



**Stockholms  
stad**

**Västra  
Valhallavägen**

**Kulturhistoriskt  
kunskapsunderlag**

**Stockholms  
stadsmuseum  
Oktober 2013**

# Västra Valhallavägen

---

Kulturhistoriskt kunskapsunderlag  
Hedvig Schönbäck



**Omslagsbild:** Tulpanplanteringar vid Roslagstull. I bakgrunden syns kv. Beckasinen och det hus som med sina torn låg som en fond till infarten från Roslagsvägen. Huset revs omkring 1970. Foto I. Gram 1968, SSM DIA15140.

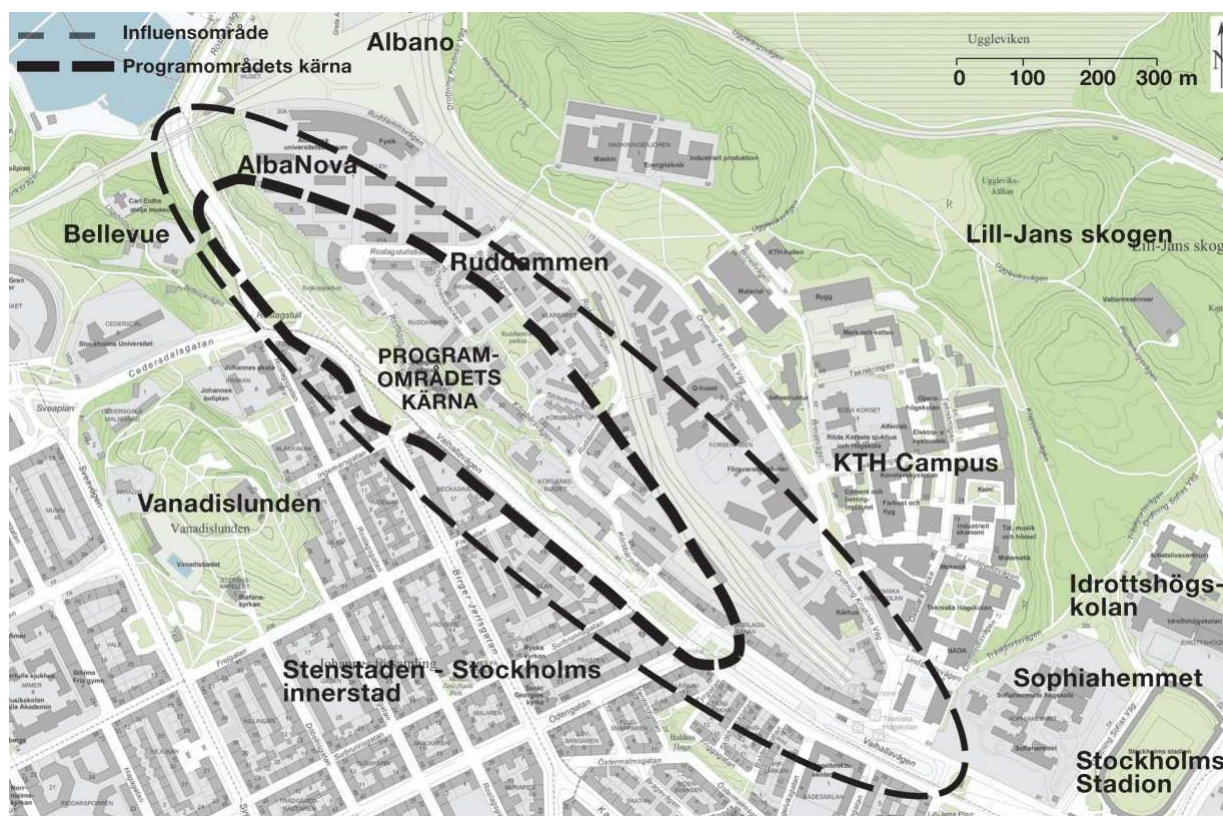
**Stockholms stadsmuseum**  
Dokumentationsenheten  
Box 15025  
104 65 Stockholm

## Förord

Stockholms stadsmuseum har på uppdrag av exploateringskontoret gjort ett översiktligt kulturhistoriskt kunskapsunderlag för ett område som här kallas västra Valhallavägen. Arbetet har föranletts av ett förestående planprogramarbete för området och gränserna framgår av nedanstående karta. Det kulturhistoriska kunskapsunderlaget sträcker sig till den yttre gränsen och består av en kortfattad historisk bakgrund med ett urval av äldre kart- och bildmaterial. Tyngdpunkten ligger på områdets, framför allt Valhallavägens, framväxt och inte på enskilda byggnader.

Stockholm, oktober 2012

Hedvig Schönback  
antikvarie



Karta ur Startpromemoria för program för västra Valhallavägen, SBK, dnr 2012-08809-53.



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING .....</b>	<b>8</b>
Syfte och avgränsning .....	8
Metod och källor .....	8
Sammanfattning av undersökningen .....	8
<b>KULTURHISTORISK KARAKTERISTIK .....</b>	<b>9</b>
<b>Värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården .....</b>	<b>12</b>
Esplanaderna .....	12
Institutionsbältet .....	13
Parklandskapet vid Brunnsviken .....	13
Lärkstaden .....	13
Stenstadens tydliga yttre gräns – ett karaktärsdrag inom riksintresseområdet .....	14
<b>HISTORISK ÖVERSIKT .....</b>	<b>15</b>
<b>Området fram till slutet av 1800-talet .....</b>	<b>15</b>
Det nya tullhuset .....	15
Malmgårdar .....	16
<b>Valhallavägen planeras och anläggs .....</b>	<b>19</b>
Wallström och Rudbergs stadsplan .....	19
Lindhagenplanen .....	21
Valhallavägen börjar anläggas .....	22
<b>Efter Lindhagenplanen .....</b>	<b>24</b>
Lärkstaden .....	24
Institutioner norr om Valhallavägen .....	24
Roslagsbanan .....	24
Utbyggnad efter 1940 .....	25
Omdaningar från 1960-talet och framåt .....	28
<b>KÄLLOR OCH LITTERATUR .....</b>	<b>31</b>
Otryckta källor .....	31
Tryckta källor och litteratur .....	31
Internet .....	31
<b>ADMINISTRATIVA UPPGIFTER .....</b>	<b>31</b>

Värdekärna: Parklandskapet vid Brunnsviken

Värdekärna: Institutionsbältet



Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering av bebyggelsen i området omkring västra Valhallavägen. Värdekärnor inom riksintresseområdet Stockholms innerstad med Djurgården är särskilt utmärkta med pilar. Området gränsar i vissa delar även mot Kungliga nationalstadsparken, vilket inte framgår av denna karta. Motstående sida visar snedbilder över området. Kartan och bilderna är hämtade ur dp-Map.

Värdekärna: Lärkstaden

Värdekärna: Esplanaderna





# Inledning

## ***Syfte och avgränsning***

Syftet med undersökningen har varit att göra ett översiktligt kulturhistoriskt kunskapsunderlag för området omkring den västligaste delen av Valhallavägen, mellan Roslagstull och Östra station. I centrum för undersökningen ligger Valhallavägens tillkomst och förändringar med tyngdpunkt på helheten och inte enskilda byggnader. Till detta har fogats en kulturhistorisk karakteristik av området samt av de värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården som gränsar till det aktuella programområdet.

I rapporten har angivandet av väderstreck förenklats. Valhallavägen behandlas som om den går i rakt ost-västlig riktning, vilket innebär att Roslagstull och Brunnsviken anges ligga i väster, även om mer korrekt är nord-väst. På samma sätt betecknas området på Djurgårdssidan av Valhallavägen som norr och stenstaden på andra sidan som söder.

## ***Metod och källor***

Arbetet har i huvudsak bestått av en genomgång och sammanställning av äldre kartor och bilder, framför allt ur stadsmuseets och stadsarkivets samlingar. Äldre och gällande planer för området finns att tillgå digitalt genom stadens interna kartsystem dpMap. Viss genomgång av litteratur har också gjorts och här kan främst nämnas Gösta Sellings Esplanadsystemet och Albert Lindhagen. Stadsplanering i Stockholm 1857–1887, utgiven 1970.

## ***Sammanfattning av undersökningen***

Området omkring västra Valhallavägen och Roslagstull var en bit in på 1900-talet en lantlig miljö med gles bebyggelse som i huvudsak präglades av olika malmgårdar och landtullens byggnader vid Brunnsvikens södra spets. Valhallavägen som vi känner den i dag dyker för första gången upp i de regleringsplaner som stadsingenjören A. W. Wallström och byggmästaren A. E. Rudberg lade fram 1863–1864. Som en yttre gräns för stenstaden mot Djurgården föreslog planförfattarna en bred gata med dubbla alléer. Tanken återkom sedan i den så kallade Lindhagenplanen från 1866 men det var bara partiet mellan Surbrunnsgatan och KTH i det aktuella området som fick trädplanteringar enligt intentionerna. Den cirkulationsplats vid Roslagstull som Wallström och Rudberg hade föreslagit saknades i Lindhagenplanen och utfördes inte men fick en motsvarighet i ett något västligare läge på 1960-talet.

Bebyggelsen på båda sidor om Valhallavägen tog också god tid på sig och framför allt dröjde det innan norra sidan av gatan bebyggdes. Den branta, bergiga terrängen gjorde området svårt att exploatera och flera årtionden in på 1900-talet fanns här i huvudsak en småskalig kåk- och skjulbebyggelse av trä som inrymde bland annat nödbostäder och olika verksamheter. Förutom epidemisjukhuset vid Roslagstull och högskolebebyggelsen runt Östra station dröjde det till omkring 1930 innan ett mer omfattande byggande tog fart. Då uppfördes som en skärm mot järnvägen bostadshusen i kvarteret Roslagsbanan och sedan fortsatte bebyggelsen att bredda ut sig över berget under 1940-, 1950- och 1960-talet. Med 1940-talet började också det parkstråk anläggas som sträcker sig från Surbrunnsgatan och bort förbi Roslagstull.

## Kulturhistorisk karakteristik

Några av västra Valhallavägens mest utmärkande drag ur kulturhistorisk synvinkel är dels egenskapen av gränsområde, dels den medvetet planerade och utformade grönskan. Särskilt tydlig är skillnaden mellan stenstaden med sina slutna kvarter och sammanhållna byggnadsmassa och den öppnare, mer oregelbundna bebyggelsen av både bostäder och institutioner på Djurgårdssidan, vilket framgår bland annat av flygfotografierna på sidan 7.

Stenstaden i allmänhet speglar de stadsplaneideal som har rått i innerstaden sedan 1600-talet och Valhallavägen i synnerhet hur staden i slutet av 1800-talet strävade efter att av ett förhållandevis lantligt Stockholm skapa en modern europeisk huvudstad. Det faktum att gatan inte helt fullföljdes enligt planerna ger också en bild av motsättningarna mellan Lindhagenplanens ideal och den mer ekonomiska verkligheten.

Den oregelbundna bebyggelsen på Djurgårdssidan representerar å andra sidan den modernare tanken om "hus i park", placerade med utgångspunkt från topografin och Djurgårdens egna förutsättningar som naturområde. Inslagen av grönska i stadsplanerna för Valhallavägen omkring 1900-talets mitt vittnar om hur planerarna försökte göra stenstadens livsvillkor bättre för de boende genom att erbjuda viloplats och vegetation invid den hårt trafikerade gatan. Att ena sidan av gatan domineras av bostäder och den andra av institutioner har också sitt historiska ursprung och speglar tidigare ägoförhållanden där statlig mark framför allt har använts till offentligt byggande och stadens till bostäder.



Valhallavägens lindalléer från Östra station mot väster har förändrats genom bland annat utglesningar och om- och nyplanteringar till förmån för trafiken. Foto H. Schönbeck.



Utmed Lärkstadens kvarter är alléerna mer välvuxna men även här har trädrader och enstaka träd försvunnit. Foto H. Schönback.

Den påtagliga grönskan representerar framför allt två perioder: det sena 1800-talet och mitten av 1900-talet. Den ursprungliga tanken från slutet av 1800-talet om Valhallavägen som en bred boulevard blev i den nu aktuella delen en kompromiss där bara en kort del planterades med dubbla lindalléer och körbanor på sidorna och i mitten. Den delen är dock en viktig bit av Valhallvägens hela esplanad som fortsätter mot öster bort till Oxenstiernsgatan. Norra sidan av Valhallavägen, mellan Surbrunnsgatan och Albano, har från och med 1940-talet planterats och utformats till ett grönstråk, Roslagsparken. Det karakteristiska området representerar tidens idéer och den så kallade Stockholmskolan som bland annat tog tillvara den befintliga terrängen kompletterad med formgivna inslag som murade ”gårdar” med sittplatser. På sina ställen kommer också det befintliga berget i dagen och bidrar till upplevelsen av den ursprungliga topografin. Detta är särskilt tydligt i området norr om Roslagstull, nedanför Roslagstulls sjukhus. I norra delen tangerar programområdet även 1700-talets parklandskap vid Brunnsviken, som beskrivs närmare längre fram i rapporten.



Ett parti av berget nedanför Roslagstulls sjukhus ger en bild av den ursprungliga terrängen och knvter samman området med det förflutna. Foto H. Schönback.

Valhallavägen har dessutom ända sedan slutet av 1800-talet varit en betydande trafikled och genom bland annat Roslagsbanan en knutpunkt för resande till och från Roslagen. Siktlinjer och andra detaljer i gatulandskapet är viktiga inslag, till exempel siktlinjerna genom alléerna. Anslutande gator har också sin betydelse för hur området upplevs både historiskt och funktionellt. Odengatans och Birger Jarlsgatans trädrader anknyter till Valhallavägens esplanad medan Lärkstadens små backiga gator tydliggör den historiska topografin och det tidiga 1900-talets stadsplaneideal. Det halvcirkelrunda fondmotivet i husen i Odengatans ände (kv. Roslagsbanan 6 och 7, Valhallavägen 57 och 59) är också en medveten arkitektonisk detalj av stort värde för miljön.



En av Lärkstadens gator som följer den naturliga topografin är ett exempel på värdefulla siktlinjer som ger variation till området. Foto H. Schönback.



Birger Jarlsgatans allé, som mynnar i Valhallavägen, är ett resultat av Lindhagenplanen och ytterligare ett exempel på en betydande siktlinje. Huset i fonden uppfördes i början av 1970-talet, jfr. omslagsbilden. Foto H. Schönback.

## **Värdekärnor inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården**

Det aktuella programområdet gränsar till eller ingår i fyra av värdekärnorna inom riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården: Esplanaderna, Lärkstaden, Institutionsbältet och Parklandskapet vid Brunnsviken. Ett av riksintressets särdrag, stenstadens tydliga yttre gräns, är också särskilt påtagligt här. I norra delen gränsar området även till Kungliga nationalstadsparken. Följande texter är förkortade versioner hämtade ur ett opublicerat manuskript till en kommande bok om Stockholms stads riksintresseområden.<sup>1</sup>

### **Esplanaderna**

För att möta den explosionsartade befolkningsökningen i Stockholm presenterades år 1866 ett förslag till stadsplan som reglerade både den bebyggda och obebyggda delen av det som nu är Stockholms innerstad. Här angavs hur staden skulle byggas med gator, torg, kvarter och parker samtidigt som hushöjder och gatubredder var noga reglerade. Idéerna byggde vidare på de rutnätsplaner som format Stockholm sedan mitten av 1600-talet med raka gator och slutna kvarter, men förebilder fanns också i andra moderna europeiska storstäder. Efter flera förändringar och kompromisser kunde de slutliga planerna för norra och södra innerstaden godkännas 1879 och 1880.

Malmarnas stadsplanestruktur med gator, kvartersformer, höjd- och breddproportioner samt grönstråk och parker är ett framstående exempel på 1800-talets stadsplanering. Den avspeglar också byggnadsstadgans och byggnadsordningens regelverk och har tillsammans med dessa gett innerstaden dess karakteristiska struktur. Stadsplanen vittnar vidare om Stockholms modernisering och internationalisering i slutet av 1800-talet, och det storskaliga och konsekventa genomförandet kan jämföras med storstäder som Wien, Berlin eller Paris.

De välbevarade esplanaderna Strandvägen, Valhallavägen, Narvavägen och Karlavägen med Karlaplan är framträdande exempel på hur esplanadsystemet förverkligades i stor omfattning i

<sup>1</sup> Se även Ajkay 1990 och Kulturminnesvårdens riksintressen i Stockholms län 1997.

Sverige. Gatusträckningarna bildar värdefulla, grönskande stadsrum och är med de inramande monumental bostadspalatsen från 1800-talets sista decennier storstadens främsta paradgator.

## **Institutionsbältet**

Under 1800-talet inleddes den utveckling som gjorde att norra Djurgården blev en plats för institutioner av olika slag. Lantbruksakademien påbörjade 1817 odlingsförsök på nuvarande universitetsområdet och under 1800-talets sista decennier anlades Bergianska trädgården vid Brunnsviken, stadens epidemisjukhus vid Roslagstull och det privata Sophiahemmet. Vid den tiden hade Stockholms stad också upplåtit markområden för militärt ändamål norr om Valhallavägen. I början av 1900-talet gjordes utredningar om hur Djurgårdsmarken skulle användas som resulterade i ett intensivt institutionsbyggande med start på 1910-talet. I och med detta fick norra Djurgården en delvis ny karaktär och blev en stad för vetenskap och forskning.

Institutionsbältet på Norra Djurgården bildar en i Sverige ovanlig miljö, där offentliga institutioner kopplade till sjukvård, undervisning, vetenskap och forskning successivt samlats i ett bälte utanför den tätbebyggda staden. Området berättar en mer än hundraårig historia av undervisning och forskning och speglar det sätt som denna har tagit sig uttryck i enskilda hus och hela anläggningar. Institutionsbältet illustrerar dessutom Stockholms roll som huvudstad eftersom många av institutionerna är av nationell betydelse.

De flesta av anläggningarna präglas av en hög gestaltningsmässig kvalitet, både när det gäller planering och arkitektur. Här finns en rad av den svenska 1900-talsarkitekturens märkesbyggnader. Trots institutionsbältets storlek och de varierande funktionerna finns gemensamma drag som bidrar till enhetligheten. Byggnaderna är ofta placerade i parkmark. Grönskan och det ursprungliga landskapet är hela tiden närvarande. Hänsyn till terrängen och den speciella Djurgårdsnaturen har varit vägledande vid planering och byggande.

## **Parklandskapet vid Brunnsviken**

Hela norra och södra Djurgården inhägnades som kunglig jaktmark på 1670-talet. Under 1700-talets senare del sökte sig bildade kretsar i Europa ut till lantlivets enkla behag inspirerade av den franske filosofen Rousseaus skrifter. Gustav III anslöt sig till detta romantiska natursvärmeri och idéerna förverkligades bland annat i de engelska parkerna vid Haga och Tivoli i Solna. Kungens närmaste krets sökte sig också till området omkring Brunnsviken och lät anlägga gårdar och sommarresidens i tidens stil.

Brunnsvikens värdekärna ligger inom Nationalstadsparken och är tillsammans med Hagaparken i Solna exempel på ett stadsnära parklandskap som formats med utgångspunkt i Stockholms typiska topografi och vattenstråk. Området är en unik historisk miljö med rötter i 1600-talets kungliga jaktmark men präglad främst av 1700-talets omdaning. Lustvillorna med sina engelska parker från slutet av 1700-talet vittnar om hur ett övre samhällsskikt anammade och omsatte tidens natursvärmeri i verkligheten. Samspelet mellan den äldre bebyggelsen, det gestaltade landskapet, topografien och vattnet ger trakten dess karaktär och egenart. Det sammanhängande området utmed Brunnsvikens stränder knyter historiskt och upplevelsemässigt samman Stockholm och Solna. Det har under lång tid haft betydelse för stockholmarna som fritids- och rekreationsområde genom den delvis orörda naturen och det intagande kulturlandskapet.

## **Lärkstaden**

Stadsplanen för Lärkstaden utformades av Per-Olof Hallman och presenterades 1907. Planen byggde på österrikaren Camillo Sittes idéer om en småskalig bebyggelse som följde natur-

markens variationer och där nivåskillnader och svängda gator gav stadsbilden liv och spänning. Husen i Lärkstaden uppfördes från 1909 och under de närmast följande åren. Merparten av dem var avsedda som enfamiljshus med plats för en mindre bostad för tjänstefolk. Många av de drag som karakteriserar Lärkstaden var inspirerade från villabebyggelse i England, men inspirationen är även hämtad från småstäder i Tyskland och Belgien.

Lärkstaden är ett välbevarat exempel på det tidiga 1900-talets stads- och bostadsbyggande i dess mer exklusiva utformning. Området kom att bli ett av stadens första där bergig topografi vändes till positiva värden i stadsbyggandet. I kontrast till högexploaterade stadsdelar med rätvinkliga stadsplaner på avjämnad mark skapades i Lärkstaden ett avskilt område med terränganpassad och oregelbunden plan med artikulerade blickpunkter.

Bebyggelsen är småskalig och intim, särskilt i områdets norra del där man för första gången i Stockholm prövade en ny typ av villastad med sammanbyggda enfamiljshus. Miljön utmärks av variationsrikedom, inte minst genom arkitekturens olika stilhistoriska uttryck i nationalromantisk anda samt en förkärlek till det hantverksmässigt bearbetade materialet. Av stor betydelse för områdets karaktär är likaså husens planterade förgårdar och gårdar.

### **Stenstadens yttre gräns – ett särdrag inom riksintresseområdet**

Stenstadens yttre gräns markerar utbredningen av och gränsen för den homogena byggnads massa och det stadsplaneideal som satte sin prägel på staden under decennierna omkring sekelskiftet 1900. Ännu i dag är bebyggelsen och stadsplanen välbevarad och illustrerar på ett pedagogiskt sätt en av de mest expansiva faserna i huvudstadens historiska utveckling och hur Stockholm tog steget in i den moderna tiden. Den tydliga yttre gränsen, som är särskilt markant just utmed Valhallavägen, är därmed en del av de årsringar som är så karakteristiska för Stockholm.

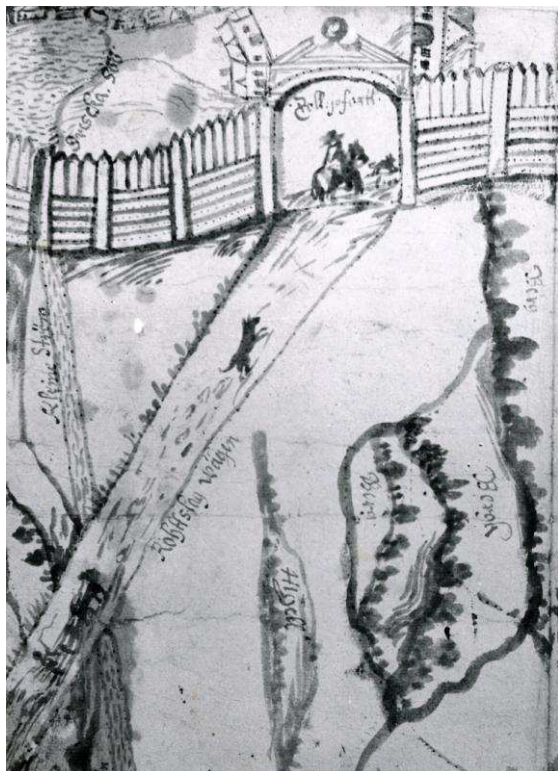
## Historisk översikt

### **Området fram till slutet av 1800-talet**

Valhallavägen började anläggas under 1880-talet och fick sitt namn 1885 genom beslut i stadsfullmäktige. Innan dess var det här stadens utkanter med gles, lantlig bebyggelse som gränsade till kungliga Djurgården. Mot Djurgården skärmades stadens mark av genom det så kallade Djurgårdsstaketet som sträckte sig ungefär där Roslagsbanan i dag går fram. Roslagstull är däremot äldre som namn och härstammar från 1600-talet då tull började tas upp av de inresande från Roslagen som skulle sälja sina varor i staden. Den första tullen mot Roslagen etablerades 1666 och låg då betydligt längre söderut, lite sydväst om korsningen Roslagsgatan/Odengatan, på, eller i närheten av nuvarande Norra Reals skolgård. Efter knappt tio år flyttade tullen norrut för att i början av 1700-talet förläggas till sydöstra stranden av Brunnsviken, strax under bergsbranten där Roslagstulls sjukhus byggdes i slutet av 1800-talet. Tidvis kallades tullen här också Kattrumpstullen i folkmun.<sup>2</sup>

### **Det nya tullhuset**

På 1830-talet ersattes det gamla tullhuset av en ny byggnad, ritad av Alfred Nobels far, Immanuel Nobel, arkitekt och ingenjör som vid 36 års ålder flyttade till Finland och senare till Ryssland där han blev kvar och helt ägnade sig åt ingenjörsyrket. När Brunnsviken fick förbindelse med Saltsjön genom att Ålkistan sprängdes ut i början av 1860-talet sjönk vattennivån en dryg meter och tullhuset hamnade en bit från stranden. Ungefär samtidigt upphörde också landtullen och byggnaden fick andra funktioner. Den tvåvåninga träbyggnaden låg kvar här fram till 1960-talet då den monterades ner när Roslagsvägen breddades. Meningen var att den skulle byggas upp igen men olyckligtvis förstördes byggnadsdelarna vid en brand.



Detalj av bild från 1670-talet av Roslagsvägen med tullstaket och tullport innan tullen flyttade till sitt slutliga läge vid Brunnsvikens spets. På andra sidan porten skymtar tullstugorna. Original i Krigsarkivet, refoto SSM F30113.

<sup>2</sup> Uppgifterna om tullens historia ur skrivelse från stadsantikvarien till gatukontoret 12.1 1961, SSM dnr 16/1961.





En idyllisk bild av Brunnsviken och det nybyggda tullhuset på 1830-talet. Litografi efter teckning av J. F. Juhlin, SSM Fa46063.



Tullhuset vid Roslagstull under nedmontering 1965. Foto G. Fogde, SSM F77865.

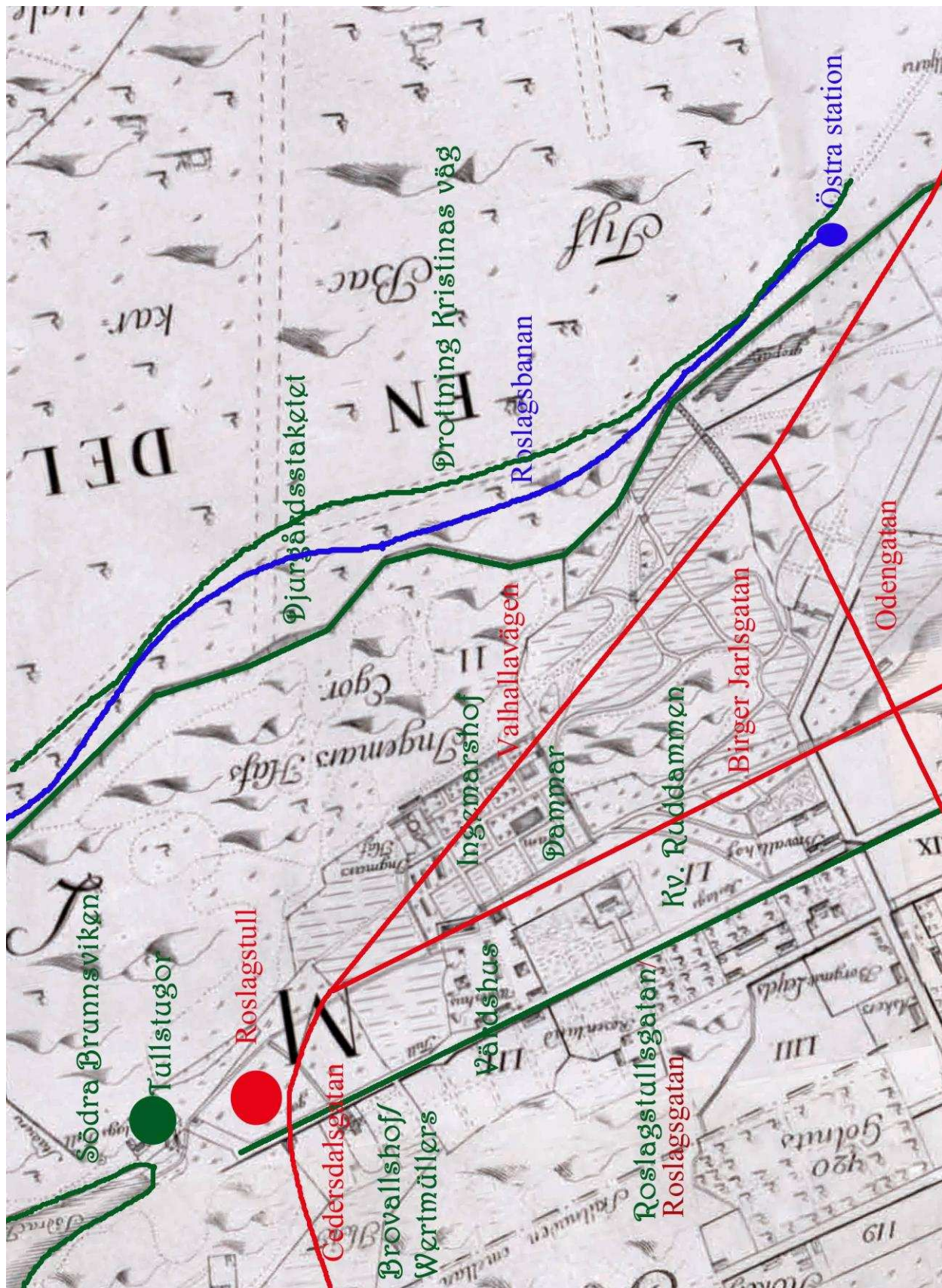
## Malmgårdar

I trakten omkring Roslagstull växte det på 1700-talet upp ett antal naturskönt belägna malmgårdar. En av de första och största var Stora Ingemarshof som byggdes på 1710-talet av vinhandlaren och krögaren Ingemar Frodbom. Här fanns en värdshusrörelse och en stor trädgård med fiskdammar; kvartersnamnet Ruddammen, som förekommer redan under 1730-talet, har fått sitt namn efter Frodboms fiskodlingar. Senare under 1700-talet byggdes bland annat "Paschens fåfånga" vid Bellevue och Bromanshof, senare kallad Wertmüllers malmgård, där före detta Johannes folkskola nu ligger.

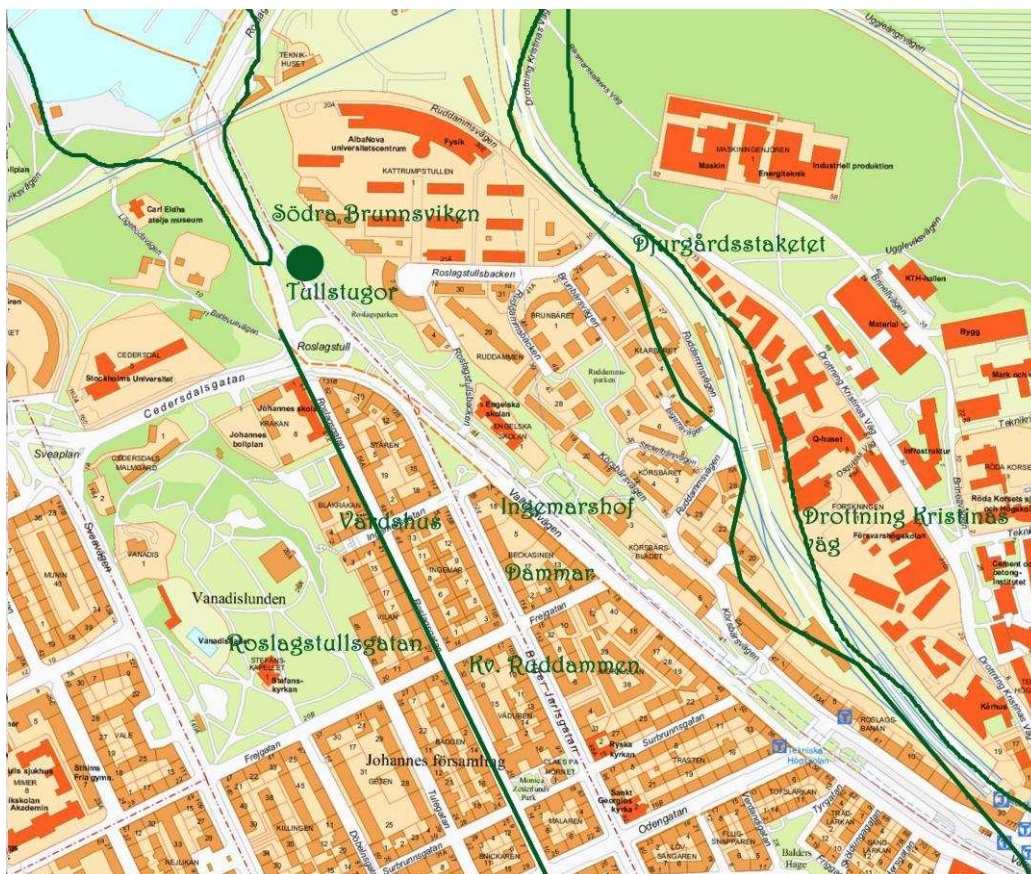
Den lantliga miljön fanns kvar ända in på 1900-talet då Stockholm växte explosionsartat och malmarnas yttre delar började bebyggas. Stora Ingemarshof brann 1906 och malmgården Lilla Ingemarshof som låg intill revs i samband med att Roslagsgatan breddades på 1920-talet. Wertmüllers malmgård ersattes som nämnts av Johannes folkskola 1890. Däremot finns ännu Paschens malmgård kvar vid Bellevue, den enda rest som egentligen kan berätta om en äldre tid.



Roslagstull med tullhuset t.h. under berget. Foto Ateljé Larsson 1902, SSM Fa5109.



Stadsingenjören Petrus Tillaeus karta från 1733 med det moderna gatunätet utmärkt (rött). Blå linje markerar Roslagsbanans sträckning medan den gröna färgen markerar information på 1700-talskartan. Observera att överensstämmelsen mellan kartorna inte är exakt.



Den moderna stadskartan med information från Tillaeus karta inlagd med grönt. Observera att överensstämmelsen mellan kartorna inte är exakt.

## Valhallavägen planeras och anläggs

Det sena 1800-talets kraftiga folkökning krävde krafttag för att lösa både bostadsfrågan, hälsoproblemen och stadens kommunikationer. Från och med 1860-talet och ett par decennier framåt försiggick ett omfattande stadsplanearbete där förslag och motförslag korsade varandra och ibland blossade upp till rena stridsfrågor.

## Wallström och Rudbergs stadsplan

Den första plan som berör det här aktuella området var det förslag till reglering av malmarna som lades fram i olika etapper av stadsingenjören A. W. Wallström och den energiske byggmästaren A. E. Rudberg 1863–1864. I ett antal stora delplaner presenterade de hur stadens obebyggda delar kunde tas i anspråk och hur nya gator kunde formas efter mer kontinentalt mönster. I delplanen över Johannes församling föreslår planförfattarna en sammanbindande, trädplanterad gata, ”boulevard”, utmed gränsen mot Djurgården och beskriver den som ”av behovet högst påkallad”.<sup>3</sup> Gatan sträcker sig på planen från nuvarande kvarteret Granen och i huvudsak utmed det som skulle bli Valhallavägen fram till en cirkelrund, trädplanterad plats där Birger Jarlsgatan och Valhallavägen möts i dag. I området öster om KTH tangerade den och löpte delvis parallellt med Drottning Kristinas väg.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Selling 1970, s. 8.

<sup>4</sup>Vägens ursprung är okänt men den finns med på Tillaeus karta från 1733 men saknar då namn. Var namnet kommer ifrån är oklart men Stockholms gatunamn citerar en skrift från 1827 där författaren förmodar att den anlades under drottningens regeringstid.



Detalj av Wallström och Rudbergs förslag från 1863 till ny stadsplan med en trädplanterad boulevard utmed nuvarande Valhallavägens sträckning. Original i SSA, NS53:A50.

Staden ställde sig inledningsvis positiv till Wallström och Rudbergs förslag men den kommitté som hade till uppgift att granska ärendet avfärdade det på flera punkter. Kommittén, där bland annat justitierådet Carl Albert Lindhagen var medlem, lade snart fram ett eget förslag som skulle bli känt som "Lindhagenplanen". Avsikten med planen var att "i städerna införa

landets friskhet och behag”, öka framkomligheten och underlätta kommunikationen mellan stadens olika delar.<sup>5</sup> Idéerna byggde vidare på de rutnätsplaner som format Stockholm sedan mitten av 1600-talet med raka gator och slutna kvarter, men förebilder fanns också i andra moderna europeiska storstäder.

Albert Lindhagen arbetade även med byggnadsstadgan för rikets städer som kom ut 1874 och med 1876 års byggnadsordning för Stockholm. Här tog han tillvara erfarenheterna från arbetet med stadsplanen och föreskrev att nyanlagda gator skulle vara minst 18 meter breda och att nya byggnader skulle placeras i tomtens gränslinje mot gatan. Husen fick inte byggas högre än fem våningar och i kvartershörnen skulle de vara avfasade eller rundade. Avsikten var att göra staden luftig och vacker genom väl proportionerade gaturum där höjd och bredd samspe-lade.<sup>6</sup>

## Lindhagenplanen

En av de främsta nyheterna med Lindhagenplanen var de breda trädplanterade gatorna och stora grönområden som var insprängda i stadsväven för att erbjuda invånarna frisk luft och möjlighet till rekreation. I det här aktuella området ingick till exempel ett brett parkstråk från Humlegården mot nordväst, som skulle förbinda innerstaden med Djurgårdens naturmiljö, samt flera parker i trakten omkring Roslagstull. Enligt förslaget skulle Roslagsgatan läggas ut som kvartersmark och ersättas av den mer ostligt belägna Birger Jarlsgatan med träd på båda sidor om körbanan. Även andra gator skulle grönska, som en tvärgående gata norr om nuvarande Frejgatan där kommittén ville se hus med planterade förgårdar.

Trots den omfattande kritiken mot Wallström och Rudbergs plan tog förslagsställarna fasta på deras gränsboulevard omkring Ladugårdlandet. I den nya planen förlängdes den runt hela Norrmalm och var tänkt att knytas samman med blivande Karlaplan. Däremot slopades den cirkelrunda platsen vid Roslagstull. I huvudsak följer den föreslagna boulevarden dagens sträckning men har en mer västlig linje från Frejgatan mot nuvarande Wenner-Gren center. I texten som följde med planen specificeras gatans utformning:

*”Denna boulevard anse vi icke böra läggas till mindre bredd än 140 fot, dem vi tänkt oss sålunda indelade, att emellan gatulinien och första trädraden lemnas en bredd af 35 fot, som även kan tjena till gata framför husen, hvarefter kommer en allée på 25 fots bredd, så en på 50 fots bredd med körväg och vidare en med 25 fots bredd, då slutligen 5 fot återstå mellan yttersta trädraden och gränsen. Vid den delen af boulevarden, der byggnader äfven å yttersidan kunna ifrågakomma, såsom i trakten af Ladugårdsgärdet, böra dessa byggnader indragas 30 fot, så att äfven de komma på 35 fots afstånd från närmaste trädrad. Boulevarden blir då här 170 fot bred.”<sup>7</sup>*

Den västra delen av den nya gatan skulle bara bebyggas utmed södra sidan och vara obebyggd mot Djurgårdsmarken. Omsatt i moderna mått skulle den nya gatans bredd vara 42 meter med en drygt tio meters gata mellan husfasaden och första trädraden och en remsa om 1,5 meter som avslutning mot Djurgårdsmarken. Trädplanteringen i mitten bestod sammanlagt av fyra trädrader fördelade på två 7,5 meter breda alléer som omgav en 15 meter bred allé med kör-bana i mitten. Längre österut, där man kunde ha bebyggelse på båda sidor om gatan borde den dock göras bredare för att rymma gator utmed husen på båda sidor.

<sup>5</sup> Se Utlåtande med förslag till gatureglering.

<sup>6</sup> Se Rubenson 1884.

<sup>7</sup> Utlåtande med förslag till gatureglering, s. 63.



Detalj av Lindhagenkommitténs plan 1866. Original i SSA, NS37.

### Valhallavägen börjar anläggas

Även Lindhagenplanen utsattes för kritisk granskning och flera motförslag. Först på 1870-talet fastställdes reviderade regleringsplaner och utbyggnaden kunde så småningom börja. Valhallavägen blev aldrig helt den gränsboulevard Wallström och Rudberg eller Lindhagenplanens författare hade sett framför sig. Det var egentligen bara sträckan öster om Surbrunnsgatan som med sin bredd på 65 meter och sina alléer motsvarade de storslagna idéerna, en utformning som godkändes av riksdagen först 1884. Från Roslagstull till Surbrunnsgatan blev Valhallavägen, efter en plan av byggnadschefen Knös och stadsingenjören Brodin och stadsfullmäktiges beslut 1878, bara 18 meter bred i enlighet med 1874 års byggnadsstadga för landets städer. Utbyggnaden kom igång på allvar i mitten av 1880-talet och först tio år senare blev Lill-Jans plan färdig med planteringar. Med Gösta Sellings ord: "Valhallavägen illustrerar därför dragkampen mellan Lindhagen, som ville ha breda esplanader och rymligt tilltagna gränsboulevard, och hans motståndare, som ansåg hans projekt överdådiga och ville krympa nästan alla hans förslag."<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Selling 1970, s. 38.

Trots den godkända stadsplanen förblev den här delen av staden en lantlig utkant även under 1800-talets sista decennier. Om detta vittnar bland annat byggnadsordningens tillåtelse att i det nordliga område som avgränsas av Surbrunnsgatan, Valhallavägen, Roslagstull och nuvarande Sveavägen under vissa förhållanden få bygga hus av trä eller korsvirke.<sup>9</sup> Området norr om Valhallavägen var också bergigt och därför olämpligt för bebyggelse. Här växte istället fram en enklare bebyggelse med mindre verksamheter av olika slag och på 1890-talet började nödbostäder i form av träbaracker i en våning byggas för stadens många husvilla.

I dag är Lindhagenplanens ”bulevard” framför allt bevarad mellan Uggelviksgatan och Odengatan. Sträckan från KTH till Uggelviksgatan har små och tämligen ”illa” vuxna träd medan delen mellan Odengatan och Surbrunnsgatan har en inblandning av 1960-talets gröna stråk.



Valhallavägen västerut från Surbrunnsgatan 1898. T.h. syns några av de första nödbostäderna vid gatan. Foto K. J. Olson, SSM F49956.



Nödbostäderna vid nuv. kv. Körsbärsbladet 1908. Foto A. Malmström, SSM E9739.

<sup>9</sup> Rubenson 1884, s. 67–68.



## **Efter Lindhagenplanen**

Utbyggnadstakten i området var alltså förhållandevis långsam men under 1880-talet uppfördes en del femvåninga bostadshus i bland annat kvarteren Ingemar och Väduren. År 1890 var också Johannes folkskola färdig men det är först under 1900-talets första decennium som kvarteren börjar fyllas med hus, och en påkostad långa hus mot Valhallavägen, motsvarande den som finns i trakten omkring Lill-Jans plan och österut, saknas här.

## **Lärkstaden**

Det kuperade landskapet var heller inte alltid lämpligt att bygga på men omkring sekelskiftet 1900 kom nya stadsplaneidéer som gick ut på att bebyggelsen skulle vara småskalig och följa naturmarkens variationer. Nivåskillnader och svängda gator skulle ge stadsbilden liv och spänning i enlighet med de tankar österrikaren Camillo Sitte hade presenterat omkring 1890. År 1907 presenterades stadsplanen för Lärkstaden och två år senare började området byggas med förhållandevis låga hus av varierande utformning med detaljer som burspråk, torn och dekorativa gavlar. Många av de drag som karakteriserar Lärkstaden var inspirerade från villabebyggelse i England, men inspirationen är även hämtad från småstäder i Tyskland och Belgien. De fyra kvarteren utmed Valhallavägen uppfördes under 1910-talets första år, ungefär samtidigt med Engelbrektskyrkan som genom att placeras på en av de högsta punkterna blev en verklig accent i stadsbilden.

## **Institutioner norr om Valhallavägen**

Den hittills obebyggda marken norr om Valhallavägen utvecklades under början av 1900-talet till ett område med institutioner av olika slag, där framför allt Tekniska högskolan, som började uppföra sin första byggnad här 1914, gränsar till och delvis ingår i det aktuella programområdet. Hit hör till exempel också Stockholms epidemisjukhus, senare Roslagstulls sjukhus, som invigdes 1893 på kullen vid Albano. Det var Sveriges första moderna sjukhus av sitt slag och låg även i framkanten internationellt sett. Sjukhuset växte i början av 1900-talet ut med separata byggnader för de olika avdelningarna. Här fanns också likhus, kapell, stall- och vagnsbyggnader, portvaktshus med mera. Sjukhuset lades ner 1993 efter ganska exakt 100 år och i dag används husen av KTH och Stockholms universitet. Uppe på höjden ligger numera också det nybyggda äldreboendet Kattrumpstullen och KTH:s fysikcentrum Alba Nova.

## **Roslagsbanan**

Ungefär samtidigt med att Valhallavägen började anläggas invigdes Roslagsbanan 1885. Spåren drogs i huvudsak utmed Drottning Kristinas väg och det gamla Djurgårdsstaketet som därigenom är markerade ännu i dag. Järnvägsbolaget ville förlägga stationshuset till Lill-Jans plan, men eftersom Stockholm stad hade planerat för gränsboulevarden Valhallavägen fick stationen förläggas längre västerut och en bit upp på berget norr om den nya paradgatan. Den nuvarande stationsbyggnaden med bangård invigdes i början av 1930-talet och ersatte då ett provisoriskt hus av trä som låg ungefär i Odengatans förlängning norr om Valhallavägen.<sup>10</sup> Mellan 1895 och 1960 fortsatte en del av Roslagsbanan till Engelbrektsplan. Tidigare fanns också ett förbindelse-spår till Värtabanen. Inom bangårdsområdet finns i dag också kvar några äldre oputsade tegelhus, uppförda för järnvägens räkning. Som en skärm mot järnvägen byggdes kvarteret Roslagsbanan efter ett planförslag från 1929, fastställt 1930 (pl. 689A). En utmärkande detalj i planen är den inbuktning i fasaderna vid Valhallavägen 57 och 59 som ger ett särskilt perspektiv i fonden av Odengatan.

<sup>10</sup> Om Roslagsbanan och Östra station se Hedlund 1984, s. 18–20 samt SL:s hemsida.



De nybyggda husen framför Roslagsbanan 1934. Siktlinjen från Odengatan slutar i fasadens indragna halvcirkel. Rundeln i bildens mitt är planterad med buskar, men finns i dag inte kvar. Foto SvD, SSM Fa3363.

## Utbyggnad efter 1940

En ny stadsplan för området väster om Östra station och bort till Albano fastställdes 1941 (pl. 1568A). Här föreslogs en breddning av Valhallavägen mellan Surbrunnsgatan och Ingemarsgatan tillsammans med ett antal lamellhus i kvarteret Körbärsbladet och intilliggande kvarter. Förbindelse från Valhallavägen ordnades genom den befintliga Körbärsvägen som slingrade sig upp på berget. Området ordnades och bebyggdes i huvudsak enligt planen men 1956 gjordes en planändring och det 19 våningar höga studenthemmet Nyponet uppfördes som ett komplement till den lägre byggnaden Domus, Stockholms första studenthem, i kvarteret Körbärsbladet (pl. 4398). Höjdskillnaden mellan Valhallavägen och huset på berget förmedlades genom terrasser för parkering och underbyggda garage som utåt Valhallavägens parkstråk murades med välhuggna naturstensblock för att smälta in i naturmiljön.

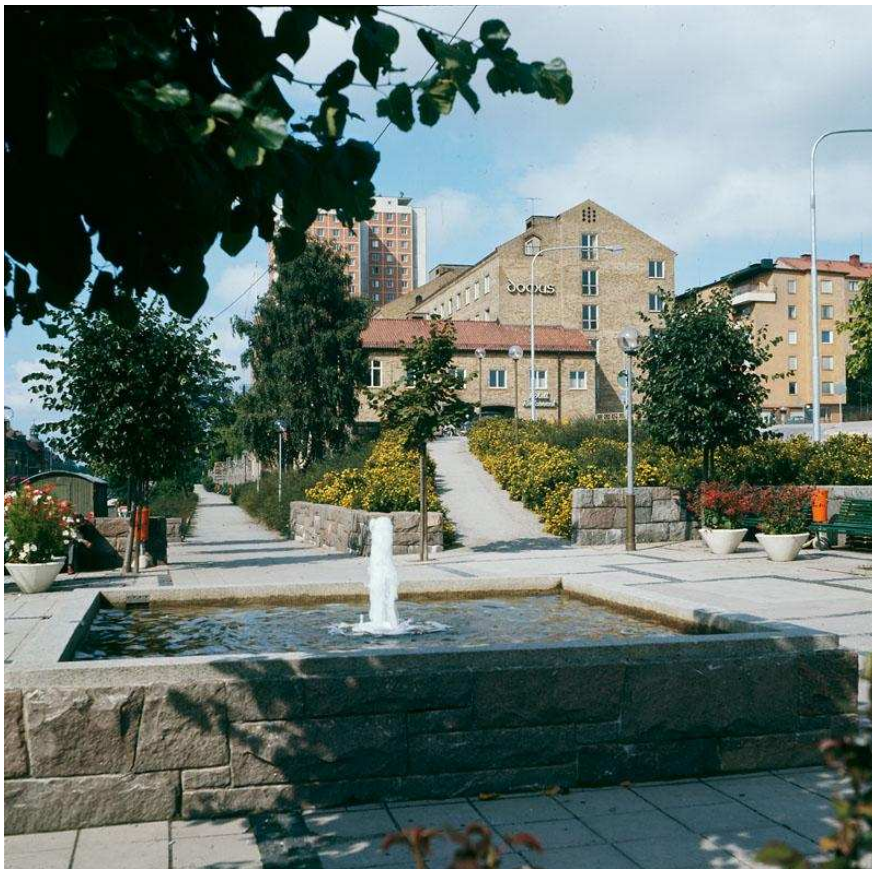
I 1941 års plan fanns också ett brett parkstråk utmed hela norra sidan av Valhallavägen, från Surbrunnsgatan och västerut. Detta var en del av stadens och parkavdelningens intentioner att erbjuda de boende i den täta innerstaden fler grönytor, vilket lättast kunde göras i områden som skulle exploateras. Roslagsparken utmed Valhallavägens norra sida började anläggas i mitten av 1940-talet och byggdes sedan successivt ut under 1950- och 1960-talen. Parken kännetecknas av en ”bergig och vild parkmiljö” som dels har tagit tillvara den befintliga terrängen och vegetationen men också anlagts genom utfyllningar och nyplanteringar.<sup>11</sup> Här finns i dag bland annat gångvägar en bit bort från trafiken på Valhallavägen, vegetation som varierar mellan det tuktade och mer vildvuxna samt små ”gårdar” med låga murar av natursten och sittplatser.

<sup>11</sup> Asker 1986, s. 212–213.





Valhallavägen västerut 1944 med Körbärsvägen t.h. Kåkbebyggelsen och nödbostäderna i kv. Körbärsbladet kommer snart att rivas till förmån för Valhallavägens breddning och parkstråket bort mot Albano. Foto SvD 1944, SSM34384.



Planteringar och fontän vid kv. Körbärsbladet 1967. Platsen finns kvar med i huvudsak samma utformning. I bakgrunden elevhemmet Domus och i fonden elevhemmet Nyponet, uppförda på 1950-talet. Foto I. Gram, SSMDIA013982S.



Planteringar nedanför berget på Roslagsvägen norr om Roslagstull i den s.k. Roslagsparken. Foto I. Gram 1967, SSMDIA013961S.

## Omdaningar från 1960-talet och framåt

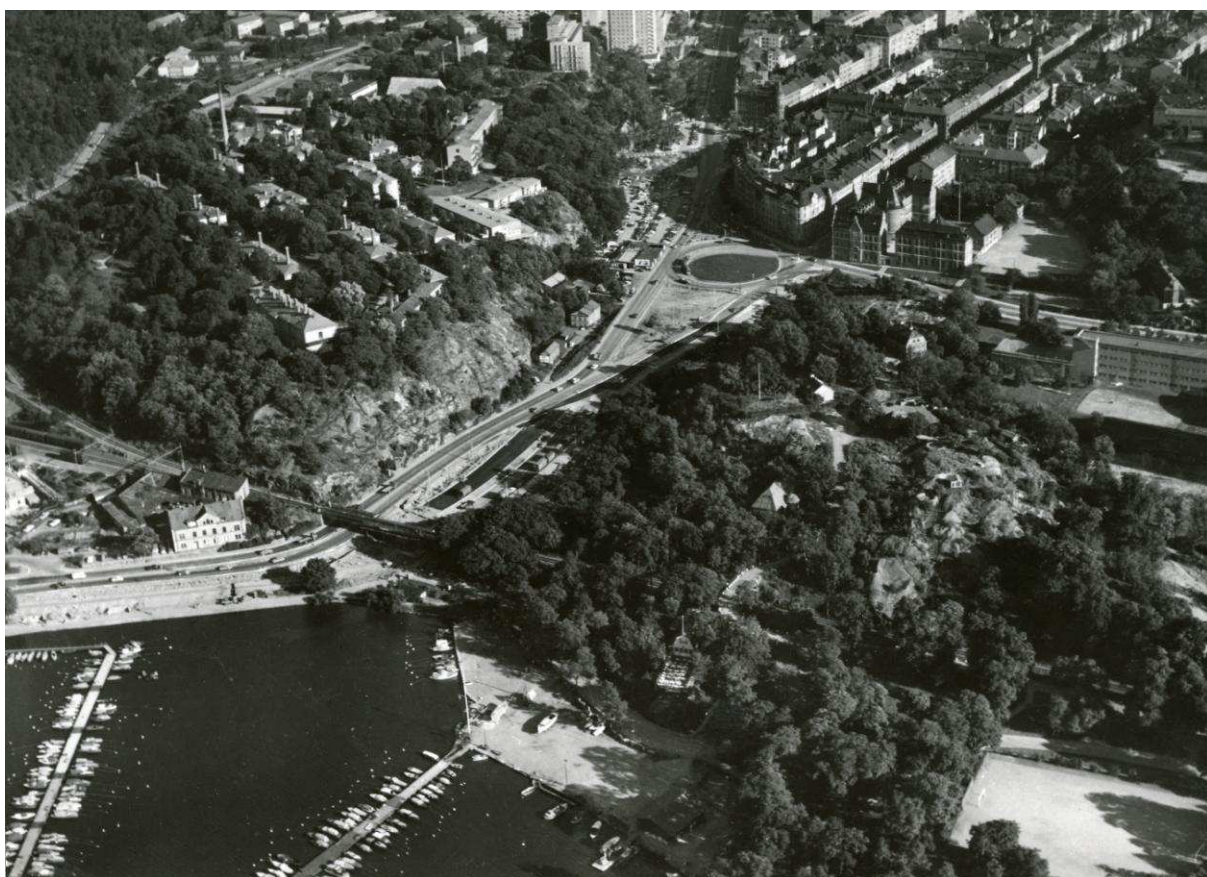
Området har sedan i vissa delar förändrats kontinuerligt, framför allt när det gäller trafiklösningarna och bebyggelsen på Valhallavägens norra sida. I det stadsplaneförslag som presenterades 1961, och fastställdes året efter, föreslogs den nuvarande cirkulationsplatsen vid Roslagstull samtidigt som marken på ömse sidor om Roslagsvägen ordnades som en fortsättning på det parkstråk som börjat anläggas 20 år tidigare. Gatumarken strax öster om cirkulationsplatsen utvidgades och ett område med parkeringsplatser ordnades nedanför berget. Roslagsvägen breddades samtidigt och ersatte en enkel bebyggelse av skjul för olika verksamheter (pl. 5814).

Andra förändringar har bland annat inneburit att flera parkeringsplatser har anlagts, framför allt i Valhallavägens mitt, och alléerna mellan Uggelviksgatan och Odengatan, ursprungligen tänkta som promenadstråk, fungerar numera som uppställningsplatser för bussar. Omkring 1990 byggdes, efter en detaljplan från 1987, ett antal nya bostadshus i kvarteren Klarbäret och Brunbäret, väster om Ruddammsvägen, där tidigare bland annat gatukontorets renhållningsstation legat (Dp 8341). Några av de äldre byggnaderna bevarades inom området. I dag pågår omfattande arbeten för Norra länken i området omkring Roslagstull. Länken föreslogs redan 1959 i trafikledsplanen men utbyggnaden började först på 1980-talet. Utbyggnad för KTH och Stockholms universitet pågår också i området vid Albano.





Flygbild 1931–1932 norrifrån över Roslagstull. Den ljusa byggnaden nedanför epidemisjukhuset på berget är Värtabanans stationshus vid Albano, uppfört 1882 och rivet 1968. In mot stenstadens gräns breder en enkel kåk- och skjulbebyggelse ut sig med både småindustrier och nödbostäder. Foto Oscar Bladh, SSM E22440.



Ungefär samma vy 30 år senare med bland annat den nyanlagda rondellen. De flesta skjulen är rivna, men stationshuset och tullhuset, längre in mot rondellen, står ännu kvar en tid. Foto Oscar Bladh 1961, SSM Fa 19938.

## Källor och litteratur

### **Otryckta källor**

dpMap

Kartor och stadsplaner (intern webbaserad tjänst)

Stockholms stadsarkiv (SSA)

Kart- och ritningsarkivet: Stads- och detaljplaner

Stockholms stadsmuseums arkiv (SSM)

Fotografier

Skrivelser

### **Tryckta källor och litteratur**

Ajkay, Anna m.fl. (red.), Tidernas Stockholm. Kulturmiljöer av riksintresse, Stockholm 1990.

Asker, Bertil, Stockholms parker. Innerstaden, Stockholm 1986.

Hedlund, T. och Palme, U., Roslagsbanan. En levande 100-åring, Stockholm 1984.

Ivarsson, Cecilia, Hur sektorsintressen påverkar samhällsplaneringen. En uppföljning av detaljplanering i Stockholms innerstad under de senaste 50 åren, examensarbete KTH, Fastighetsvetenskap 2004.

Kulturminnesvårdens riksintressen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Stockholms län, rapport U:22, 1997.

Rubenson, M. (utg.), Byggnadsstadgan för rikets städer och Stockholms byggnadsordning, 2.a uppl, 1884.

Selling, Gösta, Esplanadsystemet och Albert Lindhagen. Stadsplanering i Stockholm 1857–1887, Stockholm 1970.

Stahre, N. G. m.fl. (red.), Stockholms gatunamn, Stockholm 2005.

Utlåtande med förslag till gatureglering i Stockholm af komiterade, Stockholm 1867.

### **Internet**

Stockholmskällan, kartor [www.stockholmskallan.se](http://www.stockholmskallan.se)

Stockholms lokaltrafik <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/Roslagsbanan/Roslagsbanans-historia/>

## **Administrativa uppgifter**

**Typ av undersökning:** Kulturhistoriskt kunskapsunderlag

**Uppdragsgivare:** Stockholms stads exploateringskontor

**SSM dnr:** 4.4/4151/2012

**Undersökningsperiod:** oktober 2012