

2016-04-21

YTTRANDE

MSN 2016/104-230

Bygglovenheten

Yttrande angående bygglov avseende Storängens station

Bakgrund

Trafikförvaltningen har lämnat in en bygglovsansökan avseende Storängens station och ärendet har remitterats till kommunantikvarien för synpunkter.

Saltsjöbanan och dess stationsmiljöer är utpekade i Nacka kommuns kulturmiljöprogram. I kulturmiljöprogrammet står det med avseende på Saltsjöbanans stationsmiljöer, att *"alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer."*

Storängen ligger även inom Riksintresse för kulturmiljövården. En av de formuleringar som definierar riksintressets uttryck lyder; *"Planens terränganpassade, oregelbundna form med järnvägsstationen som utgångspunkt (...)"*

Historik

Saltsjöbanan anlades av Knut Wallenberg under 1800-talets slut och hörde ihop med etableringen av de nya villastäderna liksom societetsbadorten Saltsjöbaden. Järnvägen skapade förutsättningar för att exploatera tidigare obebyggda områden. Efter ett initiativ från Knuts bror, Gustaf Wallenberg, uppfördes perrongerna - till skillnad från banorna till t.ex. Lidingö och Djursholm - så höga att de kom i nivå med vagnarnas golv. Han hade sett denna typ av konstruktion under en studieresa till USA. De höga plattformarna byggdes på genomsiktliga underreden av järnvägsräl. Det är troligtvis tack vare träperrongernas "moderna" och höga konstruktion som de varit funktionsdugliga och kunnat bevaras fram tills idag.

Området vid Storängens station började bebyggas 1904 då "Tjänstemännens Egnahemsförening" uppförde ett tillfälligt stickspår på platsen och påbörjade anläggningsarbeten för ett stationshus. Stationshuset stod färdigt 1905 jämte ett godsmagasin och en 72 meter lång perrong. De två perrongerna består ännu idag av träplattformar på underreden av äldre järnvägsräl. Delar av plattformarna kan dock vara sentida.

Kulturhistoriskt värde

Storängen utgör idag en välbevarad stationsmiljö med stationshus, godsmagasin och perronger. Sekvensen av stationshus, godsmagasin och perronger av trä på underrede av järnvägsräl ger ett mycket karaktäristiskt utseende och har ett högt bevarandevärde och är starkt bidragande till stationskaraktären. Dessa komponenter bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde, ett värde som till viss del består av att de utgör en samlad helhet.

Träperrongerna är idag ett särskiljande karaktärsdrag för hela Saltsjöbanan och tillför samtliga historiska stationsmiljöer ett miljöskapande värde. Stationsmiljöns funktion som hållplats för en stor andel såväl boende som besökande gör att stationsmiljöns karaktär ger ett tydligt anslag för upplevelsen av hela villasamhällets- och riksintresset.

De höga träperrongerna med underrede av järnvägsräl var en för dåtiden, mycket modern konstruktion. Konstruktionen vittnar ännu idag om bröderna Wallenbergs ambitioner att skapa nya tekniska lösningar till de moderna villasamhällen som skulle byggas. I Storängen har vissa delar av den ursprungliga perrongen bytts ut (om dock med motsvarande konstruktion med öppet underrede) varför det teknikhistoriska värdet inte är att betrakta som lika högt som tex Saltsjö- Duvnäs station.

Synpunkter

Enligt 2 kap 6,1§ plan- och bygglagen fastställs att; ”*Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.*

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.”

De bevarade träperrongerna med öppna underreden utgör en mycket viktig del av stationsmiljöernas kulturhistoriska karaktär. Sökanden framhåller att ett bevarande, eller återuppförande av nya trä perronger inte är möjligt utifrån de tekniska krav som ställs på dagens stationsmiljöer. Inlämnat bygglov innebär därför att befintliga träperronger rivs och ersätts av perronger i betong.

Det utbyte av trä perronger till perronger av betong som föreslås för Saltsjöbanans samtliga stationsmiljöer kommer att innebära stora negativa konsekvenser för Saltsjöbanans och stationsmiljöernas kulturhistoriska värden. I Storängen är det framförallt det miljöskapande värdet, upplevelsevärdet som påverkas negativt.

Med anledning av de krav på säkerhet som ställs på stationsmiljön, säkerhet och hållfasthet avseende perrongerna så har det dock bedömts som rimligt att uppföra perronger i betong. Målsättningen har dock initialt varit att ta fram ett förslag på betongperronger som i största

möjliga utsträckning kläs in i trä, för att bevara stationsmiljöernas upplevelsevärden och på så sätt nå fram till en varsam hantering av kulturhistoriska värden.

I de diskussioner som förts med Trafikförvaltningen har det- trots den antikvariska eftergiften att ersätta trä konstruktionen till en konstruktion i betong, varit svårt att få fram det tillfredsställande förslag som varit önskvärt. Som exempel kan det nämnas att förslaget att klä in plattformens synliga överdel i trä avfärdats med anledning av bl.a. halkrisk.

Enligt ansökan har föreslagna betongperrongers kanter bekläts med träribbor i syfte att knyta an till den tidigare karaktären med trä. För att efterlikna träperrongernas öppna underrede har perrongerna även utformats med en något utskjutande överdel. De två alternativ som Trafikförvaltningen presenterat avseende perrongernas ytbeläggning utgör antingen en beläggning av asfalt alternativt betongplattor. Båda alternativen innebär skada på stationsmiljöns miljöskapande värden, upplevelsevärdet. Betongplattor torde dock passa bättre i en stadsmiljö, varför asfalt är att föredra.

Sammanfattningsvis har ett till viss del anpassat förslag tagits fram. Det rekommenderas dock att en antikvariskt sakkunnig medverkar i det fortsatta arbetet för att utförandet trots allt skall bli så varsamt som möjligt. Det kan exempelvis vara tänkbart att denne ser över möjliga alternativ avseende asfaltens ytbehandling eller ballast. Avslutningsvis bör det även påtalas att det finns ett kulturhistoriskt värde i att den över hundra år gamla järnvägslinjen fortfarande används i det syfte den ursprungligen byggdes för. Att banan nu rustas och i sin funktion bevaras är således positivt.

Maria Legars
Kommunantikvarie