

Antikvarisk konsekvensbeskrivning

BYGGNADER INOM BROMMA FLYGPLATS



**SLUTVERSION
2016-02-08**

Uppdrag

260971, Tvärbana Kistagrenen - Kulturmiljö i detaljplaner

Titel på rapport: Antikvarisk konsekvensbeskrivning – Byggnader inom Bromma flygplats

Status: Slutversion

Datum: 2016-02-08

Rev:

Medverkande

Beställare: Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Kontaktperson: Sara Nottebohm-Kaiser

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Peter Joseph

Handläggare: Peter Joseph, även fotograf där inget annat anges.

Kvalitetsgranskare: Martin Lagergren

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
2	Underlag.....	6
3	Kulturhistorisk status.....	7
4	Beskrivning, historik och kulturvärden.....	8
5	Antikvarisk konsekvensanalys	26

1 Inledning

Bakgrund

Kistagrenens sträckning planeras gå från nuvarande ändhållplats Norra Ulvsunda till Helenelunds station i Sollentuna. På sträckan passerar spårvägen Bromma handelsområde och flygplats, Annedal, Rissne, Stora och Lilla Ursvik, Årvinge och Kista. Byggstart för Kistagrenen kräver fastställda detaljplaner och bygglov för planerade byggnationer. Dessa kommer att hanteras av respektive kommun.

Tvårbana Kistagrenens sträckning går genom varierade bebyggelsemiljöer. Spårvägen planeras att gå på bro över Ulvsundavägen och efter hållplats Bromma Blocks löper den utmed Flygplatsinfarten fram till hållplats Bromma flygplats. Därefter korsar spårvägen den nordöstra delen av Bromma flygplats för att därefter ansluta mot ny hållplats Solvalla.

Den nordöstra delen av flygplatsområdet och dess bebyggelse, som idag även inrymmer handelscentret Bromma Blocks, har Stockholm stadsmuseum definierat som kulturhistoriskt värdefullt område. Det har därmed varsamhetskrav och förvanskningsförbud enligt Plan- och bygglagens 8 kapitel 13, 14 och 17 §§.

Trots varsamhetskrav och förvanskningsförbud har flera byggnader utan relevant funktion inom det kulturhistoriskt värdefulla området rivits (se, figur 1). Stadsbyggnadskontoret har givit rivningslov för två byggnader som var under olika stadier av förfall.

De två huvudbyggnaderna på flygplatsområdet - f d stationsbyggnaden och Hangar A - nuvarande stationsbyggnad, som båda är enskilda byggnadsminnen, och därmed har skyddsbestämmelser enligt Kulturmiljölagens 3 kapitel, berörs inte av planerad spårsträckning.

Tyréns har fått i uppdrag att redovisa vilka konsekvenser rivning av fem kulturhistoriskt klassificerade byggnader inom flygplatsområdet medför på befintliga kulturvärden.

Antikvarisk konsekvensbeskrivning

En antikvarisk konsekvensbeskrivning utgör en fristående utredning över hur kulturhistoriska värden påverkas vid en föreslagen ändring av en byggnad eller ett område.

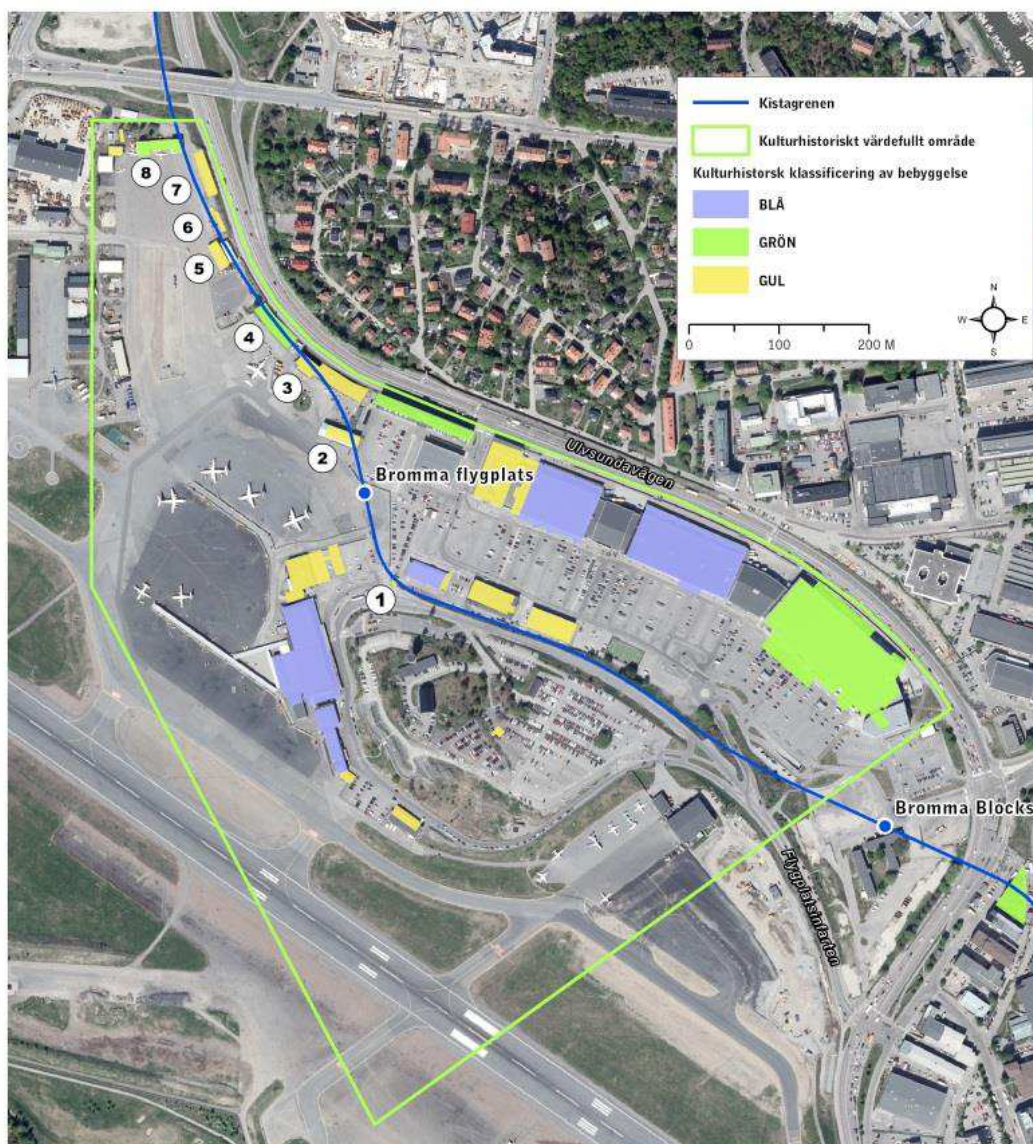
Konsekvensbeskrivning fungerar exempelvis som beslutsunderlag, enligt Plan- och bygglagen (PBL) i samband med detaljplanearbete och bygglovsförfarande. En konsekvensbeskrivning kan även utgöra underlag vid ändring av byggnad eller miljö med avseende på annan lagstiftning.

Omfattning

Kistagrenens planerade bansträckning förutsätter rivning eller flytt av fem kulturhistoriskt klassificerade byggnader. De finns samtliga inom flygplatsområdet som klassats som kulturhistoriskt värdefullt.

En samlad bedömning av Kistagrenens eventuella påverkan på kulturmiljö och stadsbild, ur både ett objekts- och ett helhetsperspektiv, har sammanställts i *PM Kulturmiljö och stadsbild* (2015-04-14, rev 2015-12-08). Där framhålls att rivning av tre byggnader – **brandstation** (nr 3 i figur 1), **tankbilsgarage/bensinbolagskontor** (nr 4) och **kallgarage** (nr 5) – bedöms *medföra stor påverkan med huvudsakligen måttliga negativa konsekvenser på kulturvärden*.

Tyréns har fått i uppdrag att redovisa de fem berörda byggnadernas kulturvärden och vilka konsekvenser rivning av byggnaderna medför på kulturvärden.



Figur 1. Byggnader inom det kulturhistoriskt värdefulla området (avgränsat med grön linje) av flygplatsen. Numrerade byggnader har redan rivits eller kommer att påverkas av spårvägens sträckning. Byggnad 6-8 är rivna.

2 Underlag

Planhandlingar

Planföresättningar är inhämtade från Stockholms Stadsbyggnadskontor (SBK) via deras via e-tjänst.

Aktuella delar av flygplatsområdet ingår i tre sammanlänkade planområden. Den äldsta är Pl 1744 Stadsplan, laga kraft 1940-02-09. Den omfattar ”remsor” på båda sidor om nuvarande Ulvsundavägen och utmed Flygplatsinfarten. Planens syfte var bland annat att ge föresättningar för en utökning av flygplatsområdet. Planområdet omfattar även de delar som senare kom att delas av för de två andra, senare planerna. Idag ingår en del in- och uttaxningsytor, grindstugan (1), kallgaraget (5), de rivna byggnaderna 6-8 och marken omkring dessa byggnader i detta planområde.

Pl 2676 Stadsplan, laga kraftvunnen 1942-04-24 omfattade en bred remsa utmed Ulvsundavägen. Planens syfte var att möjliggöra ombyggnader och uppförande av nya byggnader. Bebyggelsen som planen omfattar är Bromma blocks med Best Western hotell samt brandstationen (3), ett tidigare förråd (2), och tre fjärdedelar av byggnaden som idag är tankbils garage/bensinbolagskontor (4).

Den senaste planen är Pl 3777, laga kraftvunnen 1950-10-10. Den gäller ändrad användning av byggnadskvarter. Den omfattar ett ca 80x80 meter stort område som inbegriper kontorsdelen i byggnad 4 samt marken norr och väster däromkring.

Denna antikvariska konsekvensbeskrivning är föranledd av pågående planprocess som berör den aktuella fastigheten (Dp 2014-07599). Planen ska möjliggöra en utbyggnad av Tvärbanan med en ny sträcka mellan Norra Ulvsunda och Helenelund (Sollentuna). Detaljplanen för handelsplatsen Bromma Blocks (Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma Flygplats, Bromma Center, som utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl, dp 2004-14499-54, laga kraftvunnen 2009-11-18) syftar även till att möjliggöra spårvägens utbyggnad. Planen (dp 2004-14499-54) berör indirekt fastigheten Motståndet 1 eftersom bansträckningens förlängning förutsätter en rivning av befintlig byggnad.

Kulturhistoriskt kunskapsunderlag

Beskrivningar, byggnadshistorik, bedömningar och analyser bygger på studier av befintliga arkivalier samt syn på plats 2015-03-09 och 2015-09-22. I detta arbete har *Bromma flygplats. Byggnadshistorisk inventering* (1997) av Stockholms stadsmuseum varit en väsentlig kunskapskälla. Stadsmuseet genomförde 2006 en uppföljande inventering och fotodokumentation. Faktauppgifter om byggnadernas exteriörer med foton som visar deras status vid inventeringstillfället finns sammanställda i Riksantikvarieämbetets *Bebyggelseregister*.

Ytterligare information om byggnaderna utifrån stadsmuseets kunskapsunderlag har erhållits från Magnus Rönn, Stockholms stadsmuseum via telefon och e-post.

Fastigheten är ett skyddsobjekt. Därför beskrivs funktioner, interiörernas utförande och beskaffenhet endast i begränsad omfattning för vissa byggnader och utrymmen.

Mountacir El Kharoua, Swedavia, har bidragit med uppgifter om byggnadernas användning och genomförda åtgärder från 1990-talet och framåt.

Uppgifter om arkitekt Paul Hedqvist och hans verk är hämtade från ”Paul Hedqvist – Arkitekt och stockholmsgestaltare, 1895-1977” av Kristina Allpere. Utgiven 2009 i serien *Monografier utgivna av Stockholms stad*, nr 200.

3 Kulturhistorisk status

Kulturhistorisk klassificering och lagskydd

Vid bedömning av bygglov och åtgärder enligt Plan- och bygglagen (PBL) har Stadsmuseet, på uppdrag av Stockholms stad, utarbetat och sammanställt en klassificeringskarta med olika kulörmarkeringar i fyra grader för bebyggelse med kulturhistoriska värden.

Blå klassificering bedöms ha högst värde och motsvarar fordringarna för byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (KML). Den lägsta graden är grå och omfattar bebyggelse som ännu inte klassificerats eller obebyggda fastigheter.

- Det avgränsade flygplatsområdet och tankbilsgaraget/bensinbolagskontoret är i den kulturhistoriska klassificeringen angiven som *särskilt värdefull* och markerad som grön, den näst högsta graderingen. Motiveringen för grönklassningen lyder: *Fastigheter med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt*. Övriga berörda byggnader är gulklassade vilket innebär att de utgör *bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde*.

I motivering till byggnadernas värderingar och klassificeringar, daterade 2007-01-26 konstaterar Stadsmuseet till att *Fastigheten/fastigheterna ingår i en kulturhistoriskt värdefull miljö utpekad i Stockholms översiktsplan*.

Stadsmuseets värdering och klassificering av det grönmarkerade området innebär att den ingående bebyggelsen inte endast omfattas av PBL:s generella paragrafer om varsamhet (kap 8§17) och anpassat underhåll (kap 8§14) utan även av förbudet mot förvanskning (kap 8§13).

Bromma flygplats utgör inte riksintresse för kulturmiljövården, enligt miljöbalken kap 8§6.

Britta Roos, Länsstyrelsen i Stockholm har rapporterat att myndigheten inte har något att erinra mot dragningen av spårvägen och inte heller mot eventuell rivning av aktuella byggnader med hänvisning till att de ligger utanför byggnadsminnets avgränsade skyddsområde. Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering bedöms vara en kommunal angelägenhet.

Kulturhistorisk klassificering i Stockholm

Byggnader och fastigheter i Stockholms kommun är klassificerade och indelade i tre kategorier, *blå*, *grön* och *gul*, se nedanstående karta. Blå klassificering bedöms ha högst värde och motsvarar fordringarna för byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (KML). För blå- och grönklassificerade fastigheter är Plan- och Bygglagens (PBL) förvanskningförbud (8 kapitel 13 §) tillämplig. 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.

Blått- fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna för byggnadsminne i KML. 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.

Fornlämningar

Det finns inga registrerade fornlämningar i det aktuella området.

4 Beskrivning, historik och kulturvärden

Bromma flygplats

En permanent flygplats i Stockholm var föremål för statliga och kommunala utredningar under hela 1920-talet. Den långa utredningsprocessen ledde till att staden 1929 reserverade Riksbyfältet i Bromma för ändamålet. Dränerings- och tilljämningsarbeten påbörjades 1933 genom nödhjälpsarbeten. Påföljande år anordnades en arkitekttävling för utformningen av flygplatsens bebyggelse. Tävligen vanns av arkitekten Paul Hedqvist och efter vissa ändringar började byggnationen på våren 1935. Den första bebyggelsen stod färdig våren 1936 och flygplatsen invigdes den 23:e maj av kung Gustaf V.

Vid invigningen av Bromma Flygplats bestod bebyggelsen i stora delar av stationsbyggnaden och hangaren (nuvarande terminalbyggnad) som båda är byggnadsminnesförklarade.

Under andra världskriget förlängdes en av landningsbanorna och blev nuvarande huvudbana. En ny hangarplatta anlades och vid denna uppfördes en mindre trähangar för brittiskt kurirflyg och huvudverkstad samt två hangarer för det svenska flygbolaget ABA. Efter kriget skedde också en utbyggnad av stationsbyggnaden med ny ankomsthall. Den stod färdig 1946. ABA uppförde sitt huvudkontor vid Ulvsundavägen medan mindre flygbolag såsom SILA och SAS anlade sina kontor i provisoriska baracker vid flygplatsinfarten. Under åren kring 1950 fick flygplatsen flera funktionsbyggnader som uppfördes utmed flygplatsområdets gräns mot Ulvsundavägen, exempelvis nuvarande brandstation (byggnad nr 3) och tankbilsgarage/bensinbolagskontor (byggnad 4). Trots att flygterminalen fått ny ankomsthall ledde utvecklingen till att den ursprungliga hangaren byggdes om till terminal 1952 (provisorisk utrikeshall). Senare blev den ombyggd till inrikeshall medan stationsbyggnaden blev charterhall. Från 1950-talet och framåt tillkom flera byggnader och några av de äldre byggnaderna ändrades.

Efter att Arlanda flygplats blev klar 1960, har de stora hangarerna vid Ulvsundavägen och barackerna vid flygplatsinfarten blivit överflödiga. Hangarerna ingår idag i köpcentret Bromma Blocks. Bromma flygplats används alltjämt och för in- och utrikestrafik. En ny avgångshall invigdes 2000 samt ny ankomsthall 2005. Det ursprungliga flygledningstornet var i bruk fram till 2003, då ett nytt torn invigdes på Ranhammarhöjden. I september 2000 förklarade regeringen på Riksantikvarieämbetets förslag den gamla stationsbyggnaden och hangar A, nuvarande terminalen, som statliga byggnadsminnen. Sedan 2010 är de två byggnaderna skyddade som enskilda byggnadsminnen enligt Kulturmiljölagen.

Tre gulklassade byggnader (2, 6-7) samt en grönklassad byggnad (8) har rivits under den senaste femårsperioden. På platsen för byggnad 2, ett förråd från omkring 1950, står sedan några år Byggnad 6-7 låg i flygplatsen nordostliga hörn och användes som lokaler för undervisning. Vid byggnadsinventeringen 1997 hade Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK/KSAB) lokaler i byggnaden. Byggnad 8 var en flygplansverkstad från 1956, ombyggd på 1960-talet.

1. Grindvaktstugan



Grindvaktstugan.



Den gulklassade grindvaktstugan (fastighet Riksby 1:4) är byggd på 1950-talet och troligtvis uppförd av Luftfartsverket. Byggnaden har enkel funkisstil i formspråk och detaljer, av trä med en liggande fasspontpanel, platt plåttak och betongsockel.

Förutom en utbytt dörr är snickerierna bevarade i originalskick. Även plåttaket kan vara ursprungligt. Interiören har inte varit tillgänglig. 1997 bestod den av ett mindre kontorsrum, av enkel standard.

Enligt uppgift är grindvaktstugan flyttad från andra sidan av infarten till nuvarande position 1967. Som helhet är byggnaden i behov av underhåll.

Byggnadens värdebärande karaktärsdrag anges i *PM Kulturmiljö och stadsbild*. Dessa är:

- *Enkel funkisarkitektur i formspråk och detaljer.*
- *Delvis ursprungliga snickerier.*
- *Möjligen ursprungligt plåttak.*

2. Nytt kontorshus, på platsen för tidigare förråd



Nytt kontorshus (byggnad 2).

Befintligt kontorshus (fastighet Trafikflyget 6) i två våningar är ett modulhus som införskaffats och flyttats till platsen 2012. Byggnaden står på platsen för ett tidigare förråd, från ca 1950, vilket byggdes om till snickeri och sedan stod tomställt innan det revs, en tid innan kontorshuset uppfördes.

Kontorsbyggnaden är konstruerad som ett enkelt modulhus och bedöms sakna arkitektoniska kvaliteter med den omsorg om detaljer och utförande som äldre, kringliggande byggnaderna besitter. Den *bedöms inte ha några särskilda kulturvärden*.

3. Brandstationen



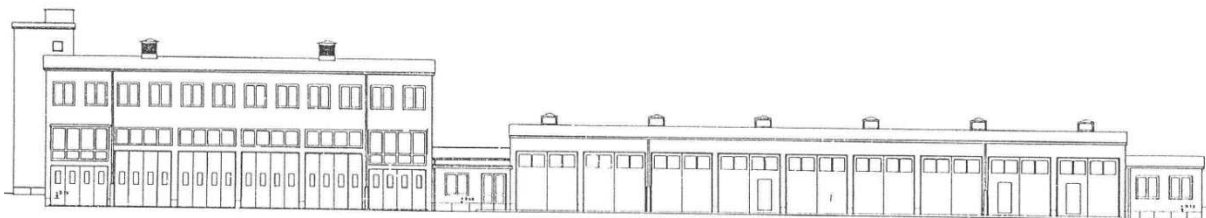
Brandstationen med slangtorn till vänster i bild och den lägre garagedelen längst bort.
Foto: Ur Bebyggelseregistret, Stockholms stadsmuseum.

Brandstationen (fastighet Trafikflyget 6) stod klar 1952, uppförd efter ritningar av arkitekt Paul Hedqvist, som är upphovsman till flertalet ursprungliga byggnader inom flygplatsområdet. Den av stadsmuseet gulklassade byggnaden är uppförd i tre våningar och har en stomme av betong/betongplank med en grå terrasitputs. Det nästan platta taket täckt med svart papp. Byggnadens högre del inrymmer huvudsakligen brandbilshall på bottenplanet, kontor och uppehållsrum finns en trappa upp. Två trappor upp finns omklädningsrum och sovrum. Byggnadens lägre delar inrymmer verkstäder, smörj- och tvätthall. Anslutet till högdelen finns ett fyra våningar högt slangtorn.

1973-74 byggdes den till ytterligare mot söder. Den har senare byggts om i flera omgångar. Bland annat har portarna i högdelen förstörats. Av övriga portar har samtliga slagdörrar utom en bytts eller byggts igen. Cirka hälften av fönstren är utbytta på senare tid. Ursprungliga fönster finns huvudsakligen kvar i fasader mot Ulvsundavägen och i yngsta delen mot söder. Fasadputsen, en terrasitputs med glimmer, kan delvis vara ursprunglig på de delar som tillkom på 1970-talet. Samtliga fasader är hårt nedsmutsade och i behov av renovering.



Delar av fasaderna in mot flygplatsen. Foto: Tyréns.



Brandstation och garaget, huvudfasaden mot flygfältet, på Paul Hedqvists nybyggnadsritning från oktober 1952. De lägre delarna är något kilformade vilket bidrar till att byggnaden (liksom byggnad 5) följer Ulvsundavägens och flygplatsgränsens krökning. Ritning ur Stockholms stadsmuseums inventering, 1997.



Tre varianter av portöppningar där den mellersta huvudsakligen är bevarad sedan uppförandet.



De två lägre sammanlänkande kilformade byggnadsdelarna bevarar båda tämlingen ursprunglig prägel.



Den mer slutna baksidan är huvudsakligen i ursprungligt skick, i allt från fasad och fönster till smide och plåtdetaljer. Men renoveringsbehovet är stort. Notera den ursprungliga armaturen över trappan.



*T v: Trappan på baksidan används inte. Betong och smidesräcke är välbevarade men i stort renoveringsbehov.
T h: Södra gaveln med bevarad glimmerputs och ursprungliga fönster.*



Norra gaveln med slangtornet. Samtliga fönster är utbytta.

Invändigt finns ursprunglig planlösning, äldre inredningar och ytskikt – framförallt i garage och verkstadsdelarna. I personalutrymmen och den kontoriserade övervåningen har en del rum delats av, samtliga ytskikt och större delen av inredningarna har moderniserats. Två ursprungliga, delvis inbyggda utrymmen med brandstänger (glidstänger) finns kvar i den högre byggnadsdelen.



*Högdelsens brandbilshall.
Kring biluppställningen
löper en entresolerad
korridor som är glasad ut
mot garaget.*



I korridorens båda ändar finns schakt med brandstäng som sträcker sig från övre planet ner till brandbilshallen.



I brandbilshall, verkstäder och trapphus finns ursprungliga terrazzo- och klinkergolv, fönsterbänkar samt räcken och en del genuina dörrar. Bården med brandmän i aktion livar upp. Det är osäkert om den är ursprunglig.





*T v: Fönsteröppning med modernt insticksfönster och i flera steg övertäckt fönsterbänk. Nedanför finns ursprunglig radiator med smala lameller, likt det i trapphuset ovan.
T h: Del av verkstadsinredning.*



*T v: Tvätthall, med sannolikt ursprunglig hög bröstningsmålning.
T h: Verkstad med smörjgrop. 1950-talsfärgsättning, med beige-grå väggar över en grön bröstning återfinns i flera verkstads- och serviceutrymmen. På sina håll har den gröna färgen på bröstningar och dörrar genom åren bättrats eller täckmålats med ny grön färg.*

Brandstationen med dess bibygga verkstadsutrymmen har ändrats genom åren. Det märks främst i personalutrymmen, men även exteriört där nya portar framträder som påtagliga förändringar.

Byggnadens värdebärande karaktärsdrag anges i *PM Kulturmiljö och stadsbild*. Dessa är:

- *Delar av ursprunglig funkisarkitektur i formspråk och detaljer. Sannolikt ursprunglig puts och delvis ursprungliga fönstersnickerier bevarade i originalskick.*
- *Byggnaden har kvar ursprunglig funktion.*

Till detta ska läggas bevarade invändiga kulturvärden i form av:

- *Ursprungliga planlösningar*
- *Ursprungliga och äldre inredningsdetaljer – trapphus, brandstänger, ytskikt på golv och väggar, dörrar, fönsterpartier, verkstadsinredningar.*

4. Tankbilsgarage/bensinbolagskontor

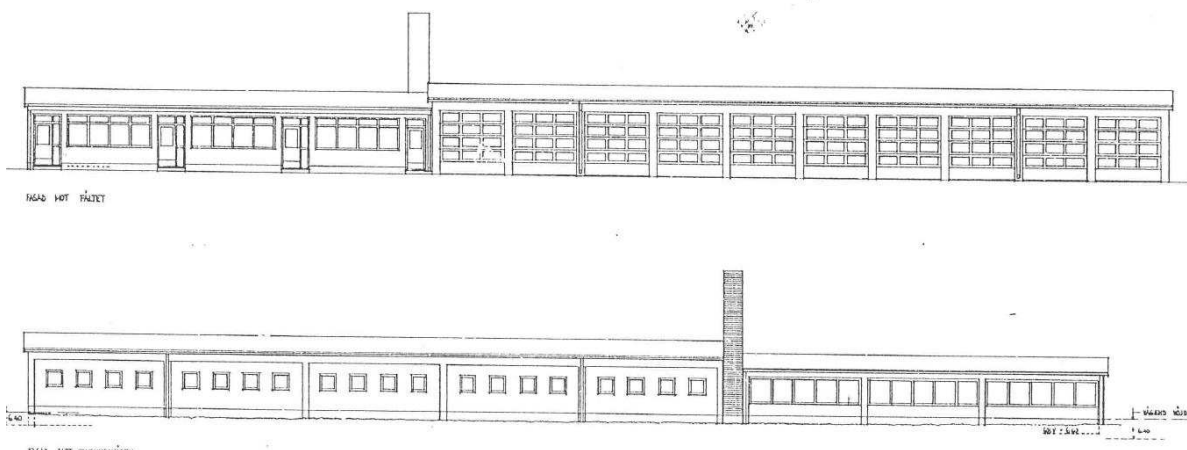


Tankbilsgarage och f d kontorsbyggnad för bensinbolag.
Foto: Ur bebyggelseregistret, Stockholms stadsmuseum.

Tankbilsgaraget/bensinbolagskontoret (fastigheter Trafikflyget 6 och Mariehäll 1:10) är två sammanlänkade byggnadsdelar, uppförda 1948-50, efter ritningar av Paul Hedqvist. Byggnadens södra del, ungefär 2/3 av byggnaden, utgör den något högre garagelängan och ligger inom fastigheten Trafikflyget 6. Kontorsdelen i norr ligger inom den större fastigheten Mariehäll 1:10, där även en stor del av gatumarken i området, delar av Ulvsundavägen, Gårdsfogdevägen, Bällstavägen, Karlsbodavägen med flera ingår.

Byggnaden är i en våning och har en gul slätputsad stomme i betong/betongplank. Under kontorsdelen finns ett källarplan som bland annat rymmer ett pannrum. Det flacka sadeltaket är täckt med svart papp. Fönstren i kontorsdelen har ursprungliga fönsterband, om vardera fyra lufter, med vita och blå snickerier. Entrédörrar i trä med fönster är målade i vitt eller blått, i några delar även laserade. På en av dörrarna i kontorsdelen finns en bevarad dekal med Shellsnäckan i rött och gult, på senare tid är den dock övermålad med vit täckfärg.

Kontorsbyggnaden har ett utkragat skärmtak i betong. De ursprungliga garageportarna är nästan helglasade, med karmar och dörrblad av brunmålat stål. Två av de tio garageportarna är utbytta till nya, mindre jalusiportar. Nya portar och inramande omfattningsfoder är av lättmetall. Garageöppningen närmast kontorsdelen har en smörjgrop.



"Garage för bensinbilar", ritning av Paul Hedqvist från december 1948. Ur Stockholms stadsmuseums inventering, 1997.

Byggnaderna var vid stadsmuseets byggnadsinventering, 1997 huvudsakligen i bevarat originalsckick, men i behov av restaurering. Sedan dess har en anläggning för avisning av flygplan installerats i garagelängans södra del. Anläggningen består huvudsakligen av stora isolerade tankar och tillhörande pumpmaskineri med utvändiga slangar för påfyllning av avisningsmedel i tankbilarna. Övriga delar av garagelängan används idag endast som förråd. Tankbilar och avisningsfordon har uppställningsplatser under skärmtak i anslutning till det nyare centralförrådet. Kontoren inrymmer personal från Braathens flyg och två serviceföretag.



*Delar av garagelängan.
Till höger syns en av de
tomställda
garageplatserna.*

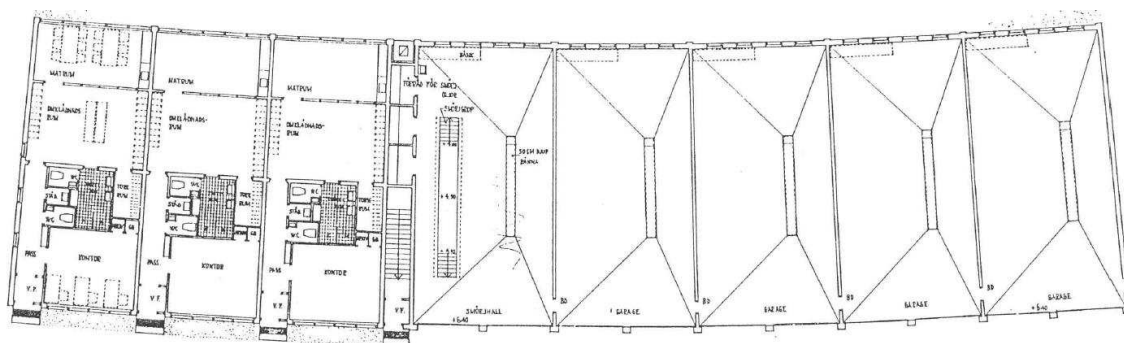




Vy över byggnadens norra gavel och huvudfasad från en delvis gräsbevuxen sandvall i nordväst.



Den svängda baksidan följer väglinjen. Övan: Till höger i bild skymtar det höga nätstängslet mot Ulvsundavägen. Nedan: "Garage för bensinbilar", ritning av Paul Hedqvist från december 1948. Ur Stockholms stadsmuseums inventering, 1997.





T v: Kontorsdelen med dess slanka avsmalnande uppåtriktade skärmtak. Den flagande och lagade dörren närmast leder ner till källaren.

T h: Den mellersta blåmålade, bäst bevarade frontsektionen. Även interiört är denna enhet den mest ursprungliga.



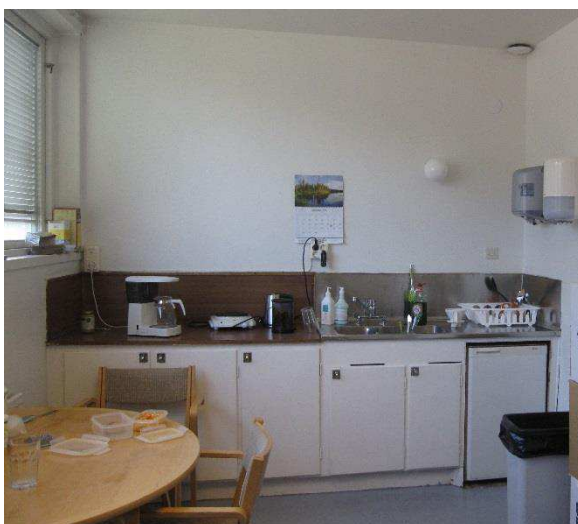
De tre kontorsenheternas interiörer är snarlika.

T v: hall med dörrar till kontor, till wc, till städskrubba.

Ovan t h: kontor. T h: detalj av wc-dörr med beslag.



Två av de tre enheterna har kvar ursprungliga skärmväggar med låg bröstning och råglas mellan det som ursprungligen var omklädningsrum och matrum



T v: Ursprungliga köksuppställningar finns i två enheter. I den mellersta är den bäst bevarad, men där har glasväggen mot omklädningsrummet ändrats till en tät vägg.

T h: dörrar mot förråd (vänstra) samt dusch, tvätttrum, wc (högra).

Byggnaden har grönklassats av stadsmuseet, utan särskild motiv- eller värderingsbeskrivning. Byggnadens värdebärande karaktärsdrag anges i *PM Kulturmiljö och stadsbild*. Dessa är:

- *Delar av ursprunglig funktionsarkitektur i formspråk och detaljer. Sannolikt ursprungliga puts och delvis ursprungliga fönstersnickerier och ytskikt med detaljer bevarade i originalskick.*
- *De flesta av garageportarna är ursprungliga och garagedelen har (1997) kvar ursprunglig funktion.*

Till detta ska läggas bevarade invändiga kulturvärden i form av:

- *Ursprungliga planlösningar*
- *Vissa bevarade äldre inredningsdetaljer – ytskikt på golv och väggar (främst i garagedelen), dörrar, fönsterpartier, köksinredningar.*

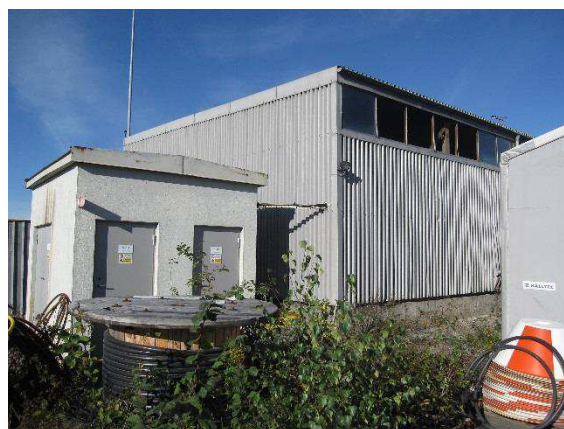
Även om garagedelen av olika skäl idag inte används för uppställning av tankbilar, är byggnadsfunktionen oförändrad, så när som på den installerade avfrostningsanläggningen i södra delen. Kontorsdelen rymmer sedan lång tid tillbaka andra hyresgäster än bensinbolag, men funktionen är fortfarande oförändrad. På grund av pågående omlokaliseringsutredningar har underhållet inte prioriterats.

5. Kallgarage



Kallgaraget. Till höger skimtar ett transformatorhus i prefabricerad betong. Ur bebyggelseregistret, Stockholms stadsmuseum.

Byggnaden (Fastighet Riksby 1:3) är ett grålackat plåtklätt kallgarage med stomme och fackverkstakstolar i stål. Utmed hela fram- och baksidan sitter högt placerade fönster. Mot flygplatsen finns stora skjutdörrar, täckta med samma korrugerade plåt som på fasaderna. Baksidan, mot Ulvsundavägen är helt sluten. På södra kortsidan finns en gångdörr i plåt. Golvytan är asfalt.



Byggnadens baksida. T v: Nordöstra knuten har påkörningsskador. T h: Fyra utslagna fönster och en invändig påkörningsskada. Det anslutande transformatorhuset och del av förrådstältet.

Kallgaraget har inget exakt angivet byggnadsår, men det uppfördes troligen i början av 1950-talet. Byggnaden används idag huvudsakligen till förvaring av maskiner och material kopplade till flygplatsunderhåll.

Byggnaden är till synes helt i originalskick, men har eftersatt underhåll och en del åverkansskador. I Stockholms stadsmuseums inventering från 1997 anges att kallgaraget tillsammans med nio övriga byggnader i flygplatsens nordöstra del då var i ”varierande grad av förfall”. Kallgaragets dörrar har inte varit stängda under överskådlig tid. Skjutdörrarna är skeva och påkörningsskadade. De nedsänkta glidspåren är kraftig rostangrätta och delvis förlorade. Även plåtdörren på sydfasaden är rostangripen. En del fönster saknas eller är spruckna, främst på byggnadens baksida.



Kallgaragets helt öppna interiör. Lagerhyllor står utmed väggar på tre sidor.

Kallgaraget ligger i anslutning till planerat spårområde, men behöver ändå rivas eller flyttas. Byggnaden ligger längre ifrån nätstängslet. Spåret är planerat att dras i utrymmet mellan garaget och stängslet mot Ulvsundavägen. Detta utrymme fylls idag upp av ett förrådstält från Halltec – en stålstomme täckt med PVC-duk.

Byggnaden har gulklassats av stadsmuseet, utan särskild motiv- eller värderingsbeskrivning. Byggnadens värdebärande karaktärsdrag anges i *PM Kulturmiljö och stadsbild*. Dessa är:

- *Bevarad funkisarkitektur. Sannolikt är stomme, plåt i fasad och portar samt överljusfönster i originalskick.*

Vid en närmare inspektion visar sig den enkla funktionsbyggnaden vara helt i ursprungsförhållande, men – precis som Stadsmuseet konstaterade 1997 – under förfall.

Byggnad 6-8 m fl

Kallgaraget (byggnad 5) var vid Stadsmuseets inventering, 1997 en av tio byggnader som samtliga var i *varierande grad av förfall*. De bestod huvudsakligen av kontor, verkstäder och skolbyggnader med stommar av trä eller stål. Samtliga byggnader, förutom Kallgaraget, är idag rivna. Fem av byggnaderna (inom fastigheten Riksby 1:3) låg inom det kulturhistoriskt värdefulla området "Bromma flygplats" på klassificeringskartan. Byggnad 6-8 låg inom Kistagrenens planerade bansträckning. Byggnad 6-7 var två gulklassade träbyggnader och inrymde lokaler för Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK/KSAB). Byggnad 8 var en flygplansverkstad som uppfördes 1956 för Transair SW. Denna var grönklassad och därmed bedömd som särskilt värdefull ur kulturhistoriskt hänseende.

Om arkitekten - Paul Hedqvist

Paul Hedqvist (1895-1977), utbildade sig till arkitekt vid Kungliga Tekniska Högskolan, 1914-1918 och Kungliga Konsthögskolan 1918-1920. Mellan 1931-38 var han byggnadsråd i Byggnadsstyrelsen och 1938-48 innehade han en professur vid Konsthögskolan. Från 1924 bedrev han egen verksamhet i Stockholm, tillsammans med sin tidigare kurskamrat David Dahl (1895-1974).

Paul Hedqvist ses som en portalgestalt inom funktionalismens arkitektur. Hans verk utmärks genom rena och enkla planer, konstruktiv klarhet, genomarbetade och ofta knappa detaljer, välproportionerade fasader och ett behärskat material- och färgval. Han arbetade alltid med byggnaderna som block; sökte sig aldrig till den internationella modernismens fönsterband och öppna planer.

Bland Paul Hedqvists 1930-talsproduktion i Stockholm finns en rad av de finaste exemplen på funktionalism, såsom radhusen vid Ålstengatan i Bromma, de så kallade "Per Albin-husen" (1932), vattenverket på Lovö (1933). Han står även som upphovsman till hangar- och stationsbyggnader på Bromma flygplats (1936, med utvidgning från 1940-tal) där flera funktionsbyggnader tillkom, bland annat bensin- och brandstationer (1948-52).

Flera tidiga arbeten tillkom i samarbete med David Dahl, bland annat Tranebergsbron och Västerbron.

Hedqvist var under 1930- och 1940-talen även en ledande skolbyggnads- och idrottsanläggningsarkitekt i Stockholm. Bland skolbyggnaderna återfinns Bromma läroverk, Fredhälls folkskola, Zinkensdamms gymnasium samt yrkesskolan på Kungsholmen (nuv. Polhemsgymnasiet) som bärande verk. Paul Hedqvist är även upphovsman för idrottsanläggningar vid Kristineberg, Stadshagen, Stora mossen, Zinkensdamm och Johanneshovs isstadion samt Vanadisbadet.

Bland hans talrika senare verk märks ett antal dominerande höghus, såsom "Skatteskrapan" (1955) och Dagens Nyheters hus (1964) i Stockholm samt Kockums kontorshus i Malmö (1958).

Ur: "Paul Hedqvist – Arkitekt och stockholmsgestaltare, 1895-1977" av Kristina Allpere. Utgiven 2009 i serien *Monografier utgivna av Stockholms stad*, nr 200.

5 Antikvarisk konsekvensanalys

Bedömningsgrunder

Bedömningen av konsekvenser på kulturmiljö, stadsbild och deras känslighet för påverkan utgår från berörda miljöers och delområdets förutsättningar och värden, samt spårvägens förväntade påverkan på dessa. Vid bedömningen av vilka konsekvenser spårvägen får för kulturvärden och stadsbild är utgångspunkten den befintliga fysiska miljön, dess värden och tålighet för den planerade förändringen.

Konsekvenserna för kulturvärden och stadsbild handlar ofta om enskilda byggnadsobjekt men omfattar även större områden, sekvenser eller enskilda gatu- och torgmiljöer. Även siktgator eller arkitektoniska och historiska helheter kan påverkas.

De viktigaste *bedömningsgrunderna* för kulturmiljö, kulturlandskap och stadsbild i detta område är:

- Områdets och byggnadens värdebärande karaktärer och uttryck
- Befintliga regionala- eller kommunala värden
- Skyddade objekt och områden (exempelvis fornlämningar, kulturresevat och särskilt värdefull bebyggelse).

Konsekvenserna indelas i grader enligt:

Stora negativa konsekvenser uppstår när påverkan sker i kulturmiljö med höga bevarandevärden, vanligen riksintresse eller lokalt eller regionalt utpekade viktiga värden men stora värden kan också representeras av mycket värdefulla enskilda objekt eller byggnadsdelar som inte alltid kommit med i övergripande inventeringar. Om påverkan innebär att miljöns värdekärnor skadas eller får till följd att viktiga samband och strukturer går förlorade uppstår stor negativ påverkan.

Måttliga negativa konsekvenser uppstår när viktiga kulturmiljövärden påverkas i mindre grad än ovan. Kulturmiljö, arkitektoniska sammansatta verk eller byggnadsdelar som fragmenteras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband som försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka kulturvärden, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv går förlorade.

Små negativa konsekvenser uppstår när enstaka kulturmiljöobjekt av mindre betydelse påverkas eller tas bort. De enstaka objekten är inte betydelsebärande för kulturmiljöns helhet eller är inte unika eller sällsynta av sin typ. Samband och strukturer kan även i framtiden uppfattas.

Inga konsekvenser, vare sig negativa eller positiva, förväntas på befintliga kulturvärden.

Positiva konsekvenser uppstår när projektet bidrar till att tydliggöra och förstärka kulturmiljöns samband och strukturer.

I kulturmiljöer – områden eller enskilda objekt – med *hög känslighet* ställs större krav på utförande, placering och anpassning till befintlig miljö. Med en medveten planering kan tillägg eller ändringar i en miljö med hög känslighet ändå ge en positiv påverkan och små negativa konsekvenser på kulturvärden.

För kulturmiljöer med *låg känslighet* kan en ändring ge negativ påverkan och konsekvenser om den utförs utan anpassning till befintliga värdebärande karaktärsdrag.

Föreslagna åtgärder

Fem befintliga byggnader inom Bromma flygplats rivs för att bereda mark för tvärbanans spårsträckning och tillhörande anläggningar.

Påverkan

Rivning av befintliga byggnader

Samtliga berörda byggnader, även byggnad 1 och 2, bidrar till förståelsen av flygplatsens verksamhet över tid. För anläggningen är funktionalitet A och O. Det avspeglas även arkitektoniskt, till exempel i att byggnad 1, 3-5 vänder huvudfasader inåt flygplatsområdet och har mer anonyma, underordnade uttryck mot Ulvsundavägen. Byggnaderna tillhör den andra expansionen, som inleddes efter andra världskrigets slut; sedan Bromma flygplats invigning 1936 har området utökats, byggnader har tillkommit och fått ändrad användning. Verksamheten kräver stora sammanhängande ytor, logistiskt användbara och välplacerade byggnader. Precis som inom rationellt, modernt jordbruk finns litet utrymme, både rumsligt och ekonomiskt, att bevara och underhålla rena överloppsbyggnader, sådana som inte längre behövs för anläggningens drift.

Senaste decennierna har en del av området mellan Flygplatsvägen och Ulvsundavägen bedömts som olämpligt och överflödigt för flygplatsens verksamhet. Det har omvandlats och utvecklats till ett stort köpcentrum. Vid denna förändring har flera hangarer som bedömts ha särskilt höga kulturvärden varsamt och förtjänstfullt omdanats för shoppingändamål. Ingreppen i byggnadernas ursprungliga delar har varit marginella, hangarernas säregna konstruktioner och ursprungliga funktioner kan fortfarande avläsas.

Ett stort antal kontorsbaracker i anslutning till de ”pånyttfödda” hangarerna har rivits för att ge plats för ytterligare handelsytor med en hållplats för spårvägen. Barackerna ansågs inte längre funktionella och svåra att omvandla för annan verksamhet. Utifrån detta perspektiv bör man även bedöma aktuella byggnaders användbarhet inom flygplatsverksamheten. Detta tankesätt ligger även i linje med arkitekt Paul Hedqvists och *funktionalismens* idiom. Det funktionella grundtankandet kan även avläsas i de aktuella byggnadernas status. Överlag vårdas och underhålls de tämligen styvmoderligt eftersom de inte till fullo uppfyller önskemål om funktionalitet. Aktuella byggnaders funktioner har i de flesta fall upphört eller flyttas till andra platser inom området. Ingen sitter innanför grindvaktens lucka, byggnaden används idag för andra ändamål. Tankbilarna har flyttats till centralförråd och garaget används huvudsakligen som mellanlagringsutrymme för möbler och inredningsdetaljer. Det sjangserade kallgaraget används som ett någorlunda funktionellt lider. På platsen för det (vid inventeringen 1997) förfallna förrådet (byggnad 2) står sedan några år ett modulbyggt kontorshus.

Den 65 år gamla brandstationen fungerar relativt väl och är interiört i gott skick, men i behov av utvändigt renovering. Underhållet har inte prioriterats; dels på grund av att flygplatsen under en tid varit nedläggningshotad, men även för att en flytt av verksamheten planerats, till ny byggnad på annan plats som bättre motsvarar dagens funktions- och arbetsmiljökrav.

Sannolikt kan flera av byggnader som inte redan rivits flyttas till andra lägen. Det gäller särskilt för grindvaktstugan, som enligt uppgift redan flyttats en gång, på 1960-talet. Även om kallgaragets plåtfasad och dörrar är uttjänta kan dess stålstomme möjligen återanvändas inom verksamheten, på annan plats.

Rivningar av de tre ursprungliga byggnaderna utmed Ulvsundavägen medför att några pusselbitar, väsentliga för flygplatsverksamheten under 1950-talet och några tio-tal år framåt försvinner. Två byggnader ritade av Paul Hedqvist, en arkitekt som haft mycket stor betydelse för gestaltningen av Stockholms offentliga rum, försvinner.

Konsekvenser

Bromma flygplats har dokumenterat höga kulturhistoriska värden och är även ett riksintresse för kommunikation. Rivning av kvarvarande byggnaderna 3-5 bedöms medföra stor påverkan med **huvudsakligen små till måttliga negativa konsekvenser** på kulturvärden.

De enskilda byggnadernas särprägel och den helhetsmiljö som fanns innan 2000-talets stora förändringar har förtjänstfullt dokumenterats och redovisas i Stockholms stadsmuseums inventering 1997. Kompletterande kunskapsunderlag har även tillgängliggjorts i Riksantikvarieämbetets Bebyggelseregister. Strukturer och samband har sedan dess försvagats inom det kulturhistoriskt värdefulla området. Det gör de nämnda dokumentationerna till viktiga tidsdokument som visar flygplatsens uppbyggnad, utveckling, egenskaper och strukturella sammanhang under sju decennier.

Tillsammans med övergripande beslut om flygplatsens fortsatta användning ger en anslutning till Kistagrenens planerade sträckning och hållplatslägen förutsättningar för en naturlig kontinuitet för flygplatsområdet. Kontinuerligt nyttjande med funktionell utveckling av flygplatsen medför **positiva konsekvenser** för områdets status som riksintresse för kommunikation och för historiska, befintliga och framtida värden kopplade till kulturmiljö och stadsbild. Flygplatsens särpräglade och funktionella bebyggelse och kulturhistoriska status ställer därför höga krav på varsamhet vid förändring. Området och dess befintliga funktisbyggnader gör det särskilt känsligt vid förändring. Det kräver anpassad detaljgestaltning för ny, ändrad och kompletterande bebyggelse inom området. Det gäller såväl för passagen över Ulvsundavägen, till utförandet av hållplatserna Bromma Blocks och Bromma flygplats samt sträckningarna över handelsområdet och det ändrade före detta flygplatsområdet, med rundningen av Gula hangaren och återkopplingen norrut till Ulvsundavägen.

Nya byggnader, som till exempel ny brandstation och nya förrådsbyggnader, bör anpassas i formspråk och färgsättning etcetera till den särskilt värdefulla bebyggelsemiljön. Samtliga tillägg måste anpassas noggrant såväl till flygplatsens behov som till den enskilda byggnadens funktion och Paul Hedqvists ännu tydligt förevisade funktionalistiska grundsyn vid anläggningens tillblivelse och utvecklingsfaser.