



KULTURMILJÖANALYS

FISKSÄTRA STATION – SALTSJÖBANAN

Utdrag ur Kulturmiljöanalys – Saltsjöbanan

Nacka kommun
Södermanland, Stockholms län

2015-03-13

Benämning	Fisksätra station, Saltsjöbanan
Kommun	Nacka kommun
Referens	Martin Henriksson, SL AB
Datum	2015-03-13

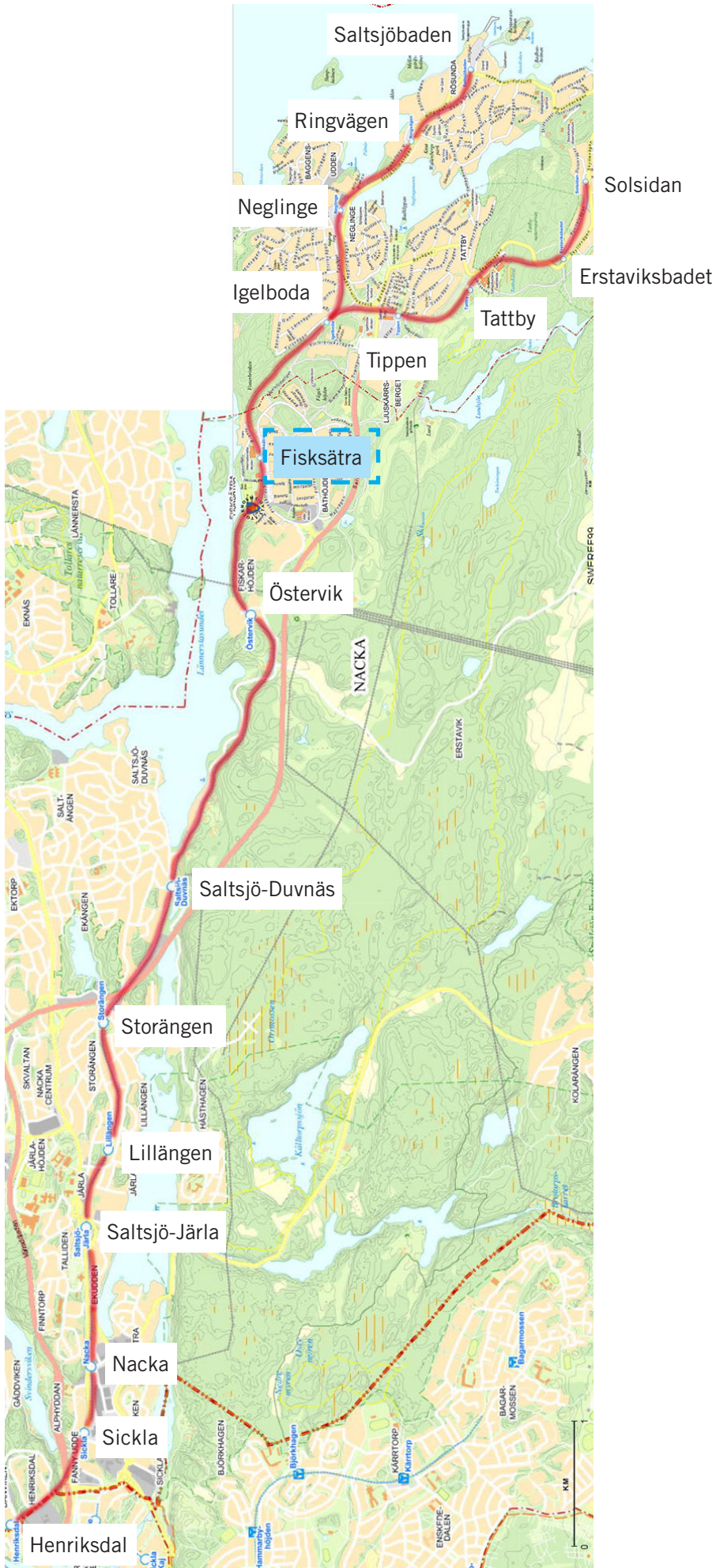
KULTURHISTORISK INVENTERING AV SALTSJÖBANAN

Fisksätra station, en av stationerna längs Saltsjöbanan, anlades på 1970-talet. Den här rapporten är ett utdrag ur en kulturmiljöanalys som omfattar alla Saltsjöbanans stationer.

Kulturmiljöanalysen har utförts av AIX antikvarier i januari - februari 2015 på uppdrag av SL AB genom Martin Henriksson. De kulturhistoriska bedömningarna har stämts av med Nackas kommunantikvarie Maria Legars.

Syftet med en kulturmiljöanalys är att identifiera och analysera platsens olika delar ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Eftersom stationerna ingår i en helhetsmiljö har också naturvärden och det omgivande landskapet studerats. Bedömningarna i kulturmiljöanalysen kommer att vara underlag för anpassning till kulturhistoriskt värdefulla delar och objekt i detaljplaner och projekteringar.

Fredrik Olsson, byggnadsantikvarie AIX
Stina Svantesson, byggnadsantikvarie AIX, certifierad sakkunnig kulturvärden - K
Tel. 08-690 29 00



Saltsjöbanans sträckning, ur karta från Stockholms stad. Fisksätra station markeras med blått.

INLEDNING

Sammanfattning

Fisksätra station ligger utefter Fisksätravägen med ett naturområde i ryggen mot norr och med utsikt mot Fisksätra centrum i söder. Hållplatsen, perrongen och dess väderskydd riktas mot den höga centrumbebyggelsen. Det finns få ursprungliga detaljer kvar i stationsmiljön, som är svår att avläsa som en sammanhållen och medvetet gestaltad miljö. Väntkurerna och deras symmetriska placering längs perrongen, granittrappan upp mot gångbron samt räcket med krökt profil vid hållplatsens östra del har ett visst kulturhistoriskt värde.

Kulturmiljöanalys

Arbetet har haft som syfte att identifiera och analysera Fisksätra station utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv, där alla byggnader, platser och miljöer som aktivt formats av människan definieras som kulturobjekt. Kunskap och upplevelser om vår gemensamma historia kan förmedlas av kulturobjekt, som då tillskrivs ett kulturhistoriskt värde. Ju mer välbevarat och tydligt kulturobjektet är desto högre är oftast det kulturhistoriska värdet.

Kulturmiljöanalysen inleddes med en inventering på plats där större strukturer såsom byggnader, perronger och det omgivande landskapet undersöktes, men även detaljer som belysning, skyltar och räcken.

I rapporten över hela Saltsjöbanan 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 stationsmiljön beskrivs i text och bild. Under rubriken *Kulturhistorisk värdering* identifieras och motiveras sedan stationens olika delar. Som avslutande rubrik innehåller *Tillvarata och utveckla* förslag till åtgärder som skulle kunna förbättra stationen och stärka dess kulturhistoriska värden.

På en relationsritning över stationen markeras de värdebärande delarna i färg och förtydligas i punktform. Färgerna utgår ifrån tre värdenivåer där *Särskilt högt kulturhistoriskt värde* (blå) är den högsta klassningen följt av *Högt kulturhistoriskt värde* (grön) och *Visst kulturhistoriskt värde* (gul).

Bevarandeskydd

Saltsjöbanans kulturmiljöer beskrivs i Nacka kommuns kulturmiljöprogram (2011) under rubriken *Villasamhällen vid järnvägen*. Förhållningssätt till Saltsjöbanan 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.”



Fisksätra station från öster, 2015-01-23.

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 avloppsledning, ja, till och med påla på vattensjuka ställen för att få en trafikabel

banvall” (Svenska Järnvägstidningen nr 9, 1976, sid. 10, ur Länsstyrelsen 1987-88). Idag finns inte de ursprungliga broarna och viadukterna kvar, endast enstaka stenfundament.

K. A. Wallenberg lät vid samma tid bygga det storslagna 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 Järnvägmuseum, Trafikverkets museer, Samlingsportalen.

FISKSÄTRA STATION

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 riktar sig 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 vara ursprungliga.

Fisksätra centrum nås dels via en gångbro över spårområdet och Fisksättravägen i öster, dels via en gångtunnel i väster. En trappa i granit leder upp mot gångbron. Gångtunneln har rödmålade entrépartier.

Båda konstruktionerna 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.



Vy över hållplatsen från gångbron över till Fisksätra centrum.

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.



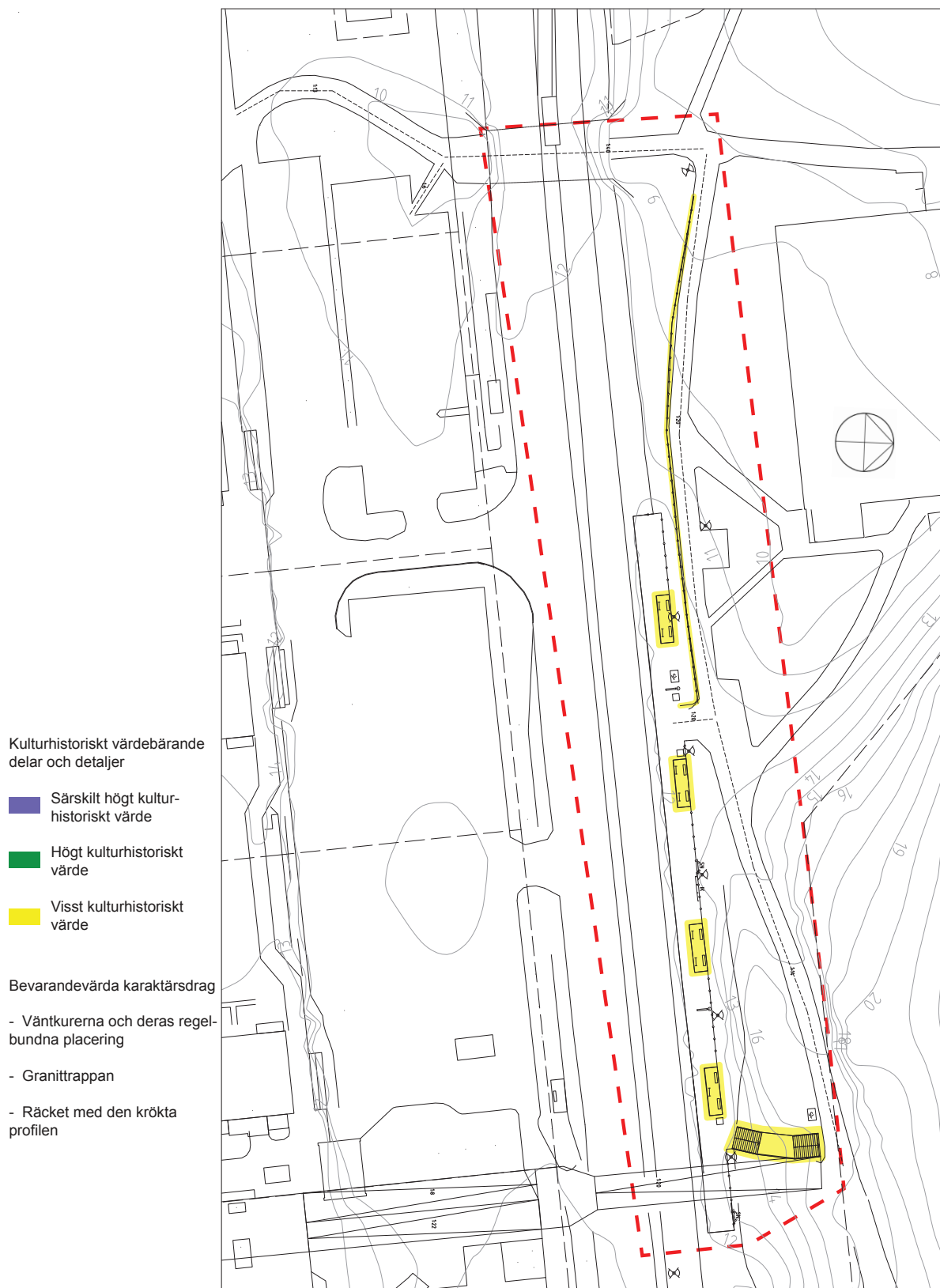
Räcket med den krökta profilen och väntkurerna bedöms ha ett visst kulturhistoriskt värde för platsen.

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 trivselen 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.

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.