

HÅLKÄLEN 1 BANDHAGEN, STOCKHOLM

KULTURMILJÖUTREDNING, NY DETALJPLAN

2020-11-20



KULTURMILJÖUTREDNING FRAMTAGEN AV TYRÉNS AB

MEDVERKANDE KONSULTER

Jennifer Magnusson

Martin Lagergren

Uppdragsansvarig: Louise Westman

Kvalitetsgranskning: Jonas Sundvall

BESTÄLLARE

Bertil Strömbergs Fastighets AB

FOTON

Av Tyréns AB om inget annat anges
Foton är tagna 2017 och 2020

ILLUSTRATIONER

Av Tyréns AB om inget annat anges



INNEHÅLL

<u>SAMLAD BEDÖMNING</u>	<u>4</u>
<u>FÖRUTSÄTTNINGAR</u>	<u>5</u>
<u>HISTORIK</u>	<u>8</u>
<u>NULÄGE OCH KARAKTÄR</u>	<u>21</u>
<u>KULTURVÄRDEN</u>	<u>35</u>
<u>SIKTLINJEANALYS</u>	<u>37</u>
<u>KONSEKVENSANALYS</u>	<u>45</u>
<u>KÄLLOR</u>	<u>53</u>



SAMLAD BEDÖMNING

SAMLAD BEDÖMNING

Förslaget är på flera sätt väl studerat och utformat för att minimera påverkan på för kulturmiljön viktiga siktlinjer. Förslaget har även tagit hänsyn till gårdsmiljöns inre karaktäristiska del med sparad naturmark och tidstypiskt gestaltade inslag. Gestaltungs-mässigt har förslaget hämtat influenser från befintliga lamellhus genom fasadmaterial och fönsterformer och är delvis anpassad till omgivande bebyggelsekaraktär. Byggnadens form och dess upptrappning med vinklar, platta tak och balkongutförande avviker dock tydligt från befintlig karaktär. Fasaden mot gården anknyter i första hand till gårdsmiljön och dess naturpräglade karaktär.

En förtätning med en ny byggnadstyp i den näst intill helgjutna 1950-talsmiljön i västra delen av Bandhagen medför ofrånkomligt negativa konsekvenser för kulturmiljön som helhet och för den aktuella fastighetens kulturvärden. Störst negativ påverkan uppstår genom rivning av garagelänga av kulturhistorisk betydelse, ianspråktagande av gårdsmiljö, påverkan på befintlig kvartersstruktur och förändring av stadsbilden och den i stort enhetliga bebyggelsekaraktären väster om tunnelbanan.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för kvarteret Hålkälen och för kulturmiljön som helhet.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BAKGRUND OCH SYFTE

I samband med påbörjat detaljplanarbete som prövar förtätning inom fastigheten Hålkälen 1 (2019-03571) i stadsdelen Bandhagen, har Tyréns AB fått i uppdrag av Bertil Strömberg Fastighets AB att genomföra en konsekvensbeskrivning av det aktuella förslaget för ny detaljplan. Konsekvensbeskrivningen föregås av en utredning av fastigheten och närområdets karaktär och kulturvärden.

Hålkälen 1 är belägen nära Bandhagens centrum och tunnelbana, mellan Fågelstavägen och Skärlingebacken. Fastigheten består av tre lamellhus och en garagelänga uppförda 1951-54. Byggnaderna omger en större naturpräglad gård.

Stora delar av stadsdelen Bandhagen, inkluderat aktuell fastighet, ingår i en av Stadsmuseet utpekad kulturhistoriskt värdefull miljö, där stor hänsyn skall tas till såväl helhetsmiljöns som de enskilda byggnadernas kulturhistoriska värde. Aktuell fastighet är gulklassad.

AKTUELLA PLANPROJEKT

I stadsdelen i anslutning till planområdet finns ett flertal pågående planprojekt:

2013-13851

Vid Bandängen som sträcker sig mellan Bandhagen i norr och Högdalen i söder planeras nya studenbostäder. Planen är i startskede.

P2017-13836

I kvarteret Ramsökaren öster om tunnelbanan planeras kompletteringsbebyggelse med hyresrätter och studenlägenheter fördelade på två volymer runt den konverterade skolbyggnaden. Planen är i startskede.

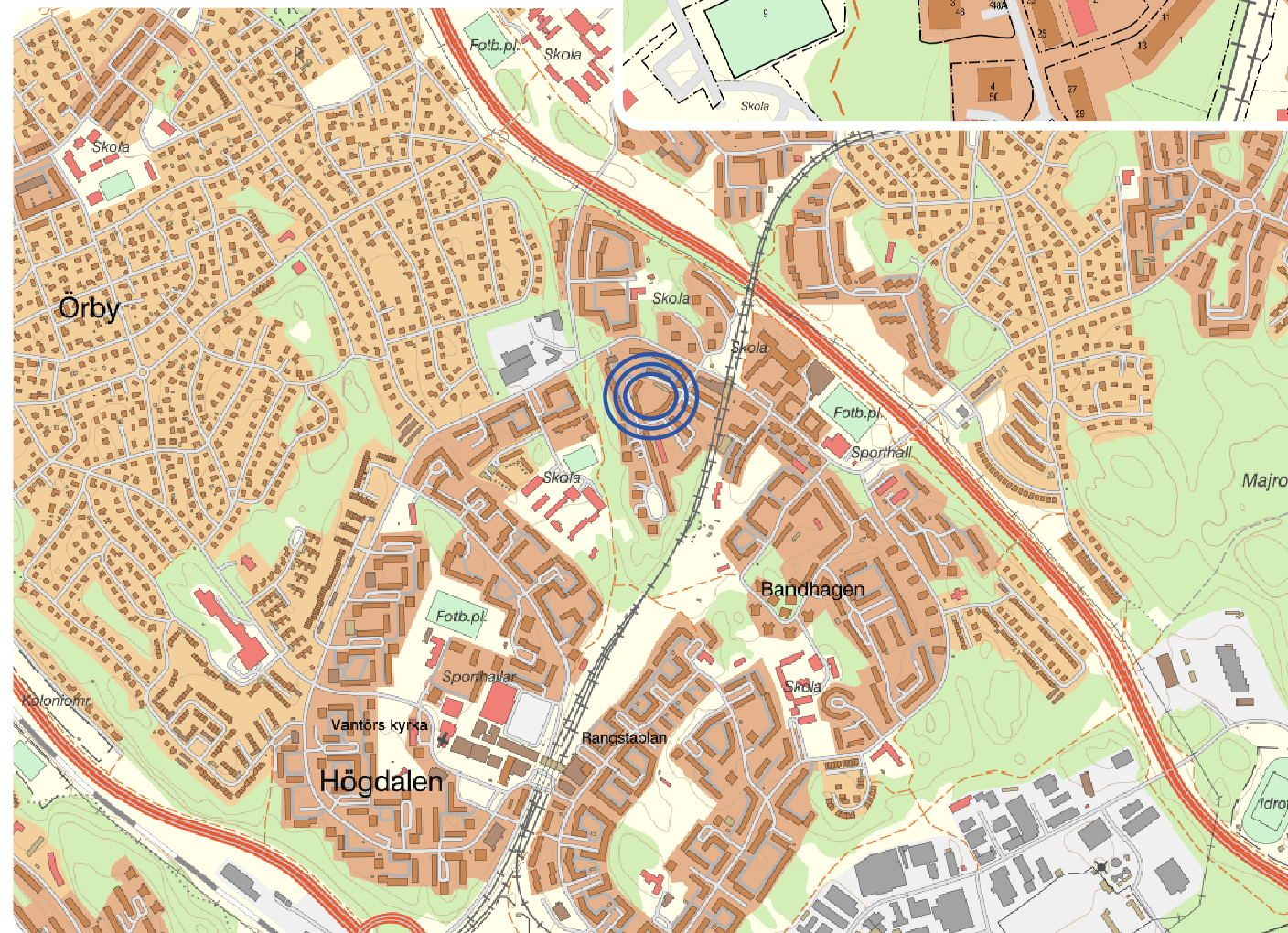
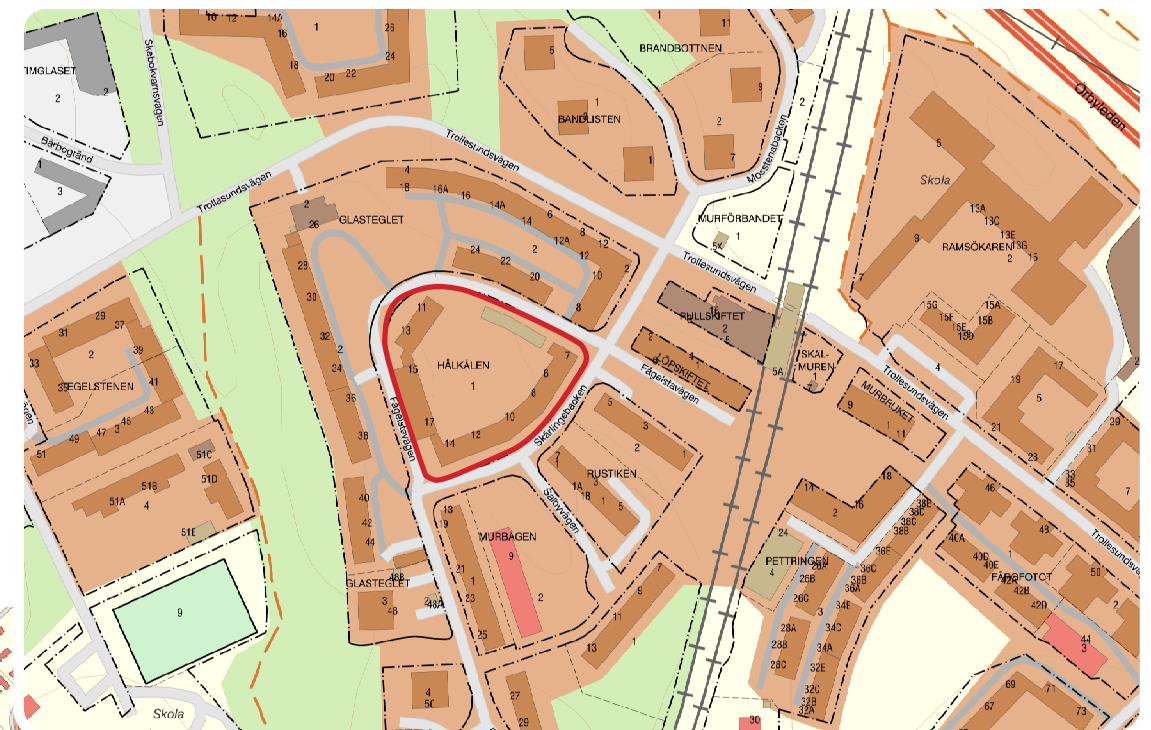
Antagna planer i anslutning till planområdet

P2016-19354

Ny detaljplan för fastigheten Örby 4:1 och Lodgången 2 väster om tunnelbanans plattform vann laga kraft 2019. Tomten ska bebyggas med ett bostadshus i en L-formad volym i 5-7 våningsplan med lokaler i bottenvåningen mot Trollesundsvägen.

Dp 2011 - 21743

För fastigheterna Ramsökaren 3 och 8 och Örby 4:1 planeras ny bebyggelse i fyra halvslutna kvarter med bostäder i fyra till sju våningar samt handel, kontor och föreningslokaler i bottenvåning mot Örbyleden och Grycksbovägen. Ny detaljplan vann laga kraft 2019.



GÄLLANDE PLANER

ÖVERSIKTSPLAN

I översiktsplanen för Stockholm stad (2018) anges följande angående området Bandhagen-Högdalen:

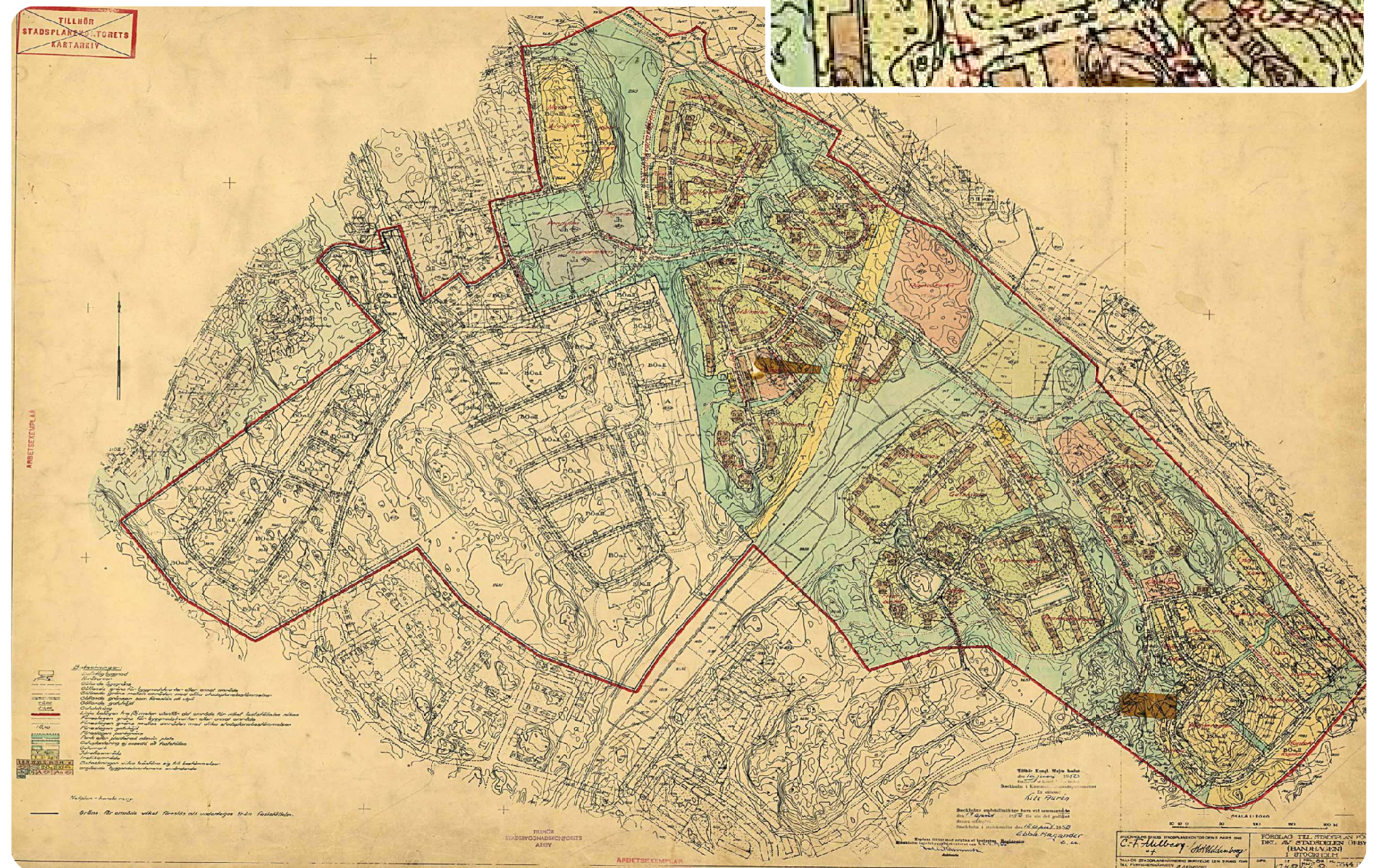
Högdalen och Bandhagen byggdes ut under 1950-talet som tidstypiska tunnelbanecentrum, omgivna av lamell- och punkthus i sparad naturmark. Högdalen planerades som ett av ytterstadens större centrum. Områdena knyts bland annat samman av den uppskattade parken Bandängen.

Det prioriterade strategiska sambandet Bandhagen-Högdalen-Rågsved är viktigt att stärka genom att utveckla Rågsvedsvägen till stadsgata med ny bebyggelse samt genom kommande utveckling av Bandängen som stadspark. De stora stadsutvecklingsmöjligheterna i stadsdelarna tas främst till vara genom att komplettera med ny bebyggelse på parkeringsytor vid centrum samt längs befintliga gator som Trollesundsvägen/Skebokvarnsvägen, Grycksbovägen och Sjösavägen. Kompletteringsbebyggelsen i stadsdelarna ger ett större kundunderlag och stärkta centrum som därmed bidrar till ett mer befolkat och tryggt offentligt rum. I Högdalens verksamhetsområde görs satsningar inom miljöteknikområdet och verksamhetsområdet kommer att utvidgas söderut.

Översiktsplan för Stockholms stad (2018), s. 155

STADSPLAN

Gällande detaljplan (stadsplan) för fastigheten är pl. 3544 som vann laga kraft 1950 och omfattade då större delen av Bandhagen. För aktuell fastighet anges bostadsändamål i tre våningar med möjlighet att med Byggnadsnämndens medgivande inreda garage, lokaler för handel och hantverk i mindre omfattning. Planen anger garageändamål mot norrsidan av kvarteret. För gård och omgivande förgårdsmark anges prickmark som inte får bebyggas.



Pl 3544 (laga kraft 1950).

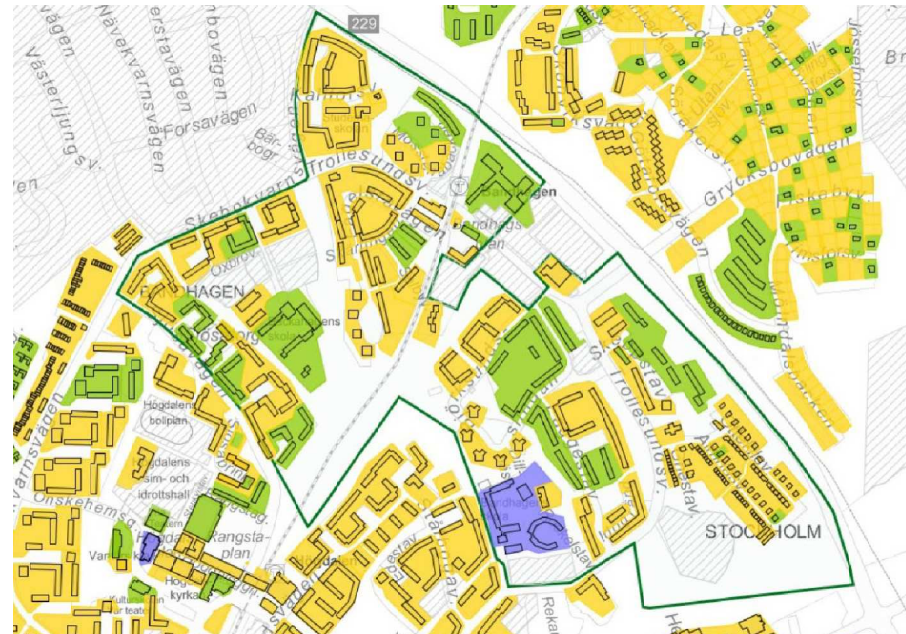
KULTURHISTORISK KLASSIFICERING OCH PLAN- OCH BYGGLAG (2010:900)

Vid bedömning av bygglov och åtgärder enligt plan- och bygglagen har Stockholms stad antagit en klassificeringskarta med kulörmarkeringar för byggnader av olika kulturhistoriskt värde. Klassificeringen som utförs av Stockholms stadsmuseum är ett kunskapsunderlag utan rättsligt bindande verkan om de inte införs i detaljplan.

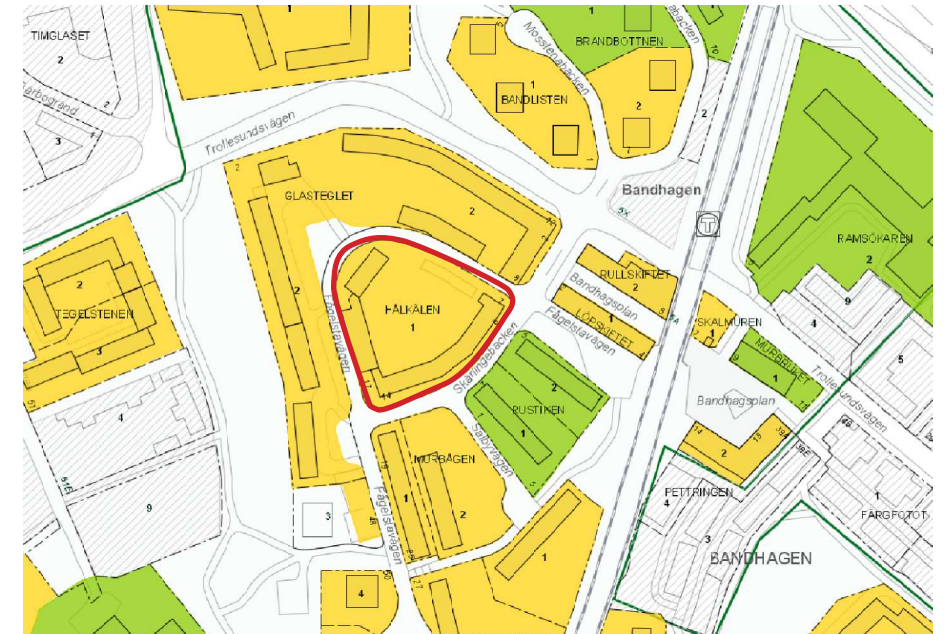
Hela Bandhagen bortsett från den sentida bebyggelsen kring Trollesundsvägen, öster om centrum, har pekats ut som ett kulturhistoriskt värdefullt område av Stadsmuseet. I dessa områden ska särskild uppmärksamhet ägnas åt kulturhistoriska värden.

Fastigheten Hålkälen 1 är gulklassad av Stockholms stadsmuseum, det vill säga har ett visst värde/positiv betydelse för stadsbilden.

För kulturhistoriskt värdefulla fastigheter och miljöer ska plan- och bygglagens förbud mot förvanskning samt de generella paragraferna om hänsyn, varsamhet och anpassat underhåll tillämpas:



Större delen av Bandhagen har markerats som ett kulturhistoriskt värdefullt område (heldragen grön linje).



Hålkälen 1 är gulklassad.

PBL kap 2 § 6, hänsyn:

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan [...]

PBL kap 8 § 13, förvanskning:

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

Första stycket ska tillämpas också på

- 1. anläggningar som är bygglovspliktiga enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 7 §,*
- 2. tomter i de avseenden som omfattas av skyddsbestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser,*
- 3. allmänna platser, och*
- 4. bebyggelseområden.*

PBL kap 8 § 14, anpassat underhåll:

Ett byggnadsverk skall hållas i vårdat skick och underhållas så att de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet skall anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

PBL kap 8 § 17, varsamhet:

Ändring byggnad skall utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

EFTERKRIGSTIDENS FÖRSTÄDER

“DET FRAMTIDA STOCKHOLM”

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

1945 slog den bostadssociala utredningen fast att det var dags för kommunerna att ta ett större ansvar för bostadsbyggandet som kom igång igen mot slutet av decenniet. Med statliga lån i ryggen började de kommunala bostadsbolagen bygga och förvalta hyresrätter i större skala.

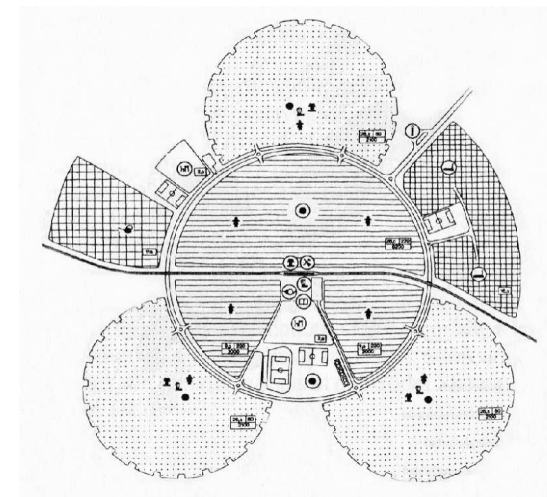
I Stockholm hade det året innan beslutats att upprätta en generalplan som tillgodosåg att stadens mark utnyttjades på bästa sätt och att nya trafikleder byggdes. Under ledning av Sven Markelius bildade Yngve Larsson, dåvarande stadsplanedirektör, tillsammans med civilingenjören Sven Lundberg och Carl Fredrik Ahlberg från Göteborgs stadsplanekontor den grupp som arbetade fram generalplanprogrammet. Titeln blev “Det Framtida Stockholm”. Frågor som rörde social differentiering var centrala och diskuterades med då moderna termer som integration och segregation. Vikten av att känna samhörighet och gemenskap framhölls som central samtidigt som en allt för tydlig social uppdelning inte var önskvärd.

I generalplanen rekommenderades en befolkningsmängd på max 10 000-15 000 per stadsdel, för att en naturlig gruppbildning skulle kunna uppstå. Stadsdelarna skulle planeras kring en “förortsbana” med intilliggande centrum, folkskola och idrottsplats. För de boendes trivsel erfordrades att varje stadsdel försågs med gemensamhetsanläggningar vilka med fördel koncentrerades till stadsdelens centrum. Önskvärt var att det i varje stadsdel skulle finnas en skola, daghem, tvätteri med maskintvätt, restaurang eller konditori, butiker, postkontor, bibliotek, biograf, samlingslokaler och lokaler för kyrkliga ändamål. En stor bakomliggande inspiration till utformningen av de nya tunnelbanestäderna var de självförsörjande *New Towns* som planerades i Londons ytterområden. *Neighbourhood planning/grannskapsplanering* myntades första gången i början av 1920-talet av den amerikanske sociologen Clarence A. Perry och växte fram ur modernismen men baserades även på sekelskiftets trädgårdsideal där bostäder, arbetsplatser och social service integrerades i mindre enheter.



Flygfoto över Farsta på 1960-talet. Lamellhus blandat med skivhus och punkthus i större skala. Tunnelbanan och centrum i förgrunden. Stockholmskällan.

Målet var att främja social gemenskap och forma den demokratiska medborgaren. I grannskapsenheten skulle allt för det dagliga livet finnas i form av butiker, skolor, kyrka och rekreationsutrymmen. I Sverige blev *ABC-staden* (Arbete, Bostad, Centrum) den nya idealstaden där demokrati, jämlikhet och gemenskap låg som grund. Tanken var att de nya stadsdelarna skulle bilda egna livegna samhällen, självständiga gentemot innerstaden, liksom Englands *New Towns*. De mest konsekvent genomförda ABC-städerna i Sverige är Vällingby och Farsta i Stockholm där arbetsplatser och storcentrum förlades inom stadsdelen, men framförallt skulle det röra sig om mindre närförorter där viss grad av service rymdes. De nya stadsdelarna växte successivt under perioden vilket avspeglades i detaljhandeln. Under 1940-talet var områdena ofta relativt små och lokaler för handel fanns då vanligen i bostadshusens bottenplan eller i en mindre butikslänga. Under 1950-talet ökade områdena i storlek där det fanns torg med butiker, medborgarservice och gemensamhetslokaler, grannskapsplaneringen hade nu slagit igenom.



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



Teckning från broschyren Vällingby Företagens Framtidsstad (1952) föreställande det planerade Vällingby Centrum. Stockholmskällan.



Bostäder under byggnation i Fruängen 1955. Stockholms Stadsmuseum.

FOLKHEMSBYGGANDET

De sociala och politiska ambitionerna som grannskapstanken byggde på översattes i Sverige av en arkitekturstil och typ av stadsplanering som kom att kallas för *Folkhemsarkitektur*. Folkhemsarkitekturen präglade det svenska bostadsbyggandet mellan 1945 och 1960 och uppmärksammades internationellt för sina sociala samband och strävan efter att det skulle vara "lika för alla". Den vanligaste hustypen var lamellhus i tre våningar. Istället för parallellt ställda byggnadskroppar var det vanligt att lamellhusen byggdes samman och bildade intima gårdar på insidan medan trafiken leddes runt på utsidan. Även punkthus på 8-11 våningar förekom flitigt. Nya innovativa husformer uppkom under perioden, bland dessa de mångkantiga stjärnhusen som ibland var sammankopplade i sexkantiga "bikakemönster". Radhus uppfördes också i stor utsträckning under denna period.

Lamellhusen under denna period uppfördes huvudsakligen i tre våningar med källare och utan hiss. Sockelhöjden varierade och tog på så vis upp nivåskillnader i terrängen. Första bostadsplanet förlades en trappa upp. Förskjutna och vinklade huskroppar bildade sammanhängande fasader.



Kv Långpipan i Hökarängen. Lamellhus med integrerad butikslokal i bottenvåning som skjuter ut mot gårdssidan. Foto från 2005, Bebyggelseregistret.

På hörnen länkades husen samman med en tvåvåningars länkbyggnad, en våning ovan mark. På det viset kunde gården präglas av både slutenhet runt gården och öppenhet mot omgivningen. Gårdarna utgjordes av gräsmatta i kombination med sparad natur och berg i dagen med gångvägar slingrandes över gården och längs husen. Ofta fanns en liten lekplats och ett piskstall i undanskymt läge. Fasaderna var symmetriskt uppbyggda och lägenheterna spegelvända på var sida om trapphuset. Folkhemsperiodens arkitektur kännetecknades av mjukare linjer och en större variation i material och färgval än funktionalismens stramare gestaltning. Husen var ofta putsade med en grov sprit- eller ädelputs i mustiga jordfärger. Även fasadtegel var vanligt förekommande.

Fasaderna accentuerades med utanpåliggande balkonger med kulörta balkongfronter, burspråk och hörnmarkeringar och fönsteromfattningar. Fönsterbanden från 1930-talet försvann och fönstren blev mindre men fick mer lekfulla former. Entréportar placerades på regelbundna avstånd, ibland inramade med tegel. Husen hade främst traditionella sadeltak med rött lertegel. Några av folkhemspersioden mer välkända arkitekter var Ancker-Gate-Lindegren, Erik och Tore Ahlsén, Backström & Reinius, Paul Hedqvist, Hjalmar Klemming, Sven Markelius, Nils Sterner och Sven Wallander.

Fram till 1940-talets slut var byggproduktionen hantverksmässig. Därefter började byggarbetsplatserna industrialiseras och rationaliseras i allt högre grad och platsbyggda element i betong och lättbetong blev vanligare. Enklare kranar och lyftanordningar började användas som dock fortfarande var skonsamma mot den befintliga terrängen och vegetationen.



Vikstensvägen i Kärrtorp. Natur- och terränganpassade lamellhus med färgsättning typisk för folkhemsperioden. Foto: Holger Ellgard, 2012, Wikipedia.

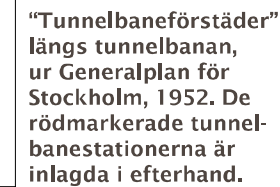


Stjärnhus i Gröndal ritade av Backström & Reinius uppfördes 1944-46, en ny slags hustyp som uppkom under perioden. Foto: Holger Ellgard, 2018.

1941 togs beslutet för utbyggnaden av ett fullskaligt tunnelbanesystem i Stockholm, ett beslut som hade en avgörande roll för framväxten av de nya stadsdelarna i stadens ytterkanter. De nya närförorterna längs gröna och röda linjen placerades på rad som ett pärlband. I söderort utgjorde Västertorp, Fruängen, Björkhamnen, Kärrtorp, Bagarmossen, Bandhagen, Högdalen, Hökarängen, Farsta, Hagsätra och Rågsved några av dessa stadsdelar och i västerort fanns Blackeberg, Råcksta, Vällingby och Hässelby strand. Alla anlades efter samma mönster kring tunnelbanestationen, avgränsade från varandra genom grönområden. Alla fick en centrumanläggning av varierande storlek med butiker och samhällsservice, och ett högre punkthus sattes ofta som accent.

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

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



PARKERINGSBEHOVET ÖKAR

Sverige uppnådde under 1950-talet en biltäthet som var den högsta i Europa. Samhället, var såldes inte förberett på den explosionsartade ökning av bilar som skedde på 1950- och fortsatte in på 1960-talet. Parkeringsfrågan blev under folkhemsbyggandet därmed en högst aktuell fråga och bilsamhället var en påtaglig del av tidens starka tro på framtiden och utvecklingen. Socialdemokraterna, som under perioden styrde landet, valde att anamma bilismen som en demokratiseringskraft som en del av folkhemmets välfärdssamhälle. Det blev ett politiskt mål för att varje arbetarfamilj skulle ha råd att äga en bil.

Behovet av parkeringsplatser i de nya stadsdelarna i stadens ytterkanter ökade därför under perioden. Om det inte fanns tillgång till parkering från början skulle det tillkomma eftersom. Parkeringslösningen i områdena som växte fram på 1950-talet varierade men vanligt var de hårdgjorda, öppna markparkeringarna i nära anslutning eller inom kvarteret. Garage integrerade i husens källarvåningar med infart antingen på gavlarna eller husets långsida var blev en vanlig förekomst. I vissa fall byggdes även separata garagelängor som kunde placeras på olika sätt i förhållande till bostadshusen, i vissa fall med infart från två håll.

Fristående garagelängor bevarade från folkhemsperioden 1940-1960-talet är idag inget frekvent inslag. Hur vanlig denna typ av parkeringslösning var i Stockholms ytterområden under perioden har inte klarlagts inom ramen för utredningen. Sannolikt har flera garagebyggnader från denna tid rivits och ersatts av t.ex. en öppen markparkering eller parkeringshus. I Bandhagen specifikt finns inga garagebyggnader av detta slag bevarade.

Under 1960- och 1970-talet blev trafiksepareringen en allt större självklarhet och parkering förlades i bostadsområdenas ytterkanter främst som öppna eller med skärmtak skyddade markparkeringar eller samlade i parkeringsdäck.

Till höger presenteras några exempel på 1950-talets parkeringslösningar i Stockholms ytterområden.



Parkeringsgarage integrerat i lamellhusets souterrängvåning med portar förlagda till långsidan. Portar i liggande träpanel, sannolikt ursprungliga från 1950-talet. Holbergsgatan i Blackeberg. Foto: Stadsmuseet via Bebyggelseregistret.



Garage integrerat i lamellhusets källarvåning med infart på gaveln. Foto: Tyréns 2020.



Friliggande garagelänga i souterräng på Skanörvägen i Björkhagen. Garaget från mitten av 1950-talet har bevarad ursprunglig karaktär. Garage är även införlivat i bostadshusets bottenvåning. Foto: Stadsmuseet via Bebyggelseregistret.



Garage med tegelklätt assymteriskt sadeltak och ursprungliga ekportar mellan två bostadshus i Veckodagsområdet, Hökarängen. Foto: Stadsmuseet via Bebyggelseregistret.

BANDHAGENS BEBYGGELSEHISTORIA

PLANLÄGGNINGEN

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

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

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

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

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

UTBYGGNADEN AV STADSDELEN

Bandhagen byggdes ut 1952-56 med utgångspunkt kring tunnelbanestationen och intilliggande centrumbebyggelse. Bandhagens centrum som till stor del byggdes enligt Forbats förslag kom att accentueras med ett 11 våningar högt skivhus med gemensam service och bostäder.



Flygvy över centrala Bandhagen cirka 1960. Tunnelbanan genomkorsar stadsdelen. Till vänster syns Bandhagsplan med höghuset och läroverket på motsatt sida. På andra sidan tågspåret (västra sidan) tar bostadsbebyggelsen vid, bestående av lamellhus och punkthus. Kvarteret Hålkälen är markerat i bilden. Foto: Oscar Bladh. Stockholms stadsmuseum.

Att accentuera stadsdelens centrum och tunnelbanans läge med ett högre hus var vanligt för tidens tunnelbanestäder. Från torget vid höghuset anlades en gågata med butiker på var sida, en nymodighet för tiden, införd i Hökarängen något år tidigare. Ett läroverk placerades norr om centrum och bland bostadskvarteren reserverades plats för två folkskolor och mindre livsmedelsbutiker.

Runt om centrum på naturliga höjdparter placerades flerfamiljshusen vilka i huvudsak skulle utgöras av smala lamellhus om tre våningsplan, grupperade kring rymliga gröna gårdar med stor del bevarad naturmark. Planen föreskrev även viss grupphusbebyggelse med stjärnhus och punkthus i 4-6 våningar.

BANDHAGENS CENTRUM

Bandhagens centrum byggdes i regi av HSB och invigdes 1954. Det höga skivhuset uppfördes efter ritningar av Fred Forbat och Harry Egler. Torget med fontänen söder om höghuset utformades av landskapsarkitekten Erik Glemme, en av förgrundsgestalterna inom den så kallade "Stockholmsstilen" som anknöt till Holger Bloms parkprogram från 1946. Glemme utformade bl.a. torgen i Vällingby centrum och i Blackeberg och låg även bakom planeringen av en rad parker i Stockholms innerstad, däribland Vasaparkens terrassträdgård, Rålambshovsparken och strandpromenaden längs Norr Mälarstrand.

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

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



Gågatan med butiker på var sida år 1955. Sune Sundahl, Arkdes.



Bandhagsplan med tunnelbaneviadukten i förgrunden på 1950-talet. Stockholmskällan.



Vy från centrumhöghuset 1955 mot gågatan och tunnelbanan västerut. Kvarteret Hålkälen syns bakom den vänstra butikslängan. Sune Sundahl, Arkdes.



Hörnhuset vid Skärlingebacken och "Samköp-bandets" Opel Olympia, 1955. Stockholmskällan.

TUNNELBANESTATIONEN

Bandhagens tunnelbanestation utformades av arkitekten Peter Celsing och invigdes 1954. Stationen består av en stationshall belägen under de upphöjda spåren samt en trappöverbyggnad. Stationshallen inrymmer en fristående biljettkur, en kiosk, hiss samt personalutrymmen. Byggnaden har fasader av glas och betong och har senare byggts till med hiss. Plattformen har ett motfallstak av trapetskorrugerad plåt som bärs upp av grönmålade balkar och stålpelare. På 1980-talet tillkom den konstnärliga utsmyckningen på perrongen och utanför entrén, utformad av den danske konstnären Freddy Fraek,.



Tunnelbanestationen under byggnation, 1954. Stockholmskällan



Foto från 1954 som visar tunnelbanan från Trollesundsvägen västerifrån med skivhuset i fonden. Baksidan av den norra butikslängan syns till höger. Stockholmskällan.

BOSTADSBEBYGGELSEN

Planstrukturen i Bandhagen var typisk för tidens tunnelbanestäder och bostadskvarteren byggdes ut efter folkhemmets tankar om på social samvaro och genomtänkt standard. Lamellhusen byggdes tidsenligt ihop och bildade intima gårdar medan trafiken leddes runt på utsidan. I Bandhagen förekom även friliggande lamell- och punkthus i stor utsträckning. För utformning av stadsdelens bostadshus anlites flera av tidens välrenommerade arkitekter, bl.a. Sture Frölén, Curt Strehlenert, Tore Ahlsén och Nils Hjelm. Husen utformades i enlighet med folkhemmets arkitektur, ofta med hög kvalitet i både utförande och material. Uttrycket var generellt lågmålt men stor omsorg lades på balkonger, portar, fönster och burspråk. Fasaderna kläddes antingen i tegel eller putsades i ljusa, dämpade kulörer, ibland med fältindelningar i varierade kulörer. Sadeltaken kläddes med rött lertegel. Lägenheterna var funktionella, ljusa och modernt utrustade i enlighet med folkhemmets tankar.

För gårdsmiljöerna och markplaneringen närmast husen anlitas i flera fall särskilda trädgårdsarkitekter. Eric Anjou och Walter Bauer förekommer här flertalet gånger.

KVARTERET HÅLKÄLEN

Inom kvarteret Hålkälen uppfördes 1951-52 tre sammanlänkade lamellhus efter ritningar av Nils Hjelm. Byggherre var Philip Berg. 1954 tillkom garagelängan vid kvarterets norrsida, också den med Nils Hjelm som arkitekt. De tre lamellhusen uppfördes i tre-fyra våningar med stomme i tegel och lättbetong. Då tomten präglades av en kraftigt sluttande terräng anpassades husens höjd efter höjdnivåerna. Huset utmed Skärlingebacken anpassades efter gatans svängning och fick därför även flera knäckningar i fasader. Det tre bostadshusen kom att sammanbindas genom två länkbyggnader. Den södra länkbyggnaden skulle även utgöra entré till gården söderifrån. Bostadshusens fasader putsades med ädelputs och sadeltaken kläddes med lertegel. Husen gavs tidsenligt formade fönster i en och två fönsterlufter.

Garagelängan på norra sidan om kvarteret uppfördes i fyra sammanbyggda volymer som höjdmässigt var anpassade efter gatans terräng. Garaget putsades liksom bostadshusen i en grövre sprit- alternativt ädelputs. Pulpettaket täcktes med plåt. Varje garageutrymme försågs med två garageportar i trä. Äldre fotografi från 1950-talet visar att garaget har en ljus färgsättning med mörkare målad sockel samt garageportar i trä, kulör går inte att fastställa.

Bostadshusen inreddes med lägenheter på 1-3 rum och kök, fördelade med tre lägenheter per våningsplan och trapphus. De största lägenheterna hade matrum och ett extra sovrum. Alla lägenheter utom de minsta utrustades med balkong mot gatan. I källarvåningen kunde man röra sig mellan de tre husen. Här rymdes pannrum, förråd, tvättstuga, tork- och mangelrum, cykelrum, rum för barnvagnar etc. I två av husen fanns källarkontor och lagerutrymmen samt skyddsrum.



Äldre fotografi taget från höghuset mot sydväst med bebyggelsen längs Skärlingebacken. Kvarteret Hålkälen till höger i bild.

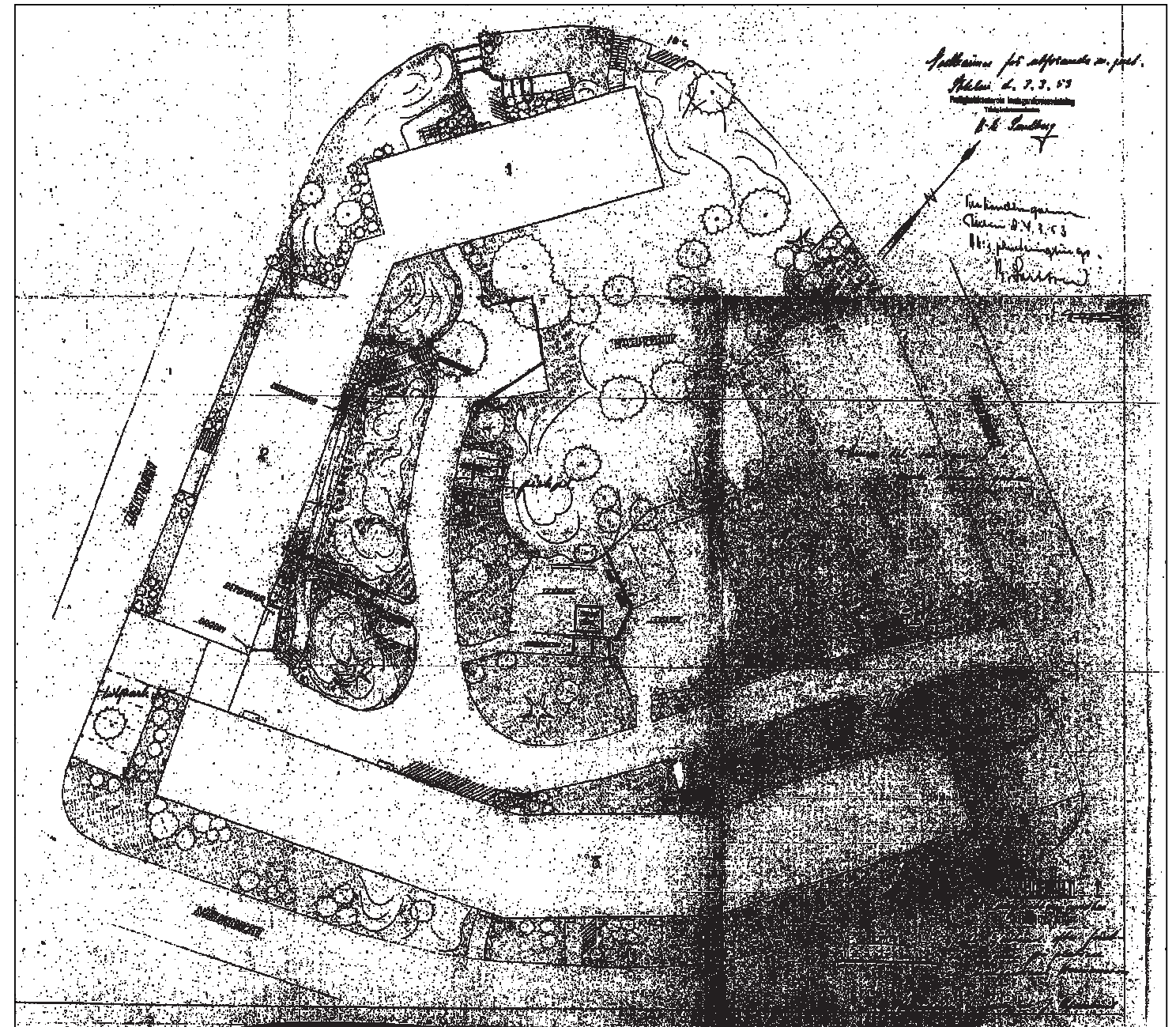
Kvartersgården gestaltades av trädgårdsarkitekten Jange Blomqvist med utgångspunkt från den sparade naturmarken med synliga berghällar och befintliga barr- och lövträd. Den redan befintliga växtligheten kompletterades även med nya lövträd, buskar och planteringar. Det naturliga inslagen blandades med markbeläggning av kvadratiska cementplattor, låga betong- och naturstensmurar och trappor i granit.

Gården försågs tidsenligt med två piskplatser samt lekplats med sandlåda. En körväg anlades i nordsydlig riktning längs östra sidan av gården med anslutning till andra sidan. Från körvägen anslöts smalare hårdgjorda gångstråk vilka ledde fram till bostadsentréerna.

Fotografi från 1953-54 som visar Skär-
lingebacken söderut.
Kvarteret Hålkälen
till höger, garaget är
under uppbyggnad och
gaveln frontas av en
solitär tall.



Fotografi från cirka 1954 som visar garagelänga och lamellhus i kvarteret Hålkälen. Foto: Sune Sundahl, ArkDes, Digitalt Museum.



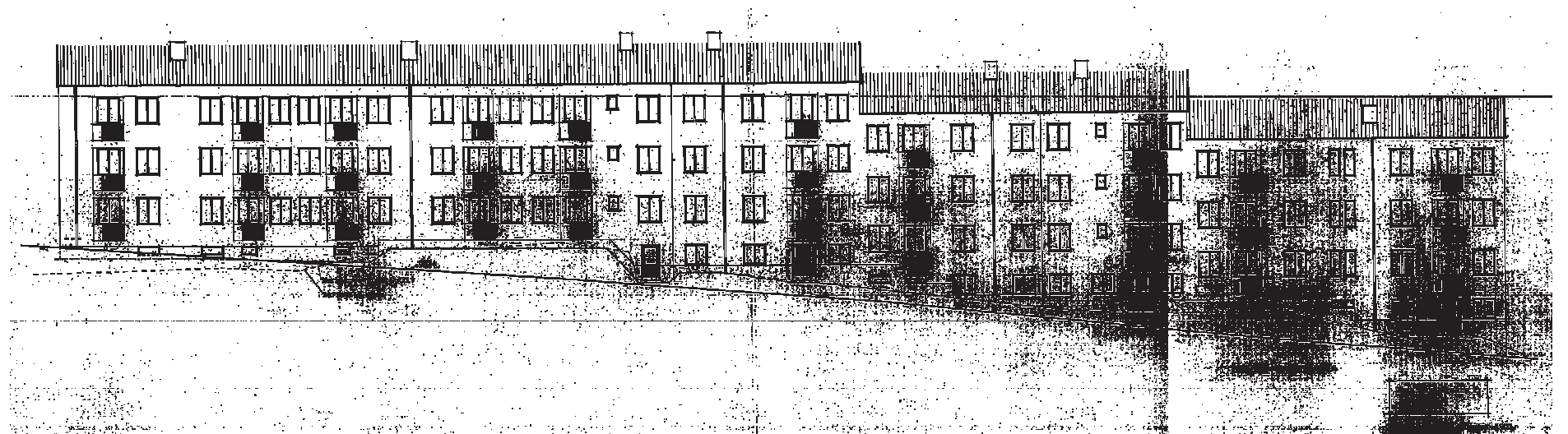
Originalritning som visar gårdsmiljön med omgivande byggnadsvolymer. Ritningen anger plats för garage samt vad som ser ut att vara en öppen bilparkering framför ena husgaveln. Jange Blomqvist, 1953. Stockholms byggnadsnämnds arkiv.

NILS HJELM

Nils Hjelm utexaminerades från Kungliga tekniska högskolan 1933, samma år anställdes han hos arkitekt Erik Wählin och blev från och med 1937 delägare i Wählin och Hjelm Arkitekter. I kvarteren Jolanger och Bjarmaland, Danderyds kommun, finns ett större sammanhängande område med tidig funktionalistisk villabebyggelse där flertalet är ritade av Erik Wählin och Nils Hjelm vid 1930-talets mitt. Ytterligare flerbostadshus av duon Wählin Hjelm finns i Tranebergsområdet från 1938-40.

1945 blev Erik Wählin chefsarkitekt på Svenska Riksbyggen och samarbetet mellan Wählin och Hjelm fortsatte även därefter. De två närmaste åren var Nils Hjelm sysselsatt med att rita de 19 delvis sammanlänkade huskropparna som kom att bilda Svenska Riksbyggens Bostadsrättsförening Stockholmshus 11 i Enskede. Trädgårdsarkitekt i detta projekt var Jange Blomqvist.

Under efterkrigstiden ritade Hjelm ett flertal av bostadshusen i Stockholms nya närförorter, bl.a. i Aspudden och Björkhagen. I Bandhagen ritade Hjelm förutom kvarteret Hålkälen, även ett av punkthusen vid Mosstenabacken.

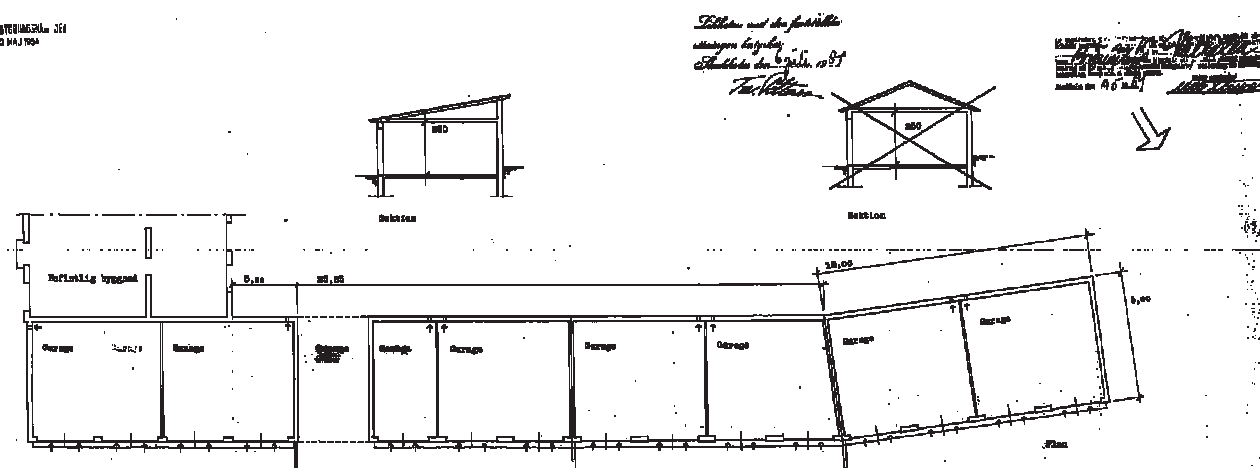


Hålkälen 1. Fasad mot gatan (Skärlingebacken) med volymer anpassade efter terrängens höjning. Nils Hjelm, 1951. Stockholms byggnadsnämnds arkiv.



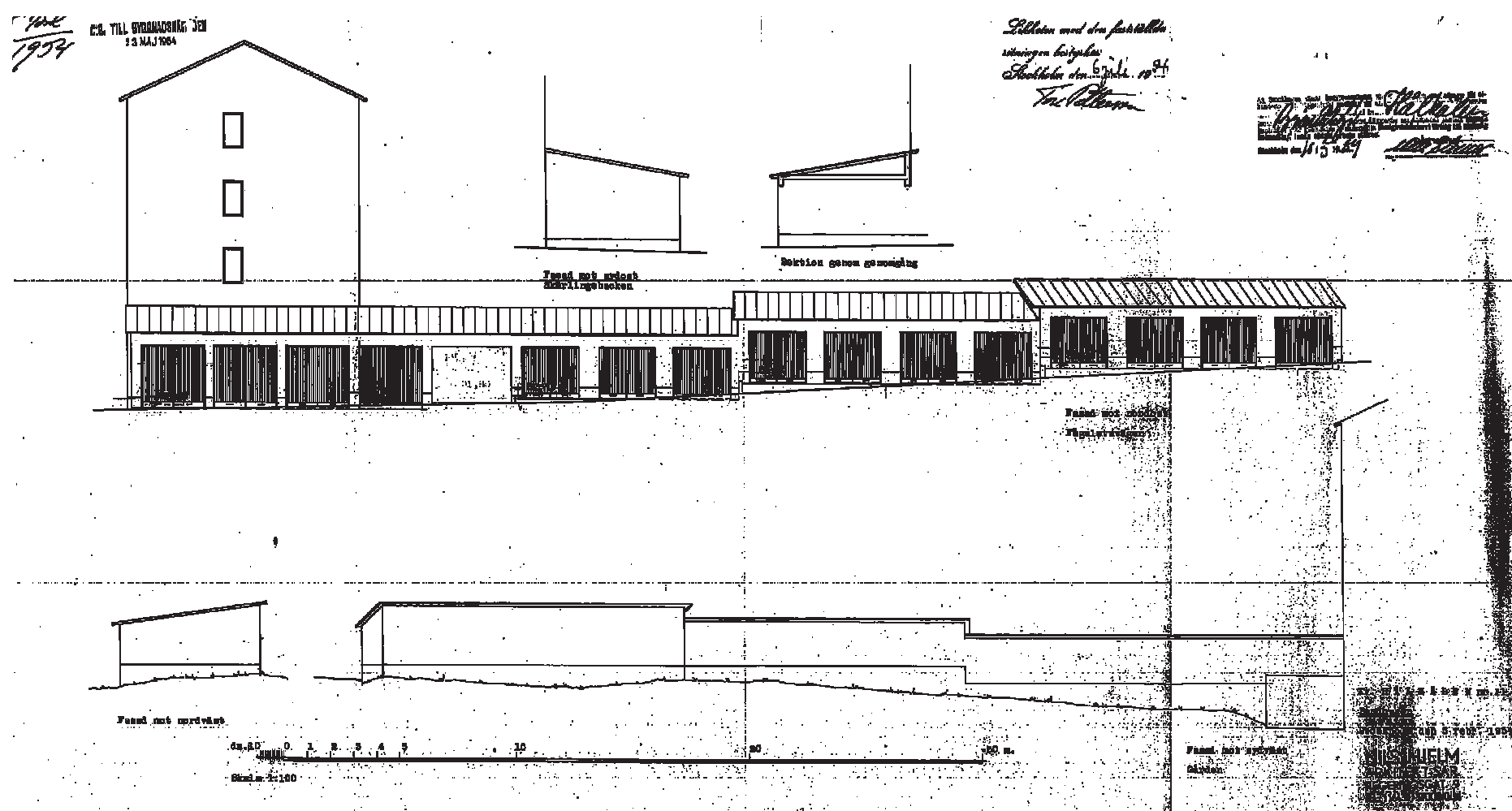
Fasad mot gården (västra sidan). Nils Hjelm, 1951. Stockholms byggnadsnämnds arkiv.

ES. TILL BYGGNADSNÄMNDEN 301
13 MAJ 1954



Garageritning som visar att längan planerades utföras med sadeltak från början men ändrades sedan till pulpettak. Även öppningen till gården breddades. Nils Hjelm, 1954. Stockholms byggnadsnämnds arkiv.

ES. TILL BYGGNADSNÄMNDEN 301
13 MAJ 1954



Garagelängans fasad mot Fågelstavägen. Nils Hjelm, 1954. Stockholms byggnadsnämnds arkiv.



Innan fasadrenovering. Foto: Stadsmuseet, 2005. Bild hämtad från Bebyggelseregistret.



Efter fasadrenovering. Foto: Tyréns, 2020.

SENARE FÖRÄNDRINGAR AV FASTIGHETEN

2005 genomfördes en fasadrenovering av bostadshusen. Den ursprungliga ädelputsen ersattes med en slätare puts och målades vit. Länkbyggnaderna mellan de tre huslängorna målades om i en röd kulör. Bostadsentréerna fick nu samma kulörta inslag i grönt och gult som balkongnischerna. Fönster renoverades och målades om och taket lades om med nytt enkupigt lertegel som överensstämmer med det ursprungliga. Balkongerna renoverades och nya balkongfronter i sinusplåt med överliggare av stål tillkom. Balkongerna följer i stort den ursprungliga utformningen men har idag ett något klumpigare uttryck. Entréportarna byttes ut till nya portar med tidsenlig utformning i oljad ek. Garagelängan målades om med en ljusare varmvit kulör. De ursprungliga garageportarna ersattes med nya träportar och försågs med modern beslagning, sparkplåtar och brytskydd. Vid bildjämförelse ser plåttaket även ut att ha ersatts med ny plåttäckning. Ett snörasskydd har även tillkommit på taket.

Även gårdsmiljön har förändrats i viss utsträckning då bl.a. sandlåda har flyttats till den före detta piskplatsen vid entrén i norr, sittbänkar och ett sopkärl har även tillkommit i anslutning till den norra gårdsentrén.

2009 uppfördes ett nytt sophus på gården i anslutning till garagelängan i väster. Anläggningen av sophuset innebar även att en del av gårdens gräsytor hårdgjordes med asfalt med ett fåtal parkeringsplatser.



Garagelängan, innan fasadrenovering. Foto: Stadsmuseet, 2005. Bild hämtad från Bebyggelseregistret.

NULÄGE OCH KARAKTÄR

STADSDLEN BANDHAGEN

Stadsdelen består i huvudsak av lamell- och punkthusbebyggelse med stort inslag sparad naturmark. Skolorna är arkitektoniskt bearbetade och förlagda till bilfria parkstråk. I stadsdelen finns typiska element för 1950-talets stadsdelar med inslag av parklek, bollplaner, förskolor och ett rikt nät av gångvägar som strålar in mot centrum.

Stadsdelen är helhetsmässigt en välbevarad stadsdel från 1950-talets inledande år. Området väster om tunnelbanan är i högre grad bevarat än den östra delen som präglas av ett flertal förtätningsprojekt, se mer under "Förtätningsprojekt i Bandhagen".

Illustrationer på s. 21 visar hur fördelningen av hustyper ser ut samt årsringar som präglar stadsdelen.



Centrumbebyggelsen genomkorsas av tunnelbanans viadukter. Det höga centrumhuset accentuerar tunnelbanans läge och utgör ett landmärke i stadsdelen.



Illustrationer av Tyréns AB, 2017.



BOSTADSBEBYGGELSEN

Merparten av den befintliga bostadsbebyggelsen i stadsdelen uppfördes på 1950-talet. Lamellhus är den vanligaste hustypen, både parallellt ställda och den kringbyggda strukturen förekommer. Punkthus förekommer också i viss utsträckning. Huvuddelen av bostadshusen har putsade fasader i ljusa kulörer, inte sällan med fältindelningar i varierade accentfärger. Tegelklädda fasader förekommer också, ofta med putsade inslag i t.ex. burspråk. Tegelklädda sadeltak är vanligast för lamellhusbebyggelsen. För den modernare bebyggelsen är de platta eller valmade sadeltaken vanligast och puts är det vanligaste fasadmaterialet även här.

Bebyggelsen har generellt en lågmäld karaktär men präglas av hög hantverksmässighet i utförande och materialval med stor detaljomsorg i balkonger, portar, fönster och burspråk. Bebyggelsen är i regel förlagd till naturliga höjdparter och anpassad till terrängen, med gott om sparad naturmark. Gårdarna är gröna och utgör tillsammans med husens förgårdsmark viktiga inslag i strukturen.

Bostadshusen är till sin helhet välbevarade till sin karaktär. Flertalet fastigheter har genomgått fasadändringar i form av putsrenovering, fönsterbyten, nya portar, balkonger, takläggning, ibland på ett mindre varsamt sätt. Denna typen av ändringar ligger till grund för att många av byggnaderna i stadsdelen endst har gulklassats av Stockholms stadsmuseum.



Punkthus med tydligt natur- och terränganpassning.



Lamellhus i rött tegel med putsinslag.



Lamellhus i gult, schatterat tegel med putsade detaljer.



Lamellhus i puts.

FÖRTÄTNINGSPROJEKT I BANDHAGEN

Under tidigt 1990-tal gjordes en förtätning med flerbostadshus och radhus vid området öster om Bandhagsplan, som tidigare var ett öppet grönstråk. HSB som var byggherren, uppförde byggnadsvolymer i stor höjdvariation och med tydlig kontrast mot 1950-talsbebyggelsen. Ambitioner om stadsmässighet är tydliga längs Trollesundsvägen.

Gymnasieskolan öster om tunnelbanestationen har byggts om till bostäder och ett nytt flerbostadshus har uppförts på den tidigare skolgården. I västra delen av stadsdelen har viss sentida kompletteringsbebyggelse tillkommit bl.a. längs med Fågelstavägen där ytterligare ett punkthus uppfördes under 2000-talet.

Ett nytt bostadshus är planerat direkt väster om tunnelbanans perrong. Utöver det planeras ytterligare 740 nya bostäder vid korsningen Grycksbovägen och Trollesundsvägen, varav ett av projekten av byggstart 2020.



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



Sentida punkthus vid Fågelstavägen. Punkthuset är placerat i sluttningen, mellan de tegelklädda 1950-talspunkthusen på höjden och lamellhusen i väster.



Bostadsbebyggelse på motsatt sida Trollesundsvägen.



Ny bostadsbebyggelse har tillkommit i anslutning till Bäckahagens bollplan i sydvästra delen av stadsdelen.

BANDHAGEN CENTRUM

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

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

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

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



Butikslängor och höghuset i bakgrunden.



Gågatan med butiker på var sida.



Torget, Bandhagsplan.

BANDHAGENS TUNNELBANESTATION

Bandhagens tunnelbanestation ligger mitt i Bandhagens centrum. Tunnelbanespåren genomkorsar centrumanläggningen på ett dramatiskt sätt och delar centrum i två delar. Spåren är upphöjda på viadukter och löper över torgbildningen. Tunnelbanehallen är belägen under spåren.

Tunnelbanehallen har fasader i betong samt en glasad trappöverbyggnad i stålstomme med aluminiumbågar. Entréväningens fasad har utbytta fönsterbågar i grön aluminium och delvis igensatta fönster. De automatiska skjutdörrarna av stål vid tunnelbannas ut- och ingång har tillkommit senare. Tillbyggnad för hiss med hisstorn tillkom sannolikt på 1990-talet.

Den inre delen av hallen och trappöverbyggnaden har bevarat ursprunglig karaktär. Plattformen har ett motfallstak av trapetskorrugerad plåt buret av grönmålade stålpelare och balkar.



Tunnelbanans plattform med konstnärlig utsmyckning.



Tunnelbaneviadukten löper över och genom stadsdelens centrum med gågatan i väster och torget med centrumhöguset i öster.

SKÄRLINGEBACKEN

Skärlingebacken utgör tillsammans med Trollesundsvägen stadsdelens mest centrala gata genom sitt läge intill centrumanläggningen. Gatan sträcker sig från Trollesundsvägen i norr till Fågelstavägen uppe på höjden i söder. Bebyggelsen som omger gatan är anpassad till dess svängda form och till terrängskillnaden. På västra sidan finns lamellhus från 1950-talet som löper längs med gatans riktning, här upptar kvarteret Hålkälens långsträckta byggnadskropp en stor del av gatan. På östra sidan om Skärlingebacken ansluter gågatan och de två butikslängorna och högre upp i backen finns lamellhusbebyggelse med parallellt placerade lamellhus med grönytor mellan husen. På denna sidan har husen orienterats med gavlarna mot Skärlingebacken. Förgårdsmark präglad av natur med berghällar och vegetation finns på båda sidor om gatan. Ett större sparat skogspräglat bergsparti finns högre upp i backen och skapar ett bredare mellanrum mellan huskropparna.

Förutom förskolan som tillkommit på östra sidan, delvis gömd bakom berget, har inga sentida tillägg eller förtätningar skett längs med gatan.



Skärlingebacken mot söder.

FÅGELSTAVÄGEN

Fågelstavägens sträckning härrör från den ursprungliga stadsplanen från 1950. Gatan ansluter till Skärlingebacken på två ställen och rundar kvarteret Hålkälen och fortsätter vidare söderut till punkthusen på höjden där gatan avlutas.

Punkthusbebyggelsen i kvarteret Rörlisten och lamellhusen i del av kvarteret Glasteglet på gatans västra sida har röda tegelfasader. I övrigt karaktäriseras bebyggelsen av långsträckta putsade lamellhus i gula och vita kulörer.

På norra sidan av kvarteret Hålkälen ansluter HSB:s lamellhus i kvarteret Glasteglet som vetter mot Trollesundsvägen och Skärlingebacken. Bebyggelsen består av den inre avlånga huskroppen och en kortare volym framför närmast Fågelstavägen och kvarteret Hålkälen. Mellan volymerna finns en innergård som delvis är hårdgjord för parkeringsplatser. Parkeringsplatser för de boende i HSB:s fastigheter finns även direkt väster om kvarteret Hålkälen. Där Fågelstavägen rundar kvarteret Hålkälen i väster finns även en parkartad grönyta som försetts med pallkragar för möjlighet till odling. I anslutning till parken och parkeringsplatsen löper ett smalt gångstråk som förbinder Fågelstavägen med Trollesundsvägen.



KVARTERET HÅLKÄLEN

Kvarteret Hålkälen är beläget mellan Fågelstavägen och Skärlingebacken sydväst om Bandhagens centrum. Kvarteret består av tre lamellhus som omger en större gård som öppnar sig mot Fågelstavägen i norr. Norrsidan frontas av en låg garagelänga. Lamellhusen i tre våningar sammanbinds av länkbyggnader i två våningsplan, varav den närmst Skärlingebacken är upplyft från marken på pelare och bildar entré till gården söderifrån. Höjdförskjutning av respektive byggnadsvolym tar upp de kraftiga höjdskillnaderna som finns på platsen.

Fasadrenoveringen som genomfördes 2005-2006 innebar att fasaderna putsades om med en slätputs som ersatte den ursprungliga ädelputsen. Färgsättning ändrades från den varmt gråbeiga kulören till en ljusare vit. Accentfärger i gult och grönt tillkom vid bostadsentréerna.

Balkongerna mot gatan är tidsenligt formade med avfasade hörn. Fronterna i sinusplåt och överliggare i smide är sentida men bevarar den tidsenliga karaktären i stor utsträckning. Fönstren är original och tidsenligt vita med en- och två luftr. Sadeltaken är beklädda med enkupigt lertegel och smala skorstenar murade i rött tegel. Takbeklädningen är bytt till ett enkupigt lertegel likt originalteglet. Entréportarna i lackad ek är sekundära men har tidsenlig utformning. Källardörrar är sekundära och består av gråa, släta ståldörrar.

Garagelängan på kvarterets norrsida präglas liksom bostadshusen av den varierade terrängen. Nivåskillnaderna längs med Fågelstavägen tas upp på samma sätt genom en viss höjdförskjutning volymerna i mellan. Längst i öster ansluter garaget direkt mot bostadshusets gavelfasad. I östra delen finns även en portik som utgör en körbar entré in till gården.

Garaget har putsade fasader i en varmvit kulör och plåtklätt pulpettak. Garageportarna i trä är utbytta med rostfri sparkplåt och moderna beslag.



Fastigheten Hålkälen 1 från Nordost.



Förgårdsmarken runt kvarteret består liksom gårdsmiljön av delvis sparad natur som kompletterats med gräsmatta och växtlighet.



Lamellhusen är höjdanpassade efter Skärlingebackens lutning.



Husen är sammanlänkade i hörnen genom en förbindelse i två våningar. Den på pelare upphöjda föbindel-selänken bildar en entré till gården söderifrån.



I väster är bostadsentréer förlagda mot gatan. Den kuperade förgårdsmarken överbyggs med hjälp av trappor i granit flankerade av smidesräcken.



Mot Fågelstavägen i norr öppnar kvarteret upp sig vilket synliggör gårdsmiljön och gårdsfasaderna. Intrång i gårdsmiljön har gjorts när nytt sophus och parkeringsplatser anlagts intill garagelängan i öster.



Gårdsfasad.



Garagelängan delas av med låga betongsargar och svarta stälkräcken. Träportarna är nya och har försetts med modern beläggning, sparkplåtar och brytskydd.



Portik genom garaget med asfalterad körväg.

GÅRDSMILJÖN

Gårdsmiljön präglas av ett samspel mellan huskropparna och den försiktigt iordningställda naturmarken både på gården och kvarterets förgårdsmark. Hårdgjorda gångstråk, gräbevuxna ytor och planteringar samverkar med inslag av de sparade berghällarna som bryter fram i den kuperade terrängen. Högväxta träd med framförallt tall och björk förstärker den naturpräglade karaktären. Längs med gårdens insida finns en bredare asfalterad körväg som inringar den sparade naturmarken i gårdens mitt. Rabatterna är kantade av huggen natursten som även återkommer i den terrassmur som ursprungligen omslöt lekplatsen men som numera brukas som uteplats för de boende i kvarteret. Den kraftiga lutningen präglar gårdsmiljön och höjdskillnaderna tas upp av trappor i granit. Närmast fasaderna finns markbeläggning i form av cementplattor. Piskställningar och lekplatser utgör tidsenliga inslag i gårdsmiljön även om dessa delvis har ändrat läge.

Nedre delen av gården närmast garaget utgörs av en svagt sluttande gräsmatta som saknar de naturpräglade inslagen som finns längre in på gården. Växtlighet finns i form av enstaka träd och buskar. En sandlåda med sittbänkar samt ett sopkärl har anlagts vid den tidigare piskplatsen.



Högväxta barr- och lövträd och klipphöllar som bryter igenom terrängen skapar en naturpräglad karaktär, tidstypiskt inslag för folkhemspériodens bostadsgårdar.



En asfalterad körväg löper längs den inre delen av gården och omsluter den sparade och varligt iordningställda naturmarken. De högväxta tallarna utgör ett betydelsefullt och karaktäristiskt inslag i gårdsmiljön.



Planteringar kantas av huggen natursten som samverkar med de naturligt förekommande berghällarna.



De mest kuperade delarna av gården tas upp med hjälp av trappor med granitsteg flankerade av svarta stålräcken.



Den yttre sektionen av gården mot norr saknar inslagen av naturmark och gestaltning som den inre delen av gården har. Denna delen präglas av en svagt lutande gräsmatta med sandlåda, sittbänkar, cykelställ och sopkärl samt enstaka träd och buskar. Vid platsen för sandlådan fanns ursprungligen en piskplats.



Garagelängan bildar mot gården en slät murvägg som trappas ner i höjd mot öster.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG HÅLKÄLEN 1

- Kringbyggd, kuperad bostadsgård med tidsenligt sparad naturmark, äldre och kompletterade högväxta barr- och lövträd (tall, gran, björk bl.a.), planteringar, berghällar, trappor i granit med räcken i stål, murar i natursten och betong, betongplattor, murad naturstensterass, piskställning m.m.
- Terränganpassade, sammanlänkade lamellhus i tre-fyra våningar, Putsade fasader med en- och tvåluftsfönster i trä, sadeltak klätt i lertegel, tegelmurade skorstenar
- Glasade entréportar i ek, omfattningar i konssten, droppbleck i kopparplåt, tidsenlig portbelysning med nummer
- Balkongnischer med balkongplatta i betong, fronter i sinusplåt med avfasade hörn, överliggare i smide/stål.
- Terränganpassad garagelänga med plåtklätt pulpettak, putsad fasad, garageportar i trä.
- Förgårdsmark präglad av sparad naturmark, berghällar och vegetation.

TUNNELBANESTADEN BANDHAGEN

Bandhagen utgör ett typexempel på en efterkrigstida tunnelbanestad som planerades efter 1940-talets ideal med grannskapsenheter och folkhemsarkitekturen - en jordnära och finstämd funktionalism - som utgångspunkt. Stadsdelen har alla typiska inslag för tidens tunnelbanestäder: Omsorgsfullt formad lamell- och punkthusbebyggelse med stort inslag sparad naturmark, arkitektoniskt bearbetade skolor förlagda till bilfria parkstråk, parklek, bollplaner, förskolor och ett rikt nät av gångvägar som strålar in mot centrum. Den låga centrumanläggningen, markeras tidsenligt av ett högt skivhus.

Stockholms stadsmuseum har bedömt att stadsdelen har så höga kulturvärden att stora delar betraktas som en kulturhistoriskt värdefull miljö. Stadsmuseet har dock bedömt att den förtätning som gjorts öster om stadsdelens centrum och de relativt stora öppna ytor som finns längs Örbyleden medför att detta område inte bör ingå i den värdefulla miljön. I den utpekade värdefulla miljön inkluderas aktuell fastighet Hålkälen 1.

Centrumanläggningen är starkt förknippad med tunnelbanan vars upphöjda spår genomkorsar centrum och utgör ett påtagligt inslag i stadsbilden. Tunnelbanan är stadsdelens naturliga mittpunkt. Tunnelbanestationen ritad av Peter Celsing, som brukar räknas till en av det sena 1900-talets främsta arkitekter, har trots sentida förändringar av byggnaden vissa kulturhistoriska värden. Bandhagens centrum skulle betjäna stadsdelens invånare med ett basalt utbud av kommersiell och offentlig service. Av särskilt intresse är därför det nära sambandet med storebror Högdalen, vars storcentrum skulle serva även invånarna i Rågsved, Hagsätra och Bandhagen med ett större utbud som inte tillgodosågs i de lokala centrumen. Mellan Bandhagens och Högdalens centrum finns en tydlig visuell och funktionell koppling i form av parkstråket Bandängen. Tack vare de höga byggnaderna som markerar centrumen är det lätt att orientera sig i stadslandskapet.

Även då många av husen uppförda under 1950-talet har förändrats genom utbyte av fönster, portar, tak osv. är Bandhagen i sin helhet välbevarat till sin struktur och uppbyggnad. I västra Bandhagen har få sentida tillägg gjorts i jämförelse med östra Bandhagen. De förtätningsprojekt som gjorts har hittills inte placerats utmed huvudgatorna Trollesundsvägen-Skebokvarnsvägen och utgör därmed inga påfallande tillägg i stadsbilden utan har snarare infogats och "dolts" i den befintliga strukturen. Dock kommer ny byggnad direkt väster om tunnelbanan att förändra stadsbilden i centrum.



KVARTERET HÅLKÄLEN

Kvarteret Hålkälen representerar ett typiskt bostadskvarter från tunnelbanestädernas utbyggnad under 1950-talet. Kvarteret har tydlig prägel av det efterkrigstida folkhemsbyggandet med terränganpassning och gruppering av lamellhus runt en stor grön gård. Från kulturhistorisk synpunkt är landskapsplaneringen i stadsdelar som Bandhagen av stort intresse där landets ledande trädgårdsarkitekter bearbetade och förädlade naturmarken i och kring bostadsmiljöerna på ett mycket medvetet sätt. I kvarteret Hålkälen skapade Jange Blomqvist ett välbalanserat samspel mellan huskropparna, den sparade naturmarken och nya inslag med genomtänkta placeringar i form av trappor och inramningar i natursten, mjukt formade smidesräcken och markbeläggning i betong. Tidstypiska inslag som piskställning, terrass och lekplatser återfinns även på gården. Denna gestaltning är i hög grad intakt. Den nedre delen av gården mot norr som endast består av gräsmatta och en mindre lekplats, bedöms ha något mer begränsade värden.

Lamellhusen från 1951-52, ritade av arkitekten Nils Hjelm, har i sin helhet bevarad ursprunglig karaktär. 2000-talets fasadrenoveringen innebar viss negativ påverkan genom byte av puts, färgsättning och balkonger. Nya balkongfronter och takläggning har utförts med anpassning till byggnadens karaktär. Garagelängan från 1954 ritad av Nils Hjelm, utgör en enhet tillsammans med bostadshusen och ringar in kvarteret från norr. Garaget har direkta kopplingar till bilismens stora expansion på 1950-talet, då behovet av parkering ökade i takt med att de nya närförorterna byggdes ut i Stockholm. I Bandhagen är garaget det enda exemplet på parkeringslösning av detta slag från folkhemsperioden. I Stockholm finns generellt få bevarade parkeringslösningar av detta slag från 1950-60-talet. Den ursprungliga karaktären har liksom bostadshusen påverkats genom tidigare genomförd fasadrenovering. Garagelängan har inte undersökts invändigt.

Sammantaget bedöms fastigheten vara av särskilt kulturhistoriskt värde som en tidstypisk representant för grannskapsidén och folkhemsarkitekturen. Gårdsmiljön och omgivande förgårdsmark är tidstypiskt gestaltade och bedöms ha höga miljöskapande värden för både kvarter och gaturum. Garagelängan är en av få bevarade av sitt slag i Stockholmsområdet och besitter därför både byggnadshistoriskt värde och samhällshistoriskt värde genom sina tydliga kopplingar till bilismens expansion vid mitten av förra seklet.



NULÄGE - SIKTLINJER MOT KVARTERET

Identifierade viktiga siktlinjer mot kvarteret Hålkälen som riskerar att påverkas av aktuellt projekt. Befintliga siktlinjer som inte riskerar att påverkas av aktuellt förslag har inte tagits med.

Streckade linjer har redan begränsad sikt under stora delar av året på grund av vegetationen eller skymmande bebyggelse.





Från norra delen av tunnelbanans plattform är Hålkälen synlig bakom och ovan hörnhuset vid korsningen Trollesundsvägen-Skärlingebacken. De högväxta tallarna sticker upp ovanför takåsarna. Ny byggnad som ska uppföras direkt väster om tunnelbanan kommer innebära att stor del av kvarteret Hålkälen snart kommer skymmas från vypunkten. Vegetationen som idag präglar denna yta innebär att vyn är kraftigt begränsad längre söderut vid den taktäckta delen av plattformen.



Längst i söder på tunnelbanans plattform höjer sig kvarteret som på en plattform ovan centrumbebyggelsen som syns närmast i bild. Härifrån är nästintill hela kvarterets bebyggelse synlig.



Från nordöstra delen av Bandhagsplan sticker lamellhusen upp ovanför tunnelbanans spår, bakom träden. Sikten är begränsad och under sommartid är kvarteret knappt synligt på grund av vegetationen.



Från Trollesundsvägen norrifrån skymtar kvarteret ovanför bergsknallen och mellan träden. Sikten är begränsad och blir under sommarhalvåret ytterligare begränsad då vegetationen skymmer byggnaderna.



Från gågatans anslutning till Skärlinebacken framträder fastighetens norra sida frontad av garagelänga med uppstickande träd på gården. Husgaveln samt det anslutande garaget är i främsta blickfång.



Portiken genom garagelängan utgör huvudsaklig entré till gården från norrsidan. Portiken bidrar även till en ökad visuell kontakt med gårdsmiljön sett från Fågelstavägen.



Gårdsfasaderna och de högväxta träden är synliga ovan garagelängans tak. Den tilltagande terrängen mot söder bidrar till ökad sikt mot både gårdsfasader och vegetation.



Gården och omgivande gårdsfasader från Fågelstavägen i nordväst upplevas i näst intill sin helhet.

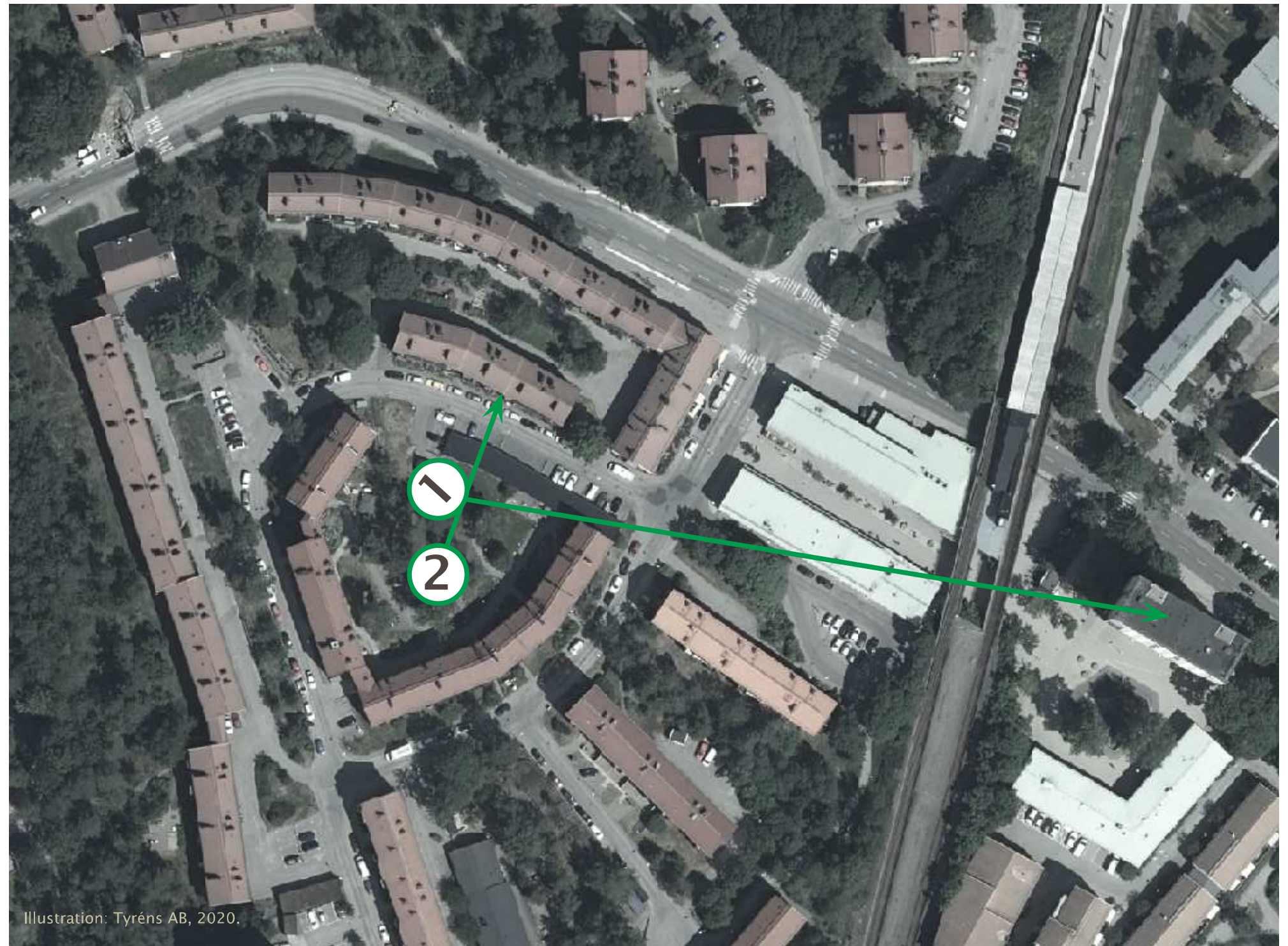
9.



Från södra sidan finns en fysisk koppling samt möjlighet till sikt mot gården genom länkbyggnadens öppning som bildar en portik. Sikten är dock begränsad och endast en liten del av gården och mindre del av gårdsfasaderna är synliga från gatan utanför.

NULÄGE - SIKTLINJER FRÅN KVARTERET

Identifierade siktlinjer från kvarteret Hålkälen som har betydelse för utblickar och orientering och vilka riskerar att påverkas av aktuellt förslag.





Utblick från gården mot centrumbebyggelsen och höghuset som utgör ett tydligt landmärke i stadsdelen.



Utblick mot gata och bostadsbebyggelsen på andra sidan Fågelstavägen.

KONSEKVENSANALYS

UNDERLAG FÖR BEDÖMNING

- Underlag ny detaljplan, Kv Hålkälen 1 Bandhagen, Halvorsen Coast, 2020-10-23.
- Fotomontage, Halvorsen Coast

BEDÖMNINGSGRADER

Följande bedömningsgrader används i konsekvensanalysen:

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

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

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

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

DETALJPLANFÖRSLAGET I KORTHET

Planförslaget avser förtätning av kvarteret Hålkälen 1 i Bandhagen söder om Stockholms innerstad. Förtätningen omfattar nytt flerbostadshus på kvarterets norrsida som byggs vid nuvarande plats för garagebyggnad som rivs. Byggnaden uppförs med totalt fem bostadsvåningar samt souterräng- och källarvåning. Ny bebyggelse placeras nära gatan med endast lite förgårdsmark och trottoar i mellan.

Bostadshuset ska rymma 37 lgh i olika storlekar från 1 rok till 4 rok med lägenhetsförråd på bostadsplanet. Teknikrum, bilparkering för 21 platser och bostadsentré förläggs till souterrängplan. Cykelparkering inryms i souterrängvåning och i källare.

En tillbyggnad för en separat lokal föreslås till hörnet vid Fågelstavägen-Skärlingebacken.

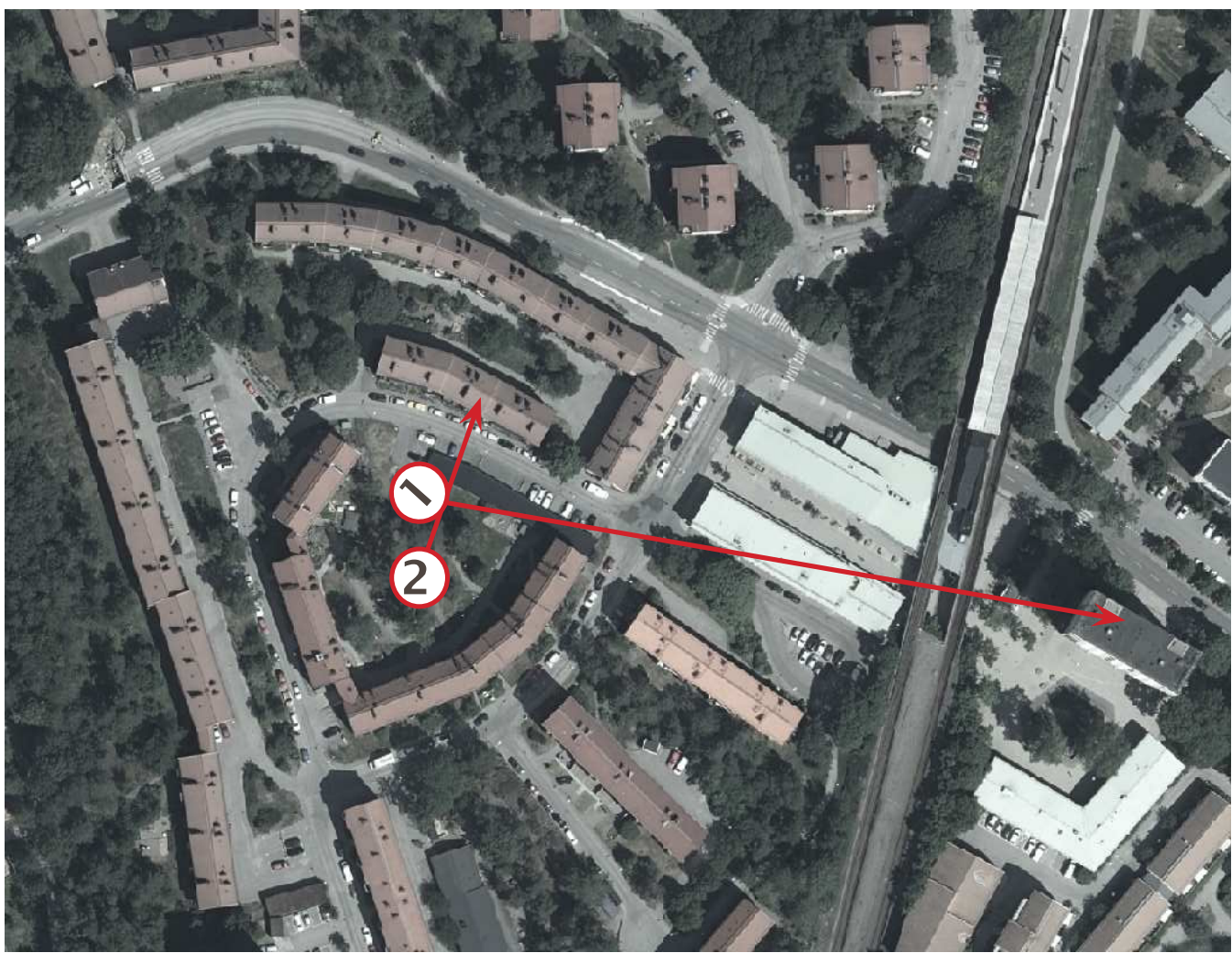
För bostadshuset föreslås en mer sluten putsfasad i ljus kulör mot gatan och öppna upp sig genom balkonger med träfasad mot gården. Bostadshuset har även inslag av trä i balkongnischer på gavlar. Byggnaden är som lägst närmast gatan, i fyra våningsplan. Mot gården blir byggnaden högre i etapper, i fem och sex våningar.



Situationsplan, förslag på nybyggnad. Halvorsen Coast.

PÅVERKAN SIKTLINJER

Följande illustrationer redovisar vilka av de utvalda siktlinjerna som påverkas eller bryts med anledning av planförslaget och vilka som förblir opåverkade. Konsekvenser kopplat till påverkan på siktlinjer beskrivs vidare i konsekvensanalysen.



- Opåverkad siktlinje
- Påverkad/bruten siktlinje

KONSEKVENSER - BANDHAGEN CENTRUM

Centrumanläggningarna i efterkrigstidens tunnelbanestäder har generellt hög kulturhistorisk betydelse. Det mesta av stadsdelarnas liv och verksamhet är koncentrerade hit. Den är stadsdelens hjärta och nav och bär dess identitet. I Bandhagen är centrum också den arkitektoniskt mest bearbetade platsen i området. Även om längornas kulturvärden urholkats av ovarsamma ändringar finns i anläggningen som helhet betydande värden att beakta, inte minst Erik Glemmes planering av torgmiljön. Sedan man i Stockholm övergick till bilfria centrum med gågator är det tydligt att centrumanläggningar som den i Bandhagen i hög grad vänder sig inåt. Gatumiljöerna i omgivningen samverkar endast i liten grad med centrum. För Bandhagens del har därför det som skett i närområdet från 1990 och framåt inte påverkat upplevelsen av centrum i grunden. Direkt väster om tunnelbanan är ett nytt bostadshus under uppförande vilket kommer innebära ytterligare förtätning i centrumnära läge.

Fotomontaget visar att nytt bostadshus blir synlig men inte framträdande från den specifika vpunkten från gågatan/Bandhagsplan. Byggnaden höjer sig inte ovan befintliga bostadshus i denna vyn. Däremot kommer ny föreslagen tillbyggnad för lokal hamna i blickfång sett från Skärlinebacken. Den befintligt, enhetliga 1950-talskaraktären som präglar vyn mot lamellhuset med samhörande garagelänga blir därmed påverkad och fragmenterad när garage ersätts med en ny paviljongbyggnad. Konsekvenser för rivning av garagelänga och ny tillbyggnad på gavel bedöms separat.

En förtätning i det centrumnära kvarteret Hålkälen bedöms vara möjlig utan att centrumanläggningen specifikt och dess kulturvärden påverkas märkbart. Höghusets roll som landmärke och centrummarkör i stadsdelen riskerar inte heller att utmanas av föreslaget bostadshus. Konsekvenserna för Bandhagens centrum bedöms bli små.





Vy från gångstråk vid
Fågelstavägen, västerut.

KONSEKVENSER KVARTERET HÅLKÄLEN

En förtätning med ett nytt flerbostadshus skulle innebära att kvarterets tydliga utgångspunkt från grannskapstanken och folkhemsperiodens arkitektur kommer att påverkas negativt utifrån flera aspekter. Läsbarheten av den ursprungliga planeringen av kvarteret reduceras och garagelängan möjligheten att se mellan gata och gård påverkas avsevärt genom att en högre byggnad ersätter den låga garagelängan. Föreslagen volym på 4-6 våningar kommer bryta denna visuella kontakten i stor utsträckning och skapa upplevelsen av en i hög grad sluten gårdsmiljö. Viktiga siktlinjer upprätthålls till viss del på var sida om det föreslagna bostadshuset. Nuvarande ingång till gården via garagebyggnadens portik kommer försvinna och entrén till gården blir istället helt öppen.

RIVNING GARAGEBYGGNAD

Planförslaget förutsätter att befintlig garagelänga längs kvarterets norrsida rivs. Garagelängan utgör en ur kulturhistorisk synpunkt betydelsefull del av fastigheten från 1950-talet. Garagelängan besitter samhällshistoriska värden som berättare om bilismens intåg i bostadsområdenas planering i mitten av förra seklet samt byggnadshistoriska värden som en av fåtalet kvarvarande parkeringslösningar av sitt slag i Stockholm.

Tidigare utförd fasadrenovering av garagelängan har medfört att kulturvärden idag är något begränsade, även om karaktären i stort är bevarad med grovt putsade fasader, garageportar i trä och plåtklätt pulpettat. Att riva garaget skulle innebära att en kulturhistoriskt betydelsefull del av fastigheten försvinner och att läsbarheten av dess bebyggelsehistoria reduceras.

Rivning av garagelänga bedöms medföra måttliga negativa konsekvenser för kulturvärden.

PÅVERKAN PÅ GÅRDSMILJÖ

Grönska och sparad natur är ett betydelsefullt inslag i stadsdelen vars gaturum och gårdsmiljöer ofta gestaltades av tidens ledande trädgårdsarkitekter. Att fastighetens gårdsmiljö bebyggs innebär därmed oundvikligen negativ påverkan för kvarteret och för stadsdelen i stort. Planförslaget tar framförallt den norra delen av gården i anspråk som idag består av en svagt sluttande gräsyta, enstaka träd (björk och tall) samt senare tillkomna inslag i form av en sandlåda med sittbänkar samt cykelställ och ett sopkärl. Denna sektion av gården bedöms ha begränsade värden i jämförelse med den mer naturpräglade och gestaltade inre delen av gården. Den förhållandevis flacka gräsytan fyller dock funktionen som en plats för bollspel etc. som inte är möjlig på övrig gräsyta.

Förslaget innebär att gårdens luftighet kommer påverkas då gårdsytan reduceras och en större och högre byggnad ersätter befintlig låg garagebyggnad. Den halvöppna gårdsstrukturen försvinner och blir i högre grad en sluten gårdsmiljö. Den naturpräglade, varligt iordningställda delen av gården med kuperad mark, berg i dagen, högväxta träd med gestaltade inslag kommer däremot kunna bevaras i stor utsträckning. Nya hårdgjorda ytor, utöver de som redan finns idag på gården, bör begränsas så att den ursprungliga karaktären kan bibehållas.

Planförslaget bedöms medföra små till måttliga negativa konsekvenser för gårdsmiljön specifikt.



KONSEKVENSER STADSBILD OCH BEBYGGELSEKARAKTÄR

Föreslaget bostadshus som ersätter den låga garagelängan skapar genom den högre våningshöjden och större volymen upplevelsen av en tätare bebyggd miljö vid Fågelstavägen. Det femte våningsplanet och den mindre takvåningen har dragits in från gatan och vinklats inåt mot gården. Byggnaden möter gatan med fyra våningsplan vilket följer den befintliga byggnadsskalan. Ny byggnad höjer sig inte över kvarterets idag högsta taknockshöjd och de fyra våningsplanen som vetter mot gatan livar med takfoten på lamellhusen närmast. De mot gården högre våningarna höjer sig ovan den närmsta omgivande bebyggelsen då terrängen sluttar ner mot norr. Förhållandet där lamellhusbebyggelsen i tre-fyra våningar klättrar upp efter terrängen med en naturlig höjdhökning bryts därmed. Detta kommer framförallt bli tydligt på avstånd sett från tunnelbanan.

Stora delar av Bandhagen är en av stadsmuseet utpekad kulturhistorisk miljö där merparten av bebyggelsen är uppförd under 1950-talets första hälft. Kompletteringsbebyggelse och förtätningar har tidigare utförts i stadsdelen, framförallt öster om Tunnelbanan, där miljön idag är mer fragmenterad. I detta fall sker förtätningen i ett redan befintligt bostadskvarter i västra delen av stadsdelen, där den helgjutna 1950-talsmiljön är bevarad i högre grad.

Det föreslagna bostadshuset har hämtat influenser från befintliga lamellhus från 1950-talet, genom fasadmateriäl, färgsättning och fönsterformer. Bostadshuset kommer trots vissa gestaltningsmässiga anpassningar uppfattas som ett kraftigt avvikande inslag i den befintliga bebyggelsekaraktären och strukturen från 1950-talet genom dess moderna form och vinklar, platta tak och balkongutförande. Den föreslagna fasadgestaltningen mot gården med en varmare träliknande färgsättning med långsgående, avdelade balkonger anknyter i första hand till gårdsmiljön och dess naturpräglade karaktär.

Förslaget innebär påverkan på några av de utvalda siktlinjerna. Störst påverkan blir det sett från tunnelbanans plattform där bebyggelsen skjuter upp ovan butikslänga och bostadsbebyggelsen på västra sidan om Skärlingebacken. Nytt hus döljer bakomliggande lamellhus i kv Hålkälen på västra sidan, samt del av gårdens högväxta tallar och lövträd. Områdets markförhållande med sluttande terräng innebär att även om ny byggnad inte överstiger kvarterets totala byggnadshöjd så upplevs byggnaden högre genom placeringen i norra delen. Ny byggnad döljer dock inte annan bebyggelse och sikten är idag redan till viss del begränsad av vegetationen och kommer sannolikt begränsas ytterligare av tillkommande bebyggelse i kv Murförbandet direkt väster om tunnelbanan. Möjligheterna att orientera sig i stadsdelen direkt från plattformen påverkas inte nämnvärt.

Andra utpekade siktlinjer, från norra delen av plattformen, det centrala torget vid Bandhagsplan samt från Trollesundsvägen är idag redan begränsade eller kommer att begränsas genom planerad ny bebyggelse vid tunnelbanan. Ny byggnad kommer därför inte medföra någon påtaglig påverkan för stadsbilden från dessa punkter. Från Skärlingebacken i höjd med gågatan kommer vyn förändras då ny bebyggelse som avviker från bebyggelsekaraktären och sikten mot kvartersgården reduceras.

Planförslaget bedöms sammantaget medföra måttliga till stora negativa konsekvenser sett till påverkan på stadsbild och områdets bebyggelsekaraktär.

Vy från tunnelbanan



KONSEKVENSER TILLBYGGNAD - PAVILJONG

ALT 1. PAVILJONG

I gällande översiktsplan för Stockholm stad går att läsa att kompletterings-bebyggelse i stadsdelarna Bandhagen-Högdalen kan, genom ett förstärkt centrum, bidra till ett mer befolkat och tryggt offentligt rum. Då flertalet nya flerbostadshus håller på att byggas och planeras inom en snar framtid i stadsdelen innebär att efterfrågan på butiker och annan service ökar. Ur det perspektivet kan en ny lokal i centrumnära läge vid Skärlingebacken vara tänkbart. Att placera små lokaler för handel i bostadshusens bottenplan eller i en mindre butikslänga i direkt anslutning till bostadskvarteret var vanligt för den grannskapsplanering som genomfördes främst under efterkrigstiden, i synnerhet på 1940-talet när stadsdelarna fortfarande var förhållandevis små. På 1950-talet ökade efterfrågan när stadsdelarna växte och tillgången till service och gemensamhetslokaler koncentrerades till mindre centrumanläggningar och torg, så även i Bandhagen. I Bandhagen förekom samtidigt butiks- och servicelokaler integrerade i bottenvåningar. Föreslagen paviljong som avser rymma någon form av service eller gemensamhetsutrymme kan på så vis sägas ha kopplingar till grannskapstanken med den typen av funktion nära bostaden.

Tillbyggnaden har samma placering som befintligt garage som idag ansluter till bostadshusets gavel. Volymen är något större än garaget och hamnar närmre Fågelstavägen, i liv med föreslaget bostadshus. Fönsterpartierna har liknande format och symmetri som befintliga garageportar mot Fågelstavägen. Gestaltningen förhåller sig i övrigt snarare till det föreslagna flerbostadshuset än till befintligt lamellhus men anknyter till befintlig bebyggelse genom fasadmaterial och fasadkulör. Den större glasade partierna signalerar tydligt en annan funktion än bostad eller bostadskomplement. En färgsättning som anknyter till resten av kvarteret som illustrerat i montage, bedöms vara lämpligt. Kulör och material i fönsterpartier bör företrädesvis även anknyta till befintliga lamellhus alternativt till föreslaget bostadshus för att på så vis bilda en tydlig ny årsring.

Föreslagen paviljong bedöms medföra små negativa konsekvenser för kulturmiljön då upplevelsen av lamellhusets gavel förändras när en modernt formad tillbyggnad ersätter befintligt garage från 1950-talet, även om vissa kopplingar finns till befintligt garage. Förändringen bedöms medföra viss negativ påverkan för upplevelsen av gaturum och stadsbild. Konsekvenserna för rivning av garagelänga bedöms separat, se *Rivning garagebyggnad*).

ALT 2. UTAN PAVILJONG

Det andra alternativet innebär att lamellhusets gavel hålls fri och istället placeras ett större, solitärt träd ut på en grön förgårdsmark. Den gröna prägel i och runt om bostadskvarteren är tidstypiskt för efterkrigstidens stadsplaneideal, oftast med inslag av sparad naturmark och naturlig växtlighet men även flacka gräsytor förekom på ställen där marken av olika skäl behövde jämnas ut eller på grund av de naturliga förutsättningarna på platsen. Att tillföra mer grönska och växtlighet till kvarterets utsida kan därför ses som positivt för kulturmiljön, i synnerhet mot bakgrund av det föreslagna bostadshusets ianspråktagande av gårdsmark. På äldre fotografi från tidigt 1950-tal, innan garagelängan har tillkommit, finns en solitär, högväxt tall framför gaveln. Tallar är ett tidsenligt inslag för den här tidens miljöer men även lövträd som ofta sparats sedan innan byggnationen. Ett nytt träd bör företrädesvis vara tall alternativt ädellövträd som kan växa sig stort.

Alternativ två bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för kulturmiljön.





Vy från Fågelstavägen, österut.

KÄLLOR

TRYCKT LITTERATUR

- *Björk, Cecilia & Reppen, Laila, Tidstypiskt: arkitekturdetaljer i flerbostadshus 1880-1980, Svensk byggtjänst, Stockholm, 2016*
- *Det framtida Stockholm: riktlinjer för Stockholms generalplan, Stockholm, 1945*
- Rudberg, Eva, Folkhemmets byggande: under mellan- och efterkrigstiden, Svenska turistfören., Stockholm, 1992
- Söderström, Göran & Bernhardsson, Siv (red.), *Stockholm utanför tullarna: nittiosju stadsdelar i ytterstaden*, Stockholmia, Stockholm, 2003
- Sidenbladh, Göran, *Planering för Stockholm 1923-1958*, LiberFörlag, Stockholm, 1981

TIDIGARE UTREDNINGAR

- Kulturmiljöutredning, Förtätning Bandhagen, del av Örby 4:1, 2017-12-19, Tyrens AB.

INTERNETKÄLLOR

- Bebyggelseregistret, RAÄ
- Digitala stadsmuseet
- Digitalt museum, ArkDes
- Stockholmskällan
- Stockholm stad - Bygg- och plantjänsten: Gällande planer
- Översiktsplan för Stockholm stad, 2018

ARKIV

- Stockholm byggnadsnämnd arkiv, bygglovshandlingar



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se