
ANTIKVARISK KONSEKVENSPANALYS



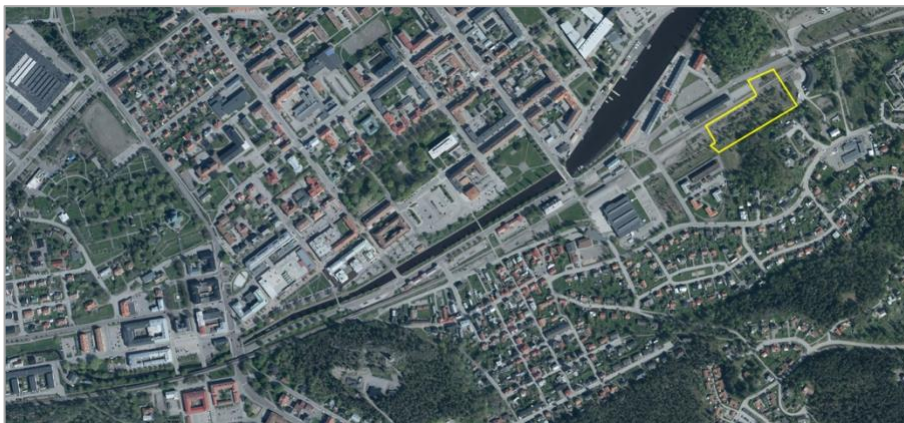
UPPDRAG: Söderhamn, dp Faxevästra
FASTIGHET: Broberg 3:1 m.fl.
BESLUT: Söderhamns kommun,
dnr. BMN B-2019-406
BESTÄLLARE: Söderhamns kommun
ANSVARIG: Martin Åhrén
DATUM: 2023-02-16

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Bakgrund och orientering | 5 |
| Gällande förutsättningar | 5 |
| Platsens historia | 6 |
| Kulturhistoriska värden | 9 |
| Samrådsförslaget..... | 10 |
| Antikvarisk bedömning..... | 11 |
| Rekommendationer till planprocessen | 12 |

BAKGRUND OCH ORIENTERING

Söderhamns kommun arbetar med en ny detaljplan för fastigheten Broberg 3:1 med syftet att möjliggöra ett vård- och omsorgsboende i den östra delen av centrala Söderhamn. Planförslaget ställdes ut för samråd under perioden 2022-07-01 – 2022-08-31 vid vilket Länsstyrelsen Gävleborg yttrade sig över planens påverkan på, bland annat, kulturmiljön. Det aktuella planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö och enligt länsstyrelsens bedömning medför planbestämmelserna ”svårigheter att utläsa hur kommande bebyggelse kan komma att utformas och placeras. Detta innebär hinder att avgöra om den tillkommande bebyggelsen kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård.” Till följd av detta har Hille Hus o Historia fått uppdraget att upprätta en antikvarisk konsekvensanalys som underlag för kommunens fortsatta planarbete. Uppdraget utförs i egenskap av underkonsult till Sweco.



Ortofoto över centrala Söderhamn med planområdet inringat med gult. Foto från www.lantmateriet.se 2022-02-14.

| | |
|----------------------------|--|
| Fastighet | Broberg 3:1, Söderhamn |
| Detaljplan | <i>Detaljplan för nytt vård- och omsorgsboende Söderhamn, samrådshandling 2022-06-08 (dnr. BMN B-2019-406)</i> |
| Fastighetsägare/beställare | Söderhamns kommun via Sweco (plankonsult) |
| Kontaktpersoner | Christina Englund, Sweco |
| Uppdragsansvarig | Martin Åhrén, certifierad sakkunnig KUL, nivå K |
| Uppdragets omfattning | Antikvarisk konsekvensanalys |
| Rapportdatum | 2023-02-16 |

GÄLLANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet ligger till största del inom riksintresse för kulturmiljö X 603 *Söderhamns stad*. Motivet till riksintresset är formulerat på följande vis:

1600-talsstad grundlagd som en följd av centralmaktens expansiva politik med stadsbildningar vid strategiska hamnlägen längs Norrlandskusten. Motivet för stadens grundläggande var att koncentrera Hälsinglands gevärssmide till Söderhamn. Stadsmiljö präglad av handel, tidig gevärsindustri, sjöfart och fiske samt träindustri från den industriella expansionen vid 1800-talets mitt. Sammanhållen och representativ bebyggelse från 1800-talets slut och 1900-talets början som visar en småstads alla funktioner.

Riksintresset spänner över en lång tidsepok och ett stort geografiskt område. Således är också riksintressets uttryck många med allt från stadsstrukturer och miljöer till enskilda byggnader och byggnadsmaterial. Det aktuella planområdet berörs i det närmaste uteslutande av dess närhet till järnvägen. Riksintressets uttryck avseende järnvägen är formulerat enligt följande:

Järnvägsmiljö med stationshus från 1886, särpräglad järnvägsviadukt i nitad fackverkskonstruktion som löper genom staden. Järnvägsmagasin samt lokstallar.

I Länsstyrelsen Gävleborgs fördjupade kunskapsunderlag *Riksintressen i Söderhamns kommun – Ett kunskapsunderlag* (2015-12-22) framgår att järnvägen hade betydelse för stadens expansiva period under 1800-talets andra hälft:

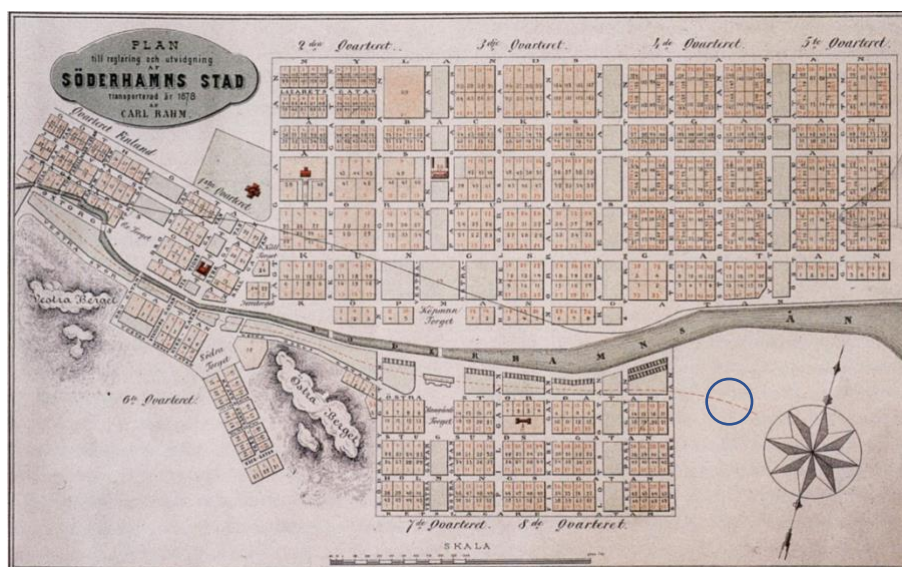
Här finns ett stort och påkostat stationshus, magasinsbyggnader i trä, lokstallar och en lång järnvägsviadukt i fackverkskonstruktion som höjer sig över bebyggelsen i kvarteren kring Rådhuset. Hela området tillskapades under några få år på 1880-talet då Söderhamn fick järnvägsförbindelse till norra stambanan, också det en viktig förutsättning för utvecklingen i staden.

Enligt kunskapsunderlaget är järnvägsmiljön också en riksintressets tretton värdebärare:

Järnvägen med stationshuset från 1886, järnvägsmagasin och järnvägsviadukt med fackverkskonstruktion.

PLATSENS HISTORIA

Platsen för det aktuella planområdet är starkt knuten till järnvägen. När en ny stadsplan upprättades för Söderhamn efter branden år 1876 planerades redan en ny sträckning av den år 1861 invigda privatägda Söderhamns Järnväg. Men det var först när den ursprungligen 15 km långa järnvägen mellan Bergvik och Söderhamn köptes av Statens Järnvägar som planerna förverkligades. Med köpet blev Söderhamns Järnväg en del av norra stambanan när den byggdes ut mellan Bergvik och Kilafors år 1885. Det var i samband med detta som det ännu bevarade stationshuset byggdes, och samtidigt förlängdes även järnvägen så att den nådde stadens hamn i Stugsund drygt tre kilometer längre österut. Bebyggelsen i stadsdelen Öster sträckte sig vid denna tid ungefär till Snickaregatan, drygt hundra meter öster om järnvägsstationen. Således var det, om inte jungfrulig, så i alla fall oreglerad mark som togs i anspråk för den nya järnvägsbebyggelsen.



Söderhamns stadsplan från 1876 visar både 1861 års järnväg på den norra sidan av ån (svart streck) och den planerade järnvägen på den södra (rött streck). Det ungefärliga läget för det aktuella planområdet är markerat med en blå cirkel.

Med järnvägen följde ett flertal nya byggnader och konstruktioner. Det nya stationshuset ritades av SJ:s chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelswärd och invigdes under storslagna former år 1886. Hanteringen av gods krävde ett godsmagasin och för att möjliggöra reparationer och underhåll av loken uppfördes ett lokstall. Mest anmärkningsvärd var dock den långa viadukt som byggdes för att hantera både höjdskillnaderna och trafiken genom staden. Den första viadukten ersattes år 1915 av den nuvarande, utförd i nitat stål med plats för två spår istället för ett som tidigare.



Foto från invigningen av Söderhamns nya stationsbyggnad år 1886. Foto: okänd, ur Järnvägsmuseets bildarkiv (beskuret).

Den största förändringen av platsen kom med utbyggnaden av Ostkustbanan i mitten av 1920-talet. Med den förbands Söderhamn med Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand samt Ljusne, Bergby och Gävle och i förlängningen även Uppsala och Stockholm. Det ökade persontrafiken men även godstrafiken. Följden blev att spårområdet utvecklades med en större bangård och upplagsplatser. Och även godsmagasinet kom snart att bli större.



Söderhamns järnvägsområde omkring år 1900. Här syns stationshuset och en bit längre bort godsmagasinet på vänster sida av spåren. Ytterligare en bit bort mot fonden syns lokstallet på höger sida av spåren. Det ungefärliga läget för det aktuella planområdet är inringat med gult. Foto: Per Lind, ur Järnvägsmuseets bildarkiv (beskuret).

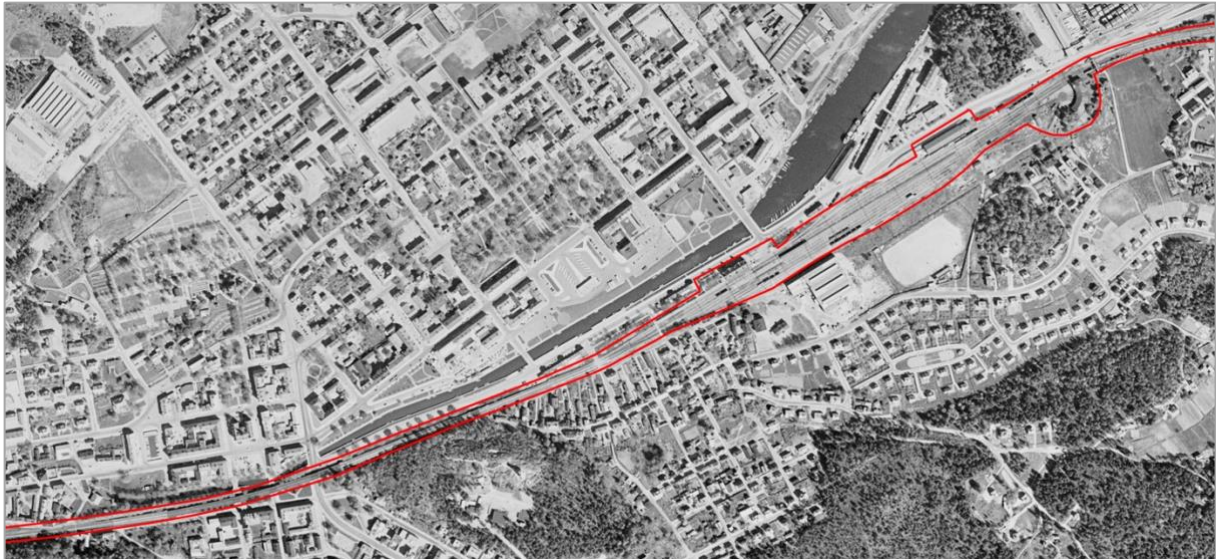


Söderhamns bangård när den var som störst vid mitten av 1900-talet. Mitt i bilden syns godsmagasinet och till höger syns lokstallet. Foto: okänd, ur Järnvägsmuseets bildarkiv.

Beslutet att förändra sträckningen av Ostkustbanan förbi Söderhamn med en ny station strax väster om staden förändrade förutsättningarna för det gamla stationsområdet i grunden. Sedan slutet av 1990-talet är spåret avklippt både i väster och öster, och bangårdens spår är likaså upprivna. Idag finns endast ett spår kvar, det som gick närmast stationen. Det börjar vid infarten till Söderhamn och slutar vid lokstallet. Således fungerar det numera som ett historiskt spår med betydelse för upplevelsen och förståelsen av järnvägens alla ingående delar. Men det saknar en praktisk funktion.



Flygfoto över staden från år 1941. Här syns hur stor betydelse för stadsbilden järnvägen hade, och fortfarande har, i Söderhamn. Foto: Flygtrafik AB, ur Läns museet Gävleborgs bildarkiv.



Ortofoton från omkring 1960 (ovan) och 2022 (nedan) med det historiska järnvägsområdet inringat med rött. Vid en jämförelse blir det tydligt hur mycket av framförallt bangårdsområdet som ersatts av grönytor och parkeringar. Däremot har området inte ännu bebyggts. Foton från www.lantmateriet.se 2023-02-15.

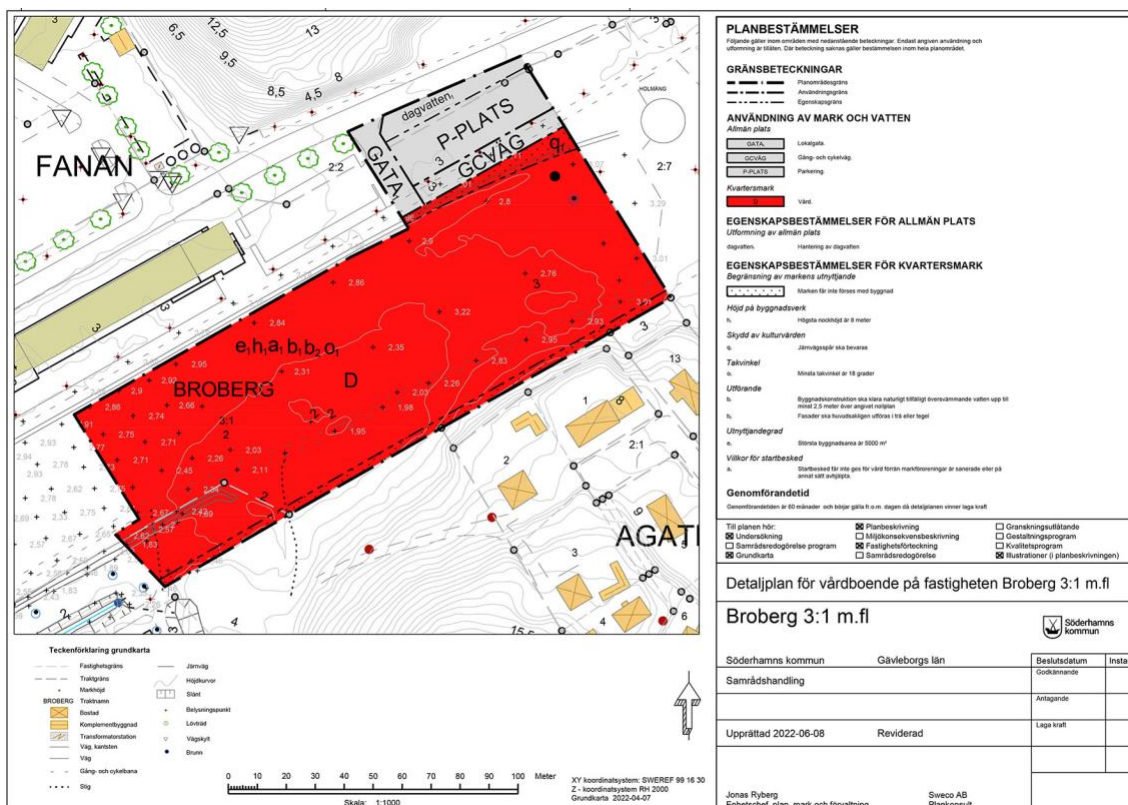
KULTURHISTORISKA VÄRDEN

Som det framgår i texten ovan berör det aktuella planområdet en yta som saknar belägg för att den varit bebyggd historiskt sett. Den låg utanför det planlagda området för staden när järnvägen etablerades på 1880-talet och den fungerade som en del av bangården ända fram till dess att Ostkustbanan drogs om till stadens västra utkant på 1990-talet. Verksamheten kring järnvägen medförde inte heller att ytan bebyggdes annat än med tillfälliga förråd och skjul. Därmed berörs inga byggnader av det aktuella planförslaget. De värden som finns är istället kopplade till järnvägsmiljön i allmänhet och den tidigare bangården i synnerhet.

Trots att spåren i det närmaste helt rivits bort är kulturmiljöns läsbarhet mycket hög. Det ännu obebyggda bangårdsområdet i kombination med den visuella kopplingen mellan stationsbyggnaden, perrongen, godsmagasinet och lokstallet möjliggör en upplevelse av järnvägsmiljön som den huvudsakligen sett ut under snart 150 år.

- Järnvägen hade stor betydelse för Söderhamn stads utveckling och tillväxt med början på 1860-talet.
- Järnvägs miljön är ett mycket tydligt inslag i stadsbilden med viadukten, stationsbyggnaden, godsmagasinet, lokstallet, perrongen och det bevarade spåret.
- Den ännu obrutna visuella kopplingen mellan stationsbyggnaden och lokstallet inkluderar såväl ett bevarat spår som perrongen och godsmagasinet, alla viktiga delar av en sammanhängande helhet.
- Det ännu obebyggda bangårdsområdet vittnar om den historiska funktionen på platsen. Här har aldrig funnits någon stadsmässig bebyggelse, endast små förrådsbyggnader och skjul.
- Järnvägs miljös värden understryks av att två ingående delar, stationsbyggnaden och viadukten, är byggnadsminnesförklarade. Ytterligare två, godsmagasinet och lokstallet, är skyddad med q- och r-bestämmelser i gällande detaljplaner.
- Järnvägens betydelse för Söderhamns historia och stadsbild framhålls i riksintresset genom att den omnämns som ett eget uttryck.

SAMRÅDSFÖRSLAGET



Plankartan från samrådshandlingen daterad 2022-06-08. I det närmaste hela den röda ytan är en byggrätt med en största byggnadsarea på 5000 m². Utformningen styrs med avseende på takvinkeln (>18 grader) och fasaderna som huvudsakligen skall utföras i trä eller tegel. Karta från Söderhamns kommun.

Enligt planbeskrivningen är syftet med detaljplanen

...att möjliggöra för ett vård- och omsorgsboende och byggnader som kan husera liknande verksamheter med liknande behov. Syftet är vidare att tillkommande bebyggelse ska fungera väl med de värden som omkringliggande bebyggelse har med betoning på dess kulturvärden.

Planområdet upptar en yta av cirka 15 000 m² och medger en byggrätt motsvarande 5 000 m². Byggrätten täcker i det närmaste hela området bortsett från en del närmast Faxholmsgatan i nordost som föreslås bli parkering.

Den tillkommande bebyggelsen regleras med huvudsakligen tre bestämmelser:

h₁ – Högsta nockhöjd är 8 meter

o₁ – Minsta takvinkel är 18 grader

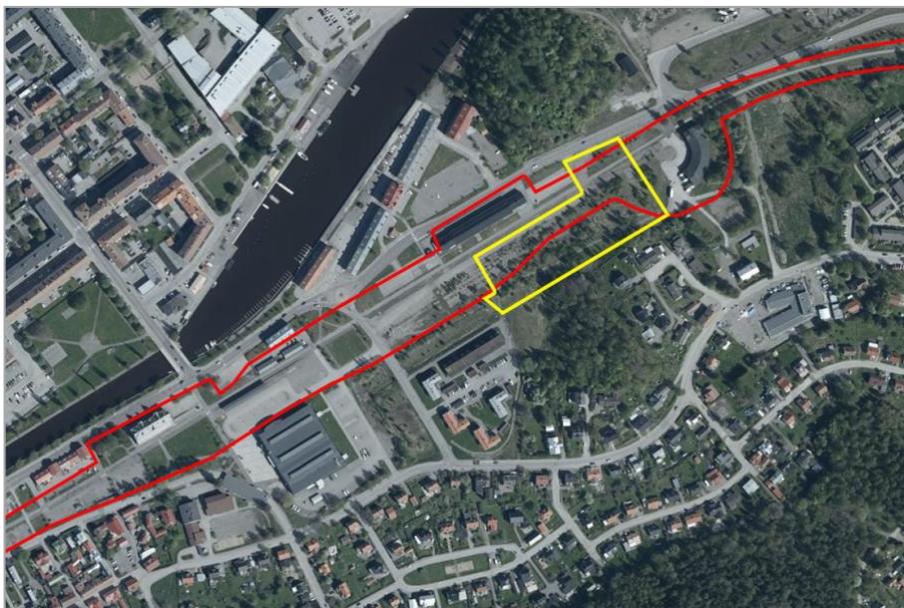
b₂ – Fasader ska huvudsakligen utföras i trä eller tegel

Det ännu kvarvarande järnvägsspåret föreslås att skyddas med en q-bestämmelse med hänvisning till dess historiska betydelse för platsen, dess betydelse för upplevelsen av miljön samt dess kulturvärde:

q1 – järnvägsspår ska bevaras

ANTIKVARISK BEDÖMNING

Den föreslagna detaljplanen ligger till stor del inom det tidigare järnvägsområdet och sträcker sig över det kvarvarande spåret för att möjliggöra en angoring från Faxholmsgatan i norr. Därmed berörs både riksintressets avgränsning och den kulturmiljö som legat till grund för ett av dess uttryck.



Ortofoto med det historiska järnvägsområdet inringat med rött och det ungefärliga planområdet inringat med gult. Foto från www.lantmateriet.se 2022-02-14.

Den hittills obebyggda bangården med tillhörande upplagsplatser kommer att bebyggas och därmed förtätas också området högst påtagligt. Som en följd av detta riskerar kulturmiljöns läsbarhet att påverkas. Och med den föreslagna byggrätten kan de nya byggnaderna även placeras på ett så nära avstånd till spåret och godsmagasinet att den idag obrutna siktlinjen mellan stationsbyggnaden och lokstallet i det närmaste helt försvinner. Därmed försvinner också ett viktigt visuellt sammanhang i kulturmiljön vilket riskerar att leda till en skada på riksintresset.

Att den idag försvunna bangården bebyggs påverkar endast kulturmiljön marginellt. Det krävs i dagsläget både kunskap och tolkningsförmåga för att förstå vad som funnits här tidigare. I relation till järnvägsmiljöns övriga delar har den tidigare bangården därför ett lågt kulturhistoriskt värde.

Detaljplanens bestämmelser reglerar den tillkommande bebyggelsen till åtta meters nockhöjd vilket är bra sett ur kulturmiljöns perspektiv. Däremot möjliggör byggrätten en till ytan mycket stor byggnad vilket är främmande i miljön. I planbeskrivningen finns dock illustrationsexempel på en uppdelad volym som därtill har mindre enheter mot norr, i mötet med järnvägsspåret och godsmagasinet. En bebyggelse av detta slag skulle vara bra sett ur kulturmiljöns perspektiv.

Den bestämmelse som reglerar valet av fasadmaterial anger både trä och tegel. Här bör det påpekas att Söderhamns historiska bebyggelse söder om ån helt dominerats av trä på fasaderna. Det är tydligt både på Öster och i magasinområdet. Dessutom är godsmagasinet uppfört av trä med träfasader. Teglet har generellt använts vid järnvägen för verkstadsbyggnader som lokstall, smedjor och annat med behov av god brandsäkerhet. Av den anledningen bör de eventuella referenserna i den nya bostadsbebyggelsen relatera till trä snarare än tegel för att vara mer historiskt "korrekt".

Införandet av en q-bestämmelse för det kvarvarande järnvägsspåret är positivt sett ur kulturmiljöns perspektiv, även om det endast handlar om 70 meter av en totalt mer än två kilometer lång sträcka.

Sammantaget finns det goda förutsättningar att genomföra planförslaget sett ur kulturmiljöns perspektiv. Det korta avståndet till järnvägsspåret i kombination med byggrättens stora volym samt bestämmelsen om fasadmaterial måste dock ses över för att undvika risken för skada på riksintresset.

REKOMMENDATIONER TILL PLANPROCESSEN

Mot bakgrund av bedömningen ovan ges följande rekommendationer för den kommande planprocessen. Intentionen är att minska risken för skada på riksintressets uttryck *Järnvägsmiljö med stationshus från 1886, särpräglad järnvägsviadukt i nitad fackverkskonstruktion som löper genom staden. Järnvägsmagasin samt lokstallar.*

- Byggrätten bör begränsas mot järnvägsspåren så att den idag obrutna siktlinjen mellan stationsbyggnaden och lokstallet säkerställs. På så vis bevaras ett viktigt visuellt sammanhang i kulturmiljön.
- Planbestämmelsen gällande fasadmaterial bör begränsas till enbart trä för att de nya byggnaderna på ett bättre sätt skall relatera till sin historiska omgivning, både inom järnvägsområdet och söder om ån.



Vy från perrongen vid stationsbyggnaden längs järnvägsspåret. Här syns det visuella sambandet mellan stationen, perrongen, godsmagasinet och lokstallet.



Ovan: Godsmagasinet med den före detta bangården till vänster. Det bevarade spåret syns svagt under snön till vänster om gång- och cykelbanan.

Vänster: Den välbevarade stationsbyggnaden är skyddad som enskilt byggnadsminne sedan år 1999.

Nedan: Lokstallet är i likhet med stationsbyggnaden välbevarat men q-märkt i gällande detaljplan.

