



LANDSKAPSLAGET AB
*Landskapsarkitektur
& Stadsbyggnad*

Kulturmiljöanalys Alvik



2015.04.27



Peter Myndes Backe 12
118 46 Stockholm
+46 8 442 48 20
info@landskapslaget.se
www.landskapslaget.se

PROJEKTGRUPP STOCKHOLM STAD

Stadsbyggnadskontoret
Andrew Blanck- Stadsplanerare
Åsa Dahlin- Kulturarvsexpert
Emma Engelsen, stadsplanerare

Exploateringskontoret
Agneta Schill- Landskapsarkitekt
Michela Jögi- Projektutvecklare
Lillian Rosell- byggprojektledare

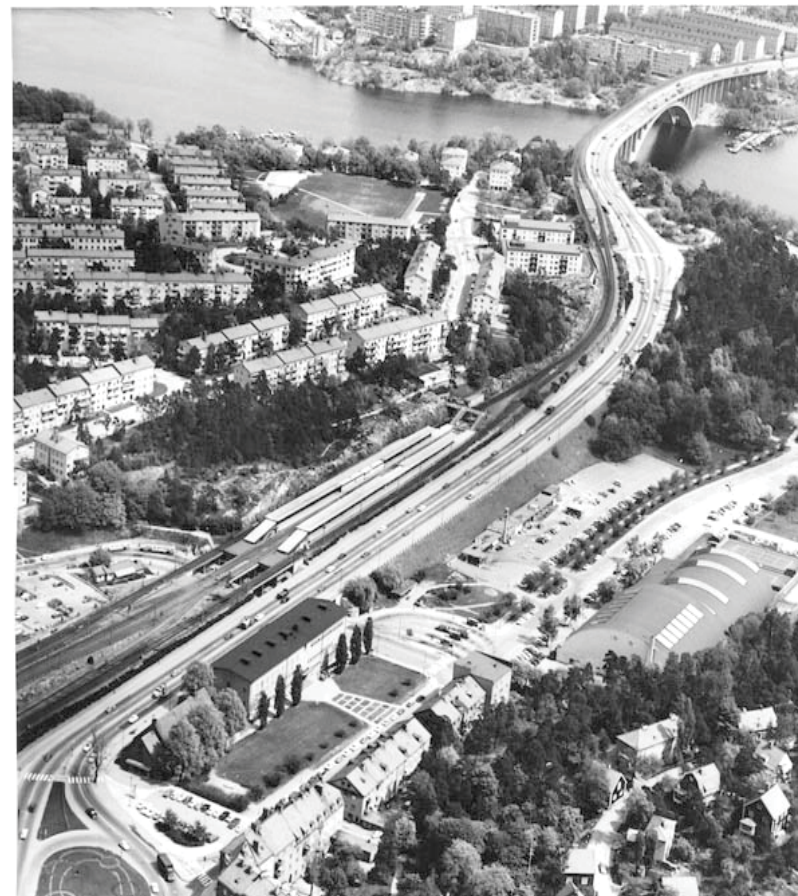
KONSULT SOM GENOMFÖRT KULTURMILJÖANALYSEN

Landskapslaget AB &
Wenanders

LANDSKAPSLAGET AB:
Emily Wade
Åsa Setterby-Modeus
Judson Abbott
Landskapsarkitekter

WENANDERS:
Vicki Wenander
Bebyggelseantikvarie och sakkunnig
kontrollant av kulturvärden

Foton i rapporten: Landskapslaget där inget annat anges.
Framsidan: Gustavslundsvägen med 1920-30 talets centrum-
bildning. Foto Landskapslaget



Alvik centrum, ca. 1960. Stockholmskällan

1	Inledning	4
2	Alviks historia	7
	Landskapet	8
	Stråket	12
	Bebyggelseutvecklingen	19
3	Kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag och bebyggelsestrukturer	25
	Landskapets karaktärsdrag	26
	Det rörliga kulturarvets karaktärsdrag	28
	Bebyggelseutvecklingens karaktärsdrag	30
	Byggnader, platser och funktioner som är viktiga för Alviks kulturhistoriska identitet	33
	Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering	36
4	Riktlinjer för framtida stadsutveckling	37
	Källor	38



Spårvagnshållplats 1931, Stockholmskällan



Panoramsikt från Alviksskolan

FÖRORD

När vi studerar Alviks historia ser vi att stadsutvecklingen påbörjats efter 1900-talets början. Innan dess var Alvik förvisso en viktig trafiknod med förbindelsen över vattnet från Kungsholmen, men i övrigt landsbygd med ganska lite bebyggelse och få invånare.

Efter 1910 har staden kopplat greppet om Alvik och dess omgivningar och stadsdelarna har byggts ut i etapper. I Översiktplan för Stockholm 2010 ligger Alvik inom ett stadsutvecklingsområde i den centrala stadens utvidgning. Vi står alltså inför nästa stora stadsutbyggnadsfas när förstaden

kommer att kompletteras med ny bebyggelse, gator, gårdar och offentliga rum. Alviks roll som nav för kollektivtrafik och genomfartstrafik kommer troligen att befästas genom sitt läge vid sundet och i korsningspunkten mellan tvärbana och tunnelbana. Inför denna stadsutveckling är det viktigt att se vad vi har, vilka värden som finns och förstå varför det ser ut som det gör.

"En stadsplanerare som inte känner terrängen kan med några penndrag nästan ruinera ett samhälle"
P O Hallman.

Det är detta den kulturhistoriska analysen berättar om.

SAMMANFATTNING

"Jag vet att man vill bygga här, och det är säkert i sin ordning. Men om man gör det ska man inte se landskapet som en barriär, utan som en utgångspunkt för bra stadsbyggande."

Dan Hallemar

Alvik är en variationsrik stadsdel som planlagts i det strategiska läget i knutpunkten mellan västerort och centrum, och på senare tid mellan söderort och Solna i norr. Läget vid sundet, mosaiklandskapet och den långsträckta dalgången har styrt rörelsemönster och bebyggelseutveckling på platsen. De stora kvarteren är ett resultat av stadsdelens industrier och verksamheter som präglar området idag. Inom utredningsområdet bor 1636 och arbetar 6500.

Alvik kan idag upplevas som ett splittrat område, vilket bland annat beror på dess brokiga planhistorik och läget vid ett strategiskt öst-västligt kommunikationsstråk. Kulturhistoriskt är Alvik en pedagogisk provkarta på Stockholms utbyggnad från 1900-talet och framåt.

För att kulturarvet ska kunna bli mer läsbart handlar en framtida stadsutveckling om att utgå från landskapets form och bebyggelsestrukturer samt att minska störningsmomenten från genomfartstrafiken. Det är nämligen svårt att uppfatta detaljer som fasader, siktlinjer och människor när all uppmärksamhet går åt till avskärma sig från buller och fordonsrörelser.

Läsanvisning

Kulturmiljöanalysen är uppbyggd i tre delar.

Kapitel 2 är en historisk bakgrundsbeskrivning av områdets framväxt genom en berättelse om landskapet, stråket och bebyggelseutvecklingen.

Kapitel 3 beskriver kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag.

Kapitel 4 ger riktlinjer för framtida stadsutveckling.

MÅL OCH SYFTE

Unescos rekommendation om det historiska urbana landskapet sammanfattar även Stockholms stads vision att kulturarvet är en viktig byggsten i stadsutvecklingen:

"En hållbar utveckling är att ta tillvara befintliga resurser och innefattar ett aktivt skydd av kulturarvet. En hållbar förvaltning av detta är en nödvändig förutsättning för utveckling. Kulturarvet är en vittnesbörd om mänsklighetens strävan och ambitioner genom tiderna och hur det samhälle vi lever i har formats. Det ger platsen dess identitet och är en resurs för att förbättra livskvaliteten och främja ekonomisk utveckling och social sammanhållning."

Syftet med denna kulturmiljöanalys är att den ska ge ett kunskapsunderlag för stadsutvecklingen samt:

- Att skapa en förståelse för platsen genom att förklara **landskapets och stadens framväxt** och varför det ser ut som det gör.
- Att tydliggöra vilka **kulturhistoriska värden** som finns, så att de tillvaratas vid utvecklingen av området.
- Att peka på viktiga **strukturer och samband** i såväl landskapsbild som stadsbild, så att de tillvaratas vid utvecklingen av området.

INLEDNING	ALVIKS HISTORIA	KARAKTÄRSDRAG	RIKTLINJER
-----------	-----------------	---------------	------------



Ortofoto över Alvik med utredningsområdet inom den streckade linjen
Källa: Stockholms stad

2 Alviks Historia

landskapet, stråket, bebyggelseutvecklingen

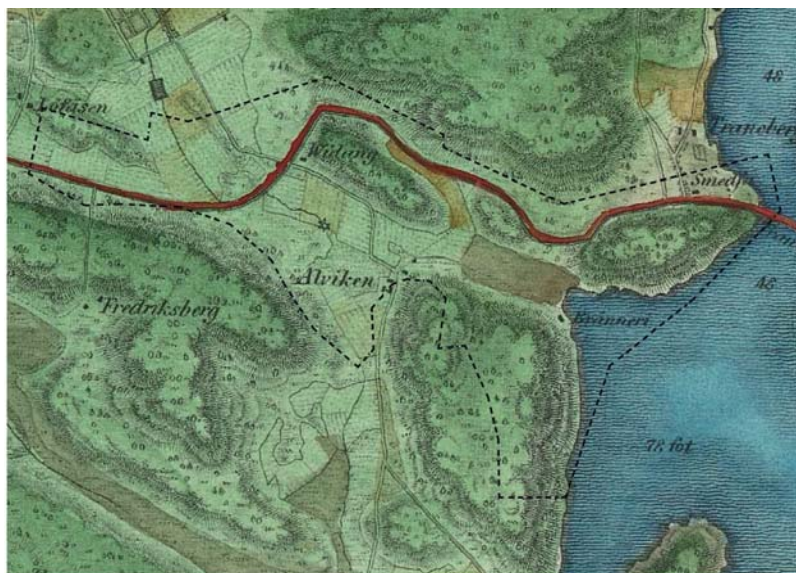
INLEDNING

Alvik ingick på 1700-talet i Ulvsundas ägor. Området ligger i en före detta sjövik som på bronsåldern sträckte sig in från sundet mellan stadsdelarna Bromma och Kungsholmen. Då var Alvik en gård, men som ett resultat av Stockholms kraftiga befolkningsökning under 1800-talets slut påbörjades förvandlingen från landsbygd till dagens förstad. Den successiva stadsutvecklingen har pågått sedan dess. Först mycket försiktigt med ett par industribyggnader nere vid vattnet. Senare allt mer intensivt genom diverse byggnationer i den före detta sjöviken. Men framför allt genom planlagd byggnation uppe på höjderna ovanför den dalgång som vi idag kallar för Alvik.

Framväxten av dagens Alvik kan förklaras genom tre viktiga förutsättningar:

- Det naturgivna landskapet
- Människans behov av att transportera sig
- Huvudstadens magiska kraft att dra till sig människor och verksamheter.

Med avstamp i dessa tre utgångspunkter beskrivs områdets historiska utveckling. Med kunskap om dessa förutsättningar blir det möjligt att avläsa av områdets årsringar och uttolka dess kulturhistoria.



Alvik utsnitt ur Sockenkartan över Bromma, Forsel. 1829,
Källa: Byggnet



Alvik idag med streckad linje runt analysområdet
Källa Stockholm stad

LANDSKAPET

”Är det någon som ser landskapet längre? Landskapet, det som fanns där långt före staden. Långt före de stora rörelserna- rullstensåsar, dalsänkor sjöbottnar. Spåren av istiden.” Dan Hallemar i Samfundet S:t Eriks årsbok 2014.

LANDSKAPETS FORM

För knappt en miljard år sedan bildades den hårda berggrund av granit och gnejs som vi har i Stockholm. Det är en av världens äldsta bergarter, där bergtopparna nötts ner till penneplan, som spruckit upp och slipats, pressats ner och krossats under istiderna. Området i och runt Alvik består idag av ett slutet sprickdalslandskap med nivåskillnader på upp till 75 meter, där dalgångarna är 50-1000 meter breda.

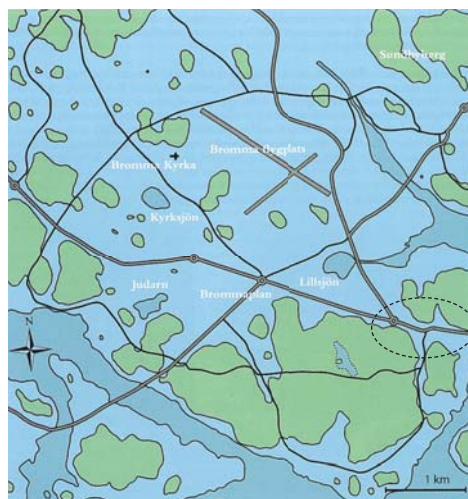
SKÄRGÅRDSLANSKAP OCH LANDHÖJNING

När inlandsisen smälte undan för ca 10 000 år sedan låg hela Bromma mer än 100 meter under havsytan. Inlandsisen rundade av bergknallarna och lämnade ett tunt lager morän på höjderna. När landet höjde sig utvecklades de låglänta delarna

av Bromma till rik odlingsbygd. Under början av vår tide-räkning hade Bromma många vattendrag. Ett av dem var ett sund som sträckte sig från Ulvsundasjön, via Lillsjön och Brommaplan, ner till Judarn. Ett annat var Alvikviken som sträckte sig upp till läget för Salkhallen. I vattendragen sedimenterades mäktiga lerlager, som blev till bördig jord.

MÄNNISKANS FÖRHÅLLANDE TILL LANDSKAPET

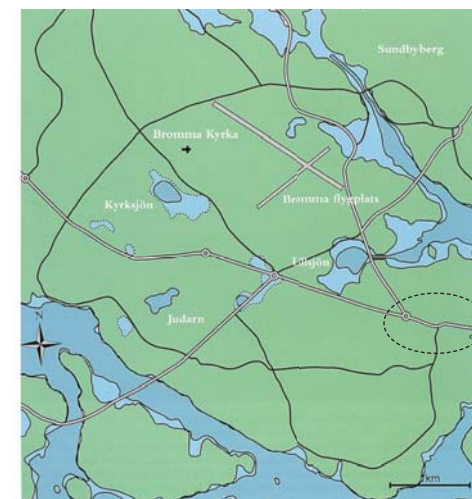
Människan har brukat landskapet i Alvik utifrån dess egna förutsättningar fram till slutet av 1800-talet då de första fabrikena anlades vid vattnet. Staden inledde några decennier senare, för samtiden, omfattande byggnation på platsen. Beskrivningen till 1824 års sockenkarta på nästa sida ger en god bild av områdets dåvarande beskaffenhet och användning.



Alvik, Stenåldern



Alvik, Äldre järnåldern



Alvik, Yngre järnåldern
Källa Ringstedt 2008



Sockenkarta över Bromma, Forsel. 1829, Källa: Byggnet

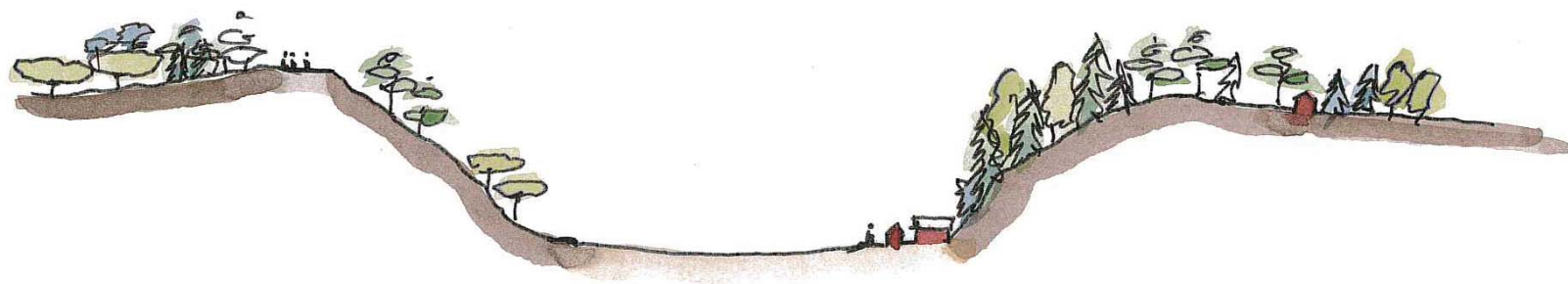
”Sjösidan av socknen består mest av bergig skogsmark; men den öfriga delen är någorlunda jemland. Den bergfria marken består för det mesta av lerjord. Åkern är gifande och ängerna utgöras till större delen av hårdvall. Större skogar finns icke, men de trädslag hvilka mäst trifvas, äro Tall och Gran, Löfträd äro

mera sällsynta, utom de, hvilka som prydnader blifvit planterade vid bohlstäderna och vägarne; - dock träffas här och där vildt växande några gamla ekar, såväl uti in- som utägorne.” (Forsel 1824).

I takt med att jordbruksverksamheten successivt ersatts med bostäder och verksamheter, har det ursprungliga landskapet blivit allt mindre påtagligt, även om bebyggelsen i huvudsak anpassats till de naturgivna förutsättningarna. Bostadsområdena har anpassats till markförhållandena och förlagts antingen upp på höjderna eller nere i dalgången, medan de mellanliggande slänterna har lämnats obebyggda. Skogen på höjder och slänter har lämnats kvar, medan den före detta jordbruksmarken i dalgångarna omformats till gårdar, parker, torg och gator.

MÄNNISKANS FÖRHÅLLANDE TILL VATTNET

Under 1900-talets början ändras förhållningssättet till vattnet. Tidigare var vattnet ett medium man förflyttade sig på, men nu blev det något man i första hand skulle ta sig över och passera, allra helst med andra färdmedel än båt. Med spårvagnstrafiken intensifierades och förstärktes flottbroarna och 1934 permanentas passagen över sundet genom byggandet av den nya Tranebergsbron. Dessutom ansåg man att vattnet behövde kontrolleras eftersom den kunde fluktuera med hela två meter. 1943

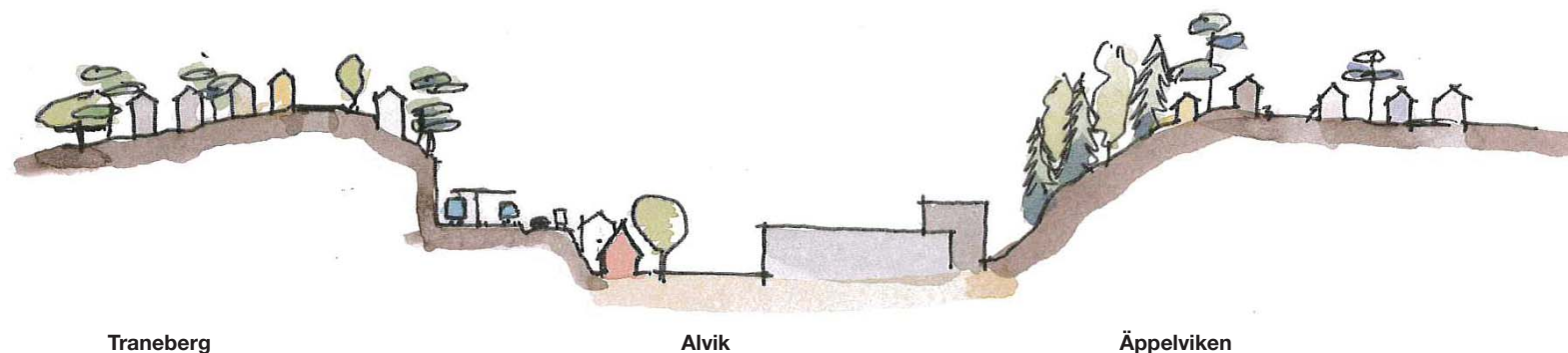


Landskapets form 1800-talet:
Obebyggda skogsbranter, vägar och
bebyggelse i jordartsgränsen mellan lera
och morän, slätter och odling i dalsänkan.

Illustration E. Wade

påbörjades regleringen av Mälaren och projektet avslutades 1960. Från 1900-talets mitt växte en ny syn på vattnet som rekreativ resurs fram. Genom arkitekt Holger Bloms gestaltning av Norrmälarstrand påbörjade Stockholm en tradition av strandpromenader och i samband med byggandet av Tranebergs strand, på den gamla banvallen i Alvik, iordningställdes strandlinjen till park. Sedan ett par decennier tillbaka är närheten till Mälaren en av stadens högst värderade resurser, vilket även påverkat Alvik de senaste åren.

Alviks dalsänka omges allttjämt av branter och bergknallar, med tallar och generösa lövträd som samspelar med bebyggelsen i Traneberg, Äppelviken och Stora Mossen, även om spår- och bilvägarna i östvästlig riktning ökat i omfattning och karvat sig in i berget söder om Traneberg. Än i dag kan landskapets höjdskillnader mellan bergen, dalbotten och de rundslipade branterna med sin vegetation utläsas i stadsdelen Alvik.



Landskapets form 1900-2000- talet:
Bostäder på höjder, rörelsestråk insprängd i bergsslänter stora tomter med blandade verksamheter i dalen

Illustration E. Wade

STRÅKET

Det transportstråk som passerar genom Alvik i östvästlig riktning, och som uppstått genom områdets läge mellan regionens maktcentra, har funnits under mycket lång tid. Nedan beskrivs de olika faserna i stråkets utveckling.

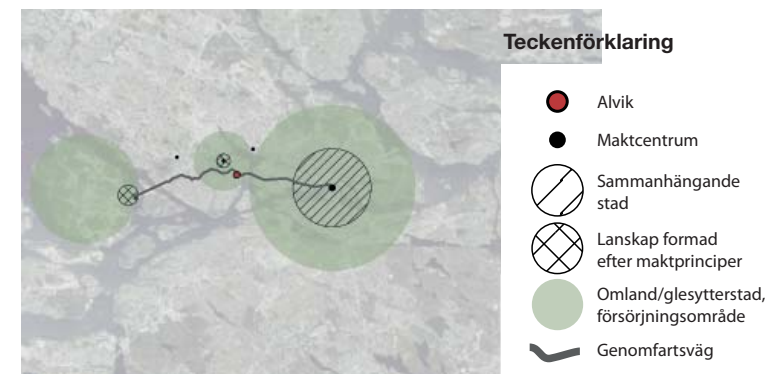
ALVIK – HISTORISK LÄNK MELLAN STOCKHOLM OCH BROMMALANDET

Det smala sundet vid Traneberg blev tidigt en plats där man, långt innan det uppfördes någon bro, tog sig över det vatten som skiljer Kungsholmen och Brommalandet åt. Platsen har helt enkelt lång kontinuitet som Stockholms länk västerut. Ulvsunda, vars namn finns belagt sedan 1000-talet, var tidigt ett viktigt mål på den västra sidan om sundet. När slottet stod färdigt i mitten av 1600-talet stärktes Ulvsundas roll som områdets maktcentrum och vägen som ledde mellan Traneberg och Ulvsunda slott finns utmärkt på samtida kartor. Vägen ringlade sig fram över bergknallarna i Traneberg, där man kunde färdas på fast mark året om. Just den vägsträckningen rätades senare ut och blev till dagens Tranebergsväg. Att vägen förlades uppe på det svårforcerade berget, berodde på att marken där nedanför var sank och åtminstone periodvis översvämmades av Mälaren.

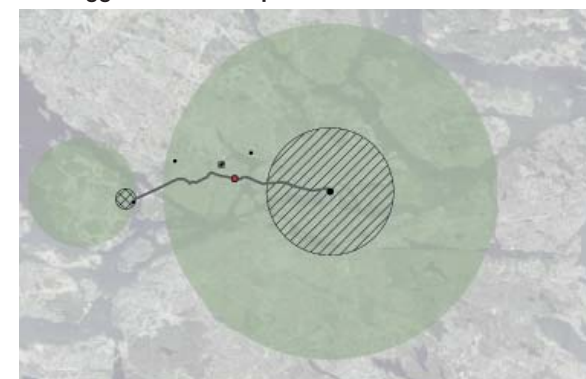
GUSTAV III:S INFRASTRUKTURPROJEKT

Det är möjligt att man redan i slutet av 1600-talet kunde fortsätta från Traneberg och Ulvsunda vidare ut över Brommalandet, men det troligt att sträckningen i så fall bestod av enklare stigar. När staten på 1770-talet köpte Drottningholm lät Gustav III sätta igång ett omfattande infrastrukturprojekt, med syfte att förbättra färdvägen från Stockholm till Lovön. Den dåvarande färdvägen gick då längre norrut, via Bällstavägen och Blackeberg till Tyska botten, där en färja gick över till Lovön. Förutom framdragandet av en ny vägsträckning innefattade projektet flera brobyggen, bland annat den första bron över sundet mellan Traneberg och Kristineberg.

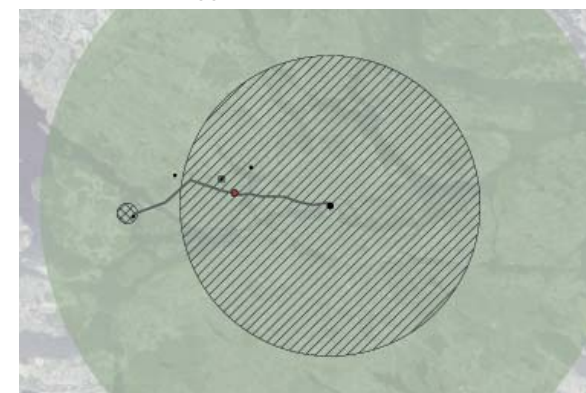
Alviks läge i förhållande till olika maktcentrum



1817 Länk mellan Drottningholm, Ulvsunda & Stockholm. Alvik ligger i Ulvsundas periferi.



1917 Länk mellan Drottningholm, Bromma & Stockholm. Förstaden Alvik ligger i Stockholms periferi.



2015 Länk mellan Västerort och City. Alvik en del av den centrala stadens utvidgning.

NY BRO MED ÄNDRAD VÄGSTRÄCKNING

Gustav III:s bro, som var en flottbro, stod färdig 1787. I mitten av 1800-talet ersattes den av en ny flottbro som placerades längre söder ut. Då drogs också en ny vägsträckning längs Tranerbergs södra släntfot och vidare utmed den norra sidan av dalgången. Vägsträckningen blev rakare och kortare, och framförallt slapp man nu de stora höjdskillnaderna över berget. En förutsättning för den nya vägdragningen var att dalgången inte längre var lika sank som tidigare.

UTÖKAD KOLLEKTIVTRAFIK OCH BREDARE VÄGAR, EN FÖRUTSÄTTNING FÖR FLER BOSTÄDER

När man i början av 1900-talet förberedde för utvidgning av Stockholm, var man också tvungen att planera för spårväg, så att pendlingsmöjligheterna in till staden förbättrades. 1914 kompletterades den befintliga flottbron med en öppningsbar pontonbro som kunde bära tyngre trafik än sin föregångare. Därmed kunde spårvägstrafiken dras ut till Alvik och vidare mot Ulvsunda villastad respektive Äppelviken, där allt fler bostadshus nu uppfördes. Spårvägen gick då nere i Alviks dalsänka, utmed Gustavslundsvägen och en av hållplatserna låg strax söder om Bromma-Teatern i den byggnad där Alviks måleri idag är inrymt.



Huvudvägen genom Alvik och Tranebergsbron, 1787- ca. 1850.



Huvudvägen genom Alvik och Tranebergsbron, 1910-talet. Båda fotona Stockholmskällan

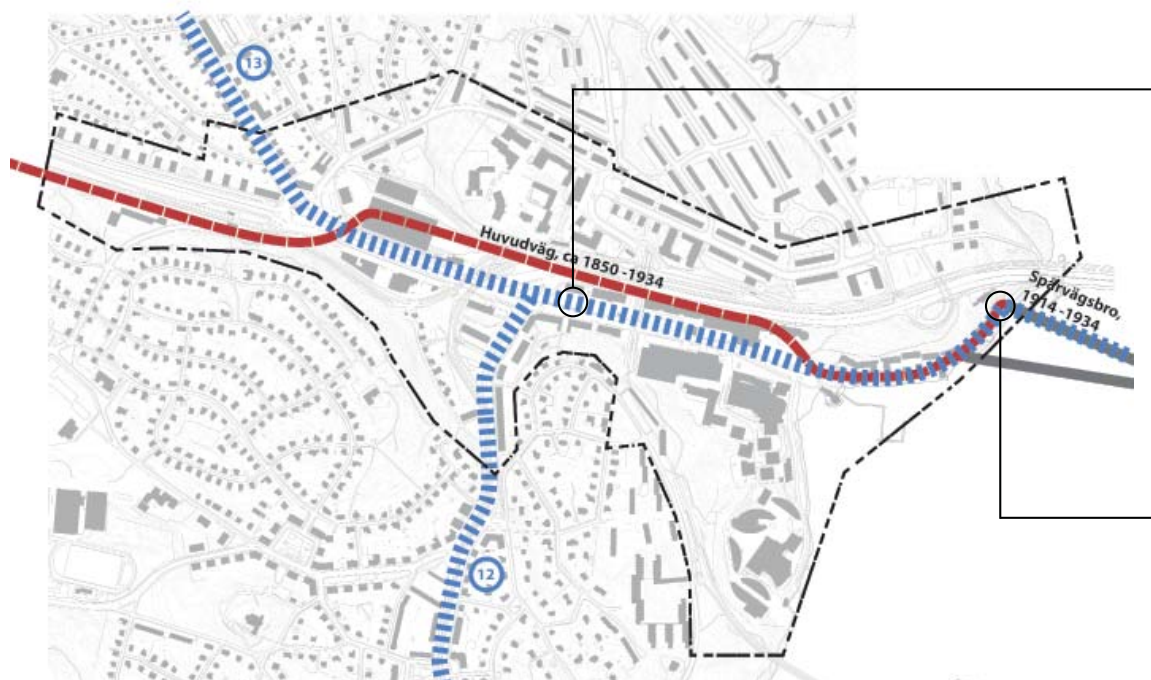


Drottningholmsv. och Tranebergsbron under uppförande, 1931. Två äldre flyttbroar syns i förgrunden



Karta över Belägenheten omkring Stockholm utgiven af W.M. Carpelan 1817





Spårvägstrafik i Alvik, Linje 12 och 13



Spårväghållplats Alvik, 1931
Källa: Stockholmskällan



Spårvägsbro på ponton, 1915
Källa: Spårvägmuseet

På 1920-talet hade Västerort expanderat så mycket att en betydligt större bro än de befintliga broarna, som båda låg på vattnet, behövdes. År 1934 invigdes den nya, i luften upphöjda Tranebergsbron, där det ena brospannet användes för spårvägen och det andra för biltrafiken. Den nya bron fäste på bromasidan placerades mycket nära läget för Gustav III:s bro och

den nya sträckningen av Drottningholmsvägen drogs nu återigen över berget, men nu sprängdes stora mängder berg bort för att vägen skulle hamna på lämplig nivå. Teknik- och samhällsutvecklingen hade medfört att man inte längre behövde anpassa sig till och bygga efter landskapets förutsättningar. Det var inte enbart kollektivtrafiken som byggdes ut med an-



Dagens huvudsakliga rörelsestråk i Alvik: tunnelbana, spårväg och Drottningholmsvägen

ledning av 1900-talets bebyggelseexpansion i Västerort, även vägnätet utökades och flera nya trafiknoder tillkom, både i och i anslutning till Alvik. Några av dessa är Alviksplan och Ulvsundaplan, som tillkom i samband med framdragandet av Alviksvägen mot söder respektive Ulvsundavägen mot nord-

väst. När trycket på vägnätet ökade på grund av den kraftigt växande biltrafiken, kom de befintliga körbanorna att breddas och kompletterats, vilket varit en process som fortlöpt fram till vår egen tid.



Nuvarande bågbro 1935. De två äldre flottbroarna syns i bildens nedre del. Källa: Stockholmskällan

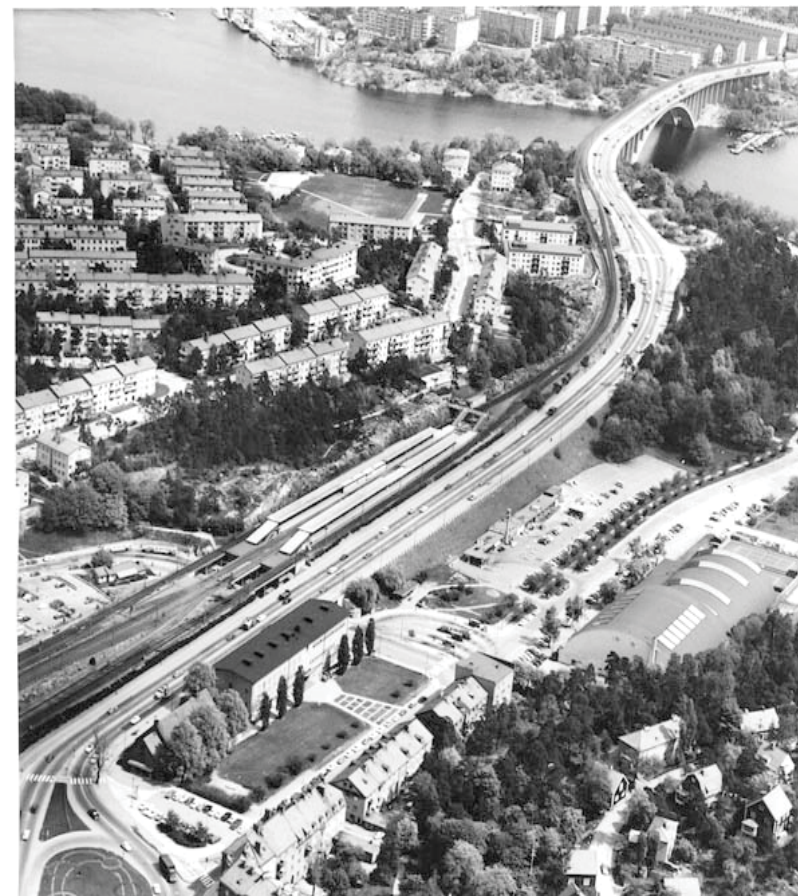


Drottningholmsvägen under uppförande, 1933. Stockholmskällan

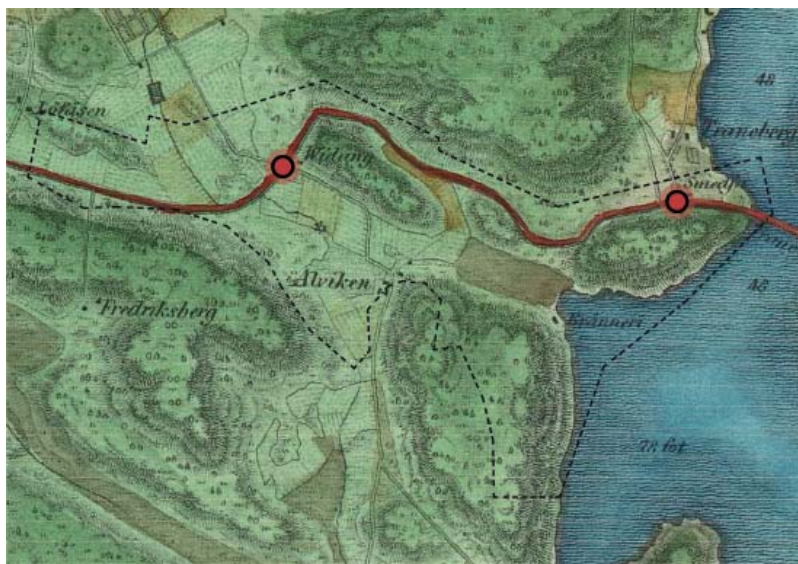
FÖRSKJUTNING AV DEN TIDIGARE TRAFIKNODEN

Den nya Tranebergsbron innebar alltså att spårtrafiken i Alvik flyttades upp på berget, norr om Bromma-Teatern, och att nya hållplatser anlades i läget för dagens tunnelbane- och spår-vagnshållplats. I början av 1940-talet drogs spårvägssträckningen vidare ut till Ängby och det var då som viadukten över Drottningholmsvägen tillkom. Därmed försvann den hållplats och trafiknod för den spårbundna kollektivtrafiken, som fram till dess låg vid Alviksplan. 1952 ersattes spårvägen med tunnelbana, som samtidigt förlängdes ut till Vällingby. Med anläggandet av Tvärbanan på 2000-talet kom det nuvarande läget för kollektivtrafiknoden att befastas.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att Alvik, så länge människan velat förflytta sig i väst-östlig riktning och särskilt under 1900-talet när trafiken till och från Stockholm ökat kraftigt, varit den punkt där transportmedlen mötts och transportytorna snörpts ihop för att kunna ta sig över sundet mellan Brommalandet och Kungsholmen.



Alvik centrum, ca. 1960. Stockholmskällan



Sockenkarta 1829
Tiden innan industrier anlades vid vattnet
Källa Byggnet



Häradskartan 1901
Alviksgårds ägor industrierna vid vattnet. Kartan visar området innan Stockholm stad köpte matrken av Lars Monténs arvingar.
Källa Byggnet

Kartserien på följande sidor visar Alviks utveckling med bebyggelse, vägar och noder (röda prickar) genom historien.

Källa samtliga Byggnet



Spårvagnskartan 1926

Byggandet av en pontonbro 1914 leder till att spårvägen kan dras över Tranebergssundet



Ekonomiska kartan 1951

Tranebergsbrons bågbro byggs 1934 och gör att tunnelbanan mot Vällingby kan byggas 1952.



Stockholms stad 2015

Alviksroll som kollektivtrafiknod befästs med byggandet av busstorget och Tvärbanan under 2000-talet

Kartserien på följande sidor visar Alviks utveckling med bebyggelse, vägar och noder (röda prickar) genom historien.

Källa samtliga Byggnet

BEBYGGELSEUTVECKLINGEN

1700-TALETS ALVIK

Platsnamn, som Alvik, Traneberg, Äppelviken och Ulvsunda berättar än idag om hur landskapets förutsättning präglade området när människan tagit det i anspråk för sina behov. På grund av den sankna marken och den besvärliga terrängen utmed bergssidorna var dalsänkan i Alvik länge obebyggd. I den mån det gick användes marken istället i jordbruket, men torpet Ahlwijken låg redan vid 1700-talets början på dalgångens norra bergssida, alldeles i närheten av dagens tunnelbanestation. I slutet av 1700-talet hade torpet flyttats till den plats på södra sidan om dalgången, där Alviks gård senare kom att byggas.

1800-TALETS ALVIK

År 1819 bildades Alvik(en)s gård genom att torpen Ahlwijken, Asplund och Wijdängen slogs samman. Gårdsbebyggelsen låg i den södra släntfoten mot dalgången, ungefär vid dagens Alviksvägen 7-13. På kartor från tidigt 1800-tal finns uppodlade fält ungefär där Alviks centrum ligger idag, medan ytorna öster om dagens Salkhall tycks ha varit slåttermark. 1829 års karta visar en ökad aktivitet i området. Större ytor hade tagits i anspråk för odling och man har grävt diken för att omhänderta överskottsvattnet i den sankna marken. På det sena 1800-talets kartor har odlingsmarken utökats ytterligare och fler vägar och platsnamn har tillkommit. Vägarna, som slingrar sig längs dalgångarna, är oftast placerade på släntfoten till bergskanterna. Den väg som redan tidigt skiljer ut från de övriga är den raka och alléträskantade vägen mot Ulvsunda slott. Vägen hade till syfte att, förutom att leda till fram till slottet, signalera att målet spelade en betydelsefull roll i regionen.



Karta över Belägenheten omkring Stockholm
utgiven af W.M. Carpelan 1817

INDUSTRIER VID MÄLARENS VATTEN

Under 1800-talets andra hälft inleddes, parallellt med jordbruket, etablering av industrier utmed den bergfasta mälärstranden. Verksamheterna använde vattnet som råvaruresurs och sjön som transportväg. Initiativtagare var Lars Montén, ägaren till Alviks gård. Han anlade på 1860-talet en stearinljusfabrik på bergskanten utmed Mälaren, något söder om dalgången. Den kom att bli starten på det industriområde som mot seklets slut vuxit upp på platsen. På bergskanten hade stearinljusfabriken expanderat och en syrefabrik hade anlagts. Även dalgångens östra del, där den möter Mälaren, hade då tagits i anspråk för hantverks- och industriverksamheter.

Redan på 1820-talet låg där ett bränneri och på 1880-talet anlade Montén ett tunnbinderi ungefär där Kalle Schröders torg ligger idag. Stearinljusfabriken, syrefabriken och tunnbinderiet var produktionsmässigt sammankopplade med varandra och ingick i Monténs fabriksverksamhet. Vid sekelskiftet 1900 bildade byggnaderna en visuell front mot Mälaren, med den i övrig obebyggda marken runtomkring som fond. Borta i Vidängen, ungefär där Brommadepån ligger idag, låg vid samma tid en handelsträdgård.

ULVSUNDA TRÄDGÅRDSSTAD, DEN FÖRSTA VILLABEBYGGELSEN

Ungefär samtidigt som familjen Montén bygger upp ett industriområde vid Mälaren, initierar grannen Per August Kindgren på Lillsjönäs gård, en bit västerut, avstyckning av tomter från gården ägor och några år in på 1900-talet anlägger han Lillsjönäs villastad.

Vid samma tid låter Max Wibom, ägaren av Ulvsunda slott, stycka och sälja tomter. De båda männen inleder ett samarbete och grundar Kungsholms villastad. Den första bebyggelsen är oreglerad och saknar bland annat gemensamt avlopp, så när staden 1908 köpt området upprättas en stadsplan och området byter namn till Ulvsunda trädgårdsstad. Inledningsvis uppförs villor i området, men senare uppförs även flerfamiljshus utmed Ulvsundavägen.



Alvik med ungefärlig utredningsgräns, Häradskartan 1901, kartan visar fabriker längs Alviks strandlinje. Källa: Byggnet



Utsikt från Alvik in mot staden, E. Wahlqvist, 1884. Källa: Stockholm Stadsmuseet

STADENS KÖP AV GÅRDARNA ALVIK OCH ÄPPELVIKEN

Stockholms stad genomförde omfattande markinköp i och omkring staden i början av 1900-talet. Avsikten var att säkra bostadsmark inför den expansion som man förutsåg skulle komma under seklet. År 1908 köpte Stockholms stad Äppelviken och större delen av Alviks gård av Lars Monténs arvingar, som dock behöll marken med industribebyggelsen utmed Mälaren. Inte heller området norr om Drottningholmsvägen ingick i köpet. Den köpte staden först på 1930-talet, men redan år 1917 hade man låtit uppföra nödbostäder på delar av ytan.

TRÄDGÅRDSSTADEN ÄPPELVIKEN

Redan i samband med det stora markköpet började staden arbetet med att planlägga området, som då behandlades som en enhet. Det var först senare som man skilde Äppelviken, Stora Mossen och Alvik åt i planeringen. Vid planläggandet betraktades landskapet som en resurs. Vägarna planerades där naturen gav bäst förutsättningar, sprängning av mark skulle undvikas och natursköna partier framhävas. Naturmark, ofta i sluttande terräng lämnades orörd för rekreation. Planen innehöll två breda trafikleder, som motsvarar dagens Gustavslundsväg och Alviksvägen.



Alviks gård, 1903, okänd konstnär

Byggnationen av Äppelviken, som blev en utpräglad trädgårdssstad med terränganpassade tomter och gatusträckningar, inleddes i samband med att den nya pontonbron färdigställdes. Här byggdes i första hand enfamiljshus och radhus, men på tomterna utmed Alviksvägen och Gustavslundsvägen uppfördes flerfamiljshus.



Stadsplan Äppelviken 1922.
Stockholmskällan



Trädgårdsstaden Äppelviken. Stockholmskällan



TRANEBERG OCH STORA MOSSEN SAMT KOMPLETTERING AV ULVSUNDA TRÄDGÅRDSSTAD

Marken i Tranberg köptes av staden redan 1904, men eftersom man var beroende av förbättrade förbindelser till Stockholm byggdes området först 1934–1940, alltså strax efter att Tranebergsbron färdigställdes. Området planerades i enlighet med funktionalismens stadsplaneideal, där strävan efter ljus och luft såväl utomhus som inomhus var ledorden för smalhusområdet. Merparten av Stora Mossen bebyggdes under samma period som Tranberg och området präglas av funktionalismens ideal, men här byggdes i huvudsak enfamiljshus i något som man kan kalla för en modernistisk trädgårdsstad. Området byggdes dock ut i etapper och den östra delen uppfördes därför i en mer

klassicistisk stil och här hölls 1927 en Bygge & bo-utställning. Den modernistiska stildräkten fick även följa med till norra sidan om Drottningholmsvägen när Ulvsunda trädgårdsstad vid denna tid kompletterades med funktionalistiska flerbostadshusen av villakarakär.

ALVIK PLANLÄGGS OCH BEBYGGS

Redan när staden upprättade sin första stadsplan för markområdet och spårvagnen drogs ut till Brommalandet lades grunden till det Alvik vi har idag, men det tog ytterligare något decennium innan man på allvar började bebygga själva Alvik. Under den tiden användes Alviks mangårdsbyggnad som kommunalt bostad och pastorsexpedition av Bromma församling. Gårds-



Ulvsunda Villastad. Stockholmskällan

Drottningholmsvägen Stockholmskällan

Runda vägen i Äppelviken

Idrottsparken i Tranberg Lennart af Petersens 1940

bebyggelsen revs på 1920-talet och det enda som finns kvar av gårdsbebyggelsen idag är den före detta rättarbostaden som används som konstverkstad.

När spårvägen 1914 hade förlängts och dragits över sundet på den nyuppförda pontonbron, inleddes byggnationen av Alvik, men fortfarande i en relativt långsam takt. Då uppfördes bland annat affärs- och flerfamiljshus utmed Alviksvägen, strax söder om Alviks gård som alltså ännu låg kvar på platsen. För att mildra den skriande bostadsbristen under första världskriget uppfördes 1917, norr om Drottningholmsvägen i det område som staden ännu inte ägde, ett par storgårdskvarter med nödbostäder. De bestod av rödfärgade flerfamiljshus och redan i mitten av 1930-talet revs några av byggnaderna för att ge plats åt den breddade Drottningholmsvägen och den blivande Alviksplan. När Brommadepån skulle uppföras på 1940-talet revs merparten av de kvarvarande nödbostäderna, men de som låg närmast Alviksplan fanns kvar in på 1950-talet.

År 1922 fastslog den stadsplan för Alvik som kom att reglera hur bland annat centrumbebyggelsen utmed den breda Gustavslundsvägen kom att utformas. Planen förstärkte den östvästliga riktningen i dalgången och föreskrev en centrumbildning med upp till fyra våningar höga byggnader på båda sidor om Alviksvägen. Redan året innan hade den för området så identitetsskapande Bromma-Teatern uppförts och de efterföljande decennierna uppfördes ett stort antal karaktärsbyggnader i området, både utmed Gustavslundsvägen och på andra platser i området. Några av dem är flerbostadshusen i korsningen mot Alviksvägen (1920-tal), Tornskolan på höjden ovanför dalgången (1925), Medborgarhuset med sin förträdgård vid Gustavslundsvägen (1940), SALK-hallen (1937), och Brommahallen (1944). På 1930- och 1940-talen planlades och bebyggdes Alviksberget, ovanför dagens SALK-hall. Husen är 3-4 våningar höga lamellhus och flera av dem innehåller äldre bostäder. Här uppfördes bland annat ett av Stockholms smalaste smalus, som inreddes med pensionärsbostäder, och längre söderut uppfördes, strax före andra världskriget Elfvinggården, ett hem för mindre bemedlade, bildade kvinnor.



Nödbostäder under uppförande, 1917. Stockholmskällan



Den nybyggda Brommadepån, 1944. Foto Vimar Eriksson, Stockholmskällan

ALVIK EFTER ANDRA VÄRLDSKRIGET

Efter andra världskriget och under 1950-talet präglades Alvik i första hand av de förändringar som trafikomläggningarna ledde till, men i början av 1960-talet tillkom ny bebyggelse på den norra bergskammen ovanför Alviks dalgång. Då uppfördes bland annat höghuset med bostäder för KFUM, Västerleds församlingshus och Sankt Ansgars kyrka.

Först på 1970-talet planlades området närmast vattnet och 1978 revs Monténs gamla tunnbinderi, som innan dess huserat Barnängens Shantungskola. Ungefär samtidigt uppfördes kontorsbebyggelsen i form av låga punkthus strax därovanför. Tio år senare, vid 1980-talets slut, uppfördes kontorsbebyggelsen Alviks strand utmed vattnet, längre söderut. Mot 1900-talet slut övergick nybyggnationen i området successivt från kontor till bostäder. Strax före sekelskiftet invigdes bebyggelsen mellan Drottningholmsvägen och Alviks torg och några år tidigare hade bostadsbebyggelsen utmed Tranbergs strand, ovanpå den gamla spårvägen utmed vattenlinjen, färdigställd. Så sent som för något år sedan färdigställdes det höga Alviks torn, alldeles intill vattenbrynet.



Shantungskolan den fd Tunnbinderiet med park revs 1978. Foto Ingemar Gram 1967



Parken framför medborgarhuset. Foto Ingemar Gram 1967



Alviksplan med tunnelbanan 1964. Foto Ingemar Gram

3. Kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag och bebyggelsestrukturer

KARAKTÄRSBESKRIVNING

Stockholms stadsmuseum beskriver i sitt faktablad om Alvik stadsdelen enligt följande:

”Alvik, som utgör en viktig kommunikationslänk mellan Stockholms innerstad och förorterna i väster, är en varierad stadsdel med en mycket blandad bebyggelse. Trädgårdsstadens villor, den äldre förstadens hyreshus och funktionalismens smalus samsas med höghus, kontorskomplex, spårvagnshallar och sociala inrättningar. Det kuperade landskapet och spårvägarna separerar bebyggelsen i definierade områden vilket förstärker stadsdelens variation. Bebyggelsen utgår från Alviksplan och de två höjderna i norr och söder. I stadsdelens utkanter ligger yngre bebyggelseområden, delvis uppdelat efter funktion.”

Ovanstående citat sammanfattar karaktären hos Alvik, den stadsdel som successivt vuxit fram i den dalgång där flera transportsystem möts och tvingas samman i den trånga passagen mellan Kungsholmen och Brommalandet. Dagens Alvik är resultatet av de naturgivna förutsättningarna, läget vid sundet och stadens succesiva utvidgning.

Genom att följa områdets utveckling, vilken redovisas i föregående kapitel, blir det tydligt att det övergripande och dominerande karaktärsdraget hos Alvik är dess variationsrikedom, som vuxit fram i takt med områdets växlande markanvändning. I Stockholm brukar vi tala om att stadens årsringar adderas bredvid varandra, men i Alvik har tidsavtrycken istället lagts ovanpå varandra. Överlagringen har ibland ersatt den tidigare markanvändningen, men i de flesta fall har tillräckligt mycket av strukturer från den äldre historien bevarats för att de föregående funktionerna och brukningssätten ska vara läsbara.

Till skillnad från de omgivande stadsdelarna, som är förhållandevis enhetliga bostadsområden, ger Alvik uttryck för en plats i ständig förändring med en varierad användning och

bebyggelsestruktur. Till skillnad från grannstadsdelarna, har Alvik aldrig blivit ”färdigbyggt” och inte heller fullföljts helt ut enligt antagna stadsplaner. Just detta har blivit en del av Alviks karaktär: Stadsdelen som inte stelnat i en permanent form, men som alltid, trots förändringar, burit med sig en del av sin tidigare historia.



Alvik, en plats i ständig förändring. Alviks torn under uppförande.

LANDSKAPETS KARAKTÄRSDRAG

Karaktärsdragen överlappar ofta varandra, varför liknande beskrivningar kan återkomma under flera punkter. Nedanstående karaktärsdrag är särskilt betydelsefulla för Alviks kulturhistoriska värde och bör därför värnas och beaktas i arbetet med att utveckla och ytterligare bebygga stadsdelen. I annat fall kan områdets kulturhistoriska värde skadas eller i värsta fall gå förlorat.

Det kulturhistoriska värdet hos Alvik kan beskrivas genom ett antal karaktärsdrag som alla är viktiga betydelsebärare. Dessa är:

- *Landskapets karaktärsdrag*
- *Det rörliga kulturarvets karaktärsdrag*
- *Bebyggelsestrukturens karaktärsdrag*
- *Byggnader, platser och funktioner som är viktiga för Alviks identitet.*

Landskapets form, med höjder, dalgångar och mellanliggande skogsbevuxna branter är en del av bebyggelsestrukturen.

När bebyggelsen i Ulvsunda, Äppelviken, Stora Mossen, Traneberg och Alvik planlades under 1910-, 1920- och 1930-talen utgick man från och anpassade bebyggelse och vägnät efter landskapets form och förutsättningar, på samma sätt som man gjort i historisk tid. Vägarna fick följa landskapet och de



De skogskladda branterna avgränsar stadsdelarna från varann

branta sluttningarna så som Timmerfallet och Alviksberget lämnades obebyggda. De gröna mellanrummen, med naturmark och berghällar, tillskrevs rekreativa värden, samtidigt som de markerade gränserna mellan stadsdelarna och fungerade som en buffert mellan bebyggelsen och den, med tiden, allt större trafikapparaten i den öst-västliga dalgången. Bebyggelsen förlades uppe på bergshöjderna och nere i sänkorna, medan den naturliga vegetationen bevarades i branterna.

Detta sätt att organisera och balansera relationen mellan "bebyggelse och natur" är ett värdefullt karaktärsdrag hos Alvik och de anslutande stadsdelarna.

Alviks roll som historisk länk mellan Stockholm och Brommalandet.

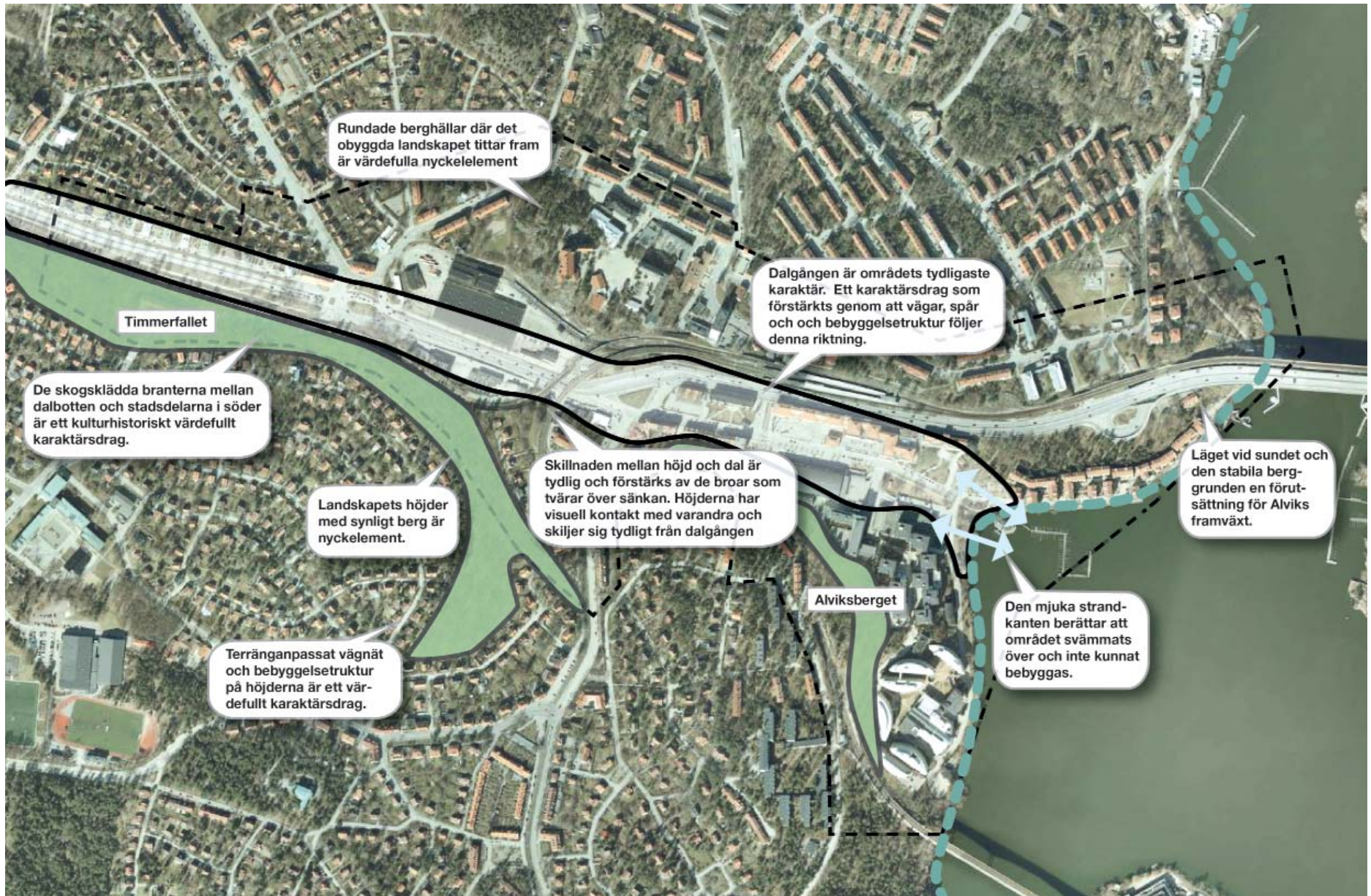
Alviks roll som angöringsplats på den västra sidan om det smala sundet i Mälaren, är sannolikt betydligt äldre än tiden för den första flottbrons anläggande. Den öst-västliga förbindelsen över vattnet är således ett historiskt viktigt stråk, kring vilket Alvik kommit att byggas upp. I modern tid har praktiskt taget alla markbundna trafikslag som funnits att tillgå samsats inom det smala område som utgörs av Tranbergs höjdrygg, dess sydvända brant och Alviks öst-västliga dalgång.

Även om få fysiska spår utöver äldre brofästen och anslutande vägsträckningar finns bevarade, ger den långa kontinuiteten som angörings- och landstigningsplats ett starkt symbolvärde till området.



Tranebergsbron har stark symbolvärde för Alviks roll som angöringsplats för Bromma

LANDSKAPETS KARAKTÄRSDRAG



DET RÖRLIGA KULTURARVETS KARAKTÄRSDRAG

Transportstråken genom dalgångarna, framför allt det i den öst-västliga dalgången.

Behovet av resor mellan Brommalandet och Stockholm har lett att dalgångarna i öst-västlig och nord-sydlig riktning blivit synonyma med att vara transportytor för människor och varor. Det gäller framför allt den öst-västliga dalgången och då särskilt från och med 1900-talets början. Transportstråken har då och då förskjutits i sid- och höjdlid, beroende på trafikslag och behov, men de har hållit sig inom ungefär samma område, det vill säga i och i anslutning till dalgångarna. Två undantag från denna princip är den flera hundra år gamla vägdragningen över Traneberg mot Ulvsunda och den nästan helt nya tvärbanetunneln genom samma berg.

De historiska väg- och spårsträckningarna är kulturhistoriskt värdefulla eftersom de berättar historien om Alvik som trafiknod och länk mellan Brommalandet och Stockholm.



Den öst-västliga dalgången har lång kontinuitet som transportstråk. Många anläggningar och byggnadsverk är också kopplade till transportinfrastruktur.

Anläggningar och byggnadsverk som berättar om det rörliga kulturarvet via spår-, sjö- och landvägar.

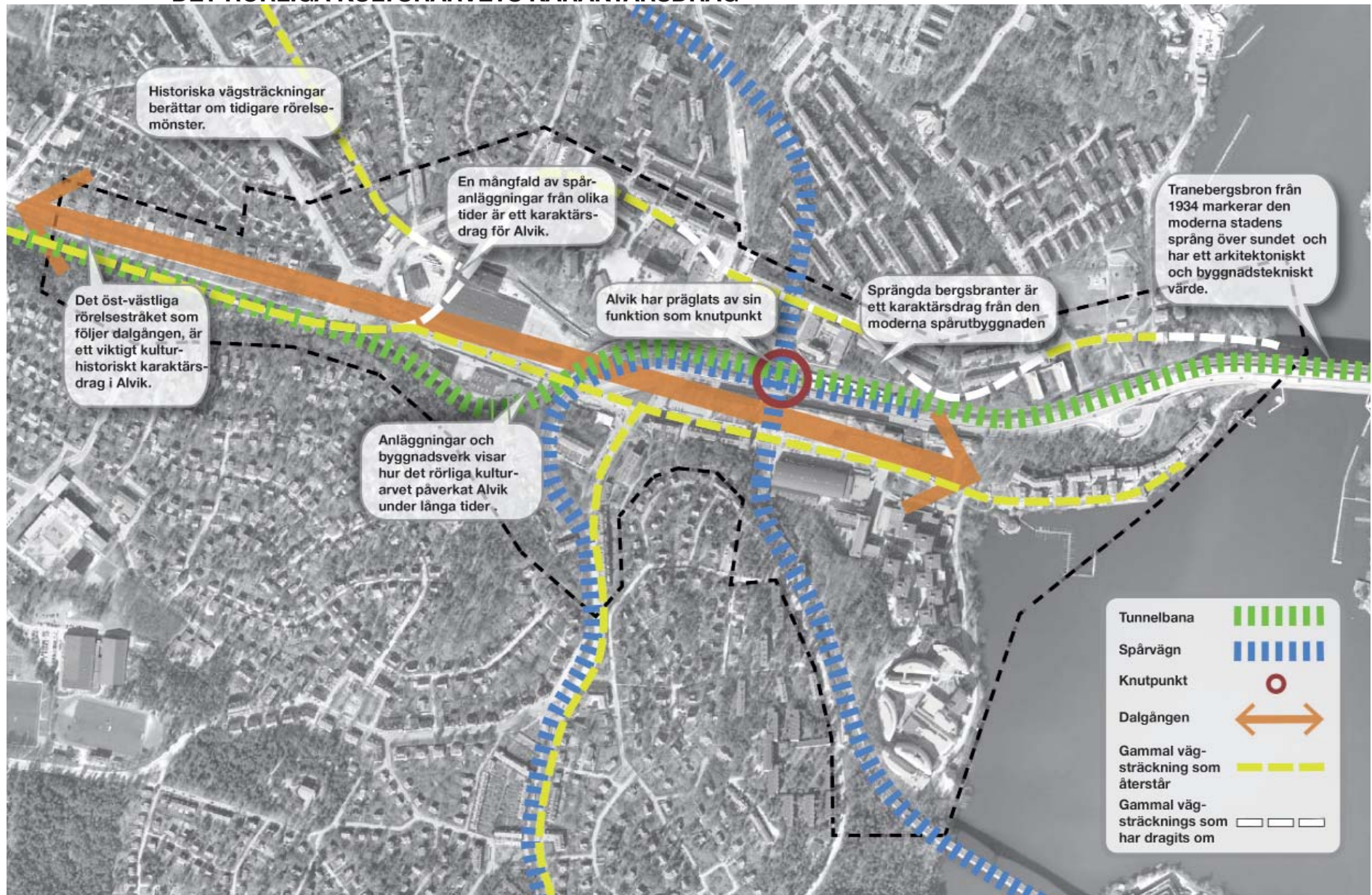
Alviks funktion som angöringsplats och passage har lämnat spår i landskap och bebyggelsemiljö. Landvägarna har anlagts, flyttats, breddats, flyttats tillbaka i tidigare lägen och använts för spårväg. Ett liknande mönster återfinns hos de fyra broar som hittills funnits över Mälaren och hos de spårvägssträckningar som funnits i området. Pusslandet med trafikflödena har gett upphov till nya och nygamla sträckningar liksom byggnader och byggnadsverk, samtidigt som man efterlämnat byggnader, vägbankar och brofästen utan funktion idag.

Dessa anläggningar och byggnadsverk oavsett om de fortfarande fyller sin funktion eller inte, besitter kulturhistoriska värden i sin egenskap som förmedlare av varje tids sätt att förflytta sig och som vittnesbörd om hur infrastrukturen varit en styrande förutsättning för Alviks utformning.



Tranebergsvägens läge bär spår av Alviks tidiga historia då vägen lades där det var rimligt att ta sig fram torrskodd.

DET RÖRLIGA KULTURARVETS KARAKTÄRSDRAG



BEBYGGELSESTRUKTURERNAS KARAKTÄRSDRAG

Äldre byggnader och byggnadsverk som tillkommit innan Stockholms stad köpte området.

Efter 100 år av trafikplanering och förortsbyggnation i området, kvarstår relativt få delar av den bebyggelse och den markanvändning som fanns på platsen innan Stockholms stad köpte och lät planlägga området. Några exempel på äldre byggnader och uttryck för tidigare markanvändning är den gamla vägsträckningen till Ulvsunda och sedermera till Drottningholm, Tranebergstugan, Rättarbostaden från Alviks gård och den äldre industribebyggelsen utmed Alviksberget mot Mälaren.

Dessa historiska, om än inte särskilt gamla, byggnader och byggnadsverk är få, varför de är särskilt värdefulla för att kontakten med och förståelsen för äldre tiders Alvik ska vidmakthållas.

Uttrycken för 1920- och 1930-talens accentuering av dalgången som ett gemensamt uterum.

Från och med 1910-talet, men framför allt på 1920- och 1930-talen planlades och gestaltades det centrala stadsrum som finns i Alvik idag. Det var då det långsmala landskapsrummet, som sträcker sig från Mälaren ända bort till Brommaplan, planerades och iordningställdes i den öst-västliga dalgången. På ömse sidor om Gustavslundsvägen påbörjades uppförandet av de med dalgången parallellställda byggnadskropparna med sina förträdgårdar. Tillsammans bildar de ett grönt vardagsrum för invånarna. Här anlades ett service- och affärscentrum för de omgivande stadsdelarna. Det var också nu som Drottningholmsvägens boulevard, med stadsrum som Alviksplan, Ulvsunda-plan, och Brommaplan anlades.

Detta gröna gaturum, med offentliga platsbildningar, som löper hela vägen från Brommaplan och ner till Mälaren berättar om det tidiga 1900-talets stadsplaneideal och är en mycket viktig del av Alviks identitet och karaktär.



Karaktärsskillnaden mellan bebyggelsen i dalgången och bebyggelseområdena uppe på höjderna.

Den varierade bebyggelseutformningen nere i Alviks öst-västliga dalgång, skiljer tydligt ut sig från de arkitektoniskt och funktionsmässigt homogena bebyggelseområdena uppe på de omgivande höjdryggarna. Nere i dalgången ger bebyggelsens variation av färg och form, material, skala och inbördes placering området en brokig karaktär. Det präglas av "arkitektoniska pusselbitar", som lagts till varandra och fogats samman genom åren. Det som håller samman pusslet är 1920- och 1930-talens övergripande stadsplanering, som konstituerar det långsmala uterummet från Brommaplan och ner till Mälaren. De delar av stadsdelen Alvik som ligger uppe på höjdryggarna, har dock snarare mer gemensamt med respektive grannstadsdel, än med den varierande bebyggelsen nere i dalgången.

Den brokiga bebyggelsekaraktären nere i Alviks öst-västliga dalgång, i förhållande till de homogena områdena på höjderna, är ett mycket värdefullt karaktärdrag.



Rättarbostaden från Alviks gård



Villor på höjden, Runda vägen



Traneberg



SALKhallen



Brokig bebyggelse i dalgången



Bostäder vid Tranebergsstrand



Stadsvillor längs Drottningholmsvägen

BEBYGGELSESTRUKTURERNAS KARAKTÄRSDRAG



BYGGNADER, PLATSER OCH FUNKTIONER SOM ÄR VIKTIGA FÖR ALVIKS KULTURHISTORISKA IDENTITET



Byggnader, byggnadsverk, platser och funktioner som ger kulturhistorisk identitet till området.

Inom utredningsområdet för denna kulturmiljöanalys finns ett antal karaktärsbyggnader, som bidrar till att berätta Alviks historia och som samtidigt är viktiga för att bibehålla områdets kulturhistoriska identitet. Bland dessa kan nämnas Tornskolan, vars plats i landskapet är viktig. Liknande funktioner har höghuset Triangeln ovanför tunnelbanan, industribebyggelsen utmed Alviksbergets slänt och Tranebergsbron. Mer undanskymda och lågmälda, men trots det viktiga för identiteten, är den före detta rättarbostaden vid Alviks gård och Tranebergsstugan. Nere i dalgången utmärker sig särskilt Bromma-Teatern, Medborgarhuset, 1920- och 30 talets stadsmiljö med ett långsträckt offentlig rum butiks- och flerfamiljshus utmed Gustavslundsvägen samt flerfamiljshusen på norra sidan om Drottningholmsvägen. Vissa byggnader rymmer också funktioner som är viktiga för Alviks identitet då de är målpunkter för ett stort upptagningsområde. Dessa är exempelvis SALK, kontorshuset på Gustavslundsvägen och Alviks strand samt tågdepån. Tillsammans skapar de en historisk väv av den varierade bebyggelse som under drygt 100 år uppförts i utredningsområdet.

Dessa byggnader, som för många av oss som lever idag är starkt kopplade till bilden av Alvik. De bär vittnesbörd om områdets historia och ger området dess kulturhistoriska identitet.

Bildernas nummer hänvisar till kartan på sidan 35.

Vy mot Brommateatern och höghuset Triangeln. Foto Wenanders

BYGGNADER, PLATSER OCH FUNKTIONER SOM ÄR VIKTIGA FÖR ALVIKS KULTURHISTORISKA IDENTITET



Brommateatern



Tranebergsbron



Rättarebostaden från Alviks gård



Medborgarhuset



Boulevarden med flerfamiljhus längs Drottningholmsvägen



Tornskolan



Kontorshus vid Alviksstrand



Brommadepån



Salkhallens verksamhet



Ovan och till vänster. Industri miljö från tidigt 1900-tal vid Alviks strand
Foto Wenanders



Byggnader, platser och funktioner



Bilder på de numrerade platserna, byggnaderna och funktionerna visas på föregående sidor

Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering

Urvalet i denna kulturmiljöanalys berättar om den kulturhistoriska identiteten för Alvik. Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering av byggnader och bebyggelsemiljöer är också ett viktigt kunskapsunderlag som ska beaktas i fortsatt planarbete.



4. Riktlinjer för framtida stadsutveckling

Nedanstående punkter beskriver de riktlinjer som bör vara gällande i den framtida stadsutvecklingen i Alvik, för att områdets kulturarv ska fortsätta att vara läsbart i framtiden

- 1) Det är av stor vikt att den ursprungliga dalgångens öst-västliga riktning fortsätter att vara läsbar och får utgöra en utgångspunkt i den lokala stadsstrukturen i Alvik.
- 2) Bevara de skogsklädda bergssluttningarna därför att:
 - A) De gör det ursprungliga naturlandskapet läsbart
 - B) Bergssluttningarna definierar landskapets form- dalgången
 - C) De är identitetsskapande för området och utgör övergångszoner mellan stadsdelarna på höjderna och i dalgången
 - D) De är planerade som gröna, rekreativa buffertzoner mellan infrastruktur och bostäder enligt den gamla stadsplanen från 1920-30 talet.
- 3) Bevara stadsplanen från 1920- och 30-talet med bebyggelse och den långsträckta centrumplatsen i öst-västlig sträckning som en helhetsmiljö.
- 4) Värna och utveckla ambitionen om det omsorgsfullt gestaltade uterummet framför medborgarhuset som är en prydansanläggning i mänsklig skala.
- 5) Bevara axeln med platsbildningar från Drottningholmsvägen till Alviksstrand.
- 6) Bibehåll och förstärk dalgångens möte med Mälaren genom siktlinjer från Gustavslundsvägen och genom att dalgången öppnar sig ner mot vattenlinjen.
- 7) I den framtida stadstrukturen bör inte spår från platsens tidigare markanvändning utraderas. Alviks variation av markanvändning, verksamheter och arkitektur har präglat dalgången under lång tid och är en del av områdets kulturhistoriska identitet.
- 8) Låt de funktioner som är den del av områdets identitet fortsätta att vara en del i det utbyggda Alvik.
- 9) Låt ny bebyggelse i de homogena bostadstadsdelarna på höjderna inordnas i och anpassas till den rådande karaktären i respektive stadsdel gällande form, skala och uttryck (arkitektur).
- 10) Funktionen av genomfart har dimensionerat transportstråken och kommer att fortsätta prägla området. Denna funktion bör inte integreras med det lokala vägnätet.
- 11) Behåll vägsträckningar med lång historisk kontinuitet som fortfarande är synliga i området. Dessa är delar av Tranebergsvägen, Ulvsunda slottsväg och Alviksvägen. Se även sida 26.
- 12) Resandemiljöer bör fortsättningsvis vara omsorgsfullt gestaltade och fungera som en samordnad del av bebyggelsen eftersom kollektivtrafikens hållplatser, stationer och resecentrum har varit byggstenar och noder i Alviks stadsutveckling.
- 13) Bevara karaktärsbyggnader och platser som är viktiga för områdets kulturhistoriska identitet.

Källor

Landskapslaget, Alvik stadsutvecklingsanalys, Stockholms stad 2013

M Andersson, Bildspel Alvik och Akka samma utmaningar då som nu

PA Fogelström, Stockholm en stad i förvandling, Natur och kultur 1963

C Jurgander, Renhårigt och enkelt- om arkitekt Björn Hedvall och hans arbete, Signum 2012

I Johansson, StorStockholms bebyggelsehistoria- markpolitik, planering och byggande under sju sekel, Gidlunds 1991

P Kallstenius- Minne och vision, Max Ström förlag 2010

A.Persson- Översiktlig beskrivning av Stockholmstraktens landskapstyper, Stockholms läns landsting, regionplanekontoret 1974.

N. Ringstedt- Vattenståndet under olika tidperioder

G.Söderström. red. Stockholm utanför tullarna: nittiosju stadsdelar i ytterstaden. Samfundet S:t Erik, Stockholms stadsbyggnadskultur 2014.

Stadsmuseet- Alvik ett faktablad från Stockholms stadsmuseum.

Stadsmuseet- Äppelviken ett faktablad från Stockholms stadsmuseum.

Spårvägslinjer i Stockholm, linje 11 Tegelbacken Ängby, Svenska spårvägssällskapet, Stockholmsavdelningen. 1993

Unesco Rekommendation om det historiska urbana landskapet 2011

Digitala källor

<http://alvikstorp.se/var-historia/>
 Stockholmskällan.se- äldre fotografier och historiska kartor
 Digitala stadsmuseet.stockholm.se/Fotoweb
 Stockholms stads kulturhistoriska klassificering av bebyggelse
 kartor.stockholm.se
 brommahembygd.se- information om Alvik

