
ANTIKVARISK KONSEKVENSBESKRIVNING



UPPDRAG: Stockholm, Trafikflyget 4

FASTIGHET: Trafikflyget 4, Stockholm

BESTÄLLARE: Archus Affärsutveckling &
Projektledning AB

ANSVARIG: Martin Åhrén

DATUM: 2025-11-14 (2025-02-12)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Administrativa uppgifter	3
Bakgrund och orientering	3
Bedömningsgrunder	4
Begrepp	4
Nollalternativet	4
Nollalternativets konsekvenser för kulturmiljön	5
Befintlig byggnad.....	5
Stadsbilden	5
Byggnadsförslaget	5
Byggnadsförslagets konsekvenser för kulturmiljön	7
Befintlig byggnad.....	7
Stadsbilden	7

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Kommun	Stockholm
Stadsdel	Bromma
Fastighet	Trafikflyget 4, Ulvsundavägen 193
Detaljplan	Trafikflyget 4, positivt planbesked 2022-02-17
Fastighetsägare/beställare	Trafikflyget 4 i Stockholm AB (Midstar AB)
Beställare	Archus Affärsutveckling & Projektledning AB på uppdrag av Midstar AB
Kontaktpersoner	Viktor Ståhl, Archus Development AB
Uppdragsansvarig	Martin Åhrén, certifierad sakkunnig KUL, nivå K
Uppdragets omfattning	Antikvarisk konsekvensbeskrivning
Rapportdatum	2025-11-14 (2025-02-12)

BAKGRUND OCH ORIENTERING

2022 beslutade Stockholm stad att lämna ett positivt planbesked för en utveckling av Trafikflyget 4. Syftet var att utreda möjligheten för en utbyggnad av det nuvarande hotellets bottenvåningen för att inrymma en restaurang och ett miljörum. Detta planarbete påbörjades i maj 2023. Under arbetets gång har den ursprungliga intentionen utvecklats till ett förslag om en ny byggnad som skall länkas samman med det befintliga hotellet. Den nya byggnaden skall huvudsakligen fungera som hotell men med möjlighet till kontor och är planerad att uppföras i fem fulla våningar på dagens parkering. Enligt Stockholm stad kan förslaget om en tillbyggnad rymmas inom planbeskedet från 2022.

2023 genomförde Hus o Historia en kulturmiljöanalys av Trafikflyget 4 med målet att beskriva de antikvariska förutsättningarna för det fortsatta planarbetet. I februari 2025 gjordes en konsekvensbeskrivning av ett första förslag vilket därefter bearbetats och förändrats. Till följd av att förslaget har förändrats har konsekvensbeskrivningen reviderats. Merparten av dokumentet är dock detsamma eftersom förändringarna av förslaget är begränsade. 2023 års kulturmiljöanalys bildar utgångspunkt för den antikvariska konsekvensbeskrivningen vilket gör att de två rapporterna måste läsas tillsammans. Den historia och de beskrivningar och värderingar som redovisas i kulturmiljöanalysen är inte redovisade i denna rapport.



Karta över de västra stadsdelarna i Stockholm med fastigheten Trafikflyget 4 inringad med svart. Karta från www.lantmateriet.se 2023-05-23.

BEDÖMNINGSGRUNDER

De underlag som använts är för bedömningen av påverkan på kulturmiljön är *Kulturmiljöanalys Stockholm, Trafikflyget 4*, Hus o Historia 2023-06-12, Stockholm stads översiktsplan (2018) samt *Startpromemoria för Program för stadsutveckling på Bromma flygplats*, Stockholms stad 2024-01-19. Därutöver har Stockholms stadsmuseums byggnadshistoriska inventering av Bromma flygplats (1997) samt en antikvarisk förundersökning av Trafikflyget 4 från 2002 (Per Nelson Byggnadsvårdsbyrå) fungerat som referenser. Bedömningarna är baserade på Riksantikvarieämbetets *Plattform kulturhistorisk värdering och urval* (2015).

BEGREPP

Kulturvärde är en sammanfattande benämning för vad som i den fysiska miljön bedöms som värdefullt ur kulturhistoriskt, estetiskt och socialt hänseende (Boverket, *PBL Kunskapsbanken*, 2024).

Kulturmiljö och *läsbarhet* är begrepp som har definierats av Riksantikvarieämbetet i rapporten *Plattform kulturhistorisk värdering och urval* (2015):

Kulturmiljö avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö kan preciseras och avgränsas till att omfatta en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region. Det kan röra sig om intensivt utnyttjade stads- eller industriområden såväl som extensivt påverkade skogs- eller fjällandskap. Kulturmiljön omfattar inte bara landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser som ortnamn eller sägner som är knutna till en plats eller ett område. Kulturmiljön är en del av kulturarvet.

Läsbarhet är detsamma som möjligheterna att utifrån företeelsens fysiska innehåll och egenskaper utläsa, förstå och kommunicera väsentliga delar av samhällets kulturhistoriska bakgrund och utveckling – företeelsens kulturhistoriska sammanhang.

Stadsbild är det uppfattade sammanhanget i ett kvarter eller en stadsdel, det vill säga relationen mellan byggnader, miljöer och/eller områden. Stadsbilden definieras såväl av byggnadernas utbredning, höjder, volymer och material som av strukturer och grönområden.

NOLLALTERNATIVET

Den gällande detaljplanen för Trafikflyget 4 upprättades 2002 och omfattade då hela parkeringen söder om nuvarande hotellbyggnaden. Därefter har ytterligare en detaljplan upprättats för delar av parkeringen, nuvarande Trafikflyget 7. Den planen antogs 2012. Således togs delar av den ursprungliga fastigheten Trafikflyget 4 i anspråk när en ny byggnad ställdes framför den befintliga.

Detaljplanen för Trafikflyget 4 medger användningen kontor och hotell och byggnaden är belagd med tre q med följande bestämmelser:

q Särskilt värdefull byggnad som omfattas av 3 kap 12 § PBL (motsvaras idag av PBL 8:13).

q₁ Byggnaden får inte rivas. Byggnadens exteriör inklusive skärmtak mot norr får inte förvanskas. Exteriöra ändringar skall grundas på byggnadens ursprungliga utformning.

q₂ I byggnaden skall den ursprungliga planstrukturen bibehållas och ändringar skall utföras utan större åverkan på ursprunglig stomme. I byggnaden får fast ursprunglig inredning i huvudtrapphuset och hall/bibliotek på översta våningen inte förvanskas. Fast ursprunglig inredning utgörs av trappa, trappräcke, hiss (avser omfattning, hissfront, hissdörr och

hisskorg), kalkstensgolv samt i hall/bibliotek av fönsterbänksinklänad med radiatorskydd i trä, dörrparti av glas och trä, murad öppen spis och parkettgolv.

NOLLALTERNATIVETS KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

BEFINTLIG BYGGNAD

Trots att den nuvarande detaljplanen anger tre q-bestämmelser för byggnaden har den genomgått omfattande förändringar sedan 2002 då planen upprättades. Flera av dem är planstridiga och avsteg från bestämmelserna medan andra kan ifrågasättas med hänvisning till plan- och bygglagens allmänna krav på varsamhet. Bland annat har ett skärmtak över den tidigare, ursprungliga norra entrén rivits, passagen genom huset har byggts igen, fasaden har tilläggsisolerats (putsbärare), nya fasta aluminiumfönster har monterats, taket har byggts på och tillbyggnader har beviljats på prickad mark, en för inlastning vid den västra gaveln och en för skärmtaket över hotellets entré. Därutöver har även tillägg gjorts på taket i form av en stor ventilationsinstallation.

Mot bakgrund av att ett av detaljplanens syften är att *skydda byggnadens kulturhistoriska värden* måste det ifrågasättas huruvida syftet har tillgodosetts. De förändringar som gjorts har påverkat byggnadens kulturvärden i sådan omfattning att de inte kan betraktas som något annat än förvanskningar. En rimlig följd är att framtida förändringar bör vara möjliga med hänvisning till det som redan skett. Därmed kan nollalternativet komma att medföra ytterligare negativa konsekvenser för byggnadens kulturvärden.

STADSBILDEN

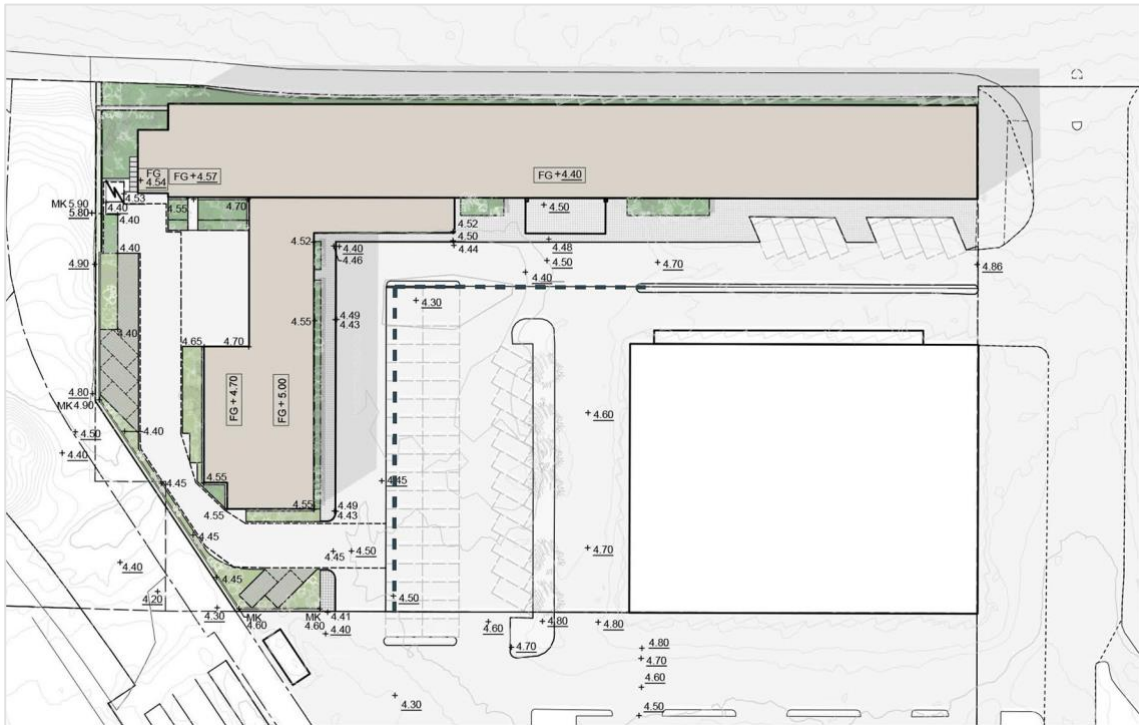
I den gällande detaljplanen är all mark kring den befintliga byggnaden prickad vilket borgar för byggnadens roll som solitär i stadsbilden. Men varken plankartan, planbeskrivningen eller de kultur- miljöutredningar som planen hänvisar till anger byggnadens roll i stadsbilden som ett kulturvärde. Möjligen är det därför som en del av den ursprungliga fastigheten tagits i anspråk för en avstyckning och en ny detaljplan som tillåtit uppförandet av en ny handelsbyggnad på Trafikflyget 7. Mot bakgrund av detta är det rimligt att anta att ytterligare förändringar kan bli aktuella inom det nuvarande planområdet. Och med ytterligare förtätningar kommer också stadsbilden att påverkas framförallt sett från söder. Så som den gällande planen är formulerad medges dock inga tillägg inom fastigheten Trafikflyget 4.

BYGGNADSFÖRSLAGET

Det reviderade förslag till nybyggnad inom Trafikflyget 4 som Hus o Historia tagit del av är daterat 2025-11-13. Det är det byggnadsförslag som ligger till grund för den pågående planprocessen, några planhandlingar är inte framtagna ännu.

Av förslaget framgår att *den nya byggnaden, med ett relativt litet fotavtryck jämfört med områdets storskaliga byggnadsvolymer, består av fem våningsplan som kan ge plats för hotellrum samt en inredd takterrass. Gestaltning inspireras av den äldre byggnadens enkla materialval och repetitiva formspråk, men med ambitionen att höja kvalitetsnivån och återinföra detaljer som förlorats vid tidigare renoveringar.* Den nya byggnaden skall placeras i vinkel med den befintliga hotellbyggnaden och *utformas som en självständig volym med en tydlig distans till den befintliga byggnadens gavelmotiv.*

Syftet är inte enbart att tillföra fler hotellrum utan även att *den nya tillbyggnaden och omvandlingen av parkeringsytan skapar ett starkare besöksmål och tillför nya stadskvaliteter och en känsla av trygghet till området.*



FASAD MOT SYDVÄST



FASAD MOT NORDVÄST

FASAD MOT SYDÖST



Ovan: Situationsplan som visar den föreslagna tillbyggnaden. Den befintliga byggnaden syns överst i bilden.
 Mitt: Föreslagen volym i relation till befintlig byggnad.
 Vänster: Visualisering av förslaget tänkta gestaltning. Likheterna med den befintliga byggnaden är tydliga.
 Bilder från Archus 2025-11-13.

BYGGNADSFÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

BEFINTLIG BYGGNAD

Intentionen med förslaget, att uppföra en fristående byggnad sammanlänkad i två plan med hotellet, medför ingrepp i den befintliga byggnaden. Utöver länken skall det även byggas en inglasad passage/ uteplats i en våning längs en del av hotellets sydvästra fasad. Förändringarna är dock begränsade och berör till största del markplanet vilket fick sin nuvarande höjd och utformning genom en marksänkning och nya dörr- och fönsterpartier vid ombyggnaden 2011. Invändigt kommer sammanlänkningen även att medföra mindre förändringar av planlösningen då ett eller ett par hotellrum ersätts av en passage en trappa upp.

Den föreslagna länken skall utföras av glas för att i möjligaste mån motverka upplevelsen att de två huskropparna är sammanbyggda. Inte desto mindre kommer en ny byggnadsvolym att påverka upplevelsen av hotellet, framförallt till följd av att den nya byggnadsvolymen är placerad framför hotellet sett från söder. Avståndet byggnaderna emellan borgar däremot för att den befintliga byggnadens karaktäristiska gavelmotiv bevaras.

Sett till den befintliga byggnaden är bedömningen att förslagets påverkan på dess kulturvärden är liten. Som det framgår ovan har byggnaden i stor utsträckning redan förvanskats genom en rad förändringar framförallt vid ombyggnaden till hotell år 2011. De nu aktuella förslaget adderar ytterligare förändringar men påverkar byggnadens mest framträdande värden, som del av den historiska flygplatsbebyggelsen samt volymen och fasadernas komposition, endast marginellt. Med en gestaltning som förhåller sig till det befintliga hotellet kan den nya byggnaden inordnas i miljön och tydliggöra relationen dem emellan, både med avseende på arkitekturen och innehållet.

Risken att den nya byggnaden kommer att upplevas som dominant bedöms också som liten. Anledningen är att det befintliga hotellets förvisso smala men långa och stora volym lämnas ograverad med avståndet mellan de två byggnaderna samt att den nya byggnaden är en förhållandevis liten volym. Därför kommer det nuvarande hotellet även fortsättningsvis att uppfattas som den självklara huvudbyggnaden.

STADSBILDEN

Stadsbilden kring Trafikflyget 4 är resultatet av såväl rivningar som tillkomsten av nya byggnader. Den befintliga hotellbyggnaden har haft en tillbyggnad på den östra gaveln tidigare liksom en flygel i tre våningar vinkelrätt mot det sydöstra hörnet. Under en period stod en kontorsbyggnad i två våningar även i vinkel mot det sydvästra hörnet. Längs Ulvsundavägen, strax väster om hotellet inom Trafikflyget 6, fanns en brandstation och en bensinstation fram till dess att tvärbanan byggdes. Alla de tre sistnämnda byggnaderna finns redovisade i 1997 års inventering och 2002 års antikvariska förundersökning. De två inom Trafikflyget 6 redovisas ännu som gul- och grönmarkerade byggnader i stadsmuseet klassificeringskarta trots att de är rivna sedan flera år tillbaka.

Som det framgår i kulturmiljöanalysen har flygplatsområdet successivt förändrats med skiftande behov över tid. Störst förändring har skett med skapandet av Bromma Blocks som numera utgör en avskuren del av flygplatsen till följd av tvärbanan och de staket och plank som den fört med sig. Det tidigare sammanhängande flygplatsområdet är uppbrutet, de tidigare uppställningsplatserna för flygplan har blivit bilparkeringar och hangarerna har förvandlats till köplador. De byggnader som haft en central roll för flygplatsen har i allt högre grad blivit en historisk fond till nya verksamheter.

Allting pekar mot att denna utveckling kommer att fortsätta med omvandlingen av flygplatsen till Bromma parkstad, en ny stadsdel med 16 000 planerade bostäder. Konsekvenserna av utvecklingen går inte att på förhand beskriva i detalj, men en blandad stadsbebyggelse med nya gator och kvarter

kommer oundvikligen att bli något annat än det öppna flygfält som Bromma är idag. Läsbarheten i den kulturmiljö som finns kommer med stor sannolikhet att i det närmaste försvinna även om de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna och delar av flygplatsens struktur finns kvar i det nya gatunätet. Det faktum att man redan arbetar med en ny strukturplan för området måste således vägas in i bedömningen av påverkan på stadsbilden trots att det ännu inte är känt hur den nya stadsdelen kommer att se ut.

Byggnadsförslaget har i stor utsträckning tagit hänsyn till platsens förutsättningar så som de beskrivs i kulturmiljöanalysen. Gavlarna och fasaden längs Ulvsundavägen har lämnats opåverkade och tillägget av en ny volym görs på parkeringen på fastighetens södra sida. Förtätningen av fastigheten ligger helt i linje både med det som redan skett inom området och med den utveckling som kan förväntas när Bromma parkstad börjat ta form. Möjligen kommer påbyggnaden på taket att bli synlig från Mariehäll i norr och den nya byggnaden kommer att bidra till att den befintliga får en än mer tillbakadragen roll i stadsbilden sett från söder. Den största förändringen kommer dock att upplevas i vyn från Ulvsundavägen i nordväst. Här står hotellet som en tydligt avtecknad entrébyggnad till Bromma flygplats till följd av att den tidigare brandstationen rivits samt att det saknas högre bebyggelse inom området söder om. Den rådande situationen kommer dock att helt förändras med utbyggnaden av Bromma parkstad. Och baserat på rådande förutsättningar och stadsplaneringsideal finns det goda skäl att anta att den kommande exploateringen kommer att påverka både områdets stadsbild och siluett betydligt mer med en väsentligt högre bebyggelse än byggnadsförslagens fem våningar.



Fastigheten Trafikflyget 4 sedd från nordväst med Ulvsundavägen i förgrunden. Den siluett som Bromma flygplats har idag är av förklarliga skäl låg, något som kommer att förändras radikalt med utbyggnaden av Bromma parkstad som beräknas rymma 16 000 bostäder. Hotellets numera fria placering är en konsekvens av att en tidigare brandstation revs inom Trafikflyget 6 när tvärbanan skulle byggas. Innan dess skymde brandstationen Trafikflyget 4 till viss del.