

Bilaga 6

Antikvariskt förhållningssätt till
de två äldre Skurubroarna

Tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning - Vägplan
Väg 222 Skurubron

Nacka kommun, Stockholms län
Granskningshandling 2014-10-31

Objektnummer: 8446031

Skurubron väg 222

Antikvariskt förhållningssätt till de två äldre Skurubroarna

VÄGPLAN

2014-04-25

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
Trafikverket			

Författare/Konstruktör: Sven Olof Ahlberg och Johanna Alton

Antikvariskt förhållningssätt till de två äldre Skurubroarna

Efter konsultation med bebyggelseantikvarie Sven Olof Ahlberg som tidigare gjort en teknik- och brohistorisk inventering av de två Skurubroarna, kan det konstateras att de två befintliga broarnas värde främst består i deras stora former. Dessa stora former utgörs av konstruktionerna för valven, pelarna och den välvda brobanan. Dessa element ska beaktas. Även betongens ljusa kulör och textur har ett högt värde. Bortsett från betongen i valven, är bevarande av den befintliga betongen däremot inte primär.

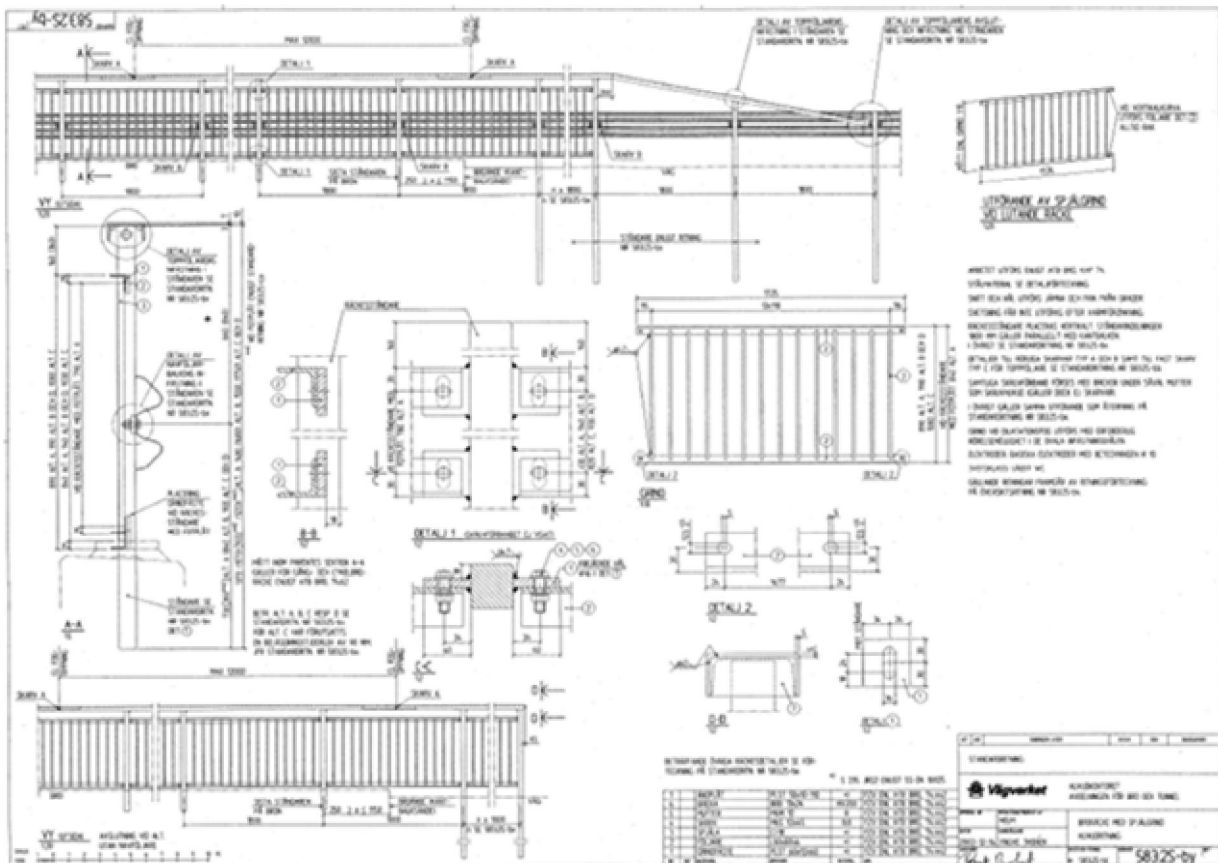
Allmänt förhållningssättet för bevarande av de två broarna är enligt följande:

1. Valven ska bevaras i ursprunglig form och med ursprungligt material. Vissa renoveringar och där det är nödvändigt, kan en diskret pågjutning komma att behöva göras. Alla ingrepp ska dock anpassas till befintliga valv. Inga grova pågjutningar eller betongsprutningar är tillåtna. Formbrädsavtryck, utformning av kanter och eventuella skugglister ska anpassas till de befintliga valven.
2. Pelarna kommer att renoveras och vissa av dem är i så dåligt skick att de behöver bytas ut mot omgjutna. Åtgärderna får inte medföra att pelarna görs grövre än den grovlek de har idag. Avseende pelarna finns det inga krav på att det ursprungliga materialet ska bevaras. Det är formen och grovleken på pelarna som är av värde. Avseende detaljutformningen gäller motsvarande som för valven. Det innebär att inga grova pågjutningar eller betongssprutningar får göras. Formbrädestryck, utformning av kanter och eventuella skugglister ska anpassas till de befintliga pelarna.
3. Brobaneplattans puckelform är ändrad från den ursprungliga kraftigt välvda 1910-talsformen till 1950-talets mer utflackade form. Om man i samband med renoveringen avser att ytterligare flacka ut brobaneplattan som ett sätt att hitta en kompromisslösning för att anpassa bronns funktion till dagens behov, ska det ske i samråd med bebyggelseantikvarie Sven Olof Ahlberg. Var gränsen går för acceptabla formförändringar går inte att förutse eftersom varje bro är unik i dess sammanhang och konstruktion. Brobaneplattornas kondition är relativt god och det undre skiktet skulle i praktiken kunna bevaras. Eftersom en helt ny profil ska göras på översidan är det dock mer resurseffektivt att byta ut plattorna i dess helhet, tillsammans om så önskas, med delar av de längsgående huvudbalkarna. I samband med återuppbyggnad ska brobaneplattornas kantbalkar göras så diskreta som möjligt. Detsamma gäller räckenas utformning samt eventuella bullerskydd.
4. För att bron ska behålla en av de mest väsentliga delarna av det materialhistoriska värdet är det viktigt att alla gjutningar, lagningar och eventuella övriga ingrepp görs med betong som är anpassad till den kulör som betong hade när bron byggdes. Åtskilliga reparationer har gjorts sedan den första bron byggdes och dessutom den omfattande kompletteringen som gjordes under 1950-talet. En stor andel av den betong som vi ser idag är därför inte äldre än från 1950-talet, då betongkulören var mörkare än den ursprungliga bronns kulör. Kulören på betongen måste därför bli en kompromiss mellan de två generationernas betongkulörer. Oavsett om man väljer att utgå från 1910-talets riktigt ljusa betong eller den något mörkare kulören från 1950-talet är skillnaden mot dagens anläggningsbetong påfallande. Med anledning av detta föreslås att stor vikt ska läggas vid att hitta en ljus betongkulör som kan användas till

hela konstruktionen. Här kan även en kulör på ett eventuellt färgsystem för målning av samtliga betongytor, att behöva diskuteras.

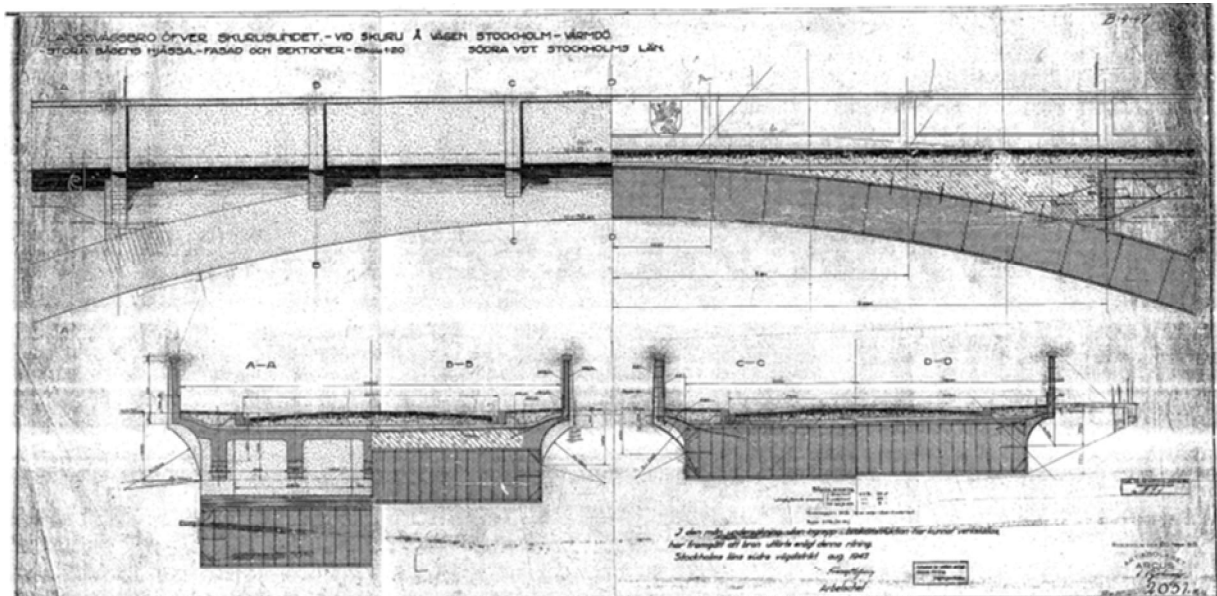
5. För att bron ska behålla en av de mest väsentliga delarna av det materialhistoriska värdet är det viktigt att alla gjutningar, lagningar och eventuella övriga ingrepp görs med samma textur på betongen, dvs ytstruktur, i form av formbrädestryck som på de ursprungliga brodelarna.
6. Dagvattenavrinning och eventuella kabelkanaler och fjärrvärmerör, ska monteras så att de inte påverkar brons karaktär och grundform när bron betraktas från sidorna.

I gestaltningsprogrammet föreslås det så kallade Stockholmsräckets. Det kommer med nödvändighet att kompletteras med bullerskärmar. Detta stämmer väl överens med det räck som placerades på broarna i samband med renoveringen på 1950-talet.



Figur 1. Ritning på räckets som placerades på de två broarna i samband med uppförande av ny bro och renovering av befintlig bro (Källa: Ritningsarkivet på Trafikverket BaTMan). Räckets överensstämmer väl med det räck som vardagligt kallas "Stockholmsräckets".

På den äldre bron fanns det tidigare en 1,10 meter hög barriär av betong som fungerade som ett räcke och som ersattes av ovan beskrivna stockholmsräcke (se ritning nedan).



Figur 2. Ritning på den betongbarriär som fanns på den äldsta bron, från år 1915 (Källa: Trafikverkets ritningsarkiv BaTMan).

Källor

Ahlberg, Sven Olof. 2010: Vägbro 2-7-1 över Skurusundet, Skurubron. Teknik- och brohistorisk värdering med förslag till ombyggnad. Kulturbyggnadsbyrån.

Väg 222 Skurubron vägplan. Granskningshandling. Gestaltningprogram för. Trafikverket.