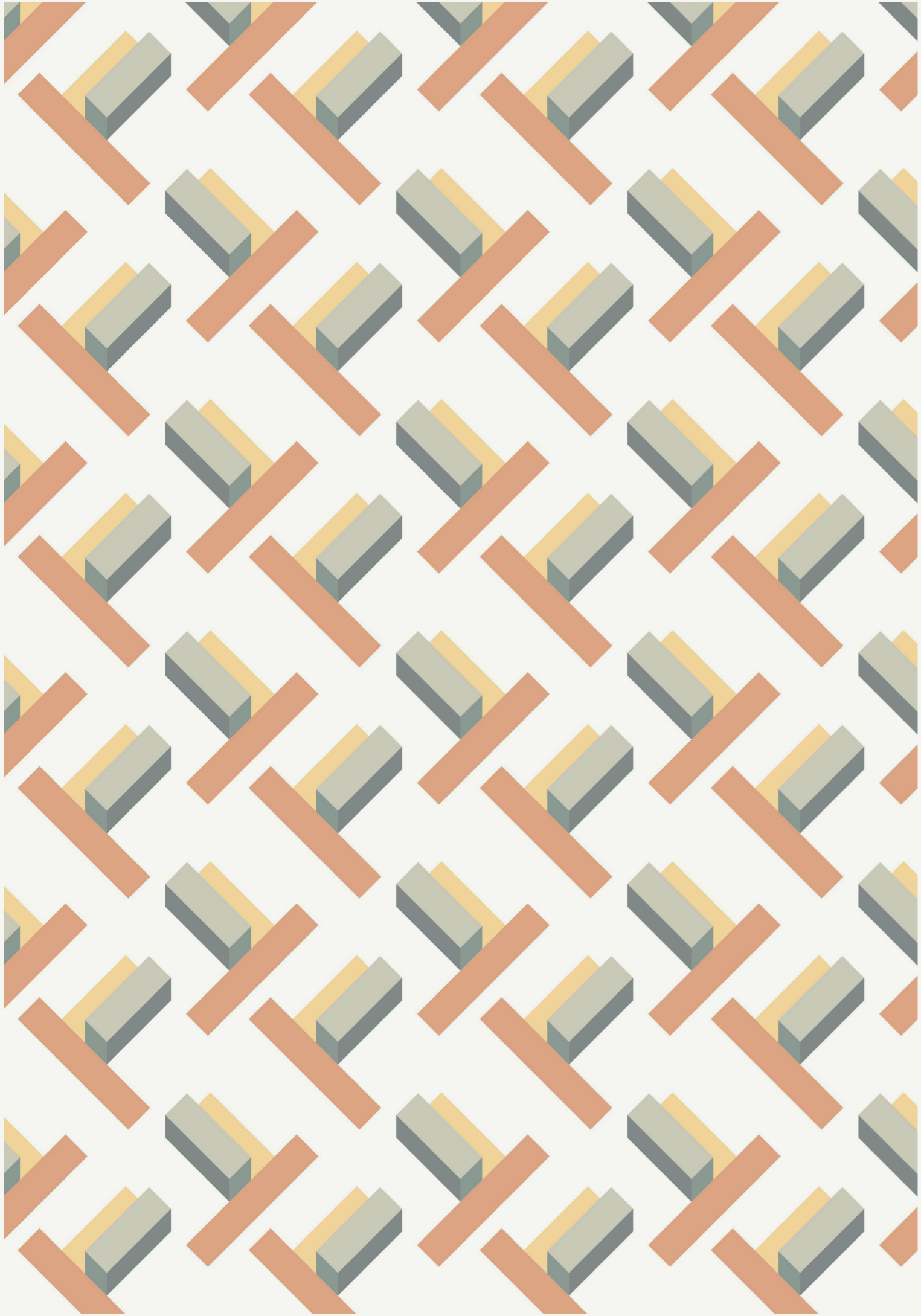


KULTURHUSET HANGAREN

**Ett monument för flygets storhetstid som kan ge ny mening
åt en historiskt betydelsefull plats i Stockholm**



Kulturhuset Hangaren

Av: Katarina Ahnborg
Handledare: René Andersson
Examinator: Sandra Kopljar

AAHM01 / Examensarbete i Arkitektur / Degree project in Architecture
Lunds Tekniska Högskola / 2023

Sammanfattning

Kulturhuset Hangaren är ett transformationsprojekt i ett scenario där Bromma Flygplats har lagt ned sin flygverksamhet och flygfältet ska bli ett nytt bostadsområde. Den gamla hangaren från 1936, ritad av Paul Hedqvist, är idag omgjord och gradvis påbyggd för att passa nya funktioner. I mitt projekt har jag valt att blicka tillbaka till hur byggnaden såg ut när den var ny, och att utgå från det när jag arbetat med transformationen. Detta för att en kulturhistoriskt viktig byggnad ska få finnas kvar, och genom en ny funktion kan platsen förbli betydelsefull för Stockholm. Hangarens stora dimensioner och karaktäristiska kvaliteter, som jättelika skjutdörrar, stålkonstruktion och högt sittande fönster, passar för ett kulturhus och dess olika verksamheter.

Projektet har bestått av research, kartläggning, konceptutveckling samt gestaltning. Några viktiga frågor för konceptet har varit - Hur kommer man in i Hangaren? - Vad händer runtomkring Hangaren? - Hur fyller man Hangaren med rum? - Vem är Hangaren till för? Resultatet blev ett kulturhus i fyra våningar, med både stora öppna utrymmen där besökaren kan se alla de karaktäristiska attribut Hangaren har kvar, samt mindre rum med bestämda funktioner. Det finns bland annat ateljéer, verkstad, läsplatser, bibliotek, café, restaurang, hörsal samt flera utställningsrum. De stora skjutdörrarna från originalbyggnaden har återintroducerats och skapar en flytande gräns mellan Hangarens inre och de öppna ytorna utanför. Kulturhuset kan bli en unik plats i Stockholm med stora programmeringsbara ytor, 30-tals arkitektur och nya mötesplatser för konst- och kulturintresserade.

Abstract

Kulturhuset Hangaren is a transformation project in a scenario where Bromma Airport in Stockholm has shut down its flight operations and the airfield is becoming a new residential area. The old hangar from 1936, designed by architect Paul Hedqvist, is today remodeled and gradually expanded to fit new functions. In my project, I have chosen to look back at how the building looked when it was new, and to use that as a starting point when working with the transformation. This is to make sure that a culturally and historically important building can stay, and through a new function the area can remain significant for Stockholm. The hangar's large dimensions and characteristic qualities, such as huge sliding doors, steel construction and high windows, are suitable for a cultural center and its various activities.

The project has consisted of research, mapping, concept development and design. Some important questions for the concept include - How do you enter the Hangar? - What takes place outside the Hangar? - How do you fill the Hangar with rooms? - Who is the Hangar designed for? The result is a cultural center of four floors, with both large open spaces where the visitors can see all the preserved attributes of the Hangar, as well as smaller rooms with specific functions. There are, among other things, art studios, a workshop, reading areas, a library, a café, a restaurant, an auditorium and several exhibition rooms. The large sliding doors from the original building have been reintroduced and create a faded boundary between the hangar's interior and the open spaces outside. Kulturhuset Hangaren can become a unique place in Stockholm with large adaptable surfaces, architecture from the 1930s and new meeting points for those interested in art and culture.

Innehåll

0.0 - Inledning	s. 1
0.1 - 1936 Stockholms nya flygplats	s. 3
0.2 - 2000-talet, i vågskålen	s. 5
0.3 - Frågeställning	s. 7
1.0 - Del 1	s. 9
1.1 - Research som metod	s. 11
1.2 - Platsen	s. 13
1.3 - En gradvis utbyggnad	s. 17
1.4 - Platsbesök	s. 19
2.0 - Del 2	s. 21
2.1 - Potential för området	s. 23
2.2 - Potential för byggnaderna	s. 25
2.3 - Koncept	s. 31
2.4 - Avgränsning	s. 33
2.5 - Val av ny funktion	s. 35
3.0 - Del 3	s. 37
3.1 - Riktlinjer	s. 39
3.2 - Viktiga processer	s. 41
3.3 - Referenser	s. 45
3.4 - Kulturhuset Hangaren	s. 47
Avslutning	s. 77
- Reflektion och tack	s. 79
- Källförteckning	s. 81

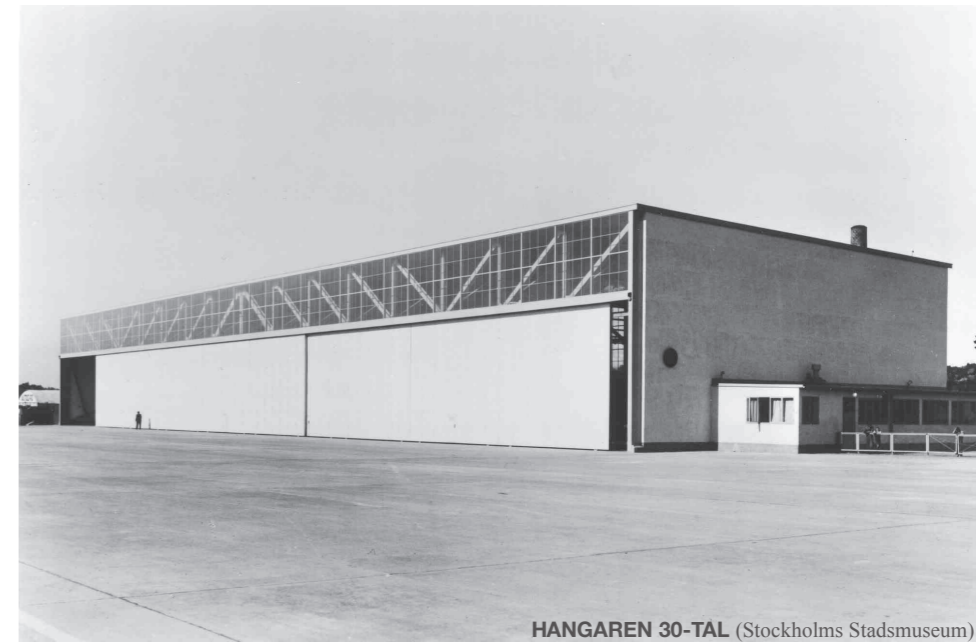
INLEDNING

Bakgrund
och frågeställning

Idén bakom mitt projekt grundar sig i det jag upptäckte under min första research. När jag tog mig an just Bromma Flygplats visste jag bara ungefär hur det såg ut där idag, jag hade ingen aning om det var så det alltid sett ut. Men jag fick då upptäcka att flygplatsen är närmare 100 år gammal, och att det som stod på platsen då, 1936, är långt ifrån vad som finns där idag. Det jag fick se, i både bilder och ritningar, väckte mitt intresse och jag fick känslor och idéer om platsen jag inte hade räknat med.

1936 - Stockholms nya flygplats

Under 1920-talet planerades det för den första permanenta flygplatsen i Stockholm. En utredning tillsatt av kungen 1926 resulterade i att flygplatsen skulle få byggas i Bromma, tack vare den lägre och mer gynnsamma terrängen i området (Berggren, Ekdahl & Nilzén 2019, s. 19). Fyra arkitekter fick ta fram förslag för flygplatsbyggnaderna; Gunnar Asplund, Paul Hedqvist, Sigurd Lewerentz och Sven Markelius. Det var till slut Paul Hedqvist som fick uppdraget med sitt förslag om en stationsbyggnad och en hangar intill Ranhammarshöjden och hårda landningsbanor i asfalt (Berggren, Ekdahl & Nilzén 2019, s. 20). Flygplatsen invigdes den 20 maj 1936 och dagarna efter följde flyguppvisningar med många åskådare (Allpere 2009, s. 154). Stockholm hade fått sin första permanenta flygplats, vilket skulle komma att få stor betydelse för staden och landet.



HANGAREN 30-TAL (Stockholms Stadsmuseum)



CHARTERHALLEN 30-TAL (Stockholms Stadsmuseum)



FLYGFOTO 30-TAL (Cronquist 1936)

2000-talet, i vågskålen

90 år senare har flygindustrin växt ur Bromma Flygplats, och frågan om den ska få vara kvar eller inte har länge diskuterats. Flera utredningar om flygplatsens nedläggande har gjorts de senaste åren, varav en som presenterades i juni 2022 fastslog att en nedläggning kunde ske 2035. Sedan dess har det skett ett regeringskifte och enligt Tidöavtalet kommer regeringen inte ta några beslut om en nedläggning de kommande åren. Samtidigt klargör oppositionen att planeringen för platsens framtid kommer fortskrida och att målet är att i framtiden bygga bostäder på platsen (Mattsson 2022).



Frågeställning

Framtiden för Bromma flygplats är fortfarande oviss, men min ställning till frågan har blivit tydlig tack vare mitt arbete och den fördjupade insyn jag fått i platsen. Därför har jag utgått från att flygverksamheten kommer att läggas ned och att Bromma Flygfält blir ett nytt bostadsområde i utkanten av centrala Stockholm. För 30-talets Stockholm hade Bromma Flygplats en stor betydelse. Det innebar en närmare koppling till omvärlden och ett uppsving för den nya flygkulturen. Nästan 100 år senare har andra flygplatser tagit över den huvudsakliga flygtrafiken, och flygkulturen har drabbats av flygskam. Det finns inte längre något behov av en representativ flygplats i centrala Stockholm. En plats som skulle kunna ge tiotusentals bostäder i en tid av bostadsbrist och ökande befolkning.

Det förslag jag kommer presentera för platsen är ett sätt att låta bevara flygplatsbyggnaderna och åter göra platsen betydelsefull för Stockholm.

Hur kan man transformera Bromma Flygplats, för att låta den påminna om en viktig historisk tid och samtidigt ge den en ny funktion?

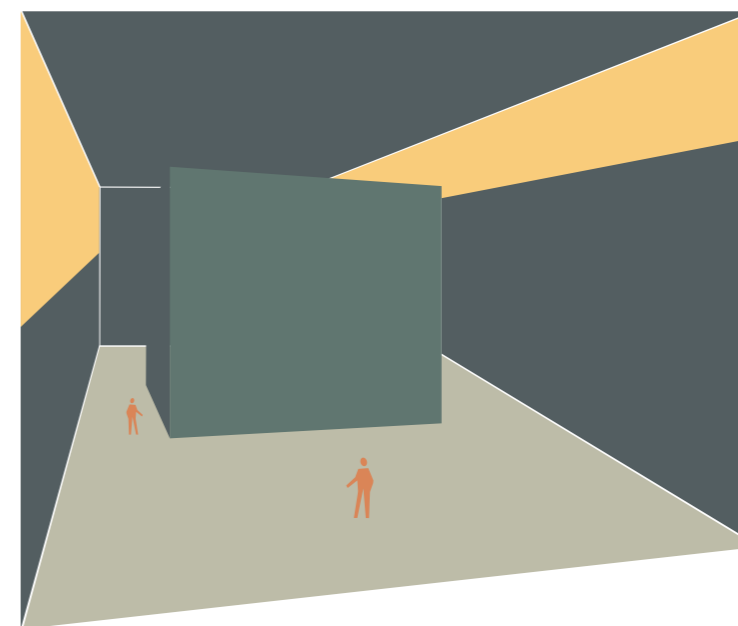


HISTORISKA BILDER

1. (SvD 1936). 2. (Lindgren 1961). 3. (Blomquist 1957).
4. (Stockholms Stadsmuseum 1938) 5. (SvD 1936).

DEL 1

Inledande research,
platsbesök och kartläggning

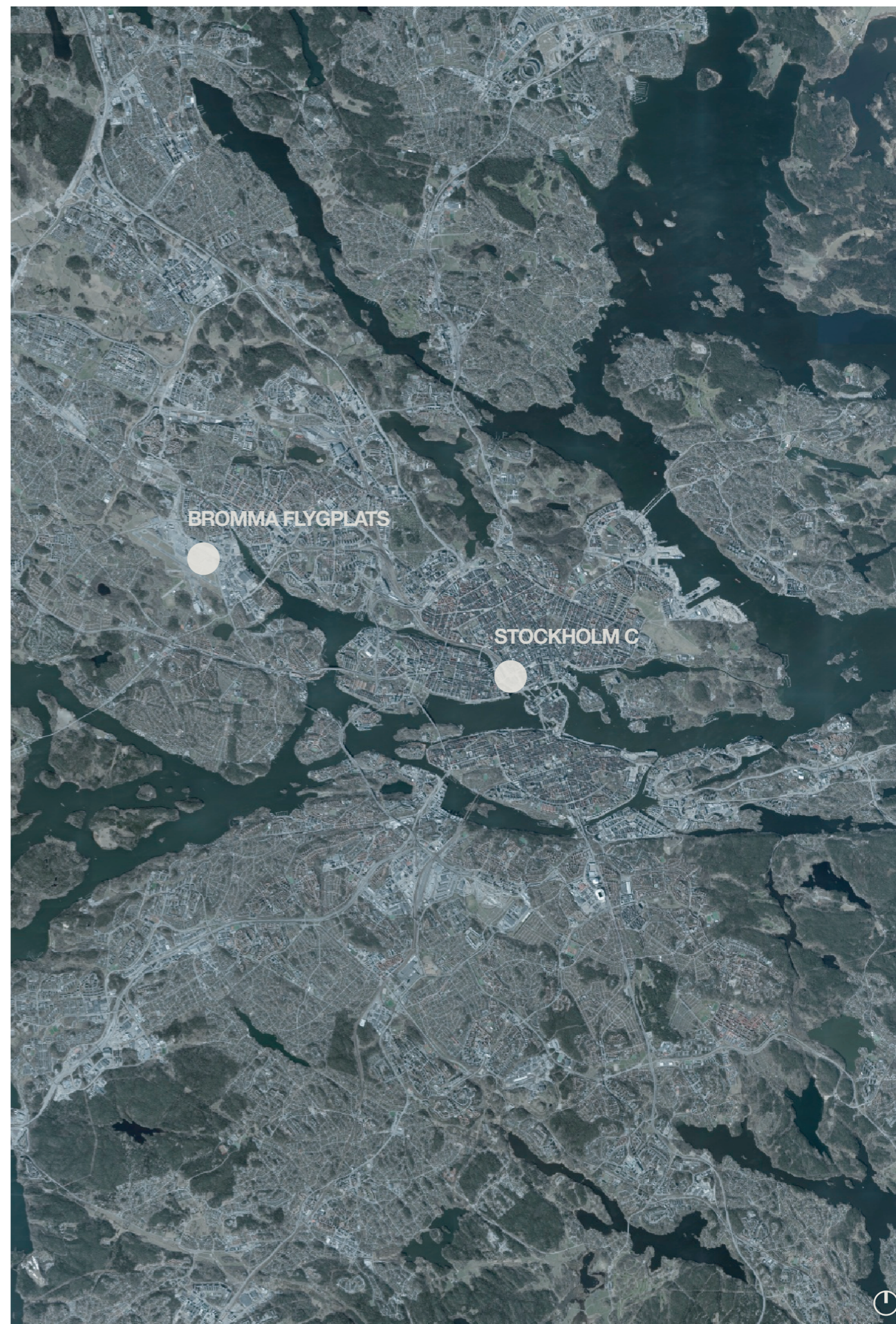


Research som metod

För att kunna ta mig an frågan lade jag en stor del av mitt arbete i början på att ta reda på så mycket jag kunde om Bromma Flygplats och dess byggnader. För att kunna kartlägga platsen sökte jag efter både nutida och historiska kartor, ritningar och bilder på exteriör samt interiör. Allt för att skapa mig en så omfattande bild som möjligt. Det blev snabbt tydligt att det har skett en gradvis utbyggnad av flygplatsbyggnaderna, varav majoriteten har skett de senaste 20 åren. Det som i Paul Hedqvists förslag från 1936 var hangar och stationsbyggnad är idag terminalbyggnad respektive charterterminal.

Jag har haft stor hjälp av olika digitala arkiv för både bilder, kartor och ritningar där Bromma flygplats är väl dokumenterad. Dock uppstod den första utmaningen med det faktum att flygplatsen är ett skyddsobjekt, vilket innebar vissa restriktioner.

Under min research fick jag upptäcka saker jag inte trodde funnits, med tanke på hur platsen ser ut idag. Det jag såg väckte mitt intresse och min fantasi, och jag insåg att det nog kunde bli ett väldigt roligt projekt.



Platsen / Bromma 1:20000

Området består av det stora flygfältet med landningsbanor samt ett antal byggnader runtomkring fältet. Utöver den gamla hangaren och stationsbyggnaden, nuvarande terminal, finns ett antal nyare byggnader tillhörande flygverksamheten, samt några äldre byggnader som har fått nya funktioner. Sydväst på fältet ligger Lintaverken, tidigare till för underhåll och verkstad för flygplanen, och som idag används för handel (Stockholms Byggnadsantikvarier AB 2021). I öst ligger ett område med gamla hangarer som omprogrammerades till handelsområdet Bromma Blocks.

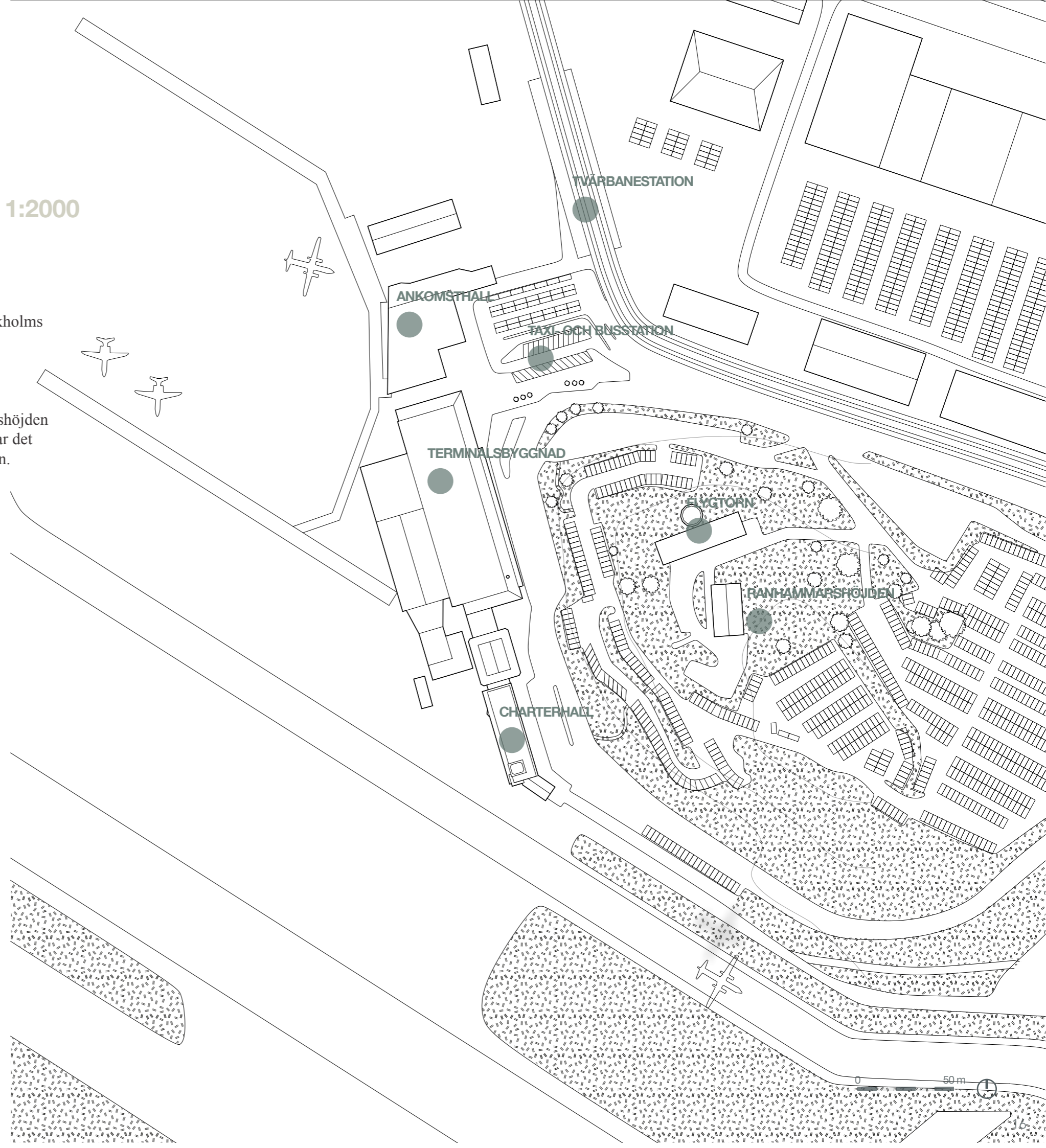
I områdena utanför flygplatsen finns delar av Brommas villaområden, skogspartier, koloniträdgårdar, industriområden samt tätare bostadsområden och 1 km bort ligger Bällstaviken.



Platsen / Bromma Flygplats 1:2000

Bromma Flygplats ligger i utkanten av centrala Stockholm, 25 min med kollektivtrafik från Stockholms C. 100 meter från flygplatsbyggnaderna ligger en tvärbanestation, och flera busslinjer passerar i närområdet.

Flygplatsbyggnaderna ligger mellan Ranhammarhöjden och det stora flygfältet. På Ranhammarhöjden har det anlagts parkeringsplatser runt omkring ett flygtorn.

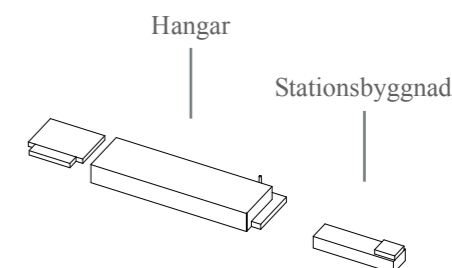


En gradvis utbyggnad

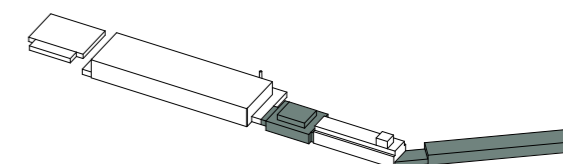
1997 gjorde Stockholms stadsmuseum en byggnadshistorisk inventering av Bromma Flygplats, med redogörelser för vilka förändringar som hade skett på platsen genom åren. Den hjälpte mig mycket i att få klarhet i vad som var ursprunglig byggnad från 1930-talet, och vad som var senare tillbyggnader (Stockholms Stadsmuseum 1997). Även efter 1997 har det skett förändringar, renoveringar och tillbyggnader. Där har jag fått ta hjälp av historiska kartor samt information från Swedavias hemsidor för att kartlägga utvecklingen (Swedavia u.å.).

År 2000 förklarade regeringen den gamla hangaren och stationsbyggnaden på Bromma Flygplats som statliga byggnadsminnen, detta på riksantikvarieämbetets förslag. En del av motiveringen till beslutet löd *“De angivna byggnaderna på Bromma flygplats kan genom denna byggnadsminnesförklaring bevaras som monument över en viktig kommunikations- historisk period. Vidare bedömer RAÄ att byggnaderna är av arkitektoniskt hög kvalitet och att de är tidiga och autentiska exempel på en modernistisk flygplatsarkitektur.”* (Stockholms Byggnadsantikvarier AB 2021).

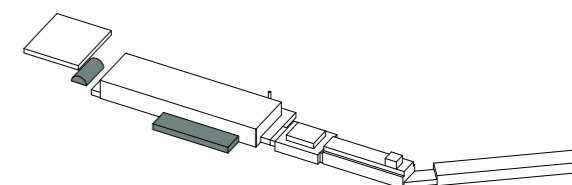
1936 / Det förslag som arkitekten Paul Hedqvist ritade till 1936 bestod av en hangar och en stationsbyggnad



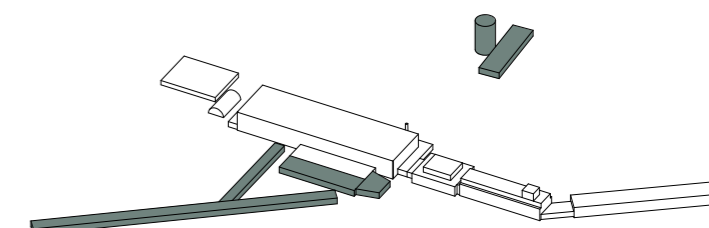
1947 / Nybyggnad av cateringkök och en tullbyggnad, och stationsbyggnaden fick en till våning och ett nytt flygtorn ovanpå



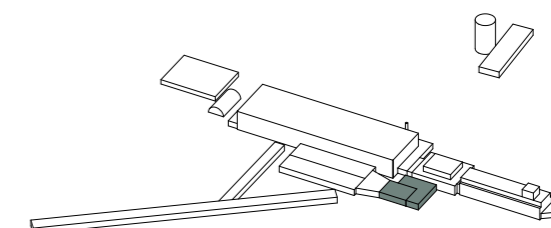
1995 / 1953 gjordes hangaren om till terminal, och 1995 fick den gamla hangaren/nya terminalen, en tillbyggnad mot fältet.



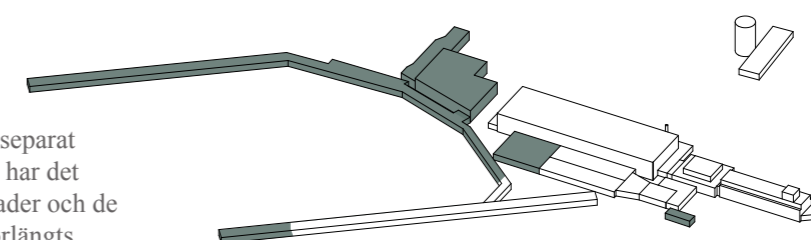
2006 / Ett separat flygtorn tillkom, exteriöra korridorer byggdes på fältet, och terminalsbyggnaden fick ytterligare utbyggnader.



2015 / Utbyggnad på cateringköket.



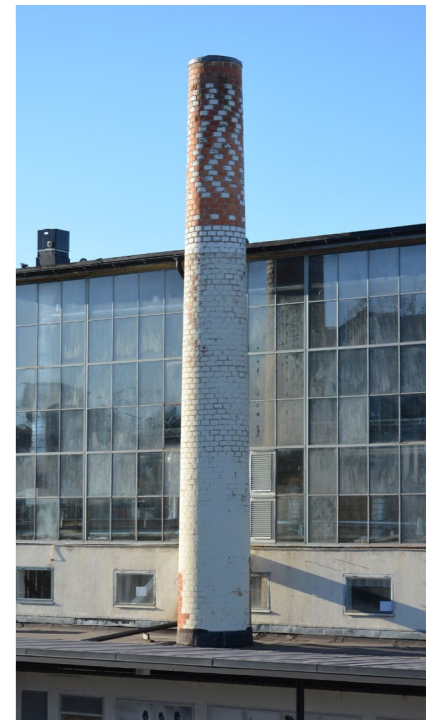
2020 / 2017 invigdes en ny separat ankomsthall, och sedan dess har det tillkommit mindre tillbyggnader och de exteriöra korridorerna har förlängts.



Platsbesök

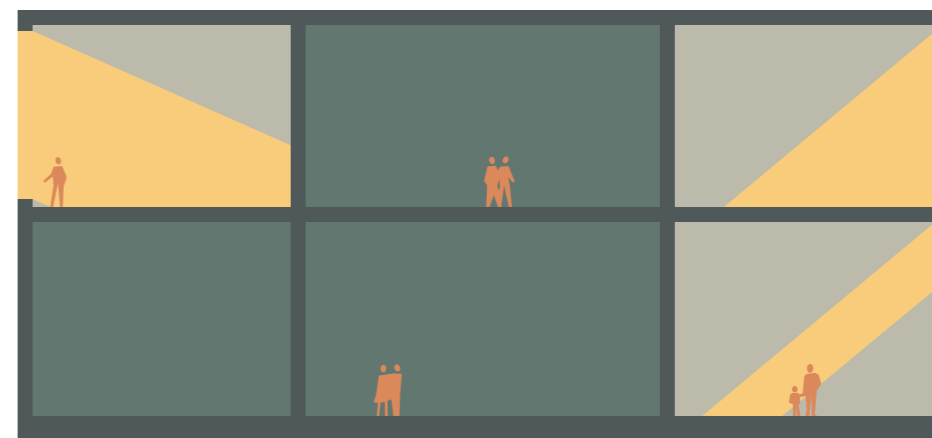
I februari åkte jag till Stockholm för att titta närmare på platsen. Från besöket fick jag med mig en känsla av potential i vad som skulle kunna bli av platsen och byggnaderna. Jag fick se att de ursprungliga byggnaderna, om än nedgångna och gömda bakom påbyggnader, hade kvar många av sina ursprungliga kvaliteter. Stålkonstruktionen, de högt sittande fönstrena och den gamla tegelskorstenen på den gamla hangaren fanns kvar. Den gamla stationsbyggnaden var vid mitt besök täckt i byggplast, vilket jag senare tog reda på berodde på ett pågående arbete med att renovera och konservera byggnaden. Närmast tvärbananstationen låg den nybyggda ankomsthallen, en separat byggnad med uppglasat parti mot entrésidan.

Trots fototillstånd fanns det en del restriktioner om vad som var tillåtet att fotografera och inte. Tyvärr kunde jag inte komma runt och se sidan som vänder sig mot fältet, med majoriteten av tillbyggnaderna. Så för det fick jag förlita mig på andras bilder, samt historiska bilder. Däremot kunde jag då fokusera mer på sidan som vetter mot tvärbananstationen och parkeringsplatserna. Det kändes som en självklar entrésida, både idag och för en framtida funktion. Jag kunde heller inte fritt utforska insidan vilket gjorde att jag inte fullt ut kunnat kartlägga byggnaderna.



DEL 2

Potential för platsen, förutsättningar för framtida funktion samt avgränsning



Potential för området

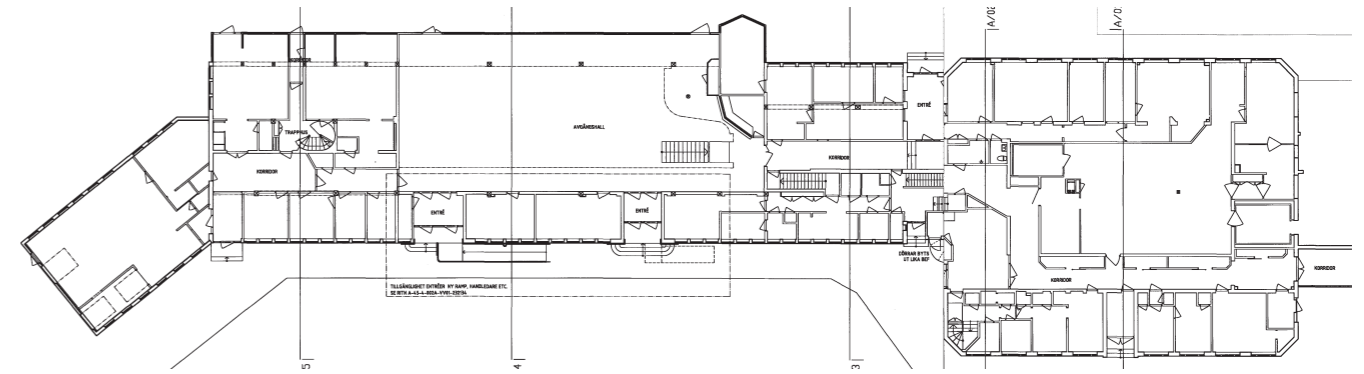
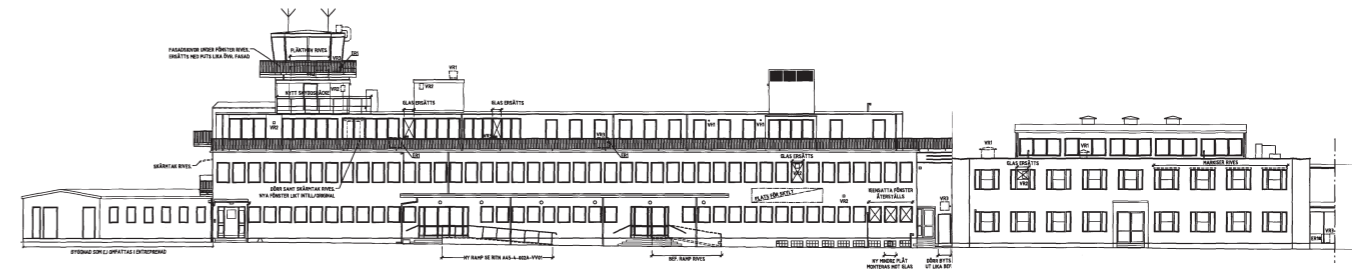
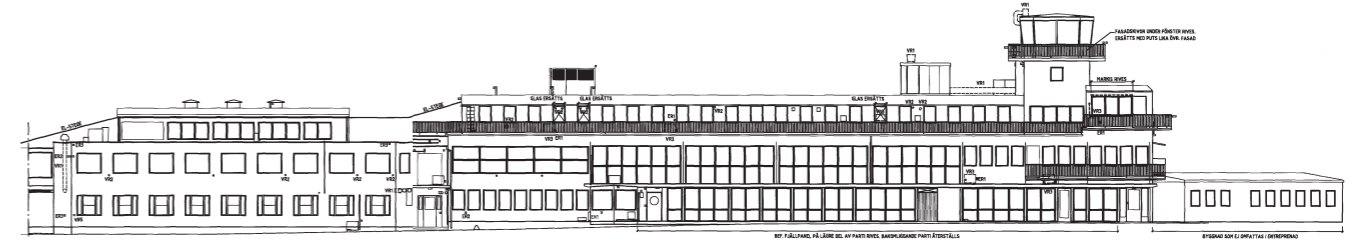
Idag är den största delen av flygplatsområdet avspärrat till förmån för flygtrafiken, en yta lika stor som centrala Lund. Med andra ord skulle det få plats en ny stadsdel med tiotusentals bostäder på platsen om flygverksamheten flyttade på sig. Området har närhet till grönska och vatten, direkt angränsning till handelsområden och en existerande infrastruktur för kollektivtrafik. Alltså finns det goda existerande förutsättningar för utvecklandet av en ny stadsdel.

I mitt arbete har jag utgått ifrån att en ny stadsdel planeras på flygfältet, vilket ger gamla hangaren och stationshuset en placering mellan bostadsområde och handelsområde/tvärbanestation. Byggnaderna kan bli en del av en entré till området, och en plats där många människor rör sig dagligen.



Potential för byggnaderna

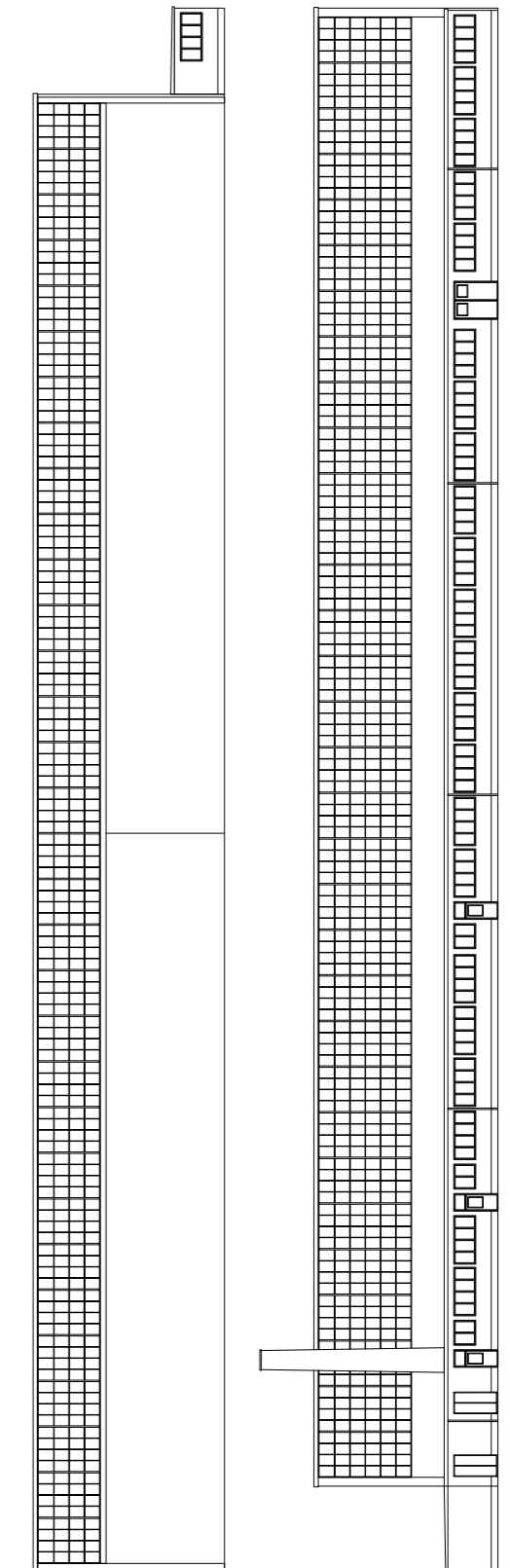
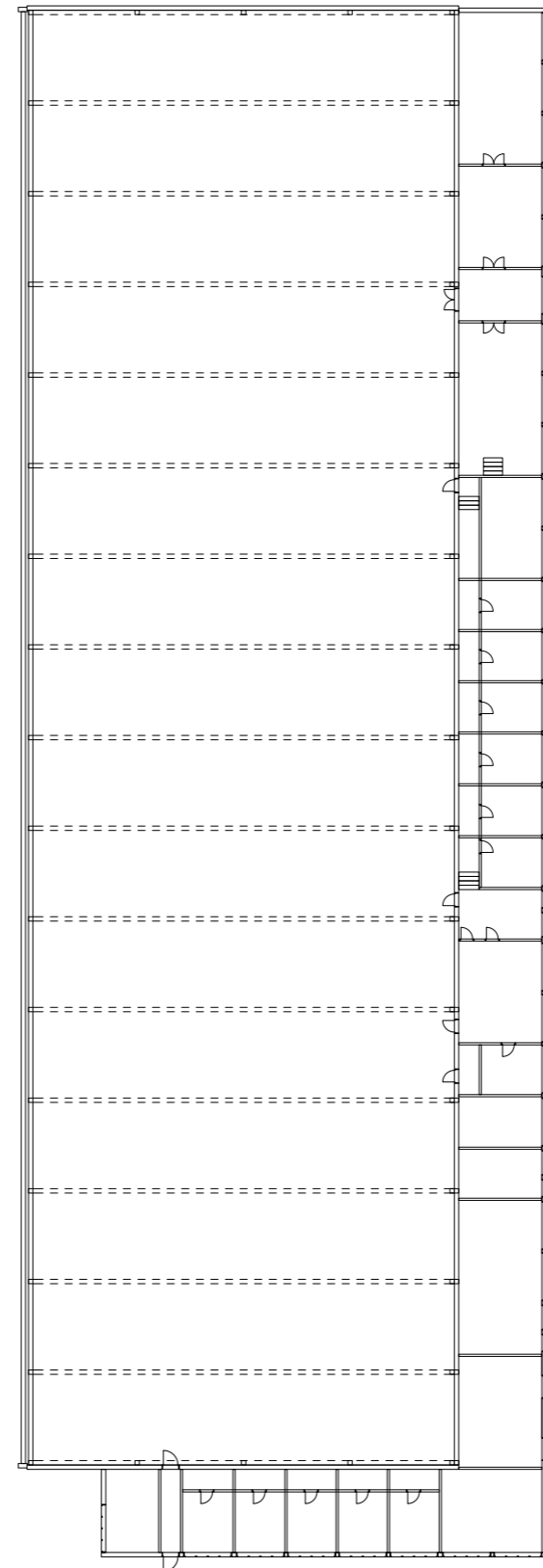
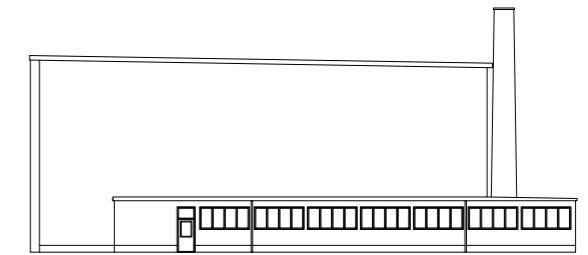
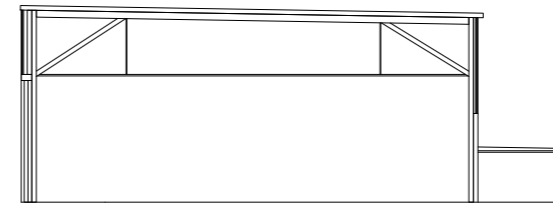
För att kunna arbeta med att transformera byggnaderna ville jag först studera dem ordentligt. Jag har inte kunnat utgå från ritningar över hur det ser ut idag, eftersom jag, efter många mail fram och tillbaka till olika personer, till slut fick svaret från stadsbyggnadskontoret i Stockholm att byggnaderna är sekretessbelagda och att ritningar därav inte kan lämnas ut. Däremot hittade jag äldre ritningar på hangaren som visar hur det såg ut 1936 samt nyligen uppdaterade ritningar på den gamla stationsbyggnaden/nuvarande charterhallen för det pågående renoveringsarbetet.



1936 - Stationsbyggnaden och Hangaren

När den byggdes var stationsbyggnaden en relativt liten byggnad med två våningar om 50x13m, samt en utsiktsterrass på taket. Den bestod av rektangulära volymer, uppglasade partier mot flygfältet och en ljus puts på fasaden (Allpere 2009, s. 151). Bredvid stationsbyggnaden låg hangaren med betydligt större dimensioner om 100x30x13m, bestående av en lätt stålkonstruktion och ytterväggar i enstens högporöst tegel. Fasaden mot flygfältet utgjordes av två skjutdörrar som var 46 meter långa och 8 meter höga. Golvet var av betong och på hangarens båda långsidor fanns högt sittande fönster i järnkonstruktion (Allpere 2009, s. 154).

Mot öst och syd fanns en 6 meter djup volym i ett plan som skapade mindre rum i anslutning till hangaren. Till stålkonstruktionen återanvände konstruktören Arvid Wickert gamla järnbalkar från Tranebergsbron som annars hade skrotats (Allpere 2009, s. 154). Redan 1946 tillkom den byggnad som än idag kopplar samman stationsbyggnaden och hangaren, byggd för att fungera som cateringkök samt kontor.



Idag - Charterhallen och Terminalen

Idag används gamla stationsbyggnaden som charterhall och hangaren som avgångsterminal. Charterhallen har, med vissa tillbyggnader, behållit sin helhetsuttryck av en 30-talets kontorsbyggnad. Det renoveringsarbete som pågår verkar lovande för byggnadens bevarande och att den även i framtiden kan fungera som kontorsbyggnad. Hangaren inreddes i början av 50-talet till terminal, varpå den gick från att vara ett enda stort utrymme till en sammansättning av rum som skulle fungera för en helt ny funktion. Ett innertak sattes in under hangarens högt sittande fönster och utrymmet ovanför innertaket är än idag oanvänt.

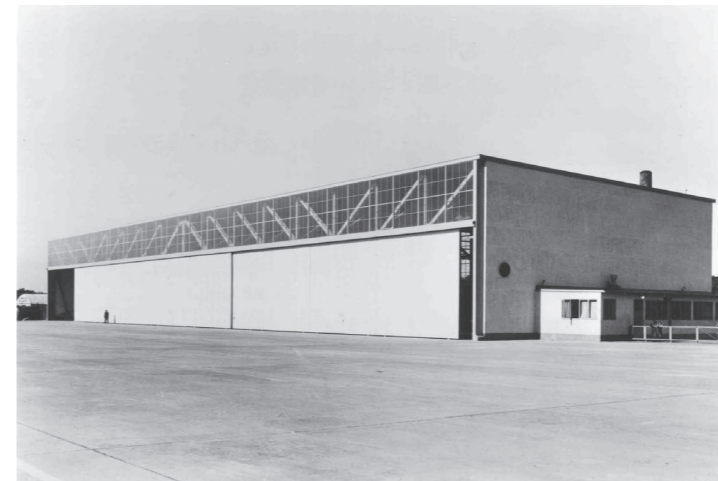


Koncept

På ritningarna från 30-talet och på historiska bilder framstår byggnadernas enkelhet och rena formspråk. Den gradvisa utbyggnad som skett anser jag försämrar och döljer det modernistiska uttryck och den funktionalism som talade för den typen av byggnad och den tidens arkitektur.

Även den motivering som gjordes av Riksantikvarieämbetet vid byggnadsminnesförklaringen av byggnaderna, att de *“är av arkitektoniskt hög kvalitet och att de är tidiga och autentiska exempel på en modernistisk flygplatsarkitektur”* tycker jag talar för en bredare uppfattning om att de senare tilläggen har försummat de ursprungliga byggnaderna.

Jag är enig i att byggnaderna bör behållas som monument för den historiska perioden och för flygets storhetstid. Detta kommer jag i mitt arbete göra genom att blicka tillbaka i tiden och försöka återintroducera några kvaliteter som har gått förlorade, samtidigt som byggnaderna får en ny funktion som kan ge tillbaka till staden.

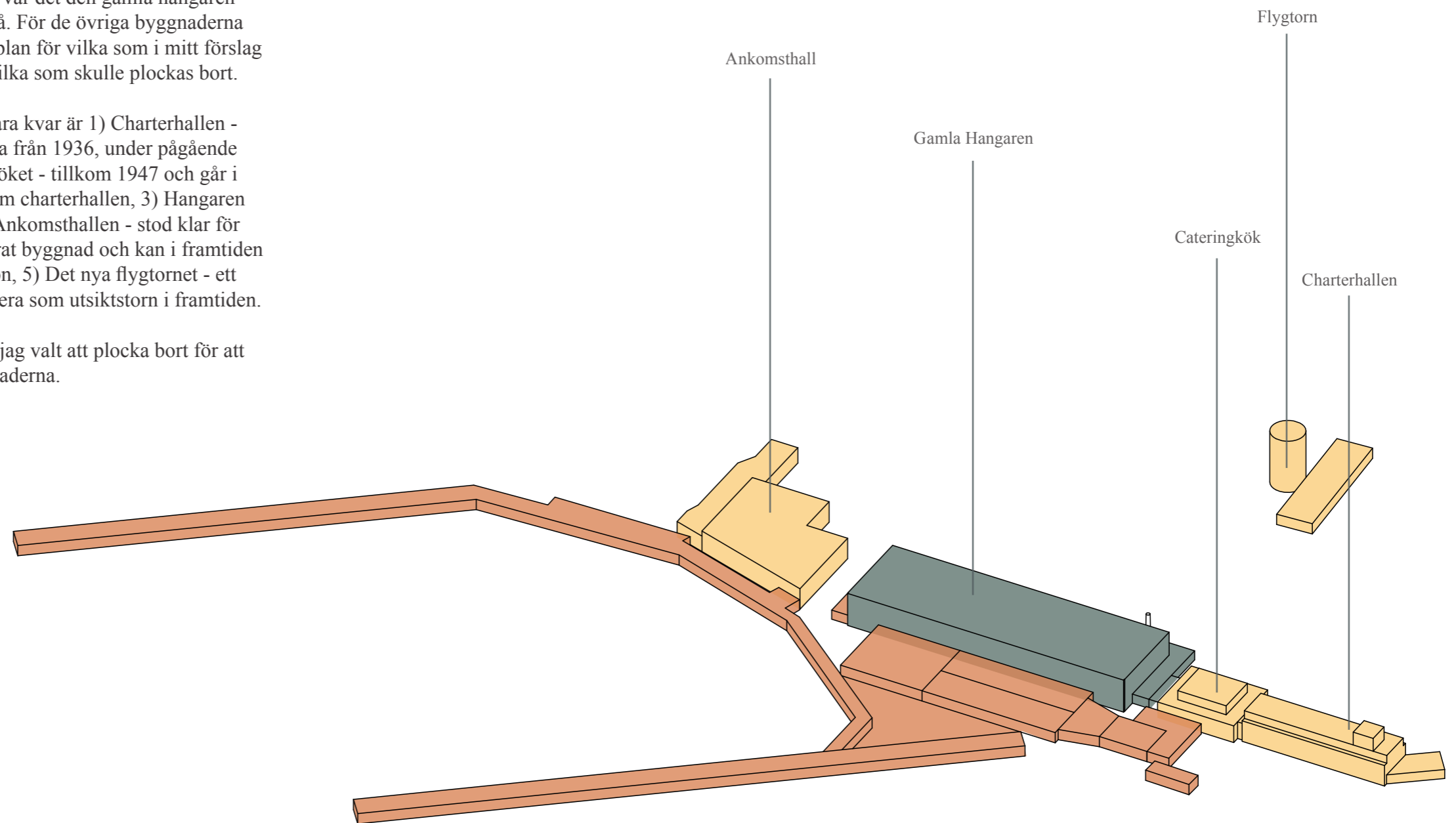


Avgränsning

Efter att ha studerat platsen, och konstaterat att charterhallen underhålls, var det den gamla hangaren jag helst ville fokusera på. För de övriga byggnaderna på platsen gjorde jag en plan för vilka som i mitt förslag skulle få vara kvar och vilka som skulle plockas bort.

De byggnader som får vara kvar är 1) Charterhallen - en av originalbyggnaderna från 1936, under pågående renovering, 2) Cateringköket - tillkom 1947 och går i samma stil och känsla som charterhallen, 3) Hangaren - min fokusbyggnad, 4) Ankomsthallen - stod klar för några år sedan som separat byggnad och kan i framtiden fungera för en ny funktion, 5) Det nya flygtornet - ett landmärke som kan fungera som utsiktstorn i framtiden.

Övriga påbyggnader har jag valt att plocka bort för att framhäva de äldre byggnaderna.



Val av ny funktion

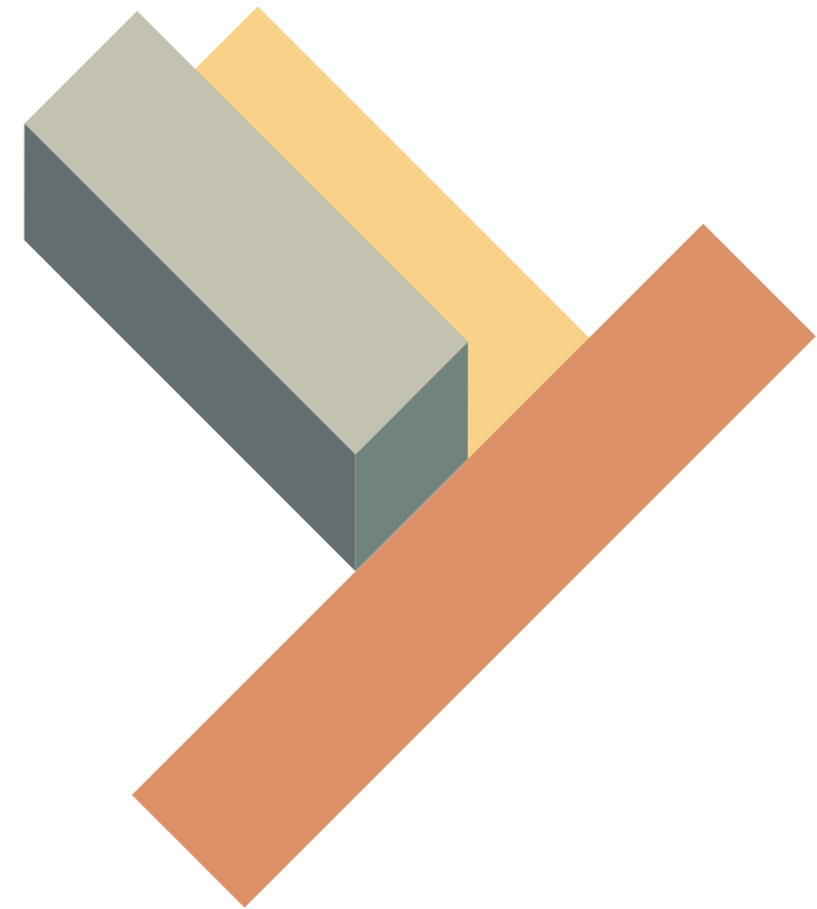
Tidigt i projektet fick jag känslan av hur jag ville att Hangaren skulle fungera i ett framtida scenario. Med tanke på byggnadens placering i området ville jag införa en funktion som kunde serva den framtida stadsdelen, samt bli det man möts av när man kommer till området. Hangarens ursprungliga kvaliteter gjorde att jag ville inkludera rum där man kunde uppleva hela takhöjden och känna längden av byggnaden, komma nära takkonstruktioner och vara i nivå med de högt sittande fönstrena.

Det kändes självklart att det skulle få bli en publik byggnad med fokus på konst och kultur. En plats där människor kan mötas och samlas, uppleva en historisk byggnad, och komma nära det kreativa skapandet. Valet av funktion landade i ett *kulturhus* med inslag av verksamheter såsom bibliotek, restauranger och läsplatser.

Hangarens ursprungliga funktion, med flygplan som kördes in och ut genom de stora skjutdörrarna, blev del av en målbild om en flytande gräns mellan inne och ute, med konst och kultur som sprider sig ut på fältet utanför.

DEL 3

Gestaltande process,
Kulturhuset Hangaren



Riktlinjer

För att hålla mitt koncept tydligt under arbetet satte jag upp några riktlinjer dels för hantering av byggnaden, dels för Kulturhusets funktion.

Riktlinjer för hantering av byggnaden:

Bevara de originalattribut som finns kvar
Återinföra originalattribut som gått förlorade
Skapa möjligheter att kunna uppleva byggnaden från olika perspektiv och höjder
Utnyttja byggnadens centrala läge i den framtida kontexten med en ny stadsdel

Riktlinjer för Kulturhusets funktion:

Erbjuda ett brett urval av aktiviteter så att flera målgrupper kan tilltalas
Minska avståndet mellan det kreativa skapandet och allmänheten
Inkludera funktioner som kan sprida sig utanför Hangaren

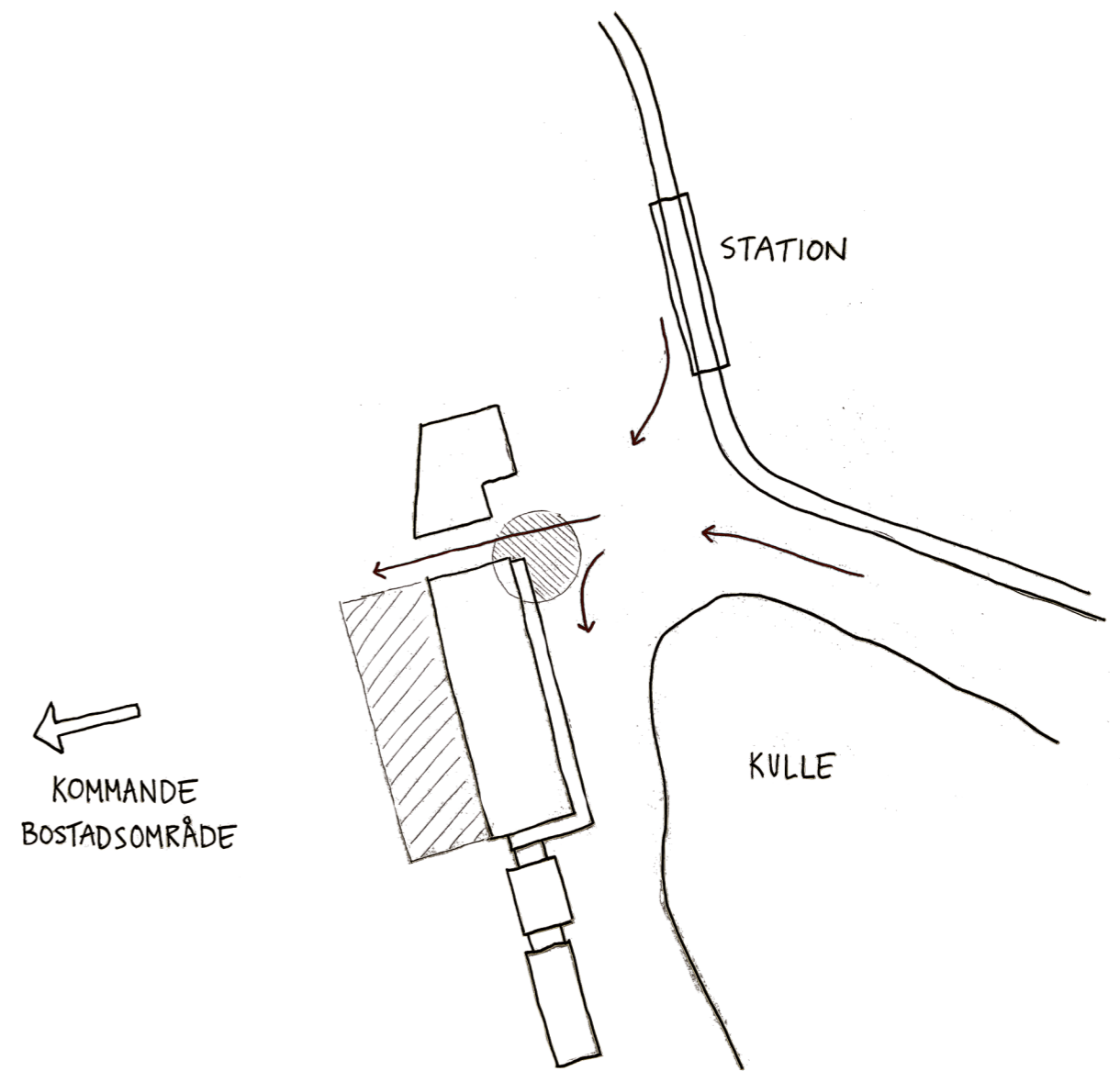
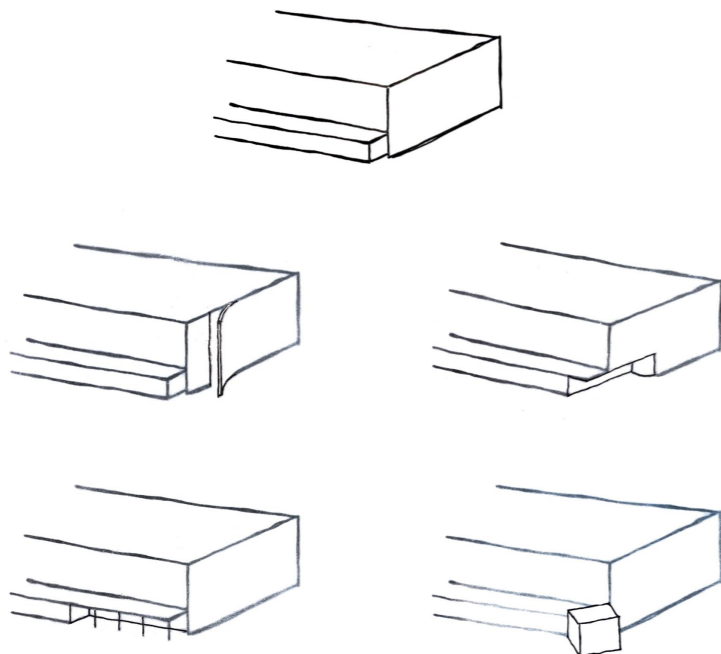
Jag ville även försöka sträva efter en känsla som fanns där redan på 30-talet. En känsla av ny kultur, framtidshopp och gemenskap.

Viktiga processer

Från analys och research till satta riktlinjer startade ett antal parallella processer som blev viktiga för slutresultatet. Det var fyra processer som var särskilt viktiga.

Hur kommer man in i Hangaren?

Tidigt började jag skissa på olika alternativ till huvudentréer och det blev inte klart förrän sent i den gestaltande processen. Från mer invasiva grepp på volymen till mer återhållsamma, och med i tanken fanns alltid den rörelse som kommer kunna ske mellan tvärbanan och det framtida bostadsområdet. Alla förslag placerades på den norra gaveln eller runt det nordöstra hörnet, då dessa vänder sig mot tvärbanan och torget framför vilket skulle göra entrén tydlig. Här funderade jag på hur mycket det gick att förändra byggnadens skal utan att förlora den ursprungliga byggnadens uttryck.



Vad händer runtomkring Hangaren?

De stora öppna ytorna, som idag är transport- och landningsbanor, kändes spännande att behålla på något sätt. Även att ansluta en sådan typ av yta med Hangarens interiöra rum med hjälp av de stora skjutdörrarna lockade. Att lämna stora ytor tomma och programmeringsbara kan dels ge plats för aktiviteter från Kulturhuset, dels erbjuda Stockholm en sällsynt typ av rum.

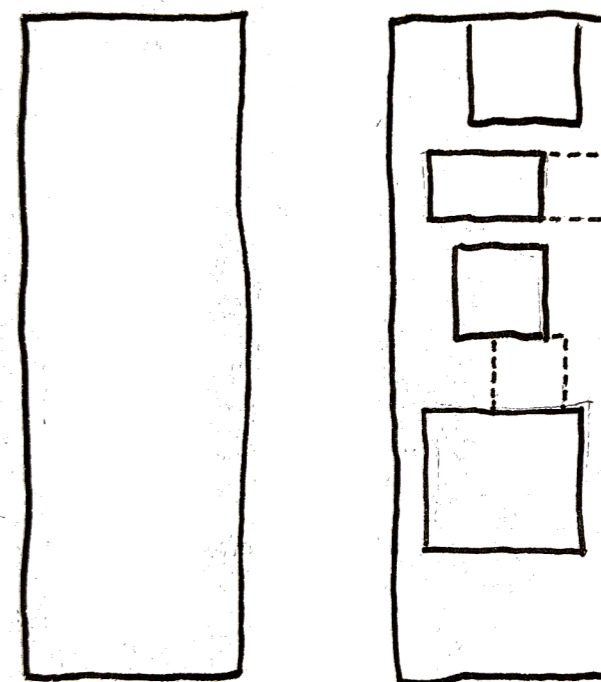
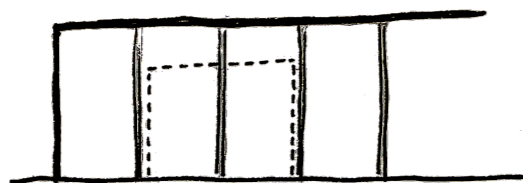
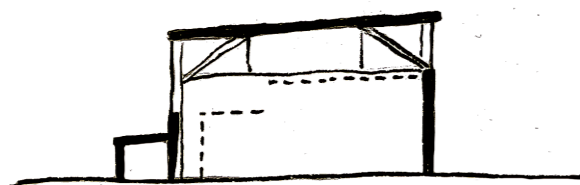
Viktiga processer

Hur fyller man Hangaren med rum?

Till följd av Hangarens dimensioner och avsaknad av rumslig uppdelning, fanns det inte mycket att förhålla sig till. Det var till en början utmanande att inte ha några rumsliga riktlinjer, men samtidigt hade jag annat att utgå från. Jag visste var huvudentrén skulle vara, att skjutdörrarna skulle kunna öppnas och stängas, samt byggnadens karaktäristiska attribut och konstruktion som jag ville anpassa efter.

Därifrån bestämde jag att det skulle vara en entréhall vid huvudentrén, där man direkt kan uppleva hela takhöjden, fönster och takkonstruktion. När jag skissade på hur bjälklag kunde läggas in anpassade jag det efter de existerande fönsterna och vilka upplevelser som gjordes möjliga. Med utgång i stålkonstruktionen kunde jag dela upp Hangaren i fyra lådor och två hallar.

Den låga delen mot Ranhammarhöjden har en tydlig rytm i fasad och fönstersättning från 30-talet, och den fönstersättningen fick styra hur jag där placerade innerväggar. Det finns flera befintliga dörrar in i den låga delen, och en potentiell invändig koppling till Hangaren.



Hur inför man dynamik i en stor och rå byggnad?

Samtidigt som det var viktigt att skapa möjligheter att uppleva hela byggnadens mått, fick det inte bli för monotont eller allt för långt från den mänskliga skalan. Några grepp jag använde var att variera takhöjd och rumsstorlek, införa avbrott i långa rum och saker att få syn på efter hand. Det kändes också viktigt att man som besökare lätt skulle kunna orientera sig i byggnaden och känna igen sig.

Referenser

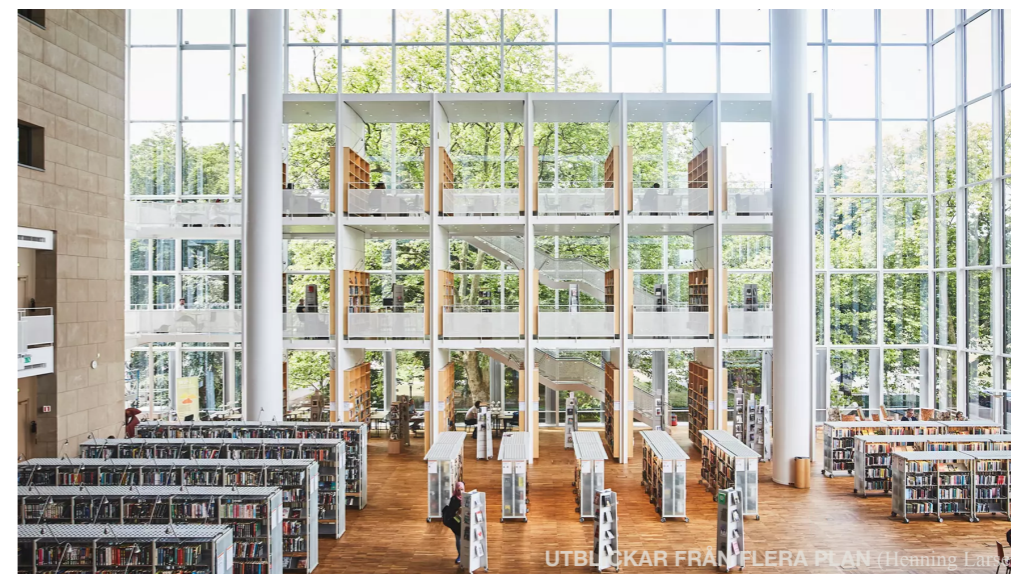
Nedlagda flygplatser

Under min research hittade jag ett fåtal flygplatser som hade transformerats. Tempelhof i Berlin är ett exempel på en flygplats som har stängt ned, och där landningsbanorna har öppnat för allmänheten. Att behålla karaktären av en landningsbana för en ny funktion blev en inspiration för mitt projekt.



NEDLAGD TEMPELHOF (dronepier 2019)

TEMPELHOF AIRPORT / Berlin
/ Ernst Sagebiel 1939



MALMÖ STADSBIBLIOTEK
/ Henning Larsen 1999

Hur man fyller ett stort rum

Under processen när jag skissade på hur man fyller hangaren med rum, stötte jag på några exempel som gav mig tankar och idéer. Den stora salen i Malmö Stadsbibliotek omges på flera sidor av volymer där besökare kan uppleva rummet från olika höjder.

Jag kollade även på ett antal exempel för principen ”rum-i-rum”, och vad de gjorde för det större rummet. Hur det skapades mellanrum, brutna siktlinjer och överhäng.

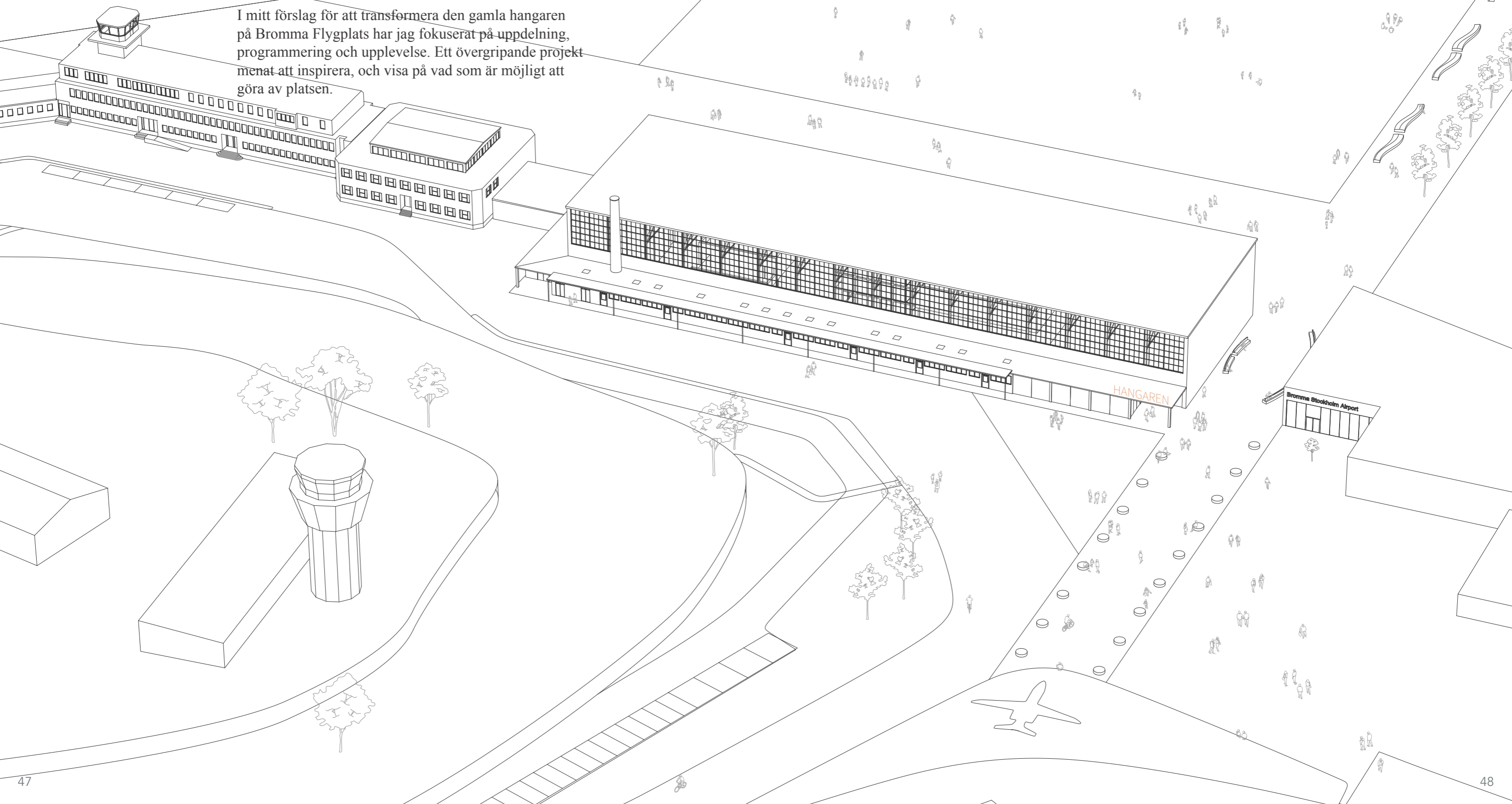


BOX I ETT RUM (Olsson)

BOXEN / ArkDes Stockholm
/ Dehlin Brattgård Arkitekter 2008

Kulturhuset Hangaren

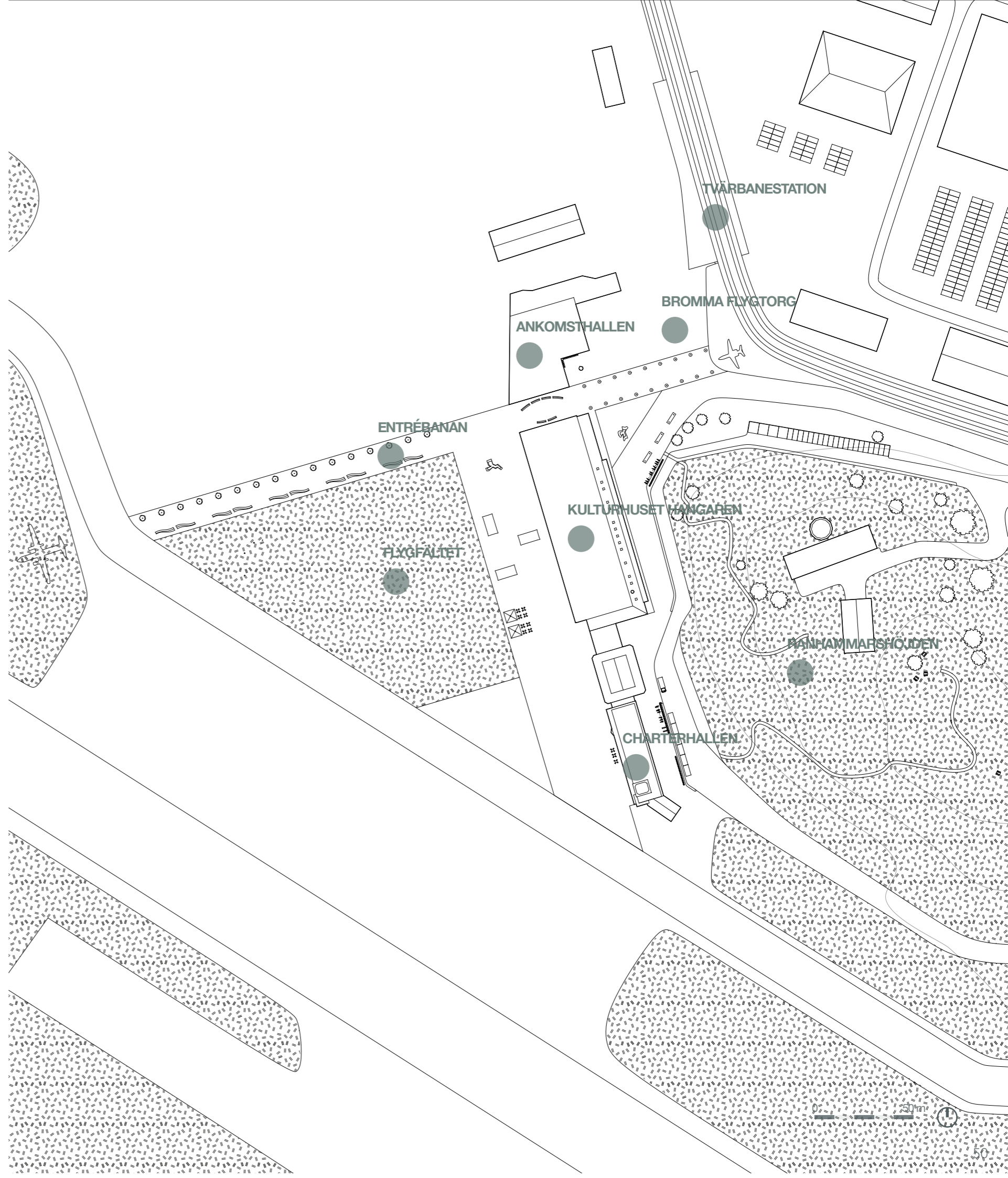
I mitt förslag för att transformera den gamla hangaren på Bromma Flygplats har jag fokuserat på uppdelning, programmering och upplevelse. Ett övergripande projekt menat att inspirera, och visa på vad som är möjligt att göra av platsen.



Kulturhuset Hangaren / Situationsplan 1:2000

Det nya området består av ett entrétorg i anslutning till tvärbanan samt huvudentrén till kulturhuset, Bromma Flygtorg - ett torg med många i rörelse. Ranhammarhöjden blir åter grön och kan användas som utsiktsplats, med det nuvarande flygtornet som landmärke. Kulturhuset Hangaren får en central placering och med sin höjd syns byggnaden på håll, samtidigt som den låga volymen mot entrésidan har en mer välkomnande skala och gör övergången till det stora mjukare. På varsin sida om Hangaren ligger Charterhallen och Ankomsthallen, byggnader som i framtiden kan fungera för kontor eller handelsverksamhet. Mellan Hangaren och Ankomsthallen, från Bromma Flygtorg och ut mot fältet, finns Entrébanan. Entrébanan är ett stråk som kopplar samman bostadsområdet med Bromma Flygtorg, och förstärker riktningen mellan dessa. Längs Entrébanan finns små ingrepp som kan skapa nyfikenhet och locka till att uppehålla sig.

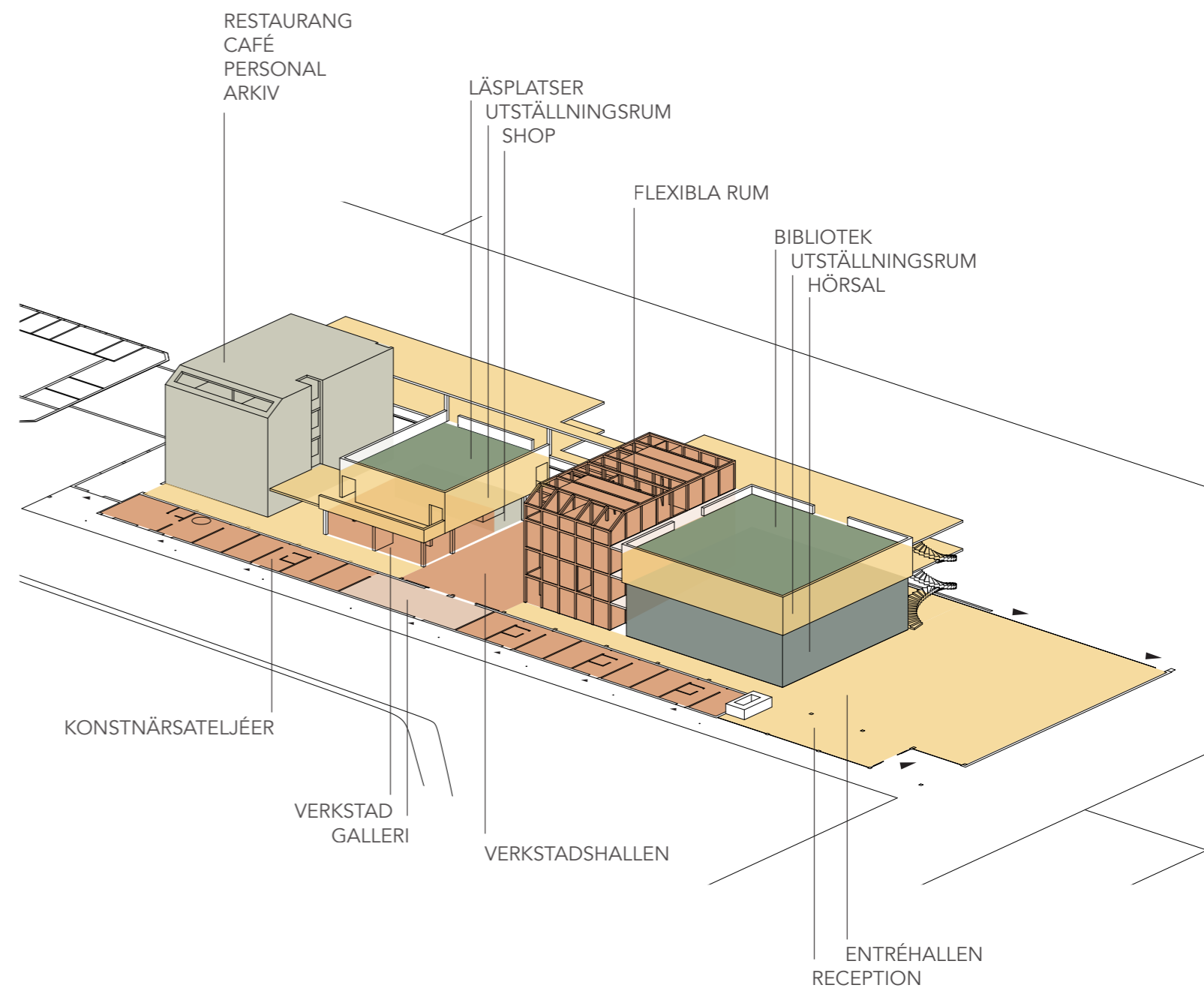
Väster om kulturhuset har den hårda, öppna karaktären av en landningsbana fått bli ett stort programmeringsbart område där aktiviteter från kulturhuset kan ta plats. Längre ut finns ett grönt fält för sport, picknick och lek, som avslutar den hårda ytan och skapar luft och avstånd till bostadsområdet.



Kulturhuset Hangarens delar

Rummen i hangaren är uppdelade i fyra större volymer och två öppna rum med full takhöjd, entréhallen och verkstadshallen, som kan kopplas till flygfältet genom att öppna skjutdörrarna. De öppna rummen kopplas samman med varandra genom passager med full takhöjd.

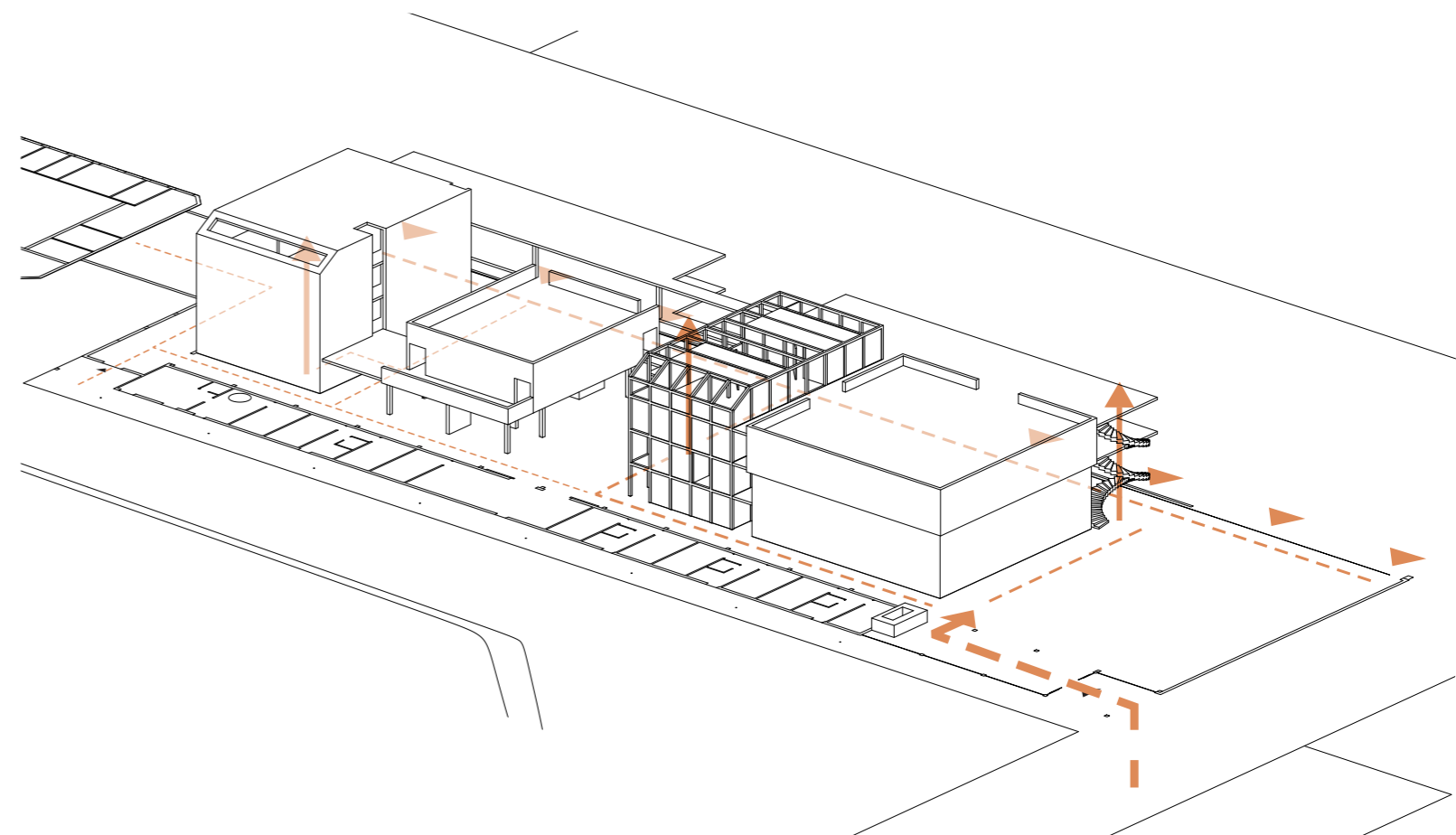
Att den lägre volymen mot entrésidan hade möjlighet till flera egna ingångar kändes som en förutsättning passande för konstnärsateljéer. Dessutom kunde en invändig koppling mellan ateljéer och Hangaren medföra en närmare koppling mellan konstnärer och allmänhet.



Kulturhuset Hangarens rörelser

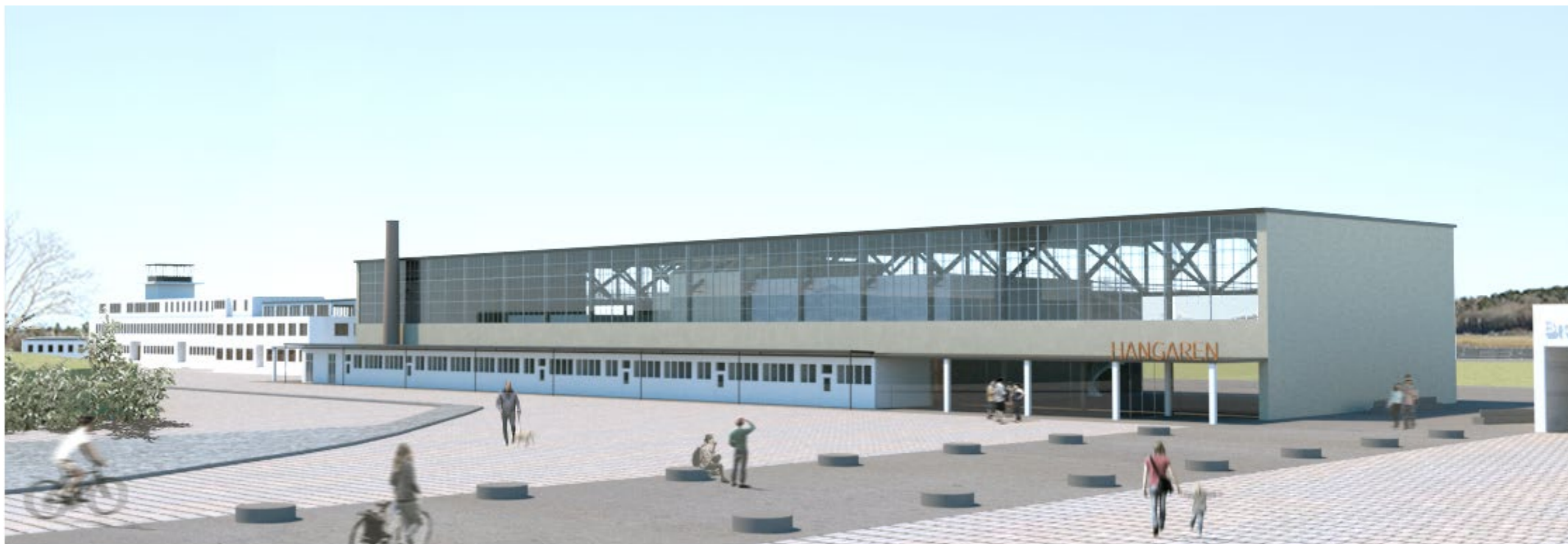
Man kommer in i Hangaren antingen genom huvudentrén från Bromma Flygtorg eller via den mer serverande entrén från Charterhallen. Man kan även komma in från Flygfältet, och beroende på rådande aktivitet eller utställning är skjuddörrarna olika mycket öppna.

Då långsidorna är lämnade fria kan man röra sig längs med dem, och på varje plan finns rum att röra sig i och runt. Det finns flera sätt att ta sig uppåt i byggnaden, antingen med spiraltrappan i entréhallen, trappan i verkstadshallen eller med det serverande trapphuset som i första hand är till för restaurang, personal och leveranser.



Entré till området

Från tvärbanestationen ser man huvudentrén på hörnet av den stora byggnaden. Som besökare finns det många platser att uppehålla sig på eller samlas i grupp utanför Hangaren. Konstnärer kan tack vare sina separata entréer verka oberoende av kulturhusets verksamhet. Mellan Hangaren och Ankomsthallen fångar Entrébanan upp och välkomnar ut på fältet.



Entréplan / 1:500

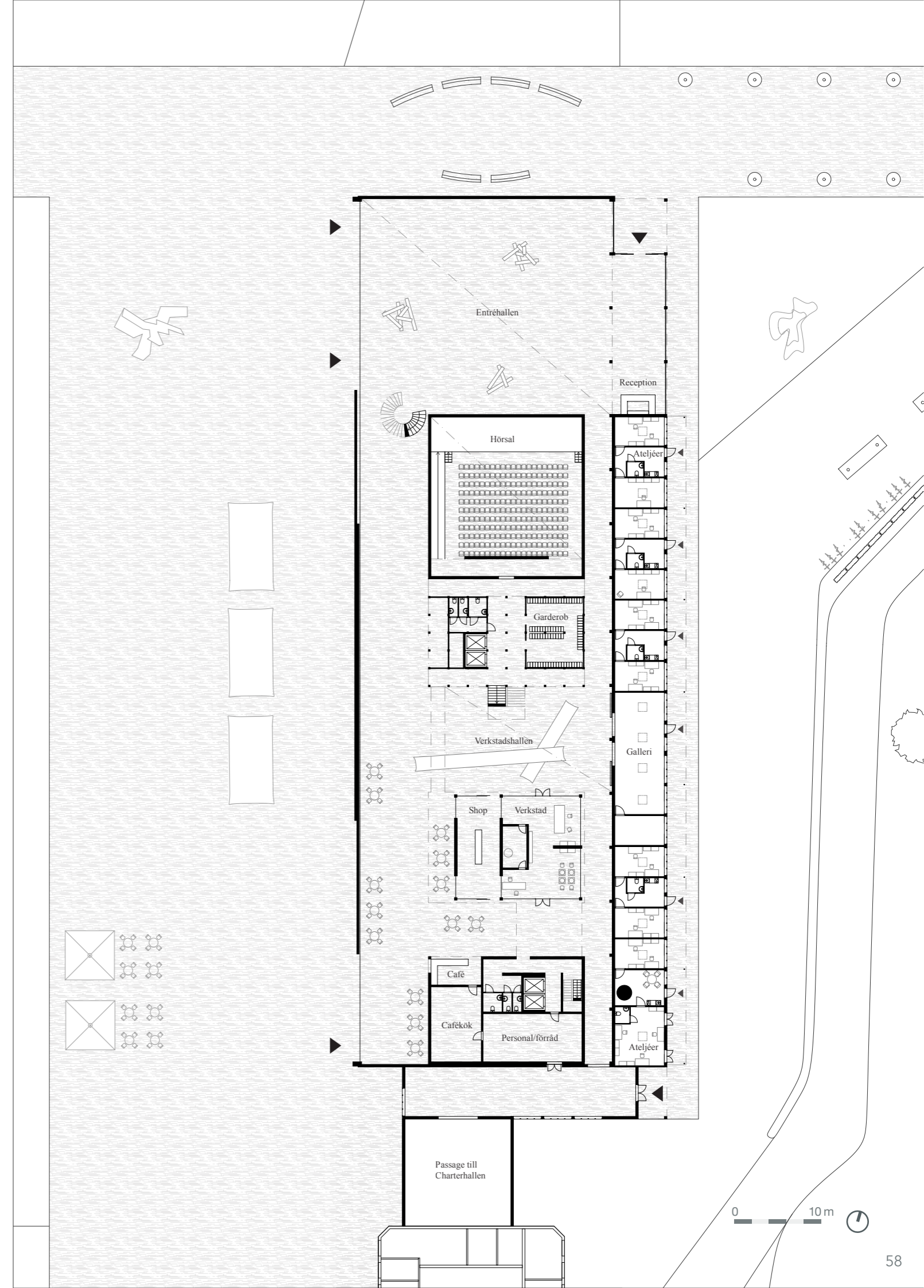
På entréplan sträcker sig ett betonggolv utifrån och in, och med en uppglasad entré kan man få en oavbruten sikt rakt genom Hangaren ut på fältet.

I den låga delen ligger det ateljéer. Konstnärsateljéerna är uppdelade i fem enheter, där varje enhet har egen entré, toalett och pentry samt två ateljérum. Alla enheter delar på ett gemensamt galleri med direkt koppling till hangaren. Totalt finns det 10 ateljérum.

Från huvudentrén kommer man in i entréhallen och där möts man av full takhöjd om 12 meter, och en trappa leder direkt upp till biblioteket som man kan skymta nedifrån. Entréhallen kan fungera som en utställningshall där det som ställs ut även kan fortsätta utomhus på fältet.

Hörsalen har en upphöjd scen, dubbel takhöjd och plats för 230 åskådare. Här kan det pågå föreläsningar, uppträdanden eller workshops. I anslutning till hörsalen finns garderob och trapphus i en flexibel volym, där väggar och öppningar kan justeras efter behov. Fortsätter man in i byggnaden kommer man till verkstadshallen, ett socialt och aktivt rum som omges av galleri, verkstad, shop och café.

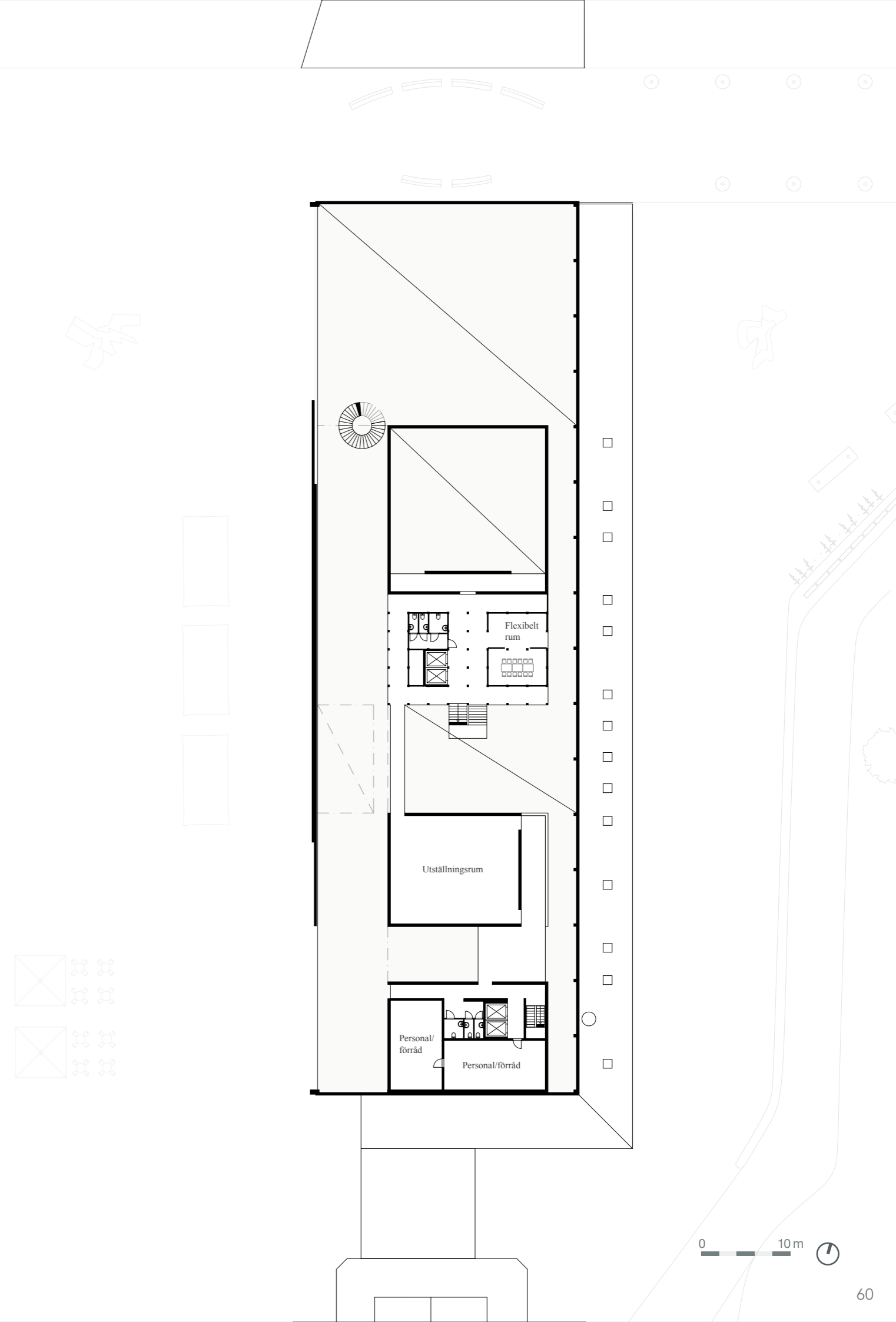
Längst in i Hangaren finns en serverande del med utrymmen för kök, personal, förråd och arkiv. Från Charterhallen kan man nå Hangaren invändigt via en befintlig passage, vilken är kopplad till den serverande entrén.



Plan 1 / 1:500

En stor del av plan 1 är öppet ned till markplan, vilket skapar goda visuella kopplingar mellan planen. Det finns ett mörkt utställningsrum man når via spänger från trapphusen, och från utställningsrummet kommer man ut på en balkong med fri höjd upp till taket.

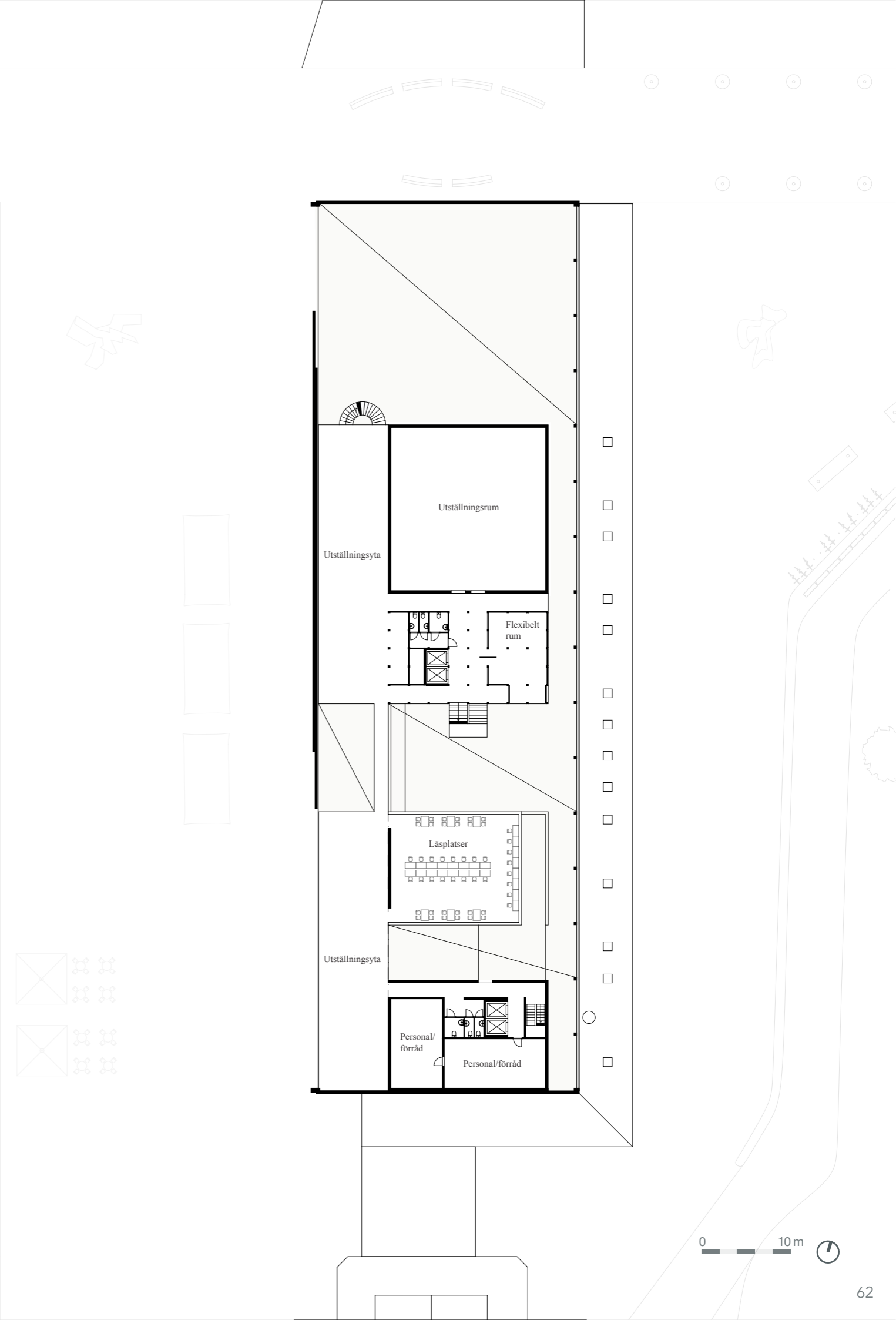
Den flexibla volymen kan till exempel fungera som grupprum, tillfällig ateljé/verkstad eller ytterligare utställningsyta. Det går även att välja om man vill att rummen öppnar sig mot verkstadshallen, mot fönstrena och ljuset, eller om det ska vara helt slutet.



0 10 m

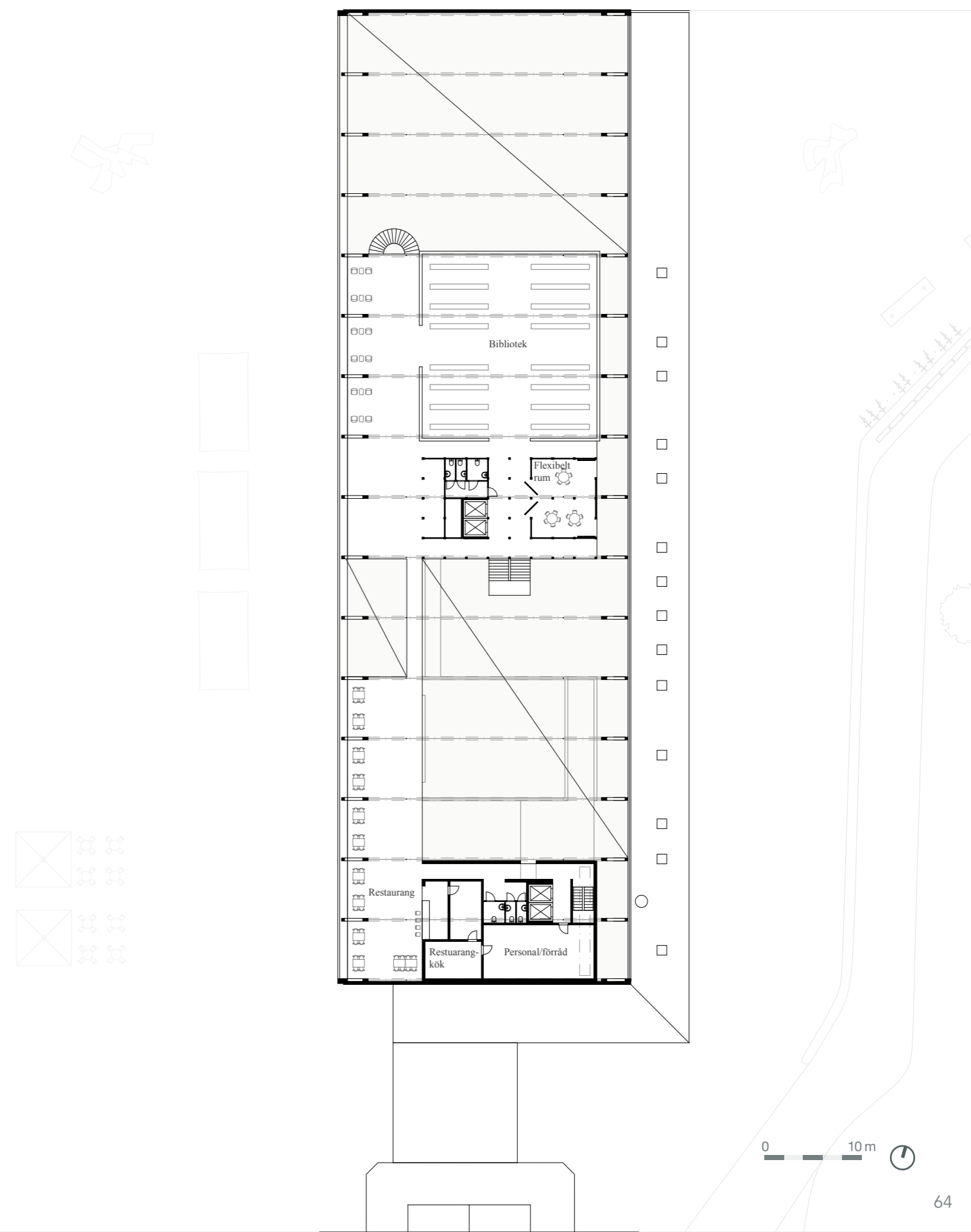
Plan 2 / 1:500

På plan 2 finns öppna ytor för utställning längs den västra fasaden. Beroende på vilket läge skjutdörrarna är i kan dessa utställningsytor vara både mörka eller ljusa. Ovanför hörsalen ligger på plan 2 ett mörkt utställningsrum. Det finns även en yta för läsplatser som är till för allmänheten. Härifrån är det öppet uppåt och man har takkonstruktionen precis ovanför huvudet, och man har även direkt koppling ned till verkstadshallen.



Plan 3 / 1:500

Högst upp i byggnaden befinner man sig mitt bland takkonstruktionen, och de befintliga stålbalkarna har fått fungera som rumsavdelare. Mot fältet är man nu i höjd med de ursprungliga fönstrena och kan komma precis intill dem för att få en vidsträckt vy av fältet. Här finns en restaurang med möjlighet till en separat entré när Kulturhuset har stängt. I andra änden ligger biblioteket, där man kan titta ned på entréhallen och se utställningen ovanifrån. I biblioteket kan man uppleva nästan hela byggnadens djup, med ljusinsläpp från öst och väst som drar blicken mot de gamla fönstrena.



0 10 m

Verkstadshallen - en social mittpunkt

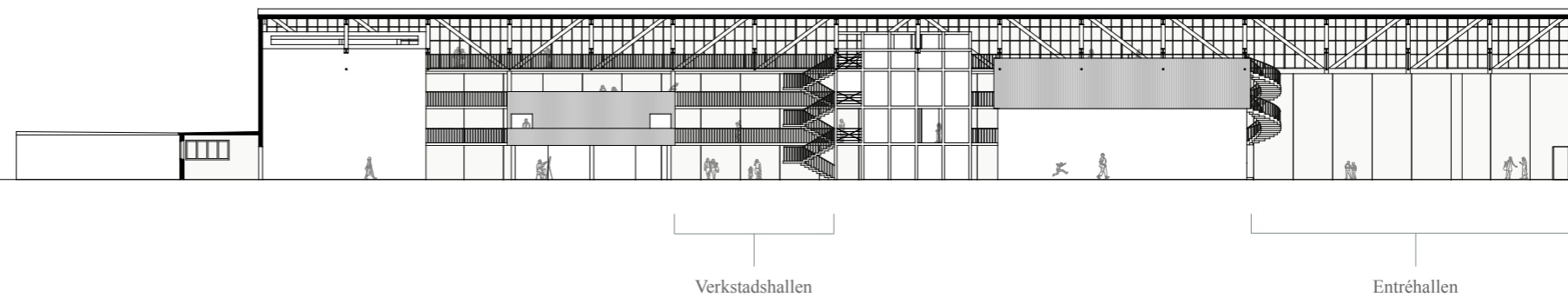
Verkstadshallen omges av öppningar in till de anslutande funktionerna. När galleriet har öppnet kan skjutdörrar öppnas och förlänga hallen in i den låga delen. I den flexibla volymen kan man från alla plan se ut över vad som händer i verkstadshallen.



Rum för upplevelser / Sektion 1:500

Det som har fått styra placeringen av rummen är den existerande takkonstruktionen och de högt sittande fönstrena. I både entréhallen och verkstadshallen kan man uppleva hela hangarens höjd upp till takbalkarna, och vid studieplatserna samt på översta plan har man en närmare kontakt med dem.

Samtidigt som jag har anpassat rummen efter byggnaden, så har det också varit viktigt att skapa rummen *för* byggnaden. Att inkludera rum som möjliggör upplevelser av hela byggnaden. Dels de öppna hallarna där man får lyfta blicken och känna känslan av en hangar, dels planen där man har kommit upp i byggnaden och får uppleva de karaktäristiska attributen på nära håll - en möjlighet som inte funnits tidigare.



0 10 m

Material efter funktion

För att förstärka karaktären på de olika volymerna inne i Hangaren, och göra det lättare att navigera, så har de olika rummen fått färg och material utefter innehåll.

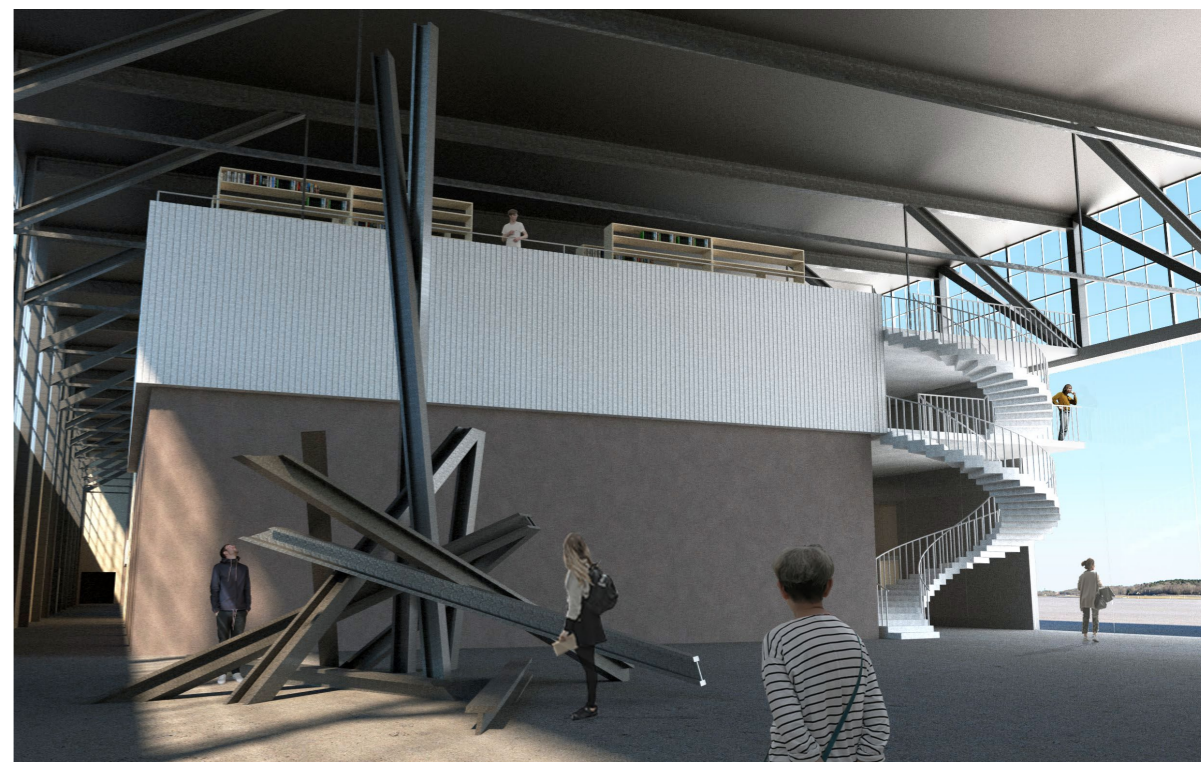
Utställningsytor kan kännas igen genom en ljus pigmenterad betong, där en yta med relief markerar utsidan på rummet medan insidan, ytan för utställning, är slät. Den släta ljusa ytan kommer igen för bjälklagen, som även de är ytor för utställning. De mörka rummen med fast funktion, som hörsalen och den serverande volymen, har fått en mörk putsad yta. Den flexibla volymen är gjord i en träkonstruktion för att förstärka känslan av rum som enkelt går att anpassa efter aktivitet.



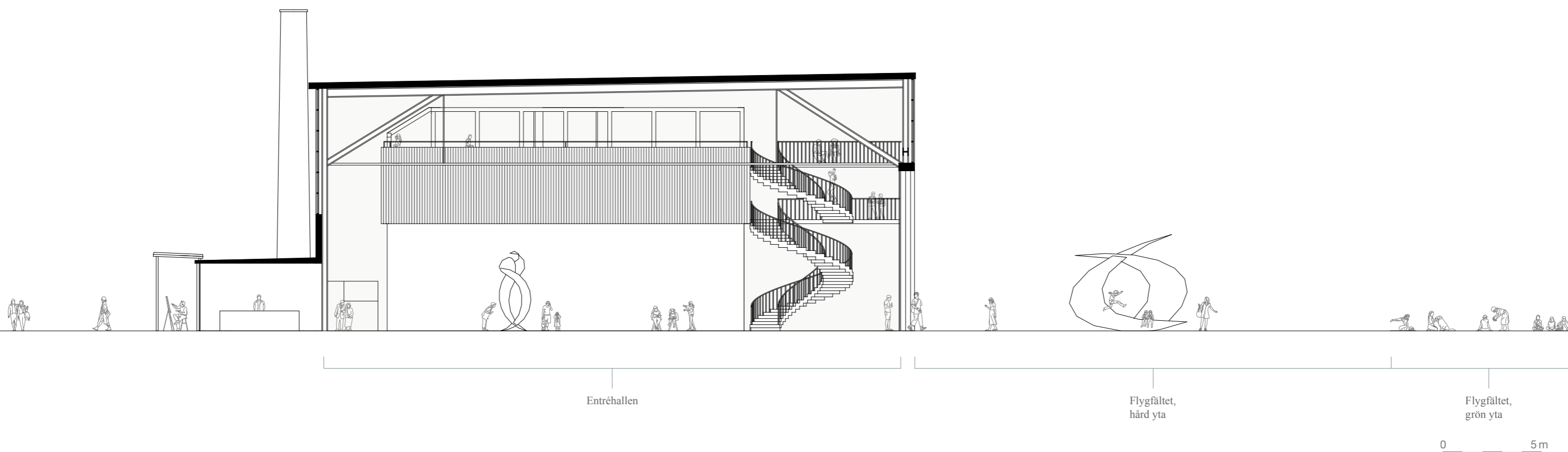
Skjuddörrarna / Sektion 1:200

Från entréhallen kan man blicka upp mot biblioteket, in längs passagerna och ut på fältet. De interiöra rummen kan förlängas ut på fältet genom att öppna upp de stora skjuddörrarna.

Innanför de återintroducerade skjuddörrarna har ett klimatskal i form av en glasvägg tillkommit. Tanken är att även denna ska kunna skjutas undan för att skapa stora, fria öppningar mellan inne och ute. Men vid de tillfällen när man behöver stänga ute kyla och regn gör klimatskalet att skjuddörrarna ändå går att ha öppna.



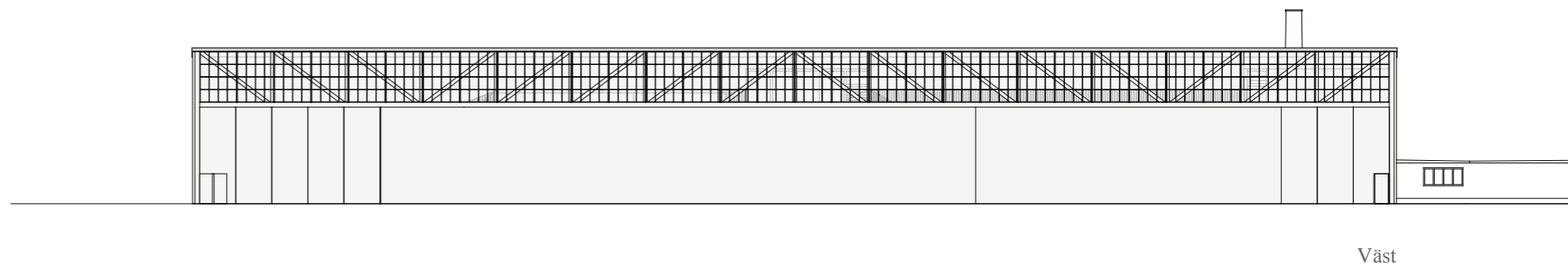
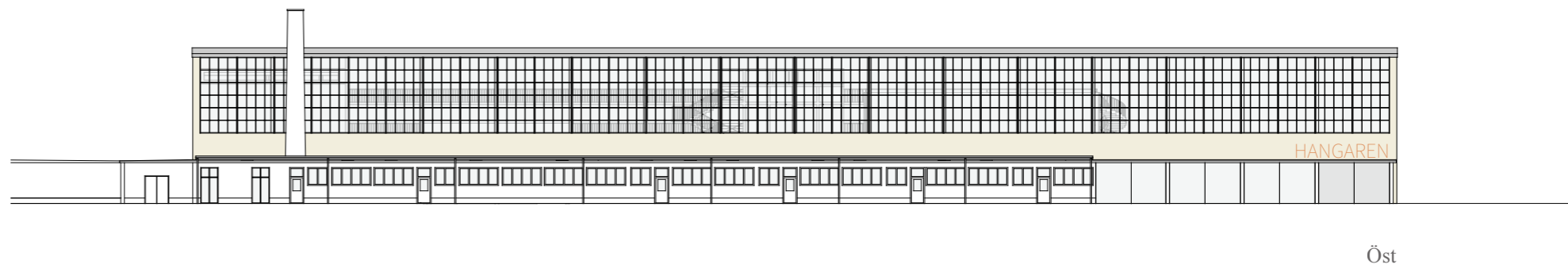
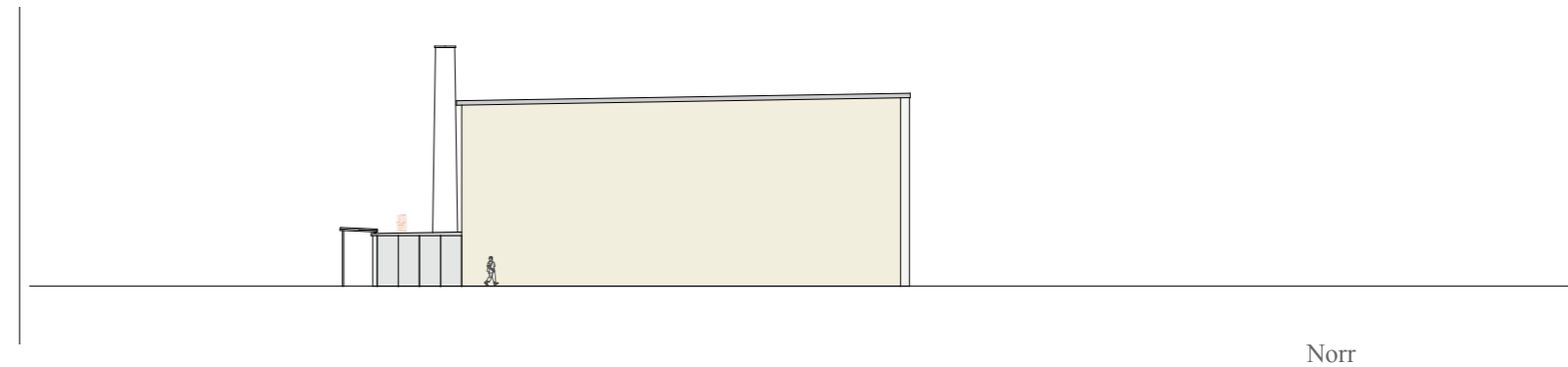
ENTRÉHALLEN / Vy från huvudentré



Exteriör / Fasader 1:500

Exteriört är målet att material och kulör liknar det som byggdes 1936, med skillnaden att den uppglasade entrén ersätter en del av den låga volymen. Den ursprungliga skorstenen finns kvar och gör byggnaden än mer igenkännlig.

När glasväggen är stängd ska det fortfarande finnas möjlighet att komma in från fältet, därav är mindre skjuddörrar i glasväggen placerade intill gavelväggarna.



0 10 m

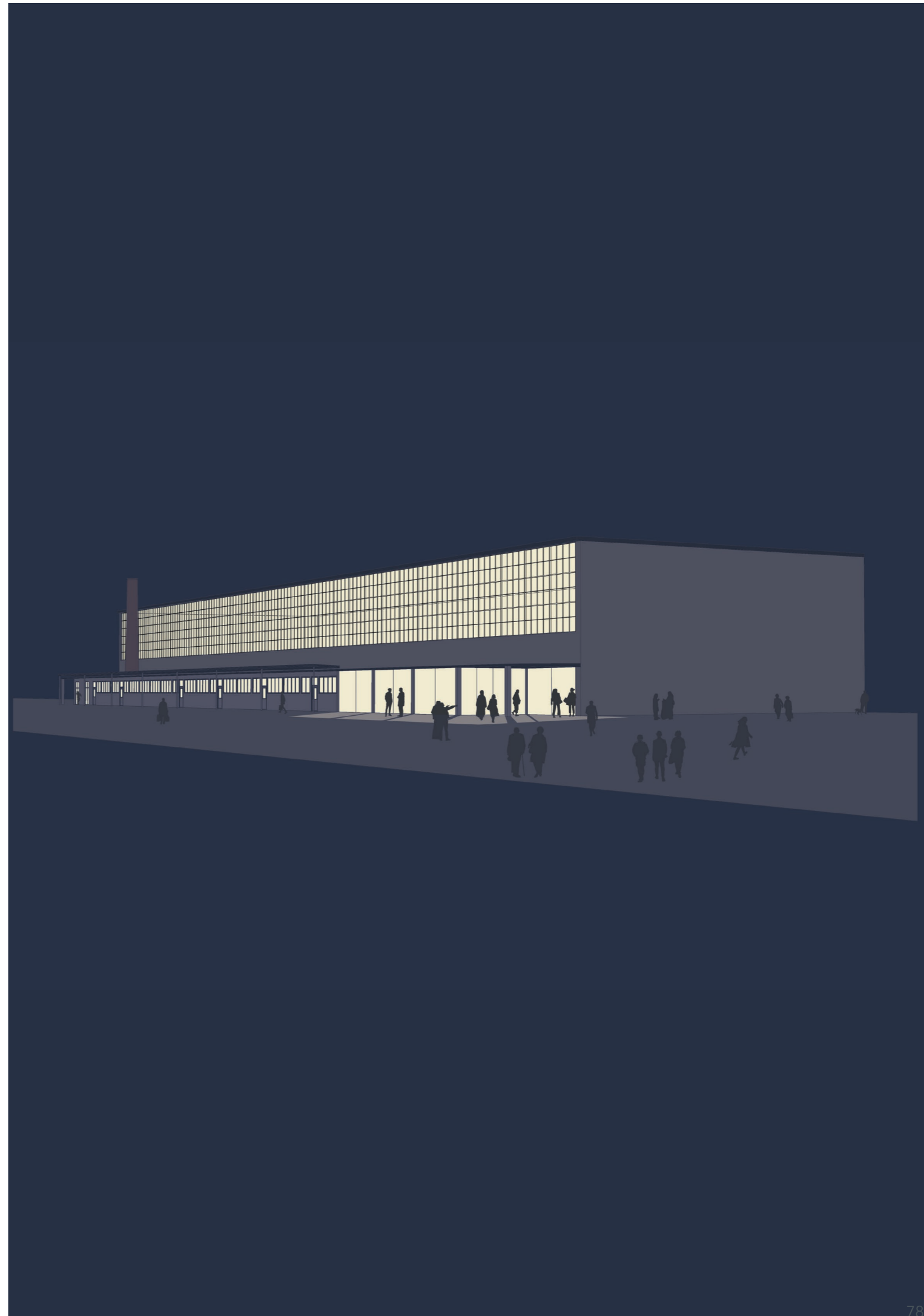
Vy från fältet

Från fältet framstår hur stora skjuddörrarna, och hela byggnaden, är. Tack vare stålkonstruktionen och de ursprungliga fönstrenas placering kan man se igenom byggnaden, och Hangarens jättelika dimensioner vägs upp av en lätthet.



AVSLUTNING

Reflektion,
tack och källförteckning



Reflektion

I början av projektet, när jag var på idéstadiet, hade jag som tanke att ta fram ett mer generellt sätt att ta hand om flygplatsbyggnader efter att flygverksamheten försvunnit. Resultatet blev inte någon generell handlingsplan, men jag tycker ändå att det finns saker från mitt projekt som skulle kunna appliceras på andra fall. Att lära sig om en byggnad och dess unika kvaliteter, att låta existerande byggnad och en ny funktion vara lika viktiga, och våga bevara okonventionella byggnadstyper som monument för en historisk tid.

Tack

Tack René för engagemang och givande handledning

Tack pappa för den fina boken om Bromma Flygplats och i övrigt visat intresse

Källförteckning

Allpere, K. (2009). *Paul Hedqvist - arkitekt och stockholmsgestaltare*. Stockholmia förlag.

Berggren, J., Ekdahl, M. & Nilzén, G. (2019). *Bromma - upp och ner då och nu*. Carlsson Bokförlag.

Blomquist, Å. (1957). *Bromma flygplats, åskådarläktare*. [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5021-Historiska-fotografier/Skiss/SSMSVD030022S.JPG.info> [2023-02-15]

Cronquist, G. (1936). *Flygbild över Bromma flygplats 1936* [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5021-Historiska-fotografier/Skiss/SSMCR000646S.jpg.info> [2023-02-15]

dronepicr (2019). *Flughafen Tempelhof Pano Berlin*. [fotografi]. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=79040213> [2023-06-12]

Henning Larsen (u.å.). *Malmö City Library* [fotografi]. <https://henninglarsen.com/en/projects/0000-0399/0346-malmoe-stadsbibliotek> [2023-06-12]

Johansson, I. (2010). *Flygfoto Bromma flygplats* [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5000-Alla-fotografier/Skiss/1033/SSMDIG012510S.jpg.info> [2023-02-15]

Johansson, I. (2010). *Flygfoto Bromma flygplats* [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5000-Alla-fotografier/Skiss/1033/SSMDIG012512S.jpg.info> [2023-02-15]

Lindgren, H. (1961). *Utsikt från Ranhammarshöjden över Bromma flygplats* [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5021-Historiska-fotografier/Skiss/SSMFG009275S.JPG.info> [2023-02-15]

Mattsson, P. (2022). Regeringen säger nej till nedläggning av Bromma. *Dagens Industri*, 14 oktober. <https://www.di.se/hallbart-naringsliv/regeringen-sager-nej-till-nedlaggning-av-bromma/>

Olsson, M. (u.å.) *Boxen at ArkDes* [fotografi]. <https://www.archdaily.com/911545/boxen-dehlin-brattgard-arkitekter> [2023-06-12]

Stockholms Byggnadsantikvarier AB (2021). *Kulturmiljöutredning för Riksby 1:13 (Lintaverken) med omgivning*. <https://etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/PresentPlan/GetFile?fileRecordNumber=9479390&journalNumber=2017-16020&fileName=Kulturmilj%C3%B6utredning>

Stockholms Stadsmuseum (1997). *Bromma Flygplats Riksby, Stockholm. Byggnadshistorisk inventering 1997*. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5004-Dokument-och-publikationer/Dokument/Byggnadsinventeringar/10045039.pdf.info#c=%2Ffotoweb%2Farchives%2F5004-Dokument-och-publikationer%2F%3Fq%3Dbromma%2520flygplats>

Stockholms Stadsmuseum (1938). *Ett sovjetiskt Aeroflot-plan på Bromma flygplats*. [fotografi]. <https://digitalastadsmuseet.stockholm.se/fotoweb/archives/5021-Historiska-fotografier/Skiss/1055/SSMAB001181S.jpg.info> [2023-02-15]

SvD (1936). *Bilden från Brommas invigning gav reaktioner*. <https://www.svd.se/a/ded9f9ad-32ea-4037-82c6-2cbedf9da0e2/bilden-fran-brommas-invigning-gav-reaktioner> [2023-01-30]

Swedavia (u.å.). *Historik*. <https://www.swedavia.se/bromma/om-flygplatsen/> [2023-01-27]

