

**Linta
gårdsväg**

Kulturmiljöanalys och konskvens- bedömning

September 2021

Detaljplan



**Stockholms
stad**

Uppdragsnr: INK3183013251	Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m fl, Centrala Bromma, Riksby etapp 1
Daterad: 2021-09-28	
Handläggare: Lisa Sarban	

Linta Gårdsväg, Kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning inför detaljplan

Konsult/Kontakt

KMV forum AB
Hästholmsvägen 28, 8 tr.
131 30 Nacka
Organisationsnummer 559012-7782
www.kmvforum.se

Författare: Lisa Sarban och Hans Antonson, KMV
forum, Magnus Rönn, MR Antikvarie
Interngranskare: Emy Lanemo och Helena Fennö
Foto: KMV forum och MR Antikvarie, om inget annat
anges.

Exploateringskontoret/kontakt

Karin Sandler Djerf

KMV forum.



Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Inledning.....	5
Bakgrund och syfte	5
Planförslaget	5
Uppdraget	5
Medverkande.....	5
Metodik.....	5
3. Läge och förutsättningar	7
Omfattning och avgränsning	7
Gällande planer	7
Pågående planarbete	8
Lagskydd.....	8
Tidigare kunskapsunderlag, ställningstaganden och riktlinjer	10
4. Karaktärsanalys.....	12
5. Bebyggelsekaraktärisering	15
Lintaverken.....	15
Äldre kontors- och servicebyggnader från 1940-talets mitt	17
Småhangarer.....	18
Koloniträdgårdsområdet Iris Riksby.....	19
6. Kulturmiljöanalys.....	20
Förhistorien och det äldre jordbrukssamhället.....	20
Koloniträdgårdar	21
Bromma flygplats och Lintaverken	21
7. Kulturhistorisk värdering	23
Höga kulturhistoriska värden	23
Kulturhistoriska värden	23
Begränsade kulturhistoriska värden	24
8. Känslighets- och tålighetsanalys	26
Hög känslighet.....	26
Känslighet	26
Viss känslighet	26
9. Övergripande konsekvensanalys.....	28
Planförslaget	28
10.Rekommendationer	32
Bebyggelse.....	32
Strukturer, vyer och vägar	32
Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar.....	32
11. Historik	34
Förhistoria och det äldre jordbrukssamhället.....	34
Koloniområdena i Centrala Bromma.....	34
Bromma flygplats	35
Lintaverken.....	35
12. Källförteckning.....	37

1. Sammanfattning

Stockholms stad arbetar med att ta fram en detaljplan för ett område kring Lintverken i Riksby. Syftet är att pröva omfattning, placering och utformning av cirka 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker. Denna detaljplan utgör en första etapp i en större utveckling av centrala Bromma och Riksby.

Planområdet är beläget söder om Bromma flygplats och består huvudsakligen av ett mindre verksamhets- och industriområde beläget mellan tre skogsklädda höjder. Historiskt har området tillhört Bromma flygplats och längre tillbaka i tiden var det odlingsmark under Linta gård som från andra hälften av 1500-talet blev kungens egendom och som år 1641 blev ett hemman under Ulvsunda slott. Lintaverkens stora anläggning från 1959 med de höga motorprovhusen utgör idag områdets mest karaktärsskapande inslag.

Kulturmiljöanalysen och den kulturhistoriska värderingen har utgått från tre huvudsakliga kulturhistoriska berättelser som format dagens miljö; Förhistorien och det äldre jordbrukssamhället, Koloniträdgårdar samt Bromma flygplats och Lintaverken. Med avstamp i dessa har fysiska uttryck; karaktärsdrag, byggnader, objekt och vyer som framträder i dagens landskap identifierats och bedömts avseende kulturhistoriskt värde och känslighet.

Bland uttrycken har ett urval bedömts som särskilt intressanta ur kulturhistorisk synvinkel. Det rör sig framförallt om Lintaverken, den enda civila jetmotorserviceanläggningen i Skandinavien, som är ett uttryck för civilflygets kliv in i jetåldern samt SAS framgångssaga. Lintaverkens karaktäristiska höga torn i stram brutalistisk utformning utgör ett tydligt landmärke i området. Andra viktiga uttryck i området är landningsbanorna samt resterna av Linta gårdsväg, en del av Brommas äldsta väg. De skogsklädda och fornlämningsrika kullarna som omger planområdet påverkar upplevelsen av miljön och bidrar med historiska lämningar, bland annat Brommas största gravfält, som förmedlar kunskap om områdets äldsta historia.

Av den översiktliga konsekvensbedömningen framgår att det finns potential för exploatering av området, men att föreliggande planförslag innebär en negativ påverkan och med fördel kan omarbetas för att i högre grad visa hänsyn till kulturhistoriska värden på platsen. Det vore bland annat önskvärt att en större del av Lintaverken bevaras och får en ny användning, samt att höjder och placering av ny bebyggelse tog större hänsyn till Lintaverkens motorprovhus som landmärken i näromgivningen. Det vore vidare positivt om landningsbanornas stråk framhävs mer i planstrukturen, att större hänsyn tas till Linta gårdsvägs äldre sträckning samt att inga intrång sker i fornlämningar.

Områdets kulturmiljövärden har stor potential att fungera som en resurs i utvecklingen av området. Genom att bevara och bygga vidare på bebyggelse och uttryck med anknytning till områdets spännande historia kan dessa bidra till en mer varierad och platsspecifik gestaltning av området.

2. Inledning

Bakgrund och syfte

Utredningen görs inom ramen för Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m fl, Centrala Bromma, Riksby etapp 1 (Dnr 2017-16020). Planområdet omfattar fastigheten Riksby 1:13 m fl söder om Bromma flygplats i stadsdelen Riksby. Området gränsar till kulturhistoriskt värdefulla miljöer som Bromma flygplats samt till koloniträdgårdsområdena Riksby, Glia och Linnéa/Kortenslund, och inom planområdet finns fornlämningar samt värdefulla kontors- och industribyggnader som uppförts för Lintaverken.

För att undersöka hur de planerade åtgärderna påverkar kulturmiljön har exploateringskontoret beställt en kulturmiljöanalys samt en konsekvensbedömning av planförslaget. Syftet med utredningen har varit att beskriva de antikvariska konsekvenserna av den föreslagna nya stadsstrukturen samt att ge rekommendationer avseende hänsyn till, och hantering av befintliga värden.

Planförslaget

Syftet med detaljplanen (Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl, Centrala Bromma, Riksby etapp 1) är att pröva omfattning, placering och utformning av cirka 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker. Denna detaljplan utgör en etapp i en större utveckling av centrala Bromma och Riksby. Planläggning för en pumpstation för fjärrvärme inom området sker separat (Dnr 2019-0338). Bebyggelsen ska placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till buller och stadsbild. Gröna samband och naturvärden på platsen ska omhändertas och stärkas.

Uppdraget

KMV forum har på uppdrag av exploateringskontoret tagit fram föreliggande kulturmiljöanalys och konsekvensanalys som beskriver områdets förutsättningar ur kulturmiljöperspektiv och planförslagets konsekvenser för kulturmiljön. Rapporten beskriver planområdets kulturhistoriska värden, dess känslighet och tålighet, konsekvenser av de föreslagna planalternativen samt rekommendationer. Rapporten beskriver bebyggelsen

övergripande. Parallellt med föreliggande rapport har SToba, Stockholms byggnadsantikvarier AB, tagit fram en rapport med fokus på Lintaverken.

Arbetet har utförts juli – september 2021.

Medverkande

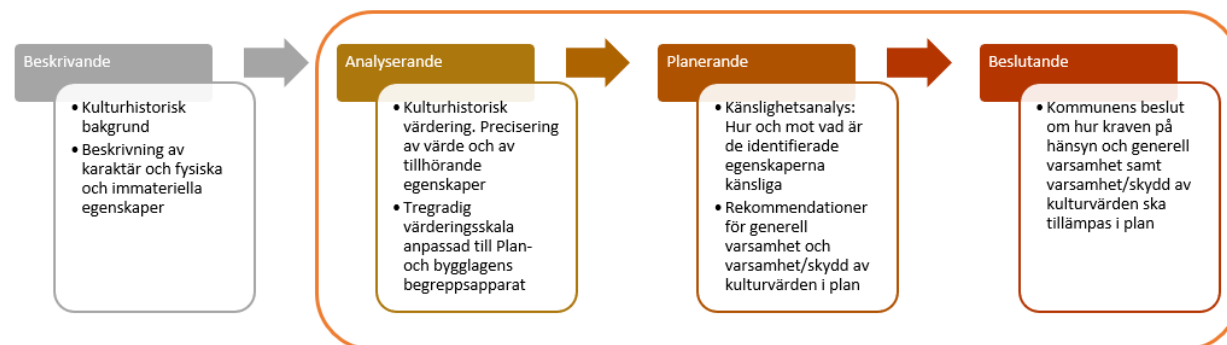
Beställare av arbetet har varit exploateringskontoret vid Stockholms stad genom Karin Sandler Djerf. Arbetet har genomförts av KMV forum genom Lisa Sarban, bebyggelseantikvarie med inriktning samhällsplanering (uppdragsansvarig), Hans Antonson, arkeolog och docent i kulturgeografi samt Magnus Rönn bebyggelseantikvarie (MR Antikvarie). Rapporten har granskats av Emy Lanemo och Helena Fennö.

Metodik

Metodiken utgår från Riksantikvarieämbetets Plattform för kulturhistorisk värdering och urval samt Boverkets digitala vägledning Tema Kulturvärden. Utgångspunkten är att värdering och urval av värdefulla kulturmiljöer och kulturhistoriska särdrag beskrivs och motiveras på ett genomslutligt vis. Värderingen tas fram i en stegvis process där analysens fyra olika moment

- Beskrivande/Analyserande/Planerande/Beslutande - hålls väl avskilda från varandra i syfte att låta processen och motiven till värdering och rekommendationer genomsyras av genomslutlighet.

Enligt Plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden samt natur och kulturvärdena på platsen, och särskilda historiska och kulturhistoriska värden ska skyddas. Hänsyn och allmän varsamhet kan uppnås genom planens och tillkommande bebyggelses eller anläggningars utformning, och varsamhet och skydd av identifierade kulturhistoriska värden kan särskilt regleras genom planbestämmelser. De karaktärsdrag, rumsligheter, arkitektoniska formspråk och byggnadsdelar som bedöms vara värdebärande egenskaper för det kulturhistoriska värdet, och som därför bör omfattas av särskild varsamhet eller skydd, beskrivs och ligger till grund för känslighetsanalys och rekommendationer.



Processen för värdering och urval anpassas efter PBL:s styrmedel och begreppsapparat

Kulturmiljö och kulturhistoriskt värde

Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet från historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Människors förutsättningar, verksamheter, estetiska ideal, tekniska förutsättningar och livsmönster under olika tider kan följas i bebyggelsekultur och landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster. Det kan gälla allt från enskilda objekt till större sammanhängande landskapsavsnitt eller bebyggelsemiljöer, och tidsmässigt spänna från förhistoriska lämningar till dagens bebyggelsemönster.

Med kulturhistoriskt värde menas de "möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människor livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag."

Det innebär att det kulturhistoriska värdet avgörs av hur väl en miljö, byggnad eller anläggning återspeglar ett -på lokal/regional eller nationellt plan – relevant skeende. Det kulturhistoriska värdet är beroende av de fysiska egenskaper – karaktärsdrag, samband och rumsligheter, byggnader och bebyggelsedetaljer etc – som uttrycker det kulturhistoriska värdet. Det kulturhistoriska värdet kan, men behöver inte, sammanfalla med andra typer av värden som omnämns i Plan- och bygglagen, t.ex. sociala och estetiska värden.

Bedömningskriterier och värderingsskala

Kulturarvsanalysen ska redovisa sådana funktioner och miljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas. Detta innebär ett värderande moment, där vissa miljöer identifieras som särskilt viktiga att ta hänsyn till. De sammanhängande miljöer, samband eller enskilda objekt som är väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas bedöms som kulturhistoriskt värdefulla. Dessa är särskilt viktiga att ta hänsyn till i beskrivningen av effekter och konsekvenser. Även sådana miljöer eller lämningar som genom sin historiska betydelse eller tidstypiska

utformning är viktiga ur ett regionalt eller nationellt perspektiv kan vara särskilt värdefulla.

Effekt- och konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningen utgår ifrån vilken typ av effekter den föreslagna åtgärden får, i relation till det kulturhistoriska värdet hos området. Med effekt menas den förändring i miljön som påverkan medför. En effekt kan vara både direkt och indirekt och kan bestå i såväl en utträdning av en kulturhistoriskt värdefull lämning eller del av miljö, som förändrade samband eller en förändrad karaktär. En indirekt effekt av en åtgärd kan också vara att förutsättningarna för skötsel eller användning på sikt förändras. Gemensamt för effekter på kulturmiljö är att de påverkar läsbarheten av miljöns kulturhistoriska värde.

3. Läge och förutsättningar

Omfattning och avgränsning

Planområdet ligger söder om Bromma flygplats i stadsdelen Riksby. Området avgränsas av Kvarnberget i öster och Riksbyhöjden i väster. Strax söder om området ligger Lillsjön. Planområdet gränsar i väster till koloniträdgårdsområdena Riksby, Glia och Linnéa/Kortenslund. Planområdet omfattar Lintaverkens kontor, verkstäder och motorprovhus samt några övriga verksamhets- och hangarbyggnader. Den södra delen, direkt norr om Kvarnbacksvägen, utgörs av ett grönområde som i väster är skogsbeklätt. Längst i norr omfattar området delar av före detta landningsbanor samt en rugbyplan. Direkt utanför området i nordöst, där Lintavägen tar av åt väster ligger en återvinningsstation. Utredningen fokuserar på planområdet, men omfattar även beskrivningar, värdering samt bedömning av känslighet för närområdet, i och med att de nya planerna även kan påverka bebyggelse och landskap utanför själva plangränsen.

Gällande planer

Översiktsplan

I Stockholms översiktsplan (lagakraftvunnen 2018-03-23) är Brommaplan utpekad som en tyngdpunkt. Området planeras att utvecklas mot en mer sammanhållen stadsmiljö samt att Brommaplan ska "utvecklas som tyngdpunkt med starka samband med övriga Västerort"

Planprogram för centrala Bromma

Planprogram för centrala Bromma godkändes av Stadsbyggnadsnämnden i augusti 2017. Programmets syfte är att beskriva hur Brommaplan kan utvecklas i enlighet med Stockholms stads översiktsplan. Närheten till centrala Stockholm och till flera expansiva delar av Stockholmsregionen gör centrala Bromma till en eftertraktad boendemiljö och ett bra läge för verksamheter. Detta skapar möjligheter att utveckla centrala Bromma till en attraktiv, mångsidig och hållbar stadsmiljö. Det varierande landskapet med utblickar över koloniområdena och Lillsjön samt närheten till Brommaplan gör att norra Riksby har goda möjligheter att utvecklas till en attraktiv boendemiljö. Den nya bebyggelsen ska präglas av variation och



Orienteringskarta

mångfald. Utgångspunkt ska vara områdets karaktär och kvaliteter.

Gällande detaljplaner

Endast den södra delen av planområdet, närmast Kvarnbacksvägen är planlagd (Stadsplan 2650 från 1942) som "park eller planterad

allmän plats" respektive "gatumark" samt en liten del av Stadsplan 2313 från 1940 som angränsar till området längs Kvarnbacksvägen i väster. I övrigt utgörs föreliggande planområde av icke planlagd mark.

Pågående planarbete

Pumpstation Exergi, Bromma (Dnr 2019-03328)
Detaljplan för mobilitetshus och centrumändamål samt en pumpstation. Pumpstationen krävs för distribution av fjärrvärme i samband med utbyggnaden av Lövsta nya kraftvärmeverk.

Lagskydd

Miljöbalken

Riksintressen är geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Riksintressen för regleras enligt 3 kap och 4 kap Miljöbalken. Inom planområdet och dess närområde finns inga riksintressen avseende kulturhistoriska värden.

De riksintressen som kan komma att beröras är kommunikation, luftfart, Bromma Flygplats, Ulvsundavägen och Bromma De Geermorän-system. Flygplatsens verksamhet innebär en rad restriktioner för angränsande områden, främst i form av buller. Vidare berörs området av inflygningens krav på begränsningar av högsta tillåtna byggnadshöjd.

Kulturmiljölagen

Fornlämningar skyddas av kulturmiljölagens kap 2. Med fornlämningar menas "lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna". Lämningarna ska ha tillkommit före 1850. Till varje fornlämning hör även ett fornlämningsområde, så stort som det behövs för att bevara fornlämningen samt ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Fornlämningsområdets storlek bestäms av länsstyrelsen och varierar bland annat beroende på lämningstyp och topografi. Detta område har samma skydd som fornlämningen. Även fornlämningar som inte är registrerade eller påträffade har automatiskt skydd av lagen och det är markägarens eller exploatörens ansvar att meddela länsstyrelsen om man påträffar fornlämning vid markarbeten. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över samt genom



Tidigare inte registrerade lämningar påträffade i juli 2021. KMV forum. Planområdesgränsen har markerats med röd streckad linje.

bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

Övriga kulturhistoriska lämningar som är yngre än år 1850 skyddas genom Skogsvårdslagen (SvL) och genom Kulturmiljölagens portalparagraf, "det är en nationell angelägenhet att skydda och värda kulturmiljön".

Stenmurar och odlingsrösen i jordbruksmark, skyddas av Miljöbalkens (SFS, 1998, 7 Kap. 11§.) bestämmelse om biotopskydd. Detta specificeras i Jordbruksverkets föreskrifter (SJVFS, 2006, 5§) och finns förtydligat av Miljösamverkan Sverige (2010).

För att förstå kulturmiljön inom planområdet baserat på kultur- och fornlämningar är det viktigt att vidga blicken och se utanför plan-

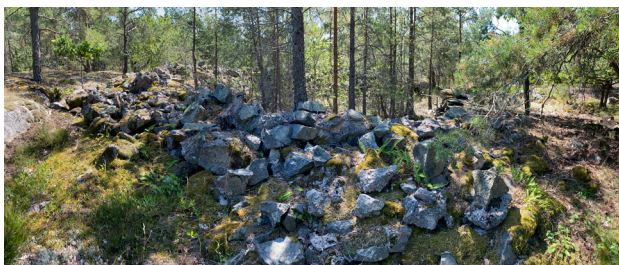
områdesgränserna eftersom en kulturmiljö vanligen inte avgränsas utifrån ett utredningsområde. Därför har även de intilliggande höjderna utanför planområdet besökts, beskrivits och analyserats.

Fornlämningar

Inom planområdet finns fornlämningar som har beskrivits i två tidigare arkeologiska utredningar (Ramström och Ekman, 2016; Ekman, 2016). Dessa utgörs av tre gravfält och enstaka stensättningar. Gravfälten finns söder om Lintaverken (L2013:1748) samt i väster på Riksbyhöjden (L2013:1818 samt L2013:817). Dessa utgörs av högar och stensättningar alternativt endast av stensättningar. I den norra delen av Riksbyhöjden finns ett flertal stensättningar (exempelvis L2013:240). Utanför planområdet finns en stor mängd fornlämningar. I öster dominerar ett större gravfält med högar och stensättningar (L2013:1680, Bromma 28:1) varpå även en runsten



Stengrund av äldre byggnad påträffad inom planområdet söder om gravfält L2013:817, i nordöstra delen av Riksbyhöjden.



Cirkelrunt värn av sprängsten för kanon med metallfundament inom stencirkeln. Ligger på Riksbyhöjden utanför planområdet.

finns (L2013:243). Söder om gravfältet ligger Linta gamla gårdstomt (L2013:1679).

Vid det korta och översiktligt genomförda fältbesöket i juli 2021 upptäcktes flera sedan tidigare inte kända lämningar (se karta sid 8), varav några är belägna inom planområdet. Dessa bör utredas ytterligare eftersom de kan komma att beslutas som fornlämningar



Jordfylld gravhög inom gravfält L2013:1818 som delvis ligger inom planområdet i sydöstra delen av Riksbyhöjden.

av länsstyrelsen.

En av stora stenar kallmurad husgrund som torde vara betydligt äldre än flygfältet påträffades nära Lintavägen i väster. En del av Lintavägens gamla sträckning påträffades i norra delen av västra höjdryggen.

Övriga kulturhistoriska lämningar

En stor mängd övriga kulturhistoriska lämningar finns inom eller strax utanför planområdet. Utmärkande är försvarstekniska anläggningarna vilka har påträffats på samtliga tre höjdpartier, men där det västra (Riksbyhöjden) är särskilt utmärkande. Det handlar om skyttevärn, kanontorn av sten och cement, igensatt bunker, fundament av betong och metall, grushögar, materialvägar, husgrund med pump. Några av dessa har beskrivits i en arkeologisk utredning (Ekman, 2016). Men även i den norra delen av östra höjdpartiet (Kvarnberget) finns dylika anläggningar. En stor mängd lämningar finns inte med i nämnda rapport utan är nyfynd. Framförallt gäller detta väster om gravfält L2013:1818. De försvarstekniska anläggningarna har en



Husgrund och vattenpump, sannolikt från beredskapstiden, söder om gravfält L2013:1818, som ligger straxt utanför planområdet.

tydlig koppling till Bromma flygfält.

Plan- och Bygglagen

Plan- och bygglagen reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande, samt avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Till de allmänna intressena hör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Plan- och bygglagen 2 kap 6 §

2 kap PBL reglerar de allmänna intressen som ska beaktas vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. Enligt PBL 6 § "ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan".

Plan- och bygglagen 8 kap 13 §, förbud mot förvanskning

Enligt PBL 8 kap 13 § får en byggnad som är "särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt" inte förvanskas. Om en väsentlig egenskap går förlorad eller områdets särart/karaktär väsentligt ändras minskar det kulturhistoriska värdet vilket innebär en förvanskning. Förvanskningförbudet gäller även interiört, samt för bygglovspliktiga anläggningar, bebyggelseområden, allmänna platser och tomter - i den mån de omfattas av bestämmelser om skydd av kulturvärden i detaljplan eller områdesbestämmelser.

Plan- och bygglagens 8 kap 17 §, krav på varsamhet

Enligt PBL 8 kap 17 § ska ändring och flyttning av byggnad "utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden". Med karaktärsdrag avses till exempel byggnadsmaterial, takutformning, färgsättning, form samt byggnadens samspel med omgivningen. Varsamhetskravet gäller för all bebyggelse och även interiört.

Tidigare kunskapsunderlag, ställningstaganden och riktlinjer**Stockholms Byggnadsordning**

Stockholms byggnadsordning (behandlad av kommunfullmäktige 20-09-28) är ett kunskapsunderlag som beskriver stadens stadsbyggnadskaraktärer. Dokumentet ska bland annat ge stöd för tillvaratagande av befintliga värden när staden utvecklas. Planområdet gränsar i sydväst till smalhusbebyggelse längs Kvarnsback-

vägen. För denna del bedöms Byggnadsordningens riktlinjer för Smalhusstad vara tillämpbara:

- Utveckla smalhusstäderna med utgångspunkt ur dalstråken, det öppna stadsplanemönstret samt gatornas och byggnadernas anpassning till terrängen.
- Utforma nya byggnader inom befintlig struktur utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse. Utforma grupper av nya hus utifrån en sammanhållen gestaltsidé.
- Utforma kompletteringsbebyggelse i anslutning till smalhusstäderna utifrån ett helhetsperspektiv. Beakta närliggande bebyggelse.
- Utveckla lokala centrum och centrala stråk genom att komplettera med ny bebyggelse och verksamhetslokaler där så är möjligt. Undvik omvandling av lokaler till bostäder.
- Ta tillvara och utveckla den gröna karaktären med förgårdsmark i gaturummet samt den bostadsnära naturmarken med bergsformationer och vegetation. Undvik parkeringsytor på förgårdsmark och bostadsgårdar.
- Utgå från de ursprungliga husens volym, proportioner och takformer vid ombyggnader och renoveringar. Ta tillvara eller återskapa karaktärsskapande material, kulörer, byggnadsdelar och detaljer i så stor utsträckning som möjligt.

Kulturhistoriska klassificeringskartan

Stadsmuseet i Stockholm har på uppdrag av Stockholm stad tagit fram en kulturhistorisk klassificeringskarta över stadens bebyggelse. Klassificeringskartan utgör ett kunskapsunderlag vid stadens arbete med bygglovhantering samt detaljplanläggning. Byggnader som är blå- och grönklassade bedöms utgöra särskilt värdefull bebyggelse vilket innebär att plan- och bygglagen 8 kap 13§ kan vara tillämplig i plan- och bygglovsprocesser.

Inom planområdet finns ett antal gulmarkerade byggnader. Det rör sig om Lintaverken, en femtiotalsanläggning samt tre stycken låga plåthangarer samt envåriga kontors- och servicebyggnader i puts



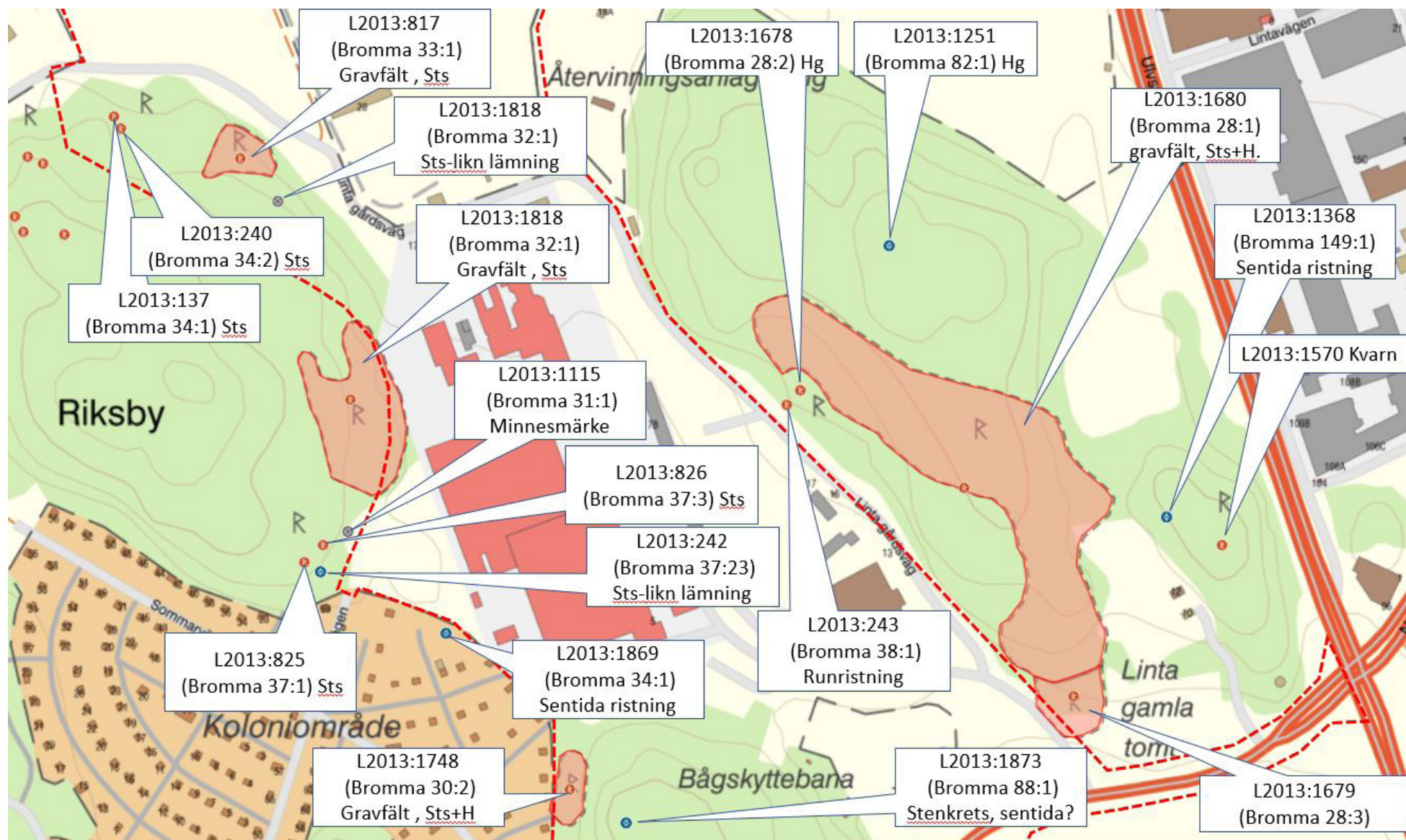
Utsnitt ur klassificeringskartan

BLÅTT - Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde.
GRÖNT - Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt
GULT - Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.
GRÖN LINJE- Särskilt värdefull helhetsmiljö

från 1940- 50-tal. Planområdet gränsar i sydväst till det äldre koloniträdgårdsområdet Iris Riksby, som tillsammans med koloniträdgårdsområdena Riksby och Iris Glia pekats ut som kulturhistoriskt särskilt värdefull helhetsmiljö (grön linje på kartan). I norr gränsar planområdet till Bromma flygplats som också pekats ut som särskilt värdefull helhetsmiljö.

Utlåtande från Stadsmuseet i Stockholm

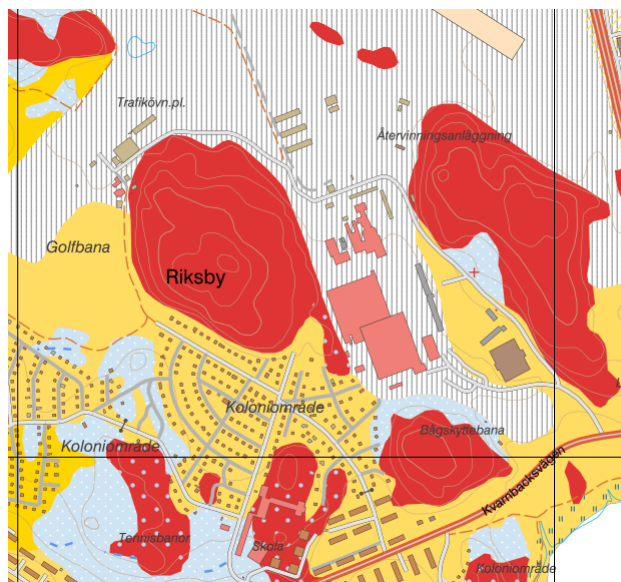
I remissvaret gällande Behovsbedömning (Del av Riksby 1:13, Dp 2017-16020) förtydligar Stadsmuseet att gulklassificeringen av Lintaverken inte innebär att rivning är acceptabelt. Anläggningen har betydande miljöskapande värden och utgör ett karaktärsstarkt inslag i närmiljön. Lintaverken har arkitektoniska kvaliteter och utgör ett viktigt och avläsbart inslag i flygplatsens historia.



Karta över kända forn- och övriga kulturhistoriska lämningar hämtade ur Fornsök. H=hög, Sts=stensättning, Hg=husgrund. Planområdesgränsen har markerats med röd streckad linje. KVM forum AB. ©Lantmäteriet SWEREF 99 TM.

4. Karaktärsanalys

Planområdet ingår i det semiurbana landskap som utgör omlandet runt Stockholms stad. Sett ur ett naturgeografiskt perspektiv karaktäriseras området av ett sprickdalslandskap med en huvudsaklig riktning i NNV-SSV. Dalarna är idag sedimentfyllda med fina jordarter som svallades ur genom landhöjningen. Området ligger i sin helhet under högsta kustlinjen. Ursvallningen skedde från de intilliggande höjderna, där krönen idag består av kala hållmarker och grovblockig morän. Områdets två huvudsakliga delkaraktärer hör samman med dessa båda naturgeografiska fenomen, höjd respektive slätt.



Utsnitt ur Jordartskartan. Röd markering med blå punkter markerar urberg med tunt moräntäcke. Skrafferat område markerar postglacial lera och fyllnadsmassor. Källa: SGU Källa: SGU

Den första delkaraktären utgörs av höjderna. Idag är dessa höjdparter beväxta med i huvudsak tall- och granskog. I historisk tid utgjorde de betesmarker. Det är till dessa höjder som de förhis-

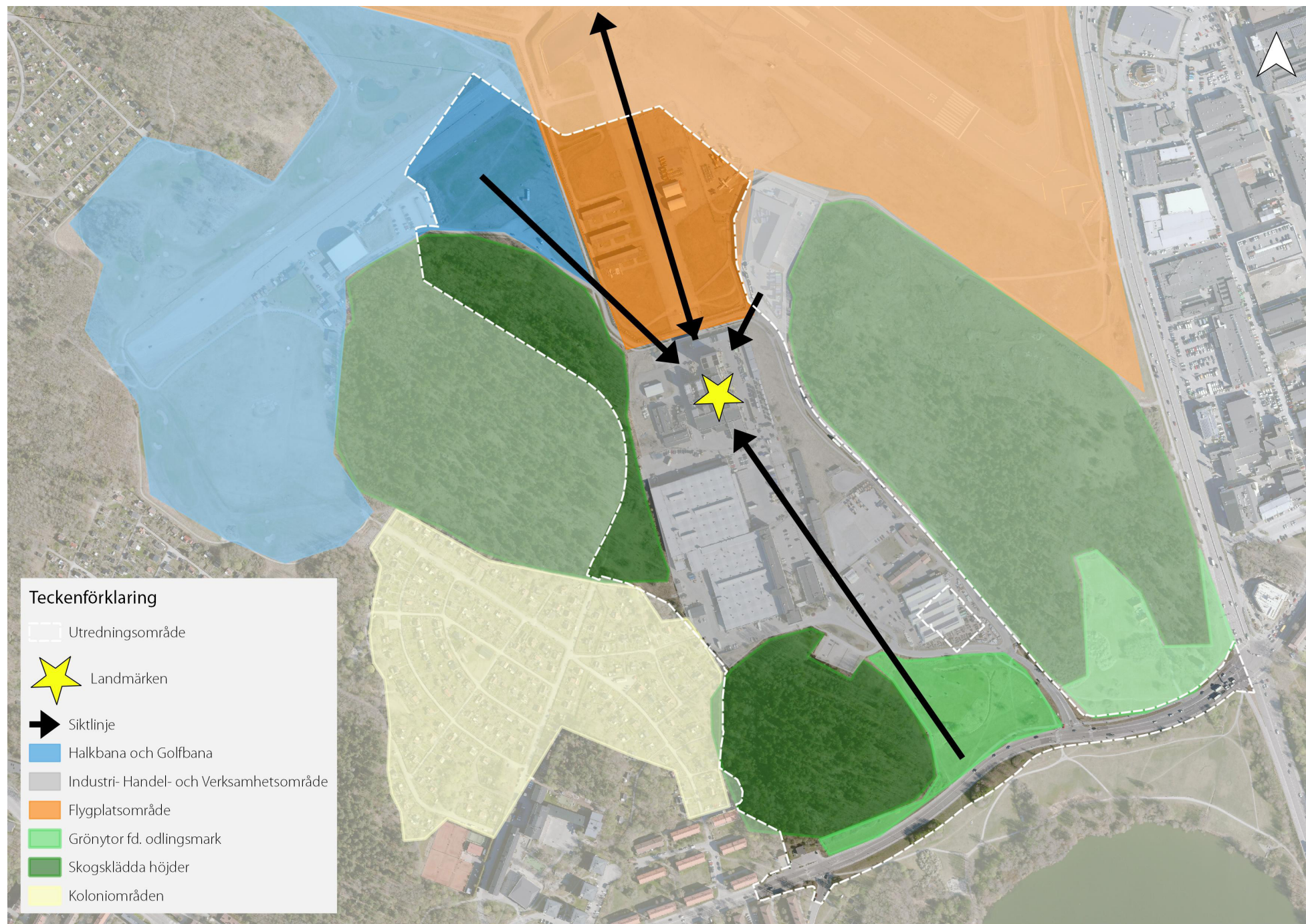


Området karaktäriseras av Lintaverkens anläggning där betongtornen utgör riktmärke från flera vyer. I väster och öster omges området av skogklädda, förlämningsrika höjder. Cykelbanan i förgrunden utgör en rest av Linta gårdsvägs äldre sträckning.

toriska gravfälten är lokaliserade, men också de försvarstekniska installationerna (se nedan). Områdena har stor betydelse för rekreation vilket är tydligt vid ett besök då de är flitigt besökta och stigarna väl upptrampade. Men igenväxningen är här, liksom i stora delar av Sverige, stor där träd och buskar sakta tar över brynen så att det är svårt att ta sig in till höjderna, annat än på några enstaka ställen.

Den andra delkaraktären består av slätten. Idag är det platsen

för i huvudsak ett handelsområde. Innan dess var det ängsmark och senare åkermark, fram tills dess att Bromma flygfält byggdes. Senare kom den södra landningsbanan att läggas ner till förmån för ett industriområde.





Välbevarad kontors- och serviceanläggning från 1940-talet belägna längs Linta gårdsväg.



På Kvarnberget som gränsar till planområdet i öster ligger Brommas största järnåldersgravfält

Själva planområdet omfattar dalgången mellan de två skogsbevuxna höjderna i öst och väst. I norr möts området av Bromma flygplats södra landningsbanor, och i söder fortsätter dalgången över Kvarnbacksvägen ner mot landskapsparken norr om Lillsjön. Väster om området finns tre äldre koloniträdgårdsområden, Riksby, Glia och Kortenslund. Riksby som direkt angränsar till planområdet i sydväst, ligger till största delen inbäddade i grönska, samt dolt bakom Lintaverkens kontorsbyggnad, och är därför i stort sett inte synlig från området i dag. Befintlig bebyggelse inom planområdet utgörs framför allt av Lintaverkens 1950-talsanläggning som idag bland annat innehåller ett större byggvaruhus. Anläggningens karaktäristiska betongtorn dominerar i landskapsbilden. I området finns även låga kontors- och servicebyggnader i puts från 1940-talet, mindre industriverksamhet, samt en större, sentida handelsträdgård. På landningsbanan som löper in i området norrifrån finns tre låga plåthangarer av enkel karaktär. Planområdets västra gräns går i princip i linje med Linta gårdsväg, en äldre vägsträckning vars ursprungliga läge bland annat finns avläsbar i en parallell cykelbana längs med Kvarnbergets västra sluttning.

Forn- och kulturlämningar

De sedan tidigare kända forn- och kulturlämningarna utgörs framför allt av gravfält, ensamliggande stensättningar och försvarstekniska anläggningar. Det genomgående karaktärsdraget är att gravfälten består av jordtäckta högar och stensättningar och ligger lite nedanför höjdpartiernas krön, medan de ensamliggande stensättningarna och de som ligger i grupp saknar jordfyllning och ligger i mer utpräglade krönlägen. De försvarstekniska anläggningarna (övriga kulturhistoriska lämningar) ligger i krönlägen tydligt riktade mot flygfältet och utgörs av olika kanontorn och värn av sten och/eller cement.

5. Bebyggelsekaraktärisering

Lintaverken



Historik

Lintaverken uppfördes 1959 av SAS inför introduktionen av jetplanet Caravelle. Anläggningen uppfördes komplett med kontor, restaurang, verkstäder, apparatprovhus och två jetmotorprovhus. 1969 tillfogades anläggningen ett nytt jetmotorprovhus avsett för jetmotorn JT9D, som satt på Boeing 747 (så kallad jumbojet). En del ändringar har gjorts på byggnaderna genom åren, de största



Kontorsbyggnadens södra del har en bearbetad gestaltning.

på grund av anpassning till nya verksamheter efter flygmotorverkstadens nedläggning 2007. Överlag är dock byggnaderna välbevarade.

Beskrivning

Området karakteriserades ursprungligen av att vara en sammanhållen anläggning för en sammanhängande verksamhet, med varierade arkitektoniska uttryck för olika funktioner. I nuläget är sammanhållningen mindre tydlig då olika verksamheter i de olika byggnaderna har medfört uppförande av avskiljande stängsel mellan olika delar av anläggningen. Anläggningen karakteriseras dock alltså av den funktionsanpassade varierade arkitekturen.

Kontorsbyggnaden (1) uppfördes i fyra våningar, med fasader av gult tegel. Byggnaden har fönsterband med enlufts-fönster av vitmålat trä med brunmålade poster emellan. Entrédelen i söder har en mer bearbetad gestaltning med en lätt utskjutande vaktur, fönsterbröstningar av konststen och puts, ljusinsläpp till trapphallen av glasbetong i lodräta slitsar samt ett vidbyggt enréparti, med bevarade ursprungliga portar, som leder till källarvåningen. Ett ovanligt



På ett par ställen i fasaden finns luftintag i form av flertalet liggande tegelrör ingjutna i betong.

och kanske unikt inslag är de luftintag av liggande tegelrör ingjutna i betong som finns på ett par ställen i fasaden. Delar av fasaderna mot syd och väst har försetts med fast monterade solavskärmningar. Byggnaden uppvisar hög kvalitet och god gestaltning, representativ för sin tids kontorsbyggande.

Verkstäderna (2) är sammanbyggda med kontorsbyggnaden och har fasader av lättbetongplank. De har fönsterband av vitmålade



Kontorsbyggnaden från norr.



Verkstäderna har fasader av lättbetongplank, ljusinsläpp av breda betongglaspartier samt fönsterband.

träfönster med brunmålade poster emellan, samt ljusinsläpp av betongglas. Byggnaderna är representativa för sin tids industribyggande.

Inom anläggningen finns också ett par kontrollbyggnader (3) med fasader av rött tegel, sammanbyggda med provhusen. Byggnaderna har brunmålade enlufts-fönster av trä och är representativa för sin tids kontors- och industribyggnader.

Restaurangbyggnaden (4) i en våning har putsade fasader och



Inom anläggningen finns ett par hus av rött tegel. Detta tillhör apparatprovhuset.

fönsterband av vitmålat trä med höga smala enlufts-fönster med en tvärspröjs. Huset har en hög plåttinklädd takfot med en ovanlig form. Byggnaden är representativ för sin tids byggande.

De två ursprungliga jetmotorprovhusen (5) är byggda av gjuten betong med dekorativa lodräta räfflor. De har två höga torn vardera, med luftintag i de södra tornen och avgasutblås i de norra. Mellan tornen är en lägre del som innehåller själva provcellen. Byggnaderna karakteriseras av sin strama och avskalade estetik samt dynamiken mellan högt och lågt, allt helt underordnat, och ett resultat av, byggnadernas funktionalitet.

Det nya jetmotorprovhuset från 1969 (6) uppfördes även det av gjuten betong och med en mer bearbetad dekor med lodräta ingjutningar i ett intrikat mönster samt med en plan i form av en jetmotor. 747-motorerna var då världens största jetmotorer, och de krävde betydligt större intag av luft, starkare konstruerade väggar i provcellen och större luftutsläpp. Byggnaden har två torn med luftintag mot söder och ett stort högt torn för avgasutblås mot norr (6). Mellan tornen, i en lägre del av byggnaden, ligger provcellen. Även denna byggnad karaktäriseras av sin strama och avskalade estetik samt dynamiken mellan högt och lågt, även här underordnat, och ett resultat av, byggnadens funktionalitet. Estetiken är dock på

denna byggnad något mer bearbetad med ett intrikat mönster på fasaderna, och med en planform som är starkt själsbesläktad med funktionen. Byggnaden blev i mitten av 1980-talet tillbyggd mot sydost med en lasthall med möjlighet för lastbilen att stå inomhus vid av- och pålastning av motorer.

Inom Lintaverksområdet, men utanför fastighetsgränsen mot öster, finns även två sammanbyggda barackliknande kontorsbyggnader av tillfällig karaktär, troligen uppförda under 1970-80-talen.

Äldre kontors- och servicebyggnader från 1940-talets mitt



Historik

Enligt Fastighetskontorets fastighetssystem är byggnaderna uppförda 1946. Byggnaderna ska enligt obekräftad uppgift ha uppförts med anknäring till flygplatsens verksamhet.

Beskrivning

Byggnaderna har en tidstypisk kvalitetsmässig karaktär. De har sadeltak klädda med enkupigt lertegel, fasader i gulslätputs, gjuten svartmålad sockel/källarvåning och tvåluftsfönster av rödmålat trä med högt sittande tvärpost. Entrédörrar av rödmålad karosseripanel med smal sidodörr, glasade upptill. Omfattningar av gult tegel.



Södra längan har källarvåning i souterräng.



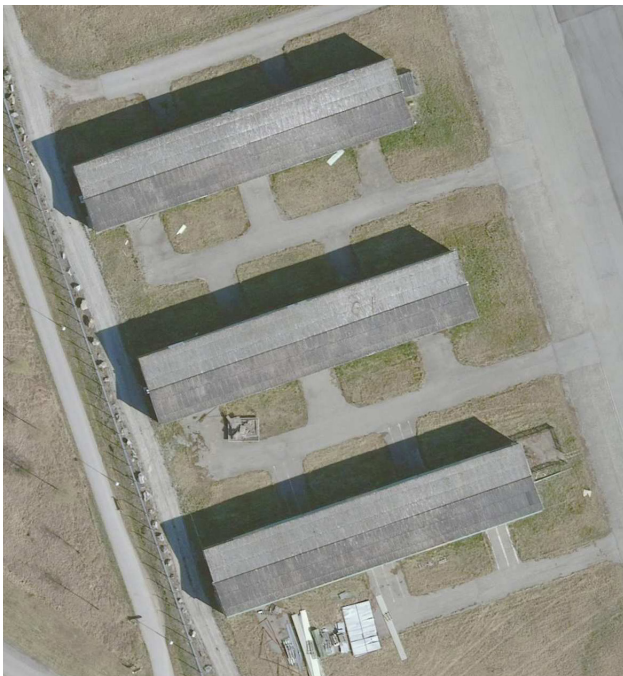
Norra längan med bevarad skorsten av gult tegel.

Garageportar i källarvåningen av rödmålad karosseripanel med små kvadratiska rutor upptill. Intill en av byggnaderna står en hög skorsten av gult tegel. Byggnaderna håller en hög kvalitet i material och utförande med mycket originaldelar kvar. Vissa entrédörrar och en stor garage/inlastningsport har bytts ut.



Byggnaderna har hög kvalitet i material och utförande, med bland annat gjuten grund, tegelomfattningar och entrédörrar av karosseripanel.

Småhangarer



Historik

Hangar- och förrådsbyggnader för småflygplan uppförda 1962. Fasaderna kläddes med korrugerad plåt på 1980-talet.

Beskrivning

Tre parallellt placerade längor av skjulkaraktär belägna vid landningsbanan i utredningsområdets norra del. Hangarerna har motfallstak klädda med sinuskorrugerade asbestcementskivor, gavelrösten av brun träpanel, takfot och fasader sekundärt inklädda med trapetskorrugerad plåt.



Småhangarer intill landningsbanan, vy från utredningsområdets norra del.



Hangarerna har karaktäristiska motfallstak och panelklädda gavelrösten. Foto: Mattias Ek, Stadsmuseet i Stockholm 2018

Koloniträdgårdsområdet Iris Riksby



Historik

Koloniträdgårdsområdet Iris Riksby utgör en bevarad del av det stora koloniträdgårdsområdet Iris från 1917. I direkt anslutning i väster ligger även Riksby koloniträdgårdsområde som stadsplanerades 1930.

Beskrivning

Kolonistugeområdet, beläget mellan två skogsklädda höjder, utgör en grön inramning av utredningsområdets sydvästra utkant. Området karakteriseras av grönskande odlarglädje och småskalighet, samt ett gatunät och en tomtindelning som följer den naturliga topografin. Ett flertal äldre kolonistugor finns bevarade.



Vy in mot koloniträdgårdsområdet från Lintaverken.



Riksby koloniträdgårdsområde karaktäriseras av frodig grönska, grusade vägar, trästaket och äldre stugor



Bromma flygplats från luften 1937. Fotot taget mot sydöst. I bildens övre högra kant syns det gamla koloniträdgårdsområdet Iris Riksby samt det nyutlagda gatunätet i Riksby koloniträdgårdsområde. Längst ned till höger syns villabebyggelse i Bromma kyrka. Foto Oscar Bladh, ur digitala stadsmuseet

till runstenen där stigen angör Linta gårdsväg. Stigen kan vara lika gammal som gravfältet, då den finns inritad på en historisk karta från 1868.

- Linta gårdsväg (längs kanten av östra höjdryggen) ligger inom planområdet. Vägen är belagd i karta först 1743, men kan vara betydligt äldre. Den har en ursprunglig sträckning längs Kvarnberget, men den har fått ett annat läge mellan industriområdet och flygfältet liksom norr om Riksbyhöjden. På norra delen av Riksbyhöjden (inom planområdet) går det fortfarande att i skogen urskilja små sträckor av den gamla vägen.
- Mjölnerbostaden utanför planområdet ligger kvar på samma ställe som på 1700-talet, medan väderkvarnen (också utanför planområdet) har flyttat några 100-meter söderut. Mellan mjölnerbostaden och gravfältet ligger idag en åker (också utanför planområdet). Den fanns redan på 1700-talet.
- Organiseringen av det historiska landskapet är idag i princip endast avläsbart genom åkrarnas avslutning vid höjddpartierna som i delar finns kvar i form av diken och terrasskanter. Sådana diken och odlingsrösen förekommer inom planområdet i anslutning till alla tre höjderna (Riksbyhöjden, Kvarnberget och berget i söder).

Koloniträdgårdar

Övergripande historik

Utredningsområdet gränsar direkt mot koloniträdgårdsområdet Iris Riksby, som är en bevarad ursprunglig del av det stora Iris koloniträdgårdar (ibland kallat Lillsjönäs koloniområde), etablerat 1917 för att motverka matbristen under första världskriget. I närheten finns även Riksby koloniträdgårdsområde (stadsplanlagt 1930), Iris Glia samt Kortenslund, som alla etablerades på 1930-talet. Många äldre stugor har flyttats till 1930-talsområdena från de gamla koloniträdgårdsområdena Iris- och Linnéa.

Uttryck för berättelsen

- Iris Riksby har ett äldre vägnät av grusvägar som följer den naturliga topografin. Övriga koloniområden, som började byggas ut under 1930-talet, har ett striktare gatunät.
- Småskalig karaktär med många bevarade äldre stugor
- Prunkande grönska, bördighet på äldre åkermark.

Bromma flygplats och Lintaverken

Övergripande historik

1904 förvärvade Stockholm stad stora delar av Bromma (där Ulvsunda ingick). 1933 beslutade Stockholms stadsfullmäktige att en internationell flygplats skulle byggas i Bromma. Flygplatsen invigdes 1936. Flygplatsen hade från början fyra landningsbanor och var den första flygplatsen i Europa där landningsbanorna asfalterades. Idag är det endast en av landningsbanorna som används för start och landning. Delar av två ursprungliga landningsbanor ligger inom området som ingår i utredningen. Inom utredningsområdet ligger även tre hangar- och förrådsbyggnader för småflygplan. uppförda 1962. I nuläget ligger de inom flygplatsområdet.

Sveriges beredskap vid starten av 2:a Världskriget var låg. Militära skyddsanordningar byggdes för att skydda flygplatsen. Denna historia har avsatt tydliga spår i landskapet tillsammans med sentida säkerhetsmässiga installationer. Den militära närvaron i området avvecklades inte förrän åren 1997–1998.

Lintaverken, SAS verkstadsbas för service och underhåll av jetmotorer invigdes 1959, i samband med att SAS började flyga med jetflygplanet Caravelle. Anläggningen innehöll bland annat jetmotorverkstad, apparatverkstad, apparatprovhus, kontorshus, restaurang och två jetmotorprovhus. 1969 kompletterades anläggningen med ett större jetmotorprovhus avsett för Jumbo-jetmotorer. SAS samlade all tung motoröversyn till Stockholm, vilket innebär att inga motsvarande anläggningar har uppförts varken i Danmark eller Norge. Anläggningen fick gott renommé

internationellt och många av världens flygbolag har anlitat Lintaverken för service och underhåll av sina jetmotorer. Anläggningen med sin ursprungliga funktion var i bruk fram till år 2007. Byggnaderna används idag till en rad olika verksamheter.

Uttryck för berättelsen

- Lintaverkens anläggning med bevarade funktionsanpassade byggnader för kontor, restaurang, verkstäder, apparatprovhus och tydligt avläsbara jetmotorprovhus.
- Lintaverkens motorprovhus som genom sina skala utgör tydliga landmärken i närområdet.
- Landningsbanor från 1936, utbredning och markbeläggning i form av asfalt.
- Hangarer för småflygplan från tidigt 1960-tal, plåtinklädda på 1980-talet.
- Många försvarstekniska installationer finns på samtliga tre höjddpartier (Riksbyhöjden, Kvarnberget och det södra berget). Inga av de som har påträffats ligger inom planområdet. Spåren är ofta mycket tydliga, om än överväxta. Stora rundlar av stenblock (med borrhål) eller gjutna dito, runt en platta med metallringar torde vara platsen för kanoner. Grus och jordhögar finns på många ställen liksom stenrader (skyttevärn), husgrund samt igensatt bunker.

7. Kulturhistorisk värdering

Värderingen utgår från en tregradig skala:

Höga kulturhistoriska värden

Området som helhet bedöms ha höga kulturhistoriska värden i form av bebyggelse, landskap, fornlämningar och grönstruktur. Det rör sig om särskilt representativa miljöer som berättar om en viss historisk funktion eller förlopp. Miljöerna är välbevarade och ingår i ett tydligt sammanhang med hög läsbarhet.

Kulturhistoriska värden

Området som helhet bedöms ha kulturhistoriska värden i form av bebyggelse, landskap, fornlämningar och grönstruktur. Det rör sig om representativa, relativt välbevarade miljöer som berättar om en viss historisk funktion eller förlopp. Miljöerna är mer eller mindre vanligt förekommande men viktiga för den historiska läsbarheten.

Begränsade kulturhistoriska värden

Området som helhet bedöms ha begränsade kulturhistoriska värden i form av bebyggelse, landskap, fornlämningar och grönstruktur. Vanligt förekommande miljöer där sammanhangen är otydliga och graden av historisk läsbarhet låg.

Höga kulturhistoriska värden

- Lintaverken har som helhet höga kulturhistoriska värden. I och med den nya information som framkommit i arbetet med denna utredning bedöms bebyggelsen som helhet vara särskilt värdefull enligt vad som avses i PBL 8 kap 13 §. De uppgifter som framkommit om anläggningens verksamheten och historisk gör att det finns skäl att utreda om Lintaverken håller byggnadsminnesklass. Anläggningen är unik för Sverige, Skandinavien och sannolikt även Norden. Det är den enda civila jetmotorerviceanläggningen med de enda civila jetmotorprovhuserna i denna del av Europa. Sammantaget skildrar anläggningen en berättelse om sin

tids framtidstro och utveckling samt om SAS framgångssaga internationellt och om Sveriges ingenjörskunskaper inom flygplans- och flygmotorteknik.

- De två jetmotorprovhuserna från 1959 har höga arkitektoniska värden med sin strikt funktionsanpassade gestaltning och sin strama brutalistiska utformning, sparsamt dekorerade med lodräta ingjutningar. Husen utgör en viktig del av det landmärke som jetmotorprovhuserna är i området, allra mest från norr till söder via väster.
- Jetmotorprovhuset från 1969 har också det synnerligen höga arkitektoniska värden. Även detta hus har en strikt och stram funktionsanpassad brutalistisk gestaltning, men den har också en mer fantasifull arkitektoniskt bearbetning genom ett mer intrikat mönster av lodräta ingjutningar i fasaderna samt den minst sagt unika planformen i form av den jetmotor som byggnaden utformats efter att provköra. Huset utgör även en stor del av det landmärke som jetmotorprovhuserna är i hela området.
- Sammantaget är de tre jetmotorprovhuserna unika i sitt slag och motsvarigheter saknas helt inom Sverige, Skandinavien och troligen Norden. De utgör tydliga avtryck av civiljetflygets intåg, kontinuitet och utveckling fram till nedläggningen 2007. De två husen från 1959 anpassades primärt för den flygflotta som användes av SAS i det tidiga skedet, men de förblev i funktion långt fram i tiden för testkörning av motorer till betydligt modernare flygplan. Jetmotorprovhuset från 1969 avspeglar den då mycket snabba utvecklingen mot större plan med kraftigare motorer för att kunna transportera fler människor långa distanser.
- Landningsbanor: I utredningsområdets norra del ingår delar av två landningsbanor. Landningsbanorna, vilka totalt var fyra från början, illustrerar den funktionalitet, kapacitet och modernitet som flygplatsen gav uttryck för vid uppförandet, inte minst med tanke på att de var de första asfalterade landningsbanorna i Europa. Landningsbanorna utgör viktiga inslag i miljön för avläsbarheten av flygplatsens historia och ursprungliga utbredning.

- Kolonilottsområdena har stora kulturhistoriska värden och är av Stockholms stadsmuseum utpekade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer i sin helhet. De skildrar en samhällshistoria som har sitt ursprung i strävan att undvika matbrist under första världskriget och som idag mer kommit att handla om att möjliggöra en meningsfull och avkopplande fritid, allt i storstadens omedelbara närhet. Många stugor är välbevarade och skildrar äldre tiders byggnadsideal. Områdena har även stora sociala och ekologiska värden och är starka förbindelselänkar för bland annat pollinerande insekter.
- Linta gårdsväg (längs kanten av Kvarnberget) ligger i ursprunglig sträckning med trolig kontinuitet från järnålder, och utgör en av få bevarade strukturer från det tidigare jordbrukslandskapet.
- På Kvarnbergets västra sluttning, direkt utanför planområdet, ligger Brommas största gravfält tillika ett av länets allra största. Intill ligger Linta gamla gårdstomt med en kulturhistorisk koppling till gravfältet. Tillsammans med stigen från mjölnarbostaden, vilken följer samma sträckning som på de äldsta 1700-talskartorna, återspeglar dessa lämningar höga kontinuitets- och sambandsvärden.
- Direkt utanför planområdet på Riksbys höjden finns en större ansamling av försvarstekniska anläggningar som genom sitt antal, sina olika typer och den direkta närheten till Bromma flygplats berättar om beredskapstiden och det kalla kriget.

Kulturhistoriska värden

- Lintaverkens bebyggelsen bedöms som helhet vara särskilt värdefull enligt vad som avses i PBL 8 kap 13 §. Kontorsbyggnaden har kulturhistoriska värden genom fasadernas höga arkitektoniska kvaliteter med sina tegelfasader och i det bearbetade entrépartiet och ljusinsläppen av glasbetong till den bearbetade entréhallen/trapphallen. Ett udda och kanske unikt inslag är de klungor av luftintag av

liggande tegelrör ingjutna i betong som förekommer på ett par ställen i fasaden.

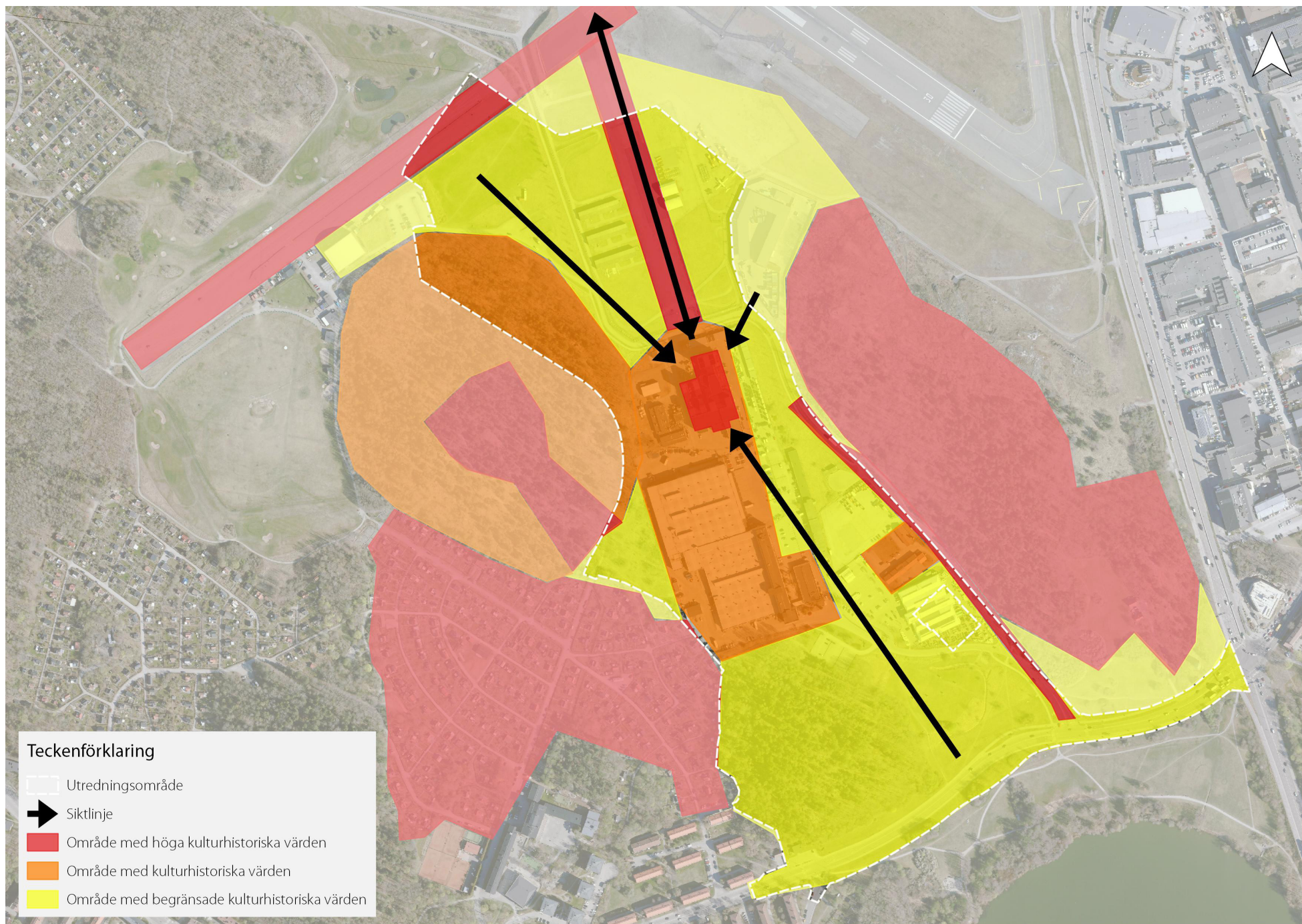
- Restaurangbyggnaden med putsfasader har en ovanligt utformad plåtinklädd takfot men har i övrigt en mer ordinär arkitektonisk gestaltning. Verkstadsbyggnaderna med fasader av lättbetongplank och ljusinsläpp av glasbetong, samt de mindre tegelbyggnader som finns inom Lintaverken, har också de en mer ordinär arkitektonisk gestaltning. Restaurangbyggnaden, verkstadsbyggnaderna och de mindre tegelhusen är representativa för sin tids byggande. Deras kulturhistoriska värden ligger främst i att de utgör ursprungliga delar av den unika anläggningen Lintaverken.
- De putsade kontors- och servicebyggnaderna från 1940-50-talet är mycket välbevarade och bedöms vara särskilt värdefulla enligt vad som avses i PBL 8 kap 13 §. Byggnaderna har en bevarad skorsten, samt hög kvalitet i material och detaljer. De har en representativ och tidstypisk utformning och har miljöskapande värden. Då en fördjupad utredning av bebyggelsens historik ej ingått i uppdraget för denna rapport har deras tillkomsthistoria och ursprungliga funktion ej kunnat bekräftas med säkerhet. Men då de uppfördes på flygplatsens mark är det troligt att de haft en koppling till verksamheten.
- Tre gravfält inom planområdet (L2013:1818, L2013:1748, L2013:817) där två utgörs av jordfyllda högar och stensättningar och ett utgörs av stensättningar utan jordfyllning. Till dessa kan läggas några ensamliggande stensättningar (L2013:137, L2013:240)

Begränsade kulturhistoriska värden

- Plantagen, byggnaden för försäljning av växter, är uppförd 2003 efter holländska typritningar. Byggnaden och dess verksamhet saknar anknytning till områdets äldre kulturhistoria och kulturmiljö.
- Småhangarerna i utredningsområdets norra del ligger inom befintligt flygplatsområde direkt väster om landnings-

banan. Hangarerna bedöms vara av allmänt kulturhistoriskt värde och bör hanteras enligt varsamhetskraven i PBL 8 kap 17 §. Byggnaderna uppfördes 1962 och har en tidstypisk utformning, även om fasaderna har klätts in. Byggnaderna berättar om den hobbyflygverksamhet som under lång tid har förekommit parallellt med trafikflyget på Bromma flygplats. Fasadbeklädnaden i plåt är sekundär.

- Områden i områdets utkanter, till exempel rugbyplanen i norr och återvinningsstation, tillkommen ca 2008, saknar anknytning till områdets bärande berättelser.



8. Känslighets- och tålighetsanalys

Känslighets- och tålighetsanalysen är en bedömning av hur de kulturhistoriskt värdefulla egenskaperna, företeelserna och karaktärsdragen kan påverkas vid eventuella förändringar och tillägg. Känslighets och tålighetsanalysen är gjord utifrån en tregradig skala: Hög känslighet, Känslighet och Viss känslighet.

Hög känslighet

Inom dessa områden avråds från större exploateringar och förändringar. Eventuell nybebyggelse i mindre omfattning och skala kan prövas med bör föregås av /utförliga/ konsekvensanalyser

Känslighet

Exploatering och/eller förändring kan vara möjlig om den utförs med hänsyn till områdets värden och karaktärsdrag. Eventuell exploatering bör föregås av konsekvensanalyser.

Viss känslighet

Dessa områden bör kunna exploateras och/eller förändras med hänsyn till områdets värden och karaktärsdrag.

Hög känslighet

- De tre jetmotorprovhusen utgör Lintaverkens tydligaste och mest karaktärsfulla avtryck i området. Den strama, slutna brutalistiska gestaltningen, med fasader av obehandlad betong, har hög känslighet för förändringar. Deras roll som landmärke i den omgivande miljön har hög känslighet för höga tillskott i omgivningen.
- Landningsbanorna utgör grundläggande inslag för avläsbarheten av Bromma flygplats tidigare storhet och historiska utbredning. Landningsbanorna har hög känslighet för förändringar vad gäller deras raka, breda sträckning och markbeläggning. Om den raka, öppna karaktären bibehålls finns en tålighet för ändrad användning.
- Koloniträdgårdsområdena är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Riksby koloniområde med grönskande

karaktär, äldre, småskaliga kolonistugor, grusade gångar och staket gränsar direkt till planområdet. Koloniområdet har hög känslighet för tillägg i form av till exempel tät och hög bebyggelse i den direkta närheten.

- Den sammansatta kulturmiljön i öster, dvs. på Kvarnberget (mestadels utanför planområdet) har två typer av kulturhistoriska samband, dels mjölnarstuga, åkermarker och väderkvarn, dels en avhyst gårdstomt med tillhörande gravfält och kommunikationsstråk. De båda typerna av samband binds historiskt samman av en lång bebyggelsekontinuitet med en början i järnålderns gravfält, via Linta gamla gårdstomt och kvarvarande mjölnarbostad. Kulturmiljön är känslig för ingrepp som bryter sambanden.
- Beredskapstidens försvarstekniska anläggningar ligger på höjdparter som enligt planförslaget inte ska bebyggas. Om planförslaget kommer att ändras och dessa anläggningar, deras placering i topografin och deras direkta koppling till Bromma flygplats kommer att påverkas ska lämningarna klassas ha en hög känslighet.
- Linta gårdsväg. Linta gårdsväg (längs kanten av Kvarnberget i öster är sett till sin väggkropp och bredd förändrad, men ligger i ursprunglig sträckning med en trolig kontinuitet från järnålder, och utgör en av få bevarade strukturer från det tidigare jordbrukslandskapet. Vägsträckningen är känslig för större förändringar av linjeförning och bredd.

Känslighet

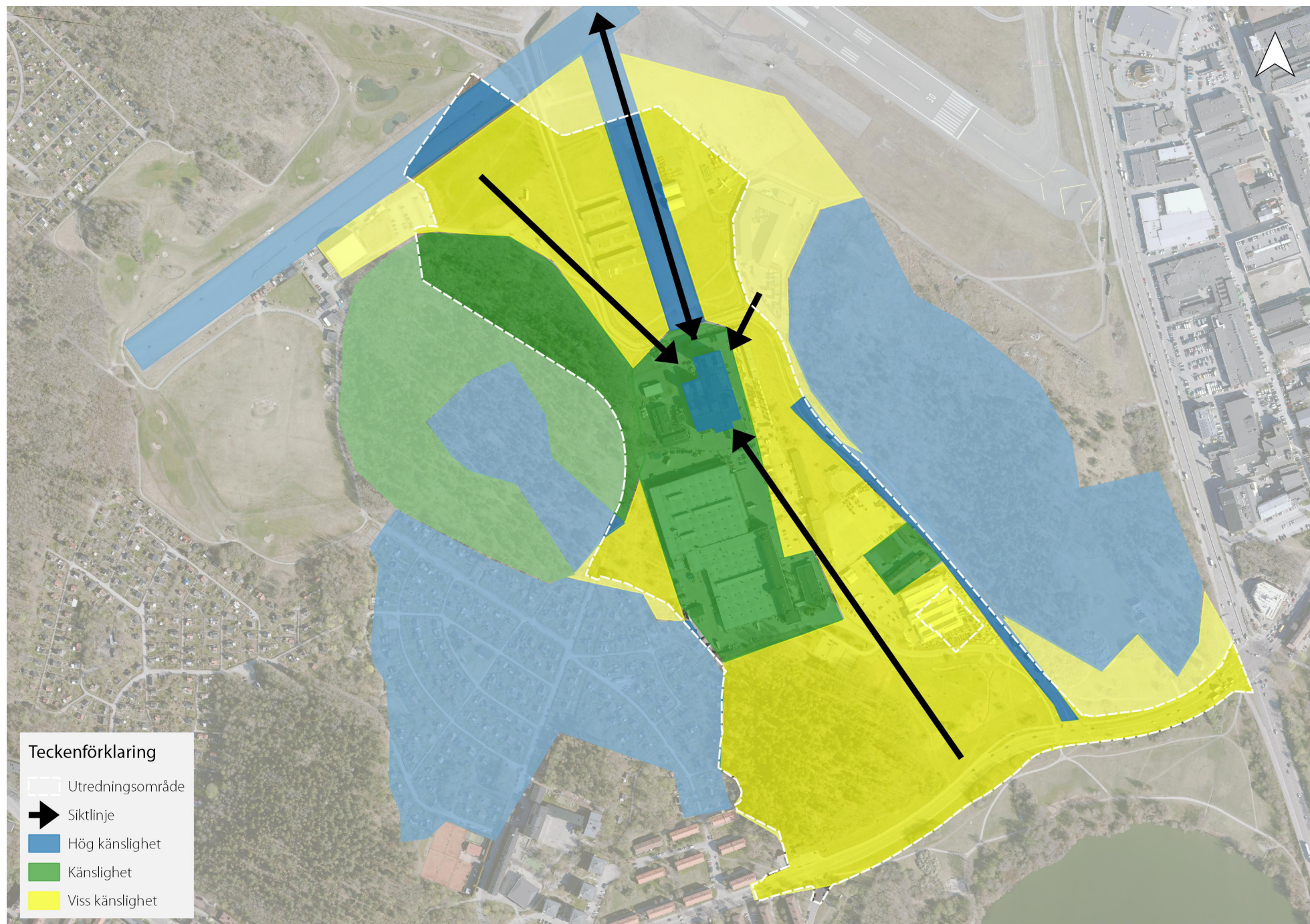
- Flera forn- och kulturlämningar (två gravfält, några stensättningar, del av Linta gårdsväg samt en äldre husgrund på Riksbyhöjden samt ett gravfält på den södra höjden) kommer sannolikt att påverkas av planförslaget. De bedöms inte unika sett till forn- och kulturlämningstyperna eller sett till deras sammanhang. Ingrepp i fornlämning eller i tillhörande fornlämningsområde kräver tillstånd från Länsstyrelsen.
- Lintaverkens kontors-, restaurang-, verkstads-, och appa-

ratprovhus utgör ursprungliga delar av den framgångsrika Lintaverksanläggningen. Såsom viktiga berättande representanter för anläggningens och SAS framgångssaga är de känsliga för förändringar i form av rivning samt ovarsamma förändringar av framförallt fasader. Byggnadernas volymer och robusta karaktär gör att de har tålighet för omvandling till andra verksamheter. Utemiljön saknar till stora delar tydlig gestaltning och har hög tålighet för omgestaltning samt annan verksamhet.

- Småhangarerna i utredningsområdets norra del har en viktig anknytning till Bromma flygplats och den privat- och hobbyflygverksamhet som har förekommit inom flygplatsområdet parallellt med trafikflyget. Hangarerna är känsliga för förändringar och tillägg av byggnadernas enkla karaktär. Hangarerna bedöms vara tåliga för anpassning till annan verksamhet.
- Kontors- och servicebyggnaderna med bevarad skorsten från ca 1940-59 utgör goda representanter för sin tids byggande med hög kvalitet på material och gestaltning. Byggnaderna har väl bevarade fasader som är känsliga för förändring. Byggnaderna bedöms dock som tåliga för anpassning till annan verksamhet.

Viss känslighet

- Området kring Plantagen, området väster och söder om Återvinningsstationen samt området kring rugbyplanen i nordväst bedöms som lämpliga för exploatering. Även den gröna före detta jordbruksmarken i områdets södra del bedöms tålig för förändring i och med att den i stora delar förlorat sitt sammanhang. Utformning och placering av ny bebyggelse bör förhålla sig respektfullt och medvetet till kulturhistoriska värden i närområdet.



9. Övergripande konsekvensanalys

Planförslaget

Planförslagets (Start-PM för Riksby 1:13 m fl i stadsdelen Riksby Dnr 2017-16020) syfte är att omvandla industriområdet vid Lintaverken till en ny stadsdel med bostäder och verksamheter. Förslaget omfattar 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott samt allmänna platser. Detaljplanen är den första av flera planerade etapper med Brommaplan som utgångspunkt.

Konsekvensbedömningen utgår från Illustrationsplanen. Längdsektioner, flygbildmontage, Gestaltningssprogram Linta gårdsväg samt Färgplan Riksby etapp 1 Linta Gårdsväg har studerats överiktligt för att ge en mer mångfacetterad bild av förslaget.

Bebyggelse

- Större delen av Lintaverken som innehar höga kulturhistoriska värden med anknytning till Flygplatsområdet rivs. Konsekvensen blir att avläsbarheten av Lintaverkens och SAS internationella framgångssaga som en av världens främsta aktörer inom service, underhåll och reparationer av civila jetmotorer till stora delar raderas. Det är framförallt rivningen av de två jetmotorprovhusen från 1959 innebär att en för Skandinavien unik och för Europa framstående anläggning utraderas.
- Det är positivt att det nyare jetmotorprovet bevaras. En ombyggnad av huset, med bland annat upptagande av fönster i de slutna fasaderna, riskerar att förvanska byggnadens unika karaktär.
- Rivningen av de karaktäristiska småhangarerna innebär att berättelsen om den hobby- och privatflygverksamhet som har förekommit parallellt med trafikflyget inom Bromma flygplats delvis raderas. Rivningen innebär också att planområdets historiska anknytning till flygplatsen försvagas.
- Rivningen av de mycket välbevarade och tidstypiska kontors- och servicebyggnaderna innebär att de första byggnaderna i modern tid inom planområdet försvinner. Om de



Alla jetmotorprovhusen ingår i det karakteristiska landmärket. Vy från västra landningsbanan.

- obekräftade uppgifterna om byggnadernas koppling till verksamheten på Bromma flygplats stämmer, innebär rivningen dessutom att planområdets historiska anknytning till flygplatsen försvagas.
- Inget intrång görs i det angränsande koloniområdet. Det är positivt att området närmast kolonilotterna planeras för skolgård med viss grön karaktär. Samt att höga byggnader placerats med visst respektavstånd till de låga och småskaliga kolonistugorna.
- Punkthuset i planområdets sydvästra del, längs skogsklädda höjdens nordvästra sluttning samt längs den norra sidan av Kvarnbacksvägen, kommer antagligen att kräva sprängningar i berget. Stora ingrepp i naturmarken innebär att avläsbarheten av höjderna som en rest av det före detta odlingslandskapet försvåras.
- Lamellerna längs Kvarnbacksvägen har volymer och eventuellt markplanering som kommer att krocka med Riksbys lågskaliga och nätta smalhusstadskaraktär med grön förgårdsmark som tar vid i väster.

Strukturer, vyer och vägar

- Linta gamla gårdsväg längs Kvarnberget ligger i ursprunglig sträckning delvis nära det stora gravfältet (L2013:6680). Planförslagets yttre gräns går i delar rakt igenom vägen, och kapar dess organiska linjeföring i öster. Den i planförslaget föreslagna breddning och uträtning av Lintavägens äldre sträcknings skulle medföra att avläsbarheten av en av de sista resterna av det äldre jordbrukssamhället, och delar av Brommas äldsta väg, kraftigt försämras alternativt försvinner. Nära vägen planeras dessutom sprängningsarbeten för fjärrvärme i anslutning till ett av Stockholmstraktens största gravfält. Dessa åtgärder skulle förändra vägens karaktär och det kulturhistoriska sambandet mellan Linta gamla gårdstomt samt gravfält och området mot norr (Bromma) i en för hög utsträckning.
- Lintaverkens jetmotorprovhus med sina luftintags- och avgasutblåstorn utgör idag ett tydligt, och för den historiska avläsbarheten viktigt, inslag i närlandskapet. Planförslaget innebär att fyra av sju torn rivs, och det karakteristiska landmärket reduceras och förlorar en stor del av sin historiska kontinuitet. Vidare innebär planförslaget att viktiga siktlinjer mot landmärket byggs för med ny bebyggelse. Positivt är att vyn från nordväst blir kvar.
- Landningsbanorna utgör ett betydelsefullt inslag för att kunna avläsa planområdets historiska anknytning till flygplatsen. Landningsbanorna karakteriseras, förutom av att vara långa och raka, även av att vara breda och öppna. Planförslaget innebär att den södra landningsbanan smalnas av och omvandlas till en boulevard, vilket innebär att den förlorar sin öppna och breda karaktär som är dess signum. Avsmalnandet av landningsbanan innebär även att siktlinjen norrifrån mot landmärket utblåstornet byggs för. Vidare innebär planerad bollplan i planområdets nordvästra utkant ett stort intrång i den västra fd landningsbanan (nu halkbana). Planförslaget innebär att avläsbarheten och anknytningen till flygplatsen starkt försämras.



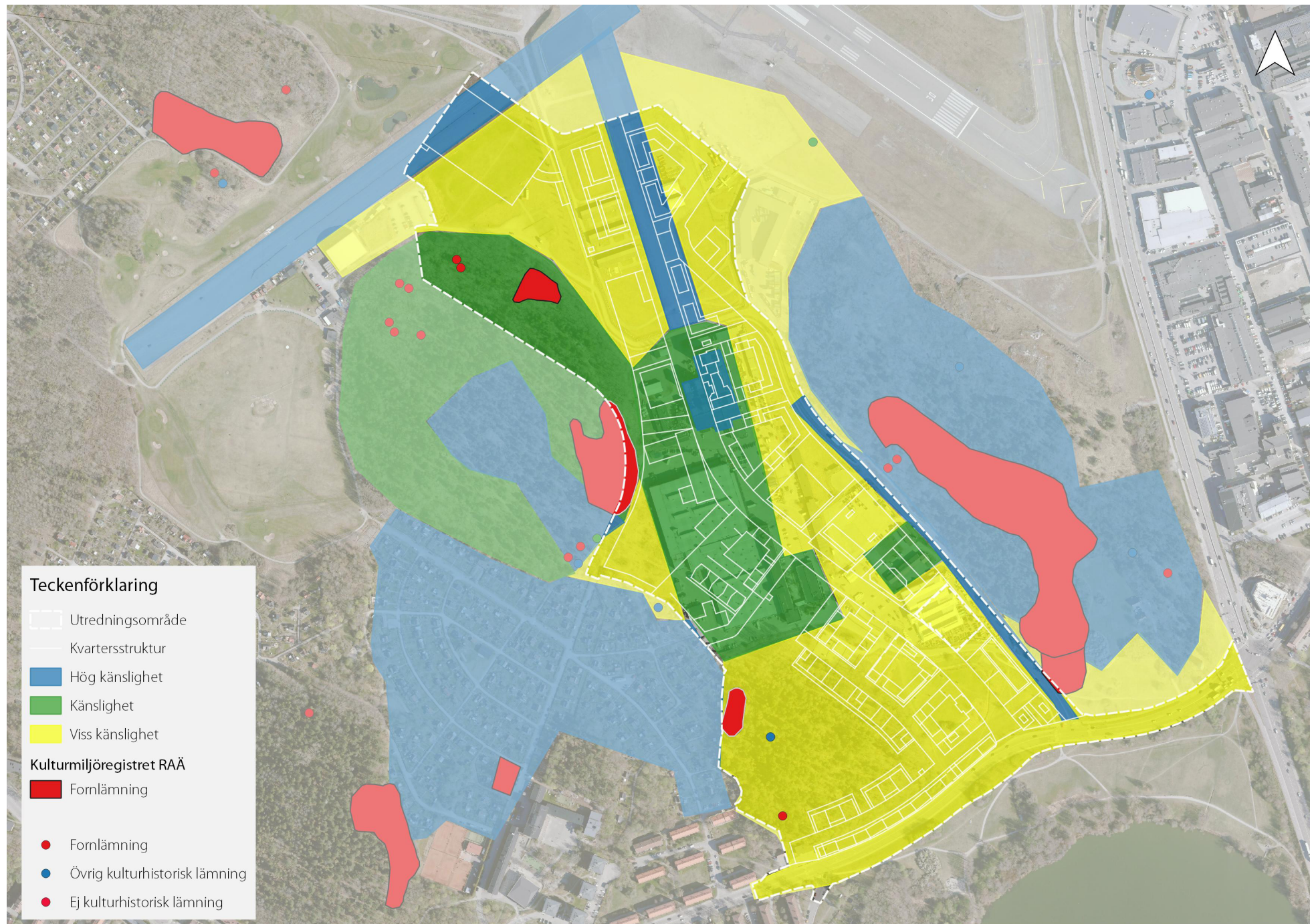
Montage över planförslaget framtaget av stadsbyggnadskontoret Stockholms stad. Vy från sydöst.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

- De försvarstekniska installationerna på Kvarnberget och Riksbyhöjden ligger utanför planområdet. Om planområdet ändras alternativt om olika gestaltungsarbeten genomförs som på något sätt berör dessa historiska lämningar kan konsekvensen för dem bli stora genom att deras samband med Bromma flygfält försvagas.
- Konsekvensen av att gravfälten (L2013:1818 samt L2013:817) och stensättningarna (L2013:240 samt L2013:137) på Riksbyhöjden tas bort genom arkeologiska utgrävningarna till följd av exempelvis anläggande av skolgård, torde inte vara så stora eftersom kopplingen mellan gravfält och någon känd bosättning har försvunnit genom tidigare exploateringar samt att fornlämningstyperna är mycket vanliga i området.
- Övriga kulturhistoriska lämningar inom planområdet på Riksbyhöjden; en äldre källarhusgrund (sannolikt 1800-tal, ej tidigare registrerad, ligger söder om L2013:1252) och en del av en äldre sträckning av Linta gamla gårdsväg (ej tidigare registrerad, ligger nordöst om L2013:137), kan komma att påverkas av planförslaget genom gestaltungsarbeten. Lämningarna kan eventuellt komma att skyddas genom kulturmiljölagen. Konsekvensen av att de tas bort har inte några höga konsekvenser eftersom de bara utgör fragment av en kulturhistoria som idag inte fullt ut kan analyseras. Här kan anpassningsåtgärder därför medverka till att mildra konsekvenserna såtillvida att lämningarna sparas samtidigt som gestaltungsarbeten kan tillämpas.

Illustrationsplan över planförslaget framtagen av SWMS i samarbete med stadsbyggnadskontoret.





Känslighetskarta med fornlämningar samt föreslagen ny kvartersstruktur. Blåmarkerade områden på de skogsklädda höjderna illustrerar sammanhängande områden med upplevelsebara fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar samt nyfynd (se karta s 8).

10. Rekommendationer

Föreslagen ny bebyggelse kommer att innebära negativa konsekvenser för kulturmiljövärden inom och i anslutning till planområdet. En omarbetning av delar av planförslaget kan bidra till att de negativa konsekvenserna minskas. Nedan formuleras rekommendationer för att minska planförslagets negativa konsekvenser.

Bebyggelse

- Befintligt planförslag innebär rivning av bebyggelse knuten till Bromma flygplats med höga eller medelhöga kulturhistoriska värden. Planen kan med fördel omarbetas för att möjliggöra bevarande av befintlig bebyggelse även med hänsyn till återbruk och hållbarhetsmål. Lintaverkens unika och karakteristiska jetmotorprovhus borde bevaras i sin helhet. De stora kontors- och verkstadsbyggnaderna borde bevaras och återanvändas till exempelvis skola, förskola, evenemangs- och idrottslokaler. Någon/några av de karaktäristiska småhangarerna borde bevaras och ges en ny funktion, exempelvis hobbylokaler och/eller cykelgarage.
- De mycket välbevarade och tidstypiska kontors- och servicebyggnaderna i östra delen av planområdet kan med fördel bevaras och kanske bevara sin nuvarande funktion, alternativt ges nya funktioner.
- Byggnader med kulturhistoriskt värde som bevaras bör få tydliga skydds- och varsamhetsbestämmelser i detaljplanen.
- Det är angeläget att värna kolonilotternas gröna och småskaliga karaktär. Planområden som gränsar till dessa bör planeras för att bidra till att skapa en grön övergång till koloniträdgårdsområdet. Det är positivt att mötet enligt nuvarande planförslag till stor del består av öppna och delvis gröna ytor. Hög och tät bebyggelse i direkt möte med koloniträdgårdsområdet bör undvikas.
- Punkthusen i planområdets sydvästra del, längs den skogsklädda höjdens nordvästra sluttning samt längs den norra sidan av Kvarnbacksvägen, kommer antagligen att kräva

sprängningar i berget. I enlighet med smalhusstadens stadsbyggnadsideal kan större hänsyn tas till terrängen.

- Lamellerna längs Kvarnbacksvägen kan avseende volymer, höjder och markplanering med t ex förgårdsmark ta avstamp i Riksbys smalhusstadskarakter som tar vid i väster. Eventuellt kan en avtrappning av höjder vara lämpligt för att uppnå ett mer balanserat möte.

Strukturer, vyer och vägar

- Linta gårdsväg bör gällande sträckan från Kvarnbacksvägen upp till återvinningsanläggningen (se värderingskarta) bevaras intakt avseende sträckning. Vägen bör inte breddas eller rätas ut. Även cykelbanan som löper parallellt på den östra sidan bör bevaras, då den utgör en rest av den äldre sträckningen. Om större förändringar krävs/planeras för denna del av Linta gårdsväg i nuvarande planförslag bör en alternativ genomfartsväg genom området utredas. Även planerade sprängningsarbeten för fjärrvärme som riskerar att påverka såväl Linta gårdsväg samt gravfältet bör därför undvikas.
- Lintaverkens jetmotorprovhus med provceller, fyra luftintagstorn och tre avgasutblåstorn utgör idag ett tydligt, och för den historiska avläsbarheten viktigt, inslag i närlandskapet. Möjligheten att omarbeta planförslaget bör undersökas för att möjliggöra att samtliga dessa blir kvar. En omarbetning som innebär ett indrag av bebyggelsen norr om utblåstornen åt öster, skulle innebära jetmotorprovhusen blir synliga från Flygområdet sett, samt att den före detta landningsbanans ursprungliga utbredning och riktning blir tydligare avläsbar.
- Landningsbanorna utgör ett betydelsefullt och karaktäristiskt inslag i den före detta flygplatsmiljön. De är mycket viktiga för att kunna avläsa planområdets anknytning till flygplatsen. Möjligheten att bevara landningsbanorna i hela sin bredd bör utredas. Landningsbanorna kan med fördel integreras som torgbildning eller annan allmän plats i en ny stadsmiljö.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

- Sprängningsarbeten i närheten av Kvarnbergets stora gravfält och Linta gamla gårdstomt bör undvikas och alternativ plats för fjärrvärmerördragningar utses. Markarbeten i närheten till tomt och gravfält kommer sannolikt att medföra länsstyrelsetillstånd och arkeologiska utgrävningar.
- Kvarnbergets gravfält samt Linta gamla gårdstomt (utanför planområdet) lämnas orörd. Närheten till ett nytt bostadsområde gör att området i högre grad kommer att utnyttjas för rekreation. Återkommande röjningsarbeten kan med fördel öka värdet för besökare.
- Kvarnberget och Riksbys höjdens närhet till ett nytt bostadsområde gör att områdena i högre grad kommer att utnyttjas för rekreation. De försvarstekniska anläggningarna kan med fördel röjas fram och skyltas (materialvägar, värn, bunker m.fl.) så att fria siktstråk uppstår till Bromma flygfält, precis så som det en gång var under beredskapstiden. Lämningarna kan med fördel förses med informationstavlor.
- Gravfält/fornlämningar som idag saknar skyltning kan med fördel skyltas.
- I planbeskrivning och/eller på plankartan bör fornlämningens samt skyddsområdets utbredning markeras tydligt.
- Gestaltungsarbeten exempelvis i form av utplacering av konstverk och liknande, i närheten av fornlämningar kommer att kräva länsstyrelsetillstånd. Därför är det av vikt att i ett tidigt planeringsskede ta höjd för detta och tänka i banor om att inte genomföra gestaltungsarbeten inom fornlämningsområdet (kan innebära ett större avstånd om ca 50 m utanför den avgränsade fornlämningen för att lämningens art och betydelse ska kunna upplevas).
- Vid det korta och översiktligt genomförda fältbesöket i juli 2021 upptäcktes några sedan tidigare inte kända kultur lämningar (källargrund och en bit av Linta gamla gårdsväg), inom planområdet. Dessa bör utredas ytterligare eftersom de kan komma att beslutas som fornlämningar av länsstyrelsen. I det fall de inte omfattas av kulturmiljölagen kan de

eventuellt omfattas av Miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Istället för att ta bort lämningarna kan de istället lyftas fram som upplevelsevärden för besökare och integreras i en gestaltningsplan av parkliknande karaktär, där husgrunden kan utgöra ett vindskydd och den lilla resten av den gamla gårdsvägen utgöra en del av en promenadväg. De kan i så fall med fördel förses med informationsskyltar.

11. Historik

Förhistoria och det äldre jordbrukssamhället

Under förhistorisk tid, framför allt Yngre järnålder (ca 375 e.Kr.–1103 e.Kr.), begravdes de döda på ättebacken som låg nära gården. Inom området finns flera gravfält med övertorvade runda stensättningar och högar. I närheten borde alltså gårdar ha legat. Alla är inte kända, men Linta gård förefaller ha varit en av dessa och Riksby en annan (nästan helt utanför utredningsområdet).

I historisk tid utgjorde markerna inom utredningsområdet en god odlingsbygd. Byarnas organisering i av ägorna i åker, äng och utmark låg i stort sett fast från medeltiden fram till jordbrukets rationaliseringar under 1700- och 1800-talet då mekanisering ledde till att större områden med åkermark togs i bruk. Typiskt för utredningsområdet är att stora gods, exempelvis Ulvsunda, Åkeshov, Bellsta och Mariehäll på olika sätt har kommit över mark. Linta gård var ett kronohemman som Ulvsunda bytte till sig av kronan under 1700-talet. Normalt är att många medeltida gårdar kom att avhysas när de lades under ett gods. Linta är ett sådant exempel.

Marken till byar och gods brukades som åker och ängsmark eller som utmark, bestående av skog där boskap i regel betade fritt. De bergshöjder som utredningsområdet till stora delar består av var sådan utmark. De mellanliggande lägre flacka, markområdena var åkermark där det inte var för blött, alternativt ängsmark. Under 1800-talet lärde man sig dränera marken och ängen odlades successivt upp till åker.

Utöver bebyggelse och odlingsmarker visar de historiska kartorna även gränser, vattendrag och kommunikationsleder. Några s.k. femstenarör har justerats och ligger inte längre i aktiva gränser, men spår av dessa har inte påträffats. Några vägar och stigar har nästan samma sträckning som idag.

Linta- eller Glia landsväg som den också kallats, nordväst om flygfältet, är Brommas äldsta väg och anlades sannolikt under förhistorisk tid. Vägen gick mellan Ulvsunda och Bromma kyrka och förenade de tre byarna Ulvsunda, Glia och Linta. Innan flygfältet byggdes

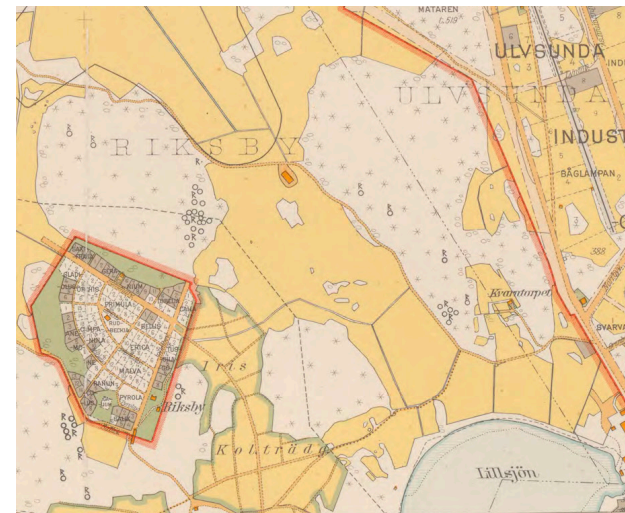


Häradsekonomiska kartan 1901-1906

gick vägen över marken där flygfältet nu är beläget, men i samband med byggandet av flygfältet drogs vägen om och går nu ner mot kolonimrådet Kortenslund.

Kolonimrådena i Centrala Bromma

Lillsjönäs kolonimråde vid Lillsjön (ursprungligen Iris koloniträdgårdar) och Linnea koloniträdgårdar vid Åkeshov, etablerades 1917 för att motverka matbristen under första världskri-



Karta från 1934. Iris Riksby ingår i det stora området Iris koloniträdgårdar. Riksby koloniträdgårdsområde är planlagt men enbart delvis bebyggt. Iris Glia är ännu ej utbyggt. Karta från www.stockholmskallan.stockholm.se

get. 1939, i samband med exploateringen av området kring Brommaplan flyttades en stor del av stugorna på Lillsjönäs (Iris) till två nya områden norr om Kvarnbacksvägen, troligen Riksby koloniträdgårdsområde, vilket anlagts 1930, samt Iris Glia (Iris Riksby var redan bebyggt). 1939-40 flyttades en stor del av stugorna på Linnea till ett nyanlagt område närmast Bromma kyrka (Kortenslund). Till skillnad från de andra närliggande kolonimrådena är Riksby koloniträdgårdsområde stadsplanlagt. Planen ritades av stadsarkitekten Albert Lilienberg som också gjorde typritningar till stugorna.

Ett flygfoto från 1937 och en karta från 1934 visar att Lillsjönäs (Iris) kolonimråde var mycket stort, och att det som idag kallas Iris Riksby var bebyggt med kolonistugor, och ingick i det stora Iris. Flygfotot och kartan visar även att Riksby kolonimråde är planlagt men endast ett fåtal stugor har uppförts, samt att utbyggnaden av Iris Glia ännu ej har påbörjats.

Utredningsområdet gränsar till Iris Riksby, som sålunda utgör en bevarad del av det ursprungliga stora koloniträdgårdsområdet Iris från 1917.

Bromma flygplats

1933 beslutade Stockholms stadsfullmäktige att en internationell flygplats skulle byggas i Bromma på Ulvsundas (Riksbys, Glias, Lintas och Ranhammars) tidigare åkermark. Flygplatsen invigdes 1936. Terminalbyggnaderna ritades av Paul Hedqvist, arkitekten bakom bland annat Tranebergsbron och Västerbron. Flygplatsen hade från början fyra landningsbanor. Bromma var den första flygplatsen i Europa där landningsbanorna asfalterades. Två av banorna ligger till del inom området som ingår i utredningen. I mitten av 1940-talet uppförs två envånings kontors- och servicebyggnader söder om landningsbanorna. Dessa utgör de första byggnaderna inom flygplatsområdets södra utkant, och finns bevarade idag. Parallellt med den södra landningsbanan uppfördes senare tre hangar- och förrådsbyggnader för småflygplan. Byggnaderna uppfördes 1962 för Bromma hangarförening efter ritningar av B R Gullquist. På 1980-talet kläddes fasaderna med korrugerad plåt. På 1990-talet disponerades hangarerna av SAS flygklubb.

Hela flygplatsområdet som omfattade all den obebyggda marken nordost om koloniområdena och villaområdet vid Bromma kyrka var omgärdad med stängsel. Sveriges beredskap vid starten av 2:a Världskriget var låg. Militära skyddsanordningar byggdes för att skydda flygplatsen. Denna historia har avsatt tydliga spår i landskapet i form av till exempel skyttevärn, bunkrar och kanontorn på höjderna öster och väster om den före detta landningsbanan, där Lintaverken nu ligger tillsammans med sentida säkerhetsmässiga installationer. Den militära närvaron i området avvecklades inte förrän åren 1997–1998.

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



Utsnitt ur Ekonomiska kartan från 1952.

de området vid flygplatsen. På en del av området anlades en golfbana. En av landningsbanorna används idag som halkövningsbana.

Lintaverken

När civilflyget skulle ta klivet in i jetåldern projekterade SAS en verkstadsbas för service och underhåll av jetmotorer. Trots att riksdagen i december 1957 beslutat om att bygga ut Arlanda till Stockholms nya internationella flygplats, valde SAS att förlägga den nya jetmotoranläggningen till Bromma. Anledningen till

detta var bland annat att man beförde att det skulle bli svårt att rekrytera kompetent personal till det avlägset belägna Arlanda. Man hade också räknat med att Caravellen, SAS första jetflygplan, även i fortsättningen skulle kunna trafikera Bromma.

Anläggningen fick namnet Lintaverken efter den fornby som tidigare legat i området. Byggnaderna, som uppfördes på och intill flygplatsens södra landningsbana, innehöll bland annat jetmotorverkstad, apparatverkstad, apparatprovhus, kontorshus och restaurang efter ritningar av ingenjörfirman Jacobsson och Widmark. I den första etappen uppfördes också två karakteristiska jetmotorprovhus med varsitt luftintag och utloppsschakt, avsedda för SAS egna jetplan, dvs Caravelle och DC-8. Arkitekter var SIAB, Svenska Industribyggen AB. Jetmotorprovhusen bedömdes efter färdigställandet vara en av de förmästa 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. Anläggningen stod klar hösten 1959.

Ungefär tio år senare, i och med införandet av den betydligt större och mer kraftfulla jetmotorn till Boeing 747 (Jumbojet), uppfördes ytterligare ett jetmotorprovhus 1969. Den nya Jumbojetmotorn hade 2 ½ gånger så stor effekt som DC-8-motorn, och krävde en provcell som var tre gånger så stor som de ursprungliga provcellerna. Jumbojetmotorn var vid denna tid världens största jetmotor och den krävde betydligt större intag av luft, starkare konstruerade väggar i provcellen och större luftutsläpp. Den tredje karakteristiska byggnaden av betong uppfördes efter ritningar av Sven E Trädgårdh. Byggnaden består av en inlastningshall, verkstad, två höga luftintag, provcell, kontrollrum samt den höga utblåsningsstationen. Byggnaden är uppförd med slutna betongfasader med en intrikat dekor av lodräta ingjutningar. Byggnaden gavs en planform lik formen på den jetmotor som byggnaden uppfördes för att testa.

SAS samlade all tung motoröversyn till Stockholm, vilket innebär att inga motsvarande anläggningar har uppförts varken i Danmark eller Norge.

I SAS fall kunde man dra nytta av fördelarna med närheten till flygplatsen i ungefär tre år mellan 1959 och 1962, från Caravellens införande tills utrikestrafikens flytt till Arlanda. Därefter underhöll Lintaverken inga motorer tillhörande de flygplan som trafikerade Bromma. Motorerna gick med lastbil från bland annat Amsterdam och Zürich, men från 80-talet och framåt från en stor mängd andra länder i hela världen, som valde att lägga sin motoröversyn på Lintaverken. Detta bland annat eftersom verkstäderna hade en erkänt hög kvalitet på arbetet. För långväga bolag flögs motorerna in till Arlanda och gick därifrån med lastbil till Lintaverken. På Lintaverken servades genom åren motorer från SAS, Linjeflyg, KLM, Swissair, UTA, Thai Airways International, Finnair, Austrian Airlines, Conair, Gulf Air, Atlantis, Cargolux, Olympic, Kuwait Airways, Air Afrique, Nigeria Airways och Scanair.

Kontorsbyggnaden på Lintaverken kom utöver kontor för SAS motorverkstad även att innehålla SAS Region Sverige under många år, och i takt med att SAS huvudkontor på andra sidan flygfältet blev fullt fick man hyra in sig i andra lokaler över hela Bromma och även inne i centrala Stockholm för att få plats när flygbolaget expanderade i början av 80-talet. Således satt bl a SAS press- och informationsavdelning på Lintaverken vid den tiden.

I och med att SAS motorverkstad på 80-talet började erbjuda sina tjänster i större skala till hela världen så fick de mängder av uppdrag från flygbolag och andra operatörer vilket gjorde att anläggningens fulla kapacitet behövdes hela tiden. I de tidiga jetmotorprovhusen testades från mitten av 80-talet dessutom motorerna på Linjeflygs Fokker F28. Senare på 1980-talet tog man även hem underhållet på de JT8D-motorer som satt på DC-9 åt SAS, KLM, Swissair och UTA, vilka tidigare hade servats av

Swissair. Därutöver tillkom från samma tid MD-80 i flottan som hade en vidareutvecklad variant av samma motor och av dessa hade SAS ett stort antal.

SAS sålde i slutet av 80-talet 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%.

I det större jetmotorprovhuset fortsatte man köra JT9D-motorer som förutom på 747 också satt på vissa DC-10 och Airbus A300. När SAS avvecklade 747 1987 så fortsatte underhållet för KLM och Swissair en tid, men de avvecklade senare sina äldsta 747 till förmån för nyare 747 som hade andra motorer. På 90-talet blev Lintaverken sedermera en av få verkstäder i världen som hade kompetens för just JT9D, som då började bli obsolet. 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. Hela anläggningen avvecklades 2007. Något år senare såldes hela Volvo Aero till GKN Aerospace, som koncentrerade sin motorverkstad till Trollhättan.

Lintaverken är, så långt denna utredning har kunnat utröna, den enda civila jetmotorprovanläggningen i Norden.

Inom Lintaverksområdet finns även två sammanbyggda barackliknande kontorsbyggnader av tillfällig karaktär, troligen uppförda under 1970-80-talen.

12. Källförteckning

Litteratur och skriftliga källor

Antonson, H. (2006). Landskapets karaktärsdrag. En beskrivning för infrastruktur-sektorn. Vägverkets publikation 2006:33. Vägverket, Borlänge.

Civila Flygpersonalens Fackförening, Folket på marken håller flygplanen i luften, Lintaverken – 50 års arbete med flygmotorunderhåll. Stockholm 2009.

Ekman, T. 2016. Utredning etapp 2, Riksbyområdet, Bromma Riksby med flera, Stockholms stad och kommun, Stockholms län, Uppland. Arkeologigruppen AB, Rapport 2016:64

Landskapslaget, KMV-forum m fl, Områdesanalys för centrala Bromma 2012

Ramström, A., och Ekman, T. 2016. Utredning etapp 1 inför ny detaljplan i centrala Bromma Riksby med flera, Stockholms kommun, Stockholms län, Uppland. Arkeologigruppen AB, Rapport 2016:03

Söderström Göran m fl, Stockholm utanför tullarna – nittiosju stadsdelar i ytterstaden. Stockholms stad 2008)

Riksby, information till Dig som äger ett kulturhistoriskt värdefullt hus i ytterstaden, faktablad från Stockholms stadsmuseum 2009

SAS personaltidning "Inside SAS" 8 maj 1970

SAS-nytt 10 september 1959

Stadsbyggnadskontoret, Stockholms byggnadsordning 2020

Stockholms Byggnadsantikvarier, Rapport Kulturmiljöutredning för Riksby 1:13 (Lintaverken) med omgivning 210528 arbetskopia

Stockholms stadsmuseum, Bromma flygplats, Byggnadshistorisk inventering, 1997

Digitala källor

Bygg- och plantjänsten, Stockholms stad

Digitala stadsmuseet

Lantmäteriets Historiska kartor

Stockholmskällan

Karta över Bromma socken uti Stockholms län och Sollentuna härad. Upprättad i Kungl. General Lantmäterikontoret 1829. Graverad av C.G. Lundgren. Det finns en hänvisning till denna karta i boken Beskrifning öfver Bromma socken år 1825 av Carl af Forsell.

Stockholm stad i omnejd i 12 blad, 1922, blad Sundbyberg. Upprättad åren 1917–1920 av H. Hellberg och A. E. Pålman.

Stockholm stad i omnejd i 12 blad, 1934, blad Sundbyberg. Utgivet av Stockholms stadsingenjörskontor

Trakten kring Stockholm i IX blad av Topografiska Corpsen. 1861, blad II, Vestra bladet.

Lantmäteristyrelsens arkiv

Glia by, Bromma socken, Geometrisk avmätning, 1690, Akt A14:130-131

Linta by (under Ulvsunda). Skattnöjningsberedning, 1710, Akt A10-31:1

Nockeby eller Åkeshov nr 1-2, Skattnöjningsberedning, 1706, Akt A10-21:1

Ulvsunda, Ägomätning, 1743, Akt A10-31:2

KMV forum AB
Hästholmsvägen 28, 8 tr.
131 30 Nacka
kmvforum.se