadens yttre gräns

Stenstadens bebyggelse och avgränsning som var ett resultat av stadsplaneringen när malmarna bebyggdes, är en viktig del av Stockholms särart. Stenstadens yttre gräns mot norr är tydligt avläsbar utmed Norra Stationsgatan. Upplevelsen och kunskapen som den yttre gränsen bär på är av kulturhistorisk betydelse.

Knutpunkt och trafiknod

Under 1700-talet förlades den norra tullen i närområdet. Området har sedan dess haft betydelse för kommunikationen till, från och förbi Stockholm. Senare stärktes denna kommunikativa roll när järnvägen anlades på 1800-talet och vägnätet byggs ut.

KÄNSLIGHETSANALYS



TECKENFÖRKLARING

- Mycket känsligt objekt
- ▨ Område känsligt för skalförskjutning
- Känsliga strukturer
- Tåligt område

Känslig- och tålighetsanalys

Känslig- och tålighetsanalysen baseras på platsens kulturhistoriska värden och bevarade värdebärande karaktärsdrag. Analysen tar även med kulturhistoriska värden inom influensområdet såsom fysiska uttryck för riksintresset.

Beskrivning av markerade objekt och ytor

1. Stenstadens yttre gräns. Upplevelsen av den sammanhållna fronten mot norr är ett mycket känsligt för förändring. Det är viktigt att fronten mot norr fortsättningsvis är avläsbar.
2. Stenmur som visar hur de topografiska förhållandena hanterades vid exploatering av området kring seklet 1900. Muren framhäver stenstadens yttre gräns samtidigt som den utgör ett karaktäristiskt och miljöskapande inslag i stadsbilden.
3. Kvarvarande struktur bestående av järnvägsspår. En av få bevarade strukturer som vittnar om platsens historia vilket gör den känsligt för förändring.
4. Bevarad stenmur. Muren tillkom i samband sprängningarna för järnvägen. Muren är mycket känsligt för förändringar.
5. Bevarad stenmur som troligtvis utgör resterna av en husgrund. Som en av de få kvarvarande strukturer är muren är känsligt för förändring.
6. Utredningsområdet är tåligt för förändringar. I alla historiska spår förutom muren är raderade.
7. Område som är känsligt för skalförskjutning med hänsyn till riksintressets uttryck; stenstadens yttre gräns.

Källor

Arkiv

Stockholms stadsmuseum

Stockholmskällan

Lantmäteriet

Stadsbyggnadskontoret

Tryckta källor

Cecilia Björk, Laila Reppen, *Tidstypiskt : arkitekturdetaljer i flerbostadshus 1880-1980*, 2016

Cecilia Björk, Lars Nordling, Laila Reppen, *Så byggdes villan : svensk villaarkitektur från 1890 till 2010*, 2014

Claes Caldenby (red) *Att bygga ett land : 1900-talets svenska arkitektur*, Byggnadsforskningsrådet, Arkitekturmuse-
et, Svensk byggtjänst, 1998

Hedvig Schönback (red) *Alla tiders Stockholm*, Stockholmia, 2014

Inger Ström Billing, *Ett eget rum, Sällskapet De Gamlas Vänner 1889-1995*, Stockholmia, 2002

Otryckta källor

Översiktsplan

Digitala källor

Kulturnav.org <https://kulturnav.org/9e23e0fc-c6e2-436d-aa0d-f1d7c1a7da86>