

# Byälsvägen i Bagarmossen

Stockholm

Kulturmiljöutredning  
Version 2021-05-28

**Nyréns** Arkitektkontor

km

0 0.05



# Innehåll

## Inledning

Bakgrund och syfte	3
Plan- och bygglagen	3
Kulturhistorisk klassificering	3

## Historik

Bagarmossen innan 1950	4
Bagarmossen efter 1950	4
Byälsvägen	8
Ernst Grönwall	11
Kartsekvens	12

## Nulägesbild

Planstruktur	14
Huvudgatan Byälsvägen	14
Bebyggelsen norr om vägen	15
Bebyggelsen söder om vägen	16
Parkmark och gårdar	18

## Kulturhistoriskt värde

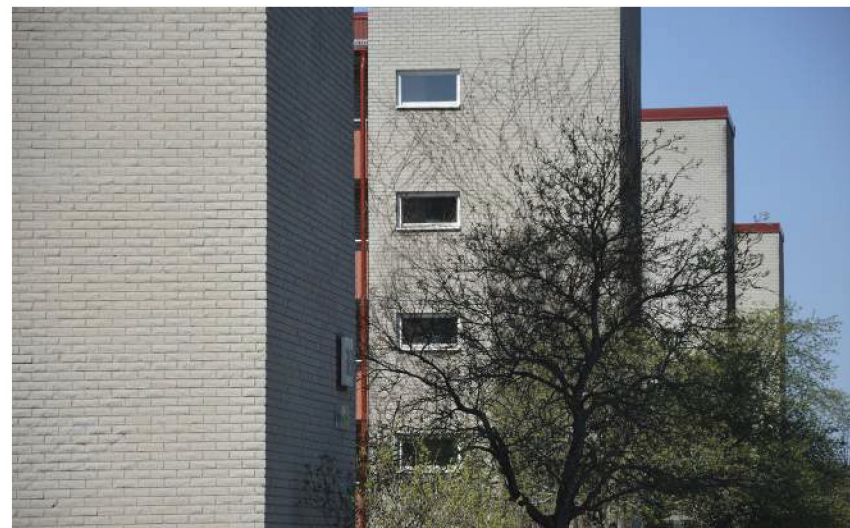
Planarkitekturhistoriskt värde	22
Byggnadsarkitekturhistoriskt värde	22
Samhällshistoriskt värde	22

## Att ta tillvara och utveckla

Planstruktur	23
Arkitektur	23
Utemiljö	23

## Källhänvisning

Litteratur	24
Otryckta källor	24
Internet	24
Bilder	24



### PROJEKTINFORMATION

Uppdragsgivare: Vera arkitekter

Nyréns kulturmiljö  
Urban Nilsson, byggnadsantikvarie  
Marcus Ängeby, byggnadsantikvarie  
Nico van Gelderen, landskapsarkitekt

### **Nyréns** Arkitektkontor

Omslagsbild: Ortofoto från 2019, kartor.stockholm.se

Bild på denna sida: Trapphustorn utmed Byälsvägen i kv. Handelsministern

# Inledning

## Bakgrund och syfte

AB Stockholmshem planerar att komplettera tre av fastigheterna utmed Byälsvägen med nya flerbostadshus. De fastigheter som berörs – kv. Socialministern, Försvarsministern och Handelsministern – ligger på södra sidan av Byälsvägen och här finns idag sammanlagt tolv parallella loftgångshus. De ytor som anses byggbara består av lokalgator med markparkeringar och grön förgårdsmark mellan husen och Byälsvägen. Ytorna är utpekade i planprogrammet för Bagarmossen och Skarpnäck (godkänd handling 2016-10-27).

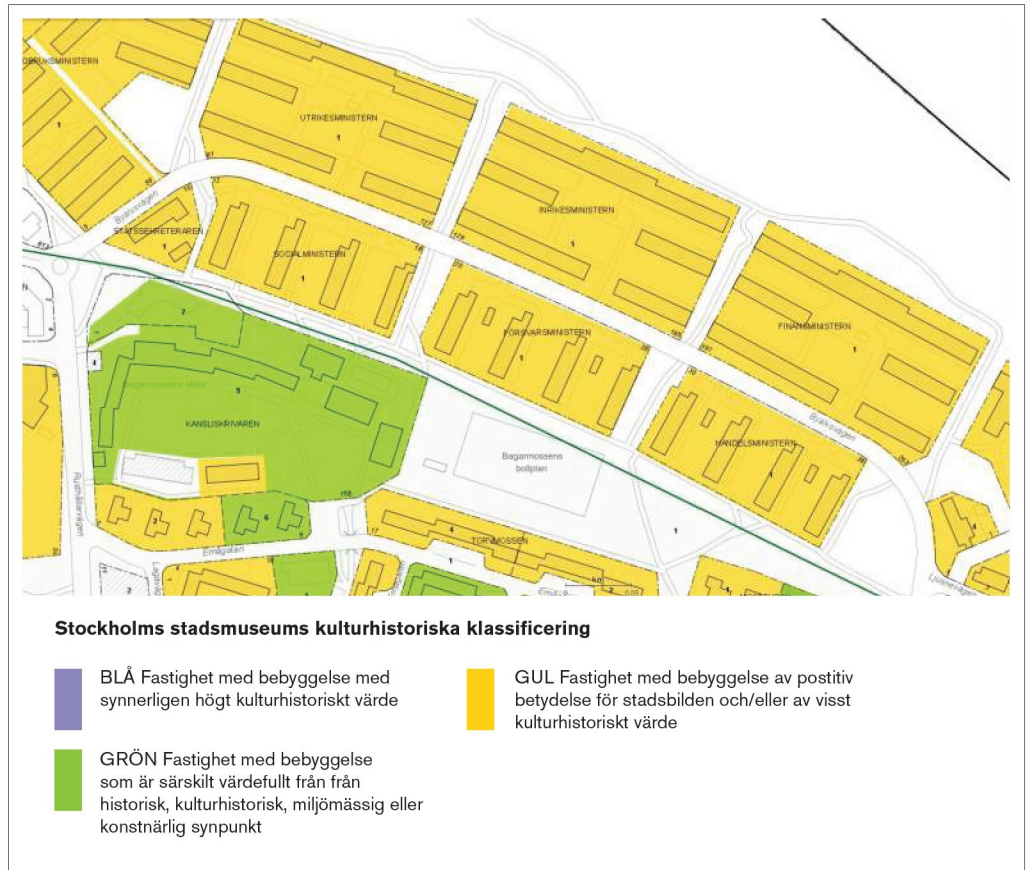
Syftet med föreliggande kulturmiljöanalys är att beskriva historik, nuläge och kulturhistoriska värde samt ge råd och riktlinjer för exploateringen. Husen vid Byälsvägen ritades av arkitekt Ernst Grönwall (1906-1996). Arkivet från Grönwalls kontor har tyvärr inte kunnat återfinnas inom ramen för arbetet med kulturmiljöanalysen.

## Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagens 2 kap. 6 § så ska ”bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan”. Dessutom ska ”ändringar och tillägg i bebyggelsen göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas”. Varsamhetskravet i plan- och bygglagen, d.v.s. 8 kap. 17 §, gäller vid ändring och flyttning av alla byggnader.

## Kulturhistorisk klassificering

Samtliga fastigheter norr och söder om Byälsvägen, vilka planlades 1969 och bebyggdes under de närmast efterföljande åren, har gulklassats av Stockholms stadsmuseum. Det innebär att museet har bedömt att bebyggelsen här har positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kulturhistoriskt värde.





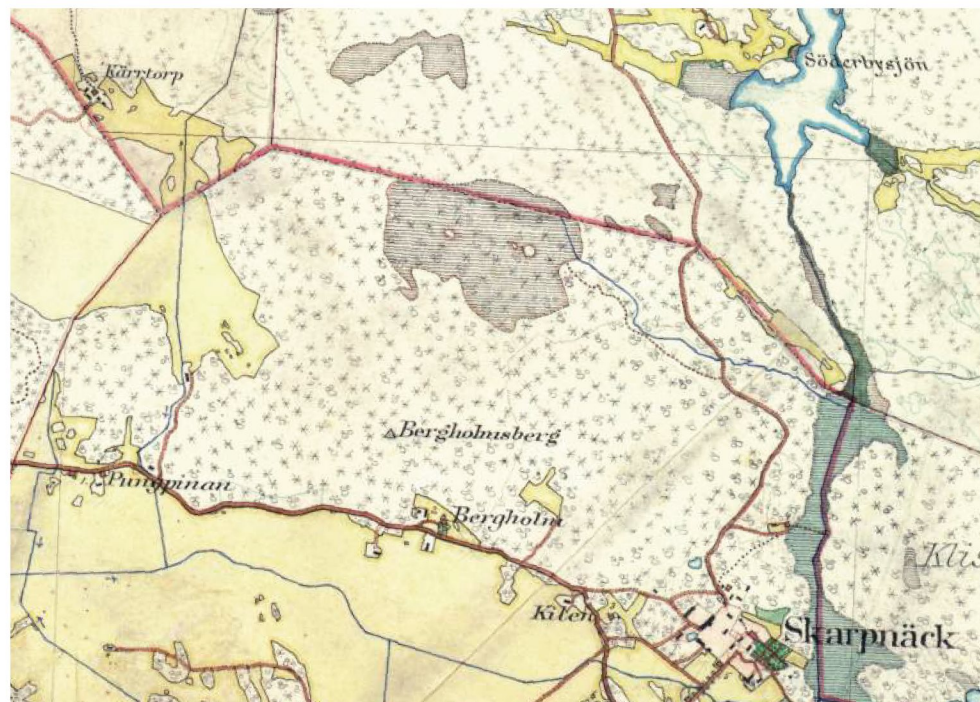
# Historik – Bagarmossen

## Bagarmossen innan 1950

Med start i och med förvärvet av Enskede och Tranebergs gårdar 1904 började Stockholms stad köpa in gårdar i dagens ytterstadsområden för att säkra en framtida utbyggnad av staden. År 1922 inköptes säteriet Skarpnäcks gård inklusive det område där stadsdelen Bagarmossen kom att byggas.

Vid inköpet 1922 bestod Bagarmossen av en stor utdikad mosse med det lilla torpet Mosstugan på en liten kulle mitt i, vid dagens Emågatan. Mossen omgavs av högre belägen tallskog. Närmast i väster låg torpet Kärrtorp som låg under Hammarby gård. I öster låg torpet Parken och i söder torpen Bergholm och Brotorp. Mosstugan och Parken revs 1951 respektive 1956 men de andra torpen är idag bevarade.

Vad namnet Bagarmossen kommer ifrån är oklart. Flera bagare har under historien haft koppling till området. På en topografisk karta över Stockholm med omnejd från 1846 finns "Bagaremossen" nämnt men med ett läge närmare torpet och krogen Pungpinan. Kanske kommer sig namnet av att man i slutet av 1700-talet började dika ut Pungpina mosse, i syfte att förbättra vattentillgången till kvarnar i Nacka. Arrendatorerna till kvarnarna var bagare i Stockholm. Namnet kan sedan ha överförts till mossen längre österut. Ytterligare en teori är att det har bott en bagare i Mosstugan.



Häradsekonomska kartan 1901-06

Mossen, där stadsdelen Bagarmossen senare byggdes, syns som ett skrafferat område ungefär i bildens mitt. I nedre delen av bilden går den gamla Tyresövägen i gränsen mellan skog och åker. På vägen passerar den flera torp samt även Skarpnäcks gård.

## Bagarmossen efter 1950

*De nya tunnelbaneförstäderna som grannskapsenheter*

Under andra världskriget utarbetades de första så kallade grannskapsenheterna i Stockholm med inspiration från sekelskiftets tankar om trädgårdsstäder i England, som hade vidareutvecklade under USA under 1920-talet. I England ingick grannskapstanken i de stora utbyggnadsplanerna för London som utarbetades i början av 1940-talet och som resulterade i "The Greater London Plan" från år 1944. Grannskapsplaneringen med s.k. "neighbourhood units" i England följdes noggrant från Sverige och manifesterades i Sven Markelius program för generalplan "Det framtida Stockholm" år 1945. Tankarna i detta program låg till grund för Stockholms generalplan från 1952 och för Stockholms tunnelbaneförorter i söder- och västerort.

Grannskapsenheten var en del av en decentraliserad stad med naturnära och sunda förorter med väl utvecklade förbindelser med stadens centrum. En förutsättning för dessa var beslutet om ett storskaligt tunnelbanenät i Stockholm som togs 1941. Den decentraliserade staden uppkom i krigens skugga och skulle också minska den ekonomiska och mänskliga förlusten vid eventuella framtida bombningar.



## >> Historik – Bagarmossen

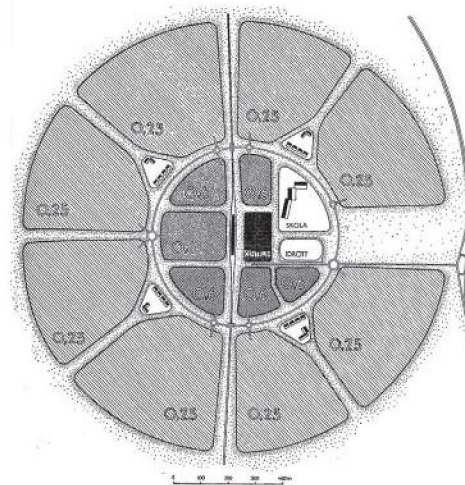
Från och med slutet av 1940-talet växte nya förorter upp i de lantliga omgivningarna väster och söder om staden till övervägande del utformade efter idéerna i "Det framtida Stockholm". I mitten av varje stadsdel skulle det finnas ett centrum med nödvändig kommersiell och kollektiv service.

Bostadshusen skulle vara av olika storlek och karaktär för att ge en variationsrik stadsbild och erbjuda moderna bostäder för skilda inkomstgrupper. Varje stadsdel skulle vara som ett "Stockholm i miniatyr". Byggnaderna skulle uppföras som hus i park och med sjunkande exploateringsstal från centrum och utåt. Samtliga bostäder skulle ligga på gångavstånd från tunnelbanan. En grannskapsenhet skulle bestå av ett väl definierat område omkring 10 000 invånare som genom sin storlek och struktur skulle skapa överblick, hemkänsla och samhörighet. I dessa grannskap skulle även demokratiskt sinnade människor fostras, i förlängningen människor som inte skulle låta sig förledas av någon krigshetsande demagog.

Områdenas avgränsning utgjordes ofta av trafikleder eller en krans av naturmark. Grannskapsenheten planerades med hänsyn till terrängen, vegetationen och utsikten. Arkitekten Torsten Westman, som arbetade på stadsplane-kontoret mellan 1951–85, beskriver det i boken "Stockholm blir stor stad" så här:

*"Vi utvecklade en stor skicklighet i att lägga småhus, höga punkthus och så småningom även höga skivhus ut i den småskaliga stockholmsterrängen utan att göra för stort våld på naturen. Idag ser man tydligast att just inpassningen i terrängen är det starkaste karaktärsdraget för 1950-talets förorter."*

Den växande bilismen blev med tiden ett stort säkerhetsproblem, särskilt för barnen. Samtidigt sågs bilen som en oundviklig del av välfärdssamhället. Den ökade trafiken gjorde att trafiksepareringen utvecklades. Barnen skulle kunna röra sig säkert mellan bostad, skola och centrum. Redan i tidiga tunnelbaneförorter som Kärrtorp och Bandhagen finns utvecklade gångstråk som aldrig eller sällan korsar någon gata.



### Tunnelbanestadsdelen Bagarmossen

Planeringen av Kärrtorp och Bagarmossen pågick under slutet av 1940-talet med utgångspunkt i de principer och den schemaplan som utarbetades under kriget och som presenterades i ovan nämnda program för generalplan. Åren 1950-52 fastställdes stadsplanerna för så gott som all bebyggelse i Bagarmossen och invånarantalet ökade från 240 personer år 1952 till hela 10 240 personer två år senare. Under åren 1953-56 byggdes även 362 småhus i de yttre delarna av stadsdelen i formerna av självbyggeri genom Stockholms stads småstugebyrå (SMÅA). En stor del av flerbostadsbebyggelsen i och runt centrum, samt i de västra delarna, uppfördes av allmännyttiga bolag som senare gick upp i Stockholms hem och Svenska bostäder. Andra delar uppfördes av Riksbyggen, Einar Mattson samt flera mindre privata byggherrar.

Schemaplan över tunnelbanestadsdel ur "Det framtida Stockholm" från 1945. Tunnelbanan löper genom stadsdelen med station vid centrumet i bebyggelsens mitt. En matarslinga går runt centrum och kopplar till en yttre trafikled. Bostadsbebyggelsen är som tätast/högst i mitten med avtagande skala utåt.

Tunnelbanan drogs i enlighet med schemaplanen rakt genom stadsdelen och själva stationen invigdes 1958. Det större centrumet med varuhus, biograf och medborgarhus förlades dock till Kärrtorp, tack vare insatser från direktören på allmännyttiga Svenska Bostäder och trots att stadsplanekontoret ansåg att Bagarmossen var mer lämpat. Omkring år 1990 byggdes centrumet ut med nya kvarter på tunnelbanereservatet till den tidigare tänkta förlängningen mot Tyresö. En ny station, invigd 1994, sprängdes ut under Bagarmossen och tunnelbanan drogs i stället fram till den nya stadsdelen på Skarpnäcksfältet strax söder om Bagarmossen.

### Skarpnäcksleden

Skarpnäcksleden var en planerad trafikled igenom Björkhagen, Kärrtorp och Bagarmossen. Leden var tänkt att förbinda stadsdelarna med det som från och med 1960 års trafikplan benämndes Södra länken i norr och den nya motorvägen till Tyresö i söder. Vägen var först tänkt att gå över Nytorps gårde, vilket avspeglas i stadsplaner från 1940-talet, och sedan runda Kärrtorp och Bagarmossen med ett läge mellan bebyggelsen och skogen. Ett flertal rondeller planerades utmed leden där trafiken skulle kopplas på det lokala trafiknätet i stadsdelarna. I 1960 års trafikplan ändrades läget och leden fick nu en sträckning helt och hållet i skogen nordost om stadsdelarna. 1991 beslutades att Skarpnäcksleden inte skulle byggas.

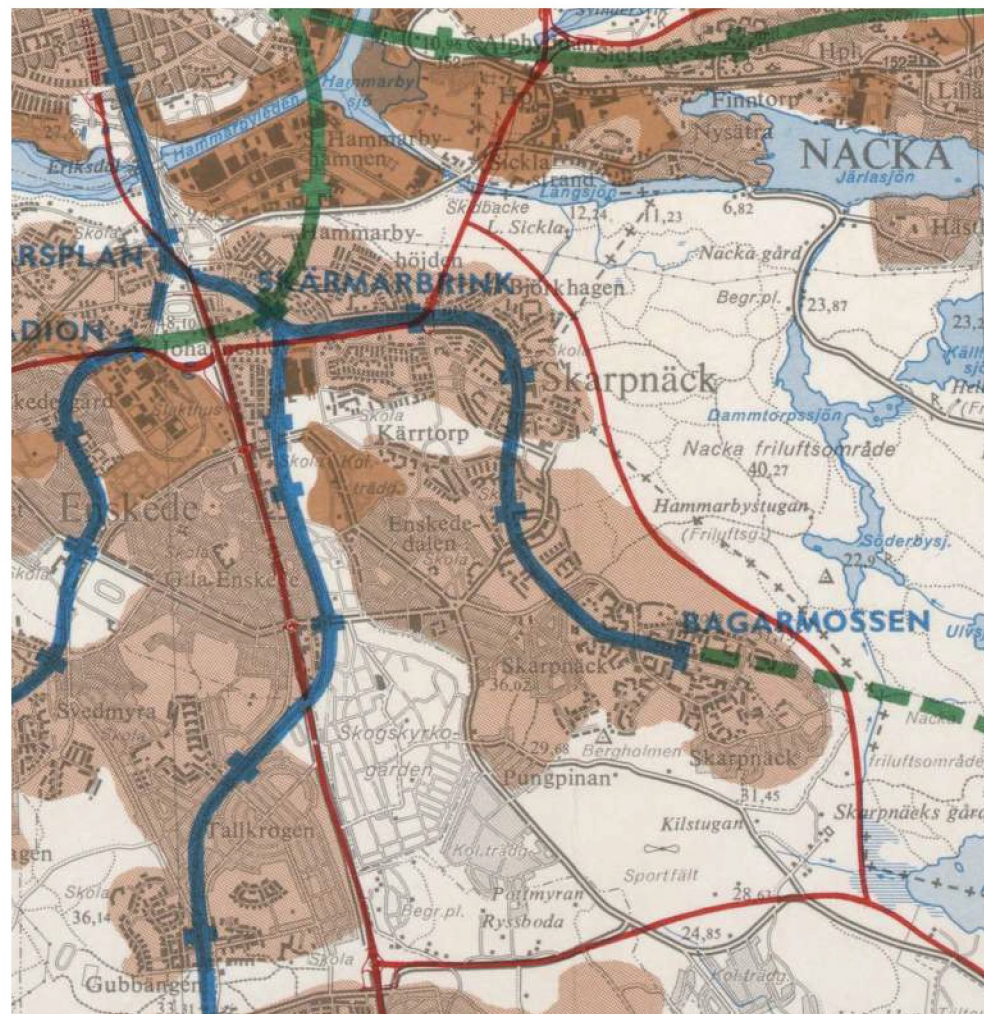


## >> Historik – Bagarmossen



Ur Förslag till generalplan för Stockholms stad från 1952

Bilden visar förslag till grönområden. 1950-talsstadsdelen Bagarmossen motsvaras av den obebyggda vita ytan till höger i bild. Norr och öster om stadsdelen löper första versionen av den aldrig realiserade huvudtrafikleden Skarpnäcksleden (vit linje) med hela tre föreslagna anslutningar vid Bagarmossen. Notera att i norr går trafikleden över Nytorps gärde mellan stadsdelarna Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp.

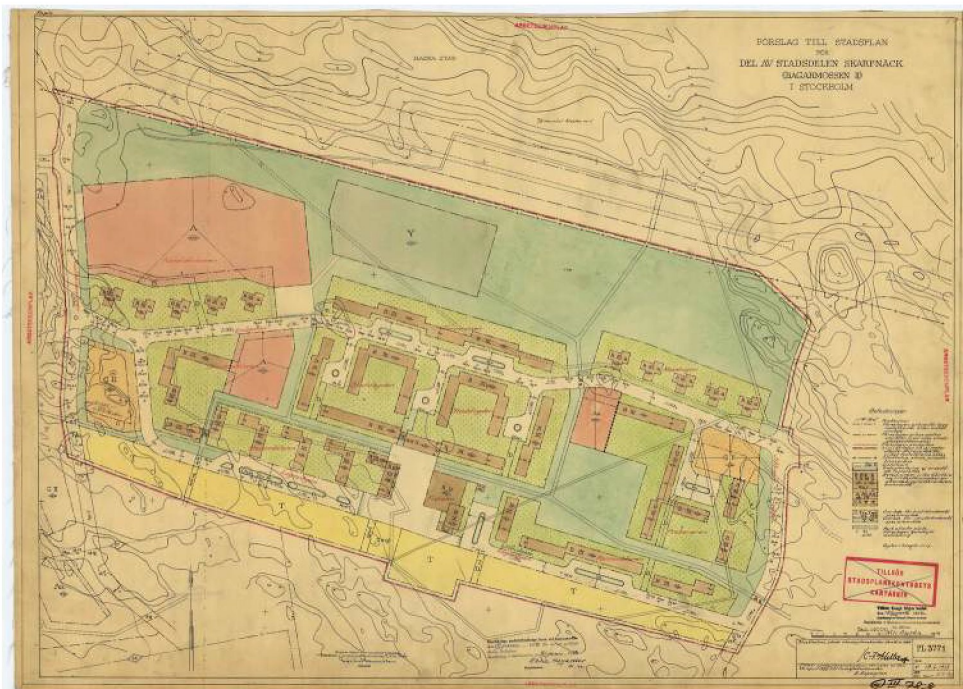


Stockholms trafikplan 1960

I 1960 års trafikplan hade Skarpnäcksleden (röd linje) flyttats till att helt och hållet gå i skogen. Leden skulle förbinda Södra Länken i norr med Tyresövägen i söder utan någon mellanliggande anslutning till stadelarna som den skulle passera. Planerna på trafikleden lades ner 1991. Trafikplanen visar även tunnelbanan (blå heldragen linje) och dess tänkta fortsättning till Älta och Bollmora (grön streckad linje).

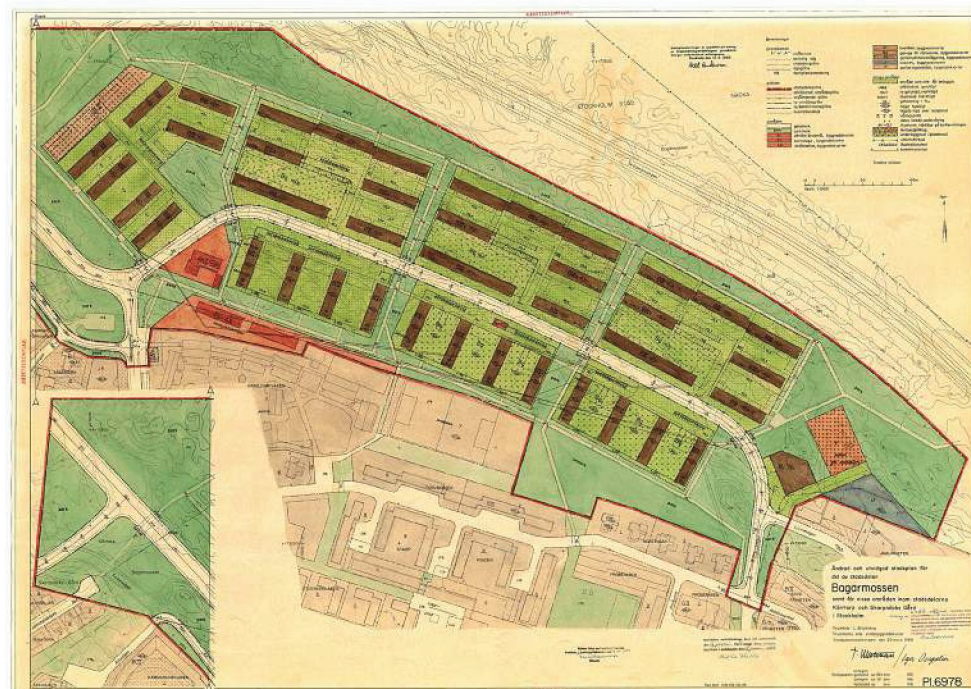


## >> Historik – Bagarmossen



Förslag till stadsplan för bebyggelsen norr om centrum, år 1950

På planen syns den första versionen av den planerade trafikleden som skulle koppla samman stadsdelarna i sydöstra Stockholm med bl. a. Tyresövägen i söder. Tre anslutningar planerades vid Bagarmossen varav två syns på bilden. I södra delen syns tunnelbanan (gult område) .



Stadsplan för bebyggelsen vid Byälsvägen, år 1969

Den tidigare versionen av trafikleden slopades 1960 och i stället planerades för en led som helt och hållet skulle gå i skogen och direkt koppla samman Södra länken med Tyresövägen. Denna trafikled syns på planen ovan, norr om den planerade bebyggelsen vid Byälsvägen. Den ändrade dragningen av trafikleden och en justerad gräns mot Nacka möjliggjorde bebyggelse tillägget vid Byälsvägen. Kvarteren norr om vägen orienterades i öst-västlig riktning i slänten ner mot mossen. Kvarteren söder om vägen ställdes på botten av mossen och tvärställdes den övriga bebyggelsen.



# Historik – Byälsvägen

## Byälsvägen

År 1969 hade mycket hänt inom stadsplanekonsten sedan 1940- och 50-talen när Bagarmossen planerades och byggdes. Under 1960-talet utvecklades ett alltmer rationellt byggande med prefabricerade byggsystem, nya byggmetoder och nya byggmaterial. Vid införandet av det s.k. miljonprogrammet vid mitten av årtiondet drevs skalan upp kraftigt på både produktionen och bebyggelsens storlek, när en miljon nya bostäder skulle fram på endast tio år. Lite eller inget utrymme lämnades åt inbördes variation mellan fastigheterna. Även om den övergripande topografin respekterades så fanns inte längre möjlighet att behålla naturmark inom fastigheterna som tidigare.

Tydligare riktningar i bebyggelsen underlättande byggandet, men var även ett svar på kritiken att 1940- och 50-talets stadsdelar var svåra att orientera sig i. 1960-talet innebar även ett gryende intresse för den traditionella staden och tydligare riktningar i bebyggelsen ansågs ge en stadsmässighet. Loftgångar blev ett vanligt inslag 1960- och 70-talets bebyggelse. Dessa hus var enklare och billigare att uppföra, samtidigt som de ansågs främja det sociala utbytet mellan de boende.

### *Byälsvägen planeras*

Planerna på att bygga ut stadsdelen mot norr föranleddes av en gränsreglering 1959 mellan Stockholms stad och Nacka stad, då området för dagens Byälsvägen tillfördes Stockholm. En annan förutsättning för den nya bebyggelsen var att Skarpnäcksleden i och med 1960 års

trafikplan flyttades till ett planerat läge längre in i skogen. Bebyggelsen tillförde hela 1130 lägenheter till en stadsdel som redan hade en framdragen infrastruktur och kollektivtrafik. Lägenheterna ska till del ha varit ämnade för personal på det nya, aldrig realiserade, stor-sjukhuset som planerades vid Dalen. Bakom stadsplanen stod den ovan nämnda arkitekten Torsten Westman med kollegan Igor Dergalin på stadsplanekontoret, antagligen i dialog med arkitekt Ernst Grönwall som ritade byggnaderna.

Den ”ändrade och utvidgade planen för del av Bagarmossen” fastställdes i juni 1969. Området bestod i norr av en lång och sammanhängande sydsluttning med berg i dagen och tallar. I söder övergick sluttningen i samma sankta område som en stor del av 1950-talsbebyggelsen redan uppförts på, d.v.s. själva mossen. Här växte framför allt björkar och andra lövträd men även en hel del stora tallar, vilket sannolikt kommit sig av att området sedan lång tid varit utdikad.

### *Kvarteren norr om vägen*

Bergssluttningen norr om Byälsvägen bebyggdes med tre våningar höga bostadslameller orienterade i östvästlig riktning. Samtliga av dessa hus kläddes med rött tegel. Terrängförhållandena gjorde att en del av husen fick

ytterligare en våning i souterräng mot söder. I suterrängvåningarna inrymdes små ettor med uteplatser eller extra sovrum till lägenheterna ovanför. Byggnaderna var 12 meter breda och dimensionerades så att det konsekvent var 15 meter mellan trapphusen.

Tre av de fyra fastigheterna i sluttningen fick en likartad planering med tre parallella rader med lamellhus, varav de mot skogen sammankopplades med länkar ovanför små portiker. Anledningen till sammankopplingen var troligen att de skulle skydda mot Skarpnäcksleden i norr (på samma sätt som den sammanhängande och långsträckt Bagarmossensskolan var tänkt att skydda skolgården mot den tidigare planerade dragningen av trafikleden). Mellan de likartade kvarterens rader av lameller iordningställdes bilfria gårdar, delvis underbyggda med garage. Mitt i kvarteren skapades en öppen yta för markparkering. In- och utfarter till garage och markparkering skede genom en lite större öppning i bebyggelsen mot Byälsvägen.

### *Kvarteren söder om vägen*

De tre kvarteren söder om Byälsvägen fick en tvärställd bebyggelse orienterad i nordsydlig riktning med fem våningar med lägenheter och en suterräng/källarvåning. Husen fick loftgångar mot öster som kopplades till ett trapphus i en egen sidoförskjuten volym i norr. Fasaderna kläddes med kalksandsten. I planbeskrivningen

från 1969 motiveras de olika hustyperna bl. a. av terrängförhållandena. Det var enligt beskrivningen angeläget att ge hustyperna olika karaktärer med ljusare färger på husen i söder och mörkare på de i norr. De olika typerna och karaktärerna skulle knyta an till den befintliga bebyggelsens olika hustyper med raka lameller och grupper av punkthus.

De totalt tolv husen, fyra i varje kvarter, placerades på sankmarken och fick bilfria gårdar belägna en våning upp som på så vis kunde anslutas till Byälsvägens nivå i norr. Två av de tre kvarteren underbyggdes med garage. Sutterängvåningarna/källarvåningarna hade samma typ av innehåll i de tre kvarteren: tvättstuga (med två lektrum för barnen) i det östra huset, förråd/skyddsrum i de två mellersta husen och lokaler för lekskola och fritidshem i det västra huset. Här fanns även klassrum, antagligen som komplement till Bagarmossensskolan som fick ett betydligt större elevunderlag i och med den nya bebyggelsen.

### *Trafiksepareringen*

1950-talsstadsdelen Bagarmossen var ett tidigt exempel på en stadsdel med en mer konsekvent utförd trafikseparering. Vid Byälsvägen drevs separeringen längre. Söder om loftgångshusen skapades en östvästlig huvudgångsväg i ett parkstråk. Genom trappor förbands loftgångshusens gårdar med huvudgångsvägen. Nordsydliga



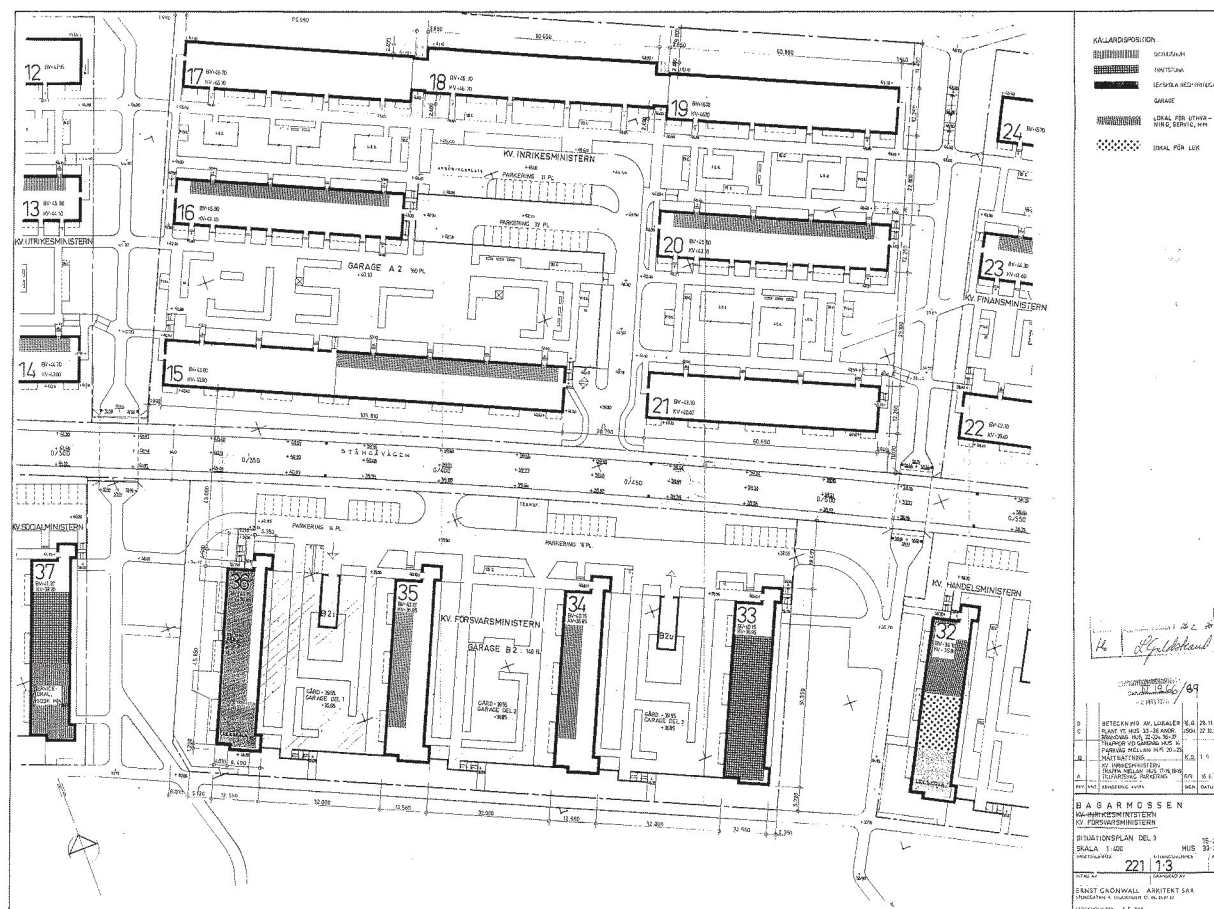
## >> Historik – Byälsvvägen

gångvägar mellan fastigheterna anslöts till det redan befintliga gångvägsnätet i Bagarmossen genom planskilda gånger under Emälgatan. Fyra planskilda gånger under Byälsvvägen ledde gångtrafikanterna vidare till bebyggelsens norra delar, till samtliga av dess bostadsgårdar och till skogen. Genom en femte gång under Byälsvvägen i väster kopplades nätet ihop med gångvägar mot Kärrtorp och Björkhamen. Via gångvägsnätet kunde barnen på ett säkert sätt ta sig mellan bostadshusen, fritidshem/lekskola, skola, skogen och centrum.

Den östvästliga matargatan Byälsvvägen utgjorde den sista kompletterade länken i den matarslinga i Bagarmossen som i övriga delar bestod av Rusthållarvägen och Stångåvägen, en nödvändighet när den äldre versionen av den tänkta trafikleden i nordost inte längre var aktuell.

### Markplanering

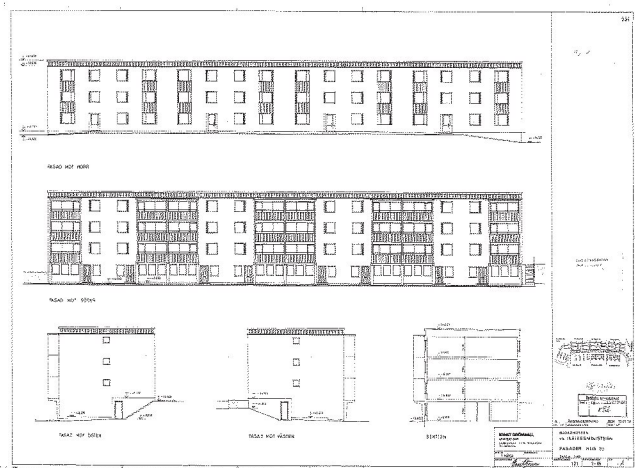
Markplaneringen i området och gårdarna till samtliga kvarter vid Byälsvvägen ritades av arkitekt Jan Särg, som även medverkade i upprustning i av mark och gårdar i början av 1990-talet. Särg ritade även marken i Stockholmshems område Västra Smedshagen i Hässelby på 1990-talet, där Nyréns arkitektkontor ritade husen.



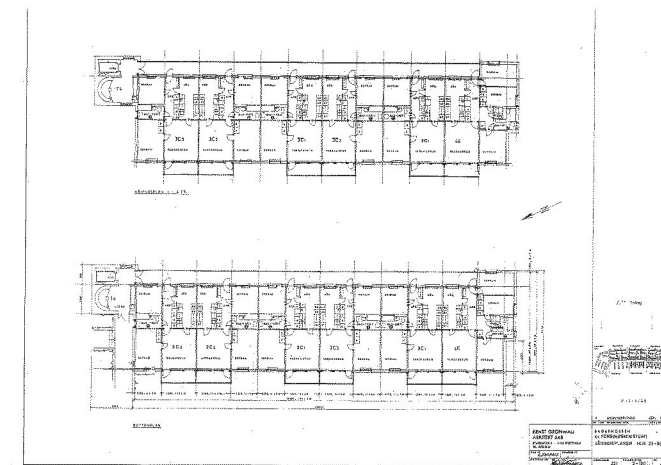
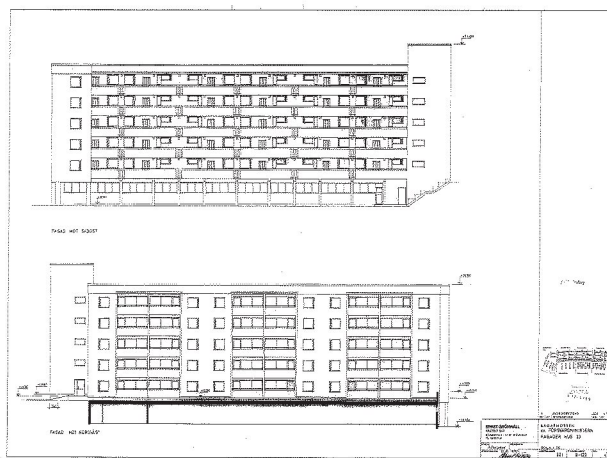
Situationsplan från bygglov för kv. Inrikesministern och kv. Försvarsministern, d.v.s. de mellersta kvarteren på ömse sidor av Byälsvvägen. De markerade ytorna visar en källardisposition. Den sydvästra gården i kv. Inrikesministern och alla gårdar i kv. Försvarsministern är underbyggda med garage. I källarna i kv. Inrikesministern finns skyddsrum. I kv. Försvarsministern finns även tvättstuga (hus 33) och fritidshem och lekskola (hus 36).



## >> Historik – Byälsvvägen

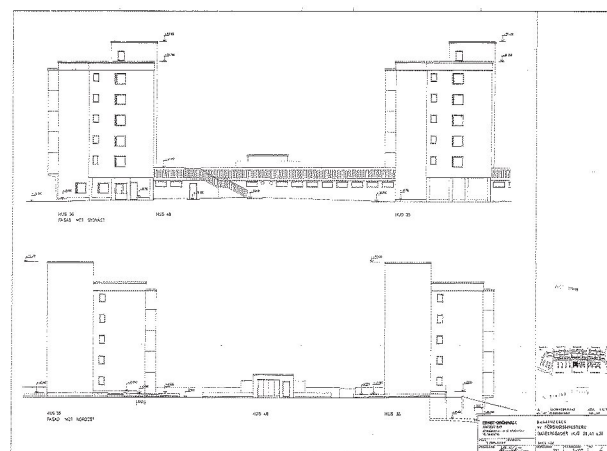


Bygglov för ett av lamellhusen i kv. Inrikesministern (norra sidan av Byälsvvägen). Detta hus har suterrängvåning med 1:or.



Ovan: Lägenhetsplaner till samtliga loftgångshus i kv. Förvarsministern. På samtliga plan finns 3:or förutom vid de södra gavlarna där det ligger 4:or. Det har gjorts möjligt genom en utökning av skivhusets volym, som står på pelare i källarvåningen (mot parkstråket).

Ovan t.v: Fasader (långsidor) till ett av husen i kv. Förvarsministern (södra sidan av Byälsvvägen). I källarvåningen i huset längst österut i varje loftgångskvarter inrymdes tvättstugor.



T.v: Fasader (kortsidor) till två av husen i kv. Förvarsministern. Gården är underbyggd med garage med fasad i en våning mot parkstråket i söder. Infart ligger i en egen lite byggnad vid lokalgatan i norr. Trapphusentréerna markeras med de slutna och en våning högre trapphustornen.



## >> Historik – Byälsvägen

### Större förändringar i bebyggelsen

- 1980 utfördes konstnärlig utsmyckning på loftgångshusens fasader mot huvudgångstråket/parkstråket. Denna bestod av motiv i al secco-teknik av konstnären Mats Rehnman och stuckatören Domenico Inganni.

- 1980 disponerades lokalgatorna till kv. Försvarsvarsministern och Handelsministern om och infarterna till garagen flyttades till att ligga mitt för garagenedfarterna. Små gräskullar anlades mellan den mellersta gården och Byälsvägen, där den tidigare infarten legat. Landskapsarkitekt var Jan Särg.

- I början av 1990-talet renoverades gårdarna i området.

- 1993 tillbyggdes loftgångshusens trapphus mot norr med nya sophus i en våning med pulpettak.

- 1997 byggdes trapphusentréerna till loftgångshusen om. Skärmtak monterades ovanför de yttre entréerna som vetter mot lokalgatorna. De inre entréerna, som vette mot den nedre loftgången på tre av fyra hus i varje kvarter, sattes igen med klinker och glasbetong. Det var troligen i samband med detta som dessa loftgångar gjordes om till uteplatser för lägenheterna på bottenplanen. En del av gårdarna togs i anspråk för små förträdgårdar.

- 2010 revs betongtrapporna mellan gårdar och huvudgångstråk i det västligaste kvarteret med loftgångshus (Socialministern 1). Även skärmarna/räckena i betong revs och nya utanpåliggande skärmar i stål monterades från marknivå och upp till gårdarna. En ny större betongtrappa uppfördes mellan huvudgångsstråket och den mellersta gården. Remsan med parkmark mellan huvudgångsstråket och kvarteret renoverades och små konstgjorda kullar för lek tillkom.

- 2013 revs betongtrapporna mellan gårdar och huvudgångstråk i de två övriga kvarteren. I stället monterades trappor av stål i samtliga ursprungliga trapplägen.

- 2014 byggdes nya tvättstugor och miljöhus på markparkeringen i kvarteren norr om Byälsvägen. Byggnaderna uppfördes i två våningar med fasader i ljust tegel. Mindre sophus från mitten av 1980-talet i samma lägen revs.

Utöver dessa förändringar så har samtliga fönster i bebyggelsen klätts in med plåt. Trevåningshusen har fått rundade skärmtak ovanför trapphusentréerna. Entrépartierna till loftgångshusens trapphus har bytts ut, möjligen i samband med att skärmtaken tillkom. Fönster- och fasadpartierna mot balkongerna har förändrats/klätts in. Balkonger har klätts in med glas enligt hyresgästerna önskemål. Betongytor i anslutning till balkonger och loftgångar samt på pelare mot huvudgångstråket/parkstråket har målats vita.

### Ernst Grönwall

Arkitekten Ernst Grönwall (1906-1996) hade en stor produktion av framförallt flerbostadshus från 1930-talet fram till 70-talet. Efter examen vid KTH år 1936 ritade han flera flerbostadshus i högklassig funktionalistisk stil i Stockholms innerstad. En del av dessa innehöll biografier såsom Victoria på Södermalm och legendariska Draken på Kungsholmen.

I början av 1950-talet ritade Grönwall Stiftelsen Konung Oscar den I:s minnes nya äldreboende ute i Bagarmossen, som ersatte det från 1870-talet vid Björngårdsgatan på Södermalm. Produktionen av flerbostadshus fortsatte under 1950- och 60-talen, bland annat i form av lamellhus i Blackeberg, punkthus i Hässelby och ett stort område med ett 20-tal lameller och skivhus, med fasader i puts och tegel, i ett kuperat naturområde i Edsberg i Sollentuna (kv. Solhjulet).

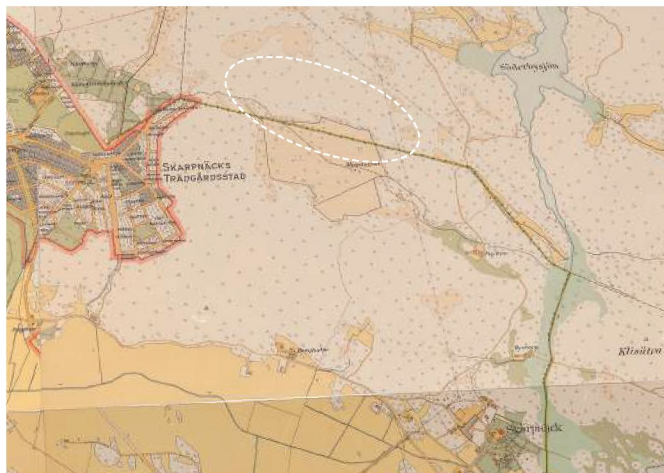


Ovan: Biograf Victoria på Södermalm. Nedan: Kv. Afganien i Blackeberg.





# Historik – Kartsekvens



**1926** Karta över Stockholm med omnejd 1917-34

Bladen ovan visar situationen vid mitten av 1920-talet. Skarpnäck trädgårdsstad är under uppförande till vänster i bild. Mossen med torpet Mosstugan syns som en skrafferad yta i bildens övre halva. Vit streckad markering motsvarar det ungefärliga området för Byälvsvägen. De svarta linjerna som omger mossen är diken. I nedre halvan syns Skarpnäck gård och de öppna åkrar som senare blev flygfält (från år 1940). Vägen som löper mellan skog och åker är den gamla vägen till Tyresö som från 1920-talet och framåt ersattes av dagens Gamla Tyresövägen.



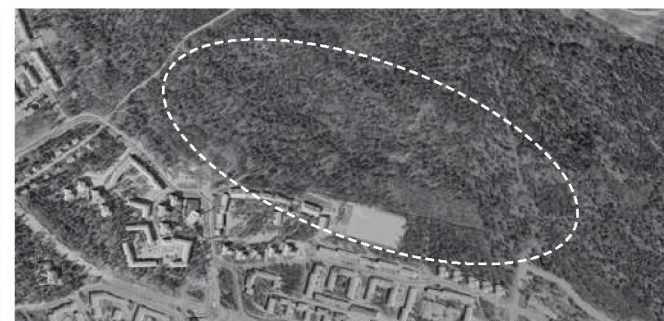
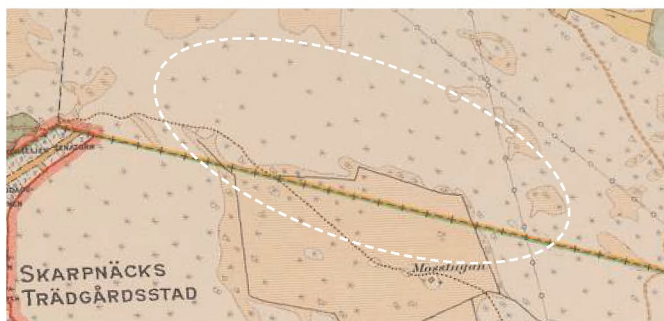
**1951** Ekonomiska kartan

Den ekonomiska kartan för området är utgiven i samband med att stadsdelen börjar byggas ut. Ingen bebyggelse har ännu uppförts på flygfotona som kartan baseras på. Gatu- och kvartersstrukturen från de första stadsplanerna har dock ritats in. Den tätare lövskogen på mossen anas på kartan, omgiven av glesare barrskog. Vit streckad markering motsvarar det ungefärliga området för Byälvsvägen. Här skulle en trafikled gå som skulle anslutas till stadsdelens huvudgator.



**1958** Ortofoto

På ortofotot är stadsdelen nästan helt utbyggd i enlighet med 1950-talets planer. En hel del skog sparades inom bebyggelsen. Vit streckad markering motsvarar det ungefärliga området för Byälvsvägen. Nedanför markeringen syns skolan med sammankopplade längor som skyddar skolgården mot huvudvägen i väster och den tänkta trafikleden i norr.



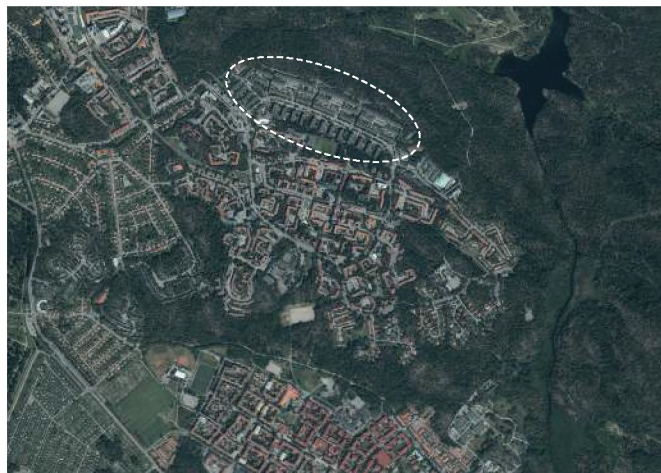


## >> Historik – Kartsekvens



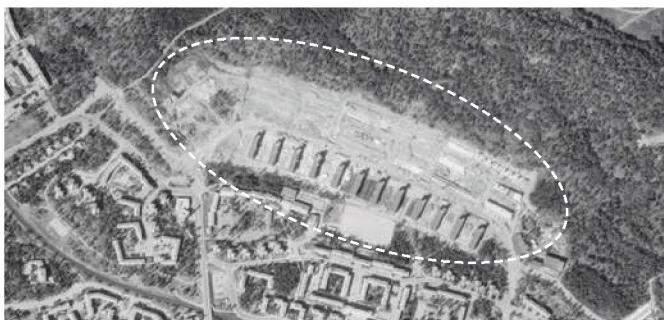
**1971** Ortofoto

Fotot är taget i samband med att kvarteren vid Byälsvägen byggs. Enligt trafikplanen från 1960 skulle stadsdelarna inte längre kopplas samman med en ny trafikled, vilket möjliggjorde tillägget mellan den befintliga bebyggelsen och den justerade gränsen till Nacka. Matarslingan Rusthållarvägen-Stångåvägen blev komplett i och med Byälsvägen. Planen från 1969 innebar även en flytt av den sista biten av Sockenvägen, vid infarten/entrén till stadsdelen, till ett nytt läge ett stenkast nordost om det gamla. På ortofotot är det tydligt att nästan ingen natur sparades inom Byälsvägen. Parkmarken i området iordningställdes i efterhand utgörandes av framför allt gräsytor och planterade lövträd.



**Nuläge** Ortofoto

Under 1980-talet byggdes Skarpnäcksfältet i söder med den s.k. Skarpnäcksstaden. Tillägg har gjorts till bebyggelsen i Bagarmossens centrala del på det tidigare tunnelbanereservatet och ovanpå den nedgrävda tunnelbanan. Bebyggelsestrukturen vid Byälsvägen är välbevarad. Envåninga byggnader i trä (förskolor, gruppboende och för daglig verksamhet) har uppförts i områdets utkant i öster och väster. Inom fastigheterna har miljöhus uppförts och lokalgatorna till loftgångshusen har om disponerats. Den planerade Skarpnäcksleden nordost om stadsdelen realiserades aldrig.





# Nulägesbild

## Planstruktur

Den modernistiska planstrukturen i området runt Byälsvägen är mycket välbevarad. De enda bebyggelsetilläggen (förutom mindre sophus/miljöhus inom fastigheterna) består av låga förskolor och byggnader för gruppboende och daglig varsamhet. Dessa har tillkommit på ytor i områdets utkant (i öster och väster) som i stadsplanen från 1969 var ämnade för parkeringsdäck med reservparkering. Den enda förändringen i gatunätet den omdisponering av lokalgatorna mellan Byälsvägen och loftgångshusen som beskrivs i historiken.

Planstrukturen är storskalig och mycket konsekvent utförd. De tydliga riktningarna i bebyggelsen underlättar orienterbarheten. Trafiksepareringen är dragen till det yttersta med gångvägsnät i parkmark som silar genom bebyggelsen - från parkstråket i söder, under Byälsvägen, till skogen i norr - och som förbinder samtliga bostadsgårdar.

Luftigheten i planstrukturen gör att både gångtrafik och biltrafik/parkering får gott om utrymme. Den ger även utrymme åt den gröna parkmarken som genomgår och sätter sin prägel på hela bebyggelsen.

Exploateringen föregicks av en nästan total rensprängning av den sydvända bergssidan i den norra delen samt en skövling av skogen på mossen i den södra delen, något som framträder tydligt på ortofotot från 1971. Två utspärade större naturpartier finns inom strukturen: ett i nordväst och ett i sydost. Den omfattande bearbetningen av marken märks tydligt i bergsskärningarna mot de utspärade naturpartierna och mot skogen.

## Huvudgatan Byälsvägen

Byälsvägen har ett brett och rymligt gaturum med förgårdsmark mot bebyggelsen i norr och lokalgator med parkering mot bebyggelsen i söder. De långsträckta trevåningshusen följer vägens riktning och ger ett relativt slutet gaturum mot norr, med släpp i de tvärgående gångstråken och i öppningar in till parkeringarna. På södra sidan är situationen den omvända – kvarteren har här ett öppet byggsätt och vänder de gröna gårdarna mot gatan.

De få hustyperna och det konsekventa greppet i planstrukturen ger en monoton där samma motiv upprepar sig utmed nästan hela vägsträckan. Upprepningen och de slutna, sex våningar höga, trapphusen på södra sidan ger en monumental karaktär åt bebyggelsen. Lindalléerna och den gröna förgårdsmarken på båda sidorna av vägen ger ett mycket grönt gaturum.



Byälsvägen mot öster sett från ett av de två utspärade större naturpartierna inom området. På bilden syns en av sammanlagt fem planskilda gångvägar under vägen.



## >> Nulägesbild

### Bebyggelsen norr om vägen

Trevåningshusen är orienterade i östvästlig riktning och följer därmed terrängen i sluttningen, med en knappt märkbar anpassning till Byälsvägens svagt böjda form. Längst i väster följer bebyggelsen vägens ”knäckning” och tillför på så vis ytterligare en riktning. Den jämna och låga byggnadshöjden, som faller undan med terrängen, gör att gårdarna får mycket sol. Bebyggelsen har överlag en trevåningsskala, men en del hus har ytterligare en våning i souterräng mot söder. Husen längst i norr har enbart två våningar mot skogen samt är sammankopplade, en anpassning till den planerade Skarpnäcksleden.

Som beskrivs i historiken så är gårdarna bilfria och delvis underbyggda med garage. I mitten av kvarteren finns en lokalgata och markparkering, tillsammans med gårdsyta ovanpå garaget. Infarter till garage och parkering sker genom en öppning i bebyggelsen mot huvudvägen. Som en följd av att kvarteren norr och söder om vägen är förskjutna i förhållande till varandra, så överensstämmer öppning på norra sidan med läget för olika gårdar på södra sidan av vägen. De mellersta kvarteren utgör undantag: här hamnar öppningen på norra sidan i samma läge som kortsida på ett av loftgångshusen på södra sidan.

Byggnaderna är uppförda med betongelement och utvändigt klädda med rött tegel i löpförband. Även balkongerna är uppförda med betongelement, med frilagd ballast (senare vitmålad). Balkongfronter och takfot består av trapetskorrugerad och vitlackerad aluminiumplåt. Taken är så kallade motfallstak, eller ”platta tak”.

Samtliga hus har samma lägenhetstyper med 2:or och 3:or på bottenvåningen och 3:or på övriga två våningar. Alla lägenheter är genomgående. Suterrängvåningarna i vissa hus adderar sovrum till bottenvåningarna vilket ger 4:or och 5:or (i andra hus bidrar dessa våningar med 1:or med egna entréer mot söder). Trapphusens entrédörrar sitter i snedställda nischer. Dörrarna av stål är troligen ursprungliga.



Bild tagen från lokalgatan i mitten av kv. Utrikesministern på norra sidan av Byälsvägen, i riktning mot söder och den mellersta gården i kv. Socialministern på andra sidan vägen.



Öppning i kvarteren på norra sidan av Byälsvägen med infart till garage och lokalgata med markparkering.



Trevåningshus med suterrängvåning mot söder. Husen är klädda med rött fasadtegel och har balkongfronter och takfot i trapetskorrugerad lättmetallplåt.



Nybyggda tvättstugor vid parkering i kvarteren på norra sidan.



## >> Nulägesbild

### Bebyggelsen söder om vägen

De tolv husen på södra sidan är tvärställda de övriga husen och kan upplevas "skjuta ut" i mossen. Husen står på botten av mossen med trapphusentréer och gårdar en våning upp, i anslutning till huvudvägen. I två av kvarteren är gårdarna underbyggda med garage vilket ger relativt slutna fasader av betong i en våning mot parkstråket i söder. Det tredje kvarteret är inte underbyggt utan står på "rensat berg", men situationen är liknande med en stödmur i betong i en våning mot stråket. I källarvåningarna/suterrängvåningarna finns tvättstugor i det östra huset i varje kvarter och lokaler för fritidsgård eller förskolor i det västra. Mellan husen och huvudvägen finns lokalgator med markparkering och infart till garagen.

Byggnaderna är uppförda med betongelement med fasader klädda med kalksandsten. Även balkongerna är uppförda med betongelement (med frilagd ballast, senare vitmålad). Dessa står på konsoler av betong eller på gårdsbjälklagen. Samtliga hus har fem våningar mot Byälsvägen. Trapphusen är högre till följd av hisstoppen och ligger i en egen, något sidoförskjuten, volym vid husens norra gavlar. Tillsammans har de en skulptural verkan mot huvudvägen, annonserar själva trapphusentréernas lägen och förstärker bebyggelsens monumentalitet. Loftgångarnas och balkongernas fronter och takfoten är utförd i trapetskor-rugerad och rödlackerad aluminiumplåt. Taken är så kallade motfallstak, eller "platta tak". Den tvärställda och öppna strukturen möjliggör solbelysta gårdar.

Husen innehåller samma lägenhetstyper, d.v.s. 3:or, undantaget lägenheterna mot södra gaveln som har ytterligare ett rum. De större lägenheterna möjliggörs genom en sidoförskjuten utökning av skivhusens volym, stående på betongpelare mot parkstråket, och som ramar in loftgångarna tillsammans med trapphusen på andra sidan. Alla lägenheter är genomgående.



Loftgångshusens trapphus med entréer utmed Byälsvägen.



Överst: En av gårdarna mellan loftgångshusen med sikt från Byälsvägen mot skolan i parkstråket i söder.

Ovan: Lokalgatorna mellan loftgångshusen och Byälsvägen. Senare tillkomna sophus i en våning mot trapphusen. Grön förgårdsmark mot vägen.



## >> Nulägesbild



En av betongtrapporna mellan Byälsvägens nivå och gångvägarna.



Ovan: Trappor i stål mellan gårdar och huvudgångstråk. Konsten i al secco av konstnären Mats Rehnman tillkom 1980.

Ovan t.v: 2010 renoverades parkmarken vid huvudgångsvägen i parkstråket vid det västligaste loftgångskvarteret (kv. Socialministern). De tre trapporna mellan gårdarna och gångvägen revs och i stället byggdes en större trappa till den mellersta gården. Utanpåliggande skärmar i metall monterades och små lekkullar tillkom.

T.v: En av gångvägarna som förbinder parkstråket i söder med bebyggelsen i norra delen. Dessa gångvägar förbinds med Byälsvägens nivå via trappor av betong eller gångväg i slänt.



Ett av loftgångshusens trapphusentréer. Skärmtaket ovanför entrén och sophuset t.v. är tillkomna i efterhand. Även dörrarna i entréerna utbytta.



De igensatta trapphusentréerna mot de nedre loftgångarna. Dessa loftgångar har gjorts om till uteplatser.



## >> Nulägesbild

### Parkmark och gårdar

Till skillnad från övriga delar av Bagarmossen präglas området vid Byälsvägen inte av den ursprungliga skogsmarkens (utmarkens) vegetation. Det rationella byggandet som utvecklades under 1960-talet medförde mer storskaliga terränganpassningar vilket medförde mindre möjligheter att behålla topografin och den befintliga vegetationen. Både norr och söder om Byälsvägen utvecklas bostadskvarter där utemiljön markgestaltades i efterhand med bl.a. nyplanterade lövträd.

Norr om Byälsvägen fanns ursprungligen mest berg i dagen (se geologisk karta) med hållmarkstallskog som idag finns kvar i det anslutande Nackareservatet samt i det sparade naturpartiet norr om Byälsvägens västra kurva. Under byggtiden modellerades bergsslutningen till en terrasserad struktur som gav plats till tre långa östvästliga rader med bostadslameller. Mellan husen skapades bilfria gårdsmiljöer, delvis underbyggda med garage.

Söder om Byälsvägen fanns ursprungligen samma miljö som den anslutande redan byggda delen av Bagarmossen: det sank och utdikade mossområdet med storvuxna träd som tall, gran och björk (se karta 1934). Här byggdes tre kvarter med fyra tvärställda hus vardera. Mellan husen finns nio bilfria gårdar som ligger en våning upp sett i förhållande till parken mot söder. Sex av gårdarna ligger på bjälklag som förklarar avsaknaden av större träd. Det tvärställda läget medför bra solljusförhållanden.



Karta över Stockholm med omnejd 1917-34. Dagens bebyggelse inmonterad.



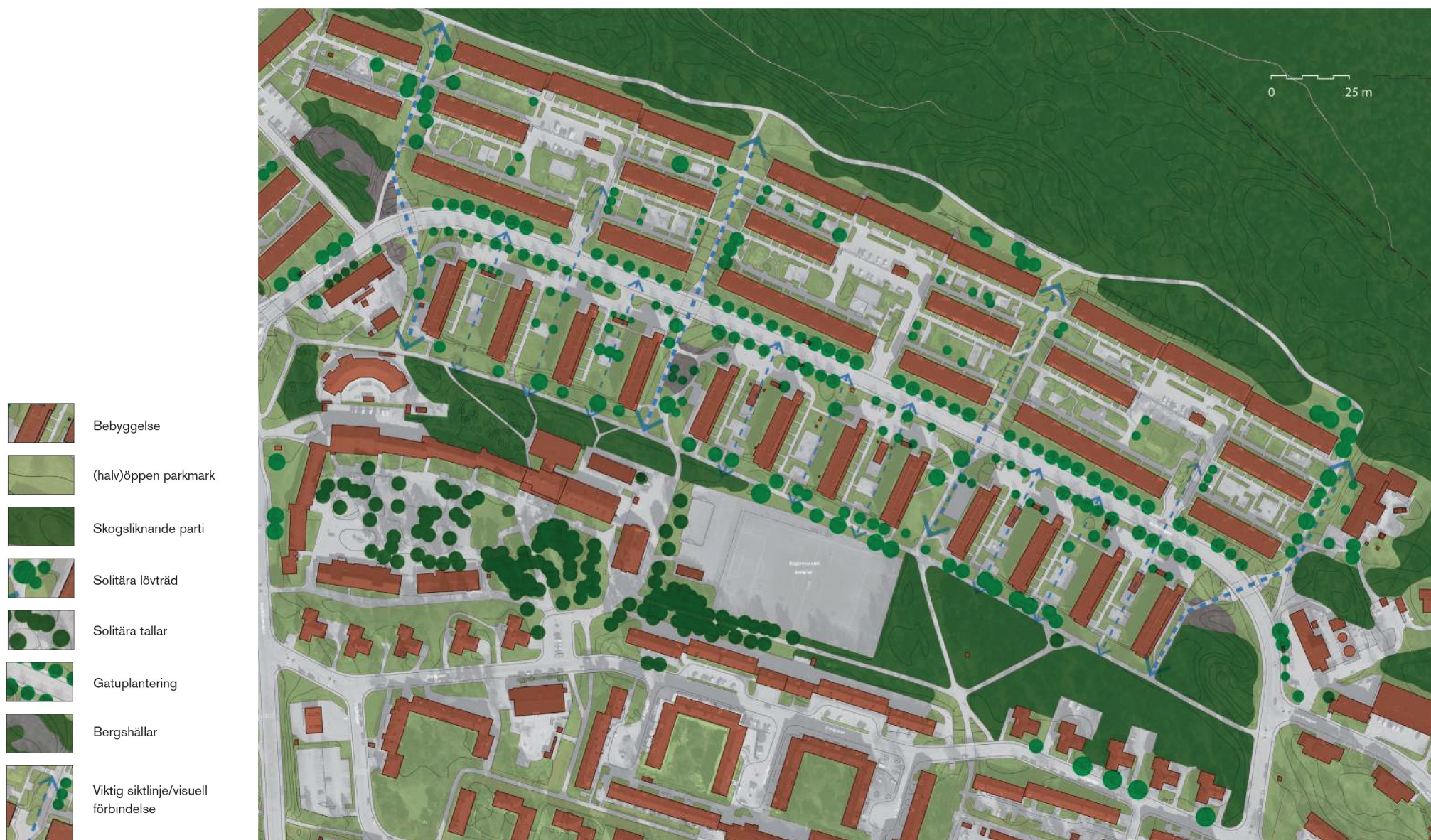
Geologisk karta 1980, överlagrad med dagens bebyggelse.



Byälsvägen, sikt mot öster.



## >> Nulägesbild





## >> Nulägesbild

Kvarteren är åtskilda av nord-syd orienterad gröna stråk med parkvägar som ansluter mot söder till en östvästlig huvudparkväg i det stora parkstråket och mot norr via planskilda korsningar under Byälvsvägen. Stråken medför viktiga siktlinjer och förbindelser mot parken i söder och mot Nackareservatet i norr.

I den östra änden av bebyggelsekvarteren finns ett bevarat naturparti där en spontan japansk trädgård har skapats med trappor, stenar, växter, portaler och bänkar.

Områdets modernistiska planstruktur med tydliga riktningar återspeglas i gårdarnas markgestaltning även om dessa delvis omgestaltats i början av 1990-talet (med vissa renoveringar efter det av framförallt lektytor). Gårdarna präglas av gräsytor, rabatter, pergolor, lekplatser och sittgrupper. Någon gång under perioden 1997-2006, i samband med att de nedre loftgångarna förändrades till uteplatser, så har de närmaste gräsytorerna gjorts om till förträdgårdar inramade med kantsten i granit. En konsekvens av renoveringarna är att olika typer av material ofta finns sida vid sida.



Parkvägen mellan kvarteren Socialministern och Försvarsministern, sikt mot norr.



Parkvägen mellan kvarteren Socialministern och Försvarsministern, sikt mot norr



Gårdsmiljö inom kvarteret Handelsministern. Från gården finns sikt mot Byälvsvägens gaturum och dess plantering samt mot kvarteret Handelsministern. Till höger syns övergången mot parken.



## >> Nulägesbild

Byälsvägens plantering med parklindor går tillbaka till 1970-talet (Christensen, 2008). Utmed båda sidor finns kontinuerlig grön förgårdsmark som bidrar till gaturummets karaktär som grön allé. Trädraden utmed norra sidan har något mer kontinuitet och volym. Orsaken till detta är troligen tillgången till de större planteringsytorna utmed norra sidan av vägen. Det finns en del träd som ligger efter i tillväxt, särskilt de som har en placering utmed södra sidan i närheten av de hårdgjorda parkeringsytorna. Träd som står i eller nära hårdgjord mark, då ofta kompakterad, brukar ha sämre tillväxt än de som står i gräs. Även kvaliteten på det använda växtmaterialet kan vara en orsak.



Byälsvägens lindallé, sikt mot öster. Träden utmed södra sidan (till höger i bilden) har mindre planteringsytor och ligger oftare efter i tillväxt.



Lindrad utmed Byälsvägens södra sidan.



Övergången mellan kvarteret Handelsministern och parkstråket.



Byälsvägens, sikt mot väster.



# Kulturhistoriskt värde

## Planarkitekturhistoriskt värde

Bebyggelsen i Bagarmossen har ett högt planarkitekturhistoriskt värde och avspeglar stadsplanekonstens utveckling under decennierna runt 1900-talets mitt. Det skifte som drevs fram i stadsbyggandet under 1960-talet framstår här som särskilt tydligt, vid en jämförelse mellan 1950-talsbebyggelsen i södra delarna och miljonprogramsbebyggelsen vid Byälsvägen i norr.

1950-talshusen är noggrant inpassade i terrängen med utsparat natur insprängd genom hela bebyggelsen. Planmönstret präglas av tydliga riktningar där så är möjligt, men inom dessa en närmast lekfull oregelbundenhet. Sammankopplade lameller löper lik meanderslingor som "fångar in" olika gårdsrum.

Vid Byälsvägen däremot har nästan ingen natur har sparats inom bebyggelsen. 1900-talets variation i planformer ansågs inte längre möjlig, eller för den delen eftersträvsvärd. Ideal som ljus, luft och grönska var fortfarande högt prioriterade. Trafiksepareringen som uppstod som ett behov under föregående årtionden drevs nu till det yttersta. Stadsplanen skulle underlätta en snabb exploatering och ett rationellt byggande med ett fåtal hustyper.

Det planarkitekturhistoriska värdet förstärks av att stadsplanen för Byälsvägen är mycket välbevarad samt konsekvent utförd i enlighet med principerna för modernismens stadsbyggande.



## Byggnadsarkitekturhistoriskt värde

Bebyggelsen vid Byälsvägen är överlag välbevarad. Den erkänt skickliga arkitekten Ernst Grönwall har utifrån givna förutsättningar lyckats ge arkitektoniska kvaliteter åt den rationellt uppförda bebyggelsen. Det märks tydligt i hanteringen av loftgångshusens volymer, bland annat avseende trapphusen som står som skulpturer i stadslandskapet. Hela bebyggelsen präglas av en saklighet och av en tydlig materialitet. Den utgör ett tydligt exempel på 1960- och 70-talens monumentala stadsbyggnad. Sammantaget ger detta ett byggnadsarkitekturhistoriskt värde.



## Samhällshistoriskt värde

Som tillkommet under de s.k. rekordåren (1960-75) och inom ramen för miljonprogrammet (1965-75) ingår Byälsvägen i den större samhällshistoriska berättelsen om välfärdslandet Sverige under 1900-talet. Värdet förstärks av den pedagogiska tydligheten i det välbevarade, och till stadsplan och arkitektur konsekvent utförda, området.



# Att ta tillvara och utveckla

## Planstruktur

Bebyggelsen på båda sidor om Byälsvägen är uppförd med ett öppet byggsätt, vilket hör till dess mest framträdande karaktärsdrag. Nya volymer som sluter bebyggelsen kommer per automatik innebära en stor påverkan på den välbevarade bebyggelsestrukturen och på hur bebyggelsemiljön upplevs vid rörelse i området. Det finns bl. a. en stor risk för att sikten från norra delen av området och från Byälsvägen, i riktning mot parkstråket och skolan i söder, bryts.

Beakta förhållandet mellan öppningarna till lokalgatorna i bebyggelsen på norra sidan av vägen och gårdarnas lägen på södra sidan. Längst i öster och väster sammanfaller öppning och gård med varandra.

Den långt drivna trafiksepareringen är ett mycket framträdande karaktärsdrag vid Byälsvägen och hör till de starkaste kulturhistoriska kvaliteterna i området. Det är viktigt att respektera gångvägsnätet i parkmark. Till nätet hör trappförbindelserna mellan gårdarna och huvudgångsvägen (parkstråket) samt mellan gångvägarna och lokalgatorna invid de plan-skilda gårdarna under Byälsvägen.

## Arkitektur

Loftgångshuset har en avslutad form, d.v.s. är gestaltade som helt och hållet fristående skivhus. En sidoförskjuten utökning av skivans enkla volym finns vid båda gavlarna, och som ramar in loftgångarna. Det är därför inte helt enkelt att på ett varsamt sätt ansluta eventuella nya volymer till husen. Mycket hög noggrannhet krävs avseende anpassningen till befintliga byggnader.

Beakta trapphusens tvådelade funktion som anonsörer för trapphusentréernas lägen och som en lång serie med skulpturer stående i stadslandskapet. De skulpturala dragen i volymhanteringen och gestaltningen av loftgångshuset hör till de främsta kvaliteterna i bebyggelsen vid Byälsvägen.

Respektera den sakliga och lugna byggnadsarkitekturen med bl. a. långa horisontella linjer, platta tak och fåtal material- och kulörval. Ev. ny bebyggelse behöver även förhålla sig till den repetitiva stadsbildskaraktären samt utgör ett arkitektoniskt sammanhållet tillägg som adderar en tredje kategori till de två befintliga hustyperna.

Respektera de dominerande byggnadshöjderna i området med tre våningar norr om vägen och fem våningar söder om vägen.

Många betongytor i området har målats vita, både på husen och i den yttre miljön. Bevarade omålade betongytor bör bibehållas, exempelvis de brädgjutna stödmurarna till trapporna i området och in- och utfarterna till garagen på södra sidan av vägen.

## Utemiljö

Parkmark med grönska genomgår och präglar hela bebyggelsen vid Byälsvägen. Den hör till ett av de viktigaste idealen som formade modernismens stadsplanering.

Det är viktigt att ta hänsyn till gårdarnas modernistiska karaktär vid eventuella nya omändningar. Det gäller både formspråk och (växt) materialval.

Det är viktigt att bevara och även förbättra Byälsvägens gröna gaturum, med lindallé och med grön förgårdsmark på båda sidor av vägen. Följande möjligheter finns för att bevara och förbättra lindallén:

- Ge den tillkommande bebyggelsen en placering som inte blockerar eller döljer lindraden utmed Byälsvägens södra sida. Trädraden bör kunna upplevas i sin helhet för att säkerställa allékaraktären.
- Anpassning av Byälsvägens vägsektion. Om körytan kan betraktas som överdimensionerad med tanke på dagens trafikfunktion och gällande hastighetsbegränsning kan den smalas av. Avsmalningen bör då ske i nordlig riktning för att möjliggöra en breddning av grön förgårdsmark utmed södra sidan där det behövs mest. Läget av eventuella ledningar bör studeras.
- Förbättring och utökning av trädens växtplatser. Undvikande av skuggning. Ersättning av befintliga lindar som är skadade eller som ligger långt efter i tillväxt.



Byälsvägens lindallé, sikt mot öster



# Källhänvisning

## Litteratur

Christensen, Linda, *Gatuträd i Bagarmossen*. Institutionen för stad och land (2008)

*Generalplan för Stockholm 1952*, Stadskollegiets investeringskommitté, Stockholm (1952)

Johansson, Ingemar, *Stor-Stockholms bebyggelsehistoria*, Gidlund, Stockholm (1991)

Markelius, Sven, *Det framtida Stockholm, riktlinjer för Stockholms generalplan*, Stadsplanekontoret, Stockholm (1945)

Synnemar, Karl Erik (red.), *Stockholm blir stor stad, tiden 1948-1998*, Byggförl., Stockholm (1998)

Söderqvist, Lisbeth, *Att gestalta välfärd, från idé till byggd miljö*, Formas, Stockholm (2008)

## Otryckta källor

Bagarmossen, KTH arkitektur åt Stockholms hem, 1997

Hagsätra-Rågsved, Kulturmiljöutredning, Mars 2017, Nyréns arkitektkontor

Sätra centrum, Kulturmiljöutredning, Mars 2019, Nyréns arkitektkontor

## Internet

Digitalt museum, historiska fotografier från ArkDes - digitaltmuseum.se

Kungliga biblioteket, historiska kartor - libris.kb.se

Lantmäteriet, historiska kartor och ortofoton - lantmateriet.se

Stockholms stads plan- och byggtjänst, gällande detaljplaner och gamla bygglov - etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten

Stockholms stads webbsida, ortofoton - kartor.stockholm.se

Wikipedia, artiklar om Bagarmossen, Ernst Grönwall och Skarpnäcksleden - sv.wikipedia.org

## Bilder

Omslagsbild

Ortofoto 2019 från kartor.stockholm.se

Sid 2

Fotografi, Nyréns

Sid 3

Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering, kartor.stockholm.se

Sid. 4

Härandeekonomiska kartan: Lantmäteriets historiska kartor

Sid.5

Schemaplan ur "Det framtida Stockholm"

Sid. 6

Karta från "Stockholms generalplan 1952"

Karta från Stockholms trafikplan 1960, Wikipedia

Sid. 7

Gällande planer från plan- och byggtjänsten, Stockholms stad

Sid. 9-10

Bygglov för kv. Inrikesministern 1 och Försvarsministern 1, från plan- och byggtjänsten, Stockholms stad

Sid. 11

Historisk bild från ArkDes, digitaltmuseum.se

Fotografi från Blackeberg, Nyréns

Sid. 12-13

1934 års karta över Stockholm med omgivningar, stockholmskallan.se

Historiska kartor från tjänsten historiska kartor på lantmateriet.se

Historiska och nutida ortofoton från tjänsten Min karta på lantmateriet.se

Sid 14-17

Fotografier, Nyréns

Sid 18

1934 års karta över Stockholm med omgivningar, stockholmskallan.se

Geologisk karta 1980 från etjanst.stockholm.se/geoarkivet

Fotografi, Nyréns

Sid 19

Kartillustration, Nyréns

Sid 20-21, 23

Fotografier, Nyréns

Sid. 22

Ortofoto 1995 från kartor.stockholm.se

Fotografi, Nyréns







**Nyréns Arkitektkontor**  
**2021**