

Bergsgruvans park

Kulturmiljöutredning

240612

white



Objekt		Beställare	Omslagsbild	Ansvarig antikvarie	Medverkande
Objekt:	Dp Bergsgruvans park	Wallenstam AB	Fotograf: Emelie Resvik	Jan Perotti White Arkitekter AB	Emelie Resvik White Arkitekter AB
Stadsdel:	Södermalm				
Kommun:	Stockholms stad				
Län:	Stockholms län				
				Tel. 08-402 25 79 jan.perotti@white.se	Tel. 08-402 25 91 emelie.resvik@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
Fördjupning av riksintressen	9
Historik	10
Järnvägens tillkomst mitten på 1800-talet	10
Sanering och omdaning - park anläggs	11
Södra stationsområdets utveckling 1980-talet	14
Datering av bebyggelse	19
Karaktärisering	20
Omgivningen	20
Utredningsområdet	21
Värdebärande karaktärsdrag	22
Kulturhistoriskt värde	24
Känslighet/Tålighet	25
Källor	26

Inledning

Bakgrund och omfattning

White arkitekter har på uppdrag av Wallenstam utfört denna kulturmiljöanalys. Den har upprättats inom detaljplaneprocessen för fastigheterna Södermalm 4:1 och Södermalm 1:1.

Utredningsområdet omfattar i första hand planområdet och de båda fastigheterna, men för kontexten ingår även ett influensområde. Detta område innefattar närområdet. Dessutom har siktlinjer på längre håll studerats. Inom arbetet med kulturmiljöanalysen har 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

Utredningsområdet ligger inom ett område av riksintresse för kulturmiljövården, Stockholm innerstad med Djurgården [AB 115].

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. 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 i mars 2018. I översiktsplanen ingår utredningsområdet den del som avhandlar utvecklingen av Södermalm. Planen konstaterar att det inom Södermalms befintliga kvartersstruktur finns vissa möjligheter till sammanhängande stadsutveckling, främst kring Ringvägen, Skanstull och Söder Mälarstrand.

Byggnadsordningen för Stockholm

Byggnadsordningen är ett kunskapsunderlag som ger vägledning i planerings- och byggprocessen. Byggnadsordningen beskriver hur staden vuxit fram, stadsbyggnadskaraktärer och ger vägledning i utformandet av stadsutvecklingen framåt.

Gällande detaljplan

Planområdet omfattas av stadsplan PI 8357A från 1986. Planen tillkom för att möjliggöra uppbyggandet av en ny stadsdel, Södra station, som innehåller bostäder, kommersiella verksamheter, en överdäckning av järnvägstrafik och parkmark. Utredningsområdet är planlagt som parkmark.

I gällande detaljplaner finns inga skydds- eller varsamhets bestämmelser.

Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering

Inom utredningsområdet finns ingen bebyggelse, således finns ingen kulturhistorisk klassificering. Parken omges av byggnader som är klassificerade som särskilt värdefulla (grön) samt bebyggelsen inom Södra stationsområdet inte har klassificerats ännu. En yta i anslutning till planområdet är gulmarkerad. Vad som avses är oklart, men gissningsvis är det en äldre brokonstruktion som inte är synlig.



Riksintressen

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

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, genombrottsgrator, 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, Diplomastaden 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.

INLEDNING

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 Stockholmsskolans och efterkrigstidens sociala ideal med landskapet och naturen som utgångspunkt.

Det sena 1900-talets kompletteringar och kvartersbyggnande. 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. Folkrorelsebyggnaderna och -miljöerna såsom arbetarrorelsens 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 Lappskaärsberget 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 rekreativlivets miljöer

Nöjeslivets, samvarons och rekreativlivets 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.

Riksintressenas uttryck i närområdet



TECKENFÖRKLARING

-  Influensområde
-  Utredningsområdet
-  Siluett; Topografin; dalgångar
-  Siluett; Bebyggelse, låg och sammanhållen i 5-6 våningar
-  Postmodernistiska området Södra station

Illustrationen visar ett influensområde med uttryck för riksintressena som är relevanta för området och som kan komma att påverkas.

Fördjupning av riksintresset

Stadssiluett

En del av riksintresset för kulturmiljö är Stockholms siluett. För att förstå vad som är av betydelse för riksintresset och unikt för Stockholms stadssiluett har utgångspunkten varit Stockholms Översiktsplan och byggnadsordning.

Stadslandskapets siluett i Stockholm består både av topografi och bebyggelse. Den varierar mellan stadens olika delar. Stadens lokalisering på öar ger möjlighet att uppleva och få utblickar över staden från många olika platser. Öppna vatten runt öarna skapar vida perspektiv som ger siluetten en extra stor betydelse. Likaså från Stockholms högt belägna platser.

Generellt karaktäriseras malmarnas stadslandskap av bebyggelse som är relativt låg och sammanhållen med enstaka uppstickande kyrktorn och höga hus. Ett medvetet förhållningssätt till topografi och berg har genom tiderna och än idag varit en central del av utformningen av staden som helhet.

Södermalm ligger högt i relation till omgivande malmar, vilket framträder förkastningsbranterna, bland annat utmed Söder Mälarstrand.

Södermalm liksom övriga malmar karaktäriseras av bebyggelse med en enhetlig höjd om 5-6 våningar som i huvudsak uppfördes från 1800-talet till tidigt 1900-tal. Höjdskalet avspeglar sig i en sammanhållen, men varierad siluett, med enstaka högre byggnader. Trots omvandlingen av och utbyggnaden av Södra station inom utredningsområdet har höjdskalet i stort bevarats.

I hörnet Maria Bangata och Ringvägen, strax nordväst om utredningsområdet har ett högre hus om cirka 20 våningar nyligen uppförts.

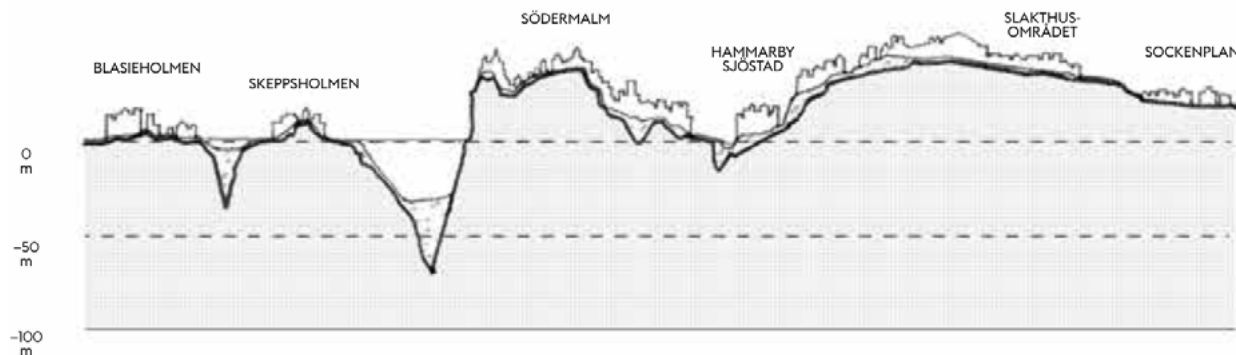


Bild från Byggnadsordningen. Ett topografiskt tvärsnitt visar höjd och djup från Blasieholmen till Johanneshov. Södermalm ligger förhållandevis högt jämfört med stadens andra stadsdelar. Varför siluetten på Södermalm är av värde.

Förhållningssätt till höga hus

Siluetten i stadens centrala delar är känslig för skalförskjutningar, då den upplevs av många och från en långt håll tack vare topografin och vattenrummen. Malmarnas skala har till stora delar bevarats och är ett av stadens värdefulla karaktärsdrag.

För att bedöma om nya höga hus är förenliga med riksintresset krävs en bedömning av påverkan på siluetten, vyer och av den samlade effekten av befintliga och nya höga hus. Det ställer också krav på att deras innehåll och arkitektoniska kvaliteter motsvarar den symbolverkan som de får genom sin höjd. Kraven på utformning av nya höga hus behöver också innefatta påverkan på stadslivet i det offentliga rummet. Det kan till exempel handla om upplevelser av ljus och vindförhållanden eller av samspelet mellan hushöjd och livet på gator, torg och parker.

De platser som har identifierats som viktiga för att bedöma påverkan på riksintresset, inom ramen för detta projekt, är bland annat vy från Liljeholmsbron och Västerbron.

Södra stationsområdet

Bebyggelsen inom Södra stationsområdet uppfördes mellan 1986-1990. Det är ett sammanhållet bebyggelseområde, med postmodernistisk arkitektur. Området utgör ett av de större stadsutvecklingsprojekten i central Stockholm sedan cityomvandlingen. Den bär på kunskap om tidens syn på arkitektur, stadsutveckling och tekniska landvinningar. Det är ett exempel på ett område med verksamheter som lagts ned och omvandlats till stad med fokus på goda boendemiljöer. Den uppfördes under en tid då intresset för den historiska staden och arkitekturen präglade byggandet. Arkitekturen skulle vara vacker och mänsklig. Det var en motreaktion på modernismens och miljonprogrammets skala, funktionsinriktade och avskalade arkitektur. Arkitekturen skulle ha uppbrutna volymer och skapa variation, ljusa kulörer, spröjsade fönster, geometriska former, bågar och kolonner.

Historik

Järnvägens tillkomst

Fram till att järnvägen byggdes ut (1860) tillhörde området troligen en malmgård. Det var mestadels obebyggt förutom ett fåtal träbyggnader. Området låg då i stadens utkant. Ett dike genom dalgången ledde vatten mellan Fatburssjön och Zinkens damm med utlopp i Årstaviken.

I mitten av 1800-talet hade befolkningmängden stagnerat i Stockholm och byggandet därefter, men industrialismen med sin teknisk och ekonomisk utveckling började ta fart. Med den följde en snabb utveckling av staden och en stor inflyttning. Kommunalteknisk utbyggnad krävdes, såsom gaslykter på gator och i hemmen, vatten- och avloppsledningar samt en utbyggnad av kommunikationer, järnvägen. Stockholm omvandlades successivt till en modern stad.

Under denna tid kom utredningsområdet att genomgå en större förändring. Fatburssjön som blivit stadens sanitära olägenhet, fylldes igen och diket förlorade sin funktion.

Järnvägen och västra stambanan

Västra stambanan med slutstation Södra station byggdes ut på den igenfyllda Fatburssjön och järnvägen (spåren) förlades i diket gamla sträckning. Stambanan öppnades år 1862. Södra station var under denna tid stadens port för landstransporter mot kontinenten, även om tåg vid denna tid först gick till Södertälje. Stationen var i huvudsak en godsbangård. För att möjliggöra kommunikation mellan Västra stambanan och Norra stambanan, byggdes Sammanbindningsbanan 1871, samma år som Centralstationen invigdes.

Vid denna tid fortsatt järnvägen västerut utmed Maria Bangata förbi Zinkensdamm och nuvarande Drakenbergsparken över Årstaviken genom en lägre järnvägsbank som anslöt i nuvarande Liljeholmen. I och med anläggandet av Årstabron mellan 1923-29 fick järnvägen dagens sträckning och den tidigare sträckningen lades ner. Av kartor kan utläsas att ett stickspår fanns kvar från den tidigare sträckningen ett antal år, fram till att lagerbyggnader för tobaksindustrin uppfördes (Tobaksmonopolet).

Industrier

Med järnvägen kom även etablering av industrier som såg en fördel i att ligga i närheten av järnvägen. I kvarteret Trumman etablerades maskintillverkningsindustri mellan åren 1896-1916. Tobaksindustrin flyttade till Tobaksmonopolet utmed Maria Bangata i början på 1900-talet. Tobakslador som tillhörde industrin stod kvar söder om järnvägsspåren och Maria Bangata fram till 1980-talet. I området idag, finns spår från denna tid, både äldre byggnader och konst samt en stenmurar.

Trots att området planlades som rutnätsstad, kom aldrig utredningsområdet att utvecklas mot detta, troligen på grund av topografin, järnvägen och industrierna.



Karta från 1885. Källa: Stockholmskällan



Bild tagen efter 1906 då flerbostadshus hade uppförts. Fortsatt träbebyggelse och lantlig känsla inom utredningsområdet. Utredningsområdet låg fortfarande i stadens utkant. Källa: Stockholmskällan



Verkstadsindustri i kv. Trumman i bild. Foto taget 1980. Källa: En värdefull industrimiljö.

Sanering och omdaning

I slutet på 1930-talet togs en stadsplan fram för Bergsgruvans park. I och med planeringen av området revs äldre träbebyggelse. Bergsgruvans park anlades och fyra smalhus placerades utmed Högbergsbacken och ett tvärställt hus utmed Timmermansgatan.

Under denna tid ville man lösa problemen med trångboddhet och osunda boendemiljöer. Med en stark tro på den moderna teknikens möjligheter ville man förbättra boendet för den breda massan, vilket funktionalismens stadsplaneideal kom att ge uttryck för.

Konstnärlighet och estetik byttes ut mot funktionsinriktad arkitektur och stadsplanering. Det klassiska stadsbyggnadet med kvarter, ändrades och ersattes med mer friliggande placering av hus.

Husen inom funktionalismens ideal skulle placeras på topografiska höjder och dalgångar skulle spara för gröna kilar i staden. Vilket blev fallet i detta område, där smalhusen placerades på krönet och Bergsgruvans park i dalen. Husen placerades med avstånd mellan varandra för att skapa ljus och rymd samt med små vinkelförskjutningar mot gatan, för att skapa variation i gaturummen.

I funktionalismens anda ingick parkplaneringen som en integrerad del av stadsplaneringen. Vilket blev tydligt i den planritning från 1941 som finns för Bergsgruvans där både byggnader och park redovisas.

Planritning från 1941 av Bergsgruvans park och bebyggelse utmed Högbergsbacken. Källa: Stockholms parker.

Bergsgruvans park

Namnet Bergsgruvan härstammar från 1600-talet och anspelar på topografiska förhållanden, då det på platsen fanns ett brant berg.

Den norra delen av Bergsgruvans park ritades av Erik Glemme och färdigställdes i sin helhet år 1946. Målsättningen var att skapa en lekpark för barnen i hyreshusen i området. Bollplaner och lekutrustning anlades framför blommor och grönska. En gammalgårdsanläggning renoverades för parklek. Den nu aktuella delen av parken ingick inte i Glemmes gestaltning. Det var en grön kil mellan järnvägen, Rosenlundsgatan och Fatbursgatan.



Foto som visar hus som senare revs till förmån för Bergsgruvans park. Gatan i bild är en förlängning av nuvarande Bengt Ekehjelmssgatan. Årtal för foto är okänt. Källa: Stockholm stadsmuseum.

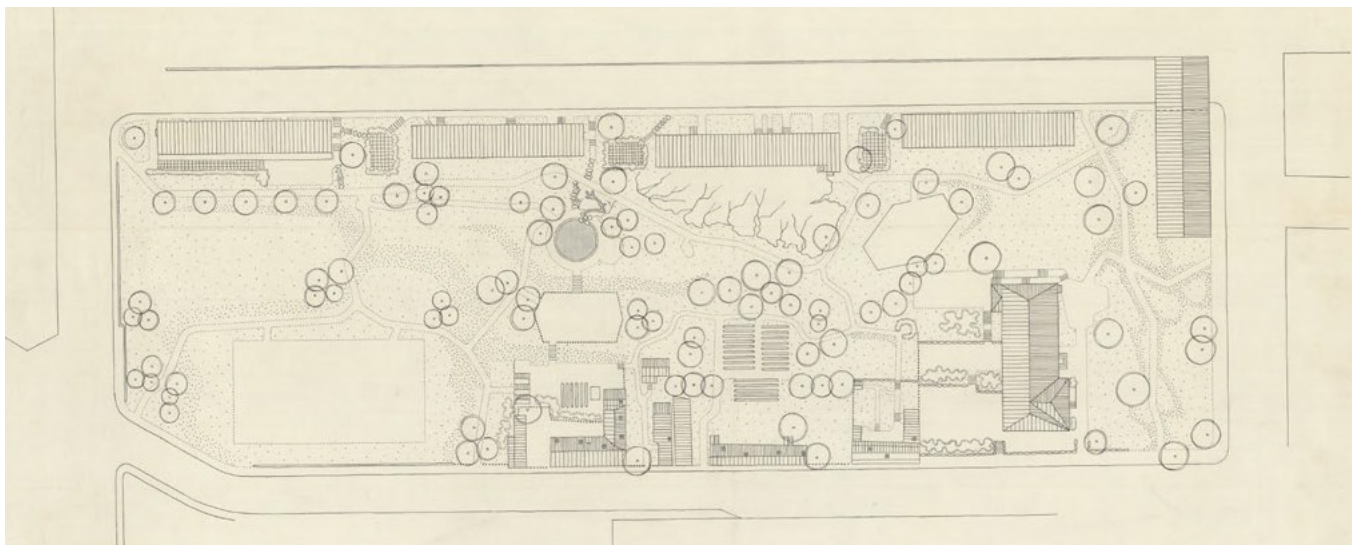




Foto över Bergsgruvans park efter att smalhus uppförts. Parkens nuvarande utformning liknar den på bilden. Årtal okänt. Det går att urskilja att Fatbursgatan tidigare var sammankopplad med Rosenlundsgatan. Källa: K W Gullers, Stockholms parker.



Svartvitt flygfoto från 1960. Utredningsområdet har fortsatt en industriell karaktär. Fatbursgatan är sammankopplade med Maria Bangata. Smalhusen är uppförda och Bergsgruvans park är anlagd. Det går ej att urskilja av fotot om den befintliga gång- och cykelvägen anlagts i spårens tidigare sträckning eller om stickspår till Tobaksladorna söder om Maria Bangata fortsatt är i drift. Källa: Lantmäteriet.



Foto från 1985. Vy västerut från Bangårdsgatans viadukt över området där Södra Stationsområdet skall byggas. Aktuellt planområde syns ej i bild utan ligger bakom stationsbyggnaden i gult.
Källa: Stadsmuseets digitala arkiv

Södra stationsområdet

År 1979 fick staden köpa bangården, Södra station och marken därtill. Det ansågs vara attraktiv mark i ett centralt läge och en idétävling utlystes för att utveckla området. Tävlingen genomfördes 1981 där omkring 130 förslag inkom. Ett program för Södra stationsområdet upprättades 1984. I programmet pekades en riktning ut för hur Södra stationsområdet skulle utvecklas; en utbyggnad av pendeltågsstation, järnvägen skulle överdäckas och bebyggas med bostäder. Bebyggelsen höjd och form skulle inordnas och anpassas till kringliggande kvartersstruktur och ha en stadsmässig karaktär.

Husen skulle uppföras i 6-8 våningar och med kulörer som skulle förhålla sig till Stockholmsfärgerna och stenstadens kulörer. Gång och biltrafik skulle i huvudsak separeras för att minska risker och störningar. Bebyggelsen skulle skapa förutsättningar för ett rikt offentligt liv och bebyggelsens utformning skulle hålla hög klass.

I programmet ingick en områdesplan som angav bebyggelsens utformning i de olika delområdena. Efter programmet och områdesplanen togs flera stadsplaner fram för delområdena. Det nu aktuella området låg inom delområdet "Överdäckningen vid stationen". Denna stadsplan fastlades 1986 och var den största sett till yta. För delområde står det beskrivet att det "står helt på däckat och har därmed sämre förutsättningar att få en god yttre närmiljö än övriga bostadskvarter som har gårdar på naturmark". Överdäckningen begränsade möjligheten till gröna bostadsgårdar. Boende uppmanades istället att nyttja balkonger, gemensamma alléer och parkrum.

I stadsplanen angavs sex överdäckade spår, två för stambanan och godståg och fyra spår för pendeltåget. Planen möjliggjorde även för ca 950 lägenheter. Delar av bergsgruvans park planlades som parkmark.

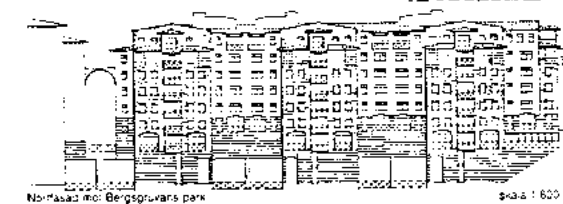
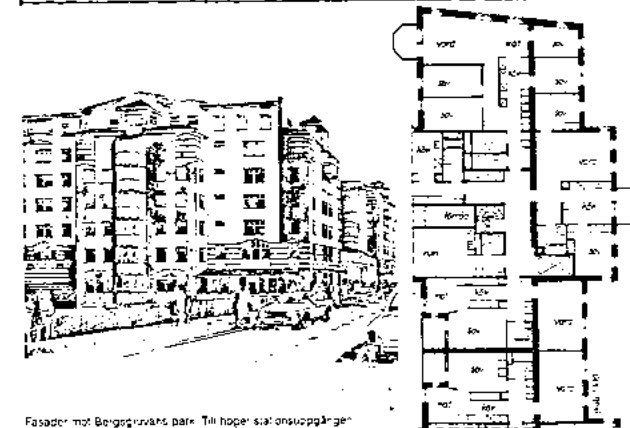
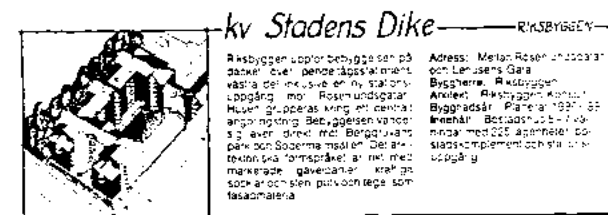
Kv Stadens dike

Riksbyggen uppförde bebyggelsen på däckat över pendeltågsstationen närmast utredningsområdet (kv Brinckan 1 och 2). Husen grupperades kring ett centralt angöringstorg. Bebyggelsen vände sig mot Bergsgruvans park samt Södermalmsallén. Formspråket på husen var rikt med markerade gavelpartier, kraftiga socklar. Som fasadmateriäl användes sten, puts och tegel.

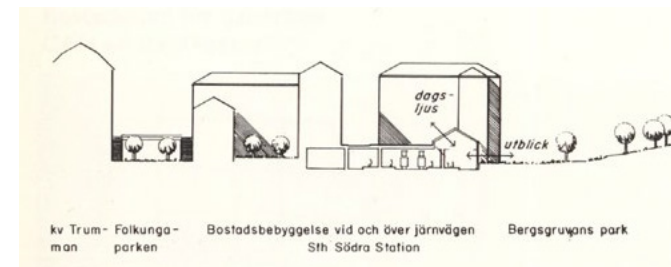
Husen uppfördes med entréer åt två håll, mot Bergsgruvans park och Fatburskvarngata. Syftet var att erbjuda gårds- och parksystem som var trafiksäker i närmiljö. Tanken var även att tillse att alla lägenheter hade utblickar mot grönska samt dagsljus och ljusinsläpp.

I planbeskrivningen står det att "Husen närmast Bergsgruvans park har utformats med ett gestaltningstema, i form av stora öppningar i huskropparna för att få acceptabla och intressanta belysningsförhållanden i parkstråket". Syftet med öppningarna var även att få ljusinsläpp, utblick och luftintag till perrongerna.

Det är i denna stadsplan som gång- och cykelvägen knyter samman Bergsgruvans park, Södra station och Tantolunden. Det var en bärande tanke med planen att länka ihop offentliga stadsrum från Tanto till Medborgarplatsen.



Utdrag från programmet för Södra stationsområdet. Beskrivning av kv. Stadens dike angränsande till utredningsområdet.



Sektion genom husen inom kvarteret Stadens dike och Bergsgruvans park. Dagsljus och utblickar var viktigt i planeringen av kvarteret. Sektion från programmet Södra stationsområdet.

Jan Inghe (1944-2005)

Jan Inghe var planarkitekten bakom planen för Södra stations utveckling på 1980-talet. Jan Inghe fick anställning på stadsbyggnadskontoret i Stockholm efter sina arkitektstudier på KTH under 1960-talet. Där gjorde han stort avtryck och många av hans projekt realiserades, däribland Södra stationsområdet, Minneberg samt Hammarby Sjöstad. Jan Inghe arbetade hårt för trafiksepareringen i Södra stationsområdet. Detta var ett planeringsideal som han snabbt fick ge upp i den senare planeringen av Hammarby sjöstad. Samtliga hus i området kom att bli tillgängliga med bil till varje port, å räddningstjänstens vägnar, enligt Jan Inghe. Jan Inghe bodde i de stadsdelar som han planerade.

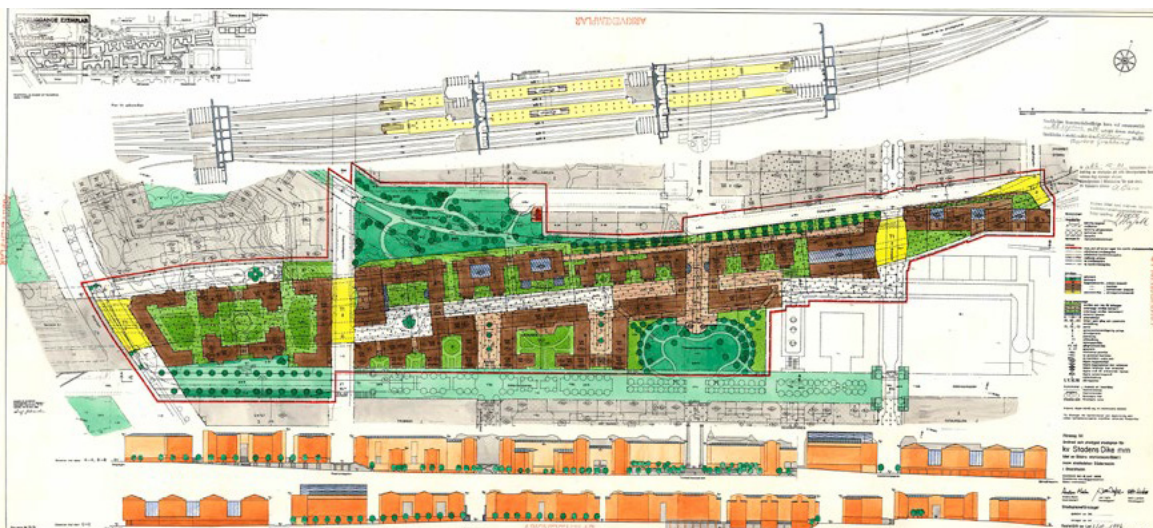


Bild visar Stadsplan för kv Stadens dike mm fastställt 1986, del av Södra stationsområdet. (Stockholm stad)



Ritning av förslaget för utbyggnad av Södra stationsområdet från 1984. Från programmet för Södra stationsområdet.

POSTMODERNISM

POSTMODERNISM UR ETT NATIONELLT OCH REGIONALT PERSPEKTIV

I Sverige medförde den politiska och ekonomiska situationen under 1970-talet att arkitekturen tog till sig internationella utvecklingstendenser i allt större utsträckning. Inflationsbetingade spekulatörsekonomi, stigande inkomster och kapital skapade en kortlivad byggboom på 1980-talet och gav utrymme för att profilera sig. Märkesbyggnader uppfördes, såsom Skanskas huvudkontor vid Lilla Bommen i Göteborg samt World trade center på Norrmalm i Stockholm, båda ritade av Ralph Erskin, kom att bli tongivande.

Inte enbart handels och kommersiella byggnader utan även bostadsbyggandet tog fart. I en tid då Sveriges industrier fick internationell konkurrens, kom tidigare varvs- och industriområden att ersättas med bostadsområden och det började formas en idé om att skapa mer blandade stadsdelar med integrerade bostäder och arbetsplatser, som en motreaktion på de tidigare miljonprogramsområdena. Ett exempel på detta är Norra Älvstranden i Göteborg.

Efter år av kritik för miljonprogrammen, var arkitekternas ställning låg i samhället. De ansågs ha haft en övertro på rationella planeringstekniker och byggsektorn var i för hög grad "moderniserad". Modernismen grundtanke speglades i Mies van der Rohes tes "*less is more*", vilket postmodernisterna skrev om till "*less is bore*". Med förespråkare som Ricardo Bofill och Robert Venturi skapades arkitektur som tycktes låna formspråk

likt ur en citatlåda. Motreaktion på det här, blev en "rik" arkitektur, där utsmyckning gick före det funktionella. Stor inspiration hämtades från den manieristiska italienska arkitekturen. Främst syns detta genom kolonnens återkomst. Postmodernismen kom att låna allt mer ur citatlådan som innehöll tidigare arkitekturstilars uttryck. Man ville skapa en symbolik och associationsrik arkitektur där ornamenteringen blev en koppling till historien vilket tog sig extrema uttryck t.ex. i Piazza d'Italia i New Orleans. I början av 1980-talet började dekonstruktivismen ta plats med ideal om "störd perfektion". Samtidigt väcktes intresset för att inte bara låna uttryck från tidigare stilar utan även förankra historien på platsen. Den italienske arkitekten Aldo Rossi kom att bli en stark förespråkare för syntesen mellan då och nu. Det historiska gatunätet och den historiska miljön kunde fortsätta att vara avläsbar även med moderna byggnader på platsen.

POSTMODERNISMEN SOM STADSBYGGNADSIDEAL

Postmodernismens var en motreaktion på industriella förortsbyggandet och istället sågs möjligheter till ombyggnad inom staden. Efter att ha adderat stadsdelar längre ut från stadskärnan vändes blicken inåt, delvis av nödvändighet då tidigare utbyggnader börjat snudda vid kommungränserna. Bostadsbyggandet koncentrerades till stadskärnorna och idealet var att anpassa sig och återupprätta kvartersformer. I Stockholms Översiktsplan från 1999 står det slagkraftigt "bygg staden inåt". Tidigare verksamhetsområden kom att ersättas med bostadsbebyggelse i en kvartersstruktur, såsom Hammarby Sjöstad, Minneberg, Skarpnäck, St Eriksområdet och Södra stationsområdet.

POSTMODERNISMENS UTTRYCK I BOSTADSARKITEKTUREN

Med postmodernismens byggnader ville man frångå modernismens strikta symmetri och geometriska formspråk. Den nya stilen som växte fram var en blandning mellan moderna och mer traditionella stilar. Pasteller, geometriska former, bågar och kolonner utan bärande funktion var vanligt under denna tid.

Husen placerades ofta i en kvartersform med en höjd på mellan 4-8 våningar, likt den traditionella kvartersstaden. Krav på hiss i hus högre än tre våningar infördes, varför många hus vid denna tid var högre än tre våningar. Husen hade ofta burspråk, stora balkonger och putsfasad, indragen översta våning och sadeltak, med andra ord en stor variation i volymuppbyggnad och fasaduttryck. Gestaltningen styrdes även av normer, låneregler samt nya byggnadsmaterial och byggtekniker. Byggteknikerna skulle ge sken av hantverksmässighet fast husen uppfördes av elementfasader. Fönster gjordes mindre på grund av nya energibestämmelser. Fasader av puts på isolerade skivor av mineralull eller skumplast blev vanligt under dessa år och kom att präglade gestaltningen och uttrycket.

HISTORISKA KARTOR 1855-1934



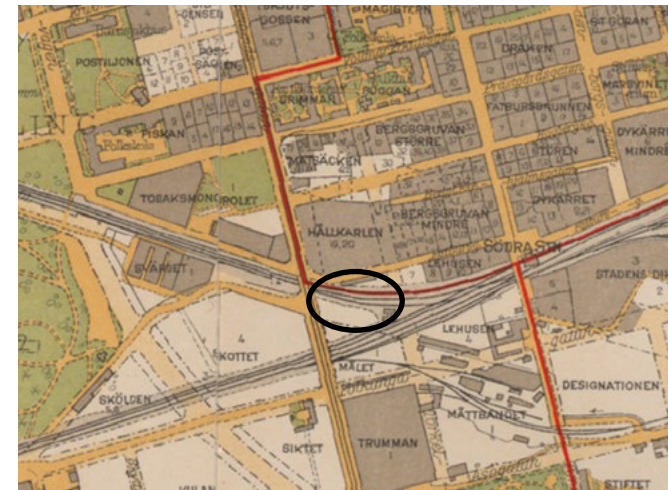
1855

Karta "Vägvisare inom Stockholm" från 1855 visar Stockholm innanför tullarna i det här fallet inzoomat på planområdet. Det kan tolkas av kartan som att planområdet är obebyggt och i stadens utkant. Planområdet ligger i det som markerats ut som dike som leder vattnet från Fatbursjön genom Zinkensdamm ner till Årstaviken. Svart ring markerar ungefärligt plats för utredningsområde.



1885

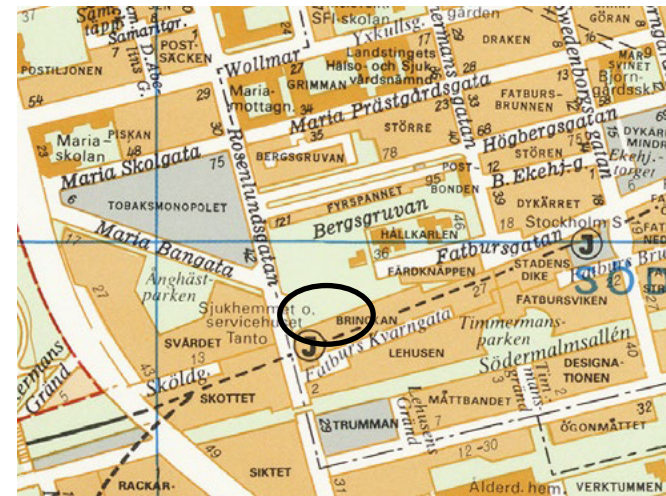
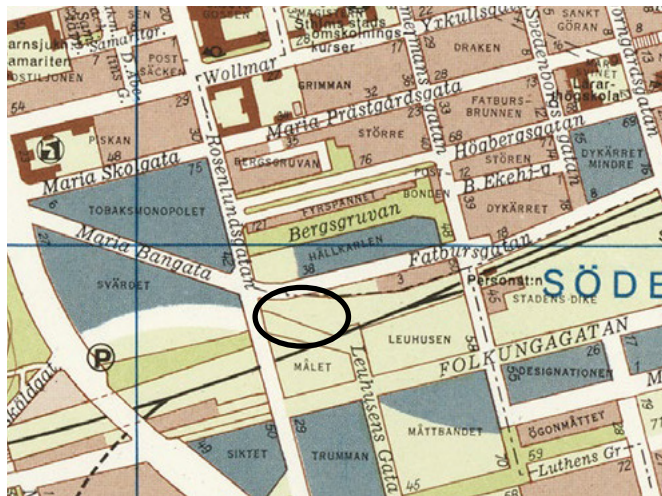
Karta "Karta öfver Stockholm" som visar äldre befintlig bebyggelse för året och över det, den nya stadsplanen (i rött) som visar en rutnätsstruktur. Järnvägsspår byggs ut under denna tid. Skär igenom rutnätet. Fatbursgatan hette tidigare Tantogatan. Rosenlundsgatan var vid denna tid inte byggd utan Tantogatan löper på bro över järnvägen söderut.



1934

Karta som upprättats mellan 1917 och 1934. Det bruna visar bebyggd tomt och det vita visar obebyggd tomt. Tobaksmonopolet har byggts ut. Fatbursgatan var ihop kopplad med Maria bangata samt Tantogatan genom en bro.

HISTORISKA KARTOR 1940-1996



1940

Karta över Stockholm. Grå yta visar järnvägsområde och gul yta visar område för trafik, brun yta är stenhus och gul yta är trähus. Ny sträckning för järnvägen som kopplar samman med den tillkomna Årstabron. Stickspår finns kvar genom planområdet till fabrikl/ industri söder om Maria bangata. Planområdet är nu utpekat som ett trafikområde. Norr om planområdet formas Bergsgruvans park och lameller utmed Högbergsgatan.

1972

Karta "Officiell karta över Stockholmstrakten" framtagen mellan åren 1969-1972. Blå färg visar arbetsområden, industri etc. Det gröna visar park och ljusgrönt visar åker samt övrig mark. Fatbursgatan var ihop kopplad med Maria bangata.

1996

Karta "Officiell karta över Stockholmstrakten". Området har genomgått omfattande förändringar. Södra station har byggts ut, vilket innebär att järnvägen har överdäckats med hus. Orangefärg visar flerbostadshus. Fatbursgatan och Maria bangata är inte längre ihopkopplade, utan delas av av parkmark.

Datering av bebyggelsen

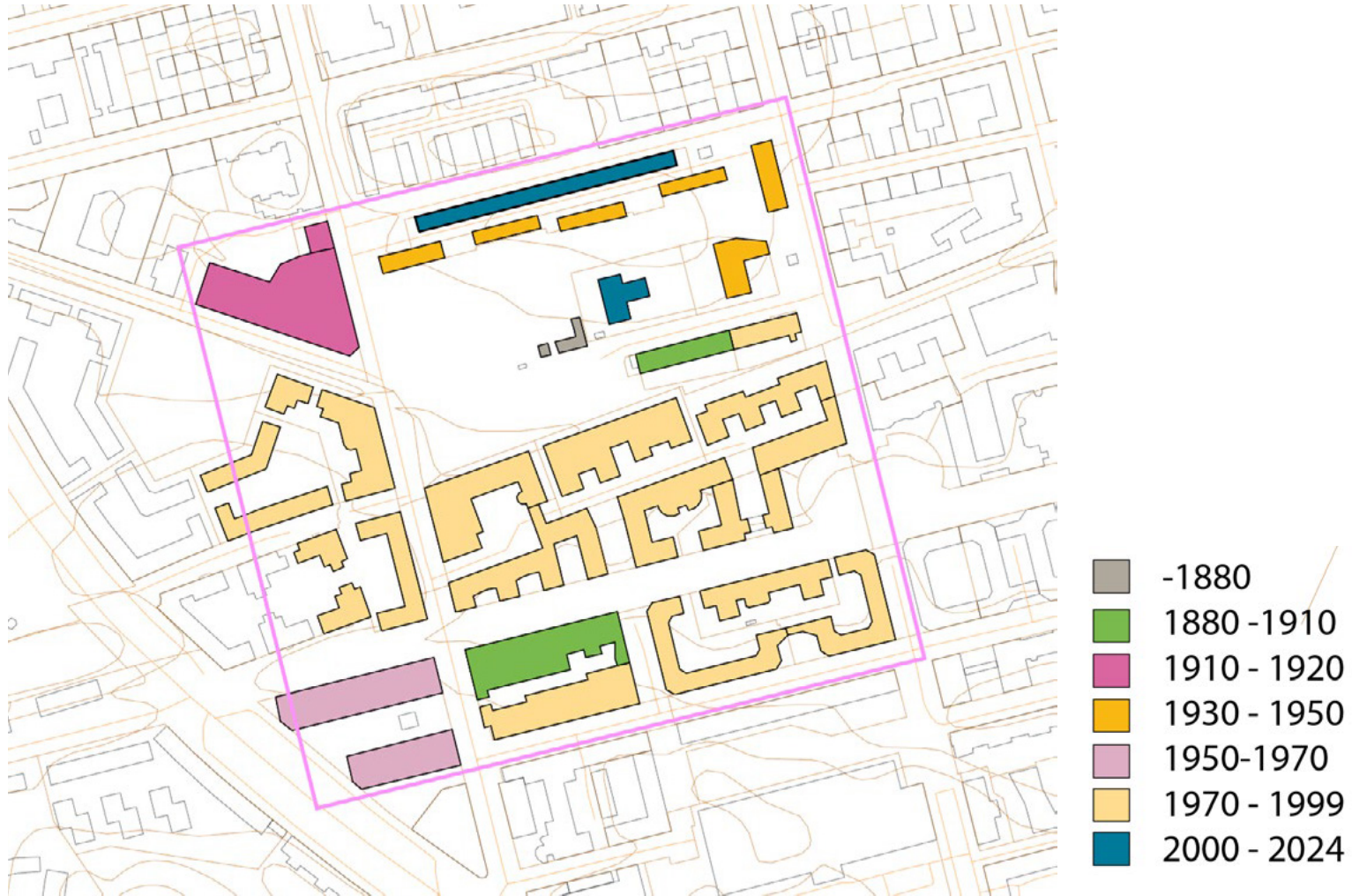


Bild visar ungefärligt årtal på uppförda byggnader inom influensområdet. Bild: White arkitekter

Karaktärisering

Omgivningen

Småskalig äldre trähusbebyggelse som finns kvar utmed Fatbursgatan mot Bergsgruvans park, påminner om tiden då denna stadsdel låg i utkanten av staden.

Området karakteriseras idag av murar, socklar, trappor och ramper som markerar höjdskillnaderna i området. Från äldre stenmur som gick utmed järnvägens sträckning till tegel och granitmurar som är en konsekvens av överdäckningen av järnvägen. Detta berättar om områdets historia och tidigare topografi, med bergshöjder och dalgångar.

Bergsgruvans park, Södermalmsallén och Timmermans parken bidrar till områdets gröna karaktär. Bebyggelsen vänder sig mot dessa gemensamma gröna rum.

En förhållandevis lågmäld entré till Södra stations pendeltågslinje påminner om området som en kommunikationspunkt, en nod, där flertalet människor pendlar till från arbetet.

Postmodernismen ger sig till känna i arkitekturen i området, genom halvt öppna kvartershus, som har uppbrutna volymer, pastelliga kulörer, spröjsade fönster, markerade socklar, geometriska detaljer och avfasade balkongfronter.



Ett av de äldsta husen i området är ett grönt trähus från omkring 1880-talet.



Gång- och cykelväg i tidigare järnvägens sträckning under Rosenlundsgatans viadukt.



I förgrunden ett konstverk i brons tillverkat 1995 till invigning av Änghästuparken. Änghästen som motivet föreställer var ett ånglok som gick på sträckan utmed stenmuren från åren 1860 till 1880-talet.



Till vänster i bild uppförda runt 90-talet som en del av Södra station. Till höger i bild syns en del av byggnad för maskintillverkningsindustrin från tidigt 1900-tal.



Till höger i bild ligger Tobaksmonopolet som är uppfört tidigt 1900-tal. Till vänster i bild ett flerbostadshus från omvandlingen av Södra station på 1980-1990 talet. I bakgrunden ett nyligen uppfört högre hus på ca 20 våningar.



Stockholm stads arbetarbostäder i tre våningar orangefärgad puts. Grön klassificering enligt Stadsmuseets bedömning.



Utmed Rosenlundsgatan strax intill utredningsområdet ligger en av entréerna till pendeltågsstationen Stockholm södra. Ytan framför Södra stationsentrén har en gul klassificering enligt Stadsmuseet.



40-tals bostadshus som vetter mot Bergsgruvanspark och Högbergsbacken.



Bergsgruvans park med gräsmatta, bollplan och aktivitetsställning.



Postmodern bostadsbebyggelse utmed Fatburs Kvarngatan.

Utredningsområdet

Utredningsområdet har idag karaktären av en naturlig grön parkyta med uppvuxna träd i slänt upp mot Rosenlundsgatan och en plan gräsmatta utanför bostadshusen. Grönskan letar sig även upp utmed fasaderna på bostadshusen. Ett allmänt gång- och cykelstråk passerar området utmed en äldre karaktärsskapande stenmur. Muren vittnar om järnvägens tidigare sträckning.

Bebyggelsen som vänder sig mot parken har ett tidstypiskt utseende, med pastelliga kulörer, fasadmaterial av tegel, balkonger med avfasade hörn, spröjsade fönster och turkosfärgade bröstningar. Bebyggelsen har även tidstypiska uppbrutna volymer, indrag och utskjutande delar i bottenplan samt arkadbågar i bottenplan. Sekundära entréer till bostäderna finns utmed fasad som vetter mot parken. Bebyggelsen har en jämn siluett, likt området i övrigt.



Gång och cykelväg som löper strax utanför utredningsområdet.



Utredningsområdet. En till synes oanvänd yta. I bakgrunden skymtas en naturstensmuren framför vilken en gång- och cykelväg ligger.



Gång och cykelväg som löper strax utanför utredningsområdet. Till höger i bild syns muren som markerar tidigare järnvägssträckning.



Flerbostadshusen har en varierande utformning, asymmetriska och uppbrutna volymer. Variationen i material och kulörer samt spröjsade fönster skapar variation i stadsbilden.



Bottenvåning mot utredningsområdet. Lekfullt utformad i gult och brunt tegel som formar ränder. Flertalet fönster har under- och överstycken i turkosfärgad plåt. Balkonger har en tidstypisk utformning med avfasade hörn.



Utformningen är typisk för postmodernismens lekfulla formverkan och flirt med historiska referenser



Bostadshus med klassicistiska stildrag. Bottenvåningen är indragen. I anslutning till det indragna partiet finns en arkad på vilken byggnaden vilar. Pelarna är murade med gult och rött tegel som bildar ett randigt mönster. Perrongen i markplan bakom något form av galler, planerades för att få dagsljusinsläpp samt frisk luft till stationens ventilationsanläggning.

Väderbärande karaktärsdrag

- Utblickar från perrongen
- Kontakten mellan bostäderna och parken
- Välbevarad postmodernistisk arkitektur
- De gröna rummen som ett sammanlänkade stråk i stadsbilden
- Sammanhållen skala på bebyggelsen
- Äldre stenmurar som vittnar om platsens tidigare funktion

Kulturhistoriskt värde

Stadsplaneringens komplexa förutsättningar

Bergsgruvans park vittnar om hur topografin var avgörande för stadsplaneringen på Söder. Ambitionen var att anlägga rutnätsplan över området, men de topografiska förutsättningarna omöjliggjorde det. Det kom att dröja in på 1900-talet innan den tekniska utvecklingen tillät byggnation i större skala på platsen. Området vittnar även om hur verksamheter placerades i det som då var stadens utkant. Kvar från denna tid är en mur samt en riktning genom dalgången där det ursprungligen fanns ett dike.

Västra stambanan och Södra station kom därefter att utgöra utgångspunkt för stadens utveckling. Det gav upphov till ett komplext och omfattande stadsbyggnadsprojekt över ett stort område i innerstaden. Området fick stor uppmärksamhet och planiden är tydligt avläsbart i stadsbilden idag genom bland annat, upphöjda gårdar över överdäckning av järnvägen, pendeltågsstation, kvartersstruktur och en postmodern arkitektur.

Postmodernistisk stadsdel

Planstrukturen och byggnaderna inom Södra stationsområdet har en välbevarad och tidstypisk gestaltning. Det är ett en större sammanhängande postmodernistisk miljö som bär på kunskap och stadens utveckling, hur verksamhetsområden omdanades, om infillprojekt och hur den tekniska utvecklingen möjliggjorde byggnation ovan spårtrafiken.

Den lekfulla postmoderna arkitekturen kommer till uttryck i volymbehandlingen, materialen, kulörer och detaljrikedomen, ofta med historiska referenser.

Parkmiljön är en del av den postmoderna planen. Den utgör del av ett större sammanhängande parkrum och kommunikationsstråk Tantolunden och Medborgarplatsen.

Stockholms parker

Bergsgruvans park utgör ett betydelsefullt inslag på Södermalm. Det gröna rummet skapar variation i stadsbilden och ger utrymmer för folkliv, rekreation och lek. Den norra delen av parken ritades av Erik Glemme som ritat många parker i Stockholm och där med satt stor prägel på staden.

En plats för kommunikation

Genom historien har platsen kontinuerligt haft en betydelse för kommunikation i staden, från tågspåren som sammankopplade Stockholm med sitt omland till pendeltågsstation och gång- och cykelvägar som är viktiga för stadens invånare att transportera sig via.

Känslighet/Tålighet

Känslighet

- Stadens siluett är känslig för tillägg. Eventuella högre hus behöver studeras noggrant utifrån påverkan på siluetten.
- Parken är överlag känslig eftersom den utgör ett grönt rum i stadsväven.
- Cykelvägens sträckning bär på berättelse om diket som fanns där ursprungligen och om den sammanhållande gröna korridoren mellan Tanto och Medborgarplatsen. Den är därför känslig för lägesförskjutningar.
- Naturstenmurarna är känsliga.

Råd- och riktlinjer

- Föreslagen byggnadshöjd behöver studera utifrån påverkan på utpekade vyer.
- Vid val av fasadmaterial och kulörer ska ske utifrån ett medvetet förhållningssätt till Södra stationsområdet arkitektur.
- Gestaltningen bör också ha ett medvetet förhållningssätt gentemot Södra stationsområdet och stenstadens arkitektur.
- Byggnadens gestaltning bör spegla samtida ideal och vara en tydligt avläsbar årsring.

Tålighet

- Området är inte enhetligt utan upplevs snarare som spretigt. Det är därför tåligt för tillägg, i synnerhet om tillägget bidrar till en mer sammanhållen karaktär.
- Området uppvisar en variation i arkitektoniska uttryck och volymbehandling, därför är det även tåligt för nya tillägg med eget uttryck.
- Planområdet utgör en undanskymd del av parken, avskild med nivåskillnader. Det gör denna planområdet tåligt för förändring.

Källor

Arkiv

Stockholms stadsmuseum

Stockholmskällan

Lantmäteriet

Stadsbyggnadskontoret

Tryckta källor

Peter Lundevall, *Att bygga en stad: Stockholm under 800 år*, 2021

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

Magnus Andersson, Nino Monastra, *Stockholms årsringar: en inblick i stadens framväxt*, 1997

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

Bertil Asker, *Stockholms parker*, utg. av Stockholm stad, 1986

Riksantikvarieämbetet, *Stadens mönster: de historiska kartorna berättar*, 1998

Mikael Askergren, *Ett stockholm vid historiens slut*, publicerad i tidningen KRITIK, nr 6 juni 2009

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

Elisabet Wannberg, *En värdefull industrimiljö*, utgiven av Stockholm stadsmuseum, 1984

Stockholm stadsmuseum, *Södermlm: Södra maria del av högalid, byggnadsinventering 1974, 1974-1974*

Andreas Sjölander, *Alla tiders Stockholm: en sagolik historia om Sveriges huvudstad*, 2020

Otryckta källor

Översiktsplan + bilagor

Stockholms byggnadsordning