



ANTIKVARISK KONSEKVENSBESKRIVNING
KV FILMEN, STOCKHOLM
2018-11-09

UPPDRAG

Uppdragsnamn: 28443 Kv Filmen, Stockholm, Antikvarisk förundersökning för DP

Titel på rapport: Antikvarisk konsekvensbeskrivning Kv Filmen, Stockholm, 2018-11-06

Version: Slutversion
Datum: 2018-11-09

MEDVERKANDE

Beställare: Familjebostäder
Kontaktperson:

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Peter Joseph

Handläggare: Peter Joseph, byggnadsantikvarie
Jennifer Magnusson, bebyggelseantikvarie

Kvalitetsgranskning: Björn Paulsson, bygnadsantikvarie

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



1. INLEDNING 4

BAKGRUND 4

STADSMUSEETS KULTURHISTORISKA KLASSIFICERING 4

2. HISTORIK 5

EFTERKRIGSTIDENS FÖRSTÄDER 6

PLANLÄGGNINGEN AV BANDHAGEN 7

3. BANDHAGEN IDAG 10

BANDHAGEN 10

BANDHAGENS CENTRUM 11

BEBYGGELSEKARAKTÄRER I BANDHAGEN 12

FÖRTÄTNINGSEXEMPEL I BANDHAGEN 14

4. OMRÅDET 15

BEBYGGELSEN KRING BJÖRKSUNDSSLINGAN 15

NYARE BEBYGGELSE I OMRÅDET 18

5. KULTURVÄRDEN 19

KULTURVÄRDEN I BANDHAGEN 19

OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR UR KULTURVÄRDESHÄNSEENDE 20

6. FÖRSLAGET 21

FÖRSLAGET - KONSEKVENSANALYS 21



1. INLEDNING

BAKGRUND

Familjebostäder AB planerar att uppföra en ny byggnad inom kvarteret Filmen. Fastigheten ligger utmed Björksundsslingan i Bandhagen där Familjebostäder redan innehar ett stort antal flerbostadshus i området som är uppförda under Bandhagens födelse som tunnelbaneförstad, under 1950-talet.

Arkitekterna vid Tyréns AB har tagit fram ett förslag på nytt flerbostadshus, bestående av 35 lägenheter. Förslaget har tagits fram utifrån dokumentet *Stockholmshusen – gestaltning* (januari 2018). Det är ett vägledande gestaltningsprogram för planläggning och projektering av enskilda Stockholmshusprojekt. Programmet har tagits fram av de kommunala bostadsbolagen och konseptarkitekterna tillsammans med Stockholms stads förvaltningar.

Stockholms stadsmuseum har inventerat Bandhagen och gjort bedömningen att centrala delar utgör ett sammanhängande område som är särskilt värdefullt från kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Det innebär att bebyggelsen har så höga kulturvärden att Plan- och bygglagens paragrafer om varsamhet vid ändring och förbud mot förvanskning gäller.

Tyréns har därför fått i uppdrag att ta fram en rapport med beskrivning av området och dess karaktär samt en antikvarisk konsekvensbeskrivning som redovisar hur planerad nybyggnad bedöms påverka befintliga kulturvärden.

UPPDRAGSBESKRIVNINGEN

- Beskriva området – Bandhagens framväxt summerat, vad är typiskt för bebyggelsen i Bandhagen samt närområdet m m.
- Kulturhistoriska klassningen av Stadsmuseet – varför finns den och vad handlar det om alldeles i närheten av planområdet.
- Bistå med tips på gestaltningselement att använda och undvika i området.
- Ange vad förslag till ny bebyggelse särskilt bör anpassas till när det gäller placering, gestaltning, avgränsning.
- Redovisa vad förslagen byggnad får för konsekvenser, i förhållande till ovanstående.

STADSMUSEETS KULTURHISTORISKA KLASSIFICERING

Byggnader och fastigheter i Stockholms kommun är klassificerade och indelade i fyra kategorier, blå, grön och gul, se nedanstående karta. Systemet är utformat och framtaget av Stockholms stadsmuseum på uppdrag av Stockholms stad. Klassificeringens syfte är att underlätta i bygglov- och planprocesser, att få ett kunskapsunderlag över var det finns särskilda kulturhistoriska värden att ta hänsyn till i planeringsprocessen. Eventuell påverkan ska dock bedömas i varje enskilt fall.

Blå klassificering anges för bebyggelse som bedöms ha högsta kulturhistoriska värde. Gemensamt för blå- och grönklassificerade fastigheter är att Plan- och Bygglagens (PBL) förvanskingsförbud (8 kapitel 13 §) tillämplig.

Blått- fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Byggnadsminnen samt kyrkobyggnader skyddade enligt 4 kap i KML. PBL 8 kap 13, 14 och 17 §§ är tillämpliga. Vissa blå byggnader är byggnadsminnen enligt 3 kap KML.

Grönt- fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. PBL 8 kapitel 13, 14 och 17 §§ är tillämpliga.

Gult- fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. PBL 8 kapitel 17 § är tillämplig.

Skrafferad/grå- fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till någon av ovanstående eller sådan som uppförts 1990 eller senare och som ännu inte klassificerats eller obebyggd fastighet.



Utsnitt av stadsmuseets klassificeringskarta över det aktuella området.

2. HISTORIK



EFTERKRIGSTIDENS FÖRSTÄDER

“DET FRAMTIDA STOCKHOLM”

Bostadsbyggandet var under krigsåren återhållsam och staden låg efter med ungefär en hel årsproduktion bostäder samtidigt som hushållsbildningen varit intensivare än vanligt. Bostadsbristen i efterkrigstidens Stockholm var därför alarmerande och affischer som varnade för den svåra bostadssituationen med budskapet “Sök er ej till Stockholm” sattes upp vid järnvägsstationerna runt om i landet.

Krigsårens resursbrist låg bakom stadens beslut 1944 att upprätta en generalplan som tillgodosåg att stadens mark utnyttjades på bästa sätt och att nya trafikleder byggdes. Yngve Larsson, dåvarande stadsplanedirektör, kontaktade Sven Markelius, chef för byggnadsstyrelsens utredningsbyrå. Tillsammans med civilingenjören Sven Lundberg och Carl Fredrik Ahlberg från Göteborgs stadsplanekontor bildade de fyra en grupp som under ledning av Markelius arbetade fram ett generalplansprogram som gavs titeln “Det Framtida Stockholm” (1945).

Frågor som rörde social differentiering var centrala och diskuterades med då moderna termer som integration och segregation. Vikten av att känna samhörighet och gemenskap framhölls som central samtidigt som en allt för tydlig social uppdelning inte var önskvärd:

”Stadens befolkning bör inte genom sin bosättning bli uppdelad i olika ”kaster”. Det kan ur dessa synpunkter göras gällande att vad som bör eftersträvas är en utjämning av alla olikheter i bosättning mellan skilda stadsdelar. Målet skulle alltså vara, att inom varje stadsdel skulle finnas företrädare alla de yrkes- och inkomstgrupper, som finns representerade i hela staden. Varje stadsdel skulle utgöra ett Stockholm i miniatyr.”

Det sammantagna resultatet var att bostadsområdena borde utformas med en hög grad av enhetlighet, dock ansågs en allt för uppdelad befolkning inte tillfredsställande, som att t.ex. enbart arbetarbefolkningen bosatte sig söder om söder. Att spränga in områden med befolkning av avvikande karaktär skulle därför vara förmånligt.



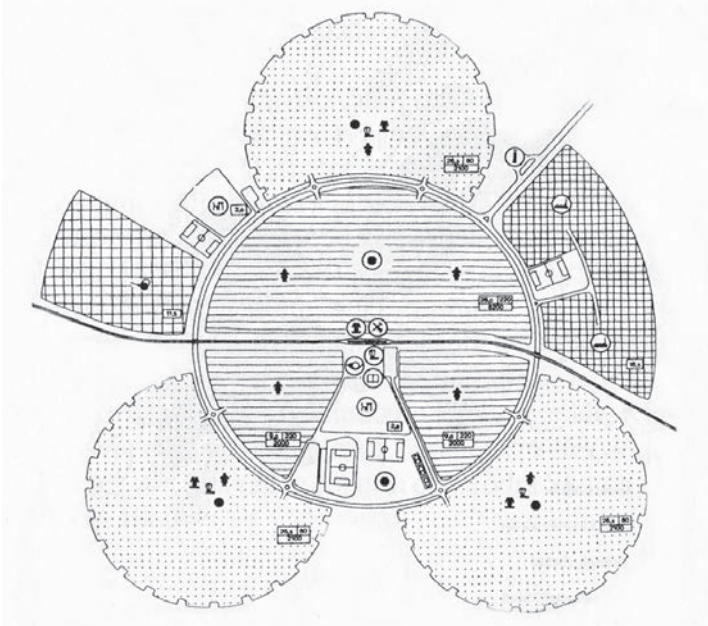
Affisch som varnar för bostadsbristen i Stockholm efter andra världskriget. Wikipedia.

I generalplanen rekommenderades en befolkningsmängd på max 10 000-15 000 per stadsdel, för att en naturlig gruppbildning skulle kunna uppstå. Stadsdelarna skulle planeras kring en “förortsbana” med intilliggande centrum, folkskola och idrottsplats. För de boendes trivsel erfordrades att varje stadsdel försågs med gemensamhetsanläggningar vilka med fördel skulle koncentreras till stadsdelens centrum. Helst skulle det i varje stadsdel finnas en skola, daghem, tvätteri med maskintvätt, restaurang eller konditori, butiker, postkontor, bibliotek, biograf, samlingslokaler och lokaler för kyrkliga ändamål.

Stor inspiration till de nya tunnelbanestäderna kom framförallt från England där självförsörjande New Towns, indelade i mindre grannskapsenheter, plane-rades i Londons ytterområden. *Neighbourhood planning/ grannskapsplanering* myntades första gången i början av 1920-talet av den amerikanske sociologen Clarence A. Perry och växte fram ur modernismen men baserades delvis även på sekelskiftets trädgårdsideal där bostäder, arbetsplatser och social service integrerades i mindre enheter. Tanken var bl.a. att främja social gemenskap och forma den demokratiska medborgaren. I grannskapsenheten skulle allt för det dagliga livet finnas i form av butiker, skolor, kyrkor, parker med mera. I Sverige handlade det framförallt om mindre närförorter, men när Vällingby byggdes ut på 1950-talet förlades arbetsplatser och storcentrum hit; det var det närmaste vi kom en *New Town*.

TUNNELBANANS UTBYGGNAD

1941 togs beslutet för utbyggnaden av ett fullskaligt tunnelbanesystem i Stockholm, ett beslut som hade en avgörande roll för framväxten av de nya stadsdelarna som nu kunde placeras långt utanför centrum i stadens lantliga eller naturpräglade omgivningar. Bandhagen var en av dessa nya tunnelbanestäder. 1944 togs det första spadtaget och sex år senare, 1950, invigdes tunnelbanan på sträckan Slussen-Hökarängen. 1952 rullade tågen mellan nuvarande Hötorget och den nya ABC-staden Vällingby.



Schemaskiss ur “Generalplan Stockholm 1952”. Centrumfunktioner i mitten och arbetsplatser till höger. Tunnelbanan går tvärs genom området.

I samband med utbyggnaden av Stockholms förortsområden under 1950-talets första år, invigdes ett flertal nya sträckor. Många av sträckorna var konverterad spårväg, bl.a. Örbybanan (nr 19) med sträckningen Slussen-Örby (nuvarande Stureby). Tunnelbanan skulle därför gå ovan mark nästan hela sträckan, förutom i innerstaden. Hela denna första del blev sedan till Gröna linjen som var i princip färdigbyggd 1960. Kollektivtrafiken i Stockholm byggdes ut i en sådan omfattning i förhållande till dess befolkningsmängd som saknar internationell motsvarighet. Vissa av förstäderna hängde inte med i tunnelbanans utbyggnadstakt och blev istället så kallade “sovstäder”.

De nya stadsdelarna längs med tunnelbanans sträckning var det huvudsakliga sättet Stockholm växte på under 1940-talet till och med 1980-talets Skarpnäck, den sista eller senaste tunnelbanestaden. Stockholms stadsplanerare hade förmånen att staden ägde merparten av marken i ytterstaden och här kunde bygga ut nya ideala stadsdelar på i huvudsak tidigare obebyggd mark.

Bandhagens tunnelbanestation invigdes 1954 på linjen Stureby-Högdalen. Huvuddelen av stadsdelens planerade bebyggelse uppfördes under 1950-talets första hälft och Bandhagen var således en av de första stadsdelar som försågs med tunnelbana redan under utbyggnadstiden.

PLANLÄGGNINGEN AV BANDHAGEN

Bandhagen byggdes ut i början av 1950-talet runt en flack dalgång omgiven av lätt kuperad, skogsklädd terräng. Marken var tidigare obebyggd och tillhörde gården Örbys utmarker. Namnet Bandhagen härstammar från ett frälsetorp med anor från 1670-talet som låg på södra sidan om Örbyleden inom nuvarande Stureby. Namnet användes inledningsvis som arbetsnamn vid planeringen av Bandhagen och Högdalen.

Redan vid tiden kring sekelskiftet 1900 fanns planer på att bebygga området vid Bandhagen och Högdalen som då styckades av från Örby egendom och indelades i mindre tomter. Tomterna kom dock aldrig att säljas och förblev obebyggd. Villastadsbolaget AB Örby, ett av tre bolagen som ägde marken, uppköptes på 1940-talet av HSB. Efter förhandling med de andra två tomtbolagen möjliggjorde HSB en gemensam planläggning av hela området. HSB:s företrädare Sven Wallander kom genom förhandlingar med Stockholms spårvägar, överens om att Spårvägen till Örby skulle ersättas med en tunnelbaneförbindelse från Stureby och rakt söderut. Här skulle man kunna bygga två stationer vilka skulle omges av hyreshus med ett gångavstånd på max 500 meter.

Ett förslag till stadsplan utformades av den framstående stadsplaneraren Fred Forbat under ledning av Harry Egler på HSB:s Stadsplaneavdelning. Forbat och Egler utgick från två grannskapsenheter (nuvarande Bandhagen och Högdalen) som tillsammans skulle bilda en större förort, en sydlig motsvarighet till ABC-staden Vällingby. Staden ville dock annorlunda och osämjan ledde till att HSB slutligen drog sig ur och marken såldes till staden. Istället erhöll HSB 30 % av tomterna med tomträtt. 20 % av tomterna gick till den av HSB och staden gemensamt ägda stiftelsen Familjebostäder.

Den slutliga stadsplanen, som var en omarbetning av Egler och Forbats plan, fastställdes 1950. Området, som ansågs för stort för att exploateras samtidigt, hade istället delats upp i två stadsdelar, med ett varsitt egna centrum. Det norra området fick ensam namnet Bandhagen.



Centrumhuset 1956. Stockholmskällan.

Stadsplanen för Bandhagen kom att särskilt representera 1940-talets rådande stadsbyggnadsideal som i Stockholm fastställdes genom Markelius generalplan för Stockholm 1952. Den nya stadsdelen beskrevs som en kombinationsstad av storstadens fördelar med service och den lugna och trivsamma småstaden. Tillsammans med Högdalen marknadsfördes stadsdelen som *"Staden i sol och ljus"* i en reklamtext utgiven av HSB och Familjebostäder 1953.

UTBYGGNADEN

Bandhagen byggdes ut 1952-56 med utgångspunkt kring tunnelbanestationen och den intilliggande centrumbebyggelsen. Bandhagens centrum som till stor del byggdes enligt Forbats förslag markerades med ett 11 våningar högt skivhus med gemensam service och bostäder. Att accentuera stadsdelens centrum och tunnelbanans läge med ett högre hus var ett vanligt grepp i 1950-talets tunnelbanestäder. Från torget vid höghuset anlades en gågata med butiker på var sida, en nymodighet för tiden, inför i Hökarängen något år tidigare.

Runt om centrum på naturliga höjdparter placerades flerfamiljshusen vilka i huvudsak skulle utgöras av smala lamellhus om tre våningsplan, grupperade kring rymliga gröna gårdar med stor del bevarad naturmark. Planen föreskrev



Skärlingebacken och "Samköp-bandets" Opel Olympia, 1955.

även viss grupphusbebyggelse med stjärnhus och punkthus i 4-6 våningar.

Ett läroverk placerades norr om centrum och bland bostadskvarteren reserverades plats för två folkskolor och mindre livsmedelsbutiker.

Husen i Bandhagen uppfördes med få undantag enligt stadsplanen och på tomter upplåtna med tomträtt. Flera välkända arkitekter anlätades för utformningen, en av dessa var Sture Frölén. Bandhagen skulle präglas av rikligt med grönska och mycket naturmark sparades. I flera fall anlätades välrenommerade trädgårdsarkitekter för markplaneringen närmast husen.

Precis som i de närliggande områdena Högdalen, Örby, Örby slott, Svedmyra och i viss mån Tallkrogen gavs gatorna i Bandhagen namn efter platser i Södermanland.



Tunnelbanan under byggnad, 1954. Stockholmskällan



Foto från 1954 som visar tunnelbanan från väster med skivhuset i fonden och baksidan av ena butikslängan till höger. Till vänster i bild skymtar grönytan med transformatorstationen som omfattas av planförslaget. Stockholmskällan.



Tunnelbaneperrongen, 1957. Stockholmskällan.

BANDHAGENS CENTRUM

Bandhagens centrum byggdes i regi av HSB och invigdes 1954. Det höga skivhuset uppfördes efter ritningar av Fred Forbat och Harry Egler.

Torget med fontänen söder om höghuset utformades av landskapsarkitekten Erik Glemme, en av förgrundsgestalterna inom den s.k. Stockholmsstilen som anknöt till Holger Bloms parkprogram från 1946. Glemme utformade bl.a. torget i Vällingby centrum och i Blackeberg och låg även bakom planeringen av en rad parker i Stockholms innerstad, däribland Vasaparkens terrassträlgård, Rålambshovsparken och strandpromenaden vid Norr Mälärstrand.

Centrumbebyggelsen med gågatans låga butikslängor och byggnaden vid torget ritades av HSB:s Curt Strehlenert. Butikslängorna inreddes med tjänstebostäder i andra våningsplanet och yrkesskola för "husligt arbete". Strehlenert låg även bakom utformningen av ett flertal andra centrumanläggningar i Stockholms förstäder, bland dessa Gubbängens centrum. Han ritade även en mängd bostadshus i bland annat Aspudden, Blackeberg, Svedmyra, Grindtorp och Viggbyholm.

Bandhagens centrum hade ursprungligen två bank- och ett postkontor. Här fanns även sko-, sport-, foto-, färg-, kläd- och radioaffär samt urmakare. I hörnbyggnaden Skärlingebacken - Trollesundsvägen där det idag ligger ett kafé, låg "Samköps-bandet", ett av Konsums för tiden största matvaruhus med 22 anställda. Här kunde man lämna in en order med matvaror på morgonen på väg till arbetet och sedan hämta upp varorna på vägen hem, alternativt låta den nya budbilen av märke Opel Olympia köra hem varorna.

BANDHAGENS T-BANESTATION

Tunnelbanan passerar över Bandhagens centrum uppburen på en viadukt och gavs ett särskilt framträdande läge i stadsbilden.

Bandhagens tunnelbanestation utformades av arkitekten Peter Celsing och invigdes 1954 Stationen utgörs av en stationshall belägen under spåren samt en trappöverbyggnad. Stationsbyggnaden/hallen inrymmer en fristående biljettkur, en kiosk, hiss samt personalutrymmen. Stationshallen har fasader av glas och betong och har senare byggts till med hiss och fönster har bytts ut, troligtvis under 1990-talet. De automatiska skjutdörrarna är ej ursprungliga.

Plattformen har ett ursprungligt motfallstak av trapetskorrugerad plåt som bärs upp av grönmålade balkar och stålpelare. På 1980-talet tillkom den konstnärliga utsmyckningen på perrongen och utanför entrén. Skulpturerna som utformades av den danske konstnären Freddy Fraek föreställer ett stenblock i ölandssten och en stor tumstock. Tumstocken kläddes efter ett par år in i koppar på grund av det hårda slitaget.

BOSTADSHUSEN

Bostadshusen utformning kan härledas både till folkhemmets nationellt anknutna 1940-talsarkitektur och till funktionalismens ideal. De arkitektoniskt bearbetade fasaderna kläddes antingen i tegel eller grov puts i ljusa, dämpade kulörer. Taken var av typen tegeltäckta sadeltak. Lägenheterna var funktionella, ljusa och modernt utrustade i enlighet med funktionalismens ideal.



Vykort från början av 1950-talet innan gymnasieskolan i kv. Brandstegen har tillkommit. Örbyleden har ännu inte anlagts och grönområdet mellan Bandhagen och Stureby åtskiljs enbart av Trollesundsvägen. I förgrunden syns punkthusen uppe på höjden (Fågelstavägen).

3. BANDHAGEN IDAG

BANDHAGEN

Bandhagen utgör en representant för en mindre tunnelbanestad från 1950-talets tidigare del. Stadsdelen har alla typiska inslag: Omsorgsfullt formad lamell- och punkthusbebyggelse med stort inslag sparad naturmark, arkitektoniskt bearbetade skolor förlagda till bilfria parkstråk, parklek, bollplaner, förskolor och ett rikt nät av gångvägar som strålar in mot centrum.

Stadsdelen har en till helhet välbevarad karakär från 1950-talets inledande år. Området väster om tunnelbanan är i högre grad bevarat än den östra delen som präglas av flera förtätningsprojekt. Under tidigt 1990-tal gjordes en förtätning med flerbostadshus och radhus vid området öster om Bandhagsplan, som tidigare var ett öppet grönstråk. HSB som var byggherren, uppförde byggnadsvolymer i stor höjdvariation och som kontrasterar tydligt mot 1950-talsbebyggelsen. ambitioner om stadsmässighet är tydliga längs trollesundsvägen.

Gymnasieskolan öster om tunnelbanestationen har byggts om till bostäder och ett nytt flerbostadshus har uppförts på skolgården.

I östra delen har även ny radhusbebyggelse tillkommit under 2000-talet.

I västra delen av stadsdelen har förtätningar bl.a. skett vid punkthusbebyggelsen längs med Fågelstavägen uppe på höjden där ytterligare ett punkthus uppfördes under 2000-talet.



Centrumbebyggelsen genomkorsas av tunnelbanans viadukter med ingång till stationen mellan broarna. På andra sidan syns det höga centrumhuset som utgör landmärket i stadsdelen.

3. BANDHAGEN IDAG

BANDHAGENS CENTRUM

Bandhagens centrumanläggning är belägen vid stadsdelens norra del på ömse sidor om tunnelbanan vars upphöjda spår löper över torgbildningen. Tunnelbanehallen är belägen under spåren mitt i centrumanläggningen. Centrum vänder sig tydligt inåt: Gågatan mellan butikslängorna och torget mellan det höga skivhuset och vinkelbyggnaden i öster utgör tveklöst det egentliga centrat.

De låga butikslängorna väster om tunnelbanan är placerade längs en bilfri gågata. Den östra delen av centrumanläggningen, Bandhagsplan, inramas av ett vinkelbyggt, lågt butikshus. I norr accentueras platsbildningen av ett skivhus på 11 våningar. Väster om skivhuset finns en kiosk från 1950-talet. Mitt på torget finns en fontän med tillhörande skulptur samt bänkar placerade längs en naturstensmur. Mot det upphöjda tunnelbanespåret i väster finns murar av natursten längs vilken träd är placerade i rad.

Butikslängorna har rustats upp på ett ovarsamt sätt genom åren i form av omfärgning av fasader, plåtinklädnad av fönsterbågar och karmar samt utbyte av fönster och dörrar i butiksfasader. Butikshusens ursprungliga mosaikbeklädnad har bytts ut mot kakel. På baksidan av av Ica-butiken, mot Trollesundsvägen, har varumottagning och tillbyggnad för utökad butikslokal tillkommit kring år 2000. Tunnelbanans bropelare byggdes då in. 2016 gavs butiksentréerna tidstypiska neonskyltar i 1950-talsstil som placerades på det befintliga kopparskärmaket.

Butikslängorna har därmed ett begränsat inslag av ursprungliga byggnadsdelar och byggnadsmaterial kvar. Detta föranledde att stadsmuseet gulklassade dessa byggnader men det bättre bevarade höghuset grönklassades. Gågatan och torganläggningen med murar är relativt välbevarad.



Gågatan med butikslängor på var sida. Under tunnelbanebron finns visuell kontakt med torget.

BEBYGGELSEKARAKTÄRER I BANDHAGEN

Bostadshusen i Bandhagen består i huvudsak av låga lamellhus i 3-4 våningsplan placerade som friliggande längor alternativt sammankopplade runt större gårdar. Gångkontakter mellan gårdarna och gatan skapas genom portiker, ofta förlagda till hörnen. I stadsdelen finns även högre punkthusbebyggelse i 5-6 våningar. Merparten av husen är ursprungliga från 1950-talet men senare förtätningsprojekt i form av radhus, punkthus och lamellhus förekommer.

Huvuddelen av husen i Bandhagen är putsade i ljusa kulörer med fältindelningar i varierad kulör. Fasadmateriäl i gult eller rött tegel förekommer också.

Bostadshusen i Bandhagen har en lågmäld karaktär och präglas av hög hantverksmässighet i utförande och materialval med stor detaljomsorg i balkonger, portar, fönster och burspråk.

Bebyggelsen är i regel förlagd till naturliga höjdparter och anpassad till terrängen, med gott om sparad naturmark. Gårdarna är gröna och utgör tillsammans med husens förgårdsmark viktiga inslag i strukturen.

Bostadshusen är till sin helhet välbevarade till struktur och karaktör. Många av fastigheterna har dock ändrats genom byte av fönster, fönsterbågar, portar, balkonger, takläggning m.m. vilket ligger till grund för att stora delar av husen i stadsdelen har gulklassats av Stockholms stadsmuseum.



Korsningen Skärlingebacken-Trollesundsvägen.

3. BANDHAGEN IDAG



Lamellhus i puts och tegel på var sida följer Trollesundsvägens markanta kurva.



Kv. Stjärnvalvet och Kryssvalvet i stadsdelens nordvästra del utgörs av nio likartade lamellhus med fasader i gult tegel. Husens ursprungliga karaktär har förändrats genom inplåtning av fönster samt ändring av balkonger.



Putsat lamellhus i tre våningar längs med Fågelstavägen. Punkthusen skymtar på andra sidan vägen.



På höjden finns tegelklädda punkthus i sex våningar med kopparklädda tälttak.



Trevånings lamellhus ritade av Nils Hjelm längs med Skärlingebacken väster om centrum. Vid vägens slut syns ett av punkthusen vid Mosstenabacken.



Vid Trollesundsvägen-Mosstenabacken direkt väster om tunnelbaneperrongen finns punkthusbebyggelse bestående av sju punkthus placerade utefter terrängen. Husen ritades av HSB:s Curt Strehlenert m.fl. från HSB. Omgivande markytor gestaltades av trädgårdsarkitekterna Eric Anjou och Walter Bauer.

3. BANDHAGEN IDAG

FÖRTÄTNINGSEXEMPEL I BANDHAGEN



HSB:s förtätningsprojekt med äldreboistäder och flerbostadshus från 1990-talet längs med Trollesundsvägen, öster om centrum. Området söder om gruppboendet har bebyggts med radhus.



Flerbostadshus längs med Trollesundsvägen öster om centrum.



Nya flerbostadshus har tillkommit invid Bäckahagens bollplan.



Nytt punkthus vid Fågelstavägen.



Punkthuset vid Fågelstavägen är placerat i sluttningen, mellan de ursprungliga tegelklädda punkthusen ritade av Sture Frölén, och den långa lamellhuslängan.



Nyttillkomna flerbostadshus öster om Skebokvarnsvägen.

4. OMRÅDET

BEBYGGELSEN KRING BJÖRKSUNDSSLINGAN



Arkitekt Gunnar Jacobsson ritade de fem stjärnformade punkthusen som uppfördes på fastigheten Filmen 1 och i kvarteren Fixerbadet och Plåten, utmed Björksundsslingans södra sida.



Samma arkitekt står även som arkitekt till flerfamiljshusen i kv Smalfilmen och kv Visirskivan, uppförda från 1952 och framåt.



4. OMRÅDET



Kvarteret Gulskivan norr om Filmen uppfördes 1951-59. Arkitekt var Curt Strehlenert som vid sidan av Gunnar Jacobsson och Sture Frölén är de mest tongivande upphovsmännen till bebyggelsen i Bandhagen. Den nya byggnaden ska uppföras på den lövträdsbevuxna grönytan som syns utmed Björksundsslingan på bilden nere till höger.

4. OMRÅDET



Trädgårdsarkitekt Eric Anjou formgav grönyttorna mellan husen i området, bestående av förgårdar, innergårdar och gångstråk. Bevarade större träd och exponerade urbergsformationer förstärker intrycket av den terränganpassade kvarters- och bebyggelsestrukturen.

4. OMRÅDET

NYARE BEBYGGELSE I OMRÅDET



Äldreboende på fastigheten Färgfotot 2 i korsningen Trollesundsvägen-Björksundsslingan, från 1990 (arkitekt okänd). Byggnaden är putsad och vitavfärgad. Fönsterutförande och fasetterade burspråk gatan i norr tycks parafrasera på Curt Strehlenerts lamellhus i kvarteret Gulskivan.



Färgfotot 3, omedelbart söder om Färgfotot 2, är gruppboendestäder för senildementa, ritade av Axel Forssén, Brunnberg & Forshed 1992. Byggnaden ligger mer indragen i kvarteret och skiljer sig även från övriga med historiserande uttryck – ockrafärgad fasad och vissa klassiska element såsom en centrerad risalit med spröjsat lunettfönster i mittgavelpartiet

5. KULTURVÄRDEN

KULTURVÄRDEN I BANDHAGEN

Bandhagen utgör ett typexempel på en efterkrigstida tunnelbanestad som planerades efter 1940-talets ideal med grannskapsenheter och med folkhemmets arkitektur, en jordnära och finstämd funktionalism, som utgångspunkt. Stockholms stadsmuseum har bedömt att stadsdelen har så höga kulturvärden att stora delar betraktas som en kulturhistoriskt värdefull miljö.

Tunnelbanestäder är mer eller mindre kompletta stadsdelar som byggdes ut i Stockholms ytterstad, inledningsvis längs med spårvägslinjer men senare utefter tunnelbanans framdragningslinje. Under 1950-talet var byggandet av tunnelbanestäder särskilt intensivt. Bandhagen är en representant för en mindre tunnelbanestad från 1950-talets tidigare del. Stadsdelen har alla typiska inslag: Omsorgsfullt formad lamell- och punkthusbebyggelse med stort inslag sparad naturmark, arkitektoniskt bearbetade skolor förlagda till bilfria parkstråk, parklek, bollplaner, förskolor och ett rikt nät av gångvägar som strålar in mot centrum. Den låga centrumanläggningen markeras tidsenligt av ett högt skivhus.

Centrumanläggningen är starkt förknippad med tunnelbanan vars upphöjda spår genomkorsar centrum och utgör ett påtagligt inslag i stadsbilden. Tunnelbanan är stadsdelens naturliga mittpunkt. Tunnelbanestationen ritad av Peter Celsing, som brukar räknas till en av det sena 1900-talets främsta arkitekter, har trots sentida förändringar av byggnaden vissa kulturhistoriska värden. Hade centrumbyggnaderna och tunnelbanebyggnaden varit bättre bevarade hade de med stor sannolikhet haft en högre kulturhistorisk klassificering.

Centrum skulle endast betjäna stadsdelens invånare med ett basalt utbud av kommersiell och offentlig service. Av särskilt intresse är det nära sambandet med storebror Högdalen, vars storcentrum skulle serva även invånarna i Rågsved, Hagsätra och Bandhagen med ett större utbud som inte tillgodosågs i de lokala centrumen. Mellan Bandhagens och Högdalens centrum finns en tydlig visuell och funktionell koppling i form av parkstråket Bandängen. Tack vare de höga byggnaderna som markerar centrumen är det lätt att orientera sig i stadslandskapet.

Även fast många av husen från 1950-talet har förändrats genom utbyte av fönster, portar, tak etc. är Bandhagen i sin helhet välbevarat till sin struktur och uppbyggnad. I västra Bandhagen har få sentida tillägg gjorts i jämförelse med östra Bandhagen. De förtätningsprojekt som gjorts har inte placerats utmed huvudgatorna Trollesundsvägen-Skebokvarnsvägen och utgör därmed inga påfallande tillägg i stadsbilden utan har snarare infogats och "dolts" i den befintliga strukturen. Mer påtagliga förtätningar i stadsbilden har till exempel gjorts i 1950-talsförorten Blackeberg i västerort. Planområdet ingår i den kulturhistoriskt värdefulla stadskärnan. Stadsmuseet har valt att avgränsa värdekärnan utmed skogsriddan söder om Filmen och Fixerbadet.



Trollesundsvägen mot centrum och tunnelbaneviadukten i sydost.

OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR UR KULTURVÄRDESHÄNSEENDE

Bostadshusen i Bandhagen har till övervägande del putsade fasader. I anslutning till Björksundsslingan är dock ett stort, tydligt dominerande antal lamellhus och punkthus uppförda med fasadbeklädnad av rött tegel med stor variation i bränningen. I några fall har byggnaderna spritputs på burspråk och i indragna balkonger. Detta gäller även Bandhagens skola, som ligger ett par hundra meter söder om kvarteret Filmen, där byggnader har rött fasadtegel och några av dem har kraftfullt markerade ljus putsade burspråk. Skolan är ritad av arkitekt Sture Frölén och är uppförd i flera etapper – 1955, 1962 och 1973. Bandhagens skola är blåklassad av stadsmuseet.

BETYDANDE EXTERIÖRA KARAKTÄRSDRAG

- Entréer vända mot gatan.
- Förgårdsmark med växtlighet och exponerat (tillsynes) opåverkat urberg.
- Socklar i ofärgad eller gråmålad betong.
- Fasader i rött tegel med rik variation av nyanser.
- Flacka tak med rött tvåkupigt taktegel på lamellhus. Punkthus har svart takplåt.
- Entrépartier i klarlackad ek.
- Vitmålade en- och tvåluftsfönster.
- Burspråk och indragna balkonger med ljus spritputsade väggar.
- Sidoförskjutna eller indragna balkonger – ger ljus till underliggande lägenheter.
- Balkongräcken och ledstänger i tidstypiskt nätt svartmålat smide.



Bandhagens skola, dessa byggnader uppfördes 1962 och är blåklassade av stadsmuseet.

6. FÖRSLAGET

FÖRSLAGET - KONSEKVENSANALYS

Markområdet, där ny bebyggelse i form av ett flerbostadshus med 35 lägenheter planeras, utgörs idag av ett sammanhängande grönområde, bevuxen med högt gräs invid vägen och i fonden ett tätt bestånd av lövträd och buskvegetation. Det är inte tillgängligt för rekreation utan utgör en del av en ridå mellan olika bebyggelsegrupperingar och anslutande vägar. Träddån står i en svagt sluttande slänt upp mot punkthuset på Filmen 1. Intill vägen finns en platinbyggd nätstation. Mot gångvägen i nordost sticker till synes opåverkade naturbergsformationer upp mellan träd och buskar.

I projekteringsskedet har platsens förutsättningar, tomten och intill varande bebyggelse studerats och analyserats. Flerbostadshuset fyller större delen av den avsatta tomtytan mellan vägen, gångbanan och Filmen 1. Den nya byggnaden uppförs till större delen i kanten av det sammanhängande grönområdet.

I denna handlings tidigare delar har områdets historik och särskilt betydelsefulla karaktärsdrag och kulturhistoriska värden beskrivits. Planförslaget har tagits fram utifrån gestaltningsprogrammet för Stockholmshusen och är till stor del anpassat till Bandhagens befintliga karaktär. Det medför ändå till vissa delar en påverkan på dessa karaktärsdrag och även på kulturvärden. Här följer en redovisning på förslagens påverkan på bebyggelsemiljön – med negativa och positiva konsekvenser på kulturvärden.

NEGATIVT

Byggnadens placering och utbredning

Den avsatta tomtytan bebyggs maximalt. Byggnaden ansluter väldigt nära gaturummet, särskilt i kurvan. Det är en främmande företeelse i närmiljön och i Bandhagens generella struktur. Det medför framför allt att entréerna saknar tydlig förgårdsmark och kommer nära in på gatan. Det medför även att balkongerna som föreslås att monteras på gaveln i sydväst hänger ut över och inkräktar på det upplevda gaturummet och tar bort den medvetet tillskapade övergången mellan det allmänna och enskilda som annars präglar området.

Byggnadens utsträckta placering på tomten medför att delar av bevarat naturberg och ridån av uppvuxna träd och buskage delvis försvinner i denna del av området.

Gestaltning av fasad

I enlighet med Stockholmshusens gestaltningsprogram ska fasader vara putsade och socklar i tegel. Samtliga befintliga byggnader inom kvarteren Gulsdivan och Filmen, som omsluts av Björksundsslingan, har fasader i tegel, till skillnad mot angränsande kvarteren Visirskivan och Smalfilmen i väster, där samtliga fasader är putsade i olika utföranden och kulörer. Kompletterande bebyggelse i kvarteret Filmen ska därför företrädesvis ha tegel i flera nyanser som fasadmaterial och putsade socklar. Putsad fasad är en påtaglig avvikelse från det kulturhistoriskt värdefulla områdets karaktär och särdrag och kan därmed inte ses som varsam ändring.

Balkonger är placerade ovanför varandra och fyller bredden på respektive fönsterparti. Det är främmande för området och medför en skuggning av underliggande lägenheter. Områdets ursprungsarkitekter insåg vikten av dagsljusinsläpp och undvek skuggning från ovanliggande balkonger genom medveten fönsterplacering och en till synes enkel men väl fungerande sidoförskjutning av balkongerna ut över slutet fasadyta.

POSITIVT

Volym- och formanpassning till omgivande bebyggelse

Byggnaden har fyra våningsplan, en våning högre än de trevånings lamellhus som är gängse i Bandhagen. De volymstudier som presenterats visar dock att läget i topografin och den aktuella placeringen, mellan punkthus och lamellhus på båda sidor om Björksundsslingan, tål ett fyra våningshus utan att medföra påverkan på befintliga kulturvärden. I övrigt är utformning och materialval av tak, fönster och smidesdetaljer samt entréernas placering - vända mot gatan - en väl avvägd anpassning till områdets övergripande karaktär och kulturvärden.

ÖVRIGT

Funktionalismens arkitektur kom att präglas av en mer återhållen attityd kring att manifestera ny bebyggelse i svulstiga former och attribut. Återhållsamheten i form togs igen genom den höga omsorgen och medvetenheten kring material, geometri och dimensioners samklang, hur de samspelar inom och mellan byggnader och bebyggelseområden.

Förutom fasadernas utförande och materialsammansättning har arkitekterna generellt lyckats väl i att anslå en anpassning till Bandhagens befintliga, funktionalistiska ursprungsbebyggelse i förslaget till ny byggnad i kvarteret Filmen.



Fasad mot nordväst, Tyréns AB, 2018-09-13.

6. FÖRSLAGET

PERSPEKTIVRITNINGAR

