

# Strukturplan Södertäljevägen

## PM Konsekvensbedömning - kulturmiljö





# Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	5
Bakgrund och uppdrag .....	5
Metod .....	5
<b>2. Lagskydd och planeringsförutsättningar</b> .....	6
<b>3. Kulturmiljöanalys</b> .....	7
<b>4. Planförslaget</b> .....	11
Utveckling av 'Scenario väst' .....	11
Bedömning, effekter och konsekvenser för kulturmiljön .....	13
<b>5. Bedömning av påverkan på riksintresset</b> .....	15
<b>8. Källförteckning</b> .....	25

## Beställare:

Exploateringskontoret, Stockholms stad

## Kontaktperson:

Karl Gylje

## Datum:

2023-06-08

**Författare:** Stina Ekberg och Ola Sandberg

**Granskning:** Lisa Sarban

**Foton:** Norconsult där inget annat anges. Foton i kap. 5 är tagna av Equator arkitekter.

**Vyfoton med illustrationer:** Stockholms stad

## Kontaktperson:

Stina Ekberg

stina.ekberg@norconsult.com





Liljeholmens bangård mot nordost,  
1928.

Foto: Gustaf W:son Cronquist.  
Källa: Stockholmskällan



# 1. Inledning

## Bakgrund och uppdrag

Stockholms stad och Jernhusen AB arbetar med ett planprogram för Södertäljevägen. KVM forum (numera Norconsult) har på uppdrag av exploateringskontoret tidigare tagit fram en kulturmiljöanalys för utredningsområdet för att beskriva, analysera och värdera de övergripande kulturhistoriska värdena inom och i anslutning till utredningsområdet, med fokus på stadsbild och landskap. Efter vidare process tog KVM forum fram en konsekvensbedömning för tre olika utvecklingsscenarier för strukturplanen som arbetats fram, med syfte att bidra till val av scenario samt att komma med rekommendationer till Anpassningar och justeringar för att minska risken för negativ påverkan.

Föreliggande PM utgör en konsekvensbedömning av den strukturplan som valts; scenario väst, och ska utgöra underlag för Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). PM:et bedömer eventuell påverkan på kulturmiljön och riksintresset för kulturmiljövård *Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]*.

Medverkande har varit byggseantikvarierna Stina Ekberg (uppdragsledare), Ola Sandberg och Lisa Sarban.

## Metod

Konsekvensbedömningen utgår ifrån vilken typ av effekt den föreslagna åtgärden får i relation till de identifierade kulturhistoriska värdena. De kulturhistoriska värden och känsligheter som identifierats i tidigare framtagna kulturmiljöanalys utgör utgångspunkt för bedömningen.

Med effekt menas den förändring i miljön som påverkan medför. En effekt kan vara både direkt och indirekt och kan bestå i såväl en uträdering av en kulturhistoriskt värdefull lämning eller del av miljö, som förändrad karaktär. En indirekt effekt av en åtgärd kan också vara att förut-

sättningarna för förvaltning och underhåll eller användning på sikt förändras. Effekter kan vara både positiva och negativa, gemensamt för effekter på kulturmiljö är att de påverkar läsbarheten av miljöns kulturhistoriska värde.

I föreliggande konsekvensbedömning har följande bedömningskriterier använts.

**Stor negativ effekt:** Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden går förlorade och den historiska läsbarheten försvåras kraftigt eller upphör helt.

**Måttlig negativ effekt:** Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden fragmentiseras eller skadas. Värden går delvis förlorade så att helheten inte kan uppfattas och den historiska läsbarheten reduceras.

**Liten negativ effekt:** Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden som inte är betydelsebärande för kulturmiljöns helhet och historiska samband/strukturer skadas eller tas bort. Den historiska läsbarheten kan även fortsättningsvis uppfattas.

**Försumbar eller ingen negativ effekt:** Uppstår när föreslagen åtgärd inte påverkar identifierade kulturmiljövärden i någon märkbar omfattning. Den historiska läsbarheten är lika god som innan genomförd åtgärd.

I konsekvensbedömningen vägs värdet på den identifierade miljön samman med berörda effekter. Miljöns värde och de effekter som strukturplanen bedöms medföra vägs samman i en matris, och resulterar i en konsekvens.

**Högt värde:** Särskilt representativa miljöer och objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett sammanhang. Miljöerna är välbevarade och ingår i ett tydligt sammanhang. Ofta har de

hög grad av historisk läsbarhet. Högt värde omfattar även objekt som är särskilt betydelsebärande för ett förlopp eller en tid trots att sammanhanget idag är otydligt eller har brutits.

**Måttligt värde:** Representativa miljöer som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett sammanhang. Miljöerna är vanligt förekommande men viktiga för den historiska läsbarheten.

**Lågt värde:** Avgränsade miljöer där sammanhanget är otydligt eller har brutits. För dessa miljöer är graden av historisk läsbarhet låg.

	positiva konsekvenser		
Positiv effekt			
Stor effekt	måttliga konsekvenser	stora konsekvenser	mycket stora konsekvenser
Måttlig effekt	små konsekvenser	måttliga konsekvenser	stora konsekvenser
Liten effekt	marginella konsekvenser	små konsekvenser	måttliga konsekvenser
Ingen effekt	inga konsekvenser		
	Lågt värde	Måttligt värde	Högt värde

Konsekvensbedömningens skala. Bedömningen utgår ifrån intressets värde och effektens omfattning. Grönt indikerar positiva konsekvenser. Gult till rött avser negativa konsekvenser.



## 2. Lagskydd och planeringsförutsättningar

### Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagens hänsyns- och varsamhetskrav (2 kap 6 § samt 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 landskapsbilden, 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.

### Miljöbalken

Riksintressen för kulturmiljövärden 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 tillåtlig enligt Miljöbalken. Utredningsområdet angränsar till två riksintressen för kulturmiljövård. Motiveringen till utpekandet av riksintressena anges nedan.

#### *Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]*

Motivering: *Storstadsmiljö*, präglad av funktionen som lan-dets 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 ritningar av dåtidens namnkunniga arkitekter. Gestaltningmässiga värden och planlösningar. Gårdar och omgivande grönska, trafikseparering.

### Kulturmiljölagen

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

### Tidigare kunskapsunderlag och ställningstaganden

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. 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.



Godsstationen är grönklassad enligt Stockholms Stadsmuseums kulturhistoriska klassificering vilket innebär att den utgör en särskilt värdefull byggnad.



### 3. Kulturmiljöanalys

#### Förutsättningar

Stadslandskapet kring Södertäljevägen i Liljeholmen har formats utifrån områdets naturgivna förutsättningar, politiska beslut och industrietableringar likväl som av närheten till huvudstadens centrala delar.

I dagens stadsbild framträder karaktärsdrag och egenskaper som på olika sätt kan knytas till områdets historia. I KMV forums kulturmiljöanalys från 2020 har dessa karaktärsdrag och egenskaper kopplats till fyra kulturhistoriska berättelser vilka tydliggör områdets utveckling. Nedan beskrivs kortfattat de fyra berättelserna samt viktiga uttryck; karaktärsdrag, objekt och vyer kopplade till dessa som framträder i dagens stadslandskap.

#### En infart till huvudstaden

Redan på 1660-talet anlades en flottbro över Liljeholmsviken och landsvägen över Liljeholmen blev en av de huvudsakliga infarterna till Stockholm. Fram till början av 1800-talet behöll Liljeholmen en lantlig prägel, även om allt fler gårdar, torp och värdshus växte fram längs vägen. Landsvägens sträckning var ungefär densamma fram tills 1920-talet då den växande bilismen krävde rakare, större och bredare vägar vilket föranlett flera utvidgningar av Södertäljevägen under det senaste seklet.

#### Uttryck för berättelsen

Få rester finns kvar av den förindustriella epoken idag. En rest är Liljeholmsvägens sträckning väster om Liljeholmsberget och öster om Katrineberg som i stora drag stämmer överens med den gamla landsvägssträckningen med anor från 1600-talet. Från den äldre landsvägen utgår även av kortare vägsträckning kantad av alléträd som tidigare ledde upp mot Liljeholmens värdshus.

En flerhundraårig ek i områdets sydöstra del, öster om Södertäljevägen, berättar om Södertäljevägens viktiga

status som infartsväg till Stockholm. I anslutning till eken finns även en asfalterad gångväg österut vars första del sammanfaller med en väg från 1700-talet.

1900-talets stora infrastruktursatsningar och anpassningar efter den alltmer ökande bilismen präglar planområdet idag. De framsprängda bergsskärningarna kring Södertäljevägen, som är särskilt tydliga vid Liljeholmsberget, ger en bild av de naturgeografiska förutsättningarna och det stora arbete som krävdes för att bemästra berget när vägen drogs fram på 1930-talet.

Bilismens fortsatta ökning under 1950- och 1960-talen återspeglas i Södertäljevägens nuvarande utseende med planskilda korsningar, flerfiliga körbanor, viadukter, flankerande cykel- och gångbanor och vägräcksbalkar. Från Södertäljevägens södra delar samt från Essingeledens bro utgör Nybohovs bebyggelsesilueett 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 strategiska läge med låga markpriser och goda transportmöjligheter till innerstaden gjorde att området redan under tidigt 1800-tal fick karaktären av ett industriområde. Med järnvägen och satsningen på öppningsbara broar som möjliggjorde för fartyg att ta sig mellan Saltsjön och Mälaren blev Liljeholmen ett än mer attraktivt område för industri- och lagerverksamhet.

#### Uttryck för berättelsen

En stor del av planområdet är än idag präglad av järnvägen och olika industrietableringar. Flera industribyggnader

finns kvar på Lövholmen, väster om området. Hit går fortfarande ett industrispår över Liljeholmens hamnplan, där karaktären av industri, järnväg och hamn fortfarande är tydlig. Öster om dagens bro finns en bit ut i vattnet rester av ett äldre brofundament i sten som visar på tidigare kopplingar över vattnet.



De framsprängda bergsskärningarna vid Liljeholmsberget.



Från kajen svänger industrispåret förbi den gamla godsstationen från 1910, ritad av Folke Zettervall, och fortsätter längs östra delen av planområdet fram till två järnvägstunnlar i söder. Godsstationen har fortfarande kvar lastkaj och skärmtak vilket gör dess funktion och koppling till godshantering och industri tydlig.

Längs spåret finns bevarade kontaktledningsbryggor med bangårdsarmaturer från 1930-talet, en äldre järnvägsväxel samt en mycket tidig betongviadukt över spåren. Längst i söder finns inom planområdet två järnvägstunnlar, en från 1860, som är Sveriges äldsta, och en från 1909, som tillkom när Västra stambanan fick dubbelspår.

Tillsammans utgör de transporthistoriska lämningarna viktiga element som berättar om Liljeholmens industri- och kommunikationshistoria under nästan ett sekel.

### Municipalsamhället

Arbetsstadssdelen Årstadal, som växte fram söder om Liljeholmsberget under 1870-talet, brukar kallas Stockholms första förstad. Den bestod av enkla bostadshus medan vägar, vattenledningar och avlopp saknades. För att komma tillrätta med sanitära förhållanden samt minska risken för smittspridning och bränder bildades 1898 Liljeholmens municipalsamhälle. Snart byggdes vattentorn och folkskola. I samband med att Brännkyrka inkorporerades med Stockholms stad uppfördes även ett elektricitetsverk och strax därefter församlingshem och barnhem.

### Uttryck för berättelsen

Av de samhällsfunktioner som byggdes upp på Liljeholmen i samband med bildandet av municipalsamhället och åren därefter finns de flesta kvar. Det sju våningar höga municipalhuset är än idag ett landmärke sett från norr där det ligger längs med den gamla landsvägssträck-

ningen nära brofästet.

Väl synliga från den gamla landsvägens sträckning är även Liljeholmens folkskola och församlingshemmet på Liljeholmsbergets sluttning och längre bort längs vägsträckningen finns elektricitetsverket Nybohovsstationen. Längs Nybohovshöjden finns en äldre vägsträckning med stenskodd 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.

### 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.

I mitten av 1940-talet uppfördes Nybodadepån, en spår-vagnshall som senare byggts om till skötsel- och uppställningshall för bussar och tunnelbanevagnar. 1964 öppnade Liljeholmens tunnelbanestation samt en ny stor bussterminal i och med att första etappen av röda linjen invigdes.

När snabbspårvägen Tvärbanan öppnade mellan Alvik och Gullmarsplan i början av 2000-talet förbättrades kommunikationerna i tvärläng mellan väst och öst kraftigt vilket ledde till att en intensiv stadsutveckling uppstod i området.

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.

### Uttryck för berättelsen

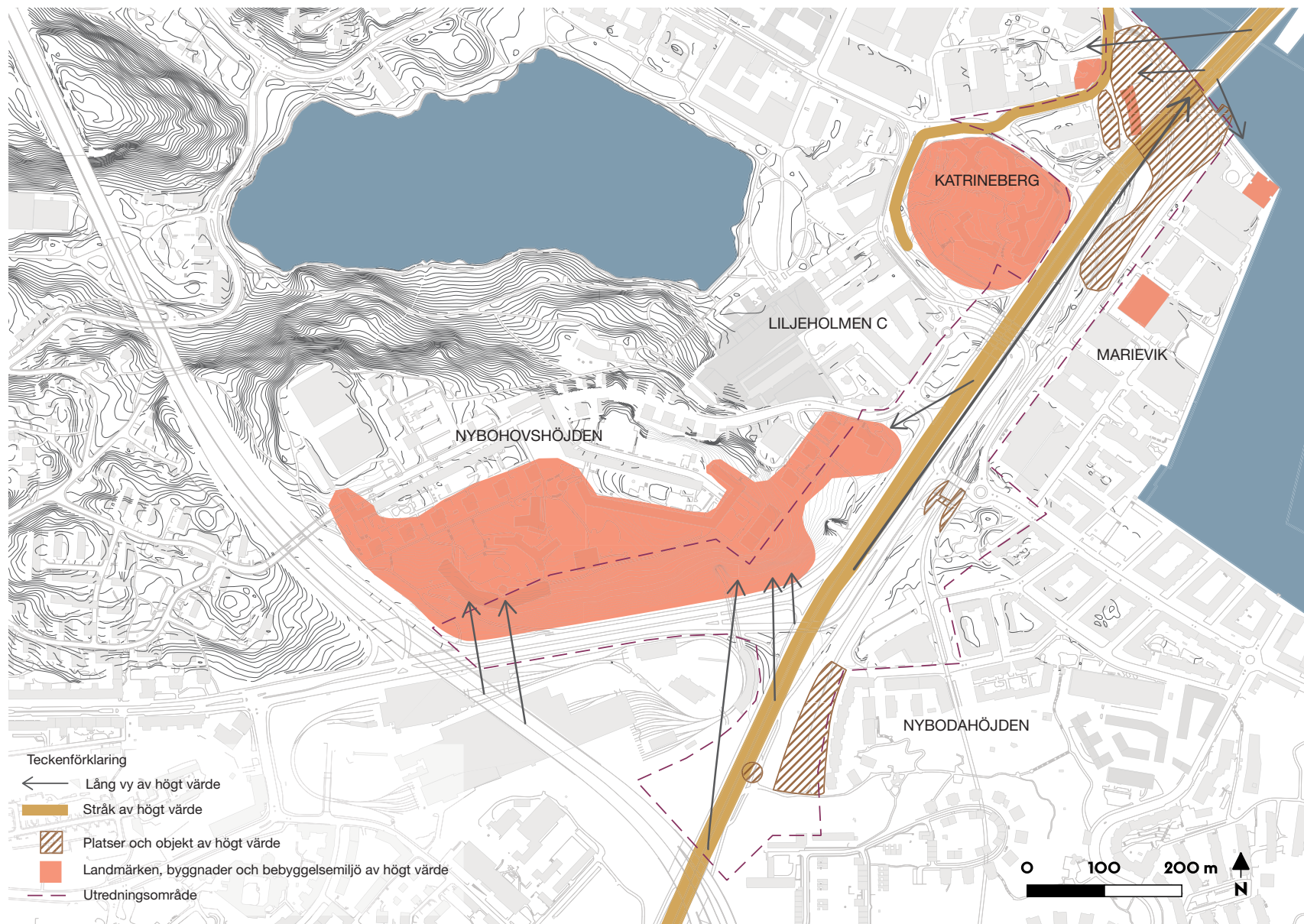
Liljeholmstorget med tunnelbanestation samt bussterminal ligger utanför utredningsområdet och är i princip inte synliga från vägmiljön. Tvärbanans spår utgör däremot ett tydligt inslag i miljön, framför allt på den östra sidan om Södertäljevägen, där den i en del av sträckningen delar spår med industrispåret ner mot hamnen innan spårvägen viker av mot Årstaberg i sydöst.

I direkt anslutning till utredningsområdet ligger dels Årstadal spårvagnshållplats med framsprängd tunnelmynning genom Nybodahöjden, dels tunnelmynningen i Nybohovshöjden samt bron för tunnelbanetåg som leder till Nybodadepån vilka utgör väl synliga och karaktäristiska inslag i stadsbilden.



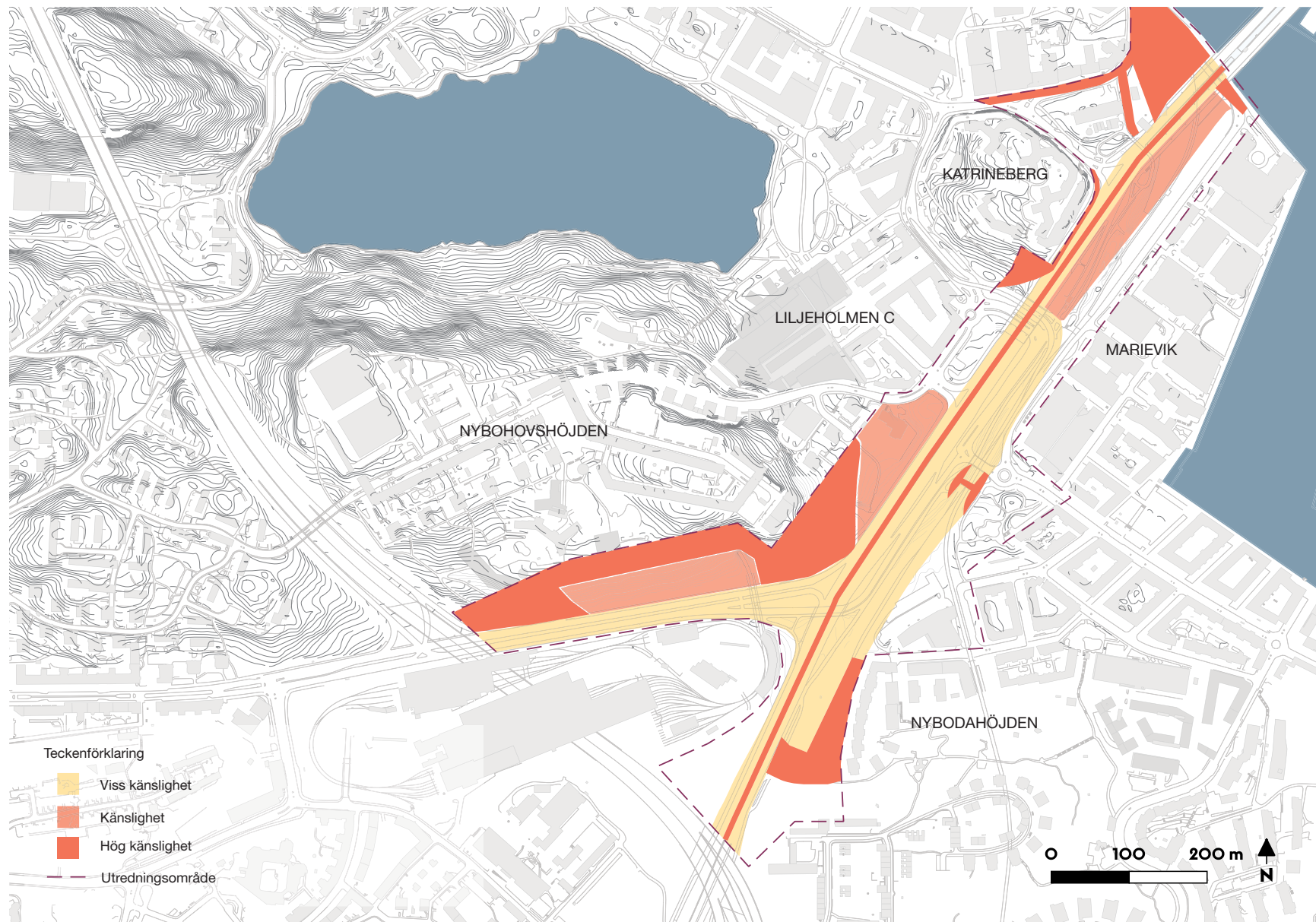
Sveriges äldsta järnvägstunnel, från 1860.





### Värdekarta

I tidigare framtagen kulturmiljöutredning (KMV forum) har områdets olika uttryck i form av karaktärsdrag, objekt och vyer bedömts utifrån aspekterna; möjlighet till kunskap och förståelse, kulturhistorisk helhet och kulturhistorisk relevans. I kartan redovisas de uttryck som bedömts som särskilt kulturhistoriskt intressanta.



### Känslighetskarta

I kulturmiljöutredningens känslighets- och tålighetsanalys görs en bedömning över huruvida de kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdragen, objekten och vyerna kan påverkas vid eventuella förändringar och tillägg. Kartan redovisar tre olika nivåer där det röda illustrerar hög känslighet vilket betyder att inom dessa områden avråds från större exploateringar och förändringar.



## 4. Strukturplanen

### Utveckling av 'Scenario Väst'

Förslaget utgår från att Liljeholmsbroarna över Mälaren är kvar i samma läge och behålls i sin helhet. Även Södertäljevägen ligger kvar i samma höjdläge och i samma sträckning. Väster om bron skapas en parkmiljö som sträcker sig fram till vattnet. Framför godsstationen uppförs en ny kontorsbyggnad som delvis överkragar godsstationen. Närmast bron rivs en del av godsstationen för att ge plats åt ny väg mot Marievik. Längs Liljeholmsvägen ligger Tvärbanan kvar i samma läge och den planskilda korsningen i Södertäljevägen/Nybohovsbacken mellan Liljeholmen och Marievik finns kvar. Delar av tvärbanan rätas ut och överdäckas sydöst om Södertäljevägen med bebyggelse och park. Förslaget ger nya kvartersytor på båda sidor av vägen vilka föreslås innehålla kontor och bostäder. De begränsade ytorna på båda sidor om vägen innebär att kvarteren får långsmala former.

- Södertäljevägen ligger kvar och omformas i nuvarande läge.
- Liljeholmsbron behålls i sin helhet.
- Gamla godsstationen behålls delvis. En del av byggnaden närmast Liljeholmsbron rivs för att ge plats åt en ny väg till Marievik. Mellan godsstationen och Liljeholmsbron uppförs en ny kontorsbyggnad som byggs samman med- och överkragar godsstationens lägre del.
- Alléträden och transformatorstationen bevaras. Ett nytt kvarter tillkommer mellan transformatorstationen och Södertäljevägen. En ny paviljongbyggnad uppförs öster om det nya kvarteret i anslutning till brofästet.

- Södra slänten intill Lilla Katrineberg vid Liljeholmsberget utvecklas som parkmiljö. Del av bergsskärningen mot Södertäljevägen bevaras.
- Tvärbanespåret rätas ut och tunnelförläggs på sträckan mellan Ingenjörsvägen och befintliga korsningen under Södertäljevägen med samma höjdsättning som idag. Vid centrala delen, i Årstaängsvägen, integreras tvärbanan i en gåfartsmiljö.
- Sjöviksvägen korsar Södertäljevägen i en fyrvägs-korsning i plan som kopplar Årstadal med Liljeholmstorget.
- Årstaängsvägen förlängs söderut och blir ett viktigt gaturum som löper parallellt med Södertäljevägen. Söder om Sjöviksvägen förlängs Årstaängsvägen på en högre nivå.
- Blomsterdalens yta utökas och parkens kanter fylls för att komma i nivå med omgivande gator.
- Korsningen Södertäljevägen - Hägerstensvägen flyttas något söderut och utformas mer stadsmässigt, med gator som möts vinkelrätt. En paviljongbyggnad uppförs i anslutning till korsningen.
- Västra delen av Hägerstensvägen bebyggs delvis på norra sidan.
- Söder om korsningen med Hägerstensvägen förlängs Södertäljevägens östra stadsfront med kvartersbebyggelse som planeras i anslutning till järnvägsravinerna där både den gamla spår-tunneln och dagens Liljeholmsbanetunnel finns.



Flygvy ur strukturplanen, arbetsmaterial 2023-02-28. Ljust gula och rosa byggnader tillhör planförslaget.

## SCENARIO "VÄST" | SITUATIONSPLAN, SKALA 1:5000 PÅ A3





### Bedömning, effekter och konsekvenser för kulturmiljön

Som grund för konsekvensbedömningen ligger strukturplanen (situationsplanen, föregående sida) och 3D-vyer som tagits fram av plangruppen för att kunna bedöma siktlinjer och se volymer/höjder på förslagets bebyggelse i relation till befintlig bebyggelse. Bedömningen beskrivs utifrån de berättelser som utgör kulturmiljön inom utredningsområdet.

#### *En infart till staden*

Genom att Liljeholmsvägens sträckning med anor från 1600-talet bevaras tillsammans med den gamla allén som förr ledde upp till Liljeholmens vårdshus och den gamla eken vid Södertäljevägens sydöstra sida kommer dessa fåtaliga element från den förindustriella epoken fortsatt vara avläsbara vilket är positivt. Den gamla allén riskerar dock att bli inträngd mellan en ny paviljongbyggnad mot Södertäljevägen och ett nytt kvarter i anslutning till transformatorstationen vilket kan innebära liten negativ effekt för epoken som helhet då sammanhanget blir svårare att avläsa.

Även Liljeholmsbron bevaras i befintligt utförande samtidigt som Södertäljevägen behåller sin nuvarande sträckning. Detta medför att vyerna in mot stadens siluett och Högalidkyrkans torn kommer att finnas kvar om än något beskurna i sidled i och med att vägen smalnar av och kommer att flankeras av ny kvartersbebyggelse på båda sidor. Föreslagen utformning innebär liten negativ effekt. Förslaget innebär även att vyerna från Södertäljevägen mot kulturhistoriskt värdefulla byggnader och karaktärsdrag kommer att påverkas. Vyer mot bebyggelsens inplacering i topografin och karaktärsskapande bergsskärningar kommer generellt att byggas för. Även större delen av den framsprängda bergsskärningen mot Södertäljevägen på Liljeholmsbergets västra sida byggs till största delen för. Två begränsade delar av bergsskärningen kommer

att vara synliga söder och norr om berget. Sammantaget innebär förslaget en måttligt negativ effekt för förståelsen av platsens naturgeografiska förutsättningar då sammanhangen blir svåra att läsa av eller helt försvinner när ny bebyggelse uppförs.

Nybohovs modernistiska bebyggelsesiluett omsluten av grönska är, vid sidan av själva Södertäljevägen, det tydligaste uttrycket för 1950- och 60-talens stadsmotorledsepok i området. Vyn mot Nybohov sett från Essingeleden och Södertäljevägen kommer delvis skymmas av en ny skolbyggnad (annan detaljplan) och nya bostadshus. Det södra punkthuset kommer fortsatt vara fullt synligt medan övriga kommer att sticka upp över tillkommande bebyggelse. Förslaget bedöms innebära en måttlig negativ effekt då förståelsen av bebyggelsemiljöns inplacering i landskapet, på höjden omgiven av grönska, och koppling till trafiklösningen försämras.

#### *Vattnets och järnvägens betydelse för industristaden Liljeholmen*

Spåren av järnvägsepoken på Södertäljevägens sydöstra sida, med räls och kontaktledningsstolpar byggs bort genom att nya kvarter tillkommer. Ravinen vid de två järnvägstunnlarna i Nybodaberget blir kvar men förlorar sitt sammanhang i och med att rälsens förlängning mot kajen i norr tas bort. Även betongviadukten från 1910 över spåren försvinner. I anslutning till vattnet finns möjlighet att bevara delar av befintlig räls, hårdgjorda ytor och andra element från den gamla kajmiljön som en del av den planerade parken på kajen. Genom medveten gestaltning kan bevarade element ge förståelse för platsens historia. En del av den gamla godsstationen rivs närmast bron och en ny kontorsbyggnad som delvis överkragar godsstationen kommer uppföras mellan godsstationen och Liljeholmsbron ner mot kajen. Genom detta avskärmas godsmagasinet från sitt historiska sammanhang med

järnvägsräls, kaj och äldre brorester i vattnet varför möjligheten att integrera godsstationen med den planerade parken och den unika miljön under Liljeholmsbron förloras. Sammantaget bedöms förslaget innebära en stor negativ effekt sett till järnvägens och vattnets betydelse för Liljeholmen, till följd av att kulturmiljövärden går förlorade och den historiska läsbarheten märkbart försvåras.



Kontaktledningsbrygga och räls som berättar om områdets järnvägsepok.

### Municipalsamhället

Municipalhuset, den gamla folkskolan och församlingshemmet på Liljeholmsberget, samt Elektricitetsverket är samtliga uttryck för municipalsamhället Liljeholmens framväxt. Elektricitetsverket som ligger inom utredningsområdet kommer att bevaras, men byggas för med kvartersbebyggelse och kommer inte längre vara synligt från Södertäljevägen. Församlingshemmet kommer till största delen vara synligt från söder i och med att det sydöstra hörnet av berget lämnas fri från bebyggelse, vilket är positivt. Municipalhuset kommer delvis att behålla sin tydliga roll i vyerna från Liljeholmsbron men förlora sin framträdande roll i stadsbilden på grund av den höga höjden på den tillkommande bebyggelsen närmast Liljeholmsbron. I och med att två av de historiska byggnaderna får en mer undanskymd roll bedöms förslaget innebära måttliga negativa effekter då läsbarheten av områdets historia försämras.

### Liljeholmen som modern knutpunkt

Största delen av uttrycken för Liljeholmen som kollektivtrafikknutpunkt ligger utanför utredningsområdet och påverkas inte av förslaget. Tvärbanan som utgör ett tydligt inslag i miljön överdäckas delvis öster om Södertäljevägen men går fortsatt i gatunivå på Liljeholmsvägen. Avläsbarheten av Liljeholmen som modern knutpunkt för kollektivtrafiken påverkas i mindre grad och bedömningen är ingen eller liten negativ effekt.

### Samlad bedömning

Inom utredningsområdet finns bebyggelsemiljöer som pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla enligt Plan- och bygglagen 8 kap. 13 §, vilket innebär att de ska skyddas mot förvanskning.

I kulturmiljöutredningen (KMV forum 2020-10-27) har kulturhistoriska värden och värdefulla siktlinjer identifierats,



Municipalhuset är ett tydligt landmärke sett från Liljeholmsbron och andra sidan vattnet och står som en representant för municipalsamhället Liljeholmens framväxt i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet.

samt områden med hög känslighet för förändringar och tillägg inom utredningsområdet.

De negativa effekterna uppstår i huvudsak genom att viktiga siktlinjer byggs för mot Nybohovshöjden, värdefulla element så som tidigare bangård och bergsskärningar vid Liljeholmsberget byggs bort och den särskilt kulturhistoriskt värdefulla godsstationen byggs delvis för och överkragas, samtidigt som del av byggnaden rivs.

Ett medelvärde av den summerade effekten för de fyra kulturhistoriska berättelserna ovan ger att planförslaget sammantaget innebär måttliga negativa effekter på kulturmiljön eftersom kulturmiljövärden fragmentiseras och delvis går förlorade vilket medför att den historiska

läsbarheten minskar betydligt.

Med hänsyn till de utpekade höga kulturhistoriska värdena bedöms planförslaget innebära **stora negativa konsekvenser** för kulturmiljön som helhet.



## 5. Bedömning av påverkan på riksintresset

### Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården

I anslutning till utredningsområdet ligger riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115], vilket utgör 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 för Stockholms riksintresse är bland annat stadens anpassning till naturen, de tydligt avläsbara årsringarna i stadsväven, stenstadens distinkta gräns, fronten mot vattnet, vyer från viktiga utsiktspunkter och stadens siluett.

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. (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.

### Utgångspunkter för bedömning

Strukturplanen för Södertäljevägen gränsar till detaljplanen för fastighet Marievik 15 m.fl. I kulturmiljöunderlaget *Marievik, Liljeholmen, Stockholm, Kulturhistoriskt underlag för detaljplanearbete och antikvarisk konsekvensbeskrivning*, framtagen av Tyréns 2019-08-30, bedöms planförslaget för Marievik innebära stora negativa konsekvenser för kulturvärden. För riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* bedöms planförslaget påverkas negativt i några avseenden:

*Stockholms särdrag som anpassningen till naturen, stadens inlopp och siluett samt vyer från viktiga utsiktspunkter berörs av den nya gruppens höga byggnader. Södermalms siluett betraktad från innerstadens centrala delar förändras något. Områden där stadens topografi är särskilt tydlig och som domineras av grönska påverkas av att nya byggnader tar plats i landskapet. (Tyréns, s. 7)*

Planförslaget för Marievik har överklagats upp till Mark- och Miljööverdomstolen, som 2023-04-03 avlog överklagandena och bedömde därmed att planförslaget inte medför påtaglig skada på riksintresset.

Södertäljevägens strukturplan bedöms utifrån förutsättningarna att Marieviks detaljplan är genomförd. I och med det så har redan höga byggnader i området påverkat stadssiluetten och den tydligt läsbara stadsbilden sett ur riksintresseperspektiv. Om Marievik inte skulle bebyggas med byggnader i den höjd som detaljplanen tillåter kommer eventuellt en ny konsekvensbedömning för Södertäljevägens strukturplan behövas.

### Samlad bedömning

Strukturplanen för Södertäljevägen innebär att ett par av de höga byggnaderna reser sig över stadens siluett sett

från några av de studerade vyerna inom riksintresset. De bidrar tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse till en ny stadsbild som konkurrerar med riksintressets kärnvärden i form av tydligt avläsbara årsringar i stadsväxten och "stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden". Det blir tydligast i vyer sett från nordväst (Västerbron), från Skinnarviksberget och Solliden. Sett från Västerbron hamnar Södertäljevägens byggnader framför Marieviks och byggnaderna är lägre, vilket gör att de inte blir enskilt synliga.

I vyn från Södermalms södra strand (vy 4) innebär strukturplanen tillsammans med föreslagen bebyggelse i Marievik att Årstabron riskerar att läsas ihop med den bakomliggande bebyggelsen. Avläsbarheten av sundet mellan Årsta holmar och Södermalm påverkas negativt och medför att förståelsen för stadens speciella, topografiska förutsättningar minskar.

Den negativa effekten för riksintresset bedöms sammanlagt bli liten vilket bedöms mot bakgrund av de höga kulturhistoriska värdena och innebär därmed **måttliga negativa konsekvenser**.

Följande sidor beskriver bedömning för respektive vy och har legat till grund för den samlade bedömningen. I vybilderna redovisas Marieviks planerade bebyggelse med grå volymer och Södertäljevägens planerade bebyggelse med vita volymer.





Vy 5 Västerbron 1

Vy 6 Västerbron 2

Vy 7 Skinnarviksberget

Vy 8 Solliden

Vy 1 Reimersholmskajen

Vy 2 Tantolunden

Vy 3 Årstabron

Vy 4 Strandpromenaden södra



## Vy 1 Reimersholmskajen

Strukturplanens bebyggelse blir väl synligt från Reimersholme med två byggnadsvolymer som reser sig över den befintliga bebyggelsen. Båda byggnaderna är belägna en bit söderut från Liljeholmskajen och möter därmed inte vattenrummet. Tillsammans med Marieviks nya bebyggelse med uppstickande byggnadsvolymer, bryts strukturen av relativt jämnhög, horisontell och nedtrappande bebyggelse ned mot vattnet. Påverkan på stadsbilden blir tydlig när det kommer till förändring av struktur och volym, men positivt med ett avstånd till vattnet och kajen.

Södertäljevägens strukturplan bedöms inte innebära några negativa effekter på riksintresset sett från denna vy.

*Foto: Equator Arkitekter*



## Vy 2 Tantolunden

Från Tantolundens höjder blir planförslagets bebyggelse påtaglig i framför allt utredningsområdets norra del men även synliga byggnader söderut. De tre nordligast placerade byggnaderna skymmer vyn mot Liljeholmsberget. Vyerna mot Norra Nybohovsbergets gröna höjder skymms delvis men topografin är fortsatt möjlig att uppfatta. Byggnaden längst norrut, på Liljeholmsbrons östra sida, möter vattenrummet direkt och skapar tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse en front mot vattnet. Placeringen av de två, sett från denna vy, jämnhöga byggnadsvolymer på var sida om Liljeholmsbron bryter den i övrigt nedtrappande skalan mot norr och mötet med bron.

Planförslagets bebyggelse ökar exploateringen i området tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse och bidrar till en starkt förändrad stadsbild och en minskad avläsbar topografi.

Södertäljevägens strukturplan bedöms inte innebära några negativa effekter på riksintresset sett från denna vy.

Foto: Equator Arkitekter



## Vy 3 Årstabron

I vyn från Årstabron är planförslagets bebyggelse välanpassad till befintlig och planerad bebyggelse och påverkar därmed inte stadsbilden negativt.

Södertäljevägens strukturplan bedöms inte innebära några negativa effekter på riksintresset sett från denna vy.

*Foto: Equator Arkitekter*



## Vy 4 Strandpromenaden södra

Från gång- och cykelbron intill Vickergatan, på Södermalms sydvästra strandpromenad, framträder en av planförslagets byggnader bakom Årstabron. Byggnaden påverkar upplevelsen av bron mellan Årsta holmar och Södermalm, då den norra pylonen "smälter ihop" med den planerade byggnaden och sikten under bron skymms tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse. Från denna vy finns det risk att stenstadens yttre gräns läses ihop med den tillkommande på andra sidan sundet. Eftersom sundet inte syns lika tydligt blir de naturgivna förutsättningarna mer svårlästa, vilket medför en minskad förståelse för stadens placering på öar omgiven av vatten. Den sammantagna bedömningen är att planförslaget får en måttlig negativ effekt på riksintresset.

Södertäljevägens strukturplan bedöms innebära en liten negativ effekt på riksintresset sett från denna vy.

Foto: Equator Arkitekter



## Vy 5 Västerbron 1

Från Västerbrons norra del är två av planförslagets byggnader synliga, där de sticker upp över Långholmens grönska. De är belägna precis framför Marieviks planerade bebyggelse från denna vy och kommer därmed inte bli enskilt synliga utan ingå i en grupp av nya byggnader som höjer sig över stadens siluett. De bildar tillsammans med Marievik en ny stadsbild.

Södertäljevägens strukturplan bedöms i och med Marieviks bebyggelse inte innebära någon negativt effekt på riksintresset.

Foto: Equator Arkitekter



## Vy 6 Västerbron 2

Från Västerbrons södra del, över Långholmen, är två av planförslagets byggnader synliga. Byggnaderna är lägre och placerade framför Marieviks planerade bebyggelse från denna vy, de bildar tillsammans ett massivt kluster av byggnader som sticker upp högt över den nuvarande stadssiluetten.

Södertäljevägens strukturplan bedöms i och med Marieviks bebyggelse inte innebära någon negativt effekt på riksintresset.

Foto: Equator Arkitekter



## Vy 7 Skinnarviksberget

Från Skinnarviksberget på Södermalms nordvästra sida är ett par av planförslagets byggnader synliga, framför allt en byggnad placerad i väst. I denna vy är det tydligt att kyrktornen som tidigare framträtt som utropstecken i stadsiluetten nu fått sällskap av planerad ny bebyggelse i Liljeholmen och påverkar därmed vyn negativt, då kyrktornens dominans minskar.

Därmed bedöms planförslaget innebära en liten negativ effekt på riksintresset.

*Foto: Equator Arkitekter*



## Vy 8 Solliden

Från Sollidsbacken är en av planförslagets byggnader synlig och hamnar i vyn precis ovanför Katarinahissens gångbro. Byggnaden höjer sig dock inte över de befintliga byggnaderna som syns i vyn, men bidrar tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse till en ny stadssiluett där stenstadens bebyggelse och kyrktornen får konkurrens.

Därmed bedöms planförslaget innebära en liten negativ effekt på riksintresset.

*Foto: Equator Arkitekter*



## 6. Källförteckning

### Rapporter

*Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, handbok*, Riksantikvarieämbetet, 2014-06-23

*Marievik, Liljeholmen Stockholm, kulturhistoriskt underlag för detaljplanearbete och antikvarisk konsekvensbeskrivning*, Tyréns 2019-08-30

*Södertäljevägen, strukturplan, Konsekvensbedömning av tre scenarion*, KMV forum 2021-06-24

*Södertäljevägen, del av Liljeholmen, Kulturmiljöanalys*, KMV forum 2020-10-27

### Internet

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

