

Svarskommentarer på kulturmiljöprogrammet

1 Om Kulturmiljöprogrammet

Välskrivet.

Gör beskrivningen av ansvaret för kommunens nämnder tydligare. Förslag till justerad text:

- **Kommunens nämnder:** Programmet ska utgöra ett kunskapsunderlag för beslutsfattande för att tillvarata det som gör kommunen unik och värdefulla kulturmiljöer.

2 Bevara och utveckla

Välskrivet och välgjort med den interaktiva kulturmiljökartan

De flesta, eller alla, läsare har begränsad tid. Det är då en uppenbar risk att de missar den extra information som kulturmiljökartan ger. Vi föreslår därför två ändringar:

- Markera tydligare att kulturmiljökartan ger nödvändig och viktig extra information
- Inför i fria ord att det inte bara är vissa områden (t.ex. två i Enebyberg) som klassas som värdefulla för kulturmiljön, utan även många enskilda hus spridda i kommunen. Ange gärna antal särskilt värdefulla hus.

3 Kulturmiljöprofil

Välskrivet

Vår viktigaste kommentar är att det saknas ett block i beskrivningen av kommunikationssystemets utveckling och dess betydelse för Danderyds kommun.

Före 1890-talet var man hänvisad till båt eller häst. Detta räckte för att etablera sommarstugeområden för välbärgade stockholmare, men resorna tog för lång tid för att locka stockholmarna till dagliga arbetsresor. Såsom väl beskrivet i texten var bildandet av Stocksund, Djursholm och Enebyberg helt beroende av järnvägens tillkomst och snabbare resor (runt 25 km/tim).

Motoriserad busstrafik kom med 1900-talets början, men blev marknadsmoget först efter första världskriget.

Under en tågstrejk 1922 började en biografägare i Enebyberg Jan Fredrik Jansson bedriva persontrafik till Stockholm med träbritsar på flaket till hans lastbil. Bilen tog 10-12 passagerare och gick i 20km/tim. Verksamheten var så attraktiv att den fortsatte efter tågstrejken. Ernst Kihlberg, som grundade Enebyberg, var snabb att kopiera idén, men skaffade in en riktig buss 1923 och bildade Stockholms Läns Omnibus AB, SLO. Såväl Janssons primitivt ombyggda lastbil som Kihlbergs buss var tidstypiska händelser. Åren direkt efter kriget startade många bussbolag, men de allra flesta var enmansföretag med en enda buss.

Ernst Kihlberg var en skicklig entreprenör och företagare, varför bussverksamheten kom att växa såväl organiskt som genom uppköp av små bussverksamheter. SLO inriktade sig på Nordost sektorn. Vid 20-talets slut hade företaget vuxit till en stor bussverksamhet och växte ytterligare till att som mest ha över 100 bussar. 1951 köptes verksamheten av staten. Kihlberg var en föregångare. På 30-talet

konsoliderade sig bussmarknaderna i andra väderstreck från Stockholm efter Kihlbergs modell, men ingen nådde storleken av SLO.

Genom bildandet av SLO kunde det uppstå villaförorter som inte låg vid järnvägen. En av dessa var Nora Trädgårdsstad bildat 1926, bara tre år efter det att SLO bildats. Se även bildtexten längre ner i remissutgåvan över reklamtexten för Nora trädgårdsstad där det talas om bussförbindelser, inte järnvägsförbindelser. De pendlarorter i Nordostsektorn som inte låg vid järnvägen tillkom genom SLOs bussverksamhet.

Danderyds fyra stadsdelar ger därmed tillsammans en god historisk bild av hur industrialism och enskilt företagande skapade nya kommunikationssystem som förändrade levnadsförhållandena. Före 1890 erbjöd båt och häst möjlighet att etablera sommarstugeområden utanför Stockholm. Sedan Stockholm Rimbo Järnvägar beslutat öppna för persontrafik och järnvägsbron över Stocksundet stod klar, så kunde Stocksunds och Djursholms villastäder bildas. Även Enebyberg bildades som en järnvägsstad, där enskild företagsamhet öppnade busstrafik så att även Danderyd med sitt centrum i Nora, långt från järnvägen kunde bildas. I modern tid har sedan bilismen och tunnelbana förändrat dessa samhällen.

Småkommentarer

Under rubrikerna - Danderyd idag – I kommunens Östra del – står att Danderyds två första villastäder började bebyggas på 1890-talet, att Nora ”i huvudsak” bebyggdes under 1930-talet och ingen uppgift om när Enebyberg tillkom.

Det här är rörigt, ofullständigt och aningens felaktigt. Bättre att skriva att Carl Eduard von Horn bildade Stocksunds Villaparker 1888, Henrik Palme Djursholms Villastad 1889, Ernst Kihlberg AB Enebyberg Villastad 1907 och Gunnar Kassman Nora Trädgårdsstad (senare Danderyd) 1926.

I samma kapitel står: ”I kommunen finns också tre mindre sjöar: Ekebysjön, Ösbysjön och Nora träsk”. Här har man missat att en mindre del av Rösjön också ligger i kommunen.

Under rubrikerna – Danderyds tidiga villastäder -Befolkningsökningen står åter att Stocksund och Djursholm bildades på 1890-talet. Bör stå i slutet av 1880-talet.

I nästa avsnitt står: ”Både Djursholm och Stocksund uppfördes till en början på privata initiativ där upphovsmännen hade starka visioner för samhällets utformning”. Hela skriften beskriver fyra stadsdelar. Med texten ovan får då läsaren uppfattning att det bara gäller två av dem. Förslag till skrivning:

”Alla fyra stadsdelarna uppfördes till en början på privata initiativ. För de tre första hade upphovsmännen starka visioner för samhällets utveckling”. Detta skiljer sig från övriga norrortskommuner, Täby, Vallentuna och Österåker vilka vuxit fram i små fristående steg”.

När man sedan kommer till Enebyberg kan man skriva något i stil med:

”Stocksund och Djursholm vände sig till de välbärgade. Ernst Kihlberg som grundade Enebyberg hade visionen av att göra villaboendet tillgängligt för folk med normala inkomster. Detta var revolutionerande i en tid långt före Socialdemokraterna fick makten 1932 och genomfördes utan statligt stöd. Än i dag finns det lärdomar att hämta från etableringsbedriften. För att kunna förverkliga detta byggde Enebyberg på tanken med självbyggeri. Ernst Kihlberg anordnade en såg för att enkelt och billigt tillhandahålla virke. Den dyra arkitekten ersattes med typritningar, vilka sällan följdes i detalj utan utgjorde en bas för individuella variationer. Ett arkitektoniskt unikt

samhälle skapades där merparten av husen följde samma stilideal men med stora individuella variationer. Det mest typiska Enebybergs huset har brutet sadeltak och en hög grund byggd med stora stenblock”.

Under rubrikerna – Egnahem för lägre tjänstemän och arbetare – Från sekelskiftet 1900 – står det först om hur järnvägen skapade möjlighet till nya villastäder, vilket är rätt, men sedan listas Nora, Klingsta och Berga upp, vilka inte alls låg vid järnvägen. Dessa tre villaområden möjliggjordes i stället av den busstrafik som Ernst Kihlberg drog i gång enligt ovan. Danderyds historia går inte att förstå utan en korrekt beskrivning av kommunikationssystemens historia.

I nästa avsnitt står: ”Tomterna var mindre än i de tidiga villastäderna och husen byggdes ofta enligt typritningar”. De mindre tomterna var mer kopplade till respektive tidsepok än till respektive kommunedel. I de tidiga bebyggelserna i Stocksund och Djursholm var tomtstorleken typiskt 4.000m², men i den bebyggelse i Djursholm som skedde samtidigt med Enebybergs tillkomst var den typiska tomtstorleken 2.000m² i bägge samhällena. Den senare stadsdelen Danderyd fick i enlighet med tidens anda ytterligare mindre tomtstorlekar.

Vi vet inte hur det var i stadsdelen Danderyd, men i Enebyberg fanns det typritningar som idéförebilder, men husen fick en individuell utformning inom samma arkitektoniska stilideal.

Under rubriken – Roslagsbanan – står:” Järnvägen var en avgörande förutsättning för tillkomsten av Danderyds villasamhällen och utveckling till tätort”. Återigen samma misstag. Järnvägen hade ingen betydelse för bildandet av Nora trädgårdsstad. Förslag till text: ”Järnvägen var en avgörande förutsättning för tillkomsten av Stocksund, Djursholm och Enebyberg, medan Danderyd möjliggjordes tack vare bussarnas tillkomst”

Under rubriken – Roslagsbanan – I februari 1882 står: ”1895 stod banan klar för trafik”. Det skall antingen vara 1885 eller så ska det stå att järnvägen 1895 var elektrifierad, järnvägsbron över Stocksundet klar och sträckningen gick ända till Engelbrekts plan.

4. Arkitekturguiden

Under rubrikerna – Det gröna Danderyd – Det tidiga 1900-talets villaträdgårdar – I egnahemsområden påstås att tomtstorlekarna i Enebyberg var mindre, ca 500 kvm 1.000 kvm.

Detta är i synnerhet helt fel om vi, som rubriksättningen visar, talar om det tidiga 1900-talet. Det är viktigt att skilja på Gamla Enebyberg, dvs. området öster om Enebybergsvägen och Västra Enebyberg området väster om Enebybergsvägen. Gamla Enebyberg, som till stor del byggdes upp före 1920 hade en typisk tomtstorlek på 2.000m². I Enebyberg har det inte funnits samma motstånd mot att stycka tomter som det funnits i Djursholm. Det är därför ganska få ostyckade tomter kvar i Gamla Enebyberg och dagens tomtstorlek är därmed typiskt 1.000m². Detta ger en blandning av gamla hus, mestadels från före 1920 och nyare hus från olika tidsepoker. Att vandra i Gamla Enebyberg är som att vandra i en historiebok med grunden i 1900-talets två första decennier kompletterat med årsringar fram till modern tid.

En annan konsekvens av de många styckade tomterna är att det också finns ovanligt många skafftomter i Gamla Enebyberg. Flertalet av dessa är trädgårdstomter i utpräglad

bemärkelse. Mycket lummiga tomter helt inbakade i grönska där man ofta inte ens kan se allmän väg. Klok avstyckning behöver inte vara ett hot mot trädgårdsstaden.

I Västra Enebyberg finns ett stort radhusområde och ett stort kedjehusområde, bägge tillkomna ett halvt sekel senare och representerar mer modern bebyggelse. Såsom brukligt i rad- och kedjehusområden är tomtstorlekarna väl under 1.000 m².

5. Kulturmiljökartan

Vi finner markeringarna av vilka enskilda fastigheter som är värdefulla (gula och gröna prickar) som god och berömvärd.

Med motivering given i nästa kapitel, Enebyberg, yrkar vi att Gamla Enebyberg i sin helhet markeras som bevarandeområde i Danderyd Kulturmiljöhandbok.

I synnerhet saknar vi en bevarandeklassning av området som inkluderar Tornvillan på Dagermans stig 6 inklusive avstyckningar från den ursprungliga fastigheten samt det område inom Gamla Enebyberg som har den tätaste förekomsten av hus klassade som särskilt värdefulla i remissutgåvan av digitala kulturmiljöhandboken. Vi avser då det område i Gamla Enebyberg som begränsas av Idrottsvägen i väster, en linje mellan Norrhagsvägen och Gamla Norrtäljevägen i norr, järnvägen i öster och en linje mitt mellan Gethagsvägen och Kvarnängsvägen i Söder.

Fastigheten på Bryggare Bergs väg 2 har inte fått någon kulturmiljömärkning. Detta var SLOs verkstad och kontor och är det enda kvarvarande byggnadsminnesmärket från SLO. Med bara detta sagt, så borde byggnaden grön markeras. Det finns dock kvalitetsnedsättande faktorer också. Originalbyggnaden brann 1935 och ersattes med nuvarande byggnad. Byggnaden har i modern tid förvanskats och bland annat har de stora garageportarna byggts igen. Byggnaden är därtill ful. Vi föreslår därför att byggnaden får en gul markering. Det är viktigt att ändå ge en signal om att det här finns ett kulturhistoriskt värde.

6. Enebyberg

Under järnåldern riktade sig Enebyberg mer mot Täby medan de övriga tre stadsdelarna utgjorde en samlad byggd. Än idag ligger Enebybergs bostadsbebyggelse på lite avstånd från övriga kommundelars bebyggelse och närmare bebyggelsen i Täby. Detta avspeglar sig i att kunskaperna om Enebyberg är låg inom Danderyds kommun. Exempel på detta avspeglar sig även tydligt i Kulturmiljöhandbokens remissutgåva. Medan de tre andra stadsdelarna beskrivs på 42-63 sidor och har 6 – 11 markerade bevarandeområden, så är Enebyberg beskrivet på 17 sidor och har getts två bevarandeområden.

Beskrivningen på fastighetsnivå i form av gröna och gula prickar (särskilt respektive visst bevarandevärde) är god och berömvärd, likaså beskrivningen av området med agrar historia kring Enebybergs Gård. Däremot missas den genuina beskrivningen av den historiska

berättelse som ger Enebyberg dess kulturmiljö historiska värde. Likaså har vi starka synpunkter på indelningen av bevarande områden utöver Enebybergs Gård.

Enebyberg består kulturhistoriskt av fyra delar, vilket framgår av remissversionen, men i flera delar beskrivs de ihop varvid särdragen blir ut smetade. De fyra delarna är i kronologisk ordning: Området med avtryck från agrara samhället kring Eneby Gård, Gamla Enebyberg (Området öster om Enebybergsvägen) dominerat av villor från före 1920, villaområdet i Sydvästra Enebyberg från 1930-40-tal samt rad- och kedjehusområdet kring centrum från 1960-70-tal. Dessa områden bör tydligare beskrivas var för sig och inte blandas ihop. De skiljer sig starkt i såväl tidsepok som kulturellt avtryck.

Bussrörelsen Stockholms Läns Omnibuss AB, SLO, nämns, men dess historiska betydelse framgår inte. Lika viktig som järnvägen var för bildandet av Stocksund, Djursholm och Enebyberg var den bussrörelse som växte fram i Enebyberg för bildandet av samhällen som inte låg intill järnvägen, bland dessa Nora Trädgårdsstad.

Danderyds fyra stadsdelar ger därmed tillsammans en god historisk berättelse av hur industrialism och enskilt företagande skapade nya kommunikationssystem som förändrade levnadsförhållandena. Före 1890 erbjöd båt och häst möjlighet att etablera sommarstugeområden utanför Stockholm. Sedan Stockholm Rimbo Järnvägar beslutat öppna för persontrafik och järnvägsbron över Stocksundet stod klar, så kunde Stocksunds och Djursholms villastäder bildas. Även Enebyberg bildades som en järnvägsstad, där enskild företagsamhet öppnade busstrafik så att även Danderyd med sitt centrum i Nora, långt från järnvägen kunde bildas. I modern tid har sedan bilismen och tunnelbana förändrat dessa samhällen.

I ett eget avsnitt längre ner beskriver vi bussverksamheten i ett kulturhistoriskt perspektiv

Enebybergs grupphusområde

I miljonprogrammets allra sista skede under andra hälften av 70-talet byggdes Enebybergs grupphusområde. Med sina 340 bostäder är området ett av Sveriges största grupphusområden. Enligt boken Stockholms Satelliter av Jerker Söderlind var Arkitekten Ingemar Wennström som på sin meritlista har ett grupphusområde i Mölndal utanför Göteborg klassat med blå märkning, särskilt bevarande värd, i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister.

Jerker Söderlind, skriver ”Ett miljonprogramsområde i Danderydstappning”, och Ja, området är inte som vilket grupphusområde som helst. Här har man skapat ett lokalt område som passar livets alla skeden. Här finns förskola och lektytor för barn, kedjehus i tre storlekar, små för den unga familjen, två större för barnfamiljerna och pensionärsradhus för de äldre samt samlingslokaler för föreningsliv och samvaro. Till skillnad från många grupphusområden med små tomter, så har man lyckats behålla intrycket av lummig trädgårdsstad och suddat ut det sterila intryck som präglar många så kallade villamattor. Husen utstrålar kvalitet och 70-talsarkitektur. Med sina många återvändsgator har man skapat ett område där bilen är välkommen, men inte dominerar. I området finns insprängt gröna kilar med ängsmark, ängsblommor och biologisk mångfald.

Summerat, ett område där man utvecklat grupphusområdet till det yttersta. Är detta tillräckligt för att klassa området till ett bevarande område? Frågan är inte vår. Viktigast är att kulturmiljöhandboken beskriver vad som är kännetecknande och är värdefullt att bevara, småskaligheten,

trädgårdsstadskaraktären, karaktären av sen 70-talsbebyggelse, en bebyggelse för livets alla skeden och en balanserad syn på bilismen, medan mindre individuella förändringar såsom burspråk, entréveranda eller förråd ombyggt till bostadsyta bara ger området årsringar och livfullhet.

Det område som motiverar sin egen bevarande beskrivning är enligt vår mening området som begränsas av Alvägen – Rosenvägen – Enebybergsvägen – Svampvägen och dess förlängning mot Rinkebyskogen – Gång och cykelvägen bredvid Cedervägen

Gamla Enebyberg grundades 1907 och domineras av hus byggda före 1920. Tomterna var stora på cirka 2.000m². Områdets tillkomst har ett mycket stort kulturhistoriskt värde. Det finns både mycket stora likheter och stora skillnader mellan tillkomsten av Gamla Enebyberg och tillkomsten av Stocksund och Djursholm.

I alla tre fallen har en privatperson styckat ett gods till villatomter. Alla tre kommundelarna har tillkommit tack vare att Stockholm Roslagens Järnvägar öppnade för persontrafik. I alla tre fallen har grundaren haft stora visioner.

Henrik Palme hade en vision att skapa ett villasamhälle med enkla vackra hus tillgängliga för folk med normala inkomster. Visionen misslyckades först på Östermalm där det blev ganska stora flerfamiljshus, sedan i Djursholm där det blev stora exklusiva villor för de förmögna. I bägge fallen var det övriga finansärer som optimerade projektet efter största förväntad lönsamhet och inte var lyhörda för vackra visioner.

Ernst Kihlberg i Enebyberg möjliggjorde villaboendet för människor med normala inkomster. Denna bedrift genomfördes ett kvarts sekel innan socialdemokratin fick makten och helt utan statliga stöd eller Robin Hood principer. Ernst Kihlberg lyckades med det Henrik Palme hade misslyckats med. Ett unikt samhälle byggdes upp med gemensamt stilideal kombinerat med individuella variationer som gjorde varje hus unikt. Den gemensamma stilen bestod av 1½-plans hus med brutna sadeltak och hög grund byggd med stora stenblock. Ofta förekommer också dekorativa byggnadsdetaljer och småspröjsade fönster.

För att få ner kostnaderna tillhandahöll Ernst Kihlberg en såg för virke på orten och typitningar, vilka sällan följdes, men var utgångspunkt för egna variationer och idéer. Vidare byggde konceptet på självbyggeri

Visst byggdes det hus i andra kommuner norrut längs med järnvägen, men det var mer sporadiskt, osammanhållet och utan visioner.

Var Henriks eller Ernst bedrifter störst? Vilken av bedrifterna har haft störst stilbildande effekt på dagens samhälle?

I gamla tider ansåg man att historia skulle handla om kungar och det högreståndet. Idag värdesätter vi även historieber beskrivningar av hur folk i alla samhällsklasser hade det. Vi menar att i den bemärkelsen skall Gamla Enebyberg värderas likvärdigt med Stocksund och Djursholm. Än idag när bostadspriserna går i höjden har vi mycket att lära av hur Ernst Kihlberg skapade Gamla Enebyberg.

Gamla Enebyberg är även kulturhistoriskt unikt då det fogar samman den historiska berättelsen av hur industrialismen skapade nya kommunikationsmedel som i sin tur möjliggjorde nya samhällen och levnadsvillkor. Enebyberg skapade steget från tåg till buss och möjliggjorde förortssamhällen långt från järnvägen.

Till skillnad från Djursholm och Stocksund har det i Enebyberg inte funnits något motstånd mot avstyckning. Detta gör att det i Gamla Enebyberg finns nästan lika många hus som tillkommit efter hand. Vi instämmer med inventeringen att dessa senare hus enskilt inte har ett kulturhistoriskt värde var för sig, men tillsammans skapar husen från 1900-talets första två decennier och hus från varierande senare tidsepoker en levande historiebok. De många avstyckningarna skapar en speciell prägel med många skafttomter. Inne på skafttomterna finner man vanligtvis en enastående lummig miljö där man inte kan se allmän väg. Klok avstyckning behöver inte vara ett hot mot trädgårdsstaden! Avstyckningarna rimmar med Ernst Kihlbergs vision att skapa en god individualistisk villa- och trädgårdsmiljö som är tillgänglig för människor med normala plånböcker.

Fastigheten på Dagermans stig 6, Tornvillan, berättigar ett särskilt omnämnande. De tre stadsdelarna Stocksund, Djursholm och Enebyberg hade (bland annat) en sak gemensamt vid det initiala grundandet. Den första köparen skulle ha en extra stor tomt och vara intresserad av att bygga ett extra ordinärt hus. Detta var bra för marknadsföringen. Så tillkom Cedergrenska Tornet i Stocksund, Mittag-Lefflers hus i Djursholm och Tornvillan i Enebyberg. Tornvillan har senare utmärkt sig som bostad under en tid för författaren Stig Dagerman och är specifikt omnämnd i kriminalhistorien. Såväl Cedergrenska Tornet som Mittag-Lefflers hus ägnas en utförlig beskrivning. Detta måste även göras för Tornvillan. Även sambandet mellan dessa fastigheter bör omnämnas

Självbyggeriet, och det geografiska läget i vad många nästan ansåg vara vildmark, lockade människor med entreprenörs läggning. I det lilla Gamla Enebyberg, som bara var hälften så tätt bebyggt som idag fanns små företag i vartannat hus. Där fanns 15 livsmedelsbutiker, 15 lastbilsåkerier, 2 bussåkerier, ett drosk åkeri, violinbyggare, skruvfabrik, kolatillverkning, korsettillverkning, delikatess affär, fiskaffär, sagoboks författare, författare, pappershandel, tandläkare, bensinstation, vedförsäljning, koksförsäljning, café, cykel & sport affär, teknisk affär, bageri, frisör, klädaffär, kiosk, antikbod, flera skrädderier, urmakeri & radioaffär, cykelverkstad, skomakeri, flera rörelningsentreprenörer, trikåaffär, smedja, bio, tvätter, sybehörsaffär, trädgårdsmästare, järnhandel, bilförsäljning, blomsterhandel, skoaffär, kaffeagentur, antikhandel, tidningsdistributör, bondgård och auktionsgodsaffär.

Än idag kan man på många av de äldre husen se spår av tidigare affärsverksamhet.

Vi yrkar att Gamla Enebyberg i sin helhet markeras som bevarandeområde i Danderyd Kulturmiljöhandbok och att det görs ett omtag avseende beskrivningen av det som ger Gamla Enebyberg ett kulturhistoriskt värde.

Busstrafik i Stockholms län

Denna historiebok har tillkommit för att ge ett perspektiv på Stockholms Läns Omnibuss ABs verksamhet.

På 1700-talet var bussar hästdrivna och fungerade som diligenser, dvs. gemensam transport av post, gods och resenärer. Diligenserna hade en mindre betydelse för Stockholm än för andra snarlika städer eftersom det här var enklare att färdas på vattnet. Redan på 1600-talet fanns roddarmadammer i Stockholm.

På 1800-talet kom hästomnibussen som i sin utformning liknade diligensen, men med samma användningsområde som dagens kollektivtrafik. Den första hästomnibussen i Stockholm sattes i trafik i december 1835. Affärsidén misslyckades dock och verksamheten upphörde efter kort tid.

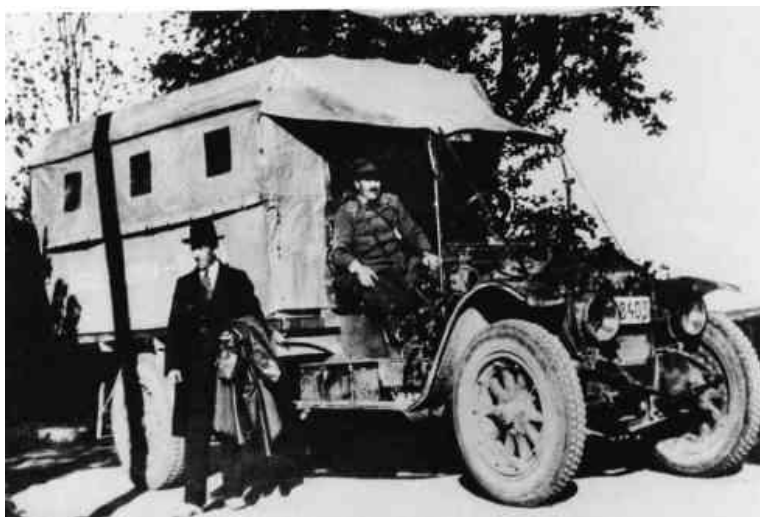
På 1860-70 talen förekom en hel del hästomnibussar i Stockholm. 1877 kom därutöver hästspårvagnarna vilka till viss del konkurrerade ut hästomnibussarna under ett decennium, men perioden 1887- 1898 var hästomnibussarnas storhetstid i Stockholm. 1896 fanns det 25 omnibussvagnar och 70 hästar i Stockholms Allmänna Omnibus AB. Detta var dock bara en bråkdel av antalet hästspårvagnar. Omnibussarna vägde 3-4 ton och det var ett tungt och slitsamt jobb för hästarna som ofta fick slitskador. Redan då klagade många på djurplågeri.



Hästomnibuss från 1860 i Stockholm

Med 1900-talet kom motoromnibussen. Under perioden fram till första världskriget startade många omnibussbolag med motoromnibussar. Inget av dessa bolag lyckades dock på marknaden. Bussarna var dyra och krävde ständiga reparationer och vägarna var dåliga. Det hela fick karaktären av misslyckad försöksverksamhet.

Under första världskriget rådde brist på såväl drivmedel som gummi till däcken och omnibusverksamheten avstannade. Det förefaller dock som om produktutvecklingen under denna tid fortsatte oavbrutet. När gummi och drivmedel åter var tillgängliga 1919, så startade en febril verksamhet med omnibussar. Åren 1920-22 handlade det om lastbilar som primitivt och amatörmässigt byggdes om för busstrafik.



Typiskt utseende för motoromnibuss från 1920-22

1923 var genombrottsåret för motoromnibussar som fabriksmässigt hade karosserats för bussdrift. 1922 och 1923 startades rekordmånga bussföretag i Stockholms län. Det handlade dock om små verksamheter oftast med bara en buss. Bussägaren var VD, Chaufför och konduktör. Hastighetsbegränsningen för bussar var 20 km/tim under 1920-talet och bussarnas toppfart var inte mycket högre då motoreffekterna låg mellan 20-50 hk.



Typiskt utseende för motoromnibuss från 1923

Tidstypiskt för perioden 1922-23 så började under en tågstrejk 1922 en biografägare i Enebyberg Jan Fredrik Jansson bedriva persontrafik till Stockholm med träbritsar på flaket till hans lastbil. Bilen tog 10-12 passagerare och gick i 20km/tim. Verksamheten var så attraktiv att den fortsatte efter tågstrejken. Ernst Kihlberg, som grundade Enebyberg, var snabb att kopiera idén, men skaffade en riktig buss 1923 och bildade företaget Stockholms Läns Omnibus AB, SLO.

Genom bildandet av SLO kunde det uppstå villaförorter som inte låg vid järnvägen. En av dessa var Nora Trädgårdsstad bildat 1926, bara tre år efter att SLO bildades. Ernst Kihlberg fokuserade på Stockholms Nord-Ost sektor. De orter i sektorn som inte ligger vid järnvägen möjliggjordes genom SLO.

Danderyds fyra stadsdelar ger därmed tillsammans en god historisk bild av hur industrialism och enskilt företagande skapade nya kommunikationssystem som förändrade levnadsförhållandena. Före

1890 erbjöd båt och häst möjlighet att etablera sommarstugeområden utanför Stockholm. Sedan Stockholm Rimbo Järnvägar beslutat öppna för persontrafik och järnvägsbron över Stocksundet stod klar, så kunde Stocksunds och Djursholms villastäder bildas. Även Enebyberg bildades som en järnvägsstad, där enskild företagsamhet öppnade busstrafik så att även Danderyd med sitt centrum i Nora, långt från järnvägen kunde bildas. I modern tid har sedan bilismen och tunnelbana förändrat dessa samhällen.

Med en företagsstrategi, som än idag utmärker många snabbväxande företag, så växte Kihlbergs verksamhet snabbt genom att kombinera organisk tillväxt med uppköp av de små bussföretagen vilka hade svårt att få ekonomin att gå ihop. SLO växte till att bli Sveriges största bussföretag med kollektivtrafik och hade som mest 106 bussar.

Det likaledes privatägda Stockholm Roslagens Järnvägar, SRJ, såg SLO som en farlig konkurrent. SRJ köpte därför aktier i SLO och övertog hela verksamheten 1927. SLO fick dock fortsätta som ett självständigt dotterbolag. Ernst Kihlberg kvarstod som VD till 1936 och verksamhetens bas var fortsatt i Enebyberg. 1951 köptes SLO av staten.

Medan SLO fokuserade på Nord Ost sektorn, så fanns flera andra bussrörelser i länet. Även de övriga bildade större bussverksamheter genom att köpa upp små bussrörelser, men först efter att Kihlberg hade visat vägen och inte i det snabba expansiva tempo som SLO. Ingen av dessa bussrörelser blev heller lika stor som SLO.

Begreppet enkla kataloghus används på flera ställen. Begreppet är vanligt i en del kretsar med byggnadshistorisk kompetens, men är olämpligt. Begreppet har i bägge orden en nedlåtande undermening. I ett kulturhistoriskt sammanhang bör man utan sådana personliga värderingar ge perspektiv på de drivkrafter, idéströmningar och omvärldsfaktorer som skapat olika byggnadsideal. Nedan ger vi en snabbt nedtecknad sådan beskrivning. Det är inte vår avsikt att denna beskrivning i sin helhet skall ingå i Kulturmiljöhandboken utan är mer en motvikt mot remissutgåvans fattiga och nedlåtande beskrivning. Vi föreslår att begreppet prefabricerade hus används i stället, om det är det som avses.

Under industrialismens genombrott, såsom något som påverkar den vanliga människan, så hyllades den såsom det som skulle ge oss en underbar framtid. Industrialism var ett vackert ord liksom rykande fabriksskorstenar. Detta tillsammans med att arbetskraftskostnaderna redan då ökade skapade ett incitament för att även industrialisera byggandet. Denna sträva har pågått i hundra år sedan 1920-talet.

Hundra års utveckling har för flerfamiljshus gett magra, men inte obefintliga resultat. För småhusen har däremot framstegen varit mycket stora. Helt eller delvis färdiga hus produceras nu i industrier långt från bebyggelseplatserna. Fördelarna är många:

- Husen blir billigare. Till samma kostnad som ett kedjehus i ett område utan bebyggelsevariation kan man nu uppföra ett hus som är unikt i den lokala miljön.
- Kvaliteten blir högre med mindre byggfusk och byggfel och utan fuktskador från byggtiden.
- Till skillnad från nyproduktion i grupphusområden, så kan köparen välja mellan en uppsjö av olika hustyper, storlekar med mera. I många fall kan man även påverka detaljer för den valda husmodellen.

- Det är lättare att hålla kontroll över byggkostnaden. Stora överskridanden av budgeterad kostnad är ovanlig
- Arbetskraft i avfolkningsbygder kan användas
- Den störande byggnationen på byggplatsen tar kortare tid i anspråk.
- Marknaden är utsatt för en hårdare och tydligare konkurrens, vilket gör att husen måste anpassas till fullo efter husköparens värderingar.

Ofta ställs prefabricerade hus i motsatsställning till arkitekturritade, men de prefabricerade husen är nästan alltid arkitekturritade.

Under miljonprogrammets bygg bom blev den typiska prefabricerade villan allt större. I ett socialdemokratiskt Sverige klagade folk på att staten subventionerade lyxhus, men den industrialiserade tillverkningen medgav betydligt större hus till samma kostnad som ett mindre platsbyggt.

Den prefabricerade villan är i ett kulturperspektiv en del av industrialismens epok och i ett samhällsbyggnadsperspektiv ett sätt att kunna erbjuda stora villor anpassade efter köparens preferenser till en pris som är överkomligt för många och ändå skapa ett variationsrikt lokalsamhälle. Nackdelen är kanske framför allt att villasamhällen på olika orter blir allt mer likartade.

Sålunda enligt ovan:

Vi yrkar att Gamla Enebyberg i sin helhet markeras som bevarandeområde i Danderyds Kulturmiljöhandbok och att det görs ett omtag avseende beskrivningen av det som ger Gamla Enebyberg ett kulturhistoriskt värde.

10 Övrigt

Regler för särskilt värdefulla hus och områden

På kommunens informationstavlor i Mörby C står att lovbefriade byggnationer såsom attefallshus, takkupor med mera inte är tillåtna för hus och områden som markerats som särskilt värdefulla. Motsvarande skrivning har vi inte lyckats hitta i remissversionen av kulturmiljöhandboken.

Det är av yttersta vikt att informationen via olika informationskällor är samtydig, annars skapas förvirring hos invånarna och det blir svårt för politikerna att veta vilket material som ett remissyttrande bygger på.

I den aktuella sakfrågan är det vår uppfattning att andemeningen skall vara att alla typer av åtgärder som är tillåtna på icke kulturmärkta hus också skall vara tillåtna för de kulturmärkta, men att kravet på varsamhet skall vara reellt, verifierat och starkt.

I PBL finns ett varsamhetskrav. Emperin visar dock att detta krav allt för ofta tolkas för slarvigt. Varsamhetskravet för särskilt värdefulla hus och områden bör därför vara betydligt starkare, med starkare skrivningar, tolkningar och vara verifierade.

Det finns flera sätt att ange verifieringskravet på, t.ex. krav på bygglov och/eller grannars godkännande. I det senare fallet bör det krävas att grannars godkännande skall vara skriftligt och bygga på en god dokumentation i text och bilder av den tänkta byggnationen. Det bör också finnas en rutin för hanterande av fallet att grannfastigheten har samma ägare.

Spårbarhet

En av fördelarna med att Kulturmiljöhandboken är digital är att den också är lätt att uppdatera. Detta medför dock även en risk. Det är viktigt att alla uppdateringar är spårbara och att äldre skrivningar kan återfinnas.