

Södertäljevägen, del av Liljeholmen

Kulturmiljöanalys

KMV forum

2020-10-27



Södertäljevägen, del av Liljeholmen - Kulturmiljöanalys

Dokumentdatum: 2020-10-27

Beställare: Exploateringskontoret, Stockholms stad

Kontaktperson: Karl Gylje

Framställt av: KMV forum AB

Författare: Lisa Sarban, Stina Ekberg, Emy Lanemo och Johannes Kruusi, KMV forum och Anneli Landin, Landskapslaget

Granskare: Johannes Kruusi, KMV forum

Foto: KMV forum om inget annat anges

Kartor: Hanna Skoglund, Landskapslaget

KMV forum.

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Inledning.....	6
Bakgrund.....	6
Uppdrag och metod	6
Utredningsområde	6
Medverkande	6
Rapportens upplägg.....	6
3. Förutsättningar	7
Planeringsförutsättningar.....	7
Pågående planarbete	7
Angränsande detaljplaner	7
Lagskydd	8
Tidigare kunskapsunderlag och ställningstaganden	9
4. Karaktärsanalys.....	12
Stadsbild och övergripande karaktär	12
Vyer och landmärken.....	14
Stadsbyggnadskaraktärer	16
5. Kulturmiljöanalys.....	25
En infart till huvudstaden	25
Vattnets och järnvägens betydelse för industriförstaden Liljeholmen	28
Municipalsamhället.....	30
Liljeholmen som modern knutpunkt	32
6. Kulturhistorisk värdering	34
7. Riksintresse för kulturmiljövård	38
8. Känslighets- och tålighetsanalys	40
9. Rekommendationer	43
10. Historik.....	45
11. Källförteckning.....	50

1. Sammanfattning

Stockholm stad och Jernhusen AB arbetar med ett planprogram för Södertäljevägen. KMV forum har, på uppdrag av Stockholm stads exploateringskontor, tagit fram en kulturmiljöanalys för utredningsområdet. Syftet har varit att beskriva, analysera och värdera de övergripande kulturhistoriska värdena inom och i anslutning utredningsområdet, med fokus på stadsbild och landskap.

Utredningsområdet med Södertäljevägen och Hägerstensvägen utgörs idag av en bred trafikled i ett storskaligt landskapsrum. Landskapet är bitvis starkt kuperat och kontrasterna mellan vägrummet och omgivande höjder är tydliga. När vägen närmar sig Liljeholmsviken stiger anläggningen och övergår i Liljeholmsbron medan landskapet flackar ut i mötet med vattnet. Området innefattar framförallt infrastruktur- och anläggningen, men omges av bebyggelsekaraktärer, bergsformationer, grönstrukturer, vyer samt andra kulturhistoriskt intressanta inslag som uppfattas från vägen. Kulturmiljöutredningen innefattar därför såväl utredningsområdet som den stads- och landskapsbild som uppfattas från vägrummet.

Södertäljevägen utgör historiskt en av Stockholms huvudsakliga entréer från sydväst. Infrastruktur-anläggningen präglas idag framförallt av 1900-talets storskaliga bilism, men sträckningen har utgjort en av de viktigaste landsvägarna in till huvudstaden från 1600-talet och framåt. Kulturmiljöanalysen och den kulturhistoriska värderingen har utgått från fyra huvudsakliga kulturhistoriska berättelser som format dagens miljö. Med avstamp i dessa har fysiska uttryck; karaktärsdrag, byggnader, objekt och vyer som framträder i dagens stadslandskap identifierats och redovisats på illustrerade kartor.

Ett urval av dessa uttryck har bedömts som särskilt kulturhistoriskt intressanta. I området finns för att nämna två exempel Sveriges äldsta järnvägstunnel samt en mycket tidig järnvägsbro i betong. Dessa värden bör skyddas i det fortsatta planarbetet. Utredningsområdets känslighet och tålighet

har bedömts enligt en tregradig skala. Utredningens analys av känslighet och tålighet inom utredningsområdet ger en övergripande bild av hur kraven på hänsyn och varsamhet till landskapsbild och kulturvärdena kan omsättas i kommande planarbete.

Utredningsområdet gränsar till riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115] och en utveckling av området bedöms endast i begränsad utsträckning kunna



En infart till huvudstaden



Municipalsamhället



Vattnets och järnvägens betydelse för industriförstaden Liljeholmen



Liljeholmen som modern knutpunkt

påverka riksintressets värden. Hög bebyggelse inom aktuellt utredningsområde kan dock förstärka den påverkan på stads-siluetten som redan konstaterats i och med genomförandet av detaljplanen för Marievik. Hög och tät bebyggelse längs med Södertäljevägen kan även påverka de långa och karaktäristiska vyerna in mot Södermalm och riksintresset Stockholm sett från infarten via Södertäljevägen.

Områdets kulturmiljövärden har stor potential att fungera som en resurs i utvecklingen av området. Södertäljevägen flankeras av små och stora intressanta uttryck för Liljeholmens historia. När vägen byggs om till stadsgata saktas tempot ner och områdets kulturmiljövärden kan användas i gestaltningen av det nya gaturummet, och bidra till att skapa ett intressantare och småskaligare stråk. Vid placering, utformning samt gestaltning av offentliga platser, torg och parker finns goda möjligheter att utgå från och lyfta fram historiska spår. Det kan röra sig om allt från byggnader och äldre järnvägsspår till bergsskärningar och alléer.

Om kunskap om områdets historia samt dess kvarvarande karaktärer och uttryck förmedlas brett i tidigt skede, så väl som kontinuerligt under stadsbyggnadsprojektet, finns goda möjligheter att väva in områdets spännande historia i det nya området.



Flygbild från 1932 över byggandet av den nya infartsvägen, med Liljeholmsbron's äldsta brodel i fonden.
Källa: Stockholmskällan, fotograf Oscar Bladh

2. Inledning

Bakgrund

År 2000 antog Stockholms stad ett program för stadsutveckling i Liljeholmen. Ett flertal detaljplaner har genomförts i Liljeholmens östra delar, Årstaberg och Årstadal, och nu planeras delarna Lövholmen och Södertäljevägen. Stockholms stad arbetar med ett planprogram för Södertäljevägen. Syftet med programmet är att slå fast mål och utgångspunkter för den fortsatta planeringen av omvandlingen av Södertäljevägen från dagens väglandskap till en stadsgata kantad av bebyggelse och en del av en sammankopplad stadsbebyggelse kring Liljeholmen.

Södertäljevägen utgörs idag av en storskalig trafikled med ett brett vägområde och ett storskaligt landskapsrum. Samtidigt utgör vägen en av Stockholms huvudsakliga entréer från sydväst. Infrastrukturanläggningen är i första hand präglad av 1900-talets storskaliga bilism, men sträckningen är av de viktigaste landsvägarna in till huvudstaden från 1600-talet och framåt.

Uppdrag och metod

Exploateringskontoret i Stockholms stad har efterfrågat en kulturmiljöanalys inom stadsdelen Liljeholmen, mellan E4 och Årstadal inklusive vattenrummet, med fokus på programområdet. Syftet har varit att inventera, beskriva, analysera och värdera de övergripande kulturhistoriska värdena inom utredningsområdet, med fokus på stadsbild och landskap. Analysen har även innefattat en redogörelse över kulturhistoriska värden i relation till de angränsande riksintressena Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115] och Gröndal [AB 116].

Kulturmiljöanalysen tar stöd i Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering och urval. Ingångar hämtas även från Trafikverkets Handbok för integrerad landskapskaraktersanalys: Landskapet är arenan – Integrerad landskapskaraktersanalys, en metodbeskrivning.

Utredningsområde

Kulturmiljöanalysens utredningsområde följer planprogrammets avgränsning i huvudsak men innefattar även den stads- och landskapsbild som uppfattas inifrån och in mot vägrummet. Området innefattar Södertäljevägen och del av Hägerstenvägen samt vägrummets närmaste omland bestående av bland annat bergsskärningar, järnvägsspår samt kajen vid Liljeholmsviken. Utredningsområdet innefattar ett mycket litet antal byggnader, men omges av bebyggelsekaraktärer och siluetter som uppfattas från vägen. På grund av vägrummets öppenhet ges även långa vyer mot omgivningarna från området. Kulturmiljöutredningen innefattar såväl utredningsområdet som den stads- och landskapsbild som uppfattas från vägrummet.

Medverkande

Beställare av arbetet har varit Exploateringskontoret, Stockholms stad, genom projektledare Karl Gylje. Arbetet har utförts av KVM forum och Landskapslaget under augusti – oktober 2020 av bebyggelseantikvarierna Lisa Sarban (uppdragsledare) och Stina Ekberg, kulturmiljövetare Emy Lanemo på KVM forum, och landskaps- och planeringsarkitekt Annelie Landin Lindroos på Landskapslaget. Interngranskning har utförts av antikvarie Johannes Kruusi på KVM forum. Kartillustrationer av Hanna Skoglund, Landskapslaget.

Rapportens upplägg

Rapporten inleds med en sammanfattning av uppdraget och dess slutsatser. Därefter följer en kort redogörelse för planeringsförutsättningar, tidigare ställningstaganden samt gällande lagskydd. Rapportens analyserande del är uppdelad i en karaktärsanalys och en kulturmiljöanalys. Karaktärsanalysen inleds med en övergripande beskrivning av utredningsområdets karaktär och de vyer som ges i takt med att betraktaren rör sig längs med vägen i båda riktningar. Vägrummet samt fem stadsbyggnadskaraktärer som flankerar och upplevs från vägrummet beskrivs i text, karta och bilder.

Kulturmiljöanalysen innehåller en kulturhistorisk värdering, analys av utredningsområdets känslighet och tålighet, analys av området i förhållande till angränsande riksintressen för kulturmiljövården samt rekommendationer inför det kommande planarbetet. Kulturmiljöanalysen utgår från fyra huvudsakliga kulturhistoriska berättelser som format dagens miljö, och de fysiska uttryck som uttrycker dessa i dagens landskap. Rapporten avslutas med en samlad och fördjupad beskrivning av utredningsområdets historiska utveckling.



3. Förutsättningar

Planeringsförutsättningar

Stadsdelen Liljeholmen står inför en omfattande utveckling med ny bebyggelse innehållande bostäder, kontor, service samt parker och infrastruktur. I det program för stadsutveckling som togs fram år 2000 fastställs den övergripande visionen för Liljeholmen: "att låta innerstaden ta språnget över Årstaviken" och bygga stad med dess variation och innehåll.

Enligt Stockholms Översiktsplan (lagakraftvunnen 2018-03-23) är en omvandling av Södertäljevägen till ett urbant stråk med blandad bebyggelse en angelägen utveckling för att minska vägens barriäreffekter samt bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal samt Södermalm.

Pågående planarbete

I budget för 2018 fick exploateringskontoret i uppdrag att "påbörja en planering för att omvandla Södertäljevägen till en urban miljö". I april 2020 antog Stadsbyggnadsnämnden ett start-PM för planprogram. Området föreslås utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser.

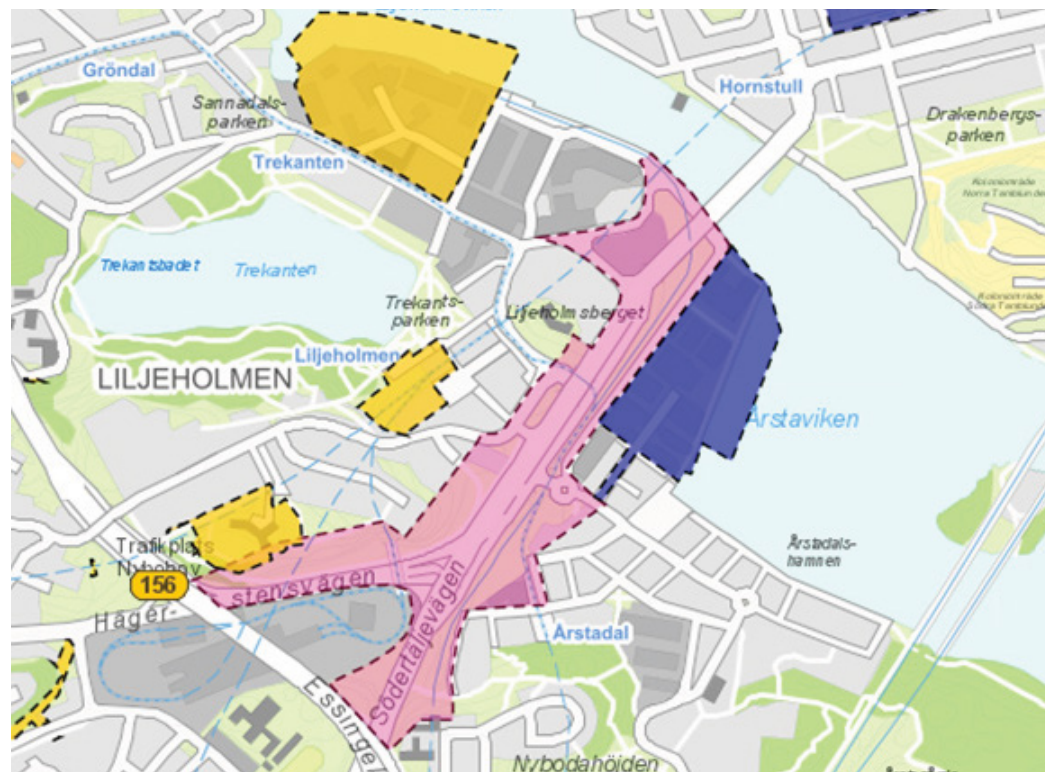
Angränsande detaljplaner

Omvandlingen av de östra delarna av utvecklingsområdet Liljeholmen, Årstaberg och Årstadal, är till stor del slutförda. Väster om Södertäljevägen pågår ett flertal projekt varav planområdena för Marievik i öster samt Liljeholmstorgets galleria och Nybohovsskolan i väster, gränsar eller ligger i nära anslutning, till programområdet för Södertäljevägen.

I Marievik (Marievik 15 mfl Dp 2010-14465) planeras för cirka 960 bostäder samt cirka 27.000 kvm nya verksamhetslokaler. Bebyggelsen är tänkt som en naturlig fortsättning på det nya området längs med kajen vid Årstaviken. Området kommer att få en tät och hög kvartersbebyggelse om 6 - 32 våningar vilket innebär en skalförskjutning i området samt påverkan på stadsbild samt stadens siluett från håll.

Liljeholmstorgets galleri (Dnr 2018-14587) planeras utvecklas genom överdäckning av tunnelbanespår, påbyggnad med bostäder, kontor samt en takpark.

För Nybohovsskolan (Dnr 2017-07068) finns planer om att utöka dagens skol- och idrottsverksamhet. Enligt förslag i start-PM ska skolan byggas till med nya byggnader om 2-5 våningar i anslutning till befintlig skola. Skolorområdet är framträdande i vyer från bl a Essingeleden och förslaget kan få stor inverkan i landskapsbilden.



Pågående detaljplaner i anslutning till utredningsområdet. Utredningsområdet markerat i rosa. Källa: Bygg- och plantjänsten, Stockholms stad

Lagskydd

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagens hänsyn- och varsamhetskrav (PBL 2 kap 6§ och 8 kap 14§ och 17§) gäller vid planering inom hela utredningsområdet. Det innebär att vid planläggning och i ärenden om bygglov ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbild, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan. Ändringar av byggnader ska alltid göras varsamt och deras värden och kvaliteter ska tas till vara. Särskilt värdefull bebyggelse eller särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer ska skyddas mot förvanskning. Inom samt i nära anslutning till utredningsområdet finns ett antal utpekade särskilt värdefulla byggnader, se Stadsmuseets klassificeringskarta.

Riksintressen enligt 3 kap Miljöbalken

Riksintressen för kulturmiljövården regleras enligt 3 kap 6§ Miljöbalken. Ett område som pekats ut som riksintresse bedöms ha så stora kulturhistoriska värden att det är av vikt för hela landet. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada, om en åtgärd innebär påtaglig skada på de värden som ligger till grund för utpekandet är åtgärden inte tillåten enligt Miljöbalken. Utredningsområdet angränsar till två riksintressen för kulturmiljövård. Motiveringen till utpekandet av riksintressena anges nedan. I bilaga 1 anges den av Riksantikvarieämbetet antagna riksintressebeskrivningen i sin helhet.

Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]

Motivering: Storstadsmiljö, präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilda tydliga uttryck med alla epoker från medeltid till nutid väl representerade. Residens-, domkyrko- och universitetsstad samt viktig sjöfarts- och industristad.

Gröndal [AB 116]

Motivering: Bostadsområde i centrala Gröndal, uppfört 1944–52, som med sina epokgörande nya bostadstyper och husformer blivit en viktig förebild för svenskt och internationellt bostadsbyggande under efterkrigstiden. Grupper av stjärnhus, dels sammankopplade, dels friliggande, uppförda 1944–46. Ett långt terrasshus och ett punkthus från åren 1946–52 uppförda efter riktningar av dåtidens namnkunniga arkitekter. Gestaltningmässiga värden och planlösningar. Gårdar och omgivande grönska, trafikseparering.

Kulturmiljölagen (KML)

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar enligt 2 kap Kulturmiljölagen.



Tidigare kunskapsunderlag och ställningstaganden

Kulturhistoriska klassificeringskartan

Stadsmuseet i Stockholm har på uppdrag av Stockholm stad tagit fram en kulturhistorisk klassificeringskarta över stadens bebyggelse. Klassificeringskartan utgör ett kunskapsunderlag vid stadens arbete med bygglovhantering samt detaljplanläggning. Byggnader som är blå- och grönklassade bedöms utgöra särskilt värdefull bebyggelse vilket innebär att plan- och bygglagen 8 kap 13§ kan vara tillämplig i plan- och bygglovsprocesser. Inom och i anslutning till utredningsområdet finns ett antal utpekade byggnader, bebyggelsemiljöer och anläggningar. Brännkyrka församlingsshem och Stora Katrinebergs gård är de enda blåklassade byggnaderna i anslutning till utredningsområdet. Ett flertal anläggningar och byggnader har grönklassats, se karta. Detta rör Liljeholmsbron, Liljeholmens före detta godsstation, det före detta municipalhuset och Liljeholmens folkskola i utredningsområdets nordvästra del. Öster om vägen har tre kontorskomplex grönklassats, dessa kommer dock att påverkas av pågående detaljplan för Marievik. I områdets sydvästra del har det före detta elektricitetsverket och hela den bebyggelsemiljö som innefattar Nybohovshöjden grönklassats. I anslutning till utredningsområdet finns även ett antal gulklassade anläggningar och byggnader, bland annat Nybodadepån och ett antal kontorskomplex i Marievik. Bebyggelse uppförd efter 1990 är ej värderade och klassificerade, de saknas därför på kartan.

Teckenförklaring till kartan

BLÅTT - Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde.

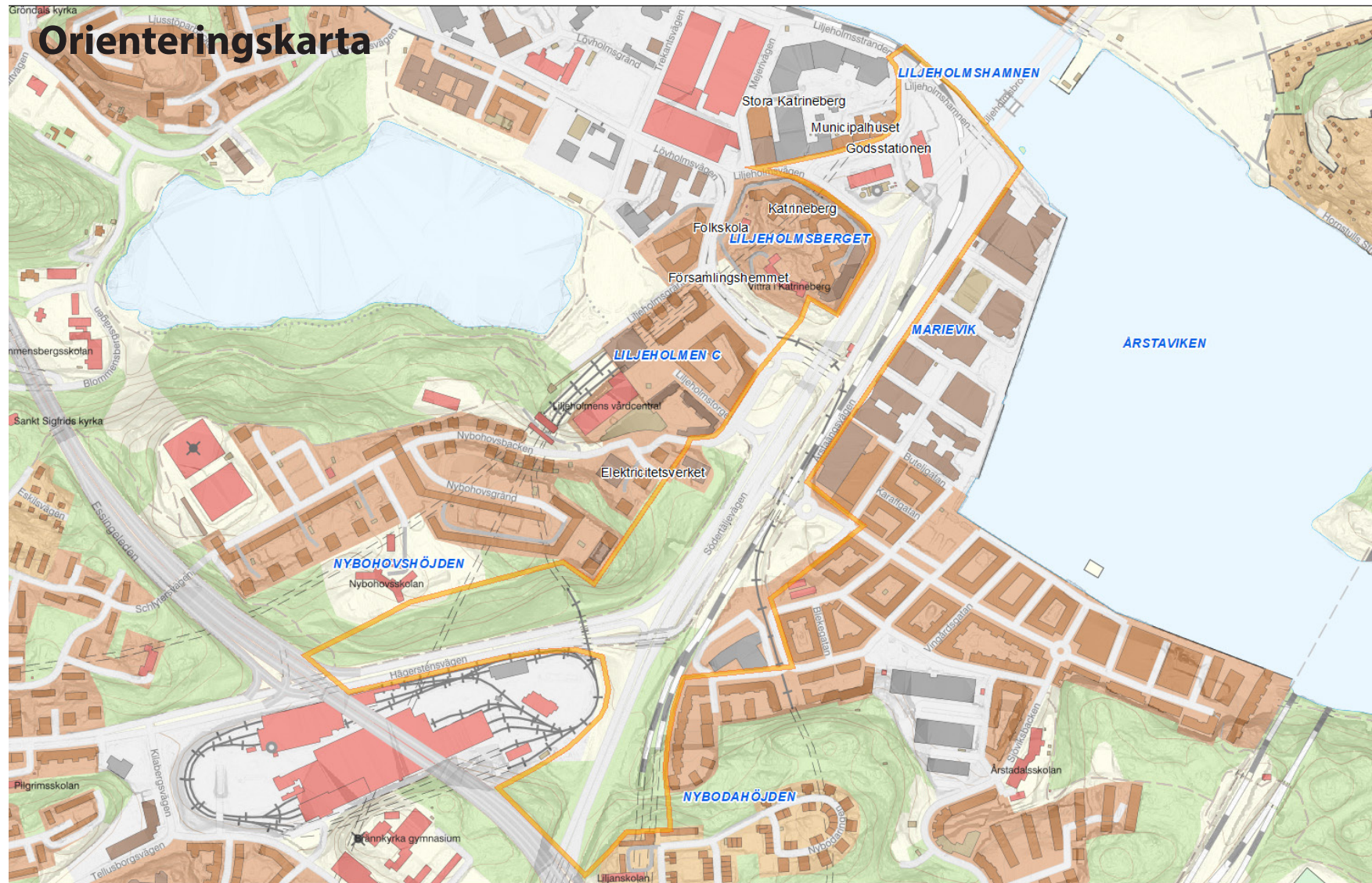
GRÖNT - Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt


GULT - Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

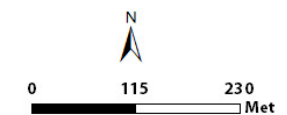


Utsnitt ur klassifiseringskartan med del av legend.





 Utredningsområde



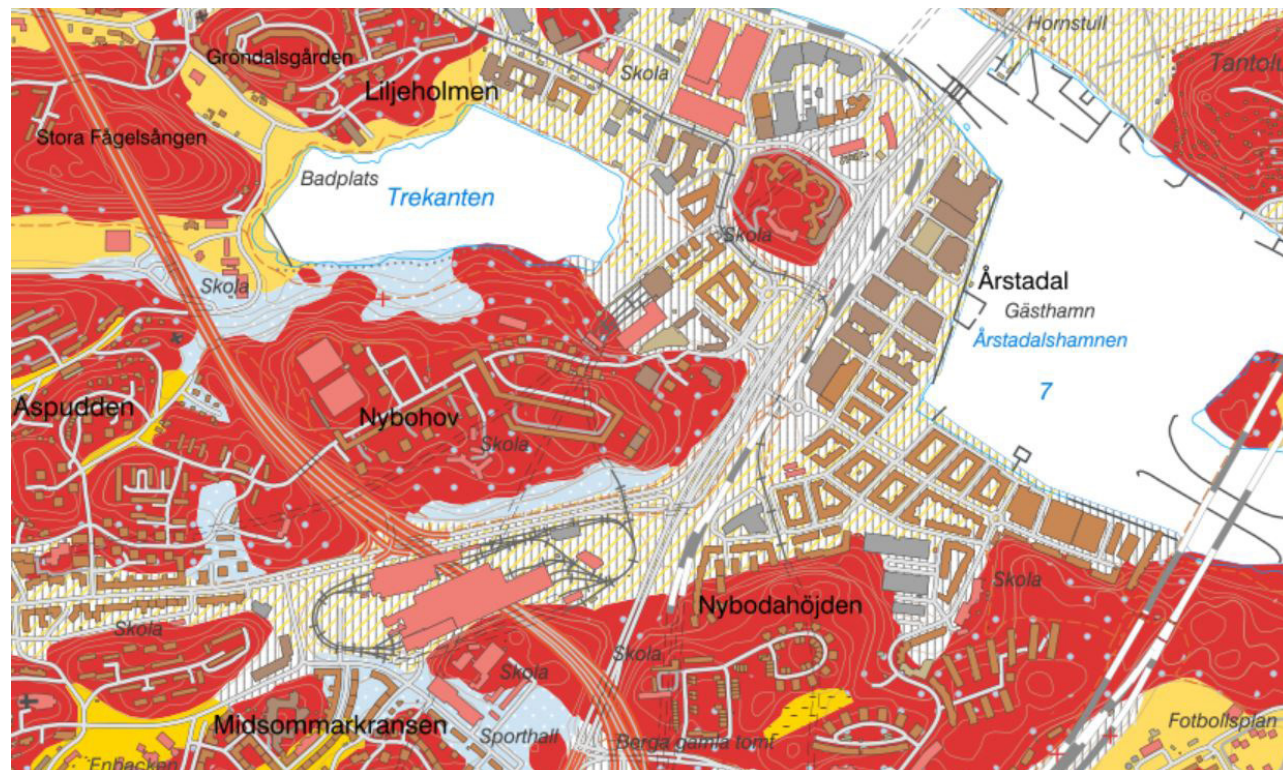
Orienteringskarta med huvudsakliga platsnamn och byggnader som nämns i texten. Utredningsområdet inom orange markering.

4. Karaktärsanalys

Stadsbild och övergripande karaktär

Landskapet som omger Södertäljevägen utgörs av det för Mälardalen typiska sprickdalslandskapet, där smala sedimentfyllda dalgångar avgränsas av kraftiga höjder bestående av urberg med tunna moräntäckan och rikliga förekomster av berg i dagen. Landskapet är starkt kuperat i väst, där Nybohovshöjden och Nybodahöjden når upp till 60 respektive 50 m ö h, och kontrasterna mellan det lägre liggande vägrummet och höjderna är tydliga. Landskapet planar ut mot öst och får en flack karaktär i mötet med Liljeholmsviken och Årstaviken. Här har massutfyllningar successivt förskjutit strandlinjen. Liljeholmsberget når upp till 30 m ö h, och upplevs på grund av den markanta stigningen och de karaktärsskapande bergsskärningarna som ett landmärke invid vägrummet.

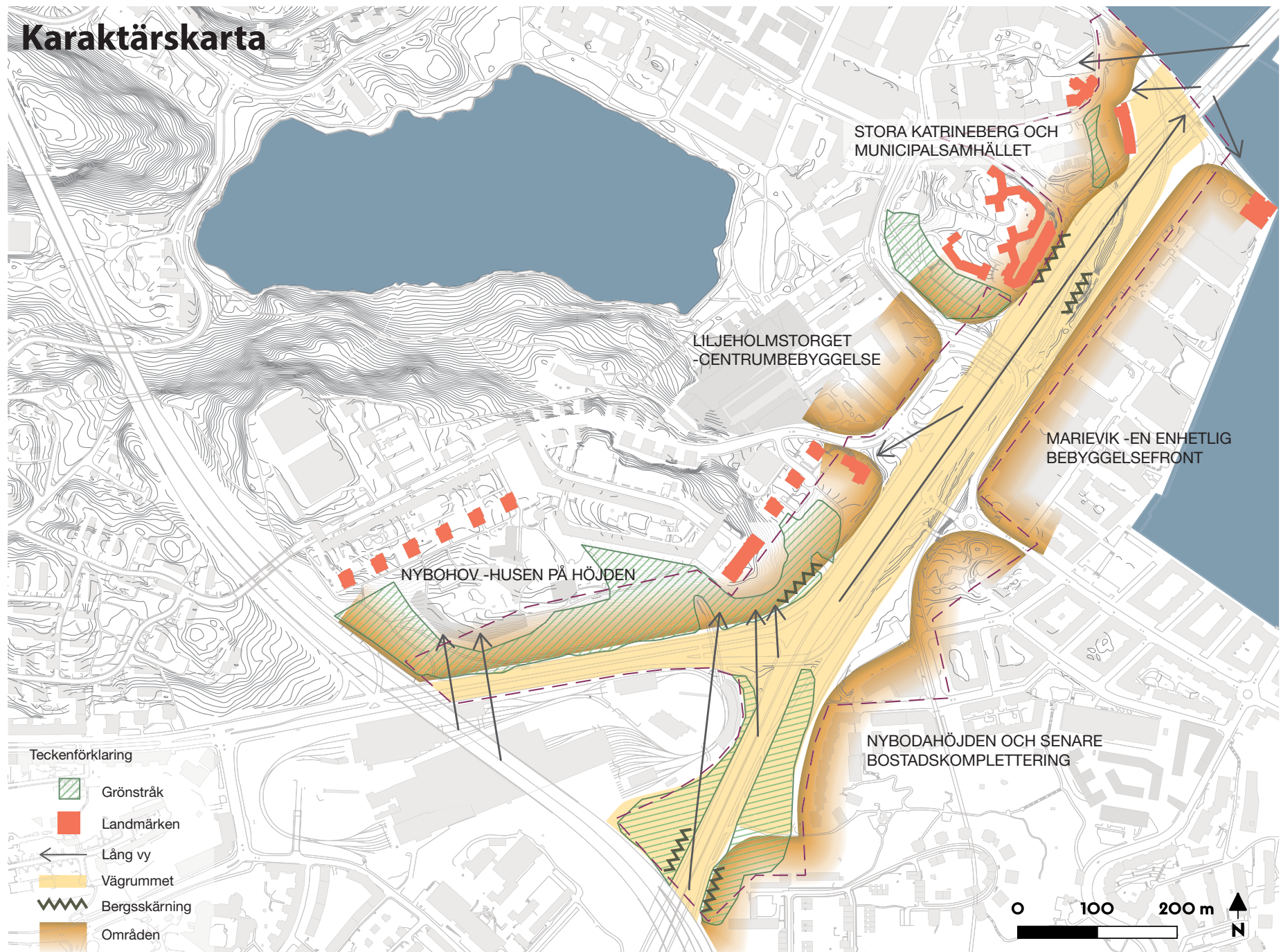
Södertäljevägen följer åt sydväst den lågt liggande dalgången och grenar vid Nybohovsberget ut sig i Hägerstensvägen, som även den följer en smal dalgång i östvästlig riktning. Topografin har varit en viktig lokaliserande faktor, och Södertäljevägens sträckning längs med dalgången har lång kontinuitet. Den smala sänkan har successivt behövt breddats, vilket tydligt återspeglas genom bergsskärningarna längs med vägen. Tydligast framträder dessa där Södertäljevägen korsas av Essingeleden samt vid Liljeholmsberget, där bergsskärningar på båda sidor om vägen tydligt påminner om hur vägen sprängt sig fram genom landskapet. Södertäljevägen varierar mellan två och fyra filer i vardera riktningen och tillsammans med på- och avfarter, parallella strukturer och höga belysningsarmaturer skapar detta ett storskaligt vägrum som domineras av biltrafiken. Inslag av avgränsande grönstråk ramar in bebyggelsen som kantar vägrummet. Den markanta skogsslänten nedanför Nybohov, smalare grönstråk längs med Södertäljevägens västra del och äldre ekbestånd kring Brännkyrka församlingshem framträder tydligast. I utredningsområdets södra del följer vägen marknivå, för att efter Liljeholmens centrum successivt höja sig mot Liljeholmsbron, vilken över Liljeholmsviken ligger på 15 m fri höjd.



Jordartskartan. Röd markering med blå punkter markerar urberg med tunt moräntäcke. Skrafferat område markerar postglacial lera och fyllnadsmassor. Källa: SGU

Parallellt med vägrummet löper järnvägsspår som är en rest av dels Västra stambanans första sträckning, dels industrispår. Järnvägsspåren, Årstaängsvägen och bitvis Tvärbanan löper längs med Södertäljevägen men i ett lägre läge, och de parallella strukturerna och skiftande profilerna bidrar till att vägrummet upplevs som storskaligt och delvis svårorienterbart på dess östra sida.

Bebyggelsen som möter vägrummet i norr och söder varierar i typologi, skala och struktur och flera olika bebyggelsekaraktärer urskiljer sig. Bebyggelsen ligger generellt sett högre än vägkroppen på den västra sidan, medan landskapet sänker sig under vägen på den östra sidan. Vid brofästet på kajnivå ligger bebyggelsen på båda sidor på en markant lägre marknivå, och bebyggelsemiljöerna upplevs som något trängda av vägens höga profil.



Vyer och landmärken

Det öppna vägrummet erbjuder i båda riktningar långa vyer. När resenären färdas mot nordost ges långa utblickar mot Liljeholmsbrons stigning, Södermalms siluett, Högalidskyrkan och Stadshustornet. Att trafikanten närmar sig huvudstaden blir i dessa vyer tydligt. Vid färd söderut från Liljeholmsbron ges, tack vare brons höga profil, långa utblickar över stadsrummen. Den mer brokiga bebyggelsebilden på vägens västra sida och det öppna kajområdet skapar en tydlig kontrast mot bebyggelsen på Liljeholmsvikens norra sida. Siffrorna i löptexten nedan hänvisar till foton på s 15.

Vyer längs Södertäljevägen norrut

Den storskaliga modernismen på Nybohovshöjden drar blicken till sig sett från såväl Södertäljevägen som från Essingeleden där denna passerar över utredningsområdet. De höga punkthusen vänder sig dels ut mot Södertäljevägens vägrum och dels mot Essingeleden och fungerar som utropstecken i landskapet (1). Den gröna krans som sparats i slänten ned mot Hägerstenvägen fungerar som en avskiljande grönska och framhäver bebyggelsens siluett. I denna del av utredningsområdet är kontrasterna mellan vägrummets låga placering i topografin och omgivande höjder tydliga, och det låglänta landskapet mellan Hägerstenvägen och Södertäljevägen återspeglar de topografiska förutsättningarna för vägens lokalisering.

Strax innan Södertäljevägen möter Hägerstenvägen öppnas vyn upp mot huvudstadens siluett med Högalidskyrkan som tydligt landmärke samt Stadshusets torn som sticker upp strax öster därom (2). Väster om vägen höjer sig Liljeholmsberget med sin branta, framsprängda bergsvägg (3). På bergskammen tronar församlingshemmet och Katrinebergs bostadsområde från 1990-talet med sina röda tegelfasader samt varierande höjder och takformer. Österut är det de verksamhetspräglade kvarteren i Marievik med sina raka utblickar mot Årstaviken som möter blicken (4).

När resenären närmar sig bron dominerar istället vattenkontakten och långa vyer över Liljeholmsviken och Årstaviken mot Söders bebyggelsesiluett och Tantolunden.

Vyer längs Södertäljevägen söderut

Sett sydväst från Liljeholmsbron präglas vyn av en bebyggelseutveckling som skett under hela 1900-talet och fortsatt in på 2000-talet. På den västra sidan syns municipalhuset och godsstationen (6) från tidigt 1900-tal, bostadshusen på Liljeholmsberget från 1990-talet och 1960-talets punkthus på Nybohovshöjden som höjer sig över området. I blickfånget från bron finns även ev hög, vit skorsten tillhörande ett äldre kraftvärmeverk (5). Från delar av Liljeholmsbron skymtar även Stora Katrinebergs gård, idag omgärdad av högre bebyggelse (6). Den brokigare bebyggelsebilden och oregelbundna planstrukturen är karaktärsskapande vid entrén till Liljeholmen och återspeglar stadsdelens bakgrund som industriförstad och municipalsamhälle. Bebyggelsen är tydligt anpassad efter topografin med stora höjdskillnader. På den östra sidan utgör det särpräglade kontorskomplexet med punkthus om elva våningar ett landmärke med sin fasad i tegel och silverfärgad plåt och de karaktärsskapande vingliknande taken (7). Vyn mot öster kommer efter genomförandet av antagen detaljplan för Marievik att förändras kraftigt, på grund av storskalig ny bebyggelse. När man rör sig vidare längs vägen ges vyer mot elektricitetsverket och Nybohovs punkthus (8). Vägrummet, med dess olika typer av vägutrustning och Essingeledens bro i fonden, dominerar vyerna.

Kontakten med vattnet

Från brofästet och Liljeholmshamnen ges breda vyer ut mot vattenrummen i Liljeholmsviken och Årstaviken. På Liljeholmsvikens nordvästra sida möter kvarterstaden längs med Hornstulls strand, medan utblickarna mot Årstaviken präglas av Tantolundens lummighet, Årstabron och Södersjukhusets karaktäristiska siluett.



Årstaviken och Årstabron sett från Liljeholmshamnen öster om Liljeholmsbron.



Hornstulls strand sett från Liljeholmshamnen väster om Liljeholmsbron.

Vyer längs med Södertäljevägen norrut



Vyer längs med Södertäljevägen söderut



Stadsbyggnadskaraktärer

Utredningsområdet utgörs till största delen av Södertäljevägens storskaliga vägrum. Vägen kantas på båda sidor av ett antal områden som skiljer sig åt vad gäller terrängförhållanden samt stadsbyggnadskaraktärer. Delområdena ligger till största delen utanför utredningsområdet och beskrivs därför nedan utifrån hur de upplevs från det centrala vägrummet.

Vägrummet

Vägrummet präglas av en tydlig nord-sydlig riktning där gång- och cykeltrafik är planerad separat och underordnad i förhållande till biltrafiken. Samtliga gång- och cykelpassager i öst-västlig riktning görs planskilt i viadukter och tunnlar under vägen. Ett gång- och cykelstråk löper parallellt med vägen på dess västra sida. På den östra sidan löper GC-vägar och påfarter delvis parallellt och delvis i en lägre profil. Vägrummet avgränsas på båda sidor bitvis av höga framsprängda bergsskärningar och skogsbeklädda branter. I vägrummet ingår även anslutande vägkorsningar till Liljeholmsorget och Marievik.

Vägutrustningen, i form av belysningsarmaturer, vägvisningsskyltar, refuger och vägräcken, är genomgående sentida och har en gestaltning som är typisk för större infarter. Ett äldre vägräcke från 1900-talets mitt finns kvar strax söder om mötet med Hägerstensvägen. Vägens storskalighet, linjeföring och rationella utformning återspeglar vägens roll som stadsmotorled från 1950-talet och framåt och som en av Stockholms viktigaste infarter. I norr övergår vägen i Liljeholmsbron, en dubbel klaffbro på höga betongpelare vars äldsta del (västra brodelen) uppfördes 1928 och som 1954 utökades med ytterligare del (östra brodelen). Brokonstruktionen var en integrerad del av vägens utbyggnad till riksväg och stadsmotorled. I söder korsas både Södertäljevägen och Hägerstensvägen av Essingeleden som passerar på en låg viadukt och med på- och avfart via Hägerstensvägen. Södertäljevägen och Essingeleden ingår båda i det infrastrukturella system av motorvägar

som anlades under 1900-talets mitt för att avlasta den allt mer ansträngda trafiksituationen i huvudstaden.

Parallellt med vägrummet löper järnvägsspår som är en rest av dels Västra stambanans första sträckning, dels industrispår. I sydöst avslutas spåren med tunnelmynningar i Nyboda-höjden och i norr breder ett spårområde ut sig på kajen under brofästet. Kontaktledningsbryggor och stolpar med äldre armaturer, växlar och äldre spår med träsliprar liksom en betongviadukt över järnvägen utgör delar av den äldre järnvägsmiljön.



Vägrummet präglas av storskalighet i såväl skala som i vägutrustning. I utredningsområdet södra kant korsas vägen av Essingeleden.



Samtliga passager är planskilda, på bilden visas Hägerstensvägens passage under Södertäljevägen i viadukt från 1900-talets mitt.



Invid vägen finns inslag av äldre vägutrustning, söder om mötet med Hägerstensvägen finns ett vägräcke från 1900-talets mitt.

Nybohov - husen på höjden

Området nordväst om Hägerstensvägen karaktäriseras av Nybohovshöjdens östra, skogsbeklädda brant. Höjdpartiets täta grönska består av lövträd med inslag av tall. Här och var i de halvöppna slänterna finns naturliga eller framsprängda bergssidor. På några ställen öppnar grönskan upp sig kring gångvägar/stigar som leder upp mot Nybohovsskolan, vattenreservoarerna samt bostadsområdet Nybohov uppe på höjden. En av gångvägarna har en äldre karaktär och har i delen som vetter ner mot Södertäljevägen en stenskodda bas krönt av ett vägräcke med betongstolpar och grönmålade järnrör. Vägsträckningen anlades troligtvis i samband med Trekantsreservoaren byggdes 1901-1904.

Nybohovsskolan och vattenreservoarerna är inte synliga från vägrummet, men flerbostadshusområdet uppe på Nybohovshöjdens platå utgör ett påtagligt och karaktäristiskt inslag i stadsbilden, även på håll, där det reser sig ovan trädkroppsarnas grönska. Bostadsområdet består av 14 punkthus och lamellhus. Punkthusen i bostadsområdets östra del är de som är synliga från Södertäljevägen. Husens höjder varierar efter terrängen så att de skarpt skurna taksiluetterna blir enhetliga. Anläggningen är typiskt exempel på 1960-talets storskaliga byggnadsprojekt placerade på höjder.



Även från delar av Hägerstensvägen framträder punkthusen tydligt i stadsbilden.



Nybohovsbergets bebyggelse sett från Nybodaberget.



I de gröna branterna finns inslag av äldre storsvuxna träd.



Äldre vägstruktur med stenskodda kanter med räcke.



Nybohovshöjdens punkthus utgör ett karaktäristiskt inslag längs med vägrummet.

Liljeholmstorget – centrumbebyggelse

Från vägrummet är det 2000-talets bostads- och kontorsbebyggelse vid Liljeholmstorget som präglar vyn, där den ligger mellan Nybohovshöjden i söder och Liljeholmsberget i norr. Liljeholmstorget brokighet med blandad bebyggelse med blandade åldrar och funktioner upplevs inte från vägen. Från Tvärbanan som rundar Liljeholmsberget, längs med vägen Nybohovsbackens början, sträcker sig kvarteret Karet fram till Liljeholmstorgets entré i sydost. Arkitekturen är återhållsam och stram om än asymmetrisk. Liljeholmstorgets galleria sticker ut med mörkare fasad sammanbyggt med en kontorsbyggnad placerad i Nybohovsbergets sluttning längs vägen Nybohovsbacken. Från Södertäljevägen i höjd med Liljeholmstorget anas Liljeholmstorgets tunnelbanestation med byggnad från 1960-talet i grönt putsad fasad. Galleribyggnaden med affärsskyltar möjliggör förståelsen för centrumets placering, medan bostadshusen i kvarteret Karet närmast vägrummet döljer centrumbebyggelsen och torget.



2000-talets bostads-, kontors- och handelsbebyggelse dominerar vyn från vägen.



Mot Liljeholmsvägen och Tvärbanan möter Liljeholmsbergets gröna slänter med en stor andel storvuxna ekar.



Bebyggelsefronten ut mot Södertäljevägen.

Stora Katrineberg och municipalsamhället

Området består av ett delvis kuperat område där Liljeholmsberget utgör den högsta punkten med sina branta bergskanter, medan området under bron intill godsstationen och längs kajen är flackt. Bebyggelsen är en heterogen förening av skilda byggnader från skilda epoker och strukturer och vägar som formats under lång tid. Norrut närmast Liljeholmsviken finns fortfarande karaktär av hamn med koppling till järnväg och industri. Godsstation, kaj, gamla järnvägsspår och bangårdsarmatur från 1900-talets första decennier bidrar till karaktären.

Området under bron är öppet vilket möjliggör för utblickar både norrut mot vattnet och Hornstull, samt söderut mot Liljeholmsberget. Municipalhuset är en framträdande byggnad med sin höjd och med sin arkitektur. Längs Liljeholmsbergets sluttning finns flera byggnader som ger uttryck för municipalsamhället och Liljeholmens tidiga samhällsfunktioner. De utgörs av Folkskolan (som inte är direkt synlig från vägrummet) och Församlingshemmet som strategiskt placerats vid den gamla landsvägen. Bakom municipalhuset, omgivet av bostad- och kontorsbebyggelse står Stora Katrinebergs gårds huvudbyggnad från 1700-talet, med flygelbyggnader och trädgård/park. Liljeholmsbergets nordöstra del består av bostadsbebyggelse från 1990-talet som utnyttjat topografin och anpassats till Församlingshemmets arkitektur. Bebyggelsen visar på den postmodernistiska arkitekturens ideal att förhålla sig till platsen och bygga vidare på befintliga uttryck om än med sin tids tillägg. Området ger sammantaget uttryck för den utveckling som området genomgått under flera hundra år. Från 1700-talets lantliga miljö med gårdar och gästgiverier, till industri- och järnvägsanläggningen under 1800-talet och fortsatt under 1900-talet med bildandet av Liljeholmens municipalsamhälle med viktiga samhällsfunktioner, och sedan bostadsbebyggelsen som tillkommit under 1900-talets slut.



Den skarpa bergsskärningen vid genom Liljeholmsberget återspeglar hur topografin har behövt bemästras



Liljeholmsberget sett från söder. Församlingshemmet med dess gröna krans bildar ett tydligt blickfång, medan bostadsbebyggelsen i Katrineberg förstärker topografin.



Längs med Liljeholmsvägen markerar äldre ekar och en trädad vägens sträckning.



I kajmiljön kring brofästet finns bevarade spår och järnvägsutrustning.



Marievik – enhetlig bebyggelsefront

Området i Marievik på den nordöstra sidan av Södertäljevägen, från Liljeholmsviken i norr till Sjöviksvägen söderut, domineras av en enhetlig bebyggelsefront med kontors- och verksamhetsbebyggelse från framförallt 1980-talet men även enstaka äldre kontorshus som byggts på. Karaktäristiskt är den jämna höjden på bebyggelsen som endast bryts av ett högre punkthus längst norrut. Byggnaderna längs vägen upptar hela kvarter, gatorna mellan kvarteren möjliggör för utblickar mot vattnet, Årstabron och Årstaviken. Byggnaderna representerar flera arkitekturstilar med individuella uttryck och en stor variation av fasadmaterial. Området mellan bebyggelsen och vägrummet präglas av den gamla stambanans järnvägsspår med spårområde längs med hela Marieviks västra del och längs med Södertäljevägen. Längs med spåret finns bevarade äldre kontaktledningsbryggor med armatur från troligtvis 1930-talet. Mellan spåret och bebyggelsen finns bilparkeringar.



Marieviks kontors- och verksamhetsbebyggelse bildar, genom de jämna takhöjderna och den storskaliga kvarterstrukturen, en relativt enhetlig bebyggelsefront ut mot Södertäljevägen



Kontors- och verksamhetsbebyggelsen i Marievik sett från Liljeholmsbron.



Marievik sett från kajen. Det öppna landskapet mellan bebyggelsen och vägrummet.



Nybodahöjden och senare bostadskomplettering

I områdets sydöstra del reser sig Nybodahöjden längs Södertäljevägens östra sida. Från vägen sett möts man av en grön mur av löv- och barrträd, genom vilken framsprängda bergsväggar skymtar. Nybodahöjden med sin barnhemsbebyggelse från 1930-talet som kompletterats med nya bostäder under sent 1990-tal är till största delen ej synlig från vägen, men kan skymtas vid färd söderöver på Södertäljevägen. En äldre ek som skiljer ut sig från resten av grönskan utgör ett karaktäristiskt inslag på vägens östra sida. Där Nybodahöjden trappar av mot norr öppnar ett område med separata cykelbanor och parallella järnvägsspår upp sig. I mellanrummen finns trädplanteringar på gräsbevuxna ytor. Bebyggelsen, något indragen från vägrummet och belägen på en lägre nivå, består av kontorshus från 1980-talet om cirka fem våningar. Längre in i området österut, knappt synlig på grund av trädplanteringar, ligger Liljeholmskajens bostadshus i sju till åtta våningar uppförda omkring 2005-2010.



De gamla järnvägsspåren från tunneln nedanför Nybodahöjden.



Den stora eken vid vägen.

5. Kulturmiljöanalys

Stadslandskapet kring Södertäljevägen i Liljeholmen har formats utifrån områdets naturgivna förutsättningar, politiska beslut, industrietableringar med mera. Lokaliseringen i direkt anslutning till huvudstaden och närheten till vatten är andra viktiga aspekter som påverkat utvecklingen. Områdets historia kan på olika sätt knytas till karaktärsdrag och egenskaper som framträder i dagens stadsbild. Berättelserna kan vara kopplade till det lokala planet och röra exempelvis liljeholmsbornas arbetsliv och vardag, men även till mer övergripande beslut, på nationell nivå, angående till exempel behov av att bygga ut stambanor.

Nedan beskrivs fyra bärande kulturhistoriska berättelser som påverkat utredningsområdet med omgivning. Med avstamp i dessa identifieras viktiga uttryck; karaktärsdrag, objekt och vyer som framträder i dagens stadslandskap.

En infart till huvudstaden

Redan under 1660-talet anlades den nya landsvägen åt Södertälje och vidare söderut. I samband med detta uppfördes en flottbro över Liljeholmsviken. Den nya landsvägen blev nu vid sidan av Göta landsväg den huvudsakliga infarten till Stockholm söderifrån. Landsvägen passerade genom ett landskap präglat av agrar bebyggelse, och invid vägen växte succesivt fler gårdar, torp och vårdshus fram. Till de större gårdarna i området hörde Löfholm i väster, Katrineberg och vårdshuset vid Liljeholmsbron samt Årsta i öster. Liljeholmen behöll sin lantliga prägel ända fram till början av 1800-talet då gårdarna, vårdshusen och odlingsmarkerna succesivt försvann för att ge plats åt industrier och kommunikationer.

Den gamla landsvägen behöll sin huvudsakliga sträckning fram till 1920-talet, då den ökande bilismen föranledde arbeten med förbättring och breddningar. I början av 1930-talet utfördes stora sprängningsarbeten och vägen fick sin nuvarande sträckning genom Liljeholmsbergets sydöstra del och nu uppförs även nya Liljeholmsbron. Villasamhällets

framväxt i västra Brännkyrka och den succesivt växande trafiken ökade trycket på Södertäljevägen. I mitten av 1950-talet skedde stora förändringar av vägmiljön i och med att Liljeholmsbron kompletterades med en östlig del samt att vägen blev en del av Riksväg 1 mellan Helsingborg och Stockholm. Vägen breddades och blev en stadsmotorled med planskilda korsningar i form av viadukter. I tidens anda fick stadsmiljön anpassa sig efter biltrafikens framfart och bebyggelse som låg i vägen för de nya raka vägsträckningarna revs, till exempel det gamla stationshuset. För att råda bot på den alltjämt växande bilismen och propparna i innerstan antogs 1958 en ny trafikplan med målet att bygga en motorvägsring runt Stockholm. Essingeleden var en del av detta projekt och 1966 kopplas den på Södertäljevägen. Invigningen av Södra länken 2004, en stadsmotorväg genom Årstatunnelns, var nästa steg i det stora ringledsprojektet. Södertäljevägen, Liljeholmsbron och Liljeholmsvägen berättar om hur staden alltsedan 1600-talets mitt arbetat med att hantera att lösa vägrelaterade problem med kopplingar till en ständigt ökande trafik till och från Stockholm.

Uttryck för berättelsen

Idag finns väldigt få rester kvar från den förindustriella epoken. Berättelsen om Liljeholmen före industrialiseringen uttrycks genom den kvarvarande sträckningen av den äldre landsvägen, nuvarande Liljeholmsvägen. Vägen gör en mindre sväng öster om en tidigare höjd vid Katrineberg, samt en större sväng väster om Liljeholmsberget. Sträckningen stämmer i stora drag överens med den gamla landsvägssträckningen med anor från 1660-talet. Från vägsträckningens norra del, samt från Liljeholmsbron finns en möjlighet till inblickar mot Katrinebergs gård, genom en öppning i kvarteret Stora Katrineberg. Från den äldre landsvägen utgår även av kortare vägsträckning kantad av alléträd som tidigare ledde upp mot Liljeholmens vårdshus. I utredningsområdets sydöstra del utgör en äldre ek ett karaktäristiskt inslag på Södertäljevägens östra sida. Området tillhörde Årsta gård som



enligt tidigare lagar och förordningar ansvarade för vägarna. Eken har en ålder av 150-250 år och det är möjligt att detta är ett av de träd som Årstafun, enligt flera anteckningar i sin dagbok, lät plantera för att ankomsten till Stockholms skulle bli angenäm för resanden. Om så är fallet berättar eken om Södertäljevägens viktiga status som infartsväg till Stockholm på den tiden, samt bekräftar vägsträckningen. Där eken står löper en asfalterad gångväg upp mot Nybodabacken. Den första delen av sträckningen sammanfaller med en äldre väg som ledde upp till den plats är gården Fredriksborg legat sedan 1700-talet.

De framsprängda bergsskärningarna kring vägsträckningen återspeglar de naturgeografiska förutsättningarna för infarten till staden. Detta är särskilt tydligt vid Liljeholmsberget vars nuvarande östra bergssida utgör ett tydligt och karaktäristiskt inslag i stadsbilden och vägmiljön. Bergssidans höga och skarpa skärning ger en bild av de stora sprängningsarbeten som krävdes för att bemästra berget. Bilden förstärks av den mindre bergsknallen öster om vägen, som utgör en rest av Liljeholmsbergets ursprungliga östra utkant. Dalgången mellan Nybohovshöjden och Nybodahöjden, där vägen löper i en sänka är ytterligare ett exempel på hur valet av vägsträckning fått anpassa sig efter de naturgivna förutsättningarna.

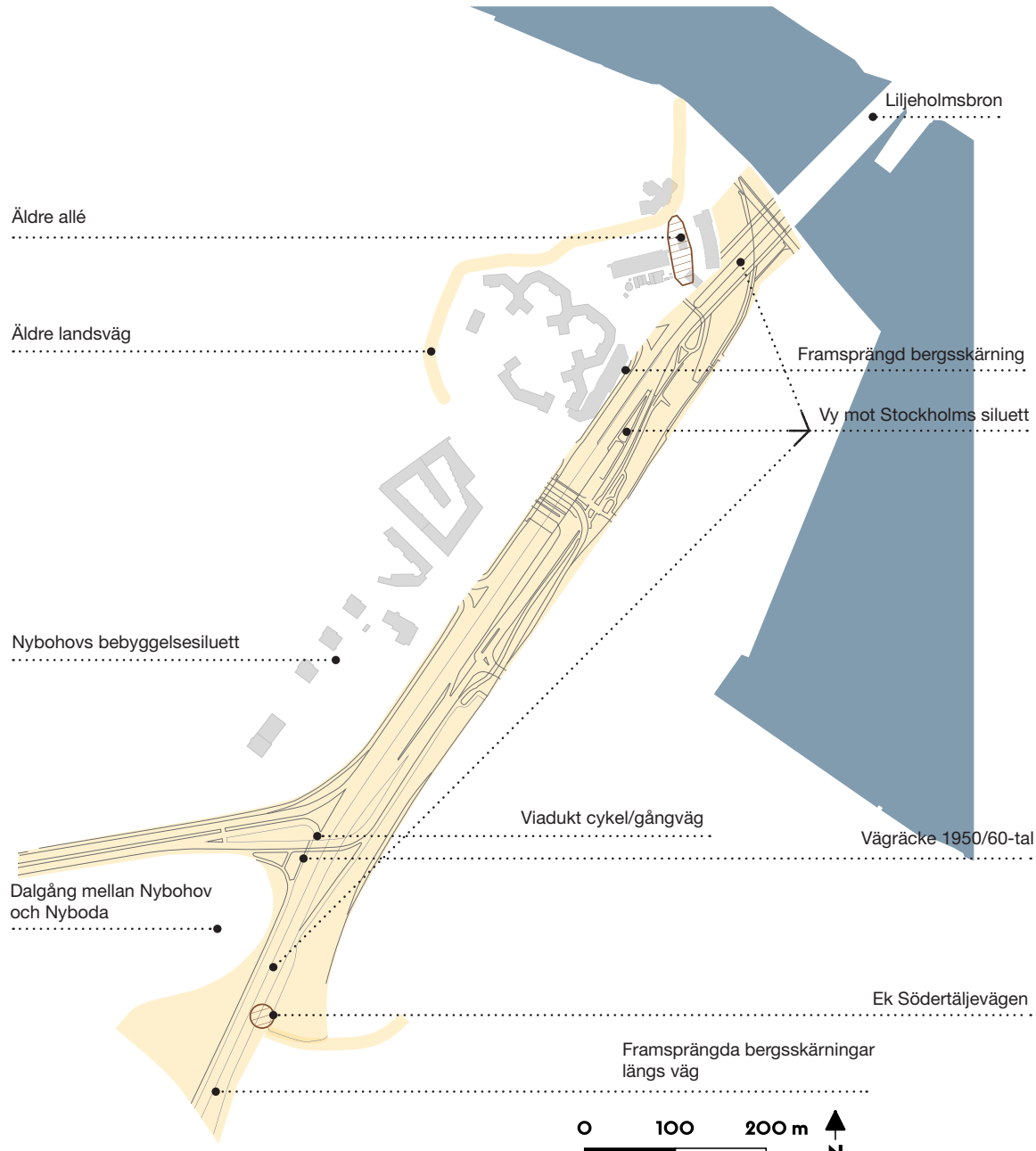
Dagens broar över Liljeholmsviken från 1928 är den sista av en rad broar som har överbryggt sundet mellan Liljeholmen och Stockholm. Bron är ytterligare ett exempel på hur färdvägen via Liljeholmen har anpassats till platsens geografi. Brobygget som föranleddes av det växande antalet bilister var även en del av ett större infrastrukturprojekt, Hammarbyleden, med syfte att avlasta Nils Ericssons sluss vid Slussen från fartygstrafik. Arkitekten bakom Liljeholmsbrons kraftfulla arkitektur var Carls Bergsten.

Södertäljevägens nuvarande utbredning med tvåfiliga körbanor i båda riktningar tillsammans med Liljeholmsbrons östra

del är ett tydligt exempel på 1950- och 60-talets strävan att anlägga storskaliga motorleder för att underlätta för den ökande biltrafiken. Bilismen skulle snabbt och smidigt kunna ta sig ända in till stadskärnorna, vilket ofta skedde på bekostnad av den befintliga stadens struktur och bebyggelse.

Exempel på uttryck för den storskaliga vägapparaten är; vägbredden, flankerande cykel- och gångbanor, planskilda korsningar, viadukter, vägräckesbalk mm. Från Södertäljevägens södra delar samt från Essingeledens bro utgör Nybohovs bebyggelsesiluett med omgivande grönska ett framträdande inslag i stadsbilden. Anläggningen är ett uttryck för det sena 1950- och 1960-talets stadsbyggnadsidéer; stora och höga volymer i dominerande lägen utformade för att upplevas från håll, eller i förbifarten från en motorled.





Vattnets och järnvägens betydelse för industriförstaden Liljeholmen

Liljeholmens förvandling till industriområde började redan under tidigt 1800-tal. Industrietableringen möjliggjordes av goda transporter, till en början via hamnen med förmånliga förbindelser med innerstaden, och från 1862 även via järnvägen när Västra stambanan till Göteborg invigdes. De låga markpriserna i jämförelse med Stockholm och mindre kommunal kontroll då Liljeholmen tillhörde Brännkyrka socken, gjorde området attraktivt för industrierna. De första etableringarna var mindre industrier vid Stora Katrinebergs gård, här fanns bland annat en stearinfabrik, en stubinfabrik, ett tryckeri och ett kalkbruk. På Lövholmen, som var den nordligaste delen av Liljeholmen, etablerades större industrier, så som AB Wilh. Beckers färgeri, en kolsyrefabrik och senare Skånska Cement AB som upprättade sin Lövholmen-depå på 1940-talet.

Den östra delen av Liljeholmen, nuvarande Marievik, köptes av SJ i samband med byggandet av stambanan där de uppförde ett verkstadsområde 1860–62. Västra stambanan var ett för tiden mycket stort infrastrukturprojekt som även innebar framsprängningen av Sveriges första järnvägstunnel. När den nya Årstabron uppfördes 1929 lades järnvägen om, spåret fick istället en funktion som industrispår. En annan förändring som skedde under 1920-talet var infrastrukturens Hammarbyleden som innebar att fartyg nu kunde gå mellan saltsjön och Mälaren och passera öppningsbara broar. Detta öppnade upp för ytterligare industri- och lagerverksamhet i Liljeholmen, som i Marievik, där de sedan SJ-verkstäderna flyttat ut kunnat dra nytta av både spårsträckningen och hamnen. I samband med industrietableringen växte en arbetarstadsdel fram i Årstadal.

Uttryck för berättelsen

Liljeholmen har till stora delar präglats av industrietableringen, något som fortsatt är påtagligt på Lövholmen väster om

utredningsområdet, där flera industribyggnader finns kvar. Från Cementas silo och kaj går järnvägsspåren till Liljeholmens hamnplan än idag, med bevarad kullersten mellan rälnerna. Ett promenadstråk följer spåret längs med Liljeholmsstranden och kopplingen mellan industri, järnväg och hamn blir här tydlig att följa. Vid Liljeholmens kaj, på den östra sidan om dagens bro, finns rester av en brobank från en äldre svängbro som visar på tidigare kopplingar över vattnet.

Området närmast vattnet, under bron, är än idag präglat av järnvägen med den bevarade godsstationen och industrispåren som svänger under bron och vidare längs med kajen. Godsstationen som uppfördes 1910 ritades av Folke Zetterwall, SJ:s chefsarkitekt, som även ritade Liljeholmens stationshus som revs 1959. Godsstationen har kvar lastkaj och skärmtak och ger med sin klassiska tegelarkitektur uttryck för det tidiga 1900-talets omsorgsfulla och gedigna järnvägsarkitektur under järnvägens storhetstid. Även äldre armaturer är bevarade över industrispåren som bidrar till upplevelsen av platsens järnvägshistoria.



Längs hela den östra sidan av utredningsområdet längs Södertäljevägen följer järnvägsspåren tillhörande den gamla stambanan från tunnelöppningarna i Nybodahöjden. Den ena var Sveriges första järnvägstunnel och anlades i samband med Västra stambanan 1860, den andra tillkom 1909 när banan fick ett dubbelspår till Stockholm. Längs spåren finns bevarade kontaktledningsbryggor, bangårdsarmaturer från 1930-talet då Liljeholmens bangård först elektrifierades, och järnvägsväxel. Här finns även en viadukt över järnvägen i form av en mycket tidig betongbro med tidstypisk utformning och konstruktion. Bron uppfördes 1909, och är en mycket tidig representant för betongbroar i landet.

Järnvägens betydelse för Liljeholmens framväxt blir tydlig längs hela den östra sidan, fram till kajen och sedan vidare mot industrierna på Lövholmen. Här är tunnarna, viadukten, godsstationen, rälsen och bevarad äldre armatur och kontaktledningsbryggor, viktiga element som tillsammans berättar om Liljeholmens industri- och kommunikationshistoria under nästan ett sekel.



Industrispåren längs kajen till industrin på Lövholmen



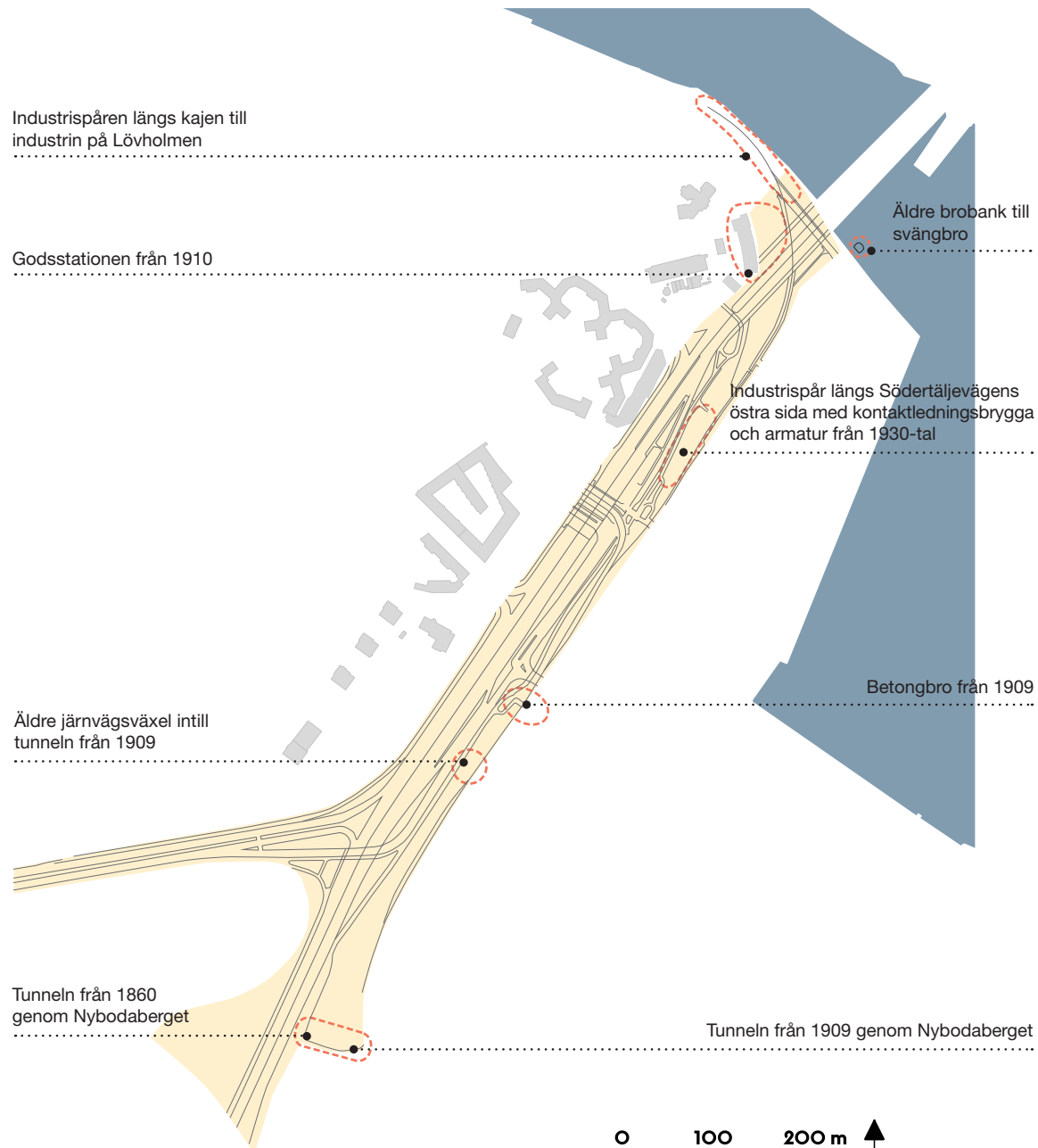
Godsstationen från 1910



Äldre järnvägsväxel intill tunneln från 1909



Tunneln från 1860 genom Nybodaberget



Äldre brobank till svängbro



Industrispår längs Södertäljevägens östra sida med kontaktledningsbrygga och armatur från 1930-tal



Betongbro från 1909



Tunneln från 1909 genom Nybodaberget

Municipalsamhället

Som en följd av den växande industrietableringen i Liljeholmen tilltog även behovet av bostäder för de som arbetade inom industrin då bostadsbristen i Stockholm var stor. I slutet av 1870-talet började en arbetarstadsdel växa fram söder om Liljeholmsberget. Årstadal brukar kallas för en av Stockholms första förstäder. Bostadshusen var mycket enkla och vägar, vattenledningar och avlopp saknades. Det var mot bakgrund av detta som Liljeholmen bildade municipalsamhälle 1898. Det handlade främst om sanitära förhållanden, att minska risken för smittspridning och förhindra katastrofala bränder. Ett municipalsamhälle var ett tätbebyggt område inom en landskommun som inom sitt område skötte vissa samhällsfunktioner efter 1874 års stadsstadgor. Liljeholmen växte och därmed ökade behoven av samhällsfunktioner. Kring sekelskiftet 1900 uppfördes Liljeholmens folkskola, kort därefter ett kombinerat municipal- och bostadshus på Katrinebergs ägor och ett vattentorn på Nybohovsberget.

I samband med att Brännkyrka inkorporerades med Stockholm fick området en stadsplan och elektricitet 1913 genom att ett elektricitetsverk uppfördes i Liljeholmen av Stockholms Gas- och Elektricitetsverk. På 1920-talet tillkom Församlingshemmet på Liljeholmsberget och barnhemmet Nybodahemmet på Nybodahöjden.

På 1960-talet revs de sista husen som tillhört förstaden Årstadal.

Uttryck för berättelsen

Ett stort antal av de samhällsfunktionsbyggnader som uppfördes i Liljeholmen i samband med bildandet av municipalsamhället och sedermera inkorporeringen i Stockholms stad finns kvar. Det är framförallt arbetarbostäderna som har rivits. Municipalhuset står intill den gamla landsvägen med huvudentrén i riktning mot den allé som ursprungligen gick

från landsvägen fram till Liljeholmens vårdshus, och framför Stora Katrinebergs gård. Byggnaden var vid uppförandet en iögonfallande hög byggnad med sina sju våningar, och är än idag ett landmärke sett norr ifrån.

Längs Liljeholmsbergets sluttning finns Liljeholmens folkskola och församlingshemmet väl synliga från den gamla landsvägen. Längre söderut längs den gamla vägsträckningen finns även elektricitetsverket Nybohovsstationen och vidare längs Nybohovshöjden en äldre vägsträckning med stensködd bas krönt av ett vägräcke med betongstolpar och grönmålade järnrör, som leder upp till Nybohovshöjden och den gamla vattenreservoaren.

Tillsammans representerar samtliga byggnader och vägsträckor väster om Södertäljevägen, Liljeholmens äldsta bevarade bebyggelse från tiden kring sekelskiftet 1900 när Liljeholmens mer organiserade samhälle växte fram.





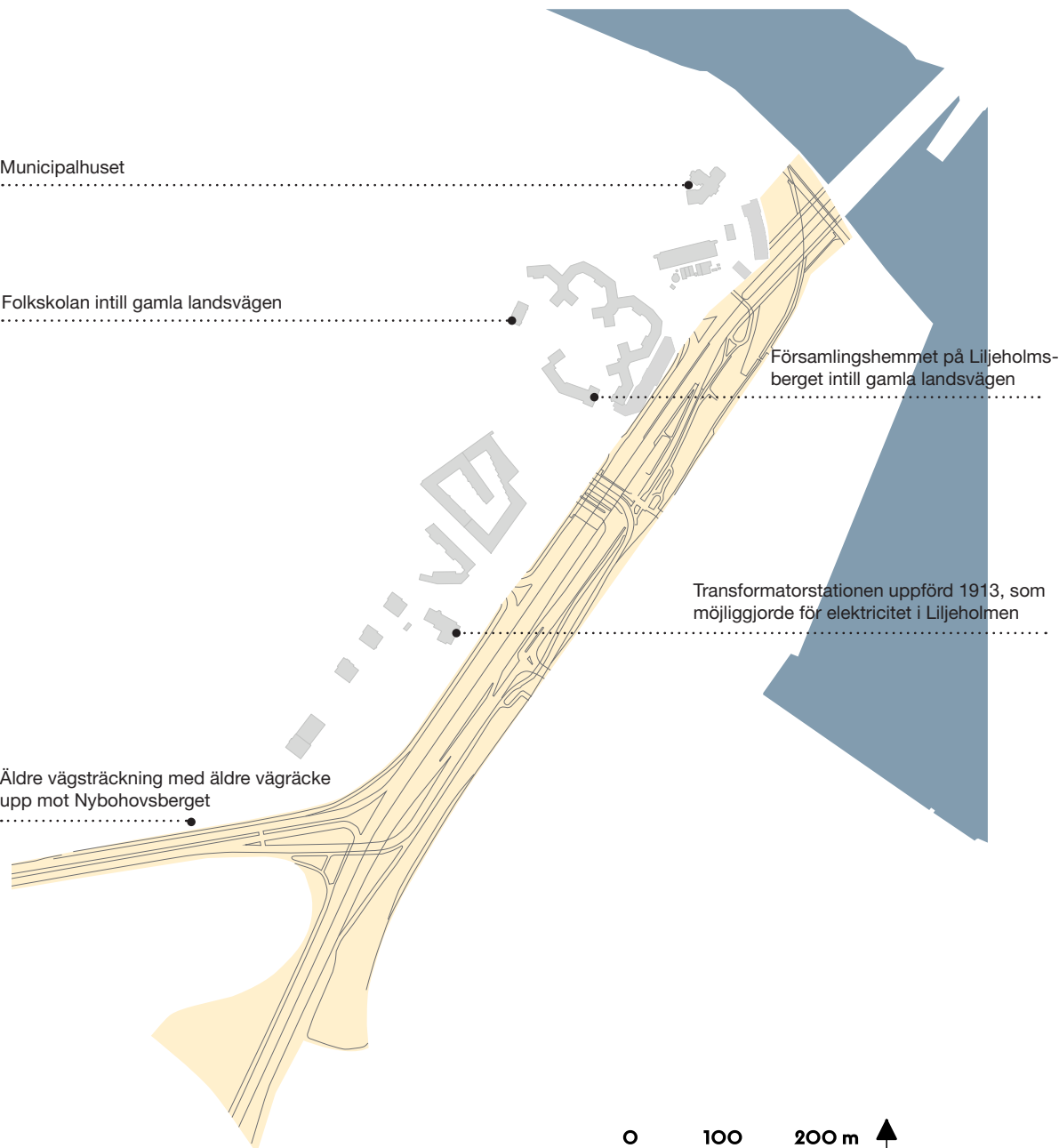
Municipalhuset



Folkskolan intill gamla landsvägen



Äldre vägsträckning med äldre vägräcke
upp mot Nybohovsberget



Församlingshemmet på Liljeholms-
berget intill gamla landsvägen

Transformatorstationen uppförd 1913, som
möjliggjorde för elektricitet i Liljeholmen



0 100 200 m



Liljeholmen som modern knutpunkt

Under senare delen av 1900-talet har Liljeholmen övergått från att ha varit en viktig genomfart för långväga kommunikationer, till att bli en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken i söderort.

Redan vid sekelskiftet lyftes de första konkreta förslagen på ett tunnelbanenät i Stockholm, men det var inte förrän i början av 1950-talet som frågan om anläggandet av en tunnelbanelinje till de västra förorterna utreddes. Detta kapacitetsstarka trafikmedel skulle möjliggöra utbyggnad av ett av de få kvarvarande större, obebyggda områdena i söderort; Bredäng, Sättra, Skärholmen, och samtidigt avlasta infartslederna mot Södermalm.

Sträckan Slussen – Liljeholmen blev den första etappen och Liljeholmens station med ny stor bussterminal invigdes 1964. Utredningar gjordes för att undersöka möjligheten till att använda västra stambanans gamla banvall, men valet hamnade tillslut på att lägga banan i en tunnel, det gav stora fördelar ur stadsplaneringssynpunkt. Under 1970-talet började man planera för en utveckling av Liljeholmstorget, och under 1990-talet sattes förutsättningarna för Liljeholmen som en viktig trafikknutpunkt och stadsutvecklingsområde.

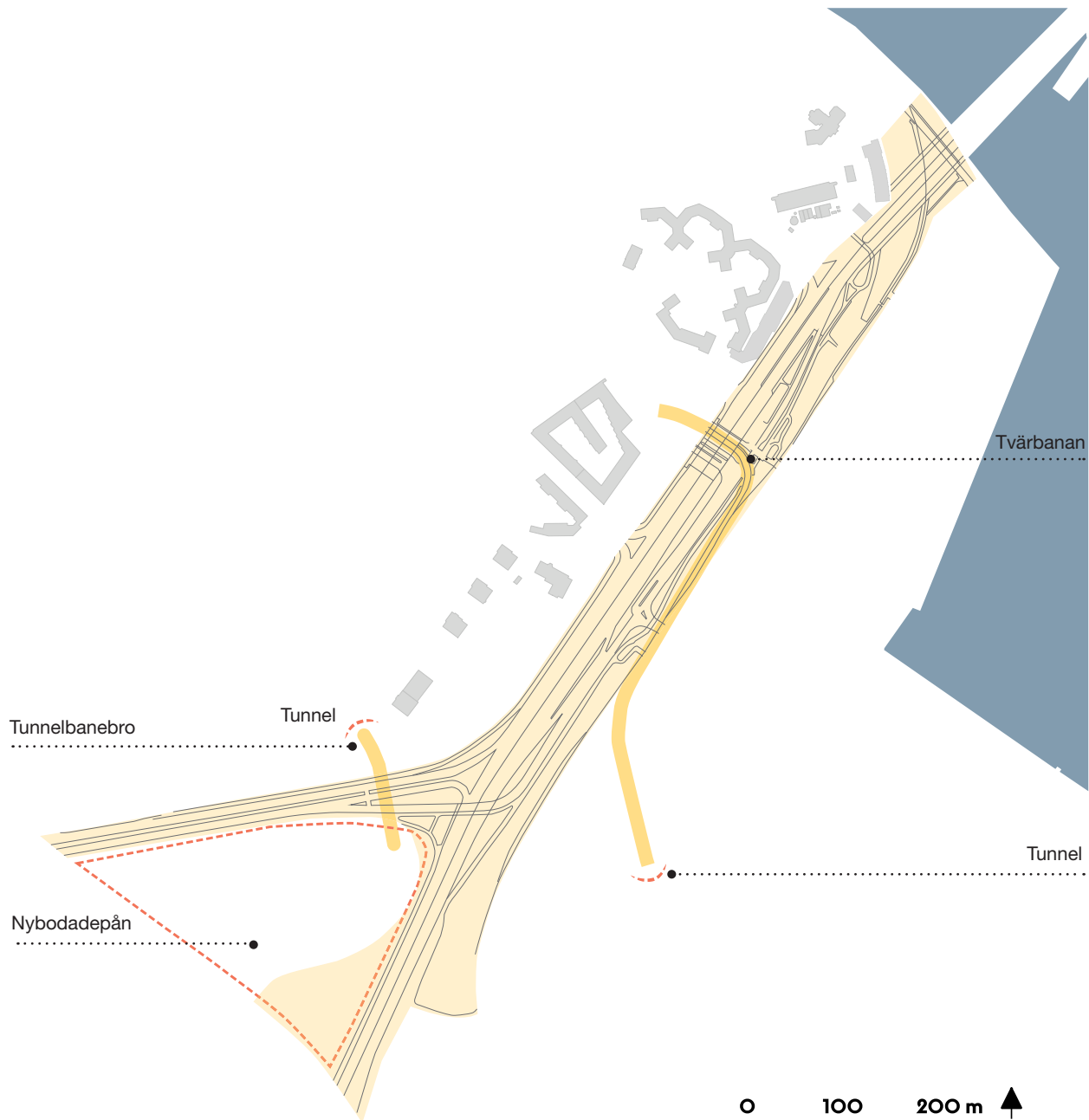
I början av 2000-talet öppnade Tvärbanan för trafik mellan Gullmarsplan och Alvik via Liljeholmen. Tvärbanan förbättrade kraftigt kommunikationerna i tvärläng och innebar en intensiv stadsutveckling i närområdet.

De kollektiva trafiknäten som vuxit fram i Liljeholmen berättar om hur storstaden sedan 1800-talets slut haft problem med trängsel på gatorna, samt behoven av att exploatera områden utanför staden för nya bostäder. Lokala, spårbundna trafiklösningar, som av utrymmesskäl ofta anlades under mark, blev då lösningen.

Uttryck för berättelsen

Liljeholmstorget med tunnelbanestation samt bussterminal ligger utanför utredningsområdet och är i princip inte synliga från vägmiljön. Liljeholmstorgets galleria och bostadshus är det som uppfattas från vägen. Tvärspårbanan utgör dock ett tydligt inslag i miljön, framförallt på den östra sidan om vägen, där den i en del av sträckningen löper i samma spår som västra stambanan, innan den viker av mot Årstaberg i sydöst. Årstadal spårvagnshållplats med framsprängd tunnelmynning genom Nybodahöjden, beläget i direkt anslutning till utredningsområdet, utgör ett väl synligt och karaktäristiskt inslag i stadsbilden. Tunnelmynningen i Nybohovshöjden samt bron för tunnelbanetåg leder till Nybodadepån, en spårvagnshall från mitten av 1940-talet som byggts om till skötsel- och uppställningshallar för bussar och tunnelbanevagnar. Depån har en strategisk placering mellan Södertäljevägen och Hägerstensvägen, direkt utanför utredningsområdet.





6. Kulturhistorisk värdering

Områdets olika uttryck i form av karaktärsdrag, objekt och vyer, speglar på olika sätt och i olika hög grad de kulturhistoriska sammanhangen. I den kulturhistoriska värderingen bedöms och analyseras uttrycken utifrån aspekterna Möjlighet till kunskap och förståelse, Kulturhistorisk helhet samt kulturhistorisk relevans.

Nedan samt på kartan på s. 37 redovisas de uttryck som bedömts som särskilt kulturhistoriskt intressanta. Analysen hanterar förutom de uttryck som finns inom utredningsområdet, även uttryck utanför området, i den mån de är möjliga att uppleva från vägrummet och utredningsområdet. Med "Högt värde" avses uttryck av kulturhistoriskt intresse som är väl avläsbara i den befintliga stadsbilden och bör arbetas in och lyftas fram i det nya stadsutvecklingsförslaget för att de olika berättelserna ska bli tydliga. De bärande karaktärsdragen och egenskaperna ger möjligheter att skapa variation samt bidra med historisk identitet i stadslandskapet och bör därför värnas och hanteras som en tillgång och förutsättning för att skapa en attraktiv ny stadsmiljö.

Landmärken, byggnader och bebyggelsemiljöer av högt värde

- **Nybohovs bebyggelsesiluett med omgivande grönska** utgör ett framträdande inslag i stadsbilden. Anläggningen är ett uttryck för det sena 1950- och 1960-talets stadsbyggnadsideal med stora höga volymer i dominerande lägen utformade för att upplevas från håll.
- **Godsstationen** ger genom sin bevarade karaktär samt strategiska placering vid kajen i nära anslutning till järnvägsspåret samt municipalhuset uttryck för järnvägens historiskt viktiga betydelse för Liljeholmens industrietablering och fortsatta framväxt till ett samhälle.
- **Kajen med det bevarade industrispåret** mellan Lövholmen och Liljeholmshamnen, kontaktledningsbryggor,

armaturer mm samt den äldre brobanken i vattnet, som visar på vattnet och hamnens betydelse för Liljeholmens tidiga industrietablering och tidiga förbindelse med Stockholms innerstad.

- **Gamla vägbron över järnvägen.** En viadukt i betong med tillhörande stödmurar i natursten tillkom i samband med anläggandet av dubbelspår samt ny tunnel i Nybodahöjden. Bron är uppförd 1909, och utgör troligen en av landets äldsta broar i betong.
- **Tunnlarna genom Nybodahöjden med framsprängda bergskanter och järnvägsspåren** längs med Marievik med bevarade kontaktledningsbryggor och järnvägsväxlar mm berättar om Västra stambanans framväxt samt de stora sprängningsarbeten som krävdes. Tunneln från 1860 är landets första järnvägstunnel.



Betongviadukten från 1909 troligen en av landets äldsta järnvägsbroar i betong.



Västra stambanans tunnel genom Nybodahöjden är landets äldsta järnvägstunnel.



Den före detta godsstationen med municipalhuset i bakgrunden.

- **Municipalhuset** är tillsammans med **Folkskolan, För-samlingshemmet** och **Elektricitetsverket** avgörande för förståelsen för hur Liljeholmen under tiden kring sekelskiftet 1900 och kommande decennier organiserades till ett fungerande samhälle med betydande samhällsfunktioner för de som i och med industrierna flyttat till området.

Platser och objekt av högt värde

- **Den alléflankerade vägsträckning som leder upp mot platsen där Liljeholmens vårdshus låg** har ett högt värde som en av få uttryck som finns kvar från tiden före industrialiseringen då området präglades av vårdshus samt gårdar med omland.
- **Äldre ek på Södertäljevägens östra sida.** Eken har ett högt värde som ett medvetet planterat och karaktäristiskt inslag längs den gamla Södertäljevägen, med möjlig koppling till Årstafrun och hennes önskan att göra ankomsten till huvudstaden angenäm för resanden.

Stråk av högt värde

- **Liljeholmsvägen** har i stora drag samma sträckning som den äldre landsvägssträckningen med anor från 1660-talet. Vägsträckningen, som rundar Liljeholmsberget i väster, visar på hur platsens naturgivna förutsättningar styrde vägdragningen. Vägen flankeras av flera äldre byggnader från municipalsamhällets tid, vilket förstärker avläsbarheten av äldre sträckning och därmed värdet.
- **Södertäljevägens sträckning**, med undantag av den norra delen som rätats ut, följer sannolikt samma sträckning som den fick vid anläggandet på 1660-talet och har därmed lång hävd och kontinuitet. Dagens sträckning kom till genom 1930-talets uträtning och 1950-talets

breddning till stadsmotorled. Den framsprängda bergsskärningen på Liljeholmsbergets östra sida berättar om platsens ursprungliga kuperade terräng, samt 1930-talets omfattande sprängningsarbeten för att uppnå en för bilismen rätlinjig infart till staden. Den mindre bergsknallen öster om Södertäljevägen är viktigt då den möjliggör avläsbarheten av bergets ursprungliga östra utkant. Sträckningen är ett intressant dokument över huvudstadens tidiga infrastrukturplanering på 1600-talet fram till 1900-talets mitt.



Allé längs äldre väg mot platsen där Liljeholmens vårdshus låg.



Rester av Liljeholmsbergets östra utkant längs Södertäljevägens östra sida



Den äldre eken längs Södertäljevägen med vy västerut mot Nybohovs bebyggelsesiluett.

- **Bro över Liljeholmsviken** tydliggör platsens geografiska lokalisering vid vattnet och hur färdvägen via Liljeholmen till Stockholm anpassats och möjliggjorts via en broförbindelse. Dagens bro från 1928 berättar vidare om ett större infrastrukturprojekt, Hammarbyleden, med syfte att avlasta Nils Ericssons sluss. 1950-talets breddning av bron är ett tydligt uttryck för tidens strävan att underlätta för den ökande biltrafiken att färdas snabbt och smidigt, ända in till stadskärnorna. Klaffbrons siluett signerad Carl Bergsten, utgör ett karaktäristiskt inslag i vattenrummet.

Vyer av högt värde

- **Inblickar mot Katrinebergs gård.** Från Liljeholmsbron sydöst sett, ser man Katrinebergs gårdsanläggning genom en öppning i kvarteret Stora Katrineberg. Vyn är viktig i och med att Katrinebergs gård i övrig är helt kringbyggd av högre bebyggelse. Öppningen i öster är en av få möjligheter som finns kvar för förbipasserande att uppleva den enda kvarvarande gården i närområdet.
- **Vyer mot kajen vid Liljeholmsviken, Godsstationen och Municipalhuset från Liljeholmsbron.** De öppna vyerna mot platsen är viktiga för förståelsen av Liljeholmen som tidig industriförstad och markerar övergången från innerstad till förstad på ett tydligt vis.
- **Vyer mot Marievik och karaktäristiska landmärken.** Det särpräglade punkthuset i norra Marievik är ett landmärke ut mot vattenrummet, med sin fasad i tegel och silverfärgad plåt och de karaktärsskapande vingliknande taken. Landmärket kommer efter genomförandet av antagen detaljplan för Marievik att rivas och ersättas av ny bebyggelse, och vyn kraftigt förändras.

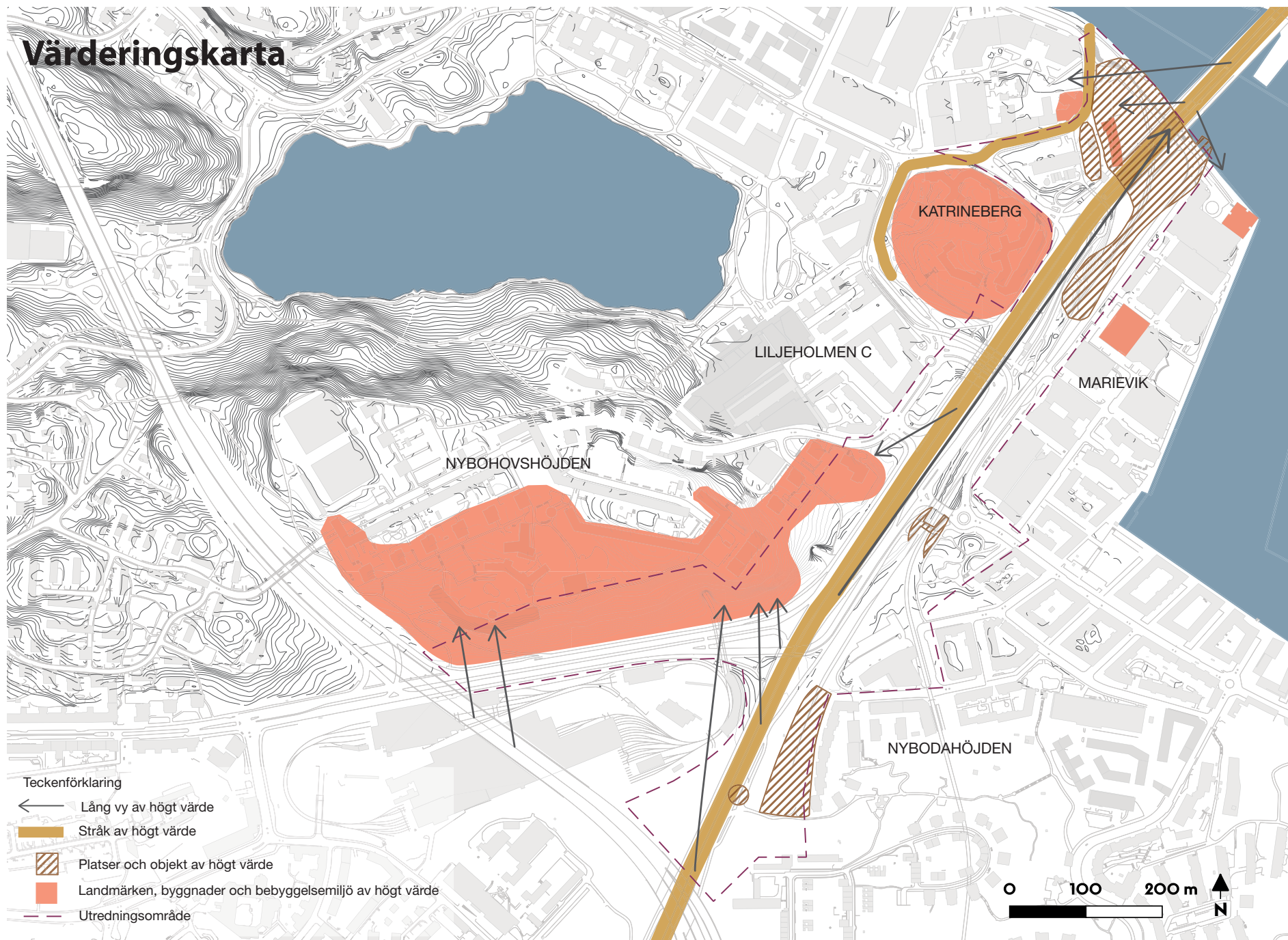
- **Vyer norrut mot karaktäristiska delar av Stockholms siluett och omgivande vattenrum.** Stenstadsbebyggelsen, Högalidskyrkan samt Stadshusets torn är symboliskt viktiga markörer som tydliggör ankomsten till huvudstaden söderifrån, sett från en av huvudinfarterna till Stockholm sedan 1660-talet.
- **Vyer mot Nybohovshöjdens punkthus.** De höga punkthusen vänder sig dels ut mot Södertäljevägens vägrum, dels mot Essingeleden och fungerar som utropstecken i landskapet. Även från Södertäljevägen sett mot sydväst ges karaktäristiska utblickar mot Nybohov, vars punkthus höjer sig över elektricitetsverket. Nybohovs modernistiska bebyggelsesiluett utgör ett markant blickfång i landskapet och är intressant som ett tydligt dokument för 1960-talets stadsbyggnadsideal att bygga storskaliga anläggningar i höjdlägen tänkta att upplevas på håll, till exempel i förbifarten från en motorled.



Södertäljev. storskaliga vägrum söderut. Till höger i bild bostadsbebyggelsen på Liljeholmsberget.



Framsprängd bergsskärning vid Liljeholmsberget med vy in mot Stockholm i fonden.



7. Riksintressen för kulturmiljövård

Riksintressen för kulturmiljövården regleras enligt Miljöbalkens tredje kapitel. Ett område som pekats ut som riksintresse bedöms ha så stora kulturhistoriska värden att det är av vikt för hela landet. I den fysiska planeringen ska utpekade riksintressen ges en särskilt tyngdvikt gentemot andra allmänna intressen. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada, om en åtgärd innebär påtaglig skada på de värden som ligger till grund för utpekandet är åtgärden inte tillåtlig enligt Miljöbalken. Även om skadan inte kan anses som påtaglig bör den undvikas och särskild hänsyn till de riksintressanta värdena visas. Förändringar som påverkar riksintressanta värden bedöms utifrån dess grad av påverkan.

Av Riksantikvarieämbetets handbok för kulturmiljövårdens riksintressen (Riksantikvarieämbetet 2014-06-23) framgår att även åtgärder utanför det geografiska riksintresseområdet kan påverka och innebära skada eller påtaglig skada på ett riksintresse:

Avgörande för om en exploateringsåtgärd innebär påtaglig skada på ett riksintresse är inte om åtgärden vidtas inom det avgränsade riksintresseområdet utan åtgärdens påverkan på de värden som ligger till grund för riksintresseutpekandet. Exploateringsåtgärder utanför det utpekade riksintresset kan påverka förståelsen och läsbarheten av riksintressets värden och innebära en påtaglig skada. Förarbeten till hushållningsbestämmelsen uttrycker tydligt att även åtgärder utanför den geografiska avgränsningen kan påtagligt skada ett riksintresse. (Riksantikvarieämbetet, s. 58-59)

En åtgärd kan alltså påverka ett riksintresse även om åtgärden vidtas utanför riksintresseområdet. Det är åtgärdens konsekvenser för riksintressets värden och egenskaper som bedöms.

I anslutning till utredningsområdet ligger riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115], norr om

utredningsområde ligger även riksintresset Gröndal [AB 116]. Gröndal ligger visuellt avskilt från utredningsområdet och bedöms inte påverkas av åtgärder inom utredningsområdet. Det beskrivs därför inte närmare.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

Stockholms innerstad med Djurgården är en komplex och mångfacetterad urban kulturmiljö som i sin helhet är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset återspeglar stadens funktion som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar som har präglat stadens framväxt. Präglande särdrag i Stockholms riksintresse är bland annat stadens anpassning till naturen, de tydligt avläsbara årsringarna i stadsväven, stenstadens distinkta gräns. Fronten mot vattenrummen och stadens siluett.

Riksintressebeskrivningen återges i sin helhet i bilaga 1. Ett antal egenskaper och särdrag som bedöms vara relevanta för utredningsområdet beskrivs här närmare:

Andra Stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och Mälaren.

Stockholms dramatiska och karaktäristiska topografi, i form av bland annat skärgårdslandskapet, förkastningsbranterna och Stockholmsåsen, har utgjort förutsättningar vid utbyggnaden av staden. Läget på öarna och vattnet som omger stadsdelarna har ytterligare bidragit till stadens särprägel. Ända sedan stadsmuren revs under 1600-talet och staden öppnade sig utåt har fastigheter med läge vid vattnet varit attraktiva. På dessa tomter har ofta de mest påkostade och prestigefulla byggnaderna uppförts, exponerade och väl synliga i stadsbilden. Samtidigt har stadens strandlinjer och kajer långt fram i tiden varit viktiga platser för militär verksamhet, infrastruktur, handel och industri. När staden vuxit och dessa funktioner

efter hand flyttat ut från de centrala delarna har marken istället använts för ny, medveten gestaltad och ofta påkostad bebyggelse. (Källa: Alla tiders Stockholm: riksintressen för kulturmiljövården, 2014)

Fronten mot Liljeholmsviken har på samtliga sidor präglats av industribebyggelse fram till under 1900-talet. På Reimersholme och längs med Hornstulls strand har industrierna successivt avvecklats och ersatts med bostadsbebyggelse under hela 1900-talet, och den norra sidan av Liljeholmsviken präglas idag av bostadsbebyggelse från 1890–1980-tal. Mot Årstaviken utgör Tantolundens grönområde stora delar av fronten mot vattnet, här återspeglas tydligt hur Stockholms särskilda topografi har fungerat som en begränsning för stenstadens utbredning. Reimersholme och Södermalm ingår i riksintesseområdet medan den södra sidan om vattnet ligger utanför riksintressets område.

Utredningsområdet omfattar kajerna och brofästet på Liljeholmsvikens södra sida, och möter därmed vattenrummet och fronten på den norra sidan. Idag kontrasterar industribebyggelsen, de öppna kajerna och den öppna planstrukturen tydligt mot bebyggelsen på vattenrummet norra sida. Ny bebyggelse inom utredningsområdet ger ingen direkt påverkan på de fronter mot vattnet som ingår i riksintresset. På grund av utredningsområdets begränsade utbredning mot Liljeholmsviken har ny bebyggelse här en mindre betydelse jämfört med angränsande utvecklingsplaner för Liljeholmen.

Stenstadens tydliga yttre gräns

Staden innanför tullarna utgörs till stora delar av den rutnästad som har sin grund i 1600-talets och 1860-talets reglering av malmarna. Stadsplanen utgjorde grunden för stenstadens framväxt under 1800-talet, och utbyggnaden styrdes av strikta byggnadsstadgor och av stadens byggnadsordning, vilken bland annat reglerade gatubredder och hushöjder.

Stenstadens yttre gräns är fortfarande synlig på flera platser, och utbredning sträcker sig i stort sett fram till de historiska stadstullarna. (Källa: Alla tiders Stockholm: riksintressen för kulturmiljövården", 2014)

På Södermalm utgör vattenrummen med Liljeholmsviken, Årstaviken och Hammarby sjö den tydligaste markeringen av stenstadens yttre gräns, och på andra sidan vattenrummen har gröna slänter, industribyggelse och 1900-talets mer öppna bebyggelsestrukturer utgjort en kontrast till den sammansatta stenstaden. Runt Liljeholmsviken utgör Lövholmens industrier och den öppnare och varierade stadsbyggnadsstrukturen mot kajen vid Liljeholmsviken en tydlig kontrast mot rutnätsplanen och den jämna siluetten som möter längs med Hornstulls strand. Liljeholmsvikens vattenrum markerar på så vis övergången från innerstad till ytterstad på ett tydligt vis. Den industriella prägeln längs med Liljeholmsviken och Årstavikens södra sida kommer, i och med pågående omvandlingsprocess, förändras och ersättas av betydligt högre bostads- och kontorshus. Tätt bostadsbebyggelse längs med hela den södra sidan av Liljeholmsviken kan minska orienterbarheten och förståelsen av tullarnas funktion som stenstadens yttre gräns.

Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden.

Stockholms innerstad har en siluett som medvetet gestaltats genom århundraden utifrån landskapets topografiska förutsättningar. Grunddragen i siluetten består i kontrasten mellan stenstadens stora sammanhållna bebyggelsemassa och enskilda accenter som höjer sig över den annars jämna siluetten. Högre byggnader har i alla tider använts för att markera makt, och fram till det tidiga 1900-talet var det framförallt kyrkornas spiror som sträckte sig högt över den sekulära bebyggelsen. Högalidskyrkan, Sofia kyrka och Engelbrektskyrkan är mer

sentida exempel på hur kyrkan getts en dominerande utformning i stadslandskapet. Här har kyrktornens traditionella dominans kombinerats med det tidiga 1900-talets terränganpassade byggande, där monumentalbyggnader förlades till högt belägna platser. Ett av syftena var att medvetet skapa landmärken och betona stadens topografi. (Källa: Alla tiders Stockholm: riksintressen för kulturmiljövården", 2014)

Högalidskyrkan dominerar västra Södermalms siluett. Den höga placeringen gör att det inte bara är tornen utan också Högalidskyrkans branta takfall och delar av kyrkans byggnadskropp som sticker upp över stenstadens siluett. I vyerna från Södertäljevägen syns Högalidskyrkans höga läge och dominerande byggnadskropp särskilt tydligt, vilket bildar viktiga vyer in mot Stockholms riksintresse från en av stadens äldsta infarter. Även Stadshusets tornspira utgör ett fondmotiv. Från viktiga utblickar inom staden och mot Södermalms dominerande Högalidskyrkans karaktäristiska torn västra Södermalms

siluett. De höga punkthusen på Nybohovshöjden syns bakom Södermalms siluett från vissa utblickar, tex sett från Västerbron, men avståndet gör att de inte läses samman med siluetten. De volymer som föreslås genom pågående detaljplan för Marievik kommer, enligt framtagna konsekvensbedömning, att förändra Södermalms siluett sett från ett antal viktiga vyer. En hög bebyggelse inom aktuellt utredningsområde kan förstärka den effekten i utblickar mot västra Södermalm från vyer i staden. Utredningsområdet ligger utanför riksintresset men hög och tät bebyggelse längs med Södertäljevägen kan påverka de långa vyerna in mot Södermalm och riksintresset Stockholm sett från infarten Södertäljevägen. Även från Essingeledens bro över utredningsområdet, från Nybohovshöjden och Nybodahöjden kan vyerna mot stadens siluett påverkas, dessa vyer bedöms dock som mindre centrala än vyerna från Södertäljevägen.



På Liljeholmsvikens norra sida möter bostadsbebyggelsen i Hornstull med sin jämna siluett.

8. Känslighets- och tålighetsanalys

Känslighets- och tålighetsanalysen är en bedömning av hur de kulturhistoriskt värdefulla egenskaperna, företeelserna och karaktärsdragen kan påverkas vid eventuella förändringar och tillägg. På känslighetskartan redovisas tre olika nivåer av känslighet. De områden som inte är markerade med kulör bedöms ha stor potential för utveckling och exploatering i förhållande till kulturhistoriska värden inom och i nära anslutning till området. Centralt för bedömningen är att identifiera hur och för vilken typ av åtgärd landskapets olika delar är känsliga, samma grad av känslighet kan därför innebära en känslighet för olika typer av åtgärder.

Områdena har bedömts utifrån följande tregradiga känslighetsskala:

Viss känslighet

Dessa områden bör kunna exploateras och/eller förändras med hänsyn till områdets värden och karaktärsdrag.

Känslighet

Exploatering och/eller förändring kan vara möjlig om den utförs med hänsyn till områdets värden och karaktärsdrag. Eventuell exploatering bör föregås av konsekvensanalyser.

Hög känslighet

Inom dessa områden avråds från större exploateringar och förändringar. Eventuell nybebyggelse i mindre omfattning och skala kan prövas med bör föregås av /utförliga/ konsekvensanalyser.

Känslighetskartan omfattar inte eventuell påverkan på riksintresset Stockholms innerstad. Stockholms stadssiluett kan komma att påverkas av hög bebyggelse inom utredningsområdet, frågan om risk för negativ påverkan hanteras inom ramen för kommande konsekvensbedömning av planen.

Vägrummen

- Södertäljevägens sträckning, med de långa raka vyerna mot Stockholms siluett, har en hög känslighet för förändrad sträckning. Vägrummet har generellt en känslighet för omgärdande tät och/eller hög bebyggelse om dessa skymmer vyer in mot Liljeholmsbron, vattenrummet, Stockholms siluett med Södermalms bebyggelse, Högalidskyrkan och Stadshusets torn. Känsligheten gäller även möjlighet till inblickar mot historiska och karaktärsskapande inslag längs vägen.
- Södertäljevägens linjeföring, bredd, viadukter och gångpassager liksom dess anslutning till Essingeleden via Hägerstensvägen återspeglar stadsmotorledens ingång till Stockholm. Vid en eventuell omvandling till stadsgata kommer vägens karaktär av stadsmotorled svårligen kunna bevaras, men om enstaka objekt/uttryck bevaras kan berättelsen till viss del att kunna knytas till dessa samt vidareförmedlas. Se vidare under rekommendation.
- Liljeholmsvägen har kvar den gamla landsvägens sträckning, och kantas av en rad äldre inslag, såsom äldre träd och byggnader från municipalsamhällets tid. Inom utredningsområdet finns f.d. municipalsamhällets samt den äldre allén som ledde mot Liljeholmens vårdshus. Vägen har en hög känslighet för förändring i form av ändrad sträckning, avverkning av äldre träd och ny bebyggelse som minskar förståelsen av hur municipalsamhällets byggnader ligger vända ut mot sträckningen.

Nybohovshöjden

- Nybohovshöjdens gröna sluttning mot Hägerstensvägen och Södertäljevägen är generellt känsligt för framförallt hög bebyggelse som kan göra intrång på upplevelsen av Nybohovs modernistiska bebyggelsesiluett som reser sig över den gröna kransen. I de karaktäristiska vyerna från Essingeleden och Södertäljevägen finns en hög känslighet mot tillkommande bebyggelse, och bredare släpp med bevarad grönstruktur bör bibehållas. Längs med övriga delar av den gröna kransen kan bebyggelse tillkomma, förutsatt att den i skala, höjd och placering anpassar sig till landskapet.



Liljeholmsberget

- Bergväggen vid Liljeholmsberget utgör utredningsområdets mest framträdande framsprängda bergsskäring och samspelar med bebyggelsen på bergskammen samt resterna av Liljeholmsberget på Södertäljevägens östra sida. Bergsskäringarna har en hög känslighet för förändringar genom att byggas för, sprängas bort samt andra ingrepp i berget som kan försvåra den historiska avläsbarheten. De gröna slänterna på Liljeholmsbergets södra sida är också viktiga för de öppna vyerna mot församlingshemmet, och har en hög känslighet för tillkommande bebyggelse som skymmer dessa.

Liljeholmshamnen

- Området väster om brofästet och kajen vid Liljeholmsviken utgör en miljö med flera kulturhistoriskt viktiga inslag från järnvägsepoken men även municipalsamhället, samt den äldre gårdshistorien. Området har en hög känslighet för förändringar som raderar de historiska spåren, godsstationens direkta kopplingen till kajen och de breda inblickarna mot såväl godsstationen, municipalhuset och Stora Katrinebergs gård sett från Liljeholmsbron. Till omfattning och volym begränsade tillägg kan vara möjliga i den mån de tar hänsyn till ovanstående.

Järnvägs miljön

- De järnvägsspår med tillhörande utrustning som löper inom utredningsområdet har i sin helhet en viss känslighet.
- Västra stambanans tunnelmynningar och framsprängda bergsskäringar i Nybodahöjden samt betongbron från 1909 med tillhörande järnvägsspår har en hög känslighet för att tas bort, byggas för eller splittras samt andra

förändringar som kan påverka den historiska läsbarheten negativt. I närheten av tunnelmynningarna står den äldre eken på Södertäljevägens östra sida. Denna har en hög känslighet för bebyggelse och förändringar i dess närhet som kan förta dess synlighet i vägrummet.

- Den del av järnvägsspåren som löper från godsstationen och kajen ingår, tillsammans med den bevarade brobanken, i sammansatt miljö med flera uttryck. Spår med tillhörande spårutrustning och brobanken vid Årstaviken är känsliga för att tas bort och den direkta kopplingen med vattnet och den bevarade brobanken är känslig för att byggas för.



Bergsskäring och före detta järnvägsspår från stambanan i Marievik.

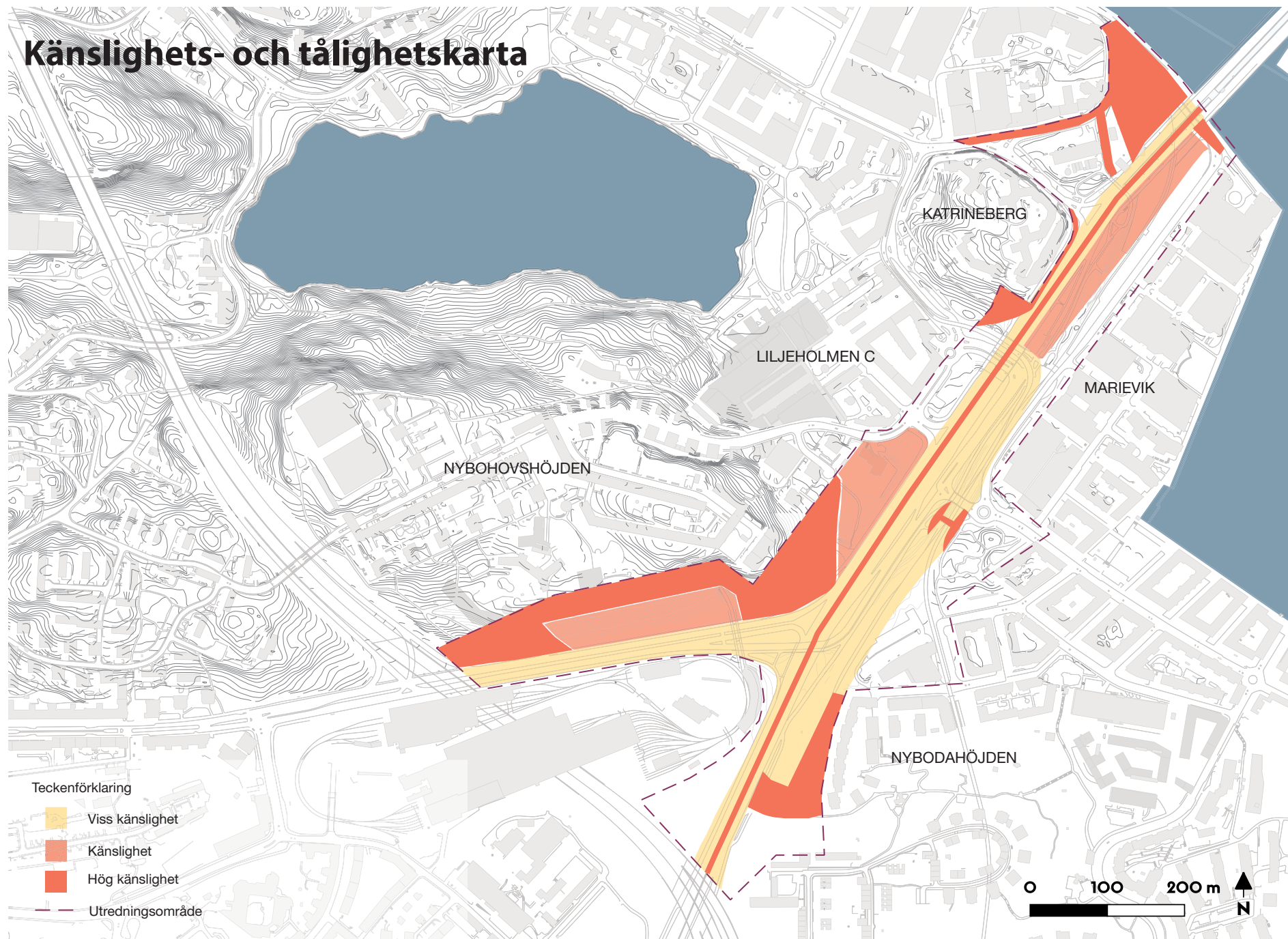


Liljeholmsbergets södra sluttning mot Liljeholmsvägen, med äldre träd.



Den gamla brobaknen öster om Liljeholmsbron.

Känslighets- och tålighetskarta



9. Rekommendationer

Beskrivningen av utredningsområdets känslighet och tålighet kompletteras nedan av samlade rekommendationer inför det fortsatta planarbetet. Rekommendationerna är, i detta skede av planprocessen, formulerade som öppna och övergripande medskick och kommer att behöva preciseras under uppdragets gång. Kapitlet inleds med samlade rekommendationer kring hur kulturmiljövärden inom utredningsområdet kan användas som en potential i det fortsatta arbetet. Därefter följer rekommendationer kopplade till vidare utredningar och skydd av kulturvärden i detaljplan.

Kulturmiljö som potential i det fortsatta planarbetet

- Vid placering, utformning samt gestaltning av offentliga platser, torg och parker finns goda möjligheter att utgå från historiska spår och samtidigt lyfta fram dessa. Det kan röra sig om allt från byggnader, äldre järnvägsspår, kajer, räcken med mera. Även tillkommande offentlig konst kan med fördel inspireras av områdets karaktär för att belysa platsens berättelser.
- Södertäljevägen flankeras av små och stora intressanta uttryck för Liljeholmens historia. När vägen byggs om till stadsgata saktas tempot ner och möjligheterna ökar att uppleva dessa kulturhistoriska byggnader och företeelser. Dessa uttryck kan användas i gestaltningen av det nya gaturummet, och bidra till att skapa ett intressantare och småskaligare stråk.
- Placeringar av parkrum, gator och andra släpp mellan den tillkommande gatubebyggelsen blir viktiga för fotgängarens och cyklistens upplevelse av gaturummet. Släpp bör så långt möjligt bidra till inblickar mot bebyggelse som återspeglar Liljeholmens brokiga historia. Detta gäller särskilt de vyer som bedömts ha ett högt värde.
- Framsprängda bergsskärningar är ett återkommande

inslag i området som berättar om hur olika väg- och järnvägsdragningar försökt bemästra platsen ursprungliga terräng. Bergsskärningarna bör värnas och användas som inspiration vid placering och utformning av ny bebyggelse för att skapa en stadsbild med djup och spännande möten.

- Inom och i nära anslutning till området finns rester av några äldre vägsträckningar. Dessa kan med fördel återanvändas och förstärkas i ett nytt sammanhang. I anknytning till två av dessa vägsträckningar finns äldre planteringar; allén till fd Liljeholmens vårdshus samt den gamla eken vid Södertäljevägen. Dessa träd bör vårdas och lyftas fram i stadsbilden.
- Allén till fd Liljeholmens vårdshus leder idag fram till en viadukt för gång- och cykeltrafik under Södertäljevägen. Det är positivt att allén även fortsättningsvis får kanta stråk som används. Om allén får frihuggas och vårdas kan den bidra till en vårdad stadsbild som upplevs som trygg för trafikanten.
- Området närmast kajen under Liljeholmsbron innehåller flera intressanta historiska inslag från framförallt järnvägsepoken. Tillsammans med den fria placeringen med direktkontakt med vattnet samt Liljeholmsbrons tak som skapar en viss rumslighet skapas en utemiljö med stor potential att utveckla till attraktiv offentlig mötesplats i närområdet.
- Södertäljevägens nuvarande sträckning och utformning är i stora delar ett uttryck för 1940/50/60-talets strävan att anlägga storskaliga motorleder. Tillsammans med Essingeleden har vägrummet en speciell ställning som uttryck för 1900-talets infrastrukturplanering runt Stockholm. Då omdaning till stadsgata kommer att kräva stora förändringar vad gäller såväl funktion som utform-

ning kommer det att vara svårt att bevara en avläsbarhet av den ursprungliga vägapparaten. En strävan att i delar bevara vägens utbredning och karaktärsskapande utblickar samt delar av de få ursprungliga företeelser som finns kvar i form av viadukter och ett vägräcke kan bidra till att bibehålla viss läsbarhet. Viadukter och gångpassager kan gestaltas med bilder och informationstexter för att tillgängliggöra berättelsen om vägens moderna utveckling.



Kajen med sina historiska inslag har stor potential för att utvecklas till en attraktiv mötesplats.

Fortsatta utredningar och bestämmelser i detaljplan

- Inom området finns två byggnader som kan komma i fråga för skyddsbestämmelser- och/eller varsamhetsbestämmelser i detaljplan; före detta godsstationen samt elektricitetsverket. Även tunnlar genom Nybodahöjden, och då särskilt den äldre tunneln bör utredas för möjlighet till skyddsbestämmelser i plan. Detsamma gäller för den äldre allén till Liljeholmens värdshus samt den gamla eken vid Södertäljevägen, som kan skyddas genom n-bestämmelser. Betongviadukten från 1909 kan i egenskap av bro inte skyddas enligt PBL. Här är det viktigt att bron får en användning för att säkerställa bevarandet. Förslag till utformning av planbestämmelser bör tas fram inför kommande detaljplaneprocess.



Den fd godsstationen, med välbevarad exteriör.



Nybohovsstationen, elektricitetsverk.

10. Historik

Brännkyrka socken och gårdarna

Området som idag utgör stadsdelen Liljeholmen tillhörde Brännkyrka socken och ingick i den stora gården Årstas ägor. Årsta var troligtvis bebott redan under förhistorisk tid vilket gravfält från yngre järnålder, gravhögar och stensättningar i gårdens närhet tyder på. Årsta gård ägdes i slutet av 1700-talet och första hälften av 1800-talet av ryttmästare Christian Henrik von Schnell och hans fru Märta Helena Reenstierna von Schnell, även kallad Årstafrun. Det sägs vara hon som planterade träd intill landsvägen för att infarten till huvudstaden skulle vara angenäm för resande. Den ca 200 år gamla eken som står intill Södertäljevägen strax norr om E20-vägbro, är en av de träd som Årstafrun ska ha planterat.

Liljeholmens funktion som viktig kommunikationscentra för transporter till och från huvudstaden går långt tillbaka i tiden. Göta landsväg hade länge varit den enda förbindelsen för den som tog landvägen till Stockholm söderifrån, men från och med 1600-talet ändrades detta i och med att den "nya landsvägen" anlades via Hornstull. En ny öppningsbar flottbro uppfördes över Hornsundet och vägen, en av de första i landet som var farbar med häst och vagn, drogs vidare från Liljeholmen söderöver till Segeltorp och över till Fittja vid Vårby. På en karta från 1702 benämns vägen "Vägen åth Södertällie och vidare". Vägen kom att kantas av ett stort antal gårdar, torp samt krogar och fick stor betydelse för traktens jordbrukare. Liljeholmens krog och värdshus uppfördes på vägens östra sida. Vårdshuset kom att bli ett av Stockholms-områdets mest kända värdshus under 1700- och 1800-talen. Byggnaden revs 1909.

På vägens västra sida uppfördes i mitten av 1700-talet Stora Katrinebergs gård av Catharina Sandman (Carl Michael Bellmans syster) och hennes man Claes Arrhén Von Kapfelman. 1797 ägdes gården av en överkommissarie Carl Olsson som byggde om huvudbyggnaden till två våningar med koppartak och klassicistiska fasadelement så som portik och kolonner i

trä. Samtidigt uppfördes två flygelbyggnader och ett lusthus. I området nordväst om Stora Katrineberg fanns under samma tid ännu en gård som först gick under namnet Lustigkulla och sedan Lövholmen.

Under 1700- och 1800-talen bebyggdes området med torp och stugor längs vägen, nere vid Årstaviken och vid sjön Trekanten. Under 1800-talets andra hälft uppfördes enklare flerbostadshus i det område som kom att få namnet Årstadal, som kan ses som en av Stockholms första så kallade kåkstäder. Husen byggdes enkla, ofta med andrahandsmaterial. Bostadsområdet som saknade både vägar, vatten och avlopp fick stora problem med bland annat epidemier. Idag är samtliga byggnader rivna.



Liljeholmens värdshus 1906. Foto: Larssons Ateljé, Källa: Stockholmskällan.

När gatunämnden år 1920 övertog ansvaret för vägen påbörjades successiva förbättringar i form av breddnings- och rätningsarbeten. 1930–32 gjordes en upprätning av sträckningen i Liljeholmen genom sprängningsarbeten i Liljeholmsberget och Södertäljevägen genom Liljeholmen fick sin nuvarande sträckning.

Järnvägen och Industriförstaden

Liljeholmens förvandling till industriområde börjar redan under tidigt 1800-tal, med det strategiska läget med goda möjligheter till transporter via hamnen och från och med 1860 även via järnvägen. År 1857 beslutades att Västra stambanan, järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Göteborg, skulle dras via Liljeholmen. För att möjliggöra sträckan vid Liljeholmen lät man bygga Sveriges första järnvägstunnel, Nyboda-tunneln. Spåret drogs norröver via en bank över Årstaviken vidare in till Södra bantorget. 1860 var sträckan Stockholm – Södertälje klar och två år senare kunde hela stambanan invigas. Dragningen av Västra stambanan kom att påverka närområdet inte enbart genom att den drog till sig nya industrier men också för att Statens Järnvägar valde att själva förlägga sin huvudverkstad öster om spåret, på Liljeholmens gårds gamla ägor. 1909 fick Västra stambanan dubbelspår, ny viadukt i betong samt en ny tunnel genom Nybodahöjden som sprängdes fram väster om 1860-års tunnel.

Att området hade nära förbindelser med innerstaden genom dåvarande Liljeholmsbron, men samtidigt lägre markpriser gjorde att det blev attraktivt för industrietableringar, både nya och befintliga som valde att flytta sina verksamheter ut från innerstaden. En bidragande orsak till områdets dragningskraft var även att Liljeholmen tillhörde Brännkyrka socken, där den kommunala kontrollen och regelverket inte var lika stränga som i Stockholm.

De första etableringarna skedde kring Stora Katrinebergs gård i form av mindre industrier. Under 1800-talets mitt ökade

This is a detailed historical map of the Liljeholmen area in Stockholm, Sweden. The map shows the island of Liljeholmen, which is connected to the mainland by a bridge. Key landmarks and buildings are labeled, including Liljeholmen station, Liljeholmen St. Catharinesberg, and Liljeholmen St. Catharinesberg. The map also shows the surrounding water, including the Stockholm archipelago, and various other islands and buildings. The map is oriented with North at the top.

This is a detailed historical map of the Årstadalen area in Sweden. The map shows the village of Årstadalen, the Årsta river, and surrounding features like the cable factory (Kabelfabrik) and the water reservoir (Vattenledningsreservoar). The map is color-coded and includes various geographical and administrative boundaries.

SÖDERTÄLJEVÄGEN DEL AV LILJEHOLMEN - KULTURMILJÖANALYS | 46

exploateringen och företag som till exempel en stearinfabrik, en stubinfabrik, ett kalkbruk, ett tryckeri, en fabrik för bryggermaskiner och ett färgeri med flera inrättade sig här. Utvecklingen fortsatte och på 1940-talet upprättade Skånska Cement Aktiebolaget sin stora Lövholmendepå.

Municipalsamhället

Det var bland annat för att kunna reglera samhällets framväxt och kunna ställa högre krav vid nybyggnationer som municipalsamhället Liljeholmen bildades 1898. Strax därefter uppfördes en folkskola på Liljeholmsberget, ett kombinerat bostad- och kommunalhus på Katrinebergs ägor, samt ett vattentorn på Nybohovshöjden. Municipalhuset uppfördes 1904–06 för att inrymma bostäder samt Brännkyrka kommuns och Liljeholmens municipalsamhälle. Här inrymdes även pastorsexpedition, distriktsläkare, polisstation med mera. Kommunalhuset fick strategisk placering längs gamla Södertäljevägen väl synlig när man närmade sig Liljeholmen från staden. Den fem våningar höga byggnaden följer Södertäljevägens svängda form. Arkitektkontoret Dorph & Höög gav byggnaden en ståtlig och imposant utformning med putsad fasad, utskjutande risalit samt mansardtak.

I samband med att Brännkyrka inkorporerades med Stockholm fick området en stadsplan och elförsörjning när Stockholms Gas- och Elektricitetsverk uppförde ett elektricitetsverk i Liljeholmen (Nybohovsstationen). På 1920-talet tillkom Församlingshemmet på Liljeholmsberget ritat av arkitekt Haakon Ahlberg och på 1930-talet barnupptagningshemmet Nybodahemmet på höjden Årstaberg, ritat och uppfört av arkitekt Paul Hedquist och byggmästaren Olle Engkvist.

Marieviks utveckling

I och med Västra stambanans dragning genom Liljeholmen tog Statens Järnvägar beslutet att anlägga sin huvudverkstad i Marievik. De första verkstadsbyggnaderna uppfördes 1860–62, och i och med ökande lokalbehov kom området genom



De båda äldre broarna i Liljeholmen, 1915. Foto: Larssons ateljé. Källa: Stockholmskällan.



Södertäljevägen norrut, 1962. Foto: Håkan Trapp. Källa: Stockholmskällan.

utfyllnader i vattnet att växa under kommande decennier. Statens Järnvägar valde att själva förlägga sin huvudverkstad öster om spåret, på Liljeholmens gårds gamla ägor. Verkstäder, lokstallar, kontorslokaler och industrispår kom att sätta sin prägel på det som vi idag kallar Marievik fram till och med 1930-talet. 1939 flyttade Stockholms galvaniseringsfabrik in i en gammal vagnsverkstad nära Liljeholmsbron, men det är först på 1980-talet som den stora omvandlingen till dagens kontorsområde påbörjades. Rivningen av de gamla järnvägs- och industribyggnaderna för att lämna plats åt utbildningsföretag, serviceföretag med mera berättar på ett pedagogiskt sätt om omvandlingen från traditionellt industrisamhälle till modernt tjänstesamhälle. Arkitekturen i området är kraftfull och storskalig och karaktäriseras främst av postmoderna fasader uppblandade med habil tegelarkitektur från 1940- och 50-talen.

Södertäljevägen från landsväg till motorled

Villasamhällets framväxt i västra Brännkyrka och den succesivt växande trafiken ökade trycket på Södertäljevägen. I mitten av 1950-talet skedde stora förändringar av vägmiljön i och med att Liljeholmsbron kompletterades med en östlig del samt att vägen blev en del av Riksväg 1 mellan Helsingborg och Stockholm. Vägen breddades och blev en stadsmotorled med tvåfiliga körbanor i båda riktningar flankerade av cykel- och gångbanor. För korsande gång- och cykeltrafik anordnades planskilda korsningar i form av viadukter. I tidens anda fick stadsmiljön anpassa sig efter biltrafikens framfart och bebyggelse som låg i vägen för de nya raka vägsträckningarna revs, till exempel det gamla stationshuset.

För att råda bot på den alltjämt växande bilismen och problemen i innerstan antogs 1958 en ny trafikplan med målet att bygga en motorvägsring runt Stockholm. Essingeleden var en del av detta projekt och 1967, samtidigt som högertrafikomläggningen, kopplades den på Södertäljevägen.



Liljeholmens bangård mot nordost, 1928. Fotograf: Gustaf W:son Cronquist. Källa: Stockholmskällan

Invigningen av Södra länken 2004, en stadsmotorväg genom Årstatunnelns, var nästa steg i det stora ringledsprojektet.

Södertäljevägen, Liljeholmsbron och Liljeholmsvägen berättar om hur staden alltsedan 1600-talets mitt arbetat med lösningen på vägrelaterade problem med kopplingar till en ständigt ökande trafik till och från Stockholm.

Storskaligt på höjden – Nybohov och Liljeholmsberget

1960–62 uppförde Hyreshus i Stockholm AB Nybohovshöjden ett större bostadskomplex bestående av höga punkthus kompletterade med lägre, långsmala lamellhus. Nybohov kom att bli ett av Stockholms högst belägna bostadsområden. I samband med att Nybohovs bostadsområde uppfördes revs den gamla Trekantsreservoaren och ersattes med en större anläggning, delar av den ursprungliga byggnaden från 1904 finns kvar. I anslutning till bostadsområdet uppfördes Nybohovsskolan 1962. På Liljeholmsberget uppfördes ett bostadsområde på bergets nordöstra del under 1990-talet.

Liljeholmen idag – ett kommunikationscentra

Långväga kommunikationer till- och från huvudstaden har sedan 1660-talet varit ett viktigt inslag i Liljeholmens stadsbild. Under senare delen av 1900-talet har stadsdelen mer övergått till att bli en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken i söderort. Redan vid sekelskiftet lyftes de första konkreta förslagen på ett tunnelbanenät i Stockholm, men det är inte förrän i början av 1950-talet som frågan om anläggandet av en tunnelbanelinje till de västra förorterna utreds. Befintliga spårvägslinjer, till exempel Gröndalsbanan som sedan 1923 trafikerade sträckan mellan Slussen och Ekensberg i Gröndal var underdimensionerade. Ett mer kapacitetsstarkt trafikmedel skulle möjliggöra utbyggnad av ett av de få kvarvarande större, obebyggda områdena i söderort; Bredäng, Sättra, Skärholmen, och samtidigt avlasta infartslederna mot Södermalm. Sträckan Slussen – Liljeholmen blev den första etappen och Liljeholmens station med ny stor bussterminal invigdes



Ortofoto över Liljeholmen med Södertäljevägen. Källa: Stockholms stad

1964. Utredningar gjordes för att undersöka möjligheten till att använda västra stambanans gamla banvall, men valet hamnade tillslut, trots stora merkostnader, på att lägga banan i en tunnel, det gav stora fördelar ur stadsplaneringssynpunkt. Under 1970- och 80-talen började man planera för en utveckling av Liljeholmstorget och i och med en ny detaljplan, programförslag samt ny översiktsplan under 1990-talet sattes förutsättningarna för Liljeholmen som en viktig trafikknutpunkt och stadsutvecklingsområde. I början av 2000-talet öppnade Tvärbanan för trafik mellan Gullmarsplan och Alvik via Liljeholmen. Tvärbanan förbättrade kraftigt kommunikationerna i tvärled och innebar en intensiv stadsutveckling i närområdet.

11. Källförteckning

Rapporter och utredningar

Kulturhistoriskt bevarandevärda järnvägsbroar, Ahlberg, Sven Olof, 2018 Trafikverket

Årstadal, arkeologisk utredning, Arkeologisk rapport från Stockholms stadsmuseum 2000:3

Marievik, Liljeholmen Stockholm – Historiskt underlag för detaljplanearbete och antikvarisk konsekvensbeskrivning. Tyréns 2019

Lövholmen 12 m.fl. Stockholm, Kulturmiljöutredning, Tyréns 2019

Handbok – Kulturmiljövärdens riksintressen enligt 3 kap 6§, Riksantikvarieämbetet 2014

Tryckt litteratur

Ahlberg, Sven Olof, Vågar – Historia, teknik, material. 2016, Balkong förlag

Bergman Anna m fl, Alla tiders Stockholm – Riksintressen för kulturmiljövärdet, 2014, Stockholmia förlag

Bergman, Bosse, E4 Staden – Det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm, 2008, Stockholmia förlag

Björkman, Hans, Ekström, Gert, Stockholms järnvägar – Miljöer från förr och nu – 1. Västra stambanan, 2011, Stockholm

Dufva, Arne, Stockholms tekniska historia - Trafik, broar, tunnelbanor, gator, 1985, Liber förlag

Holmberg, Sten, Stor-Stockholm – Dess uppkomst och kommunikationer, 1947, Dahlberg och Co

Johnson, Anders, Företagsamma Liljeholmen – från värdshus till modecenter, 2005

Söderström, Göran m fl, Stockholm utanför tullarna – nittiosju stadsdelar i ytterstaden, 2003, Stockholmia förlag

Internet

BaTman, Trafikverkets databas
<https://batman.trafikverket.se/externportal>

Bebyggelseregistret: <http://www.bebyggelseregistret.raa.se>

Digitala stadsmuseum Stockholm <http://digitalastadsmuseet.stockholm.se/>

Lantmäteriet historiska kartor <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>

Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering:
http://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/kul/klassificering/

Stockholmskällan <https://stockholmskallan.stockholm.se/>

KMV forum AB
Hästholmsvägen 28, 8 tr.
131 30 Nacka
kmvforum.se