

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johanna Cotfas
+46 70 786 37 72
johanna.cotfas@regionstockholm.se

Neglingedepån - nybyggnad Antikvarisk konsekvensanalys 2024-08-13



Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Uppdragsnamn Neglingedepån, Saltsjöbanan Antikvariskt utlåtande	Uppdragsgivare Trafikförvaltningen, Region Stockholm	
Fastighetsbeteckning Igelboda 55:1/Baggensudden 21:1	Rapportstatus Slutleverans	
Ansvarig antikvarie Fredrika Mellander Rönn Bjerking AB Mobil: 076-819 96 59 Foton: Samtliga foton tagna av Bjerking där inget annan anges. Omslagsbild: Neglinge 1966. Foto Yngve Vikström.	Datum 2023-12-17 Rev 2024-08-13	Senast rev. datum Klicka eller tryck här för att ange datum.

**Region
Stockholm**
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan
100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-123 316 00
Fax: 08-123 316 06
registrator.tf@regionstockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.regionstockholm.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehåll

Inledning	4
Syfte och metod	4
Underlag	5
Förutsättningar.....	6
Historik.....	9
Nuläge - beskrivning av miljön.....	16
Analys av miljöns kulturvärden.....	21
Beskrivning av förslaget	22
Konsekvensbedömning	26
Sammanfattning.....	28
Källor och litteratur	28

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Inledning

För att öka Saltsjöbanans kapacitet och attraktivitet samt bistå i att avlasta bussystemet rekommenderas banans kapacitet att öka till 12-minuterstrafik i rusningstrafik. Moderna fordon för Saltsjöbanans bastrafik ska anskaffas och genom att behålla ett antal äldre fordon, fram till dess att tunnelbanan till Nacka färdigställs, kan kapaciteten förstärkas i rusningstrafik.

Förutom investeringen i moderna fordon tillkommer följdinvesteringar i utökad uppställning, anpassning av depån i Neglinge och förstärkt elkraft.

Förslaget till anpassning av depån innebär en nybyggnad av en depåbyggnad, en ny sprinklertank i Neglinge samt även en uppställningshall för museifordon i Storängen. En ny infart planeras från Torsvägen, i det nordöstra hörnet. Den befintliga infarten kommer att stängas.

Bjerking har fått i uppdrag av Trafikförvaltningen, Region Stockholm, att lämna en antikvarisk konsekvensanalys över förslaget.

Syfte och metod

Syftet med föreliggande rapport är att bedöma förslagets konsekvenser för kulturmiljön Neglinge depå. Följande moment har ingått i arbetet: Inläsning av tillgängligt underlagsmaterial och sammanställning av förutsättningar och historik. Översiktlig inventering på plats. (Befintliga byggnader har inte inventerats i detalj). Granskning av förslagshandlingar och bedömning av förslagets påverkan på platsens kulturvärden.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Underlag

Visionsbild. Färgsättning fasad skissalternativ. Beskrivande text till skissalternativet Ahnberg arkitekter 2024. Mejl 2024-05-03.

Saltsjöbanan, Neglingedepån. Utkast systemhandling (arbetshandling) Ahnberg arkitekter. 2024-05-15. Situationsplan: Prel. Granskn. SH 2024-06-14.

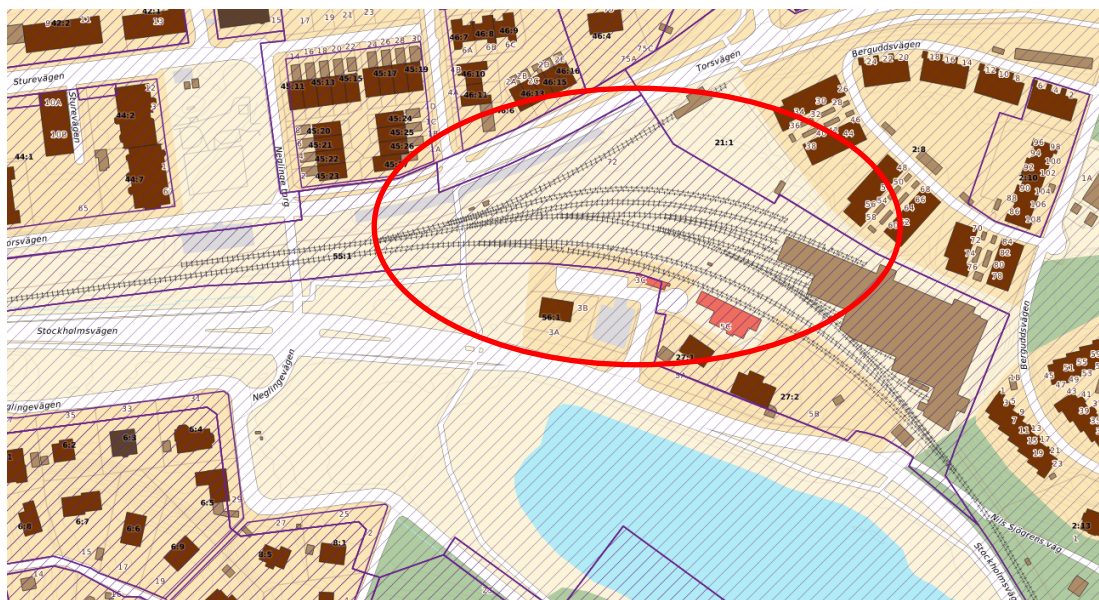
Fasadritningar. Kalkylunderlag 2024-05-24.

Inriktningsbeslut tak och solceller Neglinge och Storängen. Trafikförvaltningen Region Stockholm. Protokoll 2024-04-26.

Konceptöversikt. Investeringens koncept: Depåanpassning inkl. trafikfordonsuppställning. 2023-03-08.

Kompletterande information via mejl från arkitekt och beställare 2024-05 - 2024-07.

Se även Källor och litteratur, sid 28.



Figur 1. Kartan visar aktuellt område. [Nacka kommun - Karta](#)

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förutsättningar

Inledning

Aktuellt område ligger inom fastigheterna Igelboda 55:1 och Baggensudden 21:1.

Gällande detaljplan

För Neglinge station med depåområdet gäller följande detaljplaner:

Fastigheten Baggensudden 21:1 omfattas av stadsplan 339, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för delar av Baggensudden och Igelboda, som vann laga kraft 1983. För aktuell fastighet gäller markanvändningen småindustri (Jm) som inte ska vara störande för omgivningen. En stor del av ytan utgörs av prickad mark, mark som inte får bebyggas, och över fastigheten regleras ett u-område, vilket utgör ett område för ledningar. För en del av fastigheten regleras en byggrätt med en byggnadshöjd på 5 meter.

Aktuell del av fastigheten Igelboda 55:1 omfattas av stadsplan 88, Stadsplan för Saltsjöbaden, från 1912 samt stadsplan 113, Förslag till ändring av stadsplanebestämmelserna för delar av Saltsjöbadens köping. För aktuellt område gäller markanvändningen järnvägsområde.

Gällande planer innehåller inga bestämmelser till skydd för kulturmiljön.

Riksintresse enligt miljöbalken 3 kap och 4 kap

Saltsjöbanan har tidigare omfattats av riksintresse för kommunikationer, med innebörden att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och funktionen hos transportsystemet. Trafikverket beslutade dock den 26 september 2022 att Saltsjöbanan inte längre ska utgöra ett riksintresse.

Saltsjöbaden är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Ett av uttrycken för riksintresset är "*Saltsjöbanan med tillhörande stationsbyggnader som visar järnvägens betydelse för etablerandet av Saltsjöbaden.*" Neglinge station ligger dock utanför riksintresseområdets avgränsning.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

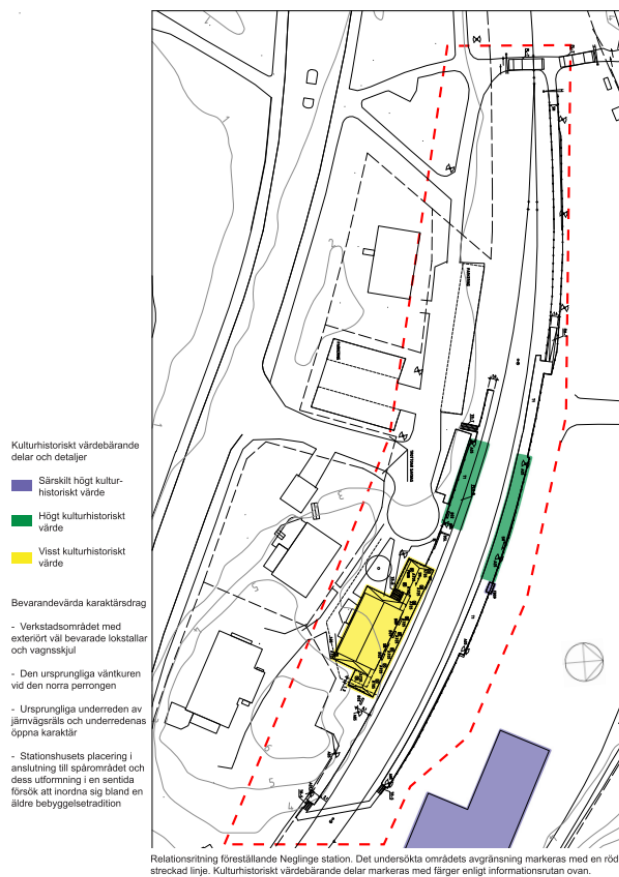
Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kulturmiljöprogram, mm

I kommunens kulturmiljöprogram, antaget 2011, anges följande *Neglinges verkstadshallar i tegel är viktiga järnvägshistoriska uttryck med höga bevarandevärden. Ändringar ska utföras varsamt och med respekt för avläsbarheten och husens arkitektur. Möjligheten att bevara vagnshallarna av trä bör utredas då de är en del av bangårdsmiljön.*

En kulturmiljöanalys som utfördes 2015 av AIX beskriver alla stationerna längs Saltsjöbanan. Här framhålls att verkstadsverksamheten har förknippats med Neglinge sedan slutet av 1800-talet och spårområdet med äldre lokstallar och vagnhallar är en viktig del av miljön vid stationen. Byggnaderna har blåmarkerats på en relationsritning över stationsområdet. Det betyder att de bedöms ha ett särskilt högt kulturhistoriskt värde och att förvanskingsförbudet i PBL 8:13 är tillämbart.



Figur 2. Illustration ur Kulturmiljöanalys 2015.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Plan och bygglagen

Följande paragrafer i plan- och bygglagen är tillämpliga.

PBL kap. 8 13 §

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Första stycket ska tillämpas också på 1. anläggningar som är bygglovspliktiga enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 7 §, 2. tomter i de avseenden som omfattas av skyddsbestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser, 3. allmänna platser, och 4. bebyggelseområden.

PBL kap. 8 14 §

Ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt, ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras. En anordning för ett syfte som avses i 4 § första stycket 2-4, 6 eller 8, ska hållas i sådant skick att den alltid fyller sitt ändamål. Lag (2011:335).

PBL kap. 8 17 §

Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

PBL kap. 2 6 § (i urval)

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,

.....

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas.

Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Trädinventering/ Skyddade träd

Jacksons Trädvård har inventerat åtta ekar, två björkar och två skogslönnar inom depån under 2023. Träden växer mot Torsvägen i norr och bostadsområdet i öster. Sju träd bedömdes ha högt bevarandevärde - med såväl biologiska, kulturhistoriska, funktionella som sociala värden. Av dessa hade två ekar mycket högt värde; en av ekarna står vid den nuvarande infarten, den andra i gränsen mot öster.

Historik

Saltsjöbanan som anlades av Knut A Wallenberg var en förutsättning för etableringen av den nya villastaden och societetsbadorten Saltsjöbaden. Terrängen var bitvis svårframkomlig vilket medförde extra höga anläggningskostnader och Saltsjöbanan lär ha varit en av de dyraste järnvägarna i landet. Från 1890-talet växte flera villasamhällen fram längs med banans sträckning. Under 1910-talet utökades Saltsjöbanan med sträckan Igelboda - Solsidan.

Neglinge station, som öppnade 23 juli 1893, blev banans huvudstation med lokstall, verkstad och vagnhallar. 1895 fanns förutom stationen med expedition och bostadshus för personalen, ett lokstall av tegel med plats för fyra lok, vattenkastare och en vagnbod av resvirke (en träkonstruktion) för tolv boggievagnar. År 1900 uppfördes lokreparationsverkstaden och en smedja. Anläggningen byggdes ut succesivt med fler verkstäder, ytterligare ett lokstall och en vagnhall.

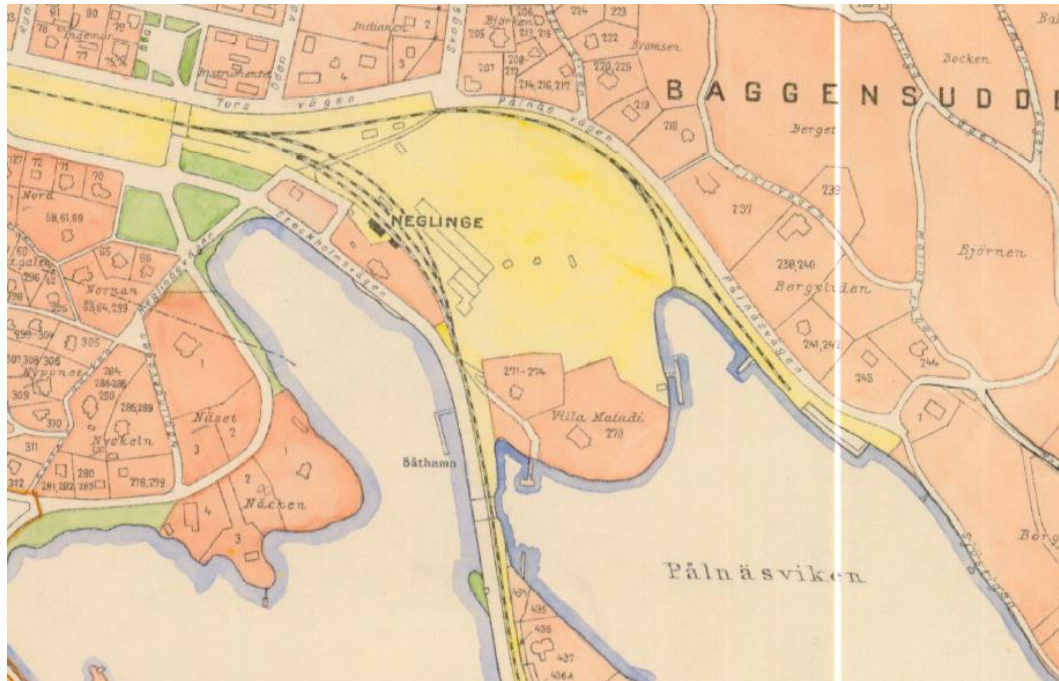
Lokstall byggdes för de underhållskrävande ångloken. Liksom verkstäder och smedja, där öppen eld hanterades, byggdes de i tegel. I vagnbodar/vagnhallar, som även kallas uppställningshall, utfördes löpande underhåll och lättare reparationer på vagnarna. Dessa kunde utföras i trä. *Se Figur 6-10.*

Ett spår ledde ner till en kolbrygga vid Pålänsviken. *Se Figur 3.* Ångloken medförde en del problem och obehag i tunnlarna och 1911 elektrifierades banan. Vissa av vagnarna byggde om till s.k. manövervagnar. Dock använde man koleldade ånglok för godstrafiken ända fram till 1950-talet. 1937-1938 installerades central tågledning, CTL, på Saltsjöbanan och tågledningscentralen förlades till Neglinge station. SSnJ var bland de första järnvägarna i världen att införa fjärrstyrning. Systemet levererades av LM Ericsson.

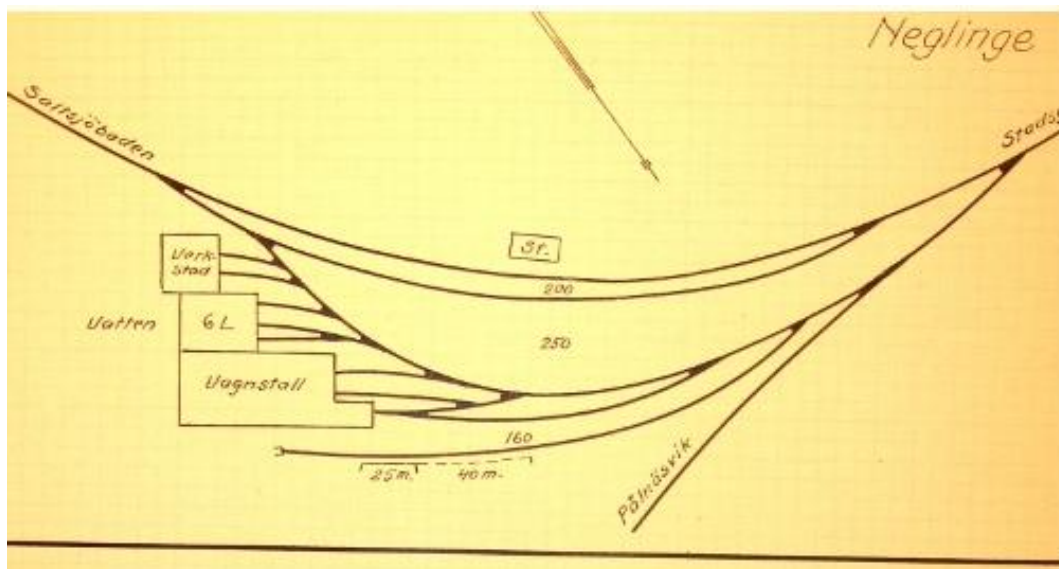
Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 3. Utsnitt ur stadsplan 113 från 1936 (förslag till ändring av stadsplanebestämmelser för delar av Saltsjöbadens köping. På kartan syns spåret ner till kolbryggan vid Pålåsviken.



Figur 4. Bangårdsskiss från 1935-talet som visar verkstad, lokstall för sex lok och vagnstall. [Saltsjöbanans bangårdar \(ikeving.se\)](https://www.ikeving.se) och Landgren, Kenneth. Saltsjöbanan. 1993.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 5. Stationsmiljön vid förra sekelskiftet. Foto ur Stockholm läns museums samling.



Figur 6. Vykort från 1907 som visar Neglinge station med lokstallet i tegel till höger. Järnvägsmuseet Gävle. JvmKCAC05307.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 7. Neglinge lokstall och vagnhall. Stockholm-Saltsjöns Järnväg, SSnJ lok 7. Järnvägsmuseet Gävle. JvmKDAJo2454. Foto 1957.



Figur 8. Neglinge lokstall och verkstad. Järnvägsmuseet Gävle. JvmKBEB02448. Foto 1957.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 9. Neglinge lokstall och verkstad. JvmKDAA06713 Järnvägsmuseet Gävle. Foto 1964



Figur 10. Vagnhallar i trä. Bakom dess till höger syns de två f.d. lokstallarna i tegel. Foto Lennart Hjelm, Svenska Spårvägssällskapet Odaterat.
[Neglinge \(Neg\) - Svenska Spårvägssällskapet \(sparvagssallskapet.se\)](http://sparvagssallskapet.se)

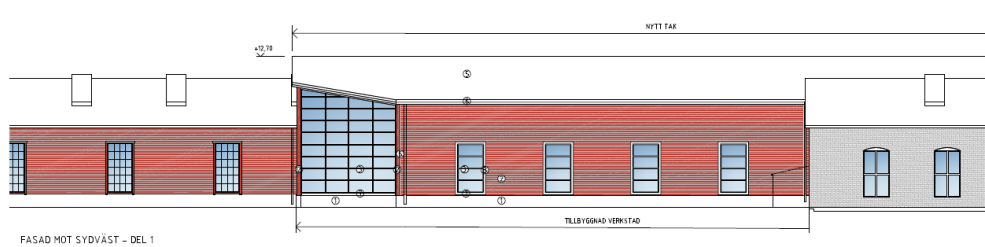
Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

1980 brann stationen ner och ett nytt stationshus med nytt ställverk uppfördes. Inom depåområdet har ett flertal ombyggnader skett under årens lopp. Tyvärr saknas i dagsläget tillgång till äldre ritningar och andra handlingar, som skulle möjliggöra en detaljerad beskrivning av förändringarna. 2017 upprustades depån för att göra lokalerna mer ändamålsenliga och anpassa dem till dagens arbetsmiljökrav. En av de äldre verkstadsbyggnaderna i tegel förlängdes med en ny hall. Syftet var att skapa möjlighet att kunna lyfta ett helt tågset. Nybyggnaden har anpassats till miljön vad gäller takvinkel, fasadmateriäl, fönstersättning och fönsterutformning. Arkitekter var BBH arkitekter. *Se figur 11 och 22.*



Figur 11. I bildens mitt syns den tillbyggda verkstadshallen, t.v. en äldre vagnhall i trä och till höger lokstall/verkstad i tegel. Den utbyggda vagnhallen har träfasad som den äldre vagnhallen och stående, rektangulära fönster liksom båda de äldre byggnaderna. Saltsjöbanan. Neglingedepån. Ombyggnad. Fasad mot sydväst. BBH Arkitekter och Ingenjörer AB. Detalj ur relationshandling 2016-09-25.

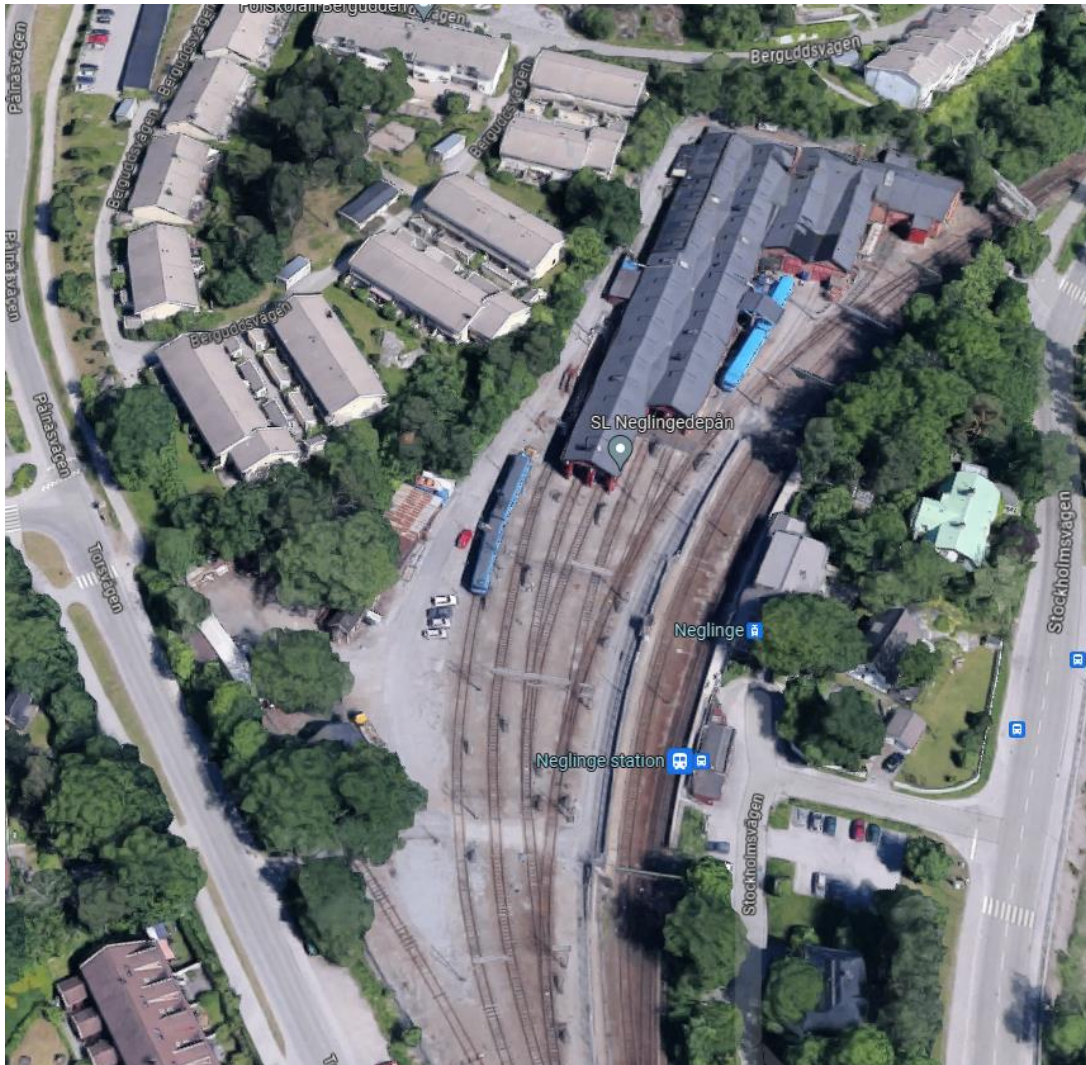


Figur 12. Foto 2009, före utbyggnaden av verkstadshallen. Foto ur Spårvägmuseets samlingar.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 13. Ortofoto Google Maps. Fotot är taget innan verkstadshallen byggdes ut 2017.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nuläge - beskrivning av miljön

Depåområdet består av lokstallar, verkstäder och vagnhallar i tegel och trä. Stickspår löper från banan till depån. Depån är i dagsläget dimensionerad för 17 vagnar, museivagnar och arbetsfordon. Nio vagnar kan stå inomhus, resterande på bangården.



Figur 14. Ortofoto som visar nuläget, med utbyggd verkstadshall. Google Maps.

Norr om depån löper Torsvägen, på vägens södra sida finns parkeringsplatser och här växer träd, bl.a. ek. Depån avgränsas av ett högt stålstaket. Innanför staketet står en särskilt skyddsvärd ek. Nordost om anläggningen ligger ett bostadsområde. Även här avgränsas depåområdet av grönska, med bl.a. en särskilt skyddsvärd ek. Den planerade platsen för den nya depåbyggnaden utgörs idag av en grusplan. Här löper också ett stickspår till en enkelt utformad byggnad som inrymmer två museitåg.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Mot Torsvägen, bakom uppställningsplatsen för museifordon finns en källare i betong. Förmodligen är det den *oljekällare* som tillsammans med vagnhall, verkstad, kontors- och förrådsbyggnad och bod nämns vid beskrivning av depåområdet i ett arrendeavtal från 1969 mellan Fastighets AB Stockholm-Saltsjön och Trafik AB Saltsjöfart.



Figur 15. Grusplan norr om depåns spårrområde. Foto mot bostadsområdet i öster som avskärmas av en trädriddå.



Figur 16. Platsen för föreslagen vagnhall. På bilden syns ett täckt museitåg och det enkla skjul där museitåg förvaras idag. Skjulet kommer rivas och museitågen föreslås få en ny placering i Storängen. Foto mot öster.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 17. Mot Torsvägen finns en betongkällare som troligen är den oljekällare som nämns i ett arrendeavtal från 1969. Källaren kan komma att rivas som en följd av förslaget.



Figur 18. Den nuvarande infarten från Torsvägen, som enligt förslaget sätts igen.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 19. Lokstall och verkstad i tegel tillhör de äldsta byggnaderna i området.



Figur 20. Den dekorativa tegelfrisen under takfoten visar att man har lagt ner omsorg på utformningen när huset uppfördes och att byggnaden tillmättes ett stort värde.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 21. Smedjan.



Figur 22. En av de äldre verkstadsbyggnaderna i tegel har förlängts med en ny hall. Nybyggnaden har anpassats till miljön vad gäller takvinkel, fasadmateriel och fönstersättning.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Analys av miljöns kulturvärden

Övergripande bedömning av helhetsmiljön

Verkstadsområdet vid Neglinge station har funnits på samma plats och succesivt byggts ut sedan slutet av 1800-talet. De byggnader och anläggningar som ingår i området speglar olika epoker i Saltsjöbanans utveckling och de är viktiga och miljöskapande delar av den lokala miljön. Eftersom Neglinge förknippas med verkstäderna har de också ett identitetsskapande funktion.

Området saknar skydd i detaljplan, men har pekats ut i kommunens kulturmiljöprogram och depåbyggnaderna har klassificerats som särskilt kulturhistoriskt värdefulla i en kulturmiljöanalys 2015.

Värdebärande delar av miljön är:

- Spår miljön och depån som helhet som varit i kontinuerlig drift sedan 1893.
- De ursprungliga tegelbyggnaderna som berättar om funktionen som lokstall och verkstad.
- Äldre vagnhallar i trä. *Se sid. 9 och Figur 22, sid. 20.*
- Senare utbyggnadsetapper som vittnar om anläggningens kontinuerliga drift. 2017 års utbyggnad är väl anpassad till miljön när det gäller fasadmaterial, takvinkel och fönstersättning/fönsterutformning.
- Skyddsvärda träd mot Torsvägen i norr och mot bostadsområdet i öster av stort miljöskapande värde.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beskrivning av förslaget

Ny depåbyggnad om ca 1100 m² ska innehålla två verkstadsplatser med bl.a. mitt- och sidograv, takarbetsplattsform, övergolvslyftare och travers. Här ska även finnas utrymmen för lager, teknik och personal. Ny spårdragning till byggnaden, nya växlar, mm ingår i förslaget. Den nya byggnaden placeras längs fastighetens norra gräns. Som en konsekvens av förslaget måste den befintliga norra infarten till depån flytta till fastighetens nordöstra hörn. En ek med högt bevarandevärde vid den befintliga infarten behöver fällas. Projektet kommer att utföra kompensationsåtgärder som innebär plantering av nya träd inom området. Kompensationsåtgärderna regleras i ett exploateringsavtal mellan Nacka Kommun och Trafikförvaltningen.

Den nya byggnaden består av två motställda, något förskjutna volymer med två motlutande pulpettak. Den avslutande delen i öster, avsedd för lager, teknikutrymmen och pausrum, har ett asymmetriskt sadeltak. Taket är täckt med sedum. Solceller kommer monteras på ställning på byggnadens södra del.

Visionsbilden visar en långsträckt byggnad med träfasad. Fönstersättningen och stående lister delar upp den långa fasaden och ger den en vertikal betoning. Fasadens träpanel har lagts i både vertikal och horisontell riktning med utanpåliggande träprofiler för att skapa skuggverkan. 2024-05-17 fattade projektet beslut om att välja en brun kulör till fasaden.

En stor sprinklertank placeras nära den nya depåbyggnaden, vid fastighetens östra gräns. Mot öster föreslogs tidigare en stödmur, men muren kommer troligen utgå.

Den runda sprinklertanken är förenad med ett lägre pumphus med pulpettak. Den befintliga nätstationen flyttas något.

Befintlig depåbyggnad: funktionella anpassningar av viss utrustning kommer göras.

Som en följd av förslaget kan en ny likriktarstation behöva uppföras i anslutning till depån, och de två museifordon som idag är uppställda inom Neglingedepån måste flyttas. En flytt till Storängens station utreds.

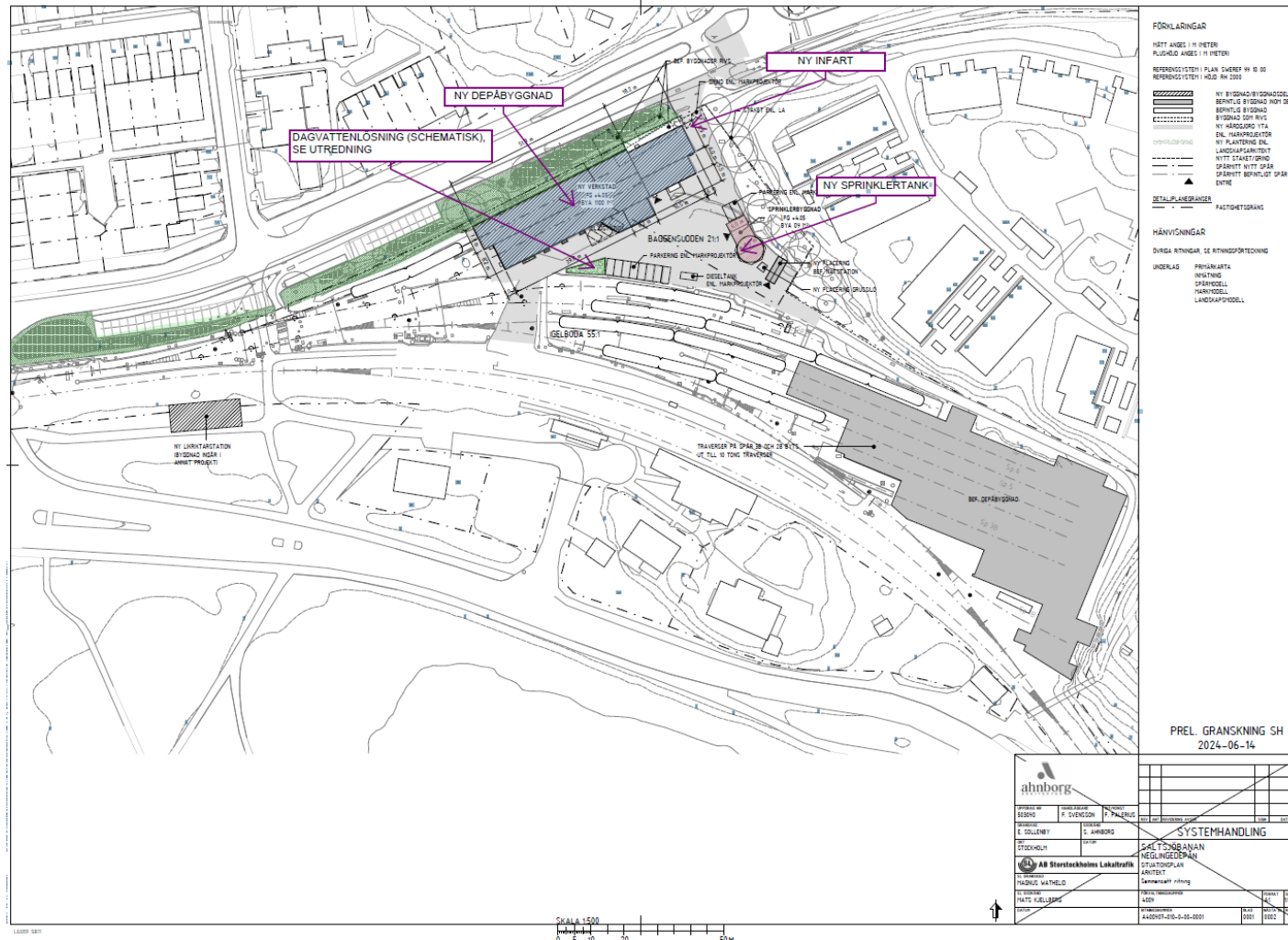
Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johanna Cotfas
+46 70 786 37 72
johanna.cotfas@regionstockholm.se



Figur 23. Situationsplan.
Prel. Granskning SH 2024-06-14

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

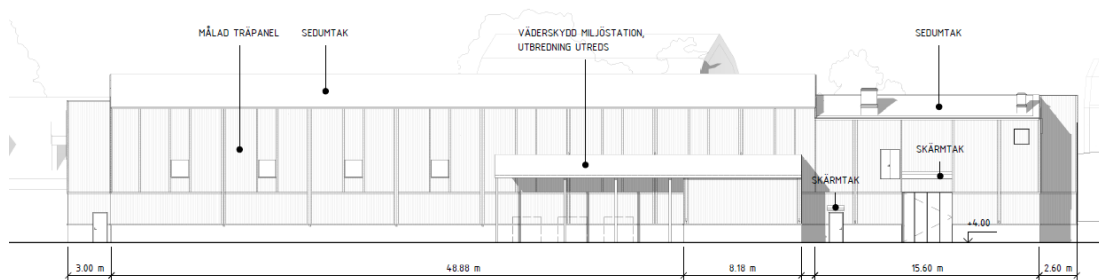
Ärende/Dok. id.
2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johanna Cotfas
+46 70 786 37 72
johanna.cotfas@regionstockholm.se



*Figur 24.
T.v: Fasad mot norr.
Visionsbild med brunmålad
träfasad. 2024-05-03.
Figur 25.
Nedan: Fasad mot söder.
Utsnitt ur Kalkylunderlag*

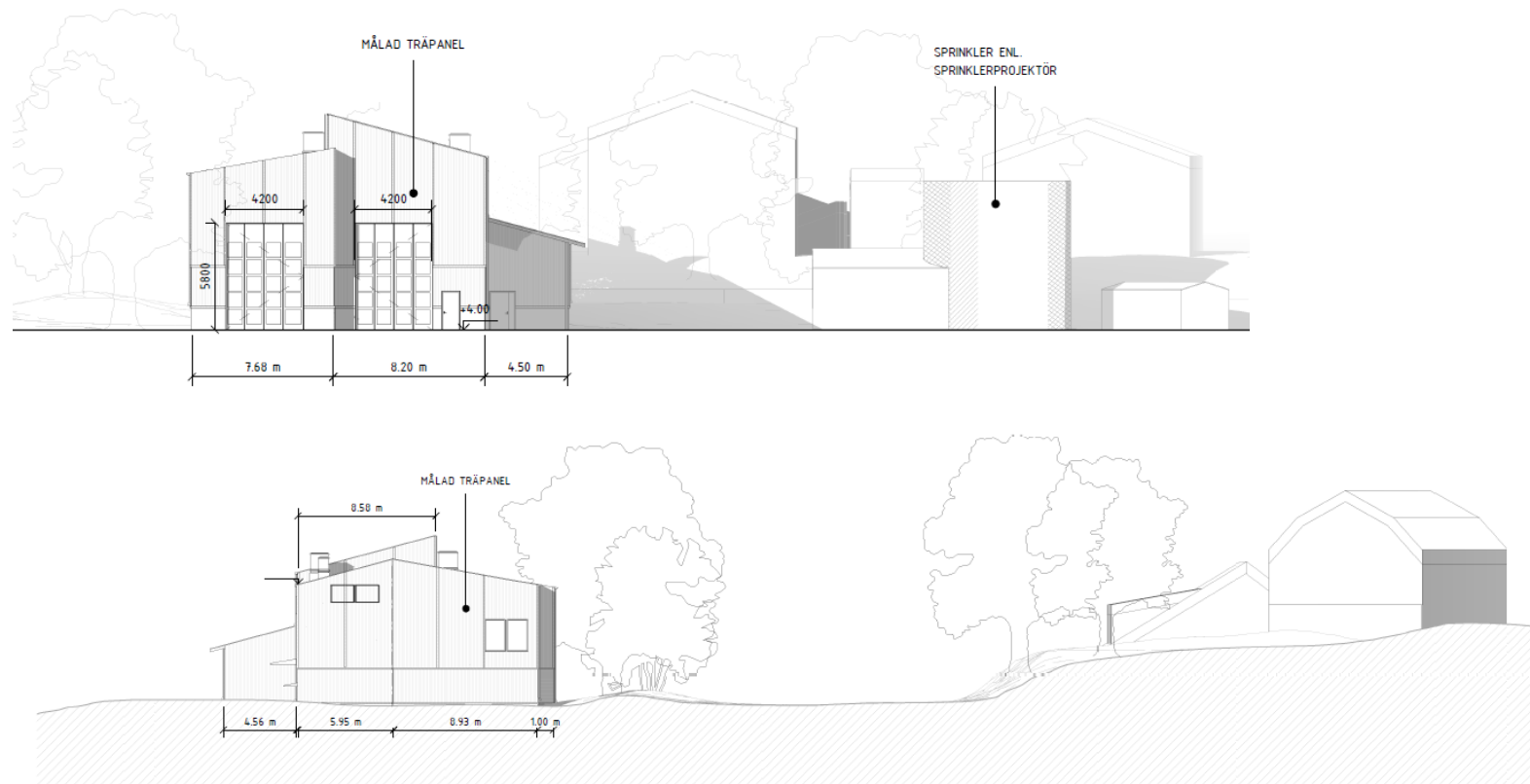


Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313

Infosäk. klass
K1 (Öppen)



Figur 26 och 27. Fasader mot väster (ovan) och öster. Utsnitt ur Kalkylunderlag 2024-05-24

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Johanna Cotfas
+46 70 786 37 72
johanna.cotfas@regionstockholm.se

Konsekvensbedömning

Inledning

Neglingedepån är Saltsjöbanans nav och anläggningen är en viktig del av den historiska utvecklingen av Neglinge och av miljön.

Lokstall och verkstad uppfördes ursprungligen i tegel, medan vagnstallet byggdes i panelklätt resvirke. Tegel valdes till de byggnader som inrymde brandfarlig verksamhet. Verkstaden innehöll en smedja och loken var ursprungligen koleldade. Tegelbyggnaderna som utformats med en tegelfris under takfoten är de mest karaktärsskapande byggnaderna i miljön och de bedöms ha stort kulturhistoriskt värde.

På grund av depåns historiskt stora betydelse för samhället Neglinge och som en del av miljön är det även av kulturhistoriska skäl angeläget att Neglingedepån kan fortsätta användas och utvecklas.

Den planerade volymens placering och form är självfallet styrd av funktionen och de tekniska strukturerna inom depån. men delar av utformningen bör kunna gå att påverka. En utgångspunkt bör vara att en ny depåbyggnad underordnar sig den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen på platsen. Av dessa har de äldre tegelbyggnaderna en större dignitet, genom sitt mer påkostade konstruktions-material och omsorgsfulla utformning, än de enklare vagnhallarna i trä. Det betyder inte att träbyggnaderna saknar kulturhistoriskt värde, men att de historiskt har haft olika funktioner som kan avläsas i exteriören. Att underordna sig kan i det aktuella fallet innebära att en ny byggnad får en volym, takvinkel och fönstersättning som ansluter till befintliga byggnader på platsen, men att man väljer en träfasad som anknyter till vagnhallarna och låter de äldre tegelbyggnaderna även fortsättningsvis skilja ut sig. Den nya byggnaden kan då utformas som ett samtida tillägg, men konkurrerar inte med den äldre historiska miljön.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Placering av ny depåbyggnad

Placeringen vid fastighetens norra gräns är förmodligen den enda möjliga på grund av depåns förutsättningar. Den nya depåbyggnaden kommer synas från Neglinge station och även bli ett nytt inslag i miljön vid Torsvägen. De befintliga trädridaerna bör bevaras i möjligaste mån.

Placeringen kan accepteras från antikvarisk synpunkt.

Utformning av ny depåbyggnad

Utformningen enligt det aktuella förslaget (*Figur 24-27*), har i stor uträkning anpassats till rekommendationerna ovan. Byggnaden har fasad av träpanel och en fönstersättning och fönsterform som anknyter till de äldre byggnaderna inom depån. De två motställda, något förskjutna volymerna med två motlutande pulpettak minskar intrycket av den stora skalan. Fasadpanelens varierade mönsterläggning bidrar också till att till att visuellt dela upp den långsträckta volymen. Sedumtäckningen på taket kan skapa ett samband med grönskan längs Torsvägen.

Utformningen kan accepteras från antikvarisk synpunkt.

Färgsättning

En nedtonad brun kulör, som visas i Figur 24, kan bidra till att den nya byggnaden kan inordnas i den befintliga miljön på ett bra sätt. Färgtypen kan förslagsvis vara slamfärg. Kulörprov bör tas fram innan slutgiltigt beslut om kulör fattas.

Rivning av uppställningsplats för museifordon inom Neglingedepån

Museifordonen kommer flyttas för att ge plats för den nya byggnaden. De föreslås få en ny placering i Storängen.

Rivningen kan accepteras från antikvarisk synpunkt.

Rivning av oljekällare

Oljekällaren har varit en viktig del av depåmiljön, men byggnaden i sig bedöms inte ha något betydande kulturhistoriskt värde.

En eventuell rivning kan accepteras från antikvarisk synpunkt, men om källaren kan behållas är det positivt.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Övriga åtgärder

Flytt av norra infarten till fastighetens nordöstra hörn,
Åtgärden kan accepteras från antikvarisk synpunkt.

Fällning av ek med mycket stort bevarandevärde vid den befintliga infarten
Att en skyddsvärd gammal ek med stort bevarandevärde behöver fällas får negativa konsekvenser för bl.a. platsens kulturmiljövärden. Som kompensation kommer dock nya träd planteras.

Ny sprinklertank med pumphus.
Med utgångspunkt från ritningen i Figur 26 bedöms att den nya sprinklertanken inte kommer påverka kulturmiljön negativt. För att kunna bedöma tankens påverkan på miljön som helhet behövs ett underlag som visar tanken från olika vinklar, t.ex. i form av fotomontage.

Sammanfattning

Det är angeläget att depån kan fortsätta utvecklas men nya tillskott bör anpassas till den historiska miljön. Den planerade depåbyggnaden har ett nutida arkitektoniskt uttryck samtidigt som gestaltningen har hämtat inspiration från de äldre byggnaderna på platsen. Den valda utformningen med träfasad låter de kulturhistoriskt värdefulla tegelbyggnaderna även fortsättningsvis ha en särställning. Förslaget till placering och utformning av en ny depåbyggnad kan accepteras från antikvarisk synpunkt.

Källor och litteratur

Program, utredningar, övriga handlingar

Kulturmiljöprogram Nacka kommun. Antaget 2011.

Kulturmiljöanalys, Saltsjöbanan, Nacka kommun. AIX 2015-03-30.

Trädinventering och okulär trädbesiktning. Neglingedepån, Saltsjöbaden. Jackson Trädvård AB 2023-07.

Objektsbeskrivning Neglinge. Region Stockholm. Odaterad.

Trafikförvaltningen
SU
FU
Resenärsmiljö

PM
2024-08-13
Version

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0313
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Arrendeavtal mellan Fastighets AB Stockholm-Saltsjön och Trafik AB Saltsjöfart. ? juni 1969.

Litteratur

Harlén, Hans. *Saltsjöbanan*. 2016.

Landgren, Kenneth. *Saltsjöbanan*. 1993.

Digitala källor

[Banguide - Saltsjöbanan Slussen-Saltsjöbaden/Solsidan - järnväg.net \(jarnvag.net\)](#)

[Kulturvärden - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

[Nacka kommun - Karta](#)

[Neglinge \(Neg\) - Svenska Spårvägssällskapet \(sparvagssallskapet.se\)](#)

[Saltsjöbadsbilder 1893-1965 – Saltsjöbadens hembygdsförening \(saltsjobadenshembygdsforening.se\)](#)

[Saltsjöbanans bangårdar \(ekeving.se\)](#)

[Sök i samlingarna \(stockholmslansmuseum.se\)](#)

[www.jvmv2.se > forum.Järnvägshistoriskt forum](#)