

---

## KULTURMILJÖANALYS

---



**UPPDRAG:** Stockholm, Trafikflyget 4  
**FASTIGHET:** Trafikflyget 4, Stockholm  
**BESTÄLLARE:** Archus Development AB  
**ANSVARIG:** Martin Åhrén  
**DATUM:** 2023-06-12



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Administrativa uppgifter .....	5
Orientering och bakgrund .....	5
Gällande förutsättningar .....	6
Översiktsplan .....	6
Detaljplaner .....	6
Stockholms stadsmuseums klassificering .....	6
Historia .....	7
Nulägesbeskrivning .....	9
Närområdet .....	9
Byggnaden .....	10
Kulturhistorisk karaktärisering .....	14
Närområdet .....	14
Byggnaden .....	15
Kulturhistorisk värdering .....	16
Platsens förutsättningar .....	22



## 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 Development AB på uppdrag av Midstar AB
Kontaktpersoner	Viktor Ståhl, Archus Development AB
Uppdragsansvarig	Martin Åhrén, certifierad sakkunnig KUL, nivå K
Uppdragets omfattning	Kulturmiljöanalys
Rapportdatum	2023-06-12

## ORIENTERING OCH BAKGRUND

Trafikflyget 4 rymmer en före detta kontorsbyggnad som numera fungerar som hotell med Best Western som hyresgäst. Fastigheten ligger i den norra delen av Bromma flygplats före detta område, idag Bromma Blocks. Hotellets norra långsida ligger längs Ulvsundavägen och på andra sidan vägen finns småhusbebyggelsen i Mariehäll.



Karta över de västra stadsdelarna i Stockholm med fastigheten Trafikflyget 4 inringad med svart. Karta från [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se) 2023-05-23.

År 2020 lämnades en ansökan om planändring in för en tillbyggnad av den nuvarande restaurangen i hotellets bottenvåning. I den gällande detaljplanen är marken prickad runt byggnaden vilket föranledde ansökan om en planändring. Stockholm stad beslutade om ett positivt planbesked i februari 2022. Fastighetsägarens vidare analyser baserade på rådande marknadsläge och fastighetens behov har dock lett fram till en utveckling av projektet. Istället för en tillbyggnad vill man länka samman den nuvarande byggnaden med en ny. Den nya byggnaden skall huvudsakligen vara hotell men med möjlighet till kontor och är planerad att uppföras i fem våningar på dagens parkering. Samtidigt skall den omgivande utemiljön få en mer omhändertagen gestaltning än den stora befintliga asfalterade parkeringsytan. Stockholm stad har meddelat att man är positivt inställd till utvecklingen och att förändringen kan rymmas inom planbeskedet från 2022.

## GÄLLANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

### ÖVERSIKTSPLAN

Den gällande översiktsplanen för Stockholms stad antogs och vann laga kraft 2018. I denna beskrivs flygplatsen som en del av stadsdelsområdet Bromma med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter.

*Område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor. Att utveckla de gröna kvaliteterna och säkerställa funktioner som skolor och förskolor, är en viktig del i stadsutvecklingen. Omvandlingen kan innebära helt eller delvis ändrad markanvändning.*

I översiktsplanen framgår också att flygplatsens bebyggelse utgör ett särskilt värdefullt bebyggelseområde vilket innebär att det omfattas av plan- och bygglagens förbud mot förvanskning (PBL 8:13). Det ingår däremot inte i riksintresse för kulturmiljövården.

### DETALJPLANER

När den nu gällande detaljplanen för Trafikflyget 4 upprättades 2002 omfattade den hela parkeeringen söder om kontorsbyggnaden. 2004 antogs en ny detaljplan för det sydöstra hörnet av fastigheten vilken möjliggjorde en byggrätt för handel och kontor på den nya avstyckade Trafikflyget 7. Byggrätten nyttjades delvis med ett tillfälligt bygglov och 2012 antogs därför en ny plan som fastställde byggnadens verkliga storlek. Till följd av detta 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 under förutsättning att skadereducerande åtgärder genomförs i samråd med brandförsvaret. Kontorsbyggnaden 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).*

*q<sub>1</sub> Byggnaden får inte rivas. Byggnadens exteriör inklusive skärmtak mot norr får inte förvanskas. Exteriöra ändringar skall grundas på byggnadens ursprungliga utformning.*

*q<sub>2</sub> I byggnaden skall den ursprungliga planstrukturen bibehållas och ändringar skall utföras utan större överkan 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 fönsterbänksinklädnader med radiatorskydd i trä, dörrparti av glas och trä, murad öppen spis och parkettgolv.*

### STOCKHOLMS STADSMUSEUMS KLASSIFICERING

I den antikvariska förundersökning som gjordes av Trafikflyget 4 år 2002 (Per Nelson Byggnadsvårdsbyrå) framgår att byggnaden är grönmarkerad i Stockholms stadsmuseums klassificeringskarta över kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Uppgifterna i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister anger dock att den senaste bedömningen gjordes i januari 2007. Klassificeringen, som fortfarande gäller, har följande betydelse:

*Grön Fastighet/fastigheter med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.*

Innebörden av detta är att plan- och bygglagens förbud mot förvanskning är tillämplig vid detaljplanering och hanteringen av bygglov.

## HISTORIA

Historien bakom Bromma flygplats beskrivs i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister. Texten baseras på Stockholms stadsmuseums inventering från 2006:

*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 invigdes den 23:e maj av kung Gustaf V.*

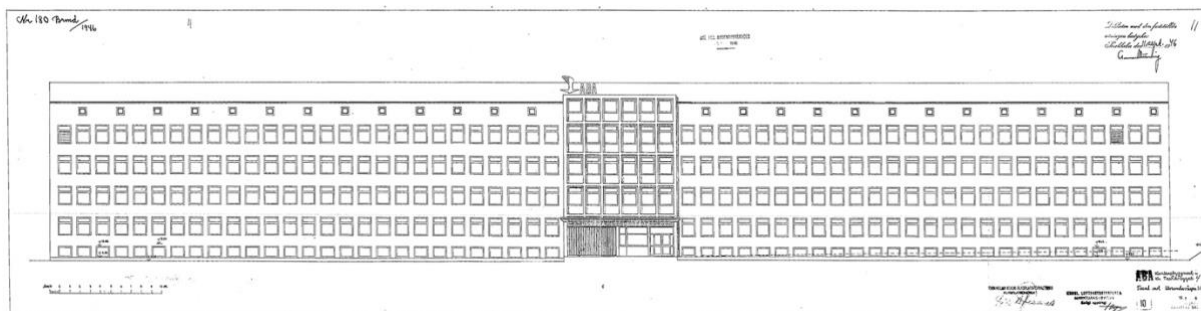
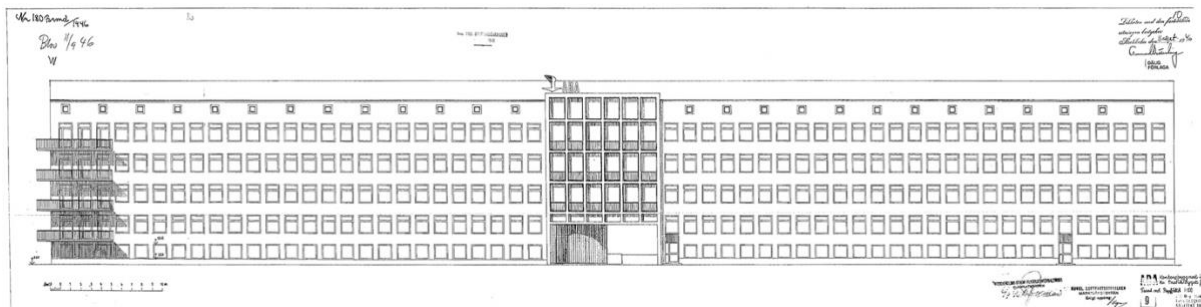
*Vid invigningen av Bromma Flygplats bestod bebyggelsen i stora delar av stationsbyggnaden och hangaren (nuvarande terminalbyggnad). 1945 tillkom ett flygkök där den första bränslestationen tidigare funnits. Flygköket hade till uppgift att förse flygbolagen med mat för serveringen ombord. Under andra 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 färdig 1946. ABA uppförde sitt huvudkontor vid Ulvsundavägen medan mindre flygbolag såsom SILA och SAS anlade sina kontor i provisoriska baracker vid flygplatsinfarten. På slutet av 1940-talet fick flygplatsen sin brandstation och ännu en hangar vid Ulvsundavägen. Trots att flygterminalen fått ny ankomsthall ledde utvecklingen till att den ursprungliga hangaren byggdes om till terminal 1952 (provisorisk utrikeshall). Senare ombyggd till inrikeshall medan stationsbyggnaden blev charterhall. Under 1950-talet tillkom hangaren vid Bällstavägen samt en simulatorverkstad. Efter att Arlanda flygplats blev klar 1960, har de stora hangarerna vid Ulvsundavägen och barackerna vid flygplatsinfarten blivit överflödiga och används i dag för annan verksamhet. Bromma flygplats används allt jämt och en ny avgångshall invigdes 2000 samt ny ankomsthall 2005. 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.*



Bromma flygplats med ABAs huvudkontor i fonden på ett kolorerat foto från omkring 1950. Foto: okänd, från Bromma hembygdsförening.

Trafikflyget 4 var det huvudkontor som flygbolaget ABA – AB Aerotransport – uppförde 1946-47 efter ritningar av Paul Hedqvist. Till följd av ändrade ägandeförhållanden och sammanslagningar av flygbolag kom dock huset att bli huvudkontor åt SAS redan 1950. Här stannade man kvar till 1988 då huset istället blev huvudkontor åt ICA till och med 1995. Efter ICAs utflyttning såldes byggnaden, som stått tom i fyra år, av dåvarande ägaren Diös 1999. Den nya ägaren, KF Fastigheter, kom aldrig att etablera någon verksamhet vilket gjorde att byggnaden stod tom ända till nästa ägarbyte 2010 (Nils Lundholm AB) och det nuvarande hotellet inreddes 2011. Idag ägs byggnaden av Midstar AB.

Kontorsbyggnaden har genomgått ett flertal ombyggnader och renoveringar, bland annat 1955-56 då våning 2 byggdes om, 1982 då huset byggdes till med en flygel i två våningar (riven omkring år 2000), 1997 då de invändiga ytskikten förnyades och 2011 då huset byggdes om till hotell.



Originalritningar till Trafikflyget 4 signerade Paul Hedqvist och godkända av stadsarkitekten Gunnar Wetterling i september 1946. Ritningar ur Stockholms stads ritningsarkiv.



Trafikflyget 4 efter att SAS flyttat in, troligen taget omkring 1960. Här syns den ursprungliga infarten till personalparkeringen genom husets mitt liksom de fyra balkongerna som alla gick över hörnet fram till 1982. Foto: okänd Wikimedia commons 2023-05-23.

## NULÄGESBESKRIVNING

### NÄROMRÅDET

Verksamheten vid Bromma flygplats har successivt minskat ända sedan dess att Arlanda togs i bruk i början av 1960-talet. Därmed har också förändringarna varit återkommande. Men de stora strukturella och byggnadsrelaterade förändringarna har skett under de senaste decennierna. Framförallt har förlängningen av tvärbanan bidragit till att skapa en barriär genom det tidigare sammanhängande flygplatsområdet. Spårvägen och dess inhägnad har delat området i två delar varav den nordöstra, idag kallad Bromma Blocks, är en renodlad handelsplats. Resterande del av området, både i väster och söder, utgörs alltjämt av flygplatsen. Byggnaderna inom Bromma Blocks har i flera fall byggts om grundligt medan exteriörerna på de mest framträdande byggnaderna har bevarats. Andra byggnader har rivits samtidigt som nya tillkommit, bland annat mellan de tidigare friliggande hangarerna längs Ulvsundavägen.

Det närmast liggande villaområdet i Mariehäll norr om Ulvsundavägen kallades ursprungligen Bällsta villastad. Det brokiga bostadsområdet växte fram utan egentlig reglering men fick ändå karaktären av trädgårdsstad och har fortfarande kvar sina tidiga 1900-talsvillor i stor utsträckning. Öster om Ulvsundavägen tar Ulvsunda industriområde vid och de västra och södra delarna av flygplatsområdet är fortfarande öppna och utan byggnader eller högre växtlighet till följd av den pågående verksamheten. Således finns det fyra tydliga karaktärsområden i närområdet: den nuvarande flygplatsen, Bromma Blocks, Mariehäll och Ulvsunda industriområde.



Bild över Trafikflyget 4 och närområdet idag. Det röda är bostadsområdet i Mariehäll, det gröna är flygplatsområdet, det gula är industriområdet och det orange är Bromma Blocks. Mellan flygplatsen och Bromma Blocks går tvärbanan (blå).  
Från [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se) 2023-05-23.



Bild över Trafikflyget 4 och närområdet omkring 1960. Här syns bostadsområdet i Mariehäll och industriområdet som tydligt avskilda karaktärer medan flygplatsen och dagens Bromma Blocks fortfarande var ett sammanhängande område.  
Från [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se) 2023-05-23.

## BYGGNADEN

Som nämnts har Trafikflyget 4 genomgått en rad ombyggnader och renoveringar sedan huset stod klart 1947. De två kulturhistoriska inventeringar som genomförts (Per Nelson Byggnadsvårdsbyrå 2002 och Stockholms stadsmuseum 2006) vittnade om en förhållandevis hög grad av bevarande innan ombyggnaden till hotell 2011. Då kom dock majoriteten av alla identifierade värden att försvinna, till viss del på grund av kraven på säkerhet vid transporter av farligt gods på Ulvsundavägen. Värt att notera är att förändringarna i några fall beviljades som avsteg mot detaljplanens q-bestämmelser trots att genomförandetiden inte ännu gått ut. Bland annat revs skärmtaket över den norra entrén och dörrar och parkettgolv på det översta planet togs bort. Därutöver beviljades också tillbyggnader på prickad mark, en för inlastning längs den västra gaveln och en för ett skärmtak över den södra entrén.

Baserat på originalritningarna, äldre fotografier och tidigare inventeringar kan det konstateras att följande förändringar av den tidigare kontorsbyggnaden har genomförts fram till idag:

- Balkongerna på våning 1 och 2 är delvis rivna och förkortade för att möjliggöra en tillbyggnad på den östra gaveln. Vi samma tillfälle göts balkongplattorna om (1982).
- Den ursprungliga väggen av glasbetong runt trapphuset vid entrén på den södra fasaden är ersatt av en glasvägg med polerade rostfria stållamar (1980- eller 1990-tal).
- En tillbyggnad för inlastning är uppförd på den västra gaveln (2011).
- Den tidigare genomfarten genom huset är igenbyggd och ombyggd till hotellreception med följden att den ursprungliga receptionen en halv trappa upp också rivits (2011).
- Marken längs den södra långsidan är sänkt för att möjliggöra entréer i nivå med bottenvåningens golv. Större fönster har ersatt de ursprungliga som var lägre i den tidigare suterrängvåningen (2011).
- Det ursprungliga skärmtaket och burspråket vid entrén på norra fasaden är rivna och ersatta av en fönsterlös vägg (2011).
- En putsbärare har monterats på fasaderna vilket medfört att fönstren "sjunkit in" i fasaden jämfört med det ursprungliga utförandet (2011).
- Utvändiga påbyggnader av taket har medfört en högre takprofil och plåtavtäckningar på samtliga fasader (2011).
- Den ursprungliga placeringen av takfönstren är förändrad och nya har tillkommit (2011).
- Betydande tillägg på taket för ventilation (2011).
- Samtliga pivåhängda, öppningsbara originalfönster av trä är ersatta av fasta aluminiumfönster (2011, delvis tidigare).
- Gavlarnas fönsterpartier av glas och trä är ersatta av aluminiumpartier (2011).
- Balkongerna har nya räcken med ett utseende som påminner om det ursprungliga efter att ha haft aluminiumräcken 1982–2011 (2011).
- Invändigt försvann en betydande del av alla de värden som identifierades i 2002 års antikvariska förundersökning vid ombyggnaden 2011. Exempel på detta är planlösningen, de framträdande pelarna i korridorerna, dörrar, golv och listverk. Kvar finns huvudtrapphusets trappa, räcke och hiss samt en öppen spis och en fönsterbänksinklädning på det översta planet.



Kontorsbyggnaden sedd från gränsen mot tvärbanan i sydväst.



Vy från Ulvsundavägen i nordväst.



Vy från nordost.



Överst: Bild av södra entrén tagen vid Stockholms stadsmuseums inventering 2007. Här syns den ursprungliga infarten genom huset samt det glasade trapphuset. Foto: Josefine Bolander, från Bebyggelseregistret på [www.raa.se](http://www.raa.se) 2023-05-23.

Mitten: Den södra entrén är numera huvudingången till hotellet och infarten är ersatt av en reception. Notera att marken sänkts för att motsvara den invändiga golvnivån.

Vänster: Ursprungligen hade trapphuset väggar av glasbetong men dessa revs och ersattes av dagens glasväggar någon gång på 1980- eller 1990-talet. Foto: okänd, ur AB Glasbetongs arkiv.



Överst: Bild av norra entrén tagen vid Stockholms stadsmuseums inventering 2007. Här syns den ursprungliga ingången med burspråket och skärmtaket. Foto: Josefine Bolander, från Bebyggelseregistret på [www.raa.se](http://www.raa.se) 2023-05-23.

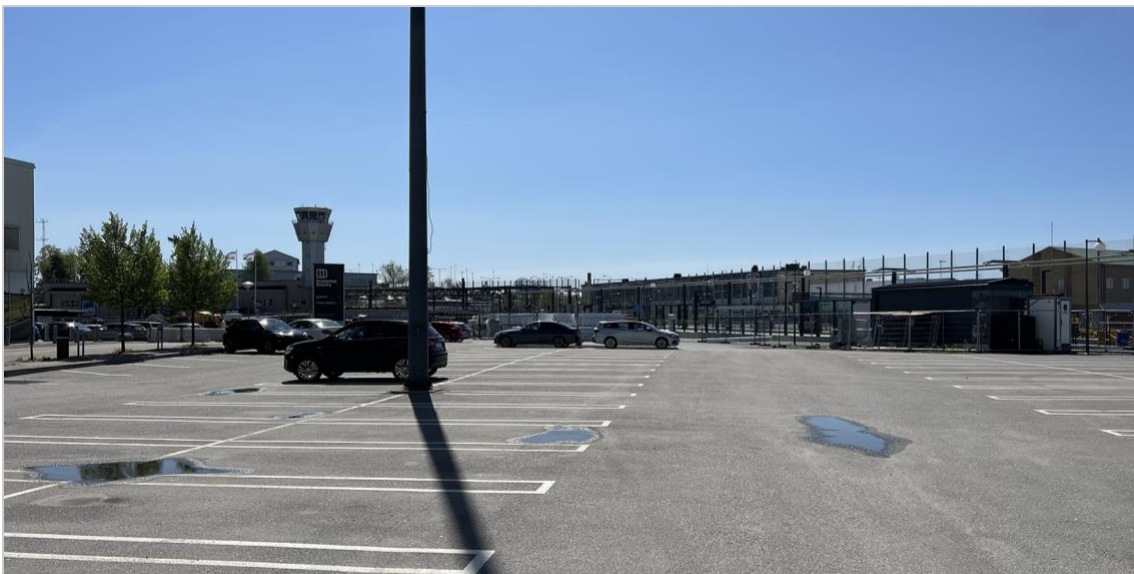
Mitten: Den norra entrén är numera igenbyggd och skärmtaket är rivet.

Vänster: Dagens aluminiumfönster har en liknande indelning som de ursprungliga men är inte öppningsbara. Monteringen av en putsbärare på fasaderna har medfört att de "sjunkit in" i väggen. Jämför med bilden överst.

## KULTURHISTORISK KARAKTÄRISERING

### NÄROMRÅDET

Av de fyra karaktärsområden som beskrivs ovan har dagens Bromma Blocks förändrats allra mest. Bostadsområdet i Mariehäll, tidigare kallat Bällsta villastad, har fortfarande kvar sin ursprungliga funktion och består av villabebyggelse. Ulvsunda industriområde har i flera avseenden förnyats men har fortfarande mycket av sin ursprungliga karaktär bevarad, även om det pågår en successiv omvandling till bostäder. Flygplatsområdet har minskat till ytan men har kvar sin funktion och sin öppna karaktär. Bromma Blocks har i sin tur omvandlats till ett renodlat handelsområde vars gränser är tydligt definierade av Ulvsundavägen i norr och öster samt tvärbanan i söder och väster.



Vy från hotellparkeringen vid Trafikflyget 4 mot flygplatsen med flygledartornet till vänster och avgångshallen rakt fram. Det höga staketet längs tvärbanan är en tydlig gränsmarkering som ändå tillåter ett visst visuellt samband.

Strävan att bevara de historiska byggnaderna på Bromma flygplats har funnits under lång tid. Det manifesteras av att den före detta stationsbyggnaden och nuvarande avgångshallen är skyddade som byggnadsminnen sedan år 2000. De tidigare flyghangarerna längs Ulvsundavägen har ett utpräglat formspråk och en konstruktion som medför en stark och egensinnig karaktär. Två av dessa har också den högsta klassningen enligt Stockholms stadsmuseums klassificering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Som helhet är flygplatsen ett utomordentligt exempel på den svenska modernismen och en av dess framträdande arkitekter – Paul Hedqvist. Han var engagerad ända från vinsten av arkitekt-tävlingen vid mitten av 1930-talet till slutet av 1940-talet.

Med utvecklingen av Bromma Blocks har de äldre byggnaderna antagit rollen som historisk fond till ett nytt innehåll. Och de stora öppna ytor som tidigare karaktäriserade platsen har minskat till förmån för nya byggnader. Men tack vare flyghangarernas formspråk råder det ingen tvekan om var det historiska ursprunget finns. Och närheten till flygplatsen gör sig påmint varje gång ett plan lyfter eller landar. Tvärbanan med sitt höga staket fungerar dock ofrånkomligen som en barriär som minskar den historiska miljöns läsbarhet. Och med planket som följer i staketets förlängning åt nordväst upphör den i det närmaste helt.



Vy från söder med kontorsbyggnaden på Trafikflyget 4 och 2004 års handelsbyggnad till vänster, den före detta huvudverkstaden i mitten (Jula) och en av flyghangarerna till höger.

## BYGGNADEN

Kontorsbyggnaden på Trafikflyget 4 har i flera avseenden stått som en solitär ända sedan den uppfördes i mitten av 1940-talet. Till en början gjorde dess storlek och modernistiska arkitektur att den stod ut i jämförelse med de andra flygbolagens modesta paviljongliknande byggnader (se bilden på sidan 8). Och med sin ombonade och grönskande förgård förmedlades en helt annan känsla än de vidsträckta asfalterade landningsbanorna och uppställningsplatserna. Idag är det istället funktionen som gör byggnaden till en särpling. Som enda hotell står den ut i relationen till flygplatsen och handelsområdet i Bromma Blocks.



Kontorsbyggnaden fotograferad runt 1980. Här syns de grönytor som ingick i miljön vilka bidrog till en annan karaktär än flygplatsen i övrigt. Idag är grönskan nästan helt borta till förmån för parkeringar och 2004 års handelsbyggnad. Foto: okänd, Wikimedia commons 2023-05-23.

Till följd av de förändringar som gjorts har byggnaden i flera betydande avseenden ändrat karaktär. Särskilt gäller det den norra långsidan som istället för att vara entréfasaden med infarten till fastigheten blivit en sluten baksida. Numera är den södra långsidan entréfasaden, men med en konventionell entré istället för en infart genom huset. Avsaknaden av trapphusets glasbetongvägg, påbyggnaden av taket, utbytet av fönstren och monteringen av en putsbärare på fasaderna har därtill raderat den grad av detaljering som tidigare utmärkte huset. Istället för en mycket bra exponent för det svenska 1940-talets internationellt influerade modernism är Trafikflyget 4 idag en byggnad med en påtaglig ombyggnadshistoria i likhet med majoriteten av alla kontorshus från samma tid. Den har dock alltså sin volym, sina markerade mittpartier och sin framträdande roll i stadsbilden kvar.



Vänster: Det markerade mittpartiet på norra långsidan var ursprungligen entrén till fastigheten och huvudmotivet i den annars repeterade och mer än 100 meter långa fasaden. Idag är det en sluten baksida och intrycket domineras mer av ventilationsanläggningen på taket än av arkitekturen.



Höger: Det södra mittpartiet var ursprungligen gårdssidan och saknade skärmtak. Efter att infarten genom huset byggts igen och en ny ingång till huset har skapats är detta den självklara entréfasaden.

## KULTURHISTORISK VÄRDERING

Trafikflyget 4 är en betydelsefull del av Bromma flygplats historia. Här har både AB Aerotransport och SAS haft sina huvudkontor och den är ritad av samme arkitekt som majoriteten av de historiska byggnaderna på området, Paul Hedqvist. Den har också en framträdande roll i stadsbilden, framförallt längs Ulvsundavägen där den bildar gräns tillsammans med de tre före detta flyghangarerna. De smäckra och karaktäristiska gavlarna är blickfångare oavsett om man kommer från sydost eller nordväst och den mer än 100 meter långa fasaden ger ett intryck som nästan kan mäta sig med flyghangarernas särpräglade formspråk.



Trafikflyget 4 är ett betydelsefullt inslag i raden av Bromma flygplats historiska byggnader längs Ulvsundavägen. Från nordväst står den som entrébyggnad (ovan) och från sydost som fond till de före detta flyghangarerna med sina karaktäristiska uppglasade väggar.

De ombyggnader som gjorts har dock medfört att byggnaden förlorat merparten av sina ursprungliga egenskaper. Infarten genom huset är igenbyggd och den ursprungliga huvudentrén på norra fasaden är riven, taket är om- och påbyggt, på fasaderna har det monterats putsbärare, alla fönster, fönsterpartier och entrépartier är utbytta, balkongerna är delvis rivna och den karaktäristiska runda trapphusväggen av glasbetong är ersatt av planglas. Invändigt finns detaljer kvar men ingen helhet. Idag är det främst byggnadens volym och fasadernas komposition som vittnar om den ursprungliga arkitekturen men sammantaget har läsbarheten minskat väsentligt. Förändringarna är så pass omfattande att den nuvarande grönklassningen (enligt Stockholms stadsmuseum) bedöms som inaktuell.

Bedömningen är istället att Trafikflyget 4 bör klassificeras som gul – *Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.*

Identifierade värden enligt Riksantikvarieämbetets publikation *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* (Unnerbäck, Axel 2002):

#### *Byggnadshistoriskt värde*

Trafikflyget 4 har varit huvudkontor för några av svensk flyghistorias viktigaste bolag: ABA och SAS. Placeringen inom det tidigare flygplatsområdet och den direkta kopplingen till verksamheten medför ett byggnadshistoriskt värde.

#### *Arkitekturhistoriskt värde*

Som del av den modernistiska bebyggelse arkitekten Paul Hedqvist skapade för Bromma flygplats ingår Trafikflyget 4 i en arkitekturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö av nationellt intresse.

#### *Samhällshistoriskt värde*

Utbyggnaden av Bromma flygplats under 1930- och 40-talen vittnar både om en stadigt växande flygindustri och ett växande behov av snabbare och smidigare internationella kontakter. Trafikflyget 4 är därtill det enda kvarvarande historiska exemplet på flygbolagens närvaro vid Bromma. Sammantaget medför det ett samhällshistoriskt värde.

#### *Miljöskapande värde*

Trafikflyget 4 är en betydelsefull del av stadsbilden längs Ulvsundavägen vilket medför ett miljöskapande värde. Förändringarna av flygplatsområdet, främst handelsbyggnaden på Trafikflyget 7 och tvärbanan, har dock begränsat byggnadens roll i stadsbilden väsentligt sett från söder.

#### *Symbolvärde*

Trafikflyget 4 har ett visst symbolvärde i egenskap av före detta huvudkontor för både ABA och SAS och som del av Bromma flygplats och den viktiga teknikhistoriska utveckling som kan knytas till platsen.



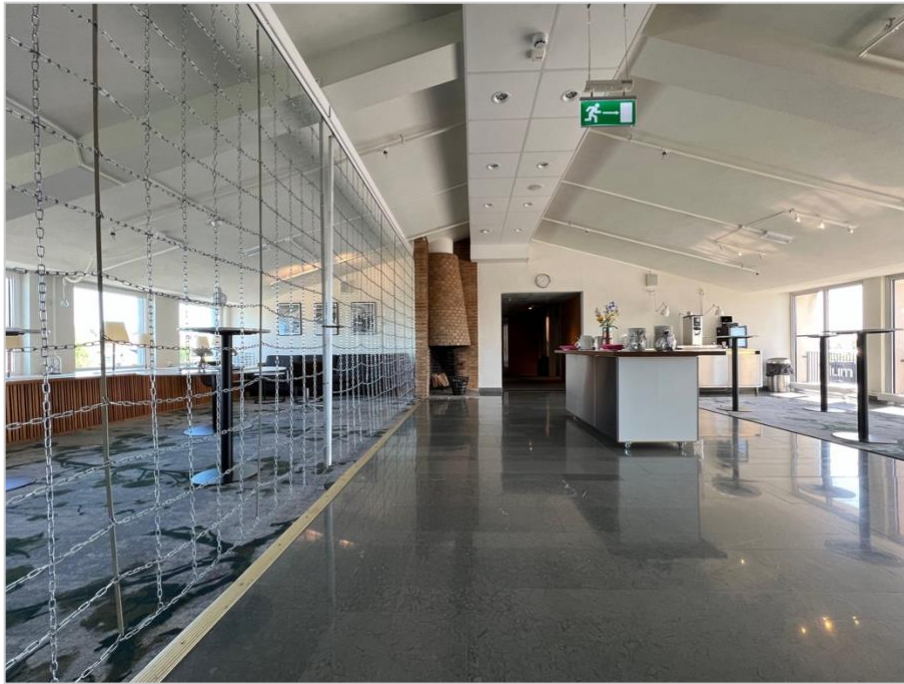
Sju nya flygvärdinnor framför SAS huvudkontor år 1957. Att de fullföljt sin utbildning syns på "vingarna", metallembetet på kavajen.  
Foto: Gunnar Lantz, Svenska Dagbladet. Från [www.stockholmskallan.stockholm.se](http://www.stockholmskallan.stockholm.se) 2023-05-29.



Trapphuset med sin runda trappa och hiss, glasade väggar, räcke av rostfritt stål och golv av kalksten är fortfarande välbevarat.



Eftersom hotellreceptionen ligger i den tidigare infarten genom huset så är alla ytskikt nya, men även här har man använt kalksten på golvet.



På det översta planet finns det som i tidigare inventeringar benämns som biblioteket. Här finns en fönsterbänksinklädnad och en öppen spis kvar.



Till vänster: Den öppna spisen på det översta planet.



Till höger: En av korridorerna med hotellrum. Konceptet bygger vidare på det ursprungliga där kontorsrummen låg på båda sidor av en central korridor. I änden syns ett av fönsterpartierna på östra gaveln.



Till vänster: Ursprungligen gick alla fyra balkonger över hörn men de två nedre kortades i samband med en tillbyggnad i två plan 1982 (riven omkring år 2000). När hotellet inreddes gjordes en ny tillbyggnad för inlastningen. Notera den påbyggda takfoten vid en jämförelse med bilden på sidan 18.

Till höger: Fönsterpartierna är numera tillverkade av aluminium men ursprungligen bestod de av glas och vitmålat trä.



Vy längs södra fasaden mot väster. I fonden syns den mur/plank som avskiljer flygplatsen från tvärbanan. Här finns inte längre någon visuell kontakt mellan kontorsbyggnaden och flygplatsområdet.

## PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Fastigheten Trafikflyget 4 och dess närområde har förändrats i stor omfattning under de senaste decennierna. Tvärbanan och den vältrafikerade Ulvsundavägen har skurit av Bromma Blocks från omgivningen och den tidigare sömlösa kopplingen mellan kontorsbyggnaden och flygplatsen är numera bruten. Istället markerar byggnaden den nordvästra änden av Bromma Blocks vilken därtill avviker i egenskap av hotell istället för handel som i de övriga byggnaderna. Den tidigare fria placeringen med visuell koppling till och från flygplatsen är dessutom starkt reducerad till följd av 2004 års handelsbyggnad på fastigheten Trafikflyget 7.

Byggnaden i sig är förändrad i sådan grad att det numera är svårt att motivera dess grönklassning. De kulturhistoriska värden som är styrande är kopplade till byggnadens historia, byggnadsvolymen och dess roll i stadsbilden sett från Ulvsundavägen i nordväst och sydost.

Baserat på resonemanget ovan är bedömningen att ytterligare förändringar inom fastigheten Trafikflyget 4 knappast kan betraktas som kontroversiella. Tvärtom kan de motiveras av de många förändringar som redan genomförts. Tillägg bör dock i första hand göras så att påverkan på kontorsbyggnadens volym och framträdande roll i stadsbilden begränsas. För att göra detta bör gavlarna och fasaden längs Ulvsundavägen lämnas opåverkade i möjligaste mån.

Tillägg av nya volymer på parkeringen söder om huset bedöms som möjliga då de redan genomförda förändringarna är som störst på denna sida, särskilt med avseende på 2004 års handelsbyggnad. Om höjderna på tilläggen inte överstiger den befintliga byggnaden kommer de inte heller att få någon påverkan på utblickarna från Mariehäll.

Att ta delar av parkeringen i anspråk för grönytor, uteserveringar eller andra vistelsezoner skulle ligga i linje med platsens ursprungliga karaktär. Således är inte heller det ett kontroversiellt inslag i en ny gestaltning av fastighetens utemiljö.



Trafikflyget 4 sedd från söder med 2004 års handelsbyggnad till höger. Kontorsbyggnadens tidigare fria placering är numera starkt reducerad. Idag är utemiljön helt anpassad för bilparkeringar, något den inte varit historiskt sett. Inslaget av grönytor och träd var avsevärt större.



Ulvsundavägen med Trafikflyget 4 bakom skylten till vänster och villaområdet Mariehäll på andra sidan, i mitten och till höger i bild. Det höga planket längs Mariehäll är en konsekvens av problemen med buller och farligt gods på Ulvsundavägen.



Trafikflyget 4 sedd från Hagelstavägen i Mariehäll. Den stora byggnaden skymmer vyn mot flygplatsen helt och skulle också skymma en ny volym söder om huset och den inte överstiger nuvarande byggnadshöjd.