

KONSEKVENSBESKRIVNING KULTURMILJÖ  
**VANSTA 5:28 M.FL.**  
NYNÄSHAMN



NY DETALJPLAN  
2023-11-28

**UPPDRAG** 337823

Titel på rapport: Antikvarisk konsekvensbeskrivning,  
Vansta 5:28 m.fl, ny detaljplan

Status: UTKAST

Datum: 2023-11-28

**MEDVERKANDE**

Beställare: K2A Hyresbostäder i Ösmo AB

Kontaktperson: Erik Wijkmark

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Martin Lagergren

Handläggare: Daniel Nilsson

**REVIDERINGAR**

Revideringsdatum:  
2023-11-23

## INLEDNING

### BAKGRUND

I samband med detaljplanering av projektet Ösmo entré ("Detaljplan för Vansta 5:28 m. fl – Ösmo entré", SBN/2022/1267/214) har Tyréns Sverige AB på uppdrag av K2A Hyresbostäder i Ösmo AB tagit fram en konsekvensbeskrivning avseende planförslagets påverkan på kulturmiljön.

Tyréns AB fick år 2020 i uppdrag av Byggnadsfirman Viktor Hanson AB att utreda kulturmiljöfrågor kopplade till planarbete på platsen. Föreliggande rapport är en reviderad version av rapporten från 2020.

## PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR

### RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN

Det finns två områden av riksintresse för kulturmiljövården i och i anslutning till Ösmo. Tangerandes tätorten i söder och öster finns riksintresset Ösmo [AB 12] och sydväst om samhället ligger Sorunda-Stymninge [AB 11].

Att ett område pekats ut som riksintresse innebär att det bedöms ha så stora kulturhistoriska värden att det är av vikt för hela landet. I det kommunala arbetet med samhällsplanering skall dessa värden prioriteras. En kulturmiljö som är utpekad som riksintresse ska enligt miljöbalken så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada den. Även åtgärder som vidtas utanför riksintressets avgränsning kan medföra påtaglig skada. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet för riksintressen.

### Ösmo [AB 12]

#### Motivering:

Ösmo sockencentrum med ett flertal funktionsbyggnader, som visar på kyrkans betydelse som lokalt administrativt centrum från tidig medeltid till det tidiga 1900-talet. (*Sockencentrum*)

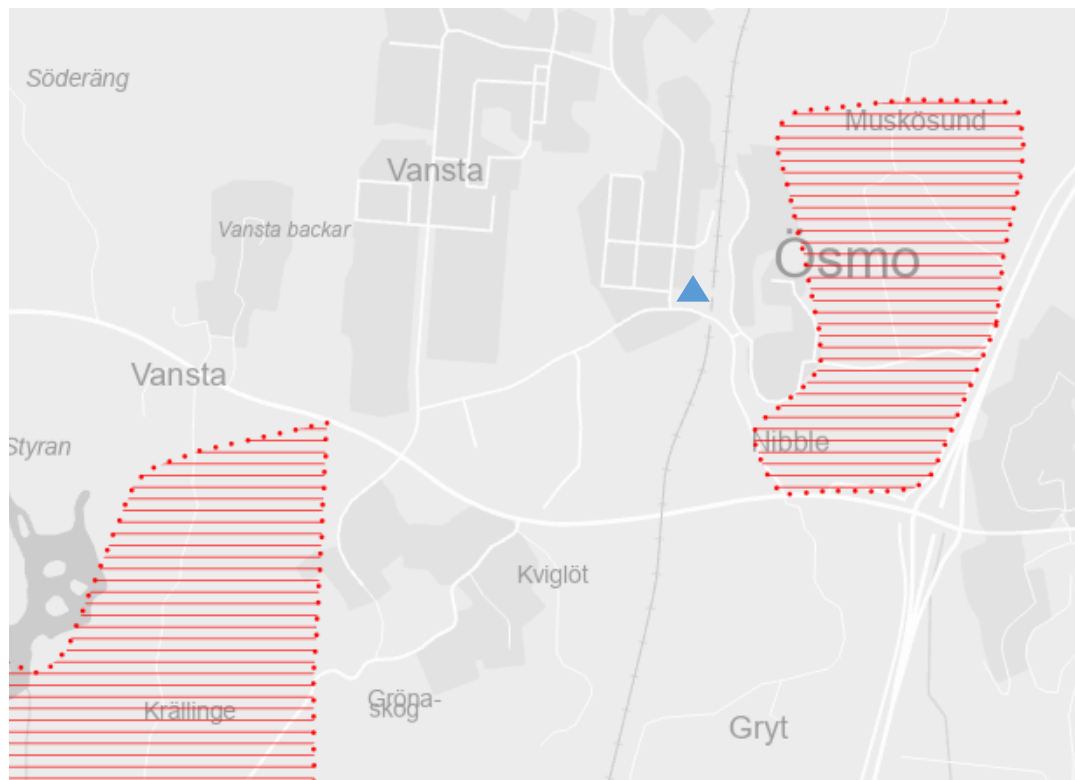
#### Uttryck för riksintresset:

Ösmo sockencentrum med kyrkan, klockstapeln, den muromgärdade kyrkogården, prästgården, sockenstugan, f.d. ålderdomshemmet, församlingshemmet, klockarbostaden, komministerbostället, f.d. skolan och handelsboden. Kyrkans dominans över sockencentrumet och den öppna åkermarken i norr. Funktionsbyggnadernas lokalisering vid kyrkan och längs del av äldre vägsträckning. Prästgården Muskösund och dess visuella samband med kyrkan. Prästbostället med arrendebostaden, arbetarbostäderna och ekonomibyggnaderna. Komministerbostället och skolan vid Nibble.

Sorunda-Stymninge bedöms inte vara relevant att undersöka i föreliggande utredning då riksintresset är beläget på stort avstånd från planområdet. Riksintresset bedöms inte påverkas av planförslaget. Ösmo [AB 12] omfattar sockencentrat runt Ösmo kyrka. Den riksintressanta miljöns avgränsning ligger innanför Nynäsvägen i öster och väg 225 i söder. I norr omfattas Muskösunds gård som har ett tydligt samband med kyrkomiljön, åkermark norr om kyrkan och skogsklädda höjder som ramar in miljön. Avgränsningen i väster är gjord så att tätortens bebyggelse ligger utanför riksintresset, endast skola och ålderdomshem från mitten av 1900-talet ingår.

Planområdet är beläget på relativt stort avstånd från sockencentrat

**Motivering och uttryck  
för riksintresset för  
kulturmiljö  
Riksantikvarieämbetet.**



Redovisning av de två riksintressena för kulturmiljövården, Sorunda-Stymninge i väster och Ösmo öster och sydost om tätorten. Planområdet är markerat med en blå triangel. Boverket.

### RUFS (REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLM)

I regional utvecklingsplan för Stockholm, RUFS, framtagen av Trafik- och regionplaneförvaltningen inom Stockholms läns landsting/Region Stockholm pekas den långsiktiga utvecklingen för regionen ut. I RUFS 2001 pekas Ösmo ut som stadsbygd med regional utvecklingspotential. Det innebär att Ösmo bedöms ha goda regionala lägesegenskaper och vara väl lämpat för ett intensivt markutnyttjande.

I RUFS som blickar fram mot 2050 betonas att ny bebyggelse ska lokaliseras i lägen med god kollektivtrafiktillgänglighet. De storregionala sambanden innebär att det är relevant att utgå från östra Mellansverige som geografiskt område i utvecklingen av en flerkärnig och hållbart förtätad storstadsregion. En sådan bebyggelsestruktur ger goda förutsättningar för effektiva system och kollektivtrafik och gör det lättare att hushålla med obebyggd mark. Vidare anges att Stockholmsregionens storlek och tillväxt gör att en mer flerkärnig struktur behöver utvecklas. I RUFS 2050 är Ösmo utpekad som landsbygdsnod.

## ÖVERSIKTSPLAN

I översiktsplanen, antagen 2012, pekas Ösmo, Nynäshamns kommuns näst största ort, ut som utvecklingsort. Bland utvecklingsmöjligheterna för Ösmo anges:

- **Centrumutveckling med service och bostäder blandat.**
- **Stärkt samband mellan pendeltågsstationen/ resecentrum och centrum.**
- **Förtätning och nya områden för främst bostäder.**
- **Främja hållbart resande, det ska vara trevligt att promenera och cykla i hela orten och till andra platser i kommunen.**

Det anges också att:

*"vid exploatering är det viktigt att ta hänsyn till de kvaliteter som finns inom området avseende natur, rekreation och kulturmiljö. Detta gäller även vid förtätning av de mest centrala delarna i Ösmo."*

I översiktsplanen redovisas dock inga kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer i Ösmo utöver den riksintressanta kulturmiljön kring Ösmo kyrka.

## NYA ÖVERSIKTSPLANEN

I den nya översiktsplanen som inte antagits än betonas kraftfullt att landsbygdsnoden Ösmo ska förstärkas genom en stor utbyggnad av bostäder, service och handel samt att funktionen som bytespunkt i kollektivtrafiken ska värnas. Det slås fast att utbyggnaden av

Ösmo ska svara för en stor del av kommunens bostadsbehov under 2020-talet.

Kommunens tätorter ska växa inifrån och ut genom förtätning.

Under rubriken stärka anges:

*All utveckling ska utgå från tätortens, byns eller stadsdelens särprägel och bygga vidare på det som gör platsen unik. På så vis kan vi skapa orter med tydliga identiteter och bidra till en varierad bostadsmarknad. Levande centrum ska prioriteras i de större orterna. Hänsyn ska tas till kulturmiljöer och till kopplingen mellan tätorterna och deras omland.*

Vidare ska det finnas en variation i bebyggelsen inom orterna och barriärer överbyggas så att orterna blir bättre hopkopplade.

Ösmo beskrivs som splittrat, det saknas levande gatumiljöer och kopplingen mellan centrum och stationsområdet behöver stärkas.

För områden som bedömts vara särskilt värdefulla från kulturmiljösynpunkt ska:

- *Kulturmiljön lyftas fram som en resurs som gör området attraktivt.*
- *Kulturmiljöaspekterna väga tungt vid planering och nybyggnation, i synnerhet inom riksintresseområden.*
- *Större bebyggelsegrupper eller andra större förändringar inte tillkomma.*

- *Ny bebyggelse utformas och placeras så att det kulturhistoriska värdet i området bevaras.*

Planområdet är delvis beläget i ett sådant värdefullt område enligt kulturmiljöinventering (Del av Nynäshamns kommun Ösmo och Sorunda), KMV Forum 2020-01-20, se vidare nedan.

## STRUKTURPLAN FÖR CENTRALA OCH SÖDRA ÖSMO

Ett fördjupat översiktsplanearbete för Ösmo genomfördes med antagen plan 2006. År 2010 togs en programhandling fram avseende de centrala delarna av tätorten. Som en följd av programhandlingen genomfördes ett antal utredningar som mynnade ut i en strukturplan för centrala och södra Ösmo, upprättad i juni 2016. Strukturplanen innehåller både vision, nyckelord, mål och strategier vilka inte alla kan redogöras för här. Återkommande är täthet i de centrala delarna, att koppla samman stationsområde och centrum, att utveckla boendeformerna samt främja ett hållbart resande.

Strategin *inifrån-ut* bedöms vara särskilt relevant i det centrala läge som nu detaljplaneras: *"I anslutning till centrum och stationsområdet med närhet till goda kollektivtrafikförbindelser kan en högre grad av exploatering medges. En tät bebyggelse uppmanar till en hållbar livsstil vad gäller såväl transportmönster, energianvändning som avfallshantering. Ju längre från*

*kollektivtrafikförbindelser, desto glesare bebyggelse.”*

Samtidigt betonas att Ösmo bör växa med hänsyn till tätortens småskalighet:

*”Utmaningen för framtiden är att förtäta inom den storskaliga planeringen som dominerat Ösmo som framförallt växt som tätort under åren 1950–1975. Möjligheten att bygga varierat bör uppmuntras tillsammans med ambitionen att blanda upplåtelseformer och undersöka vad framtidens boendeformer kan vara.”*

I strukturplanen redovisas inga särskilt värdefulla byggnader eller särskilt värdefulla kulturmiljöer utöver riksintresset, fornlämningar och byggnadsminnen.

#### **GÄLLANDE PLAN**

Det finns ingen gällande plan för det aktuella planområdet.

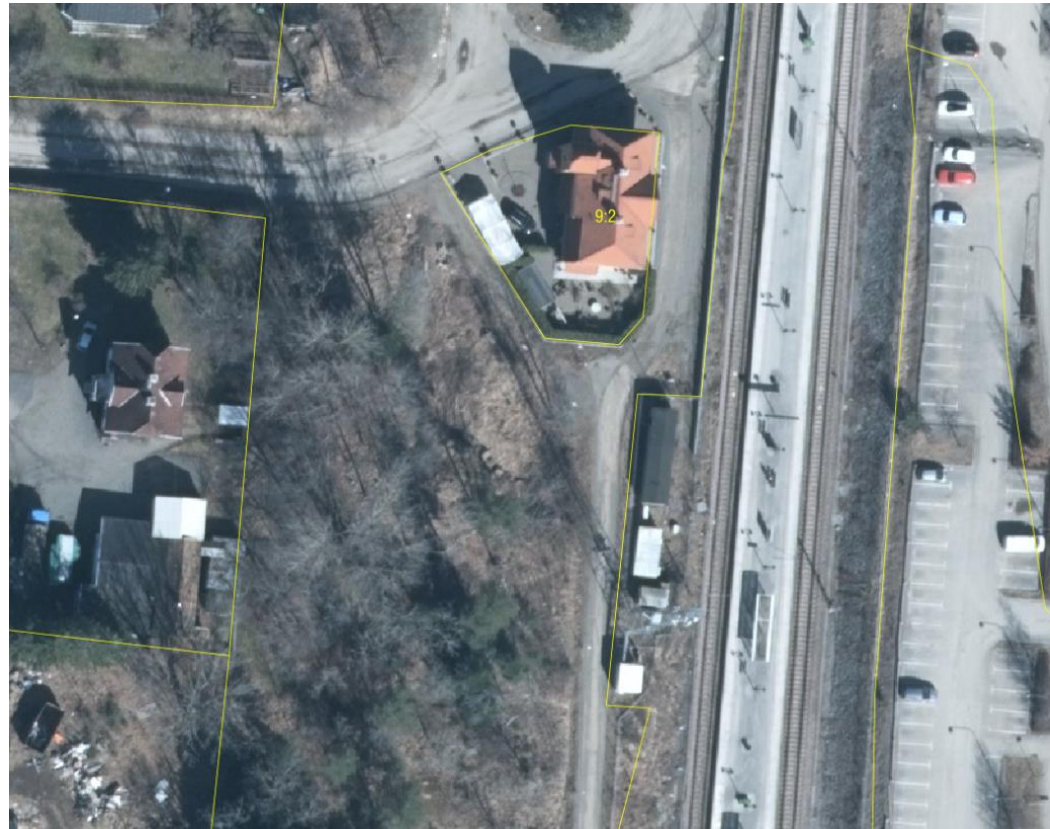
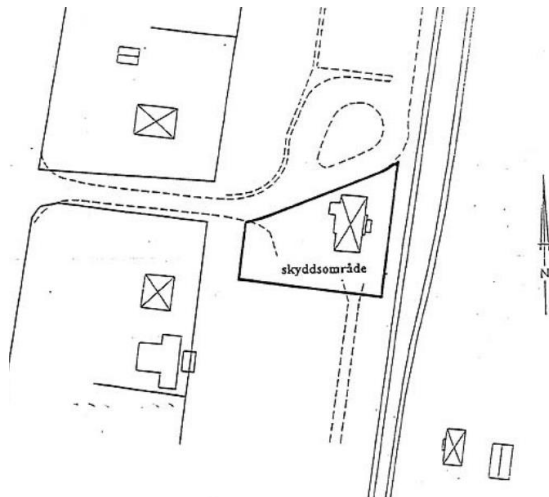
#### **FORNLÄMNINGAR**

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet

## BYGGNADSMINNE

Ösmo f.d. stationshus, Vansta 9:2, är förklarat som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Till byggnadsminnet finns ett skyddsområde som omfattas av skyddsföreskrifter. Enligt föreskrifterna får detta skyddsområde inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt ändras utan tillstånd från länsstyrelsen. Området ska vårdas och hållas i sådant skick att dess karaktär ej förvanskas.

Skyddsområdet berör Vansta 9:2 och del av Vansta 5:38.



Skyddsområdet för byggnadsminnet Ösmo stationshus överensstämmer inte med nuvarande fastighetsindelning. Skyddsområdet är oberoende av fastighetsgränserna, att fastighetsindelningen ändrats på senare år har alltså ingen betydelse. Tillstånd måste sökas även för ändringar inom de delar av skyddsområdet som tillhör Vansta 5:38. Till vänster urklipp ur byggnadsminnesbeslut (2007), ovan ortofoto från Lantmäteriet.

## TIDIGARE UTREDNINGAR

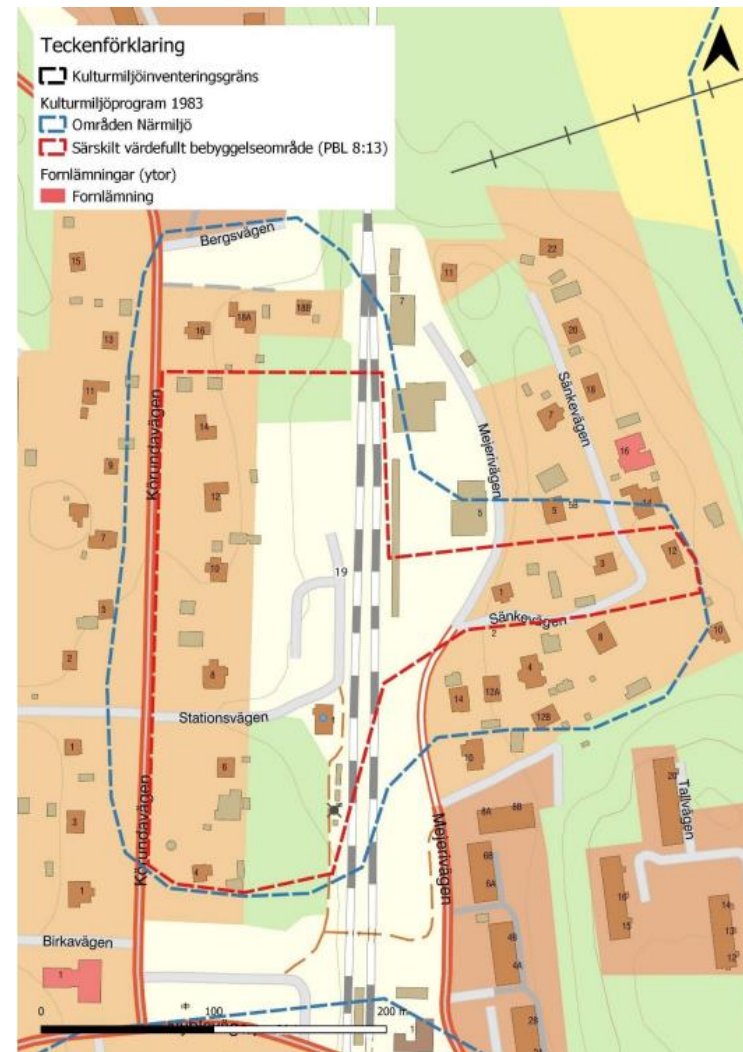
Kommunantikvarien i Nynäshamn har tagit fram en kulturmiljöanalys för Ösmo stationsområde 2018-04-16. I analysen värderas bebyggelsen inom fastigheterna Vansta 5:27 och Vansta 5:28. Även platsbildningen vid Busstationen, Sara Carolinas torg, värderas kulturhistoriskt. Undersökningsområdet i den utförda kulturmiljöanalysen är begränsat. I föreliggande rapport görs därför vidare utblickar till andra delar av Ösmo som är av relevans för att bedöma hur planförslaget kan påverka kulturmiljö och stadsbild i Ösmo.

KMV Forum har i "Kulturmiljöinventering Del av Nynäshamns kommun Ösmo och Sorunda", 2020-01-20 pekat ut ett område med tidig villabebyggelse runt det f.d. stationshuset som särskilt värdefullt. Den södra gränsen för det värdefulla området är dragen genom det aktuella planområdet.

I inventeringen anges: *Villabebyggelsen längs Körundavägen är representativ för sin tid och tydligt kopplad till stationen, som en fortsatt utbyggnad av samhället västerut.*

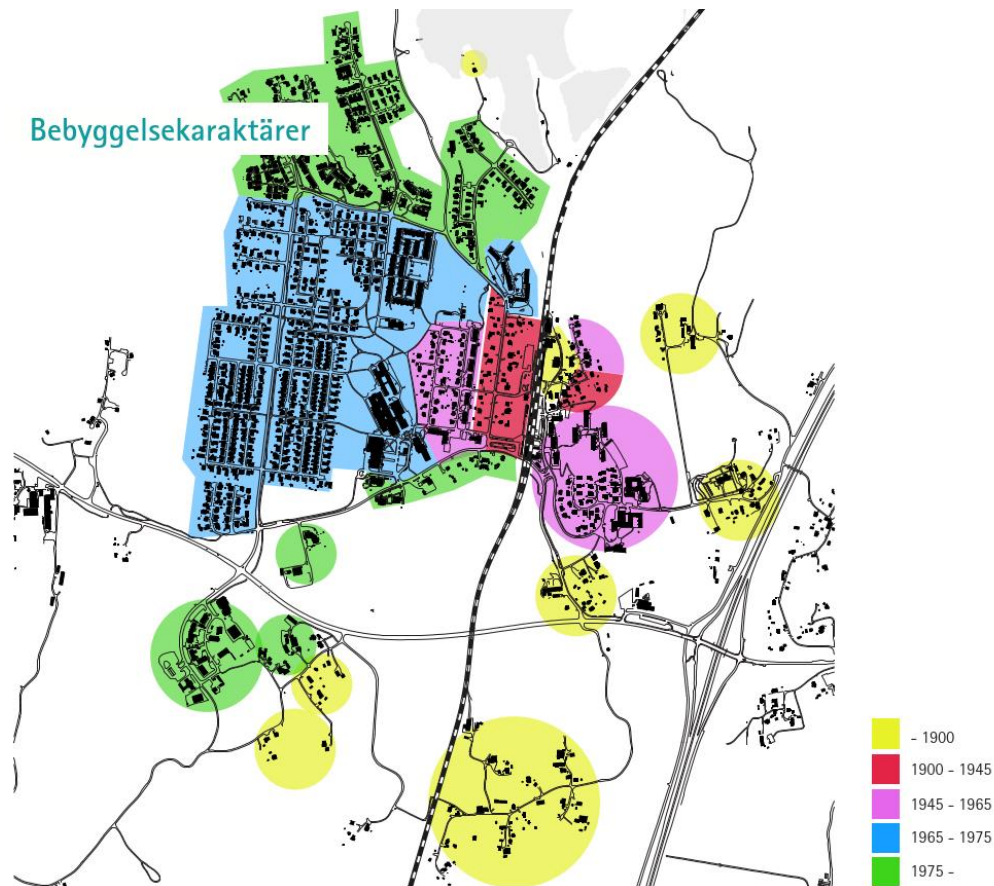
Villorna från 1910- och 20-talet med stora tomter anges som ett karaktärsdrag. Vidare görs bedömningen att *Körundavägen är känslig för nybyggnation eller avstyckning av tomter som bryter mot den ursprungliga strukturen.*

**Avgränsning av det kulturhistoriskt värdefulla området i kulturmiljöinventeringen. Byggnaden Körundavägen 4 är numera riven.**





## HISTORISK BAKGRUND OCH KARAKTÄRSBESKRIVNING



### FÖRE 1900 - SOCKENCENTRUM

Ösmo kyrka byggdes i slutet av 1100-talet och tillhör genom bland annat det omfattande kalkmåleriet länets merremarkabla sockenkyrkor. Kring kyrkan växte under århundradenas lopp ett komplett sockencentrum med administrativa och sociala funktioner fram. Sockencentrumet var ett nav i det lokala vägnätet. Utbyggnaden kan sägas ha fortgått ända till 1900-talets mitt då skola och ålderdomshem anlades mittemellan det historiska centrat och stationssamhället. Därefter har samhället vuxit åt norr och väster på respektavstånd från kyrkomiljön.

Miljön är idag påverkad av väg 73 i öster men är i övrigt en väl bevarad historisk miljö, väl avgränsad från stationssamhället genom mellanliggande åkermark och bevarad skogsmark på ostsidan av den höjd som sträcker sig öster om samhället.

**Sammanställning av utbyggnadsetapper och bebyggelsekaraktärer i Ösmo. Från Strukturplan 2016.**



**Den långsträckta åkermarken väster om kyrkan och Muskösunds gård skapar ett tydligt släpp mellan tätorten Ösmo och kyrkomiljön.**



**Sockencentrat har välbevarad småskalig bebyggelse.**



**Alderdomshemmet Talläsen är välfärdssamhällets tillägg till sockencentrat.**

## 1900-1945 - STATIONSSAMHÄLLET

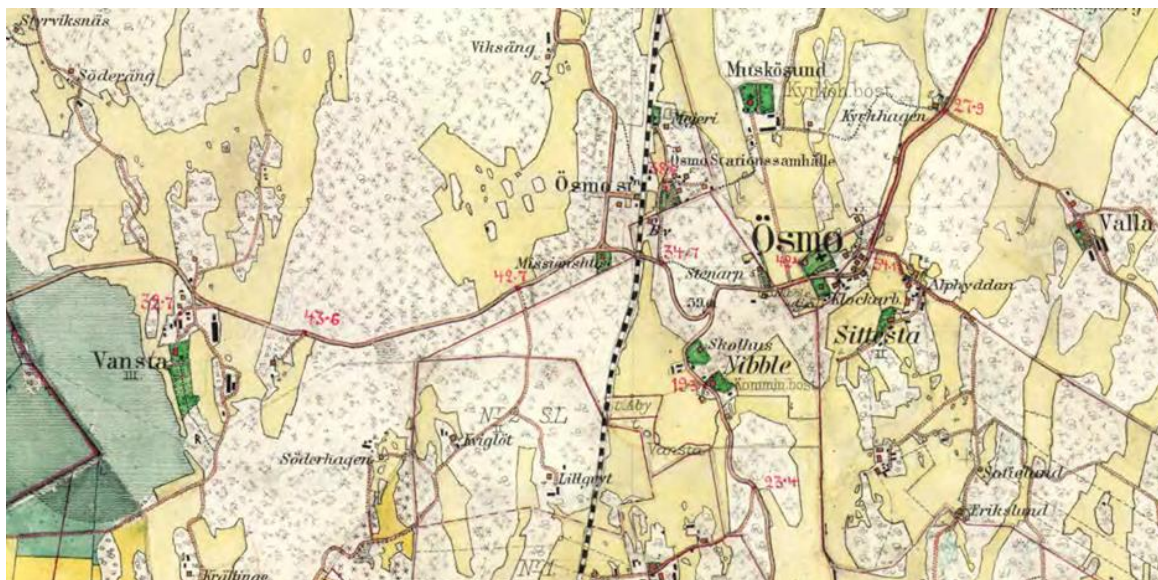
Nynäsbanan började byggas under 1800-talets sista år och invigdes 1901. Järnvägen var ett privat initiativ som förstatligades 1957.

Stationer på den nya banan förlades till strategiska platser, bland annat i anslutning till befintliga samhällen eller bebyggelsekoncentrationer.

Ösmo hade goda förutsättningar för ett nytt stationssamhälle eftersom det fanns ett etablerat vägnät kring sockencentrat. Stationen, ritad av landets vid tiden kanske mest efterfrågade arkitekt Ferdinand Boberg, placerades väster om järnvägen i fonden av Stationsvägen. Merparten av de första byggnaderna i stationssamhället kom dock att byggas på östra sidan spåren.

Längs den raka Körundavägen väster om stationen kom dock en välordnad villabyggnad till stånd efterhand. Byggnaderna uppfördes indraget på stora trädgårdstomter fram till 1940-talet. Denna del av stationssamhället är väl avläsbar idag med några välbevarade villor på välskötta tomter. Vissa av byggnaderna har ändrats mindre varsamt.

På östra sidan järnvägen har den äldsta bebyggelsen blandats upp med enfamiljshus från 1900-talets senare del och karaktären upplevs som brokig.



Utdrag ur häradskartan som redovisar situationen under 1900-talets första år. Stationssamhället omfattar här förutom stationshuset ett fåtal enfamiljshus, mejeri och missionshus. Det framgår hur det finns en stadsplanetanke väster om stationen med raka gator och stationen som fondmotiv. Lantmäteriet.



**Stationsvägen blev inte någon riktig huvudgata i Ösmo men från korsningen med Körundavägen får man en god bild av intentionerna i den första utbyggnaden av Ösmo samhälle.**



**Enfamiljshusen vid Körundavägen ligger djupt indragna på stora tomter. Flerbostadshusen uppe på åsen vittnar om att stationssamhället kom att ändra karaktär efter 1945.**



**Öster om järnvägen är bebyggelsen mindre homogen med många inslag från 1970- och 80-talen.**



1951 års ekonomiska karta visar att stationssamhällets första femtio år gav en stillsam utbyggnad. Markägoförhållanden har styrt gränserna för utbyggnaden. Än har inga flerfamiljshus byggts. 1949 års stadsplan avspeglar sig i nya tomter väster om den befintliga bebyggelsen vid Körundavägen.

## 1945-65 – TÄTORT MED GODA FRAMTIDSUTSIKTER

Landskommunen Ösmo fick i mitten av 1940-talet frågan från regeringen om möjligheten att bygga tusentals nya bostäder. Syftet skulle vara att sörja för bostadsbehovet för personal anställd vid och knuten till en ny örlogsbas på Muskö. Musköbasen började byggas 1950 och stod färdig 1969.

Ösmo kommun tog fram sin första stadsplan 1949. Till skillnad från den redan uppförda bebyggelsen som hade karaktär av villastad planerade man nu för trädgårdsstad i en måttlig utbyggnad direkt väster om de befintliga byggnaderna. Planen byggde vidare på den redan etablerade riktningarna som Körundavägen och Stationsvägen gav. Planen bär tydliga influenser av idén om trädgårdsstaden, född ur en ambition att skapa billiga och sunda bostäder för arbetarklassen.

Till trädgårdsstaden hör en relativt enhetlig bebyggelse på mindre tomter än i villastaden, och gröna gaturum i en välordnad kvartersstruktur. Detta uppnåddes här med hjälp av en rad likartade flerfamiljshus på åsen, tvåvåningshus och trädplantering längs Torgvägen och de för tiden så karaktäristiska egnahemmen i enplanshus vid Egnahemsvägen. Karaktären av trädgårdsstad är här väl bevarad och lätt avläsbar även om många byggnader genomgått renoveringar.

I anslutning till den nya stadsplanen uppfördes det nya kommunhuset, färdigt 1954, och ett

mer storskaligt byggnadskomplex, Centrumhuset, med biograf och bostäder. Denna satsning i sydvästra utkanten av samhället och inte vid stationen påbörjade en förskjutning av Ösmos tyngdpunkt mot Nyblevågen.

Under 1950-talet och det tidiga 1960-talet kom också en påtaglig utveckling öster om järnvägen till stånd. Här var skalan större och exploateringen högre. Trevånings lamellhus i typisk 1950-talsstil byggdes som en front mot spåret. På höjden ovanför uppfördes senare ett flerfamiljshusområde med tegelhus där hustjockleken vuxit allteftersom bostadsstandarden blev högre.

På före detta skogsmark byggdes intill de nya flerbostadshuskvarteren också ett större område med friliggande individuellt utformade enfamiljshus.



**Kommunhuset, nuvarande vårdcentral, är uppförd i en prydlig och påkostad anda karaktäristisk för byggnadstypen och tiden.**



**Torgvägen har tydlig prägel av trädgårdsstad med en blandad och småskalig bebyggelse omgärdad av grönska.**



**Centrumhuset var den första byggnaden med mer sluten, stadsmässig planform i Ösmo.**



**De fyra trevåningshusen på Tallvägen formar ett för 1960-talet karaktäristiskt och välbevarat bostadskvarter. Husdjupet har vuxit från 1950-talets lamellhus, bostäderna kunde nu göras större tack vare den goda ekonomiska utvecklingen.**



**Från och med 1950-talet har ny bebyggelse i Ösmo varit av en typ och skala som följer den allmänna utvecklingen för svenska tätorter. Lagar, regelverk och ekonomiska incitament som lånevillkor har styrt bostadsbyggandet. 1950-talshus av den här typen var den tidens sätt att bemöta ett stort bostadsbehov.**

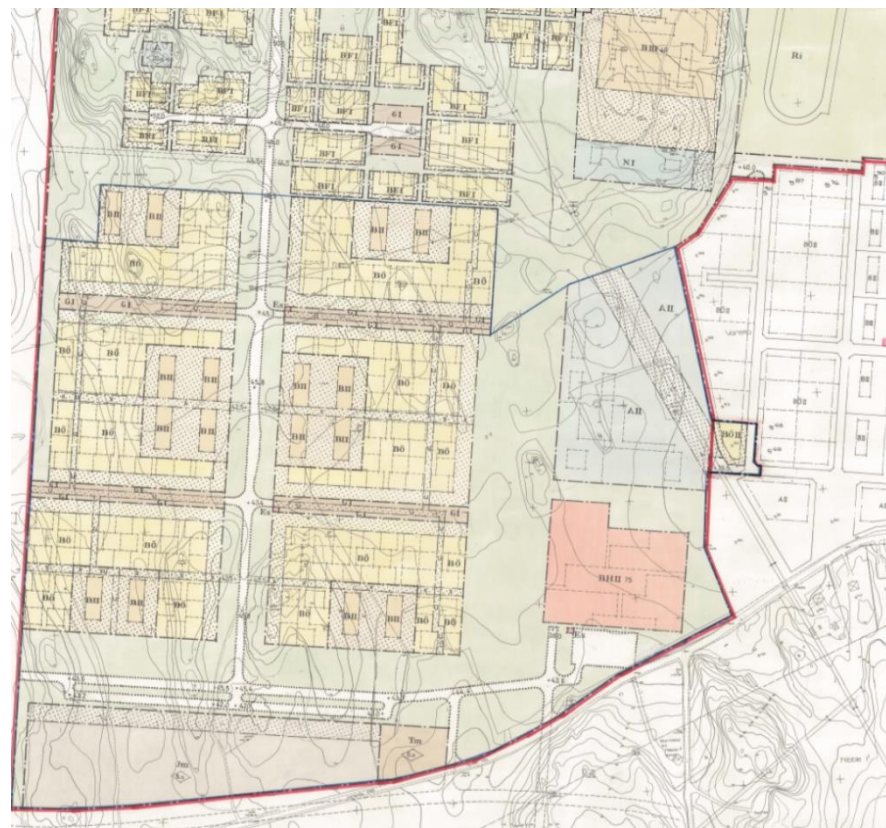
### 1965-75 – PLANERING I DEN STORA SKALAN

När färdigställandet av Musköbasen närmade sig accelererade utbyggnaden av Ösmo. Under de så kallade rekordåren och perioden för uppförande av miljonprogrammet utvecklades den svenska samhällsplaneringen i en utpräglad modernistiska anda där funktionsseparering och anpassning till en växande biltrafik var grundläggande. För Ösmos del sammanträffade behovet av ett kraftigt utökad bostadsbyggande med dessa planeringstankar. Resultatet blev att stadsplaner som greppade över stora områden för Ösmo utarbetades. Dessa öppnade för en kraftig utbyggnad väster om det dåvarande samhället. Idéerna om trädgårdsstaden var nu ersatta med rationellt utbyggda småhusmattor med säckgator och med koncentrerade flerbostadshusområden.

Utbyggnaden av den kommersiella och sociala servicen blev kraftig och koncentrerades till en plats i dalgången som var lätt att nå med bil från söder och säker att nå till fots utan biltrafik från norr. Under 1970-talets lopp uppfördes butiksbyggnader, bibliotek och simhall samt Vanstaskolan i ett vidsträckt centrumområde med låg bebyggelse. Det nya centrumet fick dock bristfällig kontakt med järnvägsstationen och pendeltåget som sedan 1968 trafikerade Nynäsbanan.

Flerbostadshusen som byggdes under 1960-talets senare hälft innebar en remarkabel förändring av Ösmos karaktär. Längs Bergsvägen bildade tegelhusen en massiv front mot omgivningen samtidigt som de behöll

kontakten med naturen. Bostadsområdet Musköten är mer uppseendeväckande med extremt tätt placerade långa lamellhus och parkeringsdäck i öppet läge vid Viksängen.



Utdrag ur stadsplan S176 som illustrerar zontänkandet, trafiksepareringen och skalan i Ösmos rekordårsexpansion.





**Bergsvägens flerbostadshus är uppförda enligt idealet om hus-i-park men har samtidigt en massiv verkan.**



**Delar av Musköten med Viksängens IP i förgrunden. Lamellhusen i mexitegel är långa och tätt grupperade i en miljö utan sparad naturlig vegetation. Centralt i området finns den stora parkeringsanläggningen. Storskaligheten förstärks av läget vid den öppna dalgången. Musköten var inflyttningsklart 1968.**



**Vanstaskolan placerades för god tillgänglighet från gångvägar från både småhus- och flerbostadshusområden.**



**De låga butiksbyggnaderna från 1970-talet ligger i ena änden av det vidsträckta centrumområdet, och med god tillgänglighet för bilburna. Utemiljön har rustats upp under de senaste åren och simhallen i östra delen av centrum genomgår en utvändigt ansiktslyftning.**

### 1975-2020 - LUGN UTVECKLING MEN FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NY EXPANSION

Efter rekordårens satsningar fanns inga behov av nya flerbostadshus på lång tid. I enlighet med den allmänna tendensen i landet, att fler fick råd att bo i enfamiljshus, har den utbyggnad som kommit till stånd efter 1975 i stort sett gjorts med enfamiljshus. Den sammanhängande enfamiljshusbebyggelsen i västra Ösmo har vuxit mot norr. År 2008 färdigställdes dock två flerbostadshus i fyra våningar vid Nyblevägen i höjd med centrum. Det var då de första flerbostadshusen som byggdes i Ösmo på 40 år. I söder har Vansta industriområde byggts ut.

Den stillsamma utvecklingen av Ösmo i en, under perioden, växande Stockholmsregion på ett sätt anmärkningsvärd. Samtidigt dröjde det flera år in på 2000-talet till dess att kommunikationerna till Ösmo förbättrades avsevärt. Riksväg 73 genomgick en kraftig standardhöjning som var färdig 2010.

Nynäsbanan genomgick en ombyggnad med förlängd plattform för pendeltåg i full längd 2007-08. På så sätt var det inte längre nödvändigt att byta tåg i Västerhaninge. Denna satsning innebar en påtaglig förändring av stationsmiljön och av stationssamhällets karaktär. Bobergs stationshus fick ett nytt sammanhang och blev mer perifer när en ny stationsnedgång byggdes längre söderut. Med den nya uppgången i söder, där plattformen ligger lågt i topografin, krävdes också en ny lösning för



**Ny målpunkt för flödena i Ösmo, stationsnedgången.**



**Stationsfunktionen har blivit mer avskild från samhället. Inramningen har blivit något ödslig.**

bussarna för att Ösmos roll som omstigningsplats skulle kunna bibehållas. Den nya busstationen skapade en ny platsbildning framför före detta Ösmo kommunhus. Kommunhuset fungerar nu som en fondbyggnad vid platsen.

Med förbättrad pendeltågstrafik och höjd vägstandard finns en grund för ny utveckling i Ösmo. Busstationens nya läge bidrar till en större närhet mellan resecentrum och centrum.



**Flerbostadshusen från 2008 ligger indragna från gatan med parkering framför.**



**Busstationen ligger strategiskt, nära stationsnedgången, i korsningen mellan Körundavägen och Nyblevågen, framför det före detta kommunhuset.**

### SAMLAD ANALYS – BEFINTLIG BEBYGGELSE

Ösmos utveckling från sockencentrum i en välmående jordbruksbygd via ett långsamt växande stationssamhälle av villastadskaraktär till efterkrigstidens tätortsutbyggnad som krävdes för Musköbasen belyser olika samhällshistoriska epoker och bakomliggande drivkrafter. Anslutande järnåldergravfält visar att området varit bebott och brukat sedan lång tid.

De olika epokerna och utbyggnadsetapperna är till stora delar väl läsbara. Sockencentrat runt medeltidskyrkan är väl avgränsat och avskärmat från tätorten. Idealen bakom den lilla villastaden från 1900-talets första hälft vid Körundavägen kan lätt avläsas liksom 1950-talets välordnade trädgårdsstad som tar vid i väster.

1960-talets storskaliga flerbostadshusvarter, uppförda som självständiga enklaver, bostadsområden enligt tidens zonerade tänkande, ligger avskilda från varandra utanför de äldre utbyggnadsetapperna. De kompletteras av en stor småhusmatta och stråk genom grönområden där barnen kan gå säkra från biltrafik till och från skolan. Med dessa planeringstankar som också inbegrep en centrumanläggning blev Ösmo föremål för samma sorts planering som tillämpades i många andra svenska städers ytterområden och nya stadsdelar under rekordåren.

De viktigaste historiska byggnaderna som symboliserar de olika utbyggnadsetapperna - kyrkan, stationshuset, kommunhuset,

ålderdomshemmet Tallåsen, Musköten, biblioteket, har bevarats. Andra symbolbyggnader som missionshuset och villan Birka, har gått förlorade.

Det är främst öster om järnvägen, kring bussdepån, som den historiska utvecklingen är svår att följa. Här började stationssamhället att byggas ut men det finns endast få hus från den första epoken. Järnvägen och stationsmiljön som hjärtat i 1900-talets stationssamhälle har också blivit påtagligt förändrad genom standardhöjningen av järnvägen och omvandlingen av stationsområdet. Även här har insatserna infört en skala och ett bebyggelsemönster hämtat från pendeltågsstationer som betjänar förorter närmare Stockholm.

Ändringarna runt stationen och den nya busstationen är de första tydliga exemplen på omvandling av en befintlig bebyggelsemiljö i Ösmo. Hittills har tätorten endast byggts vidare utåt, på ny mark, ett sätt att växa som var karaktäristiskt för 1900-talet eftersom bilen varit ett självklart transportmedel.

Den kulturmiljöanalys av Ösmo stationsområde som tagits fram i samband med detaljplanarbetet för Vansta 5:28 slår fast att det finns samhälls- och byggnadshistoriska värden knutna till bebyggelsen vid Körundavägen. Samma bedömning görs av KMV Forum i kulturmiljöinventeringen från 2020.

Enligt Tyréns bedömning skulle ett antal byggnader och miljöer utöver villabebyggelsen kring stationen kunna anses som särskilt värdefulla från kulturhistorisk synpunkt, hit hör exempelvis före detta kommunhuset, det så kallade Centrumhuset och Musköten. Miljöer som tydligt kan kopplas till stationssamhällets första tid och som pedagogiskt illustrerar den stora expansionen kopplade till Musköbasen är av särskilt intresse.

Även om det finns flera inslag av kulturhistoriskt värde bedöms det finnas få historiska strukturer och stråk som är känsliga för förändring. Undantagen är väl sammanhållna helhetsmiljöer. Trädgårdsstaden kring Torgvägen är en omsorgsfullt planerad helhetsmiljö med ett vägnät som kopplar på de befintliga vägarna i det tidiga 1900-talets stationssamhälle. Här finns viktiga samband som bör beaktas. Likaså kan nätet av gångvägar runt Vanstaskolan bedömas vara viktigt för att förstå efterkrigstidens planeringsideal. Flerbostadshusområdena är också känsliga för ändringar som försvagar läsbarheten kring deras tillkomsttid och rådande planeringsideal.

Den tidiga villababebyggelsen vid Körundavägen har påverkats av rivningar i den södra delen och av delvis ovarsamma renoveringar som påverkat helhetskaraktären. Ett välbevarat och verkligt värdefullt, tillika känsligt sammanhang finns i korsningen Körundavägen-Stationsvägen.

Stads- och landskapsbilden är varierad med Södertörns karaktäristiska landskapsformationer med skogsklädda höjdryggar och öppna, tidigare uppodlade dalgångar. Detta landskap ger en storskalighet som accentuerats av den extensiva 1960-talsplaneringen. Exempel på detta är öppenheten kring centrum, och skola i dalgången och hur Musköten förstärker höjdskillnaderna vid Viksängen.

Järnvägen och trafiklösningen i södra Ösmo har infört andra storskaliga element. Tätare rum finns i områden med enfamiljshus och i de flerbostadshuskvarter som byggts i anslutning till skogsmark.

Ösmo är intressant ur ett kommunikationshistoriskt perspektiv. Ösmo kyrkomiljö utgjorde en nod i en äldre vägstruktur som band samman sockencentra. Utmed vissa av vägarna finns gravfält från järnålder som vittnar om en lång kontinuitet. Tillkomsten av järnvägen fick stor strukturerande verkan på landskapet. Den kommunikativa tyngdpunkten försköts från sockencentrat till den nya samhällsbildningen som etablerades kring stationen. Med anläggandet av Muskövägen ökade Ösmos tillgänglighet till Musköbasen vilket var en viktig faktor för samhällets expansion under efterkrigstiden. Nynäsvägen (Väg 73) har under 1900-talets andra del fram till 2010 moderniserats och breddats i etapper. Med motorvägsstandard längs hela dess dragning har Nynäsvägen, liksom järnvägen, en stor

betydelse för arbetspendling i ett regionalt perspektiv.

Att förhållandena för, och synen på, arbetspendling var helt annorlunda vid 1900-talets mitt ligger bakom att Ösmo växte så kraftigt på 1960-talet. Musköbasen krävde ett samhälle på relativt nära håll. Att kommunikationerna inte var utbyggda när beslutet att anlägga Musköbasen togs bör ha varit avgörande för att man tog ett så storskaligt modernistiskt helhetsgrepp i ett mindre samhälle på landsbygden.

### Stationssamhällen

Stationssamhällen kallas den typ av samhälle som uppkom med utbyggnaden av järnvägsnätet under industrialismen.

Stationssamhället blev en ny målpunkt i landskapet vilket ofta föranledde en stark tillväxt. Utvecklingen var ofta särskilt snabb i de så kallade järnvägsknutarna, där olika banor anslöt till varandra. Stationssamhällenas tillväxt ledde ofta till att man tvingades förordna stadsstadgor i dessa samhällen, vilka därigenom blev municipalsamhällen. En del av dessa utvecklades också till köpingar och i vissa fall även städer.

Samhällena växte upp med utgångspunkt från stationen som nav och framsida. Även kring landsbygdstationer fanns en strävan efter stadsmässighet, bort från det lantliga byggnadssättet. Järnvägen gav upphov till nya funktioner som tidigare varit kopplade till stadsbildningar. I stationssamhällen kunde därmed ekonomiska tillväxtfaktorer och traditioner från både stad och landsbygd förenas. Stationssamhällenas utveckling ser olika ut beroende på dess geografiska läge och dragningskraften från den omkringliggande landsbygd. Det går att identifiera olika utvecklingsinriktningar för stationssamhällen:

- På linjen där utvecklingen har stannat vid ett mindre bebyggelsekluster med några fåtal industriverksamheter och/eller servicebyggnader.
- Som komplementsamhälle på lagom avstånd från ett produktionssamhälle eller större arbetsplats som t ex Musköbasen.
- Som stad. Ett gynnsamt geografiskt eller administrativt läge har gett förutsättningar för att stationssamhället har utvecklats till en stad.
- Som förstad till en större stad.

Tiden kring förra sekelskiftet 1900 betecknas som järnvägens storhetstid. Under 1950-talet fick järnvägstrafiken konkurrens av bilen och senare även flyget. Under 1980-talet fick järnvägen ett uppsving. Bland annat på grund av att tåget betraktas som ett mer miljövänligt transportsätt än bilen och ett förnyat intresse för stadsliv med kritik mot modernistiska planeringsidealet.

Intresset för stationssamhällen har sedan dess accentuerats i linje med regionförstoring och diskursen om hållbar utveckling.

## PLANFÖRSLAGET

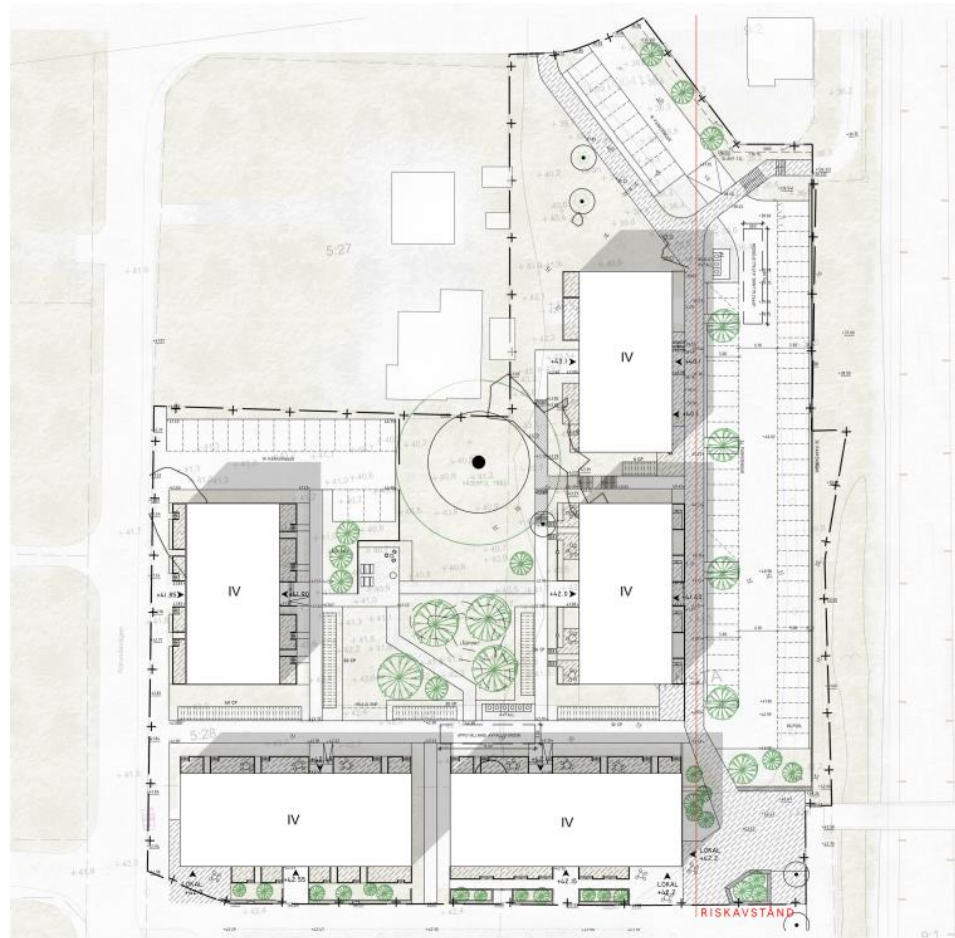
Planförslaget innebär att fastigheten Vansta 5:28 och del av 5:38 bebyggs med flerbostadshusbebyggelse, totalt 157 lägenheter.

Bebyggelseförslaget omfattar fem huskroppar om fyra våningar i en vinkelrät gruppering. Gårdsytan föreslås i huvudsak bli grön med den bevarade skyddsvärda eken och kompletterande grönska.

I de två huskroppar som möter busstationen planeras lokaler i delar av bottenvåningen, varav en vetter mot ett nytt litet torg.

Parkeringsplatser anordnas öster om byggnaderna, inom det område som utgör järnvägens riskavstånd. Cykelbanan förläggs mellan huskropparna och parkeringsplatsen. Parkeringen nås från Stationsvägen. I den norra delen i anslutning till f.d. stationshuset vinklas parkeringen längs stationshusets fastighetsgräns. Träd planteras längs fastighetsgränsen.

En mindre parkeringsplats förläggs med infart från Körundavägen, mellan vägen och den skyddsvärda eken.

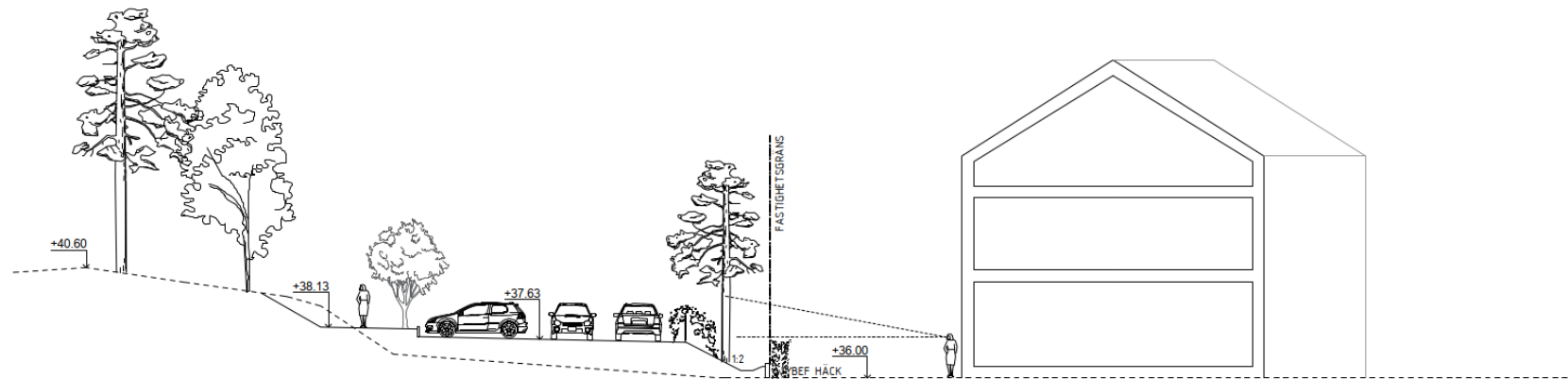


Situationsplan. Arkitema Architects.





**Elevationer, Arkitema Architects. Överst mot öster med stationshuset, i mitten fasader mot busstationen i söder och nedan mot Körundavägen med befintlig bebyggelse på tomten norr om planområdet.**



Sektion genom stationshuset som visar hur marknivåer förändras för anläggande av parkeringsplatsen. I anslutning till den slänt som skapas i närheten av fastighetsgräns föreslås en rad om tre träd och buskar planteras. Arkitema Architects.

## KONSEKVENSBESKRIVNING

Planens bebyggelse innebär att Ösmos befintliga flerfamiljshusområden kompletteras med ytterligare ett - väl avgränsat från de övriga.

### DEN KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA VILLABEBYGGELSEN

En ny typ av bebyggelse vävs in i kanten av villastadskvarteren. Utvecklingen påbörjades i samband med tillkomsten av den nya busstationen. Nu är två av villorna rivna och planens flerfamiljshus innebär en omprogrammering av den södra delen av den tidiga utbyggnadsetappen av stationssamhället. Denna förskjutning i bebyggelsens typ innebär att utbredningen av den kulturhistoriskt värdefulla villabebyggelsen med enfamiljshus djupt indragna på stora tomter minskar. Det blir svårare att avläsa villastadens utsträckning i söder i och med att den kil som busstationen slagit förstärks och breddas. Att befintliga träd inom planområdet blir färre minskar också läsbarheten kring villasamhällets utbredning.

Läsbarheten kring den historiska utvecklingen vid Körundavägen och väster om stationshuset bedöms dock bli fortsatt god. Den kulturhistoriskt intressanta och värdefulla stadsbilden i korsningen Körundavägen och Stationsvägen, där det byggnadsminnesförklarade stationshuset flankeras av villor på stora tomter, bibehålls. Den nya parkeringen i närheten av

stationshuset bedöms inte påverka denna känsliga stadsbild eftersom den blir dold sett från Körundavägen.

Mötet med villabebyggelsen i norr, Vansta 5:27, bedöms å ena sidan bli varsamt genom att flerbostadshuset vid Körundavägen uppförs med ett betydande avstånd från tomtgränsen, å andra sidan utgör en hårdgjord yta utan grönska ett icke anpassat möte med den kulturhistoriskt värdefulla villabebyggelsen.

### F.D. KOMMUNHUSET

Den nya bebyggelsen uppförs i nära anslutning till före detta Ösmo kommunhus inom fastigheten Hallängen 8. Det småskaliga kommunhuset intar på ett lågmält sätt en huvudroll vid den platsbildning som skapats i och med anläggandet av busstationen.

Före detta kommunhusets inramning kommer att förändras avsevärt genom planens nya flerfamiljshus som förändrar relationerna vid platsen. Tyréns bedömning är att denna förändring inte kommer att påverka kommunhuset negativt. Genom sitt indragna läge på tomten där byggnaden enligt rådande modernistiska ideal om att bygga hus i park är inbäddad av tallar och björkar har den en särställning som inte så lätt rubbas av förändringar i närområdet. Dess karaktär av offentlig byggnad bedöms tvärtom stärkas av att platsen blir mer väldefinierad och hamnar i ett tydligare centralläge. Till detta kan även kommande bebyggelse på planeringsstadiet i

projektet Hallängen 7 mellan Birka- och Nyblevägarna bidra.

### RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖ

Riksintresset för kulturmiljö Ösmo [AB 15] har två tydliga fokus, sockencentrat runt medeltidskyrkan och järnåldersgravfältet söder om Nyblevägen. Det finns bland riksintressets uttryck två inslag med koppling till stationssamhället och den växande tätorten, Tallbackaskolan och Talläsens ålderdomshem som båda uppfördes i en zon mellan kyrkomiljö och stationssamhälle. I övrigt är bedömningen att uttrycken för riksintresset inte har med 1900-talets Ösmo att skaffa.

Genom det fysiska avståndet och topografin med den skogklädda och bebyggda höjdsträckningen öster om järnvägen finns inga visuella kopplingar mellan kyrkomiljön och planområdet. Ny bebyggelse kommer inte att bli synlig från kyrkans närområde, inte heller från ålderdomshemmet eller skolan.

Planförslaget påverkar inte gravfältet som ingår i riksintresset. De nya flerbostadshusen kommer att bli synliga från gravfältet men det bedöms inte vara ett problem från kulturmiljösynpunkt. Detta eftersom området norr om gravfältet har varit ianspråktaget av tätorten sedan länge. Inga viktiga historiska samband bryts.

Det bedöms inte finnas någon risk för påtaglig skada på riksintresset Ösmo. Väster om järnvägen torde Ösmo kunna utvecklas relativt

fritt utan att riksintressets värden och uttryck påverkas långtgående.

Det historiska vägnätet som är ett utpekat uttryck i riksintressebeskrivningen för Sorunda-Stymninge [AB 14] påverkas inte av planförslaget.

#### RELATION TILL ÖVRIGA ÖSMO

Byggandet av flerbostadshus har i Ösmo varit mycket sparsamt de senaste femtio åren. Från 1950-talets början och fram till 1960-talets slut byggdes grupper av flerbostadshus efter sin tids planideal och skala, anpassat till de ekonomiska förhållanden och samhällskrav som då rådde. Det gjordes efter 1949 års stadsplan inga anpassningar till att Ösmo före planeringen av Musköbasen var ett småskaligt stationssamhälle. Därefter byggde man i samma skala och med samma planeringstankar som i otaliga städer, nya stadsdelar och växande tätorter i landet. Ösmos expansion sammanföll med de stora projektens tid vilket avspeglar sig i öppenheten i centrum- och skolområdet och i det häpnadsväckande tätt bebyggda kvarteret Musköten.

Planens bebyggelsegrupp kan sägas följa det befintliga mönstret med grupperade, gestaltningsmässigt sammanhållna flerfamiljshus som ligger väl avgränsade från varandra (t. ex. Bergsvägen, Nyblevägen, Mejerivägen, Musköten). Byggnadernas skala avviker inte från befintliga husgrupper. Den

rätvinkliga grupperingen återfinns även i Musköten.

De föreslagna flerbostadshusen uppförs intill befintliga enfamiljshus. Det finns på flera håll i Ösmo täta möten mellan flerbostadshus och småhus. Kvarteren med flerbostadshus ligger spridda med enfamiljshus i nära anslutning. Här innebär den föreslagna gestaltningen med träfasader med återhållsamt uttryck och traditionella takformer med synliga takfall en anpassning till den äldre villabebyggelse. Det blir på så sätt inte samma drastiska kontraster mellan småhus och flerbostadshus som vid exempelvis Körundavägen-Bergsvägen.

Något som förenar tidigare epoker i Ösmo är att det fanns olika idéer om grönska integrerad i bebyggelsen, från stationssamhällets trädgårdar via gröna gaturum till modernismens hus-i-park. Detta gröna arv i planeringen tas till delar tillvara i projektets mer stadsmässiga planering genom att förutsättningar skapas för en fortsatt god livsmiljö för jätteeken, planterad förgårdsmark mot busstationen och genom trädplantering på parkeringsytorna och i mötet med stationshuset.

### BYGGNADSMINNET STATIONSHUSET

Stationshuset bedöms heller inte påverkas negativt av de nya flerbostadshusen, det finns ett erforderligt respektavstånd till byggnaden. Den kan fortfarande läsas mot en bakgrund av grönska. Att den bebyggda prägeln i närområdet ökar står inte i motsättning till byggnadens kulturvärden.

Den norra delen av parkeringslösningen anläggs delvis inom gränserna för byggnadsminnets skyddsområde. Åtgärderna som krävs för att få till fungerande marklutning innebär ändrade marknivåer och sålunda en förändring av stationshusets närmiljö. Stationshusets avgränsning mot väster är sedan ett antal år skarp genom en fris av natursten i tomtgräns och välordnade grusade ytor därinnanför. Marken utanför tomtgränsen är avröjd skogsmark och upplevs inte ha något funktionellt eller gestaltningsmässigt samband med stationshuset. Att marken förändras och får ny funktion i skyddsområdets västra del bedöms inte medföra mer än små negativa konsekvenser för kulturvärden. Parkering är inte en främmande användning i den stationsnära miljön. En slänt som omformar mötet med omgivningen bedöms däremot påverka stationsmiljön negativt eftersom byggnaden hamnar lågt i relation till parkeringen. Den trädrad som planteras i anslutning till stationshusets tomt bedöms förbättra stationshusets inramning och väga upp delar av de negativa effekterna av ändringen av marknivåerna.



Ösmo stationshus 2010 överst och 2020 nedan. Den offentliga karaktären med en asfalterad yta in mot fasad har ersatts av en mer privat genom en markering av tomtgränsen. Tomtgränsens avgränsning av stationsmiljön förstärks av att det går en stig längs den. Delar av byggnadsminnets skyddsområde består nu av avröjd skogsmark. Google street view.

## SAMLAD BEDÖMNING

Nynäshamns kommun har sedan åtminstone 2006 arbetat med att skapa förutsättningar för en utveckling av södra och centrala Ösmo. Med en uppgraderad infrastruktur finns potential för en högre täthet i tätortens centrala delar, en utveckling som har stöd i både kommunens egna planer och i RUF5. Det finns goda möjligheter att bygga samhället inåt med högre täthet i kollektivtrafiknära läge och att binda samman resentrum och centrum. För kulturmiljön är det positivt om den begynnande men idag avsmnade centrumetablering som på 1950-talet uppstod längs Birkavägen kan stärkas.

Ändringarna av stationsmiljön har gjort denna centrala del av Ösmo tåligare för förändring och den nya busstationen ger förutsättningar för en förstärkt täthet och viss stadsmässighet. Längs Nyblevågen ser kommunen gärna en tätare bebyggelse.

Planens bebyggelse kan bidra till en ny period av utveckling i Ösmo enligt de ambitioner som tagit form de senaste femton-tjugo åren. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms vara relativt små. Det bedöms inte finnas risk för påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljövården. Det före detta kommunhusets status i närmiljön bedöms kunna tåla och även lyftas av en exploatering vid busstationen.

Det stadsmässiga anslaget i planförslaget har stöd i stationssamhällets raka gator och kvartersstruktur. Greppet definierar

busstationen tydligare och stärker Ösmos sedan länge etablerade funktion som omstigningsplats mellan järnväg och buss.

Det byggnadsminnesförklarade stationshuset påverkas i ringa grad av ny bebyggelse i närområdet så länge det finns ett respektavstånd som det gör i det aktuella ärendet. Att parkeringslösningen sträcker sig in på byggnadsminnets skyddsområde bedöms inte medföra någon betydande påverkan på stationshusets kulturvärden eller relation till omgivningen. Genom den omgestaltning av marken som genomförts under 2010-talet har byggnaden en tydlig inramning. Föreslagen trädplantering förstärker detta förhållande och väger upp de negativa konsekvenser som en ändring av marknivåerna innebär. Föreslagna ändringar inom skyddsområdet förutsätter att länsstyrelsen beviljar tillstånd.

Negativa konsekvenser för kulturmiljön är i huvudsak knutna till att det kulturhistoriskt värdefulla villaområdet från Ösmos tidiga utbyggnad blir svårare att läsa sett till dess utbredning. Den södra delen av området är redan markant påverkad av rivning för busstationen och utförd rivning inom Vansta 5:28. Det medför att det finns en ökad tålighet för en förändring av bebyggelsestrukturen. Detta intrång i kanten av området kan dock på sikt öppna för fortsatt omvandling av villastadskaraktären vid Körundavägen, något som skulle kunna bli mer problematiskt från kulturmiljösynpunkt.

Stations samhällen har ofta varit föränderliga miljöer sedan de anlades. Många har utvecklats kontinuerligt och med osentimental inställning till den befintliga bebyggelsen. Flera stations samhällen i Stockholmsregionen har genomgått en kraftig utveckling under senare år inte minst med flerbostadshus i stationsnära lägen. Att Ösmo nu börjar utvecklas inåt är inte märkligt utan logiskt i ett historiskt perspektiv. En sådan utveckling och planeringsinriktning innebär förändringar av befintliga strukturer. I detta fall bedöms en betydande utveckling, som i de flesta avseenden följer kommunens planer och strategier, kunna genomföras med relativt begränsade konsekvenser för kulturvärden.

Det nya kvarteret blir en ny väl avgränsad grupp med släktskap till befintliga bostadsområden vid Bergsvägen, Nyblevågen, Mejerivågen och andra flerbostadskvarter. Byggnadssättet med fasader i trä och synliga takfall bedöms innebära att detta nya flerbostadshuskvarter i högre grad anpassas till sin omgivning än vad som varit fallet när de befintliga områdena uppfördes.

Mötet mellan det nya kvarteret och grannfastigheten i norr, Vansta 5:27, bör studeras för ett mer anpassat möte mellan flerfamiljshuskvarteret och villabebyggelsen.

