



KULTURMILJÖANALYS

TATTBY STATION – SALTSJÖBANAN

Utdrag ur Kulturmiljöanalys – Saltsjöbanan

Nacka kommun
Södermanland, Stockholms län

2015-03-13

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

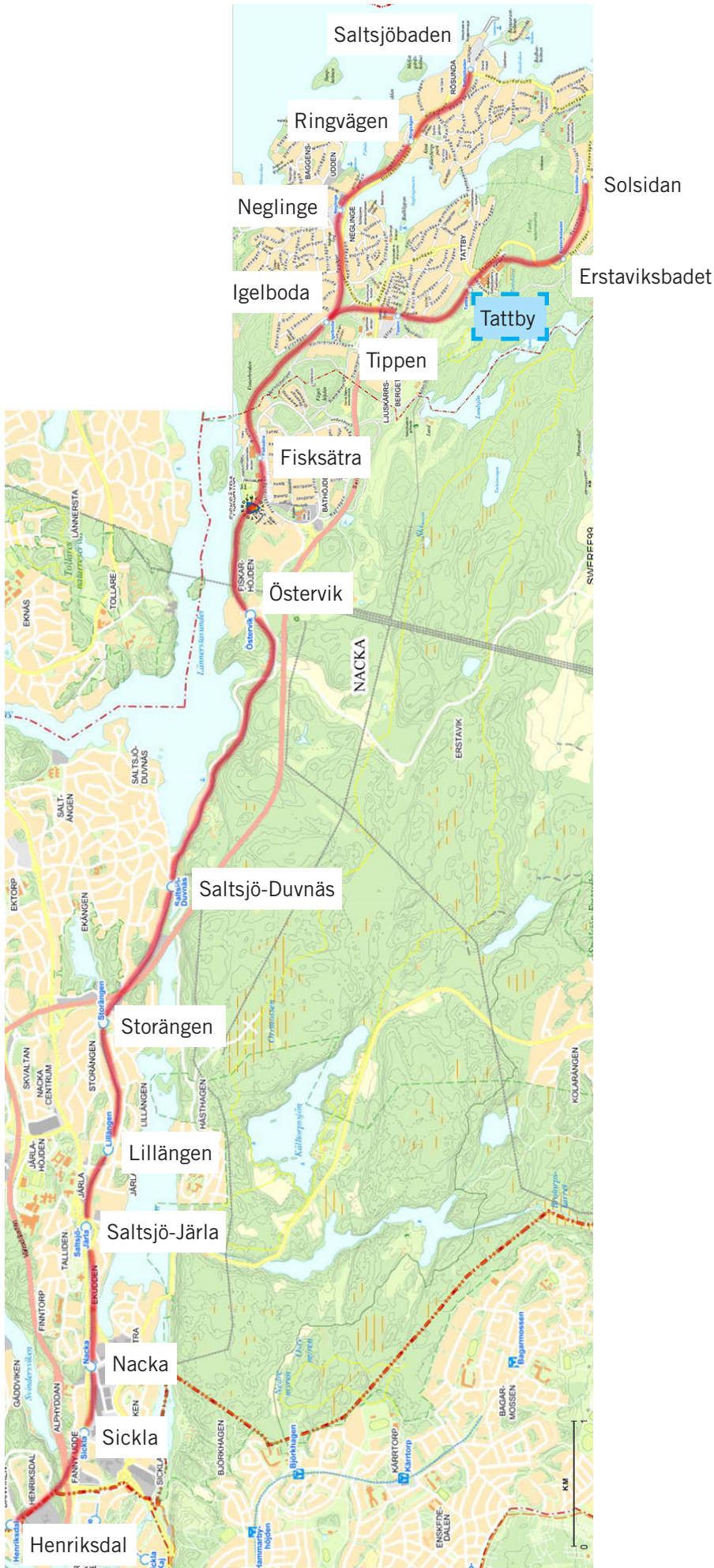
KULTURHISTORISK INVENTERING AV SALTSJÖBANAN

Tattby station, en av stationerna längs Saltsjöbanan, anlades 1913 i samband med att bibanan till Solsidan byggdes. 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. Tattby station markeras med blått.

INLEDNING

Sammanfattning

Tattby station är en av de stationer som anlades i samband med att bibanan till Solsidan byggdes 1913. Stationen hade från början stationshus, perrong i trä och godsmagasin. Stationshuset brann ner 1975 och några år senare, i början av 1990-talet, flyttades perrongen till sitt nuvarande läge. Stationsmiljön är idag obebyggd så när som på en väntkur. På grund av flytten saknar stationen kulturhistoriskt värdefulla detaljer. Dess värden binds istället till det omgivande landskapet, järnvägen och dess detaljer samt relationen till den närliggande samskolan.

Kulturmiljöanalys

Arbetet har haft som syfte att identifiera och analysera Tattby 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.”



Perrongen i Tattby från norr, 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 Järnvägsmuseum, Trafikverkets museer, Samlingsportalen.

TATTBY

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. Yttertaket 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



Stationen i Tattby består idag av en perrong i betong och en sentida väntkur, foto 2015-01-23.

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.





Saltjöbadens 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

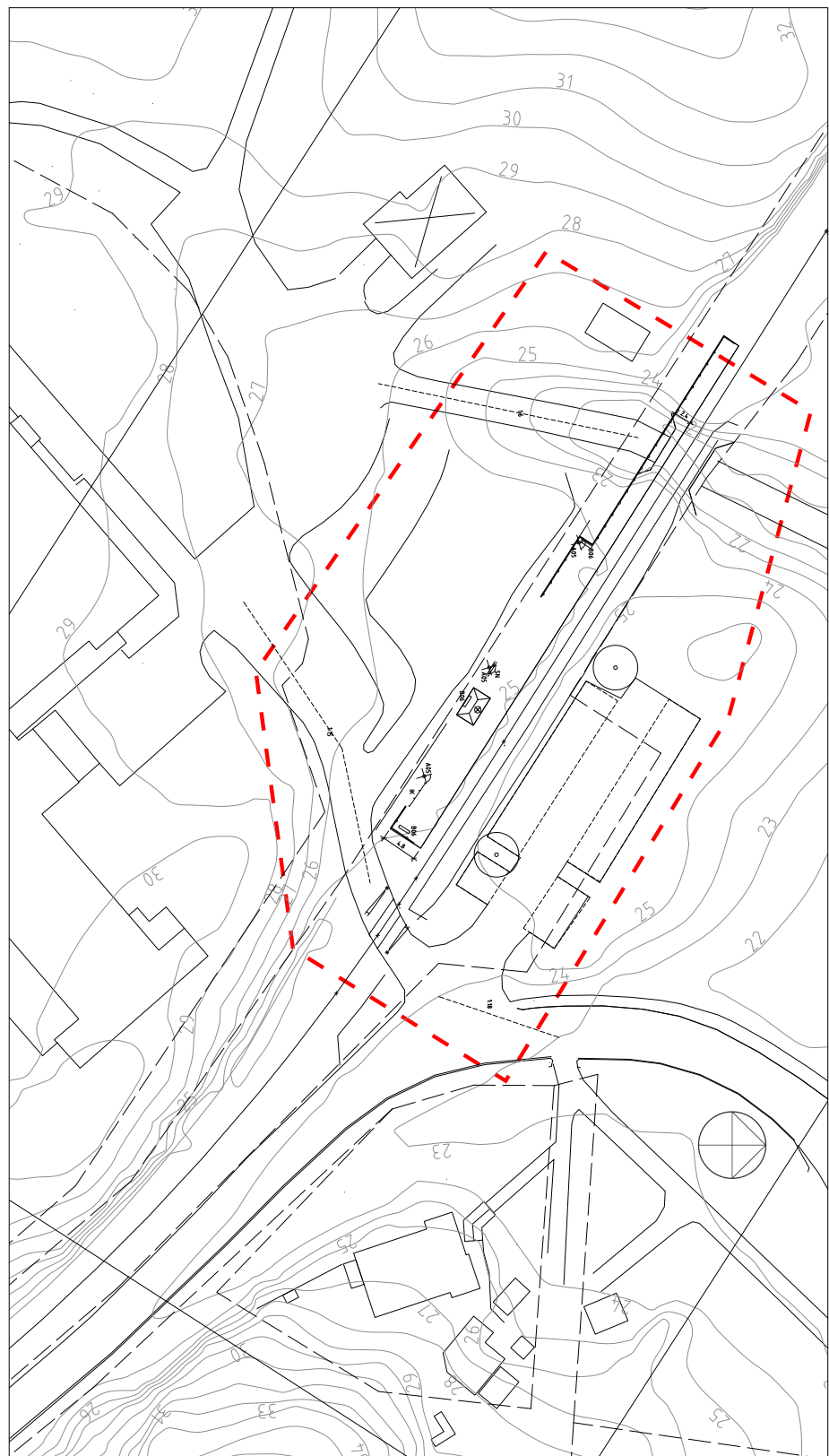
 Särskilt högt kulturhistoriskt värde

 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.

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.