

Tematext Städer, tätorter, förorter och villasamhällen

Översyn av riksintressen i Stockholms län

KMV forum 2020-04-09



Rapporten utgör ramberättelse till den översyn av riksintressen i Stockholms län som utförts inom temat Städer, tätorter, förorter och villasamhällen. KVM forum har utfört översynen under 2019–2020 på uppdrag av länsstyrelsen i Stockholms län.

Författare: Emy Lanemo, KVM forum

Bild framsida: Sigtuna taklandskap, samt Sjuvilla nr 2 i Saltsjöbaden

För information om uppdraget kontakta:

Emy Lanemo, KVM forum (emy.lanemo@kvmforum.se) eller

Annika Willim, länsstyrelsen i Stockholms län (annika.willim@lansstyrelsen.se).

Innehåll

Inledning.....	4
Bakgrund	4
Guide till materialet.....	6
Beskrivning av vissa betydelsefulla begrepp	6
Kulturmiljövårdens miljö- och landskapstypslista	7
Riksintressanta städer, tätorter, förstäder och villasamhällen	8
Om det nationella urvalet	8
Riksintressanta anläggningar för hälsovård och rekreation	9
Om urvalet i länet	10
Städer och stadsplanering i ett historiskt perspektiv	12
Staden som administrativt begrepp	12
Fyra huvudsakliga urbaniseringsfaser.....	13
Stadsbyggande i östra Mälardalen.....	15
Från medeltid till 1900-tal – städer och tätorter i Stockholms län	15
Staden och dess omland - villastäder och förstadsbebyggelse kring sekelskiftet 1900	16
Stockholm – en växande huvudstad	16
Järnvägs- och spårvägstrafikens framväxt.....	16
En första urbanisering av omlandet - Fabriksförstäder och kåkstäder	17
Villastäder för högborgerligheten, tjänstemän och arbetare runt Stockholms stad	18
Tematiska underkategorier - typiska särdrag för stads- och förstadsmiljöer i Stockholms län.....	20
Reflektioner.....	21
Källhänvisningar	22

Inledning

KMV forum har under 2019–2020 på uppdrag av länsstyrelsen i Stockholms län genomfört en översyn av tio riksintressen som omfattar stads- och tätortsmiljöer av olika typ. Parallellt med översynen har en översyn av länets riksintressanta industrimiljöer genomförts. I materialet ingår en tematext med övergripande historisk bakgrund för länets stads- och förstadsmiljöer, tio rapporter med tillhörande karta över respektive riksintresse, geodata kopplat till respektive riksintresse samt en s.k. rankingslista i vilken resultatet och de olika miljöernas läsbarhet sammanfattas.

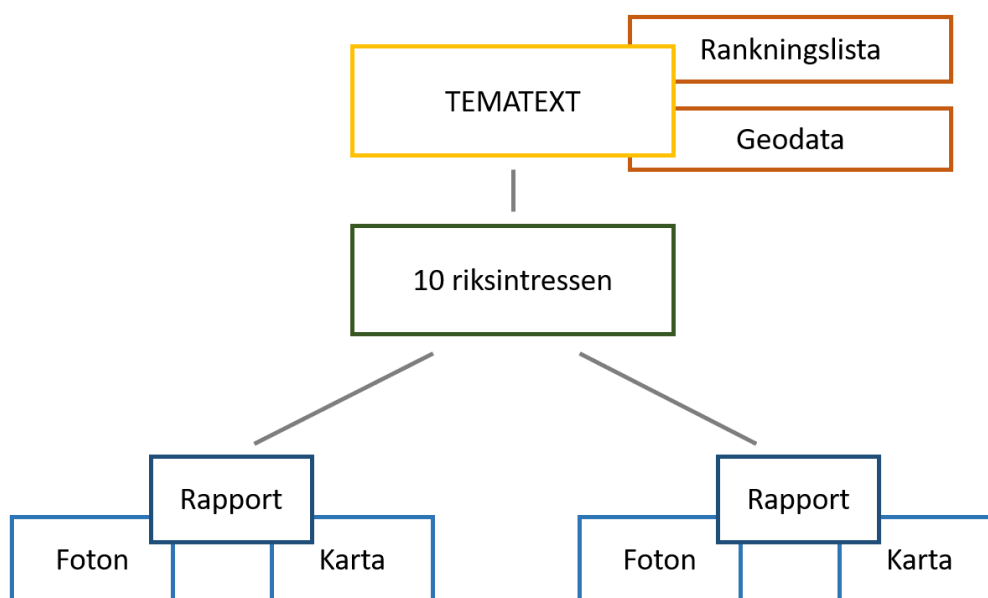


Fig 1. Principskiss över det levererade materialet.

Bakgrund

Syftet med tematexten är att kortfattat beskriva de historiska, politiska, administrativa och bebyggelsehistoriska förutsättningar som har haft betydelse för stads- och förstadsmiljöernas geografiska spridning och särdrag inom länet. Inledningsvis ges en bakgrundsteckning till det nationella urvalet vad gäller både stads- och tätortsmiljöer och anläggningar för rekreation och hälsa, samt en samlad bild av länets urval. Rapporten fortsätter sedan med en övergripande beskrivning av städer och stadsplanering i ett historiskt perspektiv, samt en redogörelse för städernas framväxt i regionen. Eftersom hela Mälardalen både har utgjort ett kärnområde för medeltida stadsbildningar och påverkats på ett liknande vis av 1800-talets utbyggnad av järnvägen ingår alla Mälardalens län inom avgränsningen för redogörelsen. Det sista kapitlet behandlar urbaniseringen av Stockholms omland under sent 1800-tal och tidigt 1900-tal, med utvecklingen av järn- och spårväg och framväxten av såväl fabriksförstäder som villasamhällen för olika sociala klasser. De riksintressen som omfattas av uppdraget sträcker sig kronologiskt fram till 1900-talets första decennier. Trots att hela 1900-talet har varit en omvälvande period för hela länet och för Storstockholms bebyggelsestruktur, så avgränsas temaberättelsen därför kronologiskt till och med det tidiga 1900-talet.

En relativt stor andel av länets riksintressanta stads- och tätortsmiljöer ligger inom Stockholms stad, och omfattas därför inte av uppdraget. Eftersom dessa miljöer ändå är viktiga för att få en rättvisande bild av temat inom länet görs även utblickar till framväxten av förstäder inom stadens gränser i tematexten. Riksintressen inom Stockholm stad beskrivs mer ingående inom den av Länsstyrelsen framtagna "Alla tiders Stockholm – riksintressen för kulturmiljövården", här tecknas även bebyggelseutvecklingen kring Stockholm under hela 1900-talet. Tematexten avgränsar sig kronologiskt till perioden medeltid – tidigt 1900-tal, inom vilken samtliga riksintressen rymms. Tematexten syftar inte till att återge den historiska bakgrunden till länets bebyggelseutveckling i detalj, utan till att teckna en sammanfattad bakgrundsbild att jämföra och förstå de aktuella riksintressena emot. Genom att sammanfattat beskriva de förutsättningar och historiska skeenden som har haft betydelse för den bebyggelsehistoriska utvecklingen i Stockholms län ges ett historiskt sammanhang och en ökad förståelse för de uttryck och företeelser som finns representerade i de riksintressanta miljöerna, samt fingervisningar till vilka företeelser som finns representerade utanför det riksintressanta urvalet. Tematexten exemplifieras med de olika miljöer som har pekats ut som riksintressen. Inom länet finns självklart även andra kulturmiljöer, skyddade eller inte, som visar på de historiska skeenden som beskrivs.

Guide till materialet

Tematexten fungerar som en kopia till rapporterna över respektive riksintresse. I kapitlet nedan ges därför en kort guide till kartmaterialet som tillhör varje riksintresserapport, ett antal begrepp som ofta förekommer i de olika texterna förklaras och de miljö- och landskapstyper som återkommer i riksintressebeskrivningarna till respektive riksintresse definieras.

Guide till kartmaterialet

- Temats riksintressen är komplexa miljöer med en mångfald av uttryck. Många enskilda byggnader är viktiga uttryck, liksom stadsplaner och gatunät i sin helhet. Kartan fångar inte alla de karaktärsdrag eller byggnader eller miljöer som utgör uttryck, utan ger en schematisk överblick över den riksintressanta miljön.
- Anläggningar, bebyggelse, stadsrum eller platser som särskilt omnämns som uttryck i texten är markerade med en schematisk ring. Särskilt viktiga utblickar från eller mot bärande uttryck är markerade, liksom särskilt viktiga stråk. Riksintressanta karaktärsdrag och egenskaper i hela den miljö som omfattas av riksintresseanspråket beskrivs i texten men utpekade inte i kartan.
- I samtliga kartor ingår ett antal utpekade eller inventerade värden. Dessa har valts ut för att de kan vara relevanta för temat ifråga, och ska ses som en information till kartläsaren. De värden som ingår i alla kartor är: Byggnadsminnen enligt 3 kap KML och gis-skiktet värdefulla träd.

Beskrivning av vissa betydelsefulla begrepp

Ett flertal begrepp återkommer i riksintresserapporterna. Här beskrivs ett antal av de begrepp som återkommer och som är viktiga som bakgrundsförståelse till texterna.

Administrativa begrepp

<i>Stad</i>	Begreppet stad har, sedan kommunreformen 1971, inte någon administrativ eller rättslig status. Begreppet används idag vanligtvis för att beskriva en större och mer betydande tätort som tidigare utgjort en stadskommun eller innehaft stadsprivilegier.
<i>Municipalsamhälle</i>	Från slutet av 1800-talet till 1971 en administrativ enhet för vissa tätbebyggda områden (ibland kallat municipium) inom en landskommun, där en eller flera stadsstadgor var införda.
<i>Köping</i>	En ort som inte haft stadsrättigheter, men som haft speciella och utökade rättigheter kopplat till handel. Från 1500-talet och framåt har olika typer av köpingar funnits. Det administrativa begreppet avskaffades i och med 1971 års kommunreform.
<i>Kommunreform</i>	En landsomfattande förändring av den administrativa indelning som etablerats i och med 1862 års kommunalförordningar, vilken delade in hela landet i ca 2500 primärkommuner baserade på sockenindelningen. Två landsomfattande reformer har ändrat den administrativa indelningen; 1952 års kommunreform och 1971 års kommunreform.

Kulturmiljövårdens miljö- och landskapstypslista

Riksantikvarieämbetet beslutade 1996–1997 om reviderade motiv- och värdebeskrivningar för befintliga riksintresseområdena. I samband med detta utarbetades en begreppslista över olika landskaps- och kulturmiljötyper i Sverige. Några av de i de aktuella riksintressena vanligast förekommande landskaps- och miljötyperna beskrivs nedan. För beskrivning av andra i riksintressen ingående miljö- och landskapstyper se Riksantikvarieämbetet, 1996.

<i>Egnahemsmiljö</i>	Område präglat av småhusbebyggelse där de boende äger sina hem, tillkommet i anslutning till bostadssociala reformer för arbetarklassen och finansierat genom egnahemslån 1905-45 eller genom likartade enskilda initiativ. I anslutning till städer och tätorter anlades områdena ofta utanför stadsplanlagd bebyggelse. Men de har efterhand kommit att inordnas i planmässiga former. Husen har vanligtvis uppförts på enhetligt sätt och i liten storlek, men individualiserats genom senare förändringar.
<i>Sanatoriemiljö</i>	Närmiljö kring vilohem eller specialsjukhus för lungotspatienter med karakteristiska verandor, park- och promenadanläggningar mm, vanligen lokaliserad till skogs- och bergstrakter med "hög luft".
<i>Småstadsmiljö</i>	Småstadsmiljö betecknar ett småskaligt för nordeuropa särpräglat stadsbyggande som ägde bestånd fram till sekelskiftet 1900 och som karakteriserar en stor del av det svenska stadsväsendet. Kännetecknande för småstaden är bl a dess relativt svaga ekonomiska differentiering, dess mycket fåtaliga tongivande elit, att stadsborgarna fram till slutet av 1800-talet regelmässigt drev visst lantbruk. Ofta bevaras trädgårdar och viss lummighet nära stadskärnan. Vidare spårar man ofta effekter av lokala byggnadsordningar och brandstadgor i bebyggelsen, som var låg utom vid dess centrala torg, där symboliska markeringar av själva stadsvärdigheten även var vanliga. De svenska småstäderna var ofta "trästäder" (jfr Köping, Stadsmiljö).
<i>Stadsmiljö</i>	Område inom de historiskt framvuxna tätorter som intill 1971 åtnjöt stadsprivilegier, med dessas karakteristiska inslag av myndighets- handels- och hantverksfunktioner, och till dem relaterade bebyggelsemönster och rumsliga organisation. Bland stadsmiljöer framträder särskilt Residens-, Stifts- och Skolstäder med institutionella och sociala uttryck präglade av respektive förvaltningar, ofta även med olika tecken på det underlydande upptagningsområdets intresse för orten. Industristaden förenar industrimiljö eller industrilandskap (se d o) med stadsmiljön.
<i>Villastad, villasamhälle</i>	Område präglat av friliggande villabebyggelse i eller som förort till någon stad eller tätort, oftast tillkommet under en eller några få tidsperioder alltsedan 1800-talets mitt och med därav följande stark tidsprägel. Inom ramen för en viss genomgående medelklassprägel uppträder villastaden/samhället med många sociala nyanser.

Riksintressanta städer, tätorter, förstäder och villasamhällen

Om det nationella urvalet

Det finns totalt ca 120 riksintressanta stads- och tätortsmiljöer i hela landet. De riksintressanta stadsmiljöerna är komplexa miljöer med fysiska uttryck för en mängd olika aspekter kopplade till staden. Utöver stadsplaner och andra uttryck för stadsplaneringsideal från olika tider så inbegriper de ofta uttryck för stadsnäringar såsom handel och hantverk, för bostadsbebyggelse av olika slag, politiskt-administrativa anläggningar och en mängd miljöer och anläggningar för kultur, bildning, sjuk- och hälsovård, nöjesliv och andra kulturella och rekreativa miljöer. De riksintressanta stadsmiljöerna spänner över en lång tidsperiod, och sträcker sig kronologiskt från vikingatida - tidigmedeltida stadsplaner såsom **Sigtuna [AB 65]** och Lund (sent 900-tal), till stadsdelar eller delar av stadsmiljöer anlagda under senare hälften av 1900-talet. Utöver de riksintressanta stadsmiljöerna finns även ett flertal stationssamhällen, köpingar, villasamhällen, förstäder och bostadsområden som pekats ut som riksintressen. Dessa spänner kronologiskt från det sena 1800-talets nyanlagda samhällen till samlat planerade bostadsområden från 1900-talets andra hälft. Det Erskineritade bostadskvarteret Nya Bruket, som uppfördes mellan 1973 – 1981 och ingår i riksintresset Sandviken, utgör troligen en av de senast anlagda riksintressanta stadsmiljöerna.

Medeltida städer med bevarade delar från sin grundningstid och de 1500- och 1600-tals städer som har ansefulla delar bevarade är överlag utpekade som riksintressen. De medeltida stadsplanerna utmärks av ett oregelbundet planmönster, medan stormaktstidens städer typiskt sett präglas av stadsmaktens inflytande med geometriska planer med raka gator och stora torg. De städer som uppfördes vid 1500-talets slut och 1600-talets början fick stadsplaner av oregelbunden rutnätstyp, ofta strandbundna med en huvudgata parallell med stranden. Riksintresset **Norrtälje [AB 84]**, grundad 1622, har sin grund i ett oregelbundet medeltida gatunät som uppkommit i den sedan tidigare etablerade handelsplatsen och återspeglar väl övergången mellan medeltidens och stormaktstidens stadsplaneideal. Nästan alla städer grundade under 1600-talet är i sin stadskärna riksintressen. Länens residensstäder har i många fall en grund i medeltidens eller stormaktstidens stadsbildningar, och de är väl representerade i riksintresseurvalet. Tjugo av landet tjugoan residensstäder, liksom de sju före detta residensstäderna¹, utgör riksintressen. Luleå är den residensstad som inte är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården.

Sveriges tredje stora urbaniseringsvåg skedde i samband med industrialiseringen under slutet av 1800-talet. Nya stations- och industrisamhällen liksom järnvägens påverkan på stadsplanen och nya stadsplaneringsideal hör till det som uppmärksammats i riksintresseurvalet gällande stadsmiljöer. Merparten av de större riksintressanta städerna, inte minst residensstäderna, omfattar uttryck från alla tre urbaniseringsskederna och i flera fall har riksintressets avgränsats i linje med gränsen för det sena 1800-talets kvartersstad och esplanader. Flera av de riksintressanta städerna innehåller dock också uttryck för både det tidiga 1900-talets och modernismens stadsbyggande i form av främst tidstypiska bostadsområden men även i form av trafiklösningar och citybildning. Riksintressena Stockholms innerstad, Gävle, Nyköping och Västerås utgör exempel på riksintressen med utpekade uttryck från tiden fram till och med 1970-tal. Riksintressena Gävle och Västerås omfattar uttryck för omfattande cityomvandlingar under 1950- och 60-talen. Miljonprogrammets bostadsområden och efterföljande bostadsbyggande finns i övrigt knapphändert representerade bland riksintresseurvalet. Stadsdelen Sättra [X 812] som anlades utanför Gävle mellan 1964 och 1975 efter 1950-talets planeringsideal utgör ett eget riksintresse, medan det storskaligare och tidstypiska bostadsområdet Brandkärr, uppfört 1967–1975 ingår i riksintresset Nyköping [D 57].

¹ Hudiksvall, Sundsvall, Piteå, Mariestad, Skara, Vänersborg, Kristiansstad

Till de riksintressanta stadsmiljöerna tillkommer ett större antal bostadsområden eller förstäder från det sena 1800-talet och 1900-talets första hälft, framförallt lokaliserade till Stockholms och Göteborgs närområden. Dessa inbegriper egnahemsområden som **Duvbo [AB 36]**, villastäder och badorter såsom **Djursholm [AB38]** och **Saltsjöbaden [AB 122]** i Stockholms län, bostadsområden från tidig funktionalism såsom Ålstensgatan [AB117] och Norra och Södra Ängby [AB119], samt efterkrigstidens förortsmiljöer såsom Vällingby [AB 120] utanför Stockholm, Baronbackarna [T 22] och Rosta [T21] i Örebro län samt Norra Guldheden [O 2:8] och Västra Torpa [O 2:9] i anslutning till Göteborgs innerstad.

Ett flertal mindre tätorter såsom municipalsamhällen, stationssamhällen och köpingar, fiskelägen, kyrkstäder och brunnsorter ingår i också i riksintresseurvalet, och kan sägas ingå i temat. På den mest småskaliga nivån representeras centralorten av sockencentrat i de agrara miljöerna. Flertalet av de småstadsmiljöer som har utpekats som riksintressen karaktäriseras av småskalig träbebyggelse, så är fallet för t.e.x Hedemora stad [W 35], Sätters stadskärna [W109] och Trosa [D50] och även delvis **Sigtuna** och **Norrtälje**. Ett flertal stationssamhällen längs med stambanorna och det övriga järnvägsnätet, är utpekade som riksintresse. Dessa riksintressen inbegriper överlag stationsområdet, den till stationen anpassade stadsplanen och den tätortsbebyggelse som uppkommit till följd av stationens lokalisering.

Riksintressanta anläggningar för hälsovård och rekreation

Olika aspekter av hälsovård och rekreation från 1700-tal och framåt återspeglas i ett antal riksintressen, både som inslag i de större stadsmiljöerna och som egna riksintressen. Miljöerna ger exempel på de institutions-, rekreations och nöjesmiljöer som uppbyggdes för medborgarnas psykiska och fysiska hälsa under 1800- och 1900-talet. I de större stadsmiljöerna ingår överlag uttryck för stadsbornas behov av miljöer för rekreation och nöjen. I riksintresset Malmö [M 114] utgör t.ex nöjeslivets byggnader och rekreationsmiljöer som Folkets park, Ridderborgsstranden med sitt kallbadhus och Gamla Idrottsplatsen riksintressanta aspekter på stadsmiljön.

Riksintressena Göteborg och Stockholm omfattar motsvarande miljöer och anläggningar, och Slottskogen och Botaniska trädgården [O 2:7] i Göteborg är i sin helhet utpekade som riksintresse för dess funktion som göteborgarnas park- och rekreationslandskap.

Landets många sjukhusanläggningar, ofta successivt utvecklade och utbyggda från sent 1800-tal och under hela 1900-talet, är knapphändigt representerade i riksintresseurvalet. I riksintresset Malmö [M 14] ingår Allmänna sjukhuset (numera Skånes universitetssjukhus i Malmö), uppfört under sent 1800-tal och successivt framväxt under 1900-talet. I andra riksintressanta städer med viktiga sjukhusanläggningar, såsom Lund [M 87], Uppsala [C 40], Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115], Göteborgs innerstad [O 2:1-5], Linköping [E 32] och Örebro [T 20] finns sjukvårdens byggnader inte representerade. Ett antal riksintressen består av egna, sammanhållna institutionsmiljöer i form av sjukhusområden eller sanatorieanläggningar. St:a Maria sjukhus, som utgör en separat del i riksintresset Helsingborg [M 15], återspeglar en sammanhållen mentalsjukhusmiljö från tidigt 1900-tal. Även Sundby sjukhus [D 19] utanför Strängnäs återspeglar en sammanhållen mentalsjukhusmiljö från 1900-talets början. Tre av de riksintressanta institutionsmiljöerna består av sanatorieanläggningar: Hässleby [F 16] i Jönköpings län, Österåsen [Y49] i Västernorrlands län och Apelvikens kustsanatorium (Varberg [N14]). Saltsjöbadens sanatorium ingår, utöver de tre riksintressena, i riksintresset **Saltsjöbadens centrala delar [AB 122]**, men utgjorde snarare en hälsovårdsinrättning för badortens sommargäster (inga tuberkulospatienter togs emot). Varje län uppförde under det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet ett till flera sanatorier. Totalt anlades ca 60 sanatoriemiljöer anlades i Sverige mellan 1890 och 1950. Riksintresset **Skå-Edeby barnby [AB29]** i Stockholms län är ett ytterligare exempel på en sammanhållen institutionsmiljö som återspeglar 1900-talets folkhälsopolitik och utveckling av en ny syn på barnen som samhällets gemensamma ansvar.

Om urvalet i länet

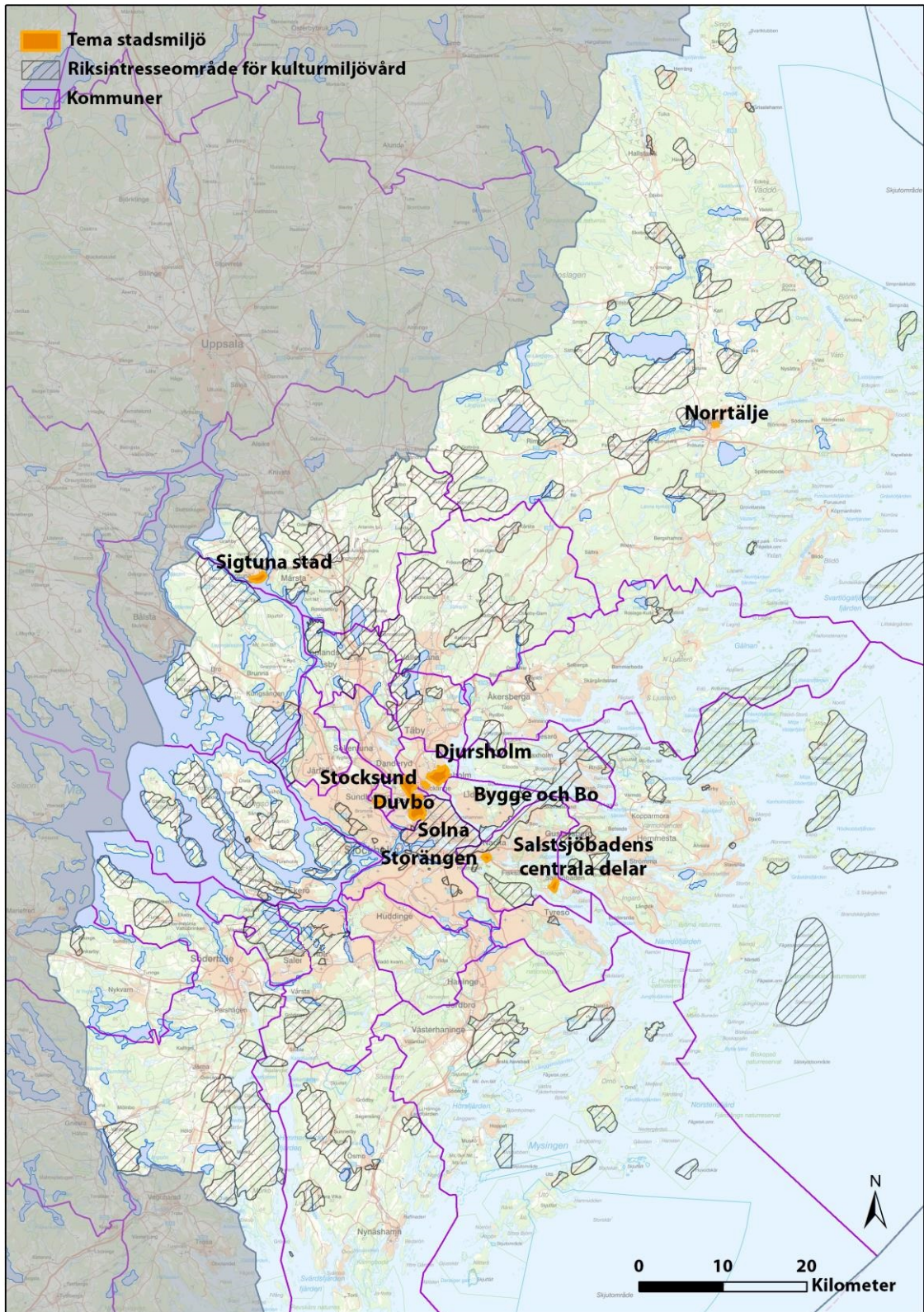
Mer än ett tjugotal av Stockholms läns riksintressanta kulturmiljöer består av stadsmiljöer eller villasamhällen och stadsdelar i Stockholms omgivning. Urvalet av riksintressanta städer i Stockholms län innefattar Stockholms innerstad med Djurgården samt städerna **Sigtuna** och **Norrtälje**. Även Vaxholms stadsmiljö är utpekad som riksintresse, som en del i det större riksintresset Norra Boo - Vaxholm - Oxdjupet - Lindalssundet [AB 51, 58]. Den medeltida staden Södertälje ingår inte i riksintresseurvalet.

En stor del av de riksintressanta villasamhällena och bostadsområdena ligger inom Stockholms stad, och omfattas inte av den aktuella översynen. Här återspeglar nio riksintressen 1900-talets successiva tillväxt av nya stadsdelar utanför den centrala stadskärnan, samtidigt som riksintresset Skogskyrkogården återspeglar den växande stockholmsbefolkningens behov av gemensamma anläggningar i form av begravningsplatser. De riksintressanta stadsdelarna sträcker sig från de tidiga 1900-talets villastäder och egnahemsområden till 1930-talets smalhus och efterkrigstidens tunnelbaneförstäder, representerat av Vällingby-Råcksta. Det saknas ännu riksintressen som kan berätta om Stor-Stockholms bebyggelseutveckling under andra hälften av 1900-talet.

Utanför Stockholms kommungräns har ett antal villaförstäder som vuxit fram i huvudstadens utkanter under det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet pekats ut som riksintressen. Totalt ingår sex förstäder i temat. Dessa visar en viss socioekonomisk bredd och spänner från patricierförstäderna **Djursholm** och **Saltsjöbaden**, varav den senare även utgjorde en exklusiv badort, till tjänstemannaförstäderna **Stocksund** och **Storängen** och till egnahemsområdet **Duvbo**. Samtliga förstäder är någorlunda samtida, men deras historiska bakgrund ger förklaringen till deras bitvis mycket olika karaktär vad gäller såväl bebyggelse som tomtstorlek. **Bygge och Bo**, som är ett resultat av en av de första svenska bostadsutställningarna, utgör en egen aspekt av temat.

I temat ingår även institutioner och anläggningar som uppförts för den växande storstadens behov. Det riksintresse som återspeglar detta är **Norra begravningsplatsen**, invigd 1827 och successivt utvidgad och gestaltad fram till tidigt 1900-tal. Begravningsplatsen var Stockholms första och enda externa kyrkogård fram tills invigningen av Södra begravningsplatsen (nu Sandsborgskyrkogården) 1895 och Skogskyrkogården 1920. I temat ingår även riksintresset **Solna sockencentrum – Haga – Ulriksdals slottsmiljö**, i vilken Norra begravningsplatsen ingår. Detta omfattande riksintresse som till stora delar sammanfaller med den norra delen av nationalstadsparken Kungliga Djurgården utgör idag ett grön- och rekreationsområde som är integrerat i huvudstadens urbana miljö, men historiskt hör det snarare till länets riksintressanta slotts- och herrgårdsmiljöer samt sockencentrum.

Utöver de tjugotal riksintressanta stadsmiljöer, samhällen och bostadsområden som omnämnts ovan, finns ett flertal riksintressanta bebyggelsemiljöer knutna till länets bruks- och industrimiljöer. I flera fall rör det sig om bostadsområden från sent 1800-tal till och med 1900-talets mitt som uppförts på initiativ av arbetsgivaren eller som en följd av industrins behov av bostäder för de anställda. I vissa fall har dessa utvecklats till hela samhällen med kommuncentra och gemensamma anläggningar och centrumbebyggelse, såsom t.ex. riksintresset Gustavsberg. Dessa samhällsbildningar behandlas inom tema Industrimiljöer. Utöver dessa finns inom länet även ett antal skärgårdssamhällen, såsom riksintresset Sandhamn och Utö. På den mest småskaliga nivån representeras samhällsbildningarna av sockencentrat i de agrara miljöerna. I Stockholms län ingår mer än fyrtio sockencentrum som ett uttryck i en riksintressant miljö. Vissa av dessa har, framförallt som en följd av utbyggnaden av järnvägen, vidareutvecklats till mindre stationssamhällen. Det gäller bland annat riksintresset Frösunda, vilka ingår i tema landsbygd.



Städer och stadsplanering i ett historiskt perspektiv

Kapitlet ger en övergripande beskrivning av stadsbyggandets historiska utveckling, och beskriver de stora urbaniserings- och stadsbyggnadsfaserna i Sverige. Kapitlet inleds med en övergripande beskrivning av stadsbegreppets utveckling och stadens juridiska och administrativa betydelse och funktion.

Staden som administrativt begrepp

Begreppet stad har, sedan kommunreformen 1971, inte någon administrativ eller rättslig status. Begreppet används idag vanligtvis för att beskriva en större och mer betydande tätort som tidigare utgjort en stadskommun eller innehaft stadsprivilegier. Under merparten av den svenska urbana historien, från medeltid och fram till 1970-talet, utgjorde staden dock en särskild administrativ och juridisk enhet som genom näringsverksamhet, handelsförhållanden, jurisdiktion och politisk styrning skilde sig från landsbygden. Stadsbebyggelsens utbredning och stadens fysiska gräns mot landsbygden överensstämde länge med dess administrativa och rättsliga avgränsning.

Enligt den stadslag som gällde från mitten av 1300-talet till tidigt 1700-tal var en stad en fast handelsplats som av kungen erhållit stadsprivilegier. Stadsprivilegierna, som troligen funnits sedan åtminstone 1200-tal, utfärdades av kronan och utgjorde förutsättningen för att ett samhälle officiellt skulle kunna erkännas som stad och vara platsen för handel och andra näringar än jord- och bergsbruk. Privilegierna innebar att handel och köpenskap normalt inte fick bedrivas utanför städerna. Städernas särskilda rättsordning inskränktes successivt från 1800-talet och framåt. Deras företrädesrätt till näringsverksamhet avskaffades genom näringsfrihetens successiva genomförande 1846 och 1864 och deras borgares ställning som riksstånd avskaffades genom ståndsriksdagens upphävande (1865). Städerna skilde sig dock även i fortsättningen i viktiga avseenden från landsbygden. De hade egna förvaltningsorgan, egen juridisk förvaltning och de utgjorde egna kommunala samfund, för vilka särskild lagstiftning gällde. I städerna gällde de s.k. stadsstadgorna, d.v.s. 1868 års ordningsstadga, 1874 års brand- och byggnadsstadgor, 1874 års hälsovårdsstadgas föreskrifter för stad samt 1907 års stadsplanelag.

Under 1900-talet eftersträvades en utjämning av de administrativa och juridiska skillnaderna mellan stad och landsbygd. De kommuner som blev stad under 1900-talet tilldelades inga särskilda privilegier och saknade alltid egen jurisdiktion. Efter 1952 års kommunreform kunde de s.k. stadsstadgorna tillämpas i alla kommuner. Därmed fanns det inte längre någon anledning att utdela några fler stadsrättigheter. Vid 1960-talets reformer inom polisväsendet, åklagarväsendet, oppbördsväsendet m.fl. tillskapades enhetliga organ under statligt huvudmannaskap. Rådhusrätterna förstatiserades 1965 och ombildades till tingsrätter 1971. De flesta kommuner som nybildades genom sammanläggningar under åren 1967–1974 kom också att rent rumsligt omfatta både tätort och landsbygd. Samtidigt avskaffades även den nominella skillnaden mellan städer och andra kommuner när enhetlig kommuntyp infördes 1971, och begreppet stad ersattes av kommun.

Fyra huvudsakliga urbaniseringsfaser

Den medeltida stadsutvecklingen

De medeltida städerna representerar en första urbaniseringsvåg som vid år 1500 resulterat i ca 70 städer, varav ca hälften hörde till dåvarande Sverige och hälften till dåvarande Danmark eller Norge. De medeltida städerna återfinns geografiskt framförallt i anslutning till kusten, de större sjöarna Mälaren, Vättern och Vänern eller vid andra betydande vattendrag. Mälardalen, Östergötland, Västergötland och kustpartierna i Halland, Skåne och Kalmar uppvisar störst koncentration medan Gävle utgör den nordligaste medeltidsstaden. Inom nuvarande Stockholms län utgör **Sigtuna**, Stockholm och Södertälje de medeltida stadsbildningarna, medan tolv ytterligare medeltida stadsbildningar återfinns i övriga Mälardalen, med en tonvikt längs med Mälarens stränder och vikar. Av Sveriges ca 70 medeltida städer bevarar ett drygt tjugotal städer en i huvudsak medeltida uppbyggnad och i ytterligare tjugofem finns det mindre delar av stadsplanen kvar. De äldsta ännu existerande medeltidsstäderna är **Sigtuna** och Lund från 900-talets slut. Helsingborg, Skara och Visby är exempel på medeltida städer grundade innan år 1100, medan t.ex. Stockholm, Ystad och Malmö är exempel på 1200-talets medeltidsstäder. Vadstena, Landskrona och Sölvesborg är exempel på städer grundade under 1300 – och 1400-talen.

De medeltida städerna utmärks generellt av ett mer eller mindre oregelbundet planmönster. Det gäller både gatunätets utformning och stadsområdets yttre form. De medeltida planmönstren uppvisar stora variationer, och skiljer sig bland annat beroende på om staden är belägen vid en sjö eller vattendrag, i slättbygd eller längs med en ås. Några generella och återkommande drag i den medeltida planstrukturen finns dock. Ett flertal medeltida städer är uppbyggda längs med en eller flera långgator, från vilka smalare tvärgränder löper. Långgatan löper ofta parallellt med ett vattendrag eller en strandlinje, och staden har ofta en långsträckt utbredning. **Sigtuna** är ett särskilt tydligt exempel på ett planmönster av denna typ, där merparten av bebyggelsen har grupperats längs med Stora gatan. Ett antal medeltida städer utmärks av en speciell planstruktur i zonen närmast stranden, där ett mönster av tätt liggande gränder och långsmala kvarter med tomter som går genom hela kvarteret bildats. Stadsholmen i Stockholm är ett exempel på hur ett revbensmönster av långsmala kvarter har bildats utifrån de två huvudgatorna Öster och Väster Långgata. Visby är ytterligare ett tydligt exempel på denna planstruktur. Flera av de medeltida städerna i slättbygd har ett planmönster som strukturerats kring mötet mellan ett flertal infartsvägar, vilka fortfarande utgör stommen i planstrukturen. Sådana städer har ofta ett sammanhållet, runt eller ovalt stadsområde. Exempel på städer med denna grundstruktur är Lund, Skara och Skänninge.

Vasatidens och Stormaktstidens städer

Den andra vågen stadsbildning under 1500- och 1600-talen skedde i stor utsträckning norr och väster om de områden där medeltidsstäderna hade grundats. Centralmakten var en styrande aktör bakom nybildningen, och flertalet städer etablerades i de nyvunna svenska delarna Skåne, Halland, Blekinge och Bohuslän. Även längs med Norrlandskusten grundades ett antal städer. I Mälardalen fick den medeltida handelsplatsen **Norrtälje** stadsprivilegier år 1622, och i anslutning till Vaxholms fästning och Gripsholms slott grundades städerna Vaxholm (år 1652) och Mariefred (år 1605). Ett trettiotal nya städer grundades totalt sett under denna period, samtidigt som en omfattande stadsförnyelse av de befintliga städerna genomfördes. Ett femtontal medeltida städer flyttades till nya lägen, och ett stort antal av de äldre städernas reglerades. 1500- och 1600-talens omfattande stadsbyggande är även i internationella mått betydande, och epoken präglar majoriteten av de svenska stadskärnorna.

Stadsplanerna från denna urbaniseringsvåg karaktäriseras överlag av den enkla rutnätsplanen, med ett regelbundet mönster av jämbreda gator som korsade varandra i rät vinkel och med ett eller flera rätvinkliga torg i form av utsparade kvarter. Från och med 1625, då den västra delen av

Stadsholmen i Stockholm reglerades, kom i stort sett alla större regleringsprojekt att utformas som rätvinkliga rutnätsplaner.

Det sena 1800-talets urbaniseringsvåg

Under 1700- och 1800-talet tillkom endast ett fåtal nya städer, men i järnvägens och industrialismens spår växte i slutet av århundradet många nya samhällen upp och en lång rad av dessa blev under 1900-talet städer. Samtidigt var det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet en stark tillväxtperiod för många städer, inte minst för huvudstaden. Mellan år 1850 och år 1900 tredubblades landets urbana befolkning, och år 1900 uppgick denna till strax över en miljon invånare (ca 21 % av landets befolkning.)

Det sena 1800-talets stadsplanering inbegrep en lång rad nya funktioner och anläggningar som skulle passas in. Järnvägar och järnvägsstationer liksom ångbåtshamnar utgjorde nya entréer till staden och skulle inlemmas i stadsplanen. **Norrtälje** är ett tydligt exempel på en stad som i sin stadskärna bibehållit en äldre stadsplan, men där 1800-talets utveckling med ångbåtstrafik och järnvägstrafik, samt utvecklingen till en populär badort idag kan utläsas som tydliga årsringar till den äldre stadsplanen. Vatten, avlopp och annan kommunalteknik började anläggas, samtidigt som nya typer av offentliga och ofta framträdande byggnader för det allmänna uppfördes, såsom sjukhus, skolor, nöjesetablissemang, museer och folkrörelsebyggnader. Samtidigt präglades stadsbyggandet av landets första enhetliga stadsbyggnadslagstiftning, *Byggnadsstadga för rikets städer*, som hade utfärdats 1874. Tillsammans med de samtida hälsovårds- och brandstadgorna låg denna till grund för utformningen av städerna under de följande decennierna. Enligt byggnadsstadgan skulle alla städer upprätta en stadsplan, en lokal byggnadsordning och inrätta en byggnadsnämnd. För de äldre stadsområdena fick även fortsättningsvis gamla planer gälla, men för nya stadsdelar måste stadgans bestämmelser efterlevas. Som en följd av detta kom det sena 1800-talets stadsplanering att framförallt ta sig uttryck i utvidgningar av staden utanför stadskärnan, vilket fortsatt idag bildar tydliga årsringar.

Villaförstäder och förstäder - det tidiga 1900-talets stadsbyggande

Sekelskiftets fortsatt starka urbanisering och befolkningstillväxt gav dels upphov till en tät utbyggnad av stenstaden, dels till villastäder och egnahemsbebyggelse i städernas ytterområden och i förstäder. Först som enskilda initiativ och från sekelskiftet 1900 och framåt initierade och understödda av både Stockholms stad och av de statliga egnahemslånen.

Kring sekelskiftet 1900 kom en reaktion mot den föregående epokens rätlinjiga och tätt bebyggda stad, och mot det som upplevdes som en bristande hänsyn till topografi och befintliga förhållanden. Internationella impulser i form av Camillo Sittes idéer om den medeltida staden och de engelska och tyska trädgårdsstäderna påverkade svensk stadsplanering. Svängda gator, korta perspektiv, sekvenser av slutna stadsrum och variation i bebyggelsen var en förebild, liksom trädplanterade och terränganpassade gator och bebyggelse inbäddad i riklig grönska. Arkitekter som Per-Olof Hallman, Nils Gellerstedt och Alberg Lilienberg dominerade svensk stadsplanering. Per-Olof Hallman var flitigt anlitad i anläggandet av villastäderna runt Stockholm, och har medverkat i stadsplanerna för såväl stadsdelar inom centrala Stockholm som för villastäder som Djursholm och Gamla Enskede.

Stadsbyggande i östra Mälardalen

Länets städer ingår i en övergripande struktur av stadsbildningar runt Mälaren och längs med Östersjöns kust. Mälardalens läns utgör ett kärnområde för de medeltida städerna, och den kungliga och kyrkliga makten förflyttades successivt från Birka till Sigtuna och vidare till Uppsala och Stockholm. Kapitlet beskriver översiktligt städernas utveckling och geografiska fördelning från medeltid till 1900-tal i Stockholms län, med utblickar till övriga Mälardalen.

Från medeltid till 1900-tal – städer och tätorter i Stockholms län

Under medeltiden grundades femton städer i Mälardalens län, många av dessa var lokaliserade till Mälarens stränder och vikar², medan ett mindre antal istället låg i anslutning till Östersjöns kust³. Mälardalen utmärker sig som ett kärnområde med ett stort antal medeltida stadsgrundningar i ett nationellt perspektiv. Städerna utmärker sig även genom deras nära koppling till den kyrkliga och världsliga centralmakten; mer än hälften av de medeltida städerna hade sina centralorter kring Mälaren (Uppsala, Västerås och Strängnäs), samtidigt som kungamakten hade stödpunkter i Stockholm, Västerås, Örebro och Nyköping. Detta kan förklara varför Mälardalens medeltida städer, jämfört med Västsverige, har legat fast och bibehållit samma lokalisering under hela medeltiden. I Mälardalens städer spelade också institutionella byggnader såsom kyrkor, kloster och borgar en större roll än i många andra medeltida städer. Av de medeltida städerna i Mälardalen utgör samtliga i sina kärnor riksintresse, utom Enköping, Köping och Södertälje.

Sigtuna är Mälardalens äldsta stad, och utgjorde vid 1000-talets början en maktpolitisk centralort för både den världsliga och kyrkliga makten. På detta tyder förekomsten av både kungsgård och mynthus, liksom etableringen av ett biskopssäte år 1064. Redan under mitten av 1100-talet förflyttades den kyrkliga makten successivt till Gamla Uppsala som 1164 upphöjdes till ärkebiskopssäte. Den politiska makten koncentrerades från och med 1200-talets mitt till Stockholm, strategiskt belägen vid Mälarens möte med Saltsjön. Vid medeltidens slut var Stockholm den utan jämförelse största staden i Mälardalens län, med troligen ca 7000 invånare. Övriga städer kring Mälaren var små eller mycket små, med undantag för Arboga, Nyköping, Torshälla, Uppsala och Västerås som sedan medeltiden hade tjänat som stödpunkter för kronan och kyrkan. Under 1500- och 1600-talen grundades ett antal nya städer i Mälardalens län. Förutom Vaxholm och **Norrtälje** i nuvarande Stockholms län, tillkom även Mariefred i anslutning till Gripsholms slott och Eskilstuna, som grundades som en manufaktur- och industristad på kungligt initiativ. I Bergslagen grundades bergstaden Sala 1624, och städerna Lindsberg, Nora och Askersund vilka alla gavs stadsprivilegier år 1643 i syfte att fungera som handelsplatser och centralorter för sina respektive bergslag. Av 1500- och 1600-talens stadsbildningar utgör samtliga riksintresse i delar av sina stadskärnor.

Den senaste generationen städer i Mälardalens län är intimt kopplad till järnvägens utbyggnad. Samtliga av såväl de egna städerna som de av Stockholms förstäder som under 1900-talet etablerats som egna kommuner har vuxit fram i anslutning till en järnvägsförbindelse. Flera av dem utvecklades som kombinerade industri- och järnvägssamhällen, såsom Nynäshamn och Oxelösund vid kustremsan och som Fagersta och Karlskoga i västra Mälardalen. Andra växte fram som viktiga järnvägsknutar, såsom Kumla, Katrineholm och Flen. Av 1900-talets städer utgör Katrineholm, Karlskoga och Fagersta riksintresse i delar.

² Örebro, Arboga, Köping, Västerås, Torshälla, Strängnäs, Enköping, Uppsala, Sigtuna, Stockholm, Södertälje

³ Nyköping, Trosa, Öregrund, östhammar

Staden och dess omland - villastäder och förstadsbebyggelse kring sekelskiftet 1900

Från 1800-talets mitt och framåt påbörjades en urbaniseringsprocess som satte avtryck i hela landet, men där huvudstaden särskilt utmärkte sig. Den tog sig dels uttryck i en kraftigt utbyggd stadskärna, i nya kommunikationer och kommunaltekniska anläggningar som påverkade stadens struktur och karaktär, och dels i en successiv urbanisering av Stockholms omland. Fabriksförstäder, villasamhällen för olika samhällsklasser liksom badorter och sommarnöjesmiljöer växte upp längs med det nyanlagda järnvägsnätet eller längs med ångfartygens reguljära turer. Kapitlet beskriver övergripande bebyggelseutvecklingen i Stockholms omland från industrialiseringen fram till och med det tidiga 1900-talet, liksom förutsättningarna för stadens expansion, såsom Stockholms befolkningsutveckling, markägoförhållanden och kommunikationer.

Stockholm – en växande huvudstad

Vid 1800-talets början var Sverige ett utpräglat ruralt land, där endast tre städer översteg 10 000 invånare: Stockholm, Göteborg och Karlskrona. I Stockholm hade befolkningsutvecklingen länge stått stilla, och stadens utbredning begränsade sig i stort sett till Stadsholmen och de mest närliggande delarna av malmarna. Samtidigt var nästan all tätbebyggelse i Stockholmstrakten koncentrerad till den centrala stadskroppen, som stod i skarp kontrast mot den omgivande landsbygden. Andra samhällen fanns först flera mil utanför stadsgränsen, såsom lots- och tullstationerna Vaxholm och Dalarö, bruksorterna i norra Roslagen såsom Ortala bruk, **Skebobruk och Edsbro** och **Rånäs, Tumba** och **Gustavsberg**. I början av 1840-talet började Stockholms befolkningsantal (ca 85 000 invånare år 1840) långsamt att stiga, för att under 1800-talets senare del öka explosionsartat. Mellan år 1875 och år 1900 skulle så stadens befolkning komma att fördubblas från 150 000 till 300 000 invånare.

Den snabba befolkningsökningen och industriella utvecklingen under 1800-talets andra hälft gav upphov till en kraftig bostadsnöd som bestod till 1900-talets första decennier. Trångboddheten var långt in på 1900-talet större i Sverige än i något annat europeiskt land, med undantag för Finland. Hyrorna var ofta höga och det fanns ingen centralt styrd hyresreglering eller besittningsskydd. Den snabba urbaniseringen bidrog också till att ytterligare förvärra de sanitära förhållandena i staden. Vid 1800-talets mitt var dödligheten i Stockholm dubbelt så hög som i landet i sin helhet. Medellivslängden var endast 20 år för männen och 26 för kvinnorna, siffror som till stor del förklaras av den höga spädbarnsdödligheten (av levandefödda barn dog nästan 30% innan det uppnått ett års ålder). En förklaring till den höga dödligheten var stadens förhållandevis sena utbyggnad av vatten- och avloppsledningar, vilken påbörjades först från 1860-talet och framåt. De sociala och sanitära förhållandena i staden under 1800-talets starka och snabba urbanisering, tillsammans med den höga efterfrågan på bostäder och mark liksom de idémässiga strömningarna om en bättre bostadsmiljö är en viktig bakgrund till hur det sena 1800- och tidiga 1900-talets bostadsmiljöer och bebyggelseutveckling i och runt Stockholm skulle komma att ske.

Järnvägs- och spårvägstrafikens framväxt

Anläggandet av ett järnvägsnät av stambanor och privata banor runt Stockholm är en av de avgörande faktorerna bakom bebyggelsestrukturens utveckling från sent 1800-tal och under stora delar av 1900-talet. Urbaniseringen av Stockholms omland och framväxten av förstäder av olika slag var tätt kopplad till järnvägens framväxt. Ångbåtstrafiken, som hade utvecklat ett stigande antal reguljära turer från 1820-talet och framåt, hade i stort sett inte gett upphov till några fasta förstäder utan framförallt gynnat framväxten av sommarnöjesmiljöer i skärgården och på Mälarens öar.

I Stockholmstrakten anlades sju järnvägslinjer under perioden mellan 1860 och 1900. Västra stambanan (1860) och Norra stambanan (1866) anlades som statliga järnvägar för att knyta samman huvudstaden med Göteborg respektive Gävle, via Bergslagen och Uppsala. Den första

privata järnvägen att anläggas var Västeråsbanan (1876) som syftade till att förbinda viktiga orter i Bergslagen med Stockholm, men som också skulle komma att bli en viktig förortsbana med bland annat Sundbyberg, Stockholms första förstad, som växte upp invid banan. Roslagsbanan öppnades för trafik år 1885, drivande bakom utbyggnaden var i första hand brukspatroner och stora gårdsinnehavare och banan skulle tillgodose brukens och jordbrukens behov av att frakta varor. Med **Djursholm, Stocksund** och grundandet av andra villaförstäder längs med sträckningen liksom den anslutande banan Ösby – Roslagstull, skulle den dock snart även bli viktig som förortsbana. Den tredje privata banan att anläggas var Saltsjöbanan (1893) som byggdes med det överliggande syftet att erbjuda goda kommunikationer till den exklusiva badorten **Saltsjöbaden**, men som också skulle finansieras av byggandet av villasamhällen och förstäder längs med banan. Under 1900-talets första år invigdes Nynäsbanan (1901) och Lidingöbanan, med den norra delen som invigdes 1907 och den södra delen som öppnades för trafik 1914. Nynäsbanan anlades för att binda samman den viktiga hamnen i Nynäs med huvudstaden, men det fanns också ett stort intresse från markägande och landskommuner längs med sträckan. De sju järnvägslinjerna ledde tillsammans till en omfattande etablering av villa- och förstadssamhällen i Stockholms närområden. Kring år 1900 fanns ett femtiotal förstäder inom en radie om 25 km från Stockholms station, med en sammanlagd befolkning om ca 50 000 invånare.

Under det sena 1800-talet och 1900-talets första decennier kompletterades järnvägslinjerna av en kraftig utbyggnad av spårvägstrafiken. Den första generationen spårvägar anlades inom stadskärnan, och först från sekelskiftet och framåt började ett nät av spårvägslinjer att anläggas utanför tullarna. Genom spårvägarnas anläggande utanför tullarna möjliggjordes en exploatering av de stora markområden mellan järnvägslinjerna som ditintills hade saknat kommunikationer. Förortslinjerna byggdes successivt ut, på både kommunala och enskilda initiativ, under en period om ca trettio år, mellan 1900–1930-tal. 1908 infördes spårvägstrafik mellan Roslagstull och Hagalund, och 1909 öppnades en dubbelspårig linje till Råsunda som vid samma tid började anläggas som en exklusiv och modernt rustad förstad till Stockholm. Samma år öppnades linjen Skanstull – Enskede, anlagd av staden med syfte att tillgodose kommunikationerna till den planerade förstaden i Enskede. År 1909 grundades också det privata bolaget AB Södra Förstadsbanan, som år 1911 öppnade tre spårvägslinjer som alla utgick från Liljeholmsbron och som trafikerade förstäden Aspudden – Mälärhöjden, Midsommarkransen samt Tellusborg. Mellan år 1914 och 1926 byggdes spårvägsförbindelser till Bromma för att möjliggöra kommunikationerna till de planerade förstäden såsom Äppelviken, Alvik, Ulvsunda, Ålstens gård och Nockeby. Söderut fick Gröndal spårvägsförbindelse 1923, Skarpnäck 1926 och Örby 1930. Spårvägsnätet, som till stor del kvarstod fram till 1950-talet då det successivt ersattes av tunnelbanan, var förutsättningen för många av de utpekade riksintressanta förstäder som ligger inom Stockholms stad.

En första urbanisering av omlandet - Fabriksförstäder och kåkstäder

Vid 1800-talets mitt var i stort sett alla stadens industrier koncentrerade till centrala Stockholm. Under den andra hälften av seklet skulle en omfattande decentralisering av industrierna ske, pådriven bland annat av stigande markpriser, en vilja att slippa stadens byggnadsbestämmelser och förbättrade kommunikationer i och med järnvägens utbyggnad. Ett allt större antal fabriker flyttade utanför malmarna eller till stadens grannsocknar, och i anslutning till dessa växte bostadsområden av olika typ fram. Tre huvudsakliga industrikluster växte under det sena 1800-talet fram i stadens omland; Liljeholmen – Gröndal - Reimersholme vid Liljeholmsviken var stadens första externa industriområde och efter stambanans öppnande år 1860 utvecklades området till en tätbebyggd fabriksförstad. Runt Ulvsundasjön och Bällstaviken i Solna och Bromma socken gynnade kombinationen av sjö- och järnvägsförbindelser framväxten av ett flertal industrier i takterna kring Sundbyberg och Ulvsunda. Det tredje klustret växte fram i Nacka, strax utanför Danvikstull på Sicklaön. Från 1870-talet etablerades industrier vid Henriksdal och Kvarnholmen, och vid 1800-talets slut och efter Saltsjöbanans tillkomst etablerades flera större verkstäder invid Sickla Station samt vid Augustendal.

I anslutning till de utflyttade fabriksområdena växte det, framförallt från 1870 och 1880-talen och framåt, fram särskilda arbetarförstäder varav flera kunde liknas vid en kåkstadskaraktär. Kring Liljeholmens fabriksförstad växte Årstadal, Lövholmen, Nynäs och Gröndal fram och längre söderut i Brännkyrka socken fanns bland annat Örby, Tellusborg och Långbrodal. I Solna och Bromma socken växte arbetarförstäder upp i Sundbyberg, Mariehäll, i det s.k. Kungsholms villastad (nu Ulvsunda) och i Lilla Alby, Nya Huvudsta och Nya Hagalund. Gemensamt för dessa förstäder var att de uppfördes som stadsdelar för huvudsakligen arbetare och lägre tjänstemän. Stadsplan och utförligare byggnadsbestämmelser saknades, liksom gemensamma lösningar för vatten- och avloppsledning och gatuhållning. Trots att många av bostadsområdena marknadsfördes som villastäder, så var det vanligt att lägenhetshus och villalikhande hyreshus, s.k. byggmästarvillor uppfördes på spekulation. Bebyggelsekaraktären var därför många gånger brokig, med en blandning av individuellt utformade villor, hyreshus och så kallade halvhus med brandgavlar. Många av dessa tidiga arbetarförstäder uppfördes också på mark som varit obrukbar, antingen i blöta och lågt liggande marker – t.e.x. Årstadal, Nya Huvudsta och Örby – eller i starkt kuperad terräng som Gröndal och Hagalund. Många av kåkstäderna fick tidigt ett dåligt rykte, som under mellankrigstidens bostadsbrist förvärrades. I många av områdena har bebyggelsen successivt ersatts av nyare bebyggelse från 1930-talet och framåt, eller i sin helhet ersatts av modernare bostadsområden under 1950 – och 1960-talens stadssaneringar. Riksintresset **Gröndal [AB 116]** är, med ett tiotal bevarade hyresvillor, det riksintresse som återspeglar fabriksförstädernas och kåkstädernas framväxt utanför Stockholms tullar.

Villastäder för högborgerligheten, tjänstemän och arbetare runt Stockholms stad

Det första försöket att grunda en modän villastad efter engelskt mönster gjordes vid mitten av 1870-talet, på ett markområde strax norr om Humlegården i nuvarande stadsdelen Villastaden. På grund av de snabbt stigande markpriserna på malmarna så bebyggdes tomterna snart med hyreshus om upp till fyra våningar, ofta fristående, med förgårdsmarker och i "villastil" för att leva upp till tomtservituten. Den snabba bebyggelseutvecklingen och de stigande markpriserna på malmarna gjorde att det inte fanns plats för lågexploaterade villastadsdelar inom staden, och efterföljande projekt skulle komma att söka lämpliga lokaliseringar längre ut i stadens omgivning. Fabriksförstädena och arbetarförstädena som redan hade etablerats utanför stadens tullar bidrog också till att initiativtagarna till exklusiva villaförstäder behövde söka sig relativt långt utanför den centrala staden.

Under slutet av 1880-talet drogs planerna upp för de två första högborgerliga villaförstädena, eller s.k. patricierförstäder, utanför Stockholm. Bankdirektören Henrik Palme, som även låg bakom Villastaden vid Humlegården, köpte egendomen **Djursholm** i Danderyds socken och bildade år 1889 Djursholms AB med syfte att stycka och exploatera egendomen som villastad. Samma år köpte bankdirektören för Stockholms Enskild Bank, K A Wallenberg, ett 1 800 tunnland stort område vid Baggensfjärden tillhörande godset Erstavik och två år senare bildades Järnvägs AB Stockholm – Saltsjön med syfte att projektera och bygga en ny järnväg för att förbinda Stockholm med den exklusiva badort av internationella mått och intilliggande villastad som planerades i **Saltsjöbaden**. Gemensamt för de två projekten var viljan att skapa exklusiva villasamhällen med såväl goda kommunikationer till staden som ett natur- och sjönära läge med "möjlighet till viss avskildhet och lantligt lugn". Ett terränganpassat gatunät som anpassades till de naturliga förutsättningarna på platsen utgjorde, enligt förebild från de engelska och tyska villastäderna, grunddragen i planen. Tomterna gjordes mycket stora (ca 4 400 – 8 800 kvm i Djursholm, något mindre i Saltsjöbaden) och i köpekontrakten medföljde särskilda byggnadsbestämmelser. Både Djursholm och Saltsjöbaden krävde, till skillnad från alla tidigare förstadsprojekt utanför Stockholm, mycket stora kapitalinvesteringar. För att garantera villastädernas exklusiva karaktär investerade bolagen i gemensamma vatten- och avloppsledning, elektrisk gatubelysning, vägunderhåll och inte minst i de egna järnvägarna Djursholmsbanan och Saltsjöbanan.

Under följande årtionden växte det upp en rad borgerliga villasamhällen avsedda för högre tjänstemän och välbärgade Stockholmare längs med såväl Roslagsbanan och Djursholmsbanan, Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Nynäsbanan. Tjänstemännens Egna Hems Förening bildades 1904 med syfte att skaffa medlemmarna egna hem utanför Stockholm i sådana områden som hade så goda kommunikationer att man kunde "bo på landet och ändå arbeta i staden". Föreningen hittade lämpliga områden vid både Stocksund, där Stocksund Villaparker redan hade börjat uppföras, och vid Järla utmed Saltsjöbanan. Resultatet blev att föreningen splittrades i två, och att såväl **Stocksund** som **Storängen** uppfördes som exklusiva tjänstemannaförstäder under 1900-talets början. Precis som i Saltsjöbaden och Djursholm fanns gemensamt vatten och avlopp, och under de följande åren installerades elektricitet. Ytterligare exempel på det tidiga 1900-talets borgerliga villaförstäder är Långängen vid Djursholmsbanan och Saltsjö-Duvnäs vid Saltsjöbanan. Även på Lidingö anlades under tidigt 1900-tal flera villaförstäder i anslutning till de goda kommunikationerna vid Lidingöbanan, varav bland annat Brevik och Heraserud planerades som exklusiva villaförstäder. Längs med Nynäsbanan gjordes flera försök att skapa exklusiva villastäder, bland annat med Tullinge, Rönninge och Södertörns villastäder (nuvarande Farsta strand), men långa avstånd och sämre kommunikationer gjorde att projekten inte levde upp till förväntningarna.

Omkring sekelskiftet började allt fler godsägare och enskilda spekulanter i stadens mer perifera omland att sälja tomter riktade till låg- och medelinkomsttagare. Till skillnad från de mer exklusiva villastäderna så låg dessa ofta långt från järnvägsförbindelser till staden, vilket pressade ned tomtpriserna. AB Billiga tomter var ett av de första bolagen att sälja tomter till mindre köpstark publik, och villastäder uppfördes bland annat i Örby, Bromsten, Segeltorp och Herräng. AB Hem på landet var ett av de första villastadsbolagen som hade som uttalat syfte att anlägga välordnade villastäder för arbetare. Bolaget tog ansvar för att ta upp brunnar och anlägga vägar, samt erbjöd fördelaktiga lån för tomtköparna. Villasamhällena utgjorde därmed en typ av tidiga egna hemsområden på enskilt initiativ. Den första villastaden att uppföras var **Duvbo** 1899, därefter anlades Solhem i närheten av Spånga station. Bolaget var också engagerat i anläggandet av Älvsjö och Enskede villastad. Under 1900-talet första år skulle Stockholms stad ta ett allt större ansvar för att lösa bostadsfrågan för låg- och medelinkomsttagare. Tre stora markförvärv i början av 1900-talet utgjorde förutsättningarna för kommunalt initierade villa – och småhusområden; Enskede gård, egendomarna Ulvsunda, Traneberg, Åkeshov och Stora Ängby i Bromma socken samt säteriet Årsta i Brännkyrka socken – samtliga inköpta under år 1904. Under kommande decennier skulle staden på dessa marker anlägga de bostadsområden av olika typ som innefattas i de utpekade riksintressen inom Stockholms stad; trädgårdsstaden **Gamla Enskede**, småstugeområdena **Olovslund**, **Pungpinan** och **Norra Ängby** och tjänstemannavillorna i **Södra Ängby**, liksom bostadsområdena i **Årsta centrum** och **Vällingby – Räcksta**.

Tematiska underkategorier - typiska särdrag för stads- och förstadsmiljöer i Stockholms län

För att kunna jämföra den bredd av stads- och förstadsmiljöer som innefattas av riksintresseurvalet har miljöerna kategoriserats tematiskt där de olika kategorierna motsvarar det skede eller den företeelse som tydligast präglar den enskilda riksintressanta miljön.

Underkategori	Definition
Städer i östra Mälardalen	Större och mer betydande tätort som tidigare utgjort en stadskommun eller som fram till 1971 innehaft stadsprivilegier, med dess karakteristiska inslag av myndighets- handels- och hantverksfunktioner, och till dem relaterade bebyggelsemönster och rumsliga organisation. Förutom Stockholm omfattar temat den medeltida stadsbildningen Sigtuna och 1600-tals staden Norrtälje.
Storstockholms villasamhällen och förstäder	Bebyggelseområde präglat av friliggande villabebyggelse på tomter av ofta betydande storlek, tillkommen i huvudstadens utkanter under en eller flera perioder mellan 1800-talets slut och 1900-talets början och ofta i anslutning till järn- eller spårvägstrafik. Bebyggelsemiljöerna präglas av en strävan efter "En viss avskildhet och lantligt lugn", vilket tar sig uttryck i omgivande grönstråk, gröna gaturum och parkstråk liksom ofta en närhet till vatten. Bebyggelsemiljöerna kan innehålla olika typer av anläggningar kopplade till järnvägen, eller till det gemensamma, såsom skola, kyrka eller andra anläggningar.
I samhällets tjänst	Anläggningar, sociala anrättningar eller industriell verksamhet som etablerats utifrån den växande stadens eller statens behov av viktiga sociala eller ekonomiska samhällsfunktioner, från stormaktstid och fram till Stockholms stora markförvärv under 1800 – och 1900-talen. Inom temat Städer ryms Söderby sjukhus och Norra Begravningsplatsen. Inom tema Industri ryms Norsborgs vattenverk och Stenhamra som exempel på stadens behov medan Tumba pappersbruk, Vira bruk och gevärsfaktoriet i Norrtälje baseras på statens behov.
Övriga	I temat ingår även riksintresset Solna sockencentrum – Haga – Ulriksdals slottsmiljö, i vilken Norra begravningsplatsen ingår. Detta omfattande riksintresse som till stora delar sammanfaller med den norra delen av nationalstadsparken Kungliga Djurgården utgör idag ett grön- och rekreationsområde som är integrerat i huvudstadens urbana miljö, men historiskt hör det snarare till länets riksintressanta slotts- och herrgårdsmiljöer samt sockencentrum.

Källhänvisningar

Ahlberg, Nils, *Stadens mönster – de historiska kartorna berättar*. Borås 1998

Ahlberg, Nils, *Stadsplaneförändringar i Sverige 1550–1875, Del I-II*. Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms Universitet 1995

Johansson, Ingemar, *Storstockholms bebyggelsehistoria; markpolitik, planering och byggande under sju sekler*. Värnamo 1987

Länsstyrelsen i Stockholms län. *Landskapshistorisk analys av Stockholms län*. Rapport 2015:27

Läsförlaget AB, *Stockholms Förstäder och Villasamhällen*, Borås 2000 (Originalupplaga 1911)

Riksantikvarieämbetet, 1996. *Landskaps- och miljötyper. En ordlista till riksintresseöversynen*.

Sveriges Nationalatlas. 2008. *Stockholm-Mälardalenregionen*. Norstedts förlag, Stockholm.