

Rapport

Kulturmiljöutredning för Riksby 1:13(Lintaverken) med omgivning



Bild på föregående sida: Lintaverkens motorprovhus uppfört 1969, foto Sofia Bruto Stockholms Byggnadsantikvarier

Aktuell detaljplan: Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma, Riksby etapp 1

Diarienummer: 2017-16020

Beställande byggaktör: Byggaktörer i Riksby genom Fastpartner AB. De medverkande aktörer är Sveafastigheter, Skanska, Stockholmskem, Maxera, Åke Sundvall och Sagax.

Utredningen avser: Riksby 1:13 och delar av Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:1

Kontaktperson: Svante Hedström, Göran Westberg, Fastpartner AB

Kontaktuppgifter: 08-402 34 60, svante.hedstrom@fastpartner.se

Fastighetsbeteckning: Riksby 1:13 och delar av Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:1
Namn/Gatuadress: Riksby, Linta gårdsväg
Kommun, Stadsdel: Bromma
Ärendenr:

2021-02-12

Rev 2021-09-27

Övergripande kulturmiljöutredning, Riksby, Bromma

Stockholms Byggnadsantikvarier har på uppdrag av Fastpartner, Stockholmshem, Maxera Bostad, Skanska, Sveafastigheter Bostad, SISAB, Åke Sundvall och Sagax utfört en övergripande kulturmiljöutredning av Riksby 1:13 med omgivning avseende detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 mfl, centrala Bromma. Arbetet har koncentrerats på Lintaverkens byggnader men för att sätta in byggnaderna i sin kontext har en sammanfattande historik över området gjorts. En mer djuplodande undersökning över områdets förhistoriska tid har tagits fram av KVM Forum AB. Historik kring Lintaverkens verksamhet har skrivits av Magnus Rönn, RM antikvarie.

Arbetet har innefattat genomgång av arkivmaterial, inventering på plats samt en bedömning av områdets kulturhistoriska värde. Utredningen syftar till att titta på platsens kulturhistoriska värde i förhållande till kommande exploatering. Utredningen gör inte någon analys av aktuellt förslag då detta ännu inte är färdigt. Analys av aktuellt förslag görs i separat utlåtande då detta är färdigt.

Arbetet är utfört av Sofia Bruto, Stockholms Byggnadsantikvarier AB.

Sofia Bruto

Byggnadsantikvarie, certifierad sakkunnig gällande kulturvärden behörighetsnivå K

Innehåll

Innehåll	4
Sammanfattning	5
Orientering.....	6
Karta	6
Bakgrund	7
Omfattning	8
Kulturhistoriskt skydd	8
Statligt Byggnadsminne	8
Skyddsbestämmelser i detaljplan	9
Översiktsplan	9
Behovsbedömning av Stadsmuseet	10
Stadsmuseets klassificering	11
Plan- och bygglagen	11
Fornsök	12
Historik över området.....	14
Förhistorisk tid	14
Stockholms stads exploatering på 1930-talet	15
Bromma flygplats	16
Kolonilotter	17
Lintaverken	18
Kulturhistoriska värden.....	23
Kulturhistoriska värden i området	24
Känslighets- tålighetsanalys	27
Analys av Riksby	27
Helhetsbedömning	28
Riktlinjer inför kommande exploatering.....	29
Slutsats	33
Bildbilaga.....	34
Flygfoton	43

Sammanfattning

Utredningen är framtagen inom ramen för detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma, Riksby etapp 1, dnr 2017-16020. Området Riksby är utpekad i Stockholms översiktplan som ett utvecklingsområde. Detaljplanen skall pröva omfattning, placering och utformning av ca 1200 bostäder, 65 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskola, idrott, torg och parker.

Kulturmiljöutredningen för Riksby 1:13 (Lintaverken) med omgivning har till uppgift att analysera områdets kulturhistoriska värden samt att titta på eventuell påverkan av områdets kulturmiljövärden i samband med exploatering. Utredningen behandlar i första hand Lintaverkens byggnader men för att sätta in byggnaderna i sin kontext har en sammanfattande historik över området gjorts. En mer djuplodande undersökning över områdets förhistoriska tid har tagits fram av KMV Forum AB.

Enligt utredningen har området höga kulturhistoriska värden främst genom de fornlämningar som finns i närheten av området som påvisar den historiska kopplingen tillbaka i tiden. Ett av Lintaverkens före detta motorprovhus har så pass höga arkitektoniska värden att möjligheten att bevara byggnaden undersöks i detaljplanearbetet. I utredningen har råd och riktlinjer i samband med en eventuell ombyggnad tagits fram.

Orientering

Karta



Orienteringskarta, aktuellt området är ungefärligt markerat med röd cirkel. Karta från Eniro.se

Det nu aktuella planområdet ligger i området Riksby i Bromma, mellan Ulvsundavägen i öster, Lillsjön i söder, Bromma flygplats i norr samt ett större koloniområde i väster. Området är delvis bebyggt med verksamheter kopplade till flyget såsom Lintaverkens kontorsbyggnader, motorprovhus och verkstäder. På de låglänta delarna finns kolonistugeområden, åtskilda med skogbevuxna höjder. Den södra före detta landningsbanan används idag som halkkörbana och marken intill denna utgörs av en golfbana. I anslutning till Kvarnbacksvägen finns Bromma återvinningsstation och en större trädgårdsbutik.

Lintaverken består av ett antal byggnader tillkomna mellan 1958 och 1969, dessa är de gråmarkerade byggnader inom det rödmarkerade området på kartan ovan.



Situationsplan över Lintaverkens byggnader, e-tjanst.stockholm.se

Bakgrund

2017 godkändes ett planprogram för centrala Bromma av stadsbyggnadsnämnden och 2019 beslutade Stockholms stad att påbörja detaljplaneläggning för det aktuella planområdet. Planprogrammet innebär bland annat att det tidigare verksamhetsområdet Lintaverken i stadsdelen Riksby söder om Bromma flygplats omvandlas till en stadsdel med bostäder och verksamheter. Detaljplanen skall pröva omfattning, placering och utformning av ca 1200 bostäder, 65 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskola, idrott, torg och parker.

Omfattning

Kulturmiljöutredningen för Riksby 1:13 (Lintaverken) med omgivning har till uppgift att analysera områdets, med betoning på Riksby 1:13 Lintaverkens byggnader, kulturhistoriska värden samt att titta på eventuell påverkan av områdets kulturmiljövärden i samband med exploatering. I pågående planarbete är Lintaverkets karakteristiska motorprovhus från 1969 den enda byggnaden som utreds för ett eventuellt bevarande.

Kulturhistoriskt skydd

Statligt Byggnadsminne

Bromma flygplats är sedan 14 september 2020 ett statligt byggnadsminne (2013:558).

I september 2000 förklarade regeringen på Riksantikvarieämbetets (RAÄ:s) förslag den gamla stationsbyggnaden och hangar A, nuvarande terminalen, som statliga byggnadsminnen. I byggnadsminnesförklaringen från kulturdepartementet finns följande kulturhistoriska motivering att läsa:

... De angivna byggnaderna på Bromma flygplats kan genom denna byggnadsminnesförklaring bevaras som monument över en viktig kommunikations-historisk period. Vidare bedömer RAÄ att byggnaderna är av arkitektoniskt hög kvalitet och att de är tidiga och autentiska exempel på en modernistisk flygplatsarkitektur. På Bromma flygplats finns ett hitintills obrutet traditionsvärde med stora kulturhistoriska kvaliteter. ... Vitala delar av de ursprungliga byggnadskonstruktionerna är bevarade trots, senare om- och tillbyggnader, samtidigt som det som är uppfört efter flygplatsens invigning till stora delar också är bevarat. På detta sätt kan historien avläsas i flygplatskomplexet. Till en byggnadsminnesförklaring finns skyddsföreskrifter som ska medverka till att byggnadens dess kulturhistoriska särart bevaras.

För byggnaderna inom Bromma flygplats gäller:

- Att de inte får rivas eller förändras så att deras kulturhistoriska värden minskar.
- Att man inte får göra ingrepp i kvarvarande delar av den ursprungliga stommen eller rumsindelningen.
- Att man inte får göra ingrepp i äldre fast inredning som trapplopp, räcken, dörrar, fönster, beslag, listverk, tak-, vägg- och golvmaterial m.m.

- Att byggnaderna ska underhållas så att de inte förfaller och att vård- och underhållsarbeten så långt möjligt ska göras med traditionella material och metoder.

Skyddsbestämmelser i detaljplan

Arbetet med en ny detaljplan är igång, detaljplanen vid Linta Gårdsväg är den första av flera planerade etapper i Riksby.

I en detaljplan kan kommunen skydda byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt och som därför inte får förvanskas. De bestämmelser som läggs in i planen är juridiskt bindande och kan innefatta både rättigheter och begränsningar för förändringar i området eller specifik byggnad. Kommunen kan i en detaljplan till exempel ange krav på skydd eller särskild varsamhet för vissa delar av en byggnad, förbud mot att riva hela eller delar av en byggnad eller ange att det krävs bygglov för åtgärder som normalt inte kräver bygglov, så kallad utökad bygglovplikt. Skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse markeras till exempel med bokstäverna r för rivningsförbud, q för skyddsbestämmelser och k för varsamhetsbestämmelser.

Översiktsplan

I översiktsplanen för Stockholm antagen 2018 står det angående utvecklingen i Bromma:

Centrala Bromma karaktäriseras av de stora smalhusområdena samt av Bromma flygplats. Brommaplan har ett strategiskt läge med kommunikationer, handel och service, där gatunätet orienterar sig kring cirkulationsplatsen. I centrala Bromma finns den karaktäristiskt blockiga terrängen med De Geer-moräner, som är av riksintresse. I norra delen av Riksby och kring Brommaplan finns mycket stora möjligheter till stadsutveckling för bostäder, verksamheter och service. Komplettering med nya skolor, förskolor, ytor för idrott och kultur samt nya offentliga rum behövs när stadsdelen växer. Tillgången till parker i området ska stärkas, exempelvis genom att utveckla Tunnlandsparken och Lillsjön samt att skapa nya parker i Riksby.

Behovsbedömning av Stadsmuseet

Sammandrag ur texten i Stadsmuseets behovsbedömning, för fullständig text se Behovsbedömning för Dp 2017-160-20, Kulturmiljöförvaltningen, Stadsmuseiavdelningen.

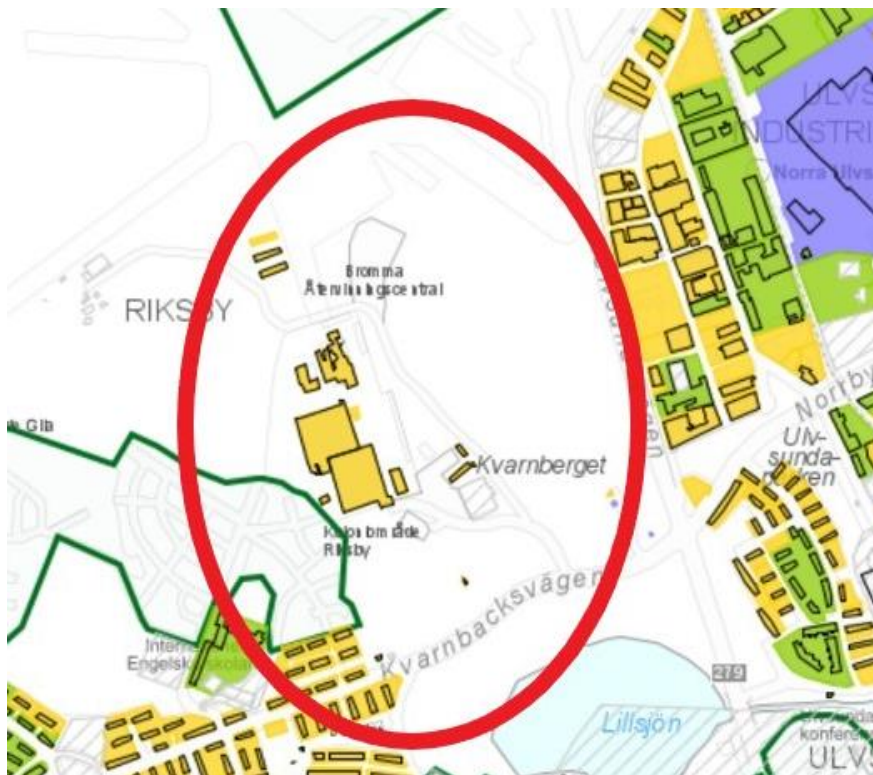
Lintaverkens miljöskapande värde är betydande. Den tidstypiska kontorsbyggnaden har arkitektoniska kvaliteter. Motorprovhusens betongvolym utgör dramatiska och karaktärstarka inslag i närmiljön. Värdena förstärks av den historiska funktionen och av anläggningens direkta koppling till Bromma flygplats. Lintaverken utgör ett viktigt och avläsbart inslag i flygplatsens historia. Det är den fysiska lämningen som berättar om tiden när civilflyget tog språnget in i jetåldern, med betydelse för den trafik- och transporthistoriska utvecklingen, såväl nationellt som internationellt. Flygplatsområdet är utpekade som särskilt kulturhistoriskt värdefullt.

Området kring Bromma flygplats har fredats från bebyggelse trots dess närhet till innerstaden och har därför spår kvar av det historiska odlingslandskapet. Särskilt anmärkningsvärt är det att den ursprungliga landsvägens ursprungliga sträckning till stora delar än idag är bibehållen.

Stadsmuseets bedömning är att det kan vara möjligt att bebygga dalgången förutsatt att nya byggrätter tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Kvarterstrukturen bör utgå från att Lintaverken bevaras och med respekt för den historiska sträckningen av Glia Landsväg/ Linta Gårdsväg.

Med hänsyn till det äldre kulturlandskapet och äldre tiders byggnadsskick bör kullarna fredas från bebyggelse.

Stadsmuseets klassificering



Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta.

Flertalet av byggnaderna i området är gulmarkerade enligt Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta. Det betyder att byggnaderna är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde (gulmarkerad). Enligt klassificeringssystemet är gul den tredje nivån som används vid klassificering, blått är den högsta klassen och omfattar bebyggelse som bedöms ha synnerligen höga kulturhistoriska värden. Grön klassning innebär också ett högt kulturhistoriskt värde och betyder att bebyggelsen bedöms vara särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Plan- och bygglagen

Ändringar av byggnaderna ska enligt 8 kap. 17 § Plan- och Bygglagen utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Enligt 8 kap. 14 § ska byggnaden hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras.

Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.



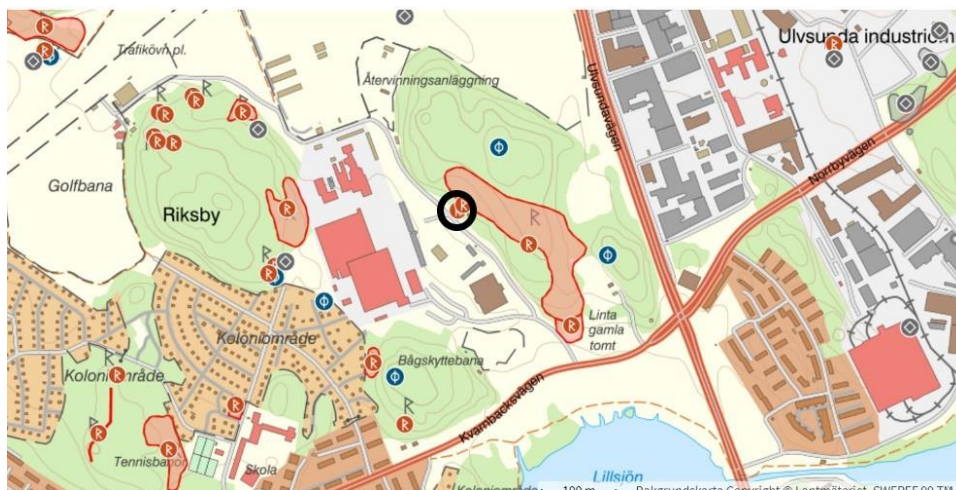
*Lintaverkets kontorsdel
uppförd år 1958, fotot taget
från söder.*

*Foto Sofia Bruto, Stockholms
Byggnadsantikvarier.*

Fornsök

Fornlämningar är spår i landskapet efter mänsklig verksamhet under sedan länge förflutna tider. Lämningar kan exempelvis vara gravar, husgrunder och vägbankar. Kulturmiljölagen definierar fornlämningarna och ger dem ett starkt lagskydd som måste beaktas vid planering av mark- och vattenområden. Allt arbete som innebär ingrepp på fornlämningar eller i fornlämningsområde kräver tillstånd av länsstyrelsen. Genom kulturmiljölagen omfattas fornlämningar av ett generellt skydd. Det innebär att nyupptäckta lämningar skyddas automatiskt, utan att något myndighetsbeslut behöver fattas. Om en fornlämning påträffas under pågående markarbeten måste därför arbetet avbrytas och länsstyrelsen meddelas.

I närheten av det nu aktuella planområdet finns flertalet fornlämningar. På höjden ovanför promenadvägen, strax utanför finns ett gravfält från yngre järnålder, ca 400-1050 e Kr. Det består av 15 registrerade gravar, varav 1 en hög och 14 runda stensättningar. Strax söder om gravfältet finns ytterligare två gravar. Den ena är en rund stensättning, som ligger sydost om Lillsjön strax öster om ett hus i parken. I koloniområdet ligger en hög som kallas "Björns hög" efter namnet Björn på en runsten som påträffats väster om Lillsjön. För mer information gå in på Riksantikvarieämbetets hemsida raa.se/hitta-info/fornsok. En fördjupande utredning angående fornlämningar i området kommer att utföras av KMV Forum.



Riksantikvarieämbetets hemsida raa.se/hitta-info/fornsok. Svart ring markerar Gliastens nuvarande placering.



Gliastenen eller Glia runsten restes på 1000-talet, troligen till minne av den vägbyggare som byggde en bro mellan Linta och Glia by.

Stenen flyttades från sin ursprungliga plats då Bromma flygplats byggdes. Nuvarande placering är markerad med svart ring på kartan ovanför.

Historik över området

För en mer ingående historik kring Brommas utveckling hänvisas till rapporten *Områdesanalys för centrala Bromma* framtagen av Landskapslaget i samarbete med Exploateringskontoret, Stockholms stad 2012 samt kommande utredning från KMV Forum.

Förhistorisk tid

Området runt Riksby har en lång historik med anor från 500-talet. På nuvarande Bromma flygfält låg under medeltiden och fram till cirka 1785 Glia by. I samband med att Bromma flygfält skulle byggas i mitten av 1930-talet grävdes gravfältet fram och dokumenterades. Glia gravfält är från yngre järnålder och har använts från 500-talets mitt e.Kr. till 1000-talets mitt. Intill gravfältet står en runsten, den så kallade Gliastenen eller Glia fornsten, stenen flyttades dit från sin ursprungliga plats då Bromma flygfält byggdes. Inskriften på runstenen lyder: *"Gammal och Tjälve de läto resa denna sten efter sin fader, en dugande man. Gud hjälpe hans själ!"*. Troligen restes stenen till minne av den vägbyggare som byggde en bro mellan Linta och Glia by.

I sluttningen mot Lillsjön vid Ulvsunda kvarn låg Linta forntida by. Gravfältet vid Linta by är Brommas största gravfält, med närmare 100 gravar, det tillhörde byn och existerade i 1100 år från 500-talet till 1600-talet. De flesta gravarna är runda stensättningar, men det finns även fyrkantiga stensättningar och ett antal högar. Enstaka gravar är från vendeltid (550-800 e.Kr.), men merparten är anlagda under vikingatid (800-1050 e.Kr.). Området har också flera husgrunder och en brunn. Under 1600-talets senare hälft kom ägorna under Ulvsunda och då avhystes byn och raserades.

Glia landsväg, nordväst om flygfältet, är Brommas äldsta väg och anlades troligen på förhistorisk tid. Vägen gick mellan Ulvsunda och Bromma kyrka och förenade de tre byarna Ulvsunda, Glia och Linta. Innan flygfältet byggdes gick vägen över marken där flygfältet nu är, i samband med byggandet av flygfältet drogs vägen om och går nu ner mot koloniområdet Kortesslund.



Karta öfver Bromma Socken uti Stockholms län och Sollentuna härad, 1829. Kongl. General Landtmäteri Contoirtet.

Vid mitten av 1600-talet och fram till sekelskiftet 1900 kom säterierna Ulvsunda och Åkeshov att dominera markägandet i Bromma. Efter inspiration från bland annat Tysklands storstäder började Stockholms stad vid sekelskiftet 1900 planera för utveckling utanför stenstaden. För att ha kontroll över planeringen började staden förvärva stora markarealer, 1904-05 förvärvade Stockholms stad Åkeshov och Ulvsunda. Slottsanläggningarna började användas som vårdhem och markerna exploateras för bostadsbebyggelse och industrietableringar i stor skala.

Stockholms stads exploatering på 1930-talet

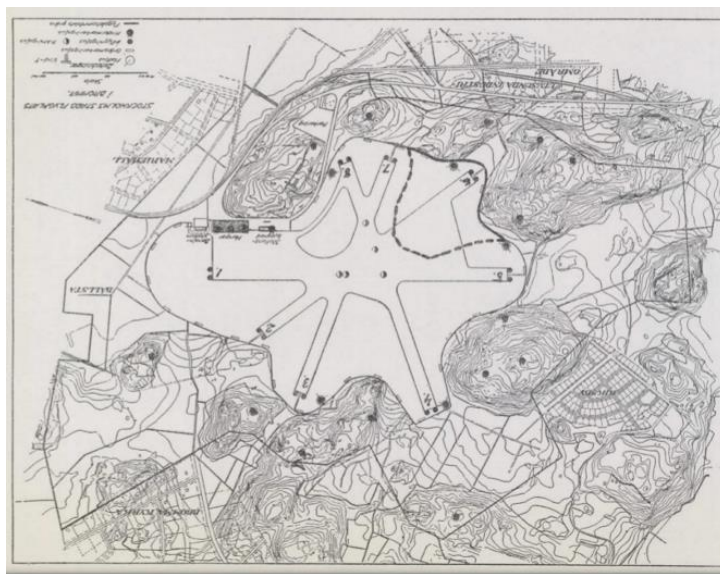
Genom inkorporeringen av Bromma socken år 1916 fick staden under denna tid tillgång till nya stora markområden, vilket medförde att planeringen av villastäder och trädgårdsstäder utanför stenstaden kunde ta fart.

Stadsplaneidealet var tydligt, bostaden skulle separeras från arbete och renodlade bostadsområden anlades utanför stadskärnan. För att optimera luftväxling och ljusinfall beräknas våningshöjd och avstånd mellan husen. Ju högre hus, desto längre avstånd mellan dem. I det funktionalistiska manifestet *acceptera* från 1931

illustreras hur staden ska bli ljusare och luftigare genom allt glesare kvarter. Husen ställs i parallella rader, i nord-sydlig eller öst-västlig riktning för optimalt ljusinsläpp, fritt i naturen med träd och bergknallar bevarade på grönytorerna emellan, i enlighet med principen ”hus i park”. Det så kallade lamellhuset med två till tre entréer längs med långsidan, kommer att bli det vanligaste bostadshuset under i princip hela 1900-talet och förekommer i olika tjocklek och olika höjd.

Bromma flygplats

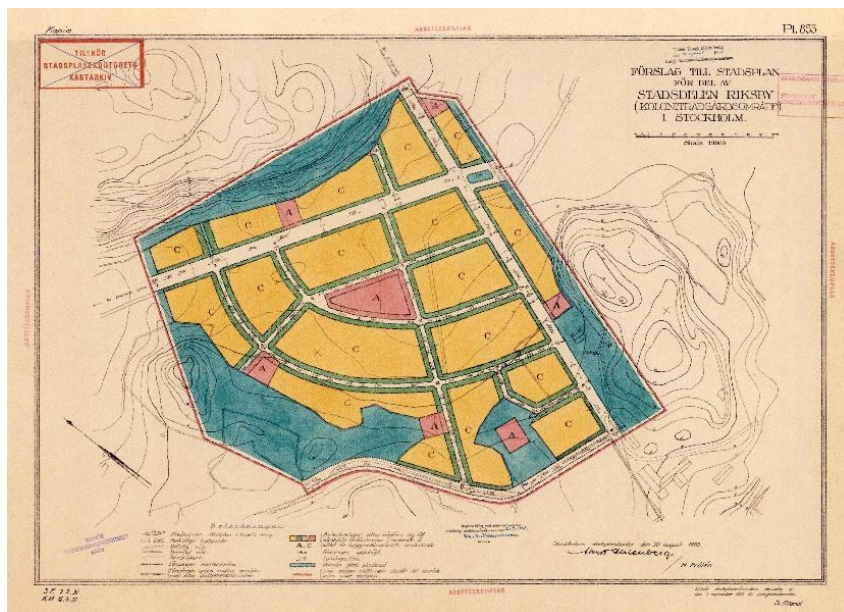
En permanent flygplats i Stockholm var föremål för statliga och kommunala utredningar under hela 1920-talet. Den långa utredningsprocessen ledde till att staden 1929 reserverade Riksbyfältet i Bromma för ändamålet, 1933 beslutade Stockholms stadsfullmäktige att en internationell flygplats skulle byggas i Bromma. Flygplatsen invigdes 1936. Terminalbyggnaderna ritades av Paul Hedqvist, arkitekten bakom Tranebergsbron och Västerbron. Flygplatsen hade från början fyra landningsbanor, Bromma var den första flygplatsen i Europa där landningsbanorna asfalterades. Två av banorna ligger i området som ingår i utredningen. Hela flygplatsområdet som omfattade all den obebyggda marken nordost om koloniområdena och villaområdet vid Bromma kyrka var omgärdad med stängsel. Inom utredningsområdet finns också mindre hangar- och förrådsbyggnader. När Arlanda togs i bruk 1962 flyttades utrikestrafiken dit och 1983 också inrikestrafiken. I slutet av 1990-talet blev Bromma åter en trafikflygplats. Vid samma tid minskades det inhägnade området vid flygplatsen. På en del av området anlades en golfbana. En av landningsbanorna används idag som halkövningsbana.



*Bromma flygplats
utbredning 1938, karta
från Stadsarkivet.*

Kolonilotter

Då området i närheten av Bromma flygplats stördes av flygbuller var det inte lämpligt för bostäder utan mycket av marken förblev öppen för rekreation. I områdets sydvästra del anlades koloniområden. Riksby koloniträdgårdsområde är en av de få koloniträdgårdar i Stockholm som är fastställda i en stadsplan med officiella kvarter och vägar, stadsplanen ritad av Albert Lilienberg fastställdes 1930. I området finns också koloniområdena Iris Glia, Iris Riksby och Koloniträdgårdsföreningen Linnéa, även kallad Kortenslund.



Riksby koloniområdes stadsplan från 1930, Albert Lilienberg.

Lintaverken

Utredningsområdets enda större industrianläggning, s k Lintaverken, ligger i södra delen av flygplatsområdet i anslutning till landningsbanorna. Anläggningen fick sitt namn från den fornby som var belägen där verkstadsanläggningen byggdes.

Då civilflyget gick in i jetåldern projekterade SAS en verkstadsbas för underhåll av jetmotorer. Anläggningen med jetmotorverkstad, apparatverkstad, kontorshus och restaurang uppfördes efter ritningar av ingenjörsfirman Jacobsson och Widmark och var klar hösten 1959. I den första etappen uppfördes också ett motorprovhus med två provceller med varsitt luftintag och utloppsschakt, arkitekter var SIAB, Svenska Industribyggen AB. Jetmotorprovhusen bedömdes efter färdigställandet vara en av de förnämsta anläggningarna i sitt slag i Europa. Vaggan för upphängning av motorn var av en helt ny typ och ljuddämpningen var så effektiv så att motorprov kunde utföras utan att störa närliggande bebyggelse. Betongväggarnas tjocklek är 60 cm.

1968 tillkom ytterligare ett motorprovhus, i och med införandet av den betydligt större och mer kraftfulla jetmotorn till Boeing 747 (Jumbojet) krävdes en provcell som var tre gånger så stor som den för Caravelle- och DC-8-motorn.

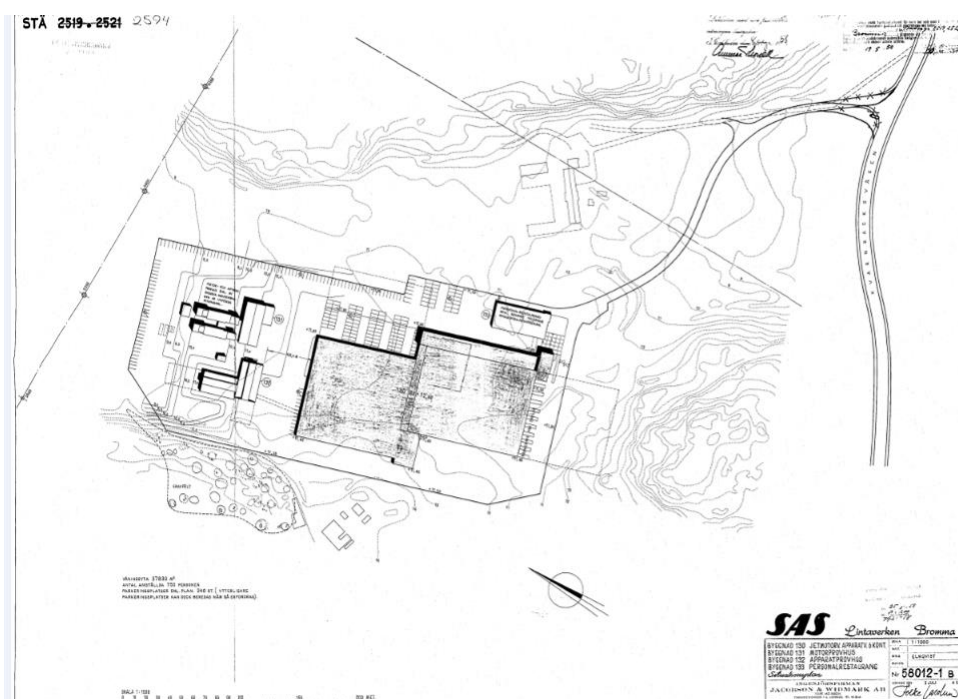
Jumbojetmotorn var då världens största jetmotor och krävde betydligt större intag av luft, starkare konstruerade väggar i provcellen och större luftutsläpp. Byggnaden består av en inlastningshall, verkstad, luftintag, provcell, kontrollrum samt den höga utblåsningsstationen. Byggnaden uppfördes med slutna betongfasader med ett ingjutet mönster efter ritningar av Sven E Trädgårdh. Byggnaden gavs en planform lik formen på den jetmotor som byggnaden uppfördes för att testa.

Lintaverken hade en erkänt hög kvalitet på arbetet och kom att serva motorer från hela världen. Efter 1962 då utrikestrafiken flyttade från bromma flygfält till Arlanda kom flygmotorerna med lastbil istället för att landa på Bromma flygfält.

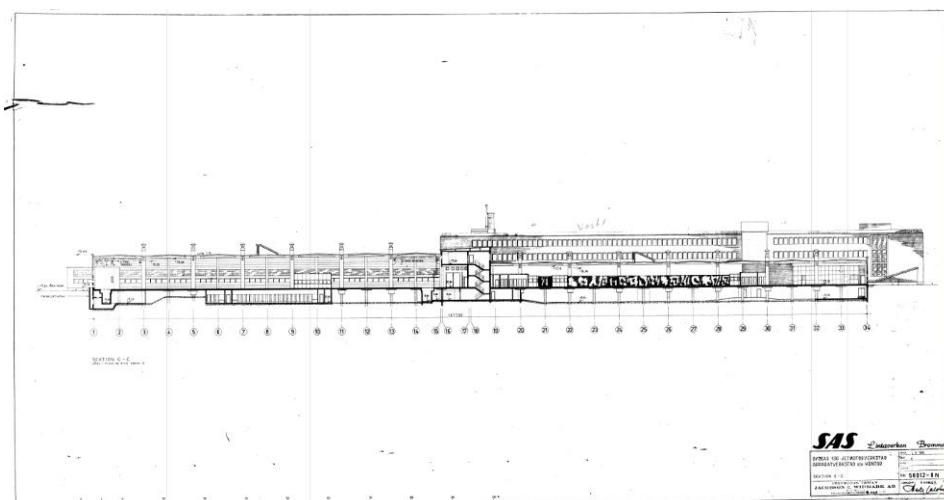
I slutet av 80-talet sålde SAS 75% av Scandinavian Aero Engine Services, som dotterbolaget på Lintaverken då hette, till Volvo Flygmotor, och därefter hette det Volvo Aero Engine Services. Sedermera köpte Volvo även resterande 25% och verkade på Lintaverken fram till omkring 2007 då man avvecklade hela anläggningen.

Under 90-talet var Lintaverken en av få verkstäder i världen som hade kompetens för just Jumbojetmotorn, som då började bli omodern. Sannolikt var det underhållet

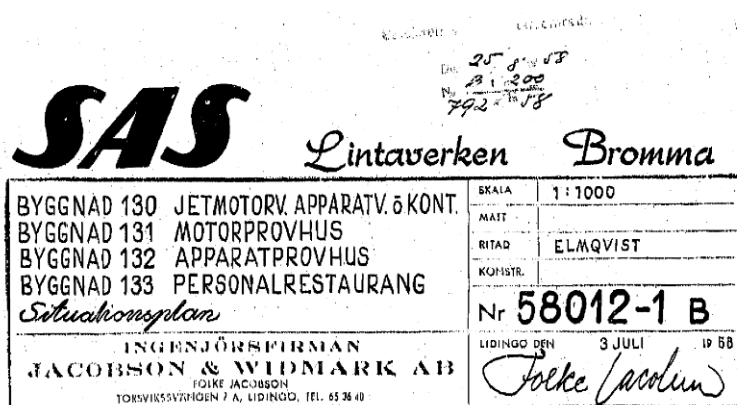
av just dessa motorer som gjorde att man fanns kvar på Lintaverken så länge som man ändå gjorde. Eftersom motorutvecklingen gått mycket fort de senaste decennierna, och nya miljökrav har gjort att huvuddelen av de äldre motorerna som Lintaverken var specialister på har avvecklats, så såg Volvo Aero till slut ingen ekonomi i anläggningen på Bromma. Efter att verksamheten med jetmotorer lades ner 2007 har byggnaderna använts för handel.



Ritning av Jetmotorverkstaden, apparatverkstaden samt kontor, Jacobson & Widmark ingenjörbyrå 1958.



Sektionsritning (nord-sydlig riktning) av Jetmotorverkstaden, apparatverkstaden samt kontor, Jacobson & Widmark ingenjörbyrå, 1958.



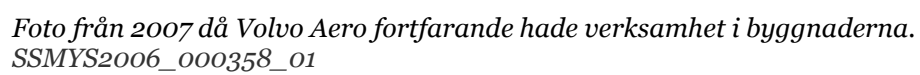
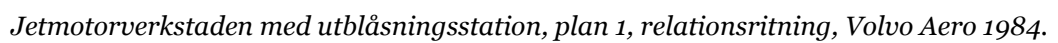
Jacobson & Widmark ingenjörbyrå ritningsstämpel 1958.



Flygfoto över Lintaverken 1966, Erik Claesson RAÄ. Lintaverken_-_KMB_-_16001000185844.jpg



På flygfoto från 1966 är den karakteristiska högdelen som bland annat innehöll utblåsningsstation ännu inte uppförd. På bilden syns de första motorprovhusen. Beskuren del av flygfoto 1966, Erik Claesson RAÄ. Lintaverken_-_KMB_-_16001000185844.jpg



Kulturhistoriska värden

Att beskriva äldre bebyggelsemiljöers kulturhistoriska värden är en metod för att analysera och beskriva andra värden än ekonomiska. Det rör sig om värden som ger oss information om tidigare historiska förhållanden och värden i kulturmiljön som ger upphov till upplevelser hos brukare och/eller besökare. Kulturhistoriska värden tar sig fysiskt uttryck i hur ett område är planerat, bebyggelsens och landskapets utformning, byggnadsmaterial, färgsättningar och utformningen av mark och hägnader. Den kulturhistoriska bedömningen nedan bygger på det system som Riksantikvarieämbetet utarbetat. Systemet bygger på olika värdekriterier som är sorterade under dokumentvärden och upplevelsevärden vilka kompletteras med övergripande och förstärkande egenskaper. Resultatet ger en nyanserad och kvalitativ analys av såväl bebyggelse som kulturmiljöer. Alla dessa värden finns inte representerade i varje byggnad, men de som finns vägs samman och resulterar i en kulturhistorisk klassificering.

- Dokumentvärden är de historiska värden som byggnaden genom sin existens berättar. Dessa historiska egenskaper delas upp i underrubrikerna: byggnadshistoriskt, byggnadsteknikhistoriskt, arkitekturhistoriskt, samhällshistoriskt, socialhistoriskt, personhistoriskt samt teknik- och industrihistoriskt värde.
- Upplevelsevärdena karaktäriserar upplevelsen av byggnaden. Dessa kriterier delas upp i: arkitektoniskt värde, konstnärligt värde, patina, miljöskapande värde, identitetsvärde, kontinuitetsvärde, traditionsvärde och symbolvärde.
- De övergripande och förstärkande motiven kompletterar värdena. Dessa motiv är autenticitet (äkthet och ursprunglighet), pedagogiskt värde (tydlighet), kvalitet samt sällsynthet och representativitet.

Kulturhistoriska värden i området

Kulturmiljön i området är ett resultat av den mycket långa tid som människor har bebott området samt av de restriktioner som flygplatsens etablering medförde sedan 1930-talet. De relativt stora oexploaterade grönyrtorna och bergspartierna har alla bäring på de restriktioner i markanvändningen som flygplatsen medfört. Områdets starka kulturmiljökaraktärer är främst de fornlämningstäta höjderna, koloniområdena samt de byggnader som tillhör flygets verksamhet med Lintaverkets betongbyggnader som landmärke.

Samhällshistoriskt värde

Gravfältet vid Linta by, på sluttningen ner mot lillsjön, är Brommas största gravfält, det tillhörde byn och existerade i 1100 år från 500-talet till 1600-talet. På nuvarande Bromma flygfält låg under medeltiden och fram till cirka 1785 Glia by. Fornlämningarna i området utgör platsens förankring bakåt i tiden till de historiska förutsättningar som format dagens område. På 1930-talet, i samband med flygplatsens etablering, undersöktes platsens många fornlämningar. Byarnas utveckling påvisar jordbrukets utveckling under järnåldern.

Glia landsväg, nordväst om flygfältet, är Brommas äldsta väg och anlades troligen på förhistorisk tid. Vägen visar på hur de mindre byarna var förenade och hur den ledde ner till Lillsjön som hade kontakt med Mälaren. Vattenvägarna var de viktigaste transportlederna vid den tiden.

Området har också ett samhällshistoriskt värde då den visar på den utveckling som skedde under 1900-talet då Stockholms stad köpte in Åkeshov samt Ulvsunda för att möjliggöra en exploatering utanför stenstaden. Tidigare tillhörde marken de större godsen och hade därför inte tidigare exploaterats. I och med dessa inköp kunde staden planlägga för nya förorter enligt funktionalismens formspråk. Flera av förorterna planerades enligt Stockholmsstilens ideal med smalhus placerade i den naturliga terrängen.

En permanent flygplats i Stockholm var föremål för statliga och kommunala utredningar under hela 1920-talet. Den långa utredningsprocessen ledde till att staden 1929 reserverade Riksbyfältet i Bromma för ändamålet. Arkitekten Paul Hedqvist vann arkitekttävlingen och 1936 invigdes flygplatsen. Flygplatsen är en av 1930-talets tekniska innovationer och därför viktig ur ett Stockholmsperspektiv. Flygplatsens strukturer och mönster är fortfarande tongivande för området, men de

är under omvandling.

Det samhällshistoriska värdet är starkt kopplat till platsens historiska funktion och direkta koppling till Bromma flygplats. Lintaverkens byggnader utgör ett viktigt och avläsbart inslag i flygplatsens historia och berättar om tiden när civilflyget övergick i jetåldern.

Då flygplatsen placerades i området var det inte möjligt med bostadsbebyggelse, istället planlades Riksby koloniträdgårdsområde. Koloniområdet är ett av få stadsplanlagda koloniområden, övriga koloniområden i området är organiskt framvuxna. Kolonilottsområdena har stora kulturhistoriska genom dess planlagda utformning med dess kvartersindelning och gatustruktur. På varje lott fick en byggnad på max 20 kvadratmeter uppföras, idag finns 134 lotter och lika många byggnader bevarade i området. Området har också sociala och ekologiska värden och är starka också förbindelselänkar för bland annat flygande insekter. De urbana odlingsmöjligheterna är ett sätt att bygga vidare på områdets äldre markanvändning, idag finns återigen ett stort intresse för stadsnära odling.

Miljöskapande värde

Det miljöskapande värdet är främst de fornlämningstäta skogspartierna i området tillsammans med de öppna delarna av mosaiklandskapet som är formade av flygets verksamhet. På höjderna finns många forn- och kulturlämningar, äldre stigar och vägsträckningar mm som visar på människans mycket långa kontinuitet på platsen. Lillsjön, i områdets södra del, ligger i en sänka med förbindelse till Mälaren. I odlingslandskapets vikar ligger de stora kolonilottsområdena Kortenslund, Glia och Riksby. Sammantaget innehar området ett stort miljöskapande värde genom dess varierande landskap med tydliga spår från människans utveckling på platsen.

Lintaverkets betongbyggnader från sent 1950-tal är ett landmärke i området och visar på bebyggelsens nära koppling till flyget och Bromma flygplats närvaro i området. Lintaverkets tegel- och betongbyggnader från sent 1950-tal är karaktärsbyggnader i området. Det före detta motorprovhuset med den höga utblåsningsstationen med tillhörande lågdel är ett landmärke i området med sin karaktärsskapande utformning.

Arkitektoniskt värde.

Byggnaderna i området har en mycket varierad utformning. Karakteristiskt för den här typen av områden är blandningen av olika typer av byggnader, framvuxna efter behov, med varierande kvalitet på arkitektonisk utformning. Ett fåtal av byggnaderna, exempelvis Lintaverkets kontorsbyggnad i gult tegel med horisontella fönsterband, uppvisar tidstypiska kvaliteter med ett visst arkitektoniskt värde. Det är främst byggnaderna i norra delen av området som äger ett arkitektoniskt värde genom dess brutalistiska betongfasader. Med brutalism menas den arkitekturstil som slog igenom på 1950-talet, typiskt är användande av rå betong och att låta tekniska och funktionella detaljer utgöra arkitektoniska motiv. Dessa är till stor del bevarade både till byggnadsvolym och fasadmateriäl. Anläggningen har gestaltningsmässiga kvaliteter och är ett landmärke i området.

Industrihistoriskt

Lintaverkets betongbyggnader närmast flygfältet, vilka uppfördes 1959 av SAS, har ett teknik- och industrihistoriskt värde då den gestaltar en period i områdets historia då mycket av verksamheten var knuten till flygets verksamhet.

Sammanfattning av kulturhistoriska värden i området

Analysen av områdets kulturhistoriska värden kan sammanfattas i att följande delar innehar så pass höga kulturhistoriska värden att ett bevarande är motiverat

- Lintaverkens byggnaderna från sent 1950-tal, framförallt motorprovhusens betongbyggnader vilka är särskilt karaktärsskapande i området
- Områdena med fornlämningarna samt det äldre kulturlandskapet på kullarna runt området vilka gränsar Riksby 1:13
- Den historiska sträckningen av Glia Landsväg/ Linta Gårdsväg

Känslighets- tålighetsanalys

Känslighet och tålighet hos en kulturmiljö är tätt sammanfogade med miljöns kulturhistoriska värde. Generellt medför ett högre kulturhistoriskt värde högre känslighet, dock är begreppen inte synonyma utan i analysen av känslighet och tålighet vägs även bevarandemotiv och hotbild in.

Bevarandemotiv utgörs av det kulturhistoriska värdet sammanvägt med sällsyntheten. Sällsyntheten bedöms utifrån ett nationellt, regionalt och lokalt perspektiv. Hotbilden, eller bedömningen av förändringstrycket i en kulturmiljö, kan i ett första steg analyseras förutsättningslöst, frikopplat från eventuella förändringsförslag eller utvecklingsvisioner. Men för att korrekt kunna bedöma konsekvenser för kulturmiljön bör förändringsförslagen specificeras.

Känslighets-/tålighetsanalysen utgör ett hjälpmedel att bedöma en relativ tålighet mot förändringar i för en befintlig byggnad, kvarter eller för en miljö. Graderingen sker i en tregradig skala med hjälp av begreppen:

- Mycket känslig
- Känslig
- Tålig

I känslighets-/tålighetsanalysen över området Riksby är det främst kategorierna känslig och tålig som kan appliceras.

Analys av Riksby

I kategorin **mycket känslig** återfinns de viktigaste karaktärsdragen i områden samt karaktärsbyggnaderna;

- Områdena med fornlämningar, äldre stigar och vägsträckningar
- Äldre ekar och andra ädellövträd i området

I kategorin **känslig** återfinns de viktigaste karaktärsdragen i områden samt karaktärsbyggnaderna;

- Lintaverkens kontorsbyggnad samt byggnader av betong uppförda 1958 och 1969.

I kategorin **tålig** återfinns merparten av områdets byggnader.

- Övrig bebyggelse som tillhör Lintaverken är framvuxen med till- och

ombyggnader utförda efter behov utan sammanhängande arkitektur. Dessa byggnader saknar nämnvärda kulturhistoriska värden och är tåliga för förändringar.

Helhetsbedömning

Idag står området inför en stor förvandling, området ska byggas om till en blandad stadsdel med bostäder, kontor och lokaler. Här kommer också finnas handel/service och skolor.

Vid analysen av områdets kulturhistoriska värden är det främst områdena med fornlämningarna samt Lintaverkens byggnader från sent 1950-tal som innehar så pass höga kulturhistoriska värden att ett bevarande är motiverat.

Lintaverkens motorprovhus, främst det från 1969, är en karaktärsbyggnad i området med höga arkitektoniska värden, fasaderna och byggnadsvolymer är välbevarade exempel från dess uppförandetid. Byggnaden bör bevaras, vissa förändringar kan tillåtas för att möjliggöra en ny funktion i byggnaderna.

I området finns också ett flertal byggnader som har ett visst värde ur ett miljöskapande perspektiv. Dessa byggnader har inte några nämnvärt höga arkitektoniska kvaliteter utan det miljöskapande värdet omfattar framförallt blandningen av alla byggnader i området. Byggnaderna i sig är inte så märkvärdiga att ett bevarande är motiverat.

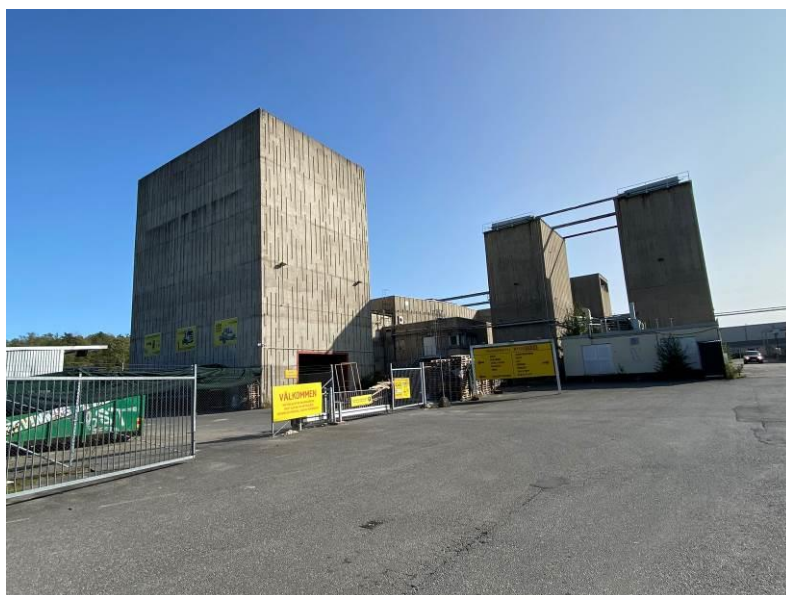
Ett bevarande av äldre bebyggelse i planeringen av nya stadsdelar ger ofta de nya stadsdelarna en spännande komplexitet och ger också människor en påminnelse om områdets tidigare historia. Den nya bebyggelsen bör anpassas till terrängen och framförallt de fornlämningar, äldre stigar och vägsträckningar mm som finns i området. Vid utvecklingen av området bör lämningarna göras mer synliga och tillgängliga, genom att använda äldre stigar och vägsträckningar i planeringen kan ny bebyggelse knytas till områdets tidigare strukturer. På så sätt kan fornlämningarna återfå en anknytning till boendemiljön. De äldre ekarna och andra ädellövträd kan härledas till godsen Ulvsunda och Åkeshovs markanvändning från 1600-talet och ger området en koppling till områdets äldre markanvändning. Träden skapar också synergieffekter med naturvården.

Vår bedömning är att det är möjligt att bebygga området kring Lintaverkens byggnader om detta görs med hänsyn till de kulturhistoriska värdena som området

besitter. Delar av Lintaverkens byggnader bevaras som en länk till områdets historik och nya kvarter planläggs utifrån de bevarade byggnaderna. Den historiska sträckningen av Glia Landsväg/ Linta Gårdsväg ska också bevaras och det äldre kulturlandskapet på kullarna strax utanför Riksby 1:13 runt området fredas från bebyggelse.

Riktlinjer inför kommande exploatering

Det aktuella förslaget innebär omvandling av det äldre verksamhetsområdet till en stadsdel med ett blandat innehåll av verksamheter som bostäder, kontor, undervisning och handel. I det pågående detaljplanearbetet föreslås att samtliga byggnader förutom Lintaverkens motorprovhus från 1969 med utblåsningsstation att rivas, se illustration på nästa sida.

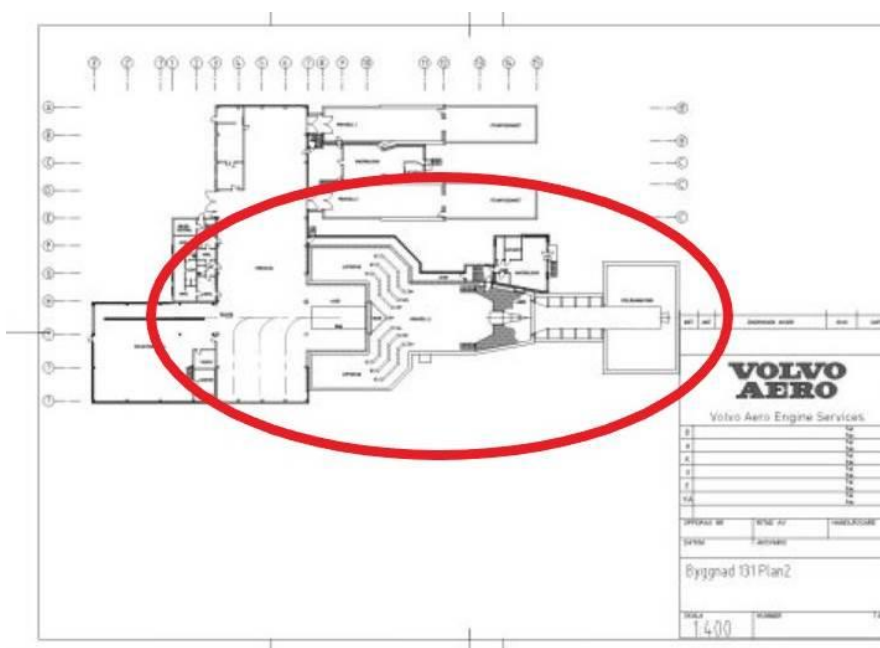


Möjligheten att bevara den vänstra byggnaden, den före detta utblåsningsstationen, utreds i pågående detaljplanarbete.

*Foto Sofia Bruto,
Stockholms
Byggnadsantikvarier.*



Översiktsbild Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. Centrala Bromma, Riksby etapp 1 dnr 2017-16020 Bild från SWMS arkitektur. Motorprovet huset från 1969 markerat med röd ring.



Situationsplan över den före detta motorprovet huset med utblåsningsstation vid

Lintaverken. Byggnadsvolymen inom rödmarkerat område utreds nu för ett eventuellt bevarande.

Utredning pågår för att se vilka möjligheter som finns för att byggnaden ska kunna bevaras samt utvecklas för att kunna inrymma en ny verksamhet. För att tillvarata och skydda de kulturhistoriska värdena som byggnaden har bör man ägna särskild uppmärksamhet på nedanstående delar;

- Byggnadsvolymen bör bevaras, sentida tillägg, såsom förråd mm som tillkommit utan några arkitektoniska kvaliteter, bör rensas bort för att byggnaden ska framstå som den uppfördes.
- Nya entréer och fönster kan tillåtas för att möjliggöra ny verksamhet i byggnaden. Placering och utformning av dessa ska noga utredas för att bevara den slutna brutalistiska utformningen. Fönsteröppningar ska minimeras både i storlek och till placering på antal fasader. Att samla fönstren till en fasad är att föredra för att bevara den slutna byggnadsvolymen. Vilken av byggnadens fasader som är mest lämplig bör utredas vidare.
- Tillägg, såsom nya entrépartier och fönster, bör göras i industriell stil med material som är anpassade till den ursprungliga byggnadens utformning som en funktionell byggnad.
- Tillägg, exempelvis påbyggnader på högdelen eller lågdelen, skall utföras med stor respekt för den ursprungliga byggnadens estetik. Påbyggnader ska underordna sig den ursprungliga byggnaden och volymmässigt bör den nya delen vara indragen från ursprunglig volym. Val av material och arkitektoniskt uttryck skall harmoniera med ursprunglig utformning.
- Om nya väggar görs av betong bör dessa ha ett annat mönster än den ursprungliga delen så att det tydligt skiljs åt.



Förslag på ny utformning. Både högdelen och lågdelen är påbyggda, nya entréer har öppnats upp och sentida tillägg har tagits bort. Illustration från DinellJohansson daterad 2021-03-27.

Slutsats

Kulturmiljön i området är ett resultat av den mycket långa tid som människor har bebott området samt av de restriktioner som flygplatsens etablering medförde sedan 1930-talet. De relativt stora oexploaterade grönyterna och bergspartierna har alla bäring på de restriktioner i markanvändningen som flygplatsen medfört. Inför kommande exploatering av området bör hänsyn tas till fornlämningsområdena i närheten av planområdet, det nya området bör planeras så att dessa är tillgängliga för områdets invånare.

Vid analysen av Lintaverkens byggnaders kulturhistoriska värden är det främst det före detta motorprovhuset som innehar så pass höga kulturhistoriska värden att ett bevarande är motiverat. Vår bedömning är att flertalet av byggnaderna i området är av en typ av byggnad som är vanligt förekommande i industriområden runt om i regionen och i Sverige. Motorprovhuset däremot är unik i sitt slag och bör integreras i det nya området för att visa på områdets historik. Det före detta motorprovhuset har höga arkitektoniska kvaliteter genom dess bearbetade betongfasader och är ett landmärke av skulptural karaktär. Att bevara äldre bebyggelse är viktigt vid planering av nya områden för att underlätta möjligheten för invånare att läsa av och förstå områdets tidigare historia.

För att möjliggöra en ny verksamhet i byggnaden kan vissa nya tillägg tillåtas såsom nya fönsteröppningar och entrépartier. Nya tillägg ska utföras med hänsyn och respekt till den ursprungliga byggnadens formspråk, byggnadernas ursprungliga utformning bör vara vägledande vid ombyggnaden.

Bildbilaga

Samtliga fotografier i bildbilagan är tagna av Sofia Bruto, Stockholms Byggnadsantikvarier.



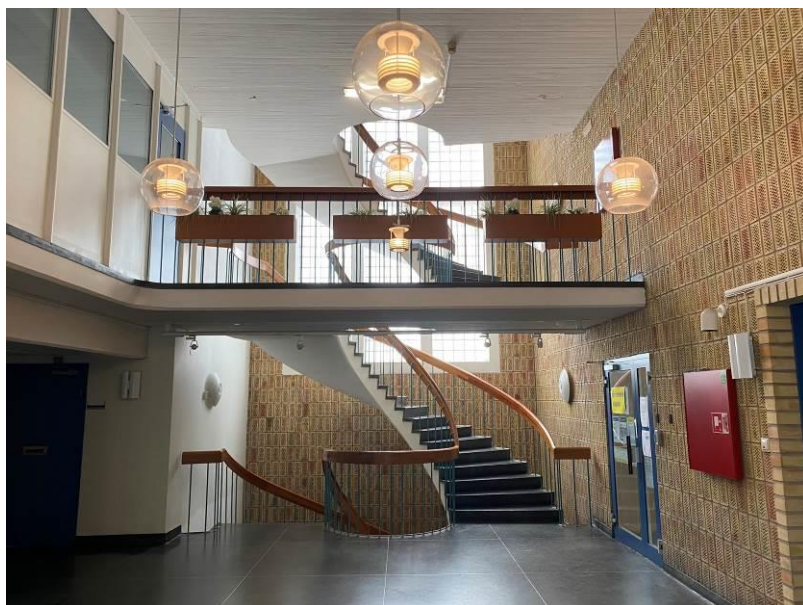
De äldsta byggnaderna inom området tillkom troligtvis i samband med att Bromma flygplats invigdes.



Kontorsbyggnader i gult tegel och horisontella fönsterband.



*Arkitektoniskt
genomarbetat
entréparti.*



*Välbevarat
trapphus i tidstypisk
utformning med
tegelväggar,
kalkstensgolv och
svängd trappa med
räcke av smide.*



*Större
industrianläggning i
områdets västra del.*



*Restaurang Linta
invigdes samtidigt
som SAS invigde sin
provanläggning av
jetmotorer 1959.*



*Exempel på sentida
kontorsbyggnad.*



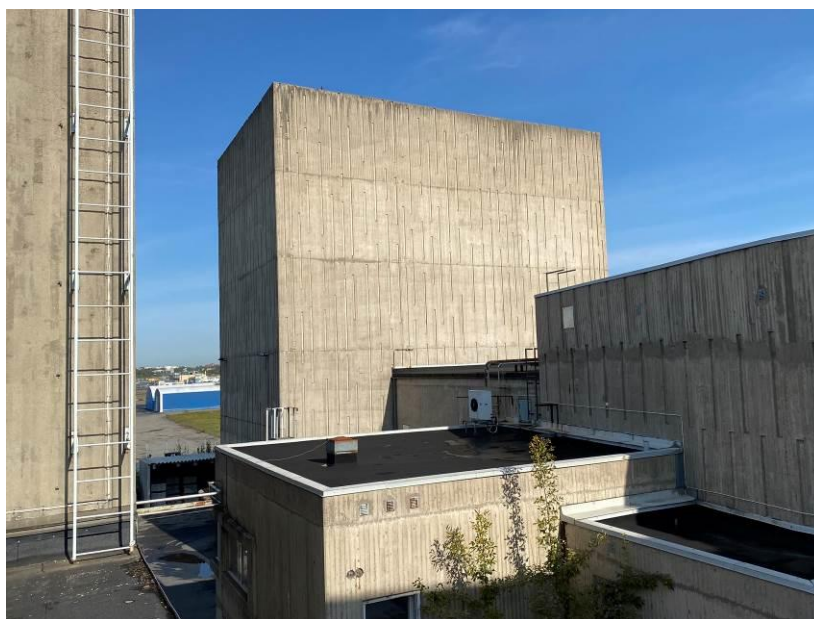
*Den större
proumotorverkstade
n uppfördes av SAS
1969 för att
provköra större
jetmotorer.*



Byggnaden innehåller idag en byggvaruhandel.



Fasaderna består av betong vilken är bearbetad med ett ingjutet mönster. De två tornen till höger är den ursprungliga provmotorverkstaden från 1958.



Den lägre byggnaden inrymmer det före detta kontrollkontoret.



Den höga byggnaden från 1969 var utblåsningstornet, byggnaden är utformad som en gigantisk skorsten.



Byggnaden saknar tak då avgaserna från jetmotorerna skulle släppas ut.



Byggnaden består i en verkstadsdel där motorerna monterades samt en långsmal provcell samt utblåsningsdelen längst bort i bild.



*I de skogsbeklädda
höjderna runt
dalgången finns
flertalet
fornlämningar.*



*Sluttningen ner mot
Lillsjön.*



*Äldre skogspartier
på höjderna i
utkanterna av
området.*



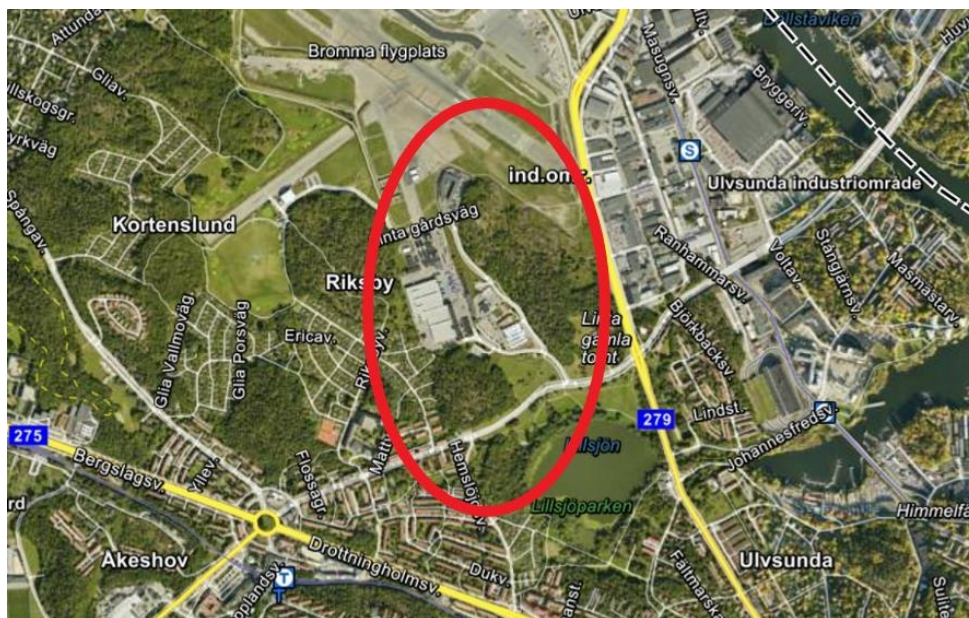
*Riksbyristningen,
den ristning som
visar de hedniska
gudarna Oden och T
or. Ej fastställt om
den är från
vikingatiden eller
1600-talet.*

Flygfoton

Historiska flygfoton från Eniro visar på områdets utveckling, det svartvita fotot är taget mellan 1955-67, det nedre fotot är från 2014-17.



På flygfotot från 1955 finns endast de äldsta byggnaderna inom området. Troligen hörde de samman med Bromma flygfält. Byggnaderna finns bevarade idag.



Lintavergens byggnader tillkom mellan 1958 och 1969.

