

Antikvarisk förundersökning

Kungsängen 24:1, Busstornet

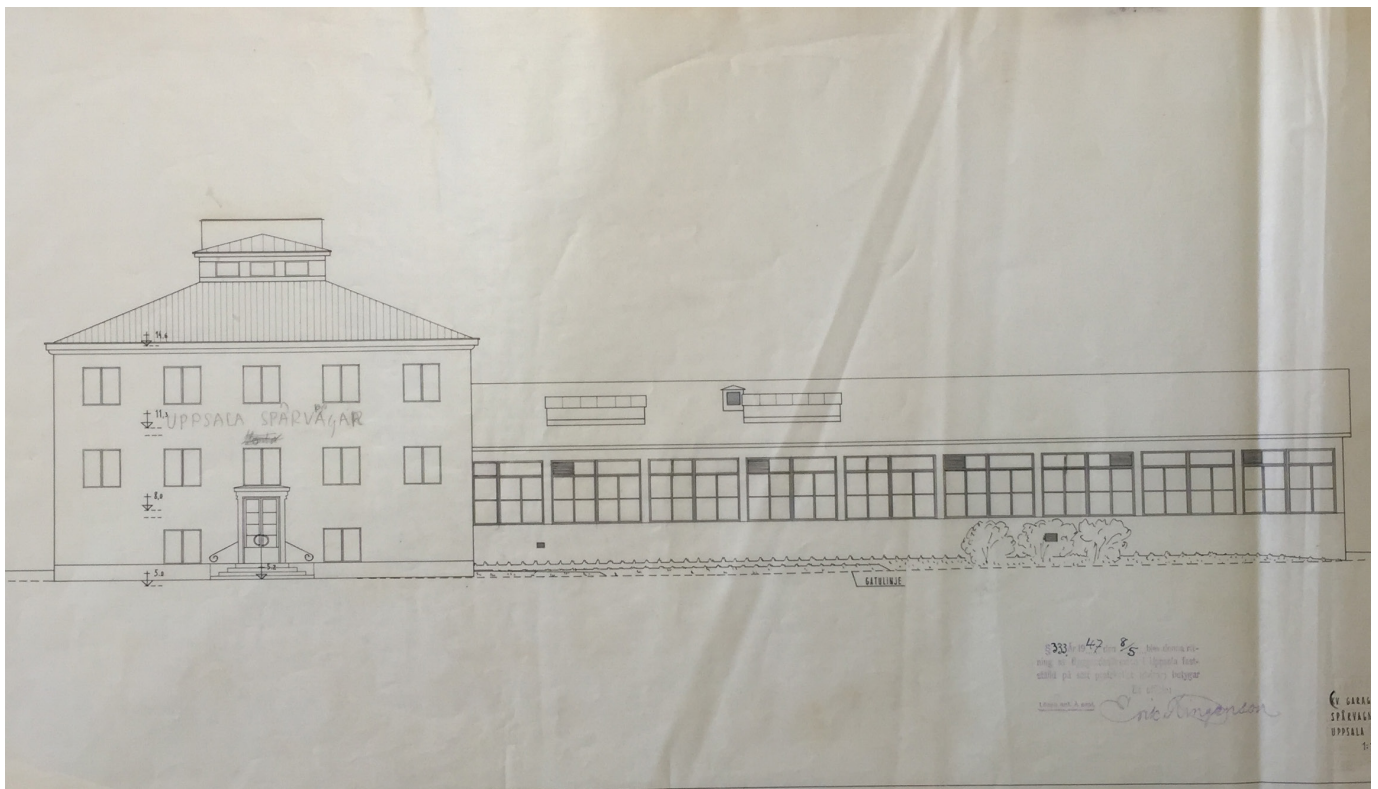
Uppsala kommun
2018-03-30

white

Objekt	Beställare	Omslagsbild	Ansvarig	Medverkande	Granskare
Objekt: Busstornet Fastighet: Kungsängen 24:1 Adress: Kungsängsgatan 62 Kommun: Uppsala kommun Landskap: Uppland Län: Uppsala län	Uppsala kommun Genom Margareta Catusus 753 37 Uppsala	Foto av trapphallen. Foto: Dan Thunman	Jan Perotti <i>Ansvarig antikvarie</i> White Arkitekter AB Östar Ågatan 16, Uppsala Tel. +46 8 402 25 79 jan.perotti@white.se	Evelina Regenius Jouper <i>Byggnadsantikvarie</i> Tel. +46 8 518 32 810 evelina.regenius.jouper@white.se	N.N

Innehåll

INLEDNING	5
HISTORISKA KARTOR	6
HISTORIK	8
KULTURHISTORISKT VÄRDE	10
FRAMTIDA ANVÄNDNING	11





INLEDNING

BAKGRUND OCH OMFATTNING

På uppdrag av Uppsala kommun har White arkitekter upprättat en antikvarisk förundersökning för "Busstornet", fastigheten Kungsängen 24:1, Uppsala. Kommunen håller på med att ta fram en strukturplan för området, som idag används som bussdepå, för ändring till skola m.m. Busstornet är inte ett vedertaget begrepp, utan används endast i denna rapport som benämning på det som ursprungligen var personal- och kontorsbyggnad.

Denna förundersökning omfattar historik, kulturhistorisk värdering och riktlinjer för framtida användning av Busstornet.

ANTIKVARISK FÖRUNDRERSÖKNING

Dokumentet *Antikvarisk förundersökning* är ett verktyg att använda under planerings- och projekteringsfasen när en byggnad eller ett bebyggelseområde ska genomgå förändringar.

Dokumentet syftar till att beskriva en byggnads eller ett områdes historia, karaktärsdrag och kulturvärden. Analysen baseras på vilka värden och kulturhistoriska karaktärsdrag som området besitter i dagsläget.

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Kulturhistoriskt värde avser företeelser associerade med ett område, en plats eller en byggnad. Värdet består i de möjligheter företeelsen har att förmedla kunskap för skeenden och sammanhang.

En byggnads och bebyggelseområdes kulturhistoriska värde hänvisar till flera delar i PBL, bl.a. PBL 2 kap 6 § samt PBL 8 kap 9 och 13 §§. Det är dock inte fastställt vare sig i lagtext eller rättspraxis vad kulturhistoriskt värde är.

Värderingen i denna rapport utgår dels från en modell framtagen av Riksantikvarieämbetet och dels från RAÄs plattform för kulturhistorisk värdering. Den förstnämnda modellen beskrivs i boken *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* av Axel Unnerbäck. Modellen bygger på att det kulturhistoriska värdet är uppbyggt av dokumentvärden, upplevelsevärden och förstärkande värden. Dessa kan sinsemellan ha olika dignitet vilket innebär att ett värde kan ses som viktigare än ett annat.

I rapporten *Plattform - kulturhistorisk värdering och urval* beskriver Riksantikvarieämbetet ett förhållningssätt till kulturhistorisk värdering. Syftet med rapporten är att medvetandegöra och dokumentera processen vid en värdering.



1. Sammanställning av detaljplaner. Källa Planbesked 170607

FÖRFATTNINGSSKYDD

Gällande detaljplan

Fastigheten Kungsängen 24:1 omfattas detaljplan DP56B som vann laga kraft i november 1989. I planen är Busstornet och verkstadslokalen skyddade med "q". Gällande detaljplan kommer att omarbetas.

Riksintresse

Fastigheten ligger i anslutning till riksintresset Uppsala stad [C 40] men ingår inte i det. Gränsen går längs Strandbogatan. Däremot ligger fastigheten inom en sektor med en, för riksintresset, viktig siktlinje.

Fornlämning

Det finns inga registrerade fornlämningar på fastigheten. I direkt anslutning till fastigheten ligger ett större fornlämningsområde som omfattar hela Uppsala innerstad.

HISTORISKA KARTOR

Uppsala stad 1858

Kartan visar på stadens utbredning år 1858. Bebyggelsen slutar i höjd med Kålsängsgränd. Kvarter är planerade fram till Strandbogatan. Järnvägen har inte anlagts än, men man har reserverat plats för bangården. Platsen för busstornet, markerad med cirkel, ägs av kronan. Den är markerad som "Hofstall Statens Kungs äng".

Värt att notera att platsen ligger intill det som var den södra infartsvägen till staden samt hur vägen anpassats till rutnätsstaden.

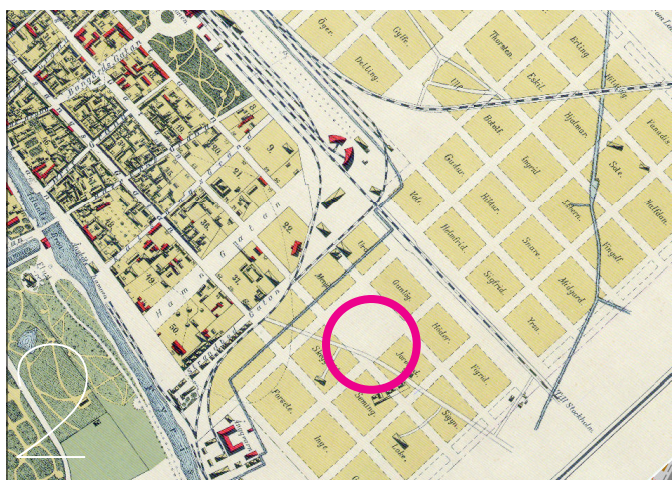
Källa: Uppsala kommunkarta



Uppsala 1882

Detaljerad karta som redovisar enskilda byggnader vilket ger en bra bild över stadens utbredning. Järnvägen har tillkommit och stickspår har dragit ned till Fyrisån. Kartan visar utbyggnadsplanerna för staden. Platsen för busstornet är avsedd för kvartersbebyggelse.

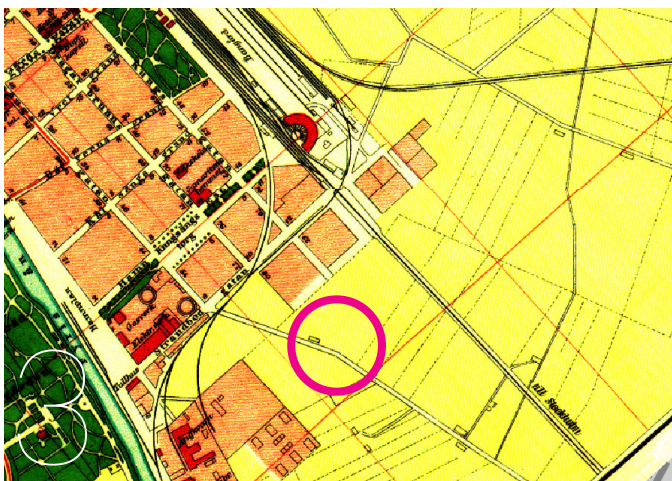
Källa: Uppsala kommunkarta



Uppsala stad 1909

Kartan visar att staden inte har expanderat söderut enligt planerna från föregående karta. Kungsgatan slutar i höjd med Strandbogatan.

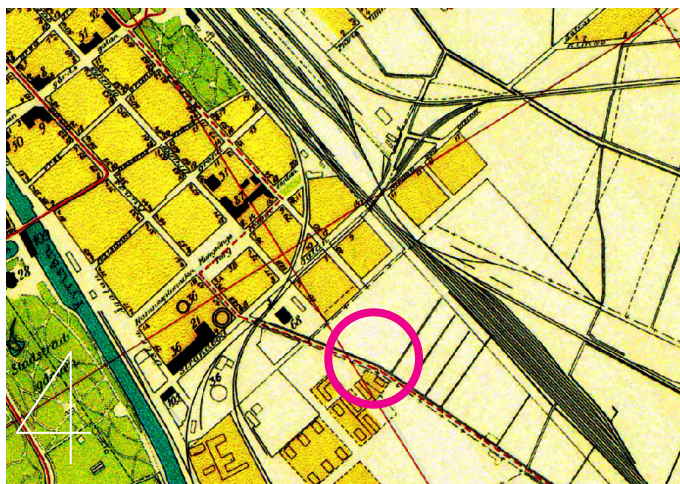
Källa: Uppsala kommunkarta



Uppsala 1930

Sedan föregående karta har köttinspektionen uppförts vid Kungsängstull och bostäder har uppförts söder om infartsvägen. Dessa byggnader finns kvar idag. Kungsgatan slutar fortfarande i höjd med Strandbogatan.

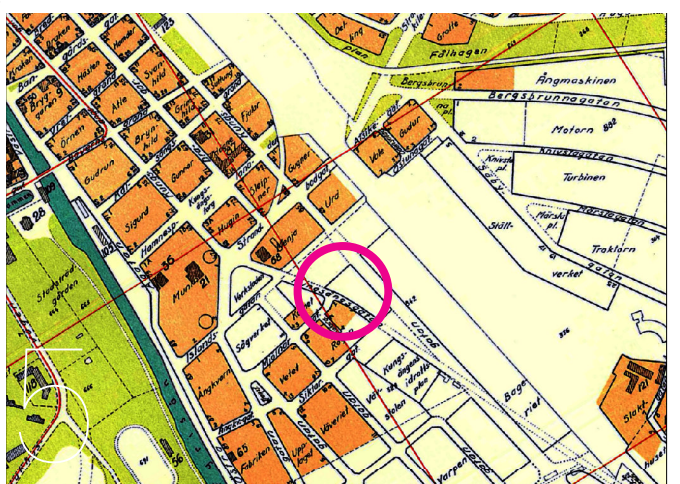
Källa: Uppsala kommunkarta



Uppsala 1943

Kungsängen är planlagt med kvartersstruktur som anpassats efter befintliga förhållanden (Inte som år 1882 då ett rutnät lagts över hela Kungsängen. Här framträder förlängningen av Kungsgatan för första gången.

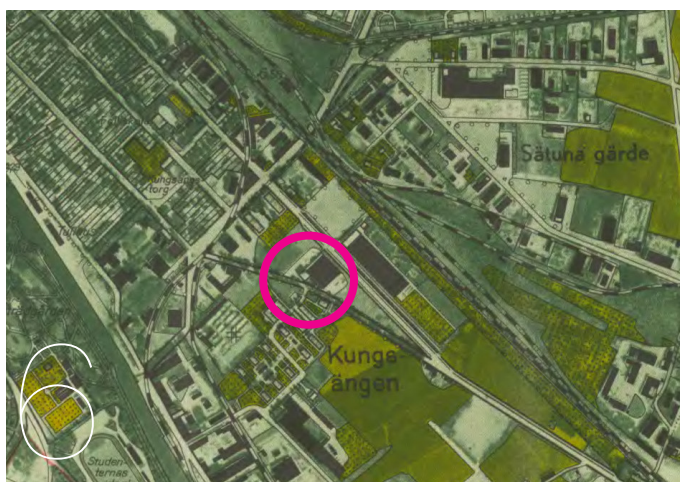
Källa: Uppsala kommunkarta



Uppsala 1952

Kungsängens struktur har börjat ta form enligt föregående karta. Bebyggelse har tillkommit och gatunätet börjar framträda. Kungsgatan ansluter nu till Kungsängsgatan. Busstornet har uppförts.

Källa: Lantmäteriet



Uppsala 1980

Hela Kungsängen har exploaterats, men inte kvartersbebyggelse som tidigare planerat utan med industrilokaler. Kv Hugin har uppförts som en barriär mellan inner- och ytterstaden. Kungsgatan har övertagit Kungsängsgatans roll som infartsled söder ifrån.

Källa: Lantmäteriet



HISTORIK

UPPSALAS TRANSPORTSYSTEM

Runt sekelskiftet 18/1900 var Uppsala en förhållandevis liten stad där det mesta låg inom gångavstånd, men staden hade börjar växa. Bostäder hade börjat uppföras utanför rutnätsstadens avgränsningar. Dessutom hade den då nya järnvägen, invigd 1866, förändrat människors rörelsemönster. Det fanns inte längre självklara kopplingar mellan bostadsorten och arbetsplatsen.

För att förbättra kommunikationerna i staden byggdes en spårväg som invigdes 1906. Spårvägen uppfördes på privat initiativ även om flera av bolagsbildarna satt i kommunfullmäktige. (Det tog endast 1,5 år från planering till färdig spårväg. En intressant jämförelse med dagens situation). Tre linjer anlades som alla strålade samman på Stora torget.

Med utvecklingen av motordrivna fordon i början av 1900-talet förändrades förutsättningarna genomgripande. På 1920-talet började busstrafik köras i och utanför staden. Det innebar att mer avlägsna platser fick direktkontakt med Uppsala. Stadens funktion som centralort stärktes vilket påverkade infrastrukturen och stadens planering.

I den snabbt växande staden började spårvägen bli en belastning. Den oregelbundna stadsutvecklingen skapade behov av flexibla transporter. Spårvägen var svår att anpassa och den upptog dessutom stor plats på stadens gator. Redan 1928 lades det fram ett förslag om att övergå till busstrafik, men det kom att dröja till 1950-talet innan spårvägen lades ned. En faktor som bidrog till att påskynda övergången var att vagnhallarna i Eriksdal brann ner 1945.

BUSSGARAGET OCH BUSSTORNET

Beslut om att ett nytt busssgarage och spårvagnshall skulle byggas i det då nya industriområdet på Kungsängen, togs 1944. Platsen för garaget var fram till 1940-talet odlingsmark. Viss bebyggelse hade börjat uppföras runt fastigheten, framför allt ut med Fyrisån, men området var i huvudsak agrart. Platsens utveckling framgår av kartanalysen på föregående sidor. Om tomten kan man läsa följande i kommunens handlingar:

Tomtens adress äro Kungsgatan 87 och Kungsängsgatan 62. Enligt et den 7 januari 1947 upprättade förslag till tomtindelning innehåller tomten 6475,3 kvadratmeter...



1. Spårvägen invigs.
2. Stora torget var knutpunkten för spårvägstrafiken.
3. De första bussarna likande mer förvuxna bilar.

Kungsängsgatan hade en annan sträckning än idag, rakt igenom dagens tomt för bussdepån, vilket gjorde att busstornets och garagets ena hörn tangerade gatan. Idag ter sig byggnadernas placering något udda, mitt på en stor asfalterad yta.

Ritningarna för bussgaraget upprättades av stadsarkitektkontoret där Gunnar Leche var stadsarkitekt. I boken *Uppsala stadsbyggnade 1900–1960* skriver C-E Bergold att Leche var arkitekt för det nya bussgaraget. Byggnaden är även upptagen i verkförteckningen i boken *Gunnar Leche - stadsarkitekt*. Ritningarna är dock signerade med initialerna S.J. och A.M.

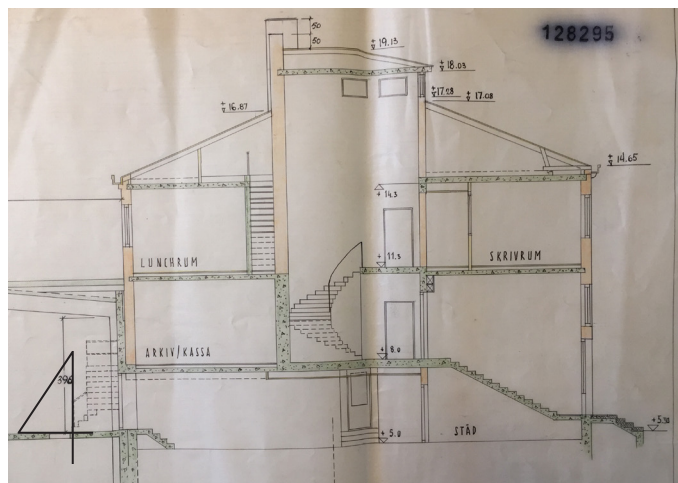
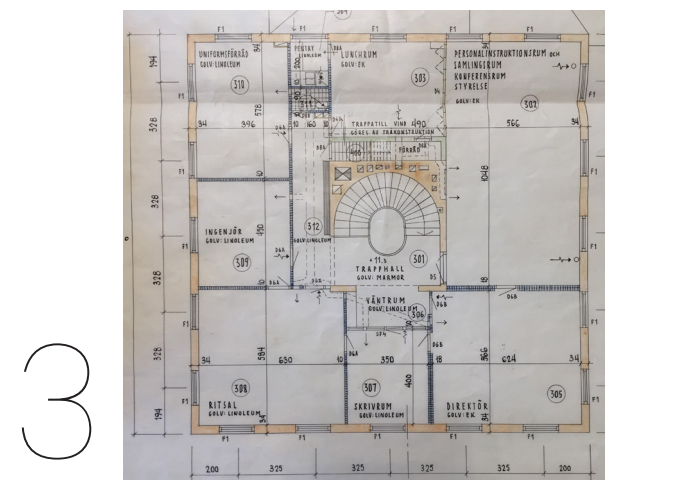
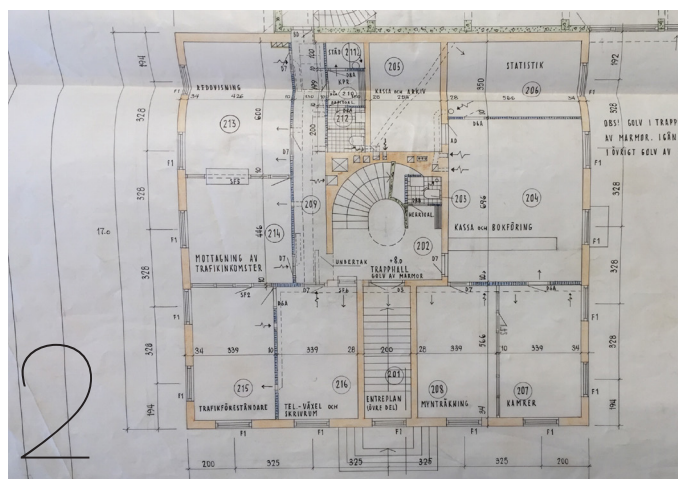
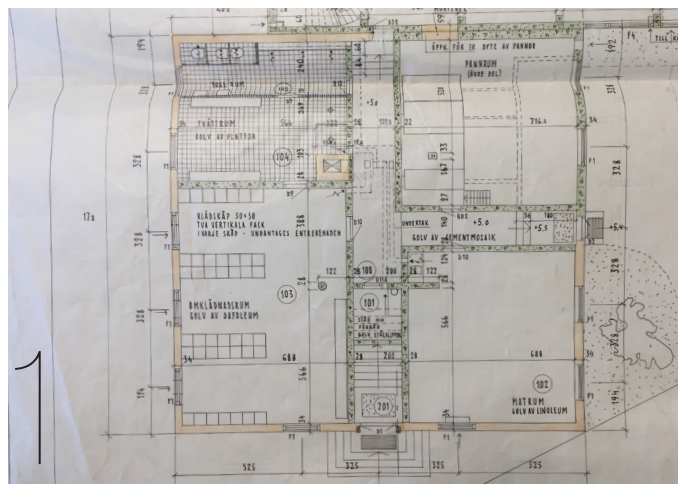
Med hänsyn till byggnadernas gestaltning är det säkerligen Leches design, men ritningarna framställdes av andra personer på stadsarkitektkontoret. Värt att notera är att man på originalritningarna skrivit texten "Uppsala Spårvägar" på byggnaden.

BUSSTORNET

Byggnaden uppfördes som personalbyggnad och kontor för Uppsalas busstrafik. Den uppfördes i tre våningar där den första våningen inrymde rum för arbetarna. Här fanns pannrum, omklädningsrum, tvätt- och toaletterum samt matrum. Plan två fungerade som kontorsvåning för ekonomisk hantering. Här fanns rum för trafikföreståndaren, kamrer, redovisning, mynträkning (!), kassa och bokföring, m.m. Även plan 3 var i huvudsak kontor, men av mer teknisk karaktär. Här inrymdes direktören, ingenjör, ritsal, och skrivrum. På plan 3 fanns även ett uniformsförråd, ett konferensrum och ett lunchrum.

Byggnaden organiserades så att arbetare och tjänstemän inte behövde beblandas. Arbetarnas utrymmen nåddes vis en sidoentré eller direkt från garaget. Kontorsvåningarna nåddes via den markerade huvudentrén, innanför vilken en trapp ledde direkt upp till en hall och ett centralt placerat trapphus, på plan två. Den senare var försedd med överljus via den karaktäristiska lanterninen.

Rummens dignitet markerades med hjälp av golvmaterial. Av originalritningarna framgår att direktörens rum och sammanträdesrummet hade ekgolv, trapp och trapphall marmorgolv, korridorer terazzo och kontorsrummen linoleum. I arbetarna lokaler på plan ett anpassades golvmaterialet efter funktion; terazzo i omklädningsrummet, klinker i tvättrummet och linoleum i matsalen.



1. Originalritning, plan 1.
2. Originalritning, plan 2.
3. Originalritning, plan 3.
4. Originalritning, sektion.

BYGGNADENS UTVECKLING

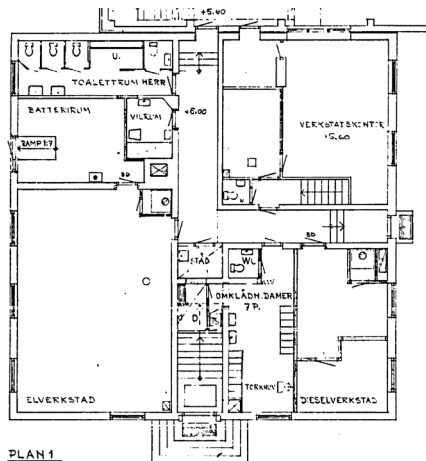
Utifrån arkivmaterial på stadsbyggnadskontoret och stadsarkivet har byggnaden genomgått nedan förtecknade förändringar. Observera att det endast avser bygglovspliktiga åtgärder vilket innebär att ytterligare ombyggnader kan ha utförts.

- 1968 Det f.d. pannrummet, med dubbel våningshöjd, förses med ett bjälklag. På det övre planet anordnas ett kontor för verkstaden och källaren används som lager. Ett fönsterparti sätts in mellan kontoret och verkstaden.
- 1976 En omfattande invändig ombyggnad genomförs efter ritningar upprättade av Bjerkings. Plan 1, där flera väggar är bärande, bibehåller i huvudsak planlösningen, men rummen får nya funktioner och avdelas med mellanväggar. Plan 2 får både ny planlösning och ny funktion. Här anordnas omklädningsrum och lunchrum. Plan 3 bibehåller planlösningen. Av allt att döma används den tidigare direktionsvåningen som kontor för tjänstepersoner. Exteriört tas en dörr upp på den norra fasaden.

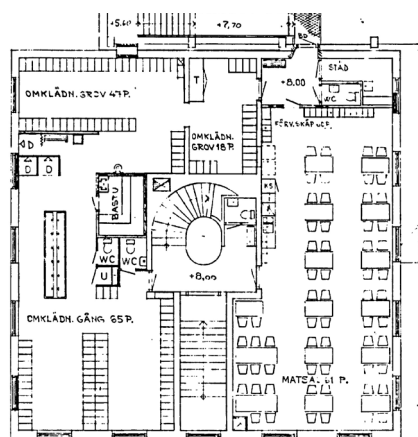
BYGGNADEN I DAG

Sedan 1976 års ombyggnad har byggnaden förändrats ytterligare. Idag har i princip alla större rum delats av med mellanväggar och rummen har nya funktioner. Installationer har adderats fortlöpande och påverkat rumsligheterna. Bevarad inredning av kulturhistoriskt intresse är koncentrerad till trappan och trapphallen. I övrigt återfinns endast enstaka detaljer så som dörrar. I trapphuset finns det ursprungliga marmorgolvet kvar, lika så handledare och räcke. En anslående väggmålning i trappan föreställande Uppsala är byggnadens mest intressanta företeelse. När väggmålningens tillkom är oklart, sett till stadens utbredning på kartan är den antagligen inte ursprunglig. Kartan redovisar stadsdelar som tillkom under 1950-60-talet.

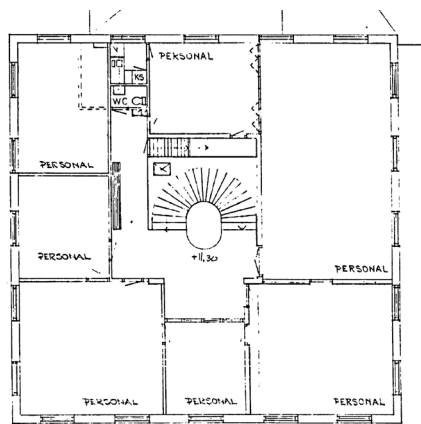
Utvändigt är byggnaden välbevarad, men senare tillkomna värmepumpar under ett flertal fönster och utanpåliggande ventilationskanal förtar intrycket, se sid 4.



PLAN 1

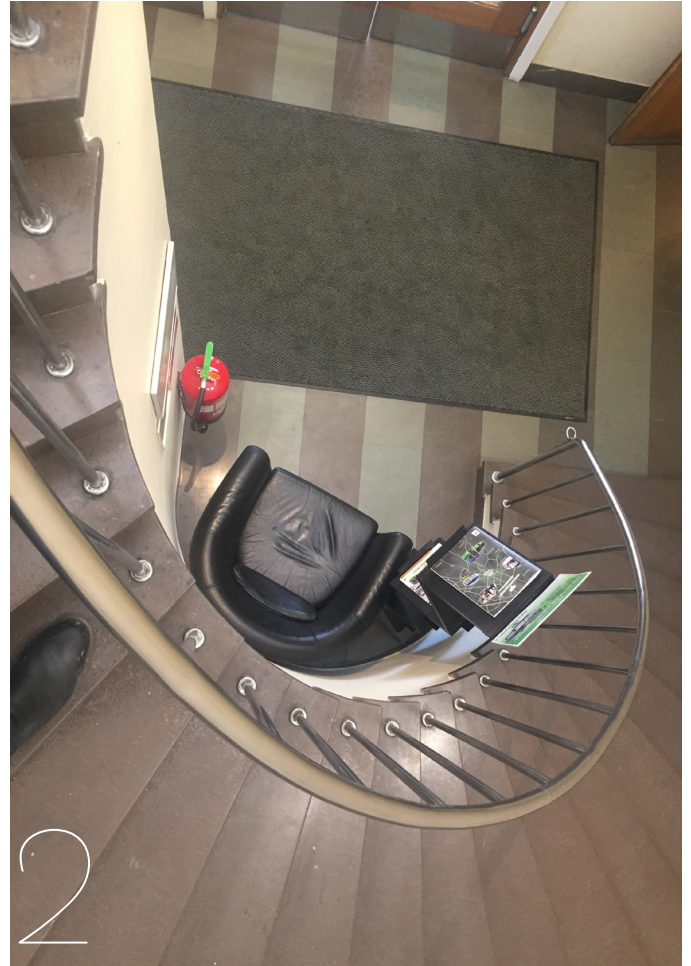


PLAN 2



PLAN 3

1-3 Ombyggnadsritning 1976.



1. Trappan från huvudentrén till plan 2.
2. Golvet och trappan mellan plan 2 och 3.
3. Golvet på plan 3.
4. Det f.d. direktörsrummet i dag.
5. Bevarat terazzo-golv på plan 1.

KULTURHISTORISKT VÄRDE

STADENS UTVECKLING

Byggnaden uppfördes som kontor och personalutrymmen för en betydelsefull funktion i staden, under en period då staden genomgick stora förändringar. Spårvägen och sedermera buss-trafiken utgjorde förutsättningen och möjligheten till Uppsalas utvecklingen. Transportsystemen bidrog även starkt till kringliggande orter sammankopplades med Uppsala vilket befäste staden som centralort. Området där busstornet uppfördes var fram till 1940-talet ängs- och odlingsmark som tillhörde kronan. När den - och verkstadsbyggnaden - uppfördes var det början på omvandlingen av området till ett industriområde.

Busstornet berättar därmed om Uppsalas utveckling och transportsystemet betydelse för staden. Egenskaperna som bär denna berättelse hör samman med funktionen, väggmålningen och viss mån gestaltningen.

KOMMUNENS ÅTAGANDEN

Byggnaden och funktionen minner om ett annat samhälle och en tid då kommunens åtaganden utvecklades. Kommunen behövde hantera allt fler funktioner, ofta knutna till tekniska landvinningar. Utöver att kommunen ansvarade för busstrafiken ritade de även byggnaden.

Egenskaperna som berättar om detta är samma som ovan.

GUNNAR LECHE

Byggnaden är designad av en för sin tid och för Uppsala viktig arkitekt. Byggnader med Leche som upphovsman är överlag värdefulla, dels för dess välgestaltade, ofta robusta karaktär, och dels för hans mycket stora betydelse för staden.

Byggnadens gestaltning, omsorg i materialvalen - nu endast bevarad i trappan, igenkännbara detaljer och putsarkitekturen, är egenskaper som förmedlar denna berättelse. Lanterninen som skänker trappan stora kvalitéer ska också lyftas fram.

SOCIALA ASPEKTER

Byggnaden organiserades medvetet så att arbetare och tjänstemän inte behövde blandas. Dessutom avspeglades personernas dignitet i rummets utformning och materialbehandling. Denna uppdelning berättar om ett annat samhälle där den sociala statusen hade större betydelse än i dag.

Idag är det svårt att utläsa denna kunskap utan förståelse eller tillgång till de ursprungliga ritningarna.

VÄLBEVARADE RUM

Byggnaden har byggts om flera gånger och de flesta ursprungliga kvalitéer har gått förlorade. Undantaget är trappan och trapphallen. Det är anslående rum med en intressant lösning. Det centralt placerade trapphuset nås från huvudingången via en rak trappa som effektivt avdelar bottenplanet från de två övriga planen.

Trappan och trapphallen har påkostade material i tidstypisk design, det finns även ursprungliga ekdörrar bevarade. Tillsammans med väggmålningen och överljuset är det rum med stora kvalitéer som förmedlar kunskap om tidens arkitektur och offentligt byggande.

1. Ursprunglig entrédörr. Foto. Dan Thunman



FRAMTIDA ANVÄNDNING

Inom uppdraget att undersöka byggnadens kulturhistoriska värde ingick även att resonera kring möjliga användningar anpassade till byggnadens kulturhistoriska värde.

MÖJLIGHETER OCH HINDER

Det är i grunden en byggnad med många funktioner. Den var ursprungligen utformad för att rymma såväl kontor och arkiv som omklädningsrum och tvätttrum. Över åren har den byggts om flera gånger och rummen har ändrat funktioner. Det är med andra ord en generell och tillåtande byggnad med många möjliga användningsområden.

Kontor eller kontorsrelaterade funktioner kan med enkelhet inrymmas i byggnaden, lika så personalutrymmen så som lunchrum eller likande. De tidigare större rummen, som avdelats till mindre rum, kan återskapas vilket möjliggör mötesrum eller undervisningslokaler.

Med hänsyn till den planerade användningen av tomten för undervisning, är tänkbara användningsområden skolbibliotek, lärarrum, administration eller fritids.

Hinder som har identifierats - observera att detta inte varit fokus i detta arbete - är nivåskillnader, den stilrena arkitekturen och klimatskalet. Nivåskillnaderna hänger givetvis samman med tillgängligheten. Det kan möjligen lösas i byggnaden, men med tveksamt resultat. En hiss skulle ta upp en betydande del av ytan på respektive plan och den skulle antagligen leda till att planlösningarna behöver stöpas om. Hur tillgänglighetens ska hanteras utan att kulturhistoriska värden går förlorade behöver studeras. Min preliminära bedömning är att tillgängligheten bäst löses i en tillbyggnad. Busstornet är redan motbyggd med verkstaden på ena sidan. Eftersom verkstaden dömts ut och med stor sannolikhet kommer att rivras, kan en ny tillbyggnad lämpligen anslutas på samma plats.

Den stilrena arkitekturen är ett hinder så till vida att den inte tål förändringar utan att förlora kvalitéer. Redan idag kan man se hur relativt små tillägg påverkar fasadernas uttryck i stor utsträckning. Det gäller framför allt tillkomna installationer. Min bedömning är därför att byggnaden inte lämpar sig för installationskrävande funktioner, t.ex. kök eller servering. Även beträffande installationer är det möjligt att en del kan lösas i en tillbyggnad.

Klimatskalet på byggnader från denna tid uppfyller sällan samtida krav och behov. Fönster är ofta en svag punkt. Solinstrålning har uppenbarligen varit ett problem vilket framgår av markiserna och att varje rum försetts med luftkonditionering. Problemen med klimatskalet kan säkerligen lösas, genom noggranna studier och medvetna val, utan att kulturhistoriska värden går förlorade. BBR-krav brukar man kunna nå, men hårdare ställda energikrav, t.ex. via miljöcertifieringar, är oftast inte förenliga med kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

KÄLLOR

ARKIV

Uppsala stadsarkiv

Originalritningar, ombyggnadsritningar

Uppsala stadsbyggnadskontor

Ritningar, bygglovsansökningar

DATABASER OCH HEMSIDOR

Digitalt museum

Sökord: Uppsala spårväg, Uppsala buss, mfl

Lantmäteriet

Historiska kartor

Uppsala kommunkarta

Historiska kartor, detaljplaner

Uppsala kommun

Översiktsplan, Riksintressen

Bibliotek Uppsala

Flygfoton

TRYCKTA KÄLLOR

Bergold, Carl Erik & Lambert, Lars, Gunnar Leche, stadsarkitekt, Kornhuset, Uppsala, 2004

Nevéus, Torgny, Lundh, Herbert & Bergold, Carl Erik (red.) (1989). Uppsala stads historia. 6:9, Uppsala : stadsbyggnade 1900-1960. Uppsala: Stadsarkivet

Nevéus, Torgny, Lundh, Herbert & Flygt, Bengt (red.), Uppsala stads historia. 6:12, Uppsalas tekniska historia, Stadsarkivet [distributör], Uppsala, 1996

1. Foto av Ångqvarn och Kungsängen från 1937. Foto Oscar Bladh. Källa : Bibliotek Uppsala.



