



TJÄNSTESKRIVELSE

2017-03-21

B 2016-001822

Miljö- och
stadsbyggnadsnämnden

IGELBODA 55:I

Ansökan om bygglov för rivning av befintliga plattformar och nybyggnad av plattformar, ramper mm Neglinge station

Förslag till beslut

Ansökan om bygglov avslås med stöd av 9 kap. 30 § plan- och bygglagen.

Rivningslov ges enligt 9 kap. 34 § plan- och bygglagen.

Följande avgifter debiteras i samband med detta beslut, enligt taxa fastställd av kommunfullmäktige. Avgiften för avslag är 5 500 kronor.

Detta beslut har fattats enligt miljö- och stadsbyggnadsnämndens delegationsordning punkt S3 och S2

Ärendet

Ärendet gäller ansökan om bygglov för rivning och nybyggnad av två stationsplattformar i syfte att tillgängliggöra och öka säkerheten och tillgängligheten på stationen. En ny väntkur byggs på den norra plattformen. Två nya ramper uppförs för att förbättra tillgängligheten till plattformarna. Ramperna uppförs på de båda perrongernas västra sida.

Den norra plattformen i trä rivs helt. Den södra plattformen består idag av trä och betong varav trädelen är ca 33 meter lång. Plattformarna ersätts med plattformar i betong med en asfalterad yta. Taktila stråk med kontrastmarkering läggs in i beläggningen. Inslag i trä görs med ribbor på den nya norra plattformens kanter. Nya räcken, lyktstolpar och armaturer utförs i en svart kulör för att ge en traditionell karaktär.

Den båda plattformarna får en längd på ca 108 meter och en höjd på ca 1,5 meter. Befintliga väderskydd/väntkurer bevaras tillsammans med äldre originalskyltar som återuppförs på stationen. Väderskyddens sammanlagda byggnadsarea är ca 11 kvadratmeter.

Trafikförvaltningens gestaltningsprogram för upprustningen av Saltsjöbanan (se bilaga 4) anger det utgångsläge för form- färg och materialval de sökande haft som grund för gestaltningen av stationerna



Planföresättningar

Stationsområdet omfattas av stadsplan 88 och 113 som anger att området ska utgöra järnvägsändamål.

Kulturmiljövärden

En kulturmiljöanalys med inventering av Saltsjöbanans stationsmiljöer har tagits fram med anledning av upprustning och tillgänglighetsanpassning av stationerna (se bilaga 3).

Neglinge station är ur kulturhistoriskt perspektiv intressant miljö främst tack vare verkstadsverksamheten men också för en del av stationens bevarade delar och detaljer. Neglinge stationsområde utgör Saltsjöbanans centralpunkt och inrymmer utöver stationshus och perronger, verkstäder, lokstallar och vagnsskjul.

Väntkuren på den norra perrongen bedöms ha ett särskilt kulturhistoriskt värde då den med stor sannolik är ursprunglig. På den södra perrongen står tre bänkar från Näfveqvarns gjuteri med sidor av nätt gjutjärn.

Mitt på den norra perrongen står en väntkur på en mindre utbyggnad. Kuren är förmodligen ursprunglig och enkel i sin utformning. Stationshuset bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde som en byggnad uppförd med ambitionen att anknyta till det ursprungliga stationshusets utformning. Stationshuset med sin tillhörande väntkur är viktig för stationens miljöskapande värden och en bidragande komponent i platsens karaktär. Perrongerna består till stora delar av sentida tillskott. De delar av perrongen där underredet utgörs av konstruktioner av järnvägsräls har däremot ett högt bevarandevärde som en för Saltsjöbanan typisk företeelse.

De äldre skyltarna kan anses ha ett visst bevarandevärde men bidrar inte till stationens karaktär på ett påtagligt sätt.

Yttranden

Nacka kommuns antikvarie Maria Legars anför att befintliga väntkurer ska bevaras, bänkarna från Näfveqvarns gjuteri tillsammans med originalskyltar ska bevaras och återuppföras på de nya plattformarna. Rena betongytor ska kläs in med träribbor samt på plattformens kanter.

Enheten för planering och tillstånd anför att det till väster om stationshuset ska tydliggöras med ett vägmärke eller på annat sätt så att inte bilar parkerar intill den nya rampen.

Nacka Vatten AB anför att de inte har några ledningar i direktkontakt eller i närheten av planerad ombyggnad.

Trafikförvaltningen i Stockholms län anför att det inte är möjligt att placera träribb på den norra plattformen då den är för smal. Att montera träribb på plattformen skulle påverka tillgängligheten negativt. För att kunna montera träribb behöver en extra bred kantplatta monteras på plattformen närmast spåret. Detta leder till att det inte ryms något taktilt ledstråk på plattformen vilket leder till att synskadade inte kan vistas säkert på plattformen. De anför att de förra året sökt bygglov för plattformar i Sickla utan ribbor och fått det beviljat och menar att samma bedömning borde göras för Neglinge station. Bygglovet skulle ha hanterats mer skyndsamt. Ifall trafikförvaltningen fått information tidigare om att bygglov skulle föreslås ett avslag på grund av avsaknad av träribbor hade tid funnits att utreda alternativa lösningar. Om lov inte beviljas för åtgärden innebär det att

trafikförvaltningen behöver ställa in plattformsbudet. Detta kommer leda till stora kostnader och att plattformen måste stängas.

Trafikförvaltningen föreslår att bygglov för plattformarna i Neglinge godkänns utan krav på ribb och att trafikförvaltningen utreder vilka möjligheter det finns för alternativa lösningar som kan eftermonteras på de rena betongytorna. (se bilaga 5)

Skäl till beslut

Nämnden bedömer att åtgärden avseende rivning av plattformar uppfyller kraven på rivningslov som följer av 9 kap 34 § plan- och bygglagen.

Nämnden bedömer att bygglov inte kan ges för nybyggnad av plattformar då åtgärden inte bedöms lämplig med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan enligt 2 kap. 6 § punkt 1 plan- och bygglagen. Åtgärdens utformning bedöms inte heller uppfylla kraven på god färg, form- och materialverkan enligt 8 kap. 1 § punkt 2 plan- och bygglagen.

Åtgärden som avser rivning och nybyggnad av plattformar bedöms vara en ändring av en anläggning. Anläggningen bedöms vara särskilt värdefull från historiskt, kulturhistoriskt, miljömässigt och konstnärlig synpunkt. Enligt 8 kap § 17 plan- och bygglagen ska ändringar utformas varsamt med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Nämnden bedömer inte att åtgärden uppfyller kraven i 8 kap § 17 plan- och bygglagen på grund av att plattformen betongkant mot rälsen saknar inklädnad i form av träribbor som övriga stationer längs Saltsjöbanan har. Stationerna längs Saltsjöbanan ingår i en helhetsmiljö. Samma typ av utrustning på de olika stationerna är viktiga för att stärka banans identitet. Vidare bedöms träpanelen som karakteristisk för Saltsjöbanans utformning och bidrar till en god helhetsverkan mellan de olika stationerna, varför bygglov inte kan ges för åtgärden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden bedömer att en bättre anpassad plattform med utsmyckning med träribbor på den norra plattformens kanter kan beviljas bygglov.

Bygglovenheten

Isak Karlsson
handläggare

Bilagor

1. Ritningar
2. Illustrationer
3. Kulturmiljöanalys
4. Gestaltningsprogram
5. Yttrande från trafikförvaltningen Stockholms län

