



KULTURMILJÖUTREDNING DEL AV KANALJORDEN 3:1 M FL MOTALA

ÖSTERGÖTLANDS LÄN
PAUL WILUND & MIKA BLOMQVIST
2025-04-30
REV: 2025-07-07



Utsnitt ur Lantmäteriets karttjänst. Planområdets läge inom röd ring.

DEL AV KANALJORDEN 3:1 M FL, MOTALA

Beställare: AB Göta kanalbolag genom Thomas Gunnarsson

Kulturmiljöutredning genom:

Paul Wilund

arkitekt MSA, byggnadsantikvarie SPBA fil.mag., certifierad sakkunnig kontrollant av kulturvärden,

Mika Blomqvist

arkitekt SAR/MSA, certifierad sakkunnig kontrollant av kulturvärden

1. Bakgrund

Denna kulturmiljöutredning är upprättad av Paul Wilund och Mika Blomqvist, Wilund arkitekter & antikvarier AB på uppdrag av Thomas Gunnarsson, fastighetschef på AB Göta kanalbolag.

Motala kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för området i hamnen, som är en del av fastigheten Kanaljorden 3:1 m.fl. fastigheter, se avgränsning nedan.

Området omfattas i nuläget av tre olika detaljplaner från perioden 1996 till 2010 och har användningsbestämmelsen hamn samt föreningsverksamhet, handel, hantverk, kontor och kultur. Syftet med den nya detaljplanen är att möjliggöra för permanent utbyggnad för verksamhetsutövare i hamnen.

Inom området finns bl.a. Göta Kanalbolags huvudkontor, samt ett magasin och ett slussvaktarboställe som uppfördes under kanalens tidigaste historia. I övrigt finns flera magasinsbyggnader från 1900-talet och två byggnader från 2000-talet som är uppförda i en liknande karaktär som befintlig hamnbebyggelse, det ena är nyuppfört efter en brand 2007.

Området ingår i område av riksintresse för kulturmiljövården Göta Kanal, E9, och merparten av befintlig bebyggelse är utpekad som särskilt värdefull i en bebyggelseinventering som värderat bebyggelse inom Motala stadskärna. Planområdet ligger i direkt anslutning till fornlämning L2011:1688 (Strömbron).

Paul Wilund
Arkitekt MSA, Bebyggelseantikvarie SPBA, fil.
mag.
Certifierad sakkunnig kulturvården

Mika Blomqvist
Arkitekt SAR/MSA
Certifierad sakkunnig kulturvården

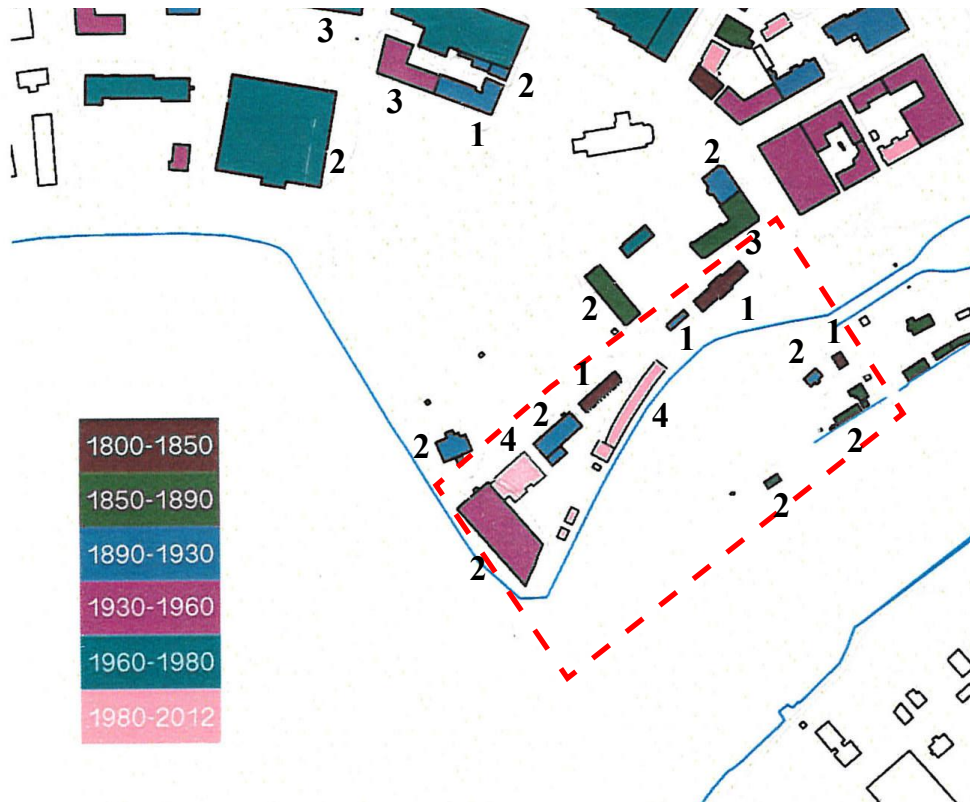
Wilund arkitekter & antikvarier AB
Nybrogatan 81
114 41 Stockholm
08-231939 & 070-6639639
kontoret@wa2.se
www.wa2.se

2. Avgränsning

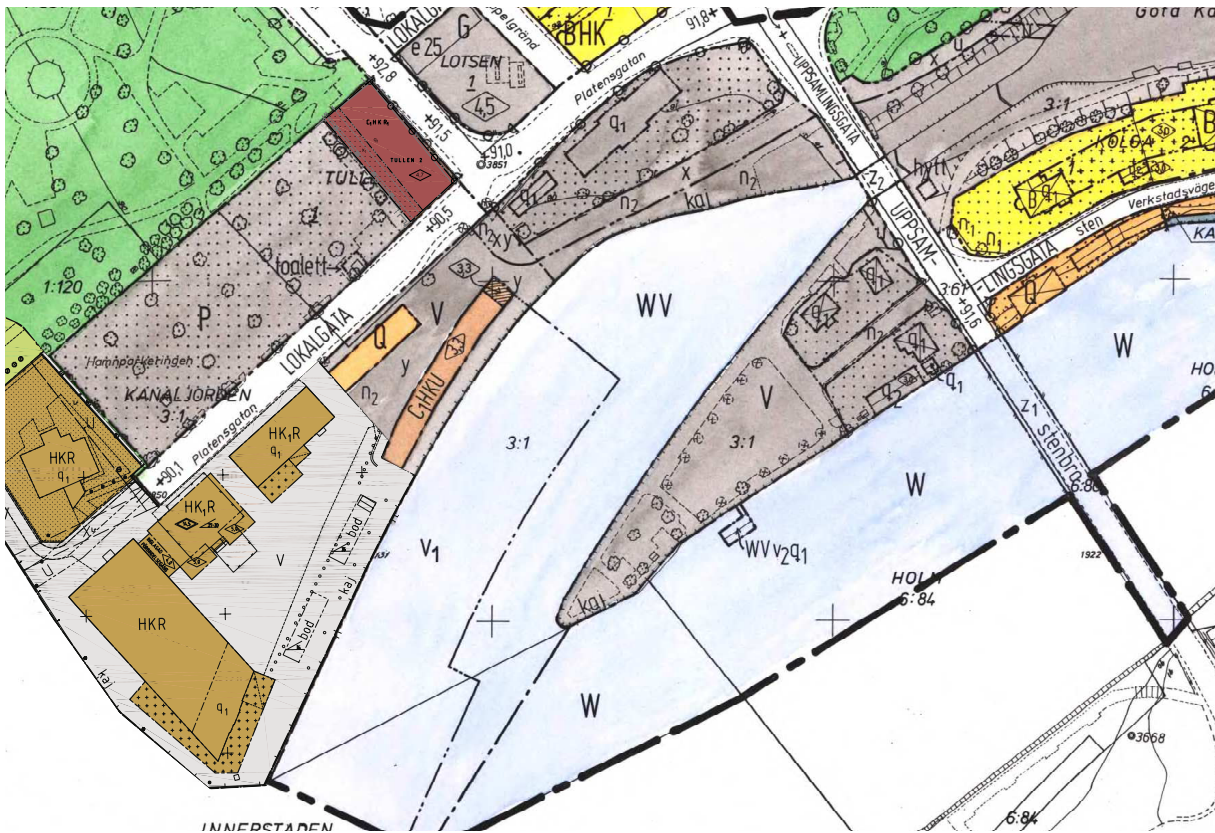
Denna kulturmiljöutredning omfattar delar av fastigheterna Kanaljorden 3:1, Kanaljorden 3:45, Kanaljorden 3:61 och Innerstaden 1:331 där ett detaljplanearbete pågår på uppdrag av AB Göta kanalbolag. Det aktuella området är beläget i Motalas stadskärna, i hamnen.

Utredningen identifierar värden i kulturmiljön som helhet och i befintlig bebyggelse i synnerhet samt analyserar dess utvecklingspotential, sårbarhet, tåglighet och förändringskapacitet.

Kulturmiljöutredningen ska presentera ett helhetsperspektiv på kulturvärdena inom planområdet, så att alla kulturmiljöaspekter som berörs av planprocessen samlat belyses i ett tidigt skede. Kulturmiljöutredningen pekar ut och värderar kulturarvet i den berörda miljön och prioriterar mellan kulturhistoriska värden. På så sätt kan kulturmiljöutredningen fungera som ett allmänt planeringsunderlag och ett underlag för avvägningar mot andra intressen som ska beaktas inom planprocessen.



Utsnitt ur inventeringen av bebyggelsen i stadskärnan från 2012. Färgkodningen redovisar tillkomsttid för byggnaderna, siffrorna redovisar värdering, där 1 är högsta värde och 4 lägsta.



Planmosaik med gällande detaljplaner.

3. Metod

Materialet till utredningen har omfattat insamling av skriftligt material, studier av kartor och platsbesök. I rapporten beskrivs platsens historia och utveckling fram till idag, liksom den historiska utvecklingen på ett större plan, i den mån den har bäring på det aktuella undersökningsobjektet.

I en nulägesbeskrivning beskrivs platsens karaktärsdrag och egenskaper idag, liksom närmiljöns bebyggelsestruktur och hur dessa förhåller sig till omgivande stadsrum och andra liknande områden. Kulturmiljöunderlaget fokuserar särskilt på platsens kulturhistoriska värde. I identifieringen av platsens värdebärande vägs såväl kontext som byggnad och stadsrum ner till enskilda värdebärande detaljer in.

Analys och bedömning utgår från relevant lagstiftning samt vägledningar utgivna av Riksantikvarieämbetet. Arbetsmetodiken är evidensbaserad, vilket innebär att allt tillgängligt material samt avläsningen av de enskilda objekten ligger till grund för den värdering som sedan görs. Värderingar görs enligt metodbeskrivningar i Axel Unnerbäckes *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse* samt Riksantikvarieämbetets *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval* (Plattformen).

Plattformen hänvisar till bl.a. Unnerbäckes skrift, och Plattformen är tänkt att komplettera Unnerbäckes och andras metoder. Det är alltså inte frågan om två skilda metodologier, utan om en smalare och mer specialiserad tillämpning av den generella utgångspunkt som uttrycks i Plattformen (jfr Plattformen s. 7). "Kulturhistoriskt värde" definieras i plattformen på följande sätt:

Kulturhistoriskt värde – avser 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.

En bedömning av kulturhistoriskt värde relaterar även till de lagrum inom bl.a. Plan- och Bygglagen och Kulturmiljölagen som reglerar hänsyn till kulturmiljön. Av särskild vikt är också Boverkets föreskrift i BBR 1:2213 om särskilt värdefull byggnad.

Lagrummen utgör både underlag i den evidensbaserade metodiken, och ett stöd och referensram för beskrivandet av de identifierade värdena. Föreskrifterna om kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader är tillämpbara även på bebyggelseområden, jfr PBL 8 kap. 13 § 4.

De lagrum som reglerar hänsyn till kulturmiljö och stadsbild återfinns i Miljöbalkens 3 kap. 6 §, Kulturmiljölagens 2 kap. och Plan- och bygglagens 2 och 8 kap.

4. Tidigare rapporter

Motala hamn: Förslag till riktlinjer för tillägg i befintlig kulturhistorisk miljö, Eva Strömberg 2009
Kulturhistorisk inventering av Motala centrum, Motala kommun 2012
Kulturmiljöutredning Motala hamnområde, Östergötlands museum 2017

I rapporten *Motala hamn: Förslag till riktlinjer för tillägg i befintlig kulturhistorisk miljö* av Eva Strömberg från 2009, identifierades följande kvaliteter i det större hamnområdet, som ansågs bära bevaras och bevakas:

- stora byggnadsvolymer med nedtrappande takfall
- rödfärgade fasader
- enkel hårdgjord mark utan vegetation
- visuell och fysisk kontakt med vattnet
- flexibelt nyttjande av hamnplanen
- gångstråk och fri rörelse genom området
- områdets "annonsvärden"



Motala hamn 1965, skutan närmast i bid Eken därefter Motala Express. Bild Karlsborgs fästningsmuseum KBGF.052362



Utsnitt ur karta över Motala norra by från 1637. Över "ån" leder "Stoor-Bron". Kyrkan ligger t v om hagen med siffran 20, men har inte karterats, då den hör till Bispmotala by. Lantmäteriet akt D72-1/D5/212-14

5. Författningsskydd

RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN ENLIGT MILJÖBALKEN

Riksintressen för kulturmiljövården är sammanhängande kulturmiljöer av stor betydelse ur ett nationellt perspektiv. Det är områden som särskilt väl belyser viktiga historiska skeenden. De värden som ligger till grund för utpekandet är knutna till såväl enskilda objekt och delområden som till miljöns kulturhistoriska och rumsliga samband.

Ett område av riksintresse för kulturmiljövården är en miljö eller ett landskap som ska representera en betydelsefull historisk samhällsprocess med utgångspunkt i ett regionalt eller lokalt sammanhang. Sammantaget ska riksintressena ge en bred bild av samhällets historia med avseende på tidsdjup och utveckling, dess ekonomiska, sociala och kulturella bredd samt dess regionala variationer. De ska således spegla ett brett spektrum av tidsperioder, utvecklingskedan och verksamheter som har varit av betydelse för samhällsutvecklingen. Miljöerna visar hur människan genom historien nyttjat och präglat landskap och platser.

Riksintressena ska skyddas från påtaglig skada. Påtaglig skada kan uppstå om en åtgärd innebär mer än en "obetydlig" skada på något av de värden som utgör grunden för riksintresset. Som påtaglig skada räknas även åtgärder som har negativ inverkan som både påverkar något värde och som är irreversibla.

Planområdet ligger i sin helhet inom ett område som är klassat som riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken. Relevanta uttryck för riksintresset inom det aktuella planområdet har strukits under:

Göta kanal (E9) (delen i Motala och Brunneby socknar)

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 hamngasin och stenkajer. Göta Kanalbolagets huvudkontor och slussvaktarboställen. Storbron från 1783 över Strömmen. I parkanläggningen utmed kanalen finns Baltzar von Platens grav. Motala verkstad, som anläggs för kanalens behov, är ett minnesmärke över industrialismens införande i Sverige. Industribyggnader från 1800- och 1900-talen- Äldre arbetarbostäder, bla "Långa raden". Bolagshuset, Föreningshuset, Vårds- huset och Folkets hus. Torrdockan med omgivande byggnader. Borensbults slussstrappa 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.

FORNLÄMNING ENLIGT KULTURMILJÖLAGEN

Planområdet ligger i anslutning till fornlämning L2011:1688 (Strömbrobron). Bron ligger inom utredningsområdet för kulturmiljöutredningen. Strömbrobron byggdes på 1780-talet och ersatte då en äldre bro av trä. Det har funnits en bro på platsen åtminstone sedan sent 1300-tal. Bron är en lokaliseringfaktor för staden Motala, hamnen och delvis för kanalmynningen i Vättern.

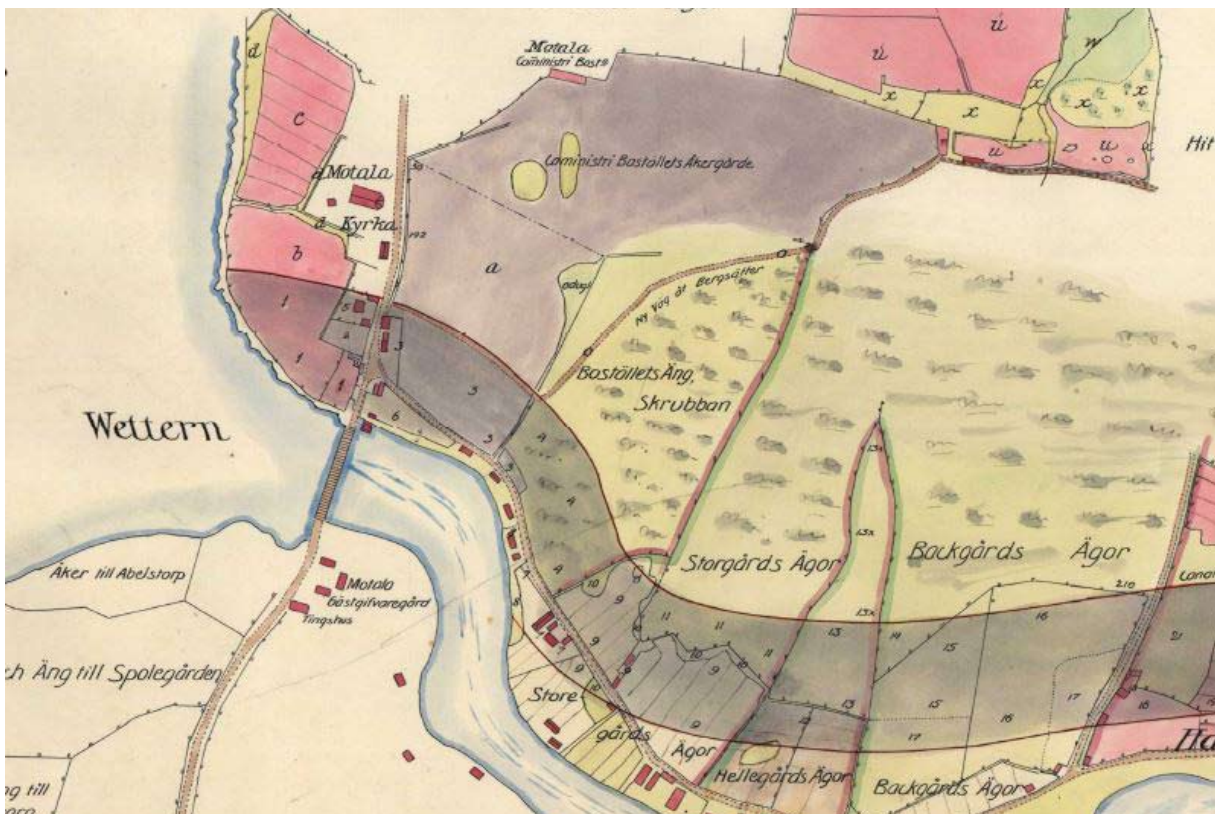
PLAN- OCH BYGGLAGEN

Förvanskningsförbudet

Då såväl omgivningen, planområdet som merparten av bebyggelsen inom planområdet bedöms ha ett särskilt kulturhistoriskt värde så skall förvanskningsförbudet i PBL 8 Kap 13 § tillämpas. Förvanskningsförbudet gäller vid alla ändringar, såväl exteriört som interiört, och oberoende av om en åtgärd är bygglovs- eller anmälningspliktig eller inte. Förvanskningsförbudet ska tillämpas på områdesnivå för hela planområdet, och på byggnadsnivå för de byggnader som är särskilt kulturhistoriskt värdefulla.



Utsnitt ur karta över Motalaviken och Motala ström från 1717, visande en stor mängd fiskeverk, kvarnar och andra anordningar nedströms. I förlängningen av bron ligger kyrkan utom bild, och vid dess södra fäste gästgivaregården. Lantmäteriet akt 05-mot-11



Utsnitt ur senare kopia av karta över avstyckning för Göta kanal vid Motala från 1810. Den mörkgrå ytan är den som avses tillföras Kanaljorden. Kyrkan ses i kartans övre vänstra del. Hamnen anlades i den västra delen av Kanaljorden. Lantmäteriet akt 05-moj-43a

PBL 8 Kap 13 §

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

Första stycket ska tillämpas också på

- 1. anläggningar som är bygglovspliktiga enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 7 §,*
- 2. tomter i de avseenden som omfattas av skyddsbestämmelser i en detaljplan eller i områdesbestämmelser,*
- 3. allmänna platser, och*
- 4. bebyggelseområden.*

Krav på underhåll

Då det finns befintlig bebyggelse inom utredningsområdet som avses bevaras är även PBLs underhållskrav relevanta.

PBL 8 Kap 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 skall anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras. (...)

Varsamhetskravet

Vid ändring av befintlig bebyggelse inom planområdet är även varsamhetskravet i PBL 8 Kap 17 § aktuellt.

PBL 8 Kap 17 §

Ändring av en byggnad ska utformas varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar tillvara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska och konstnärliga värden.

Hänsynskravet

PBL innehåller även en paragraf som reglerar hänsyn till befintliga miljöers kulturhistoriska värden och andra förutsättningar.

PBL 2 Kap 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,*
- (...)*

- 8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.*

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

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. Lag (2014:477)

KOMMUNAL PLANERING

Planområdet omfattas idag av två detaljplaner. För den östra delen av planområdet gäller detaljplan 0583-P96/18 som vann laga kraft 1996-05-20. Denna plan gällde ursprungligen hela det nuvarande planområdet, hela stadsparken, kvarteren Lotsen och Klockaren samt området mellan Strömbron och Riksvägens bro med Kanalparken och kvarteret Kolga. I planområdets västra del har den dock ersatts av en nyare plan.

Planområdet inklusive de flesta byggnaderna är utlagt för användning som hamn. Markbeläggningen på kvartersmarken ska i merparten av området vara fältsten eller gatsten. Befintliga stenkajer ska bevaras. Röda magasinet har användningen Q – Kulturreservat. Byggnader får ej rivras., Hamnkrogen har användningen C1HKU – Föreningsverksamhet, handel, hantverk, kontor och upplag. Övriga byggnader i denna del av planområdet, d.v.s. byggnaderna på



Utsnitt ur karta över Motala friköping från 1823. I planområdet ses arkivbyggnaden, numera del av huvudkontoret, samt i den västra delen Röda magasinet. Lantmäteriet akt 05-mot-20a



Ekonomiska kartan ca 1950. Norr om planområdet är ett gytter av magasinsbyggnader. Industrispåret delar sig med ett spår som går längs Platensgatan och ett som går ner i hamnen. I södra delen av området ses badhuset karterat ovan för "t" i "Strömbron". Vid denna två ytterligare byggnader varom inte mycket är känt.

Kvarnön samt Kanalbolagets kontor och uthus, har skyddsbestämmelsen q_1 – *Kulturhistoriskt värdefull byggnad. Ändring får inte förvanska byggnadens karaktär. Byggnaden får inte rivas.* Lotsbostadens uthuslänga har dock skyddsbestämmelsen q_2 – *Kulturhistoriskt värdefull byggnad. Ändring får inte förvanska byggnadens karaktär.* Tomtmarken vid Kanalkontoret samt vid Lots- och slussvaktarbostäderna är utlagd som prickmark och får alltså inte bebyggas.

Planområdets västra del omfattas av detaljplan 0583K-P572 som vann laga kraft 2005-05-13. Denna del av planområdet är utlagd för användning som hamn. Området får inte indelas i flera fastigheter. Marken får inte bebyggas. Anordningar för hamnverksamhet får finnas. Planområdet utgör värdefull bebyggelsemiljö. Ny bebyggelse, markbehandling och anordningar i området skall utformas med särskild hänsyn till dess egenart. Stenkajer ska bevaras. F.d. Göta Lantmäns spannmålsmagasin har användningen *HKR – Handel, kontor och kultur. Kontor får dock ej inredas i bottenplan.* samt skyddsbestämmelsen q_1 , vilken är likalydande med motsvarande bestämmelse i den äldre planen. Hotell Nostalgi och Motormuseet har användningen *HKR – Handel, kontor och kultur.* Motormuseets södra del har skyddsbestämmelsen q_1 . På två ytor mot kanalen får bodar motsvarande friggebodar i storlek uppföras med gavel mot kaj och minst 2,0 meters mellanrum.

I den gällande *översiktsplanen* Motala översiktsplan 2040 är området utpekat som befintlig stadsbygd med avsikten oförändrad användning.

KOMMUNALA INVENTERINGAR OCH VÄRDERINGAR

I den kulturhistoriska inventeringen av Motala centrum har fyra nivåer på kulturhistorisk klassning tillämpats, vilket är baserat på den s.k. Stockholmsmodellen, d.v.s. den modell som används av Stockholms Stadsmuseum.

1 - Mest bevarandevärd ur historiskt, kulturhistoriskt, miljömässigt eller konstnärligt perspektiv. Kan bli aktuell för byggnadsminnesförklaring. (Blå

i Stockholmsmodellen)

2 - Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. (Grön i Stockholmsmodellen)

3 - Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. (Gul i Stockholmsmodellen)

4 - Fastighet med bebyggelse som ej går att hänföra till de övriga klassificeringskategorierna. (Grå i Stockholmsmodellen)

Den högsta klassen åsätts bebyggelse med kulturhistoriska värden som anses motsvara fordringarna för byggnadsminnen enligt KML. Klass 1 och 2 kan kopplas till PBLs förvanskningsförbud i 8 Kap 13 §.

Inom det område som ingår i denna kulturmiljöutredning finns flera byggnader med den högsta klassen: Kanalkontoret och des uthus, Röda Magasinet, Gamla Slussvaktarbostaden och Lotsbostaden. De två yngsta byggnaderna, Hotell Nostalgi och Hamnkrogen, vilka är uppförda under 2000-talet, har den lägsta klassen, klass 4. Övriga byggnader har klass 2. Förutom Hotell Nostalgi och Hamnkrogen har alltså samtliga byggnader bedömts utgöra särskilt värdefulla byggnader i den mening som avses i PBL 8 Kap 13 §.

Text från bebyggelseinventeringen:

Motormuseet

Uppfört 1934 som ett tillfälligt spannmålsmagasin, ritat av Hj Månson, Norrköping. Har idag i huvudsak utbytt liggande panel samt korrugerad plåt mot vattnet. Ett antal portar och mindre fönster finns bevarade. Ett par mindre tillbyggnader gjordes i ett par omgångar under 1930-talet, uteserveringstillbyggnaden tillkom 2001.

Grund för värdering: En märkesbyggnad med ovanlig form och ett flertal originaldetaljer bevarade. Av historisk betydelse för staden.

Hotell Nostalgi

Tillkom som en tillbyggnad till motormuseet 2007-2008. Är byggt för att exteriört smälta in med omgivande byggnader.

Grund för värdering: Har positiv betydelse för hammiljöns enhetlighet.



Flygfoto från 1959. Bilden visar hamnens layout med magasinbyggnaderna längs Platensgatan och hamnområdet med låga magasin och omlastningsmöjligheter mellan båt och järnväg.



Flygfoto från 1972. Hamnen har börjat "städas upp". Magasinbyggnaderna norr om Platensgatan har delvis rivits och ersatts med parkeringsplatser. Industrispåret finns fortfarande kvar, men rivs upp tre år senare. I södra delen är det fortfarande verksamhet, typ båtvarv eller uppställningsplats.

F.d. Göta Lantmäns Spannmålsmagasin

Före detta spannmåls och frömagasin från 1894. Byggs om 1927 då bland annat det framskjutande mittpartiet tillkom, ombyggnadsarkitekt var stadsingenjör Gustav Robach. Ytterligare förändring skedde 1941, då ett flertal fönster tillkom. Ändrades om till handelsändamål 2005. Många bevarade fönster och stora delar intakt panel.

Grund för värdering: Välbevarat hamnmagasin med historisk betydelse som minner om Motala hamns betydelse för spannmålshandeln.

Röda Magasinet

Välbevarad magasinsbyggnad av trä. Har funnits sedan 1820-talet, och har stor del panel, dörrar och andra detaljer bevarade från äldre tid. Fram tills 1975 gick det järnväg ut till hamnen för att underlätta transporter, därför är magasinets hörn avskuret. Grund för värdering: Ett mycket välbevarat hamnmagasin från Motalas äldsta tid.

Hamnkrogen (benämns Sjöekrogen i äldre inventeringar)

Byggnaden uppfördes 2007, då den ersatte den tidigare byggnaden som brunnit. Har i princip samma utformning som den förra, dock med modern konstruktion.

Göta Kanalbolags Huvudkontor

Uppfört i två omgångar, östra delen uppfördes 1820 av kalksten från Borghamn, västra delen är av tegel och byggdes 1892 då hela byggnaden fick sin nuvarande nyrenässansfasad. Byggnaden är, bortsett från fönstren, mycket välbevarad med kalkstensinfattade portaler och andra detaljer som gjutjärnsventiler, ankarjärn och träportar från ombyggnadsåret 1892. Vissa stildrag tyder på att ombyggnationen möjligtvis kan vara signerad arkitekterna Lövgren & Pahlsson.

Grund för värdering: Göta kanalbolags huvudkontor är välbevarad från ombyggnadsåret 1892 med stenpartier, dörrar och andra detaljer i ursprungligt skick. Byggnaden har även ett stort historiskt och symboliskt värde för Motala och Göta Kanal.

Uthusbyggnad till Kanalkontoret

Uthusbyggnad tillhörande Kanalbolagets huvudkontor av trä, stående på en granitsockel med pulpettak och

med välbevarade detaljer som gammal panel spikad med smidd spik samt fönster med spröjsade inner- och ytterbågar. Byggnadens form pekar mot första halvan av 1800-talet medans fönstren pekar mot senare delen. Grund för värdering: Den välbevarade uthusbyggnaden med intressant takfall och intakt panel och fönster har tillsammans med också ett stort värde för miljön.

Gamla Slussvaktarbostället

Byggnaden uppfördes 1825 i Karl Johan-stil, och är en av de äldsta slussvaktarboställena längs kanalen. Stommen är av timmer med reveterade fasader och byggnaden har välbevarade tvålufts- och lunettfönster, tegeltak samt en dubbeldörr i empir med ett fönsterband för överljus. Skyddad med q1 i detaljplan.

Grund till värdering: Byggnaden är mycket välbevarad med intakta fönster och intakt dörr i empir. Den har även ett stort historiskt värde genom att vara en av de äldsta i kanalområdet.

Nya Slussvaktarbostaden

Byggdes 1922-23 i timmer med locklistpanel och tegeltak. Byggdes om invändigt 1955 och 1967, då bland annat fönster byttes mot kopplade och kakelugnar revs ut. Byggnaden är exteriört relativt välbevarad med fönster och dörrar i huvudsak intakta. Tydligt markerad takföt i klassisk 1920-talsstil.

Grund till värdering: Byggnaden är i huvudsak välbevarad och har ett stort kulturhistoriskt värde med kopplingen till kanalen.

Lotsbostaden eller Strömsbro

Uppfört på 1870-talet av timmer med locklistpanel och tegeltak. Panelen är välbevarad medans fönster och dörrar är utbytta. Fick vatten och avlopp indraget så sent som 1994. Skyddad med q1 i detaljplan. Äldre välbevarade uthus och hemlighus, båda skyddade med q.

Grund till värdering: Byggnaden har med sin ålder, välbevarade panel, välbevarade uthus och koppling till kanalen ett stort kulturhistoriskt värde.

Båthuset

Äldre båthus med panel av breda men avsmalnande plank med korrugerat plättak. Omnämns i Motala tidning 19/6 1973 som "inte särskilt gammalt [...] men visar ändå den stil båthusen haft". Skyddad med q1 i detaljplan.

Grund till värdering: Ett av få bevarade båthus i Motala, med intakt panel i äldre stil.



Flygfoto från 1997. Hamnen har nu städats upp och fått en ändrad funktion som hamn för fritidsbåtar och verksamheter med koppling till rekreation. Flytbryggor med bommar har anlagts i hamnbassängen och den södra delen har rivits av och omvandlats till grönyta.



*Flygfoto från 2023. Silon har rivits och ersatts med en nya byggnad. Flytbryggorna har förnyats. Längs kajen har bodaroch uteser-
veringar tillkommit. Den södra delen av området har fått en allt tydligare karaktär av park.*

6. Historik

Motala har en mycket lång bebyggelsekontinuitet som förmodligen går tillbaka till förhistorisk tid. De äldsta boplatsslämningarna som hittats i området har daterats till ca 9000 f. Kr. Detta är strax efter att inlandsisen dragit sig tillbaka från denna del av Sverige. Stora delar av dagens stadsområde och omgivande lågland var då sjöbotten. Ett stort antal fynd har hittats i området runt strömmen, bland annat ljusterspetsar och rester efter tillverkning av verktyg av flinta, kvarts, ben och horn. Fynden tecknar en bild av ett större boplatsskomplex på båda sidor om strömmen.

MEDELTID

Även i historisk tid har livet i Motalaområdet organiserats runt Vätterns utflöde i Motala Ström. Lokaliseringsfaktorer har varit fisket i Strömmen samt möjligheten att utnyttja vattenkraften för malning av spannmål. Under medeltiden finns tre byar i Motalaområdet, Motala Södra och Norra by samt väster om dessa kyrkbyn Bispmotala. Motala Norra och Södra by låg på respektive sida om Motala Ström. Dessa byar sträckte sig österut längs strömmen, och till byarna hörde flera kvarnar och fiskeanordningar i strömmen.

Till Motala Södra by hörde storgården Hårstorp, till vilken en såg finns belagd sedan 1500-talet. Gården var under senmedeltiden befäst med en vallgrav. Båda byarna omfattade uppemot tioalet hemman, vilket är ganska ansevärt för tiden. Flera viktiga frälseätter och kungliga dynastier ägde hemman i Motala och omnejden under medeltiden. På södra sidan om utflödet, i Motala Södra by, fanns från senast 1374 tingsplatsen för Aska härad. Vid denna plats fanns även en bro över strömmen åtminstone från 1400-talet. Bron kan även den antas ha fungerat som en lokaliseringfaktor. Det fanns även minst en bro till nedströms denna sedan åtminstone 1383.

Väster om utflödet, på norrsidan av viken, låg byn Bispmotala. Inom östra delen av dess marker, på gränsen till Motala Norra by, uppfördes under 1200-talet Motala kyrka. Placeringen av kyrkan tyder på att byarna runt utflödet uppfattades som ett mer eller mindre sammanhängande bebyggelsekomplex. Bispmotala ägdes under lång tid av

kyrkan, varifrån namnet Bispmotala eller Biskops Motala antas komma. Byns hemman var bland annat i Vadstena klostrets ägo under senare delen av medeltiden.

I Motala fanns förutom lax- och ålfisket och de många kvarnarna, även smedjor, sågar och liknande anläggningar. Läget var även strategiskt med närhet till såväl bergslagsbygd i norr och jordbruksbygd i söder, samt goda kommunikationer sjövägen till Småland, Västergötland, Närke och inre Östergötland. Motala fungerade på sätt och vis som en centralort, trots att här inte fanns någon stad.

KUNGSGÅRDEN

I samband med reformationen övergick en stor del av gårdarna och tillhörande kvarnar och fiskeverk till kronan. Gustav Vasa lät 1552 inrätta en kungsgård i Motala Södra by och samla kronans markinnehav i Motalaområdet under denna. Ett kungshus uppfördes vid tingsplatsen vid södra brofästet där kungens fogde och soldater inrymdes. Redan vintern 1567-1568 brändes dock kungshuset och flera andra byggnader i Motala av danskarna i Rantzaus räd. Kronans egendomar i Motala hörde sedan till först Gustav Vasas son hertig Magnus hertigdöme och sedan Johan III:s son hertig Johans hertigdöme. Hertig Johan lät 1610 uppföra ett nytt Motala hus på kungshusets plats, som användes som jaktlott. Efter hertig Johans död 1618 återgick kronans egendomar till kungen. Kungshuset användes senare som gästgivaregård och flera kronoegendomar i Motala med omnejd förlänades under stormaktstiden till adelsmän, men reducerades åter till kronan i slutet av 1600-talet.

GÖTA KANAL

Under 1700- och 1800-talen skatteköptes de flesta av kronogårdarna i Motala av arrendatorerna. Motala var alltså en av Östergötlands största kvarnplatser och hade ett omfattande fiske och även mindre tillverkning. 1783 byggdes Strömbron om i sten med nio valv.



Sveriges äldsta segelfartyg Lisa af Torsö. Bild Karlsborgs fästningsmuseum KBGF.052367 (bidlen är från före 1950 då skeppet brändes och sänktes utanför Mariestad)



Göta kanalbolags pampiga huvudkontor i Motala hamn vars östra del uppfördes som arkiv 1820, detta byggdes ut och omgestaltades i samband med att byggnaden konverterades till huvudkontor för kanalbolaget år 1892. Foto ur Östergötlands läns museums arkiv OM.L.000828

När Göta kanal anlades 1810-1832 fick Motala en central betydelse. Här togs de första spadtagen till kanalen 24 maj 1810 och 1822 uppfördes Motala verkstad vid kanalen öst om Motala för att tillverka slussportar till kanalen samt underhålla ångmaskiner och montera mudderverk.

1823 bildades Motala friköping på initiativ av kanalbolagets starke man Baltzar von Platen, som även ritade den ovanliga solfjäderformade stadsplanen. Friköpingen förlades på Bispmotals och Motala Norra bys marker. Motala kyrka inordnades i stadsplanens östra del. Friköpingen var dock mycket begränsad och omfattade inte Motala verkstad eller kärnområdena i de omkringliggande äldre byarna. Dessa kom stegvis att inkorporeras i köpingen mellan 1862 och 1948. 1881 ombildades köpingen till Motala stad. Till följd av detta kom köpingen att växa relativt långsamt och utgjorde under 1800-talet endast en av flera noder i Motalaområdet.

Kanalen förlades på mark som köptes loss från fastigheterna längs sträckningen, och lades samman till en ny fastighet, den s.k. Kanaljorden. På Kanaljorden förlades även till kanalen hörande anläggningar som kajer, dragbanor, slussvaktarboställen etc. Vid Motala utfördes en hamnanläggning på ömse sidor om kanalinnloppet samt en sluss mellan Vättern och kanalens första del. Hamnen utfördes med stenskodda kajer på både fastlandssidan och Kvarnösidan. I hamnen fanns magasin och upplag för varor och förnödenheter, men även kanalbolagets arkivbyggnad.

INDUSTRIALISERINGEN

1873 anslöts Motala till Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg, och därmed till stambanorna. Ett stickspår drogs ut till norra hamnkajen. 1915 anslöts staden även till smalspåriga Mellersta Östergötlands Järnvägar via Fornåsa till Linköping. Under senare delen av 1800-talet fanns här pappersbruk, textilindustri och en kort tid chokladfabrik. Under 1900-talet fanns flera tillverkningsindustrier i Motala, bl.a. AB Arctic sedermera Electrolux kylskåpstillverkning, Luxor radio- och TV-tillverkning, Lindqvist stål-möbler och Centrala Torpedverkstaden, sedermera SAAB Underwater Systems.

HAMNEN

I hamnen uppfördes runt 1820 en arkivbyggnad i kalksten från Borghamn, samt flera magasinsbyggnader i trä både norr och söder om hamnbassängen. Av dessa finns idag ett magasin från 1820 kvar, det s.k. Röda magasinet. På Kvarnön i den södra delen av området uppfördes slussvaktar- och senare även lotsboställe, samt magasinsbyggnader. Längst ut på udden i norra delen fanns under många år en fyr.

Arkivet i den nordöstra delen av området, byggdes på 1890-talet ut och gjordes till huvudkontor för Göta Kanalbolag. Godsspåren förlängdes runt sekelskiftet ut i hamnen, och gick dels norr om planområdet på nuvarande Platensgatan ut till Liljedahls Magasin, dels in mellan magasinen i planområdets västra del. I denna del uppfördes även nya magasinsbyggnader under 1900-talets första hälft. F.d. Göta Lantmäns magasin uppfördes 1894 och runt samma tid uppfördes låga magasin närmast vattnet vid spåret. Nuvarande Motormuseet uppfördes som spannmålsmagasin 1934 och en stor spannmålssilo i tegel uppfördes i början av 1940-talet.

Järnvägsspåret revs upp 1975, och under de följande decennierna kom hamnområdets karaktär långsamt att skifta från logistik till rekreation. På Kvarnön revs de återstående magasinsbyggnaderna, och en park med lekplats anlades. Norr om planområdet revs magasinsbyggnaderna och ersattes med parkering. De kvarvarande magasinsbyggnaderna i området byggdes om för handel och kontor. Spannmålssilon revs 2005 och ersattes 2007 av ett hotell inspirerat av ett äldre magasin på platsen, det s.k. Zetterbladiska magasinet. Vid samma tid brann det låga magasinet närmast vattnet och ersattes av en ny byggnad med i stort sett liknande volym. Flytbryggor för fritidsbåtar anlades på norra sidan.



Strömbron samt båtar vid kvarnös södra strand fotograferade ca 1900. Denna del av området har en annan mer småskalig karaktär än hamnområdet. Ur Östergötlands läns museums arkiv OM.L.000824



Den äldre rullbron vid slussen i Motala. Ur tekniska museets arkiv TEKA0149112

7. Nulägesbeskrivning

Planområdet är idag präglad av omdaning från hamnområde till rekreationsområde åren runt 2000. Kajanläggningen och pollarna samt de äldre detaljerna på vissa av byggnaderna berättar om den äldre användningen som hamn, men idag är det glassförsäljning, restaurang och annan besöksverksamhet som dominerar.

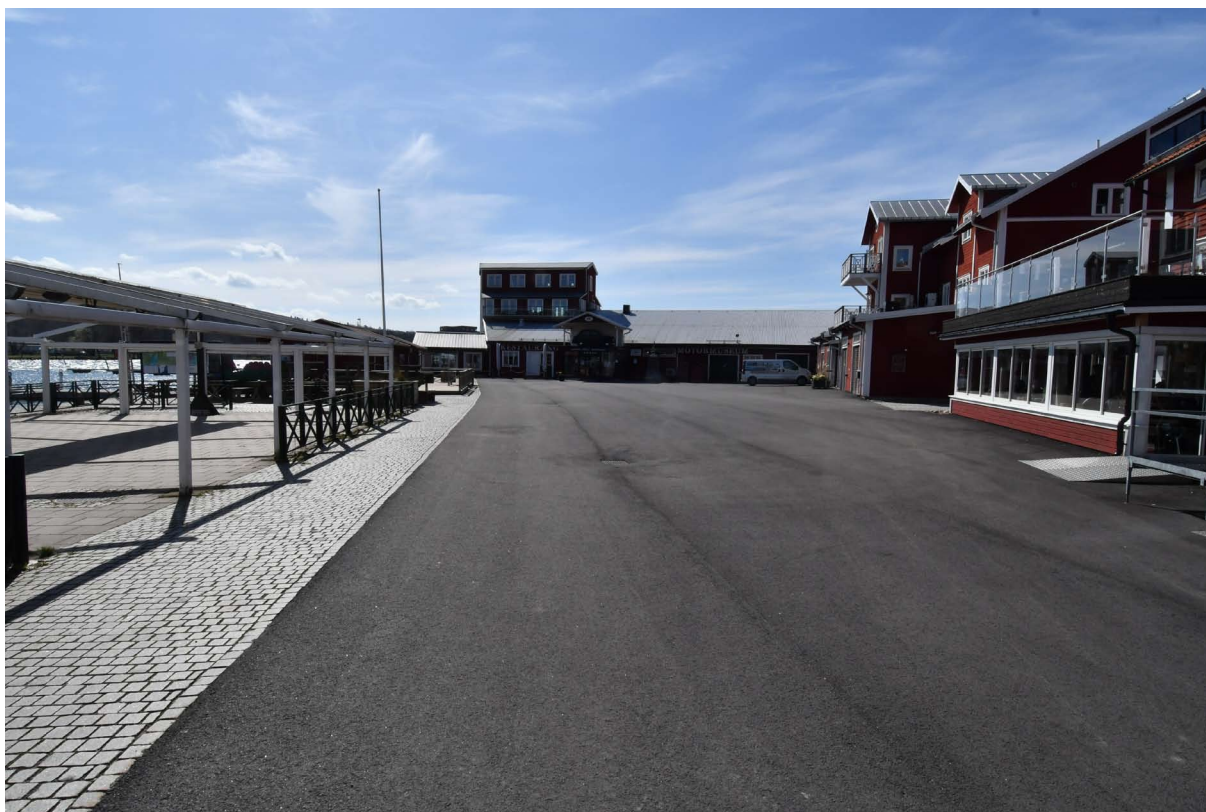
Bebyggelsen i planområdet är idag i stort sett densamma som vid bebyggelseinventeringen 2012, och består huvudsakligen av äldre magasinsbyggnader med sentida kompletteringar, samt äldre byggnader för Göta kanal. Bebyggelsen framstår huvudsakligen i gott skick.

Marken är belagd med asfalt eller gatsten, och i den södra delen av planområdet finns en äldre kran av järn som ger en förnimmelse av platsens tidigare användning. Denna del av området har dock idag närmast parkkaraktär, med glasskafé i de gamla slussvaktarstugorna, gräsmattor, buskar och en stor lekplats. Endast de i gräset nedsjunkna pollarna ger en vink om platsens tidigare hamnanvändning.

Industrispårets sträckning är en viktig del i kulturmiljön men stickspåret ned till kajen är idag inte direkt avläsbart i miljön, bl.a. pga i sen tid uppförda bodar och uteserveringar som står på delar av den yta där spåret löpte, men den öppna platsens svängda och asymmetriska form, samt det avkappade hörnet på Röda magasinet antyder att det har funnits.



Planområdets norra del mot öst. Byggnaden t v är Röda magasinet. Denna uppfördes i samband med att kanalen och hamnen anläggs. Sjöökrogen t v är uppförd som ersättning för en liknande byggnad som brann 2007. I gattet mellan husen gick industrispåret ned till hamnen. I fonden Kanalbolagets huvudkontor.



Planområdets norra del mot väst. I fonden Motormuseet, ursprungligen ett spannmålsmagasin. Sammanbyggt med denna är Hotell Nostalgi, vilken är en fri rekonstruktion av ett magasin som stod på platsen innan en spannmålsilo byggdes på 1940-talet. Th Liljedahls magasin med sekundär veranda. T.h. yta för bodar, nu med takstomme.



Norra kajen mot öst. Kajen är stensködd med huvudsakligen kalksten, men även delar i granit. Bodarna närmast i bild uppfördes runt år 2000.



Planområdets västra del från norr. T v Hotell Nostalgi från 2007, vars exteriöra gestaltning är inspirerad av magasinsbyggnaderna i området samt av en byggnad som tidigare legat på platsen.



Kanalbolagets huvudkontor från söder. I bakgrunden ans tornhuven från kyrkan. Kanalkontorets östra del uppfördes som arkiv för kanalen redan runt 1820. 1892 byggdes byggnaden om och till och har sedan dess fungerat som Kanalbolagets huvudkontor.



Kajen har nedskurna trappor på vissa ställen för enklare i- och urstigning i mindre båtar. Generellt är kajbyggnaderna i natursten och med äldre järndetaljer en viktig och autentisk del i kulturmiljön.



Södra delen av planområdet med Gamla slussvaktarbostället från 1820 längst t h, och vänster därom Nya slussvaktarbostaden från 1920-talet. Idag sommarkafé med uteservering.



Södra delen av planområdet mot väst, med lekplats och gräsmattor. Kranen t h i bild är ev. den kran av järn i norra delen av hamnen som omnämns i äldre inventeringar.

8. Kulturvärden

Med begreppet kulturvärden avses lite förenklat byggnadens, platsens eller stadens byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga, konstnärliga och arkitektoniska värden. Värdena kan delas upp på dokumentvärden, det vill säga historiskt relaterade värden och upplevelsevärden, det vill säga estetiskt engagerande värden.

KULTURMILJÖSAMMANHANG, BEBYGGELSEMÄSSIGA SAMMANHANG

De äldsta delarna berättar om den äldre landsvägen, det idag rivna gästgiveriet och den äldre bron över Motala ström som viktiga delar i ett system av äldre färdvägar. Vilka i sin förlängning bidrog till etablering av en nod med bla tingsplats.

Området karakteriseras av stadens möte med vattnet, den formella stadsplanen, vilken i hamnen övergår i en funktionellt betingad miljö med främst industrihistoriska värden. Göta kanal utgör i sig en viktig komponent i kulturmiljön och kanalen och den första slussen är även ett populärt besöksmål.

KULTURMILJÖANALYS/VÄRDERING OCH VÄRDEBÄRANDE KARAKTÄRSDRAG

Platsens bebyggelsestruktur har betingats av mötet mellan båttrafiken på Vättern och Göta kanal, järnvägsnätet med flera stickspår mot hamnen och Motala hamn som lastageplats. Detta ger platsen ett transport- teknik- och ekonomiskhistoriskt värde. Detta kan avläsas genom kajen i huggen kalksten och granit med förankringspollare ibland annat gjutjärn, ytan för järnvägsspåren och de låga magasinerna utmed kajen vilka anpassades till järnvägen, de större magasinerna samt de öppna ytorna som använts som upplag i norr (idag parkeringsplatser).

De äldsta byggnaderna i området har ett högt kulturhistoriskt och miljöskapande värde, såsom Röda magasinet, vilket berättar om hamnens äldsta tid och ambitionerna med Göta Kanal. Byggnaden är vidare välbevarad och ovanlig. Den finns dock i ett par snarlika varianter längs kanalen.

Gamla Slussvaktarbostället, Lotsstugan med uthus och Kanalbolagets huvudkontor berättar om själva kanalens historia, användning och sätt att fungera.

Dessa har därmed ett högt kulturhistoriskt värde och ett starkt miljöskapande värde. Slussen i sig bär på ett viktigt teknikhistoriskt värde. Båthuset är ovanligt och ålderdomligt, samt mycket karaktärsfullt.

Övrig bebyggelse i planområdet är sentida eller kraftigt ändrad i sen tid, och har därför i dagsläget främst ett miljöskapande värde som en del i den övergripande hamnmiljön.

VÄRDEBÄRANDE SIKTLINJER

Viktigare siktlinjer är dels längs med kajerna och utblickarna över vattnet, längs med Platensgatan och längs med den tidigare järnvägsdragningen utmed kajmagasinen.

Den äldre bebyggelsen är uppförd i en stolpverks- och panelarkitektur där funktionen tydligt visas i stora portar och kraftiga bjälklag. Den kompletterande nyare bebyggelsen som har ersatt den tidigare silon (hotellet) är utformade som en pastisch som smälter väl in i miljön. Det noteras att de två mindre bodarna på kajens västra del inte inordnar sig i hamnens system, då de står rakt över spåret som tidigare gick ut till udden mot Vättern.

REKOMMENDATIONER FÖR GESTALTNING / UTFORMNING AV BYGGNADER

Den antikvariska bedömningen är att det inte är viktigt att bevara eller värna varje byggnad i detalj, utan det viktiga är att bevara områdets karaktär på ett övergripande plan. Detta gäller dock med undantag av de mer de äldsta byggnaderna vilka har ett högre värde även på objektsnivå och bör därför bevaras och värnas med omsorg om sin detaljering. Det är viktigt att dessa byggnader värnas från ytterligare förändringar som negativt påverkar de kulturhistoriska värdena.

Det är även viktigt att bibehålla miljöns karaktär av hamn. Generellt konstateras att de äldre magasinbyggnaderna har en funktionell och rationell karaktär.



Planområdet från vattnet, dagens utseende. De två bodarna och uteserveringarna utgör byggnader som är mindre väl anpassade till kulturmiljön.

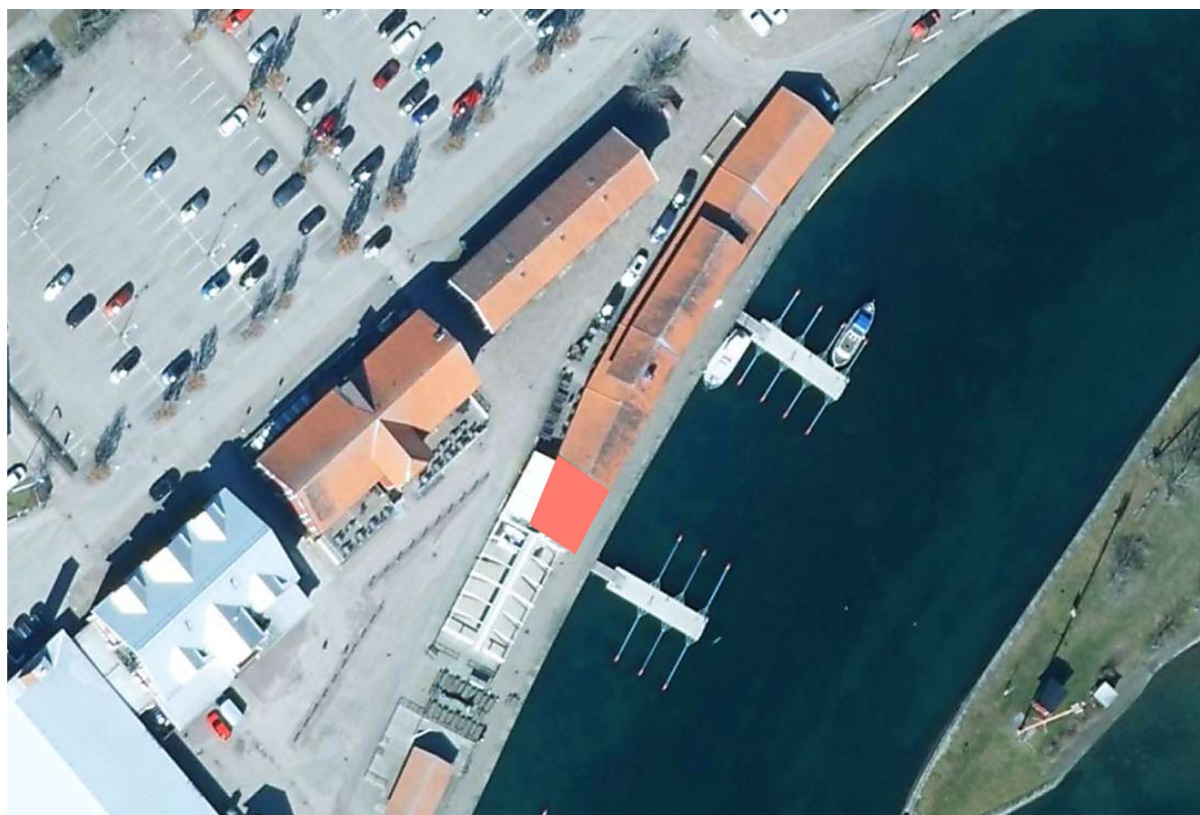


Illustration av rekommenderad planform för tillbyggnad av sjökrogen. Tillbyggnaden kan göras längre än på denna illustration, men den bör följa den äldre järnvägens svängda form och underordna sig den rekonstruerade byggnadsvolymen.

Befintlig byggnad för hamnkrogen

Hamnkrogen är uppfört på platsen för ett äldre magasin som brann. Nuvarande byggnad är från 2007. Byggnaden har en relativt låg känslighet för förändringar. Det bedöms därmed som möjligt att förändra den befintliga byggnaden. Vid behov av större öppningar eller glasytor i den befintliga Hamnkrogsbyggnaden så kan tex lastportar med inre glasning etc. användas för att få önskad öppenhet för verksamheten samtidigt som det bidrar till att byggnaden framgent smälter väl in i miljön.

Den nuvarande tillbyggnadens värden

Den nuvarande glasade tillbyggnaden till Hamnkrogen bedöms som mindre väl anpassad, den bär inte heller på några kulturhistoriska värden. Den bedöms kunna rivas eller byggas om.

I förarbetena till planen diskuteras en ny tillbyggnad till Hamnkrogen, vilket då ersätter den nuvarande.

För att bevara siktlinjer och avläsbarhet av det äldre hamnspåret så bör tillbyggnaden placeras på gaveln mot sydväst, där den befintliga glastillbyggnaden finns.

Generellt gäller att kompletterande bebyggelse bör placeras så att läget för hamnspåret fortsatt är avläsbart. Ur antikvarisk synpunkt bör därmed byggnadens fasadlinje mot det fd spåret värnas. Denna linje har även givit byggnaden dess nuvarande avsmalnande och svängda planform.

Det är också viktigt att sambandet mellan kajen och den öppna ytan inne i hamnen samt siktlinjen över vattnet mot söder inte byggs igen. Detta ger begränsningar i hur stor en framtida tillbyggnad av Hamnkrogen bör bli.

Ev ny tillbyggnad till Hamnkrogsbyggnaden

Det är inte helt enkelt att i en kulturmiljöutredning ange exakt hur en framtida tillbyggnad bör se ut men man kan mer allmänt konstatera att den med fördel gestaltas efter en av två principer vilka är beprövade.

1. Anpassningsgestaltning

Antingen görs tillbyggnaden anpassad till den befintliga bebyggelsemiljön och den ges då i grova

drag samma form och materialpalett som övrig bebyggelse, panelfasader i röd slamfärg, tegeltak och med öppningar som har karaktären av magasin-dörrar etc. Anpassningen bör ske på ett övergripande plan, där volym, takkvinklar, takfotsutformning och material används och citeras. Samtidigt kan fasaderna ha en mer fri gestaltning och det är möjligt att ge byggnaden andra glasningar, dörrar etc än befintlig bebyggelse. Målsättningen är att skapa en helhet där de olika delarna ingår i miljön utan att på ett påtagligt sätt sticka ut. En sådan byggnad skulle troligen smälta väl in i miljön och innebära en liten påverkan på hamnmiljöns kulturvärden.

2. Modernistiskt tillägg

Alternativt görs tillbyggnaden medvetet gestaltad som ett modernistiskt tillägg. Den övergripande gestaltungsprincipen är att tillbyggnaden på ett tydligt sätt är avläsbar som något som tillkommit i vår tid, till skillnad från den äldre miljön. I detta koncept avviker tillbyggnaden från den äldre bebyggelsen och istället får en egen modern karaktär, tex i en välgestaltad uppglasad volym med smäckert bärverk i stål eller trä, genom en avvikande materialitet eller kulör eller på något annat sätt.

I det senare fallet är det trots kontrasten gammalt – nytt viktigt att tillägget ändå relaterar till den befintliga bebyggelsen och ansluter till denna på ett medvetet sätt. Relationen kan tex ske genom att väggliv har en liknande höjd, att kulörer och material på något sätt svarar mot platsens karaktär, eller fasadrytmen på något sätt återspeglas i tillägget. Tillbyggnaden kan även relatera till platsens materialpalett, tex genom att använda något material som finns, men på ett nytt sätt.

Det är även viktigt att tillägget har ett tydligt koncept. Byggnaden kan tex tänkas som ett väderskydd i glas över en del av kajen, med exteriöra material på golvet etc - eller som en konceptuellt gestaltad glasvolym som beröringsfritt befinner sig intill Hamnkrogshuset och över kajen, eller som en förlängning av Hamnkrogsbyggnaden men en annan materialitet eller kulör.

Takterrass

Projektledningen har särskilt ställt fråga om det skulle kunna vara möjligt att ha en takterrass på tillbyggnaden och då kanske främst den modernistiska varianten. Undertecknad tror detta kan vara lite komplicerat att gestalta men ur ett antikvariskt perspektiv torde det vara möjligt. Viktigt är då att byggnadens sammavägda väggivshöjd och den avläsbara volymen inklusive räcken, trapporn etc inte blir så stor att tillbyggnaden dominerar över det rekonstruerade magainet / Hamnkrogen.



Expel på en byggnad i anpassningsgestaltning. Gert Wingårdhs tillbyggnad till torpet Äggdal. Bild från Pinterest.



Exempell på moderniskt tillägg, tillbyggnaden av Bernadotteskolan av Tegnestuon Vandkunsten. Bild från kontorets hemsida.



Tillbyggnad till gård i småland från 1600-talet. Tillbyggnaden relaterar till det äldre huset genom kulör och material. Foto trol Martin Cederblad.