



**ÖRNSKÖLDSVIKS  
KOMMUN**

Datum: 2025-03-12

Ärende: Sbn/2017:1300

# Kulturmiljöanalys Örnsköldsvik Varvskajen

Erika Volpe 250206



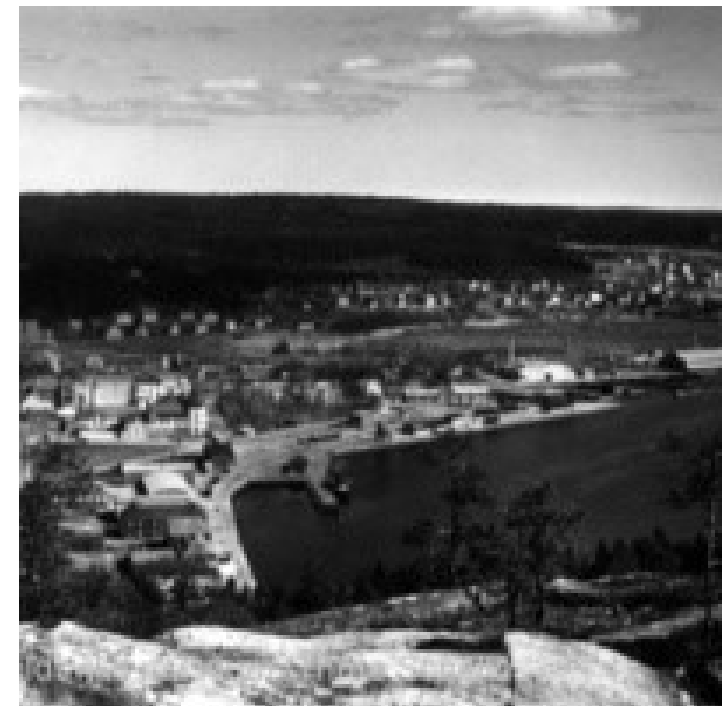
© Örnsköldsviks museum - Werner Wängström

# INNEHÅLL

- SAMMANFATTNING
- HISTORIK JÄRNVÄGSSTATIONEN
- HISTORIK PARKANLÄGGNING
- KULTURVÄRDEN INOM PLANOMRÅDET
- KULTURVÄRDEN I ANSLUTNING TILL PLANOMRÅDET
- HOPPBACKE
- SIKTLINJER
- UTVECKLING
- KONSEKVENSER ENLIGT LAGSTIFTNINGEN
- KÄLLOR
- APPENDIX FOTO



Fotograf: Karl-Otto Strandberg



# SAMMANFATTNING

I centrala Örnsköldsvik, som är en utpekad kulturmiljö K53 enligt Kulturmiljöprogrammet 2005, finns värdefulla parker, värdefulla byggnader och värdefull offentlig konst.

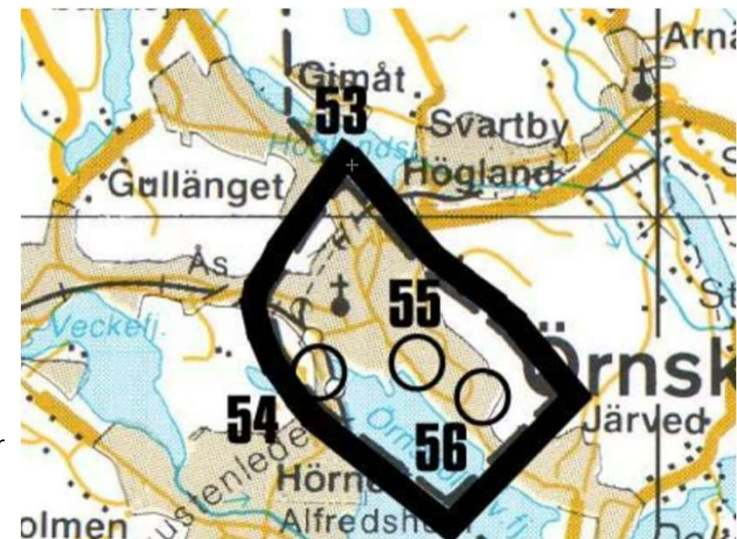
I området som skyddas av PBL samt KML planeras en stadsdel utifrån tillväxtmål och FÖP för centralorten för Örnsköldsvik. Planutredningens namn är Norra Varvskajen del av Örnsköldsvik 9:1 samt del av Örnsköldsvik 9:1, Södra Varvskajen

Kulturmiljöanalys bygger på utvärderingen av de kulturmiljövärden som lämnat spår, liksom de sociala och de estetiska aspekterna som står att finna i den byggda miljön. I de sociala aspekterna inkluderas människors förutsättningar att vistas och röra sig i sin miljö som både kan vara hårdgjord eller grön, varför även parkmiljöerna lyfts fram i den här analysen.

Inom planområdet finns det ett byggnadsminne och två fornminnen i form av en sänkesten samt ett vrak, dock inga kyrkliga kulturminnen. De byggnader som är viktigast för platsens bärande berättelser kan inte rivas och är byggnadsminnet Stationshuset med biljettkur. De nuvarande saltmagasin som står i varvskajens nordligaste del borde bli kompletterade med en återuppbyggnad av de resterande magasin som inte skulle ha rivits.

Platsen har i mer än hundra år varit en knutpunkt för resenärer som besökt Örnsköldsvik och avrest från Örnsköldsvik och den har i och med utbyggnaden av resecentrum samt campingbilsuppställningen fortsatt att fungera på linkande vis.

Påverkan av nybyggnationen ökar flödet av människor på platsen. Nya bostadshus kommer att påverka siktlinjer för två kvarvarande utpekade timmerhus ovan Modovägen, bla Ahlnanderska villan. Nybyggnationen kan möjliggöra återuppbyggnaden av de rivna saltmagasinen för att återskapa en förlorad kulturmiljö.



Karta ur KMP 2005, illustrerar **Kulturmiljö nr 53** – som inkluderar hela centrala Örnsköldsvik



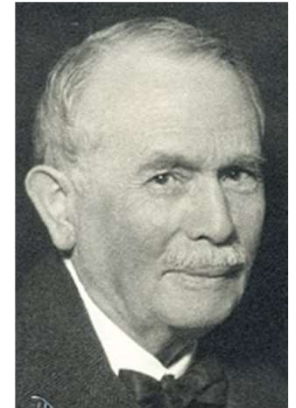
# JÄRNVÄGSSTATIONEN OCH FOLKE ZETTERWALL

Örnsköldsvik fick stadsprivilegier 1894. Men redan långt tidigare var platsen ett handelscentrum för norra Angermanland och södra Lappland. Från 1863 fram till stadens bildande var Örnsköldsvik en så kallad köpingskommun. Mellan åren 1863 och 1894 växte invånarantalet från drygt 300 till över 2 000. Det var uppsvinget i skogsindustrin och sjöfarten som fick orten att utvecklas i snabb takt.

Folke Zetterwall, son till Helgo Zetterwall, ritade ett antal järnvägsbyggnader i Sverige. Som utbildad arkitekt kom Folke via uppdrag för Överintendentämbetet att som chefsarkitekt på Statens Järnvägars arkitektkontor att rita hela 260 stationshus som uppfördes över hela landet i varierande stilar och av olika material, 80 av tegelsten och 180 av trä. Stationshuset i Örnsköldsvik från 1892 är en av få stationshus i norra Sverige som utförts i tegel.

Stationshuset i Örnsköldsvik från 1892 är en gedigen byggnad utförd i tegel med falsat plåttak framförallt i nygotisk stil med mönstermurade ornament, torn och takkupor. Då tidsepokens arkitekturstil var nationalromantisk, fick interiörerna spegla de rådande tidsidealerna med sin stora klocka, mörka färgställningar, väggfasta bänkar och den dekormålade interiören. Här uppfördes även lokstallar, magasin samt pump för vattenpåfyllning av ånglok. Två fristående paviljonger med tälttak bands samman med stationshuset av ett långsträckt perrongtak. Idag finns bara en av dessa paviljonger kvar.

Med 1400 kilometer nybyggda spår och närmare 200 nya stationsmiljöer under tidsperioden 1855-1875, förbands systemet orter, städer och nationer med varandra genom sin struktur och ordning. Landskapet togs i anspråk och tuktades, skulle skötas ordningens ideologi i kombination med viljan att genom precision lyckas att göra tekniska framsteg, ledde till att nyttja arkitektur och trädgårdskonst för att bygga ny järnväg. Invigning skedde i närvaro av Kung Oscar den II och det måste ha varit viktigt att kunna erbjuda en vacker och stilmässig stationsmiljö i samband med besöket, vilket i sin helhet hade stor påverkan på stadsborna.



Folke Zetterwall  
1862-1955



Detalj Vestibul

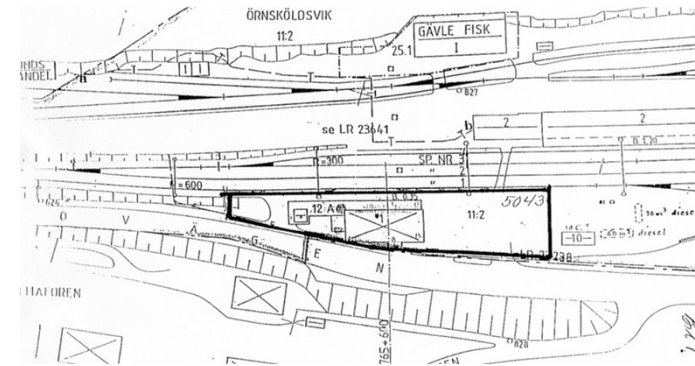
# PARKANLÄGGNING VID JÄRNVÄGSSTATIONEN

Statens järnvägar lade stor omsorg att skapa parker runt de nya anläggningarna som omdanade de svenska städerna i och med järnvägens intåg. Tekniken var ljudlig och anläggningarna spred olika odörer varför det mötet mellan maskin och människa kom att bli mycket betydelsefullt att anlägga järnvägs-parker, tänk utedass och ångmaskiner. Lokala trädgårdsmästare anlätades av järnvägsingenjören för respektive sträcka och så småningom byggdes en hel trädgårdsorganisation upp och plantskolor levererade växtmaterial från norr till söder med vinterskötsel av växtmaterial. Parkerna var öppna för allmänheten och resenärer att besöka. Stationsparkernas funktion var att tillhandahålla platser att vistas på i samband med väntan, vilket idag har övergått i platser ämnade för passage.

Utveckling av platsen kring stationshuset

I flera av utredningarna kring tidigare planläggning av Örnsköldsvik 9:5, mfl har det föreslagits att en offentlig plats med plats för grönska skulle kunna anläggas i hjärtat av fastigheten. Där stationshuset står skulle en trädgård kunna anläggas som anknyter till de järnvägs-parker som historiskt sett anlagts invid stationshusen runt om i Sverige. I tidigare utredningar har liknande förslag framförts och kan ses som uttryck för en idé som historiskt sett här anlagts invid järnvägsstationerna runt om i hela landet. Utgångspunkten är historisk, men anknytningen till Örnsköldsviks station skulle kunna sägas vara att det här funnits kringgårdande planteringar men i andra lägen. Här kan den offentliga konsten få ett utrymme och bli ett besöksmål i kongenial harmoni med parken.

Vidare brukade träd och buskage släppas upp i närheten av spårområdet för att förhindra eld- och rökutveckling då ångloken trafikerade järnvägen. Ett återskapande av alltför tät vegetation kan ses som positivt ur aspekten att behov kan uppstå att binda vatten och motverka erosion, men att själva användningen av marken inte kommer att rymma alltför många större träd då GC-väg samt friyta i form av bostadsgårdar och lek-parker förmodligen bör ianspråkta platsen.



Lst VN: Byggnadsminne situationsplan

Fotograf: Olle Strandberg



# KULTURVÄRDEN

## inom planområdet

### Kultuhistoriska värden inom planområdet

Inom planområdet finns det ett byggnadsminne, Stationshuset av Folke Zetterwall. Därutöver finns fornlämningen ett vrak [L1934:2656 Fartygs-/båtlämning] samt fornfyndet en sänkesten. Inga kyrkliga kulturminnen finns på fastigheten.

### Kultuhistoriska värden i anslutning till planområdet

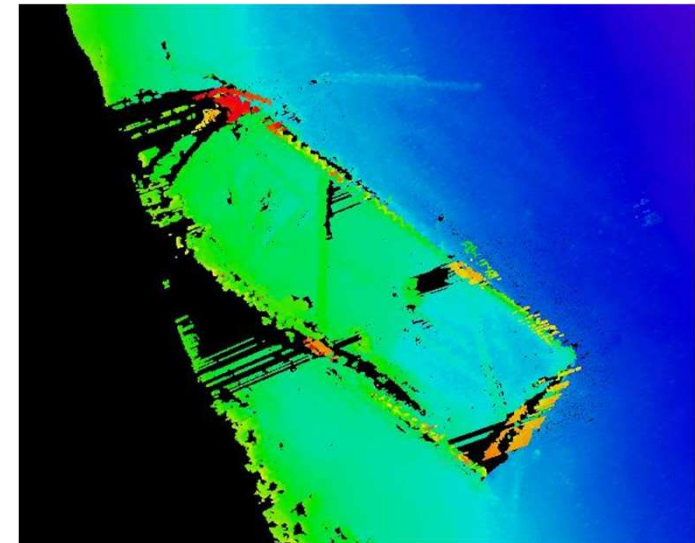
Fastighetens grannar består av en brokig samling med byggnader av högt arkitektoniskt och kultuhistoriskt värde. De två De tillkommande byggnaderna kan tänkas bidra med förhöjda arkitektoniska kvaliteter. Här måste kraven vid bygglovprövning enligt PBL 2 kap 6 § följas.

### Miljöskapande värde

Varvskajens kvaliteter återfinns i den direkta kontakten med Ömsköldsviksfjärden och den stadsbildsvy som ligger öppen för betraktaren som vistas på Varvskajen. Där återfinns ett koncentrat av olika typer av resandeaktiviteter och transportmedel. Sommartid aktiveras en småbåtshamn, Sjöräddningssällskapet med kontor, en sjösättningsramp. Sommartid som vintertid fungerar även ett resecentrum för buss och tåg, en husbilsparkering och en gammal station med spår som löper parallellt längs med Modovägen. Vid en exploatering av varvskajen är det väldigt angeläget att kontakten med fjärden inte privatiseras utan att en förlängning av strandpromenaden tar form för att erbjuda en lång och sammanhängande kontakt med vattenspegeln som rekreation.



Fotograf: Olle Strandberg, RAÄ:Multibeambild vrak



# KULTURVÄRDEN

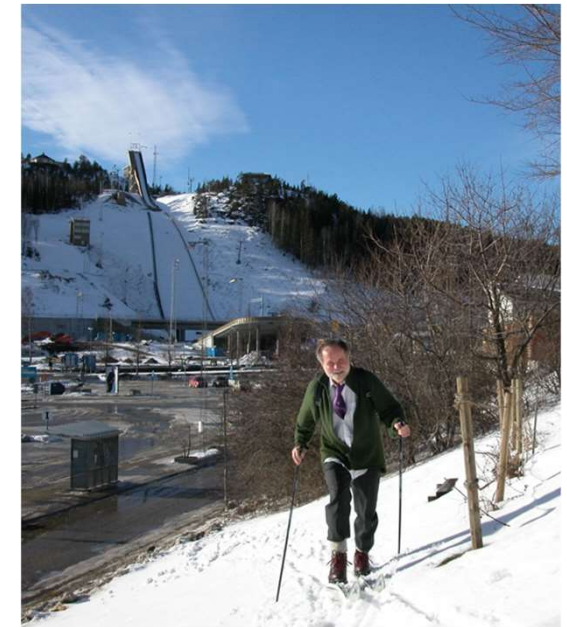
i anslutning till planområdet

## Idrottshistoriskt värde

Den allra första hoppbacken vid Paradiskullen byggdes redan 1910. Så byggdes en backe där det hoppades 22 meter 1913. Svenska mästerskapen arrangerades i Örnsköldsvik 1927. Backhoppningsanläggningen byggdes om 1961. En modernisering av backen utfördes 1991-92 och då Botniabanan byggdes flyttades normalbacken ungefär 40 meter västerut sedan berget först sprängts ur. De mindre backarna på platsen revs och nya byggdes högre upp på berget. Anläggningen nyöppnades oktober 2005.

## Kultuhistoriskt värde

Kultuhistoriskt värdefulla och miljöskapande är de två utpekade bostadshusen i backen ovan Modovägen, bla Ahlnanderska villan som byggdes vid tiden för köpingens grundande av Johan Ödbergs svåger.



”I Örnsköldsvik kan man bo i en vingård och åka skidor till jobbet!”  
f.d.Stadsträdgårdsmästare  
Ove Johansson

## HOPPBACKE Friska viljor



*Idrottsföreningen Friska Viljor grundades 1905 i Örnsköldsvik. I föreningens jubileumsskrift från 1930 står det att "Idrottsplanen, som är belägen inom stadens planlagda område, och å stadens karta benämnes Vasaplanen, ligger omedelbart invid den vackra Vasaparken. Denna park, som terrassformigt höjer sig från idrottsplanen, utgör den mest vackra och härliga åskådarplats man gärna kan tänka sig och kan man säga om idrottsplatsen i dess helhet, att denna torde vara den vackrast i hela Norrland."*

*"Föreningens skidbacke, som är belägen i stadens omedelbara närhet på den s.k. Paradiskullen, torde vara en av landets största naturliga skidbackar. "*

Fotograf: Thure Schelin

# SIKTLINJER



Siktlinjer går  
från/mot

-Utpekade  
byggnader  
Semaforen 9 och  
Semaforen 11  
bla Ahlnanderska  
villan

-Byggnadsminnet  
Järnvägsstationen

-Hoppbacken

-Längs med  
strandpromenaden

Karta: Örnsköldsviks KLM

## UTVECKLING

Behov att återskapa hamnmagasinen enligt antaget beslut från 2015 då hela fjärdens arkitektur bygger på det tematiska gavelmotiven som tidigare befäste landhöjningen och fortfarande skulle ha byggts upp.

Där stationshuset står skulle en trädgård kunna anläggas som anknyter till de järnvägsparker som historiskt sett anlagts invid stationshusen runt om i Sverige. I tidigare utredningar har liknande förslag framförts och kan ses som uttryck för en idé som historiskt sett har anlagts invid järnvägsstationerna runt om i hela landet.

I anslutning till stationshuset tillskapas en öppen plats för möten och aktiviteter i grönska. Här kan den offentliga konsten få ett utrymme och bli ett besöksmål i kongenial harmoni med parken.

Bibehållandet av öppenhet och siktlinjer med flukter mellan de huskroppar som placeras på platsen är nödvändigt.

Bygga terrasserade volymer som bryter ner skalan och skapar en lugn proportionering, fungerar även längs med kustlinjen. Takvinklar kan variera och behöver inte slaviskt ansluta sig till befintliga takvinklar.

Valda material bör ansluta till tegel- och träarkitektur som återfinns på platsen. Färgsättningen kan ansluta till kulörer i det gula-röda spektrumet som är typiska för Centrala Örnköldsvik. Andra radens bostäder mot Modovägen kan även ges andra inslag med något dovare och mörkare kulörer, dock inte svart eller vitt.



Gröndal.

Byggnaden uppfördes  
som terasshus mellan  
1949 och 1951  
Arkitekter: Sven  
Backström och Leif  
Reinius.

# Konsekvenser för kulturvärden och kulturhistoriska värden enligt lagstiftningen (plan- och bygglagen, KML)



**Plan- och bygglagen (PBL 2010:900)** använder både begreppen kulturvärden och kulturhistoriska värden. Kulturvärden består av kulturhistoriska, estetiska och sociala värden enligt Riksantikvariets förnyade värderingssystem. I plan- och bygglagen ingår historiskt värde i den uppräkningslista av olika kulturella aspekter (historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden) som på olika sätt ska beaktas vid förändring och ombyggnationer i bebyggelse.

**BFS:** Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad. (BFS 2016:6).

**2 kap. 3 §:** Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja 1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder, [...].

**2 kap. 6 §:** Vid planläggning, [...] 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, [...]. Vid planläggning [...] 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. Lag (2014:477).

I kulturmiljölagens första kapitel beskrivs syftet med att skydda kulturmiljöer:

**KML 1 kap 1 §** Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön.

Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Bestämmelserna i denna lag syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Lag (2013:548).

# KÄLLOR

- Agenda 2030, Globala målen: Miljömål 11-4
- Avhandling: Staten som trädgårdsmästare av Anna Lindgren
- Friska viljor, jubileumskrift 1930
- FÖP Örnsköldsviks kommun 2020
- Information av Maggis Frisk, Örnsköldsviks kommun
- Jernhusens kvalitetsprogram: Stationsnära stadsutveckling
- Kulturmiljöprogram 2005, Örnsköldsviks kommun
- PBL 2010:900
- Parker i Örnsköldsvik
- RAÄ Plattform Kulturhistorisk värdering och urval
- Örnsköldsviks museum & Konsthall, fotografiska samlingar samt kulturhotellet

# Foto



Travers



Krigsbarn



Stationen



Ånglok



Rälsbuss

