



KULTURMILJÖANALYS

SALTSJÖBANAN

Nacka kommun
Södermanland, Stockholms län
2015-03-03

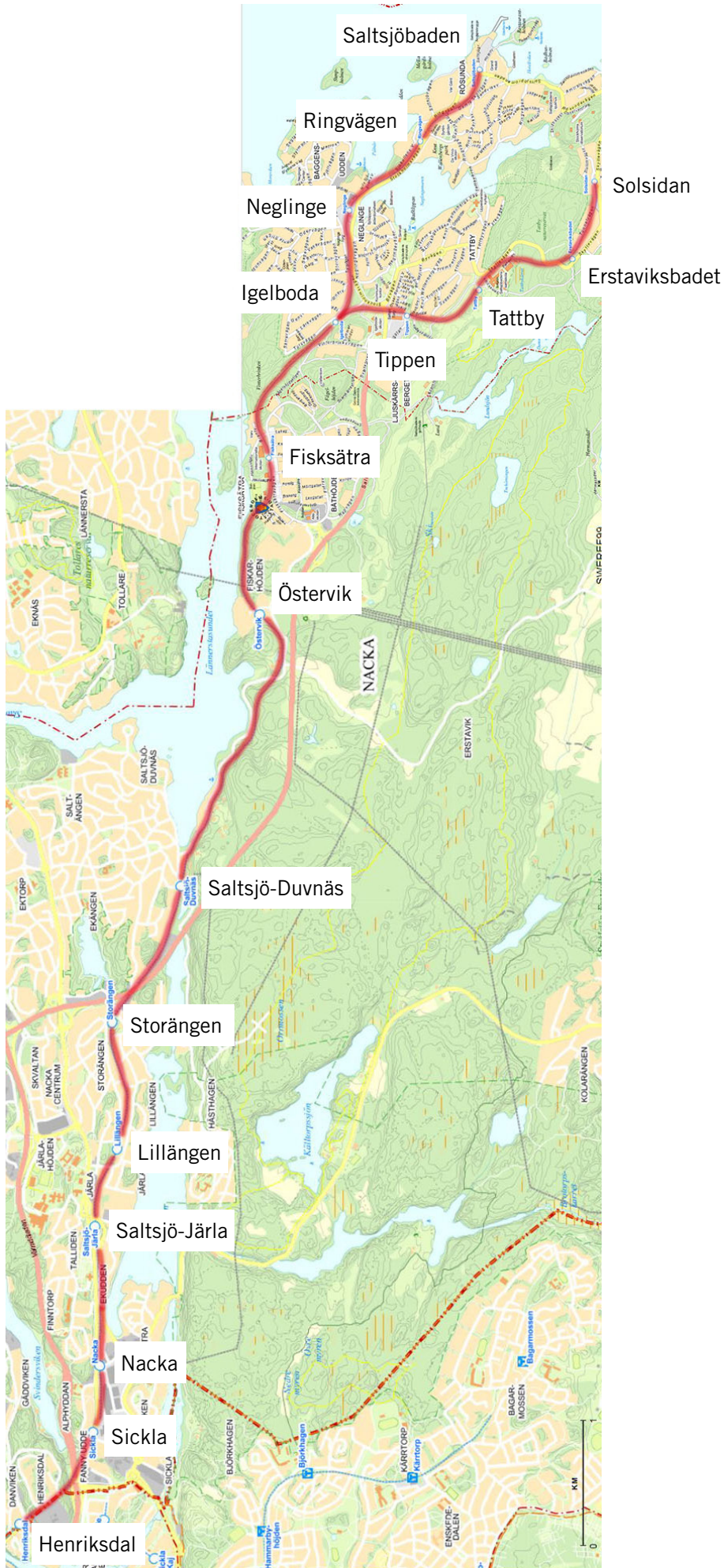
Benämning	Saltsjöbanan
Kommun	Nacka kommun
Er referens	Sven Ahnborg, GRID Arkitektur AB
Ert Dnr	
Datum	2015-03-03

KULTURHISTORISK INVENTERING AV SALTSJÖBANAN

AIX antikvarier har fått i uppdrag av GRID Arkitektur genom arkitekt Sven Ahnborg att genomföra en kulturmiljöanalys med inventering av Saltsjöbanans stationsmiljöer. Kulturmiljöanalysen ingår i ett gestaltungsprogram som utarbetas av GRID för Trafikförvaltningen/Stockholms läns landsting och Nacka kommun, i samband med en teknisk upprustning och tillgänglighetsanpassning av Saltsjöbanans stationer och hållplatser. Bedömningarna i kulturmiljöanalysen kommer att utgöra underlag för detaljprojekterings anpassning till kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt.

Saltsjöbanans samtliga stationer och hållplatser utom Slussen och Sickla har inventerats och analyserats. Arbetet har utförts i januari - februari 2015 av byggnadsantikvarierna Fredrik Olsson och undertecknad, som också har medverkat vid planeringsmöten med SL och Nacka kommun. De kulturhistoriska bedömningarna har stämts av med Nackas kommunantikvarie Maria Legars.

Stina Svantesson
Byggnadsantikvarie, certifierad sakkunnig kulturvärden - K
Tel 0706-971703



Saltsjöbanans sträckning, ur karta från Stockholms stad.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	1
Sammanfattning av slutsatser	1
Kulturmiljöanalys	1
Saltsjöbanan - översiktlig historik	2
Bevarandeskydd	3
Källor	4
Foton.....	4
Inventering.....	5
Henriksdal	5
Nacka	9
Saltsjö-Järla	13
Lillängen	17
Storängen	20
Saltsjö-Duvnäs	24
Östervik	28
Fisksätra	31
Igelboda	34
Neglinge	38
Ringvägen	42
Saltsjöbaden	45
Tippen	49
Tattby	52
Erstaviksbadet	55
Solsidan	58

INLEDNING

Sammanfattning

När Saltsjöbanan anlades utformades stationerna enhetligt med stationshus i nationalromantisk stil. I anslutning till stationshusen uppfördes godsma-gasin, perronger av trä på underreden av järnvägs-räls samt i vissa fall arkitektoniskt gestaltade vänt-kurer. Flera av stationerna är idag välbevarade som kulturhistoriskt värdefulla helhetsmiljöer medan några 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 byggnadsmateri-al är en intressant företeelse vid Saltsjöbanan. Ett antal stationer har kompletterats med perronger av betong och asfaltsbeläggning medan andra har haft betongperrong sedan de anlades. Att under-reden i stål, trä eller betong är öppna och genom-siktliga har generellt ett högt värde, eftersom det präglar hela stationsmiljön och är typiskt för just Saltsjöbanan.

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 statio-nerna och bidrar till upplevelsen av platsen som historiskt förankrad. Anknytningen till den omgi-vande 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.

Kulturmiljöanalys

Detta arbete har haft som syfte att identifiera och analysera stationernas värdebärande delar ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Eftersom stationerna ingår i en helhetsmiljö har även naturvärden och vegetation beaktats. Arbetet inleddes med plats-besök där varje stations större strukturer såsom byggnader, perronger och det omgivande landska-pet undersöktes, men även detaljer som belysning, skyltar och räcken.

I rapporten har varje station ett eget kapitel som inleds med en kort historisk sammanfattning av stationsmiljön. Resultatet från inventeringen ligger till grund för avsnittet *Nulägesbeskrivning* där st-ationsmiljön 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 karak-tär och dess kulturhistoriska värden.

För att på ett pedagogiskt sätt redovisa värdering-ens 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 kulturhisto-riskt värde* (blå) är den högsta klassningen följt av *Högt kulturhistoriskt värde* (grön) och *Visst kul-turhistoriskt värde* (gul). Relationsritningen visar också schematiskt det område som utredningen har behandlat.



Inkommande tåg vid Erstaviksbadet, perrong med underrede av järnvägsräls, 2015-02-04.

SALTSJÖBANAN – ÖVERGRIPANDE HISTORIK

Stockholms tre förnämsta förstäder, Saltsjöbaden, Djursholm och Lidingö, fick tågförbindelser med innerstaden omkring sekelskiftet 1900. Djursholmsbanan övertogs tidigt av Stockholm-Rimbo Jernvägsaktiebolag och blev senare en del av Roslagsbanan.

Till skillnad från de övriga två förstäderna var Saltsjöbaden till en början främst en elegant badort. Under 1800-talets sista hälft hade Stockholms problem med bostadsbrist och dåliga sanitära villkor accelererat. Medvetenheten ökade om värdet av frisk luft och vistelse i naturen. Många välbeställda stadsbor flyttade ut till förorter varav de mest exklusiva uppfördes i natursköna områden. Utefter Saltsjöbanan uppfördes nya villasamhällen med byggnader som var inspirerade av sommarnöjesbebyggelsen men anpassade för åretruntboende.

Bankdirektör Knut Agathon Wallenberg (1853-1938) fick 1889 köpa mark av Erstaviks fideikommiss och kunde tillsammans med sin bror Gustaf Wallenberg inregistrera järnvägsaktiebolaget Stockholm - Saltsjön. Banan byggdes med modernaste teknik på kort tid, mellan 1891 och 1893, trots att tunnlar både vid Stadsgården och Henriksdal ingick. ”Med dåtidens enkla tekniska hjälpmedel slet ca 1000 man under Gustaf Wallenbergs och arbetschefen B. Stafsings ledning med de tunga jobben att spränga tunnlar och bergsskärningar, bygga viadukter och banvallar, anlägga provisoriska vägar, vattenstationer, stallar, dränerings- och avloppsledningar, ja, till och med påla på vattensjuka ställen för att få en trafikabel banvall” (Svenska Järnvägstidningen nr 9, 1976,

sid. 10, ur Länsstyrelsen). Idag finns inte de ursprungliga broarna och viadukterna kvar, endast enstaka stenfundament.

K. A. Wallenberg lät vid samma tid bygga det stora hotellet och en restaurang i Saltsjöbaden. Arkitekt var Erik Josephson som också ritade Saltsjöbadens stationshus. Gustaf Wallenberg medverkade vid utformningen av Josephsons byggnader.

De flesta övriga stationshus var mycket anspråkslösa och arkitekten är okänd, med undantag för Stadsgården och Storängen, där ritningarna är signerade G. H. Sandberg. Eventuellt har fler av stationshusen samma arkitekt. Vissa stationshus tillbyggdes eller inreddes med väntsal efter några år och godsmagasin med flera kompletterande byggnader tillkom. Godsmagasin, avträden och banvaktstugor var troligen typhus.

Till skillnad från vid de övriga två banorna byggdes Saltsjöbadens perronger så höga att de kom i nivå med vagnarnas golv, efter ett initiativ från Gustaf Wallenberg som hade sett sådana konstruktioner under en studieresa till USA. De höga plattformarna byggdes på genomsiktliga underreden av järnvägsräls.

Saltsjöbanans tåg drevs med ånga men elektrifierades tidigt, 1911-13. Grenbanan till Solsidan togs i bruk 1913. Fram till 1936 då Slussen hade invigts var Stadsgården banans slutstation. 1976 byttes tågen till modifierade tunnelbanevagnar och i samband med det byggdes flera av träplattformarna om.



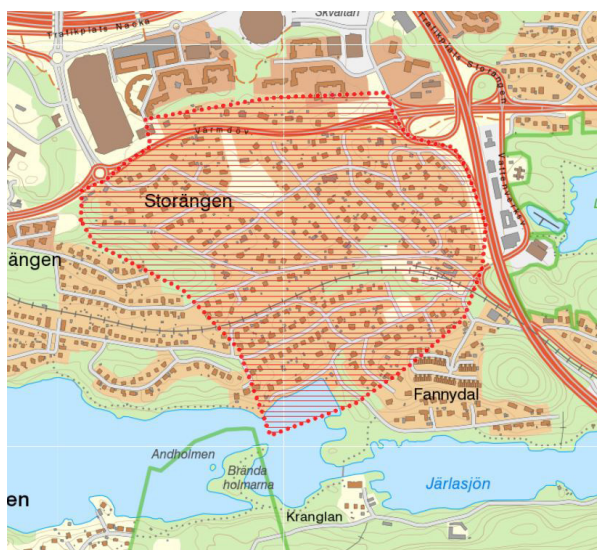
Saltsjöbanans station, foto Sveriges Järnvägsmuseum, Trafikverkets museer, Samlingsportalen.

BEVARANDESKYDD

Riksintressen

Utanför Stockholms innerstad genomkorsar eller tangerar Saltsjöbanan tre områden av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (Naturresurslagen 2 kap. 6 §). Storängen inklusive stationsområde utgör ett eget riksintresse, K54.

Områdena bedöms ha så höga miljövärden att de är av vikt för hela landet. Ingrepp i miljön får endast ske om det inte påtagligt skadar kulturvärdena. Kommunerna ska i sin planering se till att riksintressena tas till vara och Länsstyrelsen har tillsyn över att så sker.



Riksintresseområde K54, Storängen. Karta från Länsstyrelsen i Stockholm.

Länsmuseets kulturmiljöer

I Stockholms läns museums inventering av kulturmiljöer i Nacka kommun poängteras betydelsen av Saltsjöbanans sträckning för lokaliseringen av bebyggelse. Exempelvis inköptes marken för Storängens egnahemsbebyggelse från järnvägsaktiebolaget Stockholm – Saltsjön. I Igelboda lät järnvägsaktiebolaget uppföra personalbostäder av vilka trävillorna idag finns kvar som en välbevarad kulturmiljö.

Åtta av de 16 stationer och hållplatser som berörs ligger inom Stockholms läns museums utvalda kulturmiljöer i Nacka kommun.

Nacka kommuns kulturmiljöprogram

Saltsjöbanans kulturmiljöer beskrivs i Nacka kommuns kulturmiljöprogram (2011) under rubriken *Villasamhällen vid järnvägen*. Förhållningssätt till banan specifikt ska vara:

”Banans funktion som spårförbindelse mellan Stockholm-Saltsjöbaden/Solsidan respekteras och utvecklas.

Alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer.

Äldre stationsbyggnader från perioden 1890-1940 har höga bevarandevärden och respekteras i estetisk/rumslig funktion, proportioner, fasadfärg, tak samt byggnadsdetaljer som fönster, panel, utsmyckningar och räcken. Inför bygglovsprövning kan antikvarisk medverkan krävas.

Neglinges verkstadshallar i tegel är viktiga järnvägshistoriska uttryck med höga bevarandevärden. Ändringar utförs varsamt och med respekt för avläsbarheten och husens arkitektur. Möjligheten att bevara vagnshallarna av trä bör utredas då de är en del av bangårdsmiljön” (sid. 177).

KÄLLOR

Länsstyrelsen i Stockholms län, *Inventering av Saltsjöbanan, 1987-88*

Länsstyrelsens och Läns museets webplatser

Nacka kommun, *Kulturmiljöprogram, 2011*

Trafikverkets museer, Samlingsportalen

FOTO

AIX Arkitekter AB där annat inte anges.

HISTORIK

Henriksdal tillhör Saltsjöbanans ursprungliga stationer och anlades 1893. Den bedömdes då inte vara i sådant skick att den kunde användas utan invigdes först två år senare. Stationen utgjordes då av ett stationshus av trä med källare, en perrong av trä, en lastkaj av sten och ett lokomotivstall av tegel. 1899 tillbyggdes lokstallet med en lägenhet för lokputsaren.

När Henriksdals reningsverk uppfördes 1941 anlades sidospår intill stationen. Spåren ledde in i berget och användes av godsvagnar som levererade klorgas till verket.

Stationshuset och lokstallet revs på 1960-talet då vägen omlades. När Saltsjöbanans tåg ersattes av modifierade tunnelbanevagnar 1976 ändrades banans strömtal. Detta medförde att nya frammatarstationer uppfördes på flera stationer varav en vid Henriksdal. De nya vagnarna innebar också att perrongerna modifierades. I Henriksdal uppfördes då den norra perrongen och den befintliga södra perrongen förlängdes. Den södra perrongen har sedan bytts mot en betongperrong. Vid Länsstyrelsens inventering -87 fanns en förrådsbyggnad klädd med profilplåt intill den södra perrongen med ett över plattformen utskjutande pulpettak. Förrådsbyggnaden revs förmodligen i samband med att träperrongen ersattes med betong.

NULÄGESBESKRIVNING

Henriksdals station ligger i direkt anslutning till den hårt trafikerade Värmdövägen vilken ljud- och siktmässigt dominerar stationens karaktär. Stationen har förlorat något av sin ursprungliga karaktär i och med rivningen av den äldre bebyggelsen. Idag finns det två perronger, två väntkurer och en frammatarstation på platsen.

Den norra perrongen består av en plattform av trä på ett underrede av fyrkantsvirke. Plattform-



Henriksdals station ligger mellan en skogsdunge och den hårt trafikerade Värmdövägen.

men omges av ett grönmålat järnrörsräcke. Den södra perrongen är av betongfundament och belagd med asfalt, dess östra ände består av betongplattor på ett öppet konstruerat underrede av betongplintar och stål. Perrongens räcken är yngre och av grönmålat plattstål. Båda perrongerna nås via ramper i deras respektive västra ändar. Varje perrong har en väntkur som står på utbyggnader av respektive perrongmaterial. Väntkurerna är moderna och av en typ som förekommer i Stockholms innerstad samt exempelvis vid Saltsjöbadens station. De bärande delarna är i grönmålat stål, kuren täcks av ett välvt glastak. Tre sidor slutna glasväggar, en sida helt öppen mot spåren.

Frammatarstationen ligger strax sydost om den södra perrongen. Byggnaden är rektangulär till sin form och en våning hög. Den står på en låg cementgrund med fasader klädda av rött tegel i löpförband. De få fönster som finns är av glasbetong. Byggnaden täcks av ett flackt pulpettak belagt med takplåt. Dörrar, tak och takfot brunmålade.

Belysningen vid stationen i övrigt består av sentida stolparmaturer, grå kupor av plast på mörkt grönlackerade stålstolpar. Det finns två par med äldre skyltar på stationsområdet med svarta bokstäver i relief på vitmålad stålplåt.

Det omgivande landskapet är kuperat med bergshöjder och sprängsidor. Bergshöjderna är bebyggda, i sydväst med höga senmodernistiska punkthus. Stationsmiljön präglas visuellt och ljudmässigt av den närliggande Värmdövägen. Vägen går tätt intill söder om den södra perrongen. Nordväst om stationen korsar vägen Henriksdalsbron som blir en viktig och intressant blickpunkt för väntande resenärer på perrongerna. Norr om stationen ligger ett område med höga kontorshus. De skärmas av av en skogsdunge bestående av yngre och äldre lövträd. Skogsdungen står som kontrast till de hårdgjorda områdena söder om stationen. Öster om stationen upptas vyn av Henriksdalsberget och dess insprängda tunnlår. Sikten mot sydöst blockeras från perrongerna av en reklamskylt som i viss mån fungerar som bullerskydd. Intill den södra perrongen står även en högväxt ek som är viktig för platsen då den avskärmar trafiken.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Henriksdals station är som miljö något splittrad och blir upplevelsemässigt belastad av närheten till Värmdövägen. Stationsmiljön innehåller element från flera olika tidsåldrar varav endast lastkajen tillhör den ursprungliga bebyggelsen. Den omgivande naturen är starkt bidragande till platsens karaktär då den bidrar med mjuka värden till en annars hårdgjord miljö. Särskilt den högväxta eken sydväst om stationen som till viss del även fungerar som bullerskydd.



Frammatarstationen är en typbyggnad som förekommer på flera stationer längs Saltsjöbanan, bl.a. Igelboda.



Norr om stationen finns spår av den gamla stensatta lastkajen.

Lastkajen berättar om stationens användning över tid, den utgör dessutom ett intressant inslag i stationsmiljön och ökar platsens läsbarhet. Den bedöms därför ha ett högt kulturhistoriskt värde och bör beaktas och lyftas fram vid framtida åtgärder.

Den norra perrongen har med sin karaktäristiskt öppna konstruktion ett miljöskapande värde och är som företeelse typisk för Saltsjöbanan. Perrongen uppfördes på 1970-talet men står ändå som huvudsaklig värdebärare för platsens kulturhistoriska värden. Den bedöms därför ha ett visst värde då den till utformning och material är anpassad till Saltsjöbanans bebyggelsestrategi.

De två äldre skyltparen bidrar i viss mån till platsens upplevelsevärden men är som objekt inte omistliga då de inte bedöms utgöra värdebärare för stationens karaktär.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Stationsmiljön upplevs som osammanhållen då det saknas ett estetiskt helhetsgrepp på platsen. Framtida åtgärder bör syfta till att lyfta fram stationens värdebärande karaktärsdrag och renodla deras uttryck. En utmaning för platsen är den närliggande vägen. Henriksdal som station upplevs snarare höra till Stockholms hållplatser än till Saltsjöbanans stationer.



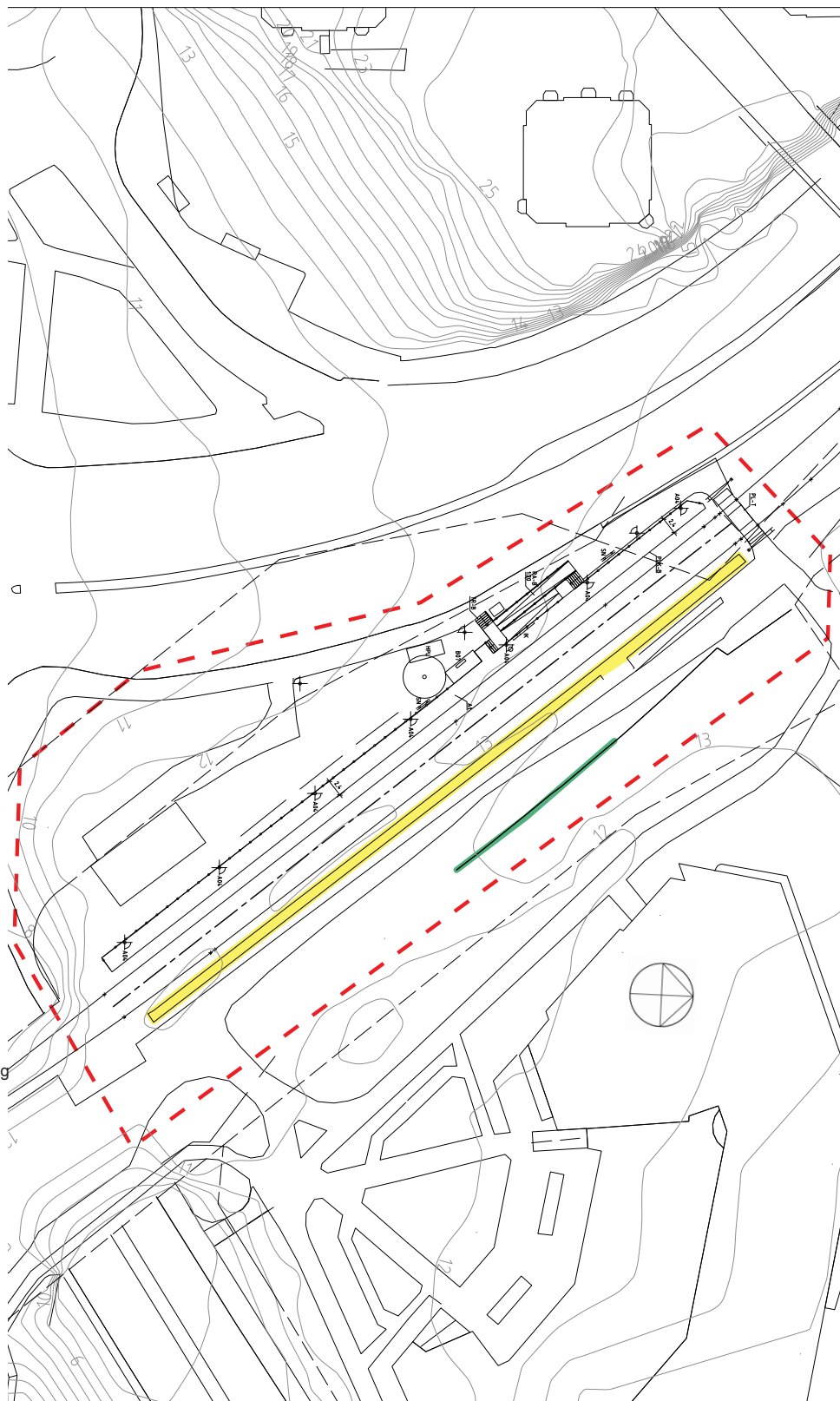
Henriksdalsberget med sina tunnlar och reningsverket vid dess fot upptar vyn mot öster.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

-  Särskilt högt kulturhistoriskt värde
-  Högt kulturhistoriskt värde
-  Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den norra perrongen med plattform av trä och öppet konstruerat underrede av trä
- Den stensatta lastkajen



Relationsritning föreställande Henriksdals station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Nacka station anlades i samband med utbyggnaden av Saltsjöbanan 1895. Ursprungligen bestod stationsmiljön av ett stationshus med källare, perrong av trä och ett hus för avträde. Några år senare kompletterades stationen med planteringar. Stationshuset byggdes till vid två tillfällen, först med en väntsal och ett godsmagasin 1901 och senare med en utökning av expeditionen 1914. 1935 genomgår stationsområdet en större ombyggnad. Istället för en övergång med bommar anlades en gångtunnel under spåren och två perronger varav den södra finns bevarad.

Stationsmiljön var fullgod fram till 1960-talet då godsmagasinet revs. Den norra träperrongen vid stationshuset har ersatts av en betongkonstruktion. Idag är även avträdeshuset rivet.

NULÄGESBESKRIVNING

Nacka station orienterar sig liksom de flesta stationer på Saltsjöbanan i väst-östlig riktning. Stationsmiljön består av ett stationshus, två perronger och en gångtunnel samt tillhörande parkering. Järnvägen passerar med dubbla spår. Den norra perrongen består av betongfundament och asfalt. Den södra perrongen har en plattform av trä ovanpå en konstruktion av järnvägsräls. Den södra plattformen är relativt smal och därför tagen ur bruk.

Stationshuset är en ursprunglig rektangulär byggnad i nationalromantisk stil med senare tillbyggnader. Byggnaden är i en våning med ett valmat sadeltak. Fasaden är klädd med fassponad panel delas in med ett utanpåliggande listverk. Taket och skorstenen täcks av svartmålad takplåt. Takfoten är utbyggd över perrongen för att fungera som regnskydd vilket ger byggnaden en speciell karaktär. Takets profilerade sparrändar med snidade snedsträvor exponeras mot ett vitmålat undertak av klätt med pärlspont. Fasadpanelen är rödmålad medan snickerier, gördelgesims och listverk är gråmålade. Fönstren är utbytta och består av två luffer med ett



Nacka bevarar bland annat sitt stationshus medan träperrongen ersatts av en betongkonstruktion.

glas i vardera bågen. Byggnaden har kompletterats med en kringbyggd veranda som ansluter till betongperrongen. Stationshuset är idag uthyrt till privata aktörer, den östra delen har inretts som café medan den västra inrymmer en klädbutik.

En äldre skylt sitter monterad på stationshusets fasad, den torde vara från 1950-talet. Res-terande skyltar är sentida, tryckta bokstäver på vitlackerad plåt. Räckena av rödmålat plattjärn kring gångtunnelns södra ingång tillkom förmodligen vid uppförandet av gångtunneln på 1930-talet liksom den södra perrongen. Övriga räcken är av plattstål och sentida. Belysningen består av stolparmaturer med kupor av plast på stolpar av galvaniserat stål. Stationshusets undertak har kompletterats med vita gallerarmaturer.

Norr om stationen går Värmdövägen som är ganska hårt trafikerad. Stationen fungerar också som angöring för lokalbussar vilket ökar dess betydelse som knutpunkt för kollektivtrafik. Norr om vägen möter en bergssida med en karaktäristisk terrasserad naturstensmur. Murens storlek med trappor och ramper ger den ett nästintill monumentalt uttryck. Berget är den högsta punkten i det omgivande landskapet och ger intrycket av att stationen ligger i en dalgång. Väster om stationen finns en parkeringsplats.

Söder om stationen möter Nacka centrum med en annan bebyggelseskala. Sydväst om stationen ligger ett parkeringshus i fyra plan vars fasad är klädd med glastraster. Parkeringshuset dominerar vyn åt väster och bryter den visuella kontakten med centrumbebyggelsen. Öster om gångtunneln finns en uppställningsplats för markhållningsmaskiner. Mot sydöst en sprängd bergssida som löper parallellt med den södra perrongen och spårområdet.

Stationsmiljön omgärdas av ett flertal äldre och högväxta lövträd. Mot söder kantas parkeringen av flera äldre askar. Värmdövägen flankeras av äldre ekar. I övrigt så saknar stationen ordnade planteringar.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationsmiljön är idag något förvanskad i och med avsaknaden av ekonomibygnader men bevarar till vissa delar sin ursprungliga karaktär. Stationshuset är en äldre lämning i en i övrigt modern miljö men byggnaden förankrar samtidigt platsen bakåt i tiden. Byggnaden i sig är väl bevarad, den står på sin ursprungliga plats och behåller, trots tillbyggnaderna, sin karaktär. De ursprungliga stationshusen längs Saltsjöbanan har höga bevarandevärden. Stationshuset tillskrivs därför ett särskilt högt kulturhistoriskt värde. Till stationshuset räknas skylten från 1950-talet, trots att den inte är ursprunglig ökar den förståelsen av stationsmiljöns utveckling över tid och bidrar till platsens karaktär och mångfald.



Den monumentala naturstensmuren på andra sidan Värmdövägen och äldre räcken bidrar till upplevelsen av stationsmiljön som historisk miljö.

Stationsområdet bevarar utöver stationshuset få kulturhistoriskt värdefulla detaljer. De element som tillkom på 1930-talet, den södra perrongen, vissa räcken och gångtunneln bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde då de visar på platsens användande över tid och är väl bevarade till sin karaktär.

Nacka var ursprungligen, liksom Järla, ett viktigt industriområde varför den något hårdgjorda karaktären kring stationen rimmar väl med dess historia. Som en del av den järnvägstekniska utrustningen spelar de äldre ledningsstolparna en roll för stationsområdets läsbarhet.

Träden kring stationen har höga miljöskapande värden. De är mycket viktiga för upplevelsen av platsen då de ger mjuka värden till en annars hårdgjord miljö vilket särskilt märks under sommarhalvåret. De äldre träden bör bevaras så långt det är möjligt.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Stationsmiljön skulle med relativt enkla medel kunna utvecklas och få ökad trivsel. Detta under förutsättning att hänsyn och omsorg visas för de kulturhistoriskt värdebärande delarna. Stationshusets höga värde medför att ändringar av det endast kan genomföras i mindre omfattning men resterande delar av stationsmiljön kan med fördel bearbetas. Färgsättningen på platsen är idag osammanhållen och delad. Ett samlat grepp när det gäller ytskikt, gestaltning och planteringar skulle medföra en bättre och mer harmonisk upplevelse av stationsmiljön.

Nacka station står som exempel på hur de ursprungliga stationshusen snabbt förlorar sitt sammanhang när perrongerna av trä ersätts av betongfundament. Karaktären blir genast splittrad där moderna material på ett obehandlat sätt möter ålderdomlig arkitektur.



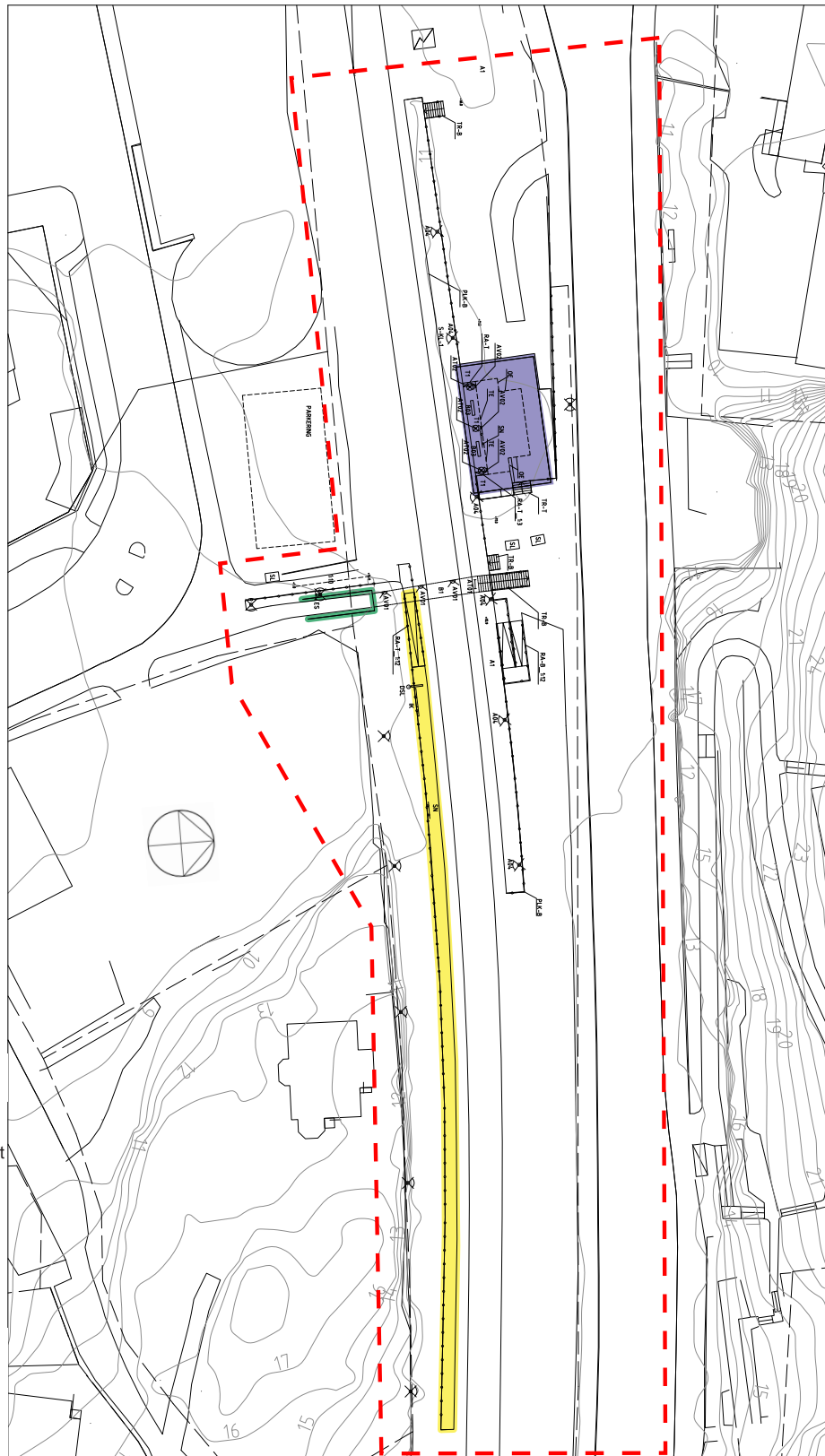
Den södra perrongen tillkom vid ombyggnaden 1935. På bergshöjden ligger en välbevarad villa från 1905.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

-  Särskilt högt kulturhistoriskt värde
-  Högt kulturhistoriskt värde
-  Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Stationshuset med äldre skylt
- Gångtunneln och dess räcke mot söder
- Den södra perrongen



Relationsritning föreställande Nacka station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Stationen i Saltsjö-Järsla anlades i samband med Saltsjöbanans utbyggnad 1895. Stationen förlades till ett område som liksom Nacka var viktigt för en begynnande industri. Strax öster om stationen låg Ångturbinbolagets verkstäder vilket föranledde anläggandet av ett stickspår och en stenkaj bredvid spåren. Ursprungligen fanns bara en vaktstuga av trä, perrong och ett avtråde på platsen. Vaktstugan byggdes till med en väntsal och ett närliggande godsmagasin år 1900 samt med en ökad expedition 1914.

Stationsområdet har ursprungligen haft liknande disposition och byggnadsbestånd som stationsområdet i Nacka. Under 1930-talet fanns ett stationshus, två perronger, ett godsmagasin, en kiosk och ett hus för avtråde.

NULÄGESBESKRIVNING

Saltsjö-Järsla är en av två stationer längs Saltsjöbanan med en tydlig funktionalistisk karaktär. Stationsområdet utgörs idag av ett perrongtak med två inbyggda väntkurer, en perrong placerad mellan två spår, en gångtunnel och ett kraftigt ombyggt stationshus. Söder om stationen finns en stensatt f.d. lastkaj.

Perrongtaket är ett långt och kraftigt markerat motfallstak på grova limträbalkar vilka bärs upp av två rader metallpelare. Innertaket är klätt med panel. Perrongtaket har två inbyggda väntkurer varav en vänder sig mot spåret i norr medan den andra vänder sig mot söder. Väntkurens väggar utgörs av stående panel med öppningar täckta av sträckmetall. Kurerna är inredda med väggfasta bänkar. Trävirket och innertaket är gulmålat. Bärande delar gråmålade. Väntkurens är målade mörkgröna.

Stationshuset är idag förvanskat genom ett flertal ombyggnader och svårläst som ursprunglig bebyggelse. Byggnaden vilar på en grund av dels natursten, dels betongplintar och betongfundament. Fasaden har stående fasadpanel. Taket är ett flackt valmat sadeltak med ett något



Perrongtaket har en tidig funktionalistisk utformning och bevarar flera originaldetaljer.

utskjutande taksprång. Takfoten är liksom fasaden klädd med panel. En rektangulär tillbyggnad har uppförts mot norr, lik fasaden i övrigt. Taket över tillbyggnaden är halvcirkelformat. Tre plåtklädda skorstenar av varierande storlek. Taket täckt av plåt. Fasaden och takfoten är gulmålad, fönsterpartier och dörrar bruna, tak och skorstenar svarta.

Perrongen är av betong och belagd med asfalt. Plattformen kragar ut något över spåren. Den nås från gångtunneln i öster via trappor. Perrongens östra ände och gångtunnelns båda öppningar kantas av svartmålad järnrörskräcken vilka är sentida men som på ett lämpligt sätt anknyter till platsens karaktär. Belysningen vid stationen består av stolparmaturer av sentida modell med kupa av plast på stolpar av galvaniserat stål. Perrongtaket har kompletterats med lysrörsarmaturer.

Stationen bevarar sammanlagt fyra äldre skyltar som fungerar mycket väl ihop med platsens karaktär. Två av dem sitter monterade på perrongtakets sidor, de andra två finns i vardera änden av perrongen. Svarta bokstäver i relief på vitlackerad järnplåt.

Söder om perrongen ligger ett stickspår. Söder om detta finns en f.d. lastkaj vars ursprungliga delar består av huggen sten i 2-skift. Den har i ett senare skede kompletterats med betong och asfalterats. Lastkajens stensatta sida hamnar i förgrunden söderut och utgör en intressant blickpunkt.

Stationen är trafikseparerad och nås via gångtunneln i öster. Det omgivande landskapet upplevs som splittrat med flera byggnader av en funktionell karaktär, verkstäder som vänder sin baksida mot stationen. Platsen domineras visuellt och ljudmässigt av Järlaledens viadukt i öster och söder samt Värmdövägen i norr. I söder ligger en bilparkering och bortom den skymtar hög bostadsbebyggelse. Stationen saknar ordnade planteringar, ett flertal yngre lövträd växer i staketen som omgärder stationsområdet men bidrar snarare till att platsen upplevs som oordnad än naturskön.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Perrongtaket är en för stationen visuellt dominerande byggnad som ger stationsområdet dess funktionalistiska karaktär. Det är väl bevarad och mycket viktig för platsens upplevelsevärden. Den bedöms därför ha ett högt bevarandevärde och ett särskilt högt kulturhistoriskt värde som, längs Saltsjöbanan, ovanlig representant för det funktionalistiska formspråket. Bidragande element till karaktären är de äldre skyltarna varav två är placerade på perrongtaket och två i vardera änden på perrongen. Skyltarna bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde som viktiga komponenter till stationsmiljöns karaktär och som bidragande till uppfattningen av platsen som en sammanhållen helhet.



Perrongtaket har två inbyggda väntkurer.



Stationshuset har förvanskats genom ombyggnader.

Lastkajen berättar om stationens användning över tid, den utgör dessutom ett intressant inslag i stationsmiljön och ökar platsens läsbarhet. Den bedöms därför ha ett högt kulturhistoriskt värde och bör beaktas och lyftas fram vid framtida åtgärder.

Stationshuset har genom ett flertal ombyggnader förvanskats så till den grad att den inte längre är läsbar som en byggnad som ingår i stationsmiljön. Den bedöms ändå ha ett visst kulturhistoriskt värde eftersom den står på sin ursprungliga position intill spåren, delar av dess naturstensgrund är bevarad och byggnaden bidrar till mångfalden av bebyggelse på platsen. Stationshusets ursprungliga delar är svårdefinierade varför en mer detaljerad värdering kräver en något mer ingående undersökning.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Vid framtida åtgärder i stationsområdet bör utgångspunkten vara att förstärka och tydliggöra stationens funktionalistiska karaktär. Karaktären kan förstärkas och förmedlas genom färgsättning och för platsen anpassad inredning. Belysningen, särskilt lysrörsarmaturer, tillför i dagsläget inte platsen några positiva värden utan kan med fördel ersättas.

Stationshuset är idag svårläst som en komponent i stationsmiljön. Byggnaden skulle genom att omgestaltas kunna bidra till kulturmiljön, något att överväga vid framtida insatser vid stationen.



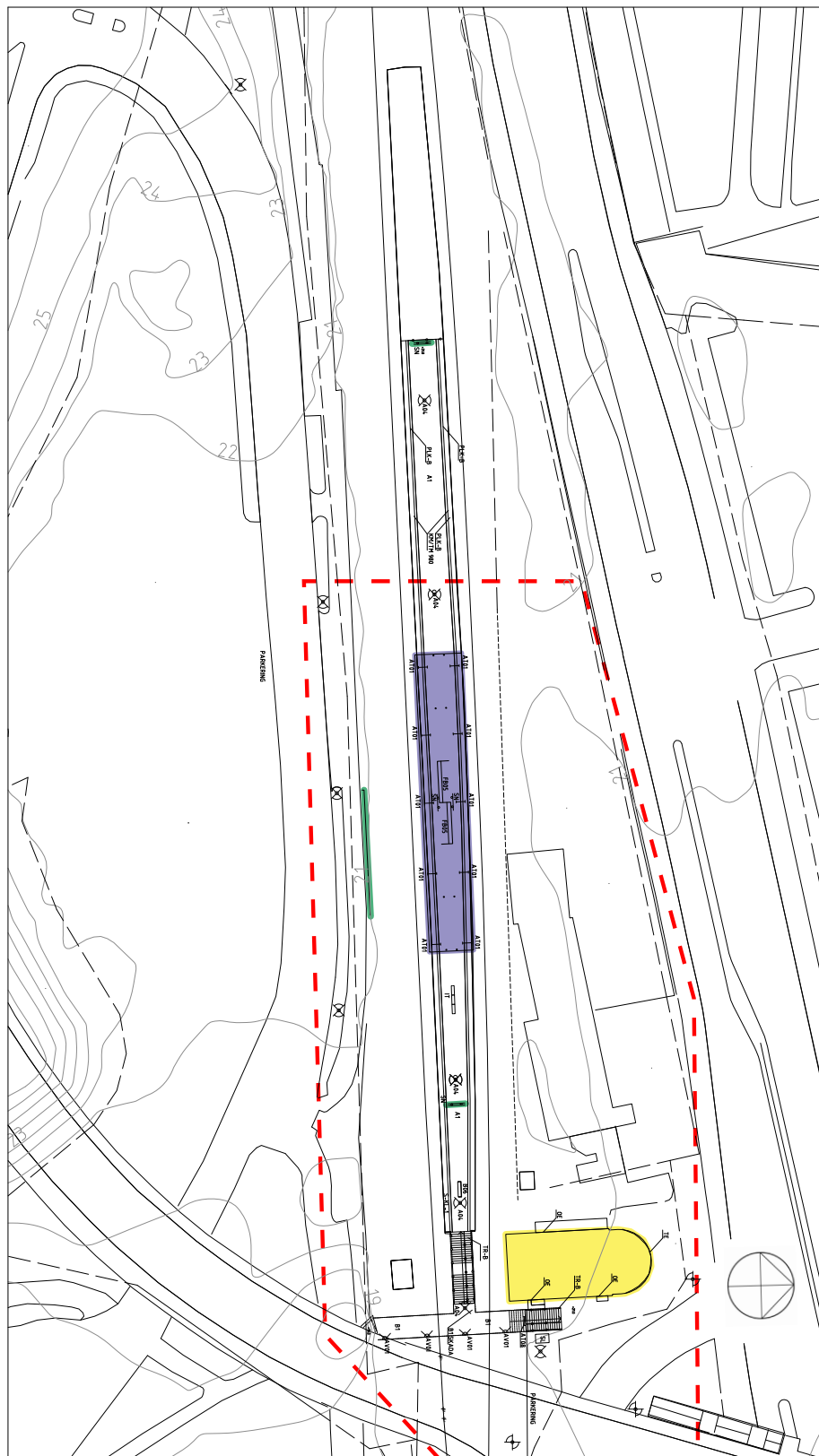
Stationen omges av vägar, parkeringsplatser och byggnader av funktionell karaktär.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

-  Särskilt högt kulturhistoriskt värde
-  Högt kulturhistoriskt värde
-  Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Det karaktärsfulla perrongtaket med inbyggda väntkurer
- Äldre skyltar varav två är placerade på perrongtaket och två i vardera änden på perrongen
- Den stensatta lastkajen
- Stationshusets ursprungliga delar och dess placering i anslutning till spårområdet



Relationsritning föreställande Saltsjö-Järlas station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Lillängen planlades på 1930-talet som ett välordnat bostadsområde med en blandning av små villor och lamellhus i tre våningar. Stationen anlades 1937 med en 50 meter lång plattform och en kiosk- och väntsalsbyggnad i funktionalistisk stil. Den östra delen av hållplatsbyggnaden användes även under en period av SLJ som verktygsförråd. Efter ombyggnader är den idag helt öppen invändigt och brukas som väntpaviljong. Gångtunneln av betong göts 1944, i samband med detta förlängdes perrongen förbi väntpaviljongen till sin nuvarande sträckning.

NULÄGESBESKRIVNING

Lillängen är en av två stationer längs Saltsjöbanan med en tydlig funktionalistisk karaktär. Stationsområdet utgörs idag av en väntpaviljong, en perrong, en gångtunnel och en äldre transformatorsbyggnad.

Väntpaviljongen är en våning hög och rektangulär till formen med undantag för kortsidan mot öster vilken är halvcirkelformad. Runt byggnaden löper en figursågad gördel som bryts av dörr- och fönsteröppningar mot spåret och mot öster. Byggnaden saknar både fönsterglas och dörrar utan är helt öppen. Invändigt är väntsalen inredd med väggfasta bänkar på stålrör längs tre väggar. Golvet är belagt dels med brunröda klinkerplattor, dels med betongsten. Golvbeläggningen visar på placeringen av en tidigare innervägg. Väggar och tak är klädda med vitmålade träfiberskivor. Paviljongen täcks av ett nästintill plant sadeltak med kupolavslutning över den rundade östra sidan. Svart takplåt. Taket har ett halvmeterlångt utsprång med plåtskoning och sentida hänggrännor. Fasaden är mintgrön. Foder, takfot och interiör med undantag för bänkarna är vitmålade.

Perrongen är av massiv betong med asfalterad ovandel. Den har två olika byggnadsskick, den yngre delen öster om väntpaviljongen har en slät kantavslutning medan den äldre, västra delen har fackindelningar. Gångtunnelns nedgång kantas av ett svartmålat järnrörsräcke som



Lillängens väntpaviljong har ett speciellt utseende med en funktionalistisk utformning.

passar väl in i stationens karaktär. I övrigt saknas räcken på stationsområdet. Stationen har två ursprungliga skyltar av funktionalistiskt snitt varav den ena är monterad på ett äldre järnrör-stativ väster om väntpaviljongen och den andra vid gångtunnelns nedgång.

Vid stationens allra östra del står en transformatorbyggnad av rött tegel på en sockel av natursten med ett brant valmat sadeltak täckt av svart tjärpapp. Byggnaden uppfördes förmodligen i samband med elektrifieringen av Saltsjöbanan 1911.

Belysningen vid stationen består av tre stolparmaturer av sentida modell med kupa av plast på stolpar av galvaniserat stål och LED-lampor. Väntpaviljongen har kompletterats med takmonterade plafondarmaturer.

Stationen ligger i en mot söder sluttande stenblocksterräng med ett i norr anslutande skogsparti. Skogspartiet består i huvudsak av berg i dagen, högväxta tallar och ekar samt yngre lövträd. Vid stationens östra ände finns två planteringar med enebuskar och rhododendron inom stensatta kanter. Väster om väntpaviljongen finns en stenläggning utan tydlig funktion. Söderut sluttar landskapet ned mot ett bostadsområde mot vilket stationsområdet vänder sig. Vyn störs något av ett lågt bullerskydd av betongelement.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Lillängen utgör en av två stationer längs Saltsjöbanan med ett funktionalistiskt uttryck.

Väntpaviljongen dominerar stationsområdet och ger den dess funktionalistiska karaktär. Den är till sitt yttre väl bevarad och mycket viktig för platsens upplevelsevärden. Den bedöms därför ha ett högt bevarandevärde och ett särskilt högt kulturhistoriskt värde som, längs Saltsjöbanan, ovanlig representant för det funktionalistiska formspråket. Bidragande element till karaktären är de två skyltarna och gångtunneln med sitt järnrörsräcke.

Transformatorbyggnaden står som källa till kunskap om Saltsjöbanans elektrifierande och har därför ett högt kulturhistoriskt värde som en äldre lämning av järnvägens utveckling.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.


TILLVARATA OCH UTVECKLA


Vid framtida åtgärder i stationsområdet bör utgångspunkten vara att förstärka och tydliggöra den funktionalistiska karaktären. Transformatorbyggnaden är i behov av underhåll.




Lillängens station har byggnader som representerar två viktiga skeden i Saltsjöbanans historia, elektrifieringen 1911 och utbyggnaden av bostadsområden under 1930-talet.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

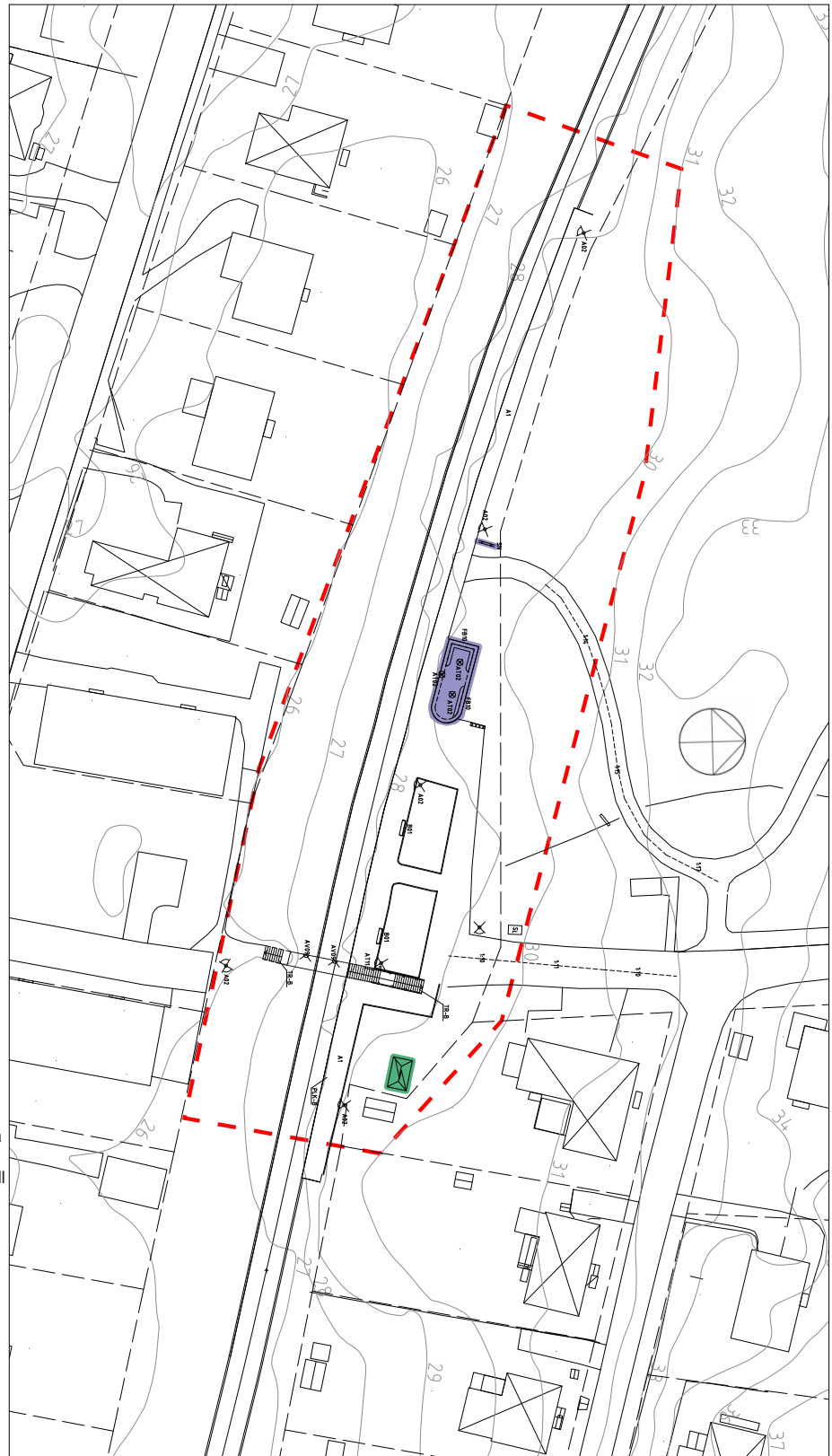
 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den välbevarade väntpaviljongen
- De två ursprungliga skyltarna varav en markeras på ritningen intill, den andra är placerad intill nedgången till gångtunneln
- Transformatorbyggnaden



Relationsritning föreställande Lillängens station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

STORÄNGEN

HISTORIK

Området vid Storängens station började bebyggas först 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. I samband med att Saltsjöbanan elektrifierades år 1913 uppfördes en omformarstation med en tillhörande maskinistbostad vid Storängen. Samma år utfördes också en tunnel av betong med inlagda järnbalkar för gångtrafik.

De väntkurer som finns på platsen idag ersatte två äldre kurer varav den ena hade sidor av sträckmetall likt de i Fisksätra och den andra var av trä likt den i Neglinge. Tidigare har det funnits en kioskbyggnad samt ytterligare ett godsmagasin mitt emot det vid den södra perrongen. Båda byggnaderna är rivna.

NULÄGESBESKRIVNING

Storängen är i det stora hela en väl bevarad stationsmiljö med en tydlig karaktär. Liksom flera andra orienterar sig stationen i väst-östlig riktning. Stationsmiljön utgörs av ett stationshus, två perronger av trä, två väntkurer, ett godsmagasin och en gångtunnel. Norr om spåren finns en mindre bangård med ett vagnsskjul, en transformatorstation och en elnätsbyggnad.

Stationshuset är rektangulärt till formen och uppfört i 1 ½ våning. Mot väster en öppen veranda, mot söder en balkong samt ett skärmtak med snidade detaljer över dörren mot spårområdet. Det ligger upphöjt i landskapet med vy ned mot spåren och blir därför en viktig blickpunkt. Byggnaden vilar på en naturstensgrund. Fasaden täcks av liggande träpanel på förvandring. Fönsterpartierna är till viss del bevarade och då spröjsade, övriga partier i två luft med planglas i bågarna. Taket har takkupor i samtliga väderstreck. Takfoten skjuter ut något och är liksom takkuporna klädd med vitmålad panel. Taket är ett brant, valmat sadeltak som täcks av röda betongpannor. Två skorstenar klädda med svart plåt. Fasaden är rödmålad, snickerier så som



Storängen är i det stora hela en väl bevarad stationsmiljö med flera äldre komponenter.

fönsterpartier och omfattningar är vitmålade. Dörrarna mot spårområdet är grönmålade, övriga vita. Mot spåren sitter en äldre skylt med profilerad ram. Texten är korrigerad men skylten är troligen ursprunglig.

De två perrongerna består av träplattformar på underreden av äldre järnvägsräll. Plattformarna kan vara sentida då Länsstyrelsens inventering från -87 anger att i alla fall den norra perrongen bestod av betongplattor. Längst i väster är perrongerna helt i trä och tillkom förmodligen i samband med anläggandet av den anslutande rullstolsrampen vid den norra perrongen. I huvudsak sentida järnrörsräcken runt om stationen. I anslutning till godsmagasinet rödmålat räcke av trä. På de ställen där perrongen ligger högt i landskapet har räckena kompletteras med stålnät. Perrongerna har kompletterats med flera bänkar. Två av dem har en historisk karaktär och är gjutna av Byarums gjuteri.

Gångtunneln går under spåren väster om stationsområdet och föregås av ett system av gångvägar kantade av betongväggar. Gångtunnelns väggar består av brädgjutna betongytor som är vitmålade. Sentida belysningsarmaturerna monterade längs den östra vägen.

Det finns två väntkurer på stationen, en på vardera perrong. De är sentida och av samma modell som återfinns på flera andra stationer längs Saltsjöbanan. Den bärande konstruktionen är av trä och grönmålad. Sidorna är glasade. Innertaket är klätt med panel och vitmålat. Yttertaket är valmat och täckt av lertegel.

Godsmagasinet ligger öster om stationshuset och ansluter till den södra perrongen. Byggnaden är rektangulär till formen och står uppallad på höga stenplintar. Grunden är klädd med horisontella brädor. Övriga fasaden likt stationshuset med rödmålad liggande panel på förvandring med vitmålade snickerier. Valmat sadeltak som täcks av rött lertegel. En pardörr med halvfranska fyllningar mot perrongen, en port på portgångjärn en bit över marken mot väster.

Bangården är bebyggd med tre byggnader. Närmast spåren står en långsträckt vagnhall vars sidor och tak täcks av trapetskorrugerad plåt. Fasadens undre hälft och portar är rödmålade, den övre halvan är gulmålad. Norr om vagnhallen ligger en transformatorstation uppförd i betong och klädd med mörkrött tegel i löpförband. Mindre fönster av glasbetong. Brunmålade stålportar mot norr med omfattningar av frilagd betong. Inom området ligger ett relativt nyligen uppfört teknikhus klädd med stående brädpanel och täckt av ett sadeltak.

Längs den södra perrongen finns två planteringar med buskar och unga träd inom ramar av järnvägsslipers. Framför stationshuset står två rader av låga buskar. I övrigt saknas ordnade planteringar. Stationen omges av flera äldre och högväxta träd, framför allt björk, ek och tall. Storängens stations ligger något avsides från egnahemsbebyggelsen i söder varför de omgivande vyerna i huvudsak domineras av funktionsbaserade verkstadsbyggnader norr om stationen.



Bangårdens bebyggelse norr om stationen och godsmagasinet i väster utgör delar av den sammanhållna stationsmiljön och har ett visst respektive särskilt högt kulturhistoriskt värde.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Storängen utgör en väl bevarad stationsmiljö med stationshus, godsmagasin och perronger. I nära anslutning till stationen ligger även en bangård. Sekvensen av stationhus, godsmagasin och perronger av trä på underrede av järnvägsräl 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.

Det välbevarade stationshuset som ligger på en höjd i landskapet blir ett viktigt visuellt motiv från perrongen med trappan som leder upp till dörren, vyn som helhet bör värnas från ingrepp.

De ursprungliga underredenas öppna konstruktion av järnvägsräl ger ett mycket karaktäristiskt uttryck och har ett högt bevarandevärde.

Väntkurerna är av en modell som återfinns på flera andra stationer längs Saltsjöbanan men vars sentida utformning tillför något till bättre de bevarade äldre stationsmiljöerna. Deras materialval och arkitektur bidrar till mångfalden av byggnader kring perrongen och inordnar sig bland den övriga bebyggelsen.

Bangårdens byggnader bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde då bebyggelsen bidrar till mångfalden av byggnader på ett sådant sätt att stationsområdet upplevs som sammanhållet. Bangården tillför höga pedagogiska värden till platsen så till vida att betraktaren på ett påtagligt sätt kan sammankoppla verkstadslokalerna, stationsmiljön och järnvägen.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

I och med att stationsmiljön bedöms vara så sammanhållen och väl bevarad handlar det snarare om att slå fast och värna om de värdebärande delarna än om att omgestalta och förändra. Stationen har flera sentida tillägg som skulle kunna samordnas för att på ett bättre sätt framhäva och ge fokus åt de äldre detaljerna. Det är till exempel viktigt att behålla äldre skyltning och väggfasta bänkar i väderskyddet medan övriga bänkar och sentida skyltar skulle kunna ersättas för att tillgängliggöra stationen. De två bänkarna framför stationshuset är ett bra exempel på väl lämpade tillägg till en äldre miljö som både tillför och stärker den historiska karaktären.

Väntkurerna har en för Saltsjöbanan standardiserad färgsättning men skulle kunna anpassas till stationshuset för att ge miljön en mer sammanhållen och platsbunden karaktär. Väntkurernas utformning inordnar sig någorlunda väl in i miljöerna längs Saltsjöbaden och att därför anpassa dem till de olika platserna skulle ur kulturhistorisk synpunkt vara positivt. En annan typ av väntkur skulle kunna utgöra samma tillskott till miljön, förutsatt att den nya kuren tar hänsyn till den omgivande bebyggelsen på samma sätt.

Belysningen tillför i nuläget inte stationsmiljön några positiva värden utan kan med fördel ersättas av något mer anpassat till platsens karaktär.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

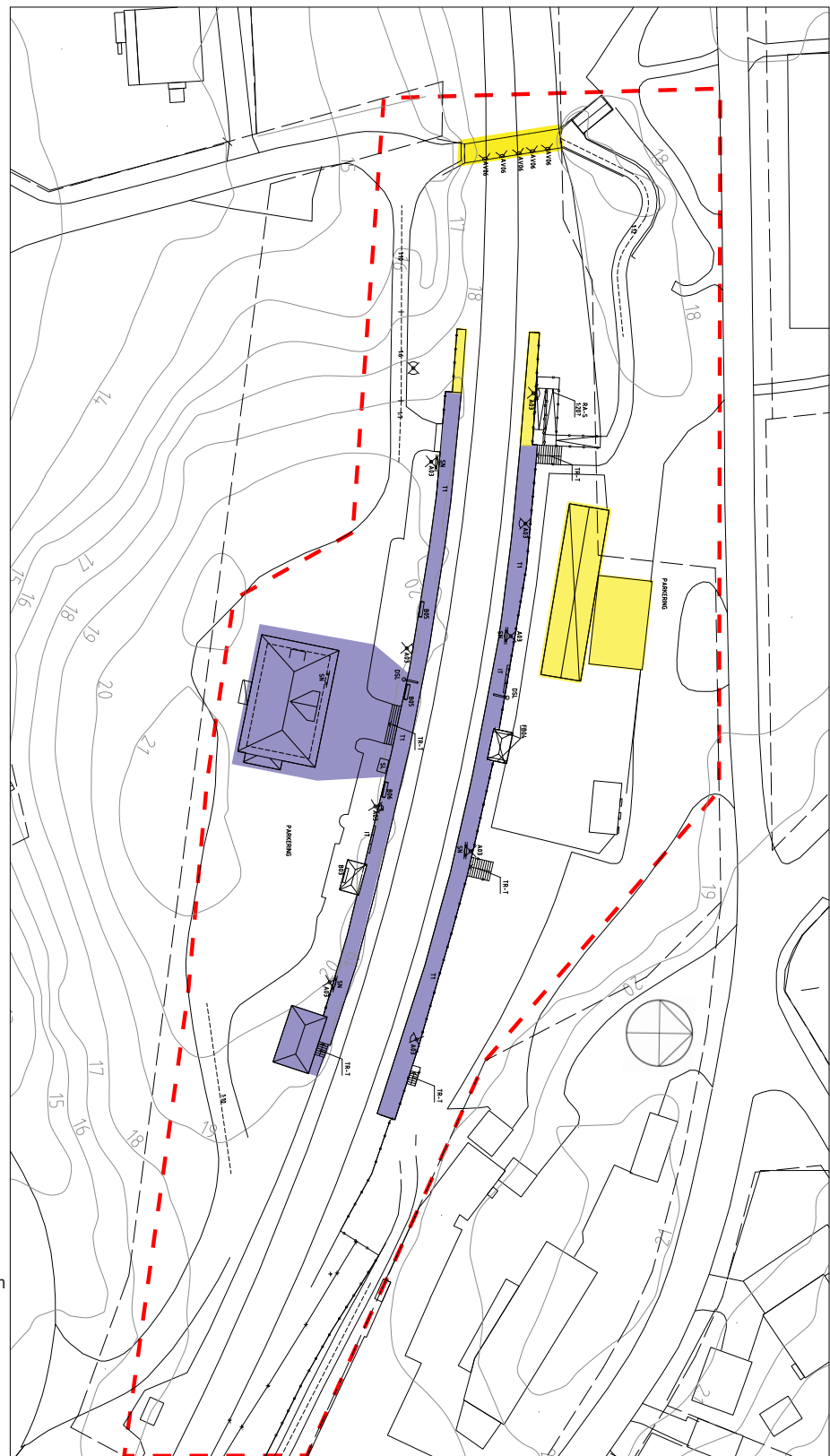
■ Särskilt högt kulturhistoriskt värde

■ Högt kulturhistoriskt värde

■ Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den välbevarade sekvensen med stationshus som upphöjd blickpunkt, godsmagasin och perronger av trä på underrede av järnvägsräl
- Motivet med stationshuset, grässlänterna och trappan ned mot den södra perrongen
- Den äldre skylten med träram på stationshusets norra fasad
- Äldre ledningsstolpar



Relationsritning föreställande Storängens station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Saltsjö-Duvnäs anlades under utbyggnaden av Saltsjöbanan 1893. Stationen kallades ursprungligen för Dufnäs men efter att Järnvägsstyrelsen fått tillstånd från Kungl. maj:t ändrades namnet till Saltsjö-Dufnäs. 1895 uppfördes de två plattformarna av trä och stationshuset som bestod av sju rum och kök samt källare och avtråde. Efter att banan tagits i bruk kompletterades stationshuset med ett väntrum 1897. Året därpå ordnades planteringar och gångstråk. 1899 uppfördes banvaktarstugan med två lägenheter på vardera ett rum och kök. Godsmagasinet tillkom 1900 i anslutning till den södra perrongen. 1911 anlades dubbelspåret till Storängen och tågen kunde nu trafikera sträckan en gång i halvtimmen. Samma år fick stationshuset avlopp och rinnade vatten. 1913 göts gångtunneln under spåren, konstruktionen utfördes i betong med inlagda järnbalkar.

NULÄGESBESKRIVNING

Saltsjö-Duvnäs är en ovanligt väl bevarad helhetsmiljö med en tydlig och sammanhållen stationskaraktär. Liksom flera andra orienterar sig stationen i väst-östlig riktning. Stationsmiljön utgörs av ett stationshus, två perronger av trä, ett väderskydd, ett godsmagasin och en gångtunnel. Sydväst om stationshuset finns den f.d. banvaktarstugan.

Stationshuset är rektangulärt till formen och uppfört i två våningar. Det vilar på en naturstensgrund med inredd källare. Byggnadens andra våning är något kortare varför den tronar visuellt ovanpå bottenvåningen. Fasaden täcks av fasspontad panel som mellan fotbräda och gördelgesims är stående, annars liggande. Den övre våningens panel har figursågade ändar nedåt. Fönsterpartierna är bevarade och spröjsade, med undantag för restaurangdelen mot nordöst. Den andra våningen täcks av ett tälttak. Bottenvåningens tak är av en halv tälttaksform och utskjutande runt om byggnaden vilket fungerar som regnskydd över perrongen. De utskjutande



Saltsjö-Duvnäs är en väl bevarad helhetsmiljö med stationshus, väderskydd och godsmagasin.

takens undersida är inklädda med pärlspontpanel och har profilerade sparrändar. Taken täcks i övrigt av svart takplåt. Höga skorstenar i rött tegel. Fasaden är rödmålad, snickerier så som listverk, gördelgesims, fönster och dörrar är beige. Mot spåren sitter en äldre skylt med profile-rad ram. Texten är korrigerad men skylten är troligen ursprunglig.

De två perrongerna består av träplattformar på underreden av äldre järnvägsräll. Trävirket kan vara senare då Länsstyrelsens inventering från -87 anger att plattformarna består av betongplattor förutom på norra perrongens östra del. Längs den norra perrongen västra del och i anslutning till stationshuset löper ett förmodligen ursprungligt järnrörsräcke med "knoppar" i skarvarna. Annars i huvudsak sentida järnrörsräcken runt om stationen, samtliga räcken är mörkgröna. På de ställen där perrongen ligger högt i landskapet har räckena kompletteras med stål nät. Perrongerna har kompletterats med flera bänkar. Två av dem har en äldre karaktär, de är tillverkade av Byarums gjuteri.

Gångtunneln går under spårområdet mitt och bevarar sina järnrörsräcken. Tunneln markeras även med en ursprunglig skylt monterad på stationshusets östra fasad som lyder "Tåg mot Stockholm". Sentida belysningsarmaturer. Väggarnas släta betongytor är vitmålade, mot norr utgörs ena sidan av stationshusets naturstensgrund.

Väderskyddet är beläget vid den södra perrongen, ovanför gångtunnelns mynning. Det är sammanbyggt med perrongen och en tillhörande trappa. Väderskyddet följer stationshusets panelarkitektur och är öppet runt om. Cirka en tredjedel av väderskyddet upptas av en inbyggd kuren. Kuren är slutet på tre sidor och helt öppen mot spåren. I kuren och längsgående spåren väggfasta, ursprungliga bänkar. Bänkarna är brunmålade. Undertaket klätt med pärlspontpanel. Väderskyddet kröns av ett papptäckt sadeltak vars bakre hälft är förlängt för att ge regnskydd åt gångtunneln. Fasaden är rödmålad, snickerier och bärande delar är ockragula.

Godsmagasinet ligger öster om stationshuset och ansluter till den norra perrongen. Byggnaden är rektangulär till formen i en våning med källare. Grunden är klädd med stående brädpanel. Övriga fasaden klädd med fasspontad liggande panel. Valmat sadeltak med synliga sparrändar och något utskjutande takfot klädd med vitmålade pärlspontpanel. Taket klätt med svartmålad takplåt. Grunden grå, byggnaden i övrigt likt väderskyddet. Godsmagasinet är kompletterad med två lysrörsarmaturer mot spåren.

Väster om stationshuset ligger en sentida transformatorstation med rödmålad stående lockpanel och ett valmat sadeltak täckt av svart takplåt. Längst i väster finns två mindre funktionsbyggnader, rödmålade sidor på betongfot och med svart taktäckning. I anslutning till byggnaderna finns en parkering för resande med järnvägen.

Landskapet kring stationen är lummigt. Stationen omges i huvudsak av yngre lövträd. Mot väster finns en äldre och högväxt ek. Stationen omges av bostadsbebyggelse. Saltsjöbadsvägen



Stationsmiljön är väl sammanhållen vad gäller färgsättning och placering av bebyggelse längs spåren.

utgör en fysisk barriär mellan stationsmiljön och bergshöjden i norr. Höjden är bebyggd med villor varav flera härrör från sekelskiftets utbyggnadstid vilket bidrar till upplevelsen av området som åldrat.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Saltsjö-Duvnäs utgör Saltsjöbanans mitt och har en tämligen bevarad stationsmiljö med stationshus, godsmagasin, väntkur och perronger. I nära anslutning till stationen ligger även en banvaktarstuga. Sekvensen av stationhus, godsmagasin, väderskydd och perronger av trä på underrede av järnvägsräll har ett högt bevarandevärde och är starkt bidragande till stationskaraktern. Dessa komponenter bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde, ett värde som till viss del består av att de utgör en samlad helhet.

De ursprungliga underredenas öppna konstruktion av järnvägsräll ger ett mycket karaktäristiskt uttryck och har ett högt bevarandevärde.

Gångtunneln med sina handledare och förrådsbyggnaden söder om väderskyddet bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde då de är komponenter i den sammanhållna miljön. De visar på ett pedagogiskt sätt hur stationen anpassats efter verksamheten vid järnvägen. De har dessutom en hög ålder vilket till viss del motiverar ett bevarande.

Funktionsbyggnaden väster om stationshuset är till sin utformning är väl anpassad för miljön och bidrar till mångfalden av byggnader på ett sådant sätt att stationsområdet upplevs som sammanhållet.

De högväxta, äldre träden i närheten av stationen bidrar till att stationsmiljön upplevs som väl etablerad. Hit räknas särskilt eken väster om förrådsbyggnaden.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer och fristående bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

I och med att stationsmiljön bedöms vara så sammanhållen och väl bevarad handlar det snarare om att slå fast och värna om de värdebärande delarna än om att omgestalta och förändra. Stationen har flera sentida tillägg som skulle kunna samordnas för att på ett bättre sätt framhäva och ge fokus åt de äldre detaljerna. Det är till exempel viktigt att behålla äldre skyltning och väggfasta bänkar i väderskyddet medan övriga bänkar och sentida skyltar skulle kunna ersättas för att tillgängliggöra stationen. De två bänkarna framför stationshuset är ett bra exempel på väl lämpade tillägg till en äldre miljö som både tillför och stärker den historiska karaktären.

Belysningen tillför i nuläget inte stationsmiljön några positiva värden utan kan med fördel ersättas av något mer anpassat, detta gäller särskilt lysrörsarmaturer.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

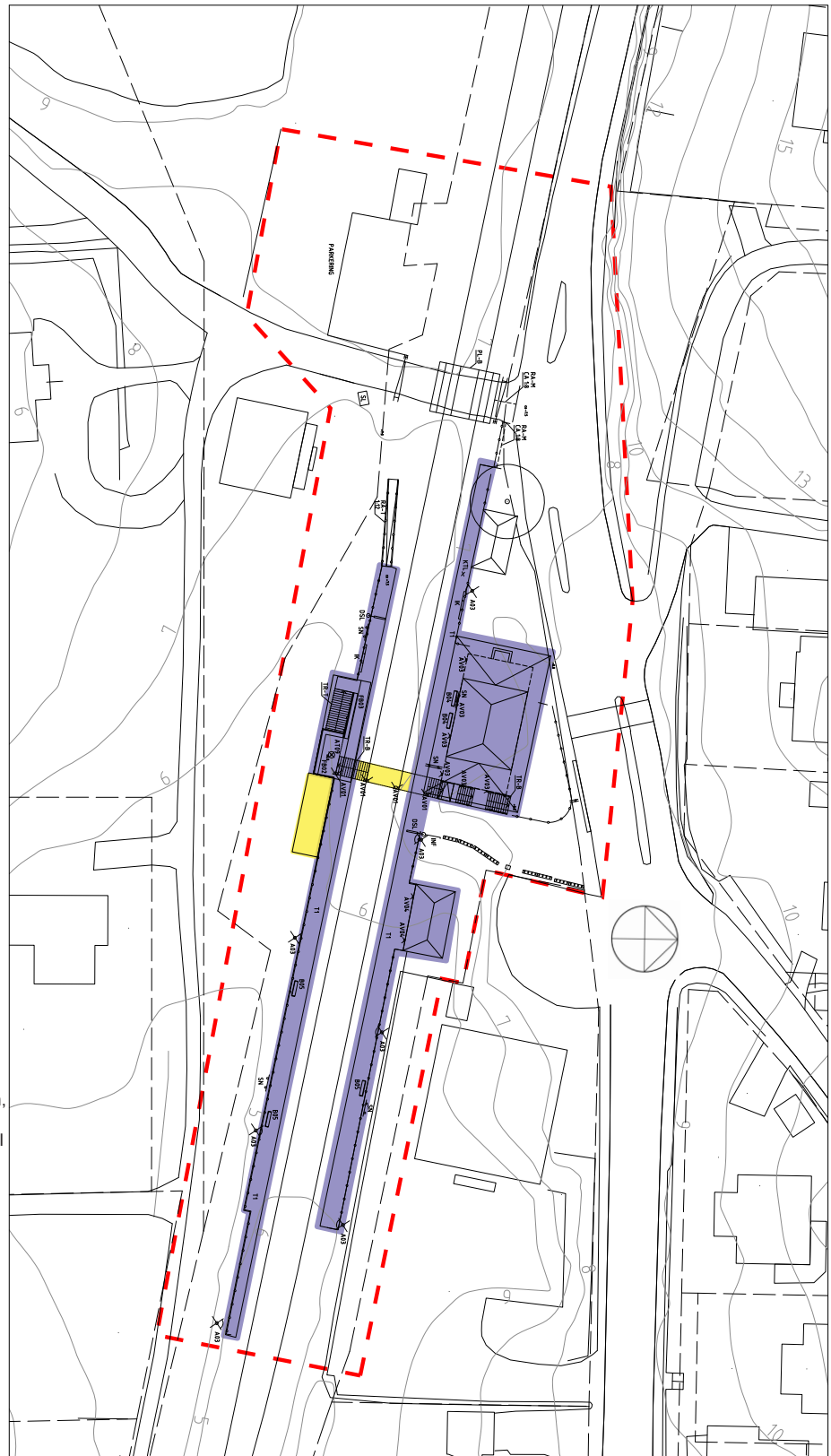
 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den välbevarade sekvensen med stationshus, godsmagasin, väderskydd och perronger av trä på underrede av järnvägsräl
- Ursprungliga räcken längs perrongerna
- Gångtunneln med äldre handledare
- De äldre skyltarna, den på stationshuset och den ned mot gångtunneln
- Äldre ledningsstolpar



Relationsritning föreställande Saltsjö-Duvnäs station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Östervik tillhör inte Saltsjöbanans ursprungliga stationer utan tillkom förmodligen i samband med att banan övergick till en annan strömmatning 1976. Övergången krävde ett uppförande av nya frammatarstationer lika den som finns på platsen idag.

NULÄGESBESKRIVNING

Liksom Tippen och Erstaviksbadet räknas Östervik till de stationer längs Saltsjöbanan som ligger i natursköna omgivningar. Det omgivande landskapet är av agrar karaktär med stora villor från olika tidsperioder, djurhägnader och äppelträdgårdar. Stationsmiljön som sådan utgörs av en perrong, ett väderskydd samt en transformatorstation. Perrongen består av en plattform av trä på ett underrede av fyrkantsvirke och betongplintar. Konstruktionen tillkom förmodligen i samband med övergången till tunnelbanevagnar på 1970-talet. Plattformen ligger i höjd med bergsknallen varför varken trappor eller ramp krävs för att nå den. Som en sentida tillgänglighetsanpassning har taktila markeringar frästs ned i träet närmast spåret. Perrongen har där det behövs grönmålade räcken av trä.

Väderskyddets bärande delar är av stål. Det är helt öppet mot spåren, de övriga sidorna täcks av sträckmetall. Väderskyddet är målat i en mörkgrön kulör. Det har ett flackt pulpettak belagt med grå, trapetskorrugerad plåt. Det är inrett med en bänk som saknar armstöd och har dåligt anpassad kompletterande belysning. Stationens enkla möblering framhäver det omgivande landskapet.

Transformatorsbyggnaden utgör stationens dominerande byggnad, den är rektangulär till formen och en våning hög. Den står på en låg cementgrund med fasader av senapsgul profilplåt. Dörrar, fönster och vindskivor är brunmålade. Flackt sadeltak. Intill byggnaden finns små rabatter med rhododendron samt klätterväxter i en spaljé på den östra kortsidan. På den norra långsidan sitter en äldre skylt, svarta bokstäver i relief på stålplåt.

Belysningen vid stationen i övrigt består av sentida stolparmaturer, kupor av plast på stolpar av svartlackerat stål.



Österviks station uppfördes förmodligen i samband med att Saltsjöbanan övergick till en annan strömmatning 1976 vilket krävde uppförande av nya frammatarstationer.

Strax söder om perrongen och mellan transformatorsbyggnaden skymtar berghällar, berget syns av naturliga skäl inte på bilderna i inventeringen. Det finns två mindre parkeringar vid stationen, dels vid vägen, dels framför transformatorsbyggnaden. Öster om stationen finns en järnvägsövergång som flankeras av två äldre emaljerade skyltar på bockställningar över vägen. Bokstäverna som varnar för livsfarlig spänning är röda på vitemaljerad järnplåt.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationens kulturhistoriska värden är starkt bundna omgivande landskapet, järnvägen och perrongens detaljer. Vyerna från perrongen är viktiga för stationens upplevelsevärden, särskilt de mot norr och öster. Stationen ligger i en naturskönt område omgiven av äldre byggnader av olika dignitet vilket bidrar till platsens karaktär. De frilagda berghällarna bidrar med naturvärden till platsen.

Perrongen har med sin karaktäristiskt öppna konstruktion ett miljöskapande värde och är som företeelse typisk för Saltsjöbanan. Perrongen står som huvudsaklig värdebärare för platsens kulturhistoriska värden. Den är dock sentida och bedöms därför ha ett visst värde då materialet i sig inte bär på värden i samma utsträckning som den öppna konstruktionen.

De två emaljerade skyltarna vid järnvägsövergången har ett bevarandevärde och bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde då de lämpar sig väl för stationens karaktär. De är förmodligen äldre än stationen i sig och bidrar till platsens historiska förankring.

Väntkuren bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde som förmodad ursprunglig del av stationen. Den är till viss del bidragande till stationens rumslighet.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

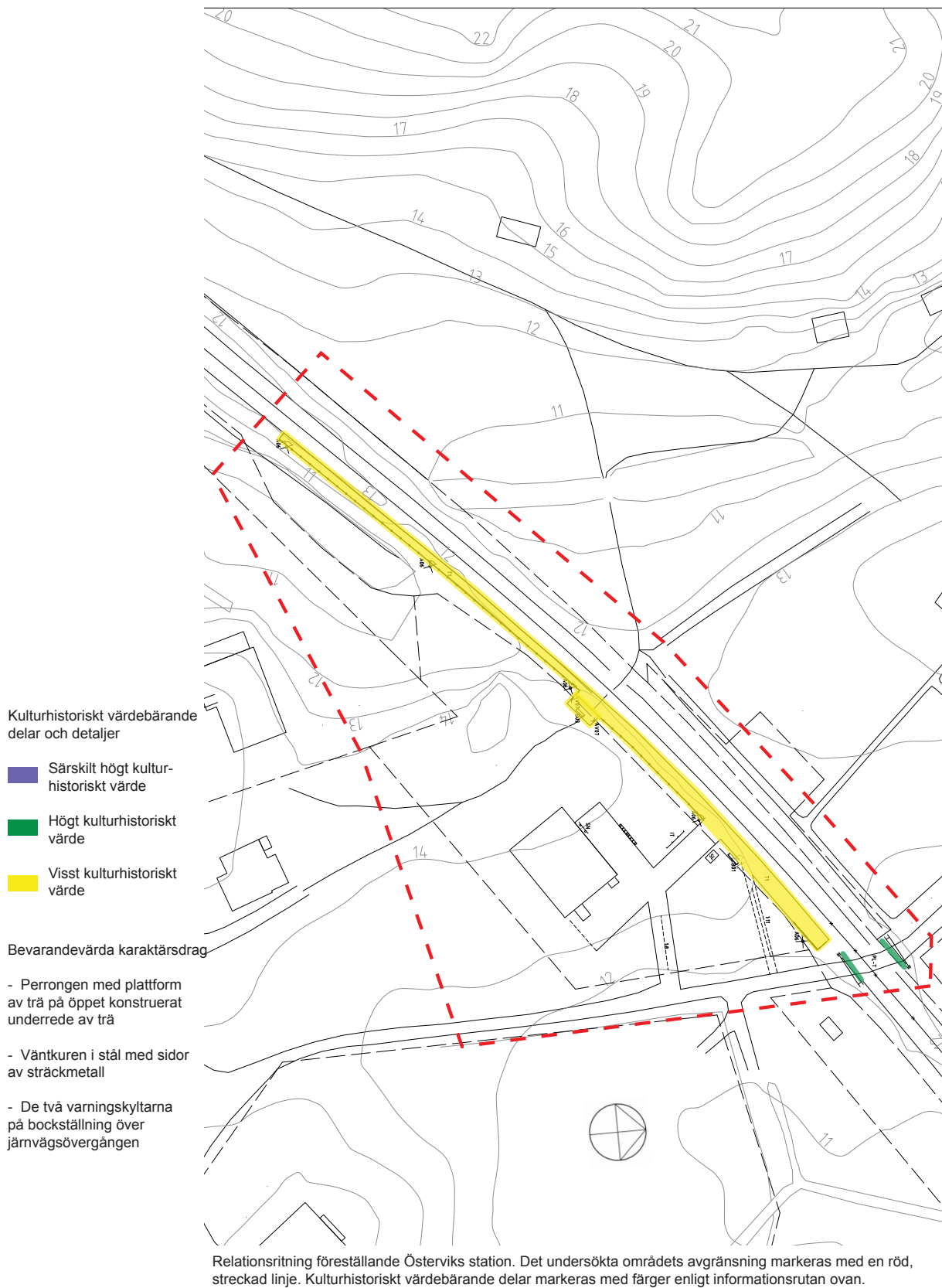
Framtida omgestaltningar eller åtgärder inom stationsmiljön bör ta hänsyn till och utgå ifrån befintliga kvaliteter. Arkitektoniska tillskott i miljön bör fokusera på för platsen lämpade material som både tillför stationen värden och som inordnar sig i stationens karaktär. Stationen bör även fortsättningsvis vara sparsamt möblerad så att den omgivande naturen förblir platsens främsta kvalitet.



Det omgivande landskapet har en agrar karaktär.



Järnvägsövergången har två emaljerade skyltar.



HISTORIK

Hållplatsen invigdes i samband med uppförandet av det nya bostadsområdet Fisksätra 1974. Den nya hållplatsen medförde att spåren försköts något norrut och att den äldre hållplatsen drogs in. Den äldre hållplatsen hade väntpaviljonger från 1925 utförda i en panelarkitektur lik Saltsjöbanans äldre stationshus.

NULÄGESBESKRIVNING

Fisksättras hållplats ligger i öst-västlig riktning där spåren och Fisksättravägen utgör en fysisk barriär mot Fisksätra centrum. Hållplatsen, perrongen och dess väderskydd riktas mot Fisksätra centrum. Centrumbebyggelsen blir därför den huvudsakliga blickpunkten. Fisksätra består till stora delar av bostadsbebyggelse som uppfördes inom ramen för miljonprogrammet. Centrumbyggnaderna är i sju våningar och vänder sina tegelklädda gavelpartier mot hållplatsen. Norr om stationen ansluter ett naturområde med yngre och äldre lövträd samt friliggande berg vilket bildar fond mot perrongen. De äldre träden är karaktärsbildande, de ger visuell tyngd och bidrar till upplevelsen av platsen som etablerad. Stationen saknar ordnade planteringar utöver tre blomkrukor av betong som känns något malplacerade i sammanhanget.

Hållplatsen består av en långsträckt perrong i gjuten betong där plattformen kragar ut över spåren. På perrongen står sammanlagt fyra väderskydd jämnt fördelade lika det vid Österviks station. Väderskyddens bärande delar är av stål. Skydden är helt öppna mot spåren, de övriga sidorna täcks av sträckmetall. Väderskydden är målade i en mörkgrön kulör. De har flacka pulpettak belagda med grå, korrugerad plåt. Varje kur rymmer två bänkar varav samtliga saknar armstöd. Väderskydden förekommer i Länsstyrelsens inventering från 1987 och skulle kunna



Vy över hållplatsen från gångbron över till Fisksätra centrum.

vara ursprungliga.

Fisksätra centrum nås dels via en gångbro över spårområdet och Fisksätravägen i öster, dels via en gångtunnel i väster. En trappa i granit leder upp mot gångbron. Gångtunneln har rödmålade entrépartier. Båda konstruktioner är av formgjuten betong. Längs gångvägen från hållplatsen ned mot gångtunneln finns ett äldre järnrörsräcke med karaktäristiskt krökt profil. Övriga räcken och staket är sentida och utförda i plattstål eller stålrör som målats mörkgröna.

Norr om hållplatsen ligger Fisksätra Sporthall, en postmodernistisk byggnad i mörkt tegel. Framför sporthallen finns en cykelparkering med cykelställ av stål.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Fisksättras stationsmiljö bevarar få ursprungliga detaljer och är till sin karaktär svår att läsa som en sammanhållen och medvetet gestaltad miljö. Värdebärare för de kulturhistoriska värdena på platsen är enligt vår bedömning väntkurerna och deras symmetriska placering längs perrongen, granittrappan upp mot gångbron samt räcket vid hållplatsens östra del med krökt profil. De bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde för platsen och bör vid ändringar beaktas. De äldre ledningsstolparna är bidragande till upplevelsen av hållplatsen som en del av ett äldre järnvägsnät och bör bevaras för att bibehålla stationsmiljöns läsbarhet. De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida.



Räcket med den krökta profilen och väntkurerna bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde för platsen.


TILLVARATA OCH UTVECKLA


Vid kommande åtgärder finns det utrymme för förbättringar av hållplatsen. Platsen är idag något splittrad och skulle genom relativt små åtgärder kunna bli en mer sammanhållen stationsmiljö.

En genomarbetad färgsättning skulle kunna hämta inspiration från Fisksätra centrum och ge hållplatsen en platsbunden karaktär. Ett samlat grepp skulle också kunna tas kring belysning, planteringar och närmiljö för att dels definiera Fisksätra som en egen miljö, dels som en hållplats längs Saltsjöbanan.

För att tillföra estetiska värden samt öka trivseln på platsen skulle stationen kunna få en konstnärlig utsmyckning eller plantering som anknyter till den befintliga karaktären, antingen karaktären hos Fisksätra centrum eller hos Saltsjöbanan.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

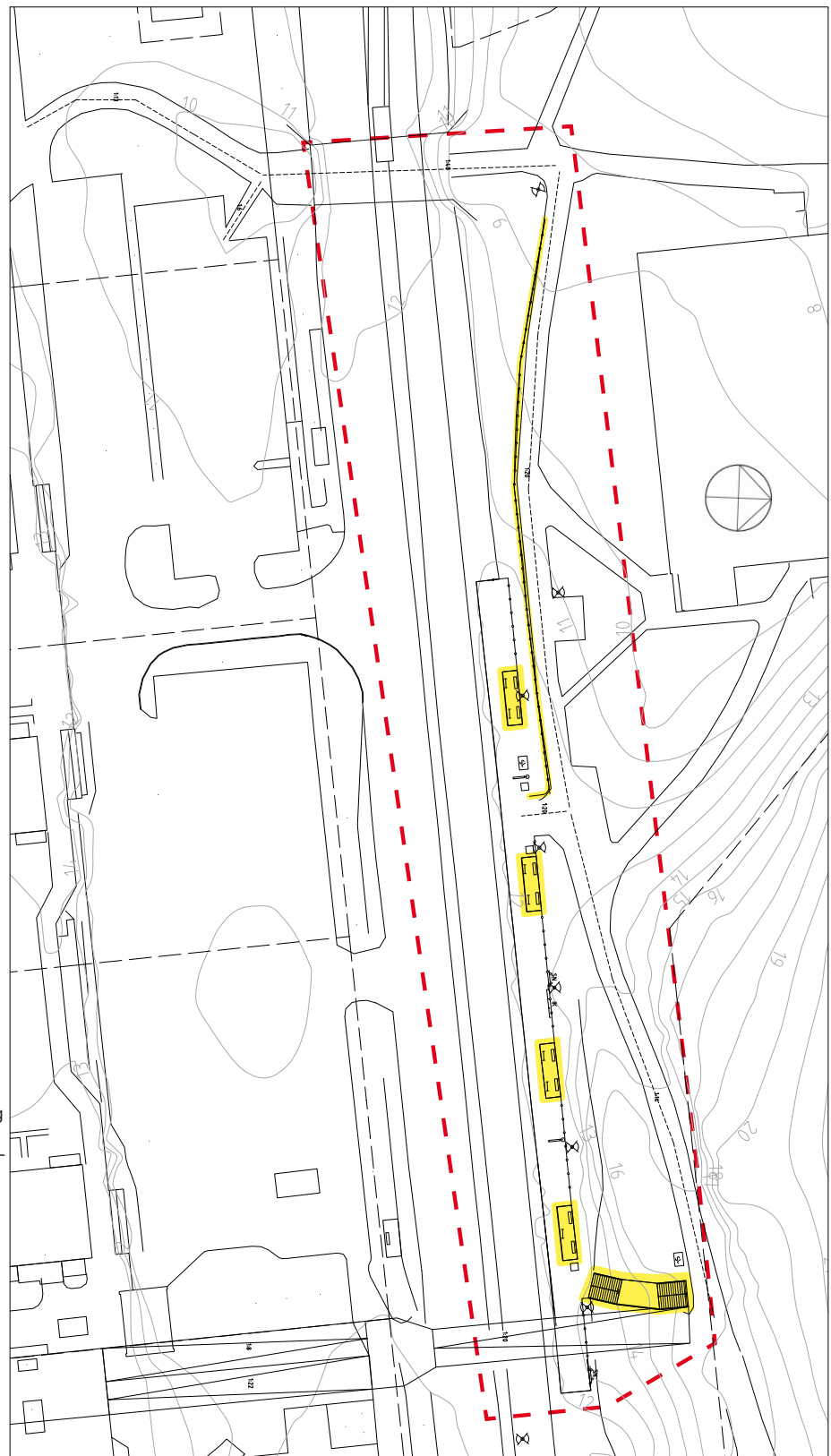
 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Väntkurerna och deras regelbundna placering

- Granittrappan

- Räcket med den krökta profilen



Relationsritning föreställande Fisksättras station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Igelboda station anlades i samband med utbyggnaden av bibanan till Vårgärdet, eller Solsidan som det idag kallas. Igelboda blev föreningsstation mellan bibanan och huvudbanan. Byggnadsarbetet inleddes år 1912 och avslutades året därpå. Stationen invigdes 1913 och bestod då av ett stationshus, ett godsmagasin och två perronger av trä. Stationshuset inreddes med väntrum, bagagerum och expeditionssal på bottenvåningen. Övervåningen inrymde två bostadslägenheter varav en med två rum med kök samt en med ett rum och kök. I anslutning till stationshuset fanns vedbodas och ett brygghus.

Godsmagasinet är idag rivet men syns på ett fotografi från 1938 och stod då öster om stationshuset. Stationshuset eldhärjades 2013 och står idag övergivet i väntan på besked om dess framtida förvaltning.

NULÄGESBESKRIVNING

Igelboda stationsområde är relativt stort och fyller en viktig funktion som knutpunkt för gren- och huvudbanan. Stationen har två spår med en bred perrong mellan sig. Stationen orienterar sig liksom de flesta stationer längs Saltsjöbanan i väst-östlig riktning. Spåret mot Solsidan viker av mot söder medan huvudbanan fortsätter rakt österut.

Det ursprungliga stationshuset ligger nordost om huvudspåret. Det är rektangulärt till formen och uppfört i 1 ½ våning med källare. I nordväst en öppen veranda, mot spårområdet i sydöst en indragen dito. Perrongliknande altan i anslutning till spåret. Byggnaden vilar på en naturstensgrund. Fasaden täcks av liggande träpanel på förvandring. Fönsterpartierna är till stor del bevarade och då småspröjsade. Vid inventeringstillfället var ett antal fönsteröppningar täckta med skivor. Mot den indragna verandan bevarat fönsterparti med lucka för biljettförsäljning. Takkupor upptagna i samtliga väderstreck, de är klädda med locklistpanel. Takkupornas fönsterpartier i 2- eller 3-luft. Den något utskjutande takfoten är klädd med pärsponspanel. Taket är ett brant, valmat sadeltak som täcks av röda lertegelpannor. Två tegelskorstenar. Fasadpa-



Vid Igelboda station kan resenärerna byta tåg för vidare färd mot Slussen eller Solsidan.

nel och takkupor är rödmålade, snickerier så som fönsterpartier, takfot och foder är vitmålade. Grönmålade dörrar.

Mittperrong med plattform av trä. Perrongen har vid något tillfälle breddats och fått yttre bärande delar av fyrkantsvirke. Förmodligen i samband med att de modifierade tunnelbanevagnarna infördes på 1970-talet. Plattformen nås via en sluttande ramp i trä kantad av stålörsräcken. Ursprungligt underrede av järnvägsräls under plattformen. Perrongen har tre väderskydd i form av flacka motfallstak på en bärande konstruktion av stålpelare. Under taken står bänkar. Skydden är helt öppna och jämnt fördelade över perrongen. De bärande delarna är svartmålade, det trapetskorrugerade plåttakets undersida är vitmålat.

Belysningen vid stationen är sentida stolparmaturer med kupor av plast på stolpar av galvaniserat stål. Stationshusets takfot har kompletterats med lysrörsarmaturer. Skyltarna vid perrongen är äldre men av modernt snitt, svarta bokstäver i relief på stålplåt. Det sitter en skylt monterad på stationshusets södra fasad, tryckta bokstäver inom en profilerad träram. Trycket är sentida men ramen är med stor sannolikhet ursprunglig. Två på perrongen placerade blomlådor av trä.

Igelboda stationen ligger naturskönt i en bergdalssänka. De omgivande bergsluttningarna kantas av högväxta tallar och granar som bidrar till en rumslighet kring stationsmiljön. Söderut flackar landskapet något, rundade bergsknallar och skogspartier med både barr- och lövträd dominerar vyn. Norr om stationen höjer sig berget, bergssluttningen är bebyggd med villor. På en öppen markyta sydost om stationen finns taktäckta cykelparkeringar och en frammatarstation. Frammatarstationen är rektangulär till formen och en våning hög. Den täcks av ett flackt pulpettak. Fasaden är klädd med rött tegel i löpförband, de få fönster som finns är av glasbetong. Direkt öster om stationen finns en bilparkering, i anslutning till den står ett antal stora ekar. Från stationen leder ett flertal asfalterade gångvägar vidare till de närliggande bostadsområdena.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Igelboda är en i huvudsak väl bevarad stationsmiljö, främst tack vare det bevarade stationshuset och perrongen av trä men också för att den omgivande naturen visuellt förankrar stationen i landskapet. De omgivande träden, tallar, granar och ekarna vid parkeringen, har stora miljöskapande värden för platsen och bör visas hänsyn vid åtgärder i området.



Det ursprungliga perrongunderredet är bevarat under den sentida träplattformen.



Stationshuset står igenbommat sedan en brand 2013.

Stationshuset står på sin ursprungliga plats i landskapet. Byggnaden i sig är till det yttre väl bevarad men i kraftigt behov av omsorg efter branden för ett antal år sedan. Den är starkt bidragande till stationsmiljöns karaktär och en viktig värdebärare för platsens kulturhistoriska värden. De ursprungliga stationshusen längs Saltsjöbanan har höga bevarandevärden. Det bedöms därför ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde, en bedömning som inkluderar den perrongliknande altanen framför byggnaden. Till stationshuset räknas även skylten på den södra fasaden trots sitt moderna typsnytt.

Det ursprungliga perrongunderredets öppna konstruktion av järnvägsräll har ett mycket karaktäristiskt uttryck och bedöms ha ett högt bevarandevärde. Företeelsen med upphöjda plattformar på underreden av järnvägsrälls är typisk för Saltsjöbanan. Perrongen i sig är sentida men användandet av trä har historisk hävd på platsen och lämpar sig väl utifrån stationens karaktär. Träkonstruktionen bedöms därför ha ett visst kulturhistoriskt värde. Det innebär att plattformen skulle kunna breddas men den nya konstruktionen bör utföras lika befintlig.

De äldre ledningsstolparna är starkt bidragande till platsens karaktär som en konkret och pedagogisk länk till järnvägen.

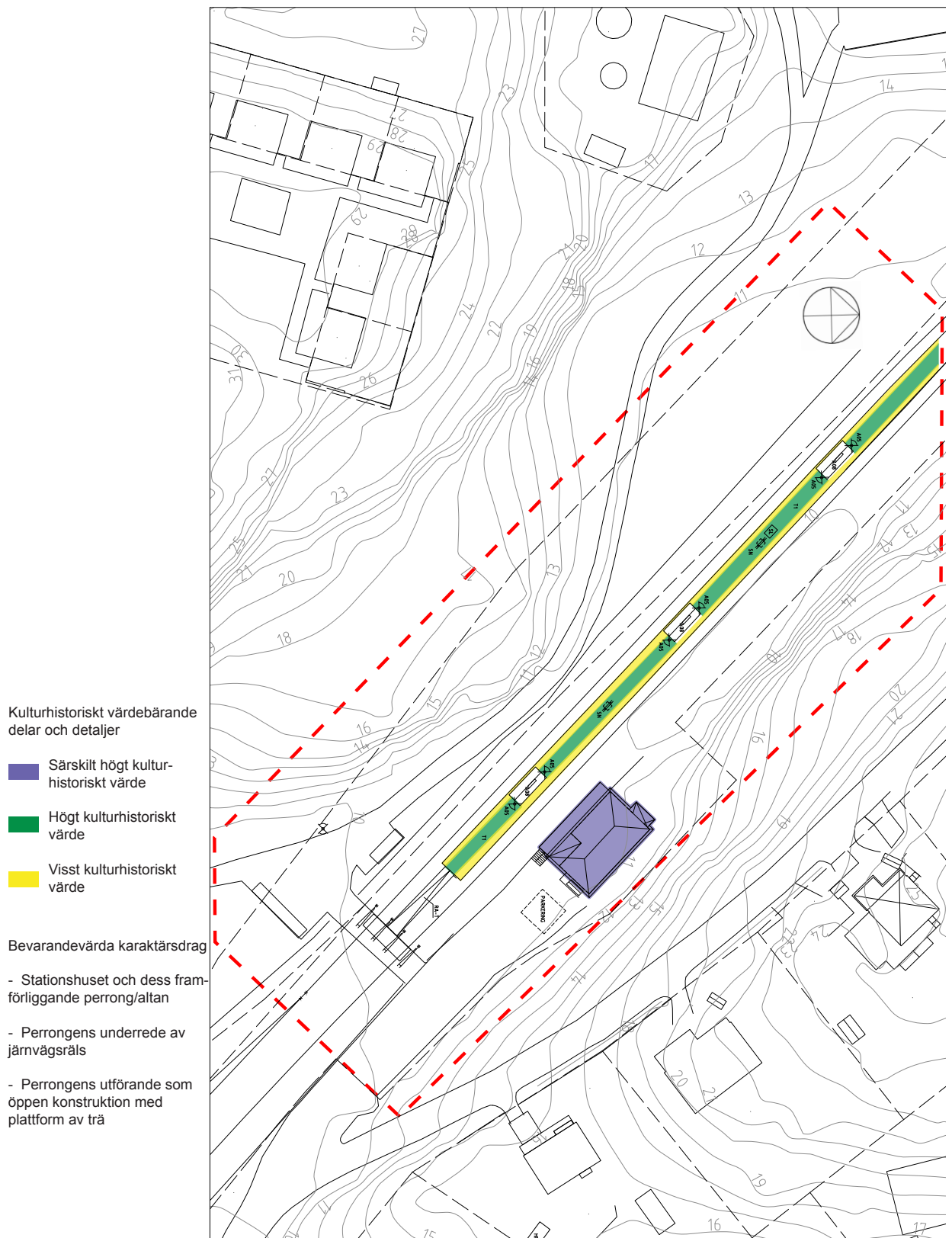
De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Stationshuset är i behov av omsorg och en ny verksamhet. I nuläget skapar de förbommade fönsteröppningarna och avspärningarna en otrygg känsla vid platsen. Eftersom den bedöms vara starkt bidragande till stationsmiljöns kulturhistoriska karaktär bör ett bevarande av byggnaden vara prioritet framför alternativa lösningar. Fokus vid ett bevarande kan med fördel ligga på exteriören så att interiören kan anpassas till en lämplig verksamhet. Ett användande av byggnaden säkerställer dess bevarande över tid och bidrar till en tryggare närmiljö kring stationen.



Den omgivande naturen är bidragande till stationsmiljöns karaktär.



Relationsritning föreställande Igelboda station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Stationen i Neglinge anlades i samband med Saltsjöbanans uppförande 1894. Det bestämdes att Neglinge skulle inrymma Saltsjöbanans verkstadsområde varför en mängd byggnader uppfördes för järnvägens räkning. 1895 utgjordes stationsområdet av två perronger, en kiosk för expeditionen och ett avträde. Verkstadsområdet inrymde ett lokomotivstall av tegel för fyra tanklokomotiv, en vagnbod av resvirke och brädor med plats för tolv boggievagnar. I anslutning till stationen fanns ett bostadshus för stationsföreståndaren, en vaktstuga samt två byggnader med sammanlagt sexton rum med kök för personalen.

Redan samma år byggdes lokomotivstallet och vagnboden till och ytterligare personalbostäder uppfördes. 1896 utökades stationshuset med en väntsal och ett godsmagasin. Byggnadstakten var fortsatt hög de följande åren, år 1900 uppfördes lokreparationsverkstaden med en tillhörande smedja. 1908 byggdes stationshuset om och de under de fyra följande åren uppfördes ett nytt godsmagasin, en målarverkstad, ett lokstall, en källare för olja och fotogen samt ytterligare en vagnhall. Behovet av verkstadsyta ökade i samband med järnvägens elektrifiering.

Om- och tillbyggnaderna på området avlöste varandra i takt med att kraven från järnvägens verksamhet förändrades. Stationshuset och godsmagasinet brann ner 1980 efter en anlagd brand och ersattes av en ny byggnad som sammanbyggdes med en väntkur. Förmodligen ersattes den ursprungliga perrongen av en ny i betong i samband med branden. Området norr om stationen, Ekbacken, inrymde förr magasin och materialupplag men är idag bebyggt med radhus. Tidigare fanns det ett bispår ned till Pålänsviken där det fanns en kolbrygga och en kolgård men spåret revs upp på 1970-talet. Merparten av arbetarbostäderna revs på 1960-talet och ersattes av dagens radhusbebyggelse.

NULÄGESBESKRIVNING

Neglinge stationsområde utgör Saltsjöbanans centralpunkt och inrymmer utöver stationshus och perronger verkstäder, lokstallar och vagnsskjul. Stationen orienterar sig i väst-östlig rikt-



Saltsjöbadens station har två spår varav det norra inte är i bruk.

ning och har dubbla spår som kantas av två perronger. Den norra perrongen har en plattform av trä som vilar på ett underrede dels utfört i kraftigt fyrkantsvirke, dels i ursprunglig järnvägsräls. Den södra perrongens östra del består av betongfundament belagda med åttkantig betongsten. Den västra delen har en plattform av trä och ett underrede av dels ursprunglig järnvägsräls, dels trä. Perrongerna har räcken av trä med underliggare, på ställen där höjden över marken kräver det har räcket klätts med brädor. På den södra perrongen står tre bänkar från Näfveqvarns gjuteri med sidor av nätt gjutjärn och välvårdat trä. Modellen är samtida med Saltjöbanan och de skulle kunna vara ursprungliga. Oavsett så passar de väl in i miljön.

Belysningen vid stationen består av stolparmaturer av olika, sentida modeller med kupor av plast på stolpar av galvaniserat stål. Stationshusets utkragande taksprång och väntkurens in- nertak har belysning i form av ljusbafflar.

Stationshuset ligger söder om spårområdet och ansluter till den södra perrongen. Det har en rektangulär form i 1 ½ våning med vind och källare. Grund av betong. Fasaden är klädd med liggande panel på förvandring. Fönsterpartierna är moderna med planglas med eller utan spröjs. Byggnaden täcks av ett valmat sadeltak klätt med svart takplåt. Taket är förlängt åt väster och öster. I väster sammanbyggt med en väntkur med tre sidor täckta och en sida öppen. Väntkuren följer stationshuset i utformning och material. I öster skjuter taket ut från byggnaden och bärs av pelare, under taket en cykelparkering. Fasaden är rödmålad, snickerier så som foder, takkupor, knutbrädor och fönsterpartier är vitmålade.

Mitt på den norra perrongen står en väntkur på en mindre utbyggnad. Kuren är förmodligen ursprunglig och enkel i sin utformning. Den är klädd med rödmålad liggande panel åt tre sidor medan sidan mot spåret är öppen. Inuti finns en väggfast bänk. Kuren täcks av ett pulpettak belagt med trapetskorrugerad plåt. Snickerier så som takfot och foder är vitmålade.

Vyn i norr och öster domineras av verkstadsområdets bangård med lokstallar, vagnsskjul och reparationsverkstäder, samtliga anknutna till järnvägen via stickspår. Byggnaderna är uppförda i för sekelskiftet tidstypiska stilar i tegel eller trä. Samtliga verkstadslokaler är till sitt yttre synnerligen väl bevarade men ska enligt uppgift vara förändrade interiört som följd av verksamhetskraven. Bangården kantas av ett flertal högväxta ekar. Vyn av området från stationen hindras något av höga stålstatet.

Stationen har två spår varav det norra inte var i bruk vid inventeringstillfället. Söderut öppnar sig landskapet mot Neglingeviden med vackra naturmiljöer och villor med strandnära läge. Stationen angränsas av två villor varav en är äldre och troligen samtida med stationens anläggande. Direkt väster om stationshuset står en äldre ek. Kring stationshuset finns stensatta häckplanteringar.



Den ursprungliga väntkuren.



Verkstadsbyggnaderna är väl bevarade exteriört.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Neglinge station är en ur kulturhistoriskt perspektiv intressant miljö kanske främst tack vare verkstadsverksamheten men också för en del av stationens bevarade delar och detaljer.

Väntkuren på den norra perrongen bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde då den med stor sannolikhet är ursprunglig. Den är enkel i sitt utförande men står som ensam representant för en ursprunglig väntkur av ett enklare snitt vilket gör den synnerligen intressant. Då den står placerad mitt i fonden för resande med järnvägen bör den med fördel rustas upp för att komma till sin fulla rätt. Samma bedömning görs för de tre bänkarna, skulle de mot förmodan vara ursprungliga har de ett högt bevarandevärde.

Neglinge associeras till verkstadsverksamheten varför vyn av de väl bevarade lokstallarna och vagnsskjulen blir särskilt viktig. Bangården är starkt bidragande till stationsmiljöns karaktär och byggnaderna har som sådana ett särskilt högt kulturhistoriskt värde. Då de inte ingår i stationens direkta närområde beskrivs de inte närmare i denna inventering men bör i framtiden inventeras för att säkerställa ett bevarande.

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 sekvenserna av perrongen bedöms därför ha ett högt kulturhistoriskt värde. Bedömningen omfattar inte träplattformen som med stor sannolikhet tillkom på 1970-talet. Perrongräcket av trä tillkom förmodligen i samma skede och bedöms inte ha ett bevarandevärde.

Stationshuset bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde som en byggnad uppförd med ambitionen att anknyta till den ursprungliga stationshusets utformning. Stationshuset med sin tillhörande väntkur är viktig för stationens miljöskapande värden och en bidragande komponent i platsens karaktär.

De äldre skyltarna kan anses ha ett visst bevarandevärde men bidrar inte till stationens karaktär på ett påtagligt eller omistligt sätt. De högväxta ekarna har stor betydelse för stationsmiljöns miljöskapandevärden, särskilt då miljön upplevs som något karg på grund av de omfattande funktionsytorna.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.


TILLVARATA OCH UTVECKLA


Stationens direkta närområde är obearbetat och saknar medveten gestaltning vilket skapar en otydlig annonsering. Platsen bör med enkla grepp kunna ordnas så att stationens karaktär stärks.


Väntkuren på den norra perrongen är enkel till sin utformning men unik i sitt slag som äldre bevarad väntkur längs Saltsjöbanan. Den bör bevaras och kan med fördel användas som inspiration vid framtida åtgärder i andra stationsmiljöer längs järnvägen.

De tre bänkarna från Näfveqvarns gjuteri passar mycket väl in i den historiska stationsmiljön. Produktionen av dem är samtida med anläggandet av Saltsjöbanan vilket skulle tala för att de är ursprungliga. Oavsett så är de mycket lämpade att placera i de mer välbevarade helhetsmiljöerna längs järnvägen vilket är något att beakta vid framtida åtgärder.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

 Visst kulturhistoriskt värde

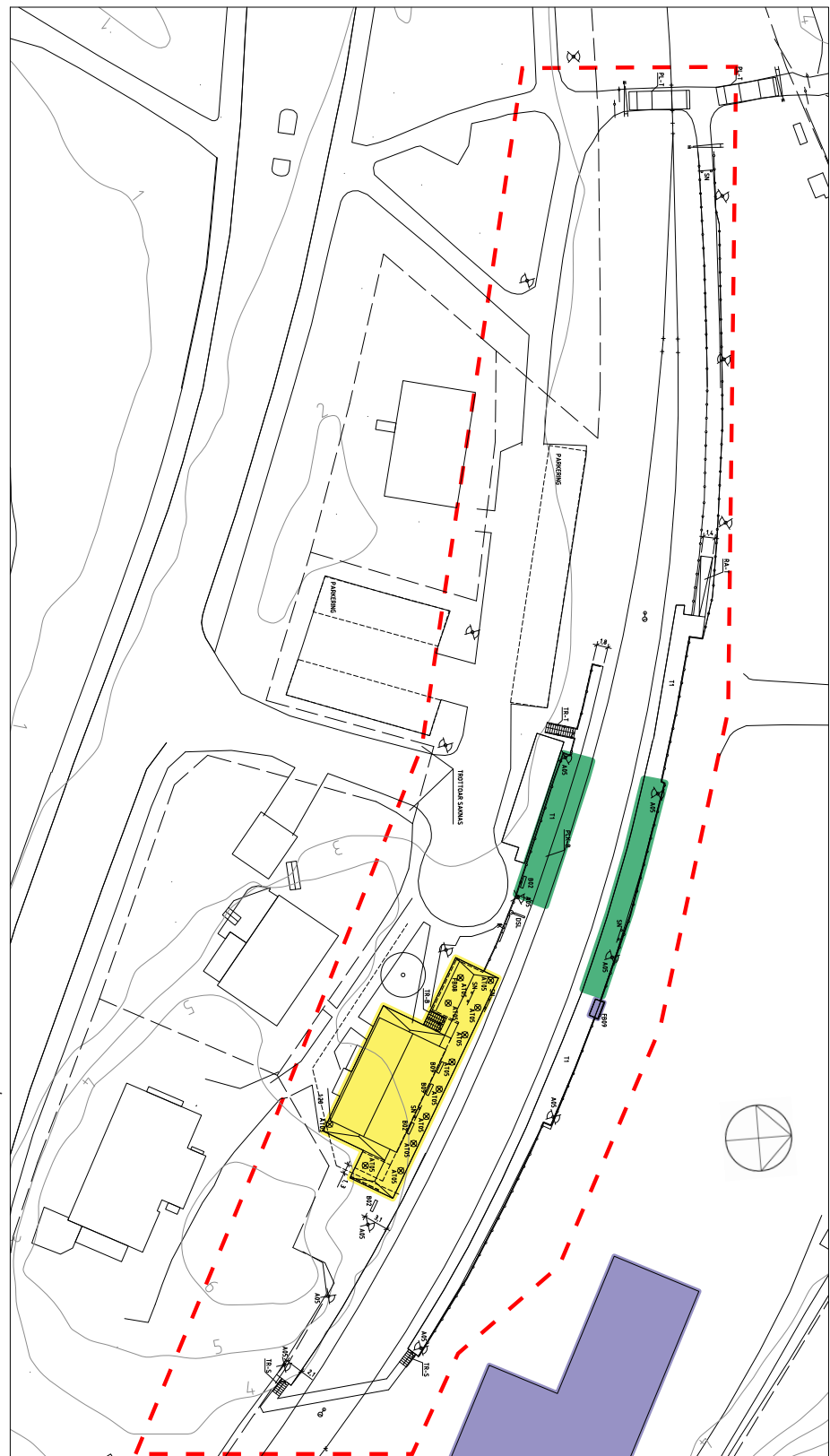
Bevarandevärda karaktärsdrag

- Verkstadsområdet med exteriört väl bevarade lokstallar och vagnsskjul

- Den ursprungliga väntkuren vid den norra perrongen

- Ursprungliga underreden av järnvägsräls och underredenas öppna karaktär

- Stationshusets placering i anslutning till spårområdet och dess utformning i en sentida försök att inordna sig bland en äldre bebyggelsestradition



Relationsritning föreställande Neglinge station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Stationen vid Ringvägen genomgick slutbesiktning i december 1895 och bestod då av en perrong av trä och en mindre väntkur likt den i Neglinge. Perrongen förlängdes 1898, i samband med det så flyttades väntkuren åt sidan för att inte uppta perrongens yta. Väntkuren fick sitt nuvarande utseende 1910 då den ombyggdes och förstörades med ett tillökat biljett- och vaktrum samt paketgodsmagasin.

NULÄGESBESKRIVNING

Ringvägen är en väl bevarad helhetsmiljö med en tydlig stationskaraktär. På platsen finns idag en väl bevarad väntkur i jugendstil och en perrong av trä.

Väntkuren är i en våning, rektangulär och långsmal till formen. Byggnaden står i höjd med perrongen och vilar dels på en konstruktion av fyrkantsvirke, dels på en naturstensgrund. Grunden är inklädd med gråmålade skivor. Fasaden är klädd med stående lockpanel. Den nordöstra fasaden, mot spåren, har tre dörröppningar och två partier. Partierna flankeras av snidade träpelare. Partiet in mot väntsalen har en dörröppning som saknar dörrblad och omges på vardera sidan av tre glasade fönsteröppningar. Taket är ett brant, valmat sadeltak täckt med rött lertegel. Något utskjutande taksprång. Längs nocken en längre skylt med texten "RINGVÄGEN". Fasaden är rödmålad, övriga snickerier så som foder, takfot, takkonsoler och träpelare vitmålade. Dörrar svarta. Väntsalen upptar byggnadens östra hälft och är inredd med ett smårutigt golv av keramikplattor. Väggar och tak klädda med vitmålade skivor samt väggfasta bänkar utmed tre av väggarna. Den västra delen av byggnaden användes förr som kiosk men öppningarna är idag förspikade och kiosken nedlagd.

Perrongen har en plattform av trä och ett underrede av kraftigt fyrkantsvirke som vilar på naturstensplintar. Perrongen nås via en rullstolsramp i den östra änden samt en trappa i den västra. Perrongen kantas av svartmålad järnrörsräcken, förmodligen tillkomna i samband med uppförandet av rampen. Stationen har en ursprunglig skylt placerad på väntkurens nock.



Ringvägens station ligger på en långsmal yta mellan spåret och Stockholmsvägen.

Belysningen vid stationen består av stolpararmaturer av sentida modell med kupa av plast på stolpar av galvaniserat stål. Väntkuren har kompletterats med takmonterade lysrörsarmaturer.

Stationen ligger i ett bostadsområde, precis vid korsningen Stockholmsvägen-Ringvägen. Perrongen och väntkuren vänder sig mot norr där vyn består av ett högt bullerplank och äldre villabebyggelse. Söder om stationen, på andra sidan Stockholmsvägen, ligger Ringgårdens förskola, en byggnad som ursprungligen fungerade som posthus. Stockholmsvägen kantas av en högväxt ekallé. Två av de större ekarna står på vardera sida om väntkuren. Längs perrongräcket hänger fyra blomlådor av vitmålad eternit med planteringar av ljung. I övrigt saknas ordnade planteringar.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Ringvägen är en väl bevarad stationsmiljö med en karaktäristisk väntsalsbyggnad och perrong helt i trä. Som station sett är den liten och saknar ekonomibyggnader likt andra, större anläggningar längs Saltsjöbanan.

Väntkuren är starkt bidragande till platsens karaktär. Den är till sitt yttre synnerligen väl bevarad och viktig för platsens upplevelsevärden. Den bedöms därför ha ett högt bevarandevärde och ett särskilt högt kulturhistoriskt värde. Bidragande element till karaktären är de äldre skyltarna, framför allt den på nocken placerade äldsta skylten.

Perrongen med sin plattform av trä och underrede av fyrkantsvirke är svårdaterad men är med sin öppna konstruktion och för platsen väl anpassade utformning betydelsefull. Den bedöms därför ha ett högt kulturhistoriskt värde som komponent i en sammanhållen miljö.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolpararmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Läget intill Stockholmsvägen försvårar stationens tillgänglighet. Väntkuren bevarar inte sin ursprungliga färgsättning. För att ge en utgångspunkt åt en framtida omgestaltning bör en färgundersökning av fasader och väntsal genomföras. Resultatet av undersökningen skulle kunna ligga till grund för andra åtgärder vilket skulle bidra till att stärka platsens karaktär.



Väntkuren har höga bevarandevärden då den är starkt bidragande till platsens karaktär.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

-  Särskilt högt kulturhistoriskt värde
-  Högt kulturhistoriskt värde
-  Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den väl bevarade väntkuren
- Den äldre skylten på väntkurens nock
- Perrongens öppna underredskonstruktion och plattform av trä
- Äldre ledningsstolpar



Relationsritning föreställande Lillängens station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

SALTSJÖBADEN

HISTORIK

Saltsjöbadens station anlades som slutstation för Saltsjöbanan 1893. Det ursprungliga stationshuset var av trä och ritades av Erik Josephson. Det gavs ett monumentalt utseende med tinnar och torn krönta av lökkupoler. Stationshuset anslöt till spåren via en stor plattform av trä. På området fanns också avträdeshus. 1986 uppfördes ett mindre godsmagasin och några år senare, 1898, tillkom ett boningshus för personalen.

1947 flyttades stationen en bit västerut intill Grand Hotel Saltsjöbaden, även det ritat av Josephson. På platsen fanns redan ett stickspår ned mot stationen Dalaröbryggan. Intill spåret låg den s.k. Röda stugan, ritad av Carl Westman. Byggnaden skulle komma att fungera som nytt stationshus. Dess uppförandeår är okänt då nybyggnadsritningen är odaterad. Tanken var att flytten skulle vara provisorisk men stationen blev kvar i sitt nya läge och 1954 revs Josephsons stationshus.

I samband med att ett bostadsområde uppfördes precis öster om järnvägens slut revs stickspåret ned mot Dalaröbryggan upp. Bostadsområdets närhet till järnvägen orsakade problem 2013 då ett av Saltsjöbanans tåg skenade och kolliderade med en av byggnaderna.

NULÄGESBESKRIVNING

Stationen vid Saltsjöbaden är en relativt väl sammanhållen stationsmiljö som ligger flackt i landskapet omgivet av nyuppförd bostadsbebyggelse, Grand Hotel Saltsjöbaden och en liten torgbildning.

Stationshuset ligger sydöst om spårområdet och har tydliga inslag av jugend. Det är förmodligen uppfört under förra seklets första årtionden. Det har en rektangulär form i 1 ½ våning med vind och källare och vilar på en grund av natursten. Fasaden är klädd med liggande panel på förvandring. Fönsterpartierna är smårutiga men huvuddelen av dem är förmodligen inte ursprungliga. Byggnadens täcks av ett på sidorna något utskjutande mansardtak klätt med rött lertegel. Tre upptagna takkupor på vardera långsida som täcks av plåtinklädda sadeltak. Två



Saltsjöbadens station har två spår varav det norra inte är i bruk.

vitputsade skorstenar med röda plåtkrön. Fasaden är rödmålad, snickerier så som foder, takkupor, knutbrädor och fönsterpartier är vitmålade. Dörrarna är vit- eller grönmålade.

Stationen har två perronger. Den södra perrongen består av betongplattor ovanpå betongplintar. Järnvägsräls mellan platta och plintar. Den norra perrongen är av kraftigt impregnerat fyrkantsvirke och är sentida, virket hålls samman med spikplattor och vinkeljärn. Belysningen vid stationen består av stolparmaturer av sentida modell med kupa av plast på stolpar av galvaniserat stål. Stationen har två väntkurer, båda av standardmodell lik de i Stockholms innerstad. Bärande delar av grönmålat stål, sidor och tak av glas. Det finns två skyltpar på stationsområdet varav det ena är äldre med bokstäver i relief på stålplåt. Stationen har grönmålade järnrörskräcken som liksom skylten är äldre.

Mitt på den södra perrongen står en signalkur på en mindre utbyggnad. Kuren är liten med ett på tre sidor utragande pulpettak täckt av papp. Avrundade hörn och fönsteröppningar. Fasaden är klädd med rödmålad karosseripanel. Byggnaden var förr utrustad med en signaltelefon men fungerar idag som en redskapsbod.

Mellan spårområdet och stationshuset ligger en cirkulationsplats för angörande bilar och en cykelparkering. Cirkulationsplatsens närområde har omgestaltats nyligen med nyplanterade träd inom smidesburar, bänkar, svartmålade pollare och låga murar av granitblock. Det bearbetade området har en egen karaktär som inte direkt anknyter till spårområdet utan som upplevs som ett separat område mellan perrongen och stationshuset.

Stationen har två spår varav det norra inte var i bruk vid inventeringstillfället. I anslutning till de båda perrongerna finns parkeringsplatser. Söderut domineras vyn av Grand Hotel som är en monumental byggnad i tre våningar, vitputsad i svensk nyrenässans med nationalromantiska drag. I anslutning till Grands tomtmark finns en stenmur och ett träräcke av äldre karaktär. I öster skymtar havet bortom stationshuset. Direkt öster om spårområdet ligger ett nyuppfört bostadsområde i postmodernistisk stil. Norr om spårområdet ligger en mindre bergsknalle med en skogsdunge bestående av högväxta tallar och yngre lövträd. Sydväst om stationen finns ett bostadsområde i rött tegel. Västerut finns en liten torgbildning.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Saltsjöbadens station är svårdefinierad då den består av komponenter från olika epoker vilket ger den en något splittrad karaktär. Stationshuset var ursprungligen inte tänkt som stationshus utan vänder sig visuellt mot havet medan perrongerna på ett tydligare sätt kopplas till järnvägen. Det i kombination med möblering och detaljering längs perronger och närområde utan samordning bidrar till en osammanhållen miljö.



Den södra perrongens plattform består av betongplattor. Grand Hotel utgör en viktig blickpunkt i landskapet.

Stationshuset bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde som ett byggnadsverk uppfört i samband med Saltsjöbadens etablering och ritat av en erkänd arkitekt. Byggnaden är en tydlig representant för sin tids stilideal och estetik. Stationshuset är en bidragande komponent till stationens karaktär men inte omistlig som sådan.

Signalkuren bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde dels då den berättar om verksamheten vid järnvägen på ett pedagogiskt sätt, dels för att den utgör ett ovanligt och intressant inslag i Saltsjöbanans byggnadsbestånd. Den tillkom med stor sannolikhet liksom perrongen i samband med flytten av stationen 1947 och är mycket välbevarad.

Den södra perrongen tillkom förmodligen i samband med stationens flytt 1947 och är därför intressant som källa till kunskap om 1940-talets byggnadsteknik. Den bidrar också till platsens karaktär vilket sammantaget ger den ett visst kulturhistoriskt värde. Den norra perrongen är sentida och bedöms därför inte bära på några kulturhistoriska värden trots att utförandet i trä stämmer väl överens med Saltsjöbanans byggnadstradition. Den äldre skylten och järnrörsräckena kan anses ha ett visst bevarandevärde men bidrar inte till stationens karaktär på ett påtagligt eller omistligt sätt.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Vid framtida åtgärder i stationsområdet bör utgångspunkten vara att förstärka och tydliggöra stationens karaktär. Åtgärderna skulle kunna syfta till att frigöra stationsmiljön från stationshuset då byggnaden inte längre har en funktion knuten till järnvägen och inte heller uppfördes för det syftet. Stationsmiljön skulle då kunna renodlas med en egen, fristående karaktär som med fördel skulle kunna inspireras av signalkuren.



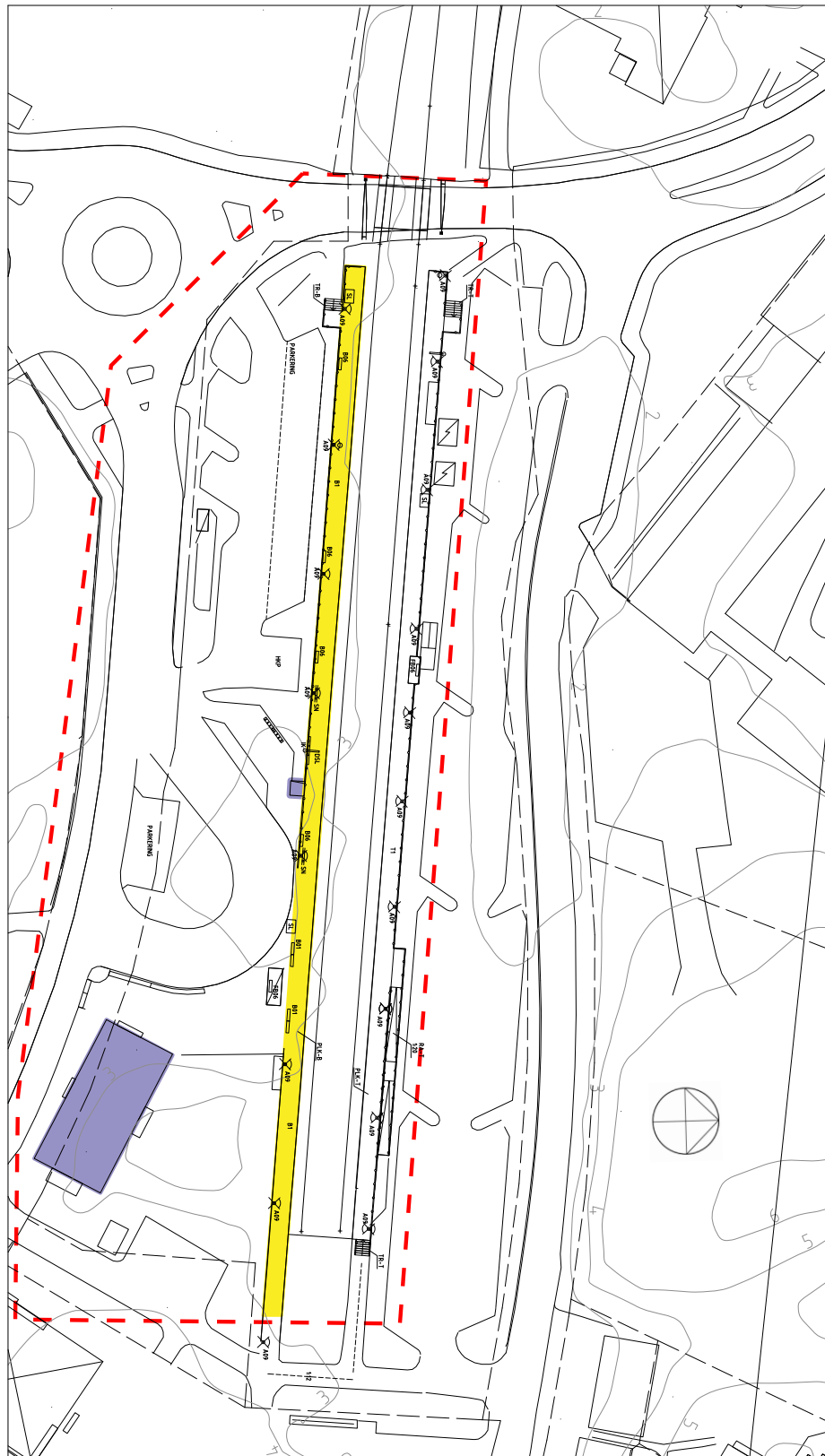
Den s.k. Röda stugan som ritades av Carl Westman används sedan 1947 som stationshus.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

-  Särskilt högt kulturhistoriskt värde
-  Högt kulturhistoriskt värde
-  Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Det väl bevarade stationshuset
- Signalkuren
- Betongperrongen som representant för 1940-talets stationsmiljö



Relationsritning föreställande Saltsjöbadens station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

TIPPEN

HISTORIK

Stationen Tippen anlades 1969 i samband med att Tippens Köpcentrum uppfördes strax sydväst om järnvägen. Namnet kom av att stationen uppfördes på platsen för just en gammal sop-tipp. Köpcentrumet bytte namn till Saltsjöbadens Centrum en bit in på 2000-talet.

NULÄGESBESKRIVNING

Stationen som sådan är unik längs Saltsjöbanan med sin träplattform som ligger mycket högt i landskapet. Stationsmiljön är väl bevarad och har kvar sin 1970-tals karaktär. Tippen räknas till de stationer längs Saltsjöbanan som ligger i natursköna omgivningar. Perrongen består av en träplattform ovan ett underrede av trä stående på betongplintar. Trävirket är impregnerat men brunt av ålder. Perrongen är tillgänglig dels från en ramp i väster, dels från en trappa i öster.

Stationsmiljön är obebyggd så när som på en väntkur. Väntkuren är relativt lång och av trä med tre sidor täckta av sträckmetall och den fjärde helt öppen så när som på tre stöd för taket. Pulpettak av spontad panel täckt av takplåt. Kurens ena hälft rymmer fyra väggfasta bänkar. Sidor, bänkar och bärande delar målade mörkt gröna, takets undersida rödmålat, taket svart. Komplementbelysning i form av gallerarmaturer.

Bänkar, skyltar och belysningsarmaturer är sentida och utgörs av standardprodukter som förekommer i flera andra offentliga miljöer. Belysningen består av stolparmaturer med kupor av plast på stolpar av galvaniserat stål.

Det omgivande landskapet är kuperat. Perrongen vänder sig visuellt norrut mot en bergshöjd med äldre barrskog. I söder sluttar landskapet ned i en bäckravin som löper parallellt med perrongen för att försvinna under en gångbro sydväst om stationen. Gångvägar leder resenärer från stationen till de omgivande bostadsområdena och köpcentrumet. Öster om stationen går gångvägen under en järnvägsbro från banans uppförandetid med kraftiga stödmurar av sten.



Tippens perrong ligger högt över marken på en träkonstruktion.

Stationen har kompletterats med sentida tillägg som räcken av galvaniserat stål och stödmurar av betongfundament vilka upplevs som främmande i miljön. Stationens färgsättning och material, med undantag för betongen och det galvade stålet, passar väl in i sammanhanget.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationens kulturhistoriska värden är starkt bundna till det omgivande landskapet, järnvägen och perrongens detaljer. Tippen är precis som Fisksätra station ett modernt tillskott till en äldre bebyggelsestruktur och har därmed en egen karaktär. Det dramatiska landskapet med bergslutningar, en bäckravin och högväxt barrskog upplevs på ett speciellt sätt från stationens upphöjda läge. Äldre tallar och yngre lövträd bildar en grön fond kring perrongen och omsluter den både fysiskt och visuellt.

Vyerna från perrongen är viktiga för stationens upplevelsevärden, särskilt den mot norr. Järnvägsbron med sina kraftiga och karaktärsfulla stödmurar utgör en kulturhistorisk kvalité i området och kan med fördel lyftas fram som sådan. Avsaknaden av stations- och godshus visar på hur behovet av bostäder för järnvägspersonalen och tätt förekommande godsmottagningar avtagit i modern tid.

Väntkuren bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde som en välbevarad komponent från stationens uppförande. Den bidrar till stationens rumslighet med en gestaltning och utformning som lämpar sig väl för platsen.

Perrongen har med sin öppna konstruktion ett starkt miljöskapande värde. Den öppna konstruktionen i ett upphöjt läge bör som företeelse bevaras men materialet behöver inte nödvändigtvis vara trä. Perrongen bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde, dels som välbevarad struktur från stationens uppförande, dels som huvudsaklig värdebärare för platsens karaktär.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.


TILLVARATA OCH UTVECKLA


Framtida omgestaltningar eller åtgärder inom stationsmiljön bör ta hänsyn till och utgå ifrån befintliga kvaliteter. Arkitektoniska tillskott i miljön bör fokusera på för platsen lämpade material som både tillför stationen värden och som inordnar sig i stationens karaktär.



Stationen anlades 1969 och bevarar till stora delar sin ursprungliga karaktär.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

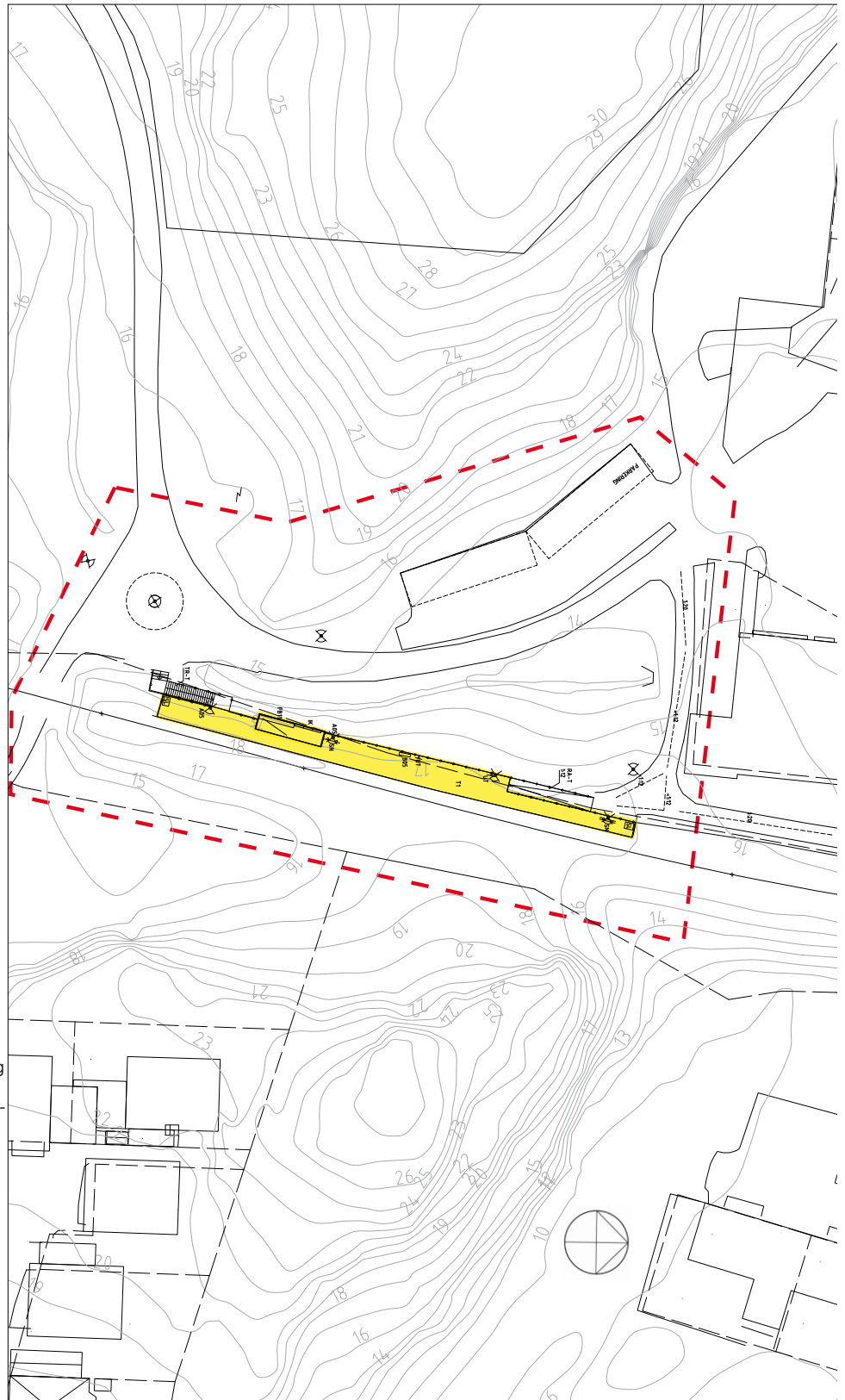
 Högt kulturhistoriskt värde

 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Perrongens upphöjda placering i landskapet med öppet konstruerat underrede

- Väntkuren i trä med sidor av sträckmetall och väggfasta bänkar



Relationsritning föreställande Tippens station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

HISTORIK

Stationen i Tattby tillkom 1913 i samband med att bibanan anlades från Igelboda till Solsidan. Ursprungligen så var anläggningen stor med ett stationshus med inredda bostäder, godsmagasin, avträdeshus och plattform av trä med underrede av järn. En inventering utförd 1971 visar att det funnits en bod samt tre paviljonger i stationshusets närhet. Stationshuset brann ner 1975 och ersattes då av en väntkur lik de i Fisksätra på platsen med svartmålade bärande delar och rödlackerad sträckmetall. I början av 1990-talet flyttades perrongen till sin nuvarande position söder om spåren, detta för resande till och från skolan inte skulle behöva korsa spåren. Perrongen ersattes då av dagens betongkonstruktion. Godsmagasinet fanns kvar vid inventeringen men är idag rivet. Väntkuren klädd med sträckmetall är idag ersatt av en väntkur av samma modell som återfinns på flera andra stationer.

NULÄGESBESKRIVNING

Tattby station ligger i nordvästlig-sydöstlig riktning med en järnvägsövergång med gångfällor i öst och en gångtunnel i väst. Perrongen består av betongsegment belagda med en yta av asfalt. Sedan perrongen flyttats på 1990-talet vänder sig stationen visuellt mot norr.

På en bergshöjd sydöst om stationen ligger Saltsjöbadens samskola som uppfördes 1915 efter ritningar av arkitekterna Ture Stenberg och Victor Holmgren. Skolan utgör en viktig blickpunkt i landskapet och är starkt karaktärsskapande då skolgårdens inhägnad ligger nära perrongen.

Stationsmiljön är obebyggd så när som på en väntkur. Väntkuren är sentida och av samma modell som återfinns på flera andra stationer längs Saltsjöbanan. Den bärande konstruktionen är av trä och grönmålad. Sidorna är glasade. Innertaket är klätt med panel och vitmålat. Ytter-



Stationen i Tattby består idag av en perrong i betong samt en sentida väntkur.

taket är valmat och täckt av lertegel.

Äldre detaljer saknas på platsen vilket är rimligt då stationen flyttats. Både räcken, bänkar, skyltar och belysningsarmaturer är sentida och utgörs av standardprodukter som förekommer i flera andra offentliga miljöer. Stationen saknar medveten gestaltning och de element som återfinns på platsen ger ett splittrat intryck. Det som signalerar järnvägens ålder är i viss mån ledningsstolparna och rälsens läge i landskapet.

Norr om spårområdet finns parkering för bilar och cyklar. Parkeringen kantas av högväxta ekar. Perrongen nås från parkeringen via en övergång med gångfällor. Det omgivande landskapet är stationsmiljöns behållning. Ett antal äldre lövträd, ekar och björkar bildar tillsammans med några enstaka tallar en grön fond kring perrongen och omsluter den både fysiskt och visuellt. Stationens huvudsakliga färgsättning, den på andra stationer återkommande mörkgröna kulören, passar väl in i sammanhanget och det omgivande naturlandskapet.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationsmiljön saknar kulturhistoriskt värdefulla detaljer. Dess kulturhistoriska värden binds istället till det omgivande landskapet, järnvägen och dess detaljer samt relationen till samskolan. Tattby står som exempel på hur en äldre stationsmiljö utvecklats med tiden för att anpassas till senare tiders krav på användning, funktion och material. Avsaknaden av stations- och godshus visar på hur behovet av bostäder för järnvägspersonalen och tätt förekommande godsmottagningar avtagit i modern tid.




Saltsjöbadens samskola utgör tillsammans med den omgivande naturen viktiga karaktärsdrag för stationsmiljön.


TILLVARATA OCH UTVECKLA

Stationen har mycket gemensamt med Tippens station då båda stationerna hämtar mycket av sin karaktär från den omgivande naturmiljön. Framtida omgestaltningar eller åtgärder inom stationsmiljön bör ta hänsyn till och utgå ifrån befintliga kvaliteter. Sådana kvaliteter går att urskilja ur platsens karaktärsdrag, till exempel den omgivande naturen med sitt kuperade landskap och Samskolans tegelarkitektur och dess naturstensmurar.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

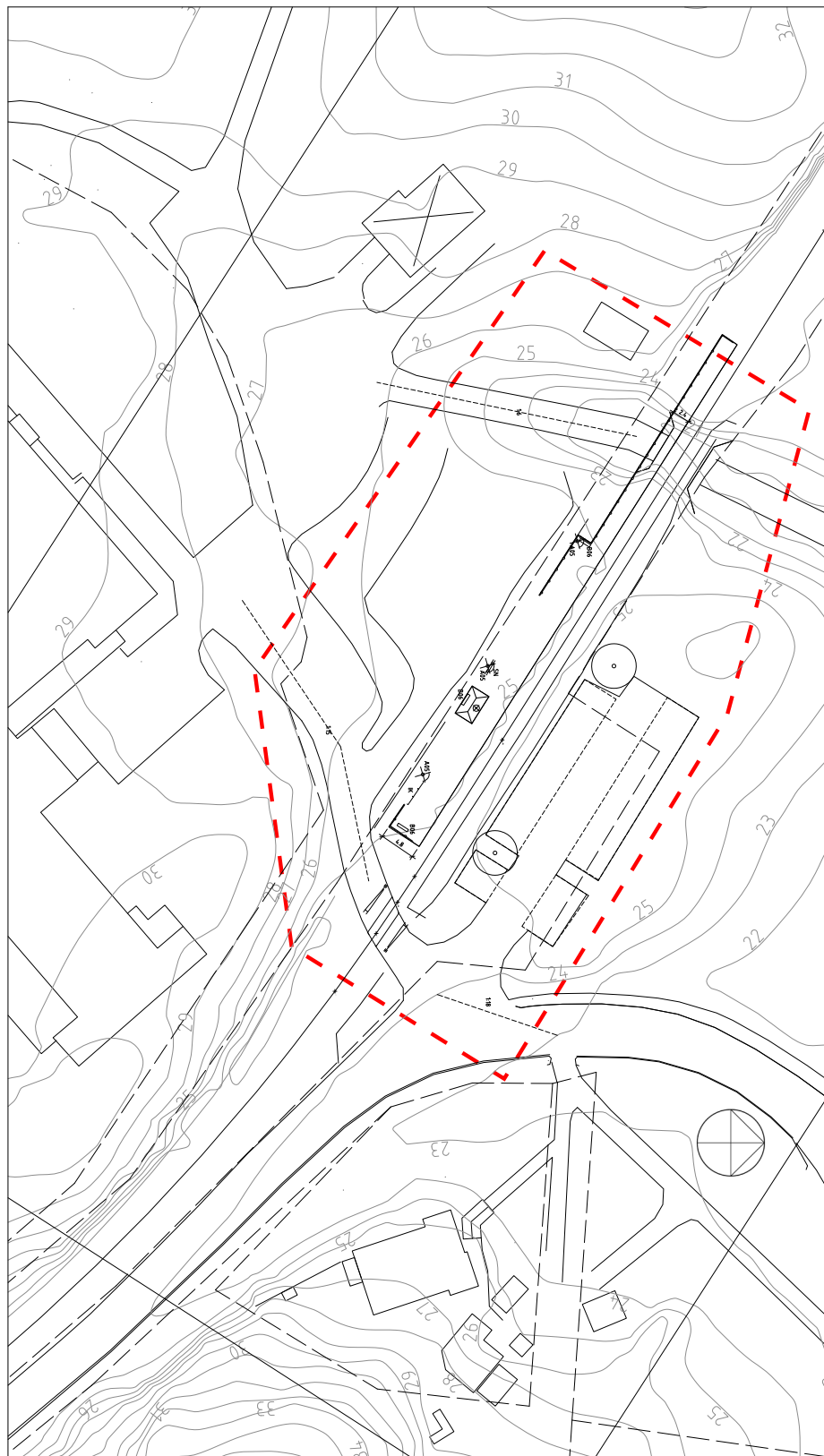
 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Det omkringliggande landskapet och platsens gröna karaktär



Relationsritning föreställande Tattbys station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.

ERSTAVIKSBADET

HISTORIK

Erstaviksbadets station anlades under 1940-talet som en kompletterande hållplats längs grenbanan Igelboda-Solsidan. Stationen ligger i själva verket en bra bit ifrån badplatsen. Inledningsvis stannade bara tågen vid stationen på begäran men sedan villor uppförts i närheten stannar tågen numera regelbundet under större delen av dygnet.

NULÄGESBESKRIVNING

Liksom Tippen och Tattby räknas Erstaviksbadet till de stationer längs Saltsjöbanan som ligger i natursköna omgivningar. Stationsmiljön är i huvudsak väl bevarad då den redan vid uppförandet var sparsamt möblerad. Perrongen består av en plattform av betongplattor ovan ett underrede av järnvägsräls. Betongkonstruktionen är lik den vid Saltsjöbaden och förmodligen från samma period, alltså 1940-talet. Plattformen är nås från en trappa i trä belägen vid perrongens södra mitt. Perrongen kantas av grönmålade järnrösräcken. På räckena hänger fyra blomlådor av vit eternit. Det finns två äldre skyltar på plattformen med funktionalistiskt typsnitt vilka sitter monterade på snidade trästolpar. Bokstäverna är svarta i relief på vitmålad järnplåt.

Väntkuren är sentida och av samma modell som återfinns på flera andra stationer längs Saltsjöbanan. Den bärande konstruktionen är av trä och grönmålad. Sidorna är glasade. Innertaket är klätt med panel och vitmålat. Yttertaket är valmat och täckt av lertegel. Väntkuren står på ett underrede av trä i anslutning till perrongen.

Belysningen består av stolpararmaturer från Atelje Lyktan, Stockholm II, som passar väl in i miljön med sin form och gröna lackfärg. Väntkuren har kompletterats med två vita gallerarmaturer.

Stationen ligger i en sänka i kuperat bergslandskap. Gångvägar leder resenärer från stationen till de omgivande bostadsområdena och det angränsande naturreservatet. Stationens färgsättning och material passar väl in i den omgivande miljön.



Erstaviksbadet ligger nedsänkt i ett naturskönt område mellan några bergshöjder.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationens kulturhistoriska värden är starkt bundna till det omgivande landskapet, järnvägen och perrongens detaljer. Blandskogen av äldre tallar, ekar och granar kryper nära inpå stationsmiljön varför naturen är starkt bidragande till platsens karaktär. Många av bergssidorna vetter mot perrongen på ett omslutande sätt och bildar ett naturligt rum kring perrongen. Tattbytunnelns öppning nordväst om stationen blir en viktig vy från perrongen och skapar tillsammans med en krönande naturstensmur ett spännande fondmotiv. Vyerna från perrongen är viktiga för stationens upplevelsevärden, särskilt den mot tunnelöppningen och naturstensmuren. Avsaknaden av stations- och godshus visar på hur behovet av bostäder för järnvägspersonalen och tätt förekommande godsmottagningar avtagit i modern tid.

Väntkuren är av en sentida modell och bedöms således inte ha ett bevarandevärde. Den bidrar ändå till stationens rumslighet med en gestaltning och utformning som lämpar sig väl för platsen.

Perrongen har med sin öppna konstruktion ett starkt miljöskapande värde. Det ursprungliga perrongunderredets öppna konstruktion av järnvägsräls har ett mycket karaktäristiskt uttryck och bedöms ha ett högt bevarandevärde. Företeelsen med upphöjda plattformar på underreden av järnvägsräls är typisk för Saltsjöbanan. De två äldre skyltarna har ett bevarandevärde då de lämpar sig väl för stationens karaktär. Plattformens betongplattor är ursprungliga och bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde som välbevarad struktur från stationens uppförande med en något speciell utformning. Perrongen står som huvudsaklig värdebärare för platsens kulturhistoriska värden.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

Framtida omgestaltningar eller åtgärder inom stationsmiljön bör ta hänsyn till och utgå ifrån befintliga kvaliteter. Arkitektoniska tillskott i miljön bör fokusera på för platsen lämpade material som både tillför stationen värden och som inordnar sig i stationens karaktär. Stationen bör även fortsättningsvis vara sparsamt möblerad så att den omgivande naturen förblir platsens styrka.

Blomlådorna saknar anpassning till platsen och tillför inte stationsmiljön några positiva värden. De upplevs istället som främmande tillägg i en annars enhetlig miljö.

Betongplattorna är i behov av underhåll och skulle med fördel kunna ersättas av nytillverkade. De är till sin form något speciella varför nya plattor bör utformas lika de befintliga.

HISTORIK

Stationen i Solsidan uppfördes som slutstation för Saltsjöbanans bibana som anlades 1913. Det område som idag utgör Solsidan kallades då Vårgärdet. Stationshuset efterliknade det vid Igelboda och stod färdigt i maj 1913 tillsammans med ett godsmagasin, en plattform av trä och en stensatt lastkaj. I anslutning till stationen fanns också ett hus för avträde.

Den stensatta lastkajen övergavs 1959 samtidigt som stickspåret som tidigare ledde till den togs bort. Avträdeshuset är idag rivet. Under en period var perrongplattformen av betongplattor, förmodligen likt den vid t.ex. Erstaviksbadet, men är idag helt i trä.

NULÄGESBESKRIVNING

Solsidan är liksom flera andra stationer med bibehållna godsmagasin en bevarad helhetsmiljö med en tydlig stationskaraktär. Stationen orienterar sig i väst-östlig riktning och är slutstation för bibanan från Igelboda. Bebyggelsen utgörs av ett stationshus, en perrong av trä, en väntkur och ett godsmagasin. Norr om spåret finns en stensättning, en lämning från äldre bebyggelse.

Stationshuset är rektangulärt till formen och uppfört i 1 ½ våning. Det har tillbyggt med en veranda mot öster och en uteservering vid perrongen. Byggnaden vilar på en naturstensgrund med oregelbunden skiftesläggning och rundfog. Fasaden täcks av liggande träpanel på förvandring. Fönsterpartierna är till stor del bevarade och då småspröjsade. I den norra fasaden ett burspråk med halvkupoltak med planglas i fönsteröppningarna. Taket har takkupor i samtliga väderstreck klädda med rödmålad locklistpanel. Takfoten skjuter ut något och är klädd med panel. Taket är ett brant, valmat sadeltak som täcks av röda lertegelpannor. Två tegelskorstenar. Fasadpanelen är rödmålad, snickerier så som fönsterpartier, takfot och foder är målade i en ockragul kulör. Grönmålad pardörr med halvfranska fyllningar ovan lastbrygga mot väster. Mot norr och i anslutning till perrongen grönmålad dörr.



Solsidan är slutstation för bibanan från Igelboda och utgör en väl bevarad helhetsmiljö.

Perrongen består av en sentida träplattform på ett ursprungligt underrede av järnvägsräil. I huvudsak sentida grönmålade järnräcken runt om stationen. Kring restaurangens uteservering löper ett obehandlat räcke av trä.

Väntkuren är sentida och av samma modell som återfinns på flera andra stationer längs Salt-sjöbanan. Den bärande konstruktionen är av trä och grönmålad. Sidorna är glasade. Innertaket är klätt med panel och vitmålat. Yttertaket är valmat och täckt av lertegel.

Välbevarat och ursprungligt godsmagasin som ligger öster om stationshuset och ansluter till perrongen. Byggnaden är rektangulär till formen och står en bit över marken på en grundkonstruktion av gråmålad järnvägsräil. Övriga fasaden lik stationshuset med rödmålad liggande panel på förvandring med gulmålade foder. Valmat sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel. Utskjutande taksprång med synliga sparrändar. En grönmålad dörr mot norr och en gulmålad mot söder, båda med halvfranska fyllningar.

Längs perrongracket hänger fyra blomlådor av vitmålad eternit med planteringar av ljung. I övrigt saknas ordnade planteringar. Perrongen belamras av sentida tillägg så som papperskorgar och bänkar av olika slag och utformning.

Belysningen vid stationen består av tre stolpararmaturer av sentida modell med kupa av plast på stolpar av galvaniserat stål. Stationshuset har kompletterats med lysrörsarmaturer mot spåren.

Norr om stationsområdet finns en höjd vars sluttning bebyggt med sentida villor. Strax norr om spåret finns en stensatt grund, en kvarlämning av den lastkaj som togs ur bruk 1959. Öster om stationsområdet finns parkeringsplatser, här angör också den lokala busstrafiken. Det finns även en parkeringsplats väster om stationen, nära en kioskbyggnad. Söder om stationen ligger ett antal äldre villor, de flesta uppförda under samma år som bibanan anlades. Stationen omges av flera högväxta träd, framför allt yngre björkar och ett antal äldre ekar, men den övergripande karaktären är ändå den av bostadsområde och inte naturlandskap som vid andra, mindre, stationer längs järnvägen.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Solsidan utgör en väl bevarad stationsmiljö med stationshus, godsmagasin och perrong. Sekvensen av stationhus, godsmagasin och perrong av trä på underrede av järnvägsräil har ett högt bevarandevärde och är starkt bidragande till stationskaraktären. Dessa komponenter bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde, ett värde de får dels som sammanhållen helhet, dels som bevarandevärda anläggningar i sig.

Det ursprungliga perrongunderredets öppna konstruktion av järnvägsräil ger ett mycket karak-



Solsidans station bevarar flera ursprungliga anläggningar, exempelvis skyltar och perrongens bärande konstruktion av järnvägsräil.

täristiskt uttryck och har ett högt bevarandevärde. Plattformen i sig är sentida men användandet av trä har historisk hävd på platsen och lämpar sig väl utifrån stationens karaktär.

Den stensatta grunden norr om spåret väcker på ett pedagogiskt vis intresse för hur stationen använts över tid och utgör en kulturhistoriskt intressant lämning i stationsmiljön. Den är bevarandevärd och bedöms ha ett högt kulturhistoriskt värde.

Väntkuren är av en sentida modell som återfinns på flera andra stationer längs Saltsjöbanan men vars utformning ändå tillför något till de bättre bevarade äldre stationsmiljöerna. Kurens material och arkitektur bidrar till mångfalden av byggnader kring perrongen och inordnar sig bland den övriga bebyggelsen.

De kulturhistoriskt värdebärande delarna och detaljerna tydliggörs på relationsritningen på följande sida. Sentida tillägg så som stolparmaturer, papperskorgar och bänkar saknar bevarandevärde och räknas inte in i den kulturhistoriska bedömningen även om de står på platser som omfattas av färgmarkeringar på följande sida.

TILLVARATA OCH UTVECKLA

I och med att stationsmiljön bedöms vara sammanhållen och väl bevarad handlar det snarare om att slå fast och värna om de värdebärande delarna än om att omgestalta och förändra. Stationen har flera sentida tillägg som skulle kunna samordnas för att på ett bättre sätt framhäva och ge fokus åt de äldre detaljerna. Det är till exempel viktigt att behålla äldre skyltning medan övriga bänkar och sentida skyltar skulle kunna ersättas för att tillgängliggöra stationen.


Väntkuren har en för Saltsjöbanan standardiserad färgsättning men skulle kunna anpassas efter stationshuset och godsmagasinet för att ge miljön en mer sammanhållen och platsbunden karaktär. Väntkurens utformning inordnar sig någorlunda väl i miljön vid Solsidan och är idag en något outnyttjad resurs. En annan typ av väntkur skulle kunna utgöra samma tillskott till miljön, förutsatt att den nya kuren tar hänsyn till den omgivande bebyggelsen på samma sätt.

Belysningen tillför i nuläget inte stationsmiljön några positiva värden utan kan med fördel ersättas av något mer anpassat, detta gäller särskilt lysrörsarmaturer.




Stensättningen norr om spåret utgör en kulturhistoriskt intressant lämning av tidigare verksamhet vid stationen.

Kulturhistoriskt värdebärande delar och detaljer

 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 Högt kulturhistoriskt värde

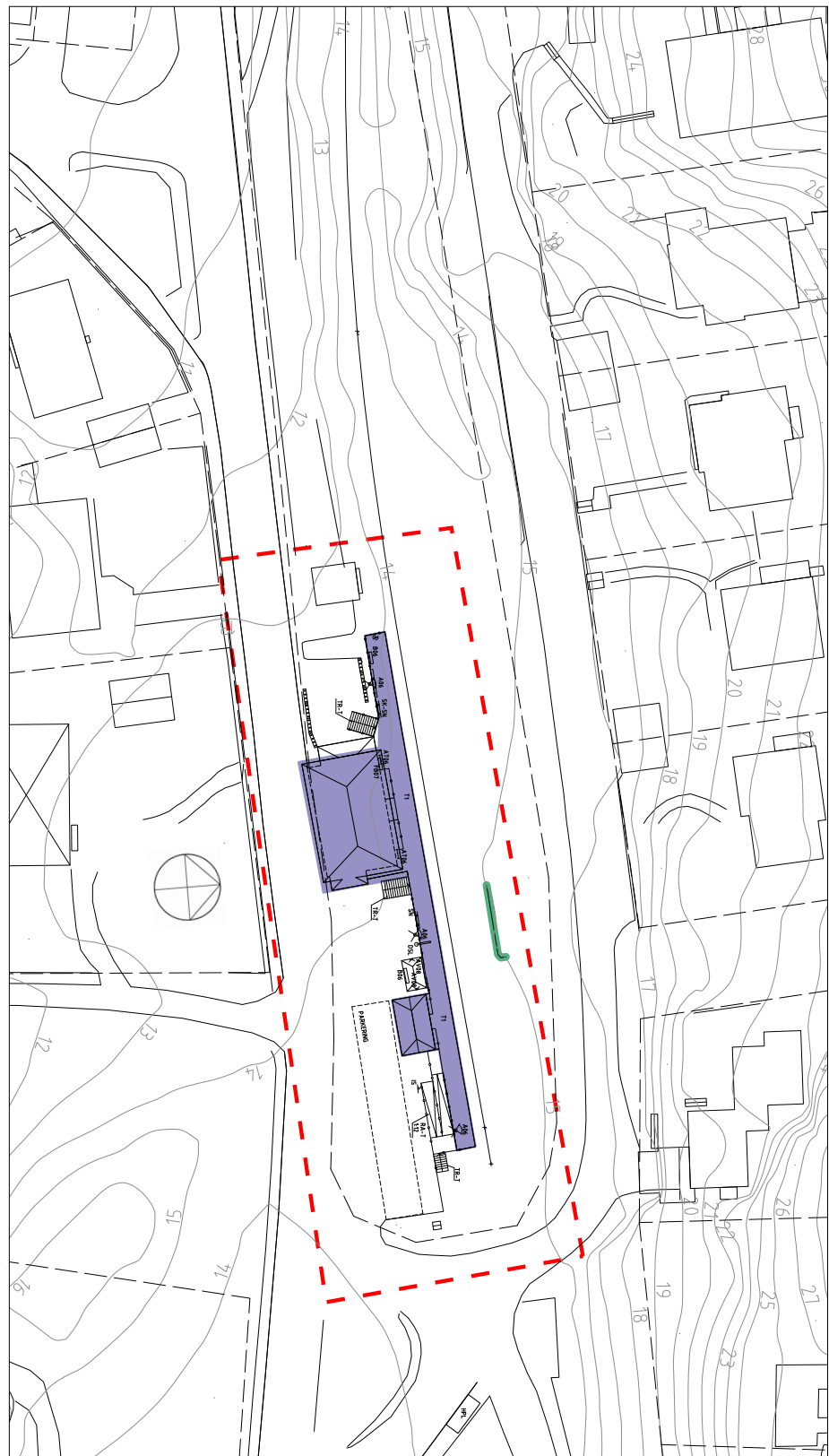
 Visst kulturhistoriskt värde

Bevarandevärda karaktärsdrag

- Den väl bevarade sekvensen med stationshus, godsmagasin och perrong av trä på bärande konstruktion av järnvägsräll

- De två ursprungliga skyltarna

- Stensättningen norr om spåret



Relationsritning föreställande Solsidans station. Det undersökta områdets avgränsning markeras med en röd, streckad linje. Kulturhistoriskt värdebärande delar markeras med färger enligt informationsrutan ovan.