

BÄLLSTA HAMN

Masugnen, Tackjärnet, Valsverket, Gjutmästaren 3-5, del av Ulvsunda
industriområde 1:14, m. fl., Stockholm



Kulturmiljöanalys för planarbete, Dnr 2018-10844

BÄLLSTA HAMN

Masugnen, Tackjärnet, Valsverket, Gjutmästaren 3-5,
del av Ulvsunda industriområde 1:14 m. fl. i Stockholm

Kulturmiljöanalys för planarbete, Dnr 2018-10844

Datum: 2025-03-31

Beställare:

Primula Byggnads AB med flera genom Jonas Petré

Wenanders Byrå

Björngårdsgatan 8
118 52 Stockholm

+46 70 614 14 55

vicki.wenander@wenanders.se

Upprättad av:

Vicki Wenander, bebyggelseantikvarie och personcertifierad som
sakkunnig för kulturvärden enligt KUL2.

Omslagsbild: Vy mot planområdet, från andra sidan Bällstaviken.

Där bildkälla ej anges är fotografierna tagna av Vicki Wenander.



*Planområdets ungefärliga utbredning, inringar med svart.
Källa: Länsstyrelsens stockholmskarta.*



INNEHÅLL

INLEDNING	4
Bakgrund	4
Om denna handling.....	4
Kunskapsunderlag och källmaterial.....	4
Metod	5
NULÄGESBESKRIVNING	6
Introduktion till planområdet Bällsta hamn.....	6
Masugnen 1	7
Tackjärnet 4	8
Tackjärnet 3	8
Tackjärnet 1	9
Valsverket 10.....	9
Valsverket 5	10
Valsverket 6	11
Valsverket 8	11
Valsverket 9	12
Valsverket 7	11
Gjutmästaren 3	13
Gjutmästaren 4	13
Gjutmästaren 5	14
Hamnplanen.....	15

FÖRFATTNINGSSKYDD OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	16
Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar	16
Riksintresse för kulturmiljövården	16
Gällande detaljplaner.....	16
Stadens kulturhistoriska klassificering	16
2017 års kulturmiljöanalys.....	17
HISTORISK BAKGRUNDSBESKRIVNING	18
Förhistorisk tid.....	18
Jordbrukslandskapet väster om Bällstaviken	18
De första industrierna i anslutning till planområdet	23
Etablering av Ulvsunda industriområde (första etappen)	23
Utvidgning av Ulvsunda industriområde (andra etappen).....	26
PLANOMRÅDETS KULTURVÄRDEN	32
Kulturhistorisk karaktärsbeskrivning	32
Kulturvärdesbeskrivning.....	33
REKOMMENDATIONER OCH RIKTLINJER.....	34
KÄLLOR	35
Internet.....	35
Otryckta källor	35
Tryckta källor	35



INLEDNING

Bakgrund

Sedan ungefär tio år tillbaka pågår ett omvandlingsarbete av delar av Ulvsunda industriområde. Syftet är att tillskapa ett blandat bostadsområde. I december 2017 beslutade stadsbyggnadsnämnden att, i enlighet med översiktsplanens intentioner och upprättat startpm, påbörja planarbete (Dnr. 2015-11048). Planarbetet är uppdelat i flera delar och har pågått därefter.

Planetapp 1 omfattar Masugnen 5 & 7 och det avslutades 2020 när Dp 2011-04316 trädde i laga kraft. Planetapp 2 omfattar Gjutmästaren 6 (f.d. Pripps bryggeri) och det avslutades 2023 när Dp 2018-06893-54 trädde i laga kraft. Denna utredning omfattar planetapp 3, Bällsta hamn. Den fjärde planetappen kommer att bestå av omvandlingen av Gjutmästaren 6 i enlighet med tidigare samrådsstruktur.

Om denna handling

Denna handling, som tar avstamp i en tidigare kulturmiljöanalys för hela planområdet som Wenanders Byrå upprättade 2017, omfattar den planetapp som kallas för *Bällsta hamn*, stadsbyggnadskontoret diarienummer 2018-10844. Etappen inbegriper kvarteren Masugnen, Tackjärnet, Valsverket, delar av Gjutmästaren, Bällsta hamnplan (del av Ulvsunda industriområde 1:14) och ytterligare ett par mindre ytor inom andra fastigheter.

I kulturmiljöanalysen redogörs för planområdets och dess närområdes bebyggelseutveckling över tid. I kulturmiljöanalysen beskrivs även områdets kulturhistoriska karaktär och kulturvärden, och här ges även förslag på ett kulturhistoriskt förhållningssätt vid omvandlingen.

Markundersökningar har visat att industriområdet har stabilitetsproblem och översvämningsproblematik samt att marken innehåller miljögifter. Därför kan en omvandling av planområdet endast möjliggöras om merparten av den befintliga bebyggelsen rivs så att marken kan saneras, grundförstärkas och ges en förändrad höjdsättning. Av den anledningen planeras för att merparten av bebyggelsen och den befintliga infrastruktur ska rivas och att höjdsättningen i området ska förändras. Det kommer helt enkelt att vara svårare än vanligt att bibehålla byggnader och markbehandling med höga kulturvärden vid omvandlingen av området. Därför tar kulturmiljöanalysen fasta på uttrycken för områdets struktur och långa historiska kontinuitet, snarare än på de enskilda byggnaderna.

Kunskapsunderlag och källmaterial

Som underlag för kulturmiljöanalysen ligger äldre och samtida kart- och bildmaterial över Bällsta hamn och dess närområde, bild- och arkivmaterial från Stockholms stadsmuseum via Digitala stadsmuseet, Stadsmuseets byggnadsinventeringar över området, Stadsbyggnadskontorets byggnadsinventering samt böcker, artiklar och diverse information som finns att hämta från internet. För utförlig källinformation, se i källförteckningen i slutet av denna handling.

Wenanders har även genomfört platsbesök, såväl vid upprättandet av 2017 års övergripande kulturmiljöanalys som vid upprättandet av denna handling. Detta för att övergripigt och exteriört inventera bebyggelsen inom planområdet.



Metod

Kulturmiljöanalysen baseras på DIVE-metodiken, som presenteras utförligt i Riksantikvarieämbetets översättning av den norske Riksantikvarens rapport *Kulturmiljöanalys: En vägledning för användningen av DIVE-analys*, från 2009. Rapporten finns att ladda ner på www.raa.se.

DIVE-metodiken hjälper till att lyfta fram kulturarvets betydelse som resurs och kvalitet i samband med utveckling av landskaps- och bebyggelsemiljöer.

Strukturen för metodiken är att den är flexibel, metodiskt öppen, tvärssektoriell och samverkansorienterad. DIVE baseras snarare på *vad* som bör hanteras för att nå uppsatta mål, än att ge exakta anvisningar om *hur* arbetet ska genomföras. Meningen är att man vid varje enskilt tillfälle, med stöd av DIVE-metodiken, ska anpassa arbetet efter respektive projekts förutsättningar och behov. DIVE ska ses som ett hjälpmedel för att sortera, diskutera och bearbeta information i plan- och utvecklingsprocesser. DIVE är en arena för ifrågasättande, kritiskt och kreativt tänkande och ska bana väg för tvärfackligt och tvärssektoriellt engagemang, samarbete, delaktighet och kommunikation.

De fyra bokstäverna står för:

D = describe/beskriva,
I = interpret/tolka,
V = value/värdera och
E = enable/aktivera.

Denna kulturmiljöanalys innehåller metodikens tre första steg (DIV), där värderingen delvis baseras på ställningstaganden som redan tidigare gjorts av Stockholms stad. Det fjärde steget i metodiken (E) hanteras i planarbetet och vid framtida bygglovsärenden.



DIVE-analysens struktur och principer

Analysprocessen

DIVE kan fungera både som ett integrerat planeringsunderlag och en självständig kunskapsprocess. I båda fallen är avsikten att omvandla kulturhistorisk information från passiv till funktionell kunskap genom ett kritiskt och kreativt, systematiskt och målmedvetet arbete. Analysens kulturhistoriska profil består av ett brett spektrum

av naturbetingade och samhällsmässiga förutsättningar, föreställningar och teman. Strukturen baseras på fyra grundläggande frågor, som alla på olika sätt tar upp förhållandet och balansen mellan kontinuitets- och förändringsfrämjande krafter inom området.

- D** - Vad berättar dagens landskap och miljö om områdets ursprung, utveckling och karaktär?
- I** - Varför har vissa element och karaktärsdrag fått speciell betydelse i samhället?
- V** - Vilka historiska delar och karaktärsdrag har speciell värde, kan de utvecklas och var går gränsen för vad de får?
- E** - Hur kan områdets utpekade, historiska karaktärsdrag och resurser förvaltas och utvecklas?

D = Describe (beskriva), **I** = Interpret (tolka), **V** = Value (värdera), **E** = Enable (aktivera)

De fyra frågorna besvaras i fyra steg: S1 – beskrivning, S2 – tolkning, S3 – värdering och S4 aktivering. Dessutom består analysen av Input – förberedelse och Output – sam-

manfattning. För att göra det lättare att följa beskrivningarna i vägledningen används olika färger vid genomgången av de olika stegen.



Dive-analysen kan ses som en kunskapsprocess, där de olika stegen hänger samman som länkar i en kedja.

I vägledningen beskrivs stegen som fristående för att tydliggöra att de har olika betydelse under kunskapsutvecklingen. Praktiska erfarenheter visar att det är naturligt och lämpligt både att låta stegen överlappa och att arbeta parallellt med

olika uppgifter. För att få en god samverkanprocess och givande diskussioner kan det till exempel vara ändamålsenligt att arbeta med två steg parallellt (S1 och S2, S2 och S3, och S3 och S4).

Steg	Målsättning	Aktuella arbetsuppgifter
Förberedande	Input	Struktur och arbetsprogram för analysen
S1 Beskrivande	Områdets historiska karaktär	Etablera kunskapsöversikt, sammanställa, beskriva och bearbeta information om områdets ursprung, utveckling och karaktär
S2 Tolkande	Områdets historiska betydelse	Studera områdets historiska läsbarhet, betydelsebärande och förmedlande innehåll, integritet, autenticitet och tillstånd
S3 Värderande	Områdets värden och möjligheter	Diskutera de kulturhistoriska resursernas värde, utvecklingspotential, sårbarhet, tålighetsgränser och förändringskapacitet
S4 Aktiverande	Områdets handlingsmöjligheter	Definiera handlingsmöjligheterna för att aktivera kulturarvet, föreslå strategier och principer för förvaltning och utveckling
Sammanfattande	Output	Sammanfattning av analysens innehåll, resultat och rekommendationer

© Kulturmiljöanalys

Utdrag ur *"Kulturmiljöanalys: En vägledning för användningen av DIVE-analys"*.

NULÄGESBESKRIVNING

Introduktion till planområdet Bällsta hamn

Den kvarvarande bebyggelsen inom planområdet består av låg och medelhög lager-, verkstads- och industribebyggelse med tillhörande kontorsfunktioner. De flesta byggnaderna är kombinerade kontors- och produktionsbyggnader, medan ett par av dem har en uttalad lager- och logistikfunktion.

Bebyggelsen är uppförd under efterkrigstiden, från 1940-talets mitt och fram till 1970-talets slut. Den mer småskaliga bebyggelsen är i huvudsak uppförda runt 1900-talets mitt, medan de större byggnaderna, bland annat i kvarteret Gjutmästaren och på utfyllnader av Bällstaviken, är uppförda under den senare delen av perioden.¹ Den arkitektoniska och byggtekniska kvaliteten hos byggnaderna varierar inom området och inom respektive fastighet.

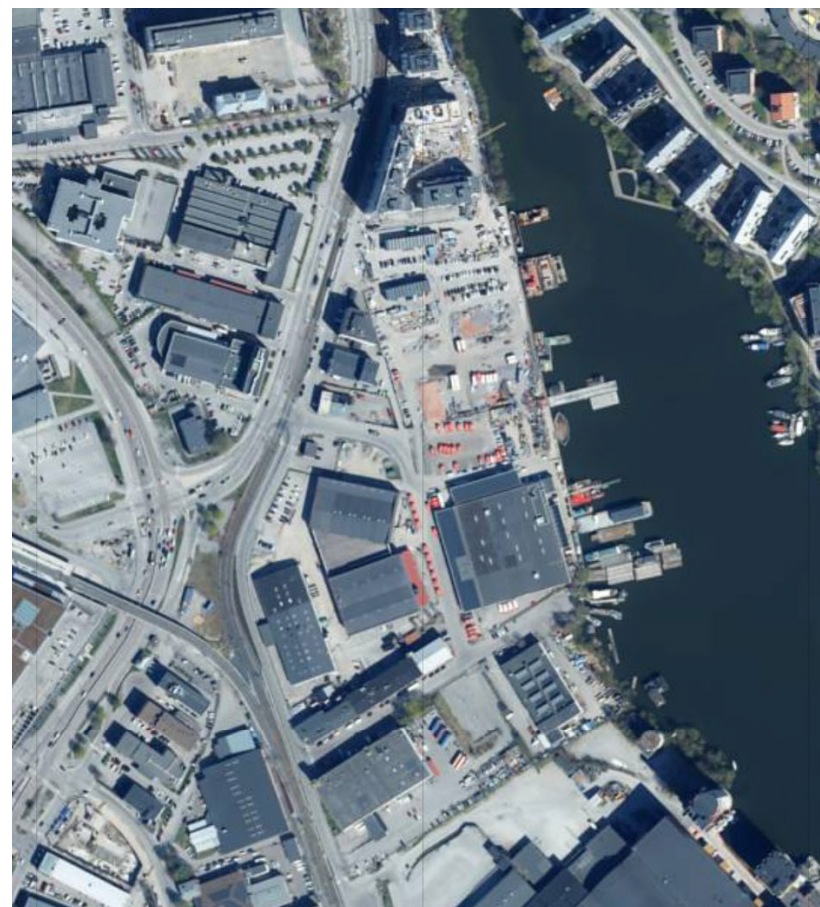
Byggnadernas placering på respektive tomt är anpassad till den verksamhet som skulle bedrivas där. Några byggnader ligger utmed gatuliv, medan andra är placerade mitt på eller i utkanten av respektive tomt, vilket gör att områdets fotavtryck och markanvändningen upplevs som vild och organiskt framvuxen.

Flera av byggnaderna uppvisar den för industrifastigheter så typiska fram- och baksideskaraktären, där byggnadsfasaderna mot gatan (mot kunden) är arkitektoniskt bearbetade och består av relativt påkostade material och utföranden, medan baksidorna är mer funktionsanpassade och har mindre påkostade utföranden.

På följande sidor redovisas bebyggelsen inom respektive fastighet. Fakta är hämtad ur Kristina Borgs och Maria Severins inventering

¹ Borg, Kristina & Severin, Maria.

och i Stadsmuseets klassificeringar, där det finns motiveringstexter för de grönklassade objekten, men inte för de gulklassade.



Flygbild över planområdet ca 2020. Källa: www.kartor.enrio.se.



Masugnen 1

All tidigare bebyggelse inom fastigheten är idag riven. Delar av ytan används som upplag och för lastbils- och biluppställning.

Fastigheten är grönklassad av Stockholms stadsmuseum. Motivering från 2009, för byggnader (idag rivna) och tomt lyder:

Fastigheten Masugnen 1 är bebyggd med en brädgårdsanläggning som uppfördes för Aktiebolaget Karl Ekesjö i slutet av 1940-talet. Anläggningen, som ursprungligen bestod av ett kontor samt nio stycken byggnader för behandling och förvaring av trävaror, ritades av den produktive och skicklige industriarkitekten Karl G. H. Karlsson. Under årens lopp har delar av den gamla anläggningen rivits och nya byggnader tillkommit, men verksamheten är fortfarande densamma med EKESJÖÖ som ägare. Brädgårdsanläggningen har som en helhet stora industrihistoriska värden, liksom lokalhistoriska värden och kontinuitetsvärden.

Anläggningens tre bevarade ursprungliga byggnader är grönklassade: kontoret (husnr 2), hyvleriet (husnr 1) och magasinet (husnr 6). Dessa är uppförda i rött fasadtegel och har ett enkelt men samtidigt välgestaltat uttryck som är typisk för Karl G. H. Karlssons arkitektur. Kontorsbyggnaden har vissa iögonenfallandedetaljer, som exempelvis de välformade entréerna och den franska balkongen. Förändringar såsom skärmtak och takfönster överensstämmer ej med ursprunglig utformning. Hyvleriet används idag som snickeri och magasin, och har en förstorad öppning och utbytt garageport som inte överensstämmer med ursprunglig arkitektur. Magasinsbyggnaden har en ovanligt utformad sydgavel med ursprungliga murskivor i rött tegel på ömse sidor av inlastningsporten, som skjuter upp ovanför sadeltaket. Husets övriga fasader har klätts in i träpanel, vilket ej stämmer överens med ursprunglig arkitektur.



Den avrivna tomten på Masugnen 1 i februari 2025, sedd från väster i det hörn där Masugnsvägen och Råjärnsvägen möts.



Tackjärnet 4

Industri- och kontorsbyggnad uppförd 1960 och gestaltad av Ture Enerdal. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Industri- och kontorsbyggnadens på Tackjärnet 4 i februari 2025.

Tackjärnet 3

Verkstads- och kontorsbyggnad uppförd 1955-1968 av AB Karl Eke-siö trävaruindustri för tillverkning av spånplattor. Byggnaden är gestaltad av Karl G H Karlsson. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Baksidan av Tackjärnet 3, sett från Råjärnsvägen i februari 2025.



Tackjärnet 1

Verkstads- och kontorsbyggnad uppförd 1946-1947 som smides- och plåtslageri. Byggnaden är gestaltad av Nils Cernold. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Tackjärnet 1, sett från Smältvägen i februari 2025.

Valsverket 10

Industribebyggelse uppförd i etapper: 1 och 2. 1960-1973 samt 3. 1978. Etapp 1 och 2 är gestaltad av Nordiska Rör, etapp 3. av Fosselius & Alpen AB. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Valsverket 10, sett från Smältvägen i februari 2025.



Valsverket 5

Industri- och kontorsbyggnad uppförd 1946-1953 som smidesverkstad(?). Byggnadens är gestaltad av Karl G H Karlsson.

Fastigheten är grönklassad av Stockholms stadsmuseum. Motivering från 2009 lyder:

Valsverket 5 är bebyggd med en välbevarad kontors- och verkstadsbyggnad som uppfördes under 1950-talet efter ritningar av industriarkitekten Karl G H Karlsson, vilken utformade många anläggningar av detta slag runtom i Stockholm. Byggnaden har industrihistoriska värden, som ett representativt och pedagogiskt exempel på tidens industribyggelse. Husets välgestaltade arkitektur är typisk för sin upphovsman, och utgör ett bra exempel på prydlig och gedigen vardagsarkitektur. Utmärkande är det röda teglet med en del dekorativa element som balkong, portal och franskt fönster. Valsverket 5 är en del av en längre länga med industrihus i rött tegel, vilket bidrar till betydande miljöska-pande och stadsbildsmässiga värden. Byggnaden är den bäst bevarade av dessa hus.



Entrén till byggnadens kontorsdel.



Valsverket 5, sett från korsningen Masugnsvägen-Gjuterivägen i februari 2025.



Valsverket 6

Verkstads- och kontorsbyggnad uppförd 1947 av AB Galvator. Byggnadens är gestaltad av Erik Hagberg. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Valsverket 6, sett från Gjuterivägen i februari 2025.

Valsverket 7

Industri- och kontorsbyggnad uppförd i två etapper: 1. 1950-57 och 2. 1972-74 av AB Etsade Skyltar. Byggnadens är gestaltad av 1. Sven Löfström och 2. Sven Kjerr. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Valsverket 7, sett från Gjuterivägen i oktober 2022. Källa: Google Maps.



Valsverket 8

Verkstads- och kontorsbyggnad uppförd 1947 av Bromma Bil & Ugnslackering. Byggnaden är gestaltad av Christer Olrog. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Valsverket 8, sett från Gjuterivägen i oktober 2022. Källa: Google Maps.

Valsverket 9

Kontorsbyggnad uppförd 1960-1963. Byggnaden är gestaltad av Harald Jirlow. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Valsverket 9, sett från Gjuterivägen i oktober 2022. Källa: Google Maps.



Gjutmästaren 3

Lager- och kontorsbyggnad uppförd 1958-1960 av SSA Svenska Sockeraktiebolaget. Byggnadens är gestaltad av Karl-Ivar Stål. Fastigheten är gulklassad av Stockholms stadsmuseum.



Gjutmästaren 3, sedd från korsningen Smältvägen-Råjärnsvägen i februari 2025. (Silobyggnaden i bakgrunden hör till Gjutmästaren 6.)

Gjutmästaren 4

Industribyggnad uppförd 1961-1972 som Centraltvätter. Byggnaden är gestaltad av Harry Tingne. Fastigheten är grönklassad av Stockholms stadsmuseum. Motiveringen från 2009 lyder:

Fastigheten Gjutmästaren 4 är bebyggd med en industribyggnad i två våningar med souterräng, ursprungligen uppförd som Centraltvätter i början av 1960-talet. Byggnaden uppfördes efter ritningar av arkitekt Harry Tingne för Verkstadsaktiebolaget CALOR. Den i huvudsak välbevarade anläggningen har betydande industrihistoriska värden, liksom arkitektoniska. Det horisontella formspråket förstärks av fasadmaterialet i form av liggande lättbetongplank tillsammans med fönsterband med vågräta, rektangulära bröstningar i rödfärgat skivmaterial. Den relativt enkla arkitekturen lyfts av det ovanliga motfallstaket med sågtaks lanterniner. Byggnaden har ursprungliga fönster samt ursprungliga entréer på sydöstfasaden. Den bevarade murade skorstenen är viktig för förståelsen av anläggningens ursprungliga verksamhet. Inbyggnaden av lastbryggan i sydväst samt utbytta garageportar och dörrar på nordväst och nordöstfasad överensstämmer ej med ursprunglig arkitektur.



Gjutmästaren 4, sedd från Gjuterivägen med Bällstaviken i ryggen, i februari 2025.



Gjutmästaren 5

Kontors- och industribyggnad uppförd 1967-1969 av AB Bygg- och Transportekonomi (BT). Byggnadens är gestaltad av KFAI genom Sven Eklöf.

Fastigheten är grönklassad av Stockholms stadsmuseum. Motivering från 2009 lyder:

Gjutmästaren 5 är bebyggd med en stor lager- och kontorsbyggnad som i början av 2000-talet delvis byggdes om till stormarknad. Byggnaden uppfördes under senare delen av 1960-talet för AB Bygg- och Transportekonomi efter ritningar utförda av Sven Eklöf vid KFAI AB. De industrihistoriska värdena är betydande. Byggnaden har även arkitektoniska värden, med välgestaltade detaljer. Byggnadens fasad utformades med två olika material som markerar de ursprungliga funktionerna. Kontorsdelen är klädd i gult tegel som öppnas upp av vågräta fönsterband. Den ursprungliga verkstad/lagerdelen i öster har en sluten fasad i lättbetongplank. Kontorsdelens ursprungliga entréer framträder på ett markant sätt i den i övrigt homogena fasadutformningen. Huvudentrén markeras av en tornliknande trapphusbyggnad med smala fönsterband i glasbetong. Entrén på nordvästra fasaden markeras med plåtbröstningar och dekorativa räckan med kvadratmotiv i plåt.

Byggnaden har genomgått flera förändringar, bland annat har vissa fönster och dörrar bytts ut samt nya skyltar satts upp. Den största förändringen har dock skett mot öster, där fasaden har klätts in i korrugerad plåt och en ny entré tagits upp. Dessa förändringar stämmer ej överens med byggnadens ursprungliga arkitektur.



Gjutmästaren 5, sedd från Masugnsvägen i februari 2025.



Hamnplanen

Hamnplanen har aldrig varit bebyggd. Ytan/tomten är oklassad av Stockholms stadsmuseum.



Bällsta hamnplan, med Sundbyberg i bakgrunden, i februari 2025.



FÖRFATTNINGSSKYDD OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar skyddas enligt kulturmiljölagens andra kapitel. Registrerade lämningar redovisas i det digitala fornlämningsregistret Fornsök (se nedan). Trots att området runt Bällstaån varit bebott av människan sedan lång tid tillbaka, finns det inga registrerade fornlämningar inom planområdet för etapp 2, men väl i närområdet. Att så är fallet beror troligtvis på att marken är låglänt och att den var täckt av vatten fram till 1700-talets början. Se vidare i den historiska bakgrundsbeskrivningen.



Utsnitt ur Fornsök, där det framgår att planområdet saknar registrerade fornlämningar och andra kända kulturhistoriska lämningar. Närmaste registrerade fornlämning finns i Gjutmästaren 6. Källa: <https://app.raa.se/open/fornsok/>.

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger utanför de av staten utpekade riksintressena för kulturmiljövården.

Gällande detaljplaner

Fastigheterna inom planområdet omfattas av flera olika detaljplaner, upprättade vid olika tider. Den äldsta planen i planmosaiken, Pl 1960B, är fastställd 1940 (Gjutmästaren 3 och Valsverket) och den nyaste, Dp 2007-36057-54, är fastställd så sent som 2009 (norra spetsen på Tackjärnet). Samtliga gällande detaljplaner saknar såväl skydds- som varsamhetsbestämmelser.²

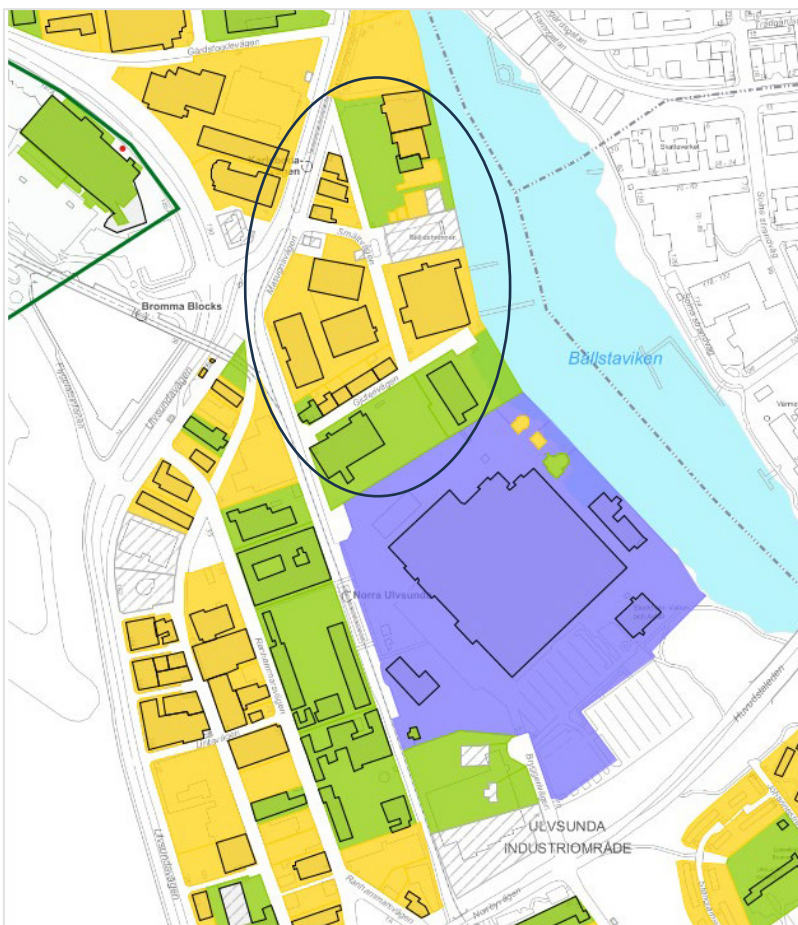
Stadens kulturhistoriska klassificering

Bebyggelsen inom planområdet är kulturhistoriskt klassificerad av Stockholms stadsmuseum. Fastigheterna, och ibland även de enskilda byggnaderna, är antingen grön- eller gulklassade, vilket innebär att de bedömts vara särskilt kulturhistoriskt värdefulla (grön) respektive besitta ett visst kulturhistoriskt värde (gul). Se kartutsnitt på nästa sida.

Inom kvarteret Masugnen har byggnaderna tillskrivits olika höga värden, men byggnaderna på den grönklassade fastigheten är sedan ett par år tillbaka rivna.

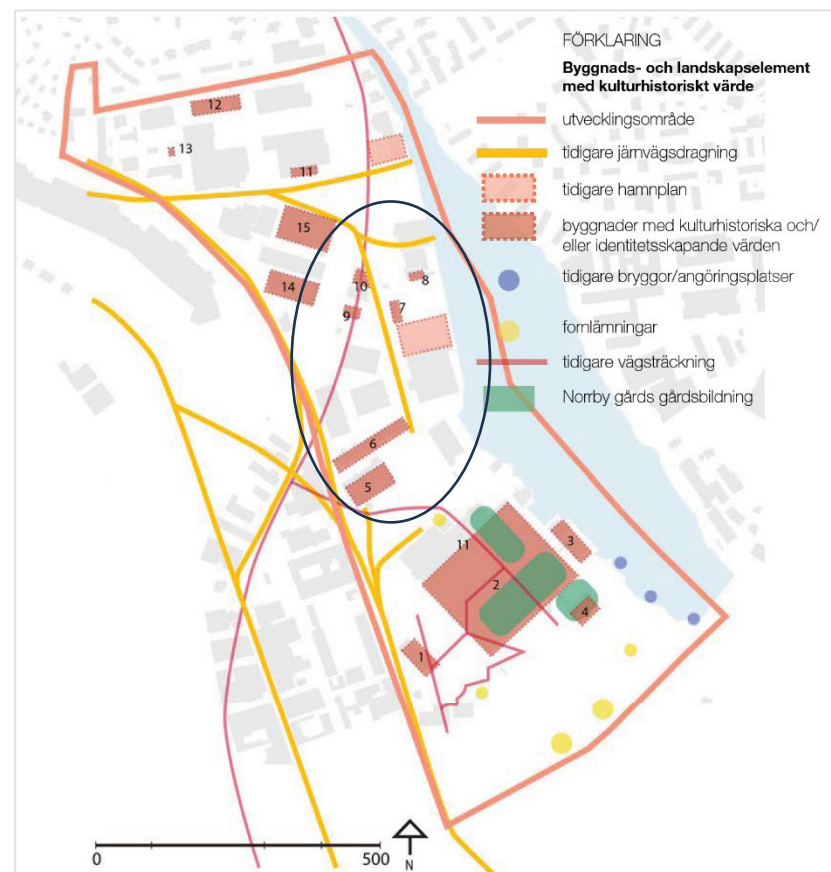
² Ur ett kulturvärdesperspektiv bidrar planerna dock till att teckna berättelsen om hur området under 1900-talet successivt transformerades från att vara ett jordbruksområde, till ett industriområde.





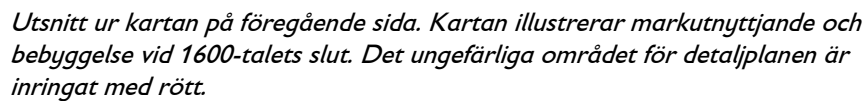
Utsnitt ur Stockholms stads kulturhistoriska klassificeringskarta, där det framgår att byggnaderna inom planområdet, inringat med svart, är grönspektive gulklassade. (Observera att byggnaderna i Masugnen är rivna.)
Källa: https://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/kul/klassifisering/DPWebMap.html

2017 års kulturmiljöanalys

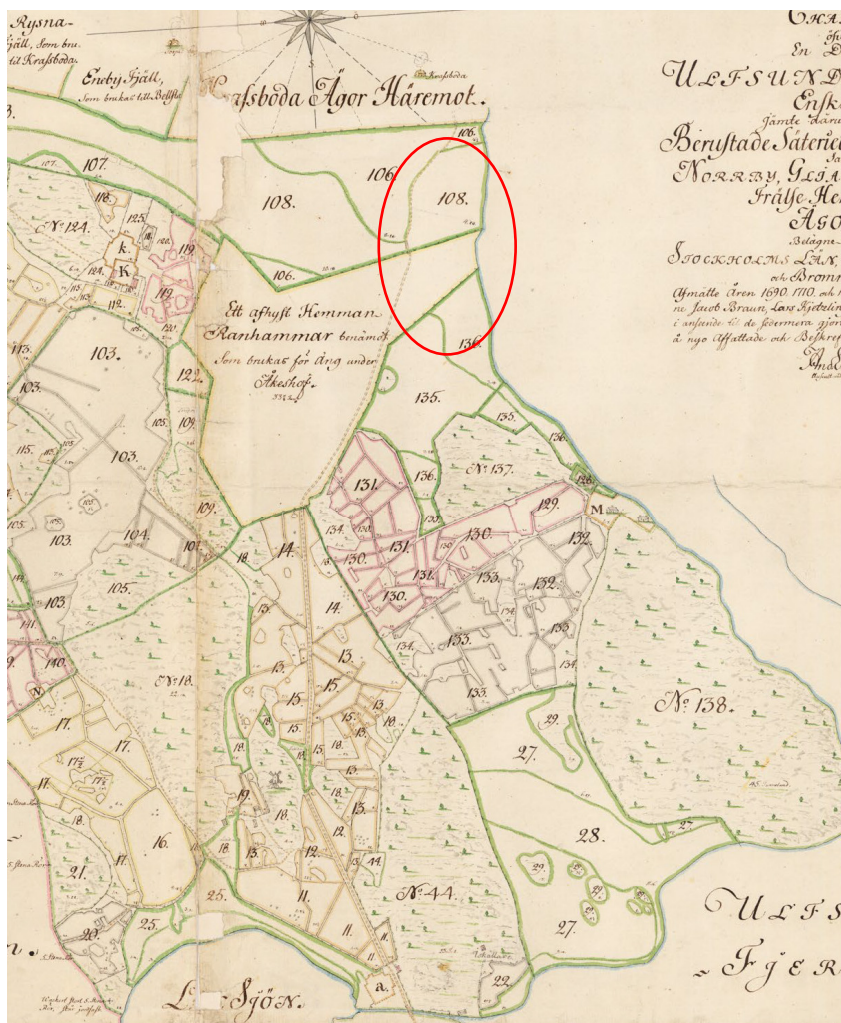


Slutsatserna från 2017 års kulturmiljöanalys som omfattade ett större område än det aktuella planområdet. Illustrationen redogör för såväl befintliga som försvunna byggnader, vägsträckningar, spårdragningar, bryggor, landskapsstrukturer och fornlämningar. Dessa uttryck och element, från såväl industrieran som tiden dessförinnan kan bidra till att berätta områdets historia och stärka platsens kontinuitet.

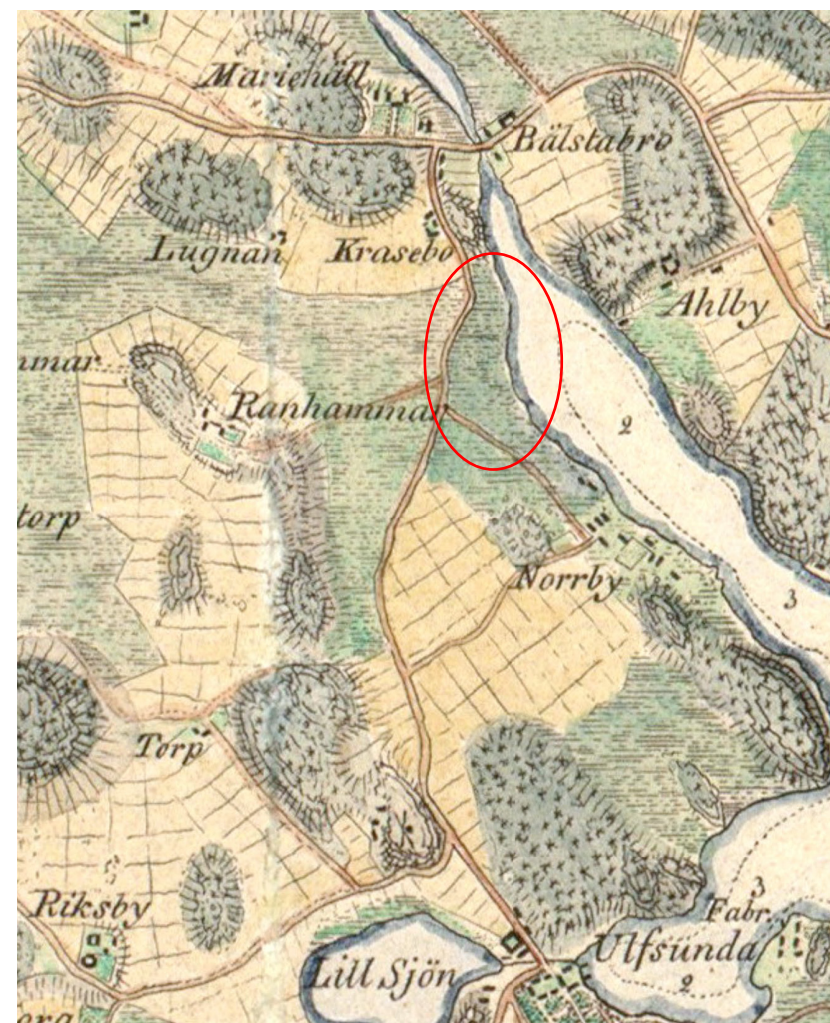




Utsnitt ur 1710 års karta över Linta by. Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. Området är nu torrlagt och används som ängsvall. Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.

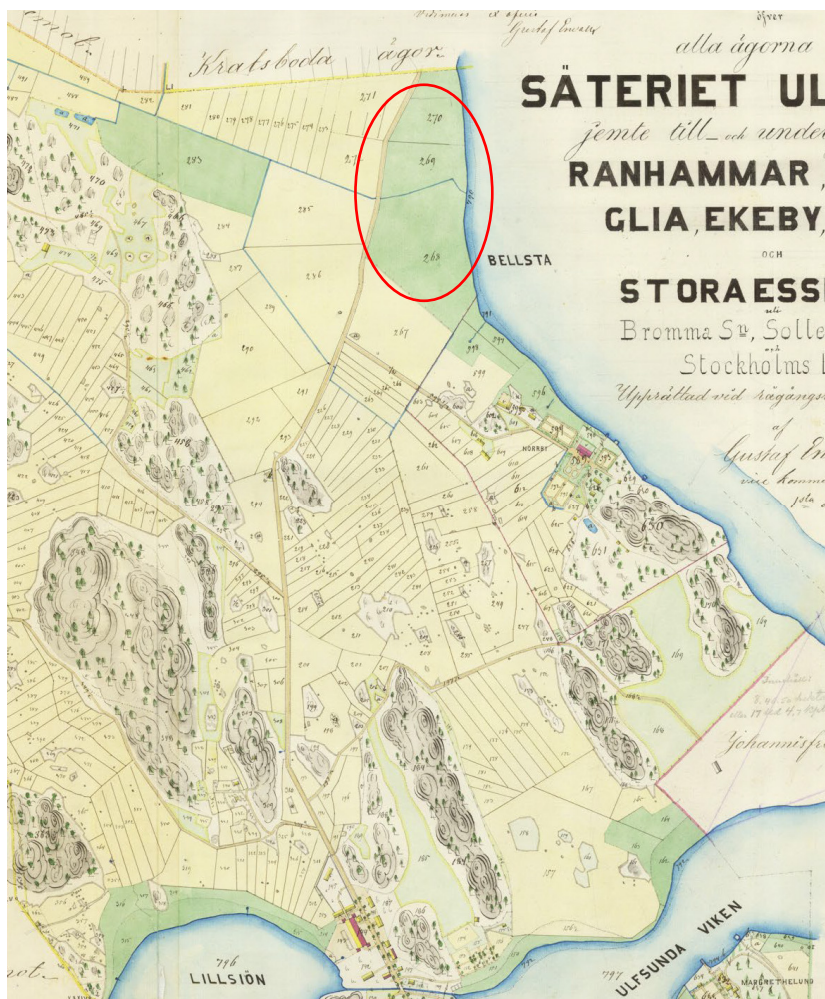


Utsnitt ur 1789 års karta över Ulfunda sätesgårdens enskifte jämte därunder lydande säteriet Ranhammars och frälsegårdarna Norrby, Glja och Ekeby. Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.

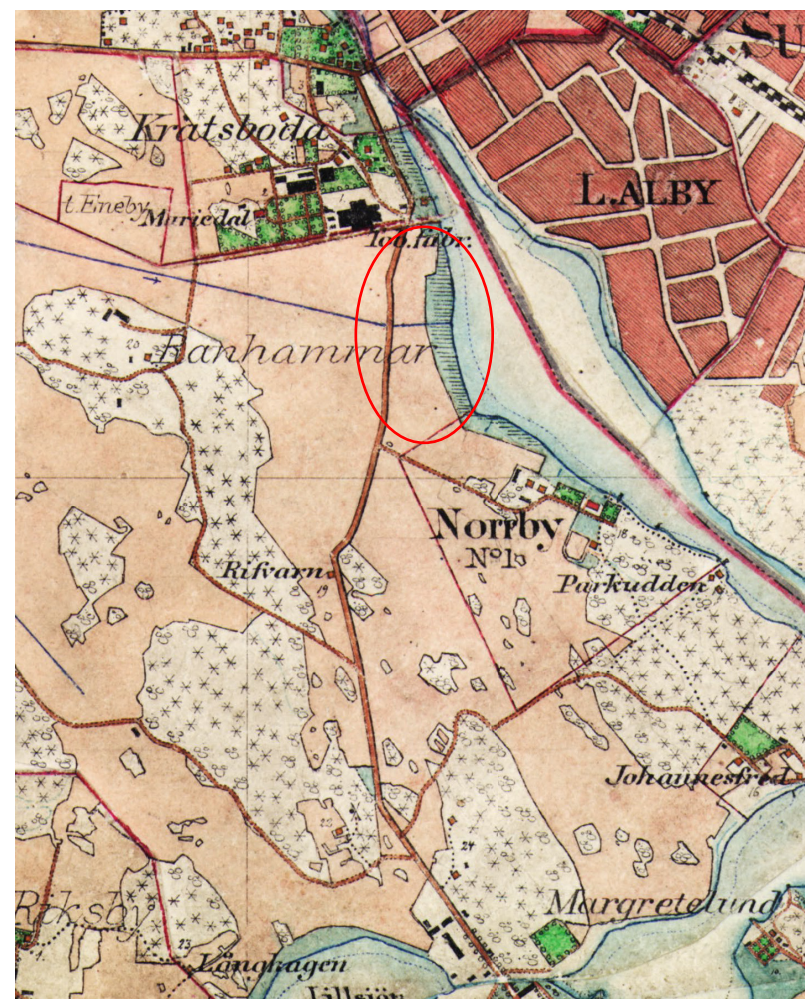


Utsnitt ur 1817 års karta över belägenheten omkring Stockholm. Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. Vägen mellan Ulfunda slott och Bålstabro är nu anlagd. Källa: https://sv.wikipedia.org/wiki/Historiska_kartor_%C3%B6ver_Stockholm.



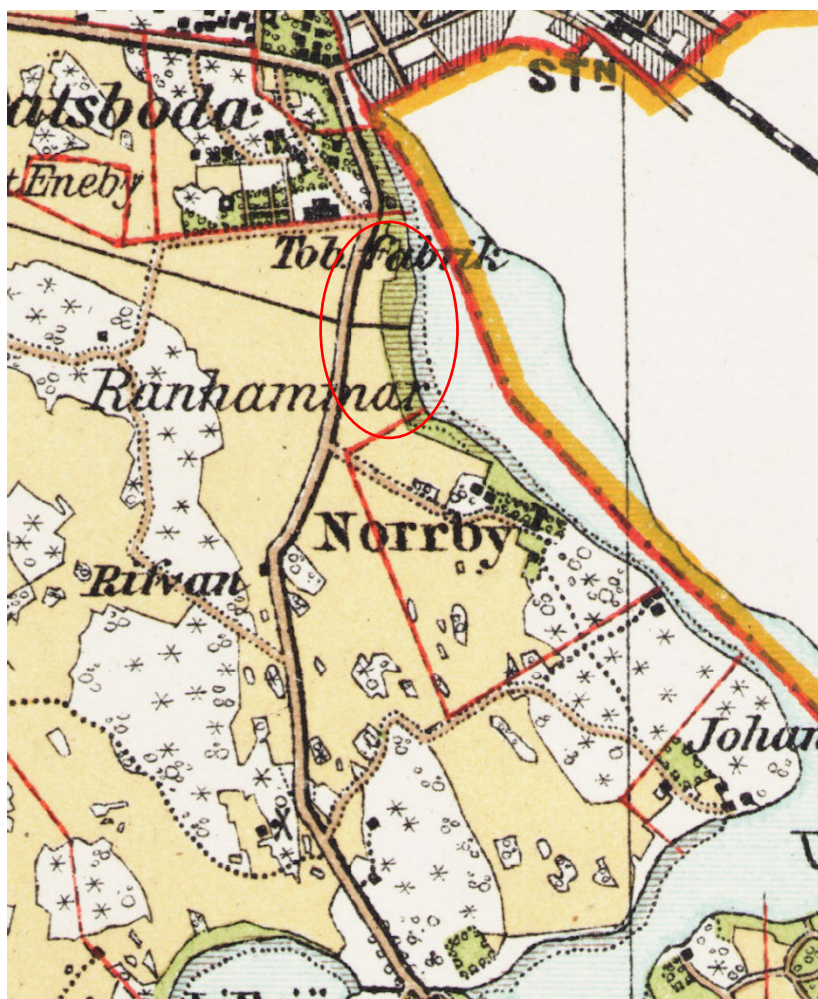


Utsnitt ur 1868 års karta över Säteriet Ulvsunda jämte till- och underlydande Ranhammar, Norrby, Glia, Ekeby, Nora och Stora Essingen. Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.



Utsnitt ur 1901–1906 års Häradsekonomska karta. Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. I Kratsboda och Johannesfred finns nu ett par industribyggnader, men i det aktuella planområdet finns ännu ingen bebyggelse.. Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.





Utsnitt ur 1906 års karta över Sollentuna härad (uppmätt 1901–1902). Det ungefärliga området för detaljplanen är inringat med rött. Kartan bekräftar och kompletterar informationen på den häradsekonomska kartan på föregående sida. Källa: Stockholms universitets kartavdelning.



Utsnitt ur 1906 års karta över Stockholm med omgifningar. Kartan illustrerar köpingar och municipalsamhällen i Stockholms närhet och vilka möjligheter som finns för transporter till och från huvudstaden. De röda strecken ute i vattnet illustrerar ångslupslinjerna. Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.



De första industrierna i anslutning till planområdet

1800-talets industrialisering och urbanisering medförde ett ökat exploateringsstryck och högre markpriser i Stockholm. Företagen började därför söka mark för etablering utanför stadens centrala delar. Området norr om Ulvsunda slott, med närhet till vattenvägen via Bällstaviken och de båda järnvägssträckningarna Norra stambanan (1866) och den privatägda³ Västeråsbanan (1876), lockade såväl nystartade som utflyttande industrier.

Vid 1900-talets början bestod planområdet i huvudsak av jordbruksmark, vilket framgår av kartmaterialet i tidigare avsnitt. Det fanns ännu ingen bebyggelse inom planområdet. Bebyggelsen i närområdet var i huvudsak koncentrerad till Bällstabron. Det var hit som den allra första industribebyggelsen kom att koncentreras. Vid Mariehäll, norr om Bällstabron, etablerades 1895 ett tegelbruk och samtidigt startades en filthattsfabrik i korsningen Karlsbodavägen-Gårdsfogdevägen (Archimedes 1). Fabriken övertogs tio år senare av en cigarrfabrikör och 1907 flyttade den mekaniska verkstaden Archimedes in i lokalerna och byggnaderna kom därefter att gå under namnet Karlsboda fabriker.

På 1910-talet uppfördes flera nya fabriker i och i anslutning till planområdet. Främst rörde det sig om mekaniska verkstäder, men även om kemiska fabriker och textilindustrier. Anledningen till de många industrietableringarna var att Stockholms stad 1904 hade köpt den stora egendomen Ulvsunda. Den hade under de två föregående åren ägts av Nya AB Atlas, som under dessa båda år inlett en successiv försäljning av mark till olika spekulanter. Stockholm köpte alltså de kvarvarande delarna av egendomen Ulvsunda.

³ Banan trafikerades av Stockholm-Västerås-Bergslagens nya AB (SVB).

Etablering av Ulvsunda industriområde (första etappen)

På den del av Ulvsundamarken som låg intill Bällstaviken planerade staden för ett stort industriområde. Det skulle förbindas med Bällstaviken genom grävda kanaler, hamnbassänger och kajer. Industriområdet var tänkt att bli riktigt stort, hela 270 hektar, och det skulle sträcka sig in över dagens flygplatsanläggning, men stadsfullmäktige antog inte hela planen och slutligen kom områdets utsträckning att bli endast hälften så stort.

Det kom inte heller att bli några kanaler eller hamnbassänger.⁴ Däremot sörjdes det för en hel del annan infrastruktur i det blivande industriområdet. 1915 var järnvägssträckningen mellan Sundbyberg och hamnanläggningen vid Ulvsundasjön färdig.⁵ Järnvägen löpte, med ett par olika stickspår, genom Ulvsunda industriområde. Här fanns förstås även vanliga landvägar och området hade försetts med el-, gas-, vatten- och avloppsledningar.

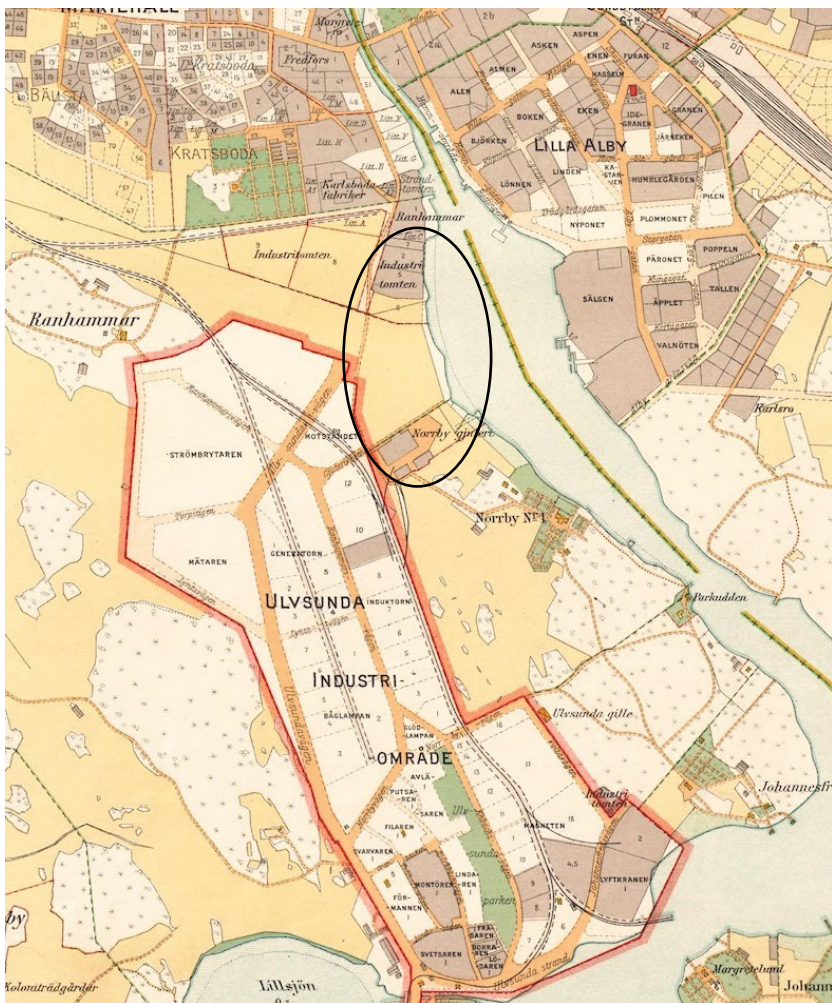
1914 började staden sälja och hyra ut tomter i det nya industriområdet, men på grund av första världskrigets utbrott stannade etableringarna av. Den efterföljande ekonomiska depressionen ledde till att det varken såldes eller uppläts några tomter i området mellan 1919 och 1930.

Ytterligare en faktor som brukar nämnas till varför etableringen av industrier gick långsamt var att det saknades såväl bostäder för arbetare inom området, som kommunikationsmöjligheter att arbetspendla till platsen.

⁴ Schnell, Jan-Bertil, s. 39.

⁵ Björkman, Hans, s. 95.





Utsnitt ur "Plankarta över Stockholm med omnejd i 12 blad", sundbybergsdelen, upprättad 1917–1920. Den första delen av Ulvsunda industriområde är inringat med rött. Delar av marken utmed Bällstaviken är uppdelad i industritomter. Längre söderut på dagens Gutmästaren 4 och 5, ligger Norrby gjuteri. Källa: Stockholms universitetsbiblioteks specialsamlingar.

Öster om den första etappen av Ulvsunda industriområde låg ända in på 1940-talet Norrby gård, med dess jordbruksmark. På delar av den mark som hörde till gården uppfördes Norrby Gjuteri redan på 1910-talet. Det anslöts till industriområdet via dagens Gjuteriväg och genom ett eget stickspår till järnvägen genom området.



Norrby Gjuteri, med Masugnsvägen och järnvägsspåren i förgrunden. Byggnaden revs i slutet av 1960-talet och ersattes av den byggnad med gult fasadklinker som idag ligger på fastigheten Gutmästaren 5. Källa: Stockholms stadsmuseum.

Den avstannade tillväxten inom Ulvsunda industriområde fortlöpte in på 1930-talet. Stadens beslut i början av 1930-talet, att förlägga den efterlängta landflygplatsen (Bromma) i närområdet, kom att därefter sätta sin prägel på såväl bebyggelse som infrastruktur. För järnvägen innebar det bland annat att en kilometerlång järnvägs-



sträcka längs Ulvsundavägen fick flyttas. För bebyggelsens del innebar det att byggnadshöjderna allt sedan dess har begränsats och anpassats till flygplanens in- och utflygningshöjder.

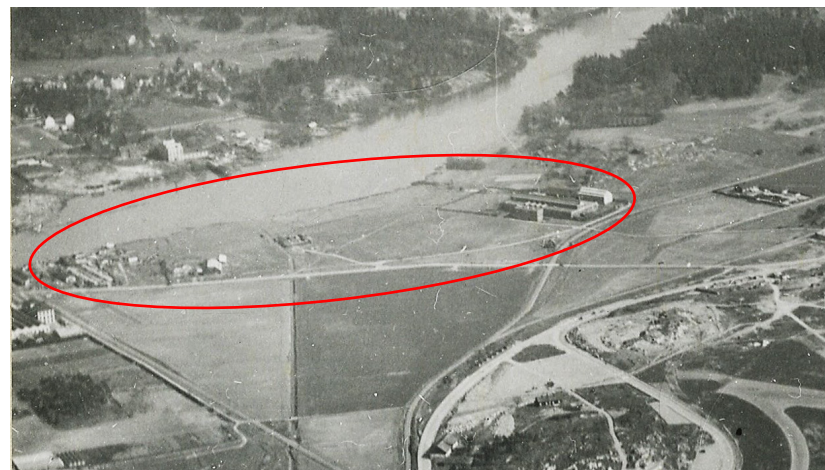


Flygfoto från 1936 över det nyligen färdigställda Bromma flygfält. Uppe till höger i bilden ses Bällstaviken och den ännu relativt obebyggda strandlinjen. Norrby gjuteris stora tegelbyggnad kan anas allra längst upp till höger. Källa: Stockholms stadsmuseum.

I slutet av 1930-talet tog byggnationen inom den första etappen av Ulvsunda industriområde fart. Det berodde bland annat på en utredning om industri och hantverk i Stockholm, som pekade ut behovet av fler externa industrietableringar. När den ursprungliga, första delen av Ulvsunda industriområde nu började bebyggas på allvar, försågs området med en relativt småskalig bebyggelse, vars

gestaltning i saklig och omsorgsfull tidig modernism är mycket karaktäristisk för sin samtid.

Genom denna första etapp av industriområdet löpte två parallella spårvägar, vilket gjorde att de flesta industritomterna enkelt kunde transportera råvaror och produkter via järnvägen. Spårvägen var mycket viktig för verksamheterna på plats eftersom transportlogistiken via landsväg var långtifrån lika utbyggd som den kom att bli längre fram under 1900-talet. Där fanns också ett stickspår som ledde fram till industrikvarteren vid Bällstaviken, vid dagens kvarter Schaktugnen. I nordväst gick områdets alla industrispår ihop till ett, som därefter löpte i en båge vidare till Sundbyberg, där spåret knöt an till det regionala järnvägsnätet.



Utsnitt ur flygbild över Bromma flygfält 1937. Bällstaån och planområdet, etapp 2, ligger ungefär mitt i bild. Den stora byggnaden är Norrby Bryggeri (Gjutmästaren 5). Längst ut till vänster i bild, ligger småskalig industribebyggelse (Schaktugnen och Masugnen). Foto: Oscar Bladh. Källa: Stockholms stadsmuseum.



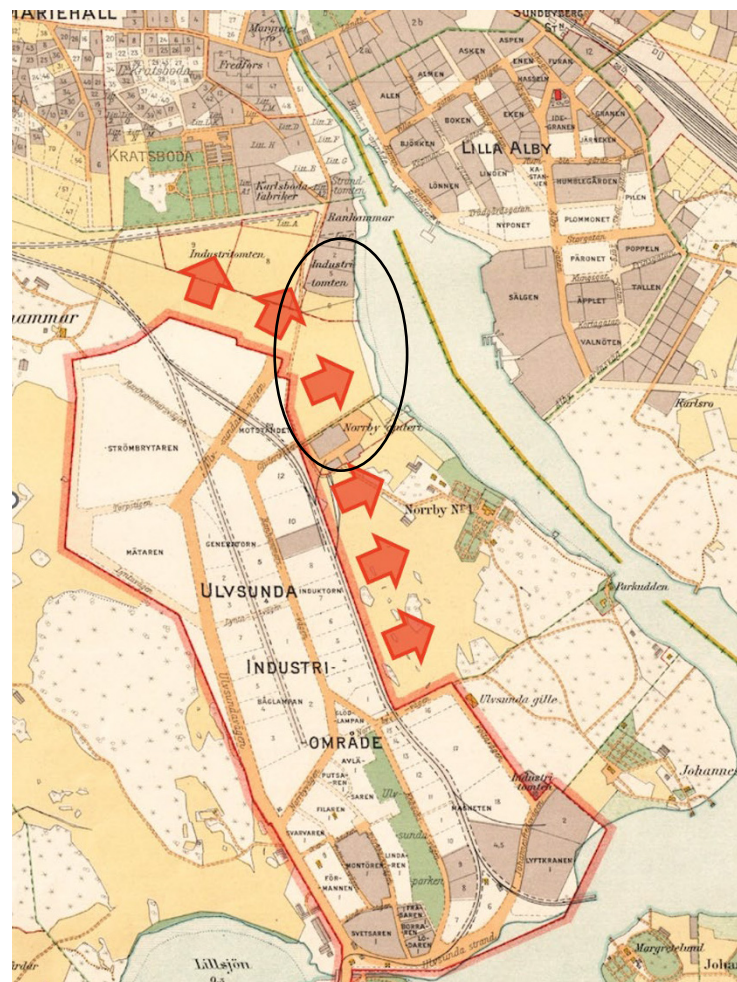
Utvidgning av Ulvsunda industriområde (andra etappen)

Med anledning av den genomförda utredningen om industri- och hantverk i Stockholm, föreslog fastighetskontoret år 1937 att Ulvsunda industriområde skulle utvidgas. Det ledde till att antalet nyetableringar inom det befintliga industriområdet ökade och snart därefter utvidgades industriområdet hela vägen ner till Bällstaviken. Det sistnämnda möjliggjordes genom att staden i början av 1940-talet köpte Norrby gård av AB Separator.

Den exploatering och utbyggnation som följde efter flygplatsens färdigställande och beslutet om att utvidga industriområdet illustreras väl av de stadsplaner som successivt upprättades för området. Genom dem illustreras också att staden planerade för att tillhandahålla arbetsplatsnära bostäder, för dem som arbetade i industriområdet. Dessa bostäder var tänkta att förläggas i den södra delen av Norrby gårds före detta ägor, men bostäderna kom aldrig att uppföras. Här kom istället Pripps byggeri, med tillhörande parkeringsytor att anläggas drygt 15 år senare.

Den första stadsplanen (1939) efter beslutet om utvidgande av Ulvsunda industriområde fokuserade på området runt dagens Bällstahamn, men man exkluderade Norrby gårds ägor eftersom den fortfarande var privatägd. På stadsplanen har strandlinjen rätats ut och de befintliga spårvägssträckningarna är markerade med gult. Spåret utmed dagens Gårdsfogdeväg har förlängts (eller planerades att förlängas) fram till Norrby gjuteri. (Denna stadsplan, liksom de efterföljande, finns återgivna på följande sidor i denna handling.)

Den andra stadsplanen (1944) berör ungefär samma område, men innehåller en del revideringar. Planen innehåller två hamnområden: den hamnplan som finns idag och ytterligare en hamnplan längre norrut.



Kartan från sidan 16 är kompletterad med röda pilar som visar hur Ulvsunda industriområde successivt utvidgades, med start från 1930-talets slut. Källa: Stockholms universitetsbiblioteks specialsamlingar.

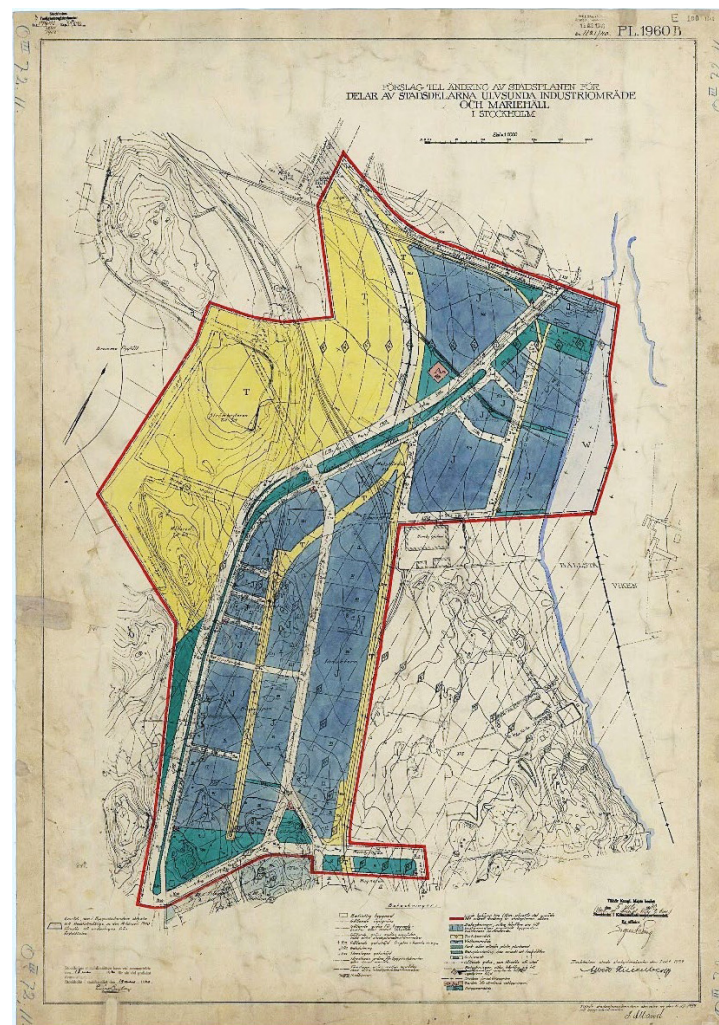


Den tredje stadsplanen (1950) omfattar Norrby gårds ägor och den kommande framdragningen av Huvudstaleden med tillhörande bro över till Solna. Den norra delen av området planlades som industriområde med utfylld kaj mot Bällstaviken, och här ingår dagens Gjutmästaren 4 och 5.

Den fjärde stadsplanen (1967) berör ungefär samma område som den tredje, men eftersom Norrby gårds huvudbyggnad nu brunnit ner är skyddsbestämmelserna för gårdsmiljön borttagna och hela området är utlagt för industriverksamhet.

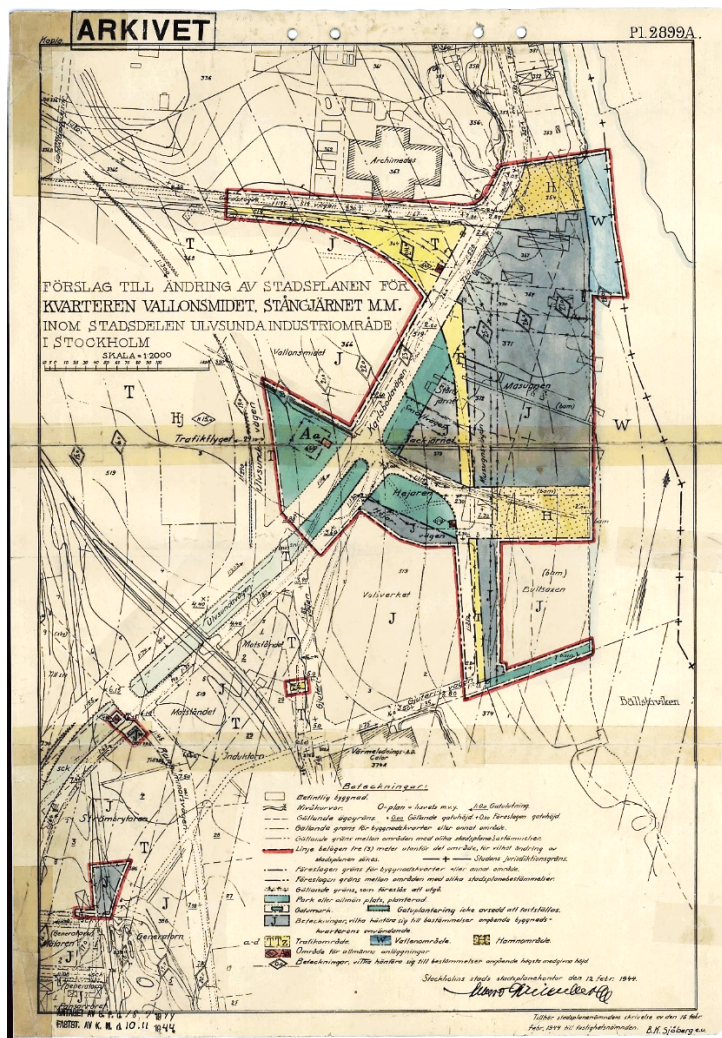
Den femte stadsplanen (1975) omfattar den nordligaste delen av utredningsområdet. Syftet med planen var att anpassa planen efter den verksamhet som redan fanns på platsen, det vill säga industrier och båtuppläggning samt att säkerställa att cykel- och promenadmöjligheterna utmed vattnet skulle kvarstå. Under 2000-talet har ytterligare en detaljplan tagits fram för delar av detta område.

Senare, på 2000-talet, har ytterligare detaljplaner upprättats, som berör delar av det område som denna kulturmiljöanalys omfattar, men syftet med dessa senare planer har snarare varit att reglera och möjliggöra ny infrastruktur, varför de inte har uttalad bäring på den befintliga bebyggelsen. Dessa planer beskrivs därför inte i denna handling.

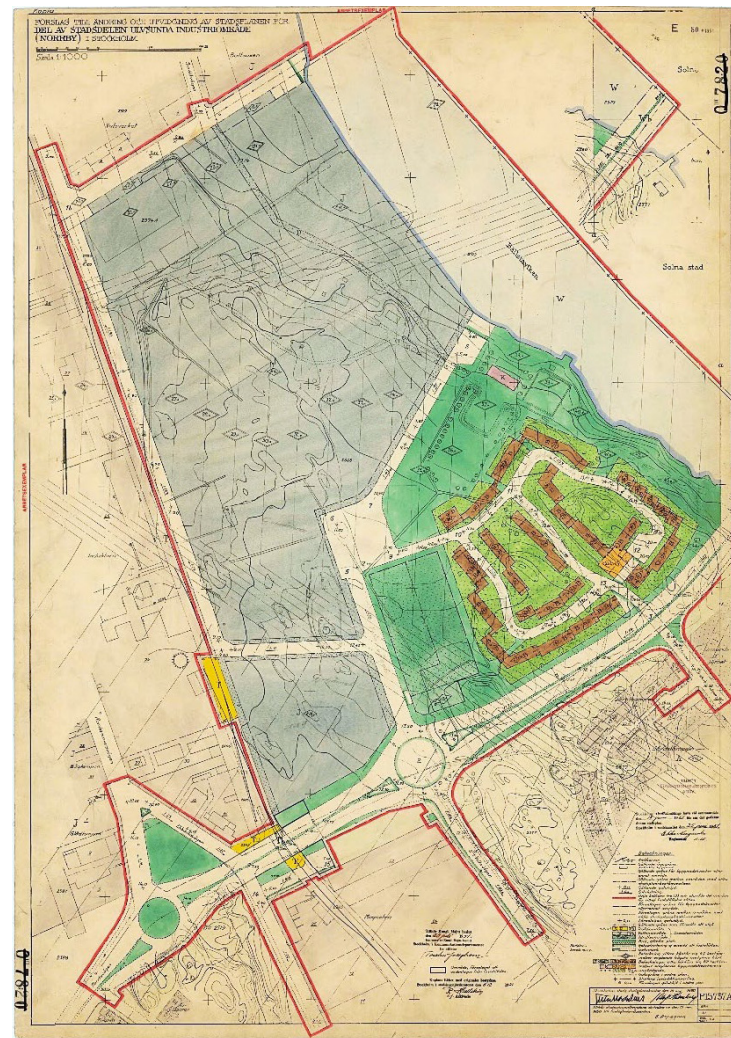


1939 års stadsplan för Ulvsunda industriområde och området norr därom. Planen antogs 1940. Norrby gård omfattas inte av planen, men man kan se hur det utmed dess ännu naturliga strandlinje finns bryggor på flera ställen. Källa: Stockholm stads digitala bygg- och plantjänst.





1944 års ändring av delar av stadsplanen för Ulvsunda industriområde. Planen antogs 1944. Nu tillkom bland annat två hamnplaner vid Bällstavi-ken. Den södra finns kvar än idag. Källa: Stockholm stads digitala bygg- och plantjänst.

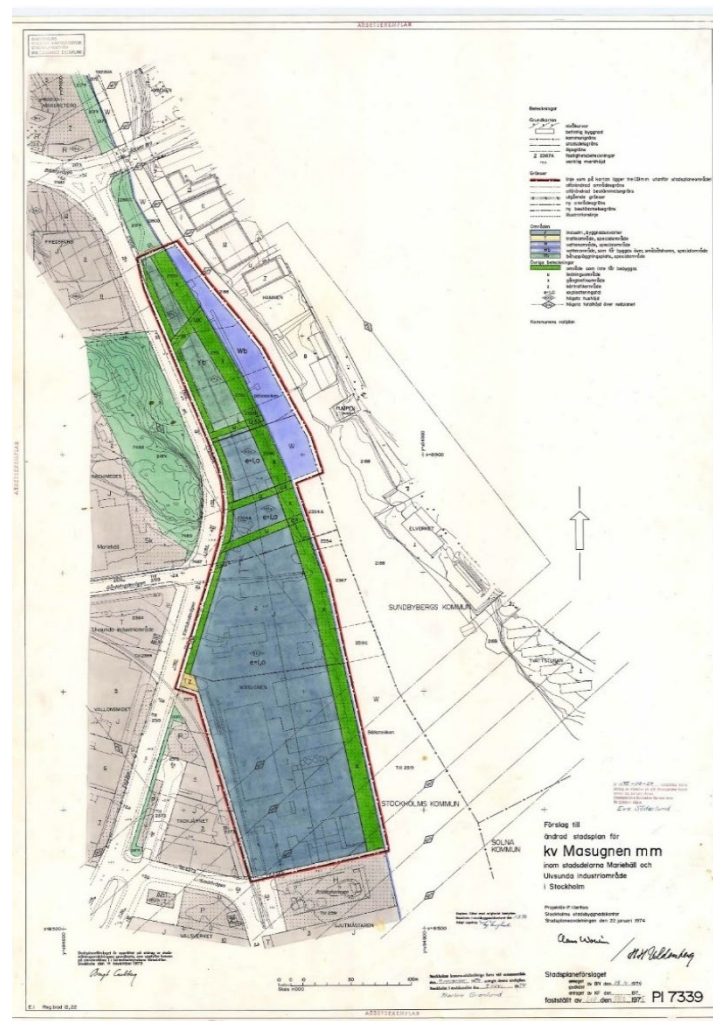


1950 års stadsplan som i huvudsak omfattar Norrby gårds före detta ägor. Planen antogs 1951. Området norr om gårdsbebyggelsen är plan-lagt som industriområde och här ingår Gutmästaren 4 och 5. Källa: Stockholm stads digitala bygg- och plantjänst.





1967 års ändring av stadsplanen som, liksom 1950 års plan, i huvudsak omfattar Norrby gårds före detta ägor. Planen antogs 1967. Planen föreskriver industrier i hela området. Källa: Stockholm stads digitala bygg- och plantjänst.

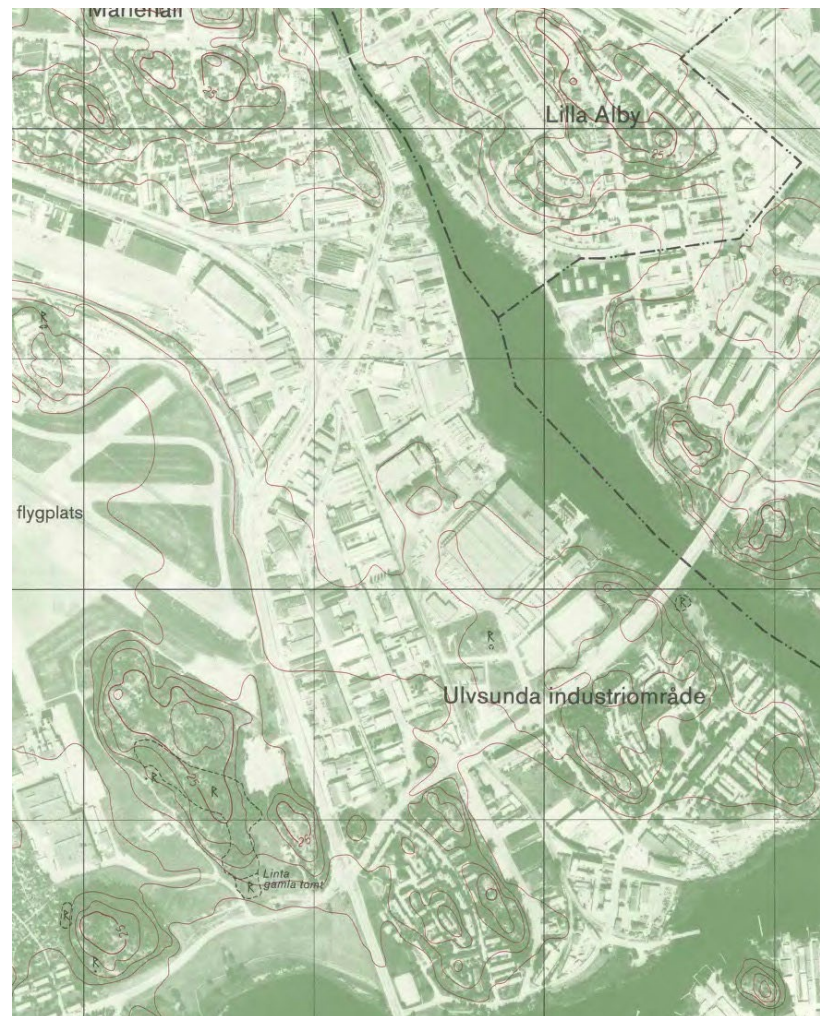


1974 års stadsplan för kvarteret Masugnen. Planen fastställdes 1975. Planen bekräftar befintlig verksamhet, det vill säga industrier och båtuppläggning samt säkerställde att cykel- och promenadmöjligheter utmed vattnet skulle kvarstå. Källa: Stockholm stads digitala bygg- och plantjänst.





Utsnitt ur den ekonomiska kartan från 1951, där det framgår vilka fastigheter som var bebyggda vid tiden.
Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.



Utsnitt ur den ekonomiska kartan från 1980 där det framgår vilka fastigheter som var bebyggda vid tiden.
Källa: <https://historiskakartor.lantmateriet.se/>.





Utsnitt ur flygbild över Bromma flygplats och Ulvsunda industriområde, tagen 1979 av Erik Claesson. Källa: <https://app.raa.se/open/arkivsok/search>.



PLANOMRÅDETS KULTURVÄRDEN

Kulturhistorisk karaktärsbeskrivning

Planområdet karaktäriseras helt och hållet av den industrimiljö som vuxit fram där under 1900-talets andra halva, i takt med att den tidigare jordbruksmarken successivt tagits i anspråk för industriella behov. Bebyggelsen, med tillhörande transportmöjligheter på väg, på spår och via vatten, är konsekvent utformad för att svara mot behoven hos ett fungerande industriområde och hos respektive verkstad eller industri.

Tack vare den flacka marken, utan bergsformationer eller andra avgränsande landskapselement, har utformningen av industriområdet vid dess anläggande inte haft några geografiska begränsningar, annat än Bällstavikens vatten, redan befintliga spår- och landväg samt inflygningshöjden till Bromma flygplats.⁶ Det före detta jordbrukslandskapet kunde vid industriområdets planering och anläggande, hanteras som ett "blankt papper", där byggnader, bilvägar och järnvägsspår lagts ut på det sätt som bäst passat behoven.

Resultatet av den konsekvent genomförda omvandlingen av det före detta jordbrukslandskapet är att planområdet saknar synliga avtryck av mänsklig verksamhet från tiden före 1900 och de flera hundra åren som marken brukats för jordbruksändamål. De enda bevarade avtrycken från tiden före industrialiseringen, är principen för vägsträckningen mellan Ulvsunda slott och Bällstabron.

⁶ Där flygplatsen ursprungligen hade fler landningsbanor, med andra riktningar än idag.

Planområdet är, tillsammans med övriga närliggande markområden, ett uttryck för den kraftfulla industrialiseringsprocess som Stockholm, och landet i övrigt, genomgick under 1900-talet. Resultatet är ett konsekvent genomfört småskaligt verkstads- och industriområde av den typ som under efterkrigstiden anlades (och ibland uppstod organiskt) på lämpligt avstånd från stadskärnan i många svenska städer. Den funktionsanpassade och inbördes oordnade bebyggelsen innehåller en karaktäristisk provkarta över olika typer av relativt småskalig industriverksamhet från mitten av 1900-talet. Ett tongivande karaktärsdrag för området är den förhållandevis låga bygghöjd, som präglade industribebyggelsen sedan den började uppföras på 1940-talet.



Gjuterivägen i februari 2025. Den röda tegelbyggnaden till vänster (Valsverket 5) är uppförd under 1940-talet andra halva, medan den gula tegelbyggnaden till höger (Gjutmästaren 5) är uppförd i slutet av 1960-talet.



Kulturvärdesbeskrivning

Kulturvärdet hos ett område består i allmänhet av och flätas samman av flera delvärden. Nedan beskrivs de värden som tillsammans utgör planområdets kulturvärde.

Industriernas utflyttning från stadskärnorna

Planområdet är ett karaktäristiskt exempel på 1900-talets syn på hur omlandet runt våra städer betraktades som en tillgång att ta i anspråk och exploatera för bullriga, dammiga och stökiga verksamheter. På så sätt kunde städernas livsmiljöer förbättras, dock på bekostnad av stadsnära jordbruksmark och odling. Den här berättelsen om stadens expansion till omlandet ger planområdet *stadsbyggnadshistoriska och samhällshistoriska värden*.

Provkarta över småskaliga industrier vid 1900-talets mitt

Verkstads- och industribebyggelsen i planområdet utgör en provkarta över hur småskaliga industrier kunde utformas runt 1900-talets mitt. Beroende på när de olika byggnaderna uppförts, har de olika arkitektoniska strildräkter och berättar således om olika tiders gestaltningsmässiga preferenser. Gemensamt för de flesta av byggnaderna är att de har en välkomnande och arkitektoniskt bearbetad fasad mot gatan och en mer funktionsanpassad gårds-/baksida, något som är karaktäristiskt för verkstads- och industribebyggelse. Detta ger bebyggelsen i planområdet *arkitekturhistoriska och industrihistoriska värden*.



Så sent som 2017 fanns fortfarande rester kvar av det industristickspår till Sundbyberg, som löpte genom planområdet, närmare bestämt på Råjärnsvägen och delar av Smältvägen.



REKOMMENDATIONER OCH RIKTLINJER

Nedan ges rekommendationer och riktlinjer för hur områdets kulturvärden ska kunna traderas vidare i området, trots den omvandling som planeras. Råden och riktlinjerna är tänkta att fungera som stöd vid utarbetandet av en ny detaljplan så att den reglerar hanteringen av områdets kulturvärden vid en kommande omvandling.

Några av punkterna har till syfte att bibehålla värdefulla karaktärsdrag från industriepoken, medan andra punkter syftar till att åter skapa och lyfta fram idag förlorade karaktärsdrag från jordbruks-samhället.

- **Bibehåll befintligt gatunät och kvartersindelning** för att, trots stora förändringar, vidmakthålla planområdets kontinuitet.
- **Bibehåll Bällstahamns hamnplan** som en öppen torg- eller parkyta. I och i anslutning till en sådan gemensamhetsyta skulle industriområdets tidigare spårvägar och kanske även andra uttryck från industriepoken kunna visualiseras i markbehandlingen eller på andra sätt.
- **Bibehålla lastkajsfunktionen/bryggan vid hamnplanen.**
- Utred möjligheten att i någon del av planområdet **återskapa de naturgivna förutsättningarna hos det före detta jordbrukslandskapet.** Det kan till exempel handla om karaktären av låglänt strandmark utmed Bällstaviken. På så sätt tillskapas en historisk koppling bakåt, till tiden före industriepoken.
- Utred möjligheten att (trots det svåra förutsättningarna) **bibehålla hela eller delar av vissa verkstads- och industribyggnader.** Syftet är att skapa kontinuitet och koppling till den industrimiljö som växte fram i området under efterkrigstiden.

- För att bibehålla kontinuiteten och minnet om det tidigare industriområdet föreslås att **vägsträckningar, platsbildningar och kvarter bibehåller och/eller ges namn som minner om industriperioden.**
- **Säkerställ att det utförs rivningsdokumentationer** av de byggnader som inte bevaras. Dokumentationerna ska vara av en sådan art att den som tar del av dem kan teckna sig en bild hur de såg ut och får förståelse för 1900-talets småskaliga verkstads- och industribebyggelse.
- Vid rivningar: **Ta tillvara karaktärs- och identitetsskapande byggnadsdelar** från den befintliga bebyggelsen **och återbruka dessa element i det nya som tillkommer.** För att säkerställa att detta fungerar måste hantering och tillvaratagande av utpekade byggnadsdelar redovisas innan rivningslov ges.



KÄLLOR

Internet

<https://app.raa.se/open/fornsok/>: Information om registrerade forn-lämningar och fornfynd, besökt i januari 2025.

<https://www.raa.se/app/uploads/2017/08/Kulturmilj%C3%B6analys.pdf>: Kulturmiljöanalys: En vägledning för användning av DIVE-analys.

<http://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/grid.fwx>: Äldre fotografier och inventeringar av bebyggelsen inom området, besökt i januari 2025.

http://kartor.stockholm.se/bios/dpwebmap/cust_sth/kul/klassificering/DPWebMap.html: Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering av bebyggelsen i planområdet.

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/GallandePlan/?searchtype=map&journalNumber=2003-04857>: Gällande detaljplaner.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Historiska_kartor_%C3%B6ver_Stockholm: Äldre kartmaterial.

<https://kartavdelningen.sub.su.se/kartrummet/>: Äldre kartmaterial.

<https://digitaltmuseum.se/021016338001/varmelednings-ab-colors-nya-fabriksbyggnad-i-ulvsunda-1942?aq=text:%22ulvsunda%22&i=3>: Foto på Norrby Gjuteri.

<https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/Historiska-kartor/>: Historiskt kartmaterial, besökt i januari 2025.

<https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183>: Länsstyrelsernas länskarta för Stockholms län, besökt i februari 2025.

<https://app.raa.se/open/arkivsok/>: Flygbild över området år 1979.

<https://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/>: Klassificeringstexter.

Otryckta källor

Borg, Kristina & Severin, Maria. *Inventering av byggnader: Ulvsunda industriområde*. Praktikprojekt vid Stockholms stadsbyggnadskontor, 2007.

Kvarteret Gjutmästaren 6 i Ulvsunda, Stockholm: kulturmiljöutredning för Gjutmästaren 6, f.d. Prippts bryggeri, upprättad av Nyréns Arkitektkontor 2018.

Kvarteret Gjutmästaren 6 i Ulvsunda, Stockholm: antikvarisk konsekvensanalys avseende förslag till utveckling av f.d. Prippts bryggeri - Planetapp 1, upprättad av Nyréns Arkitektkontor 2021.

Tryckta källor

Björkman, Hans. *Stockholms järnvägar: Miljöer från förr och nu, 7. Spånga - Lövsta och Sundbybergs Norra - Ulvsundasjöns järnväg*. Stockholm: Trafiknostaliska förlaget, 2014.

Schnell, Jan-Bertil, *Stockholms företagsområdens historia: Ulvsunda Mariehäll* Tallinn: Stockholmia förlag, 2009.

Söderström, Göran (red). *Stockholm utanför tullarna: Nittiosju stadsdelar i ytterstaden*. Stockholm: Stockholmia förlag, 2003.

Reinar, Dag Arne, *Kulturmiljöanalys: En vägledning för användning av DIVE-analys*. Rapporten är ursprungligen framtagen av norska Riksantikvaren. Kan laddas ner från RAÄ:s webbsida (se internetkällor).

