



Kanalstråket, Motala

KULTURMILJÖANALYS

2024-06-24 Slutversion

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Motala kanalstråk kulturmiljöanalys 342096
Titel på rapporten: Kulturmiljöanalys Kanalstråket, Motala
Version: Granskningsversion
Datum: 2024-06-24

MEDVERKANDE

Beställare: Motala kommun
Kontaktperson: Alaa Al Farhan

Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Daniel Nilsson
Handläggare: Stina Hagelqvist, Jacob Pontén, Jennifer Magnusson
Kvalitetsgranskning: Johanna Alton

ÖVRIGT

Rapport: Rapporten läses vid utskrift i liggande A3.

Bild omslag: Riksantikvarieämbetet, Kringla

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING.....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
HISTORIK.....	14
KARAKTÄRSOMRÅDEN	21
STADSANALYS	65
REFERENSER.....	82

SAMMANFATTNING

Motala kommun har inlett ett programarbete för området längs Göta kanal, kallat Kanalstråket. Huvudsyftet är att skapa centrumnära bostäder i Kanalstaden med fokus på hållbar utveckling. Programmet syftar också till att integrera Kanalstråket med Motala centrum och resten av staden, övervinna fysiska och upplevda barriärer samt främja besöksnäringen längs Göta kanal.

Syftet med kulturmiljöanalysen är att tidigt förstå förutsättningarna för bebyggelseutveckling i Kanalstaden med hänsyn till områdets kulturmiljövärden. Analysen ska ge vägledning för hur kulturmiljövärdena kan hanteras och hur en förtätning och utveckling av Kanalstråket kan utföras så att det både stärker och förvaltar de befintliga värdena .

Stora delar av Kanalstråket ingår i riksintresset Göta kanal [E9] (delen i Motala och Brunneby snr).

Nedan redovisas viktiga förhållningssätt och strategier som framkommit i kulturmiljöanalysen.

Stadens topografi och siluett

- Ny bebyggelse bör placeras för att bibehålla eller förstärka de topografiska förhållandena i stadsbilden. Höjdplatån Bondebacka, med sin bitvis branta dalgångsslutning, bör fortsatt tillåtas vara ett dominerande inslag i stadssiluetten.
- Ny bebyggelse bör inte sluta av öppna gatustråk som framhäver Motalas höjder, såsom Bondebacka i anslutning till programområdet.
- Respektera Motalas generellt småskaliga till måttliga bebyggelseskala. Högre tillkommande byggnader bör inte konkurrera med betydande historiska landmärken som Motala kyrka eller landmärken i industrilandskapet. Stora skalförskjutningar inom småskaliga områden innebär en karaktärsförändring och försvagad historisk läsbarhet.
- Överväg att placera högre hus där de kan bidra till orienterbarhet och markera viktiga funktioner, entréer, knutpunkter eller rörelsestråk. Ställ höga krav på arkitektonisk gestaltning för nya högre byggnader som påverkar stadens siluett.

Gröna och blå strukturer

Den påtagliga närvaron av vatten i programområdet är viktig för att förstå och uppleva kulturmiljön. Siktstråk, öppningar, tvärgator och gränder mot vattenrummen bör bevaras och förstärkas.

Planera för mjuka övergångar mellan staden och det gröna kanalrummet. Exempelvis genom att trappa ner bebyggelsen mot kanalrummet i utformningen av en stadsstruktur för Kanalstaden.

Planera för en långsiktig förvaltning av grönstrukturen utmed kanalen. Grönskan binder samman kanalstråket och bidrar till dess upplevelsevärde. Den historiska markanvändningen bör tydliggöras genom att bevara eller återuppta hävden av ängs- och betesmarker.

Motalas karaktärer och värdekärnor

Programområdet utgör ett stort geografiskt område som utmärks av växlande karaktärer präglade av Göta kanal och Motala verkstads samhällsbyggande roll samt Motala stads utveckling. Verkstadsvägen utgör ett strukturerande historiskt stråk från Kvarnön till Borens hullts slussar.

Karaktärsområdena Stationsområdet och Östermalm med blivande Kanalstaden kännetecknas av bebyggelse inordnad i rutnätsplan, med märkesbyggnader i sten. I de industriellt präglade områdena byggnadsstrukturen har bebyggelsestrukturen på ett tydligt sätt formats av praktiska och sociala behov. Delar av industribebyggelsens monumentala anslag står i kontrast till arbetarbostädernas enkla småhus i trä.

Ett antal värdekärnor definierats inom programområdet. Merparten av dessa har en stark koppling till Göta kanal och Motala verkstad, och därmed riksintresset. Värdekärnorna närmare Motala centrum utmärks av egenskaper som kan relateras till en mer generell svensk stadsutvecklingshistoria och berättar om statens närvaro och stadens ekonomiska utveckling.

Vid all stadsförnyelse och förtätning behövs ett medvetet förhållningssätt till stadens olika karaktärer ifråga om skala, volymbehandling, byggnadsmaterial, placering på tomt och i förhållande till gata.

- Beakta karaktärsområdenas respektive historiska funktion, planeringslogik och relation till Motala verkstad respektive Motala stad, särskilt i samband med utvecklingen av Kanalstaden och i samband med större förtätningsprojekt
- Utveckla en övergripande arkitektonisk idé som bygger på programområdets unika karaktärer, kulturhistoriska värden och områdenas utvecklingspotential.

Kanalstadens potential

Kanalstaden är centralt belägen i nära anslutning till Gamla staden och järnvägsstation. Stationsområdet har sedan 1900-talets början kraftigt förändrats. Kopplingen med centrum är svag och gaturummet mellan Polishuset och Gamla staden är svårorienterat. Delar av den historiska gatustrukturen finns dock kvar och är relativt avläsbar. Området karaktäriseras av flera barriärer, bland andra Vadstenavägen och järnvägsspåren men även Göta kanal. Kvarnön är relativt svårtillgänglig.

Området inrymmer potential till platsutveckling kring Motala central som mötesplats och det finns utrymme för ny bebyggelse på redan ianspråktaga ytor för industri- och verksamhetsändamål. Riksintresset behöver beaktas avseende påverkan på stadens siluett, upplevelsen av Göta kanal och dess dominerande roll i landskapet samt tillgängligheten till den riksintressanta kulturmiljön.

Möjlighet att läka staden och stärka historiska strukturer genom att:

- utgå, bygga vidare på och stärka historisk gatustruktur
- stärka kopplingar mellan Gamla staden och Stationsområdet med Motala Central
- länka ihop Kanalstaden med Kvarnön
- överbygga järnvägen som en barriär
- skapa en ny framsida i staden, beakta den nya framsidans orientering mot centrum och/eller mot kanalen
- återupprätta Platensgatan som en representativ stadsgata

Medan Stationsområdet och Östermalm bebyggdes med utgångspunkt i av köpingen/staden beslutade stadsplaner, väste övriga karaktärsområden fram utifrån de praktiska och sociala behov som fanns. Detta har bidragit till olika områdeskaraktärer ifråga om bebyggelsestruktur, byggnadsvolymer och material med flera egenskaper.

	PLANERAT				SUCCESSIVT FRAMVÄXT				
	Stationsområdet	Östermalm	Kvarnön	Dockområdet	Verkstadsön	Liverpool	Duvedal	Björkelund	Borenhult
	1870-/1910-tal	1920-tal	1870-tal	1820-1850-tal	1840-1970-tal	1860- 1880-tal	1870-1920-tal	1820-/1910-tal	1820-tal
	Staten i staden	Borgerlighetens bostäder	Villor och verkstäder	Brukssamhället	Industrins vagg	Arbetarstaden	Centrum i periferin	Utbyggnad på utmarker	Tekniken i praktiken
1948									
DA									
NU									



INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Motala kommun har påbörjat ett programarbete för ett område längs Göta kanal, kallat Kanalstråket. Planprogrammets huvudsyfte är att möjliggöra centrumnära bostäder i Kanalstaden med hänsyn till hållbar utveckling. Vidare syftar programarbetet till att integrera Kanalstråket med Motala centrum och övriga staden, att överbygga fysiska och upplevda barriärer, samt att främja besöksnäringen längs med Göta kanal.

Göta kanal med omgivning synliggör stadens historia och har stora lokala och nationella kulturvärden och bidrar till Motalas identitet. Området är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården, Göta kanal, [E 9].

Som en förutsättning för planprogrammet ingår att belysa Kanalstråkets kulturmiljö och undersöka både hur kulturmiljön kan bevaras och hur den kan bidra till en kvalitativ boendemiljö samt främja besöksnäringen.

Syftet med föreliggande kulturmiljöanalys är därför att i tidigt skede få kunskap om förutsättningarna för planerad bebyggelseutveckling, främst inom fokusområdet Kanalstaden, med avseende på områdets kulturmiljövården. Analysen ska ge vägledning till hur kulturmiljövårderna ska hanteras och hur en förtätning och utveckling av Kanalstråket kan utföras så att det både stärker och förvaltar de befintliga värdena.

Arbetet med kulturmiljöanalysen har genomförts våren 2024 av Tyréns. Flera kompletterande kompetenser har ingått i arbetet i form av kulturgeograf, byggnadsantikvarie/arkitekturhistoriker och fysisk planerare. Även kompetens inom hållbar turism- och besöksnäring fanns i arbetsgruppen.



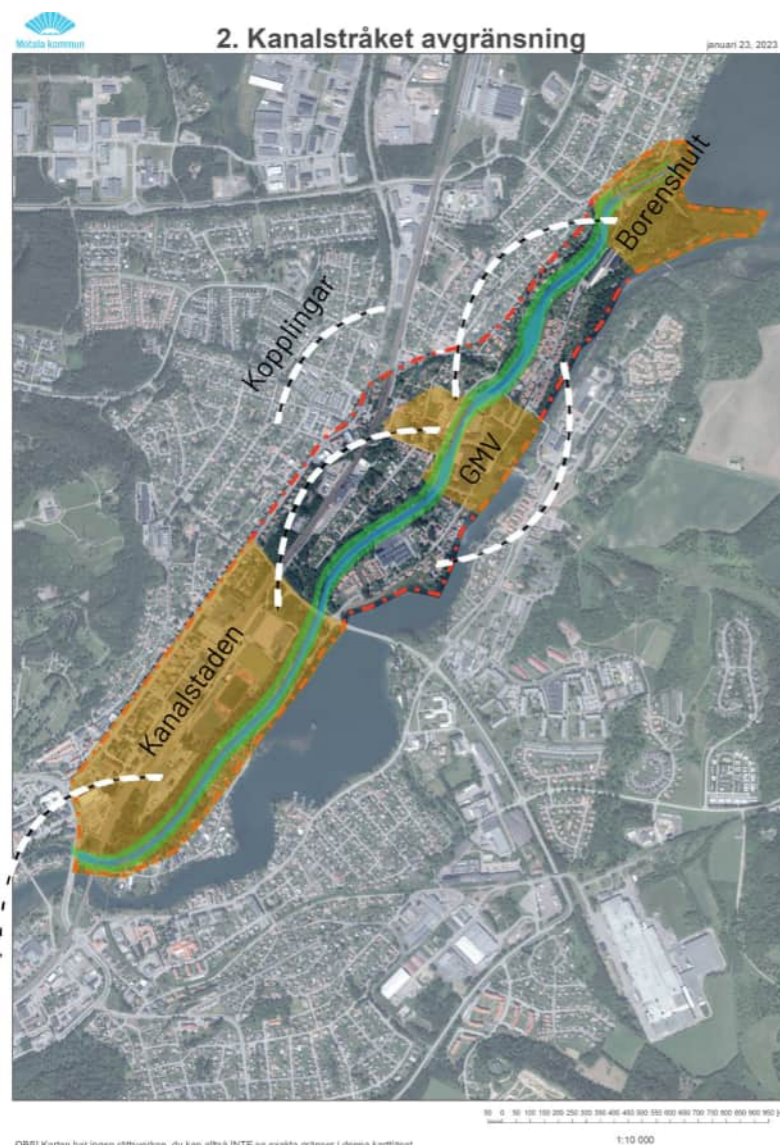
Programområdet

AVGRÄNSNING

Geografiskt utgår analysen från olika skalnivåer.

- Landskapsskalan för att fånga in och förstå betydelsefulla övergripande historiska sammanhang, strukturer och samband som sträcker sig över olika karaktärsområden och/eller utanför programområdet
- Programområdet/Kanalstråket
- Karaktärsområden inom programområdet (vilka innefattar utpekade fokusområden)
- Miljöer och värdekärnor inom karaktärsområden

Analysen täcker in hela kanalstråket, med en viss tyngdpunkt på fokusområdet Kanalstaden.



Fokusområden inom programområdet; Kanalstaden, Motala verkstad och Borenhult samt behov av kopplingar. Källa: Motala kommun.

Tidsmässigt behandlas landskapet från förhistorien fram till idag. Göta kanal med omkringliggande landskap och bebyggelse står i centrum för analysen, vilket innebär en tyngdpunkt på 1800-talet och framåt.

Analysen fokuserar på historiska spår och uttryck som är avläsbara i dagens landskap eftersom det är de som står inför eventuell förändring.

TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Föreliggande kulturmiljöanalys har arbetats fram genom platsbesök, arkiv- och litteraturstudier, analys av historiskt kartmaterial och GIS-analyser. Platsbesök med fotodokumentation genomfördes 2024-04-12.

Utredningen har genomförts med utgångspunkt i analysmetoden DIVE med anpassningar till planprogrammets syften och programområdets storlek och komplexitet. Metoden utgörs av fyra målinriktade moment: beskrivning, tolkning, värdering och aktivering för att omvandla historisk information till praktisk användbar kunskap om ett områdes utvecklingsmöjligheter.

Frågeställningar till de olika momenten är

- Vad berättar dagens landskap och miljö om områdets ursprung, utveckling och karaktär?
- Varför har vissa element och karaktärsdrag haft speciell betydelse i samhället?
- Vilka historiska delar och karaktärsdrag har speciellt värde, kan de utvecklas och var går gränsen för vad de tål?
- Hur kan områdets utpekade, historiska karaktärsdrag och resurser förvaltas och utvecklas?

Tillvägagångssättet har bestått av följande moment:

1. **Beskrivning av planeringsförutsättningar i form av lagar och vägledande dokument**
2. **Övergripande beskrivning av Motalas och programområdets historiska sammanhang**
3. **Karaktärsområdesanalys**

Programområdet har delats in i (mer eller mindre tydliga) karaktärsområden (se begreppsdefinition). Detta innebar möjlighet till analyser på områdesnivå utifrån avgränsningar som speglar den historiska utvecklingen och de karaktärsdrag eller särdrag som den gett upphov till. Indelningen ska ses som ett verktyg för att besvara kulturmiljöanalysens frågeställningar. Karaktärsområdena omfattar även Motala kommun fokusområden.

Karaktärsområdesanalysen består av flera delar.

Historik

Historik som ger en kort bakgrund till *varför* området ser ut som det gör.

Karaktärisering

En nulägesanalys av stadslandskapets och kulturmiljöns olika beståndsdelar, strukturer och samband på områdesnivå som beskriver *hur* det ser ut idag.



Karaktärsområden

Bedömning av kulturmiljöns värden

Vilka historiska delar och karaktärsdrag har speciellt värde? Områdenas bärande berättelser identifieras, liksom de värdebärande karaktärsdrag och uttryck som återspeglar dem.

All fysisk miljö är inte lika värdefull. Kulturhistoriska värden kan i varierande grad tillskrivas enskilda byggnader, anläggningar och fornlämningar såväl som hela miljöer eller stora landskapsavsnitt.

Den kulturhistoriska värderingen tar stöd i Riksantikvarieämbetets (2015) *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval*. I denna definieras begreppet kulturhistoriskt värde som "de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag".

Handlingsutrymme - känslighet och utvecklingspotential

Olika kulturmiljöer är olika känsliga/tåliga för förändring och riskerar i olika grad påverkas negativt vid påverkan. Bedömningen av kulturmiljöns känslighet och tålighet utgår från det specifika områdets kulturhistoriska värde, kulturmiljöns sammanhang och typ av värde.

Vidare har riktlinjer och rekommendationer formulerats för hur områdenas karaktärsdrag och uttryck kan bevaras, stärkas, användas och/eller tillgängliggöras i utveckling av staden.

4. Stadsanalys

I detta avsnitt hanteras planerings- och kulturmiljöfrågor på stads- eller programområdesnivå.

Strategier och förhållningssätt formuleras i relation till:

- Stadens topografi
- Gröna och blå strukturer
- Stadens siluett och landmärken
- Byggnadsepoker
- Värdekärnor
- Kopplingar mellan områden i stadslandskapet
- Kulturmiljö som resurs för ökad attraktivitet
- Sammanfattande tolkning av riksintresse Göta kanal [E 9]

BEGREPP

Som stöd för analys och beskrivning har vi använt oss av ett antal olika begrepp. Dessa är hämtade från kulturgeografiska, planerings- och arkitekturteoretiska sammanhang. Nedan beskrivs hur vi valt att definiera begreppen och deras historiska dimension.

Landskap

Enligt Landskapskonventionen (ELC) är landskap, ett område så som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av naturliga och/eller mänskliga faktorer.

Landskapet är spelplanen för mänsklig verksamhet, där de fysiska förutsättningarna geografi, geologi, vegetation, ekologi och klimat har satt ramarna.

Landskapsbegreppet innefattar såväl stadsmiljö som landsbygd och inrymmer en historisk dimension. Landskapet har alltid förändrats; av människan och av naturen.

Plats och rum

Det finns olika ingångar och betydelser kopplade till plats- och rumsbegreppen. Inom det svenska språket är de också överlappande eller flytande då de används på olika sätt inom vetenskapen och i vardagligt tal.

Enkelt uttryck handlar plats om ett geografiskt avgränsat område. Alla platser har en historia. Platser är också sociala konstruktioner i betydelsen att de har en mening för människor. Platsens betydelse påverkar möjlighet till förändring av densamma. Platsen karaktäriseras bland annat av sina öppningar som förbinder den med omvärlden och kan uppstå på olika skalnivåer. Platser kan vara spontant uppkomna, exempelvis där stråk korsar varandra, i knutpunkter och mötesplatser. Med allmän plats avses inom fysisk planering ett område som är avsett för ett gemensamt behov.

Rum är ur ett planerar- och arkitekturperspektiv ett medvetet inramat/avgränsat plats med skapad funktion. Först då platser tas i anspråk och används skapas rummen. Att gestalta rum innebär därför att skapa förutsättningar för att vardagsliv ska kunna uppstå, att erbjuda plats.

Gränser

De kan markera en gräns mellan två områden men kan även sammanlänka dem. Gränser visar vart områden börjar eller slutar.

I städer har det alltid funnits gränser, tydliga och mindre tydliga. Exempelvis skapade stadsmuren från äldre tider en gräns som både var ett försvar och juridisk linje.

Gränser mellan olika områden i staden kan vara viktiga identitetsskapande faktorer kopplat till en upplevd geografisk och/eller social tillhörighet bland invånare.

Mellanrum

Mellanrum kan definieras som ofärdiga och tillfälliga platser, platser som är under förändring och förhandling. Mellanrum i staden kan även beskrivas i termer av enklaver som hamnat i otakt med sin omgivning, och mer eller mindre tillfälligt blivit över vid stadens expansion.

Dessa platser kan utmana dagens gränsdragningar, inte bara geografiskt sett utan dess gränser mellan natur och kultur, privat och offentligt och dåtid, nutid och framtid

Stråk

Stråk är "fysiska" förbindelser som leder människor genom urbana och rurala landskap. Det är ofta stadens viktigaste element och har en strukturerande effekt på stadens övriga beståndsdelar. Samtidigt struktureras stråken ibland av naturliga element som vattendrag. Stråken har många gånger en lång kontinuitet. "Historiska stråk" visar hur människors rörelsemönster och transportbehov sett ut över tid. Stråken bidrar till hur de landskap och rum som passerar uppfattas.

Karaktärsområde

Kort kan karaktärsområde beskrivas som ett område med sammanhållet uttryck. Kevin Lynch använder begreppet enhetliga områden är en del av staden som har enhetlig karaktär eller funktion. De bildar tillsammans en helhet, som man klart känner sig i eller utanför.

Karaktärsområden kan i staden exempelvis vara tydligt präglad av ett specifik epok, stadsbyggnadsideal eller nutida eller historisk verksamhet. Det kan också utmärka sig genom av karaktäriseras av en stor blandning av olika planmönster, arkitekturstilar eller historiska tidsskikt.

Landmärke

Landmärke är ett objekt som skiljer ut sig både i läge och till betydelse. Det är en referenspunkt som kan ses på håll och som underlättar orienteringen i stadslandskapet.

Landmärken kan utgöras av kyrktorn, fabrikskorstenar, träd, landformer, dominerande gravar med mera.

Läsbarhet

Är detsamma som möjligheterna att utifrån kulturmiljöns fysiska innehåll och egenskaper utläsa, förstå och kommunicera väsentliga delar av samhällets historiska bakgrund och utveckling – det historiska sammanhanget.

Handlingsutrymme

I DIVE beskrivs handlingsmöjligheter som ramarna för förvaltning, bruk och utveckling av områdets kulturhistoriska resurser och kvaliteter.



FÖRUTSÄTTNINGAR

VÄGLEDANDE DOKUMENT

Politik för gestaltad livsmiljö

Målen för politikområdet från 2018 tar ett helhetsgrepp om arbetet med den gestaltade livsmiljön och utgör en samlad nationell arkitekturpolicy. Det politiska målet slår fast att arkitektur, form, design, konst och kulturarv har avgörande betydelse i samhällsbygget. Kulturhistoriska värden ska tas tillvara och utvecklas. Det innebär att gestaltning av den befintliga livsmiljön och förvaltning av de kulturvärden som finns där är en lika viktig uppgift som skapandet av nya områden.

Nationella kulturmiljömål

De nationella målen för kulturmiljöarbetet gäller sedan 2014. Målen ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet och vara vägledande för kulturmiljöarbetet på regional och kommunal nivå. Kulturmiljöarbetet ska främja:

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser
- En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

Översiktsplan och FÖP

Motala kommuns översiktsplan antogs 2022 med framtidshorisonten 2040. En övergripande målsättning är att möjliggöra en hållbar samhällsutveckling med stöd av flertalet nationella mål, bland andra Politiken för gestaltad livsmiljö. Som en viktig metod att arbeta med gestaltad livsmiljö ingår att värna och utveckla "estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden".

Kommunen har beslutat om att staden ska växa inifrån och ut, genom förtätning och omvandling för att spara på oexploaterad mark. Kanalstråket med omgivning utgör enligt översiktsplanen ett bebyggelsestråk där staden kan växa. I bebyggelsestråken finns befintlig teknisk infrastruktur.

Motala stad beskrivs som en värdefull historisk kulturmiljö i översiktsplanen. Här finns utrymme för nya tillskott bildande en ny avläsbar årsring genom tidstypisk stil och uttryck. Även högre bebyggelse är möjlig.

Kulturmiljö i översiktsplanen

Kulturmiljö pekas ut som ett av de värden i stadsmiljön som ska tas hänsyn till i samhällsbyggnadsprocessen och som har ett högt värde för den långsiktiga hållbara samhällsutvecklingen. I Motala finns flera utpekade kulturmiljöer som faller under olika lagrum ifråga om skydd, underhåll och förvaltning: Miljöbalken, Kulturmiljölagen och Plan- och bygglagen. Kulturmiljöerna utgörs både av enstaka objekt och hela miljöer och finns definierade i översiktsplanens kartlager för kulturmiljö. Både objekt och miljöer är värderade enligt en fyrgradig skala (se vidare nedan om Kulturmiljöprogram)

Översiktsplanen tar fasta på behovet av aktuella kunskapsunderlag och att kulturmiljövärden ska vara kända och beaktas under hela samhällsbyggnadsprocessen. Särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader som inte får förvanskas bör uppmärksammas.

Kulturpolitiskt program för Motala 2021-2025

Kommunen har tagit fram ett kulturpolitiskt program för perioden 2021-2025. Här pekas kulturmiljöerna ut som viktiga för besöksnäring, platsutveckling och lokal identitet och definieras som en resurs för stadsutveckling. Kommunens kulturmiljöer ska vara tillgängliga för både invånare och besökare och har en stor pedagogisk potential. Inom kommunen finns nio byggnadsminnen, varav ett, Folkets hus, är beläget inom programområdet Kanalstråket, samt fem riksintresseområden av vilka Göta kanal är av central betydelse för föreliggande analys.

Det kulturpolitiska programmet formulerar två strategier ifråga om kulturarv och kommunens kulturmiljöer:

- Främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas.
- Utveckla kulturarvet som en tillgång för platsutveckling och besöksnäring.

Kulturmiljöprogram för Motala

Ett kulturmiljöprogram för Motala är under utarbetande. Kulturmiljövärden ska utgöra ett ingångsvärde i samhällsbyggnadsprocessen. Här hittas ett antal riktlinjer för hanteringen av kommunens kulturmiljöer:

- Kulturmiljöaspekter ska baseras på aktuellt kunskapsunderlag och utgöra ett känt ingångsvärde i samhällsbyggnadsprocessen.
- Kommunens värdefulla kulturhistoriska byggnader och miljöer ska i möjligaste mån bevaras, användas och utvecklas.
- Kulturhistoriska värden ska ses som en resurs för att stärka den lokala identiteten och belysa attraktiva livsmiljöer, samt bidra till ökad besöksnäring och nya näringsverksamheter.
- Värdeklassificeringen enligt nedan ska utgöra grund för planläggning så väl som för långsiktigt hållbar förvaltning av byggnader och miljöer.

Kulturmiljövärdena som inventerats inom ramen för kulturmiljöprogrammet ska hanteras enligt följande:

Klass	Bedömning	Exploatering/detaljplan/bygglov	Förvaltning	Lagrum	Rekommendation /fortsatt hantering
1	Mycket högt värde	Involvera extern sakkunskap. Remissförfarande inom kommunens organisation samt till berörda specialinstanser och myndigheter.	Involvera intern sakkunskap. Aktivt försöka nyttja och utveckla objektet i verksamhet. Säkerställande av god förvaltning.	PBL 8:13-14	Enligt värdebeskrivning i inventering
2	Högt värde	Involvera kommunintern sakkunskap och vid behov inventera ytterligare. Remissförfarande som klass 1 ovan.	Involvera intern sakkunskap. Aktivt försöka nyttja och utveckla objektet i verksamhet. Säkerställande av god förvaltning.	PBL 8:13-14	Enligt värdebeskrivning i inventering
3	Visst värde	Involvera kommunintern sakkunskap och vid behov inventera ytterligare	Involvera intern sakkunskap. Aktivt försöka nyttja och utveckla objektet i verksamhet	PBL 8:14	Enligt värdebeskrivning i inventering
4	Inte bedömda	Involvera kommunintern sakkunskap och vid behov inventera ytterligare. Remissförfarande vid behov som klass 1 ovan.	Aktivt försöka nyttja och utveckla objektet i verksamhet	PBL 8:14	Efter särskild bedömning

AKTUELLA LAGRUM

Plan- och bygglag (PBL 2010:900)

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar hur mark- och vattenområden används och samt hur markanvändningen skall utvecklas. Lagen fastställer att planläggningen av mark- och vattenområden är en kommunal angelägenhet och ställer krav på att kommunen upprättar en översiktsplan över hela kommunen. Lagen innehåller regler om bland annat detaljplaner och bygglov. Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Lagen fastställer att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. Dessa kan av kommunerna skyddas genom bestämmelse i detaljplan. Skyddet regleras i PBL:s 8 kapitel och de bestämmelser som läggs in i planen är juridiskt bindande.

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt PBL är även 2 kap. 6 § tillämplig.

Kulturhistorisk värdering

Bebyggelsen i Motala kommun är till stora delar inventerad och klassificerad enligt den ovannämnda fyrgradiga skalan. Flertalet mycket högt klassificerade byggnader är belägna inom Kanalstråket. Dessa har i stor utsträckning en nära relation till Göta kanal och Motala verkstad.

Miljöbalk (1998:808)

Miljöbalken (MB) syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. I de allmänna hänsynsreglerna beskrivs vilka krav som ställs på en verksamhetsutövare för att förhindra skador på miljön.

MB 3 kap. Riksintressen för kulturmiljövården

Riksintressen enligt 3 kap. 6 § miljöbalken är allmänna intressen och nationellt betydelsefulla områden som sammantaget ger en bred bild av samhällets historia, så som den återspeglas i landskapet, med regionala variationer och särdrag. De omfattar därmed landskap och bebyggelsemiljöer som särskilt väl återspeglar viktiga historiska skeenden och samhällsprocesser. I dessa områden väger de kulturhistoriska värdena särskilt tungt vid beslut om ändrad användning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada på de värden som legat till grund för utpekandet. Genom att låta de kulturhistoriska värdena vara tongivande vid förändringar kan också deras potential för framtida utveckling tas tillvara.

Att tillvarata kulturmiljövårdens riksintressen handlar dels om att förhindra att värdena skadas, dels om att områdets kulturhistoriska värden och potential ska vara fortsatt tongivande vid förändringar. Avgörande för bedömningen är i hur hög grad platsen fortsatt kommer att karaktäriseras av eller kunna återspegla det kulturhistoriska sammanhang som ligger till grund för utpekandet.

Påtaglig skada kan bedömas uppstå även vid förändringar utanför ett riksintresseområde.

PBL 2 KAP. ALLMÄNNA OCH ENSKILDA INTRESSEN

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

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. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

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.

2 – 8. [...]

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.

Riksintresset Göta kanal [E9] (delen i Motala och Brunneby snr)

Stora delar av utredningsområdet Kanalstråket ingår i riksintresset Göta kanal [E9] (delen i Motala och Brunneby snr).

Kanalen var en katalysator för inte enbart Motala stads utveckling utan med grundandet av Motala verkstad 1822, också svensk verkstadsindustri. Kanalen inte bara förändrade det omgivande landskapet fysiskt utan medförde nya resmönster och levnadsvanor. Äldre handelsplatser vann eller förlorade på kanalens tillkomst och nya sedvänjor och synsätt utvecklades i mötet med nya människor (Hasselgren 2022). Den blivande staden fick genom verkstadens etablering en permanent som kanalbyggets arbetande soldater inte kunde bidra med.

PBL 8 KAP. KRAV PÅ BYGGNADSVERK, BYGGPRODUKTER, TOMTER OCH ALLMÄNNA PLATSER

Plan- och bygglagens åttonde kapitel reglerar krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser. Vid en bygglovsprövning omfattas byggnader eller områden som bedöms ha särskilt kulturhistoriskt värde av förbud mot förvanskning av kulturvärden, 8 kap. 13 §. För alla byggnader gäller även varsamhetskrav och särskilda krav vid underhåll enligt 8 kap. 17 § och 14 §.

Förbud mot förvanskning

13 § En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Enligt 13 § 1 st. p. 4 ska förvanskingsförbudet även tillämpas på bebyggelseområden.

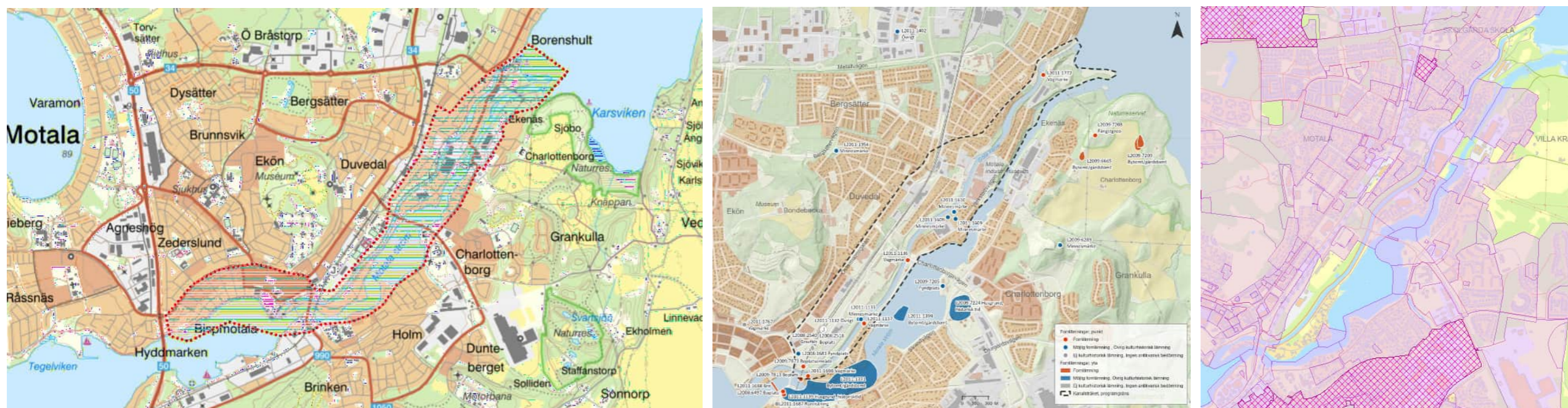
Underhåll och varsamhet

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.

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.

Motivering: Kommunikationsmiljö med landets främsta kanalmiljö (utförd 1810-32), av stor teknikhistorisk betydelse och med dominerande läge i omgivande landskap. (Industrimiljö).

Uttryck för riksintresset: Kanalmiljön genom Motala kommun med omgivande landskap och bebyggelse. Motala hamn med hamnmagasin och stenkajer. Göta Kanalbolagets huvudkontor och slussvaktarboställen. Storbron från 1783 över Strömmen. I parkanläggningen utmed kanalen finns Baltzar von Platens grav. Motala verkstad, som anlades för kanalens behov, är ett minnesmärke över industrialismens införande i Sverige. Industribyggnader från



Från vänster. Bild 1: Riksintresset Göta kanal [E 9] (delen i Motala och Brunneby snr). Källa: Länsstyrelsernas WebbGIS. Bild 2: Fornlämningar inom och i anslutning till programområdet. Bild 3: Utsnitt ur Motala kommuns temakarta Bygga, bo och miljö med lagakraftvunna detaljplaner.

1800- och 1900-talen- Äldre arbetarbostäder, bla "Långa raden". Bolagshuset, Föreningshuset, Vårdshuset och Folkets hus. Torrdockan med omgivande byggnader. Borens hullts slussstappa med fem sammanbyggda slussar. I Borensberg Kanalinspektorsbostaden, slussvaktarboställe, "Göta hotell", Gästgivaregården, Västanå herrgård och stenvalvbron från 1787. Näs kraftverk från 1903. Magasin, pollare, dragstigar och bevattningsanläggningar. (Området berör även Linköpings, Norrköpings och Söderköpings kommuner samt Skaraborgs län.) I området ingår även: Brunneby gård med medeltida gårdskyrka

En översyn av regionens riksintressen pågår och nya gränssdragningar och områden är under utredning. Bland annat har Gamla Motala Verkstad föreslagits utgöra ett eget riksintresse samtidigt som kanalområdets olika delområden slås samman. Motala Gamla Verkstad är en värdekärna i befintligt riksintresse.

Enligt Motala översiktsplan 2040 arbetar och planerar kommunen med flera utvecklings- och omvandlingsprojekt som berör riksintresset Göta kanal.

Riksintresset i föreliggande utredning

Riksintresset för Göta kanal är av central betydelse för föreliggande analys. Ovanstående motivering och definierade uttryck ringar in men fördjupar

varken Göta kanals och Motala verkstads betydelse eller de miljöer som kan sägas finnas inom kanalens och verkstadens influensområde.

Kulturmiljölag (KML 1988:950)

Kulturmiljölagens (KML) syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. KML reglerar skydd av värdefulla byggnader (byggnadsminnen), fornfynd, kyrkliga kulturminnen, vissa kulturföremål och fornämningar. I portalparagrafen fastställs att ansvaret för kulturmiljön delas av alla.

Byggnadsminnen

Byggnadsminnen regleras i 3 kap KML En byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras som byggnadsminne av länsstyrelsen. Bestämmelserna får också tillämpas på parker, trädgårdar eller andra anläggningar

Inom kanalstråket finns ett byggnadsminne – Gamla Folkets hus.

Fornämningar

Fornämningar och fornfynd regleras i 2 kap KML. Fornämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Det är enligt KML förbjudet att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornämning. Lagen har alltså ett bevarandesyfte och ingrepp i fornämning är en tillståndsprocess. Länsstyrelsen har bara rätt att lämna tillstånd till

ingrepp eller borttagande av fornämningar om samhällsintresset väger tyngre än fornlämningens betydelse. Tillståndet är förenat med villkor om en arkeologisk undersökning då fornlämningen dokumenteras på ett vetenskapligt sätt.

Ett flertal fornämningar, möjliga fornämningar och övriga kulturhistoriska lämningar finns inom Kanalstråket.

GÄLLANDE PLANER

Stora delar av området är detaljplanelagt, undantaget är stora delar av Kvarnön, delar av Stationsområdet och de före detta lokstallarna i området Liverpool.

Flera byggnader inom utredningsområdet är försedda med skydd av sina respektive kulturhistoriska värden genom skyddsbestämmelser i detaljplan (q).



HISTORIK

IS, VATTEN OCH JORD

I ett större landskapsperspektiv ligger Motala invid Vättern i den norra delen av Östgötaslätten, ett område med sedimentär berggrund som är omgärdat av urberg.

Landskapets karaktär är ett resultat av en mängd olika processer – både naturgivna och skapade av människan. Samspelet mellan faktorer som exempelvis topografi, landhöjning, jordarternas fördelning och människans nyttjande av naturresurserna har lett fram till det landskap som möter oss idag.

De former i landskapet som möter oss idag skapades i samband med den senaste istiden. Inlandsisen täckte stora delar av Östergötlands slättlandskap. Dess tyngd pressade landmassan nedåt. Issmältningen för 12000 till 13000 år sedan medförde att vattennivån höjdes. Vättern och sjön Boren utgjorde en del av ett förstadium till dagens Östersjön. Allt eftersom trycket från inlandsisen lättade höjde sig landmassan successivt och frilade mark. Området kring Motala utvecklades till ett skärgårdslandskap som kunde koloniseras av människan.

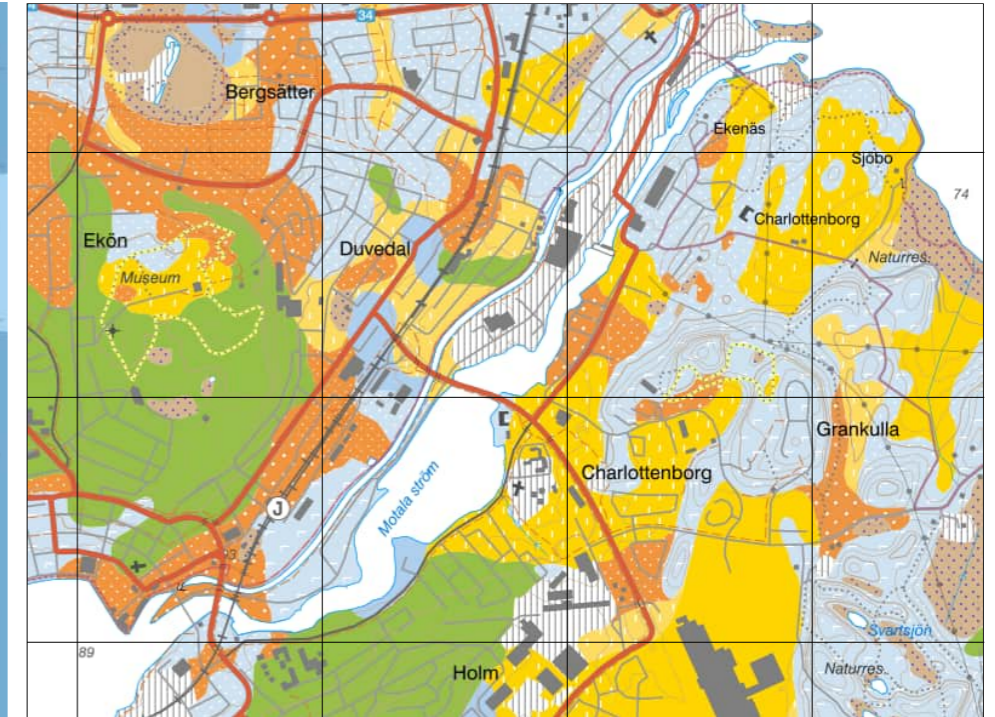
Genom landhöjningen kom först Vättern och sedan Boren att isoleras från havet och blev insjöar. För omkring 8 000 år sedan fick Vättern sitt enda naturliga utlopp, Motala ström, och därmed en länk vidare ner mot havet i öster.

Jordarterna har fördelat sig i landskapet beroende på hur vattnet drog sig tillbaka vid inlandsisens avsmältning. Östgötaslätten är bland de mest bördiga i Sverige, vilket förklaras av att stora mängder lerjordar avsattes på de djupaste bottarna när området låg under vatten. Dessa lerjordar har hög vattenhållande förmåga och en hög halt av växtnäringsämnen.

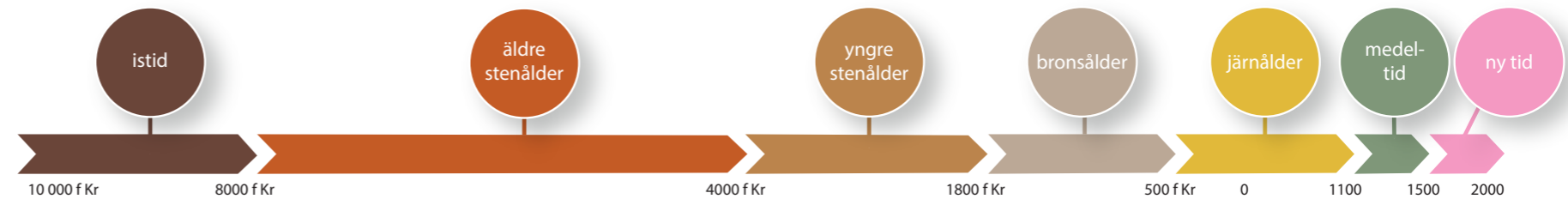
Topografin lokalt präglas förutom närheten till Vättern och strömmen av de stora kullarna Bondebacka (cirka 130 meter över havet) och Brinkebacken (cirka 140 meter över havet) belägna norr respektive söder om Motala ströms dalgång. Båda höjderna är formationer som bildats vid mynningen av en isälv under senaste istiden. Motalas isälvs-kullar skiljer sig från de långsträckt rullstensåsar som är den vanligaste landskapsformen av isälvar, något som beror på isavsmältningens specifika förlopp vid Motala. Under istidens sista köldknäpp återfanns isranden i höjd med Motala. Under detta tidsavsnitt förekom omväxlande isframstötter och isavsmältning vilket gett upphov till områdets säregna landskaps- och jordartsförhållanden. Morän och isälvs-material kan därför ingå som beståndsdelar i samma geologiska formationer, med abrupta brott mellan den ena eller andra jordarten.



För 9500 år sedan låg större delen av dagens landmassa under vatten. Källa: SGU.



Höjderna består av isälvs-sediment (grönt, deras dalgångssifor av framför allt svallsedimenterat grus (orange). I lägre liggande delar finns jordar med lera (gult) och morän (blått). Verkstadsön består till stora delar av fyllnadsmassor (streckat område). Källa: SGU



BY- OCH GÅRDSLANDSKAP VID STRÖMMEN

Området vid Motalaviken och kring mynningen av Motala ström har mot bakgrund av de fornlämningar som identifierats, varit bebott och brukat sedan stenåldern. Sannolikt har det strömmande vattnet utgjort en viktig lokaliseringfaktor. Ett vadställe ska länge ha funnits vid mynningen av Motala ström och från medeltiden finns det belägg för en spång på platsen för nuvarande Strömbron.

Arkeologiskt har delar av det historiska vägnätet kring Motala, daterats till äldre medeltid (1000-/1100-tal). Mycket talar för att ortsbildningen permanentats under 1200-talet. Ortnamnet Motala med den fornsvenska förleden "mot" visar på en vägkorsning och kan dateras till 1200-talet liksom Motalas äldsta kyrka som ska ha uppförts under 1200-talets andra hälft. Namnet Motala finns belagt 1288 då Magnus Ladulås tilldelade riksrådet och lagmannen Knut Matsson en gård längs med Motala ström. Flera av gårdarna längs strömmen: Duvedal, Hårstorp, Bergsäter och Holm, finns omnämnda i medeltida källor. Ett flertal medeltidsbrev visar på relationer mellan gårdarna, Bjälboätten och både Vadstena och Vreta kloster. Båda klostren ägde under 1300-, 1400- och 1500-talet flera kvarnar och fiskerättigheter i Motala ström.

Under 1520-talet lät Gustav Vasa uppföra en kungsgård (1522) i nära anslutning till nuvarande Strömbrons södra fäste vilket antyder att platsen var strategiskt intressant för kungamakten. Gustav Vasa ska också ha uttryckt intresse av att förbinda Östersjön och Skagerack/Nordsjön med ett kanalsystem mellan Bråviken och Göta älv via Östergötlands sjösystem. Vid hertig Johans död 1618 övergick kungsgården till att fungera som krog/gästgiveri och här hölls från 1630-talet ting.

1630-talets karteringar av Motala visar på färdvägar som möts och korsar Motala ström ungefär i höjd med nuvarande Strömbron från 1723. Landsvägarna hade lokal betydelse och förband kyrkorna (Motala – Kristberg norr om Boren – Borensberg) och gårdarna med varandra och men var även viktiga i ett större geografisk perspektiv då de också förband Motala med Linköping, Vadstena och Vreta kloster samt även Skänninge.

När Motala karterades på 1630-talet fanns tre olika byar: Bispmotala, Motala Nordhan åhn och Motala Sundan åhn samt kronohemmanen Hårstorp och Duvedal. Namngivningen är logisk med två byar på ömse sidor om strömmen och en vars namn antyder en relation till biskopssätet i Linköping. Motala kyrka är belägen i Bispmotala eller biskopens Motala. På södra sidan Motala ström låg hemmanet Holm samt fastigheten Charlottenborg. Charlottenborg utgjordes av flera äldre gårdar vilka 1651 förlänades till greve Ludvig Wierich Lewenhaupt.

Strömmens centrala roll framkommer tydligt av de många kvarnar och fiskeverk som finns inritade i särskilt 1700-talets kartmaterial över Motala ström. År 1717 karteras hela Motala ström från Strömbron till sjön Boren.



Geometrisk avmätning över Motala ström från 1717 med samtliga kvarnar utmärkta. Källa: Lantmäteriet.

Kartan visar på ett stort antal så kallade fiskeverk och kvarnar längs med Strömmen, likaså 1725 då en laga delning genomfördes.

Under 1700-talets slut genomförs flertalet undersökningar om hur en framtida kanal kunde dras och såväl hela sträckan från Norrköping till Göteborg som delsträckor karterades, bland andra sträckningen Borens hult – Motala men även andra alternativa sträckningar.

GÖTA KANAL

Vattenvägarna var länge de viktigaste transportvägarna och fram till 1800-talets mitt skedde i princip alla längre godstransporter och även persontransporter, om möjligt med båt. Alltsedan 1300-talet har det ställts krav från kungamakten och myndigheter att hålla segelleder farbara genom grävning och redan på 1400-talet gjordes försök med att gräva kanaler för att förbinda olika sjösystem.

Det var främst ekonomiska intressen som motiverade en farbar vattenväg mellan öst- och västkusten. Dels önskade man minska transporttiderna och dels ville man undvika Öresundstullen som inrättades 1492 som alla fartyg som passerade Öresund skulle betala. Både Gustav Vasa och Karl XII hade planer på kanaler som förband Göteborg med Stockholm via olika sjösystem. På 1770-talet lät Kungl. Majt. utföra en undersökning av en framtida kanalsträckning mellan Söderköping och Göteborg.

Göta kanal föregicks av flera större kanalprojekt: Göteborgs kanaler (1620-tal), Hjälmare kanal (1596-1610, 1629-1639), Strömsholms kanal (1787-1795) och Trollhätte kanal (1793-1800). Decennierna mellan cirka 1770 och 1830 var en period av intensivt kanalbyggande i Europa vilket har förklarats med en omfattande finansiell spekulation i vilket privata och statliga intressen sammanföll.

Färdigställandet av Trollhätte kanal var den slutliga utlösande faktorn för beslutet att anlägga Göta kanal. Den stora utmaningen hade varit



Baltzar von Platens och Thomas Telfords mfl generalkarta över Göta kanal från 1823. Motala är inringat i rött. Källa: Lunds universitetsbibliotek.

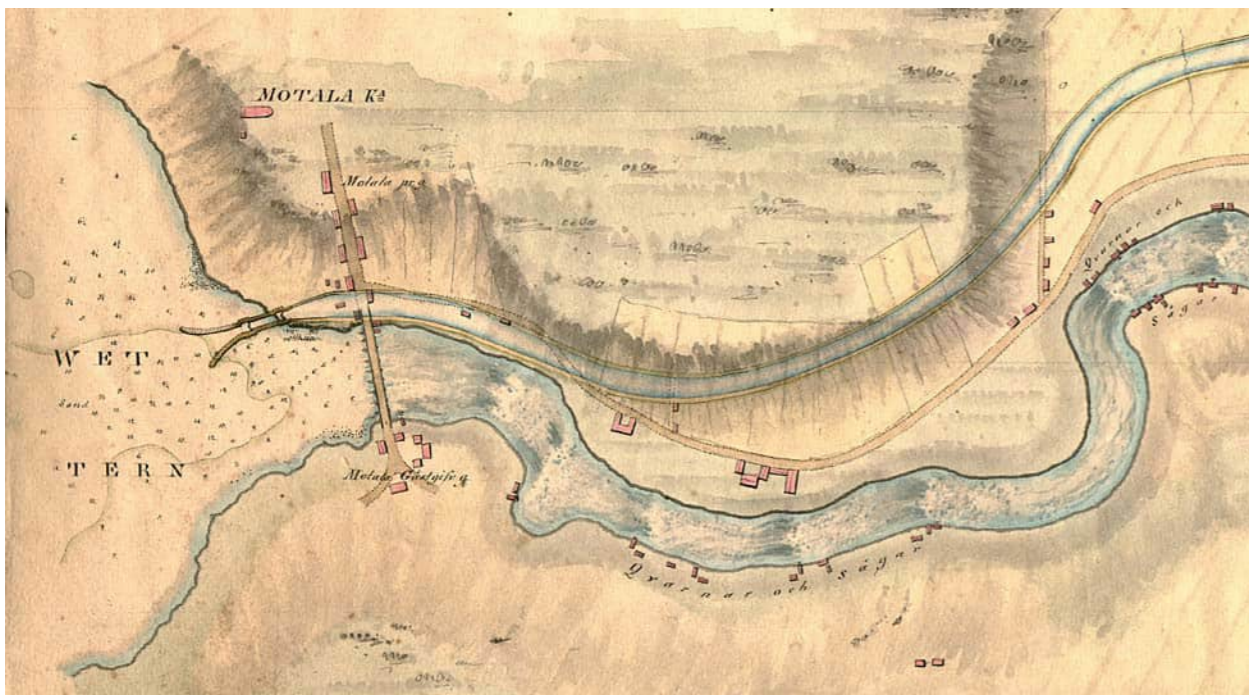
att hantera nivåskillnaderna vid Trollhättefallen och när slussarna äntligen var färdiga efter decennier av penningbrist, blev Göta kanal en möjlighet.

År 1806 fick Baltzar von Platen i uppdrag att utreda kostnaderna och ge förslag på var kanalen kunde dras. År 1808 var en plan över kanalens dragning genomförd och Göta kanalbolag bildades. År 1810 påbörjades arbetet och 1815 anlades en torrdocka. Baltzar von Platens kontakter med engelsk expertis, inte minst Thomas Telford och Daniel Fraser, var avgörande för bygget och flera arbetsledare hämtades från Englands stora kanalprojekt. Härifrån inköptes också teknisk utrustning. Bland annat köptes 1822 ett mudderverk från England.

Kravet på underhåll av mudderverket och andra maskiner bidrog till bildandet av den mekaniska verkstaden. Kanalbolaget hade enligt ett privilegiebeslut rätten att bedriva verkstadsrörelse för att underhålla kanalbolagets maskinpark och 1822 bildades en verkstad.



Långspången över Motala ström vid Holm. Källa: Hembygd Motala.



Ovan vänster: Karta från 1770 över Göta kanals framtida sträckning mellan Borenshult och Motala stad. Källa: Uppsala universitetsbibliotek. Nedan vänster: 1808-års kanalförslag. Källa: Göta kanal. Fakta & Forskning, Linköpings universitet. Höger: Ekonomiska kartan, 1948. Källa: Lantmäteriet.

MOTALA VERKSTAD

Bildandet av en verkstad bidrog till att nuvarande Verkstadsön sakta med utgångspunkt i området mittemot varvet, bebyggdes med verkstäder, skjul, smedja och arbetarbostäder –Långa raden (1830- & 1850-tal) samt villor för tjänstemännen. Fram till 1840 drevs verkstaden i Kanalbostadens regi och hade 1840 cirka 400 anställda, att jämföra med Motala stad som hade cirka 500 invånare år 1850. Samtidigt drogs verkstaden med ekonomiska svårigheter och flera försök gjordes under 1830-talet att sälja verksamheten. Efter försäljningen förnyades verksamheten med investeringar i nya byggnader och maskiner, nya produkter, bland annat lokomotiv, och satsningar på den internationella marknaden. Flera nya bostäder uppfördes samt det så kallade Bolagshuset som fungerade som representationsbyggnad för företaget. År 1888 besöktes Bolagshuset och Motala Verkstad av en delegation representanter för det kinesiska hovet.

1800-talets andra hälft förefaller ha varit en mycket expansiv period i Motalas historia och flera mindre industrier anlades på Kvarnön, Verkstadsön och på Charlottenborgs ägor. I några fall var det anställda och/eller nära släktingar till anställda vid Motala verkstad som startade egna industriverksamheter. Häradsekonomska kartan från 1868-1877 visar på flertalet industrier och verkstäder längs Motala ström varav flera hade äldre ursprung, andra yngre: knipphammare, stampar, sågar, snickerifabriker,

bryggerier, pappersbruk, tändsticksfabrik, med flera mindre verkstäder. Innan elektrifieringen var vattendriften och Motala ström den självklara lokaliseringsfaktorn för energikrävande verksamheter. Motala verkstad hade avgörande betydelse även för stadens utveckling genom att under 1870-talet bli aktieägare i Hallsberg – Motala – Mjölby järnväg och drev utbyggnaden av järnvägen.

Härigenom fick företaget en egen station och ett stickspår till Verkstadsön. Under 1860- och 1870-talet byggs ytterligare bostäder för Motala verkstads anställda i vad som skulle komma att kallas Liverpool och England efter det stora antalet anställda från England. Behovet av bostäder antyder att verksamheten expanderade. Nya markområden, bland andra Björkelund köptes in av de närliggande gårdarna och arrenderades ut för bostadsändamål.

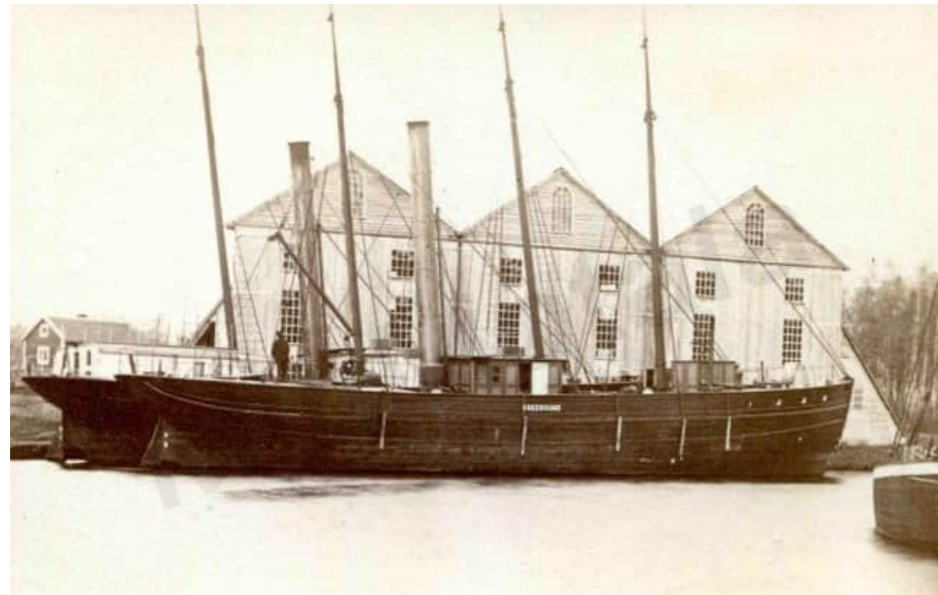
Decennierna kring sekelskiftet 1900 blev turbulenta för Motala Verkstad, aktiespekulation, ägarbyten, nya styrelser och strejker bland verkstadens arbetare präglade verksamheten och bidrog till nyinvesteringar i form av ombyggnader, nytt järnverk, ny lokmonteringshall och moderniseringar av infrastrukturen inom verkstadsområdet som nya bockbanor.

1900-talet innebar stora förändringar inte bara för verkstaden utan för Motala som samhälle och stad. År 1917 överlät Motala verkstad markområden vid Motala ström och vattenrätten till Motala kraftaktiebolag

som uppförde en kraftstation i höjd med verkstaden. Denna stod klar 1921 och innebar att delar av före detta Hårstorps gård översvämmades, Hårstorpsjön bildades och de arbetarbostäder som fanns i området flyttades, bland annat till Björkelund. År 1920 fick Motala verkstad nya ägare och ombildades till AB Lindholmen Motala. Företaget hade då 1600 anställda.

MOTALA STAD

I samband med att verkstaden startade blev Motala en friköping 1823 och fick därmed vissa stadsrättigheter i form av frihet från skråtvång och fria handelsrättigheter. Nu ritar von Platen upp sin solfjädersplan för stadens utbyggnad. Bebyggelsen var dock ännu gles och en kartering över kanalens och strömmens utlopp i Vättern från 1830-talet ger vid handen att bebyggelsen fortfarande främst var lokaliserad till vattendragen och vägmötet mellan de nord-sydliga respektive den öst-västliga landsvägarna och utgjordes av de äldre gårdar som funnits i området sedan medeltiden. Kyrkan finns tydligt utmärkt liksom gästgivargården strax söder om Strömbro.



Från vänster: Ångfartygen Askersund och Birger Jarl framför varvsbyggnaden vid torrdockan. Källa: Mitt Motala. Kraftverksbyggnaden i Motala ström, 1921. Källa: Mitt Motala. Svängbron över Göta kanal, 1938. Källa: Järnvägmuseet.

En arealavmätning över Duvedal, Hårstorp och Motala Backegård från 1837 visar upp en spridd bebyggelse främst lokaliserad längs strömmen. På Verkstadsön löper den äldre färdvägen som knöt gårdarna samman.

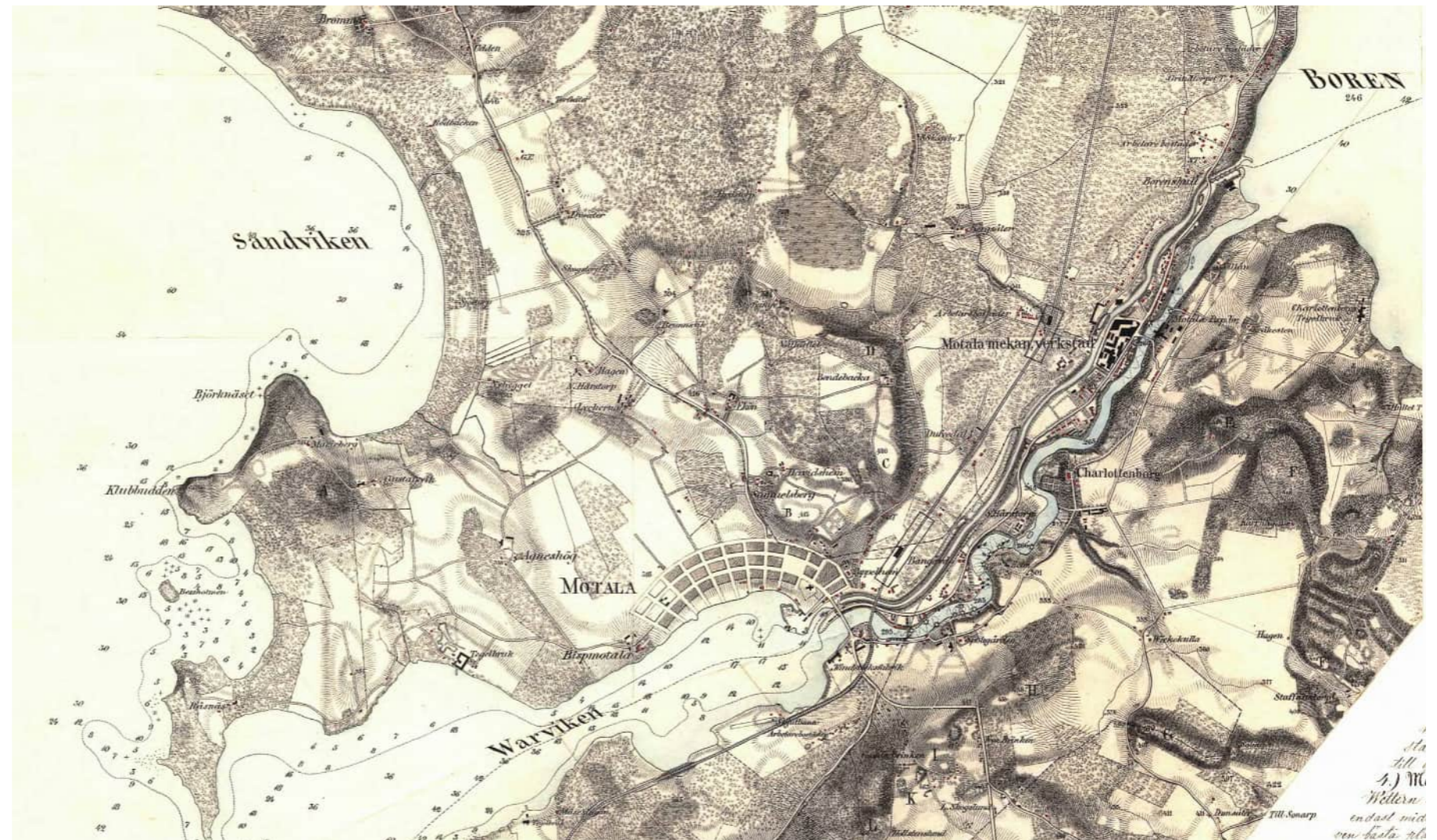
I samband med kommunreformen 1862 blev Motala en köpingskommun. Under 1870-talet var Motala verkstad drivande i att dra järnvägen till Motala och 1873 öppnade Motala Central. Ytterligare en station uppfördes vidare i höjd med Motala verkstad. Järnvägen var dock en förlustaffär och järnvägsbolaget gick i konkurs 1879. Med järnvägen underlättades dock industriernas handelsförbindelser. År 1881 fick Motala fullständiga stadsrättigheter och ett stadshus uppfördes.

En karta över Motala och Göta kanal upprättad 1872 vid Kungl. Topografiska Corpsens övningsavdelning visar på bebyggelsens utbredning längs strömmen och den solfjäderformade stadsplan som tillskrivits von Platen. Kartan är mycket illustrativ såtillvida att den tydligt redovisar nivåskillnader, bebyggelse inklusive de många kvarnarna längs strömmen, samt vägsträckor. Häradsekonomska kartan från 1866-1877 visar fortfarande en gles bebyggd stad och stora arealer odlings- och åkermark i enlighet med den äldre gårdsstrukturen. Någon stadsmässighet förefaller inte ha utvecklats förrän under 1890-talet då viss kvartersbebyggelse av stenstadskarakter i låg skala upprättas i nuvarande Motala centrum.

Under decennierna kring sekelskiftet 1900 utvidgas staden och området mellan Drottninggatan och Järnvägsparken bebyggs. Ett flygfoto från 1918 visar den äldre trästaden med sina bostadshus i hörnläge och uthus i det inre av kvarteren, utbyggda på en regelbunden rutnätsplan. Successivt expanderar Motala längs med Östermalmsgatan.

År 1913 kom Göta kanalbolaget överens med Kungliga järnvägsstyrelsen om hur en smalspårig järnväg ska kunna genom Motala och vidare till hamnen samt över broarna över Göta kanal. Initiativet att förlänga spåret från Linköping till Motala kom från staden som önskade att Motala skulle stå i bättre förbindelse med det smalspåriga järnvägsnätet i Östergötland. Spåret drogs längs med nuvarande Bangårdsgatan och över Göta kanal på en svängbar bro.

Verkstaden var instrumentell för stadens utveckling, både befolkningsmässigt och administrativt och staden kom att dra nytta av de många industrier som etablerades kring staden åren kring 1900; tegelbruk, yllefabrik, trikåfabrik, möbelfabrik, spikfabrik med flera. På 1920-talet bildades ytterligare för staden och Sverige viktiga industrier: Luxor och det som skulle bli Electrolux vilka vid sidan av Motala verkstad en av Motalas största arbetsgivare. Företagsexpansionen kring sekelskiftet och 1900-talets början innebar ett ökat behov av arbetskraft och bostäder. Som



Topografiska Corpsens karta över Göta kanal från 1872. Källa: Riksarkivet, Sveriges topografiska kartor.

i många andra orter genomfördes flertalet avsåndringar och ägostyckningar av gårdsfastigheterna runt staden, längs kanalen och strömmen varvid nya fastigheter bildats och småhusbyggandet kunde ta fart.

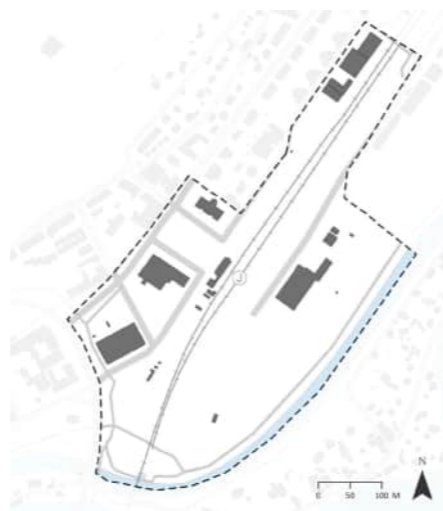
1948 inkorporerades Motala verkstad och andra grannkommuner i Motala. 1900-talets andra hälft innebär att Motala likt många andra städer med rekordår och miljonprogram expanderar med flerfamiljshus och stadsdelscentra.



KARAKTÄRSOMRÅDEN



STATIONSOMRÅDET



HISTORIK

Sedan Göta Kanal tagits i bruk blev nästa steg i utbyggnaden av ortens kommunikationer invigningen 1873 av järnvägen mellan Mjölby–Hallsberg. Motala Central och Motala Verkstads station (den sistnämnda belägen inom karaktärsområdet Duvedal) var ortens båda järnvägsstationer längs banan. Stationsområdet för Motala Central låg inom Motala stadsköping och utgjorde en del av staden – att jämföra med verkstadsområdet som efter kommunreformen 1862 kom att vara belägen inom Motala landskommun.

Den vid järnvägsstationer vanligt förekommande parken, anläggs i Motala först 1905. Möjligen var det järnvägsbolagets ekonomiska svårigheter som försenar parkanläggningen. Ett fotografi från 1913 visar parken med järnvägsstationen i fonden. Parkanläggningen hade då en symmetrisk uppbyggnad med en stor broderiparterr (symmetriskt anordnade odlingsytor) i mitten. I fotografiet skymtar delar av den äldre bebyggelse som flankerade järnvägsparken och som sannolikt uppfördes strax före sekelskiftet 1900. År 1907-1910 uppförs invid parken stadens nya Tingshus, uppfört i barockinfluerad stil.

Ett flygfoto från 1932 tydliggör det äldre kvarterets bebyggelsestruktur som också är redogjord för i 1948 års ekonomiska karta; i kvarterets hörn är två- till trevånings bostadsbyggnader belägna medan i den inre delen av kvarteren kännetecknas av lägre uthus. Ekonomiska kartan och flygfotografier visar att två rutnätsplaner som vardera följer kanalens och strömmens sträckning möts längs Källgatan och här byter riktning. Källgatan var trädplanterad och när tingshuset uppfördes 1907-1910 trädplanterades även Östermalmsgatan. Med Tingshuset blev stationsområdet Motalas mer förnäma stadsdel och genom järnvägen, Tingshuset och Samskolan som också uppfördes under 1910-talet markerade statens sin närvaro i staden.

År 1913 kommer vidare Göta kanalbolaget överens med Kungliga järnvägsstyrelsen om hur en ytterligare smalspårig järnväg skulle dras genom Motala, till hamnen samt över broarna över Göta kanal. Området för den tillkommande smalspåriga järnvägen var endast delvis bebyggt. 1918 års flygfotografi visar utbyggnaden av den smalspåriga järnvägen samt den enstaka bostadsbebyggelsen som då fanns.

Kvarteren väster om järnvägsparken torde behållit sin historiska struktur och bebyggelse fram till 1970-talets början då den nya genomfartsleden Vadstenavägen drogs fram. Då uppfördes också det nuvarande polishuset som hade planerats sedan 1960. Polishuset stod färdigt 1975.

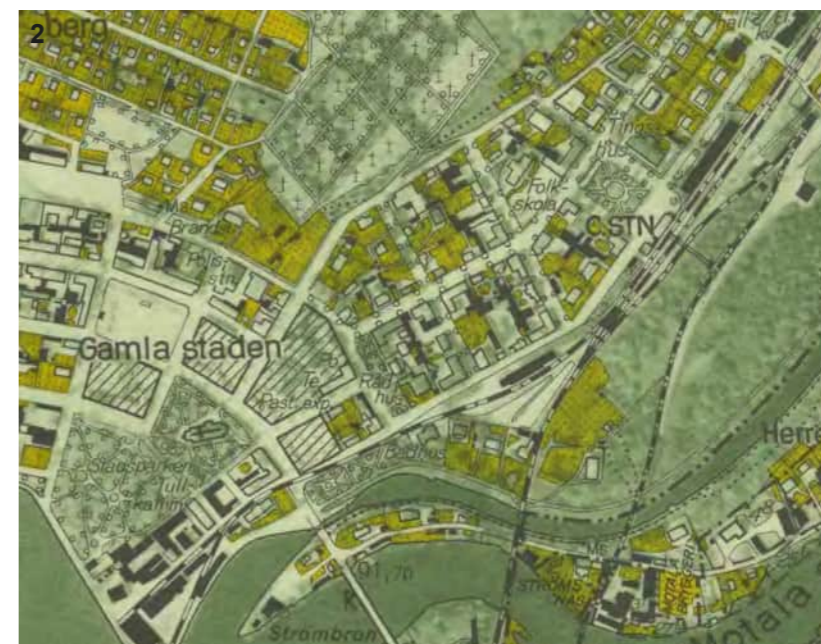


Bild 1: Motala Central stationshus, 1916. Källa: Digitalt museum. Järnvägsmuseet. **Bild 2:** Ekonomiska kartan 1948 visar på den äldre gatustrukturen med de två rutnätsplanerna som möts i Källgatan. Kartan visar vidare hur bostadshusen är placerade i kvarterets hörn och komplementbebyggelsen i kvarterets inre. **Bild 3:** Järnvägsparken 1913, med karaktäristiskt gångsystem och en stor broderiparterr i mitten. Digitalt Museum. Järnvägsmuseet. **Bild 4:** Bilden åskådliggör hur stationsområdet tidigare varit integrerad med Gamla staden. Notera allén utmed hela Platensgatan. Källa: Kulturmiljöutredning Kvarteret Domherren, Eken och Läraren (2016 Fredriksson).



101

Flygfotot från 1918 visar tydligt hur järnvägen utgjort en tydlig gräns för innerstaden. Källa: Digitalt museum.

STATIONSSOMRÅDET

KARAKTÄR

Stationsområdet är en del av stadsdelen *Östermalm*. Området avgränsas i sydväst av Vadstenavägen, i nordväst av Östermalmsvägen, i sydost av Göta kanal samt i nordöst av idrottsområdet (beläget inom karaktärsområdet Östermalm). Stationsområdet utgör också en del av kommunens utpekade utvecklingsområde Kanalstaden.

Järnvägen går i nordöstlig-sydvästlig riktning in/ut från stadens centrum med passage förbi det gamla kommuncentret kopplat till samhällsbyggnaden kring Motala verkstad (beläget norr ut inom karaktärsområde Duvedal). Järnvägen är en barriär i stadslandskapet.

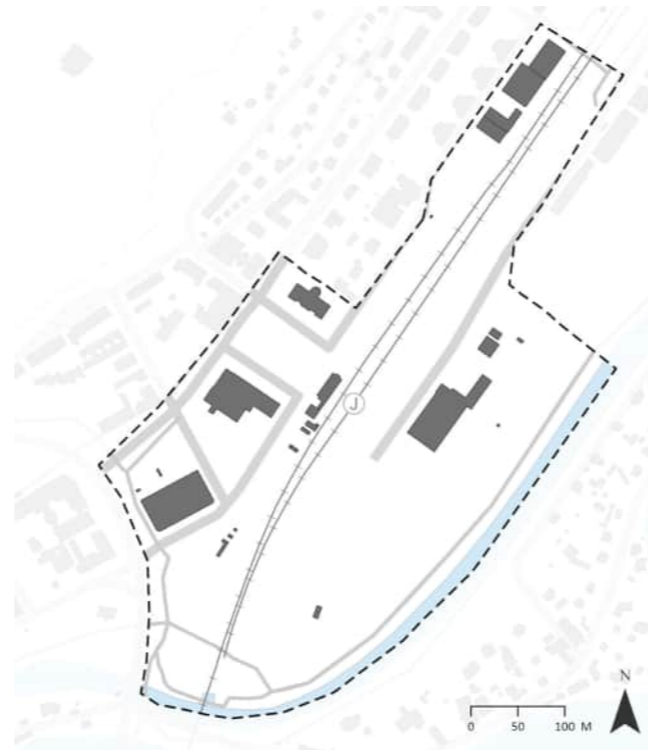
Väster om järnvägen

Motala central från 1873 utgör tillsammans med den anslutande järnvägsparken och offentliga byggnader ett historiskt representativt rum i staden. På den norra sidan av *Järnvägsparken* ligger det ståtliga barockinspirerade *Tingshuset* är uppfört 1907-1910. På den motsatta, södra sidan av parken ligger det modernistiska *Polishuset* som kännetecknas av en stor byggnadsvolym samt enhetligt och repetitivt utformad fasad. Vid Östermalmsgatan ligger staden gamla *folkskola* (*Samskolan*).

Genomfartsleden *Vadstenavägen* är en fysisk barriär mellan den Gamla staden (belägen utanför utredningsområdet) och stationsområdet. Gång- och cykelpassager under vägen finns utmed Göta kanal-stråket och kopplar till *Östermalmsgatan*. Leden bryter av en historisk kvarters- och gatustruktur mellan stationsområdet och Gamla staden (väster om utredningsområdet). Östermalmsgatan är en viktig in- och utfart till/från stationsområdet, stadsdelen Östermalm och vidare österut i staden. I riktning mot staden mynnar den ut i *Vadstenavägen* som leder biltrafiken runt centrum. Från Östermalmsgatan höjer sig terrängen markant upp mot den högt belägna *Griftesgården* (beläget utanför utredningsområdet). *Motalas radiotorn* höjer sig som moderna landmärken över stadslandskapet (beläget utanför utredningsområdet).

Platensgatan utgör en historisk axel mellan Gamla staden och järnvägsstationen. Inom stationsområdet, öster om Vadstenavägen, har den dock förlorat sin karaktär av representativ stadsgata. I nivå med poliskvarteret finns dock en kvarvarande allé som synliggör gatans forna status. I nordöstlig riktning övergår Platensgatan till *Industrigatan* som löper parallellt med spårområdet. Utmed spåren ligger några äldre industribyggnader som visar på områdets betydelse för olika typer av verksamheter.

Gaturummen mellan Polishuset och Gamla staden upplevs som otydligt och svår att orientera sig i för gående och cyklister. Stora, öppna



I sydvästra delen av karaktärsområdet mellan Platensgatan och Östermalmsgatan har bebyggelse rivits vilket skapat en öppen kvartersstruktur med flera upplevda baksidor. Järnvägsstationen ligger som en fondbyggnad i en rätvinklig struktur omkring järnvägsparken. Väster om järnvägen finns igenväxande ytor och ner mot kanalen anlagt parkstråk.

parkeringsytor och bebyggelsen utan tydliga framsidor och svag koppling mellan byggnad och gata karaktäriserar platsen. Delar av den historiska gatustrukturen (Platensgatan, Östermalmsgatan och *Källgatan*) finns dock kvar och är fortsatt relativt avläsbar.

Belägna utanför utredningsområdet, men inom dess influensområde, finns ett par byggnader som tydligt är avläsbara som portalbyggnader in till Gamla staden. Den *klassicistiska villan* vid Platensgatan 20, uppförd omkring 1880, utgör ett blickfång längs Platensgatans siktlinje och ner mot kanalen. Byggnaden är idag q-märkt i gällande detaljplan. *Hörnhuset i jugendstil* vid korsningen Platensgatan 21-Kapellgatan 1 och uppförd 1907, utgör fortsatt en tydlig entrébyggnad in till den Gamla staden.



Öster om järnvägen

Öster om spårområdet finns tät, spontant uppvuxen lövskog och buskage inom och i anslutning till den före detta bangården. Rester av tidigare järnvägsanläggning går genom området ner mot kanalen och en övergiven järnvägsbro. Här breder även en större industritomt ut sig med hårdgjord mark och byggnader för verksamhet och förvaring. Denna del upplevs idag till stora delar som ett mellanrum i stadslandskapet med låg tillgänglighet och vistelsevärden. Utmed kanalmiljön ändrar karaktären till att bli anlagd park med planterade ädellövträd och grusat gång- och cykelstråk utmed den gamla dragvägen. Från kanalen ser man över till Kvarnön med villabebyggelse utåt vattnet. Det gamla bryggeriet avtecknar sig som ett landmärke söderut.

STATIONSOMRÅDET



Bild 1: Vy mot Motala stationsbyggnad, sett från Järnvägsparken. **Bild 2:** Vy mot Tingshuset invid Järnvägsparken, sett från Platensgatan vid Motala Central. **Bild 3:** Vy in mot stationsområdet och korsningläget vid Vadstenavägen, sett från influensområdet och Platensgatans sträckning inom Gamla staden. **Bild 4:** Vy mot Polishuset vid Järnvägsparkens sydvästra del. **Bild 5:** Det stora jugendhuset från 1907 vid korsningen Platensgatan 21/Kapellgatan 1 (invid genomfartsleden, utanför utredningsområdet) upplevs som en entrébyggnad till Gamla staden. **Bild 6:** Vy från korsningläget Platensgatan-Källgatan. Till vänster i bild skymtas Coopaffärens varuintag, till höger i bild skymtar Polishusets baksida med planteringar längs gatan. I fonden av vyn framträder Bondebäckas markanta dalgångsslutning.

STATIONSOMRÅDET



Bild 1: Vy från grönområdet bakom bangården ner mot kanalen. I vyn framträder Bryggeriet som landmärke (beläget på Kvarnön). **Bild 2:** Ytan tillika "mellanrummet" söder om järnvägen (mellan bangården och industri- och verksamhetsområdet). **Bild 3:** Vy mot Göta kanal och svängbron för den smalspåriga järnvägen som tidigare kopplade samman stationsområdet med Kvarnön.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Stationsområdet berättar om järnvägens ankomst och betydelse för Motalas stadsutveckling. Det omfattar även lokalisering av administrativa funktioner till området och den citysaneling ägde rum under 1970-talet för att ge utrymme åt bilismen.

Området består av olika karaktärer som värderats ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Den äldre gatustrukturen och järnvägsmiljön med stationsbyggnad, järnvägspark och tingshus bedöms ha höga kulturhistoriska värden. Likaså vissa övriga byggnader inom influensområdet, däribland Samskolan. Även kanalmiljön bedöms ha höga kulturhistoriska värden.

Området mellan polishuset och Gamla staden bedöms idag ha ett lägre kulturhistoriskt värde, men inrymmer en stor potential att stärka områdets kulturhistoriska sammanhang. Öster om järnvägen, kring Bangårdsgatan bedöms de kulturhistoriska värdena som måttliga.

Kanalen med anslutande parkstråk omfattas av riksintresset för kulturmiljövården, Göta kanal [E9].

Inom karaktärsområdet har tre boplatser och ett gravfält hittats vilket visar på landskapets stora tidsdjup.

Värdebärande karaktärsdrag

- Det bevarade rätvinkliga planmönstret omkring Järnvägsparken med Motala Central och Tingshuset som särskilt miljöskapande byggnader.
- Polishuset som uttryck för modernismens stilideal och som en av flera byggnader i området som markerar det offentliga närvaro i staden.
- Kanalen med parksstråk samt den gamla dragvägen som idag fungerar som GC-väg.
- Bevarad allé utmed Platensgatan.
- Tidigare järnvägsspår som visar på historiskt markanvändning/nyttjande som bangård.
- Vyer mot äldre villor lokaliserade utmed Göta kanal.

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området bedöms som känsligt för:

- Ny bebyggelse som påtagligt försvårar avläsbarheten av den historiskt framväxta stadssiluetten.
- Den parkliknande kanalmiljön, belägen inom karaktärsområdet och utgörande ett av riksintressets uttryck, får inte påtagligt skadas.
- Åtgärder som visuellt konkurrerar med Motala Central och Tingshuset.
- Åtgärder som ytterligare försvagar den historiska kopplingen mellan Stationsområdet/Östermalm och Gamla staden. Därtill också ytterligare åtgärder som försvagar Platensgatans historiska betydelse, kopplat till gaturummet och mötet mellan bebyggelse och gata.

Riktlinjer och rekommendationer

Läka den historiska stadsväven - stadsrummen kring Östermalmsgatan/Platensgatan¹

- Koppla samman stationsområdet med Gamla staden, med såväl ny bebyggelse som förbättrad gång- och cykelpassager.
- Vid förtätning ska det gatunät som återspeglar den historiska stadsstrukturen kunna urskiljas och följas.
- För att sluta gaturummen bör tillkommande bebyggelse placeras i fastighetsgräns utmed gata.
- Coopfastigheten med sin öppna parkeringsyta mot Östermalmsgatan respektive sin visuella baksida mot Platensgatan kan utvecklas
- Trädplanteringen utmed Platensgatan bör utvecklas för att skapa ett representativt uttryck
- Beakta Motala Centrals friliggande och monumentala fondläge vid tillkommande bebyggelse.

¹ Tyréns noterar att kommunen har pågående projekt längs Östermalmsgatan som går i linje med utredningens rekommendationer om förbättrade gaturum med exempelvis planteringar.

Utveckla området kring Järnvägsparken som stadsnod

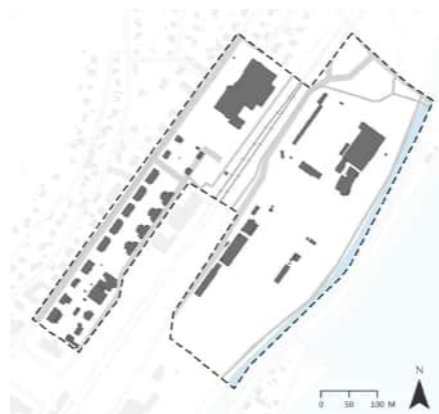
- Stärk Motala Centrals funktion som mötesplats.
- Bibehåll och utveckla Järnvägsparken som ett representativt stadsrum.
- För att stärka Järnvägsparkens funktion i staden kan en genkoppling tillskapas mellan parken, via det nya utvecklingsområdet, ner till kanalstråket.

Industriområdet sydost om spårområdet

- Ny bebyggelse bedöms kunna uppföras inom den idag ianspråktaga ytan för industri- och verksamhetsändamål (öster om bangården).
- Ny bebyggelse behöver förhålla sig till stadens befintliga stadssiluet, vilket i stort innebär att högre bebyggelse kan tillåtas närmast framtida spårområde och med nedtrappad skala närmare kanalstråket. Befintlig trädridå med parkmark invid kanalstråket/äldre dragstigar utgör en naturlig gräns för exploateringen mot kanalstråket.
- Utred om fornlämningar och historiska industrispår kan tas tillvara i forndammet av Kanalstaden.

En arkitektonisk idé som säkerställer beaktandet av kulturhistoriska värden

- Ny kompletterande bebyggelse bör tas fram utifrån en väl analyserad platsanalys med en tydlig arkitektonisk idé, en idé som bör inkludera och beakta kulturhistoriska viktiga karaktärsdrag både invid platsen och inom bebyggelsens influensområde. Omfattningen av en sådan platsanalys och arkitektonisk idé kan skilja sig i omfattning, sett till den kompletterande bebyggelsens omfattning och art.



HISTORIK

Väster om järnvägen

Karaktärsområdet Östermalm med huvudgatan Östermalmsgatan anlades i huvudsakliga delar i samband med utbyggnaden av järnvägen under 1870-talet. Vid 1900-talets början anlades järnvägsparken och gatan trädplanterades och kom att i princip utgöra en paradgata in till Motala. I Östermalmsgatans sydvästra del byggdes kv. Domherren, Lärkan och Sparven ut under 1910-1930-talen. En stadsplan för kv Domherren och Lärkan fastställdes 1916/1917, som även innefattade bebyggelse på andra sidan Östermalmsgatan utanför utredningsområdet.

1932-års flygfotografi visar de glest bebyggda kvarteren nordost om Tingshuset. Enstaka flerfamiljshus samsas med villabebyggelse, en typologi som fortsatt i viss utsträckning kännetecknar karaktärsområdet. Någon gång under decennierna kring sekelskiftet uppfördes vidare ett sågverk inom Härstorps gårds ägor, vilket också syns på 1930-talets flygfotografier samt 1948-års ekonomiska karta. Det revs, sannolikt för att ge plats åt den nya sport- och simhallen, färdigställd 1970. En viss förtätning av området inleddes på 1940-talet med uppförandet av ett flerfamiljshus längs Östermalmsgatan (Lärkan 14). Kvarteret kompletterades på 1990-talet med ytterligare flerfamiljshus varvid den äldre bebyggelsen revs.

Öster om järnvägen

På flygfotografierna från 1930-talet framträder också den nuvarande idrottsplatsen med löparbana, färdigställd 1920, beläget söder om järnvägen inom dagens idrottsområde. Denna befintliga idrottsplats ersatte i sin tur en äldre idrottsplats från 1908 som revs för att ge plats åt den smalspåriga järnvägen när denna drogs fram i området. Idrottsområdet har vuxit successivt under 1900-talets andra hälft och från 1970-talet kompletterats med anläggningar för olika idrottsgrenar (ishockey, bandy, boule), läktare, omklädningsrum mm. Ishallen tillkom på 1990-talet. Idrottsområdet utgjorde dessförinnan odlingsmark tillhörande Härstorps gård.



Härstorps gård som hushållsskola någon gång under 1800-talets sista decennier.
Källa: Hembygd Motala.



Flygfoto från 1930-talet över karaktärsområdena Stationsområdet och Östermalm.
Källa: Järnvägsmuseet.

ÖSTERMALM

KARAKTÄR

Som framgår ovan så upplevs karaktärsområdet *Östermalm* idag av två huvudsakliga delar; dels kvartersbebyggelsen mellan huvudgatorna *Östermalmsgatan* och *Industrigatan*, dels det omfattande *idrottsområdet* på ömse sidor om järnvägsspåret. Delområdena har radikalt olika karaktär.

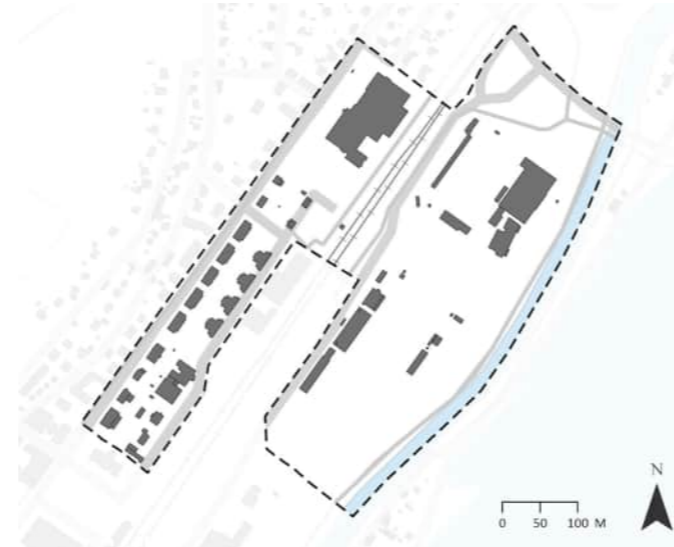
Östermalmsgatan

Kvartersbebyggelsen norr om järnvägen består av tre kvarter av olika storlek mellan *Östermalmsgatan* och *Industrigatan* och delas genom tvärgatorna *Bollhusgatan* och *Kvarnstensgatan*. Trots paletten av olika arkitektoniska stiluttryck så kännetecknas bebyggelsen av en förhållandevis homogen struktur, bestående av fristående byggnader placerade med långsidan mot *Östermalmsgatan* respektive *Industrigatan*. Bebyggelseskalan varierar från 1-3 våningsplan. Två i synnerhet framträdande byggnader längs *Östermalmsgatan* längs denna delsträcka är dels det större *klassicistiska bostadshuset* vid *Östermalmsgatan 18* (Domherren 11), utfört med tydliga villainfluenser från Italien, dels *Hårstorps gård*, belägen vid *Östermalmsgatan 20* (Domherren 12). Byggnaden flyttades till *Östermalmsgatan* i samband med strömregleringen av Motala ström 1920. Gården har medeltida anor men nuvarande byggnad uppfördes under 1820-talet och var tidigare belägen på holmen i nuvarande *Hårstorspsjön*. Bostadshuset på Domherren 14 i korsningen *Östermalmsgatan* och *Bollhusgatan* uppfört 1934 bär på funktionalismens avskalade klassicerande drag. Inom området finns ett flertal gamla och stora ekar vilka både har en stark miljöskapande verkan och bidrar till en uppfattning om områdets agrara bakgrund.

Industrigatans karaktär

Industrigatan kännetecknas av variation av såväl bebyggelsens skala, dess möte med gatan samt gestaltning. I karaktärsområdets sydvästra del, inom kv. Domherren, återfinns såväl mer småskaliga villor i klassicistisk stil med sadeltak med indragen placering från gatan som en större verksamhetsbyggnad, bestående av två förskjutna volymer med flackt takfall. Förutom ett gemensamt fotavtryck och andelen förgårdsmark så skiljer sig byggnadstypologierna markant åt ifråga om fasad och takuttryck. Med verksamhetsbyggnaden som undantag kännetecknas *Industrigatan* överlag av en grön och lummig karaktär med träd och annan vegetation invid gatan. Vid verksamhetsbyggnaden och korsningsläget *Industrigatan-Bollhusgatan* skapas också en oordnad rumsbildning, genom *Industrigatans* förskjutna sträckning mot nordost, parkeringsytan inom kv. Lärkan samt de parkerings- och grönimpediment som vetter mot järnvägen (belägna inom karaktärsområde Stationsområdet). Inom kv. Domherren är kvarteren avgränsade från varandra genom häckar, vilka skapar tydliga små privata rum i det inre av kvarteret.

Längre åt nordost kännetecknas gaturummen återigen av en variation ifråga om skala, möte mot gata samt gestaltning. Inom kv. Lärkan återfinns en sluten och relativt hög bebyggelse om tre våningsplan med placering



Karaktärsområdet *Östermalm* kännetecknas dels av kvartersbebyggelse med friliggande bostadshus väster om järnvägen dels ett stora ytor och anläggningar för idrott.

mot gatan. Gårdsmiljön kännetecknas av en övergripande enhetlighet med gräsmatta, gångar, buskage och enstaka träd. Inom kv. Sparven återfinns småskalig småhusbebyggelse om ett våningsplan. Bostadskvarteret är kvadratisk till formen och har ett inre grönskande rum som dock är avdelat genom häckar och staket. Den privata karaktären står i kontrast till närområdets offentliga ytor.

Idrottsområdet på ömse sidor av järnvägen

Övergången mellan bostadskvarteren (kv. Sparven) till *idrottsområdet* kännetecknas idag dels i form av sport- och simhallen med tillhörande öppna parkeringsyta. Området kring sporthallen utmärks av rymd och horisontalitet och stadsrummet präglas av hårdgjorda ytor med inslag av grönska. Genom sin fria placering utgör sport- och simhallen ett landmärke längs med *Östermalmsgatan*. Trots ett tydligt entréläge som vetter mot



Östermalmsgatan så saknar hallbyggnaden en tydlig fysisk kontakt med övriga idrottsområdet, öster om järnvägen.

Resterande delar av *Idrottsområdet* (*Idrottsparken*) är lokaliserat mellan järnvägen och kanalstråket och nås via *Charlottenborgsvägen* som planskilt korsar järnvägen längre norrut och vidare längs *Bangårdsgatan*. Den förlängda tillfartsvägen med bil, samt järnvägen som barriär, bidrar sammantaget till att *idrottsparken* upplevs ha en mer perifer placering i staden, i relation till sport- och simhallen. Skogsområdet i anslutning till *Charlottenborgsvägen* och kanalstråkets växtlighet utgör en mjuk gräns till karaktärsområdet *Liverpool* norrut och en grön buffertzonen till kanalen och vägen men bidrar samtidigt till att området upplevs rumsligt isolerat. Nere längs kanalstråket återfinns *Baltzar von Platens monumentala gravvård*, ett av de riksintressanta uttrycken.

Idrottsparkens byggnader och idrottsplaner följer med något undantag

ÖSTERMALM

järnvägens och Bangårdsvägens riktning, vilket ger området en långsträckt utbredning. Området kantas av långsgående låg bebyggelse med flacka tak, undantaget byggnadsverk såsom fotbollsläktaren och de höga strålkastarna. Läktaren och det utkragande taket utgör ett lokalt blickfång genom sin höjd.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Delområdena inom karaktärsområdet är som sagt till funktion och karaktär olika och visar på två skilda berättelser om stads- och samhällsutvecklingen i Motala. Bebyggelsen längs Östermalmsgatan berättar om stadens utbyggnad och ambitionen att skapa en ståndsmässig bostadsmiljö för stadens borgare i nära anslutning till järnvägsstationen. Sportområdet å sin sida är ett uttryck för idrottens växande betydelse under 1900-talet, inte bara i en lokal kontext utan även nationellt.

Särskilt bostadskvarteret närmast *Tingshuset* kan både som helhet och som enskilda bebyggelseobjekt tillskrivas höga kulturhistoriska värden. Kvartersstrukturen med tydliga gränser mellan fastigheterna, de äldre byggnaderna och ekarna bedöms ha höga värden.

Idrottsparken inklusive sport- och simhallen bedöms ha kulturhistoriskt värde, särskilt sport- och simhallen framstår som arkitektoniskt genomtänkt och utgör ett uttryck för välfärdssamhällets höga ambitionsnivå ifråga om idrott och hälsa.

Kanalmiljön ingår i riksintresset för kulturmiljövård, Göta kanal [E9].

Värdebärande karaktärsdrag

- De öppna kvartersformerna med tydligt definierade fastigheter
- Friliggande bostadsbebyggelse placerade i fastighetsgräns utmed gata
- Gröna innergårdar
- Kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader längs Östermalmsgatan; Domherren 11, Hårstorps gård och Domherren 14
- Villor i kv Domherren 3 och 5 längs Industrivägen (vilka omfattas av en k-märkning i gällande detaljplan)
- Äldre ekar och strukturerande trädplanteringar längs Östermalmsgatan
- Sport- och simhall som uttryck för modernismens bebyggelse i Motala
- Kanalen med före detta dragväg och historiskt parkstråk



Vy från Industrigatan mot norr, en kvartett av kulturhistoriskt värdefulla byggnader. I förgrunden återfinns de bägge klassicistiska villorna (Domherren 3 och 5). I bakgrunden skymtas det klassicistiska flerbostadshuset med italienska stilinfluser (till vänster) respektive Hålstorps gård (till höger).

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området bedöms som känsligt för:

- Ny bebyggelse som påtagligt bryter mot bostadsbebyggelsens befintliga skala och kvartersstrukturen utmed Östermalmsgatan och Industrigatan.
- Den parkliknande kanalmiljön, belägen inom detta karaktärsområde och utgörande ett av riksintressets uttryck, får inte påtagligt skadas.

Riktlinjer och rekommendationer

- Utifrån en tydlig arkitektonisk idé ska ny bebyggelse klara avvägningen mellan anpassning till befintlig bebyggelse och en egen arkitektonisk identitet med tillhörande uttryck.
- Blandningen av bebyggelse i olika stilar och från olika epoker är väsentlig för upplevelsen av miljön och bör beaktas vid nya projekt.

- I bostadskvarteren ska eventuell förtätning ske utmed fastighetsgränserna, med gröna innergårdar bakom husen.
- Viss kompletterande bebyggelse inom idag överstora ytor, exempelvis parkeringsytan invid sport- och simhallen (väster om järnvägen) alternativt ianspråkta ytor invid idrottsparken (öster om järnvägen).
- Nedtrappad skala närmare kanalstråket. Befintlig trädridå med parkmark invid kanalstråket/äldre dragstigar utgör en naturlig gräns för exploateringen mot kanalstråket.
- Ny kompletterande bebyggelse bör tas fram utifrån en ingående platsanalys med en tydlig arkitektonisk idé, vilken bör inkludera och beakta kulturhistoriska viktiga karaktärsdrag både invid platsen och inom bebyggelsens influensområde. Omfattningen av sådan platsanalys och arkitektonisk idé kan skilja sig i omfattning, sett till den kompletterande bebyggelsens omfattning och art.
- Det finns en potential i att utveckla ett gång- och cykelstråk mellan Östermalmsgatan i höjd med sport- och simhallen via idrottsparken vidare till kanalen för att stärka tillgängligheten till den riksintressanta miljön.

ÖSTERMALM



Bild 1: Vy från kv Lärkan och dess tydligt gestaltade gårdsmiljö. I fonden skymtas sport- och simhallen. **Bild 2:** Vy från Industrigatan mot nordväst. Kv. Lärkans enhetliga takfotshöjder i relation till ett enhetligt gaturum med trädplanteringar. **Bild 3:** Vy från Industrigatan och med befintlig verksamhetsbyggnad inom kv. Domherren. **Bild 4:** Östermalmgatan mot norr. **Bild 5:** Vy från Industrigatan mot sydväst. Den enkelsida bebyggelsen längs Industrigatan med parkeringsytor längs spårområdet.

ÖSTERMALM



Bild 6: Vy från Idrottsparken (öster om järnvägen) och dess idrottsanläggningar.

KVARNÖN



HISTORIK

Kvarnön bildades när Göta kanal grävdes genom Motala under 1820-talet. Kanalen grävdes strax norr Motala ström eftersom vattnet i strömmen var för strömt för kanalbåtarna och där undersökningarna visade lämplig jordmån för en kanal. Området tillhörde tidigare delvis Motala norra by, delvis Hårstorps gård. I samband med kraftverksbygget i Motala ström dämades delar av strömmen 1920 och den del av Kvarnön där Hårstorps gård låg, försvann under vatten. Innan uppdämningen var landområdet således betydligt större. Flera av byggnaderna i området, bland andra Hårstorps gård flyttades till andra platser.

Området har en lång historia av mänsklig närvaro och verksamhet. Invid Motala ströms södra strand i centrala Motala finns en väl bevarad boplats från äldre stenåldern. Vattenvägar var viktiga kommunikationsleder som skapade vida kontaktnät. Arkeologiska undersökningar indikerar också att det funnits en stormannagård i området under järnålder.

I möten mellan viktiga land- och vattenvägar har det historiskt ofta uppstått samhällsbyggnader. Äldre landsvägar följde både Motala ström och Vättern och möttes där strömmen mynnar i sjön. Landsvägen genom Motala passerade kyrkan, ned till strömmen och vek av mot öster och följde nuvarande Verkstadsvägens sträckning. På 1636 års geometriska avmätning syns landsvägen tydligt som ett stråk mellan den inhägnade åker- och ängsmarken. Vid strömmen har det sedan medeltiden funnits generationer av träbroar som 1787 permanent ersattes av en stenbro – Strömsbron.

Under medeltid fanns gott om kvarnar, sågar och smedjor som tog tillvara vattenkraften i strömmens forsar och fall och 1700-talets kartor visar flertalet kvarnar och fiskeverk längs med strömmen.

Det kommunikativa läget, tillgången till fisk och vattenkraft tilldrog sig intresse från både kronan och kyrkan. Både Vadstena kloster och biskopsätet i Linköping ägde gårdar i Motala som genom reformationen övergick i kronans ägo. Gustav Vasa uppförde 1522 en kungsgård på ön.



1636 års geometriska avmätning över Motala by nordhan ån, Storegården och Backegården. Källa: Lantmäteriet.

Med kanalbygget tillskapades en landremsa längs med strömmen på vilken den äldre landsvägen gick. En viss bygghänsyn ägde rum redan på 1860-talet på Kvarnöns södra del (inom programområdet) men det var först under 1920-talet som bostadsbyggandet intensifierades. Under 1800-talets senare och 1900-talets första decennier etablerades dock mindre industrier



Utsnitt ur den geometriska avmätningen över Skattegården och Stenstorp från 1712. Källa: Lantmäteriet.

och verkstäder längs landsvägen, varav det mest monumentala utgörs av Motala Bryggeri som uppfördes på 1890-talet. Under 1910-talets början uppfördes också Motala Reservkraftsstation.

KVARNÖN

KARAKTÄR

Kvarnön har fått sitt namn efter de många kvarnar som tidigare fanns längs med *Motala ström*. Det finns idag få spår kvar av dem och annan bebyggelse som var beroende av vattenkraft. Namnet Herrekvarnsgränd mellan Verkstadsvägen och strömmen utgör en kvarleva. Ön ligger centralt men ändå avses på grund av få förbindelser med fastlandet.

Utmärkande för Kvarnön är dess långsmala form och läge mellan Motala ström och Göta kanal som utgör naturliga gränser. Verkstadsvägen är ett historiskt stråk som löper utmed hela ön som övervägande delen av bebyggelsen är orienterad efter.

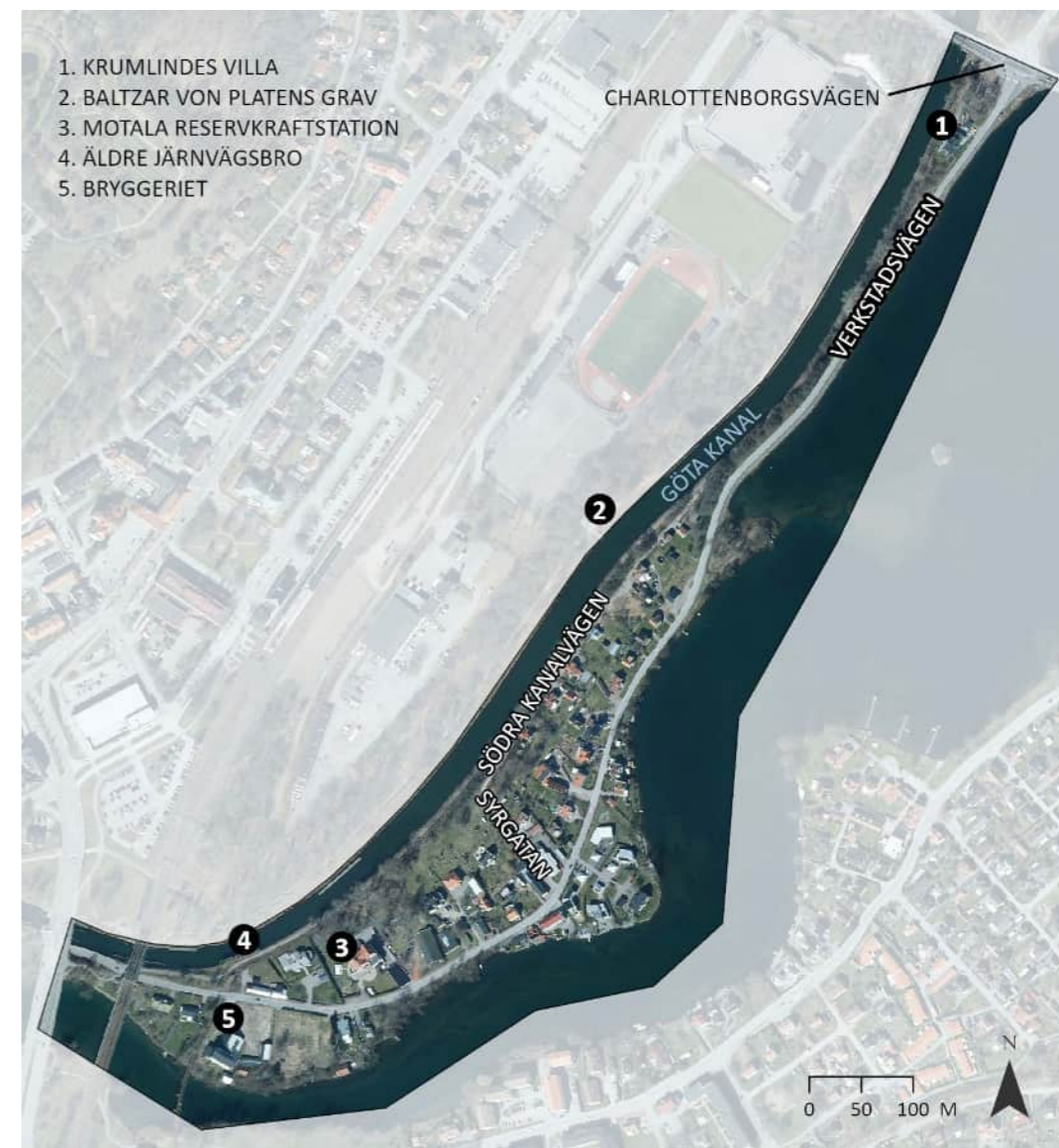
Bebyggelsen är generellt småskalig och består av friliggande villor och verkstads- eller industribebyggelse. De äldre villorna uppfördes under 1860- och 1870-talet. Speciellt för dem är kombinationen av villa och verkstadsbyggnad som ofta återfinns inom samma fastighet. Verkstäder och uthus är generellt placerade med gavel ut mot Verkstadsvägen. Villorna vänder, i likhet med andra karaktärsområden, sina långsidor mot gatan. Utmed Verkstadsvägen ligger de generellt indraget på tomten. Många tomter har oregelbunden form och storlek vilket speglar anpassning till väg, strandlinjer och eventuella verksamheters behov av plats. På öns östra sida, vid Motala ström, finns exempel på strandnära bebyggelse i form av bodar och bryggor. På södra delen av ön ligger lokala landmärken i form av *Motala bryggeri* (uppfört 1895) och *Motala reservkraftstation* (uppförd 1914-1915 av Motala Ströms Kraft AB). Inom bryggeriområdet pågår planarbete och kraftstationen är sedan tidigare ombyggd till bostad. Med sitt läge vid södra infarten till Kvarnön utgör bryggeriet en naturlig entré till Kvarnön och industrilandskapet norrut. Avsides från annan bebyggelse, men i ett framträdande läge i den norra delen av området, ligger *Krumlindes villa* från slutet av 1800-talet. På den andra sidan Motala ström, inom influensområdet, ligger säteriet Charlottenborg som ett landmärke i omgivningen.

Kanalsidan av ön har en lummig karaktär med högre andel obebyggda ytor. På den *lövträdsplanterade kanalbanken* går ett gång- och cykelstråk. Utmed denna sträcka på Kvarnön finns två alstenar som minner om skjutskarlarnas arbete. Strax ovanför kanalbanken går den grusade Södra Kanalvägen flankerade av små trävillor från 1870-talet på rektangulära trädgårdstomter. Huvudbyggnaderna är längs denna sträcka placerade mot kanalstråket medan uthus är placerade i bakre tomtgräns. Under 1980-talets kompletterades dessa med nya bostadshus i gammal stil.

De gamla ädellövträden utmed kanalbanken bidrar till läsbarhet av kanalmiljöns tidsdjup och är tillsammans med övriga grönytor betydelsefulla för stråkets rekreativa karaktär. Baltzar von Platens grav utgör ett blickfång på andra sidan kanalen, tillhörande karaktärsområdet Östermalm. I den sydvästra delen av karaktärsområdet finns ett industriminne i form av äldre järnvägsbro och från vissa vyer ses Gamla staden med landmärken såsom Motala kyrka (inom influensområdet). Passagera över kanalen är få och består av järnvägsbron och Strömbron i söder respektive Charlottenborgsvägen i norr. Det ger en sämre fysisk koppling till innerstaden samtidigt som det skapar en "ö-känsla".



Bebyggelsestrukturen är varierad med olika typer av bebyggelse utmed Verkstadsvägen. Mot kanalen finns en strukturerad villastruktur utmed Södra Kanalvägen.



KULTURHISTORISK VÄRDERING

Kvarnön bedöms som helhet ha höga kulturhistoriska värden.

I ett övergripande perspektiv berättar området om Göta kanals stora inverkan på stadslandskapet med tillskapandet av en ny ö som också formades av dämningen av Motala ström. Kvarnön inrymmer många tidslager, där närheten till Motala ström varit en förutsättning för bosättningar, fiske, kvarnar och annan vattendriven verksamhet. Kanalen är ett uttryck för industrialismens tidiga nationella infrastruktur som senare fått stor betydelse för turism- och besöksnäring.

Området ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E 9] (delen i Motala och Brunneby snr). Delar av ön utgör en möjlig fornlämning i form av en bytomt/gårdstomt (L2011:1331), som del av Gustav Vasas kungsgård.

Utefter hela den grävda kanalen står det numrerade alstenar av huggen kalksten. Mellan varje alsten är det tusen alnar, vilket är 594 meter. Skjutskarlarna som drog skeppen med oxar tog betalt per sten. Avgiften var vid 1800-talets början 8 öre för 1000 alnar, alltså för varje 594 meter skjutskarlarna drog ett skepp.



Värdebärande karaktärsdrag:

- Motala ström, Göta kanal och Verkstadsvägen i nord-sydlig riktning utgör historiska transportleder respektive vägsträckning och som varit förutsättningar och strukturerat bebyggelseutvecklingen över tid.
- Den småskaliga och i huvudsak fristående bebyggelsestrukturen med blandning av villor, verkstäder och uthus
- Kanalmiljöns gröna inramning med äldre ädellövträd.
- Villorna från 1860- och 1870-talen med tillhörande formspråk som vetter ut mot kanalen.
- Bryggeriet som med sitt exponerade läge vid Motala ström utgör en märkesbyggnad för stadens industriella arv och lokalt landmärke av betydelse för stadsbilden. Även Motala reservkraftstation är en industriell märkesbyggnad, men inte lika visuellt påtaglig i det omgivande stadslandskapet.
- Motala Ström i egenskap av kraftkälla som utgjorde lokaliseringfaktor för etableringen av industrin på ön.
- Siktstråk mot Motala kyrka, utmed kanalen och över Motala ström mot Charlottenborg.

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området bedöms som känsligt för:

Kvarnön ingår som helhet i riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E 9]. Kvarnön har som ö tillkommit som en konsekvens av kanalbygget. Kanalens dominerande läge, den gröna kanalmiljön och omgivande bebyggelse, bland annat i form av industribyggnader från 1800- och 1900-talen är uttryck som omnämns särskilt i nuvarande riksintressebeskrivning. Bryggeriet med tillhörande bebyggelse och Motala reservkraftstation är exempel på utmärkande industrimiljöer. Området bedöms överlag som känsligt för förändringar som påverkar öns karaktär och specifika uttryck kopplat till riksintresset. Kvarnön bedöms som känsligt för:

- Rivning av äldre industribyggnader med tillhörande kulturhistoriskt värdefull komplementbebyggelse såsom exempelvis verkstäder och uthus.
- Kompletterande bebyggelse som markant bryter mot bostads- och komplementbyggnadernas struktur, typologier, småskalighet och angränsande bebyggelse och dess formspråk.
- Storskalig exploatering av grönytor i anslutning till kanalrummet.
- Exploatering som påtagligt försämrar siktstråk mot influensområdet Gamla staden respektive passager ner mot vatten.
- Breddning och asfaltering av det småskaliga vägnätet (vägar och stigar).

Riktlinjer och rekommendationer

- Respektavstånd till kanalen för att bevara det gröna kanalrummet.
- Enskilda tillägg och förtätningar anpassade till befintlig bebyggelsestruktur, skala och gestaltning, bedöms som möjliga, primärt söder om Verkstadsvägen. Det är av vikt att medvetet placera bostadshusens långsida med entrédel mot vägen medan kompletterande bebyggelse kan ha kortsida mot väg.
- Potential finns att knyta ihop Kvarnön med innerstaden på ett bättre sätt än idag för att öka tillgängligheten till kulturmiljön. En gång- och cykelkoppling mellan Stationsområdet till Kvarnön, via planerat fokusområde Kanalstaden är därför ett förslag som kan utredas vidare. Det finns ett attraktionsvärde i att inom korta avstånd kunna röra sig mellan stadsmiljöer av skilda karaktärer och historisk bakgrund.



Vy från Verkstadsvägen mot norr, värdefull siktlinje ner mot kanalen.

KVARNÖN



Bild 1: Kvarnön kännetecknas av en blandning av villor, verkstäder och ekonomibyggnader. **Bild 2:** Vy från Kanalvägen mot väster. I förgrunden befintlig järnvägsbro med kyrktornet i fonden (inom influensområdet). **Bild 3:** Äldre ekar och andra ädelövträd som medvetet planterats skapar ett grönt kanalrum och bidrar till områdets läsbara tidsdjup. I bakgrunden ses Motala reservkraftstation. **Bild 4:** Charlottenborg sett från Kvarnön. **Bild 5:** Det tidigare bryggeriet höjer sin över omgivande bebyggelse och utgör ett landmärke. **Bild 6:** Vy från Kanalvägen mot syd-väst. Villorna utmed Södra Kanalvägen med sina entréer orienterar sig mot vägen och kanalen.



HISTORIK

Gamla Motala verkstad är Sveriges äldsta ännu verksamma verkstadsföretag. Det grundades 1822 av initiativtagaren till Göta kanal, Baltzar von Platen som en stödjande verksamhet till det ursprungliga kanalbolaget, eftersom det fanns behov av underhåll och reparationer av mudderverket och annat material för kanalbygget.

Verkstaden placerades på Verkstadsön, mitt emot torrdockan. Fram till 1829 byggdes redskap, broar och slussar för kanalen. Göta kanal utgjorde i sin tur kommunikationsled för transporter till och från verkstaden. Förutom verkstadsbyggnader och smedja byggdes exempelvis arbetarbostäderna i Långa raden och villor för kamrer och direktör i anslutning till varvet och på Verkstadsön.

1840 blev verksamheten skild från Kanalbolaget. Bolaget expanderade med ett brett produktprogram med bland annat ångfartyg, ångmaskiner, mudderverk, rör och skruvar, varav många av produkterna var nyheter för Sverige. Inrättandet av ett eget varv och järnverket var ett steg företagets kontroll över produktionskedjan. Ett annat var satsningen på järnväg och anläggandet av en egen järnvägsstation och ett stickspår till Verkstadsön. Från 1860-talet blev ånglokomotiven en märkesprodukt.

Verkstadsområdet växte till en mycket förtätad miljö. Den ökade produktionen och den växande arbetsstyrkan ställde krav på nya bostadsområden och samhällsfunktioner. Gamla Motala verkstad kom att utvecklas till ett eget samhälle med bland annat egen sjukvård, brandstation, bostäder, affärer och Folkets hus.

Genom sitt läge mellan Göta kanal och Motala Ström, kunde verkstaden ta vara på fallhöjden på ca 10 meter mellan kanalen och strömmen och utnyttja drivkraften. Motala kraftstation som kom till i slutet av första världskriget, var vid tidpunkten den fjärde största i ordningen i Sverige. Kraftverket fick stor betydelse för verkstadens expansionsmöjligheter.

På 1940-talet började planeringen för byggnation av ett nytt verkstadsområde på Björkelundsområdet (beläget utanför programområdet) eftersom utrymmena på Verkstadsön upplevdes som trånga och otidsenliga. I slutet av 1970-talet var det endast viss verksamhet i plåtverkstaden kvar på det gamla verkstadsområdet. Under denna tid revs flera delar inom faktoriet (industrimiljön)

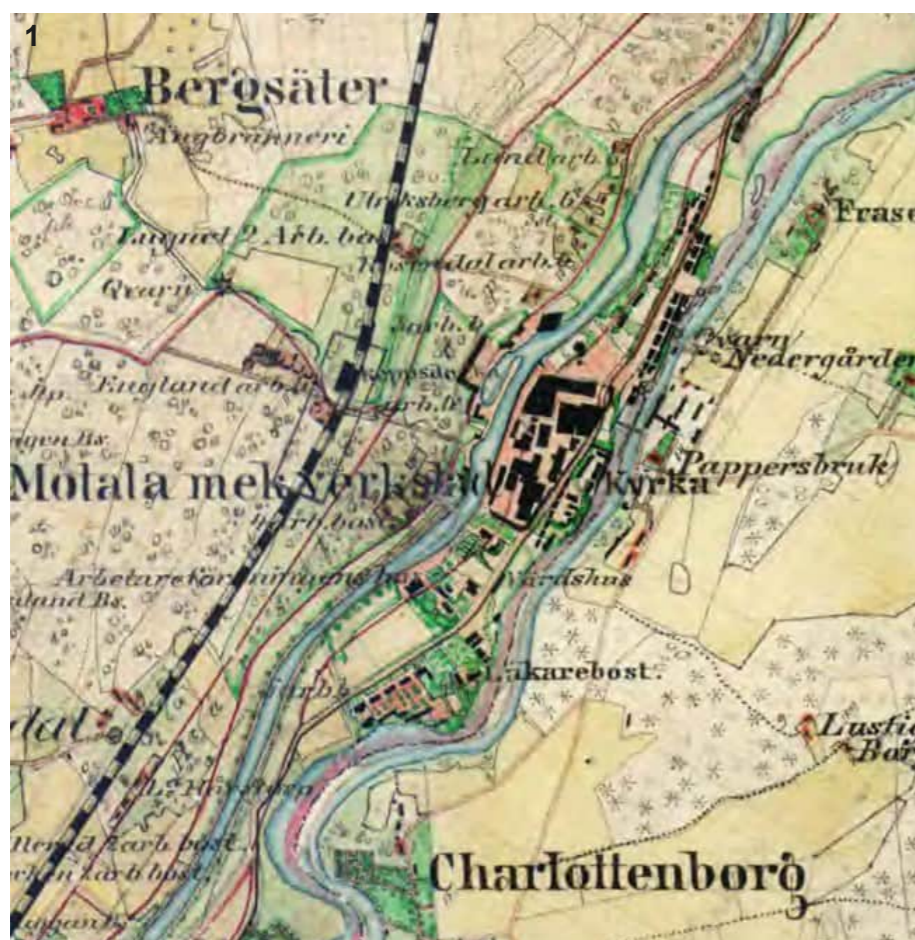
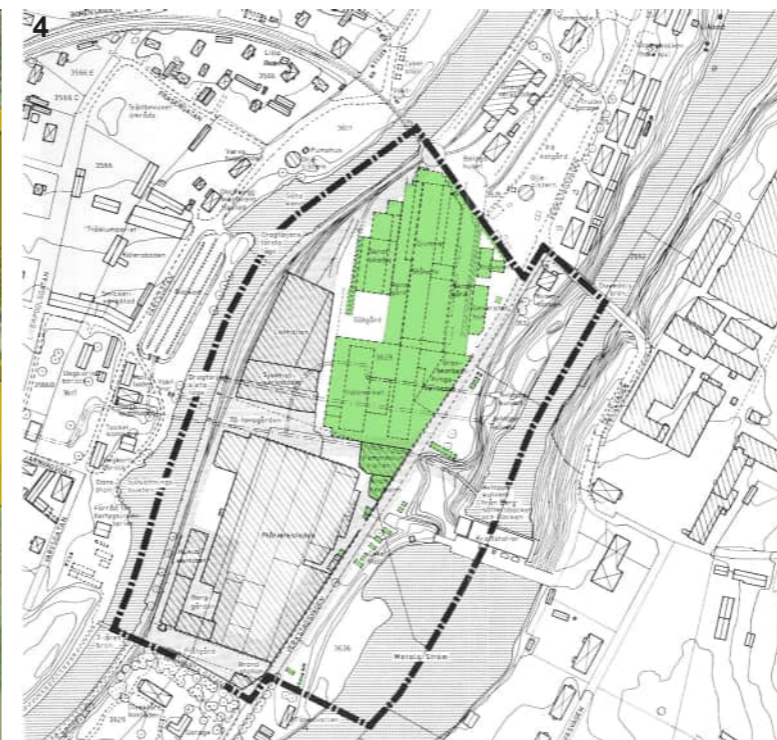
Industribebyggelse har också funktionsomvandlats samtidigt som sentida bostadsbebyggelse har tillkommit på Verkstadsön.



Vy över Motala verkstad österut år 1977. Någon stadsplan fanns det inte vid Motala verkstad. Utgångspunkten där var istället produktionen och bebyggelsen som växte fram i takt med att tillverkningsförändrades. Källa: Motala kommun.

VERKSTADSÖN

Bild 1: Utsnitt Häradsekonomska kartan från år 1868-77. Ett stort industrikluster har växt fram på Verkstadsön. Järnvägen har etablerats men stickspåret till industrin saknas fortfarande. Långa raden med flera andra arbetarbostäder visar på ett samhälle under expansion, även om omgivningarna fortfarande är lantliga. Källa: Lantmäteriet. **Bild 2:** Utsnitt Ekonomisk karta från år 1948. Det omkringliggande samhället har byggts ut kraftigt sedan början av 1900-talet. Genom vattenkraftverkets fördämning av Motala ström har en stor damm skapats. Källa: Lantmäteriet. **Bild 3:** Vy över Motala verkstad österut år 1977. Någon stadsplan fanns det inte vid Motala verkstad. Utgångspunkten där var istället produktionen och bebyggelsen växte fram i takt med att tillverkningen förändrades. Källa: Motala kommun. **Bild 4:** Detaljerad karta över verkstadsområdet och dess olika delar. I kartan framgår även riven bebyggelse i verkstadsområdets nordöstra del (grönmarkerat).



KARAKTÄR

Verkstadsön långsmala form har sin grund i dels kanalen och dels dämningen av Motala ström. De växlande nivåskillnaderna mellan strömmen och kanalen är betydelsefulla för att förstå hur människan anpassat sig till och format landskapet genom kanalbygget och tillvaratagande av vattenkraft.

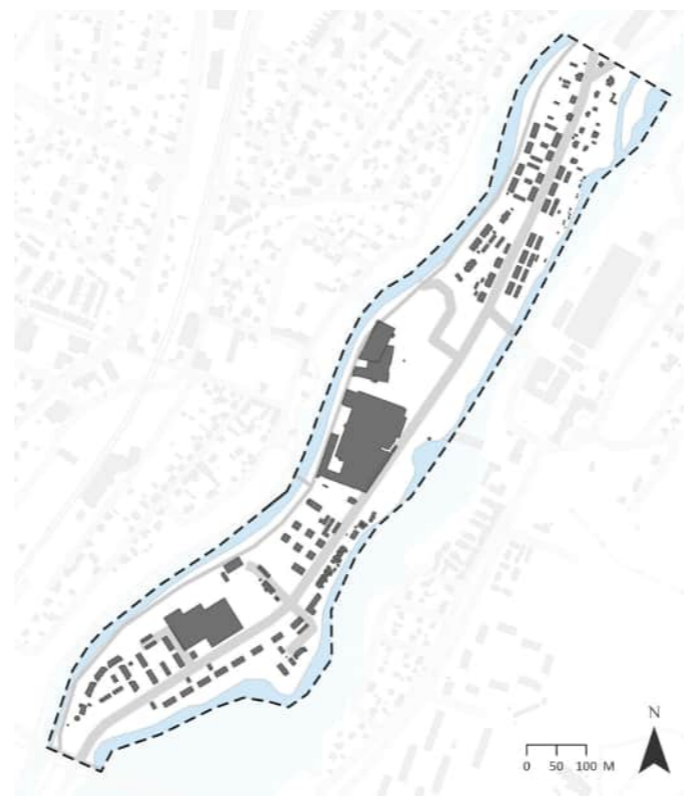
Verkstadsvägen löper som ett huvudstråk utmed hela ön. Från vägen utgår tvärgator i riktning mot de båda vattenrummen. Kanalmiljöns gröna parkstråk och strömmens bitvis branta sluttningar ger ön en grön inramning. Den gröna känslan förstärks av att bostadsbebyggelsens trädgårdstomter ofta saknar tydliga tomtavgränsningar, utan ansluter mer sömlöst till omgivande tomter och grönytor.

Centralt på ön ligger *Gamla Motala verkstad* som under lång tid präglat bebyggelsestrukturen på ön. Själva verkstadsområdet karaktäriseras av storskaliga bebyggelsekomplex med olika årsringar. Inom komplexen finns olika skalor och rumsbildningar. Flera byggnader är om- och tillbyggda eller delvis rivna. Tillsammans med den exponerade industrikaraktären är stora fönster och lanternintak för ljusinsläpp, tegelfasader är utmärkande drag. *Lokhallen*, uppförd 1916-18, är arkitektoniskt påkostad i jugendinspirerad stil. Den ligger i ett visuellt dominerande läge vid Göta kanal. År 2011 byggdes den stora hallen i Lokverkstaden om till ett kulturhus. En annat landmärke är traversen, den så kallade *70-tonaren* från 1957-58 som möjliggjorde hantering av tyngre gods. Ståndsmässiga *Direktörsvillan* och *Bolagshuset* är medvetet tydligt placerade i relation till verkstadsområdet och kanalen.

En lägre liggande grönyta/park är belägen inom verkstadsområdet på sidan som vetter ut mot Motala ström. På platsen har flera tidigare industribyggnader varit belägna som rivits. Platsen ger möjlighet till en överblick över verkstadens storskalighet och av bebyggelsens olika funktionella delar. På denna sida utgör *kraftverket* och skorstenen på den före detta *textilfabriken* landmärken i industrilandskapet.

En av märkesbyggnaderna på den mellersta delen av ön är värdshuset, ursprungligen uppförd kring 1830. Byggnaden ligger upphöjt läge i relation till kanalen och omges av en stor trädgård. Strax intill ligger arbetarnas föreningshus (idag bostadshus) från 1929 med nationalromantiska referenser.

De avlånga arbetarlängorna, *Långa raden* är från den första utbyggnadsepoken kopplad till Gamla Motala verkstad. Husen är uppförda i trä och ligger med långsidan direkt ut mot Verkstadsvägen. De har även



Industrikomplexen utgör storskaliga volymer i en annars småskalig bebyggelsestruktur. Verkstadsvägen utgör det centrala stråket genom området.



givit inspiration till utformningen av mer sentida bostadsbebyggelse på ön. De låga långsmala husen utmed gatorna bidrar till att ge området en brukskaraktär. I denna del utmed Verkstadsgatan ligger även ett hus i funktionalistisk stil från början av 1940-talet (Motala Kanaljorden 3:69), som tidigare har inrymt bland annat läkarmottagning, tjänstemannabostäder och tvättinredning. Denna byggnad är uppförd i två våningar och avlång till formen. Till skillnad från de äldre arbetarlängorna ligger den indraget på tomten och har en putsad fasad.

Det funktionalistiska industrikomplexet *Pressverkstaden* från 1937-1938

tar med sin större men låga byggnadsvolym och vita putsade fasader en dominant plats i stadsrummet på den södra delen av ön. Vaktmästarbostaden är tydligt sammanlänkad med industribyggnaden.

Mellan Värdshuset och Direktörsvillan, med visuell kontakt med Pressverkstaden, finns sentida infill/tillägg i form av kvadratiske funktionsinspirerade villor.

Norr om Gamla Motala verkstad och Bolagshuset följer lägre liggande radhus från 1990-talet kanalen.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Hela Verkstadsön ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E 9]. Förutom kanalmiljön finns flera uttryck omnämnda på Verkstadsön som Gamla Motala verkstad, industribyggnader från 1800- och 1900-talen, äldre arbetarbostäder, bl a "Långa raden", Bolagshuset, Föreningshuset och Vårdshuset. Även landmärkena på andra sidan strömmen, vattenkraftverket och textilfabriken med sin skorsten, innefattas geografiskt av riksintresset.

Karaktärsområdet innehåller flera historiska berättelser som uttrycker riksintresset:

1. Göta kanal och Motala ström som grund och förutsättning för Gamla Motala verkstad och bebyggelseutvecklingen på Verkstadsön.

Gamla Motala verkstads lokalisering på Verkstadsön invid Göta kanal och Motala ström är en viktig berättelse för att förstå kanalbyggets och vattenkraftens betydelse för företagets tillblivelse och utveckling till en nationellt och internationellt ledande industriaktör.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Vattenkontakten och öns till stora delar gröna karaktär med ett parkstråk utmed kanalen.
- Topografien med nivåskillnader mellan Göta kanal och Motala ström.
- Göta kanals dominerande läge i landskapet.
- Visuell koppling till torrdockan med omgivande byggnader kopplade till varvsverksamheten.
- Vårdshuset som symbolbyggnad och målpunkt för kanalresenärer

2. Verkstadsön som centrum för 160 års industriell utveckling

Gamla Motala verkstad har varit i ständig förändring. Företaget har för sin överlevnad varit flexibla i sitt produktionsortiment och kontinuerligt ersatt äldre produktionsformer med för tiden moderna. Särskilt kännetecknas företaget av en förmåga att ta fram komplexa, skrymmande och platsanpassade produkter. Detta avspeglas i bebyggelsen inom verkstadsområdet. Pressverkstaden speglar också den industriella utvecklingen på ön och är en representant för funktionalismens stilideal.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Gamla Motala verkstadskomplexets kontinuerligt framväxta struktur, som därmed skapat olika skalor, passager och rumsligheter
- Byggnadernas funktionella uttryck som visar på produktionens struktur och innehåll.
- Monumentala fabriksfasader exponerade ut mot Göta kanal.

- Siktlinjer mot kraftstationen från 1922 och en före detta textilfabrik.
 - 70-tonsgården med travers uppförd på 1950-talet invid kanalen.
 - Pressverkstaden funktionalistiska industrikomplex.
3. *Gamla Motala verkstads betydelse för uppkomsten och utvecklingen av lokalsamhälle med brukskaraktär med hög grad av integration mellan företaget och de anställda. Se även karaktärsområde Liverpool, Dockområdet och Duvedal.*

Lokalt har Gamla Motala verkstad haft mycket stor betydelse för central-orten och bygdens utveckling ända sedan 1820-talet. Inte minst ur bebyggelsesynpunkt hade Motala varit en annan plats utan företaget. Vid sidan av Göta kanal och Motala ström, har även den långsträckt Verkstadsvägen historisk utgjort ett kommunikationsstråk som styrt bebyggelsestrukturen. Äldre arbetarbostäder såsom Långa raden är

viktiga för förståelsen av den sociala struktur som präglade Gamla Motala verkstad. Arbetarna och deras familjer bodde för sig i för dem upprättade längor och förmän för sig. I fristående villor bodde tjänstemän och arbetsledning. Direktörsvillan, som ligger i direkt anslutning till verkstaden, utgör toppen av bosättningshierarkin. Likaså är Bolagshuset ett uttryck för områdets sociala ordning.

Värdebärande karaktärsdrag:

- Verkstadsvägen som historiskt stråk som strukturerat bebyggelseutvecklingen
- Medvetet utformade siktlinjer mot representativ bebyggelse såsom Huvudkontoret, Bolagshuset, Lokhallen och Direktörsvillan.
- Äldre arbetarbostäder som Långa raden och tjänstemannabostäder
- Föreningshuset som historisk mötesplats för arbetarrörelsen.



Karaktärsskapande bostadslängan Långa raden till höger i bild. Till vänster i bild ligger sentida bostadsbebyggelse som utformats i linje med den äldre förlagan på andra sidan gatan.

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Verkstadsön utgör ett kärnområde för riksintresset Göta kanal [E 9] med dess industrimiljöer och omgivande samhälle av brukskaraktär. På en övergripande nivå har Motala ström, Verkstadsvägen och Göta kanal varit strukturerande för bebyggelseutvecklingen. Inom denna ram avspeglar bebyggelsen också brukssamhällets sociala organisation. Vattenkraftverket och den forna textilfabriken utgör landmärken i närområdet. God visuell vattenkontakt samt kontraster mellan storskaliga industrimiljöer och bostadsområdenas småskaliga, gröna inramning är viktiga aspekter att förhålla sig till i förändringssituationer.

Karaktärsområdet bedöms överlag som känslig för förändringar som försvagar läsbarheten av områdets utveckling över tid. Känsligheten innefattar bland annat åtgärder som:

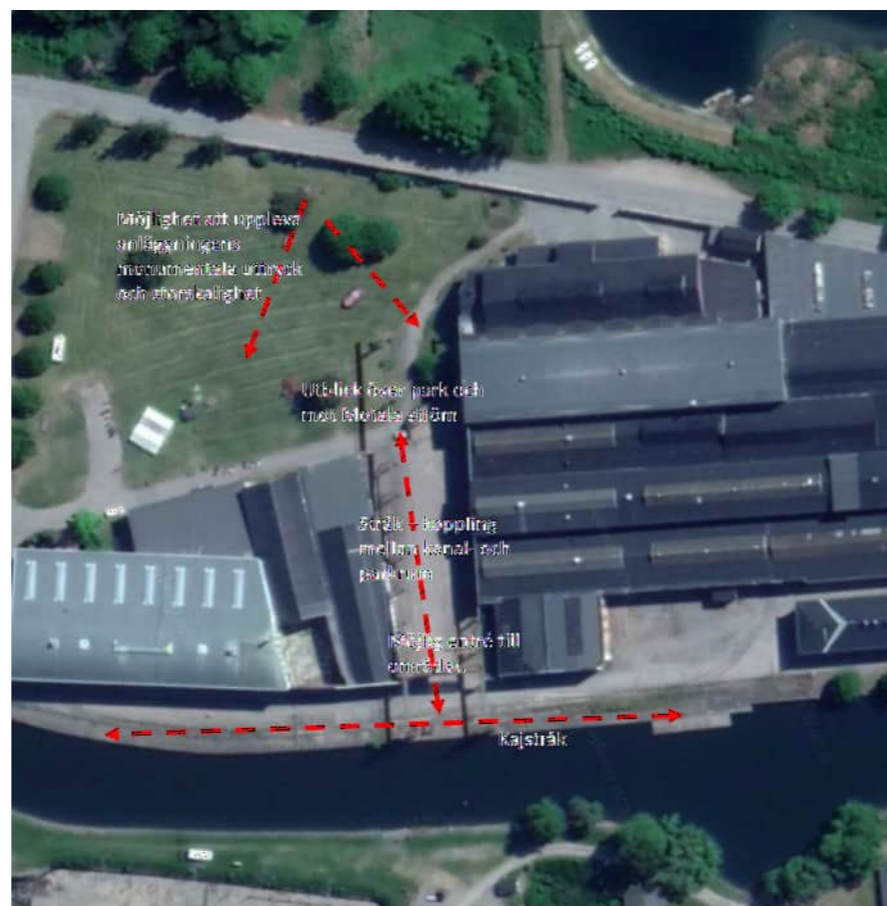
- *inte* samspelar med eller stärker befintliga karaktärer såsom områdets industriella uttryck, brukskaraktär och gröna vattenrum.
- visuellt konkurrerar med Gamla Motala verkstads dominans utmed kanalrummet, där Lokhallen är särskilt tongivande
- bryter medvetet utformade siktlinjer mot representativ bebyggelse såsom Huvudkontoret, Bolagshuset, Lokhallen, Direktörsvillan och Vårdshuset.
- begränsar siktstråk mot vattenkraftverket och den forna textilfabriken som landmärken i närområdet

Riktlinjer och rekommendationer

På Verkstadsön har det kontinuerligt tillkommit ny bebyggelse – även sentida bostadstillägg. Med anpassningar i placering, skala och gestaltning bedöms enskilda tillägg som möjliga i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse. Vad gäller verkstadsområdet finns behov av aktiv förvaltning av befintlig bebyggelse samtidigt som området inrymmer en förändringspotential med utgångspunkt från de kulturhistoriska värdena.

Bygg vidare på befintliga karaktärer och värden

- Placera tillägg i befintlig gatustruktur och anpassa bebyggelseskalan till omgivningen
- Bygg inte för tätt för att behålla en luftig och grön miljö i bostadsområden. En restriktiv hållning till hårdgöring på tomtmark bör finnas.
- För att karaktären ska bibehållas i industrimiljöer krävs fortsatt verksamhet. Behåll en enkel, rationell och robust utformning utmed gator och stråk.
- Håll ett respektavstånd till det kanalen och dess parkstråk.



70-tonsgården kan utvecklas som entré till verkstadsområdet. Källa: Tyréns 2020

- Passager och fria siktlinjer ner mot vatten bör hållas fria från bebyggelse.
- Undvik schaktning/markarbeten som förändrar områdets karaktär

Utveckla Motala verkstad med nya verksamheter och som besöksmål

Flera av Motala verkstads byggnader är i behov av renovering och hela miljön behöver löpande vård och underhåll. Konsekvenser om området förfaller är att bärande uttryck för Motala verkstad riskerar att utarmas eller förloras. Riksintresset riskerar genom en sådan utveckling att skadas. Dessutom skulle Motalas identitet och attraktionskraft som besöksmål påverkas negativt.

Att ytterligare fylla byggnaderna med verksamheter är därför centralt. Även markytor kan aktiveras i högre grad. Möjligheter till bostäder inom och i anslutning till komplexet är begränsade, men möjligheter finns. Det är viktigt att förändringar görs så att industrikaraktären och läsbarhet av byggnadernas och markytornas historiska funktion bibehålls.



Yta att utreda för möjlig framtida exploatering. Källa: Tyréns 2020.

En yta att detaljstudera inför möjlig exploatering ligger snett nedanför Lokhallen i riktning mot Motala ström. Ytan, där det tidigare funnits industribyggnader, består idag av en parkeringsplats och överblivna ytor utan tydlig funktion. Tillkommande bebyggelse bör exempelvis inte konkurrera med Lokhallens dominans sett från kanalrummet.

De verksamheter som idag finns inom verkstadsområdet bidrar tillsammans med de upprustningar som redan genomförts till att området inte upplevs som "övergivet". Befintliga verksamheter och besöksantal bedöms dock inte tillräckliga för att fylla området med liv och rörelse året runt. Vid utveckling av innehåll är det därför verksamheter som bidrar till att locka människor till platsen även utanför högsäsong att föredra/prioritera. Det finns en potential att utveckla den så kallade 70-tonsgården som entré till verkstadsområdet med verksamheter som vetter ut mot platsbildningen mellan industrikomplexen.

VERKSTADSÖN



Bild 1: Bolagshuset. **Bild 2:** Pressverkstaden med sin strama funktionalistiska gestaltning. **Bild 3:** Den ståndsmässigt utformade direktörsvillan. **Bild 4:** Motala verkstad från parken/grönytan där tidigare industribebyggelse funnits. **Bild 5:** Radhus invid Göta kanal sett från Björkelund.

VERKSTADSÖN



Bild 1: Vy utmed kanalen med verkstadsområdet i bakgrunden. Till höger ses sentida funktionsinspirerade villor. **Bild 2:** Plåtverkstaden och 70-tonsgården, Motala verkstad. **Bild 3:** Motala verkstad sett från Dockområdet. **Bild 4:** Vårdshuset. **Bild 5:** Vy från Verkstadsön mot kraftverket och före detta textilfabrikens skorsten. **Bild 6:** 1865 bildades arbetareföreningen på Motala verkstad. Året efter byggdes Föreningshuset. Byggnaden inrymde från början ett par lägenheter, två samlingslokaler samt ett bibliotek, det senare ägt av verkstaden.

LIVERPOOL



HISTORIK

Det samhälle som växte fram kring Motala verkstad hade karaktären av ett brukssamhälle där Motala verkstad inte enbart tjänade som arbetsgivare utan även bistod med bostäder, sjukvård och annan samhällelig service. Arbetarstadsdelen Liverpool påbörjades under 1860-talet efter det att Verkstadsön, beläget öster om kanalen, började bli fullt utbyggd. Kanalbolaget arrenderade ut tomter på 49-årskontrakt och utvecklingen skyndades på genom järnvägens tillkomst 1873. För arbetare vid järnvägen blev särskilt tomterna utmed Lokgatan attraktiva. Invid järnvägen ligger också de före detta lokstallarna. Den första byggdes 1873 och 1888 kompletterades den med ytterligare två byggnader.

Namnet Liverpool har sina rötter i de engelska ingenjörerna som var engagerade i bygget av Göta kanal och driften av Motala verkstad under andra halvan av 1800-talet. Förutom arbetare etablerade sig även många handlare och hantverkare i området. På Ringängen, intill nuvarande Järnvägsgatan samlades arbetarrörelsen till möten.

KARAKTÄR

Karaktärsområdet *Liverpool* ligger mellan järnvägen och kanalen, med sin huvudsakliga bebyggelse. I nordsydlig riktning utgör *Liverpoolgatan* huvudgatan genom området. Parallellt löper gatorna *Lokgatan* och *Varvsgatan*. Mellan Lokgatan och järnvägen ligger det före detta lokstallet med accentuerat mittenparti mot järnvägen. Längs Varvsgatans östra sida breder *park- och betesmarker* ut sig mot kanalen. I områdets norra del sträcker sig

Järnvägsgatan utgör en koppling mellan Verkstadsön, kanalstråket, arbetarområdet *Liverpool* vidare till det gamla kommuncentret med bland annat Folkets hus på andra sida järnvägen (tillhörande karaktärsområdet *Duvedal*). Idag förbinds *Järnvägsgatan* med området på motsatt sida järnvägen, dels via *Ringgatan* dels via en *gång- och cykelväg* under järnvägen. Verkstadsområdet på motsatt sida Göta kanal ligger som ett industrihistoriskt landmärke i *Järnvägsgatans* östra fond och nås till fots via *Treöresbron*. Vid *Järnvägsgatans* norra del bildar parken *Ringängen* en grön övergång mellan *Liverpool* och *Dockområdet*.

Bebyggelsen är överlag småskalig bestående av en- och flerfamiljshus i 1,5 till 2 våningar från framför allt 1860-1870-talen som byggts om och till i varierande grad. Trädgårdar och inslag av grusade gator är andra karaktäriserande drag för området. Nyare enplansvillor ligger insprängda i områdets södra del till följd av tomtavstyckningar och rivning av enskilda hus. Uthusen är som regel belägna i tomtgränser bakom bostadshusen. Trots den övergripande småskaligheten utmärker sig *Liverpool* med en viss stadsmässighet i karaktären, i jämförelse med övriga verkstadsrelaterade bostadsområden. Exempel på sådana stadsmässiga karaktärsdrag bedöms vara den medvetet planerade raka gatustrukturen, bostadsbebyggelsens placering invid gata samt en relativt stor andel flerfamiljshus, primärt längs *Liverpoolgatan* respektive *Järnvägsgatan*. Också de många uthusbyggnaderna bidrar till en variationsrik och förhållandevis tät bebyggelsestruktur.

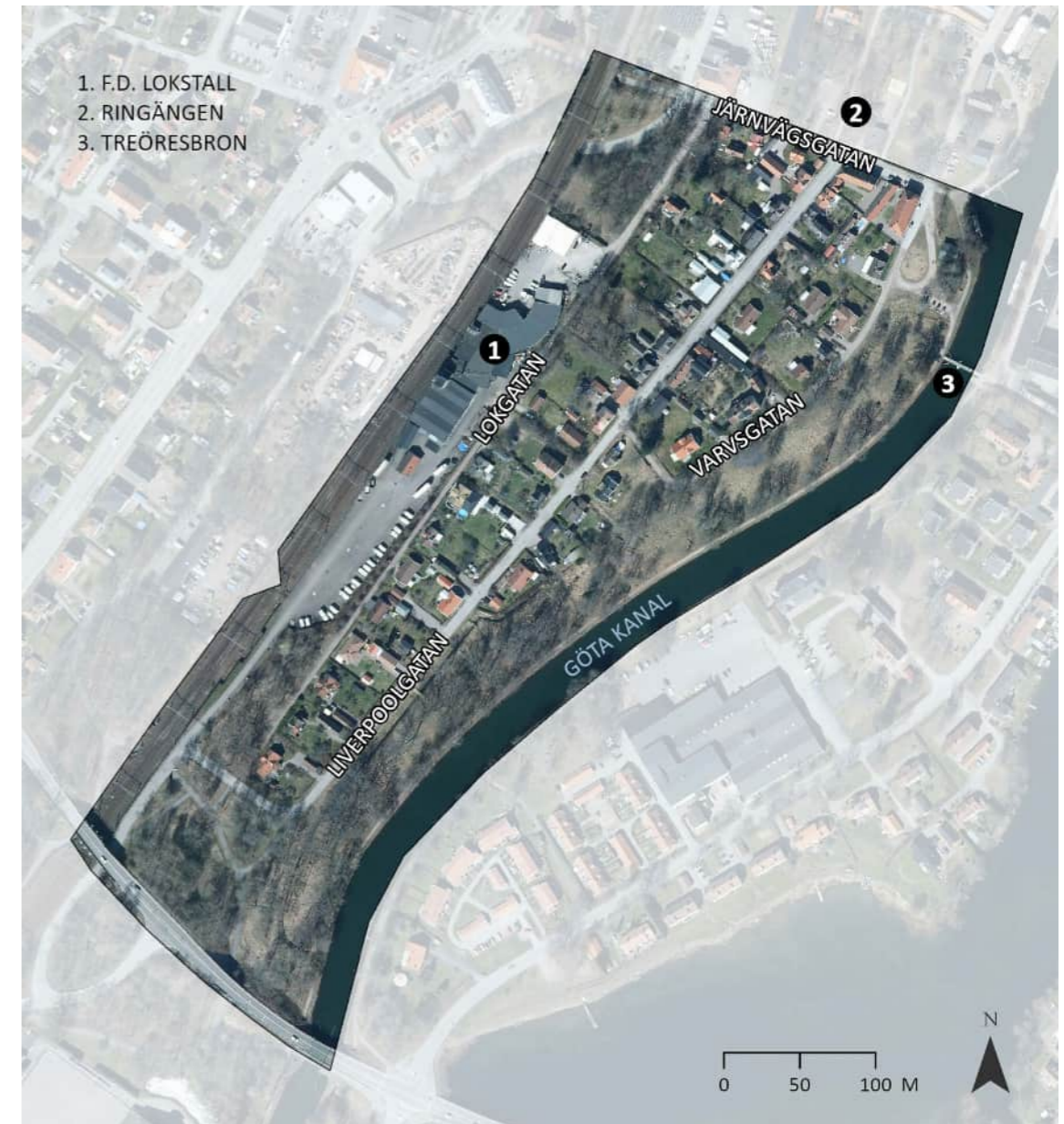
KULTURHISTORISK VÄRDERING

Området bedöms som helhet ha höga kulturhistoriska värden. *Liverpool* med sitt säregna egennamn berättar om expansionen av *Motala verkstad* med import av arbetskraft och "know-how" från England samt järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen. Området berättar också om uppkomsten av ett brukssamhälle med stor integration mellan *Motala verkstad* och de anställdas vardagsliv. Arbetarkvarteren visar även på brukssamhällets sociala organisation.

Nyttillskott av villor och ombyggnationer påverkar i delar områdets ursprungliga karaktär av äldre arbetarstadsdel. Förändringarna till trots



Området kännetecknas av raka gator. I norra delen är bostadshus placerade invid gata med uthus bakom vilket ger en mer stadsmässig karaktär.



är bedömningen att *Liverpoolområdet* som del av det samhälle som utvecklades utifrån *Motala verkstad* i hög grad är läsbart idag.

Området ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E 9] (delen i *Motala* och *Brunneby snr*)

Värdebärande karaktärsdrag:

- *Liverpool* som ett tydligt avläsbart/avgränsbart karaktärsområde, inte minst i söder mot *Charlottenbergsvägen* där befintlig grönytor avgränsar området från vägen och övriga delar av staden.
- Trädgårdstomter med hus placerade utmed gata och enkla uthus vid tomtgränser.

- *Liverpoolgatan* och *Järnvägsgatan* som huvudstråk.
- Den mer täta och "stadsmässiga" karaktären i den norra delen av området med inslag av sammanhängande bebyggelse.
- *Motala verkstad* som landmärke på motsatt sida Göta kanal, i fonden av *Järnvägsgatan*.
- Park- och betesmarker utmed kanalstråket
- Den småskaliga gatustrukturen med delvis grusvägar.
- Det före detta lokstallet som karaktärsbyggnad för järnvägen.

LIVERPOOL

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området bedöms som känsligt för:

- Ny bebyggelse som påtagligt avviker mot bebyggelsens struktur, skala och gestaltning.
- Asfaltering av befintligt grusade gatusträckor. Nuvarande beläggningmaterial bedöms bidra till de kulturhistoriska värden, i relation till den äldre och i huvudsak småskaliga bebyggelsekaraktären.

Riktlinjer och rekommendationer

- Området bedöms tåla enstaka ny bostadsbebyggelse som beaktar områdets egenart och kulturhistoriska värden.
- Respektavstånd till kanalen med dess grön- och parkstråk.
- Restriktiv hållning till avstyckningar inom befintliga bostadskvarter
- Beakta dagens exploateringsgrad på bostadstomterna.
- Bibehållen grönska på tomtmark bör bevaras och en restriktiv hållning till hårdgöring på tomtmark bör finnas.
- Beakta vyer mot kanalen och Motala verkstad.
- Kompletterande verksamhetsbebyggelse längs järnvägen och invid de före detta lokstallarna bedöms som möjlig.
- En potential ligger i att utveckla Järnvägsgatan som ett mer aktivt rörelse- och händelsestråk som förbinder målpunkterna Motala verkstad, Liverpool, Dockområdet och det gamla kommuncentret på andra sidan järnvägen.



Vy längs Liverpoolgatan, sett från Järnvägsgatan. Bebyggelsen består av en blandning av enkla småhus med trä eller putsad fasad, ofta med uthus placerade invid gatan vilket bidrar till tätheten.

LIVERPOOL



Bild 1: Vy mot Järnvägsgatan, sett från Ringängen. Områdets norra del kännetecknas av viss andel flerbostadshus med "stadsmässig" karaktär. **Bild 2:** Vy längs Järnvägsgatan, med kanalen och Motala verkstad i fonden. **Bild 3:** Vy mot Lokgatans mer lantliga karaktär, i korsningsläget med Liverpoolsgatan. Närmiljön kännetecknas bland annat av den grusade gång- och cykelväg samt grönområdet mellan bebyggelsen och järnvägen. **Bild 4:** Vy längs Varvsgatan som kännetecknas av dels småskalig småhusbebyggelse, park- och betesmarker samt utblickar mot Motala verkstad. **Bild 5:** Betesmark ner mot kanalen förstärker den blandade stads- och lantkänslan i området. **Bild 6:** Lokstallet sett från Magasingatan, Duvedal.

DOCKOMRÅDET



HISTORIK

Torrdockan byggdes 1815 som en av de allra första anläggningarna längs Göta kanal som påbörjades 1810. Kring dockan uppstod en bebyggelse med anknötning till kanalbygget och verkstaden som etablerades 1822; dockbyggnaden, mallbyggnaden, koleraboden, brädgården med flera verkstadsbyggnader, bostadshus och uthus. Intill dockan byggdes 1850 en större varvsbyggnad med öppningar mot kanalen. I samband med att kanalen breddades 1853 för att möjliggöra sjösättning av större fartyg uppfördes en varvsbyggnad, en timmermansverkstad med såg och modellförråd. 1850 tillkommer två mindre byggnader för förvaring av fartygsinventarier. Vid dessa hölls midsommarfesterna under 1800-talets andra hälft varför byggnaderna kom att kallas Danspaviljongerna.

Med expansionen av Motala verkstad utvecklades under 1870-talet området till ett bruksliknande samhälle med egen social infrastruktur i form av undervisningsmöjligheter samt sjuk- och fattigvård. När koleran kom till Motala och verkstaden 1832 uppförde bolaget en kolerabod i Dockområdet som ett komplement till sjukhuset på ön. Flertalet av Motala verkstadsarbetare bodde i egna hus och bolaget bidrog med mark (ett halvt tunnland) samt lån till byggandet.

1876 öppnades järnvägen till Motala och Motala verkstad fick egen station. Under 1890-talet anlades ett stickspår från stationen till verkstadsområdet via en svängbar bro över kanalen. I anslutning till stationsbyggnaden utvecklades vad som skulle kunna liknas vid ett centrum. I korsningen Ringgatan – Dockgatan uppfördes under 1880-talet Sällskapet Arbetarnas Ring, en lokal medlemsägd inköpsförening sedermera Konsum Ringen där medlemmarna kunde inhandla varor. Denna kompletterades 1916 med ytterligare en affärsbyggnad i hörnet Ringgatan – Järnvägsgatan och området emellan utvecklades till en mindre anlagd park. Konsum Ringen stängdes 1940 då en ny konsumbutik byggts på andra sidan järnvägen.



Dockområdet och Motala verkstad 1977. Notera järnvägsbron över kanalen. Källa: Motala industrimuseum.



Torrdockan, 1920-tal med Motala verkstad på andra sidan kanalen. Källa: Motala industrimuseum.

DOCKOMRÅDET

KARAKTÄR

Dockområdet avgränsas av *Borensvägen* och *Brogatan*, järnvägsspåret i väster, *Järnvägsgatan* i söder samt kanalen. Järnvägsgatan följer en äldre vägsträckning. Gatan utgör ett för området viktigt stråk som förbinder kanalen med verkstadsområdets järnvägsstation och det mindre centrum som utvecklad kring Folkets hus utanför Dockområdet.

Området utmärks av sitt något oregelbundna gatunät som i sin nord-sydliga orientering följer kanalens krökning, samt en bebyggelsemässig variation mellan bostadshus, uthus, affärshus och viss industriell verksamhet. Bostadshusen är mestadels i en till en och en halv våning och indragna från tomtgräns med uthusen placerade med kortsidan mot gatan.

Gatusträckorna är korta med relativt slutna gaturum till följd. Karaktären är informell med stora inslag av grusade vägar vilket ger en ålderdomlig prägel. Flera större rum präglar området och bidrar till viss öppenhet mellan affärshusen samt mellan Järnvägsgatan och Dockgatan vilket idag främst utgörs av en hårdgjord yta; det större grönområdet bakom *mallboden* som antar en parkliknande prägel och som tidigare användes för odling, samt brädgårdsområdet.

Brädgårdsområdet är beläget centralt i området, mellan *Liverpoolgatan* och dockan. Här är koleraboden belägen. Den gamla brädgården utgör idag en form av mellanrum som dock vittnar om den tidigare utrymmeskrävande verksamheten. På andra sidan Dockgatan, bakom mallbyggnaden är *Ringängen*, ett större grönområde belägen. I fonden för den slutna platsen framför mall- och dockbyggnaderna ligger verkstadsområdets travers som bildar ett tydligt landmärke tillsammans med Lokhallen.

Norr om *Frasergatan* ligger ett område med äldre arbetarbostäder från 1870-talet. Kvarteret genomskärs av stickspåret som förband verkstadsområdet på andra sidan kanalen med stambanan. Idag är den tidigare gränsen avläsbar genom den grönska som vuxit upp längs spåren.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Området bedöms som helhet ha höga kulturhistoriska värden.

Dockområdet vittnar om kanalbyggets allra första tid och berättar om den nära relationen mellan kanalbygget och Motala verkstad. Området visar också på betydelsen av den varvsverksamhet som skedde vid verkstaden och hur integrerat varvet var i verkstadens verksamhet.

Miljön som växte fram mellan dockan och järnvägsstationen ger uttryck för hur brukssamhället utvecklades och hur de anställda vid verkstaden organiserade sig för att underlätta inköp av matvaror och andra förnödenheter.

Förtätningar inom området har delvis anpassats till områdets skala och utformning och bedöms inte påverka områdets ursprungliga huvudkaraktär.



Gatunätet och bostadskvarterens form kännetecknas av i hög grad av en oregelbunden struktur som växt fram successivt.



Byggnader som är viktiga för förståelsen av verkstadens och områdets första tid är välbevarade och tidsdjupet är avläsbart.

Området ligger inom riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E 9] (delen i Motala och Brunneby snr).

Värdebärande karaktärsdrag

- Dockområdet som ett tydligt avläsbart/avgränsbart karaktärsområde i relation till omgivande stadsdelar.
- Torrdockan
- Den småskaliga bebyggelsestrukturen.
- Det informella gatunätet med smala, korta grusade gatusträckor.

- Bebyggelsens övergripande struktur med bostadshus mitt på tomterna och uthus vid tomtgräns.
- Verksamhetsbyggnader i hörnlägen vid tomtgräns.
- Särskilt värdefulla byggnader som dock- och mallbod, paviljonger, kolerabod, brädgård och butikshuset samt mindre industribyggnader.
- Öppna ytor som vittnar om äldre tiders industriella verksamhet.
- Grönstrukturen och öppenheten mot kanalen.

DOCKOMRÅDET



Bild 1: Vy mot järnvägsstationen från Dockområdet. **Bild 2:** Dockbyggnaden intill mallboden uppförd 1829. **Bild 3:** Torrdockan med Lokhallen i bakgrunden. **Bild 4:** Vy utmed Ångströmsgatan. **Bild 5:** Vy från Dockgatan mot Gamla Motala verkstad. **Bild 6:** Konsum Ringen i hörnet Dockgatan – Ringgatan..

HANDLINGSUTRYMME – KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

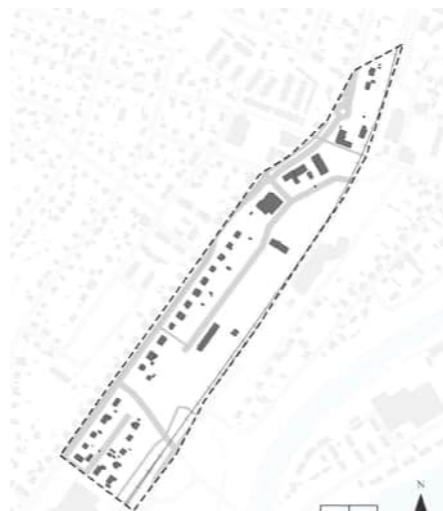
Området bedöms som känsligt för:

- Kompletterande bebyggelse som markant bryter mot bebyggelsens skala, form och placering på tomt.
- Öppna markytor som historiskt varit en del av varvsverksamheten är känsliga att ta i anspråk.
- Asfaltering och breddning av grusade vägar samt ytterligare hårdgjorda allmänna ytor.

Riktlinjer och rekommendationer

- Området bedöms som tåligt för enstaka nytillskott inom redan exploaterade fastigheter som anpassas efter befintlig bebyggelsestruktur och karaktär.
- Beakta nuvarande exploateringsgrad på bostadstomter vid tillägg.
- Bibehållen grönska på tomtmark är önskvärt och en restriktiv hållning till hårdgörning på tomtmark bör finnas.
- Beakta vyer mot kanalen och Motala verkstad.
- En gång- och cykelbro över kanalen i stickspårets förlängning (där det historiskt funnits en järnvägsbro) kan utredas för att stärka tillgängligheten mellan Dockan, Björkelund och Verkstadsön.
- En potential ligger i att utveckla Järnvägsgatan som ett mer aktivt och attraktivt stråk som förbinder målpunkterna Motala verkstad, Liverpool, Dockområdet och det gamla kommuncentret på andra sidan järnvägen.

DUVEDAL



HISTORIK

Duvedal är namnet på en av Motalas äldsta gårdar. Fastigheten är historiskt belagd i medeltida källor från 1350-talet. På 1370-talet ska gård och en kvarn i Motala ström vidare överlåtits till Vadstena kloster. Fastigheten bytte ägare vid ett antal tillfällen under yngre medeltid men hela tiden var det kyrkan eller kungamakten som stod som ägare. Under reformationen vid 1500-talets början drogs gården in till kronan och förlänades till Mårten Nilsson Skinnare i Vadstena. Han i sin tur överlät gård, kvarn och bro samt fiskevatten till Vadstena hospital som han själv grundat kring 1520. Vadstena hospital förblev ägare till Duvedal fram till anläggandet av kanalen och Motala verkstad 1822. Gård, kvarn och en bro eller spång finns utmärkta på den geometriska avmätningen från 1636. Gården var belägen i trakten för nuvarande Motala verkstad och området präglades av jordbruk, kvarnar och fiske.

Duvedal kom att förändras först genom kanalbygget som medförde att en ny ö bildades. Därefter var det Motala verkstad som utgjorde drivkraften för förändringarna av Duvedal och framväxten av brukssamhället mellan dockan vid Göta kanal och den järnvägsstation som byggdes för Motala verkstads räkning när järnvägen drogs fram till Motala 1873. Stationen förlades till korsningen mellan järnvägsspåren och den så kallade Englandsgatan, nuvarande Järnvägsgatan.

Englandsgatan anlades redan vid mitten av 1800-talet för att förbinda verkstadsområdet med Motala verkstads skog i Bergsätter. 1930 fick gatan namnet Järnvägsgatan. Gatan finns utmärkt på Häradsökonomiska kartan från 1866-1877 och kom att utgöra ett huvudstråk i det begynnande brukssamhället. I anslutning till järnvägsstationen uppfördes också viss bostadsbebyggelse för arbetarna på Motala verkstad. Häradsökonomiska kartan visar på ett mindre område kallat England i stationens närområde och på Ekonomiska kartan från 1948 hittas ett fåtal byggnader mellan Folkets hus och affärshuset på Östermalmsgatan 108 (Trandansen 1) som ska utgöra arbetarbostäderna England. Dessa revs 1963-73.

Det är först i början av 1900-talet som ytterligare bebyggelse växer fram kring stationen. 1907 uppfördes ett Folkets hus vid Östermalmsgatan. Byggnaden blev en viktigt mötesplats under storstrejken 1909. Folkets hus som idag är byggnadsminne ritades av Lars Kolmodin som var anställd som ingenjör vid Motala verkstad. Inom området Duvedal (men utanför programområdet) låg också Motalas Folkets park mellan 1903 och 1976 vilket bland annat framkommer av gatunamnet Folkparksgatan.

Från sekelskiftet och särskilt efter 1920 utvecklades Duvedal till ett egnahemsområde med starka kopplingar till Motala verkstad. En

Geometrisk
avmätning över
Hårstorp och
Duvedal från
1636. Källa:
Lantmäteriet.



egnahemsförening hade bildats 1892 vid Karlströms bruk med bland andra arbetare från Motala verkstad och 1893 startade flera lokalföreningar i Motala. Kring sekelskiftet 1900 genomfördes flertalet avstyckningar av olika egendomar i Motala och under 1920- och 1930-talet uppfördes flera en- och tvåfamiljshus av arbetare vid Motala verkstad med hjälp av statens egnahemslån och eget arbete.

På 1920-talet uppfördes två mindre affärsbyggnader längs Östermalmsgatan. Den ena, den så kallade Basaren, i direkt anslutning till järnvägsstationen, i hörnet mellan Järnvägsgatan och Östermalmsgatan (Östermalmsgatan 108), den andra på andra sidan Östermalmsgatan (Östermalmsgatan 101 utanför programområdet) något närmare staden och det kommunhus för Motala landskommun/socken (Östermalmsgatan 91) som uppfördes ungefär samtidigt.

På 1940-talet kompletteras 1920-talets affärsbyggnader längs Östermalmsgatan med en centrumbyggnad längs gatan (Östermalmsgatan 100) och

på 1950-talet tillkommer ytterligare en (Östermalmsgatan 102) varpå ett mindre stadsdelscentrum utvecklas. Med kommunsammanslagningen 1948 blir området kring stationen i Duvedal och affärsbyggnaderna ett stadsdelscentrum i Motala och får ytterligare bebyggelse kring Verkstadstorget.

Vid mitten av 1900-talet tillkom viss industriell verksamhet inom området mellan järnvägsspåret och Magasinsgatan. Här finns på Ekonomiska kartan från 1948, ett cementgjuteri utmärkt vilket möjligen kan vara SJ:s cementgjuteri.

En större förändring av områdets karaktär skedde först i slutet av 1990-talet i samband med utbyggnaden av dubbelspåret för järnvägen mellan Mjölby och Hallsberg. Då ersattes järnvägs-korsningen vid Järnvägsgatan med dels en tunnel för gång- och cykeltrafik, dels en tunnel för personbilar. Då tillkom också två rondeller på Östermalmsgatan.

KARAKTÄR

Duvedal utgör ett förhållandevis omfattande geografiskt område. Här behandlas endast den del som är belägen inom aktuellt programområde. Området avgränsas av *Östermalmsgatan*, sporthallen i söder och järnvägen i öster. I norr omfattar området två ytterligare fastigheter nordost om rondellen vid Motala verkstads kommuncentrum.

Längs *Östermalmsgatan* karaktäriseras området av villabebyggelse från främst 1920- och 1930-talet. Villorna är placerade med långsidan längs *Östermalmsgatan* och i framkant av tomterna med viss förgårdsmark och trädgårdar på baksidan av husen. Byggnadernas placering längs *Östermalmsgatan* understryker rörelsens riktning och det är först med rondellerna i höjd med *Rosgatan* – *Ringgatan* respektive järnvägsstationen som karaktären förändras. Biltrafiken från Dockområdet och Liverpool förs via *Ringgatans* förlängning till *Östermalmsgatan* och landar på *Östermalmsgatan* vid rondellen i höjd med *Rosgatan*.

Mellan rondellerna vid *Rosgatan* och *Kvarngatan* är ett mindre centrum beläget med affärsbyggnader från 1920-talet, byggnadsminnet *Folkets hus*, *Järnvägsstationen*, butikslängan från 1940 och 1950-talen-talet. Sedan 1950-talet har området förtätats med två större butiksvolymer (och vilka utgör två generationers konsumbutiker), en på vardera sida om *Östermalmsgatan* vilket understryker centrumkaraktären. Den yngsta tillkom så sent som 2008 och är belägen inom programområdet i korsningen *Östermalmsgatan* – *Ringgatan*. Genom sin i förhållande till den äldre bebyggelse, avvikande större skala framstår särskilt den yngsta av dem som främmande inslag i miljön.

Centrumområdet utgör en tydlig men underutnyttjad plats med tidsdjup och historisk relevans. Det utmärks av gleshet och öppenhet, dels genom att flera gator genomkorsar området, dels genom att byggnaderna är glest och oregelbundet placerade och skapar rum mellan sig. Ett flertal mindre mellanrum hittas i området. Likväl utgör området en tyngdpunkt i Duvedal och i förhållande till *Verkstadsön* och *Liverpool* genom *Östermalmsgatans* karaktär av stråk och bebyggelsens affärs- och centrumfunktioner.

Flera karaktärer utmärker centrumområdet kring järnvägsstationen. Här finns en blandning och kontrast mellan ordnade och oordnade rum, framsidor och baksidor samt mellanrum, bland vilka den ordnade och trädplanterade *Östermalmsgatan* har en tydligt strukturerande effekt. Bland mellanrummen och baksidorna märks baksidan av *Östermalmsgatan* 100 och 102 som utgör första mötet med området från *Ringvägen* sett. Området fungerar som parkeringsplats och är oordnad och händelsefattig. Som första möte efter uppfarten från *Liverpool* via *Ringvägen* osynliggörs här centrumområdets funktion, betydelse och relation till *Göta kanal* och *Motala verkstad*.

Ett mellanrum utgörs av planen framför järnvägsstationen som främst fungerar som parkering och utmärks av en avsaknad av social funktion. Relationen mellan stationen och *Järnvägsgatan* är idag förhållandevis liten genom affärshuset *Basarens* placering mellan stationen och *Järnvägsgatan*



Området bostads- och centrumbebyggelse ligger utmed *Östermalmsgatan*. Utmed järnvägen finns verksamhetsbebyggelse och oexploaterade mellanrum.

och de nivåskillnader som uppstår i samband med utbyggnaden av dubbelspåret. Likaså har både den fysiska och visuella kopplingen till *Liverpool* och verkstadsområdet minskat genom tunneldragningen. *Järnvägsgatan* fungerar idag som gång- och cykelstråk och därför delvis förlorat sin historiska viktiga roll som stråk.

Ansamlingen av affärsbyggnader och det närmast monumentala *Folkets hus* bidrar till en viss stadsmässighet trots den låga skalan, glesheten och mellanrummen. Området karaktäriseras vidare av *Östermalmsgatans* trafik. Parken mellan *Folkets hus* och affärshuset på *Östermalmsgatan* utgör en ordnad plats med museala inslag genom den utplacerade kugghjulinstallationen. Här finns en modern stenmur, ordnade buskage och gräsmatta samt en parkeringsplats. Markbeläggningen mot *Östermalmsgatan* utgörs av gatsten vilket ger en historisk karaktär.

En stor andel ytor i området är hårdgjorda och *Östermalmsgatan* är



mellan en så kallade *Basaren* och rondellen vid *Rosgatan* belagd med gatsten vilket utmärker miljön och pekar ut den som delvis avvikande och historiskt i jämförelse med omgivningen. Gatan är trädplanterad vilket mjukar upp karaktären. *Kolmodins plats*, även denna hårdgjord, och *Östermalmsgatan* är åtskilda av en rad pollare i järn vilket definierar platsen framför mellan *Folkets hus* och 1950-talets affärslänga som ett särskilt rum med inslag av växtlighet. Dock förtas rummets historiska karaktär av det garage som ramar in rummet mot söder. I övrigt utgör *Folkets hus* en karaktärsskapande byggnad i området och *Kolmodins plan* framstår till skillnad från huvudentrén mot *Östermalmsgatan* som en möjlig samlingsplats.

Ytterligare en karaktär inom området är industri-/hantverksverksamheterna som är lokaliserade till ett tidigare grönstråk mellan järnvägen och *Magasinsgatan*. *Magasinsgatan* utgör en lummig lokalgata längs vilken grönytorna skärmar övriga området från järnvägen.

DUVEDAL



Bild 1: Basaren och Järnväggsgatan sedd från Folkets hus. **Bild 2-3:** Basaren, eller Hasses hörna som byggnaden också kallas **Bild 4:** Motala verkstads järnvägsstation sedd från Järnväggsgatan. **Bild 5:** Motala verkstads järnvägsstation från Östermalmsgatan.

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Området ligger utanför den geografiska avgränsningen av riksintresset Göta kanal [E9]. Folkets hus är dock ett utpekat uttryck för riksintresset, och området utgör en förlängning av Gamla Motala verkstads samhällsbildning.

Området berättar om den samhällsbildning som utvecklades utifrån Gamla Motala verkstad, med eget kommuncentra och järnvägen betydelse för bolagets verksamhet. Folkets hus är en symbolbyggnad för arbetarrörelsen.

Värdebärande karaktärsdrag

- Järnvägsstationen
- Folkets hus
- Basaren
- Centrumbebyggelsen längs Östermalmsgatan som exempel på folkhemstidens planering och bebyggelse i Motala samt tanken om lokala stadsdelscentra

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området behöver vitaleras och bedöms som relativt tåligt för förändring.

Områdets bedöms som känsligt för:

- Åtgärder som visuellt konkurrerar med Folkets hus
- Kumulativa effekter av stora byggnadsvolymer

Riktlinjer och rekommendationer

- Beakta och synliggör olika årsringar i den byggda miljön
- Stärk kopplingen till Dockområdet, Liverpool och Gamla Motala Verkstad
- Stärka relationen mellan Järnvägsgatan och järnvägsstationen
- Utveckla och aktivera offentliga platser (t ex i anslutning till Folkets hus och järnvägsstationen)
- Främja mötet mellan Ringgatan och Östermalmsgatan
- Skapa ett trevligare stråk utmed Ringgatan så att de miljöerna kring Kolmodins gränd och COOP inte har karaktären av baksidor

Möjlighet till verksamhetsbebyggelse mellan järnväg och Magasingatan

- Beakta siktlinje mot den före detta Lokstallen från Magasingatan

DUVEDAL



Bild 1: Gamla Konsum sedd från Kolmodins plan **Bild 2:** Nya Konsum, eller Coop Extra sedd från Ringgatan. **Bild 3:** Folkets hus med Kolmodins plan sedd mot Östermalmsgatan. **Bild 4:** Östermalmsgatan.



HISTORIK

Området var tidigare beläget inom gården Duvedals fastighet. På Häradsekonomiska kartan från 1866-1877 finns angivet arbetarbostäder i kvarteren mellan Kanalvägens förlängning ned till Brogatan och Carlsundsgatan upp till Snickargatan medan stråket närmast kanalen förblev obebyggt.

Vid någon tidpunkt torde arbetarbostäderna i kvarteret närmast Brogatan ha rivits för att ge plats åt en handelsträdgård. På Ekonomiska kartan från 1948 visas denna som en stor tomt med endast ett bostadshus längs Skomakaregatan samt en större byggnad som skulle kunna vara växthus. Under 2010-talet fick handelsträdgården ge plats åt fyra villor.

I samband med att Hårstorpsdammen bildades vid kraftverksbygget 1917 flyttades ett bostadshus från 1860-talet till området och placerades i det obebyggda kanalstråket på i förhållande till kanalen, insidan Norra Kanalvägen. Under 1900-talet kom kanalstråket här att långsamt att förtätas.

BJÖRKELUND

KARAKTÄR

Området begränsas av Brogatan i söder, Carlsundsgatan och Kanalvägen i väster och kanalen och hagmarken i norr som möter Borens hullts slussområde. Bostadshusen är indragna på tomterna och placerade med långsidan längs med gata och kanal. Fastigheterna var när området avstyckades förhållandevis stora.

I norra och södra delen av karaktärsområdet utgörs marken av *hagmark* med glesvuxen björkskog närmast kanalen. I gränsen mellan bebyggelse och hagmark i söder övergår den asfalterade kanalvägen till grusväg. Hagarna utgör gröna rum men lantlig och ålderdomlig prägel. Norra Kanalvägen är smal och följer i princip kanalens sträckning. Kanalvägen utgör ett sekundärt stråk längs med kanalen som förbinder slussområdet med dockan. Från Kanalvägen längs den södra hagmarken ges *utblickar över kanalens vattenrum* som här vidgas och bidrar med vyer över bebyggelsen på andra sidan kanalen. Genom träden skymtar Motala verkstad som genom sin industriella karaktär står i skarp kontrast till områdets miljö.

Området har förtätats under i princip hela 1900-talet och idag är bebyggelsekaraktären varierad. Tomterna ner mot kanalen är mer oregelbundna. Björkelund i stort kännetecknas av rektangulära tomter inom en ordnad gatustruktur med relativt rätvinkliga gator. Trots avstyckningar är grönskan påtaglig inom Björkelund. Gaturummen sluts av häckar eller staket.

Gränsen mot Dockområdet är idag tydlig genom Brogatan och den mellanrummet längs med det före detta stickspåret.

KULTURHISTORISKT VÄRDE

Området berättar om utvecklingen av en samhällsbildningen som växte fram utifrån bygget av Göta kanal och verksamheten vid Gamla Motala verkstad. Björkelunds har succesivt kompletterats med nya villor med olika stilideal under 1900-talet. Bebyggelse med bibehållen karaktär från tiden innan 1950 bidrar särskilt väl till möjligheten att förstå områdets successiva framväxt. Inom området anas en koppling till områdets agrara förflutna genom den hagmark som kantar kanalen i norr och söder.

Karaktärsområdet ligger inom riksintresset Göta kanal [E9].

Värdebärande karaktärsdrag

- Göta kanals dominerande läge genom landskapet
- Bevarad äldre bostadsbebyggelse (uppförd före 1950)
- Hus indragna på tomt och tydlig tomtavgränsningar
- Bevarad hagmark med gles björkskog ner mot kanalen
- Gatunätets småskalighet



Området kännetecknas av en villabebyggelse från olika tider inom rektangulära tomter.

- Norra Kanalvägens slingrande sträckning
- Grusade vägar
- Siktlinjer mot Gamla Motala verkstad och Bolagshuset

HANDLINGSUTRYMME – KÄNSLIGHET OCH POTENTIAL FÖR FÖRÄNDRING

Karaktärsområdet bedöms ha begränsat utrymme för ytterligare förtätningar.

Området bedöms som känsligt för:

- Asfaltering av grusade vägar
- Exploatering inom bevarad hagmark i norr respektive söder
- Att gränsen mellan Björkelund och Dockområdet, med deras skilda karaktärer, suddats ut/blir flytande.



Riktlinjer och rekommendationer

- Förtätning inom området bör ha samma skala i höjd och utbredning som befintliga miljöer inom karaktärsområdet. Blandningen av bebyggelse i olika stilar bör beaktas vid nya projekt.
- Respektavstånd till kanalen.
- Beakta vyer och siktlinjer över kanalen mot Gamla Motala verkstad och Bolagshuset bör beaktas.
- Beakta nivåskillnader i terrängen med Göta kanals dominerande läge i stadsbilden.
- Restriktiv hållning till avstyckningar inom befintliga bostadskvarter
- Undvik en högre exploateringsgrad än vad tomterna i området har idag.
- Bibehållen grönska på tomtmark bör bevaras och en restriktiv hållning till hårdgörning på tomtmark bör finnas.
- En gång- och cykelbro över kanalen i stickspårets förlängning (där det historiskt funnits en järnvägsbro) kan utredas för att stärka tillgängligheten mellan Dockan, Björkelund och Verkstadsön.

BJÖRKELUND



Bild 1: Vy mot Björkelund från Verkstadsön. **Bild 2:** Vy med Lokhallen som fond. **Bild 3:** Vy mot Bolagshuset. **Bild 4:** Norra Kanalvägen följer i stora drag slutningarna ner mot kanalen. Terrängpassningar har medfört en mer slingrande karaktär än övriga gator inom Björkelund. **Bild 5:** Förlängningen av Norra Kanalgatan mot Dockområdet. **Bild 6:** Bilden tydliggör kanalens dominerande läge genom landskapet med lägre liggande bebyggelse på andra sidan vattnet. I bakgrunden ans textilfabrikens skorsten.

BORENSHULT



HISTORIK

När Göta kanal påbörjades utgjorde området Borenhult ängs- och hagmarker, tillhörande Duvedals gård som i sin tur ägdes av Vadstena hospital. År 1817 köpte Göta kanalbolaget upp mark längs kanalsträckan för att anlägga kanalen. Slussarna mellan Boren och kanalen stod färdiga 1825. Ungefär samtidigt byggdes slussvaktarbostaden, belägen norr om kanalen. Till bostaden hör en ladugård som flyttades till platsen 1930. Vid slussarna kunde ångbåtspassagerarna kliva av och vandra längs dragstigarna till Motala, något som också rekommenderades i den guidebok över Göta kanal som publicerades 1913 (Beskrifning öfver kanalvägen Stockholm-Jönköping samt historik öfver Göta kanal). Vid de nedre slussarna mot sjön låg en serveringspaviljong där passagerarna kunde stanna till. Här fanns också ett badhus.

År 1837, i samband med ett ägobyte mellan Göta kanalbolag och Vadstena hospital överläts vad som kallades Borensågen på norra delen av Verkstadsön till Härstorp gård. Området förefaller ha funnit i kanalbolagets ägo vid 1800-talets slut.

1912 beslutade regeringen att en fiskodlingsanstalt skulle byggas inom området; Statens Fiskodlingsanstalt vid Borenhult. Anstalten bör ha medfört en del mark- och anläggningsarbeten då historiska flygfotografier visar på bebyggelse i form av såväl byggnader, kajer och bryggor som fiskbassängerna. Troligen är det i samband med att anstalten uppförs som vägen från Verkstadsvägen ned till fiskodlingen anläggs. Ytan för anstalten är numera obbyggd och utfylld med jordmassor, sedan den lades ner 1961.

Även Motala verkstad använde historiskt området och lät anlägga en bro över strömmen för att kunna transportera slagg från verkstadstillverkningen, något som pågick fram till verkstadsnedläggningen. Den nuvarande slaggbron över strömmen tillkom 1945. Vid den södra entrén till karaktärsområdet lät Motala verkstad på 1940-talet också anlägga ett modellförråd vilket kompletterades genom utbyggnader och ytterligare magasin under samma decennium.



Bild 1: Utsnitt ur kartunderlag för 1837-års ägobyte. Notera bronns läge som är detsamma som dagens. Källa: Lantmäteriet. **Bild 2:** Foto över den tidigare fiskeodlingsanstalten med tillhörande bebyggelse och fiskdammar. Källa: <https://mittmotala.nu/MittMotala/kraftstationen-i-motala.html>. **Bild 3:** Carl Johan Billmark. Litografi 1841. Källa: Sjöhistoriska museet. **Bild 4:** Flygfoto från 1975 över den då nedlagda fiskodlingsanstalten. Källa: Lantmäteriet. Historiska ortofoton.

KARAKTÄR

Karaktärsområdet *Borens hult* kan topografiskt kännetecknas vid tre i höjdlid avläsbara landskapsrum med olika karaktär: vattennära landskapsrum i nivå med Boren och Motala ström, den tidigare *Borensängen* som idag utgör en skogsklädd platå samt *slussområdet*. Grävningen av kanalen med tillhörande utfyllnader och schaktningar är samtliga resultatet av mänskligt påverkan och har bidragit till en förändrad marksiluett, i förhållande till det äldre agrara landskapet.

Slussområdet har en ordnad rekreativ karaktär medan platån som tidigare var hagmark har förvildats och antagit en naturlig prägel, detsamma gäller slänterna mot Motala ström. Inom området vid Borens strand ligger en båthamn på delar av området för den tidigare fiskodlingsanstalten.

Det övre slussområdet i väster är flackt och bjuder på en vid utblick över Boren och den stora höjdskillnaden mellan sjön och slussplatån framgår här tydligt. Äldre träd flankerar östra sidan av kanalens mynning och kanalbankens siluett framgår tydligt. Slussvaktarbostället är det som är kvar av den gamla bebyggelsen vid Borens hult. Den översta slussen ansluter Verkstadsvägens bro som utgör den norra vägförbindelsen mellan fastlandet och Verkstadsön och utgör en viktig nod i hela området då antalet broar över kanalen respektive strömmen är få. I höjd med vägbron vidgar sig kanalen åt sydväst. Slussområdet utmärks av öppna anlagda ytor, både grönskande och hårdgjorda, och begränsad bebyggelse.

Områdets kännetecknade platå utgörs av hagmark och gles lövskog. Mot Boren och Motala ström sluttar platån brant mot vattnet. Medan strömmen kantas av växtlighet i öster så är Borens strandpartier i norr flacka och öppna, vilket ger storslagna utblickar mot sjön. De trädbeklädda slänterna längs Motala ströms bägge stränder ramar in vattenrummet. Inramningen förstärks av den i strömmen upphöjda kraftstationen som utgör ett landmärke i staden. Längs de bägge stränderna återfinns ett flertal sjöbodar och bryggor.

Från söder sker entrén till karaktärsområdet vid *Verkstadsvägen* och den intilliggande modellbebyggelsen, bestående av förråds- och magasinsbyggnader i höjd där vägen delar sig. Modellförrådet är storskaligt genom sina stora utbredning och har en enkel karaktär präglad av den rödfärgade träfasaden med flackt tak. Här finns ytterligare en större magasinsliknande byggnad samt några mindre byggnader av industriell karaktär. I anslutning till bebyggelsen går ett kraftledningsstråk vidare över kanalen respektive strömmen. Vid vägens delning och vid bebyggelsen bildas en motsvarande gårdsplan. Entréläget upplevs oordnat genom den öppna grusplanen och avsaknaden av tydlig riktning till såväl båtklubben eller den enkla parkeringsytan vid *Slaggbron*. Bron utgör i sin tur en gång- och cykelentré vidare över till *Sjöbo-Knäpparens naturreservat* på motsatt sida strömmen. Modellbebyggelsen med perifer anknytning till Motala verkstad upplevs idag också ha en svag rumslig koppling till Verkstadsområdet.



Bebyggelsen är fåtalig och brokig inom karaktärsområdet.



KULTURHISTORISK VÄRDERING

Området omfattas av riksintresset för kulturmiljövården Göta kanal [E49]. Borens hults slussstrappa med fem sammanbyggda slussar är ett utpekat uttryck.

Slussanläggningen binder samman Göta kanal med sjön Boren och är av stort kommunikations- och teknikhistoriskt intresse. Karaktärsområdet berättar hur man i byggandet av kommunikationssystemet både behövde anpassa sig till som att forma om naturgivna förutsättningar.

Värdebärande karaktärsdrag

- Borens hults slussanläggning med slussvaktarbostad.
- Kanalen med parkstråk
- Slaggbron
- Bod- och bryggbebyggelse längs strömmen
- Områdets gröna karaktär

HANDLINGSUTRYMME - KÄNSLIGHET OCH UTVECKLINGSPOTENTIAL

Området kring Borenhult och själva kanalstråket bedöms som känsligt utifrån kulturmiljösynpunkt. Detsamma gäller stränder utmed Boren och Motala ström som bidrar med en grön inramning samt bebyggelse i form av bodar och bryggor ut i vattnet. Den idag skogsklädda platån bedöms som tåligare för förändring då området historiska läsbarhet har försvagats över tid. Området i anslutning till modellverkstaden bedöms som tålig för verksamhetsbebyggelse.

Området bedöms som känsligt för:

- En exploateringsgrad och skala på bebyggelse som helt förändrar områdets karaktär.

Riktlinjer och rekommendationer

- Beakta slussanläggningen och Göta kanals dominans i landskapsrummet
- Ny bebyggelse vid slussområdet bör inte konkurrera med slussanläggningens och Göta kanals dominans i landskapsrummet.
- Värna den gröna och blå karaktären
- Tillkommande bebyggelse på platån bör ta hänsyn till områdets skiftande terrängformer, dess gröna siluett samt närheten till vatten genom att:
 - Terränganpassa bebyggelsen
 - Beakta trädgränsen vid nyttillkommande bebyggelse.
 - Skapa tillgänglighet till vattenrummen.



Vy från Slaggbron mot nordost. I bilden framträder de trädbeklädda slänterna mot Motala ström, likaså inslaget av sjöbodar.



Bild 1: Vy från Slaggbron mot söderut utmed Motala ström. **Bild 2:** Vy från det södra entréläget med modellbebyggelse och grusplan.



STADSANALYS

Denna del behandlar kulturmiljön och kopplade planeringsfrågor på stadsnivå. Beskrivningen sker utifrån ett antal olika teman. Varje tema avslutas med förhållningssätt och strategier.

STADENS TOPOGRAFI

Vad vi har möjlighet att se från olika platser i landskapet är starkt kopplat till terrängens skiftande egenskaper. Från krönet av en höjdrygg ges vida utblickar över landskapet medan utblickarna inom en dalgång begränsas av dalgångssidorna. Kopplingen mellan topografi och utblickar är viktig för förståelsen av den historiska bakgrunden till varför ett landskap ser ut på ett viss sätt idag.

Topografin och upplevelse av landskapsbilden har också starkt koppling till det lokala – vad som är kännetecknande för just den här platsen. Detta är därför förmodligen viktigt för invånarnas känsla av hemhörighet.

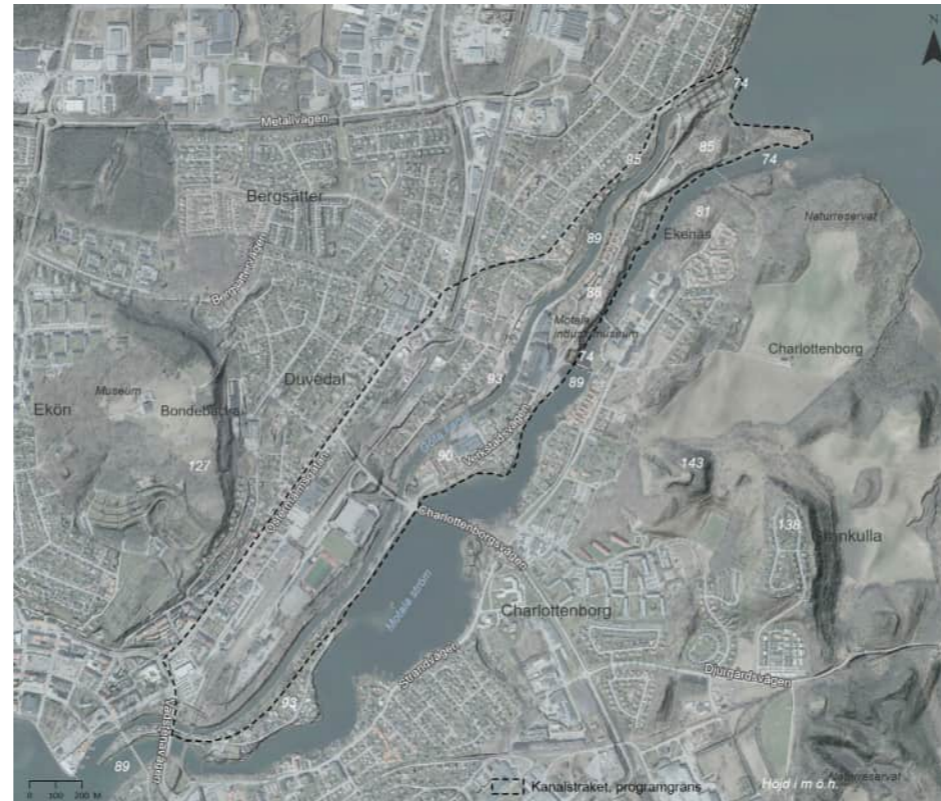
Gamla Motala ligger med sin solfjäderformade stadsplan i sluttning ner mot Vättern. Stadens läge, med Bondebackahöjden som fond, ramar in dalgången som går från Vättern ner till Boren.

Motala ström utgör lågpunkt i dalgångsstråket. Mellan Boren och fördämningen vid vattenkraftverket ligger strömmen lägre än kanalen, för att vidare söderut ligga på samma nivå. Förutom vid vattenkraftverket är nivåskillnaden framförallt påtaglig vid Borenhults slussanläggning. Samtidigt påverkar höjdrelationer mellan vattendragen hur man uppfattar stadsrummen längs med hela vattenstråket.

Dalgångsbotten, som i princip omfattar hela programområdet/Kanalstråket, kännetecknas av en i lite olika utsträckning plan terräng, förutom den norra delen av Verkstadsön som är småkuperad. Dalgången med omkringliggande höjder, dalgångssidor och branter är viktiga för förståelsen av områdets bebyggelseutveckling, för stadsbilden och människors orientering i landskapet. Det är med andra ord terrängformerna tillsammans med vattnet som i hög grad är grunden för stadens grammatiska uppbyggnad.

Strategier och förhållningssätt:

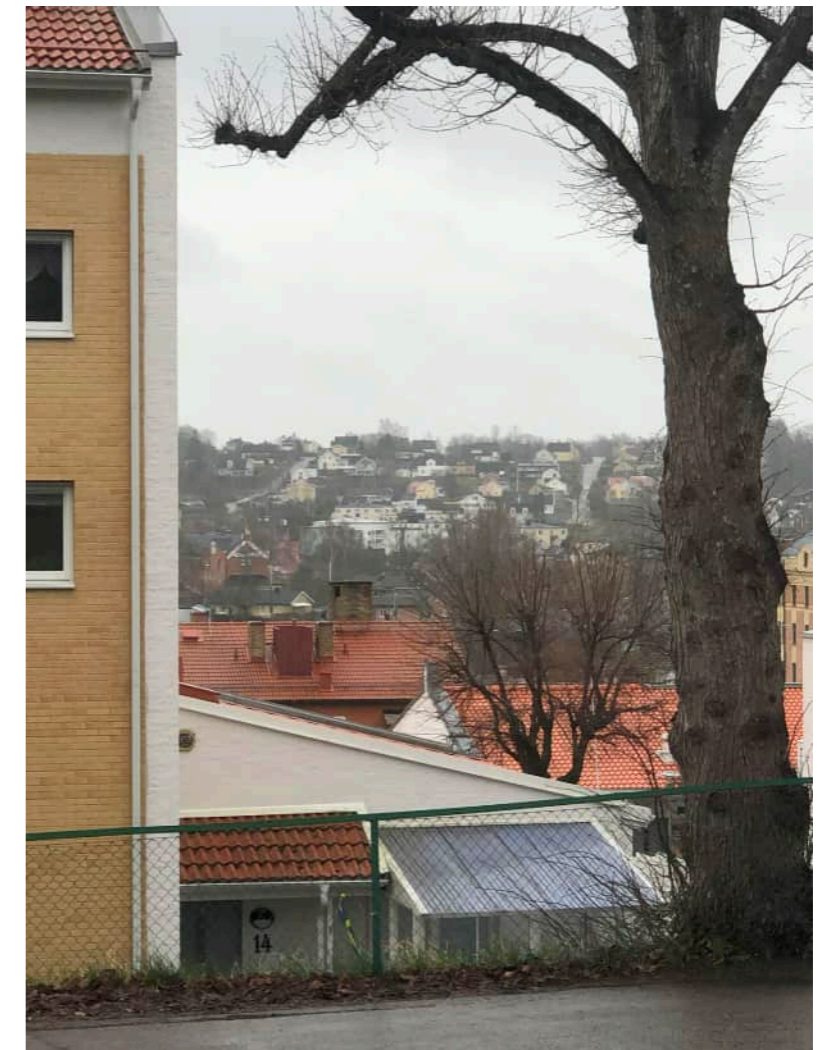
- Det behövs ett medvetet förhållningssätt i relation till landskapets storformer vid nyttillkommande bebyggelse. Bebyggelsens placering i terrängen och dess skala kan innebära att topografiska förhållanden i stadsbilden förstärks eller slätas ut.
- Terrängformationen (höjdplatån) Bondebacka med sin (bitvis branta) dalgångssluttning bör fortsatt tillåtas vara ett dominerande inslag i stadssiluetten.
- Öppna gatustråk som framhäver Bondebackas dalgångssidor och höjder bör inte slutas av ny bebyggelse.
- Träd bidrar till att förstärka upplevelsen av kullarnas höjdverkan.
- Beakta att höga byggnader i dalgången kan påverka uppfattningen av dalgångsstråket mellan Vättern och Boren.



Ortofoto med stadens terrängformer.



Källgatans öppna gatubild upp mot Griftesgården/Bondebackahöjden.



Från stadens höjder uppfattas landskapets storformer med dalgången.

GRÖNA OCH BLÅ STRUKTURER

Göta kanal och Motala ström går som två parallella blåa stråk genom utredningsområdet som både underlättar orienteringen men också påbjuder långsgående transporter till de korsningspunkter som finns.

Göta kanal anlades mellan 1810-1832 och har historiskt varit av stor betydelse som teknikdrivande projekt. Idag har kanalen, med sitt dominerande läge i landskapet, framför allt stor betydelse för turism- och besöksnäringen. Kanalens funktion som farled och transportsträcka har under århundradena stått i fokus vilket idag kan avläsas genom fysiska yttringar som t ex Motala Verkstads industribebyggelse, torrdockan, den reglerade tillgången till kanaljorden och kanalbankerna, de prydligt planterade träraderna som flankerar kanalsträckningen, dragstigarna längs med kanalen, stenskoningen och pollare, slussar och brokonstruktioner.

Göta kanal, som del av Motala ström, möjliggör för båttransporter från Bråviken vid Norrköping via sjön Boren, ner till Motala invid Vättern. Motala ströms djupa fåra bidrar till ett dramatiskt landskap vid Boren. Strömmen har varit av betydelse för människors fiske och från medeltiden och framåt för kraftutvinning. Stränderna har varit bebyggda med kvarnar och sågverk, varvid industrier senare kom att etableras. Fiskebodas och bryggors kännetecken är idag strömstranden, tillkomna under lång tid och ofta ur en självbyggeritradition. Idag utgör Motala kraftverk en monumentalbyggnad i strömmen och ett landmärke i stadslandskapets influensområde. Dämningen av Motala ström medförde att tidigare landytor lades under vattennivån, vilket idag har medfört att strömmen idag upplevs som en sjö med lugn vattenspegel.

Längs Göta Kanal finns flera parkområden bland annat kring slussstrappan i Borenhult och i Vårdshusparken på Verkstadsön. Kanalens alléträd ansluter till dessa och binder samman kanalrummet till ett blågrönt stråk.

Rester finns kvar av de ängs- och betesmarker som fanns innan Göta Kanal byggdes. Exempel på sådana är Ringängen vid Järnvägsgatan, de aktivt betade hagarna i kanalrummet vid Liverpool och de igenväxande före detta ängs och betesmarkerna i anslutning till Björkelund.

Grönstrukturen utmed kanalstråket är en central och integrerad del av kanalens riksintressanta kulturmiljö. Det fyller även en viktig rekreativ funktion och bidrar starkt till upplevelsen resande på och utmed kanalen.



Äldre betesmark vid Liverpool.

Strategier och förhållningssätt

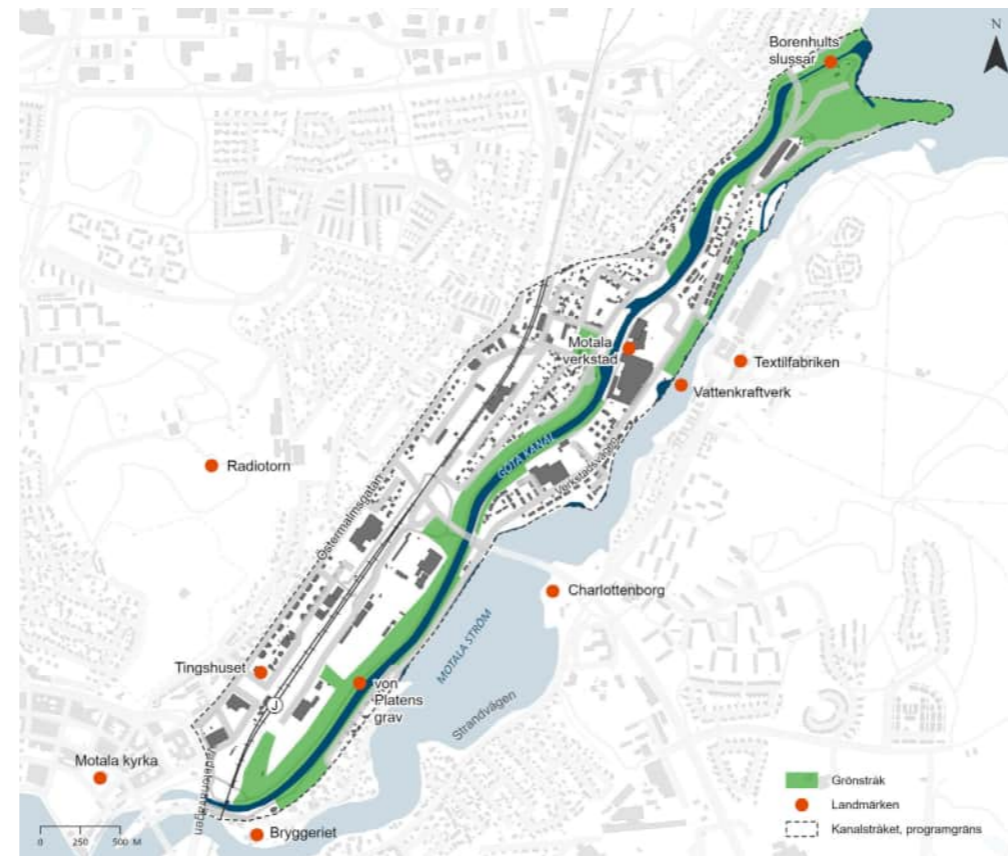
- Planera för mjuka övergångar i mötet mellan staden och det gröna kanalrummet.
- Beakta passager och visuella kopplingar till vattenrum. Den ofta närvarande vattenkontakten inom programområdet är viktigt för läsbarheten av kulturmiljön. Den visuella kopplingen förstärks av siktstråk, öppningar, tvärgator och gränder mot vattenrummen.
- Beakta båtperspektivet – att färdas utmed kanalen – i planering och byggande av staden.
- Planera för en långsiktig förvaltning av grönstrukturen utmed kanalen. Grönskan binder samman kanalstråket och bidrar med upplevelsevärden. De planterade träraderna på kanalbankerna bidrar till upplevelsens av kanalens tidsdjup. När äldre träd dör behöver de ersättas. Den historiska markanvändningen tydliggörs i form av ängs- och betesmarker. Fortsatt eller återupptagen hävd stärker de kulturhistoriska värdena.

STADENS SILUETT OCH LANDMÄRKEN

Historiska landmärken viktiga för stadssiluetten och läsbarheten av stadens tidslager. De har också betydelse för orientering i stadslandskapet. En del av de identifierade landmärkena ligger inom programområdet, medan andra ligger i inom dess influensområde. Nedan angivna landmärken bedöms ha särskild relevans för programarbetet.



Flygbild – staden sett från Vättern. Källa: Riksantikvarieämbetet.



Landmärken inom och i anslutning till programområdet.

MOTALA KYRKA

Kyrkan är uttryck för stadens religiösa kulturarv och det sockencentra som utvecklades till Motala stad. Kyrkan ligger utanför programområdet men bör fortsatt ha en dominerande roll i stadssiluetten. Dess torn kan bland annat uppfattas från Kanalstråkets södra delar där byggnader och grönska inte skymmer.



Vy från östra sidan järnvägen, del av blivande Kanalstaden.

TINGSHUSET

Tingshuset är en märkesbyggnad vars torn höjer sig över omkringliggande bebyggelse omkring Järnvägsparken. Dess lokala dominans i stadsbilden bör beaktas vid tillkommande bebyggelse.



Vy från öster om järnvägen, del av blivande Kanalstaden.

MOTALAS RADIOTORN

Radiotornen är av teknikhistoriskt intresse och bärande uttryck för stadens identitet. Belägna på höjden Bondebacka syns de över långa avstånd. Det innebär också att de bedöms som tåliga för visuell påverkan.



Vy från Griftegården.

GAMLA BRYGGERIET

Landmärke kopplat till stadens industrilandskap. Byggnadens visuella räckvidd är förhållandevis begränsad i stadslandskapet, men den kan uppfattas tydligt från delar av det södra kanalstråket.



VON PLATENS GRAV

Den monumentala gravanläggningen är att betrakta som ett landmärke för båttrafikanter samt gångtrafikanter och cyklister längs med kanalstråket. Monumentet har därmed begränsad visuell räckvidd. Det fria bebyggelseområdet vid kanalen och den gröna omgivningen utgör en respektfull inramning till graven.



CHARLOTTENBORG

Säteriet ligger i ett monumentalt läge invid Motala ström, utanför programområdet. Det öppna vattenrummet medger vyer mot byggnader från Kvarnön respektive Verkstadsön. Tillkommande bebyggelse bör beakta siktstråk mot Charlottenborg.



GAMLA MOTALA VERKSTAD

Verkstadskomplexet med sin monumentala bebyggelse vänder sig utåt kanalen. Lokhallen, traversen och huvudkontoret är speciellt framträdande byggnadsverk. Komplexet utgör även ett blickfång från arbetarkvarteren, Liverpool, Dockområdet och Björkelund, på motsatt sida kanalen.



Vy norrut från kanalrummet.

MOTALAS VATTENKRAFTVERK

Ett industrihistoriskt landmärke i/vid Motala ström. Kraftverket kom till i slutet av första världskriget och var vid tidpunkten det fjärde största i ordningen i Sverige. Det fick stor betydelse för Gamla Motalas verkstads expansionsmöjligheter.

Kraftverket är visuellt framträdande från delar av Kvarnön, Verkstadsön och Dockområdet. Siktlinjer mot landmärket bör beaktas vid tillkommande bebyggelse.



Vy från Verkstadsön.

DEN FÖRE DETTA TEXTILFABRIKEN

Fabrikens är belägen vid Motala ström och dess skorsten utgör ett industriellt landmärke som är synligt över stora delar av staden. Landmärket bedöms som mindre känsligt för visuell påverkan.



Vy från Verkstadsön.

BORENHULTS SLUSSAR

Slussanläggningen är visuellt dominerande i landskapsbilden från sjön Boren. Anläggningen bedöms som känslig för visuellt konkurrerande tillägg i dess närhet.



Vy från det övre slussplanet.

EXEMPELSTUDIE – STADENS SILUETT

Nedan följer några utsnitt från 3D-modell för en översiktlig studie av stadsiluetten. Det bör betonas att visualiseringarna inte är en exakt återgivning av hur verkligheten uppfattas. Träd och grönska kan begränsa eller skymma vyer. Det är i ögonhöjd som vi uppfattar landskapet och ofta i rörelse. Visualiseringarna är stillbilder utifrån olika höjdlägen.

Förhållningssätt och strategier

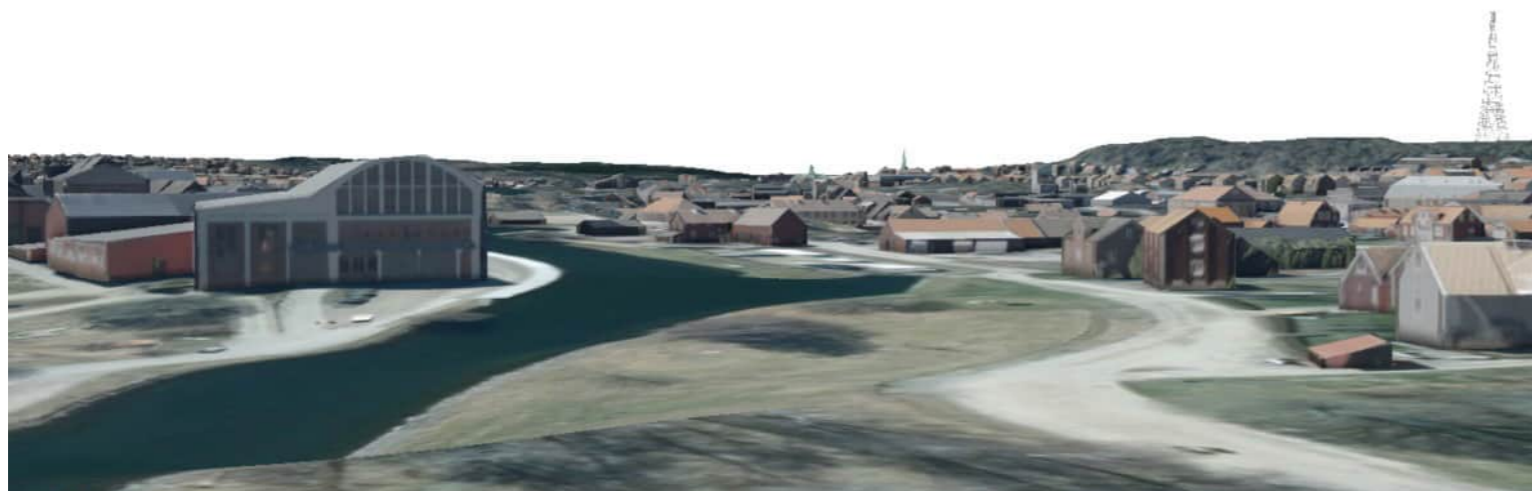
- Beakta stadens siluett med dess historiska landmärken i stadsutvecklingen inom programområdet. Ta fram en strategi för var i staden höga hus bör placeras. Relatera förändringen till områdets kontext. Småskaliga bostadsområden som Kvarnön, Liverpool, Dockområdet och Björkelund är generellt känsliga för stora skalförskjutningar. Nya högre hus bör inte konkurrera med exempelvis Motala kyrka eller viktiga industrihistoriska landmärken. Lämpligt placerade kan höga hus exempelvis bidra till orienterbarhet genom att markera viktiga funktioner, entréer, knutpunkter eller rörelsestråk i stadslandskapet.
- Ställ höga krav i gestaltning av eventuella nya höga hus som påverkar stadens siluett.



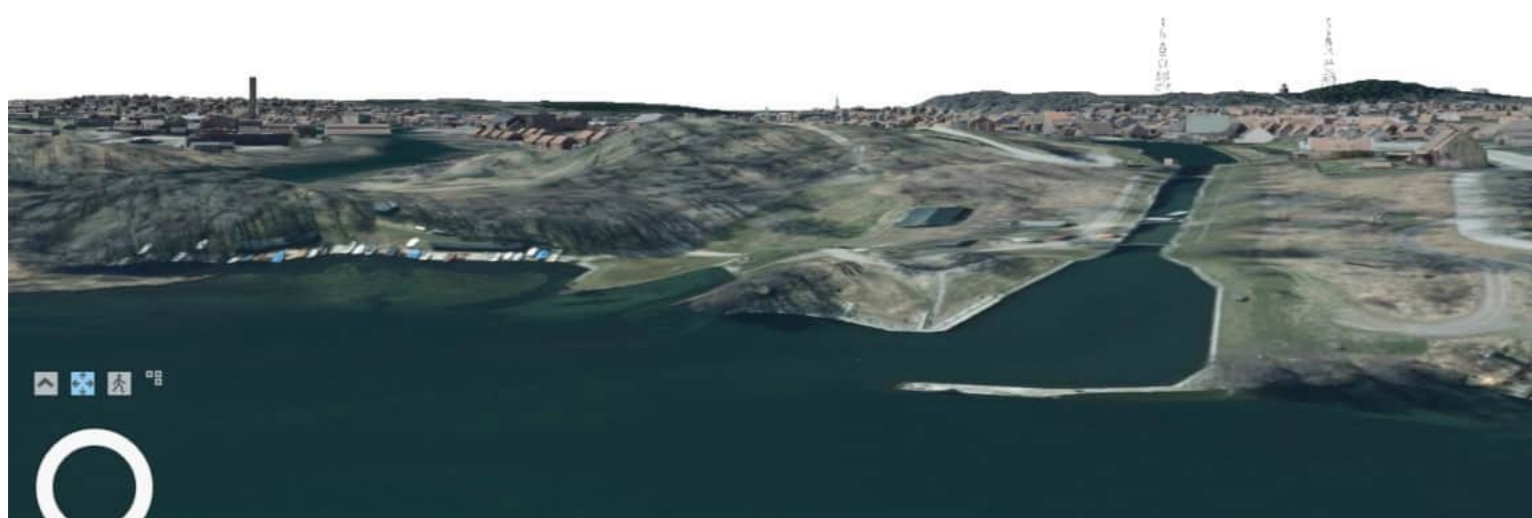
3D-vy från Strömsbron över kanalstråket och stationsområdet. I den flacka dalgången sticker Tingshusets torn sticker upp ovan polishuset. I siluetten ses även textilfabrikens skorsten i fjärran. Källa: Motala kommun.



Vy mot Gamla staden från parkeringsområdet vid järnvägen och Motala Central. Motala kyrka är ett historisk landmärke inom stenstaden som i övrigt har en relativt jämn taksiluett. Platensgatan utgör en gräns mellan stenstaden och den mer småskaliga villabebyggelsen i kanalrummet. Källa: Motala kommun.



3D-vy från kanalen i gränsområdet mellan Dockområdet och Björkelund. Lokhallen är en tydligt landmärke för båtresenärer på kanalen. I stadslandskapet ses radiotornen och Motala kyrka anas i bakgrunden. Källa: Motala kommun.



Från Boren är slussanläggningen imponant. Bebyggelse som utmärker sig i stadens siluett är radiotornen, kyrkan och textilfabrikens skorsten. Källa: Motala kommun.

MOTALAS KARAKTÄRER OCH VÄRDEKÄRNOR

Programområdet utgör ett stort geografiskt område som utmärks av växlande karaktärer med olika tidsdjup, stora inslag av grönska och ofta tydligt visuellt samband till Göta kanal. De har präglats av kanalbygget och Motala verkstads samhällsbyggande funktion men även av framväxten av Motala stad.

Göta kanal och Motala verkstad var absolut instrumentella i utvecklingen av Dockområdet, Liverpool och Verkstadsön och verkstadscentrumet i Duvedal. Här utvecklades planmönster och bebyggelsestruktur utifrån en praktisk och social logik som utgick från verksamhetens behov, brukssamhällets sociala skiktning samt platsens lokala omständigheter.

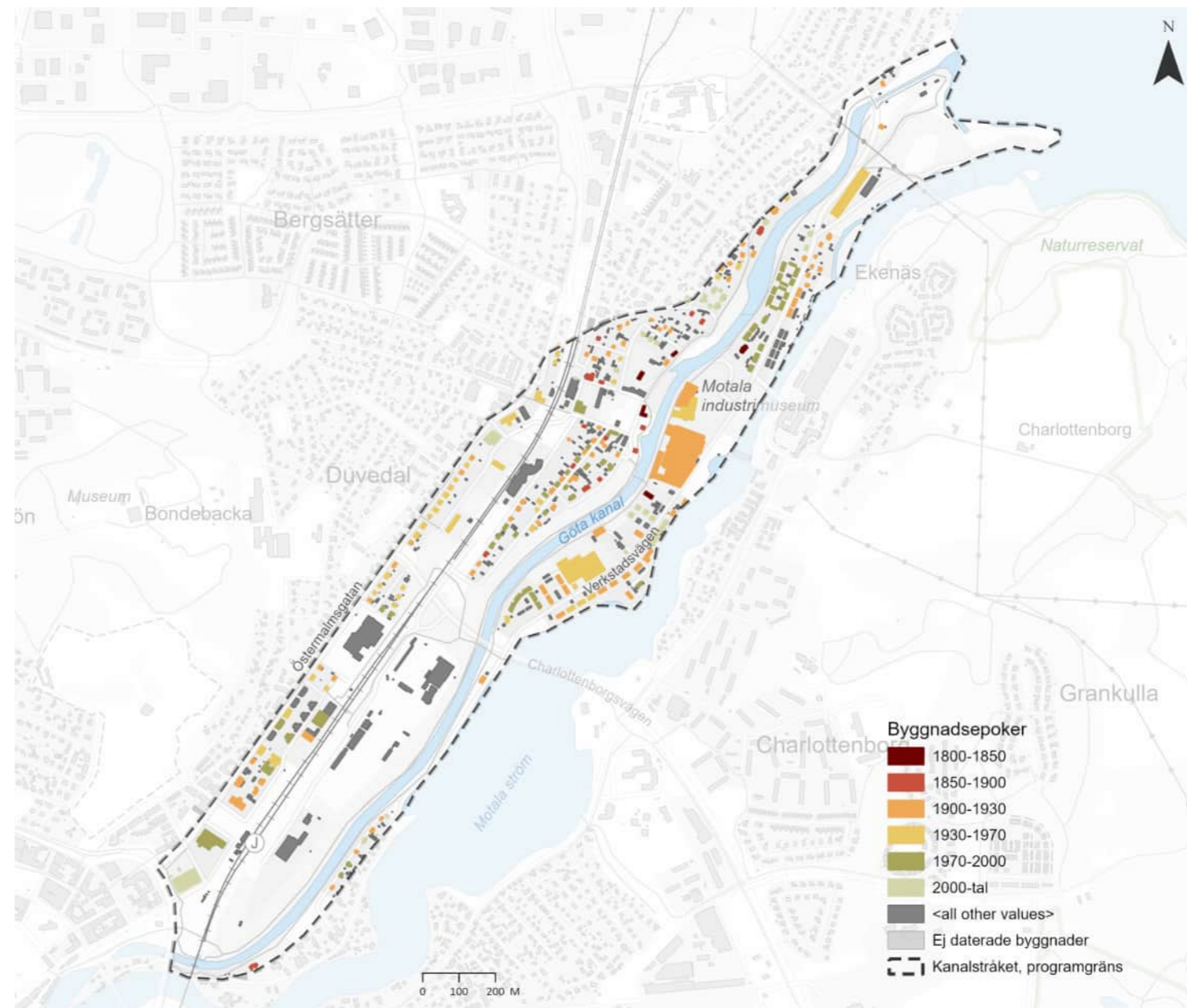
Det finns en tydlig skillnad mellan verksamhetsbyggnader och bostäder, arbetarbostäder och tjänstemannabostäder samt representativa byggnader. Olikskheterna ligger i byggnadsmaterial och skala men också i graden av estetiska anspråk. Medan arbetarbostäderna främst är uppförda av trä i 1-1 ½ våningar, så utmärks övriga byggnader samt industribyggnaderna av en större skala och fasader av tegel och/eller puts. Tydligt är att affärsbyggnaderna i Liverpool och Duvedal är av yngre datum och därför har en typologi som skiljer dem från övrig bebyggelse medan representativa byggnader kopplade till bolaget Motala verkstad har en mer övervägd gestaltning. De raka lokala stråken Liverpoolsgatan och Järnvägsgatan motiverades främst av praktiska skäl men bidrar till områdets stadsmässighet.

Områdena Stationsområdet och Östermalm är planerade och byggda med andra förtecken i jämförelse med bebyggelsen i Dockområdet, Liverpool, Duvedal och Verkstadsön. Här är bebyggelsen uppförd med utgångspunkt i en rutnätsplan och stadsmässigheten, om än av låg skala, var tilltänkt, påbjuden och ett resultat av stadens byggnadsordning. En kvartersstad i sten och trä växte fram i det tidigare agrara landskapet kring kyrkan, det äldre sockencentrat och senare järnvägsstationen. Det finns monumentala anspråk i bebyggelsen som kommer till uttryck i ett flertal märkesbyggnader samt Järnvägsparken. Det är signifikativt att järnvägsstationen Motala central skiljer sig i skala och gestaltning från Motala verkstads station i Duvedal.

Det finns årsringar inom karaktärområdena, tydligt avläsbara genom byggnadernas olika utformning och karaktär. Det finns också skillnader i ålder mellan karaktärsområdena, där Dockområdet utgör det äldsta och Östermalm innehåller de yngre utbyggnadsstadierna. Byggnadernas ålder är dock underordnad i förhållande till vad de förmedlar ifråga om Göta kanal, Motala verkstad och Motala stad. Istället är det koncentrationen och tydligheten ifråga om vad och hur de berättar om kanalen, verkstaden, brukssamhället och staden.

Värdekärnor

Karaktärsområdenas byggnader, bebyggelsestrukturer, planmönster med flera egenskaper berättar något om stadens organisation och framväxt samt de människor som bott och verkat här över tid. Med utgångspunkt i karaktärsområdenas kulturhistoriska värden har ett antal värdekärnor definierats. All fysisk miljö är inte lika värdefull och värdekärnorna utgör



Bebyggelseepoker

de delar av karaktärsområdena som är signifikativa för de berättelser som karaktärsområdena förmedlar och innehåller en koncentration av i förhållande till berättelsen, relevanta värdebärande egenskaper. I Kanalstråket har de värdebärande egenskaperna i första hand en stark koppling till Göta kanal och Motala verkstad och berättar om i första hand verkstadens betydelse för svensk industrihistoria, verkstadens nära relation med England och den ökande produktionen och den därmed allt större arbetsstyrkan vilket ställde krav på nya bostadsområden.

Värdebärande egenskaper, värden och berättelser skiljer sig något från område till område. Borenhults slussar med sina fem slustrappor

synliggör nivåskillnader och områdets stora landformer och berättar om kanalbyggets väldiga ambitionsnivå och tidens tekniska utveckling. Slussområdet med slussbostad utgör begynnelsen av berättelsen om kanalens tillkomst och verkstaden och som vi påminns om genom torrdockan i Dockområdet. Bebyggelseområdet kring torrdockan från 1820-talet utgör Kanalstråkets allra äldsta och utvecklas under 1860- och 1870-talen till en del av brukssamhället på Verkstadsön likt Liverpool. Både Dockområdet och Liverpool berättar om livet och människorna i brukssamhället och brukssamhällets sociala organisation. Verkstadsön utgör verkstadens epicentrum och karaktäriseras av sina många årsringar, storskaliga industribyggnader och sin bruksgata med verkstadens allra

första arbetarbostäder från 1850-talet. Området berättar om 1800-talets innovations- och ingenjörskonst, den nära relationen med England och brukssamhällets sociala organisation.

Gamla verkstadscentrum i Duvedal utvecklades som en tyngdpunkt i anslutning till Motala verkstads järnvägsstation och visar på arbetarrörelsens formering genom Folkets hus samt ytterligare ett stadium i brukssamhällets utveckling genom affärsbebyggelsen. Ska tilläggas att det i området (delvis utanför programområdet och värdekärnan) finns fyra generationers konsumbutiker (Sällskapet Arbetarnas Ring 1880-t och 1916, Konsum i kv Ringdansen 1940, Coop i hörnet Ringgatan – Östermalmsgatan).

Värdekärnorna närmare Motala centrum – bebyggelsen kring Järnvägsparken och kvarteret Domherren utmärks av egenskaper som kan relateras till en mer generell svensk stadsutvecklingshistoria och berättar om statens närvaro och stadens ekonomiska utveckling. Också verkstäderna och industrierna på Kvarnön kan relateras till stadens utveckling och möjliggjordes genom anläggandet av kraftstationen i Motala ström. Härigenom går en epok i graven då vattendriften ersätts med el. samtidigt påbörjas en ny modern tid.

Förhållningssätt och strategier

- Vid all stadsförnyelse och förtätning behövs ett medvetet förhållningssätt till stadens olika karaktärer ifråga om skala, volymbehandling, byggnadsmaterial, placering på tomt och i förhållande till gata.
- Utgå ifrån historisk gatustruktur i planering och byggande av Kanalstaden. Beakta att mötet mellan hus och gata bör ske utan förgårdsmark.
- Beakta karaktärsområdenas respektive historiska funktion, planeringslogik och relation till Motala verkstad respektive Motala stad, särskilt i samband med utvecklingen av Kanalstaden och i samband med större förtätningsprojekt.
- Utveckla en övergripande arkitektonisk idé på basis av programrådets karaktärer, kulturhistoriska värden och områdenas utvecklingspotential



Värdekärnor

KOPPLINGAR OCH TILLKOMMANDE STRÅK I STADEN

Under 1970-, 1980- och 1990-talen genomfördes flera stora infrastrukturprojekt som förändrade tillgängligheten till Kanalstråket och innebar att historiska stråk och kopplingar försvagades. Vadstenavägen, Charlottenborgsvägen och järnvägens dubbelspår ökade framkomligheten för långväga resenärer medan tillgängligheten till särskilt Kvarnön och Verkstadsön minskade, både fysiskt och visuellt. Järnvägsgatan förlades i tunnel under järnvägsspåret och minskade den visuella kopplingen mellan verkstadscentrumet i Duvedal och verkstadsområdet. Vadstenavägen innebar ett tydlig både visuell och fysisk gräns och barriär mellan centrum och Kanalstråket tillskapades och att den visuella närheten mellan centrum och Stationsområdet försvagades.

Också vattenrummen och järnvägen utgör fysiska barriärer för rörligheten, särskilt i öst-västlig riktning. Broarna över Göta kanal och Motala ström är få och har stora avstånd. Tillgängligheten till Kvarnön och Verkstadsön är därmed begränsad, med förvisso delvis också positiva effekter. Treöresbron är den enda bron ägnad enbart gång- och cykeltrafik till Verkstadsön, övriga broar delas med biltrafik. Också passagerna över och under järnvägen är få och avstånden emellan dem är även de långa. För gång- och cykeltrafikanter är det möjligt att passera järnvägen i tunnel i programområdets södra del och därigenom nå gångstråket längs med Göta kanal men inte Kvarnön som nås via Bispmotlagatan och Strömbrobron utanför programområdet. Inom programområdet utgör Charlottenborgsvägen den enda kombinerade bil-, cykel och gångvägen som tillgängliggör Kvarnön och Verkstadsön från båda sidor om Göta kanal och Motala ström. Gång- och cykeltrafikanter är har också tillgång till Kvarnön och Verkstadsön via Treöresbron.

Det är en utmaning att öka tillgängligheten till Kanalstråket och särskilt till kulturmiljöerna på Kvarnön, Verkstadsön, Liverpool och Dockområdet. Framför allt de öst-västra kopplingarna behöver stärkas, mellan verkstadscentrum vid Duvedal och verkstadsområdet, mellan Stationsområdet och Kvarnön och mellan centrum och Kanalstråket. Verkstadscentrum vid Duvedal behöver också tydliggöras som nod för att öka rörligheten mellan Kanalstråkets olika delar.

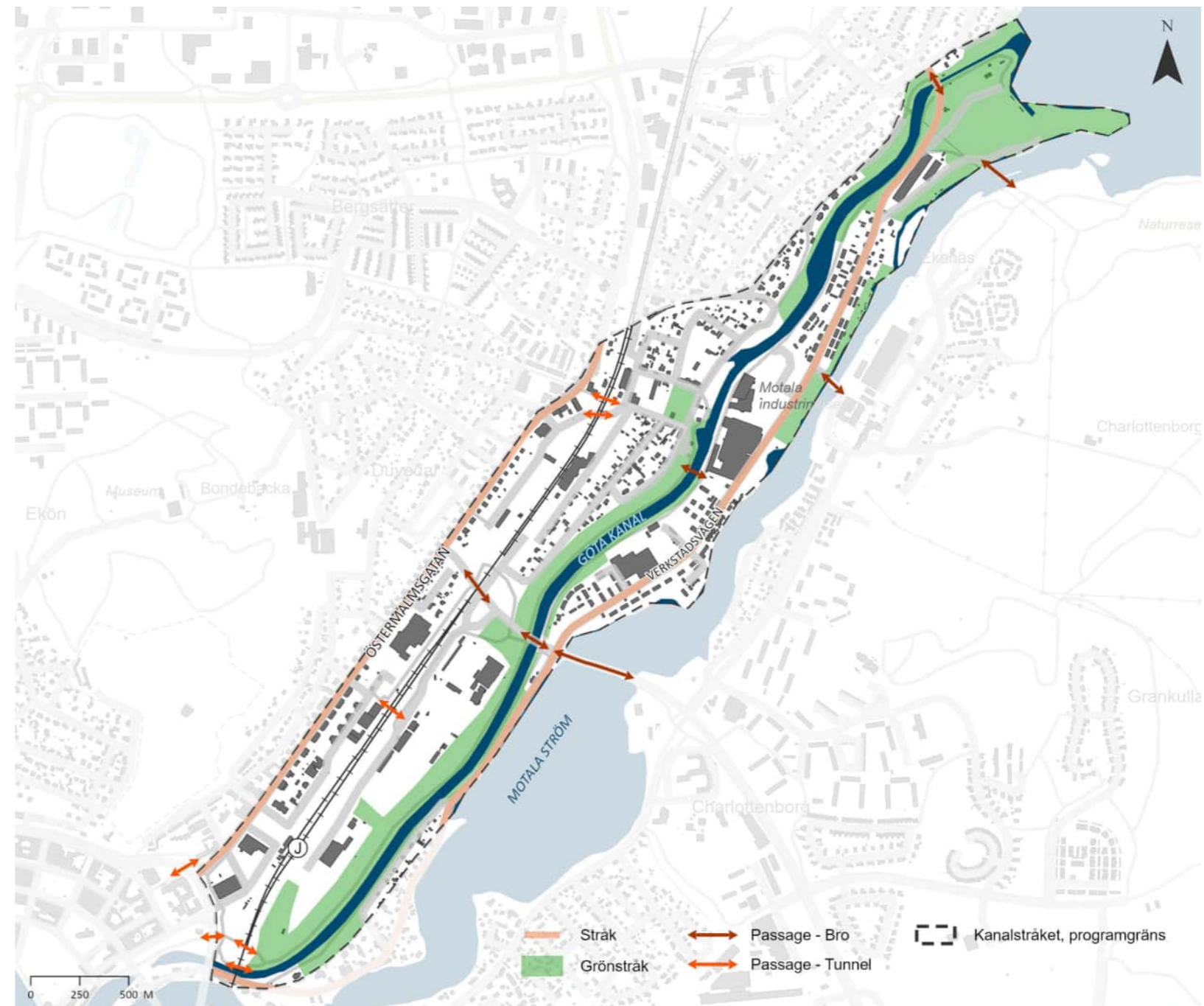
Förhållningssätt och strategier

Möjlighet att genom Kanalstaden läka staden genom att:

- stärka kopplingar mellan centrum/Gamla staden och Stationsområdet med Motala Central
- överbrygga järnvägen som en barriär
- skapa en ny framsida i staden, beakta den nya framsidans orientering mot centrum och/eller mot kanalen
- återupprätta Platensgatan som en representativ stadsgata

Utred utvecklingen av nya gång- och cykelkopplingar längs med tidigare järnvägsbroar:

- Stationsområdet/Motala Central - kanalstaden- kanalstråket och vidare till Kvarnön via det gamla smalspåret
- Dockan/Björkelund – Verkstadsön via bro över kanalen på platsen för den tidigare järnvägsbron



Befintliga stråk och passager för gång- och cykeltrafik

Med dessa tvärsgående stråk kopplas fler befintliga och planerade stadsmiljöer ihop. Likaså bidrar kopplingarna till att fler av stadens kulturmiljöer tillgängliggörs och kan upplevas av stadens boende och besökare. Ytterligare en möjlig passage utgörs av en tunnel i Bollhusgatans förlängning där det tidigare varit en övergång. Härigenom ökar kontakten mellan Östermalm, idrottsområdet längs Banhusgatan samt kanalen och Baltzar von Platens grav.

KULTURMILJÖ SOM RESURS FÖR ÖKAD ATTRAKTIVITET

Kulturmiljö kan vara en resurs för att öka en plats eller områdes attraktivitet för att leva och bo, för utvecklat och stärkt företagande och för att besöka. Rätt hanterat så stödjer dessa tre spår varandra. Turism och besöksnäring kan vara ett medel för att skapa attraktiva platser, där dess infrastruktur och tjänster bidrar till goda livsmiljöer. Ett generellt förhållningssätt bör med andra ord vara att turism bör ses som en del av samhällsbyggandet.

Intresset för att besöka historiska platser och vara med om genuina upplevelser som man minns ökar såväl nationellt som internationellt. Ofta är det platsens karaktär och själ, eller en berättelse som gör platsen intressant. Spåren efter en plats förflutna skiljer den platsen från andra och är starkt bidragande för upplevelsen.

Motala är en populär stad att besöka och uppleva. Inte minst är Göta kanal en stor dragare sommartid, och varit så under mycket lång tid. Potential kan finnas att få besökarna att stanna längre, besöka fler delar av staden och under fler perioder under året.

I kulturmiljöanalysen har inte befintligt besöksstatistik eller besökarnas rörelsemönster studerats. Några målpunkter och stråk med utvecklingspotential har dock identifierats.

Förhållningssätt och strategier

- Utred förutsättningarna för att stärka Gamla Motala verkstad som besöksmål året runt.

Motala verkstad med omgivande brukssamhälle bedöms som en målpunkt med ytterligare utvecklingspotential. Läget invid Göta kanal är gynnsamt för att fler besökare. Verkstadsområdet och omgivande brukssamhälle bär på starka berättelser som återspeglas av kanalen och intresseväckande bebyggelsemiljöer. Brukssamhället breddar historier om den svenska industrins vagga till att bland annat omfatta arbetarnas villkor, arbetarrörelsen och verkstadens sociala engagemang. Verkstadsbebyggelsen inrymmer stor potential att fyllas med verksamheter som kan bidra till att öka områdets attraktionskraft, även utanför högsäsong.

Möjlighet finns att vitalisera det historiska stråket Gamla Motala verkstad - Liverpool och Ringängen utmed Järnvägsgatan och vidare till Duvedal (före detta verkstadscentrum). Kommuncentrat med bland annat dess koppling till verkstaden, byggnaderna Folkets hus och järnvägsstationen har potential för fler att upptäcka och att bli en tydligare mötesplats i staden. Bedömningen är att platsutveckling krävs.

- Utveckla Verkstadsvägen som del av rundtur (gång- och cykel)

Verkstadsvägen är ett historisk stråk som idag löper från innerstaden genom Kvarnön och Verkstadsön till Borenhults slussar. På vägen passeras flera målpunkter och egenartade och karaktärsfulla bebyggelsemiljöer. Den visuella kopplingen till två vattenrum med sin specifika och överlappande historia är ytterligare en stor kvalitet. Ett förslag är därför att utveckla Verkstadsvägen som del av rundtur tillsammans med dragvägarna utmed kanalen. Det är inte önskvärt att få in mer biltrafik då detta bedöms påverka såväl upplevelsen av kulturmiljön som invånare negativt.

- Stärk Borenhults slussar som besöksmål

Borenhults slussar är ett populärt besöksmål. Området kan även sägas utgöra en entré till Motala för båtresenärer. Människor uppehåller sig på platsen som åskådare till eller för slussning vilket bedöms skapa en potential att stärka besöksmålet ytterligare. I området har tidigare legat en serveringspaviljong. Utrymme finns för att skapa en besökscenter med mat, service och information om Motala och dess historiska sevärdheter utmed kanalen och i staden i övrigt. Eventuell ny bebyggelse vid slussområdet bör inte konkurrera med slussanläggningens dominans i landskapsrummet.

- Låt turismen ske på lokalsamhällets villkor

För att inte turismen ska påverka invånarna negativt är det alltid viktigt att engagera invånarna i turismutvecklingen och förankra åtgärder.

SAMMANFATTANDE TOLKNING AV RIKSINTRESSE GÖTA KANAL [E 9]

Stora delar av programområdet Kanalstråket ingår i riksintresset Göta kanal [E 9] (delen i Motala och Brunneby snr). Som skäl anges att Göta kanal utgör en kommunikationsmiljö med landets främsta kanalmiljö som är av stor teknikhistorisk betydelse och med dominerande läge i landskapet. Av riksintressebeskrivningen framgår att riksintresset utsträcker sig till "kanalmiljön genom Motala kommun med omgivande landskap och bebyggelse". Riksintressebeskrivningen inkluderar flera bebyggelseområden och byggnader men saknar i detalj och beaktar inte kanalen och verkstadens stora påverkan och inflytande på Motalas stadsutveckling.

Det går inte att underskatta Göra kanals betydelse för Motala verkstad och Motala stads utveckling. Kanalen fungerade som katalysator och kanal, verkstad och stadsbildning är i praktiken oskiljbara och har över tid på ett genomgripande sätt förändrat det omgivande landskapet fysiskt samt bidragit till bebyggelse- och industriutvecklingen i området. Kanalen kom att strukturera kommunikationerna i närområdet och framtvingat långsgående stråk i nord-sydlig riktning i form av landsvägar (Östermalmsvägen och Verkstadsvägen) och järnväg bredvid kanalen vilket påverkat stadens kommunikationsmönster och utbredning.

Verkstaden bidrog till uppkomsten och utvecklingen av ett lokalsamhälle med brukskaraktär med en hög grad av integration mellan företag och de anställda. Företagets påverkade bebyggelseutvecklingen såtillvida att den uppförde verkstäder och bostäder samt upplät tomter åt sina anställda för självbyggeri. Flera områden i verkstadens närhet utvecklades i relation till verkstaden vars behov av arbetskraft bidrog till stadsexpansionen.

Staden kom att dra nytta av de många industrier som etablerades kring staden under 1800-talets slut och 1900-talets början. Verkstadsbolaget medverkade aktivt till att staden och verkstaden via järnvägen förbands med ett allt större omland, nationellt och internationellt. Äldre handelsplatser och kommunikationsstråk vann eller förlorade på kanalens tillkomst och nya sedvänjor och synsätt utvecklades i mötet med nya människor. Den blivande staden fick också genom verkstadens etablering en permanens som kanalbyggets arbetande soldater inte kunde bidra med. Den engelsktalande expertisen bidrog med "know-how" och givit namn till områden, platser och byggnader och tydligt relaterar industriutvecklingen i Motala och Sverige med dito i England. Kanalen och verkstaden var också avgörande för utvecklingen av svensk verkstadsindustri och fungerat som centrum för 160 års industriell utveckling.

Samtliga i rapporten behandlade karaktärsområden kan i större eller mindre utsträckning äga egenskaper som uttrycker riksintresset, både i den lilla och i den större skalan. Tidigare utredningar som vi tagit del av och har kännedom om har inte i tillräcklig utsträckning analyserat kanalens betydelse på landskaps-/stadsnivå och därför inte uppmärksammat kanalens instrumentella roll för landskapets fysiska form och dess strukturerande effekt.

Stadsnivå

- Kanalens strukturerande effekt för bebyggelsen och visuella dragningskraft i landskapet
- Kanalens delvisa belägenhet i dalgångens lågpunkt tillsammans med Motala ström skapar förståelse för kanalens relation till landskapet och kanalbyggandets villkor
- Kanalen med sammanhängande parksstråk samt den gamla dragvägen som idag fungerar som GC-väg
- De i princip parallella nord-sydliga kommunikationsstråken framtvingade av kanalens sträckning
- De växlande nivåskillnaderna i terrängen längs med kanalen och mellan kanalen och strömmen som visar hur människan anpassat sig till och format landskapet genom kanalbygget och tillvaratagande av vattenkraft
- Verkstadsön och Kvarnön som tillkommit på grund av och vars former är en konsekvens av kanalbygget och vid 1900-talets början dämning
- De successivt framväxta bebyggelseområdena relaterade till kanal- och verkstadsbolag och vilka organiserats efter sociala och praktiska behov i kontrast till av köpingen/staden beslutade stadsplaner.

Områdesnivå

I respektive karaktärsområde är värdekärnor identifierade. Här identifieras i förhållande till riksintresset Göta kanal miljöer på områdesnivå av särskild betydelse.

- Industrimiljöerna på Kvarnön, bland andra Bryggeriet med tillhörande bebyggelse men även småindustrier och verkstäder, som har ett indirekt förhållande till verkstaden.
- Sammanhängande småskaliga bostadsmiljöer i Liverpool och Dockområdet och på Verkstadsön som också inkluderar uthus och annan komplementbebyggelse samt större tomter avsedda för egen odling. Bostadsmiljöerna utgörs av både arbetar- och tjänstemannabostäder vars skilda karaktärer vittnar om brukssamhällets sociala organisation.
- Dockan med närområde - sjösättningsbukten som berättar om kanalens tidiga utveckling och integrationen mellan verkstad varv.
- Folkets hus, Sällskapet Arbetarnas Ring med olika generationers konsumbyggnader i Liverpool och Duvedal som visar på arbetarrörelsens verksamhetsområden och tidiga formering. Även Föreningshuset på Verkstadsön ingår som uttryck för samma företeelse.
- Den förändrade marksiluetten i Borenhult och områdets olika landskapsrum som är resultatet av mänskligt påverkan och har bidragit till en förändrad marksiluet, i förhållande till det äldre agrara landskapet.
- Borenhults slussområde som berättar hur man i byggandet av kommunikationssystemet både behövde anpassa sig till som att forma om naturgivna förutsättningar.
- Duvedals gamla affärsområde i korsvägen mellan järnväg, Englandsgatan och Östermalmsvägen.

Objektsnivå

Inom utredningsområdet Kanalstråket har en stor andel byggnader en direkt relation till kanalen och Motala verkstad. En detaljerad lista låter sig inte skrivas. Byggnadernas olika karaktär är beroende av funktion, lokalisering och ålder. Flertalet byggnader, särskilt bostadshusen, är förhållandevis anonyma men fungerar som delar i en större sammanhängande helhet. Bland de mer utmärkande objekten som uttrycker riksintresset märks följande:

- Motala verkstad med ingående verkstadsbyggnader
- Verkstadsbolagets huvudkontor
- Pressverkstaden med tillhörande bostadshus
- Direktörsvillan
- Bolagshuset
- Vårdshuset
- Mallbyggnaden
- Danspaviljongerna
- Föreningshuset
- Arbetar- och tjänstemannabostäder (bl. a. Långa raden, Stora raden, Förmansraden)
- Folkets hus
- Järnvägsstationerna Motala verkstad och Motala Central
- Kraftverket och reservkraftverket
- Slussar och slussvaktarbostad
- Baltzar von Platens grav

Riktlinjer

Att tillvarata kulturmiljövårdens riksintressen handlar om dels att förhindra att värdena skadas, dels att områdets kulturhistoriska värden och potential ska vara tongivande vid förändring. Avgörande för bedömningen är i hur hög grad platsen fortsatt kommer att karaktäriseras av eller kunna återspegla det kulturhistoriska sammanhang som ligger till grund för utpekandet.

Påtaglig skada kan bedömas uppstå även vid förändringar utanför ett riksintresseområde.

Riktlinjer finns definierade för respektive karaktärsområde då det främst är på områdesnivå som risk för påtaglig skada föreligger. Några undantag föreligger som rör påverkan på stadens siluett, landmärken och stråk.

Värdekärnor finns identifierade för varje respektive karaktärsområde. Givet värdekärnornas olika bebyggelsestruktur och karaktär har de olika känslighet respektive tålighet vid förtätning. Nyttillkommande bebyggelse behöver prövas i varje enskilt fall .

Centralt för Göta kanal och kanalstråket är båtperspektivet. Att kunna färdas på kanalen med båt och uppleva kulturmiljöerna utmed kanalen har stort tidsdjup och historisk kontinuitet och är väsentligt ur riksintresseperspektiv. Detta perspektiv har delvis beaktats men inte fördjupats inom ramen för denna analys.

REFERENSER

TRYCKT/PUBLICERAT

Dahlström Rittsél, Eva (1997). "Verkstaden vid kanalen: Motala verkstad under 1800-talet". *Dædalus (Stockholm)*. 1998. Tillgänglig på Internet: <https://digitalamodeller.se/arsbocker/daedalus-1998/verkstaden-vid-kanalen-motala-verkstad-under-1800-talet/>

Hasselgren, Björn (2022). "Mellan politik, teknik och ekonomi. Göta kanal-projektet 1800-1832". *Forum navale*. 78. Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:uu:diva-472361>

Höglin, Stefan. "Motala verkstad: ett eget riksintresse?", Bäckaby landskap. Rapport 2017.

Platen, Baltzar von & Telford, Thomas (1809). *Berättelser samt kostnads- och ersättnings-förslag rörande den föreslagna Göta kanalen*. Stockholm, tryckte hos Carl Delén, 1809 Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kb:eod-2408975>

Plattform för kulturhistorisk värdering och urval, Riksantikvarieämbetet, 2015

Lynch, Kevin. 1964. *The Image of the City*. MIT Press

RAPPORTER

Fredriksson arkitektkontor ab. "Kulturmiljöutredning. Kvarteret Domherren, Eken och Läraren". Motala kommun 2016.

Hallgren, Fredrik; Berggren, Karin; Arnberg, Anna, Hartzell, Lisa & Larsson, Birgitta. 2021. "Kanaljorden, Motala. Ritueella våtmarksdepositioner och boplatsslämningar från äldre stenålder, yngre stenålder och järnålder." Arkeologisk förundersökning och särskild arkeologisk undersökning. Fornlämning L2009:7873 (Motala 187). Kanaljorden 1:1, Kanaljorden 1:3 och Innerstaden 2:1. Motala socken och kommun. Östergötlands län. Stiftelsen Kulturmiljövård. Rapport 2021:12

"Motala verkstad - Byggnadsdokumentation och kulturhistorisk analys" Östergötlands länsmuseum rapport 2:2003

Mårud, Tobias, Nilsson, Daniel & Wall Maria, Tyréns. "Motala verkstad – kulturmiljöutredning". 2020. Motala kommun.

Tyréns AB & White AB. "Antikvariskt planeringsunderlag Gamla Motala verkstad. Kulturmiljö- och stadsbildsanalys". 2012. Motala kommun.

INTERNET

Alvin. Plattform for digital collections and digitalized cultural heritage. <https://www.alvin-portal.org/alvin/home.jsf?dswid=9420>

Digitalt museum <https://digitaltmuseum.se/>

Göta kanal. Fakta & forskning. Linköpings universitet. https://ep.liu.se/archive/ea/gotakanal/2001/011/kartwebben/index_med_ram.htm

Hembygd Motala. <https://www.ekinge.nu>

Kringla. Riksantikvarieämbetet. <https://www.kringla.nu/kringla/>

Lantmäteriet. Historiska kartor <https://www.lantmateriet.se/sv/kartor-ochgeografisk-information/historiska-kartor/>

Mitt Motala. <https://www.mittmotala.nu>

Europeiska landskapskonventionen (ELC) | Riksantikvarieämbetet (raa.se)

Riksantikvarieämbetet. 2016. Riksintressen för kulturmiljövården – Östergötlands län (E). E län beslut RAÅ 1997-08-18. Nytt riksintresse 1999, E 100. Beslut text (E16) 2015-12-16 Dokument uppdaterat 2016-02-05

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



TYRÉNS
