

Upprustning Saltsjöbanan  
**Gestaltningsprogram**



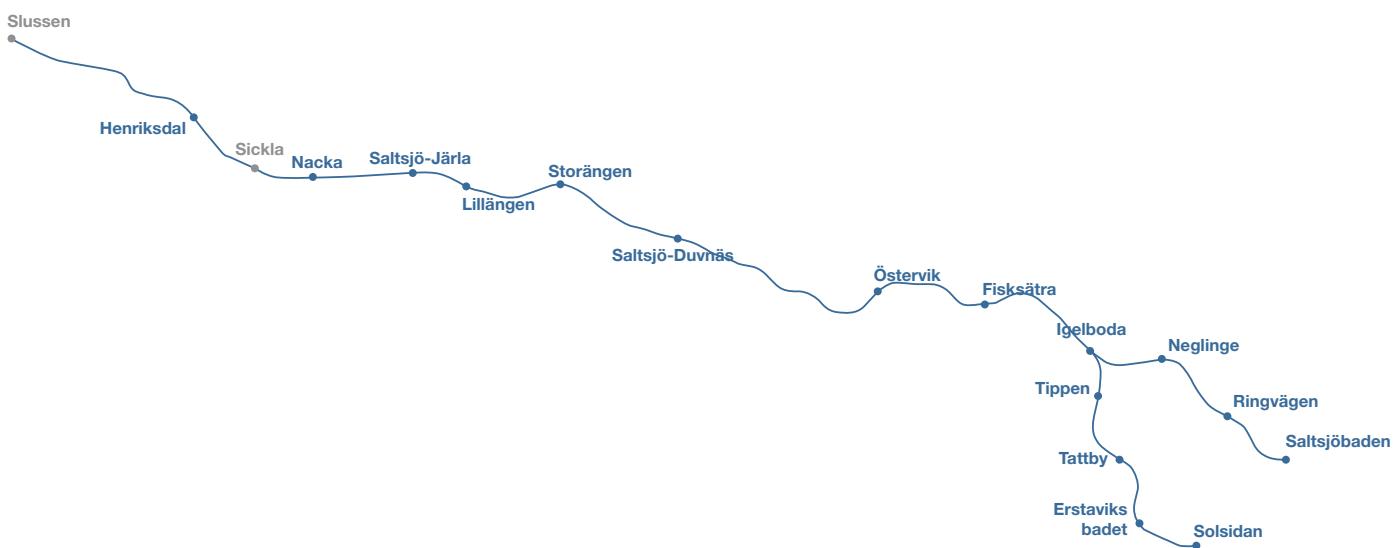
Trafikförvaltningen  
Stockholms läns landsting

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
1.1	Gestaltningsprogram	3
1.2	Bakgrund	3
1.3	Gestaltning	3
<b>2.</b>	<b>Saltsjöbanans stationsmiljöer</b>	<b>4</b>
2.1	Saltsjöbanan	4
2.2	Kulturhistorisk inventering och värdering	6
<b>3.</b>	<b>Typstationen och dess utrustning</b>	<b>8</b>
3.1	Stationsmiljöerna	8
3.2	Plattformar	10
3.3	Anslutningar till plattformar	12
3.4	Utrustning	14
3.5	Anpassning kulturhistoriska miljöer	19

## Bilagor

Kulturmiljöanalys Saltsjöbanan - AIX arkitekter AB



# 1. Inledning

## 1.1 Gestaltningsprogram

Program är framtaget på uppdrag av Trafikförvaltningen/ Stockholms läns landsting (här efter enbart TF) i nära samarbete med Nacka kommun. Redaktör för detta gestaltningsprogram är GRID Arkitektur AB. Upprättad av Sven Ahnborg. Kulturhistorisk inventering är framtagen av byggnadsantikvarier på AIX Arkitekter.

Utformning bulleråtgärder är framtagna av Landskapslaget AB.

## 1.2 Bakgrund

Stockholmsregionen växer och TF möjliggör ett hållbart resande. 2015-2018 genomför TF en allmän teknisk upprustning av Saltsjöbanan som medför ökad turtäthet, högre säkerhet och bättre tillgänglighet. Nacka kommun rustar parallellt upp allmänna anläggningar i anslutning till banan, exempelvis VA-ledningar, gångvägar och belysning.

I uppdraget ingår det att upprusta befintliga tekniksystem, skapa förutsättningar för en 12 minuters tidtabell, öka säkerheten med installation av ett ATC-system samt att genomföra buller- och tillgänglighetsåtgärder enligt SL:s riktlinjer.

Resultatet av åtgärderna skall ge en förbättrad anläggning som håller en modern teknisk standard som ger en hög drift- och personsäkerhet.

Projektet har en geografisk omfattning från station Slussen till station Saltsjöbaden och hållplats Solsidan.

## 1.3 Gestaltning

Samma typ av utrustning på de olika stationerna kommer att stärka banans egen identitet samt samhörigheten med övriga lokalbanor. De upprustade stationsmiljöernas egen karaktär skall tas tillvara och förstärks genom omsorg om anslutningar till stationerna och deras kulturhistoriskt värdefulla delar, se vidare kapitel 3.4 Anpassning kulturhistoriska miljöer.

## 2. Saltsjöbanans stationsmiljöer

### 2.1 Saltsjöbanan

Saltsjöbanan anlades 1891-93 av Knut A. Wallenberg och hörde ihop med etableringen av den nya villastaden och societetsbadorten Saltsjöbaden. Järnvägen skapade förutsättningar för att exploatera tidigare obebyggda områden och ett antal villasamhällen växte fram längs med banans sträckning. Målgruppen var huvudsakligen den mer välbärgade delen av befolkningen där villaförstäderna erbjöd en möjlighet att komma bort från den osunda miljön i staden. Industrialismen hade medfört en kraftig förtätning av stadsbebyggelsen och resultatet var trångboddhet och stora hygienproblem. I villaförstaden kunde människor bo glesare i natursköna omgivningar. En förutsättning för de nya idéerna var att kommunikationen in till staden löstes på ett effektivt sätt. 1913 utökades Saltsjöbanan med sträckan Igelboda – Solsidan.

Utdrag ur Kulturmiljöprogram för Nacka kommun, antaget 2011 (sid. 177):



Henriksdal



Nacka



Saltsjö-Järla



Lillängen

## 2.1.1 Kulturhistoriskt värdefulla miljöer

När Saltsjöbanan anlades utformades stationerna enhetligt med stationshus i nationalromantisk stil. I anslutning till stationshusen uppfördes godsmagasin, perronger och i vissa fall arkitektoniskt gestaltade väntkurer. Flera av dessa stationer är idag väl bevarade som kulturhistoriskt värdefulla helhetsmiljöer medan några har förlorat sin sammanhållna karaktär.

Perrongerna fick olika utformning och material. Vissa har idag kvar sina ursprungliga underreden av järnvägsräls, ofta med en plattform av trä. Användandet av järnvägsräls som byggnadsmaterial är en intressant företeelse vid Saltsjöbanan. Ett antal stationer har kompletterats med perronger av betong och asfalsbeläggning medan andra har haft betongperrong sedan de anlades. Att underreden i stål, trä eller betong är öppna och genomsiktliga har generellt ett högt värde, eftersom det präglar hela stationsmiljön och är typiskt för just Saltsjöbanan.



Storängen



Saltsjö-Duvnäs



Östervik



Fisksätra

## 2.1.2 Naturvärden: träd, planteringar

Ofta ligger stationerna i natursköna områden där den omgivande vegetationen blir till en del av stationens helhetsmiljö. Äldre och högväxta träd växer på många ställen i anslutning till stationerna och bidrar till upplevelsen av platsen som historiskt förankrad. Anknytningen till den omgivande naturen är i flera fall stationernas främsta karaktärsdrag.

Överlag saknas ordnade planteringar i anslutning till stationerna. De planteringar som förekommer brister ofta i sin anknytning till stationens karaktär.

## 2.2

### Kulturhistorisk inventering och värdering

En kulturmiljöanalys har utförts med syfte att identifiera och analysera stationernas värdebärande delar ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Bedömningarna i kulturmiljöanalysen kommer att utgöra underlag för anpassning till kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt i detaljprojekteringen.



Igelboda



Neglinge



Ringvägen



Saltsjöbaden

Eftersom stationerna ingår i en helhetsmiljö har även naturvärden och vegetation beaktats. Arbetet inleddes med platsbesök där varje stations större strukturer såsom byggnader, perronger och det omgivande landskapet undersöktes, men även detaljer som belysning, skyltar och räcken. I bifogad rapport har varje station har ett eget avsnitt som inleds med en kort historisk sammanfattning av stationsmiljön. Resultatet från inventeringen ligger till grund för avsnittet Nulägesbeskrivning där stationsmiljön beskrivs i text och bild. Under rubriken Kulturhistorisk värdering identifieras och motiveras sedan stationsmiljöns värdebärande delar. Som avslutande rubrik innehåller Tillvarata och utveckla råd och förslag till förbättringar eller åtgärder som skulle kunna stärka stationens platsbundna karaktär eller dess kulturhistoriska värden.

För att på ett pedagogiskt sätt redovisa värderingens resultat finns en relationsritning över varje station där de värdebärande delarna markeras i färg och förtydligas i punktform. Färgerna utgår ifrån tre värdenivåer där Särskilt högt kulturhistoriskt värde (blå) är den högsta klassningen följt av Högt kulturhistoriskt värde (grön) och Visst kulturhistoriskt värde (gul). Relationsritningen visar också schematiskt det område som utredningen har berört.



Tippen



Tattby



Erstaviksvadet



Solsidan

### 3. Typstationen och dess utrustning

#### 3.1 Stationsmiljöerna

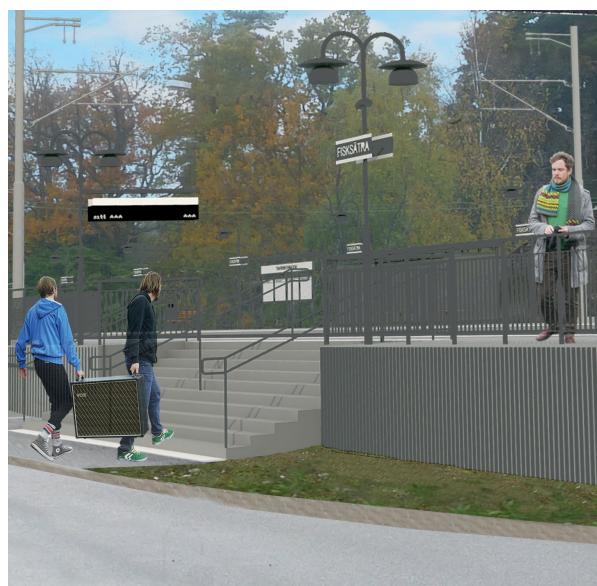
I val av för banan gemensamma stationselement föreslås val av armaturer, utrustning etcetera som väl klingar med banans ursprungliga funktion som transportmedel för resande till natur och hälsa, men som naturligvis också – liksom den ursprungliga banan – är moderna och samtida.

##### 3.1.1 Färgsättning

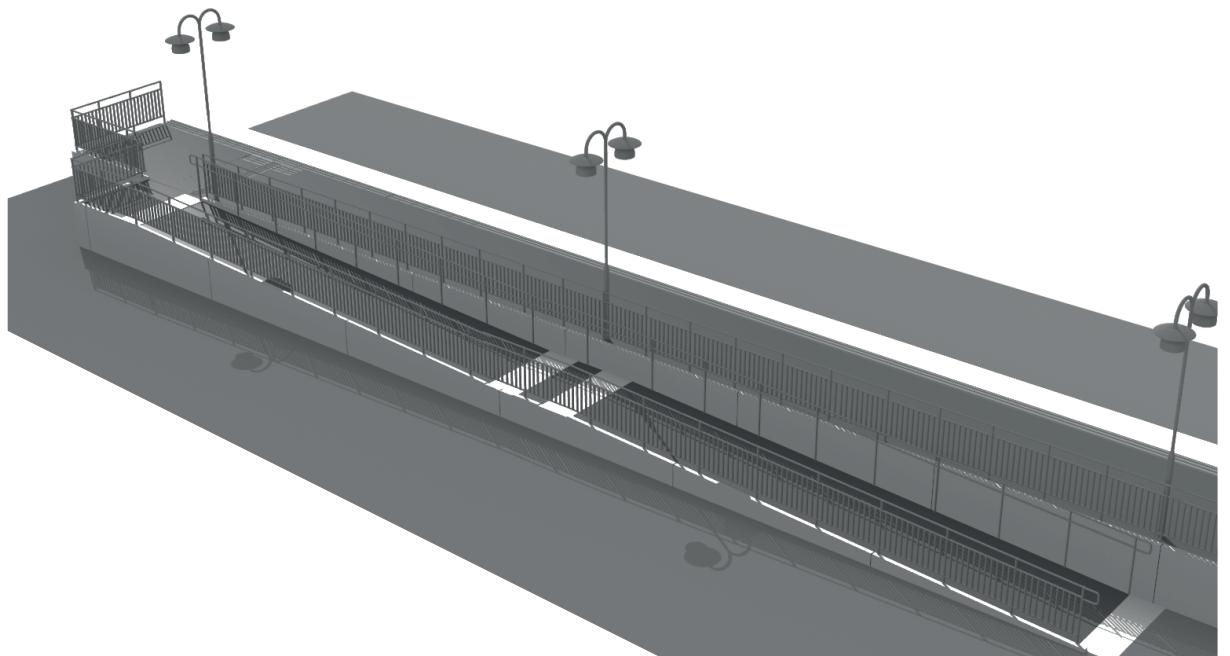
Som kulör föreslås SL:s grå färg, Grå färg RAL 7043 glansvärde 70 skaldelar.

##### 3.1.2 Klotterskydd

Där höjd på stödmur eller plattforms bakkant överstiger 0,5 m och klotterrisk bedöms ska yta kläs med klotterskydd bestående av stående ribb. För väggar högre än 2,1 m ska avstånd mellan ribb vara tätt för att försvåra klättring. Ribben ska hålla 100 mm fritt från mark och sitta med en maximal c/c om 105 mm, kulör grön.



Klotterskyddande ribb på plattformsbakkant



Stödmur följer ramps höjd

### 3.1.3 **Stödmurar**

Stödmurar i stationsmiljö eller till stationer ska utföras så att de följer trapplopp eller ramp, ej trappande. Fria murar i stationsmiljö förses med krönsten i granit.

### 3.1.4 **Träd, planteringar**

Stora karaktärsskapande träd och planteringar är en del av karaktären på Saltsjöbanan, där sådana finns ska de i möjligaste mån skyddas. I nya stationsnära slänter och grönområden bör plantering av ädla träd och nya planteringar övervägas, dessa förses i normalfall med kantsten i granit.



### 3.1.5 Bullerskydd

Text och bilder kring utförande bullerskydd har sammanställts av Landskapslaget.

#### **Spårnära bullerskydd**

Bullerskydden längs med Saltsjöbanan kommer bestå av spårnära betongskydd, transparanta skärmar eller träskärmar. Där bullerskydd behövs anläggs i första hand spårnära bullerskydd. Dessa placeras i direkt anslutning till spåret och behöver därmed inte bli så höga. De spårnära sidoskydden består av betong med absorbentmaterial mot spåret. Betongelementet behöver ingen avancerad plintgrundläggning men ändå en tillräcklig bankbredd. Spårnära sidoskydd har en höjd om ca 0,9 m över räls och anläggs ca 1,7 m från spårmitt.

#### **Bullerskydd av transparanta skärmar**

I bakkant mot stationer och mot plattdörren kommer i vissa fall transparenta bullerskydd att användas för att öka sikt och trygghet. Bullerskärmar på broar utförs också i första hand av transparent material och fästes om möjligt i befintliga räcken. De transparanta skärmarna består av polykarbonat.

#### **Bullerskydd av träskärmar**

En del sträckor kommer att bullerskyddas med nya träskärmar där spårnära skydd av olika anledningar inte fungerar. De nya skärmarna kommer att utföras som träplank med absorbent och grundläggning på plintar. Planerade bullerskyddsskärmar i trä placeras ca 4,5 m från spårmitt och ca 2,5 m över räls. Skärmen utformas med 2/3 stående panel längst upp, en mittenlist och 1/3 liggande panel som följer mark. För att smälta in och inte sticka ut i den kulturhistoriska miljön målas träskärmmarna i en mörk grön som gör att de röda stationshusen lyfts fram.

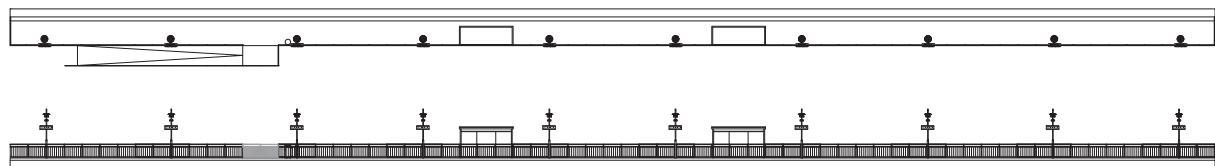


## 3.2 Plattformar

### 3.2.1 Typplattformen

Där nya plattformar byggs ska så långt som möjligt följande mått eftersträvas.

Plattformslängd, helt tåg	105 m
Plattformslängd, två vagnar (Tippen-Solsidan)	65 m
Plattformskant, kontrastfärg	0,7 m
Plattformskant, taktilt stråk	0,3 m



Typplattform, 105 m



Exempel på asfalts/betongplattform med typutrustning i Fisksätra.

### 3.2.2 Träplattformar

En stor del av plattformarna längs Saltsjöbanan är av trä, inte sällan i kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Som en del av Saltsjöbanans upprustning ska samtliga plattformar på banan förses med taktil markering och kontrastmarkering. Taktil markering på träplattformar är metallplattor enligt illustration nedan. Kontrastmarkering målas.

### 3.2.3 Betongplattformar

En stor del av plattformarna längs Saltsjöbanan är i prefabbetongelement med eller utan asfaltsyta.

Nya plattformar i prefabbetong utformas med asfaltsyta och nedgjutna markplattor för taktilt stråk respektive kontrastmarkering. Plattformskant ska vara utkragande.

Där betongplattformar upprustas ska markplattor bilas ned för kontrast och taktil markering. Där det är konstruktivt problematiskt skall taktilt stråk ersättas med metallplattor liknande de på träplattform.

Plattformsbakkant utförs tät ned till anslutande mark.



Trappa till nedgång



Trappa till träplattform



Trappa till betongplattform

### 3.3 Anslutningar till plattformar

Samtliga trappor och ramper förses med kontrastmarkering enligt RiTill. Anslutningar till plattform anpassas efter plattformstyp.

#### 3.3.1 Upprustning av trappor

Där trappor rustas skall de utföras i samma material som ursprungstrappan.

Där ledstänger förlängs skall de i sin helhet bytas ut. Ledstänger ska fortsätta över vilplan.

Trappor med skyddade sidor mot stödmur eller plattformsbakkant eller med fallhöjd mindre än 0,5 m förses med enklare räcke, utsida med räcke med spjälör.

### 3.3.2 Nya trappor

Alla nya trappor utför lika.

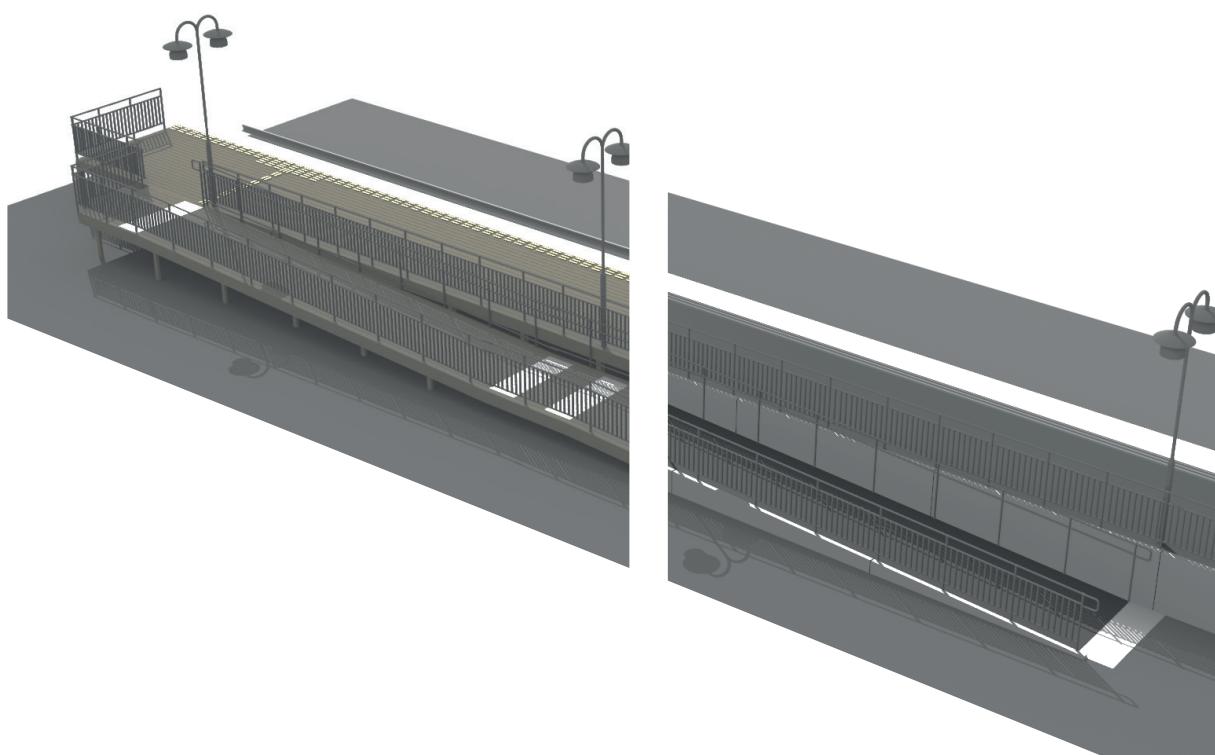
#### Till plattform i betong

Nya i landskapet inpassade trappor har trappsteg i granit.

Stödmurar för trappor ska vara i betong. Lutning på stödmur anpassas till trapplopp.

#### Till plattform i betong

Nya trappor till plattformar i trä utförs i trä, med vangstycke, sättsteg och rillade plansteg (för att minska halkrisk).



Ramper till betong-och träplattform

### 3.3.3 Nya ramper

**Ramper utförs enligt RiTill  
(minsta lutning 1:12, om möjligt  
1:20)**

#### Till plattform i betong

Utförs i asfalt med hela stödmurar i naturfärgad betong. Lutning på stödmur anpassas till ramplutning.

#### Till plattform i trä

Ramper till plattformar i trä utförs i trä med rillade brädor (för att minska halkrisk) eller genom anpassning av landskap så att ramp – helt eller delvis – blir

gångväg. Utrymme under ramp bör brädas in.

### 3.3.4

#### Horisontella anslutningar

Gångvägar och horisontella anslutningar utförs med fördel i samma material som anslutande vägar, asfalt eller grus och anpassar sig till befintlig topografi och större träd.

Ledstråk till plattformar via horisontella anslutningar förtydligas med kantsten eller räcke. Ramper till plattform kan utföras som del av GC-stråk.



Exempel på "rampanslutning i mark"

### 3.4 Utrustning

För utrustning på plattformarna gäller att den generellt skall vara samma på alla plattformar.

#### 3.4.1 Nya väderskydd

Nya väderskydd är Tejbrant Favorit lika Lidingöbanan. Kulör på ståldelar ska vara SL:s grå färg, Grå färg RAL 7043 glansvärde 70 skäldelar. Väderskydd placeras med fördel mot plattforms bakkant framför räcke. Ett väderskydd per plattform förses med ledstråk, vilket väderskydd som förses med ledstråk bedöms utifrån



Väderskydd



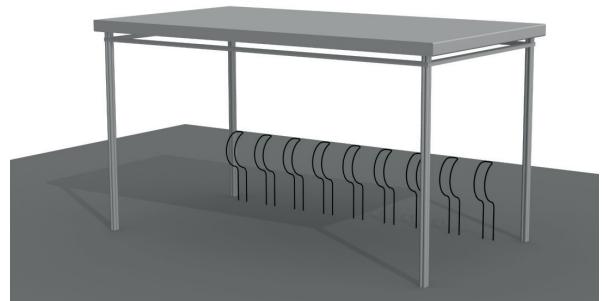
Väderskydd, galgskydd

varje stations förutsättningar  
- exempelvis beroende på  
resenärsflöden och möjlighet att  
höra information.

### 3.4.2

#### Ny cykelparkering

Cykelparkering ska med fördel placeras i närheten av stationentréer. Cykelparkering i SL:s grå färg, Grå färg RAL 7043 glansvärde 70 skaldelar.



Ovan: Cykelparkering  
Höger: Cykelställ

### 3.4.3

#### Biljettautomat

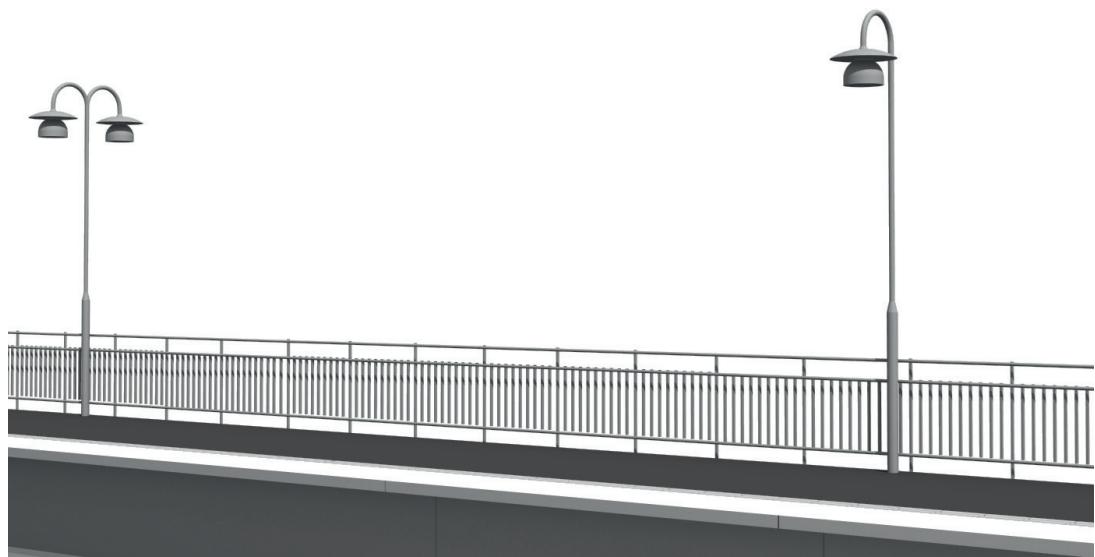
SLs standard



### 3.4.4

#### Belysning

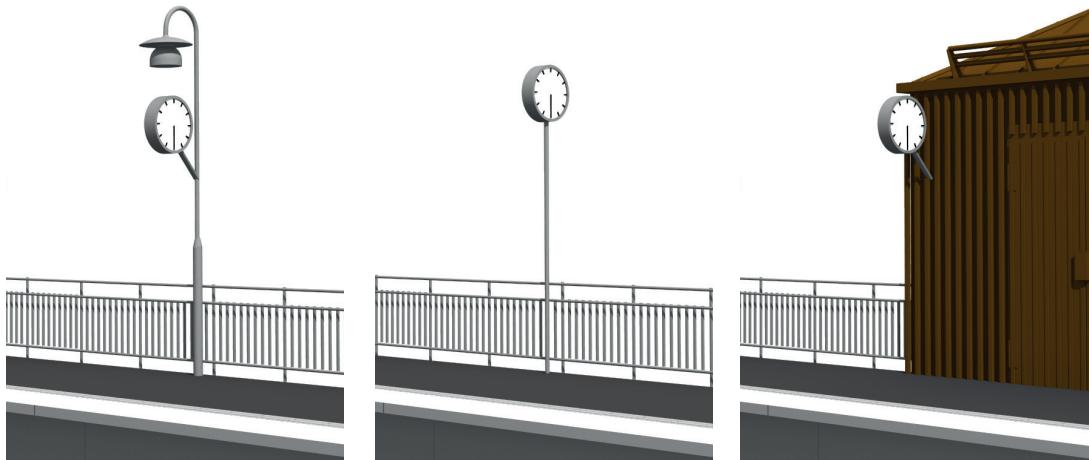
Armatur Victoria från Thorn på stolpe med 180 graders böj placeras med jämt c/c mått ca 11 m. Stolpe kulör SL:s grå färg, Grå färg RAL 7043 glansvärde 70 skaldelar, armatur



Dubbel och enkel belysningsstolpe

kulör SL:s grå färg, Grå färg RAL 7043 glansvärde 70 skaldelar. utom på undersida reflektor.

### 3.4.5 Platformsur



Klocka på belysningsstolpe , fristående stolpe och på stationsnära

plattformsur i standardutförande monteras med fördel på egen stolpe eller på stationsnära byggnader med lågt kulturhistoriskt värde. Klocka skall placeras så att den är väl synlig för förare.

### 3.4.6 Skyltar

TF avser komplettera med skyltar inom hela sitt system i enighet med nytt skytprogram. Vit text på mörkgrå botten på saltsjöbanan med turkos linje. Skyltar placeras på fristående belysningsstolpar. Skyltar bör ej placeras på byggnader. Skyltar med kulturhistoriskt värde behålls.



Exempel placering stationsnamn från Roslagsbanan (annan linjefärg).



Exempelskylt  
Stationsnamn



Exempelskylt Entreskylt  
Skala 1:20



Exempelskylt Utgångsskylt  
Skala 1:20

### 3.4.7 Digitala skyltar

Det finns digitala skyltar på separata stolpar på de flesta av Saltsjöbanans stationer. Där plattformar byts ut eller där nya plattformar byggs ska digitala skyltar monteras på väderskydd.



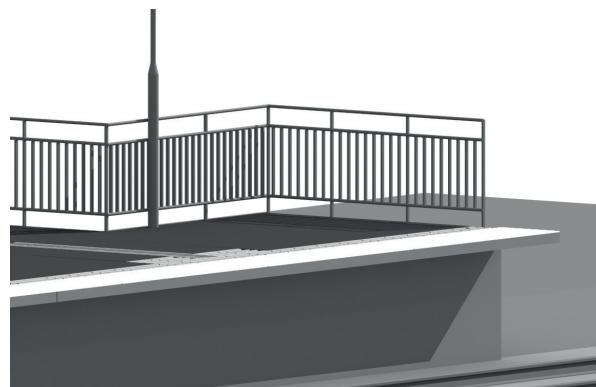
Digital skylt i väderskydd och på fristående stolpe

### 3.4.8 Räcken

Där trappor och ramper avslutas ska räcke fortsätta 300 mm efter trappa/ramps slut och avslutas med rundning.

#### Normalutförande

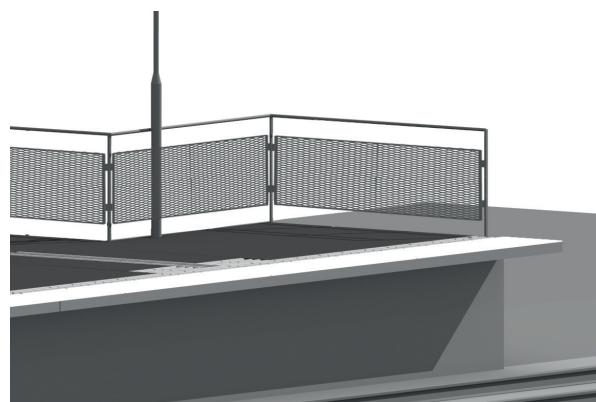
På plattform där höjd i någon punkt överstiger 500 mm över färdig mark ska nya räcken ha spjälör med max öppningsmått 100 mm och höjd 1100 mm, ej klättringsbara till 800 mm, med spjälör och medlöpare i fyrkantsjärn, ledstång i stålör. Räcket toppmonteras.



Räcke, normalutförande

#### Alternativt utförande

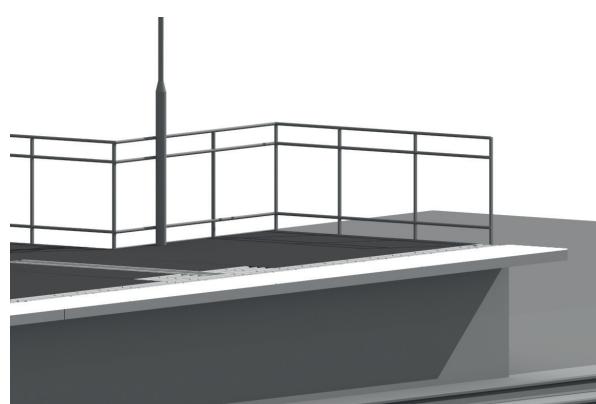
För perronger med fallrisk i stadsmiljö kan räcke 1100 mm med grålackerat ej klättringsbart skydd i perforerad plåt monterat i profiler väljas. Räcket toppmonteras.



Räcke, alternativt utförande

#### Enkelt utförande

Enklare utformning med enbart medlöpare och ledstång i stålör där höjdskillnad understiger 500 mm. Går att utföra med infälld belysning för trappor och gångvägar.



Räcke, enkelt utförande

### 3.4.9

#### Soffor, bänkar

Soffor placeras jämt över plattform ca var 15:e meter (enligt RiTill), bänk i väderskydd där möjlighet att luta sig mot glasruta uppfyller komfortkrav. Bänkar förses med handtag.



Soffa för montering  
på träplattform

Soffa för nedgjutning

#### Nya soffor och bänkar

Blidsbergs mekaniska "Botan" i utförande både för nedgjutning och för montering på träplattform anpassad höjd 485 mm ger armstödshöjd 675 mm, godkänd ur tillgänglighetssynpunkt av trafikförvaltningen. Nya placeras så att vägg eller motsvarande fungerar som ryggstöd.



Bänk för montering  
på träplattform

Bänk för nedgjutning

#### Upprustning

I upprustningen ingår att höja för låga soffor samt komplettera soffor och bänkar som saknar

armstöd med nytt armstöd eller ersätta dessa med nya bänkar.

### 3.4.10

#### Papperskorgar

Lappset Adrian (lika



Papperskorg Adrian från Lappset

Lidingöbanan), placeras i anslutning till stationsentréer.

- 3.5 **Anpassning kulturhistoriska miljöer**  
Vid vidare projektering av stationsmiljöer ska kulturhistorisk inventering tas i beaktande och förändring av kulturhistoriskt värdefulla delar diskuteras med kommunen. Se bilaga Kulturmiljöanalys.