

2022-04-22

**PM KULTURMILJÖ - DETALJPLAN FÖR HUVUDSTA 4:28 M.FL.**

*Topografisk karta med utredningsområdet inringat. Karta från Lantmäteriet.*

Uppdrag: 324186, Ekelund, kulturmiljöstöd detaljplan  
Beställare: HSB och Aros Bostad

Uppdragsansvarig: Martin Lagergren  
Handläggare: Anna Sundberg, Louise Westman

Övrigt: Bilder är tagna av Tyréns om inget annat anges.

## 1 INLEDNING

Fastigheterna Ekelund 1 och Huvudsta 4:24 och 4:28 samt anslutande kommunal mark omfattas av ett pågående detaljplanearbete, Detaljplan för Huvudsta 4:28 m.fl. Följande PM hanterar kulturmiljöaspekter i planområdet och omgivningen. Syftet med dokumentet är att identifiera kulturmiljövärden som kan innebära behov av justering av planförslaget. Rapporten hanterar historik, nulägesbeskrivning, kulturvärden och konsekvenser på en översiktlig nivå.

### 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Huvudsta är ett av Solnas utpekade stadsutvecklingsområden. Ekelund är idag en plats där infrastrukturen dominerar. Ekelund ligger dock nära centrala Stockholm och har nära till kollektivtrafik. Solna stad vill därför här bygga en tät stadsdel som når ända fram till vattnet. Här planeras för bostäder, butiker, kontor, service, parker samt en ny möjlig tunnelbaneuppgång.

Syftet med denna PM är att översiktligt belysa kulturmiljöaspekter inom planområdet och i omgivningen samt att kortfattat beskriva konsekvenserna för kulturmiljö som samrådsförslaget bedöms ge upphov till.

### 1.2 AKTUELLA LAGRUM

PLAN OCH BYGGLAGEN, PBL, (2010:900)

Plan- och bygglagen reglerar hur mark- och vattenområden används och utvecklas. Planläggning ska enligt PBL:s andra kapitel ske med hänsyn till bland annat natur- och kulturvärden och främja "ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder".

Lagen fastställer att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. För all bebyggelse gäller varsamhetskrav och krav på anpassat underhåll.

*PBL 2 Kap. 1 § Vid prövning av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.*

*PBL 2 Kap. 6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till 1. Stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan*

*PBL 8 Kap. 1 § (UTFORMNING) En byggnad ska 1. vara lämplig för sitt ändamål, 2. ha en god form-, färg- och materialverkan*

*PBL 8 Kap. 9 § (TOMTER) En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.*

MILJÖBALKEN (1988:808)

Miljöbalken (MB) utgör den övergripande miljölagstiftningen. Lagen syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

---

MB 3 kap anger att mark och vattenområden ska användas för de ändamål för vilka områdena är mest lämpade och företräde ska ges till användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. I tredje kapitlet meddelas också att mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras natur eller kulturvärden så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.

MB 7 kap 11 § hanterar skydd av områden, där det generella biotopskyddet omfattar biotoper i jordbrukslandskapet som till exempel diken och åkerholmar. Det generella biotopskyddet omfattar även alléer både i och utanför jordbrukslandskapet.

KULTURMILJÖLAGEN (1988:950)

KML 1 kap. 1 §. Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Ansvar för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

KML 2 kap 1 § anger att fornlämningar är skyddade enligt lag och i 6 § meddelas att det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

Det ligger inga kända fornlämningar inom planområdet.



*De grå romberna är borttagna fornlämningar. Källa FMIS.*

KML 3 kap berör byggnadsminnen och KML 4 kap kyrkor. Det ligger inga byggnadsminnen eller kyrkor inom planområdet.

### 1.3 ÖVRIGA SKYDDSinSTRUMENT

Planområdet ligger inte inom område av riksintresse för kulturmiljövård. Det närmaste är Karlberg (AB 78) och Stockholms innerstad (AB 115).

Vid bedömning av bygglov och åtgärder enligt PBL, exempelvis rivning, har Solna stad antagit en klassificeringsmetod med kulörmarkeringar för byggnader av olika kulturhistoriskt värde. Det är tre graderingar, blå, grön och gul, där blå utgör den högsta. Punkthusen och lamellhusen vid Johan Enbergs väg, parkeringshuset Motorborgen samt Arbetarskyddsstyrelsens f.d. huvudkontor är alla klassificerade som gula, dvs fastigheter med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

#### KULTURMILJÖER I SOLNA

Under rubriken Kulturmiljö i Solna stads översiktsplan listas sammanhängande kulturhistoriska miljöer samt enskilda byggnader som bedöms vara kulturhistoriskt intressanta enligt PBL 8 kap 13 §. Utredningsområdet berör nr.31 Huvudsta gård, slott och allé. I det till ÖP:n tillhörande dokumentet *Kulturmiljöer i Solna* (1988), som beskriver de utpekade kulturmiljöerna ligger området som innehåller villorna Sofiehem och Furuberg samt SJ:s tidigare pumpstation (Hamnkontoret) under rubriken Karlberg.

#### 1.4 VÄGLEDANDE DOKUMENT

Gällande översiktsplan för Solna stad, översiktsplan 2030, togs fram 2016. De övergripande strategier som ingår i översiktsplanen är:

- Möta efterfrågan på att leva och bo i Solna
- En sammanhållen och levande stad
- En hållbar miljö och ett modernt transportsystem
- Tillvarata och utveckla Solnas park-, natur- och kulturmiljöer

Målet är att "staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur, god kollektivtrafik och en blandad bebyggelse med bostäder, arbetsplatser och service. Det ska vara nära till storstad, natur och kultur." Ett av stadsutvecklingsområdena är södra Huvudsta/Tomteboda.

Framtidsbilen för detta område är:

"Huvudsta är till stora delar utpekad som ett av Solnas stadsutvecklingsområden. ... Möjligheten för ny bebyggelse i Huvudsta bör i första hand studeras i anslutning till stadsdelens tunnelbanestationer. I en tätare stadsstruktur i Huvudsta kommer gröna ytor av lägre kvalitet att behöva tas i anspråk för bebyggelse. Inriktningen är att ny stadsbebyggelse ska samspela med parker och att överstora gaturum och trafikleder ska omvandlas till stadsgator. Grönstråket längs med Ulvsundasjön och vidare längs med Bällstaviken ska bevaras och utvecklas för att säkerställa natur för rekreation samt ekosystemtjänster. Karlbergs slott med slottspark och Huvudsta gård är kulturhistoriskt intressanta miljöer som ska bevaras. I områdets östra del från Pampas och mot Ekelund och Västra skogen planeras för att komplettera med ny bebyggelse och minska ner området som tas i anspråk för ramper till E4. En befintlig tunnelbaneuppgång till Västra Skogens tunnelbanestation, från området vid Ekelund, ska öppnas upp."



Kartan visar sammanhängande miljöer samt byggnader som bedöms vara kulturhistoriskt intressanta i Solna stads ÖP. Längs med stranden syns område nr.31 Huvudsta gård, slott och allé. Källa: Solna stads översiktsplan.

## 1.5 TIDIGARE UTREDNINGAR

Det finns flera utredningar som berör området:

- Del av Huvudsta 4:17 Vid Karlbergs slottsområde, Solna - Kulturmiljöutredning och konsekvensanalys, Tyréns Arkitektkontor, 2018.
- Planprogram för Ekelund, AIX arkitekter, Solna stad, utkast 2015
- Ekelund 1 och Pampasområdet, Historik och provtagningsplan, Iterio.
- Ekelund 1, Solna, PM kulturvården, Tyréns, 2022.
- Del av Mälarbanan: Huvudsta-Solna Business Park, Solna stad, Upplands landskap och län AIX arkitekter AB, 2020, rev 2021.
- Illustrationsbilaga, Detaljplan för Huvudsta 4:28 m.fl, Urbio, Kjellander Sjöberg. 2022.



## 2 HISTORISK ÖVERSIKT

Området vid Ekelund var länge odlingsmark inom Karlbergs slotts ägor. Här låg också torpbebyggelse. Karlbergs slott började som ett lustslott där de första byggnaderna uppfördes 1647 av riksamiral Karls Karlsson Gyllenhielm som även uppförde en jaktpark, Karlbergs djurgård. Slottet köptes av den mycket förmögne rikskanslern Magnus Gabriel de la Gardie 1669 som snart började bygga ut slottet till en av landets mest praktfulla barockanläggningar, arkitekt var Jean de la Vallée. Så småningom kom slottet i kunglig ägo och Gustav III övertog Karlberg 1766. 1792 förlade Hertig Karl (XIII) militärakademien till Karlberg. Det innebar stora förändringar och arkitekt C.C. Gjörwell utformade en ny generalplan för slottet med bl.a. nya flyglar och flera ombyggnader. Den yttre borggården är än idag lik från denna tid.

Under 1800-talet växte befolkningen kraftigt och industrialismen tog fart. Detta skapade behov av ny stadsplanering och infrastruktur. I samband med detta togs delar av Karlbergs parker i anspråk för järnväg. En annan viktig transportled var Karlbergskanalen som har muddrats och vidgats vid ett flertal tillfällen.

Vid stranden till Ulvsundasjön på markerna till kronolägenheten Ingenting anlades vid slutet av 1800-talet villorna Sofiehem, Furuberg, Svantelund och Bergdalsvik. Här låg också Ekelunds gård. Endast Furuberg och Sofiehem står kvar idag. Kommunikationerna skedde med ångbåtstrafik och Västra Skogen var ett populärt utflyktsmål för stockholmare. I området anlades under tidigt 1900-tal också ett koloniområde och en handelsträdgård.



Nere vid stranden hade marken fyllts ut och här byggdes ett gytter av mindre industribyggnader, Ekelunds Industriområde. Solna kommun köpte marken vid Karlbergs strand 1964 och sedermera revs den mesta bebyggelsen här. Vid Västra skogen och Huvudsta anlades bostadsområden på 1960- och 1970-talen. Trafiklederna Ekelundsvägen, Essingeleden och Huvudstaleden anlades vid samma tid. I viken vid Ekelund startades 1991 Pampas Marina.

*Till vänster foto från 1960-talet på bebyggelsen nere vid stranden. Solna stads bildarkiv.*

### ARBETARSKYDDSSTYRELSENS HUVUDKONTOR

Arbetskyddsstyrelsen (senare Arbetsmiljöverket) f.d. huvudkontor, fastigheten på Ekelund 1, byggdes åren 1976-79, samtidigt som tunnelbanan anlades. Den var en del av den omfattande kontorsetablering som den växande statliga sektorn medförde. Den byggdes om- och till vid sekelskiftet 2000. Byggnaden är klassificerad som gul i Solna stads inventering från 2011. Den bedömdes då ha positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde, men byggnaden omfattas inte av något kulturhistoriskt skydd. Tunnelbanan passerar under byggnaden med stödjande betongkonstruktioner som utgör en integrerad del av byggnadens stomme. Detta gör att det planeras för att delar av byggnaden ska bevaras och integreras i den nya stadsbildningen.



*Kartan från 1708. Utredningsområdet ligger i det som benämns Carlbergs äng och Djurgården. Djurgården var inhägnad och gårdesgården var kvar in i första halvan av 1800-talet. Pilen visar utredningsområdets belägenhet. Lantmäteriet.*

## 2.1 JÄRNVÄGEN

Järnvägen från Tomtebodas (nedmonterad 2006 för dragningen av Citybanan) till Norrtull (senare Norra station och idag Stockholm Norra) öppnades, som del av järnvägen Karlberg-Värtan, 1882. Invid järnvägen i närheten av utredningsområdet uppfördes SJ:s verkstäder. Tomtebodaverkstan byggdes vid 1800-talets slut. Det uppfördes också en pumpstation vid Ulvsundasjön som försåg ångloken med vatten. I maskinrummet fanns en ångdriven vattenpump som pumpade vattnet till en hög cistern lokaliserad i Ingentingskogen och vidare till verkstäderna i Tomteboda. Lägenheten ovanför maskinrummet var bostad för maskinisten. När ångloken togs ur bruk under 1950-talet förlorade pumpstationen sin funktion men har sedan dess använts som verkstad och är idag hamnkontor. Verkstäderna i Tomteboda revs 1979 för att ge plats för postens terminalbyggnad.



*Karta från 1899. Delar av Karlbergs park har tagits i anspråk av järnvägen som byggdes här på 1880-talet. Stockholmskällan.*

## 2.2 TIDIG BEBYGGELSE VID KARLBERG STRAND OCH DALGÅNGEN

Under 1800-talets slut uppfördes flerfamiljsvillorna Sofiehem och Furuberg med tidsenlig snickarglädje. Sofiehem uppfördes redan 1878 av den legendariske skillingtrycksförläggaren Jöns Hansson Chronwall. Byggnaden har dessutom inrymt rörelsen "Svenska visförlaget". Furuberg uppfördes troligen 1883.

Under 1900-talet har dalgångens bördiga jord använts till odling. Vid Ekelunds gård anlades en handelsträdgård. 1918 anlades koloniträdgårdar i den norra delen.



*Foto från handelsträdgården vid Ekelund ca 1910. Solna stads bildarkiv.*





Häradsekonomiska kartan från 1901-06 visar järnvägens utbredning i norr samt bebyggelse och odlingsmark inom planområdet. Odlingsmark och skog dominerar i närområdet. Längs med stranden syns både Sofiehem och Furuberg. Lantmäteriet.



Flygfoto från ca 1955-67. Området är fortfarande relativt lantligt med koloniträdgårdarna anlagda 1918 i dalgången. Söder därom låg en handelsträdgård och gårdsbebyggelse under mitten av 1900-talet. Vid vattnet i söder ligger en stor mängd små verkstäder/industrier. I norr syns SJ:s verkstäder. Lantmäteriet.





*Ekonomiska kartan från 1953-66. De stora bostads- och infrastruktursatsningarna har ännu inte genomförts. Karta hämtad från Lantmäteriet.*

### 2.3 KOMMUNIKATIONER

Bilismens stora genombrott i mitten av 1900-talet förändrade samhällsstrukturen för alltid. Under 1960-talet byggdes Essingeleden. Delar av utredningsområdet domineras av Pampas trafikplats (avfart 162, ibland Tomteboda trafikplats) med Karlbergrampen och Pampaslänken, färdigställd i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet, som sammanför Essingeleden och Huvudstaleden. I anslutning till vägarna uppfördes parkeringshuset Motorborgen 1967-1970 som en del av bostadsområdet längs med Johan Enbergs väg.

För att möta behovet av kommunikationer till och från bostadsområdena som växte fram runt Järvafältet började tunnelbanans tredje linje, blå linje, byggas ut under 1960-talets andra hälft. Linjen anlades mellan Akalla, Hjulsta och Kungsträdgården. Stationen vid Västra skogen invigdes 1975 och uppfördes, förutom med landets längsta rulltrappa, med konst utförd av Sivert Lindblom.

## 2.4 BEBYGGELSEN

Invid stationen uppfördes under samma period som kommunikationerna byggdes ut ett bostadsområde bestående av nio stycken tio våningar höga punkthus framför ett lamellhus som sträcker och böjer sig bakom dem. Ett lägre och mindre flerbostadshus avslutar området i söder samtidigt som parkeringshuset Motorborgen avslutar i norr. Området uppfördes på höjden med en ridå av grönt nedanför på berget. Byggnaderna ritades och placerades med medvetna tankar om ljusinsläpp och möjligheten till utsikt över vattnet.

1979 revs större delen av SJ:s verkstäder. Åren därpå uppfördes Postens Tomtebodaterminal, färdigställd 1983. 2003 uppfördes Arken, Postnords huvudkontor i nära anslutning till terminalen.

1991 invigdes Pampas Marina på den plats i dalgången som tidigare var upptagen av småskaliga verkstäder och skjul. Vid Ulvsundasjön fylldes hamnområdet då ut. Bryggor anlades och flera verkstads- och förvaringsbyggnader uppfördes.



*Flygfotot från ca 1975 visar hur koloniområdet naggats i kanten av Ekelundsvägen och Essingeleden i öst och norr. Här har tunnelbanestationen samt bostadsområdet med det böjda lamellhuset bakom de nio punkthusen längs med Johan Enbergs väg och byggnaden Motorborgen uppförts men ännu inte Arbetsskyddsstyrelsens huvudkontor. Tunnelbanetunneln under byggnaden är under uppförande. Lantmäteriet.*





Karta från 1996. Här ligger huvudkontoret för Arbetarskyddsstyrelsen på platsen för det forna koloniområdet. Essingeleden byggdes under 1960-talet. Vid Pampas trafikplats ansluter Huvudstaleden till Essingeleden i form av olika väglösningar. På kartan syns också Karlbergsbron som stod klar 1970. Vid samma tid drogs även tunnelbanan fram öster om Karlbergsbron och in i Solna stad. Tunnelbanestationen Västra skogen, invigd 1975 när tunnelbanan öppnade, syns markerad. Invid syns flerbostadsområdet med långt lamellhus bakom de nio punkthusen. Stockholmskällan.



### 3 NULÄGESBESKRIVNING

Planområdet är lokaliserat i en dalgång som löper i nord-sydlig riktning. I söder möter dalgången Ulvsundasjön och Pampas Marina. Dalgången domineras av infrastruktur från 1960- och 1970-talen tillsammans med Arbetarskyddsstyrelsens stora byggnadskropp som ligger mitt i dalgången. Beläget på höjden ovanför i väst blickar de nio punkthusen från Johan Enbergs väg ner som visuella landmärken över dalen och skapar tillsammans med en grön ridå på berget nedanför en avgränsning mot dalgången. Raden av punkthus avslutas i norr av parkeringshuset Motorborgen som brygger över den infrastrukturen.



*Punkthusen vid Johan Enbergs väg. Bakom löper ett böjt lamellhus.*

I slänten nedanför punkthusen går berget ställvis i dagen. Här har utförts ganska omfattande grävningar, sannolikt under 1900-talet, som påverkat terrängen.



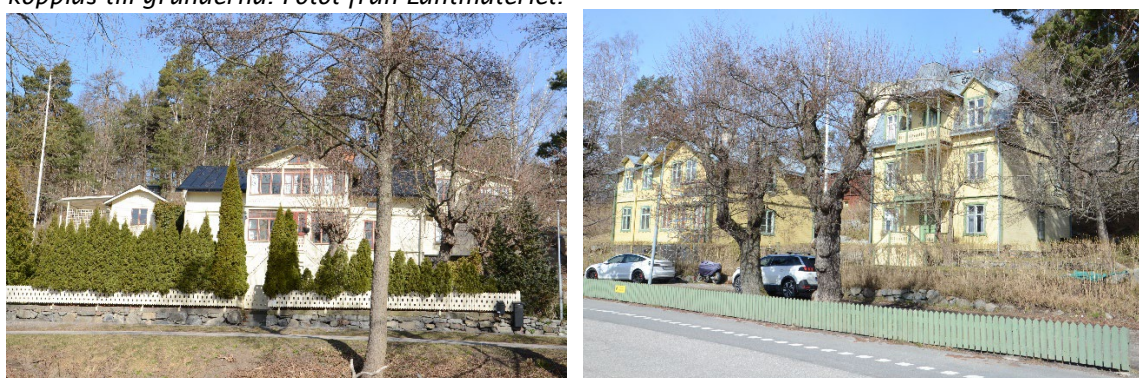
*Till vänster grävda diken, till höger vårblommor.*



Det finns mycket lite fysiska spår kvar av områdets äldsta historia. Sydväst om Arbetarskyddsstyrelsen finns biologiskt kulturarv kvar från tiden när det låg koloniträdgårdar och handelsträdgård här i form av förvildade trädgårdsväxter. Som en rest från slutet av 1800-talet ligger villorna Furuberg och Sofiehem längst i söder mot Karlbergs strand. Det finns också rester efter stensatta grundkonstruktioner i sluttningen sydväst om Arbetarskyddsstyrelsen.



*Till vänster husgrund, till höger flygfoto ca 1960 där den inringade byggnaden möjligen kan kopplas till grunderna. Fotot från Lantmäteriet.*



*Till vänster Furuberg som troligen uppfördes 1883 och till höger Sofiehem som uppfördes 1878. Båda husen innehöll flera lägenheter och Sofiehem inrymde även rörelsen "Svenska visförlaget".*

1960- 1970-talen är mer välrepresenterade med kommunikationer i form av Essingeleden, Pampaslänken, Karlbergsbron och tunnelbanan samt bebyggelse i form av bland annat Arbetarskyddsstyrelsens huvudkontor, bostadsområdet längs med Johan Enbergs väg och Motorborgen på höjden i väst. De många planskilda vägarna skapar en tydlig avgränsning och barriär i öst.



*Till vänster Arken, Postnords huvudkontor. Till höger Motorborgen med sina karakteristiska rundade ramper i hörnen.*





*Till vänster punkthusen som placerats för att bland annat optimera ljusinsläpp. Till höger parkeringshuset Motorborgen.*



*I förgrunden syns bebyggelsen i anslutning till Pampas marina. Ovanför höjer sig punkthusen längs med Johan Enbergs väg. En buffertzoon av grönt framför byggnaderna går mellan marinan och punkthusen.*



Längst i söder ligger Pampas Marina som anlades 1991. Den stora anläggningen innehåller bland annat byggnader för båtförvaring, lyftkranar, restaurang och bryggor. Här finns också SJ:s tidigare pumpstation, en äldre tegelbyggnad som idag benämns som hamnkontor. Området korsas av en strandpromenad som fortsätter i väst och öst kantad av hängande pilträäd.



Till vänster hamnkontoret, tidigare pumpstationen, 2022. Till höger syns byggnaden på karta från 1930. Karta från Stockholmskällan.



Bebyggelse i anslutning till Pampas Marina.

I dalgången breder Arbetarskyddsstyrelsens f.d. huvudkontor ut sig mot höjden i väst. I öst finns en tillhörande omsorgsfullt anlagd parkering med väl planerad växtlighet för parkering under dagtid. På dalgångens botten går även lokalgatan Ekelundsvägen i nord-sydlig riktning.





*I fonden Arbetarskyddsstyrelsens f.d. huvudkontor med den omsorgsfullt anlagda parkeringen framför innehållande avskiljande häckar och skuggande prydnadsträd.*

I norr avgränsas området av byggnader uppförda av posten. I nordost Tomtebodas postterminal, idag bl. a. bussdepå för SL. Rakt ovanför dalgången i norr ligger Postnords huvudkontor, kallat Arken.

**Sammanfattningsvis** präglas området idag av 1960- och 1970-talets infrastrukturbyggen där också Motorborgen har sitt sammanhang samt Arbetarskyddsstyrelsens huvudkontor. 1990-talet representeras av Pampas marina. Mycket litet är kvar av områdets äldre historia. Det är de två villorna, den tidigare pumpstationen och stengrunderna samt viss växtlighet på slutningen i väster.



*Foto taget från Armégatan österut. I fronten syns upplag, schaktmassor m.m. och i fonden Arken till vänster och terminalen till höger, därovan Nya Karolinska.*

## 4 RESONEMANG OM KULTURVÄRDEN I OCH RUNT PLANOMRÅDET

Området präglas idag av infrastruktur och bebyggelse från 1960-talet och framåt, såväl inom området som vid områdets yttre gräns. De utgör representanter för den växande befolkningen och den ökande bilismen. Utanför områdets gräns agerar bebyggelse i form av postens byggnader samt punkthusen på höjden i väst landmärken. Punkthusens placering berättar om tidens medvetna val att manifesteras och utnyttja topografin i stadsbyggandet.

Planområdet ligger till stor del inom den dalgång som länge varit Karlbergs slotts inägomark. Här låg även torpbebyggelse. Markens tidigare användning går idag främst att utläsa genom den jämna lågt liggande markytan omgiven av hållmarker. Hållmarkerna och den varierande topografin är en viktig karaktärsskapande del av miljön.

Karlbergs slott ligger öster om planområdet. Den bevarade slottsmiljön centralt i staden har ett högt kulturhistoriskt värde. Planområdet, som historiskt hört till slottet avskiljs idag av andra till slottet tidigare tillhörande miljöer, såsom Pampas, men främst av infrastrukturen som skapar en tydlig barriär.

Området fick ångbåtstrafik och villabebyggelse under slutet av 1800-talet. De välbevarade villorna Sofiehem och Furuberg med sina tillhörande uthus minner fortfarande om denna tidsepok. Kolonirörelsen etablerade sig under början av 1900-talet och blev representerade även här, likväl Stockholms utspridda handelsträdgårdar. Av dessa finns dock få spår.

Med järnvägens utbyggnad kom även SJ:s verkstäder vid Tomtebodan. 1900-talets vattennära småskaliga verkstadsbebyggelse avlöstes på 1990-talet av en marina, också den typisk för sin tid när en allt större grupp människor får tid och råd med båtliv som rekreation. Efter att SJ:s verkstäder ersatts av postens terminal och marinan tagit utrymme vid Ulvsundasjön i besittning är SJ:s pumpstation en viktig byggnad som förmedlar berättelsen om järnvägens expansion i landet och om dess omfattande anläggningar i Solna. Villorna och pumpstationen representerar de första stegen i områdets förvandling från främst agrart inriktade produktionsmarker till småindustri och koloniverksamhet för att sedan domineras av infrastruktur och flerbostadshus.

---





*Till vänster i bild Furuberg, till höger skimtar den tidigare pumpstationen.*

## 5 KONSEKVENSBESKRIVNING

### 5.1 BEBYGGELSEFÖRSLAG

Planområdet föreslås bebyggas med en tät stadsstruktur fördelad på sex kvarter varav ett utgörs av den centrala byggnadsvolymen i Arbetarskyddsstyrelsens f.d. kontorsbyggnad. Befintlig parkeringsplats bebyggs delvis och omvandlas i övrigt till en central park. Det s.k. Hamnkvarteret når ner mot Pampas marina. Marknivåerna ändras något i området. En ny uppgång från tunnelbanestation Västra skogen utreds söder om den bevarade delen av kontorsbyggnaden.

### 5.2 KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

Området har en äldre historia som åker- och ängsmark under Karlberg, torpbebyggelse och så småningom koloniområde och handelsträdgård. Den mer lantligt präglade verksamheten försvinner under 1900-talet och ersätts med verkstäder, infrastruktur, kontorsbyggnader och så småningom en marina. Den täta, höga bebyggelsen och höjningen av markytan innebär att dalgångens historia innan 1960-talet inte längre blir lika lätt att läsa av.

Den nya bebyggelsen bedöms inte innebära någon negativ påverkan på kopplingen till Karlbergs slott eftersom den redan är bruten i och med infrastrukturen i öst.

Områdets äldre historia är fortfarande avläsbar i och med de två 1800-talsvillorna och pumpstationen. Villornas omges av naturlig vegetation och upplevs som inbäddade i de omgivande hållarna. Deras historia är än idag fullt avläsbar genom exteriör och omgivning och det är viktigt att de fortfarande kan upplevas som ensamliggande och relativt ostörda. Det är därför viktigt att den varierande topografin och vegetationsridån mellan det nya området och villorna sparas och bibehåller sin naturliga framtoning. Stengrunderna i väst är också minnen från områdets äldre historia och viktiga att bevara.

Pumpstationen är en rest från SJs verkstäders användande av området invid järnvägen samt vattnet i Ulvsundasjön. Byggnaden ger karaktär och historiskt djup åt området och ger boende och besökare möjlighet till förståelse av områdets historia. Byggnadens kulturvärden bedöms inte påverkas negativt av planförslagets bebyggelse

Längs med stranden går en gångväg av enkel karaktär som på sjösidan flankeras av stora pilar. Detta ger intryck av ålder och den karaktären bör bevaras. Det är viktigt att man som fotgängare fortsatt obehindrat kan uppleva strandpromenaden och transportera sig i utrymmet mellan marinan och bostadsbebyggelse.

Punkthusen på höjden bör fortsatt agera som visuella landmärken inramat av det gröna bandet nedanför. Ur kulturmiljöperspektiv är det därför positivt att den nya bostadsbebyggelsen tydligt lokaliseras till dalgångens lågt liggande mark. Motorborgen i slutet på punkthusraden är en påminnelse om när bilismen expanderade och hör intimt ihop med infrastrukturen i området.

Marinan planeras i nuläget att kvarstå, men i mindre omfattning. Den tillför viktiga historiska lager till området, påminner om områdets vattennära läge och vattnets betydelse för såväl transport som rekreation genom tiderna.

Planerna innebär att Arbetarskyddsstyrelsen f.d. huvudkontor kommer att till stora delar rivas, byggas om och dess parkering försvinna. Därigenom reduceras spåren som berättar om 1970-talets kraftigt växande statsapparat och dess behov av nya kontorsetableringar. Byggnaden tillhör dock inte de mest betydelsefulla kontorsanläggningarna för sin tid. Att delar av komplexet bevaras ger en läsbarhet av ett kort men betydelsefullt skede i områdets utveckling.

### 5.3 SAMMANFATTNINGSVIS

Planförslagets bebyggelse innebär en genomgripande omvandling av en central del av utredningsområdet. Trakten har dock genomgått flera stora förändringar under 1900-talet och har i nuläget ingen entydig och definierad karaktär som är viktig att värna eller några skyddade miljöer.

Här finns dock några byggnader som pekats ut som värdefulla/särskilt värdefulla av Solna stad: Strandvillorna och pumpstationen. Bostadsområdet på höjden är tillsammans med Motorborgen, trots att byggnaderna genomgått en rad ändringar sedan de uppfördes, betydelsefulla uttryck för sin tids stadsbyggande och viktiga landmärken. Samtliga dessa värdefulla komponenter i omgivningen bevaras. Genom den planerade bebyggelsens läge och höjdskala kommer inte punkthusens effektfulla verkan i stadsbilden att förtas. Inga kulturhistoriskt betydelsefulla spår annat än Arbetarskyddsstyrelsens parkeringsplats raderas.

Ett realiserande av planförslaget kan tillskapa omfattande ny stadsbebyggelse i centralt läge med begränsade negativa konsekvenser för kulturvärden.

---



## 6 KÄLLOR

### TRYCKTA KÄLLOR

Kulturmiljöer i Solna, Kulturminnesvårdsprogram för Solna kommun. Maria Malmlöf, Dynaprint AB 1988.

Översiktsplan 2030, Solna stad 2016

Huvudsta 4:17 Vid Karlbergs slottsområde, Solna Kulturmiljöutredning och konsekvensanalys, Tyréns Arkitektkontor, Solna stad 2018

Ekelund 1, Solna, PM kulturvärden, Tyréns 2021.

### DIGITALA KÄLLOR OCH ARKIV

Solna stads bildarkiv

Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister

Riksantikvarieämbetets fornminnesregister

Lantmäteriets karttjänst

### HISTORISKA KARTOR

Lantmäteriet, historiska kartor. Karlberg 1708, A96-22:1; Ekonomiska kartan Stockholm

1966, J133-1016f66; Ekonomiska kartan Sundbyberg 1953, J133-1016e53;

Häradsekonomska kartan 1901-1906, J112-75-14.

Stockholmskällan, Bladet Karlberg, No 1 ur Alfred Bentzers Karta öfver Stockholm, tryckår

1899; Stockholms stadsarkivs kartsamling NS 442, SE/SSA/0234/J 4 A:18 Bladet Karlberg No 1, ur Karta öfver Stockholm, Bentzer 1899, Stockholms Stadsingenjörskontor genom A. E.

Påhlman och Nils Hanzon 1930;

---