

Kulturmiljöutredning Årstastråket III



2015-03-06

Nyréns Arkitektkontor

Kulturmiljöutredning Årstastråket III, Stockholm

Beställare:

Patrik Dahlin (projektledare), Exploateringskontoret, Stockholms stad
Helena Hultgren, Niklas Zetterberg, Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad

Medverkande Nyréns arkitektkontor:

Anna Birath, byggnadsantikvarie (uppdragsansvarig)
Maria Engström, landskapsarkitekt LAR MSA
Hannah Schill, byggnadsantikvarie
Caroline Almqvist, landskapsarkitekt

Omslagsfoto: Vy mot Bolidenplan från Bolidenvägen.

Innehåll

Inledning

Bakgrund och syfte.....	4
Innehåll och avgränsning.....	4
Metod.....	4
Kulturhistorisk klassificering.....	4
Gällande lagrum.....	4
Kulturhistoriska utgångspunkter.....	6

Historik

Landsbygd.....	8
Stadens markuppköp och villastäder.....	8
Linde industriområde/Enskede industriområde.....	9
Flerfamiljshus i lamellform.....	10
Stadsplanering i Årsta och Johanneshov.....	11

Nulägesbeskrivning/Karaktärisering

Övergripande karaktäristik - grannskapsenheterna i Årsta och västra Johanneshov.....	14
Siktlinjer och vyer.....	16
Karaktäristik delområden.....	18

Tillvarata och utveckla

Rekommendationer och förhållningssätt för ny bebyggelse.....	30
Generella förhållningssätt hela utvecklingsområdet.....	31
Generella förhållningssätt inom angränsande bostadsområden i Årsta och Johanneshov.....	31
Förhållningssätt till ny bebyggelse inom delområden samt vid mötet mellan befintlig och ny bebyggelse.....	34

Källor.....	36
-------------	----

Bilaga 1: Kulturhistorisk inventering och analys – industriområden

Inledning

Bakgrund och syfte

Området runt Bolidenplan ska förvandlas till en tät stadsdel med blandat innehåll av bostäder och verksamheter. Vid omvandlingen ska hänsyn tas till den befintliga bebyggelsen, topografin, bebyggelsestrukturer, parker och grönska. Den kulturhistoriska utredningen ska ge underlag för diskussion och ställningstaganden under den fortsatta planläggningen av området.

Omvandlingen av området runt Bolidenplan innebär en stor förändring av den fysiska miljön som historisk källa och upplevelse. I delar är den fysiska miljön fragmentariserad och kan tillföras värden genom att komma i ett nytt sammanhang. Andra delar utgör samkomponerade helheter av bebyggelse och landskap som riskerar att påverkas negativt av förändring. Förhållningssättet till den historiska miljön kan därför skilja sig åt.

Utredningen ska utgöra ett kunskapsunderlag där den befintliga kulturmiljön med bärande karaktärsdrag beskrivs. Analyserna av industrimiljöns känslighet/tålighet syftar till att definiera var gränsen för den fysiska påverkan går, det vill säga hur den nya bebyggelsen kan placeras och utformas utan att de värdebärande karaktärsdragen hos den befintliga bebyggelsemiljön blir otydlig, svårsläslig eller helt suddas ut. Då den nya bebyggelsen kommer att vara högre och tätare än befintlig bebyggelse samt placeras utmed trafikstråken kan stora delar av den befintliga bebyggelsemiljön komma att skymmas bakom ny bebyggelse. För att bevara en tredimen-

sionell upplevelse av både rum och tid pekar vi ut viktiga vyer där karaktärsskapande bebyggelse samkomponerad med topografin framträder.

Innehåll och avgränsning

Kulturmiljöutredningen fokuserar på det aktuella planområdet, men berör även ett vidare influensområde.

Utredningen består av två delar. En del är en inventering, värdering och analys av känslighet/tålighet av fastigheten Linde Torp 8, en industrifastighet vid Bolidenvägen inom industriområdet Bolidentriangeln. Övriga fastigheter längs med Bolidenvägen har inventerats, värderats och analyserats inom den kulturhistoriska utredningen av slakthusområdet. Inventeringen ligger som en bilaga till rapporten.

Den huvudsakliga delen är en kulturmiljöanalys som även omfattar områdets omgivande bostadsområden. Den beskriver historik, karaktär och värdebärande karaktärsdrag. Analysen mynnar ut i rekommendationer om hur man ur kulturhistorisk synvinkel kan förhålla sig till de värdefulla karaktärsdragen.

Metod

Arbetet har bedrivits tvärvetenskapligt av en arbetsgrupp bestående av byggnadsantikvarier och landskapsarkitekter för att ge kvalitet och bredd i genomförandet. Arbetet har inletts med platsbesök och en studie av nuläget. Parallellt har genomförts inläsning av områdets historik. Därefter har ett

beskrivnings- och analyskede vidtagit. Under hand har ett avstämningsmöte hållits med beställaren och dess konsulter för planarbetet, vilket bidragit till nya infallsvinklar i analysen. Utifrån genomförd analys har slutsatser för förhållningssätt till värden att ta tillvara och utveckla formulerats. Efter fortsatt arbete och justeringar levererades en granskningshandling som reviderats efter synpunkter.

Kulturhistorisk klassificering

Bebyggelsen runt Bolidenplan har klassificerats av Stockholms stadsmuseum. Runt Bolidenplan finns grön- och gulklassade fastigheter, vilket innebär att de har ett högt kulturhistoriskt värde och är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (grön) eller har ett visst kulturhistoriskt värde och/eller har positiv betydelse för stadsbilden (gul).

Några sammanhållna bebyggelseområden har även utpekats av Stadsmuseet som kulturhistoriskt värdefulla. Det rör sig om smalhusområdet strax norr om Johanneshovsvägen (Bolmensvägen och Möckelvägen), punkthusområdet norr om Johanneshovsvägen (Sköntorps, Ymsen- och Steningevägen), punkthusområdet på höjden öster om Bolidenvägen (Skulptörvägen och Bildhuggarvägen) samt egnahemsområdet Linde (ingår i bebyggelseområdet Enskede gård).

Den ungefärliga avgränsningen för detaljplanen Årstastråket III visas med vit streckad linje. Kulturmiljöutredningen tar med ett vidare område med en ungefärlig avgränsning lika den rosa streckade linjen. Ortofoto från Stockholms stad.





Historik

Landsbygd

Stockholms södra förorter bestod ända fram till 1900-talets början av landsbygd med små byar, ensamgårdar och värds-hus. De flesta låg intill Göta landsväg som var den äldsta och enda landsvägen till Stockholm söderifrån. Den tillkom tro-ligen under medeltiden men kan ha förhistoriska anor. Göta landsväg förlorade sin största betydelse på 1660-talet när en ny landsväg från Hornstull till Fittja anlades.

Under stormaktstiden på 1600-talet övergick de flesta går-darna i adelns ägo. Årsta gård, som sedan 1300-talet tillhörde Uppsala domkyrka, blev släkten Oxenstiernas sätesgård, den enda sätesgården i Brännkyrka socknen. 1700-talet blev en ny era för Stockholms omland då Stockholms borgare köpte upp mindre gårdar och torp från de stora godsens. Produktionen på gårdarna runt Stockholm anpassades efter den väx-ande marknad som huvudstaden innebar. Några av gårdarna runt staden utvecklades under 1800-talet till storjordbruk och Enskede gård blev ett mönsterjordbruk med närmast industri-ell karaktär.

Kring sekelskiftet 1900 var ytterstaden fortfarande ett jordbrukslandskap. Industrialismen som tog fart från mitten av århundradet gjorde att Stockholms folkmängd tredubb-lades under århundradets andra hälft. Malmarna planlades ända fram till tullarna. Detta fick till följd att störande eller farlig industriell verksamhet som tidigare legat i malmarnas utkanter flyttade utanför tullarna. Utom stadens hank och stör var även verksamheterna mindre reglerade. När till exempel slakttvånget avskaffades vid 1800-talets mitt kom flera pri-vata slakterier att anläggas söder om Skanstull.

Stadens markuppköp och villastäder

För att förse den snabbt växande staden med vatten, avlopp, renhållning, sjukvård etc., men framförallt för att lösa den skriande bostadsbristen innanför tullarna, började kommunen



Karta över Stockholm med omgivning 1817.
Källa: Stockholmskällan



Häradsekonomiska kartan 1901-06. (även planerade tillägg inritade såsom järnväg och slakthusområde)
Källa: Lantmäteriet

under tidigt 1900-tal att köpa upp mark utanför stadsgränsen. Markuppköp hade redan börjat i privat regi, ofta för att anlägga trädgårdsstäder i anslutning till järnvägarna, så stadens markköp säkrade även stadens möjlighet att påverka stadsutvecklingen utanför malmarna. År 1904 inköptes Enskede gårds ägor, det första markköpet vars uttalade syfte var att ge mindre bemedlade möjlighet till bostad. Enskede villastad räknas som Stockholms första kommunala villastadsanläggning, tätt av villastäderna i västerort. Tomterna uppläts på 60 år och tomträttskassan lämnade lån mot inteckning av byggnaden. Några hus byggdes av privata bolag men de allra flesta byggdes av privatpersoner efter fastställda typritningar. Året efter inköpet av Enskede gård köptes även Årsta gård och dess ägor. Utvecklingen i de nya ytterområdena förutsatte goda kommunikationer och redan 1909 öppnade staden spårvagnslinjen Skanstull-Enskede.

En del av marken från Enskede gård avsattes för en slakthusanläggning. Köttthanteringen i Stockholm hade sedan slakttvångets avskaffande urartat och behövde framför allt med avseende på hygienfrågor styras upp. Transporterna till slakthuset skedde i huvudsak på en ny järnväg, ett stickspår som anslöt till södra/västra stambanan vid Liljeholmen och som kunde börja trafikeras 1910. Idag används samma bansträckning av Stockholms lokaltrafik för tvärbanan.

Linde industriområde/Enskede industriområde

Nordväst om Slakthusområdet skapades industritomter under tidigt 1910-tal. Området benämns idag Bolidentriangeln, men kallades då Linde eller Enskede industriområde. 1912 byggdes de första småskaliga livsmedelsindustrierna som förädlade kött och restprodukter från slakthusområdet. Delar av dessa anläggningar är bevarade idag. Området planlades på 1920-talet samtidigt som villastaden söder om järnvägen. Villastaden har fått sitt namn från gården och värdshuset

Linde torp, foto i Nordiska museet.
Källa: Stockholms gatunamn

Bolidentriangeln med omfattande bebyggelse år 1958.
Källa: Lantmäteriet



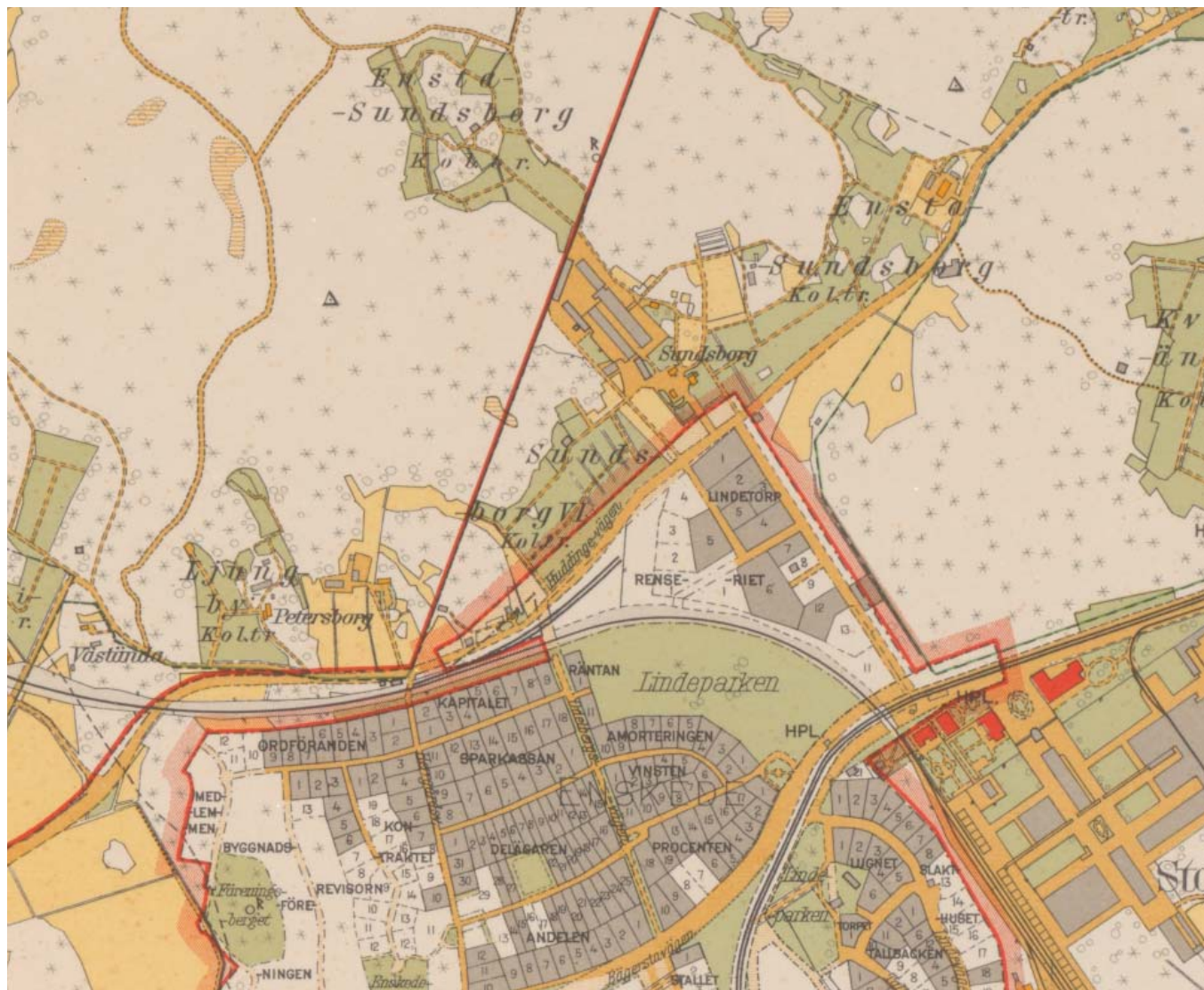
Karta över Brännkyrka 1912. Linde industriområde har delats upp i tomter men ännu ligger torpet Linde kvar. Källa: Stockholmskällan

Linde torp, som låg närmast dagens Bolidenplan. Industriområdet bebyggdes successivt och innehåller idag byggnader från 1910-talet till 1980-talet. Från 1940-talet och framåt blev industribebyggelsen mera storskalig och till största delen utan livsmedelsanknytning. Idag används byggnaderna i huvudsak som kontor. Många enklare byggnader har rivits inom området och ersatts med parkeringsplatser.

Flerfamiljshus i lamellhusform

Bostadsbristen var ett större problem än vad byggandet av egnahemsvillor, och senare småstugor, kunde råda bot på. 1932 anordnade stadens fastighetsförvaltning en stadsbyggnadstävling för en del av Årsta, den så kallade Årstatävlingen, med inspiration från bostadsutställningen 1931 i Berlin där en ny typ av enkla och strängt funktionalistiska smalhus presenterades. Vinnande hustyp var endast 7,5 meter bredt, saknade badrum och inga byggnadsförslag kom till utförande.

På riksnivå tillsattes år 1933 en bostadssocial utredning för "främjande av bostadsförsörjning för mindre bemedlade". Året efter kom makarna Myrdals bok "Kris i befolkningsfrågan", en larmrapport om de sjunkande födelsetalen vilka hade halverats på 30 år. År 1935 inrättade riksdagen en låne- och bidragsfond som skulle ge medel till så kallade "barnrikehus". För dessa hus lämnade staden ut gratis mark och gav statliga lån. Staten subventionerade även hyran med 30-70% beroende på antal barn. Dessa nya barnrikehus uppfördes som smalhus. Denna nya funktionalistiska hustyp var lätt att terränganpassa och bestod av smala, fristående lamellhus omgivna av grönska. Lägenheterna var genomgående, fick solinstrålning och hade kök och badrum med rinnande vatten. De första barnrikehusen i Stockholm byggdes 1937 i Traneberg och övertogs efter uppförandet av det nybildade kommunala bostadsbolaget Stockholmshem. Stockholmshem kom därefter att uppföra sina typiska barnrikehus på många platser i Stockholm.



Stockholmskarta från 1934, före Årstas och Johanneshovs exploatering. Källa: Stockholms stadsarkiv

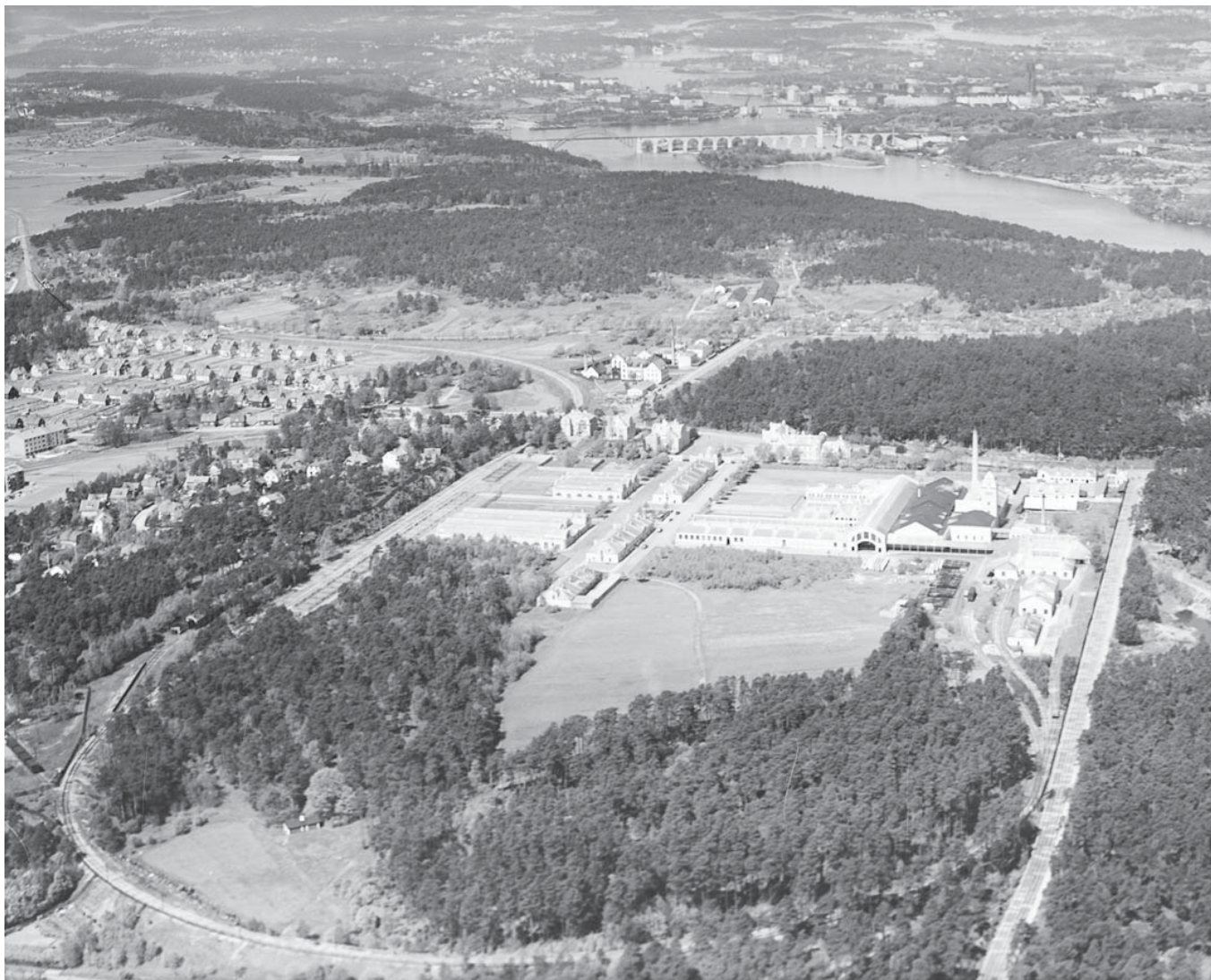
1943 stod barnrikehusen vid Bolmens-, Möckel- och Ska-gersvägen klara, Årsta förorts äldsta bostadsområde. 1946 upphörde byggandet av särskilda barnrikehus, som då ansågs peka ut en svag grupp i samhället, och istället utgick ett mer allmänt bostadsbidrag till behövande.

Stadsplanering i Årsta och Johanneshov

Den första stadsplanen för Årsta och västra Johanneshov signerades av Albert Lilienberg år 1939, fastslogs år 1940 och byggde på tanken om en decentraliserad stad med natur-nära och sunda förorter med väl utvecklade förbindelser med stadens centrum. De så kallade grannskapsenheterna skulle samtidigt genom sin storlek och struktur skapa överblick, hemkänsla och samhörighet för invånarna.

Grannskapsidén hade sitt ursprung i sekelskiftets England och Ebenezer Howards idéer om trädgårdsstaden samt arts and crafts-rörelsen. I USA utvecklades teoribildningen och avsatte sig i trädgårdsstaden Radburn utanför New York från 1929. Planerna för Radburn fick stor spridning i Europa och accepterades som en ny grundprincip för planeringen av nya bostadsområden. I England ingick grannskapstanken i de stora utbyggnadsplanerna för London som utarbetades i början av 1940-talet och resulterade i "The Greater London Plan" 1944. Grannskapsplaneringen i England följdes noggrant från Sverige och manifesterades i ett program för generalplan "Det framtida Stockholm" år 1946. Tankarna i detta program låg till grund för dagens tunnelbaneförorter i söder- och västerort. Årsta och Johanneshov hör till de allra första grannskapsenheterna, skapade före program och generalplan.

Huvuddragen i Lilienbergs plan gäller till stora delar fortfarande idag. Årsta ansågs mycket naturskönt och vid placeringen av byggnaderna togs hänsyn till terrängen, vegetationen och utsikterna. Den norrvända Årtaskogen sparades som

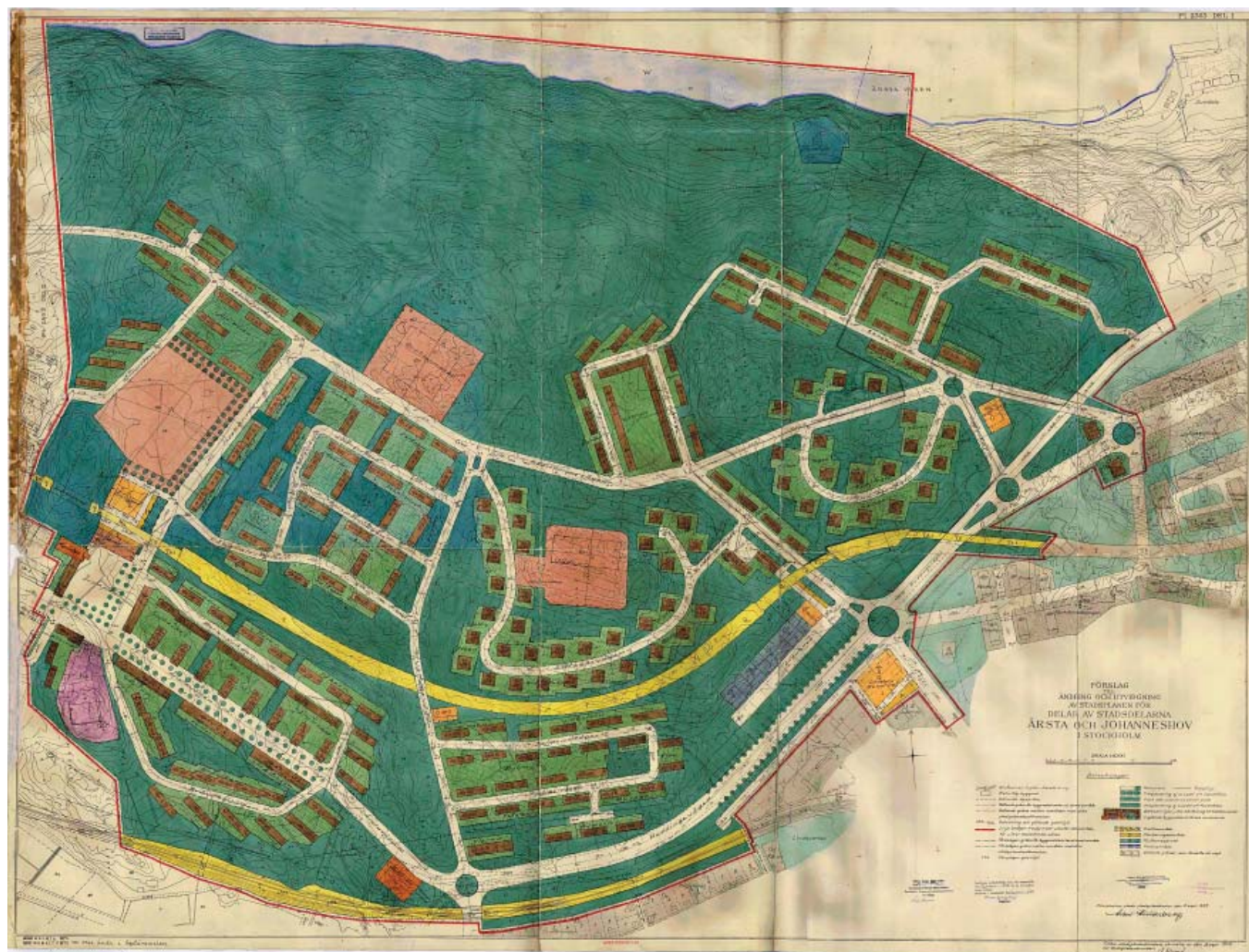


Flygfoto från 1931-32 över slakthusområdet och Årsta. Småskaliga industribyggnader kantar den nya Bolidenvägen. Källa: Stockholmskällan

park med syfte att bevara den tydliga förkastningsbranten, även idag identifierat som ett av Stockholms särdrag. Det vidsträckta området delades upp i tre större grannskapsenheter åtskiljda av nord-sydliga kilar av naturmark. Även inom de tre grannskapsenheterna delades bebyggelsen upp i grupper av liknande byggnader omgärdade av en krans naturmark. I mitten av området planerades ett stadsdelscentrum som skulle erbjuda all service och utgöra stadsdelens nav. Genom området skulle en tunnelbana med flera stationer löpa.

Dalgången söder om Årsta som sedan medeltiden genomkörats av Göta landsväg lades ut som en större trafikled kantad med trädrader och med flera cirkulationsplatser. I öster förenklades trafikapparaten och marken kom istället att gestaltas som park, vilket kan sägas vara en förlängning av det historiskt brukade och uppodlade landskapet, senast använt som koloniträdgårdar. Norr om leden, på plan och tidigare uppodlad mark förlades ett mindre verksamhetsområde med inriktning på motorfordon. Det bebyggdes med två tvåvånga, djupa byggnader på 1940-talet och utökades med byggnader i liknande stil på 1960- och 80-talen.

Stadsdelen planerades med övervägande lamellhus i 3-4 våningar men hade även inslag av punkthus. Punkthus som bostadstyp låg i tiden och sågs som ett effektivt sätt att höja markexploateringen samtidigt som naturmark kunde sparas. Byggnadsstadgan tillät sedan 1931 att bygga bostäder i höghus. Punkthusen var dock kontroversiella när de sköt upp över trädskronorna och därmed påverkade upplevelsen av landskapet. Samtidigt som Årsta planerades uppfördes punkthus både på Reimersholme och på Danviksklippan. Punkthus användes som ett skulpturalt element i planeringen och placerades främst i höjdlägen för att accentuera topografin. Senare kom höghusen även att markera tunnelbaneförlorens centrum och ansågs skänka stadsmässighet åt



Stadsplanen för Årsta och del av Johanneshov från 1939 är fortfarande i delar gällande. Källa: Stockholms stad

förorterna. Punkthusgruppen som stadsbyggnadselement kom att utvecklas just i Sverige.

Årsta byggdes ut i etapper. De i denna utredning aktuella områdena utgör Årsta förorts äldsta bebyggelse. 1943 stod de första barnrikehusen färdiga vid Bolmens- och Möckelvägen samt vid Skagersvägen. Året därpå stod de lägre punkthusen som knappt når över trädtopparna färdiga på Slätbaksvägen. Området uppfördes på ett skogbevuxet berg. Riksbyggen var byggherre och enklaven utgjorde en enda stor bostadsrättsförening. De högre punkthusen vid Sköntorpsvägen, västra delen av Johanneshov, stod klara runt år 1946. Även här låg tidigare en skogbevuxen bergknalle men också delar av sommartorpet Sundsborgs anläggningar och Sundsborgs koloniområde. Det nya bostadsområdet hade olika byggherrar, det var både privata byggherrar, HSB och bostadsrättsföreningar. Årsta centrum stod klart 1953 och Årstas södra och västra delar planlades först på 1950-talet. Tunnelbanan kom aldrig att byggas utan ersattes av busstrafik. I slutet av 1980-talet kompletterades smalhusen vid Möckel- och Bolmensvägen med fyra L-formade tegelbyggnader i fem till sex våningar innehållande större lägenheter. Byggnaderna är uppförda i ett av de nord-sydliga grönstråken som delar upp Årsta.

Inom Johanneshov planlades bostadsområdet på den skogsbeklädda höjden norr om slakthusområdet samtidigt som Årsta. Mellan 1943 och 1945 byggdes lamellhus placerade i en krans runt höga punkthus som i sin tur kransade kullens mitt. Husen terränganpassades och hade sparad naturmark emellan. Byggnaderna putsades förutom punkthusen som delvis uppfördes med synligt tegel. De allra flesta byggdes av fastighetsföreningar men även av några privata byggherrar. Alla husen hade olika arkitekter, både namnkunniga som Backström och Reinius och mindre kända som Archibald Frid och Ivar Stål.



Foto över Grynkvarnsparkens plaskdamm mot punkthusen vid Sköntorps- Ymsen- och Steningevägen. Punkthusen utgör visuellt parkens gräns. Foto Ingemar Gram 1964. Källa: Stockholmskällan

Nulägesbeskrivning/Karaktärisering

Övergripande karaktäristik - grannskapsenheterna Årsta och västra Johanneshov

Bostadsbebyggelsen i både Årsta och Johanneshov är uppförd som samkomponerade grupper med punkthus och lamellhus. Endast i undantagsfall förekommer solitära byggnader med avvikande utformning, främst vid centrum. Varje bebyggelsegrupp omges av grönska och mellan de större grannskapsenheterna/stadsdelarna löper bredare grönstråk som gräns och övergång mot omgivande stadsdelar.

Byggnaderna är uteslutande uppförda i modernistisk stil med få dekorelement utöver fasadernas materialverkan. Fasaderna är i huvudsak putsade eller av tegel. Byggnaderna är uppförda som enkla volymer med regelbunden fönstersättning. Placeringen följer topografins förutsättningar och relaterar samtidigt till de slingrande gatorna. Landformerna utgör ett podium från vilket bebyggelsen skjuter upp. Genom att placera byggnader en bit in på hållmarkerna skapades fria utsiktspunkter. Växtlighet utgör i de flesta fall både förgrund och fond till bebyggelsen. All bostadsbebyggelse har enkelt utformad, oftast naturlig grön förgårdsmark mot gata. Inom kvarteren finns ofta större, bilfria gårdsrum med sparad naturpark. Gränsen mellan privata och offentliga rum är flytande.

Lamellhusen följer höjdkurvorna. De håller samma höjdskala över hela stadsdelen och trappar upp eller ner vid sluttningar vilket gör att topografin konsekvent tydliggörs. Lamellhusen är vanligtvis placerade parallellt med gatan alternativt parallellställda och vinklade med snedställda gavlar mot gatan. I framförallt senare etapper av Årstas utbyggnad förekommer även att lameller kopplas samman i långa band längs med gatan eller grupperas så att de bildar gårdsrum. Byggnadskvarteren varierar därför mellan att vara öppna och tillslutande, men alltid inom ett större sammanhållet tema.



Foto från ca 1949 visar punkthus vid Steningevägen. Naturmark med tallar ses sparad mellan husen, mot Johanneshovsvägen syns den nyanlagda parken och den flytande övergången in i bebyggelsen. Källa: Ahlborn, Arnell

Punkthusen är placerade på höjder i grupper i sekvenser mot gator, t.ex. gatan som leder mot Gullmarsplan, och dramatiserar på så vis topografin. Kännetecknande för punkthusen är att de står fritt placerade i förhållande till vägarna och orienterade i samma vinkel för att skapa goda solförhållanden, medan vägarna mjukt följer höjdkurvorna. Husen står ofta i sparad naturmark med förädlade entrésidor med murpartier och prydnadsplanteringar mot gata. Byggnaderna saknar egentliga baksidor.

Centrum och intilliggande skolor utgör samkomponerade helhetsmiljöer. Tanken var att tunnelbanan skulle dras genom Årsta. Årsta centrum är uppfört med detta som förutsättning,



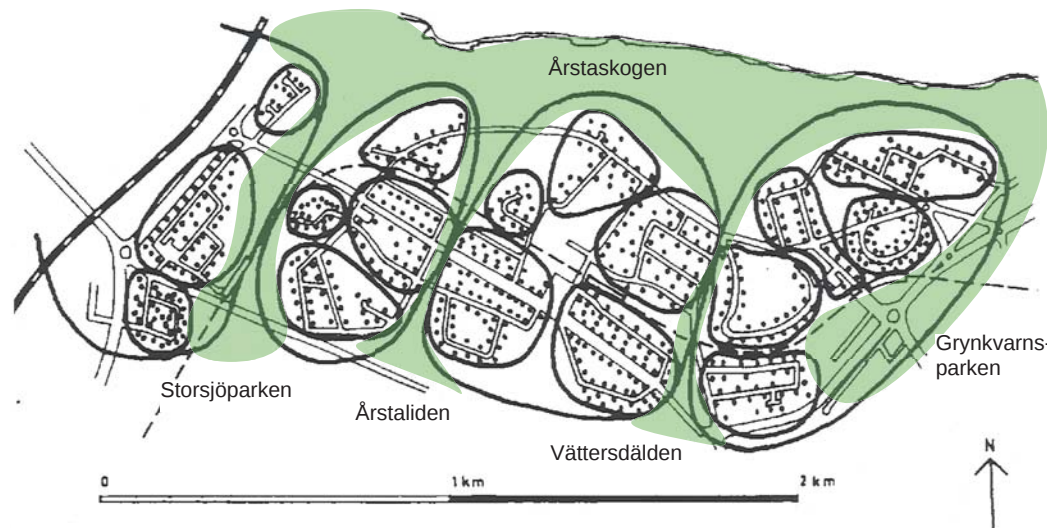
Lameller och punkthus vid Bildhuggarvägen 1949. Gatan följer höjdkurvorna. Källa: Ahlborn, Arnell

men planen realiserades aldrig. Gullmarsplan utgör centrum i Johanneshov och är idag en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. I både Årsta och vid Gullmarsplan består centrum av torget och omgivande centrumgator. Utöver torgen finns butikslokaler fördelade ute i områdena. Skolorna utgjorde ursprungligen fristående byggnader i egna kvarter, men kvarteren har senare ofta förtätats med bostäder och skolor till och med byggts om till bostäder. Förskolor är utspridda i området och uppförda som solitära låga byggnader på stora tomter, ofta i anslutning mot naturmark.

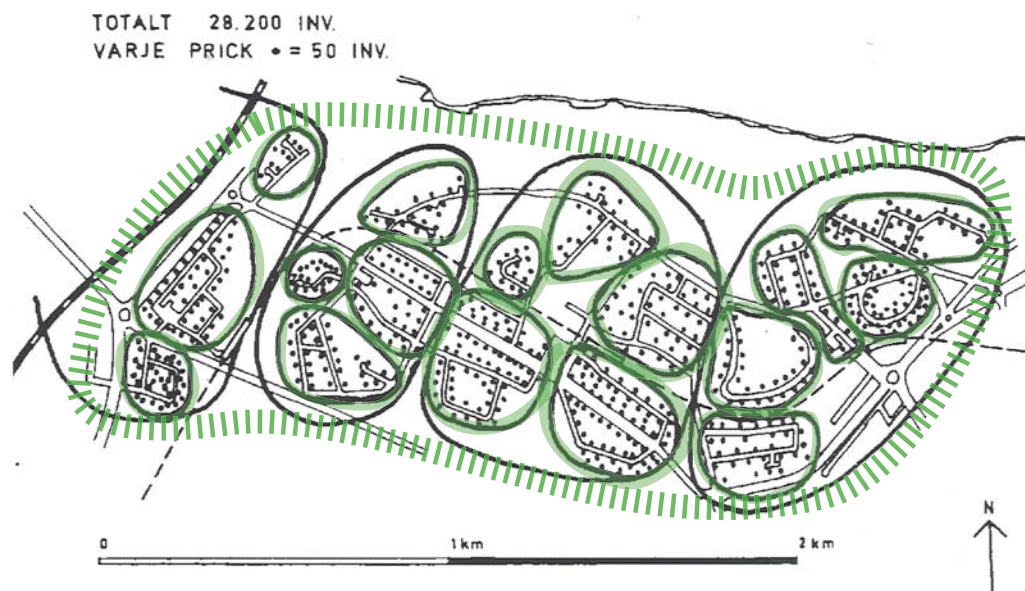
Den gröna karaktären präglar Årsta och Johanneshov. Naturmarken växlar mellan att vara styrd i anslutning till bebyggelsen och oreglerad i skogsdungar och på bergshöjder. Stads-

delen har en sammanhållen grönstruktur med ett utvecklat gångnät som förbinder de olika delområdena med varandra och leder ut i kringliggande parkområden och Årstaskogen.

Årsta planerades med tre gröna parkstråk som leder tvärs genom stadsdelen norrut mot Årstaskogen och som fungerar som stadsdelsparker för intilliggande bebyggelse. Parkstråken har lite olika karaktär beroende om de löper i öppna dalstråk eller skogspartier, men är gestaltade utifrån Stockholmsstilens ideal med en mjuk övergång mot bebyggelsen. I alla parker finns promenadstråk, lekplatser och andra anlagda funktioner. Stråken har under hand förtätats och delvis byggts igen, men är fortfarande avläsbara i den övergripande strukturen. Även i västra Johanneshov finns ett smalt parkstråk längs en dalgång, en gång tänkt som tunnelbanereservat, som delar in bebyggelseområdet i två avskiljbara enheter. Parken är idag till stor del bebyggd med förskolor.



Uno Åhréns utredning för grannskap i Årsta 1943. Årsta delades in i fyra större grannskapsenheter, innehållande flera mindre delområden vardera. Grön markering visar hur det mellan de större grannskapsenheterna sparades sammanhängande parkstråk för lokala stadsdelsparker, förbundna med Årstaskogen norrut. Källa: Rudberg



En grundläggande tanke med grannskapsenheterna var den gröna kransen runt varje enskild bebyggelsegrupp, men även runt stadsdelen som helhet. Den streckade linjen visar läget för den planerade tunnelbanan. Källa: Rudberg



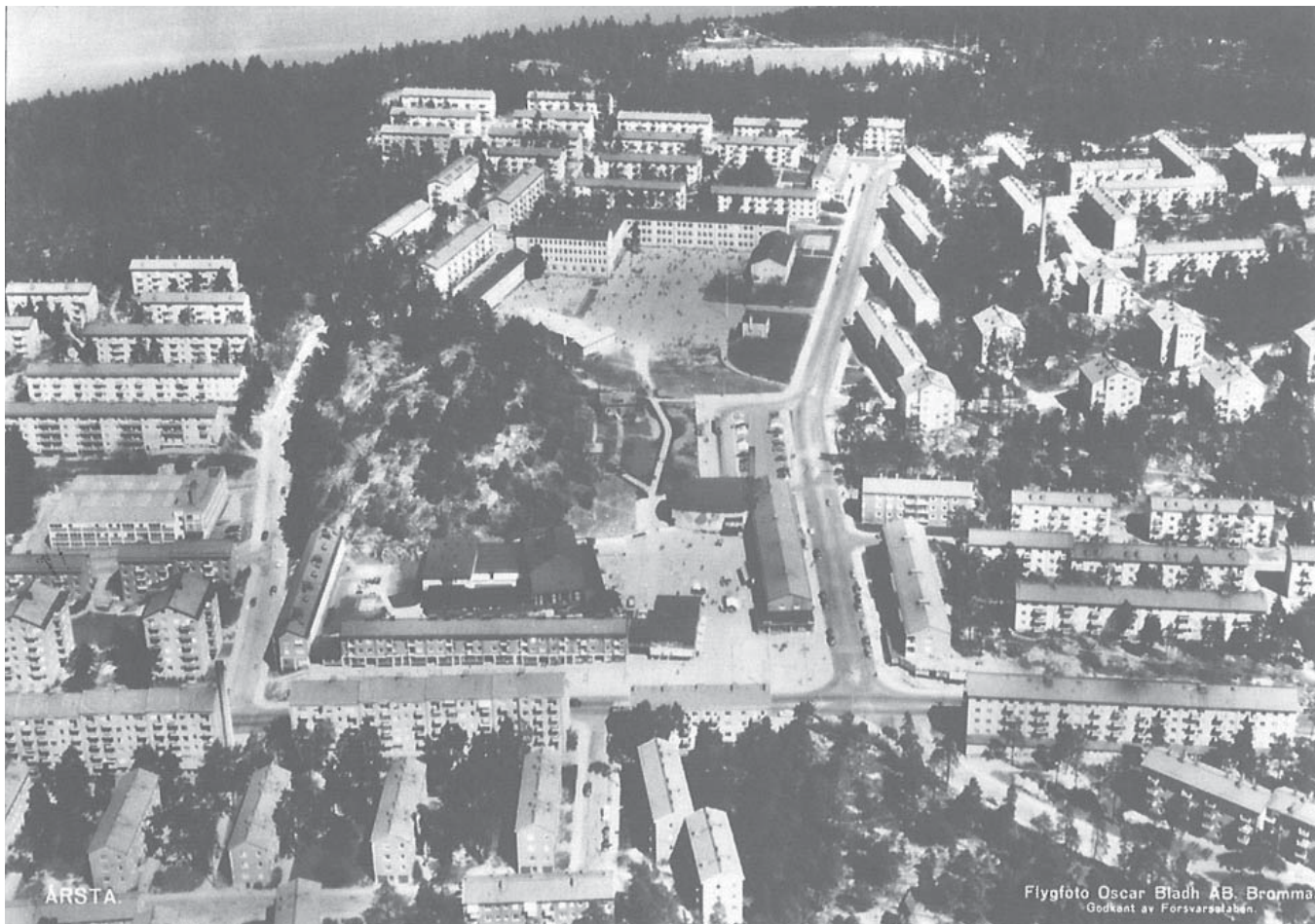
Barnrikehus vid Skagersvägen till vänster och de låga punkthusen vid Slätbaksvägen till höger i bild. Husen står terränganpassat med sparade klippor och naturmark mellan sig. De tidiga punkthusen håller en höjdskala i trädtopphöjd. Foto från 1947. Källa: Ahlborn, Arnell

Siktlinjer och vyer

Det finns flera höjder med öppna hållmarker inom området från vilka vida utblickar ges över det omgivande stadslandskapet och dess flerskiktade silhuett. Utblickarna är markerade på intilliggande karta.

På berget söder om Slätbaksvägen finns två sådana platser; vypunkt 1 ovan västra delen av verksamhetsområdet vid Bolmensvägen, och vypunkt 2 ovan korsningen Bolmensvägen-Skagersvägen. Från båda dessa punkter tecknar sig, bakom en grön krans av barrträd, lamellhusbebyggelsen i Johanneshov med tydliga gavlar eller långsidor, och bakom dessa reser sig de högre punkthusen som tecknar sig mot himlen. Från vypunkt 1 är gavelmotivet tydligare avläsbart liksom klippan som husen står på. Från vypunkt 2 finns även en utblick norrut mot de höga punkthusen på höjden vid Sköntorps-, Ymsen- och Steningevägen, med smalusbebyggelsen vid Skagersvägen i förgrunden.

Det finns också en öppen hållmark väster om Konstgutarvägen inom Johanneshov, vypunkt 3, från vilken en vid utblick ges. I den vida vyn avtecknar sig i silhuetten på långt håll grupper av högre hus, men det syns inga tydligt komponerade fondmotiv. Den låga punkthusbebyggelsen bakom skogskransen längs Slätbaksvägen syns tydligt, men gestaltningen av



Centrala Årsta 1951. Centrum och Årtaskolan är placerade centralt i stadsdelen och vänder sig mot en kulle längs vilken tunnelbanan var tänkt att dras fram och få station mot torget. Skolan är uppförd på en egen tomt i anslutning till naturmark. Byggnadssättet med samkomponerade grupper av lamellhus eller punkthus avtecknar sig tydligt. Källa: Ahlborn, Arnell

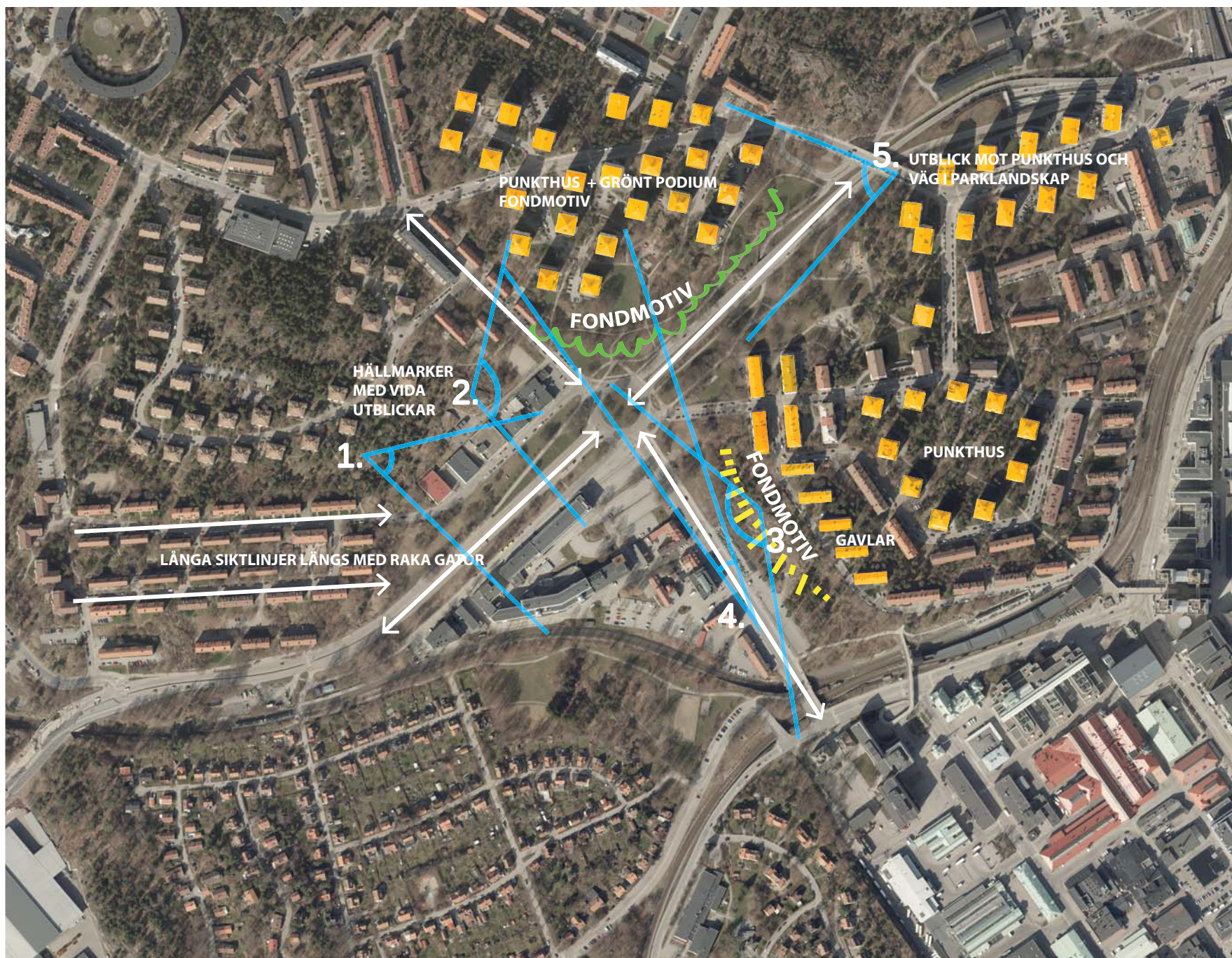
området syftar inte till att påverka silhuetten på samma sätt som senare punkthusgrupper.

Från gatunivå finns två vypunkter mot punkthusgruppen vid Sköntorps-, Ymsen- och Steningevägen; vypunkt 4 från Bolidenvägen och vypunkt 5 från Gullmarsvägen på bron ovan Johanneshovsvägen. Från bron ges också en utblick över det stora parkrummet på ömse sidor Johanneshovsvägen. Parkerna går sömlöst över i bebyggelse där husen tecknar sig

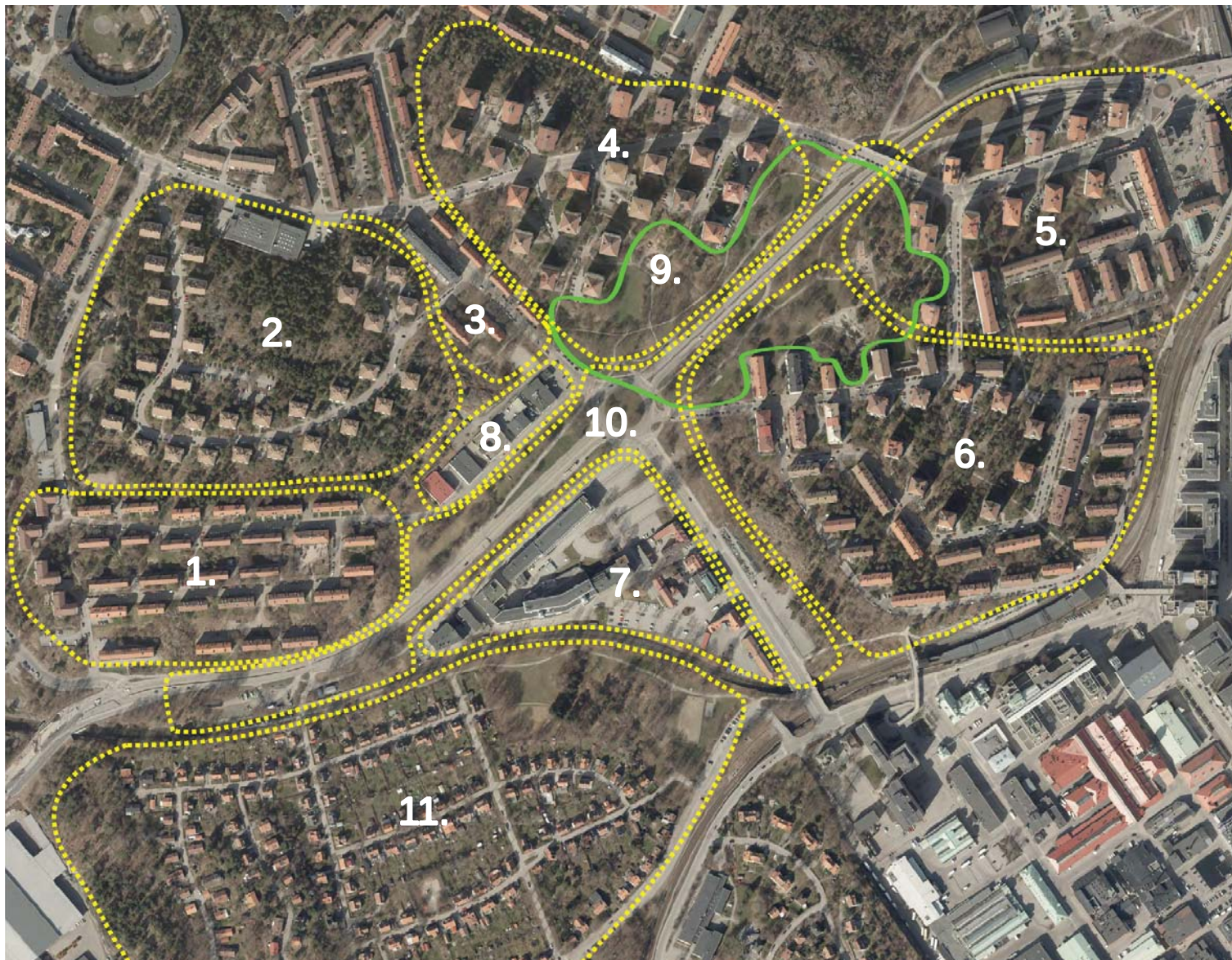
bakom uppväxta lövträd som ingår i den gröna kransen runt grannskapsenheten Årsta.

De raka gaturummen längs Johanneshovsvägen, Skagersvägen och Bolidenvägen ger långa siktlinjer mot rondellen vid Bolidenplan där vägarna möts. Träden i rondellen utgör blickfång, men även punkthusen vid Sköntorps-, Ymsen- och Steningevägen tecknar sig tydligt från gaturummen.

Siktlinjer och vyer



Karaktäristik delområden



Delområden:

1. Möckelvägen – Bolmensvägen
2. Slätbaksvägen
3. Södra delen av Skagersvägen
4. Sköntorpsvägen, Ymsenvägen och Steningevägen
5. Gullmarsplan, Grafikvägen och östra delen av Gullmarsvägen
6. Skulptörvägen, Bildhuggarvägen och Konstgjutarvägen
7. Bolidentriangeln
8. Verksamheter vid Bolmensvägen
9. Steningeparken och Grynkvärnsparken
10. Johanneshovsvägen – Bolidenvägen
11. Linde

1. Möckelvägen – Bolmensvägen

Grupp med smalhus i tre våningar placerade på en bergsplåtå. Det regelbundna planmönstret med parallellställda hus längs raka gator ger långa siktlinjer längs gaturummen. Planmönstret för tillbaka till 1930-talets byggande och är inte lika anpassat till topografin som andra byggnadsenklaver i Årsta. I områdets mitt ligger den äldsta bebyggelsen; Stockholmsbarnrikeshus. Denna byggnadstyp finns på flera ställen i staden och kännetecknas av det smala husdjupet, de röda tegelfasaderna med enkel men karaktärsskapande detaljering och frånvaron av balkonger. De balkonger som finns på tegelhusen idag är tillkomna de sista tio åren. Omgivande smalhus är uppförda något senare och har istället putsade fasader och balkonger.

Området är omgivet av en krans av grönska. Mot Johanneshovsvägen består den gröna kransen av bred gröngjord förgårdsmark, mot öster av naturmark. De raka gatorna ger siktlinjer mot naturmarken. Stora träd mellan hus och på förgårdsmark är karaktärsbildande i området. Bebyggelsen vänder långsidorna mot Johanneshovsvägen och är ett tydligt inslag i vägmiljön. Vintertid tecknar sig byggnadernas gavlar uppe på plattan tydligt mot öster och Johanneshovsvägen. Sommartid döljs motivet då den gröna randzonen till stor del utgörs av tät lövsly. Lövslyn döljer delvis de tallar som är ett typiskt inslag i den byggnadsnära naturmarken.



2. Slätbaksvägen

Slätbaksvägen går i en slinga runt ett berg där den högsta delen i mitten har sparats som naturmark. Längs med gatan ligger låga punkthus och korta lameller. I stort sett alla hus är uppförda vid samma tid. De har tre till fyra våningar och en sammanhållen utformning. Fasaderna är har ljusa fasader och framträdande balkongfronter i blått, rött eller vitt. Samtliga hus står terränganpassat i naturmarken och är orienterade i samma vinkel för att skapa goda solförhållanden, medan vägen mjukt följer höjdkurvorna. Därmed skapas förgårdsmark mot gatan vilken är delvis förädlad, delvis består av synligt berg. Tall och björk är karaktärsgivande träd i gaturummet. I öster övergår förgårdsmarken till naturmark på ett bergsparti vars landform tydligt tecknar sig mot Johanneshovsvägen. Hällmarken ger vida utblickar mot söder och öster.



3. Södra delen av Skagersvägen

Skagersvägen följer en nord-sydligt orienterad dalbotten mellan två omgivande bergknallar. Längs med gatan ligger Stockholmsbarnrikens barnrikhus, äldre smalhus i tre till fyra våningar med röda tegelfasader med enkel men karaktärskapande detaljering. Dagens balkonger är sentida tillägg. Husen har grön förgårdsmark med planterade lövträd. I ett läge står husen inskjutna från gatan och bildar en förplats med gräsmatta och stora lövträd. Efter 2010 har ett nytt lamellhus uppförts. Placering och byggnadstyp är anpassad till omgivningen men huset är högre och djupare med en tydligt modern träfasad och dess förgårdsmark har ett samtida uttryck.



4. Sköntorpsvägen – Ymsenvägen – Steningevägen

På bergknallen öster om Skagersvägen står en större grupp punkthus i åtta till nio våningar. Byggnaderna avtecknar sig ovan trädkronorna och accentuerar höjden och syns från långt håll och flera väderstreck. Husen står terränganpassade och souterrängvåningar med lokaler i används för att ta upp höjdskillnaderna. Fasaderna är putsade i varma bruna, gula eller sandfärgade kulörer och har axiellt anordnade balkonger, utskjutande eller indragna. Taken är till övervägande del låglutande tälttak. Angöring till husen sker via korta säckgator. Byggnaderna är orienterade åt samma håll medan vägarna följer höjdkurvorna. Husen står i sparad naturmark med förädlade entrésidor med murpartier och prydnadsplanteringar mot gata. Runt kullen med punkthus finns en sparad ring med grön naturmark. I slänten mot Johanneshovsvägen har den yttre miljön mer karaktär av park än naturmark.

Under 2000-talet har byggnadsgruppen kompletterats med två nya punkthus på före detta parkeringsytor. De nya punkthusens volymer efterliknar de äldre punkthusen och upplevs som en del i helheten. Byggnaderna skiljer ut sig genom att balkongerna fördelats ut över fasaderna och omgivande mark har hårdgjords och till stor del upptas av garage. Punkthusgruppen tecknar sig som ett karaktärsgeivande fondmotiv från både Johanneshovsvägen och Bolidenvägen och utgör även en mjuk begränsning av Grynkvärnsparcken och Steningeparken.



5. Gullmarsplan, Grafikvägen och östra delen av Gullmarsvägen

Gullmarsplan är planerat som centrum i stadsdelen Johanneshov och består av ett torg omgivet på tre sidor av 3-5 våningar höga sammankopplade lameller med butiker och verksamheter i bottenvåningarna. I norr begränsas torget enbart av ett högre punkthus med kvadratisk plan och speciell utformning med bland annat avskurna hörn. Åtta till tio våningar höga något rektangulära punkthus kantar den viktigaste angöringsvägen från Årsta i norr. De är alla vinklade åt samma håll. I södra delen av området dominerar lamellhus i fyra till fem våningar. Grafikvägen slutar i ett parktorg som bildar en grön pendang till Gullmarsplan.



6. Skulptörvägen, Bildhuggarvägen och Konstgjutarvägen

Bebyggelsen är uppförd i en krans runt högsta höjden på ett berg. I mitten finns sparad naturmark, kallad Bildhuggarparken, och runt denna står punkthus i åtta våningar. Utanför punkthusen ligger en lägre, 3-4 våningar hög, lamellhusbebyggelse. Placeringen med lameller och punkthus på berget skapar en flerskiktad stadssilhuett med trappande höjdskala. Topografin är således omtolkad i bebyggelse. Detta stadsbyggnadsgrepp är typiskt för många bebyggelsemiljöer från denna tid. Liknande silhuetter återfinns exempelvis vid Siljansvägen i Årsta och vid Nytorps Gärde mot Björkhamnen.

Kransen av lameller är uppförda med förgårdsmark längs med gatan, eller vänder sina gavlar mot gatan. I öster möter bebyggelsen tvärt tunnelbanans spår, men framför allt i väster och norr finns den tidstypiska gröna kransen kvar runt området. Bergformationen mot Bolidenvägen utgör en tydligt avläsbar landform typisk för Stockholms sprickdalslandskap. I norr fanns ursprungligen ett tunnelbanereservat, ett smalt avskiljande parkstråk mot bebyggelsen närmare Gullmarsplan. Detta parkstråk har från 1990-talet och framåt bebyggts med till området anpassade byggnadstyper; ett punkthus och några lameller.

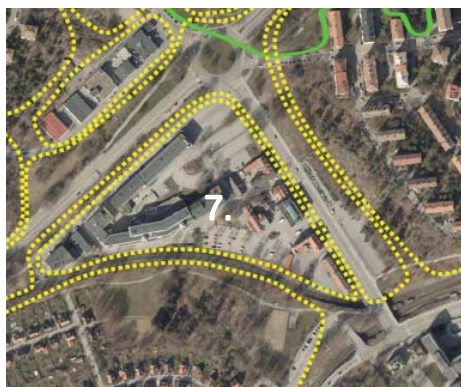


7. Bolidentriangeln

I triangeln mellan Tvärbanans spår, Bolidenvägen och Johanneshovsvägen (Lindetorpsvägen) ligger ett mindre industriområde som präglas av en blandning av småskalig äldre verksamhetsbebyggelse och storskaliga ombyggda eller sentida kontorsbyggnader. Ytorna mellan byggnaderna upptas till största delen av hårdgjorda parkeringar. Husen är uppförda i liv mot omgivande vägar men har en varierad utbredning inåt i området, delvis beroende på avrivningar.

Mot Johanneshovsvägen (Lindetorpsvägen) utgörs bebyggelsen av större enheter i upp mot fem våningar. Mot Bolidenvägen är byggnaderna mindre, två till fyra våningar höga med en variation i ålder och utformning. Byggnaderna är på var fastighet uppförda i tomtgräns, på äldre rutnätsstadsmaner, så att gårdsrums skapas. Några brandgavlar indikerar riven angränsande byggnad eller en gång i tiden planerad angränsande byggnad.

Längs Bolidenvägen finns en remsa hårdgjord förgårdsmark med enstaka uppvuxna lövträd. Området har flera infartsgator från Bolidenvägen. Den centrala gatan Tjurhornsgränd har närmast Bolidenvägen en intim ålderdomlig karaktär och kantas av en blandning av småskalig bebyggelse, plank och uppvuxna lövträd, en stor kontrast till parkeringsytorna och omgivande vägar.



8. Verksamhetsområde vid Bolmensvägen

Längs Bolmensvägen, på tidigare uppodlad mark, ligger fem individuellt utformade byggnader i två våningar av varierande ålder från 1940-tal till 1980-tal. Fasaderna består av puts eller plåt där fönsterpartier i samlade band är karaktäristiskt. Området är planerat för bilrelaterade verksamheter och husen präglas fortfarande av denna typ av användning. Husen ligger i liv med trottoaren och mellan byggnaderna finns mindre mellanliggande hårdgjorda ytor för angöring och logistik.



9. Steningeparken och Grynkvarnsparken

Parkerna runt Johanneshovsvägen har en bergs- och dalstråksparkskaraktär. De är planerade som en helhet av Erik Glemme, gestaltade utifrån stockholmsstilens ideal. De domineras av stora lövträd i klippta gräsmattor, med inslag av hållmarkspartier med tall. Grynkvarnsparken har den största utbredningen och ramar in av höga tallskogspartier på slänterna mot bakomliggande bebyggelse. I de inre delarna av parken finns för stockholmsstilen typiska programmerade ytor, med plaskdamm, perennplanteringar, regnskydd och sittplatser. En kort sträcka av den äldre infartsvägen till Stockholm som föregick Johanneshovsvägen, med alléer från slutet av 1800-talet, finns i parkens västra del. Äldre vägutformning kan finnas bevarad under nuvarande ytor.

Parkerna skapades i samband med att Johanneshovsvägen byggdes. Vägen är en kraftig barriär som delar parkerna i två vistelseområden, men visuellt hör parkerna ihop. Ett flertal gång- och cykelstråk leder genom parkerna och en förbindelse finns dem emellan via en undergång under Johanneshovsvägen. Parkerna ingår i den tidstypiska gröna ring som omgärdar bebyggelsen i de omkringliggande bostadsområdena. Övergången från park till bebyggelsen och dess gårdsmark är flytande. Skillnaden är stor mot innerstadens parker som vanligen avslutas mot gator och därpå följande sammanbyggda husfasader.



10. Johanneshovsvägen – Bolidenvägen

Vägarna har en storskalig karaktär med raka, breda körytor. Vägarnas sträckning följer dalbottnarna i det kuperade sprickdalslandskapet. Den storskaliga karaktären är en rest från vägarnas tidigare funktion som infartsleder till centrala Stockholm, innan Södra länken byggdes ut. Johanneshovsvägen är gestaltad som "park-way" genom ett parklandskap. Vägarna är omgivna av breda naturmarkszoner eller parkmark bestående av gräsmattor och stora lövträd. Parkkaraktären är en vidareutveckling av den användning som föregick utbyggnaden av Årsta-Johanneshov, nämligen de äldre gårdsmiljöerna på platsen med sina frukt- och grönsaksodlingar. Där vägarna möts ligger Bolidenplan, en stor rondell med gräsmatta och storväxta lönnar i mitten. Storleken är typisk för de cirkulationsplatser som introducerades under 1940- och 50-talet. Parallellt med Johanneshovsvägen leder vältrafikerade gång- och cykelstråk, delvis trafikseparerade med en grön parkremsa en bit in från vägen.

Vägarnas bredd och raka sträckning skapar långa siktstråk, där punkthuset vid Ymsenvägen utgör ett karaktärsgeivande fondmotiv som tecknar sig bakom en lövträdsridå. Särskilt framträdande är motivet från Bolidenvägen, där det är synligt hela vägen från Slakthusområdet. Från Johanneshovsvägen syns punkthuset vid Ymsenvägen från Gullmarsvägen i norr fram till mitten av industriområdet Bolidentriangeln.

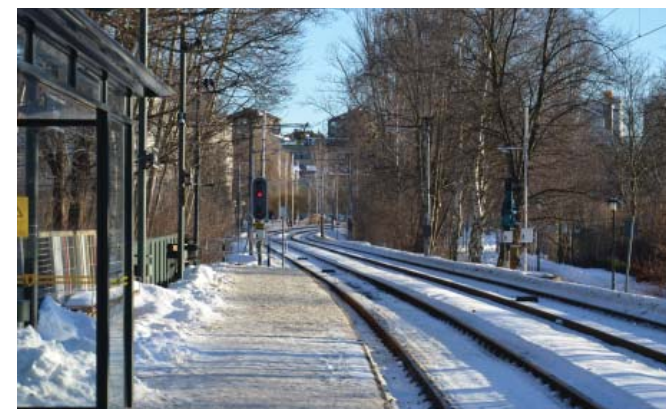


11. Linde

Linde utgörs av egnahemsbebyggelse från 1920-talet och består av villor i ett och ett halvt plan under branta sadeltak eller brutna tak. I området finns både enkelhus och parhus. Trädgårdarna har en uppvuxen karaktär. Kännetecknande för området är de intima, tydligt definierade och mjukt böljande gaturummen med byggnader i liv med varandra nära gatan.

I östra delen närmast Slakthusområdet och Bolidentriangeln ligger Lindeparken, en förädlad naturmarkspark med gräsmattor inramade av lövträd och centralt belägen hållmark. Lindeparken skapar ett avstånd mellan villorna och industribebyggelsen i Bolidentriangeln.

Tvärbanans spår bildar gräns och separerar villaområdet från Johanneshovsvägen och Bolidentriangeln i norr.



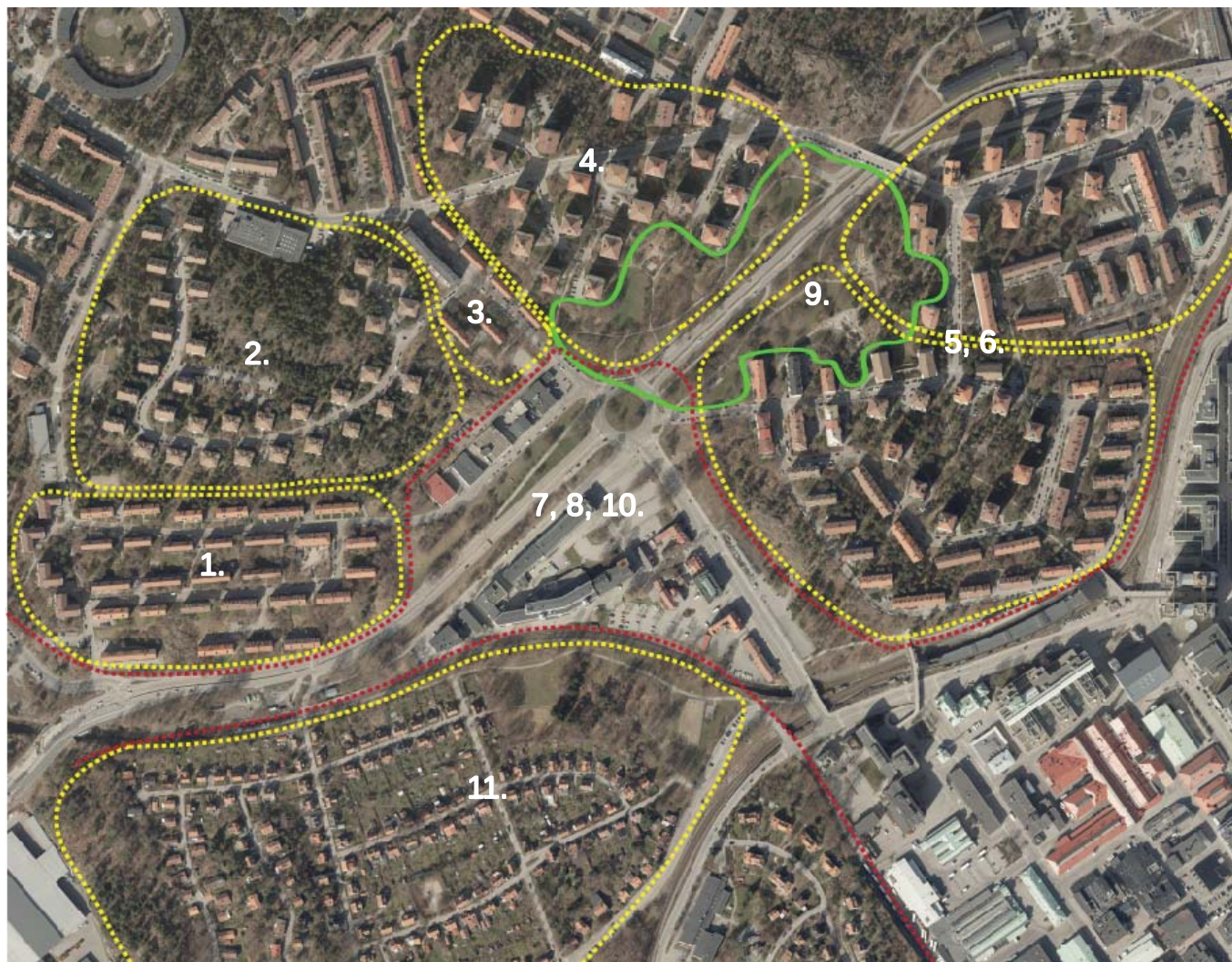
Tillvarata och utveckla

Rekommendationer och förhållningssätt för ny bebyggelse

Detta avsnitt syftar till att bidra med resonemang kring och förslag till hur befintliga kulturhistoriska värden skulle kunna tillvaratas och utvecklas i en förändringsprocess när området bebyggs.

När området, som idag består av storskaliga gatumiljöer, mindre industriområden och randzoner mot angränsande bostadsområden, utvecklas mot mer innerstadlika förhållanden behöver karaktärskartan ritas om. Den nya bebyggelsen kan delvis ses som en förlängning av Slakthusområdets pågående utveckling, men utgör också en fortsättning på den påbörjade utbyggnaden av Årstastråket. Inom stadsutvecklingsområdet runt Bolidentriangeln finns stor frihet avseende placering, utformning och volymverkan hos ny bebyggelse. I randzonen mot befintlig bostadsbebyggelse och inom äldre bostadsområden av grannskapskaraktär eller vid kulturhistoriskt intressanta parkmiljöer behöver däremot större hänsyn tas till kulturhistoriska värden och den rådande karaktären.

Hur de nya karaktärsområdena kan definieras illustreras på intilliggande karta. Nedan följer dels generella förhållningssätt om värden att ta tillvara och utveckla för hela utredningsområdet, dels mer specifika förhållningssätt inom och i möten mellan olika delområden.



Generella förhållningssätt hela utredningsområdet

I mötet med äldre befintliga byggnadsmiljöer bör nya byggnader anpassas till närmast angränsande befintlig bebyggelse vad gäller storlek; volym och höjd.

Befintlig bebyggelse som representerar områdets historia bör ställvis fortfarande kunna upplevas från områdets huvudstråk – Bolidenvägen och Johanneshovsleden. Det ger en rikare miljö med en tredimensionalitet i tid och rum.

Kransen av park- eller naturmark runt grannskapsenheterna Årsta och Johanneshov bör respekteras som värdebärande stadsbyggnadselement. Den gröna ringen med uppvuxna trädvolymen bör vara fortsatt avläsbar i en utvecklad stadsbild och ges en kontinuerlig utsträckning mellan enskilda bebyggelsegrupper. Kransens bredd kan varieras.

Området har idag flera utsiktspunkter som ger vida utblickar. Placeringen av nya hus bör ta hänsyn till att befintliga hus samkomponerats med topografin och i vissa fall är avsedda att tecknas på håll som silhuetter eller fonder. Ny bebyggelse bör förhålla sig respektfullt till dessa motiv.

Minsta möjliga ingrepp i topografin bör eftersträvas.

Högre hus bör placeras där de stärker landformer och markerar höjdlägen.

Generella förhållningssätt inom angränsande bostadsområden i Årsta och Johanneshov

Tillkommande bebyggelse bör ha en volymverkan och placering som inordnar sig i befintlig planstruktur, volymverkan och höjdskala.

Placeringen bör ta hänsyn till tankarna om ljus och luft med släpp mellan husen och grön förgårdsmark. Hårdgjorda ytor bör minimeras.

Ny bebyggelse bör inte dominera över den befintliga stads- och landskapsbilden, ej heller underordna sig t.ex. genom

osjälvständig historiserande arkitektur. Idealet är en arkitektur som respekterar och inordnar sig i befintlig struktur och karaktär och samtidigt speglar sin egen tid.

Hänsyn bör tas till parkmarken; rörelsestråk, siktlinjer, naturformationer och träd.

Parkeringsplatser bör anpassas till befintliga bebyggelsemiljöer och placeras underordnat gatumiljön och med hänsyn till befintliga gångstråk.



Den gröna kransen runt Årsta och Johanneshovs grannskapsenheter och den skiktade silhuettverkan på höjder bör vara fortsatt avläsbara i en utvecklad stadsmiljö.



Scematiska studier visar hur ny bebyggelse kan påverka vyerna från olika utsiktspunkter i området. Befintliga byggnader som utgör fond- eller siluettmotiv är gulmarkerade. Ny schematisk bebyggelsemassa är färgad i tre toner:

turkos	vid Bolmens- och Skagernvägen
lila	vid Bolidentriangeln och Bolidenvägen
blå	vid Konstgutarvägen



Vy 1) Vyn längs med Bolidenvägen mot punkthusen med omgivande grön krans bevaras när området närmast Bolidenplan lämnas fritt från bebyggelse. Ny bebyggelse vid Bolidenvägen gör att vyn smalnar av.



Vy 1) Samma vy med ny bebyggelse i fem våningar och ett litet släpp mellan husen. Fondmotivet finns delvis kvar men minskar i betydelse liksom upplevelsen av Årstas äldre delar.

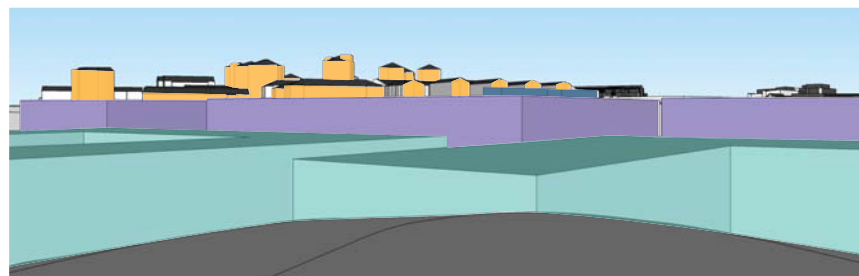




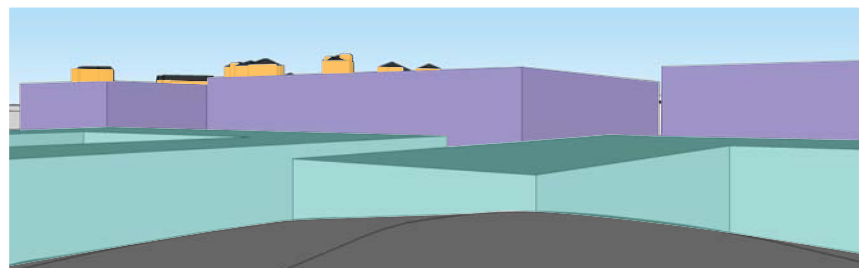
Vy 2) Ny bebyggelse i fyra våningar vid Bolmensvägen samt i tre våningar på berget vid Konstgjutarvägen, mellanliggande bebyggelse vid Bolidentriangeln i fem våningar. Den skiktade silhuetten med hus och grönska kan fortfarande upplevas från en för grannskapsenheten typisk utsiktspunkt.*



Vy 2) Ny bebyggelse i fem våningar vid Bolmensvägen och Bolidentriangeln samt i fyra våningar på berget vid Konstgjutarvägen. Den skiktade silhuetten kan bibehållas med fem våningar, men gavelmotivet på berget försvinner.*



Vy 3) Ny bebyggelse i tre våningar vid Bolmensvägen och vid Konstgjutarvägen, mellanliggande bebyggelse vid Bolidentriangeln i fyra våningar. Den skiktade silhuetten kan bibehållas.*



Vy 3) Den mellanliggande bebyggelsen vid Bolidentriangeln har höjts till fem våningar. Den skiktade silhuetten försvinner.*

*Globenområdet, med sin pregnanta silhuetterverkan, ligger utanför modellen.

Förhållningssätt till ny bebyggelse inom delområden samt vid mötet mellan befintlig och ny bebyggelse

1. Möckelvägen – Bolmensvägen

Naturmarksplatån bestående av berg med vegetation i östra delen av området ingår i den gröna ringen runt Årstas grannskapsenhet och utgör fond till de raka gatorna och bör bevaras. Tillkommande bebyggelse längs Johanneshovsvägen placeras nedan/bortom bergets släntfot. Den gröna ringen bör ges en kontinuerlig fortsättning norrut mot Slätbaksvägen.

Tillkommande bebyggelse längs Johanneshovsvägen nedanför bergsklacken i öster bör anpassas så att byggnadshöjden närmast det befintliga området understiger befintliga byggnaders takfot. Därigenom tydliggörs topografin och byggnaderna som utgör en förhöjning av densamma.

2. Slätbaksvägen

Naturmarken söder om den befintliga bebyggelsen ingår i den gröna kransen runt Årsta och bör bevaras. Utbredningen kan minskas men det gröna stråket bör vara fortsatt avläsbart och ha en kontinuerlig fortsättning söderut och österut mot angränsande delområden.

Möjligheten till vid utblick från hållmarkspartierna bör bevaras och inte begränsas med ny bebyggelse.

Ny bebyggelse nedanför berget bör ha en trappande höjdskala i relation till befintliga byggnader uppe på berget för att följa och tydliggöra topografin.



Grön krans med utsiktspunkter mellan Möckelvägen och Slätbaksvägen.

3. Södra delen av Skagersvägen

Nya byggnader som möter befintliga lameller bör ha en anpassad höjd och volym.

Det gröna stråket runt Årstas grannskapsenhet som löper söder om befintliga lameller bör finnas kvar, men kan smalnas av.

Tillkommande bebyggelse kan bygga vidare på de befintliga husens kransverkan runt kullen med punkthus. Släpp mellan huskroppar ger genomsikt mot kullen.

4. Sköntorpsvägen – Ymsenvägen – Steningevägen

Punkthusgruppens öppna karaktär och möte med parkmarken bör vara fortsatt rådande fram till Johanneshovsvägen. På så vis bibehålls den mjuka övergången mellan park och bebyggelse.

Kompletterande bebyggelse inne i punkthusgruppen bör inordna sig i rådande byggnadsmönster avseende placering, volymverkan och förhållande till kringliggande grönska.

I mötet med Bolidenplan bör den skiktade silhuetten med grönska och bakomliggande punkthus vara fortsatt avläsbar sett från Bolidenvägen och gärna från Johanneshovsvägen närmast väster om rondellen. Tillkommande bebyggelse kan i detta avsnitt bygga vidare på den omkransande karaktär som de befintliga husen vid Skagersvägen har. Punkthus och grönska kan bibehållas avläsbara t.ex. genom en begränsad hushöjd och/eller släpp mellan husen.

Det kontinuerligt gröna stråk runt Årstas grannskapsenhet som löper söder om befintliga lameller bör finnas kvar, men kan smalnas av.

5. Gullmarsplan, Grafikvägen och östra delen av Gullmarsvägen

6. Skulptörvägen, Bildhuggarvägen och Konstgutarvägen

Bebyggelsegruppernas karaktär och möte med parkmarken bör vara fortsatt rådande hela vägen fram till Johanneshovsvägen i väster så att den mjuka övergången mellan park och bebyggelse bibehålls.

Kompletterande bebyggelse bör inordna sig i rådande byggnadsmönster avseende placering, volymverkan och förhållande till kringliggande grönska.

Den skiktade silhuetten med grönska, lamellhusgavlar och bakomliggande punkthus bör vara fortsatt avläsbar sett från längre håll.

Tillkommande bebyggelse bör ha en trappande höjdskala som följer och tydliggör topografin.

Eventuell tillkommande bebyggelse på berget längs Konstgutarvägen bör ha en placering indragen från bergskanten så att berget som podium bevaras och allmänt tillgängliga utsiktspunkter bevaras.

Karaktären med en grön krans runt grannskapsenheten Johanneshov, bestående av klippan och trädridån mot Bolidenvägen respektive parkmark mot Johanneshovsvägen, bör vara fortsatt avläsbar. Utbredningen kan minskas men ges en avläsbar helhetsverkan och en kontinuerlig fortsättning mot angränsande delområden.

7. Bolidentriangeln

8. Verksamheter vid Bolmensvägen

10. Johanneshovsvägen - Bolidenvägen

Höjdskalen inom delar av området behöver anpassas till siktlinjer och vyer från omgivande områden.

Tillkommande bebyggelse längs Bolidenvägen bör ligga i liv med befintliga byggnader så att de äldre husen även fortsättningsvis framträder tydligt i gatumiljön.

Bolidenvägen kan flyttas så att den kommer närmare befintlig bebyggelse.

Ny bebyggelse på Bolidenvägens östra sida kommer att upplevas tillsammans med bebyggelsen i Bolidentriangeln och bör lämna en grön krans mot Johanneshovs bebyggelse.

Bergsformationen bör fortfarande kunna upplevas.

Inom Bolidentriangeln bör äldre gårdsstrukturer och bebyggelse kring dessa bevaras.

Den småskaliga karaktären längs Tjurhornsgränds östra del bör bibehållas.

Inte endast de äldsta byggnaderna bör bevaras. Genom att bevara byggnader från olika tider berikas miljön och eftersträvad variation uppstår.

Brandgavlar på befintliga hus kan byggas för och kvarteren/tomterna på så vis kompletteras med ny bebyggelse.

Det är tänkbart att flytta Johanneshovsvägen söderut i liv med befintlig bebyggelse så att ett mer stadsmässigt rum åstadkommes, men också att skapa kvartersmark framför befintliga byggnader.

Den gröna kransen mellan Johanneshov och Bolidentriangeln.



9. Steningeparken och Grynkvarnsparken

Grynkvarnsparkens stora landskapsrum bör bevaras och ges en visuell fortsättning även på norra sidan Johanneshovsvägen. Den mjuka och flytande övergången mellan park och bebyggelse bör bibehållas.

Utveckling av parkmiljöerna bör bygga vidare på stockholmsstilens karaktär.

Parkerna utgör del i kransen runt grannskapsenheterna Årsta och Johanneshov respektive runt intilliggande bebyggelsegrupper. Funktionen med den gröna kransen bibehålls.

11. Linde

Eventuell tillkommande bebyggelse inom villastaden bör ha en långt gången anpassning till trädgårdsstadskaraktären.

Parken bör bevaras som stadsdelspark och som buffert mot ny bebyggelse i Bolidentriangeln.

Tillkommande bebyggelse vid en eventuell överdäckning av tunnelbanan bör inte verka dominerande i parken och möta villabebyggelsen med anpassad skala och volymverkan.

Lindeparken är en grön buffertzon mot villabebyggelsen.



Källor

Litteratur

Kenneth Ahlborn, Håkan Arnell, *Årsta & Johanneshov - En bildsamling 1942-1975*, Stockholm 2004
Bertil Asker, *Stockholms tekniska historia, Stockholms parker, Innerstaden*, Stockholmsmonografier, Stockholms stad, Stockholm 1986
Ingela Blomberg, Eva Wehlin-Fürst, *Årsta*, AB Stockholmshem, Stockholm 1999
Arne Dufva, *Stockholms tekniska historia, Trafik, broar, tunnelbanor, gator*, Stockholmsmonografier, Stockholmsstad, Stockholm 1985
Ingemar Johansson, *Storstockholms bebyggelsehistoria*, Stockholm 1991
Eva Rudberg, *Uno Åhrén; en föregångsman inom 1900-talets arkitektur och samhällsplanering*, Byggforskningsrådet, Stockholm 1981
Stockholm utanför tullarna, Stockholmsmonografier, Stockholms stad, Stockholm 2003
Stockholms gatunamn, Stockholmsmonografier, Stockholms stad, Stockholm 1982

Rapporter/Utdredningar/Skrifter

Göta landsväg, Arkeologisk rapport 1998:5, SSM Magnus Källström
Parkplan Enskede -Årsta, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning 2008
Industrimiljöer i Stockholm - ytterstaden, Byggnadsinventering Stockholms stadsmuseum 1979-80
Årstastråket - Program för ny bostadsbebyggelse, juni 2003, Stadsbyggnadskontoret

Arkiv

Stockholms stad, Stadsbyggnadsnämndens arkiv (BNA) - bygglovsritningar och byggnadsdata
Stockholms stad, Trafikkontorets arkiv, Parkarkivet (TKA) - parkritningar och parkdata
Stockholms stadsarkiv (SSA) - historiska kartor
Stockholms stad, SBK, fotografier, kartunderlag

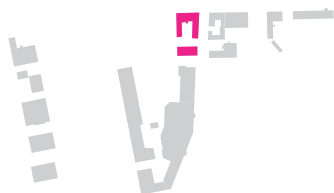
Internet

Lantmäteriet: www.lantmateriet.se - historiska kartor och fotografier
Stockholmskällan: www.stockholmskallan.se - historiska kartor, historiska fotografier och illustrationer, historiska data
Stockholms stadsmuseum: www.stadsmuseum.stockholm.se - klassificeringskarta
www.digitalastadsmuseet.stockholm.se - inventeringar, historiska fotografier

Bilaga 1. Kulturhistorisk inventering och analys - industri

Linde Torp 8

F.d. livsmedelsindustri; tarmrenseri, lager, djurstallar m.m.



Stockholms stads klassificering

Grön

Högt kulturhistoriskt värde. Bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Fastighetsbeteckning och adress

Linde Torp 8

Bolidenvägen 8 och 10

Känslighet/tålighet

Exteriör

Känslig

Interiör

Tålig

Kulturhistoriskt värde

Byggnaderna har ett högt kulturhistoriskt värde (grön). De utgör en viktig byggnadshistorisk rest från den äldsta industriepoken i Enskede gård med stark anknytning till slakthusområdet och har lokalhistoriskt och industrihistoriskt värde. Byggnaderna har ett miljöskapande värde vid Bolidenvägen och bildar tillsammans med de övriga livsmedelsrelaterade industribyggnaderna en småskalig och varierad sekvens av byggnader. Anläggningen med sin intima gårdsmiljö och äldre byggnadssätt ger trots senare ändringar och rivningar en autentisk upplevelse av det förflutna.

Känslighet/tålighet

Byggnadernas exteriörer är känsliga för förändring men väl avvägda ändringar och tillägg kan göras. Vid förändring är det viktigt att den småskaliga, additiva karaktären bevaras. Interiörerna är tåliga för förändring. Vid interiör ombyggnad bör huvuddragen i bevarad planlösning beaktas, liksom bevarade ytskikt av kakel.

Byggnadshistoria

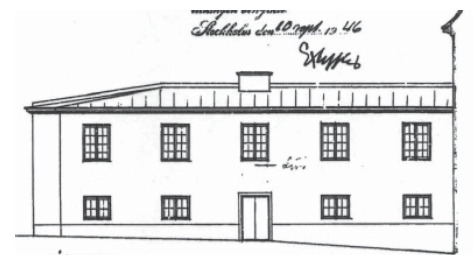
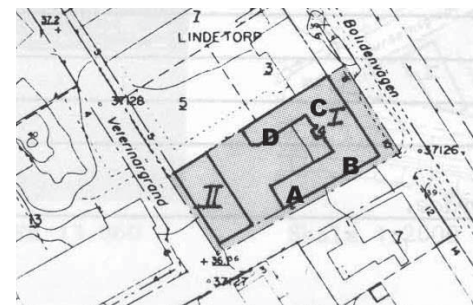
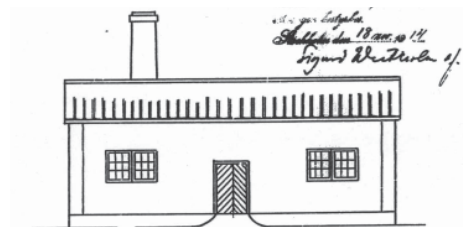
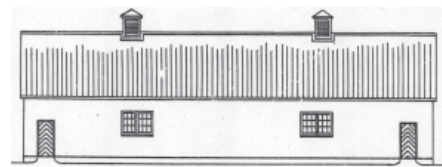
Ursprunglig utformning och funktion

Tomten förvärvades, troligen i början av 1900-talet i samband med slakthusets uppförande, av en förutseende fabrikör som där anlade en enkel livsmedelsindustri.

År 1914 uppfördes ett ångpanne- och kokrumshus i ett plan med en mindre källare med ingång från gården. Ett svinhus med djurkärrar och kokrum uppfördes samtidigt vid Veterinärgränd.

En ny fabriksbyggnad uppfördes år 1916, i hörnet mot nuvarande Bolidenvägen. Den nya byggnaden var betydligt större än det ursprungliga kokhuset och inreddes med vågrum och arbetslokaler i källar- och bottenplan. På det övre planet inreddes kontor, omklädningsrum och en lägenhet för maskinisten om två rum och kök och på vinden inreddes materialrum, matrum, tvättrum och toalett. Ångpanne- och kokrumsbyggnaden förlängdes samtidigt mot väster och tillbyggdes med en ca 30 m hög skorsten.

Två år senare, år 1918, genomfördes en omfattande om- och tillbyggnad som påverkade samtliga våningsplan i den år 1916 tillkomna delen. Källaren inreddes till salteri, lager och kokrum, på bottenplanet inreddes tarmrenseri, expedition och kokrum och på övre planet inreddes frukostrum och personalrum. Tidigare oinredda delar av vinden blev lagerutrymmen och försågs med takfönster. Lägenheten på övre planet omfattades inte av ombyggnaden och bevarar än idag delar av lägenhetskaraktären. En tvåvåningsbyggnad med inredd vind tillbyggdes på norra sidan om hörnhuset (idag rivet). Hus II byggdes samtidigt om till magasin och verkstad och försågs med en garagedörr och ässja med skorsten.



År 1941 höjdes den ursprungliga delen av hus I och sammanbyggdes med intilliggande hörnhuset till en enhet med gemensamt tak och likadant utformade gavelpartier. En förbindelsegång uppfördes i vinkeln mellan huskropparna en trappa upp mot gården.

Då norra flygeln tillbyggdes år 1946 fick komplexet i stora drag sitt nuvarande utseende. Flygeln rymde ursprungligen en stor arbetslokal och lager i källaren. Någon gång under senare delen av 1900-talet lade livsmedelsindustrin ner eller flyttade. Olika typer av verksamheter har därefter huserat i lokalerna.

Förändringar

I samband med att fastigheten bytt ägare och hyresgäster har diverse mer eller mindre omfattande ombyggnader och ändringar genomförts. Anläggningen omfattade tidigare även byggnader på den yta norr om byggnaden som idag används som parkering. Bland annat har anläggningens höga skorsten rivits och förbindelsegången på gårdsfasaden utökats till att även omfatta våningen inunder. Garageportar har tagits upp i södra flygelns västgavel och takkupor har uppförts i samband med vindsinredning av hörnhuset. Ursprungliga fönster och dörrar har bytts ut och fasaderna har putsats om. Invändigt har planlösningen delvis ändrats, moderna funktioner tillkommit och de flesta ytskikt moderniserats.

1 Svinhus uppfört 1914. Källa: BNA

2 Kokhus uppfört 1914. Källa: BNA

3 Situationsplan från 1979. Källa: SSM, (Industrimiljöer i Sthlm) Hus I, A södra flygeln (1914, 1916, 1941), B hörnhus 1916, C tillbyggnad 1918, D norra flygeln 1946.

Hus II, svinhus 1914.

4 Ursprunglig fasadritning hörnhuset 1916. Källa: BNA

5 Hörnhuset med tillbyggnad från 1918. Källa: BNA.

6 Norra flygeln uppförd 1946. Källa: BNA



1

Utformning idag Användning

Idag rymmer byggnaderna tryckeri, bageri, butik, filmstudio, lager och kontor.

Exteriör

Exteriören har fått sin huvudsakliga form och karaktär genom kontinuerlig om- och tillbyggnad under 1900-talets förra del. Sättet att bebygga tomten är stadsmässigt med byggnader placerade i tomtgräns och med en inre gård. Den äldre stadsmässigheten blir särskilt tydlig vid Tjurhornsgårds början där byggnaderna tillsammans med byggnaderna på Rensieriet 25 bildar ett ålderdomligt gaturum.

Fasadputs och snickerier har bytts ut och ändrats, vilket förändrat de olika huskropparnas ursprungliga karaktär. Anläggningen upplevs trots detta som autentisk, tack vare den bevarade variationen och småskaligheten. Mot Bolidenvägen bildar de gulputsade volymerna tillsammans med de övriga livsmedelsrelaterade kontors- och industribyggnaderna en småskalig sammanhållen och samtidigt varierad sekvens av byggnader.

Hus I består av flera delar med sammanhängande fasader som skiljer sig från varandra främst genom sina olikformiga tak som är klädda med takpapp, tegel eller skivplåt.

Fasaderna är släta, putsade med modern sprutputs, och avfärgade i gul kulör. Norra fasaden är en brandvägg som frilagts när intilliggande byggnader rivits. Den har en motivmålning i kolossalformat. De flesta fönstren är sekundära med modern utformning. Entréerna mot Bolidenvägen har alla sekundära, glasade trädörrar, i övrigt förekommer olika typer av garagedörrar, plåtdörrar och en hissdörr, samtliga sekundära.

Hus II är ett enplanshus med uthuskaraktär. Det har putsade fasader avfärgade i grått. Taket är ett pappklätt sadeltak med beslag av falsad, rödmålad plåt. Mot gården finns en panelklädd, rödfärgad takkupa inlastningsöppning och kranbalk samt tak av trapetskorrugerad plåt. Dörrar och fönster är tillkomna vid olika tillfällen under senare delen av 1900-talet. Från taket reser sig en hög och smal tegelskorsten samt två ventilationshuvor i röd plåt.

Interiör

Invändigt har planlösningen påverkats av successiva ändringar, men respektive byggnadsdel kan i någon mån ändå sägas bevara ursprunglig planlösning bakom senare uppförda mellanväggar. Våningsplanen hänger dock ihop i hög grad eftersom flera öppningar tagits upp mellan huskropparna. Trapphusen bevarar delvis ursprungliga klinkergolv, trappor av cementmosaik, ledstänger av trä, putsade väggar och tak samt profilerade golvsocklar och foder.

Av ursprunglig fast inredning kvarstår i övriga lokaler



2



3

endast betonggolv, putsade väggar, putsade tak med hålkäl och övermålad bröstning av väggklinker. Snickerier i form av fönster- och dörrfoder, socklar samt garderober och någon fyllningsdörr har delvis bevarats på våning 2 tr i hus I, del C.

Hus II har ett loft som sträcker sig över 2/3 av bottenvåningen. Bottenvåningen upptas av en filmstudio ända upp inock med betonggolv och putsade väggar medan utrymmet under vindsloftet är avdelat med lättväggar. En sentida metalltrappa leder upp till det öppna loftet som i den borte delen avdelas av en ursprunglig, murad vägg. Loftet har plankgolv och synliga takstolar av trä.



4

1 Hus I sett från Bolidenvägen
2 Hus I med gårdsrummet sett från norr och den bredvidliggande parkeringen. Till höger i bild syns hus II.
3 Hus II, gårdsfasad med garageportar och takkupa med lastintag.
4 Hus I, bevarad, men övermålad kakelbröstning.
5 Hus I, bevarad del av ursprunglig f.d. bostadslägenhet på vinden.



5