

KV. SLIPAREN 1, SOLNA
KULTURMILJÖANALYS OCH
KONSEKVENSBESKRIVNING

2021-02-26

UPPDRAG

Uppdragsnummer: 304093
Titel på rapport: Kulturmiljöanalys och konsekvensbeskrivning, kv. Sliparen 1
Version: Slutversion
Datum: 2021-02-26

MEDVERKANDE

Beställare: Structor Miljöbyrå Stockholm AB
Kontaktperson: Elisabeth Mörner

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Tove Nyhlén
Handläggare: Per Olgarsson, byggnadsantikvarie

Kvalitetsgranskning: Tove Nyhlén, byggnadsantikvarie,
certifierad sakkunnig avseende kulturvärden

Övrigt: Fotografier är tagna av Tyréns AB 2020 om inget annat anges.

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986

Omslag: Sliparen 1 från Ekensbergsvägen i norr.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|-----------|
| SAMMANFATTNING..... | 4 |
| INLEDNING..... | 5 |
| BAKGRUND OCH SYFTE..... | 5 |
| AVGRÄNSNING..... | 5 |
| FÖRUTSÄTTNINGAR..... | 6 |
| AKTUELLA LAGRUM..... | 6 |
| VÄGLEDANDE DOKUMENT..... | 8 |
| OMRÅDET..... | 9 |
| SOLNA VÄXER FRAM..... | 9 |
| TIDIGARE BEBYGGELSE..... | 11 |
| INDUSTRIOMVANDLINGEN..... | 12 |
| BESKRIVNING AV OMRÅDETS KARAKTÄR..... | 14 |
| BYGGNADER INOM OMRÅDET IDAG..... | 16 |
| FASTIGHETEN SLIPAREN 1..... | 21 |
| UPPFÖRANDE..... | 21 |
| FÖRÄNDRINGAR..... | 24 |
| UTBLICK - BILISM, BILHALLAR OCH VERKSTÄDER..... | 25 |
| NULÄGESBESKRIVNING..... | 26 |
| KULTURHISTORISK VÄRDERING..... | 42 |
| KONSEKVENSBESKRIVNING..... | 44 |
| INTRODUKTION..... | 44 |
| KONSEKVENSER SLIPAREN 1..... | 44 |
| SAMMANTAGET..... | 45 |
| KÄLLOR..... | 46 |



SAMMANFATTNING

Föreliggande utredning är en kulturmiljöanalys för fastigheten Sliparen 1 i Solna Business Park. I arbete med att ta fram en ny detaljplan för fastigheten föreslås en rivning av befintlig byggnad, vilken i Solna stads inventering (2012) bedömts som särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Solna Business Park utgör ett område längs med järnvägen som på 1960-talet bebyggdes med industri-, lager- och kontorsfastigheter. Området som då hette Vireberg hade tidigare använts som grönområde, för bland annat odling. Där låg koloniträdgårdar, en handelsträdgård i norra delen och gårdsbebyggelse i den sydöstra. Det renodlade industriområdet Vireberg utvecklades successivt till ett företagsområde med framförallt kontorsanvändning. Under 2000-talet växte namnet Solna Business Park fram. Flera av områdets fastigheter genomgick stora ombyggnader under 2000-talet och det är idag svårt att avläsa dessa fastigheters ursprungliga utseende. Vireberg som ett verksamhetsområde från 1960- och 70-talen är idag ändå tydligt avläsbart i vissa byggnader samt genom områdets tydliga avgränsning, genom gatunätet och kvartersstrukturen som inte förändrats.

Sliparen 1 är en i huvudsak välbevarad verksamhetsbyggnad, uppförd 1963–1964. Anläggningen uppfördes av Gustaf Byrenius AB som bilverkstad och bilförsäljningshall i utkanten av det verksamhetsområde som då växte fram. För ritningarna stod Rune Magnusson vid Looström & Gelins konstruktionsbyrå. Läget var strategiskt, vid den redan då hårt trafikerade Hagavägen som förband Solna med Sundbyberg, idag Ekensbergsvägen.

Byggnaden uppfördes med två olika delar, vilka gavs varsin arkitektonisk gestaltning, kopplad till den inre funktionen. Mot gatan i norr byggdes en högre del i rött tegel för kontor och försäljning, och i söder tillkom en lite lägre, långsträckt och ljusputsad suterrängdel vars stora verkstads- och garagehallar annonserade sig i fasaderna med stora fönsterpartier. Utemiljön anpassades efter verksamheten med stora asfalterade parkeringsytor, stödmurar och infartsramper som hanterade den sluttande terrängen, och lite mer omhändertagen gestaltning vid gatan i norr med planterade träd.

Snart efter färdigställandet togs anläggningen över av Saab-ANA, dåtidens kanske största aktör inom bilförsäljning, som bedrev verksamhet i byggnaden fram till åren kring 1980, då anläggningen delvis togs över av en verkstadsskola. I dagsläget bedrivs kommersiell bilverkstadsverksamhet i lokalerna, medan de före detta kontors- och försäljningsytorna står tomma eller används som lager.

Byggnaden är i huvudsak mycket välbevarad in- och utvändigt. De delar som förändrats mest är kontorsplanen, medan verkstadshallarna ännu idag har kvar sin funktion och karaktär, även om det skett verksamhetsanknutna förändringar, inklusive vissa indelade mellanväggar.

Anläggningens kulturhistoriska värden är kopplade till olika faktorer. Solna Business Park är en helhetsmiljö med samhälls- och verksamhetshistoriska värden som dock har förändrats kraftigt. I dagsläget är Sliparen 1 den bäst bevarade byggnaden i området från den första utbyggnadsfasen. Anläggningen är väl synlig i stadslandskapet, som fondbyggnad utmed gator och från olika siktlinjer. Byggnaden är en intressant representant för en vanlig byggnadstyp från efterkrigstiden, som dock blir allt mer ovanlig allteftersom områden av detta slag förnyas. Anläggningen representerar bilismens historia under 1900-talet, med alla de samhällsförändrande konsekvenser som denna fick. Byggnadens och fastighetens in- och utvändiga gestaltning är väl formad, väl bevarad och typisk för byggnadskategorin. Detta bidrar med stora kulturhistoriska värden.

Tyréns bedömer att en rivning av byggnaden får måttliga negativa konsekvenser för Solna Business Parks kulturhistoriska värden som helhetsmiljö och för stadsbilden. Detta kan särskilt kopplas till att rivningen påverkar områdets bäst bevarade byggnad. Tyréns bedömer vidare att en rivning får måttliga negativa konsekvenser för värden knutna till Sliparen 1 som en representativ verkstadsbyggnad och för de värden som är kopplade till bilismens historia ur ett lokalt perspektiv. Tyréns bedömer att en rivning tar bort alla värden som är kopplade till byggnadens gestaltning, grad av ursprunglighet och representativitet för sin byggnadstyp, med måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena.

INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Tyréns har fått i uppdrag av Structor Miljöbyrå Stockholm AB att ta fram en kulturmiljöanalys för fastigheten Sliparen 1 i Solna Business Park. I arbete med detaljplan för Sliparen 1 föreslås att befintlig bebyggelse på fastigheten rivs. Eftersom Sliparen 1 har bedömts som kulturhistoriskt värdefull sker en kulturhistorisk utredning.

Utredningen beskriver vilka kulturhistoriska förutsättningar som finns på platsen. Den berörda fastighetens och bebyggelsens kulturhistoriska sammanhang beskrivs geografiskt och tidsmässigt. Syftet med rapporten är att precisera och analysera relevanta kulturvärden samt beskriva konsekvenserna för kulturmiljön av den planerade rivningen av byggnaden.

AVGRÄNSNING

Rapporten omfattar Sliparen 1. En kort historik och beskrivning av övrig bebyggelse inom Solna Business Park tecknas för att sätta in byggnaderna i sin kontext. Det område som idag benämns Solna Business Park hette tidigare Vireberg. I följande utredning kommer båda dessa benämningar användas för området.



Orienteringskarta för Solna Business Park med aktuell fastighet markerad med röd ram. Källa: Lantmäteriet.

AKTUELLA LAGRUM

MILJÖBALKEN (1998:808)

Miljöbalken (MB) syftar till att främja en hälsosam och god miljö för både nuvarande och framtida generationer genom bestämmelser för hushållning av mark och vatten. I 3 kap MB regleras särskilda markanvändningsintressen.

Planområdet ingår inte i område som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården.

KLASSIFICERING OCH SKYDD ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)

Plan- och bygglagen (PBL) innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Lagen fastställer att planläggning är en kommunal angelägenhet och innehåller bestämmelser om bland annat översiktsplan, detaljplaner och bygglov.

Vid bedömning av bygglov och åtgärder enligt PBL, exempelvis rivning, har Solna stad antagit en klassificeringsmetod med kulörmarkeringar för byggnader av olika kulturhistoriskt värde. Det är tre graderingar, blå, grön och gul, där blå utgör den högsta.

Klassificeringen av Sliparen 1 gjordes 2013-01-01 i samband med Solna stads pågående klassificering av 1960-70-talsbebyggelse. Inventeringen är redovisad i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, vilket täcker hela landets bebyggelse.

Fastigheten Sliparen 1 är utpekad som särskilt värdefull och markerad som grön, den näst högsta graden. Motiveringen för grönmarkerade byggnader lyder:

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

Fastigheten bedöms därför omfattas av PBL:s förbud mot förvanskning och den generella paragrafen om underhåll. För all bebyggelse gäller PBL:s paragraf angående varsamhet. (Se nedan).

(Motiveringen för gulmarkerade byggnader lyder: *Byggnad av positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.*)

Motiveringen för blåmarkerade byggnader lyder: *Fastighet med bebyggelse av synnerligen högt kulturhistoriskt värde.*)

PBL 9 KAP. 34 § FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR RIVNINGSSLOV

Rivningslov ska ges för en åtgärd som avser en byggnad eller byggnadsdel som inte

1. omfattas av rivningsförbud i detaljplan eller områdesbestämmelser, eller

2. bör bevaras på grund av byggnadens eller bebyggelsens historiska, kulturhistoriska, miljömässiga eller konstnärliga värde.

PBL KAP. 8 §13 FÖRVANSKNING

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

PBL KAPITEL 8 §14 ANPASSAT UNDERHÅLL

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

PBL KAPITEL 8 §17 VARSAMHET

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

Ur Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, Sliparen 1

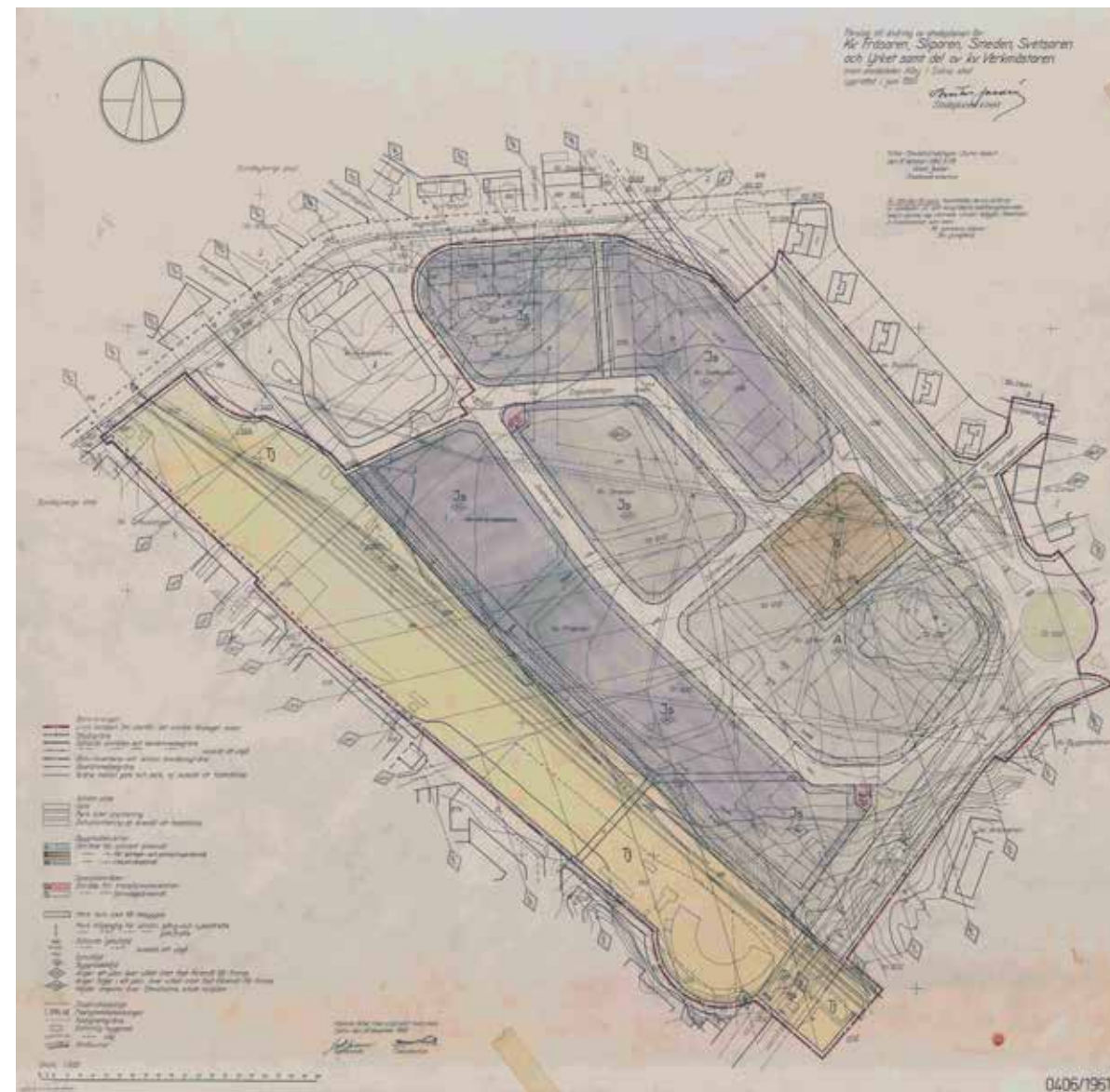
"Byggnaden är mycket viktig som representant för områdets industri- och arkitekturhistoria genom sin historiska läsbarhet och arkitektoniska kvalitet. Den ursprungliga arkitekturen är nästan helt oförändrad och många av de påkostade ursprungliga byggnadsdetaljerna finns kvar. Den finstämda, småskaliga och väl avvägda och funktionella arkitekturen har sina referenser i den tidiga funktionalismens byggnader. Sliparen 1 har högt kulturhistoriskt värde. Alla förändringar av byggnaderna eller miljön kan inverka negativt på det kulturhistoriska värdet."

GÄLLANDE PLAN SLIPAREN 1

För fastigheten Sliparen 1 gäller förslag till ändring av stadsplanen för Kv. Fräsaren, Sliparen, Smeden, Svetsaren och Yrket samt del av kv. Verk-mästaren inom stadsdelen Alby i Solna stad. Planen fastställdes 1961 och omfattade ursprungligen i princip hela det då nya Virebergs indu-striområde, inom de gränser som utgörs av Ekensbergsvägen, Gräns-gatan, Frösundaleden och järnvägens spårområde. Successivt har nya planer ersatt denna detaljplan i större delen av området, och kvar inom detaljplanen från 1961 är den västra delen av spårområdet, hus 1 inom kvarteret Svetsaren 1, samt den i rapporten aktuella fastigheten Sliparen 1. Stadsplanarkitekt var Bristol Jaldén.

I planen markeras hela kvarteret Sliparen med beteckningen Js, dvs. område för industriändamål, och ytorna närmast Ekensbergsvägen, Svet-sarvägen och Englundavägen är prickmarkerade, vilket betyder att de inte får bebyggas. Maximal byggnadshöjd inom kvarteret Sliparen anges till 11,5 meter.

En liten del av fastigheten omfattas av detaljplan för tvärbanan norr, etapp 1 (P10/6), laga kraft vunnen 2010-07-07.



Utsnitt ur gällande plan för kvarteret Sliparen 1. Den omfattade ursprungligen större delen av industriområdet.
Källa: Solna Stad.

VÄGLEDANDE DOKUMENT

ÖVERSIKTSPLAN (ÖP)

2016 antogs en ny översiktsplan för Solna, Översiktsplan 2030. Översiktsplanen tar upp strategier för bostad- och levnadssituationer, hållbarhet och transport samt tillvaratagande och bevarande av Solnas olika park-, natur- och kulturmiljöer. En av strategierna är att beakta och behandla kulturmiljöer med respekt för Solnas historia.

Vidare i översiktsplanen är mål och inriktning för kulturmiljöer att:

- Kulturminnen och kulturmiljöer skall så långt möjligt bevaras och göras mer levande.
- Solnas långa och diversifierade historia skall avspeglas i stadsmiljön.
- Kulturlandskapets särdrag skall så långt möjligt bevaras.
- Värdefulla kulturmiljöer och kulturminnen skall inte påtagligt skadas av den omfattande trafik som går genom kommunen.

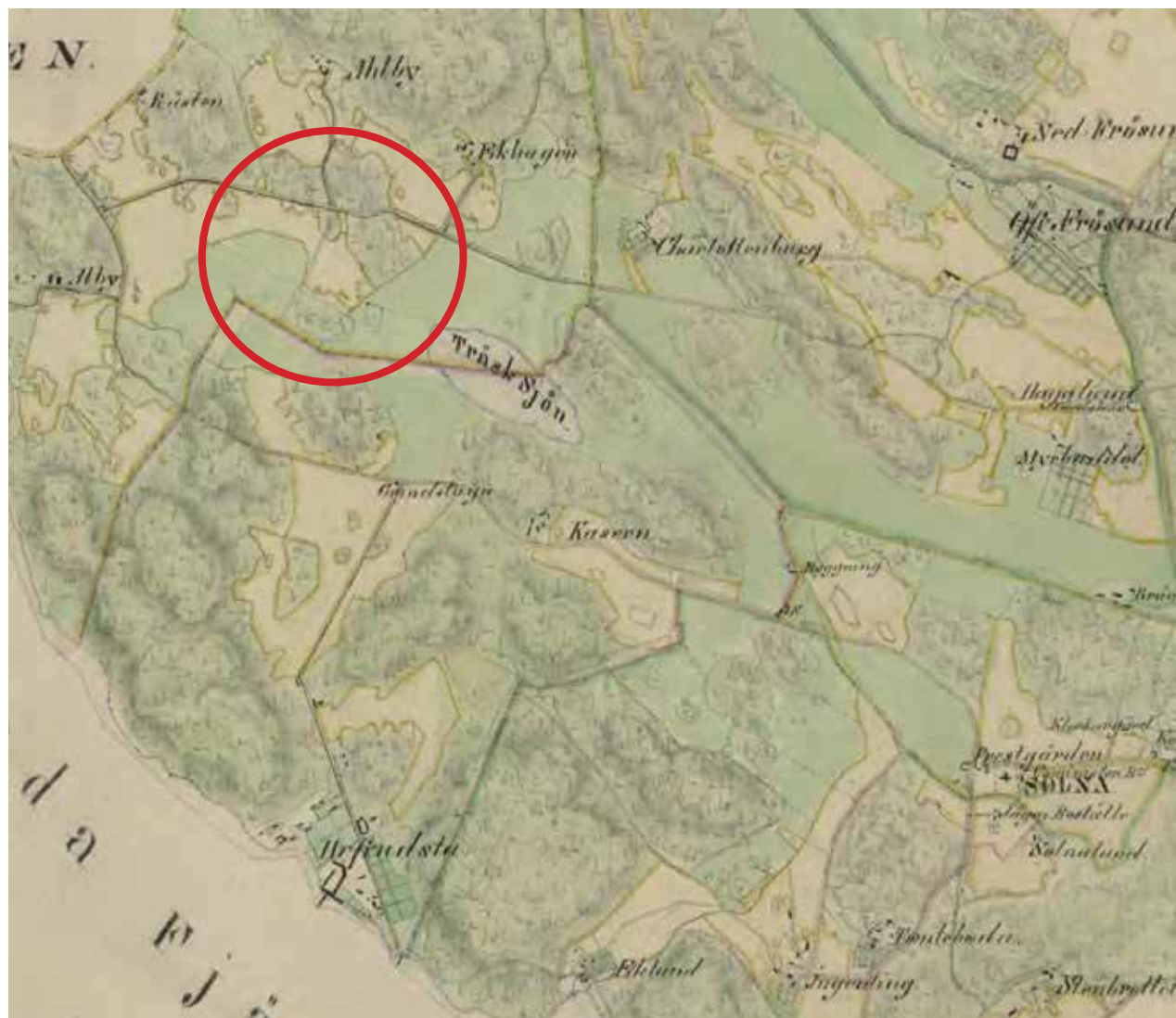
Enligt översiktsplanen bör planering och byggande beakta de olika årsringarna och bebyggelsekaraktärerna. På så sätt kan den ursprungliga karaktären tas hänsyn till samtidigt som man tillgodoser dagens förutsättningar.

Solna Business Park är ett område där den gränsöverskridande, här mot Sundbyberg, stadsutvecklingen betonas. Översiktsplanen lyfter fram att näringslivet har goda förutsättningar i detta område, genom olika typer av verksamheter är området en stor arbetsgivare. Solna Business Parks läge är samtidigt viktigt i utvecklingen av kollektivtrafikens tillgänglighetsgörande i och med sin närhet till Sundbyberg station.

I översiktsplanen anges att det goda läge som Solna Business park och Solna strand har, gör att staden önskar en fortsatt utveckling av områdena med kompletterande bebyggelse i form av bostäder.

Det finns önskemål att knyta samman arbetsplatsområdena Solna Business Park och Solna strand med Sundbybergs centrum för att skapa en mer varierad och levande stadsdel.

OMRÅDET



T.v. Urklipp ur sockenkarta över Solna från 1837. På kartan syns Träsksjön (även Rudsjön) som senare torrlades. Röd markering visar var utredningsområdet - Solna Buisness Park senare kommer att utvecklas. Källa: Lantmäteriet.

Ovan. På Generalstabskartan från 1873 syns Sundbyberg centrum med järnvägen dragen igenom. Mellan Sundbyberg centrum och Rudsjön återfinns området, se röd markering, som idag kallas Solna Business Park och är aktuellt för denna rapport. Källa: Lantmäteriet.

SOLNA VÄXER FRAM

Landskapet i Solna har historiskt varit agrart präglad med utspridda gårdar. En sockenkarta från 1837 visar, förutom Solna kyrka, socknens gårdar med tillhörande jordbruksmark. Det aktuella området som idag kallas Solna Business Park ingick vid tiden i marker ägda av Huvudsta gård. Området har även ingått i Skytteholms ägor. Solna Business Park avgränsas idag av järnvägen samt vägarna Ekensbergsvägen, Grängsgatan och Frösundaleden.

Strax öst om området låg Träsksjön (även Rudsjön på grund av att sjön innehöll ett rikt antal rudor) som senare torrlades under första

hälften av 1900-talet. Sjön var under okänt antal år hem för flera sop-tippar. Idag är delar av Solna centrum byggt på platsen. På grund av läget nära sjön var det aktuella området sannolikt inte odlingsbart utan hölls som äng.

JÄRNVÄGENS BETYDELSE

Med industrialisering och ökad urbanisering under 1800-talet växte området som bland annat utgörs av Solna och Sundbyberg. Under 1860- och 1870-talet anlades den idag så kallade Mälarbanan. Det

var när Västra stambanan skulle byggas ut under mitten av 1800-talet som valet föll på att dra spåret norr om Mälaren på grund av städer-nas, Västerås och Örebro, lokalisering.

Utbyggnaden av järnväg knöt ihop Solna med Stockholm och övriga Sverige. Nu kunde både arbetskraft och varor fraktas mellan orter. Idag trafikeras spåren av fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg.



Ovan. Bild tagen från flerbostadshus längs med dagens Ekensbergsvägen. Bilden visar hur delar av det annars öppna fältet används som koloniträdgårdar. Källa: Lantmäteriet.

T.v. Vinter 1957. Bilden som är tagen från Vireberg mot Sundbyberg visar de snötäckta kolonilotterna. Källa: Solna bildarkiv.

Den ekonomiska kartan från 1953 visar bland annat koloniträdgårdarna i det område som idag är Solna Business Park. Ungefärligt läge för dagens kvarteret Sliparen är markerad med rött. Källa: Lantmäteriet.



KOLONILOTTER I SOLNA

Vireberg, området som från början sannolikt var namngivet efter en gård vid namn Vireberg, erbjöd under tidigt 1900-tal kolonilotter till arrendering. Söder om järnvägen fanns ytterligare kolonilotter i området Vreten, vilket senare utvecklades till Vretens industriområde - idag Solna strand.

Tätheten av kolonilotter var hög och präglade landskapet under första halvan av seklet. Vissa finns kvar idag. Koloniträdgårdar fanns bland annat vid Brunnsviken sedan 1919, (idag Bergshamra koloniområde), Riksby, Kortenslund utanför Bromma (idag koloniträdgårdsföreningen Linnea), Åkeshov (idag koloniföreningen Åkeshov III), Ulvsunda (idag Lillsjöns koloniträdgårdar), Abrahamsberg (idag Stora Mossens koloniträdgårdsförening).

SOLNA BLIR STAD

Gränserna mellan Solna och närliggande områden har genomgått flera förändringar. Sockengränsen för Solna socknen sträckte sig på medeltiden fram till Gamla stan. Solna socknen inkluderade bortom Stockholm stad även delar av Nacka och Lidingö. Med tiden har socknens södra områden avskräddats till Stockholm.

Efter järnvägens påverkan växte flera samhällen upp som senare blev kommuner. 1943 slogs Solna kommun samman med Hagalunds, Nya Huvudsta, Lilla Alby och Råsunda vilket skapade Solna stad. En sista ombildning ägde rum 1949 då Lilla Alby flyttades från Solna till Sundbyberg och Rästahem från Spånga till Solna. 1948 sattes en grupp ihop för planering av staden. Bland annat anställdes Bristol Jaldén som stadsplanarkitekt, senare stadsarkitekt. En stor bostads- och arbetsplatsexpansion tog fart under 1950-talet. Samtidigt planerades för flera industriområden, varav ett var Vireberg.

TIDIGARE BEBYGGELSE

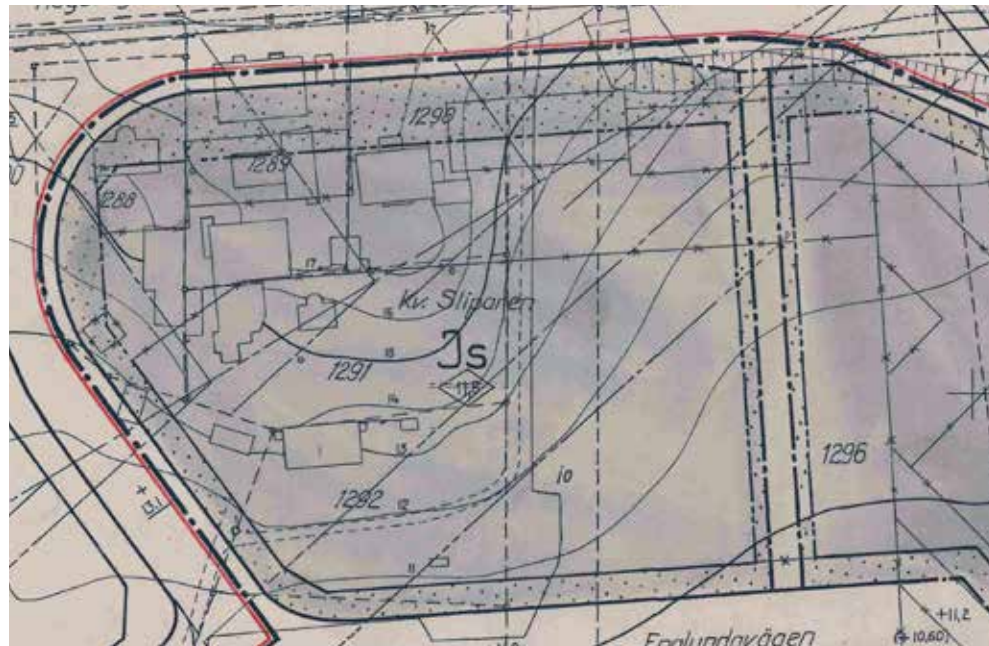
Förutom koloniträdgårdarna som gick att arrendera fanns på platsen Habgy gård och villa Englunda samt Astridsborg. Solna Buisness parks östra delar vid en befintlig ekdung bestod av fyra lägenheter.

Englunda, uppkallat efter trädgårdsmästaren Karl Englund och senare ägt av Arvid Englund, var en handelsträdgård i områdets norra del. Englunda, som även kallats Ludvigslund, var aktivt under 1900-talets första hälft.

Strax intill Englunda låg Astridsborg, som även har kallats Ludvigsborg. I början av 1960-talet fanns endast Astridsborg kvar på platsen. Byggnaden planerades att rivas men hann innan dess brinna upp.



Foto taget cirka 1960, vid ombyggnaden av Hagavägen, idag Ekensbergsvägen. Till höger i bild syns Astridsborg. Källa: Solna bildarkiv.



Utsnitt ur detaljplanen från 1961 som visar den tidigare bebyggelsen på platsen, med Englunda och Astridsborg. Källa: Solna stad.



Arvid Englunds trädgårdshandel cirka 1910. Trädgårdshandeln hade odlingar både ute och i växthus. Källa: Solna bildarkiv.



Astridsborg kort innan byggnaden brann ned, ett representativt exempel på Solnatraktens dåvarande enklare villabebyggelse. Källa: Solna bildarkiv.



På fotot från 1960 har området börjat avbanas. I bakgrunden tornar nya flerbostadshus upp sig bortom Grängsgatan. Bilden tagen intill platsen för dagens kv. Sliparen. Källa: Solna bildarkiv.



På bilden tagen 1957 pågår arbetet med Grängsgatan, den nya kopplingen mellan Ekensbergsvägen och Frösundaleden. Källa: Solna bildarkiv.



Bilden från 1959 visar området som året efter började exploateras med verksamhetsbebyggelse. Dagens kvarteret Sliparen är beläget i fonden, där grönska och småskalig bebyggelse skymtar. Källa: Solna bildarkiv.

INDUSTRIOMVANDLINGEN

FÖRSTA OMVANDLINGEN - SOLNA STAD PLANERAR

Området som nu kallades Vireberg såldes 1947 av Huvudsta gård till Valvet AB. Valvet AB var ett Wallenbergägt företag som köpte större delen av Huvudsta gårds mark. 1948 började Valvet AB att arbeta med Solna stad i sitt första samarbete; Virebergsområdet vid Ekensbergsvägen. På 1950-talet började staden och Valvet AB med industriplanering av Virebergs industriområde, däremot kom byggnation på området igång först på 1960-talet.

Enligt Bristol Jaldén tog planeringen lång tid på grund av turer runt spårförsörjningen. I och med att området låg kopplat till järnvägen fanns olika planer på hur verksamheterna skulle spårförsörjas. I slutet av 1950-talet blev resultatet att endast de fastigheter närmast spåret skulle ha spårförbindelse, övriga fick klara sig med biltransporter.

Under 1960-talet började området till slut att byggas ut med industriverksamhet. Industriområdet Vireberg var tillsammans med Vreten, Hagalund och Frösunda industriområden som i stadslandskapet anlades skiljda från bostadskvarter. Kontorshus i dessa områden växte snabbt upp under 1960- och 1970-talet. Industrin i dessa typer av områden bestod ofta till stora delar av modern elektronisk industri.

I Virebergs industriområde färdigställdes flera industriverksamhets byggnader under 1960-talet, både längs med järnvägsspåret, Ekensbergsvägen (tidigare Hagavägen) och Grängsgatan. Grängsgatan tillkom i slutet av 1950-talet i samband av uppförandet av bostadsområdet Vireberg och därigenom omdragningen av Ekensbergsvägen (Hagavägen).

Mot järnvägen var byggnaderna kopplade till bland annat Arvid Nordqvist kaffetillverkning, Svenska Tobaks Aktiebolaget (senare Swedish Match) och annan industri i behov av stora lagerbyggnader vilket blev karaktäriserande för verksamheterna. Entréer byggdes oftast vända inåt mot Virebergs industriområde. Verksamheterna längs med Ekensbergsvägen samt Grängsgatan saknade spårförsörjning. De lager som byggdes här (Svetsaren 2, senare rivet) var mer beroende av vägtrafik. Entréerna för Svetsaren 1 och 2 byggdes inåt mot Englundavägen medan Sliparen 1 och 2, med verksamhet kopplade till bilar, vände sig utåt mot Ekensbergsvägen.

I slutet av 1960-talet uppfördes Smeden 1 i mitten av området. Med start 1978 tillkom de senare fastigheterna i området, Yrket 3 och Yrket 4. I samklang med större delar av områdets industriverksamheter byggdes Yrket 3 med ett större lager samt verkstad. I övrigt bebyggdes fastigheterna med kontor.

Flera av byggnaderna i området har genomgått stora exteriöra förändringar. Även verksamheterna har förändrats under tiden. Lager har rivits och ersatts med kontor (Svetsaren 1) vilket ledde till att området började genomgå en förändring från tung industri till ett företagslandskap med större betoning på kontor.

En kort beskrivning av alla fastigheter finns i avsnittet *Byggnader inom området idag*, se karta på sidan 16.



Fotografi taget 1960 från taket på ett av höghusen vid Virebergsgatan. Englunda och Astridsborg, med läget för dagens kv. Svetsaren i förgrunden. I fonden Sundbyberg. Den flacka terrängen var idealiskt för ett verksamhetsområde. Källa: Solna bildarkiv.



Ortofot från 1960 visar området med sina kolonilotter, Hagby gård samt Englunda. I området västra hörn finns byggnader uppförda i anslutning till järnvägsspåret. Dessa byggnader finns ej kvar idag. Källa: Lantmäteriet.



Ortofot från 1975 visar hur industriverksamheten byggts upp samt Grängsgatan i sitt färdigställda utseende. Sliparen 1 strax ovan bildens mitt. Källa: Lantmäteriet



Fotot från 1962 visar hur bebyggelsen i kvarteret Svetsaren 2 är under uppförande. I bakgrunden syns fortfarande området Astridsborg. Bortom Astridsborg, mot järnvägen har kafferosteriet Arvid Nordqvist låtit bygga industribyggnader. Ännu en byggnad vid järnvägen börjar ta form. Källa: Solna bildarkiv.

MODERNA OMVANDLINGEN - SOLNA BUSINESS PARK

Det renodlade industriområdet Vireberg utvecklades successivt mot ett företagsområde med framförallt kontorsanvändning, där lagerlokaler revs och industrin förändrades. Inom området började andra inslag så som restaurang, butik och gym att växa fram. Under 2000-talet började namnet Solna Business Park att användas. Solna Business Park var från början namnet på ett aktiebolag inom Fabegekongern (områdets största fastighetsägare) men har kommit att ersätta namnet Virebergs industriområde.

1996 påbörjades arbetet med tvärbanan, en utvecklad kommunikationsled i Stockholm. 2013 öppnade banans sträckning Alvik-Solna centrum för trafik. Tvärbanan förlades till Svetsarvägen som skär genom området. Solna Business Park fick då en egen tvärbanestation med samma namn.

I och med den moderna omvandlingen fokuserades verksamheterna på att bli en del av ett kreativt företagsnav. Fenomenet syns även i andra delar i Solna. Vretens industriområde, som började planeras redan 1922 då markköp för industritomter gjordes, kallas idag Solna strand och benämns ofta tillsammans med Solna Business Park i planeringen, så som i Solna stads översiktsplan.

BESKRIVNING AV OMRÅDETS KARAKTÄR

Solna Business Park är tydligt avgränsat. I söder är byggnaderna lokaliserade vid järnvägen men vänder sig inåt mot Svetsarvägen. På baksidan mot spåret karaktäriseras fastigheterna av parkering (ibland i flera plan) samt lastkajer för vägtrafik (ej spårtrafik).

I norr avgränsas området av Gränsgatan. Gränsgatans bredd och planterade trädrad gör tillsammans med att den ligger högre att gränsen upplevs som sluten. Här låg tidigare Englunda handelsträdgård och Astridsborg. Idag finns inga spår kvar på platsen av tidigare bebyggelse, förutom Englundavägen vilken sannolikt döpts efter handelsträdgården och som löper från Smidesvägen till Järnvägsgatan.

Den västra sidan avgränsas av Ekensbergsvägen och Järnvägsgatan. Här finns den tydligaste entrén till området, där Svetsarvägen möter Ekensbergsvägen. Mellan entrén och Gränsgatan upplevs Ekensbergsvägen som en mer öppen avgränsning. Fastigheterna här, Sliparen 1 och 2, följer Ekensbergsvägens nivåskillnad och vänder sig mot den.

Den östra, mindre bebyggda, sidan av området avgränsas av Frösundaleden, Svetsarvägen och tvärbanan, vilken är dragen innanför Frösundaleden parallellt med Svetsarvägen. Tvärbanan fortsätter sedan i öst-västlig riktning genom området och passerar ut på en bro parallell med Ekensbergsvägen.



Gränd mellan Sliparen 1 och 2 som illustrerar att bebyggelsen delvis är påfallande tät och att nivåskillnaderna på sina håll är tämligen stora.



På drönbilden syns hur järnvägen tydligt avgränsar området. Källa: Fabege.



Järnvägsgatan upp mot Ekensbergsvägen. I bakgrunden fastigheten tillhörande Arvid Nordqvist. Av tidigare bebyggelse på platsen kopplad till järnvägen återstår inget.



Nivåskillnaden med Gränsgatan till höger. Uppe på vällen mot vägen har en gångväg skapats.



Ekensbergsvägen och Sliparen 2 ligger på samma nivå, fastighetens entré är vänd mot vägen.



Där Ekensbergsvägen så småningom korsar Gränsgatan blir nivåskillnaden tydlig. Trädgården förstärker den slutna karaktären.



Tvärbanan passerar genom området. Bild tagen från Hagbyvägen. På andra sidan järnvägen karaktäriseras bebyggelsen av stora byggnadsvolymer.



Den västliga entrén till området. Till vänster i bild Sliparen 1, till höger tvärbanans spår.



På platsen för Hagby gård finns idag en park med äldre och yngre lövträd. Parken har promenadstigar och bänkar och kan användas för närrekreation. I norr avgränsas parken av Grängsgatan.



Ytan mellan parken och Svetsarvägen är idag parkeringsplats.



Bro uppförd för tvärbanan utgör områdets västliga gräns.



I förgrunden låg Hagby gårds huvudbyggnad. Till vänster i bild löper Hagbyvägen som passerar under Grängsgatan. Till höger den promenadväg som tar besökaren genom parken.



Svetsarvägen som löper genom området har breda trottoarer och är en tydlig struktur. Mot Ekensbergsvägen mynnar vägen mot Sundbyberg.

Tvärbanan har en dominerande karaktär i två av tre entréer till området. Ombyggnation av Svetsarvägen i samband med tvärbanans lokalisering har även den karakteriserat området med hållplats på var sida om vägen, samt trappor och ramper mot byggnaderna som ingår i Smeden 1. Svetsarvägen upplevs som områdets huvudgata och här märks ambitionen att ge gatans centrala del karaktär av stadsgata.

En in- och utfart för biltrafik finns även i norr via Smidesvägen. Vägarna genom området präglas, förutom Svetsarvägen, av anpassningen

till biltrafik. Området karaktäriseras även i sin helhet av ett stort antal parkeringsplatser för personbilar samt lastbilar.

Nivåskillnader längs Ekensbergsvägen, Grängsgatan och Frösundaleden bidrar till att Solna Business Park upplevs tydligt avgränsat. Längs med järnvägen finns ingen nivåskillnad.

I nordöst finns idag en park bestående av äldre och yngre lövträd. Parken minner om gården Hagby som var lokaliserad här. På platsen finns även promenadstigar och ett fåtal bänkar vilket gör att platsen

upplevs som planerad för närrekreation. Trafiken på Grängsgatan gör att parken inte upplevs lika tillgänglig från bostadsområdet som från verksamhetsområdet.

Längs med ekdungen löper gång- och cykelvägen Hagbyvägen, namngiven efter gården, i nord-sydlig riktning. Vägen passerar under Grängsgatan och fortsätter in i Virebergs bostadsområde. Utrymmet mellan parken och tvärbanans spår består idag av en parkeringsplats.

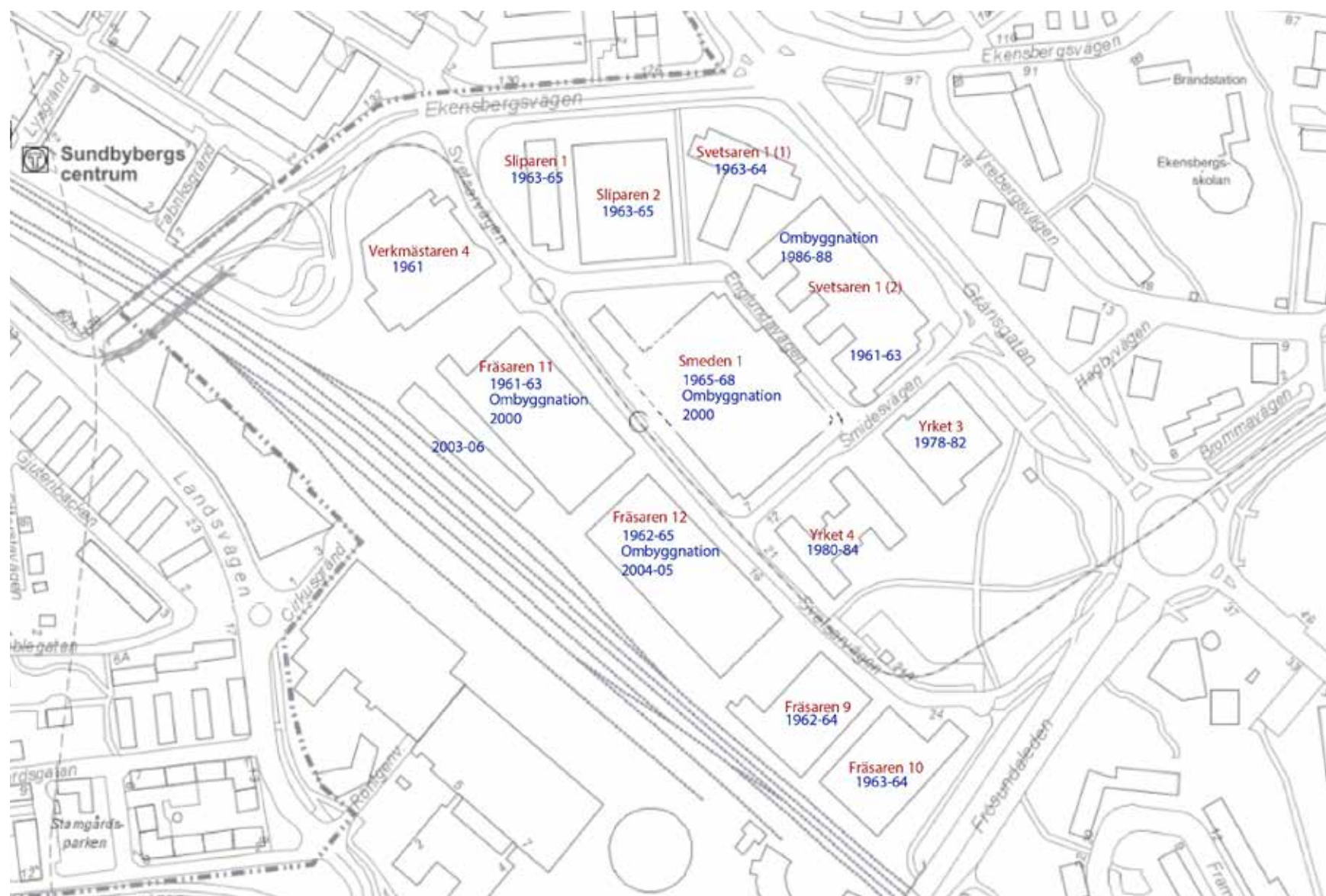
BYGGNADER INOM OMRÅDET IDAG

Ett fåtal byggnader har fortsatt en bevarad 1960-talskaraktär. Entrébyggnaderna Verkmästaren 4 tillhörande kaffetillverkaren Arvid Nordqvist och Sliparen 1 med ursprunglig användning, bilservice, är båda karakteristiska 1960-tals byggnader. Längs med Svetsarvägen längre in i området finns även Fräsaren 9 med lager och kontor med väl bevarad 1960-talsarkitektur. Längs Smidesvägen ligger Svetsaren 1 (hus 2) till stora delar ombyggd, men med gula tegelfasader, hög industriskorsten och rikt utformad kopparport så bidrar byggnaden ändå till 1960-talskaraktären i området.

Övriga byggnader har genomgått stora exteriöra förändringar, bestående av nya fasader under 2000-talet, och den industriverksamhet de uppfördes för är svår att avläsa. Bebyggelsen domineras av stora kompakta byggnader med verksamheter så som kontor, storköp, gymnasium och restauranger.

Virebergs industriområde, till stora delar uppbyggt med en verksamhet och ett företag per fastighet, är med undantag för de få välbevarade byggnaderna förvandlat till Solna Business Park. Nästan samtliga byggnader har idag ett mer diversifierat bruk och inrymmer många olika hyresgäster. De mest tongivande byggnaderna längs huvudstråket Svetsarvägen har omvandlats och tillkomsten av tvärbanan har understrukit denna förskjutning i områdets innehåll och karaktär.

Vireberg som ett verksamhetsområde från 1960- och 70-talen är idag avläsbart i vissa byggnader, genom områdets tydliga avgränsning, genom gatunätet och kvartersstrukturen som inte förändrats. I viss mån går det att förstå att järnvägen varit en viktig lokaliseringfaktor även om de funktionella kopplingarna till spåren inte finns kvar.





Fräsaren 9. Fasad mot Svetsarvägen.



Fräsaren 10. Delen närmast Svetsarvägen.



Stora förändringar i form av om- och påbyggnad ägde rum för Fräsaren 11 under 2000-talet. Utanför går den breda Svetsarvägen med hållplatsen för tvärbanan.



Fräsaren 9. Fasadparti i räfflad kopparplåt, en fin 1960-talsdetalj.



Fräsaren 10. Gavel mot spåret.



Fräsaren 11. Parkeringsdäck i flera våningar bakom byggnaden.

FRÄSAREN 9

Kontors- och lagerbyggnaden uppfördes mellan 1962-64 av Svenska Tobaks Aktiebolaget, senare Swedish Match, efter ritningar av Sture Frölén Arkitektbyrå AB. Fastigheten har kvar sin karaktär av industrifastighet från 1960-talet, även om förändringar skett genom bland annat tillbyggnader och lastkajförändringar.

FRÄSAREN 10

Fräsaren 10 uppfördes 1963-64 som en industrifastighet med ett stort lager av Finbruken AB efter ritningar av arkitekterna Bengt Serwe och Emil G Uddvik AB. Redan 1968 byggdes lagret till med en kontorsdel. Därefter har byggnaden byggts till med ny entré och hisstorn. Invändigt har lagerlokalen försetts med lanternin. Mellan 2010-12 utförde Fabege en fasadändring och ombyggnad.

FRÄSAREN 11

Även denna industri- och kontorsbyggnad är uppförd 1961-63 av AB Byggnadsindustri Ehn & Co åt Philipskoncernen och Elektriska AB AEG, efter ritningar av Karl G. H. Karlsson. Fastigheten uppfördes med verkstäder, lager, kontor och bostadslägenheter för anställda.

Kring 2000 lät Solna Business Park, tidigare ett aktiebolag inom Fabegekoncernen, genomföra en omfattande om- och påbyggnad då komplexet byggdes om till hotell. Den ursprungliga fasaden byttes ut och mellanrum mellan byggnadskroppar byggdes igen. Idag ryms kontor, hotell och matvarubutik i fastigheten.



Fräsaren 12.



Sliparen 1, byggnaden används för ursprungligt ändamål, bilservice.



Sliparen 2 mot Ekensbergsvägen, mot vilken byggnaden har en större entré samt parkering.



Fräsaren 12, fasad mot Svetsarvägen.



Sliparen 1, f.d. kontor- och försäljningsdel med entré mot Ekensbergsvägen.



Sliparen 2 från Englundavägen. Byggnaden har genomgått stora förändringar i fasad 2003.

FRÄSAREN 12

Industri- och kontorsbyggnad uppförd av AB Byggnadsindustri Ehn & Co. mellan 1962-65, ritad av Henry Haubro Nielsen. Vilken verksamhet som ursprungligen bedrevs i fastigheten är osäker, men planritningar visar på multifunktionella lokaler med lager, kontor, verkstäder, laboratorium och utbildningslokaler.

2004-05 lät Solna Business Park, tidigare ett aktiebolag inom Faber-gekoncernen, utföra en omfattande om- och påbyggnad. Ursprunglig fasad och byggnadsform är kraftigt förändrad och idag rymmer här kontor och ICA Maxi

SLIPAREN 1

Verkstads, kontor- och försäljningsfastighet uppförd 1963-65 av Gustaf Byrenius AB efter ritningar av Looström & Gelins Konstruktionsbyrå. Byggnaden uppfördes för Saab-ANA. Byggnaden, som i mångt och mycket är oförändrad sedan 1960-talet, används fortfarande som bilverkstad.

Fler bilder samt beskrivning finns under rubriken *Aktuell fastighet*.

SLIPAREN 2

Industri- och kontorsfastighet uppförd mellan 1963-65 av byggherren AB Byggnadsindustri Ehn & Co efter ritningar av Henry Haubro Nielsen. 2003 byggdes fastigheten om, den ursprungliga fasaden byttes ut och fastigheten gavs en ny arkitektonisk utformning.



Fastigheten Smeden 1 ligger centralt i mitten av övriga fastigheter i Solna Business Park. Byggnaden frontar Svetsarvägen, här återfinns en av tvärbanans hållplatser.



Svetsaren 1, hus 1, i sin T-form. Byggnaden har genomgått stora förändringar genom ändring av fasad under 2000-talet. Den östra sidans gård används som parkering.



Svetsaren 1 hus 2. Fastigheten vetter i söder mot Englundavägen, här med en omhändertagen gestaltning med träd och parkeringsplatser. Denna del tillkom på 1980-talet.



Smeden 1. På bild syns den förändrade fasaden.



Svetsaren 1 hus 1. Den upplevda baksidan av byggnaden ligger på en lägre nivå än den avgränsande Ekensbergsvägen. På den västra sidan används utrymmet som park.



Svetsaren 1 hus 2. Fastighetens 1960-talsdel har i senare tid byggts till med en restaurang och festvåning.

SMEDEN 1

Industri- och kontorsfastighet uppförd mellan 1965-68 av AB Byggnadsindustri Ehn & Co. Även denna byggnad ritades av Henry Haubro Nielsen. Den stora fastigheten rymde kontor i byggnadens högdelar och industri och verkstäder i de lägre. Här fanns verkstadsskola, tryckeri och kontor för bland annat Arbetsmarknadsstyrelsen, liksom ett barndaghem i en avskild byggnadsdel.

Under 2000-talets första decennier genomgick fastigheten omfattande om- och påbyggnader. Huvuddelen av byggnaden är idag så kraftigt förändrad att man inte längre kan utläsa den ursprungliga arkitekturen. Fastigheten nyttjas idag som gymnasieskola, kontor och butiker samt av restauranger i bottenplan.

SVETSAREN 1 HUS 1

Industri- och kontorsfastigheten uppfördes mellan 1963-64 av Stockhaus & Co AB efter ritningar av Karl G. H. Karlsson. Under 2000-talet har byggnaden byggts om. Byggnadsvolymen är ursprunglig medan fasaderna har förändrats.

SVETSAREN 1 HUS 2

Den äldre byggnaden uppfördes som kontorshus mellan 1961-63 av Stockhaus & Co AB och ritades av Karl G.H. Karlsson. Det är en portalbyggnad till fd Virebergs industriområde och har ett bevarat formspråk från verksamhetsområdets första tid. Idag drivs hotellverksamhet i byggnaden. På 1990-talet uppfördes en större tillbyggnad för kontorsverksamhet.

Intill kontorsbyggnaden låg en stor lagerbyggnad från 1960-talet som revs och på dess grundmurar byggdes 1986-88 ett industri- och kontorshotell. Byggnaden uppfördes av SIAB Teknik och Eric Risberg. Här huserar idag flera offentliga verksamheter.



Arvid Nordqvist industrifastighet, Verkmästaren 4, mot Svetsarvägen.



Yrket 3, fasad mot Smidesvägen



Yrket 4 har imponerande och tidstypiska husvolymen i korsningen Smidesvägen och Svetsarvägen.



Verkmästaren 4 mot järnvägsspåret.



Yrket 3, fasad mot sydöst.w



Yrket 4, huvudentré i lågdel mot Smidesvägen.

VERKMÄSTAREN 4

Industrifastighet uppförd 1961, efter ritningar av den välkände industriarkitekten Karl G.H. Karlsson, åt kaffetillverkaren Arvid Nordqvist. Det är den första fastigheten vid lokalgatan Svetsarvägen som möter besökaren vid huvudinfarten till området. Arvid Nordqvist har kvar sin verksamhet i industrianläggningen som med tiden har förändrats genom bland annat tillbyggnader och ändringar av lastkajer, förändringar typiska för tillverkningsindustrier.

YRKET 3

Yrket 3 uppfördes mellan 1978-82. Lager-, industri-, och kontorsfastigheten uppfördes av företaget AB Kylmaterial efter ritningar av Sven Danielsson Arkitektkontor AB. Den oförändrade byggnaden används fortfarande som kontor och lager.

YRKET 4

Industri- och kontorsfastighet uppförd 1980-84 av företaget Dynapac som huvudkontor åt företagets försäljningsorganisation. Arkitekt var Sven Danielsson Arkitektkontor AB. Fastighetens stora kontorsytor hyrs idag ut åt flertalet företag. Byggnadens fasader i plåt och betong målades 2014, i övrigt är fastigheten relativt oförändrad.

FASTIGHETEN SLIPAREN 1

UPPFÖRANDE

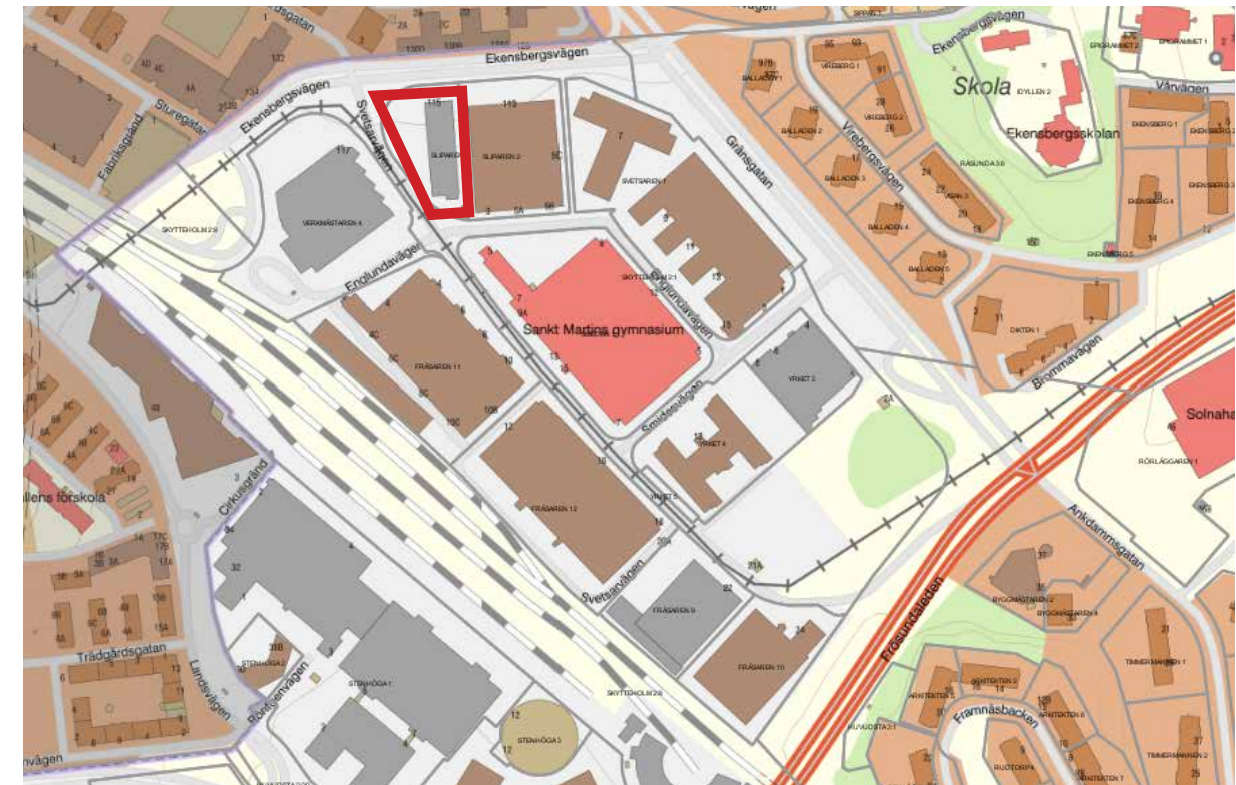
Sliparen 1 bebyggdes 1963 – 1964 som en av de tidigare fastigheterna i Virebergs industriområde, med ett fördelaktigt läge invid dåvarande Hagavägen, idag Ekensbergsvägen. Byggnaden uppfördes som bilverkstad med kontorslokaler och bilförsäljningshall. Byggherre var Gustaf Byrenius AB, och för ritningarna stod ingenjör Rune Magnusson vid Looström och Gelins konstruktionsbyrå. Redan 1964 köptes Byrenius företag upp av Saab-ANA, vilket därefter disponerade hela anläggningen fram till sent 1970-tal.

Utomhusmiljön asfalterades och försågs med ett stort antal parkeringsplatser. I nedre nivån på västra sidan anordnades bensinpumpar för anläggningens eget bruk.

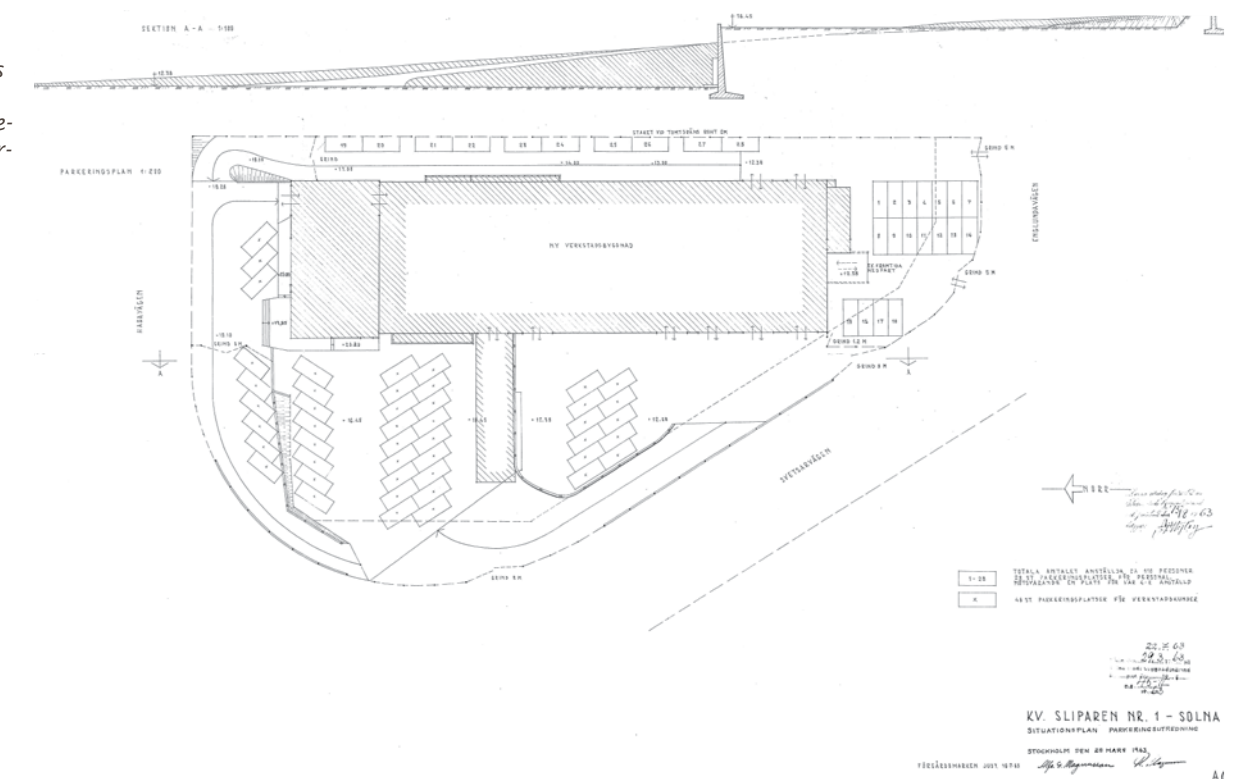
Byggnaden uppfördes med en trevåning del mot gatan i norr, som inrymde försäljning av nya och begagnade bilar, kontor och personallokaler. Den södra delen bestod av tre plan med stora hallar för verkstadsändamål och biluppställning. Tomten, med sin markerade nivåskillnad mellan Ekensbergsvägen och Englundavägen, gjorde det möjligt att låta alla verkstads våningar få separata infartsportar.

Grundmurarna utfördes i betong, med plintar och murar ned till berg. Även bjälklagen, de bärande mellanväggarna och systemet av stompelare platsgöts. Icke bärande väggar uppfördes av lättbetong eller som gipsbeklädda regelväggar. Verkstadsdelen fick serponitputsade ytterväggar på halvstenstegel och ett flackt papptäckt sadeltak på lättbetongplank. Kontorsdelen fick rött fasadtegel under ett motfallstak i plåt på trätakstolar.

Sliparen 1 markerad med rött. Källa: Solna stad.



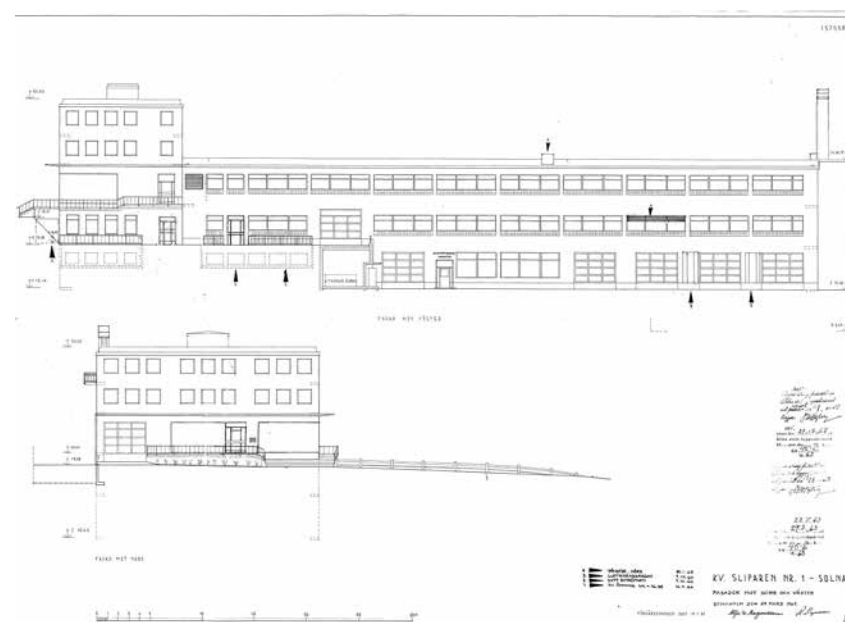
Situationsplan från 1963, signerad Rune Magnusson, vilken dels illustrerar tomtens nivåskillnader, dels utemiljöns stora antal parkeringsplatser. Källa: Solna stads bygglövsarkiv.



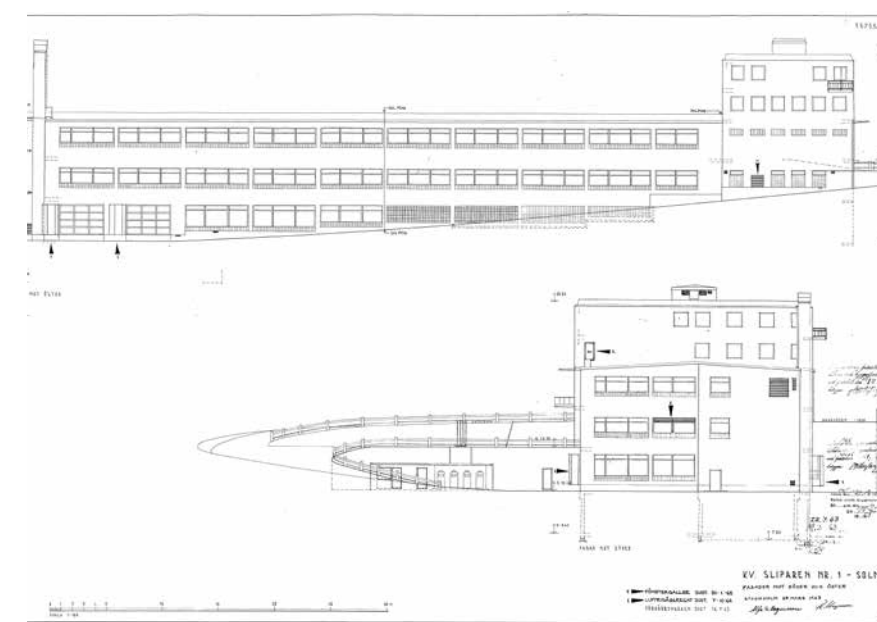
Utformningen blev representativ men i sammanhanget kanske lite otidsenlig, egentligen mer typisk för 1940- och 1950-talens verkstadsbebyggelse, än 1960-talets. Anläggningens två delar skiljdes åt på ett visuellt plan. Verkstadsdelen fick ljusputsade fasader och en tydlig horisontalverkan där långa svepande fönsterpartier markerade våningsplanens öppna hallar. Som ett utropstecken i söder placerades anläggningens pannskorsten. Kontorsdelen blev mer samlad och vertikal, en röd tegelkub krönt av den markerade takomfattningens gröna plåt. Mot gatan annonserades bilförsäljningen genom upplysta skyltfönster och ett prydligt koppartäckt skärmtak utmed fasadens hela bredd ovan marmorklädd bottenvåning.

Invändigt hade byggnaden en källarvåning längst i söder plan -1 (ursprungligen plan D) med pannrum, oljetankar och förråd. I plan 0 (plan C) fanns verkstadshallar med portar på bägge långsidor. Här fanns även en avdelning för kundmottagning och ett utrymme med pelarlyftar, liksom biltvättar, smörjgropar och andra verkstadsanknutna delar. Plan 1 (plan B) hade en stor hall för biluppställning, några lackeringsboxar och ett fläktrum. I norr under kontorsdelen placerades personalutrymmen som omklädningsrum och lunchrum. Även i plan 2 (plan A) fanns en stor hall med garage och uppställning av begagnade bilar, med tillfart från Ekensbergsgatan. Här fanns en bilutställningshall med anslutande små försäljarrum.

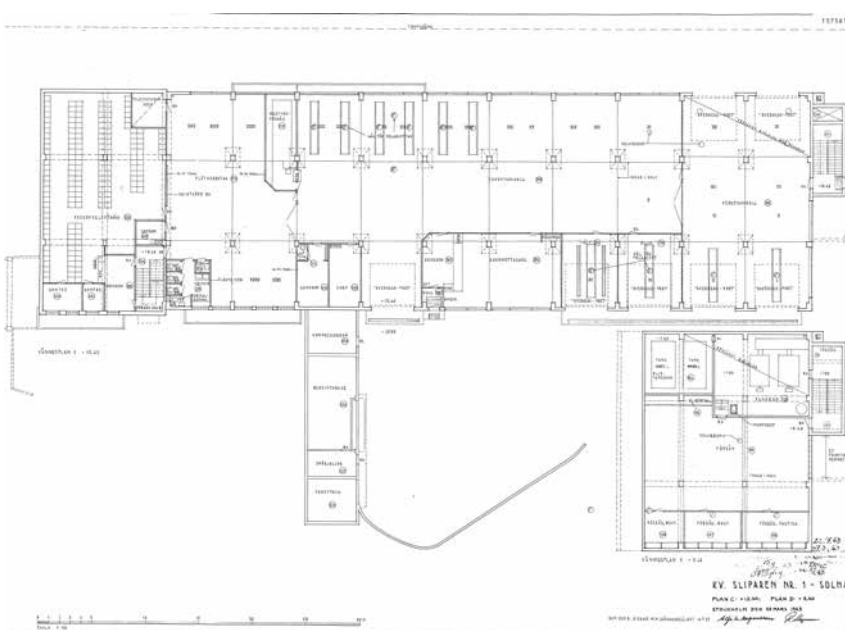
När det gäller kontorsvåningarna var det tänkt att plan 3 (ursprungligen våning 1 tr.) skulle inrymma väntrum, konferensrum och ett storrum med 10 arbetsplatser. Våningen ovanför, plan 4 (2 tr.) skulle inrymma tre lägenheter för anläggningens fastighetskötare. Det är oklart om detta någonsin kom till stånd. Redan i början av 1965 sökte den nya ägaren Saab-ANA bygglov för att inreda plan 3 med kontor för ekonomiavdelningen och plan 4 med konferensrum och några chefsrum invid inre korridorer.



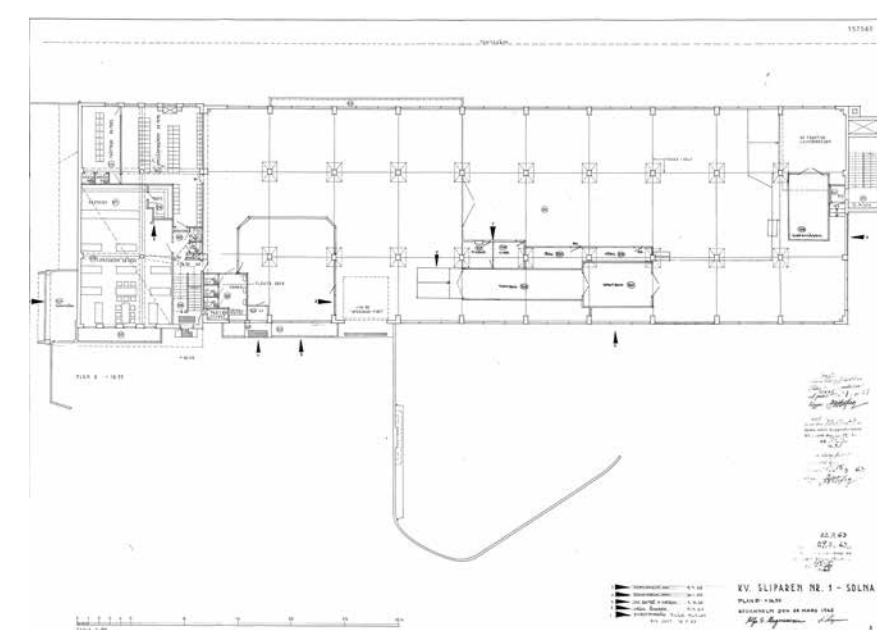
Fasad mot väster och norr, bygglovsritning 1963. Garage- och verkstadsportar i alla nivåer. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



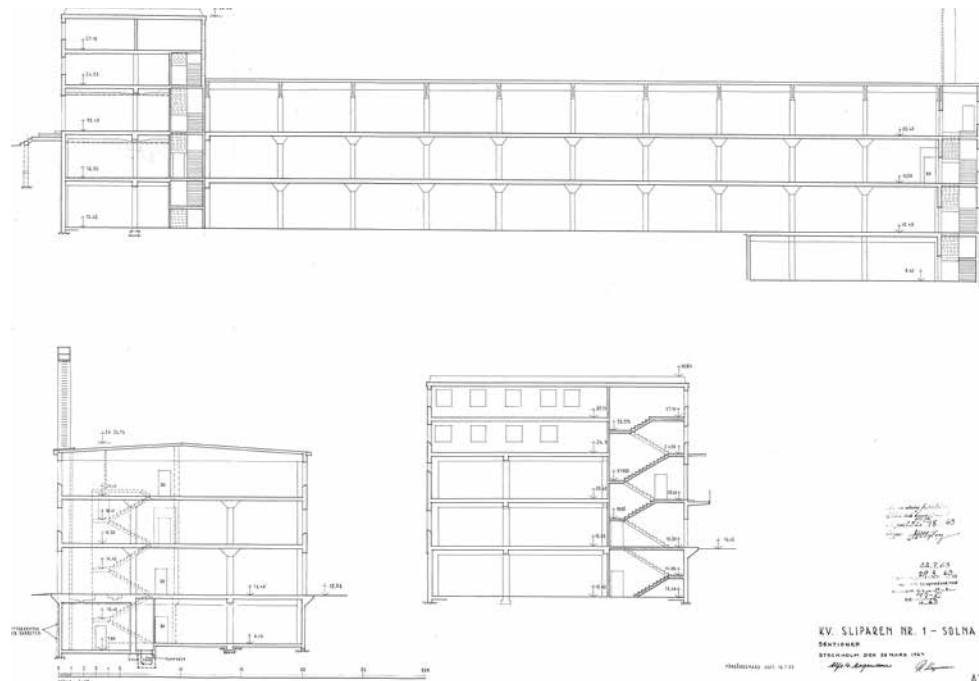
Fasad mot öster samt söder. Generösa fönsterpartier. Notera infartsrampens svepande linjer nedtill i bild, liksom den lilla stationen med bensinpumpar. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



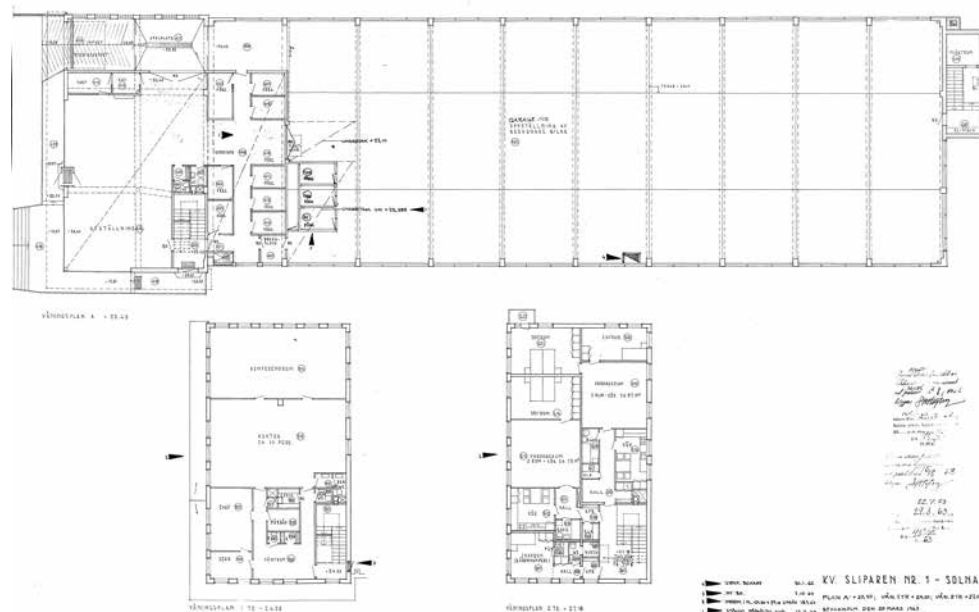
Plan -1 samt 0, på ritningen betecknade C och D. Mot väster skjuter utrymmen för bensintankar mm in under gården. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



Bygglovsritning av plan 1, på ritningen plan B, som förmodligen inrymde uppställning av både nybilar och fordon som skulle repareras. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



Sektionsritningar från 1963, som visar det tidstypiska systemet av bärande mushroom-pelare. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



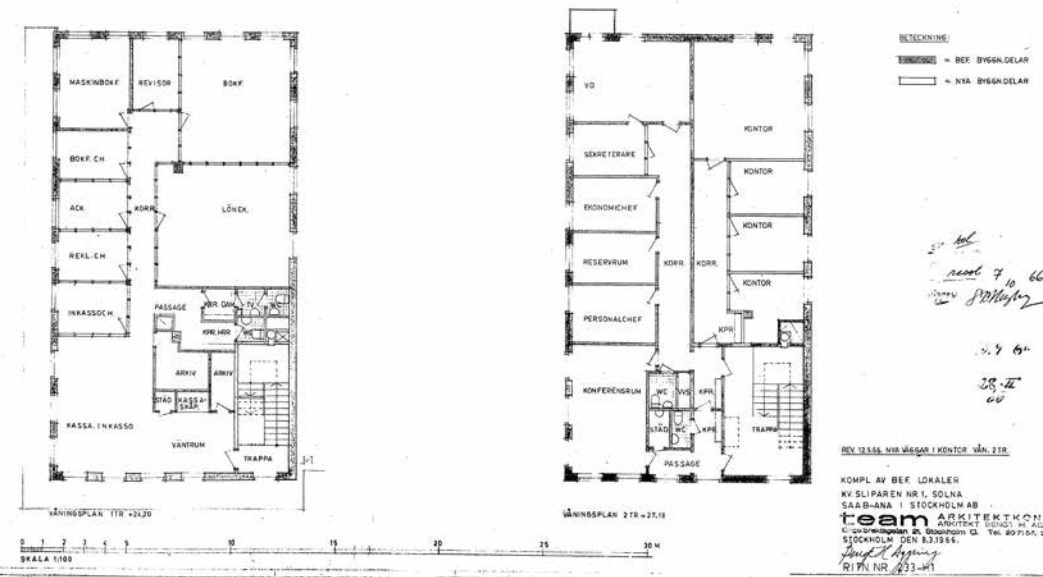
Plan 2, på ritningen A, dels en bilutställningshall mot norr och dels en större öppen hall för inbytesbilar och begagnade fordon. Nedtill kontorsplanen så som de var tänkta att inredas. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.

BYGGHERRAR OCH ARKITEKT

Gustaf Byrenius AB, namngivet efter grundaren, var från 1930-talet och några decennier framåt en framgångsrik firma i Stockholmstrakten med bilverkstäder och bilförsäljning av både nya och begagnade bilar. Företaget uppförde exempelvis en stor och toppmodern verkstad vid Västberga Allé i början av 1950-talet, men hade sedan tidigare filialer på flera ställen, bland annat vid Valhallavägen 143. Firman saluförde i första hand GM-bilar, både amerikanska och europeiska, med Opel, Oldsmobile och Chevrolet som stora märken.

Saab-ANA, egentligen Aktiebolaget Nyköpings Automobilfabrik, bildades 1937 som försäljare av bilmärken från amerikanska Chrysler-koncernen men även traktorer från brittiska Massey-Ferguson. Företaget övertogs 1960 av Saab och blev en av Sveriges största återförsäljare av bilar, med över 100 kontor i hela landet. 1964 köpte Saab-ANA upp Gustaf Byrenius AB, och flyttade då in i Byrenius anläggning i kvarteret Sliparen, ännu under uppförande. Saab-ANA expanderade under följande årtionden, med exempelvis en storslagen verkstads- och försäljningsanläggning i kvarteret Varmvattnet i Akalla industriområdet 1977. Företaget såldes 2007 till OK-koncernen.

Rune Magnusson var en av många skickliga ingenjörer och arkitekter vid *Looström & Gelins konstruktionsbyrå*. Detta företag grundades redan 1903 i Stockholm. Företaget hade redan från början både ingenjör- och arkitektkompetens och kunde därför under 1900-talet projektera stora bostadsområden, industrier och institutionsbyggnader runtom i landet, i Stockholm exempelvis Handelshögskolan och f.d. hotell Lydmar vid Sturegatan, i landsorten bland annat Piteå tingshus. Företaget är ännu 2020 verksamt, nu under namnet Looström.



Plan 3 och 4, dvs kontorsplanen våning 1 och 2 trappor. Ändringsritning från 1965 uppgjord av Saab-ANA. Verkställande direktörens rum överst på ritningen, med balkong i österläge. Källa: Solna stads bygglovsarkiv.



Byggnaden i vårgrönska, från Ekensbergsvägen i norr.

Exempel på yttre ändring. Mot väster har en del av fasaden i plan 1 på 2000-talet klätts in i Peugeots klarblå plåt. Dörren är sentida och har fått en ny omfattning.



Exempel på inre ändring. Sekundära mellanväggar av oklar ålder i verkstadshall.



FÖRÄNDRINGAR

Sannolikt flyttade Saab-ANA:s verksamhet ut i slutet av 1970-talet, i samband med att företagets nya jätteanläggning i Akalla stod klar. År 1981 sökte Solna kommuns fastighetskontor bygglov för att ändra de två nedre suterrängplanen, plan 0 och 1 (plan B och C) till verkstads-skola för gymnasiet. Nu delades verkstadshallarna in i mindre enheter för ändamål som lackerings- och bilskadeundervisning, fordons- och verkstadsteknik, grupp- och lärarum. Den ursprungliga lunch-matsalen byggdes om till uppehållsrum, och omklädningsrum anordnades i det gamla reservdelsförrådet. I fasad sattes några enstaka fönster igen, och utemiljön anordnades med blygsamma gräsplättar, planterade buskar. Gymnasieskolan flyttade ut på 1990-talet varefter lokalerna i de nedre planerna återigen blev verkstäder och biluppställningsytor för kommersiella ändamål, en verksamhet som fortgår än idag.

År 1988 hade Bilbolaget Norrort AB tagit över bilförsäljningslokalerna i plan 2 (plan A) vilka då moderniserades. Dessa lokaler ändrades återigen år 2000 och inreddes för kontorsändamål, med receptionsyta, entréhall och nytillskapade kontorsrum. Vid något tillfälle därefter har våningsplanet återigen rensats från många av dessa tillägg, och lokalerna används år 2020 som lager.

Beträffande kontorsvåningarna i plan 3 och 4 (våning 1 och 2 tr.), är uppgifterna ganska få. Sannolikt fungerade de länge som kontor för underliggande bilförsäljning. Under 2000-talet har lokalerna dock använts som etableringskontor vid industriområdets ombyggnad, vilket har lämnat spår i planlösningar och ytskikt. Ett nytt fläktrum har tillkommit i plan 4 (våning 2 tr.).

Förutom dessa dokumenterade förändringar har under årens lopp vissa fönster och dörrar i fasad satts igen eller ersatts med nya. I det inre har mellanväggar rivits och nya tillkommit allteftersom behov uppstått och ändrade krav på verksamheten ställts. Smärre icke fasta tillägg har skett kontinuerligt, såsom pallyftar, lackeringsboxar, verkstadsbord. Trots detta är anläggningen som helhet välbevarad från uppförandetiden, både när det gäller exteriörer och interiörer, något som till stor del kan tillskrivas kontinuiteten i verkstadsdelarnas funktioner.

ÄNDRINGSHISTORIK

- 1981 ombyggnad för gymnasieskola i plan 0 och 1.
- 1988 förändringar av bilförsäljningslokalerna i plan 2
- 2000 ombyggnad av bilförsäljningslokaler till kontor

UTBLICK - BILISM, BILHALLAR OCH VERKSTÄDER

Bilismen hade en enorm påverkan på hur Sveriges städer och landskap kom att se ut under 1900-talet, med motorleder, bensinstationer, parkeringsplatser och köpcentrum. Snart sagt alla delar av samhällsbyggandet påverkades av det expanderande bilinnehavet och dess konsekvenser. I den historien har byggnader för reparationer och försäljning av bilar en viktig plats.

Bilverkstäderna kunde variera i storlek och funktion, från små kvarters- och bylokaler drivna av någon mekarkunnig privatperson, till storslagna märkesverkstäder där reparationer och rundsmörjning kombinerades med försäljning av nya och begagnade bilar. Dessa större anläggningar placerades ofta i anslutning till vältrafikerade gator och motorleder.

Så som påpekas i kapitlet Kulturmiljövården har kulturmiljövården ofta sett bilismens kulturarv som problematiskt. Bevarandet av den bilanknutna bebyggelsen har därför i många fall skett på privata initiativ, av entusiaster. Särskilt bensinstationer har lyfts fram, ofta som så kallade "nostalgimackar". Bilverkstäder har tidigare mer sällan setts som kulturmiljöer, och i de fall de har gjort det så är det ofta frågan om småverkstäder i tidstypisk kombination med en bensinstation.

När det gäller verkstadsbebyggelse från perioden 1940-tal till 1970-tal i en bredare bemärkelse, dvs. inte bara bilverkstäder, är urvalet större. I Stockholm kommun har några byggnader med den tidstypiska kombinationen verkstadshall i lågdel – kontor i högdel pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla i Stadsmuseets kulturhistoriska värdering, i stadsdelar som Västberga och Ulvsunda Industriområde.

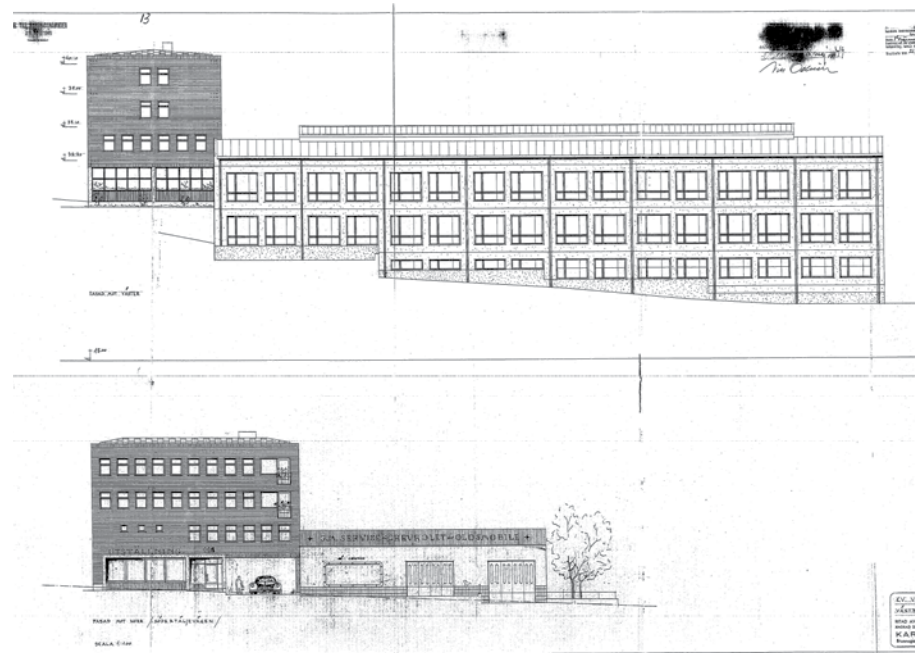


Gustaf Byrenius AB:s huvudkontor vid Sveavägen, en lite mer representativ bilförsäljningshall i bästa innerstadsläge. Byggnaden var åren kring 1960 försedd med en fasadhängd fullskalemodell av en Opel, efter uppköpet av Saab-ANA några år senare ersatt av en Saab 92. Idag finns inga spår av verksamheten. Källa: ArkDes.



Vid Birger Jarlsgatan 66, mitt i centrala Stockholm, fanns fram till i april 2020 en bevarad kombo med bensinstation och verkstad. Anläggningen uppfördes på 1920-talet men utgjorde efter ombyggnader snarast ett exempel på en efterkrigstida mack i det mindre formatet. Verksamheten är idag avvecklad och planarbete pågår inför en eventuell rivning.

Byrenius f.d. bilservicestation i Västberga från 1950 var en anläggning av samma typ som den i Sliparen, dvs en kombinerad bilverkstad och bilförsäljningshall. Byggnaden ritades av industriarkitekten Karl G.H., Karlsson, och är idag kraftigt ombyggd. Källa: Stockholms Stadsbyggnadsnämnds arkiv.



Saab-ANA:s bilhall med verkstäder i Akalla stod färdig 1977, invid den hårt trafikerade Uppsalavägen. Byggnaden bedömdes 2007 ha särskilda kulturhistoriska värden i Stockholms Stadsmuseums kulturhistoriska klassificering, som ett välbevarat exempel på 1970- och 80-talens större bilanläggningar. År 2020 är bebyggelsen dock totalt ombyggd. Källa: Stockholms Stadsmuseum.

En före detta kartongfabrik vid Ranhammarsvägen i Ulvsunda industriområde från sent 1940-tal får representera verkstadsbebyggelse i ett bredare perspektiv. Skillnaderna gentemot Sliparen 1 är förstås stora, här finns inga utställnings- eller försäljningslokaler, och gestaltningen är mer typisk för den direkta efterkrigstidens folkhemsarkitektur. Även här var Karl G.H. Karlsson upphovsman. Källa: Stockholms Stadsmuseum.



NULÄGESBESKRIVNING

FASTIGHET OCH UTEMILJÖ

Sliparen 1 ligger i den nordvästra delen av Solna Buisness Park och angränsar i norr till Ekensbergsvägen, i väster till Svetsarvägen och i söder till Englundavägen. Mot fastigheten Sliparen 2 på den östra sidan löper en smal körväg. Utemiljön är asfalterad och delvis försedd med parkeringsplatser. Ursprungliga formgjutna stödmurar finns på flera ställen vilka tar upp den sluttande tomtens nivåskillnader. I de yttre delarna finns några gräsplättar och planterade buskar, och mot gatan i norr en rad lönnar.



Anläggningen så som den annonserar sig invid Ekensbergsvägens stora gaturum. Här är Sliparen 1 ett lätt avläsbart inslag i den historiska stadsmosaik.



Från sydöst. Den mörka byggnaden i förgrunden är en sentida elcentral. Sliparen 2 till höger är en kraftigt ombyggd 1960-talsanläggning.



Mot gatan finns en parkeringsyta bakom skärmen av lönnar.



Från Svetsarvägen i söder, omgiven av ny eller ombyggd bebyggelse. I korsningen med Englundavägen skapas ett lite större stadsrum med Sliparen 1 som fondbyggnad med gavel och pannskorsten.



Sliparen 1 från väster med Svetsarvägen i förgrunden.



Fondläge även från Englundavägen. Från sydväst, med Arvid Nordquist till vänster. Jämfört med bebyggelsen runtom är Sliparen 1 ganska blygsam till skalan.



Utemiljön har en väl bevarad och funktionsanknuten gestaltning. På västra sidan finns infartsvägar och stödmurar som följer tomtens svängda form. De vita portarna som skymtar markerar läget för anläggningens ursprungliga rad av bensinpumpar.



Anläggningen sedd från den siktlinje som bildas utmed Prästgårdsgatan i Sundbyberg.

EXTERIÖRER

Byggnaden består av en högre del i norr med tre våningar, samt en lägre och långsträckt del i söder med tre våningar varav två i suter-räng. Exteriörerna är i huvudsak välbevarade från uppförandetiden, även när det gäller material och detaljer. De förändringar som har skett rör exempelvis skyltfönstren i den norra delen, samt enstaka dörrar, portar och fönster i hela byggnaden.

Den högre delen har fasader i mörkrött tegel på en putsad, gråmålad sockel. I gatunivå mot norr och väster är fasaden klädd med skivor av vit marmor samt sockel i skifferplattor. Högdelen har ett flackt motfallstak i grönmålad falsad plåt, med en bred takomfattning i samma utförande. Utmed norra och västra fasaden löper ett skärmtak med putsad, vitmålad undersida och kopparklädd sarg. I översta våningen mot väster finns en liten balkong, med putsad undersida och ett svart smidesräcke. Byggnadskroppen har enluftsfönster av pivåtyp i vitmålat trä. I gatunivå mot norr och väster finns ursprungliga öppningar med sentida skyltfönster i brun aluminium. Huvudentrén vetter mot norr och har en ursprunglig glasad koppardörr med sido- och överljus. Övriga dörrar, inklusive garageport, är utbytta. Norra sidan har en bred granitklädd trappa med smidesräcke, vilken på bägge sidor övergår i en avsats som löper utmed fasaderna vid huvud- och sidoentré.

Verkstadsdelen har slätputsade, gulbeige målade fasader på en gråmålad sockel. Mot väster i plan 1 finns ett parti i sentida blålackerad plåt. Det flacka sadeltaket är papptäckt och har en smal takomfattning i grönmålad plåt. I hörnet mot sydöst finns en pannskorsten i tegel, med en huv i grön plåt. De inre verkstadshallarna markeras i fasad av stora fönsterpartier i vitt trä, indelade med mitt- och tvärposter. Under alla fönster finns smala band i glasbetong. Vissa fönster är sekundärt igensatta med träpanel eller har försetts med infällda fläktgaller. Det finns sex portöppningar mot väster, alla med ursprungliga dragspelsportar i vitmålat stål. Ytterligare två portöppningar mot öster har i sen tid satts igen.



Gatufasaden, representativ entré för bilhallens kunder, inte i bruk idag.



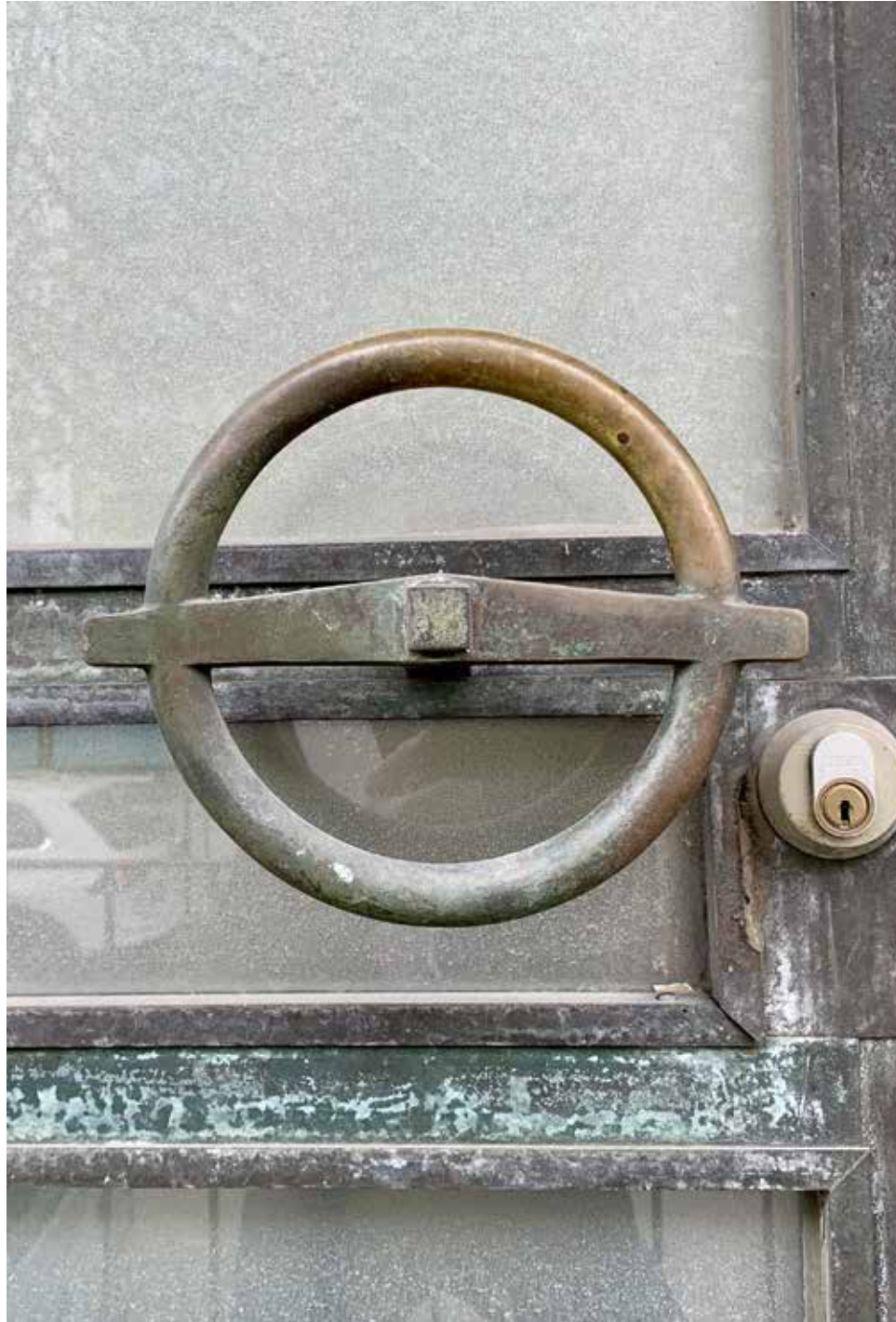
Infartsporten mot Ekensbergsgatan är utbytt. Fasad klädd i marmor och skiffer.



Karaktäristisk och tidstypisk materialverkan; tegel, koppar, marmor.



Karakteristiskt skarpskuren tegelvolym, hörnet mot norr med det före detta direktörsrummets balkong.



Ursprungligt draghandtag på den före detta bilhallens entrédörr mot gatan. Är det en ratt eller ett modifierat Opel-märke?



Vid huvudentrén finns en liten avsats med smidesräcke. Fönsterpartierna är bytta.



Ursprunglig belysningsarmatur i skärmtaket ovan sidoentrén mot väster.



Den glasade entrédörren i koppar med sido- och överljus är ursprunglig.



Högdelen från väster, med sidoentréer som leder till norra trapphuset och kontorsvåningarna. Slänten vid gatan har hanterats genom en tuktad markkrypande buske.



Västra fasaden, verkstadsdelen ligger i suterräng. Den svängda infartsvägen ovan stödmuren är ett karakteristiskt inslag. Anläggningen är det gamla verksamhetsområdets bäst bevarade byggnad, där den ursprungliga funktionen är lätt avläsbar.



Infart till norra delen av nedersta planet, plan 0. Till höger ett ursprungligt dörrparti i koppar, likadant som det mot gatan. Sannolikt är det flyttat från sidoentrén i plan 2.



Högdagens nedre del ligger i suterräng. Bilden visar att gångbron till sidoentrén har kraftiga skador med blottad armering i betongen.



Del av västra fasaden, med ursprungliga portar i plan 0. Att äldre verkstadsportar finns kvar är inte vanligt i denna typ av bebyggelse.



Södra gaveln, med en ursprunglig trädörr till södra trapphuset.



Hörnet mot sydöst. Den gulbeiga putsen är sannolikt ursprunglig.



Pannskorstenen.



Verkstadsdelen har pappbelagt tak, högdelen i bakgrunden har plåttak. Fasadens utbyggnad i brun plåt är sekundär



Längsidan mot öster med ett äldre fläktaggregat i förgrunden.

INTERIÖRER

Högdelen före detta bilförsäljningslokaler används idag som lager. De två kontorsvåningarna står tomma. Den södra byggnadsdelen inrymmer verkstads- och garagehallarna i tre plan samt en mindre källarvåning. I synnerhet verkstadsplanen är relativt delvis välbevarade. Störst förändringar har skett i den norra delen.

Kontorsvåningarna, plan 3 och 4 (våning 1 och 2 trappor), är förändrade när det gäller planlösningar och de flesta ytskikt och delar. Bevarat här är fönstren med gestaltade fönstervred i stål och fönsterbrädor i kalksten. I plan 3 är dessutom toaletternas lägen, golvmaterial och snickerier sannolikt ursprungliga. Gatuplanet plan 2, tidigare plan A, är till stora delar förändrat. Bilförsäljningshallen har ändrad planlösning med sentida mellanväggar och bytta ytskikt, men med stora delar av den ursprungliga golvbeläggnings i cementmosaik intakt.

De tre verkstadsplanen, plan 0 – plan 2 (plan C – A) är likartade och består av stora hallar med golv av slipad och målade betong, putsade och målade betongväggar, ursprungliga fönsterpartier i trä med bevarade beslag, samt tak som mestadels är klädda i sentida akustikplattor. Under fönstren och banden av glasbetong finns snedlutande gjutna fönsterbänkar. I plan 0 och 1 finns putsade och vitmålade stompelare i betong som vidgar sig vid tak. I plan 2 är den öppna rumsvolymer bevarad, medan plan 1 och i synnerhet plan 0 har en del sekundära eller sentida mellanväggar och rumsvolymer, vilka kompletterar de som fanns där från början. Lokalerna har sentida belysningsarmaturer, maskinutrustning samt fläktinstallationer.

I de delar längst i norr som skjuter in under högdelen har de ursprungliga omklädningsrummen och lunchmatsalen i plan 1 ersatts av förråd och nyare kontorsrum. I plan 0 finns omklädningsrum med duschar mm. som tillkom i början av 1980-talet då de nedre planerna disponerades som gymnasieskola.

Byggnaden har två trapphus, dels vid södra gaveln och dels i byggnadens mitt där kontorsdelen möter verkstadsdelen. Trapphusen har golv, steg och socklar i grå cementmosaik, slätputsade och målade väggar och tak, samt gråmålade järnräcken med plastöverdragna handledare. I det nordliga trapphuset ersätts cementmosaiken i plan 2 – 4 med grå kalksten i golv, steg och socklar.



Modernistiskt gestaltat fönstervred från Åtvidabergs, plan 4. I nederkant skimtar ursprunglig fönsterbräda i kalksten.



Före detta direktörsrum, plan 4, sprucken balkongdörr i trä.



Sentida konferensrum i plan 3, på ungefär samma plats som det ursprungliga bokföringskontoret.



Kontorsplanen är helt förändrade till planlösning och ytskikt. Här i plan 4 fanns ursprungligen smårum för sekreterare och ekonomichef.



Toalettpaketet i plan 3 är bevarat, med äldre klinkergolv, dörrar och snickerier.



Utsikt över området från balkongen, plan 4.



Garagehallen i plan 2, mot söder. Ursprungligen använd för uppställning av begagnade bilar. Lokalen saknar de nedre planens bärande betongpelare.



Den före detta bilutställningslokalen i norr, plan 2. Planlösning och de flesta ytskikt sentida, men ursprungligt cementmosaikgolv. Längst bort skymtar ett utrymme vid nordvästra hörnet som har ett äldre, eventuellt ursprungligt, undertak med infällda armaturer.



Damernas, plan 2.



Lagerlokal, ursprungligen ett utrymme med försäljarbås i anslutning till bilhallen.



Utfarten mot Ekensbergsvägen plan 2, till vänster skymtar den före detta bilutställningslokalen.



Garagehallen i plan 2 mot norr, med en Fiat 126 av 1970-talsmodell i förgrunden.



Fönsterparti mot väster i plan 2. Glasbetong kan missfärgas med åren, med färgskiftningar i grön, blått eller gult. Sentida undertak.



Överlappande tidslager av golvmaterial i ett förråds- och kontorsutrymme, på platsen för den ursprungliga lunchmatsalen.



Pelaryftar i verkstaden, öppningsbara ursprungliga fönster. Plan 1.



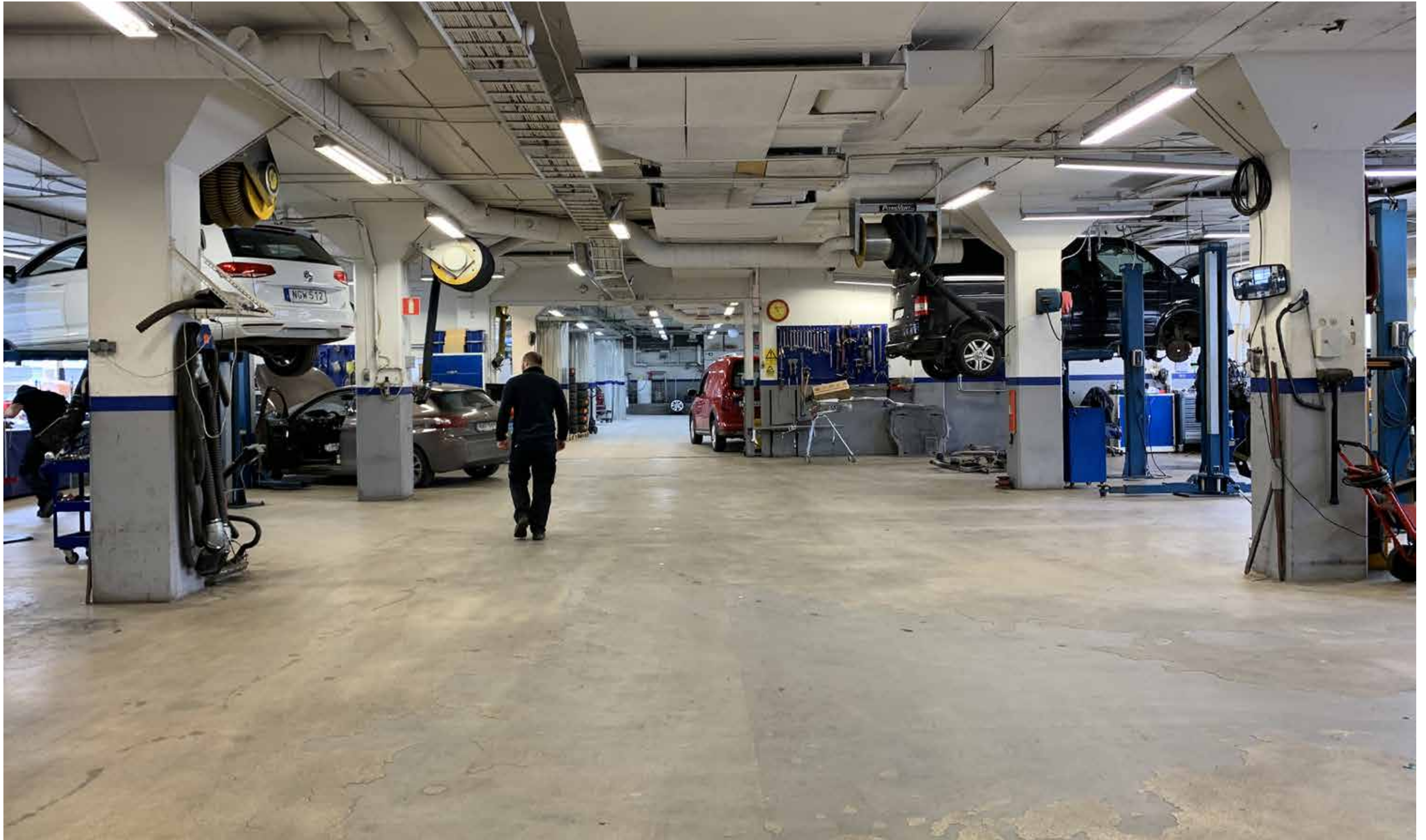
Utfart mot väster i plan 1, med ursprunglig port.



Lackeringsverkstad i södra delen av plan 1.



Längst i norr, plan 1, ett ursprungligt omklädningsrum som sedan länge används som lager.



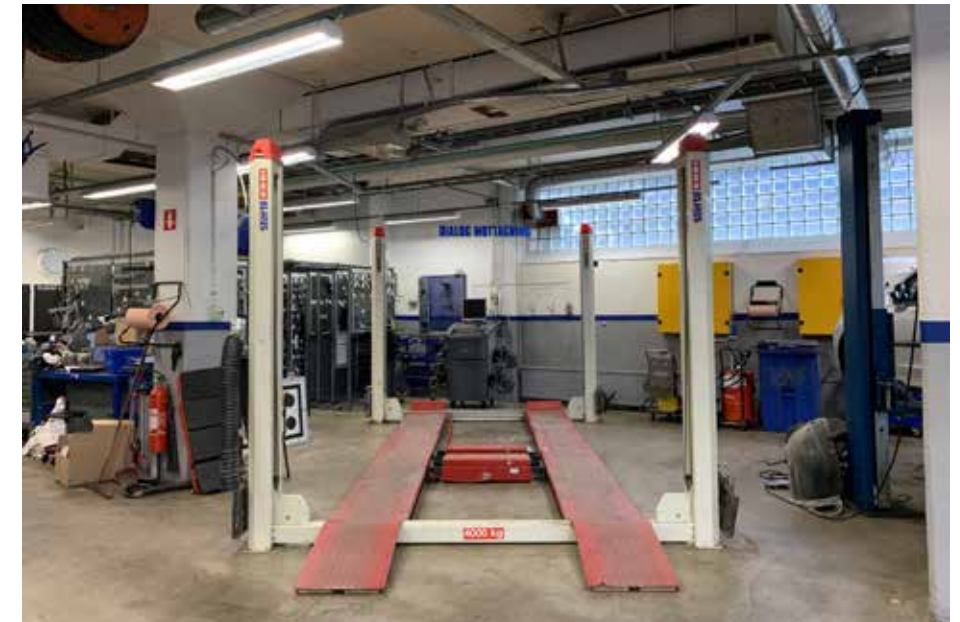
Plan 1, verkstadshall mot norr. Pelare med utsvängd överdel bär bjälklagen.



Plan 0, södra delen, mot väster.



Verktygsbänk plan 0. Äldre gul kakelbeklädnad på väggen.



Norra delen av plan 0, mot öster.



I den norra delen av plan 0 finns omklädningsrum och duschar som tillkom cirka 1980, när en verkstadsskola flyttade in i byggnaden.



Den norra delen av plan 0 är sekundärt avdelad från den södra, och inrymmer även den verkstadsutrymmen.



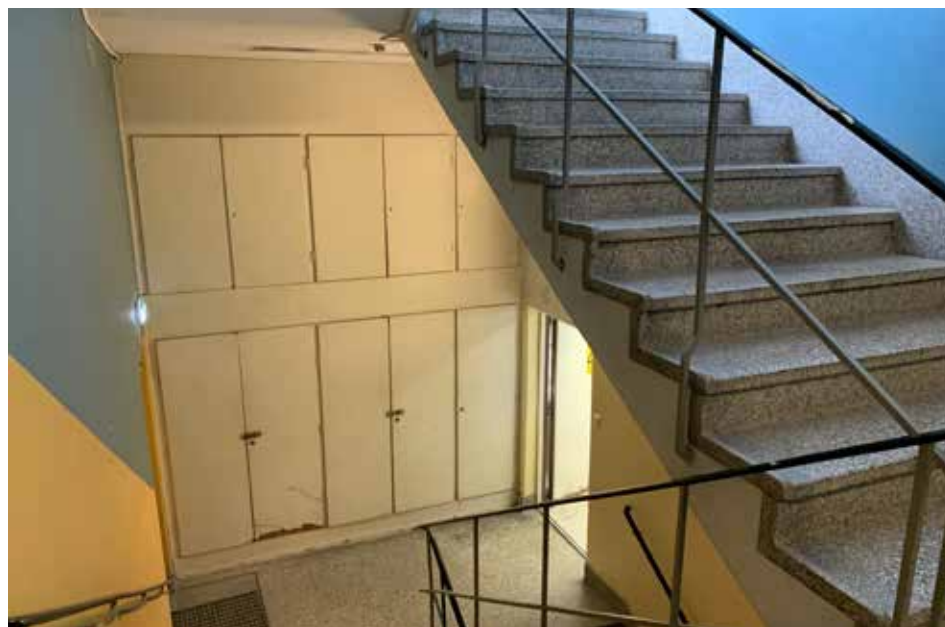
Biltvätt i 1960-talsskick, plan 0, med rött klinkergolv och väggar i anodiserad aluminium.



Källaren, plan -1 är förändrad. Till vänster skymtar ingången till det gamla pannrummet.



Norra trapphuset. Från plan 2 och uppåt med golv och steg i kalksten. Trapphusets dörrar är generellt sett utbytta.



Södra trapphuset, med äldre fast skåpsinredning. I övrigt samma gestaltning som i norra trapphuset, men enklare räcke.



Södra trapphuset, mot söder.



Norra trapphuset i plan 0. Golv och steg i cementmosaik, smidesräcke med plastöverdragen handledare.



Glasbetong, plan 0.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

INLEDNING

Här följer en övergripande karakteristik av fastighetens kulturhistoriska värden, följt av en beskrivning av värdebärande delar och karaktärsdrag. Denna kulturhistoriska värdebeskrivning omfattar bebyggelsens historiska sammanhang och plats i stadsbilden, liksom dess exteriörer, interiörer samt utomhusmiljö.

Fastigheten Sliparen 1 och dess kulturvärden har beskrivits översiktligt i Solna stads inventering och klassificering (januari 2013). Den bedömdes då vara "grönklassad", vilket innebär att fastigheten har bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

SOLNA BUSINESS PARK SOM KULTURMILJÖ

Solna Business Park är en del av berättelsen om hur en utpräglad landsbygdskommun på ganska kort tid bytte skepnad till en modern och intensivt urban tätort. Under efterkrigstiden växte industriområdet fram runt om i Sverige, ofta i städernas utkanter. Områdena fyllde en viktig samhällsfunktion – att erbjuda tjänster, varor och arbetsplatser för tätorternas växande befolkning. Ofta placerades de, som i fallet Solna Business Park/Virebergs industriområde, i strategiska lägen invid järnvägslinjer och viktiga vägar. Verksamhetsområdena kan ha kulturhistoriska värden, i kraft av den samhällshistoriskt viktiga funktionen och ibland även på grund av bebyggelsens arkitektoniska kvaliteter. Sliparen 1 är en del av den historiska helhet som utgörs av Solna Business Park. Men områdets samlade kulturhistoriska värden har förminskats genom 2000-talet bitvis ganska drastiska förändringar i bebyggelsen. Byggnaden i kvarteret Sliparen är idag inte längre en representativ del av en sammanhållen helhet, utan något i sammanhanget avvikande – ett viktigt historiskt spår med svaga upplevbara kopplingar till det omkringliggande stadslandskapet.

Här kan det tilläggas att även Solnas övriga industriområden, Vreten/Solna strand och Hagalunds Industriområde, har förändrats i sen tid, eller är på väg att förändras genom rivningar, om- och påbyggnader samt nya funktioner.

BÄST BEVARAD I OMRÅDET

Efter 2000-talets stora förändringar i Solna Business Park finns det förhållandevis få byggnader som bevarar sin ursprungliga karaktär från 1960-talets utbyggnadsfas. Bebyggelsen i kvarteret Fräsaren 9 har kvar sin karaktär med karakteristiska arkitektoniska detaljer, men har fått vissa tillbyggnader. Hus 2 i kvarteret Svetsaren 1 har en viktig portalfunktion med ett intakt formspråk, men har även den byggts till. Arvid Nordquist stora anläggning i Verkmästaren 4 har genomgått tillbyggnader och ändringar som är typiska för verksamhetsbebyggelse.

Dessutom finns det i kvarteret Yrket 3 och 4 representativa kontors- och lagerbyggnader från det sena 1970-talet. Övriga byggnader i det gamla industriområdet är kraftigt förändrade, genom till- och påbyggnader, ändrade fasadmaterial osv.

Sliparen 1 är den av industriområdets äldsta årsring som är bäst bevarad in- och utvändigt. Byggnaden har inte genomgått några till- eller påbyggnader, fasaderna är till stora delar intakta, och utemiljön har kvar sin ursprungliga och funktionsanknutna prägel. I det inre bevaras de stora verkstadshallarna, även om verksamhetskrav har lett till vissa sekundära mellanväggar. Till detta kommer att anläggningens ursprungliga funktion, bilverkstad, finns kvar. Att anläggningen är intakt ger den stora kulturhistoriska värden på det lokala planet. Byggnaden berättar hur verksamhetsområdet tedde sig från början, och bidrar därför till stadsbildens historiska avläsbarhet.

VÄL SYNLIKT INSLAG I STADSMILJÖN

Sliparen 1 har ett framträdande läge i stadsbilden. Med sin placering vid Ekensbergsvägen och tvärbanan, nära centrala Sundbyberg, ingår den i områdets fasad utåt och tillför historisk mångfald i stadsbilden, vilket är en del av de kulturhistoriska värdena. Även sett inifrån Solna Business Park har fastigheten en framträdande plats. I korsningen Svetsarvägen – Englundavägen öppnar sig stadsbilden, och här bildas ett större stadsrum där byggnaden i Sliparen 1 fungerar som markerad avgränsning mot norr. Bebyggelsen har även rollen som fondbyggnad i ett större sammanhang, sedd från de siktlinjer som skapas inom området från Svetsarvägen och Englundavägen, och utom området från Prästgårdsgatan i Sundbyberg. Till dessa värden bidrar den höga och väl synliga pannskorstenen, vilken fungerar som ett riktmärke i gatumiljön.

VERKSTADSBEBYGGELSE – HOTAD KATEGORI?

Verkstäder – kanske för bilreparationer men lika ofta innehållande mekaniska verkstäder – är en av 1900-talets vanliga byggnadstyper. Runtom i landet tillkom dessa byggnader. Ibland var de blygsamma till utförandet, men i synnerhet under perioden 1930 – 1960 var de ofta precis som Sliparen 1 gediget byggda, med goda material och gestaltningsmässiga kvaliteter. Utformningen var ganska enhetlig, med kontorsfunktionerna placerade i en egen och högre byggnadskropp, samt med verkstadslokaler i en lägre del med stora fönster. Men det finns variationer som beror på den specifika funktionen. Dessa kan påverka dörrar och portars storlek samt lägen, kontorsdelarnas behov av skyltfönster och storleken på lokalerna i det inre.

Det är svårt att få en sammanhållen bild av bevarad verkstadsbebyggelse i Solna och Storstockholm. De kulturhistoriska inventeringarna är ej heltäckande och successiva rivningar eller ombyggnader påverkar beståndet. I Stockholms kommun finns några områden med enstaka verkstadsbyggnader bevarade, i synnerhet gäller det Ulvsunda industriområde och Västberga. I Solna finns de kulturhistoriskt inventerade verksamhetsområdena Vreten/Solna Strand samt Vireberg/Solna Business Park, vilka dock i dagsläget inte har någon annan verkstadsbyggnad av denna typ. Dessutom finns Hagalunds industriområde med blandad verksamhetsbebyggelse och vissa byggnader som liknar Sliparen, dock inga renodlade verkstäder.

Sliparen 1 som tidstypisk verkstadsbyggnad har alltså motsvarigheter i regionen, även om de blivit färre.

EN DEL AV BILISMENS KULTURARV

Bebyggelsen i Sliparen 1 uppfördes för ett specifikt och tidstypiskt ändamål, att tillhandahålla och reparera fordon för efterkrigstiden explosionsartat ökade privatbilism. Anläggningen ingår i denna viktiga historiska berättelse, vilket utgör en viktig del av de kulturhistoriska värdena.

Bilens enorma påverkan på landskap och städer under 1900-talet sågs länge från kulturmiljövårdens sida som något av ett problem. Detta har dels att göra med att det helt enkelt låg för nära i tiden när många stora kulturhistoriska inventeringar genomfördes på 1990-talet. På samma sätt som man då ibland hade svårt att identifiera kulturhistoriska värden i exempelvis efterkrigstidens bostadsbebyggelse, så upplevdes den epokens bilsamhälle som svårt att hantera. Det nödvändiga perspektiv som tiden ger saknades helt enkelt. En god tumregel i kulturhistoriska sammanhang är att det ofta är först efter en 25 – 30 årsperiod som vi kan göra välavvägda bedömningar av kulturarv som ligger nära i tiden. En annan aspekt är att bilismen och bilismens inflytande på samhället ofta har setts som problematiskt ur ett miljö- och hållbarhetsperspektiv, vilket kan ha påverkat bedömningarna.

Idag är bilden delvis en annan. Både från kulturmiljövårdens sida och från enskilda personer och intresseorganisationer har inslag som verkstäder, bensinstationer och garage uppmärksammats. Runtom i landet har tre bensinstationer förklarats som byggnadsminnen. Verkstäder och stationer drivs av lokala entusiaster. I Stockholm har vissa byggnader och miljöer knutna till bilismen bedömts ha särskilda eller synnerligen höga kulturhistoriska värden, exempelvis den ovan nämnda bensinstationen i kvarteret Sälgen vid Birger Jarlsgatan eller parkeringshuset Parkaden vid Regeringsgatan. Rivningar av vissa värdefulla miljöer, såsom exempelvis motellet och bensinstationen Gyllene Ratten, har skapat debatt.

Det går dock att konstatera att detta kulturarv inte är så väl representerat i den professionella kulturmiljövårdens skyddssystem. I det urval som ändå har gjorts har bensinstationen ofta stått i fokus, sannolikt för att denna kategori har framstått som särskilt symbolladdad. De bilhallar och bilverkstäder som lyfts fram i Stockholms kulturhistoriska värdering, exempelvis Saab-ANA:s anläggning i Akalla, har alla byggts om, rivits eller står under rivningshot.

Sliparen 1 har vidare värden ur företagshistoriskt perspektiv, som en del av berättelsen om de vid denna tid viktiga aktörerna Gustaf Byrenius AB samt Saab-ANA. Det finns dock idag ganska lite bevarat i den fysiska gestaltningen som specifikt berättar om dessa företag.

BEVARAD FUNKTIONSANKNUTEN UTEMILJÖ

Till anläggningens helhet av kulturhistoriska kvaliteter bidrar den välbevarade utemiljön, som genom sina stora asfalterade ytor, ursprungligen i första hand använd som parkering för både nybilar och personalens egna fordon, är intimt kopplad till funktionen och förståelsen av denna. Till detta bidrar även det sätt som den sluttande terrängen skickligt hanterats genom svängda stödmurar och infartsramper. Den norra delen, mellan kontorshus och Ekensbergsvägen har medvetet fått en mer gestaltad prägel, till vilket de planterade lönnarna och sluttningarnas tuktade busksnår bidrar.

VÄL BEVARAD OCH VÄL GESTALTAD EXTERIÖR

Byggnaden inom Sliparen 1 har en välbevarad utformning, med betydande arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden. Rune Magnusson vid Loostrom & Gelin löste uppgiften på ett sätt som är typiskt för tiden och användningen, och som liknar verksamhetsbebyggelse av den mer kända industriarkitekten Karl G.H. Karlsson. Karakteristiskt är de tydliga volymerna, den medvetna materialhanteringen och de utåt avläsbara inre funktionerna.

Den högre delen mot gatan inrymde kontor och försäljning och var därför mer anspråksfull och representativ. Här är det den kubiska byggnadskroppen, tillsammans med karakteristiska materialkombinationer som bidrar till de kulturhistoriska värdena, liksom formgivna detaljer som balkong, räcken, entrédörr i koppar, skärmtak med mera. Skyltfönsterpartierna är utbytta, men illustrerar ändå det ursprungliga behovet av exponeringsyta mot gatan.

Den lägre verkstadsdelen är å andra sidan mer anspråkslös, med en karaktär skapad av svepande fönsterpartier som ger ljus till arbetslokalerna. Även de ljusputsade fasaderna är betydelsefulla, liksom det låga taket med pannskorstenens utropstecken. De ursprungliga glasbetongpartierna är typiska för byggnadstypen, men har även gestaltningsmässiga kvaliteter. De många portöppningarna bidrar till funktionens avläsbarhet, och det är i sammanhanget mycket ovanligt att så pass många ursprungliga vikportar finns kvar.

VÄLBEVARADE INTERIÖRER

Byggnadens interiörer är representativa för bebyggelse av denna typ. Gestaltningen är enkel och funktionsanpassad, men med vissa mer arbetade detaljer som berättar om byggnadstidens ideal och normer. De kulturhistoriska värdena är dels kopplade till bevarade planlösningar och rumssamband, dels till delar och ytskikt som illustrerar ursprunglig och än idag bevarad funktion som bilverkstad. Delarna och ytskikten är naturligtvis bitvis slitna och med spår av över 50 års användning.

I synnerhet verkstadslokalerna i plan 0 – 2 har helt eller delvis bevarade rumsvolymer, med ursprungliga stompelare, betonggolvs, putsade betongväggar, fönster i trä med band av glasbetong med mera. Högdelen f.d. bilförsäljningshall samt kontorsvåningarna i plan 2 – 4 var ursprungligen mer medvetet gestaltade, men är idag förändrade. Här kvarstår bara vissa delar här och där; cementmosaikgolv i försäljningshallen, träfönstren med modernistiskt gestaltade vred samt fönsterbrädor i kalksten. Trapphusen är välbevarade, inklusive planlösningar och ytskikt, med markerad skillnad mellan verkstadsplanens cementmosaikgolv och kontorsvåningarnas kalksten.

Precis så som när det gäller verkstadsbebyggelse i allmänhet är det svårt att få en överblick över i vilken utsträckning interiörer av detta slag är bevarade i landet eller regionen. Men med utgångspunkt i de inventeringar som ändå gjorts går det att påstå att så pass intakta miljöer som det finns i Sliparen 1 sannolikt är sällsynta ur Stockholmsområdets perspektiv.

VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG OCH DELAR

Bevarad funktion som bilverkstad.

Läge i stadsbilden, väl synligt vid flera vägar och vägkorsningar.

Byggnadens ursprungliga grundform, volym och höjd, med högre före detta kontorsdel och lägre verkstadsdel.

Utvändig arkitektonisk gestaltning, med ursprungliga delar och detaljer, bl.a.:

- Fasadmaterial, takmaterial, takomfattningar, pannskorsten.
- Fönster med lägen, indelning och material, inklusive glasbetongpartier.
- Dörrar och portar med lägen och material.
- Skärmtak, balkong, gångbrygga och avsats på norra sidan, inklusive avtäckningar i koppar och smidda räcken.
- Formgivna delar som huvudentrés glasade koppardörr, belysningsarmaturer under skärmtak mot väster

Ursprungliga bevarade planlösningar, rumssamband och rumsvolymer, bl.a.: trapphus, garage och verkstadshallar.

Ursprungliga inre delar och detaljer, bl.a.:

- Trapphusens steg och golv i kalksten samt cementmosaik, järnräcken, plastöverdragna handledare, skåpinredning.
- Hallarnas stompelare, betonggolv, putsade väggar, fönster i trä med beslag, glasbetongpartier, sneda fönsterbänkar.
- Cementmosaikgolv i f.d. bilförsäljningshall; träfönster, fönstervred i stål, fönsterbänkar i kalksten i f.d. kontor.

Utemiljöns verksamhetsanknutna karaktär, med bl.a.: stödmurar och ramper i betong, asfalterad mark, buskar och träd nära Ekensbergsvägen.

KONSEKVENSBESKRIVNING

INTRODUKTION

PROBLEM OCH POTENTIAL

Verksamhetsbyggnader från 1900-talets mitt och andra hälft är en bred bebyggelsekategori som under 2010-talets högkonjunkturer påverkats kraftigt av olika typer av förändringar. Omvandlingar av verksamhetsområden, inte sällan för bostadsbyggande, har medfört att åtskilliga byggnader rivits eller står inför hot om rivning.

Många verksamhetsbyggnader upplevs idag dessutom som ålderstigna och omoderna, utan möjligheter till anpassning efter nutidens krav. Detta gäller exempelvis kontorsbebyggelse från 1960- och 1970-talen med sina låga takhöjder, små fönsterytor, svårigheter att dela upp våningsplanen på flera hyresgäster, med flera problem.

Efterkrigstidens verkstadsbebyggelse delar inte fullt ut denna problembild. Här är det något lättare att anpassa hus och lokaler efter moderna krav och förutsättningar. Detta är en "tålig" bebyggelse, robust till konstruktion och material, med stora rumsvolymer utan bärande mellanväggar, vilka är lätta att dela in i mindre enheter. De stora fönsterytorna skänker bra dagsljus och det går att förbättra energieffektiviteten genom invändig isolering, isolerglas och innerbågar. Samtidigt kan det exempelvis finnas problem knutna till den ursprungliga verksamheten och dess krav, som oljespill och andra föroreningar vilka måste saneras innan lokalerna kan återbrukas.

Det kan i sammanhanget upplevas som svårt att fylla verksamhetsbebyggelse med nya funktioner som samtidigt inte uttraderar kulturhistoriska värden. Ekvationen är svår, men inte omöjlig. Det finns ett antal andra stora och små projekt runtom i landet där verksamhetsbyggnader och hela miljöer från 1900-talet omvandlats på ett sätt som ändå lämnat historiska tidslager avläsbara.

KONSEKVENSER SLIPAREN 1

VILKA KONSEKVENSER FÖR KULTURVÄRDENA FÅR EN RIVNING?

I detta kapitel bedöms konsekvenserna för befintliga kulturvärden inklusive värdebärande karaktärsdrag och delar, utifrån scenariot att bebyggelsen rivs, enligt följande bedömningsgrader:

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

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 som försvagas och blir mindre tydliga. Enstaka kulturhistoriskt värdefulla objekt, välbevarade, unika eller på annat sätt värdefulla i ett regionalt perspektiv blir svårtolkade, fragmentiserade eller går förlorade.

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

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

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

Som ett sätt att stämma av och få överblick har texten fritt disponerats utefter rubrikerna i ovanstående kapitel Kulturvärden.

För området och för stadsbilden

Bedömning - måttliga negativa konsekvenser

I den samhällshistoriska berättelsen om Solna stad under 1900-talet ingår industriområdena som en viktig del. Solna Business Park har dock genomgått så pass kraftiga förändringar att det samlade värdet har tunnats ut och blivit bitvis svåravläst. Detta betyder att en rivning av Sliparen 1 sker i ett område där de kulturhistoriska värdena inte främst utgörs av miljöns höga grad av enhetlighet och historisk autenticitet. Men områdets ganska drastiska omvandling i sen tid, som har motsvarigheter i Solnas övriga industriområden från efterkrigstiden, gör att de spår som väl finns kvar får högre unicitetsvärden, dvs. de får en större betydelse som historiska artefakter vilka berättar om områdenas framväxt och Solnas moderna historia. Uttryckt på ett annat sätt: i ett område med en stor mängd bevarad ursprunglig bebyggelse kan en rivning få negativ påverkan för upplevelsen av helheten, men innebär ändå inte ett kraftigt försvagande av denna helhet. I ett område med bara en eller några bevarade ursprungliga byggnader kan en rivning däremot medföra ett allvarligt underminerande av möjligheterna att förstå historien.

En rivning av byggnaden medför att områdets bäst bevarade byggnad från den första utbyggnadsfasen under 1960-talet försvinner. Detta får negativa konsekvenser för möjligheten att avläsa och förstå områdets historiska bakgrund då inriktningen var mer traditionell verksamhetsbebyggelse; lager, tillverkningsindustri eller kontor. Denna konsekvens förstärks av att antalet välbevarade byggnader från perioden före 2000-talet i Solna Business Park idag är få.

Om Sliparen 1 försvinner försvagas stadsbildens historiska mångfald, med bebyggelse som representerar flera tidslager. Konsekvensen förstärks av fastighetens väl synliga läge, inom och utom området. Med detta som bakgrund bedömer Tyréns att en rivning ur denna synvinkel får måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena.

Det bör dock påpekas att fastighetens roll som fond från olika riktningar och siktlinjer kan kvarstå även efter en förändring, beroende på hur en eventuell framtida bebyggelse utformas när det gäller höjder, volymer och arkitektonisk gestaltning.

För verkstadsbebyggelse som byggnadskategori och för bilismens kulturarv

Bedömning - måttliga negativa konsekvenser

Det är svårutrett vilka konsekvenser en rivning får för de kulturhistoriska värden som är kopplade till verkstadsbebyggelse från 1900-talet som en historiskt viktig byggnadstyp. En övergripande och sammanhållen bild av bevarade anläggningar av detta slag saknas på ett nationellt plan, och är delvis fragmentarisk även regionalt och lokalt. Det är dock säkert att de senaste årtiondenas exploateringar och utbyggnader av ny bebyggelse på gammal industrimark har påverkat beståndet negativt. I Solna kommun har ingen annan byggnad av denna karaktär inventerats och värderats ur kulturhistorisk synvinkel. I Solna Business Park har de byggnader vilka ursprungligen hade en verkstadskaraktär rivits eller byggts om. Därför går det att dra slutsatsen att den aktuella anläggningen i Sliparen 1 är sällsynt ur ett lokalt perspektiv. Däremot finns några exempel på byggnader med liknande grundläggande gestaltning, innehåll och arkitektur, bevarade i Stockholms kommun, även om dagens stadsutveckling negativt har påverkat antalet byggnader i kategorin. Med detta som bakgrund bedömer Tyréns att en rivning får måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena ur denna aspekt.

Inte heller är läget när det gäller bevarade bilverkstads- och bilförsäljningsanläggningar av detta slag från efterkrigstiden helt och hållet klarlagt. Ur ett regionalt perspektiv är byggnaden i Sliparen 1 dock sällsynt, andra liknande anläggningar, både centralt i huvudstaden och i Stockholms ytterområden har rivits eller byggs om kraftigt. Denna utveckling påverkar möjligheterna att förstå bilismens historia i Sverige och den enorma påverkan den fick för samhället. Tyréns bedömer därför att en rivning av byggnaden skulle ge måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värden som är kopplade till bilismens trafikantknutna kulturarv på ett lokalt och regionalt plan.

För byggnad och utemiljö

Bedömning - måttliga negativa konsekvenser

En rivning medför att alla de värden som är förknippade med den välbevarade utvändiga arkitektoniska gestaltningen i Sliparen 1 försvinner, inklusive möjligheterna att avläsa det sätt som den yttre formen hänger samman med de inre verksamheterna. Om anläggningen rivs försvinner också ett gestaltningsmässigt framträdande byggnadsverk i Solna Business Park, vilket idag positivt bidrar till områdets karaktär.

Även de värden som är förknippade med byggnadens välbevarade, tidstypiska och för byggnadsuppgiften representativa interiörer försvinner vid en rivning, något som ur kulturhistorisk synvinkel blir allvarligare på grund av att det inte finns särskilt många välbevarade helhetsmiljöer av detta slag bevarade i Stockholmsområdet.

En rivning bedöms få måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena.

En rivning får även negativa konsekvenser för möjligheterna att uppleva och förstå anläggningens funktionsanknutna utemiljöer, en faktor som bidrar till de sammantagna kulturhistoriska värdena. Om miljöns grundkaraktär, eller delar av den, kan bevaras även vid en framtida omvandling mildras dock dessa konsekvenser, även om värdena i dagens sammanhållna helhet försvagas.

SAMMANTAGET

Som det går att se ovan finns det flera aspekter av de kulturhistoriska värdena där det råder en viss osäkerhet kring vad Sliparen 1 har för plats i en bredare historieskrivning. Byggnadskategorier som verkstäder eller bilhallar är inte tillräckligt genomforskade för att det ska gå att ge ett definitivt svar på huruvida anläggningen är helt och hållet representativ, och i vilken grad anläggningar av denna art är bevarade i dagsläget. Med utgångspunkt i de inventeringar och bedömningar som ändå gjorts, exempelvis i Solna eller i Stockholm, går det dock att konstatera att Sliparen 1 dels är osedvanligt välbevarad, och dels att miljöer av detta slag står under ett hårt förändringstryck och successivt blir allt färre.

En rivning av Sliparen 1 bedöms få måttliga negativa konsekvenser för Solna Business Parks kulturhistoriska värden som helhetsmiljö. Rivningen påverkar områdets ur kulturhistorisk synvinkel bäst bevarade byggnad från den tidiga utbyggnaden. Ur stadsbildssynpunkt gör en rivning att den historiska bredden i bebyggelsen minskas och det blir svårare att avläsa och förstå områdets historiska bakgrund.

En rivning får måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värden som är knutna till Sliparen 1 som en representativ verkstadsbyggnad från efterkrigstiden. Anläggningen tillhör en typ av bebyggelse som blir allt mer sällsynt allteftersom städernas verksamhetsområden exploateras och förändras. De kulturhistoriska värdena som är kopplade till bilismens historia får genom en rivning av Sliparen 1 måttliga negativa konsekvenser eftersom liknande anläggningar rutinmässigt rivs eller byggs om kraftigt.

En rivning av Sliparen 1 tar bort alla värden som är kopplade till byggnadens utvändiga och invändiga gestaltning, grad av ursprunglighet och representativitet för sin byggnadstyp. En rivning bedöms i detta perspektiv få måttliga negativa konsekvenser för de kulturhistoriska värdena.

En rivning påverkar även upplevelsen av fastighetens utemiljöer på ett negativt sätt, denna konsekvens kan dock mildras beroende på hur den framtida miljön gestaltas.

KÄLLOR

TRYCKTA KÄLLOR

Malmlöf, Maria (1988) *Kulturmiljöer i Solna: Kulturminnesvårdsprogram för Solna kommun*, Solna: Solna kommun

Solna byggnadsnämnd (1994) *Arkitektur i Solna*, Solna: Solna byggnadsnämnd

Solna och Sundbyberg kommun (2016) *Underlag till järnvägsplan Mäljarbanan Huvudsta-Duvbo*, Stockholm: Solna och Sundbyberg kommun

Solna stad (2016) *Översiktsplan 2030*, Solna: Solna stad

Solna stad (1985) *Intervju med avgående stadsarkitekten Bristol Jaldén, f 1920*, 10 december 1985

Solna stad (2012) *Yrket 3 och 4 i Solna - Kulturhistorisk klassificering*, Solna: Solna stad

Teknisk Tidskrift, Årgång 80 1950, s. 904, 'En välutrustad bilservicestation'

Tyréns (2013) *Yrket 3 & 4, Fräsaren 10 - kulturmiljöanalys*, Stockholm: Tyréns AB

ARKIVMATERIAL

Arkitekturmuseets arkiv (ArkDes)

Lantmäteriet kartor/ortofoton

Bebyggelseregistret (BeBR)

Solna kommuns bildarkiv

Solna kommun bygglovsarkiv

Stockholms stadsbyggnadsnämnds arkiv

KARTAKTER

Ekonomiska kartan 1953 Sundbyberg J122-10i6e53

Ekonomiska kartan 1980-1982 Sundbyberg J133-10i6e82

Generalstabskartan 1873-1919 Stockholm J243-75-1

Häradsekonmiska kartan 1901-1906 Sundbyberg J112-75-14

Sockenkarta Solna 1837 A96-1:1

ELEKTRONISKA KÄLLOR

Fabege (n.d.) *Solna Business Centre* [online] Tillgänglig på: <https://web.archive.org/web/20090403074735/http://solnabusinesscentre.se/kontorshotell/solna-business-park.htm>

Solna stad (n.d.) *Ny kontorsbebyggelse i norra delen av Solna Business Park* [online] Tillgänglig på: https://web.archive.org/web/20081205010207/http://www.solna.se/templates/Page_solna_submenu_____25553.aspx

Svenska dagbladet (2013) Företagsnamn blir ortnamn där tvärbanan drar fram [online] Tillgänglig på: Wikipedia (n.d.) *Dynapac* [online] Tillgänglig på: <https://sv.wikipedia.org/wiki/Dynapac>

Wikipedia (n.d.) *Looström* [online] Tillgänglig på: [https://sv.wikipedia.org/wiki/Looström_\(konstruktionsbyrå\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Looström_(konstruktionsbyrå))

Wikipedia (n.d.) *Saab-Ana* [online] Tillgänglig på: https://sv.wikipedia.org/wiki/Aktiebolaget_Nyköpings_Automobilfabrik



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