TRAFIKVERKET

PM Kulturarvsanalys

Ostlänken, delen Loddby-Bäckeby

Avsnittet Loddby-Motala ström

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Järnvägsplan, diarienummer: TRV 2014/72082

2016-10-06

TMALL 0175 PLANBESKRIVNING A3 liggande v. 1.0

Trafikverket
Postadress: 78189 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Kulturarvsanalys, delen Loddby-Motala ström avsnittet Loddby-Motala ström
Författare: Sweco - Nicholas Bunker, Anna Carver, Sara Jacobsson, Clas Ternström
Dokumentdatum: 2016-10-06
Diarienummer: TRV 2014/72082
Uppdragsnummer, Sweco: 7501099105
Version: 0.3

Foto: Sweco där ej annat anges
Illustration: Sweco

Innehåll

1 Inledning ... 7
1.1 Syfte ... 7
1.2 Omfattning och avgränsning ... 7
1.3 Innehålll ... 7
1.4 Metod ... 8
1.5 Kulturhistoriskt värdering ... 8
1.6 Riktlinjer och ställningstaganden ... 8
1.6.1 Nationella kulturmiljömål ... 8
1.6.2 Nationellt miljökvalitetsmål God bebyggd miljö ... 8
1.6.3 Europeiska landskapskonventionen ... 8
1.7 Lagrum ... 8
1.7.1 Lagen om byggande av Järnväg ... 8
1.7.2 Miljöbalken ... 8
1.7.3 Kulturmiljölagen ... 9
1.7.4 Förordning om statliga byggnadsminnen ... 9
1.7.5 Plan- och bygglagen ... 9

2 Övergripande historisk utveckling ... 10
2.1 Geologiska förutsättningar ... 10
2.2 Nomader ... 10
2.3 Jordbruket utvecklas ... 10
2.4 Järnets ökade betydelse ... 11
2.5 Det tidigaste Norrköping ... 13
2.5.1 Utskeppningshamn för järn under 1500-talet ... 13
2.5.2 Hertig Johans residensstad ... 15
2.5.3 1640-talets reglering ... 15
2.6 1700-talets stad ... 16
2.7 1800-talets blomstrande textilstad ... 16
2.8 Järnhästens revolutionerande inträde ... 16
2.9 1900-talets utveckling ... 20

3 Karaktärsområden ... 21
3.1 Loddby och Herstadberg ... 22
3.2 Golfängarna ... 24
3.3 Ingelsta industrilandskap ... 25
3.4 Slottshagen ... 27
3.5 Ståthöga gård och park ... 29
3.6 Johannisborg ... 31
3.7 Östra Saltängen ... 33
3.8 Saltängen ... 35
3.9 Stationen och Norra Promenaden ... 37
3.10 Järnvägsområdet ... 41
3.11 Butängens industriområde ... 43
3.12 Lagerlunda bostadsområde ... 45
3.13 Kvarteret Vulcan och Stockholmsvägens småindustri ... 47
3.14 Nordantill stenstad ... 49
3.15 Marielund stenstad ... 51
3.16 Röda stan och Bleckhornsområdet ... 54
3.17 Haga och Marielunds bostadsområden ... 56
3.18 Folkparken och begravningsplatserna ... 58
3.19 Lundatorp industriområde ... 61
3.20 Himmelstalundsparken ... 63

4 Källor ... 67

1 Inledning

Trafikverket planerar för utbyggnad av ett högastighetsjärnvägsnät mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. En del av denna utgörs av Ostlänken som planeras mellan Järna och Linköping. Arbetet med Ostlänken är indelat i flera delprojekt utifrån de berörda kommunerna Södertälje/Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköping. I varje delprojekt tas flera järnvägsplaner med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning fram. Delen inom Norrköpings kommun omfattar sträckan Stavsjö-Bäckeby och omfattas av två järnvägsplaner, en för sträckan Stavsjö-Loddby och en för Loddby-Bäckeby. Den senare hanterar avsnittet genom Norrköping stad, från Loddby till Motala ström. Som underlag till järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och fördjupade landskapanalys har föreliggande Kulturarvs PM upprättats. För sträckorna Stavsjö-Loddby och Motala ström-Bäckeby har separata Kulturarvs PM tagits fram.

1.1 Syfte

Kulturmiljön tillhör en av de mest betydande miljöaspekterna för lokaliseringen och utformningen av Ostlänken. Risken för negativ påverkan på kulturmiljö är stor (PM Ostlänken –Kulturmiljö i planläggning och genomförande, TRV 2015).

Syftet med föreliggande kulturarvsanalys är att ge en översiktlig bild av de kulturvärden och kulturmiljöer som kan komma att beröras av byggnationen av järnvägen genom Norrköping. Materielat ska utgöra underlag för fastställande av spårlinje och ligger som grund för konsekvensbedömningar inom järnvägsplanens MKB-process samt projektering.

Det är viktigt att skyddet av kulturmiljön ges en betydande plats och bedrivs långsiktig. De miljöer som en gång är borta kan inte återskapas och kulturvärdena måste vårdas och underhållas för att kunna upplevas och brukas av framtida generationer.

Trafikverkets mål för kulturarvsarbetet är att:

- Landsbygdens och tätorternas kulturmiljöer ska i möjligaste mån bevaras, användas och utvecklas genom att karaktär, funktion och historiska värden värnas.

- Projekt Ostlänken ska gestaltas med ett helhetsperspektiv – den färdiga anläggningen ska utformas med omsorg till såväl landskapet som enskilda platsers karaktär, även beaktat ur ett ”resandeperspektiv”. (PM Ändamål och projektmål i Ostlänken, Version 1.0 , TRV 2016-04-29)

Projekt Ostlänken avser att arbeta aktivt för att minimera och undvika skada, liksom med åtgärder som utvecklar och stärker kulturmiljön där så är möjligt (PM Ostlänken –Kulturmiljö i planläggning och genomförande, TRV 2015).

Den viktigaste aspekten för att tillvarata kulturmiljövärden är den nya anläggningens lokalisering och utformning. För att kunna anpassa anläggningen är det därför viktigt att kulturvärdena är kända på ett tidigt skede i planeringsprocessen.

1.2 Omfattning och avgränsning

Kulturarvsanalysen beskriver kulturmiljön, dess förutsättningar och värden. Bedömning av projektets påverkan, effekter och konsekvenser sker inom ramen för järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Analysen utgår från professionella bedömningar av kulturmiljön och allmänhetens uppfattning och förhållande till stadsmiljön hanteras inom ramen för den sociala konsekvensbeskrivningen samt barnkonsekvensanalysen.

De historiska analyserna bygger på befintlig litteratur, utredningar, utpekanden och klassificeringar, arkivmaterial, jordartskarta, höjddata, historiskt fotografi och kartstudier. Därutöver har platsbesök genomförts. Kulturhistorisk värde är en färskvara och bedömningen speglar sin tid. Flera av de befintliga underlag som använts för denna analys till exempel regionala kulturmiljöintressen och den kommunala kulturhistoriska klassificeringen är av äldre datum och har inte aktualitetsförklarts på länge. Underlagsmaterialet är därför av skiftande kvalitet. En del av de miljöer som pekats ut som värdefulla har förändrats så att dess viktiga värden inte längre är dominerande, andra miljöer har fått ökad kulturhistorisk betydelse. Inom ramen för PM Kulturarvsanalys har det inte varit möjligt att genomföra nyinventering och värdering av enskilda byggnader utan de befintliga underlagen har trots vissa brister, utgjort underlag.

För att kunna studera effekterna och konsekvenserna på kulturmiljön är det nödvändigt att förstå miljön i dess kulturhistoriska sammanhang. Det betyder att Norrköpings historiska utveckling har skissats inledningsvis och att analysen av dagens miljö sträcker sig utanför den omedelbara korridoren. Flera av de studerade karaktärsområdena ligger därför helt utanför korridoren.

Resultatet från arkeologisk utredning har arbetas in i analysen.

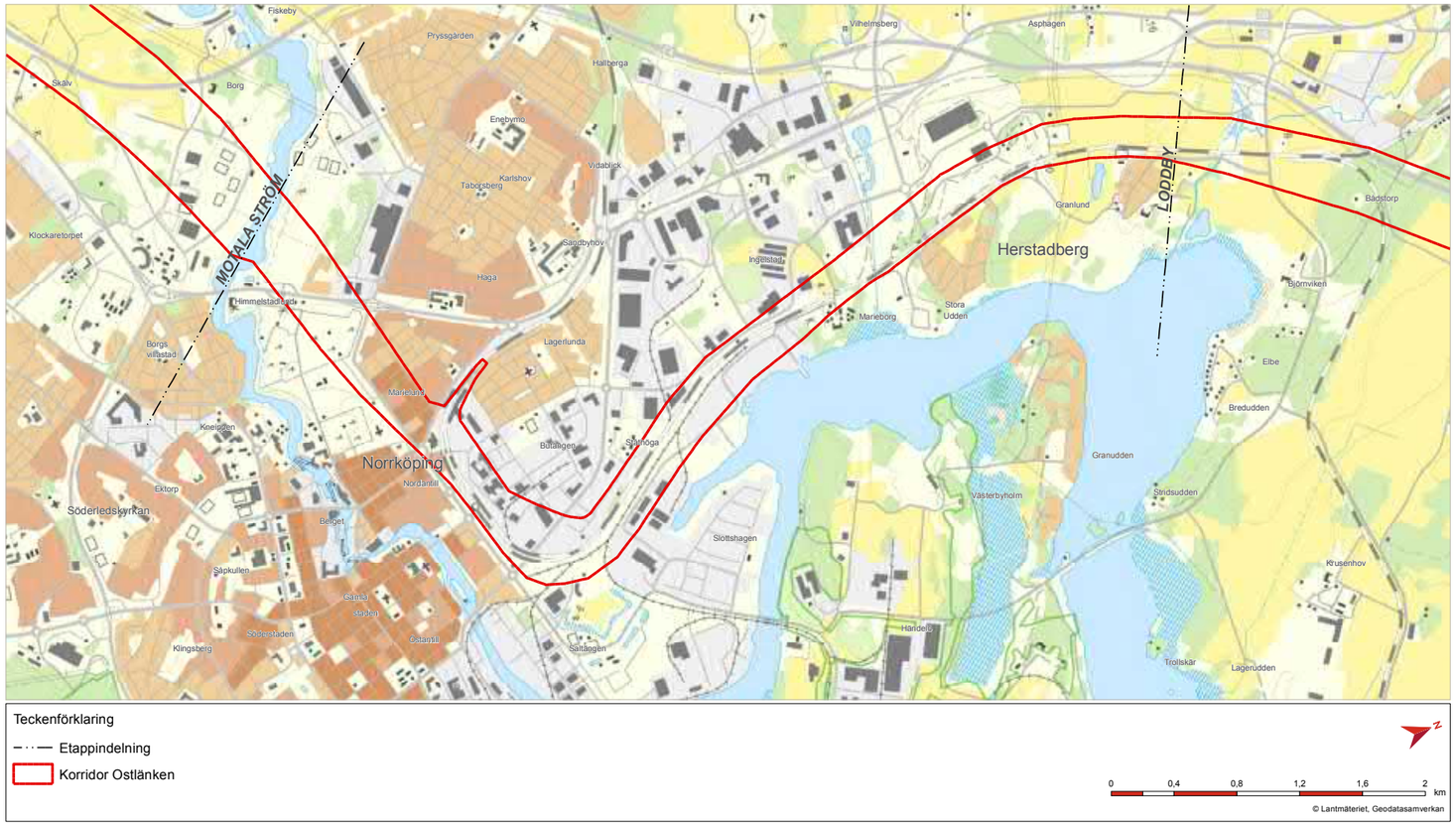


Fig. 1 Karta över utredningsområdet. PM Kulturarvsanalys behandlar området från Loddby i norr till Motala ström i söder. Observera norrpilens riktning.

1.3 Innehålll

Kulturarvsanalysens innehåll:

- En redovisning av miljöer och objekt i området som har lagskydd och kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå.
- En redovisning av landskapsutvecklingen under historisk tid framtill nutid. Redovisningen bygger på bland annat historisk kartanalys.
- Redovisning av kulturhistoriska samband och funktioner.
- En redovisning av kända kulturmiljöer som är särskilt väsentliga för att områdets kulturhistoriska karaktär ska bibehållas eller stärkas.
- En arkeologisk bedömning av potential av okända fornlämningar i området.
- En redovisning av fornlämningar i relation till det förhistoriska landskapets utveckling, till exempel landhöjning.

Den tidigare utförda järnvägsutredningen innehåller ett omfattande underlag för kulturmiljön men de delar av korridoren som passerar centrala delar av Norrköping har inte detaljstuderats tidigare. Arbetet bygger dock i den mån det varit möjligt, på tidigare utredningar och ställningstaganden.

1.4 Metod

Som grund för arbetet med Kulturarvs PM har en metod från Historic England (före detta English Heritage) använts. Metoden presenteras i rapporten "Understanding place -Historic Area Assessment: Principles and Practice" från 2010. Den erbjuder ett tillvägagångssätt att definiera och förklara ett större områdes kulturhistoriska karaktär och definiera dess kulturhistoriska värden. Metoden har anpassats för uppdraget och använts i valda delar. Utredningsområdet har i enlighet med metoden delats in i karaktärsområden baserade på dess nuvarande huvudsakliga karaktär beträffande bebyggelsestruktur, användning och skala samt mot bakgrund av historiska förhållanden. Därefter har vart och ett av dessa områden beskrivits historiskt och med nuläge utifrån frågeställningen: varför ser det ut som det gör? Därefter har kulturhistoriska karaktärsdrag och värden identifierats och motiverats. Sist presenteras ett antal rekommendationer till projektet vad som är viktigt att tänka på för att skydda och bevara kulturmiljön.

Vad är kulturmiljö?

Begreppet kulturmiljö omfattar hela den av människan påverkade fysiska miljön. Kulturmiljön speglar berättelser om mänskligt liv, ger historiska dimensioner till våra liv och bidrar till en stimulerande livsmiljö. Kulturmiljöer bidrar till kunskap om och förståelse för en plats historia och utgör därmed en del av en plats identitet. Kulturmiljöer kan vara fornlämningar, byggnader, hela landskap och stadsdelar liksom skog, väg- och järnvägsnät. Gemensamt för miljöer som definieras som "kulturmiljöer" är att de har kulturhistoriska värden.

1.5 Kulturhistoriskt värdering

Som grund för de kulturhistoriska analyserna i denna rapport ligger dels Axel Unnerbäcks metod för kulturhistorisk värdering presenterad i boken "Kulturhistorisk värdering" (2004) men också den beskrivning av kulturhistoriska värden som presenteras i dokumentet "Conservations principles" framtagen av Historic England. Riksantikvarieämbetets "Plattform för kulturhistorisk värdering" ingår också i den teoretiska referensramen för värderingarna. Från Unnerbäck hämtas främst olika begrepp som illustrerar vilken historisk aspekt eller företeelse som en miljö speglar, till exempel sociala strukturer i gången tid, verksamhetshistoria eller en särskild individ. I enlighet med RAÄ:s plattform har ambitionen dock varit att förklara varför, på vilket sätt och i vilken grad miljöerna kommunicerar kunskaper om dess kulturhistoriska värde. Från "Conservation principles" har vi hämtat begrepp som härrör till estetiska dimensioner av kulturvärdet samt andra upplevelsevärden.

Enligt Riksantikvarieämbetets "Plattform Kulturhistorisk värdering och urval" (2015 s.37) kan kulturhistoriskt värde definieras som "Kulturhistoriskt värde består i 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". All fysisk miljö är trots detta inte lika värdefull. Kulturhistoriska värden kan i varierande grad tillskrivas enskilda byggnader, anläggningar och fornlämningar såväl som hela miljöer eller stora landskapsavsnitt. RAÄ förklarar vidare: "Enkelt uttryckt kan sägas att ju bättre en företeelse bidrar till möjligheterna att utvinna och kommunicera kunskap – desto högre är dess kulturhistoriska värde". Utöver berättelsen om det historiska och kulturhistoriska sammanhanget erbjuder miljöer också upplevelsevärden i form av till exempel estetiska och sociala värden. En miljö kan till exempel upplevas som vacker och tilltalande av vissa människor, eller symbolisera en särskild händelse för någon.

1.6 Riktlinjer och ställningstaganden

1.6.1 Nationella kulturmiljömål

Från 2014 gäller fyra nationella kulturmiljömål som ska vara vägledande för det statliga kulturmiljöarbetet. Regering och riksdag har uttalat att målen också ska vara vägledande för kulturmiljöarbetet på regional och kommunal nivå. Målen är:

- 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

1.6.2 Nationellt miljökvalitetsmål God bebyggd miljö

Riksdagen har antagit sexton miljökvalitetsmål med avsikten att vi i Sverige inom en generation ska ha löst de stora miljöproblemen. I nio av de sexton målen ingår kulturmiljön som en kvalitet att ta hänsyn till. För denna PM är miljömålet God bebyggd miljö mest relevant där framhålls till exempel bevarade, brukande och utveckling av kulturvärden i byggd miljö som en aspekt.

1.6.3 Europeiska landskapskonventionen

Landskapskonventionen syftar till att förbättra skydd, förvaltning och planering av europeiska landskap och att skapa en helhetssyn på landskapen som resurs och livsmiljö. Konventionen omfattar alla typer av landskap, både i stad och landsbygd. Syftet med konventionen är öka hållbarheten och främja samarbetet kring landskapsfrågor och att stärka allmänhetens och lokalsamhällets delaktighet i det arbetet. Sverige ratificerade konventionen 2010 och den började gälla i Sverige den 1 maj 2011.

I konventionen definieras landskap som "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer." Det kan med andra ord röra sig om både stadslandskap, naturlandskap, estetiskt tilltalande miljöer och mindre attraktiva miljöer. Landskapskonventionen lyfter fram landskapets sociala betydelse och betonar vikten av att allmänheten ska kunna delta aktivt i värdering och förvaltning av landskapet.

I och med att Sverige har ratificerat konventionen har vi förbundit oss att implementera dess intensioner i den svenska lagstiftningen. Konventionen fyller också en viktig funktion som inspiration för en helhetssyn på landskapet. För att tillvarata landskapets kvalitéer som en resurs, i enlighet med intensionerna i konventionen krävs en hållbar och medvetens förvaltning av alla typer av landskap. Däremot kan inte myndighetsbeslut fattas med stöd av konventionen, utan dess krav på skydd, planering och förvaltning tillämpas genom de lagar och det regelverk som gäller i Sverige.

1.7 Lagrum

1.7.1 Lagen om byggande av Järnväg

Lagen om byggande av järnväg omfattar järnväg, tunnelbana och spårväg. Lagen reglerar bland annat samråd och tillåtlighetsprövning. Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen, så som kulturmiljö. När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden.

1.7.2 Miljöbalken

Utgångspunkten för skydd av kulturmiljön ges i miljöbalken (MB 1998:808). I miljöbalkens tredje kapitel finns krav på att områden och miljöer vars kulturvärden är av allmän betydelse, så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtagligt skada. Hushållningsbestämmelserna i miljöbalken ska också tillämpas vid beslut enligt flertalet andra lagar, bland annat plan- och bygglagen, väglagen och lagen om byggande av järnväg.

Riksintresse för kulturmiljövården 3 kapitlet 6 §

Ett område kan förklaras som riksintresse med hänsyn till platsens kulturvärden. Ett riksintressant område innebär att ett statligt anspråk görs på området och att det finns ett angeläget allmänt intresse med egenskaper och värden av betydelse för hela landet. Skyddet medför att exploatering och andra åtgärder endast får genomföras så att de inte påtagligt skadar områdets kulturvärden.

Området för riksintresset avgränsas utifrån var värdena finns rent fysiskt och ska därför inte uppfattas som en gräns för var förändringar kan eller inte kan tillåtas. Även åtgärder utanför riksintressets gräns kan innebära påtaglig skada för värdena innanför avgränsningen.

Delar av analysområdet omfattas av eller angränsar till riksintressen för kulturmiljövården. Följande riksintressen är berörda:

- Norrköping E52
- Riksintresse Leonardsberg- Himmelstalund- Skälv, E50, 51

1.7.3 Kulturmiljölagen

Kulturmiljölagen (1988:950) meddelar att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön. Kulturmiljölagens övergripande syfte är att säkra nuvarande och kommande generationers tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. I kulturmiljölagen finns bestämmelser om fornlämningar, byggnadsminnen, kyrkliga kulturminnen, kulturföremål och ortnamn. Enskilda eller myndigheter som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas. Länsstyrelsen beslutar om tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Fornminnen 2 kapitlet

Fornlämningar skyddas enligt kulturmiljölagens andra kapitel och är benämningen på de lämningar som tillkommit före 1850, har blivit till genom äldre tiders bruk, och som är varaktigt övergivna. Till en fornlämning, på land, sjö- eller havsbotten, hör ett skyddat fornlämningsområde, vilket behövs för att förstå lämningen med hänsyn till dess art och betydelse. Det är förbjudet att utan tillstånd från länsstyrelsen ta bort, eller skada en fornlämning. Bevakningsobjekt kallas de lämningar vars status vid inventerings- eller utredningstillfället inte har kunnat fastställas. Påträffas bevakningsobjekt vid exempelvis exploatering bör en arkeologisk utredning göras för att fastställa om fyndet är en fornlämning. För alla åtgärder som berör en fornlämning (oavsett om den är tidigare registrerad eller ej) krävs tillstånd från länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan ställa krav på arkeologisk utredning, förundersökning, arkeologisk undersökning och dokumentation. Samtliga undersökningar och utredningar bekostas av exploatören.

Byggnadsminnen 3 kapitlet

Byggnadsminnen regleras av tredje kapitlet i kulturmiljölagen. En byggnad, park, trädgård eller annan anläggning som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett område med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras som byggnadsminne av länsstyrelsen. Byggnadsminnen omfattas av skyddsbestämmelser som anger på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas och på vilket sätt det inte får förändras. Skyddsföreskrifterna kan också reglera att ett avgränsat område runt objektet ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas. Vid ändringar och åtgärder på byggnadsminnen ska tillstånd inhämtas från länsstyrelsen. Om särskilda skäl finns kan länsstyrelsen lämna tillstånd till att ett byggnadsminne eller deras skyddsområde, ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen får ställa krav på hur ändringar ska genomföras samt vilken dokumentation som krävs.

Kyrkliga kulturminnen 4 kapitlet

Enligt fjärde kapitlet i kulturmiljölagen ska de kyrkliga kulturminnena vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskar och så att deras utseende och karaktär inte förvanskas. Skyddet innefattar kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser som invigts för Svenska kyrkans gudstjänst och ägdes eller förvaltades av Svenska kyrkan den 1 januari år 2000. Kyrkobyggnader och kyrkotomter som har tillkommit före år 1940 får inte väsentligt ändras utan tillstånd av länsstyrelsen. Begravningsplatser ska vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas eller förvanskas. En begravningsplats som anlagts före år 1940 kräver tillstånd av länsstyrelsen för att utvidgas eller på annat sätt väsentligt ändras.

1.7.4 Förordning om statliga byggnadsminnen

Enligt förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen med mera får en byggnad, park, trädgård eller annan anläggning som tillhör staten förklaras som statligt byggnadsminne, om den har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Frågan om en anläggning ska förklaras som statligt byggnadsminne prövas av regeringen efter framställan från Riksantikvarieämbetet. När en byggnad har förklarats som statligt byggnadsminne anger Riksantikvarieämbetet genom skyddsbestämmelser på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas och i vilka avseenden det inte får ändras. Riksantikvarieämbetet har tillsyn över de statliga byggnadsminnena och ansvarar för beslut om ändringar i strid mot skyddsföreskrifterna.

1.7.5 Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900) reglerar planläggningen av mark, vatten och byggande. En bred helhetssyn på kulturmiljö och kulturvärden präglar plan- och bygglagen. I plan- och bygglagen finns både allmänna och särskilda hänsynsregler för kulturmiljön och vid all planläggning ska hänsyn tas till kulturvärden. Ändringar av befintliga byggnader ska göras varsamt så att de kulturhistoriska värdena bevaras och inte förvanskas.
I den juridiskt bindande detaljplanen fastställs rätten att bygga men också skyldigheten att bevara något om det finns särskilda skäl, såsom höga kulturhistoriska värden. Ett ”q” på plankartan kan till exempel innebära en planbestämmelse om rivningsförbud eller att byggnaden inte får förvanskas.

I plan- och bygglagens andra kapitel preciseras ett antal allmänna intressen. Där anges hänsynstagande till stads- och landskapsbilden samt platsers natur- och kulturvärden. Bebyggelsens särskilda historiska, kulturhistoriska miljömässiga och konstnärliga värden ska skyddas och befintliga karaktärsdrag respekteras och tas tillvara.

Riksintresse Norrköping, E52

Motivering:
Stadsmiljö och industrimiljö kring kraftkällan Motala ström, som tydligare än någon annan plats i landet speglar den industriella utvecklingen, dess förutsättningar och den miljö detta skapat under särskilt 1600-talet och 1800-talets senare del.

Uttryck för riksintresset:
Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet, med högt markutnyttjande, storslagna fabrikskomplex, dammar, broar och det forsande vattnet. Stadskärnan med enstaka bevarade medeltida drag, landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613 och det därmed sammanhängande Johannisborgs slott, samt den dominerande rutnätsplanen från mitten av 1600-talet. Den äldre stadens mer småskaliga bebyggelse, kyrkor och offentliga byggnader och den storstadsmässiga stenstadsbebyggelsen från 1800-talets slut. Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett. De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa. Järnvägsmiljön och Inre hamnen, med magasinsbyggnader, kajer, tullhus m.m. Uttryck för de speciella ekonomiska och sociala förhållanden som storindustrin skapade, såsom Folkparken och andra donationer, bostäder för olika sociala skikt och folkrörelsebyggnader. Kneippens kurortsmiljö och Borgs villastad med tidstypisk plan och stora, individuellt utformade villor på stora tomter. Röda stadens egnahemsområde, m. fl. bebyggelsemiljöer som speglar utvecklingen vid 1900-talets början. Rester av gamla infartsvägar och andra spår av det landskap som tidigare omgav stadskärnan.

(Revidering av riksintresset är under utredning hösten 2016.)

Riksintresse Leonardsberg- Himmelstalund- Skälv, E50, 51

Motivering:
Fornlämningsmiljö bl a med ett av landets märkligaste och mest omfattande hällristningsområden från bronsåldern. (Borgmiljö).

Uttryck för riksintresset:
Området ligger i en central kulturbygd med lång bebyggelsekontinuitet. Cirka 300 hällristningslokaler med över 6000 figurer samt boplatser från bronsåldern. Gravfält och boplatser från järnåldern anknyter till medeltida bytomter. Ringstaholms medeltida borgruin ligger i strategiskt läge på en ö i Motala ström.
I området ingår även: Himmelstalunds herrgård och brunnssalong från 1700-talet, brunnshotell, ”sexstyverskrogen”, ”femöresbron” m.m.

2 Övergripande historisk utveckling

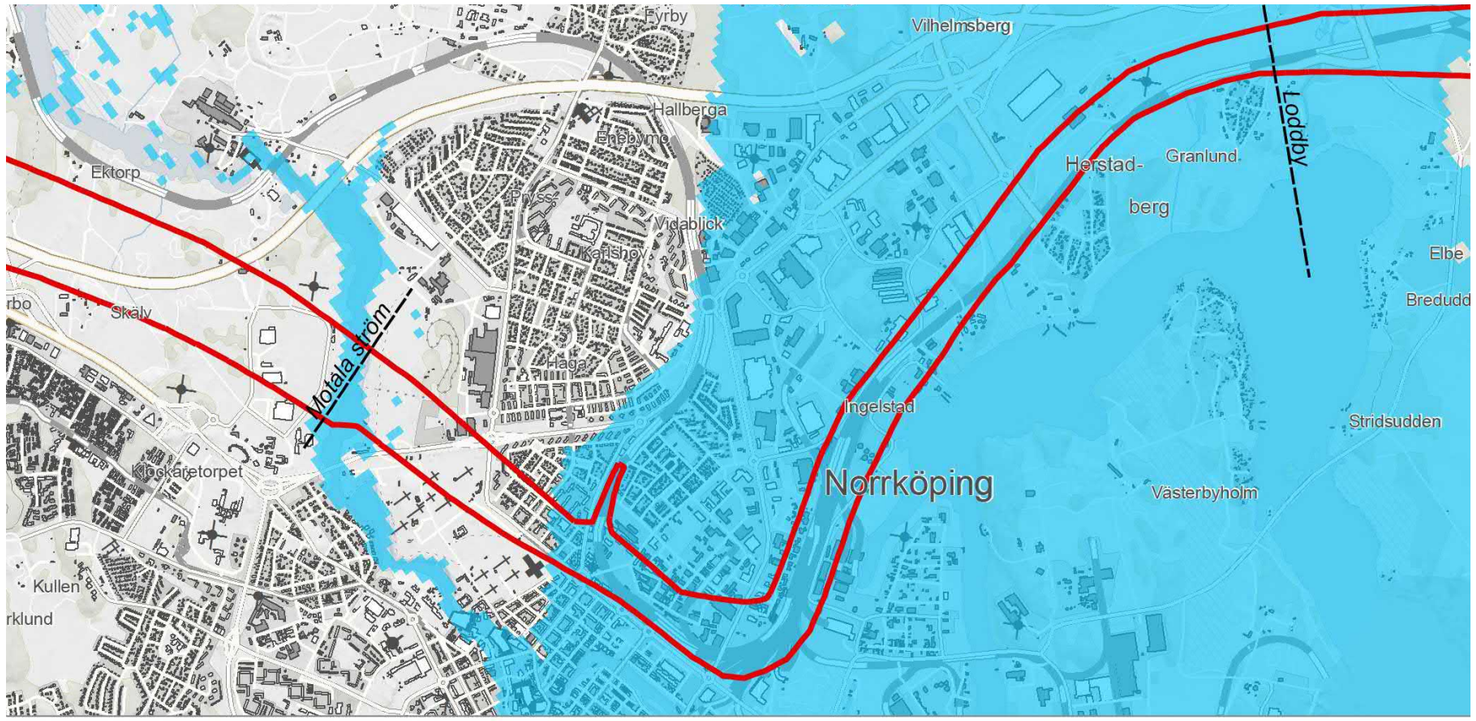
2.1 Geologiska förutsättningar

Läget för Norrköping har sin förklaring i de geografiska förutsättningarna på platsen. Motala ström med vatten från sjöarna Roxen och Glan bryter här den nord-sydliga Norrköpingsåsen och möter havsviken Bråviken. Norr om det relativt flacka landskapet kring Norrköping och Bråviken vidtar den mäktiga förkastningen Kolmården, som ligger ca 100-150 meter över havet. Väster om åsen ligger på cirka 25 meter över havet, medan landskapet öster om åsen ligger på en väsentligt lägre nivå, ca 5-10 meter över havet. Norrköpingsåsen, som ligger på cirka 40 meter över havet, utgörs av såväl isälvssediment som utsvallad sand och morän. Både väster och öster om åsen finns morän- och bergskullar som sticker upp ur lerslätterna. Det mer höglänta området väster om åsen har både glacial och postglacial lera, medan det mycket låglänta och flacka området mellan åsen och Bråviken främst består av postglaciallera med svämsediment utmed Motala ström. Cirka 2000 år före Kristus låg strandlinjen för havsviken cirka 20 meter över dagens havsnivå och följde i östra foten av Norrköpingsåsen. Dagens Motala ström mynnade i havsviken i höjd med Matteus kyrkan. År noll låg strandlinjen cirka 10 meter över dagens havsnivå. Strandlinjen för havsviken låg ett stycke öster om Norrköpingsåsen och ett antal öar hade stigit upp ur havet.

I ett historiskt perspektiv har förhållandet med Motala ströms kraftigt strömmande vatten, som uppstått på grund av stora höjdskillnader och passage genom isälvsmaterial, utgjort en kraftkälla samtidigt som det innebar att omlastning av varor och transport av båtar över land var nödvändig för att ta sig mellan insjöarna och havet. Vattnet var ändå tills att järnvägen byggdes på 1800-talet vårt främsta kommunikationsmedel. De höglänta områdena runt Himmelstalund och Borg invid Motala ström var lämpliga för en betydelsefull bosättning redan under forntiden. Det var lätt att över vattnet ta sig hit från stora områden i Östergötlands inland och det utgjorde en ypperlig plats för att kontrollera in- och utförsel av varor och människor. Dessutom utgjorde åsen en lämplig kommunikationsled i nord-sydlig riktning vilket ytterligare förstärkte platsens betydelse. Den nordsydliga landsvägen fram till mitten på 1800-talet följde också Norrköpingsåsen och korsade Motala ström där den var som smalast, centralt i dagens Norrköping.

2.2 Nomader

De första människorna bosatte sig i trakterna av dagens Norrköping under stenåldern efter att inlandsisen börjat ge vika för omkring 12 000 år sedan. Människor och djur följde tätt efter den vikande isranden och havet sjönk undan alltmer, skogar etablerades och det bildades resursrika innerskärgårdar som människan kunde ta i bruk. De tidigaste bosättarna var troligen mer eller mindre nomader. De människor som befolkade Östergötland under stenåldern (cirka 8000 – 1800 före Kristus.) levde i mindre grupper som försörjde sig genom att fiska, jaga och samla. De geografiska förutsättningarna vid nuvarande Norrköping var redan under forntiden gynnsamma med strömmen som förband inlandets med havsviken. Spår efter stadigvarande bosättning har hittats vid Motala ström och tyder på att vattendraget redan under stenåldern fungerade som en viktig kommunikationsled.



Strandlinje ca 20 meter
över dagens, vilket
motsvarar neolitikum/
bronsålder

Korridor Ostlänken

Etapper kulturarvsanalys

0 1 2 3 4 5 km

Etapp: OLP2
Delområde: Loddby - Klinga
Datum: 2016-08-26
Skala: 1:50 000

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 2 Cirka 2000 år före Kristus låg strandlinjen för havsviken cirka 20 meter över dagens havsnivå och följde i östra foten av Norrköpingsåsen. Redan då var strömmen dominant i landskapet och på Himmelstalundsområdet erbjöds en lämplig skyddad bosättningsort under bronsåldern. Illustration Sweco.

Under yngre stenåldern lärde man sig att bruka jorden. Därmed skapades det äldsta jordbrukslandskapet i randbygden och intill moränhöjder. Människorna började också hålla tamdjur som oxar, får och svin. Men fisket och jakten var fortfarande en viktig källa till försörjning.

2.3 Jordbruket utvecklas

Blandekonomins uppbyggnad med odling, insamling och djurhållning fortsatte att prägla människornas försörjning även under bronsåldern (ca 1800– 500 före Kristus). Under yngre bronsåldern lärde man sig att gödsla åkern, genom att stalla tamdjuren och ta tillvara gödslet. Nya grödor som hirs, rovor, bönor och lin togs i bruk och boskapshjordarna ökade i storlek. I takt med odlingens framväxt blev landskapet allt öppnare. Till det öppna landskapet bidrog också människans behov av ved för uppvärmning, matlagning, konstruktioner med mera. Byggnaderna blev under järnåldern större och stabilare med väggar av trä och vasstak.

Fig. 3 Fornlämningar vid Himmelstalunds rekreationsområde. Det öppna landskapet i bakgrunden.

Mellan Himmelstalund och Fiskeby, väster om Norrköping, låg ett bördigt landskap som kunde försörja många människor. De rika hällristningarna invid Himmelstalund berättar bland annat om möjligheterna att hålla stora boskapshjordar, de berättar om fruktbarhet, solvärme, älgar, krigare och båtresor. Under senare delen av bronsåldern utvecklades samhället och framgångsrika släkter kunde ta ledande ställningar och utöva makt. Himmelstalundsområdet har utifrån sin rika förekomst av fornlämningar och strategiska geografiska läge tolkats som platsen för ett regionalt centrum.

2.4 Järnets ökade betydelse

Vid vår tideräknings början fick järnet en utökad betydelse och perioden ca 500 före Kristus till omkring 1050 efter Kristus omnämns som järnåldern. Järnet framställdes från myrmalm och gav möjlighet att tillverka effektivare verktyg vilket främjade en stark modernisering av jordbruket och gjorde det möjligt att bruka tidigare obrukbar mark. Också vapnen blev effektivare och möjligheten att visa och ta makt blev större. Människorna var nu definitivt fast bosatta och gårdarna kom att ligga längre in i skogsmarken. Nya grödor som råg började odlas. Klimatet blev under en period kärvare och landskapet förändrades då lövskogen successivt började ersättas av barrträd och granen bredde ut sig allt mer.

Järnålderns spår i kulturlandskapet syns idag främst i stensträngssystem vilka ursprungligen hade funktionen som hägnader för att förhindra boskapen att ta sig in på åkrar och ängar och för att leda djuren från gården till det gemensamma betet på utmarken. Stora delar av landskapet hägnades in och de olika marktyperna åker, äng och betesmark åtskildes. Det är vid denna tid som uppdelningen mellan inägor och utmarker först etableras. Stensträngssystemen är ofta stora och kan sträcka sig över flera nutida byars ägor. De rymmer också gårdstomter och befolkningens gravar. Stensträngarna syns i anslutning till enskilda gårdar även om det var vanligast förekommande att flera gårdar tillsammans brukade gärdena och fägatorna.

Under yngre järnålder (550 – 1050 efter Kristus) skedde en omvandling i nyttjandet av landskapet. Stenmurar slutade uppföras och många av de gamla gravplatserna, gårdarna och även fornborgarna övergavs. De utspridda gårdarna flyttade och bildade byar på åkerholmar centralt i odlingsmarken, i samma lägen som där byar och gårdar ligger än idag. Nya begravningsplatser anlades intill byarna. De fysiska uttrycken i landskapet bottnar i en förändrad syn på äganderätten och speglar en ny samhällsorganisation med nya sociala strukturer.

Det topografiskt gynnsamma läget vid Motala ström, längs inne i en av Östersjöns djupaste vikar befolkades under brons- och järnålder och bosättningar etablerades längs strandlinjen. Den vattenburna kommunikationsleden mellan Östersjön via Bråviken, Glan, Roxen till Vättern möjliggjorde goda förbindelser och avgörande förutsättningar för handel. Borg, på den södra sidan av Motala ström blev under senare delen av järnåldern en etablerad stormansgård med kontroll över handeln. Troligen ledde stormansgårdar av detta slag också den religiösa kulten.

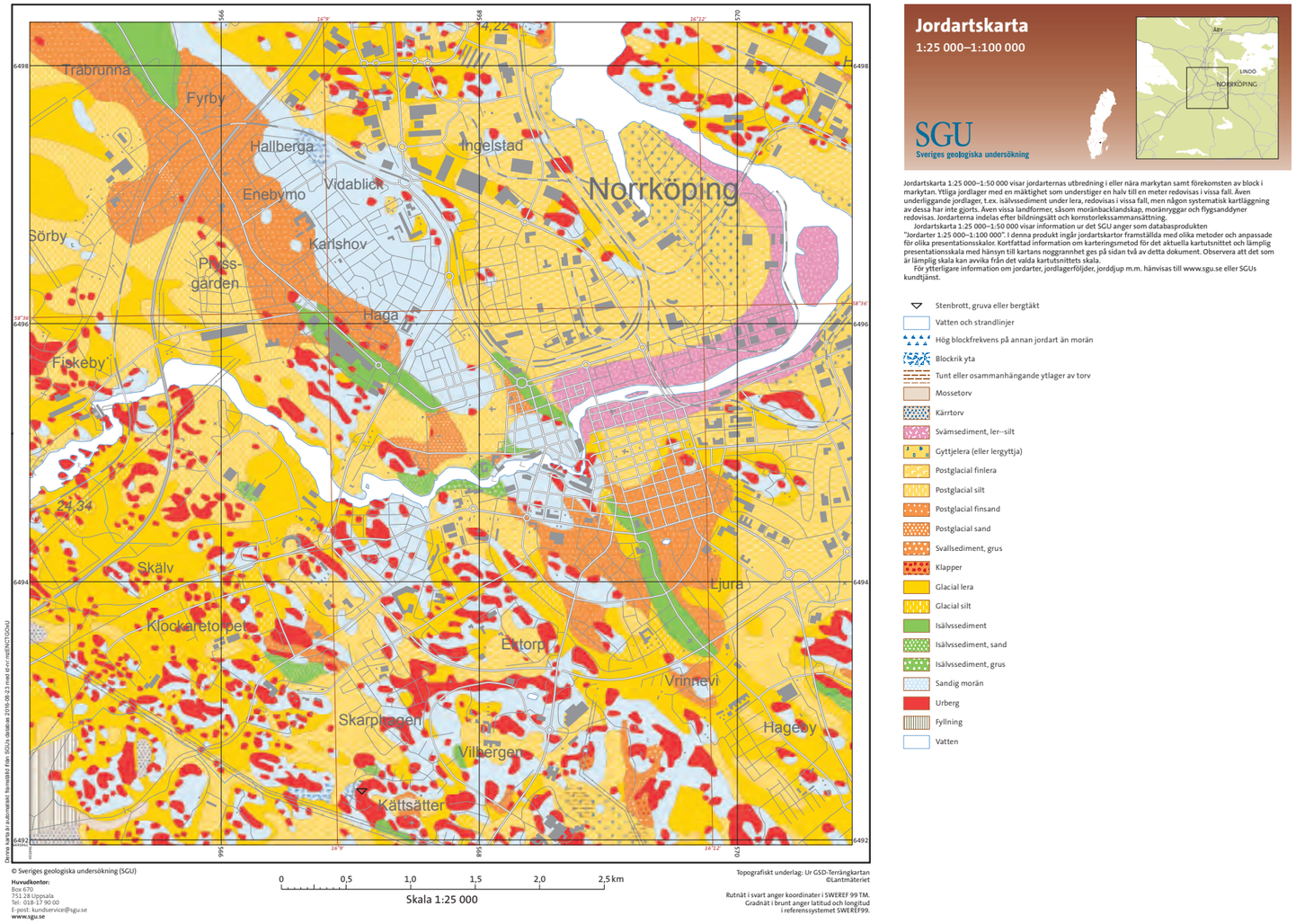


Fig. 4 Jordartskartan. Norrköpingsåsen, som ligger på cirka 40 meter över havet, utgörs av såväl isälvssediment som utsvallad sand och morän. Både väster och öster om åsen finns morän- och bergskullar som sticker upp ur lerslätterna. Det mer höglänta området väster om åsen har både glacial och postglacial lera, medan det mycket låglänta och flacka området mellan åsen och Bråviken främst består av postglaciallera med svämsediment utmed Motala ström. Källa: SGU

Fig. 5 Utdrag ur "Plan och panorama över Norrköping och dess omgivningar" från år 1848. Norrköping ligger i ett strategiskt läge där landvägen över Norrköpingsåsen passerar Motala ström. Motala ström med vatten från sjöarna Roxen och Glan bryter här den nord-sydliga Norrköpingsåsen och möter havsviken Bråviken. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

2.5 Det tidigaste Norrköping

Under medeltiden (cirka 1050 – 1530 efter Kristus) var landskapet fortfarande väldigt likt den yngre järnålderns landskap. Gårdarna var fortsatt grupperade i byar. I Östergötland var byarna ofta små radbyar och odlingsmarken var indelad enligt solskiftets principer i långsmala åkertegar som åtskildes av diken eller impediment och brukades enskilt av gårdarna. Möjligheterna till försörjning kom under medeltiden att utvidgas till malmbrytning och gruvdrift vilket gynnades av god tillgång på skogsresurser och vattenkraft.
Under medeltiden uppstod fler samhällen med tätt liggande gårdar med fähus, uthus och verkstäder för hantverk. Vattenfallen mellan sjön Glan och Bråviken, där strömmen bryter genom Norrköpingsåsen, har sedan tidig medeltid använts som kraftkälla för kvarnar och andra industrier. Redan under 1200-talet etablerades bostäder och verksamheter här. Kyrkans makt stärktes under medeltiden och bland annat skänktes rätten till laxfiske i Motala ström till Skänninge kloster på 1280-talet av Drottning Sofia den äldre. Bebyggelsen tätnade runt vattenfallen och verksamheter som kunde dra nytta av fiske eller vattenkraft, flyttade till orten. Vid läget för nuvarande Drottningbron fanns redan tidigt en passage över strömmen och denna nyttjades av långväga resande och blev platsen för försäljning av proviant och andra varor.
Det äldsta omnämnandet av ”byamännen” i Norrköping kan beläggas 1350. På 1300-talet fanns här omkring 400 invånare. 1384 fastställdes stadsgränser och byns framväxt som stad i juridisk mening tog sin början. Likväl var det egentligen fortfarande mer fråga om en större by med små tomter, låga ryggåsstugor med torvtäckta tak, ladugårdar, hönshus och verkstäder. Stadsborna höll djur som betade på markerna runt staden och på gärdena fanns plats för odling. Bebyggelsen var framför allt lokaliserad till området söder om Motala ström där utfyllnader möjliggjorde ytterligare byggbar mark i fördelaktigt läge för bostäder och olika verksamheter.

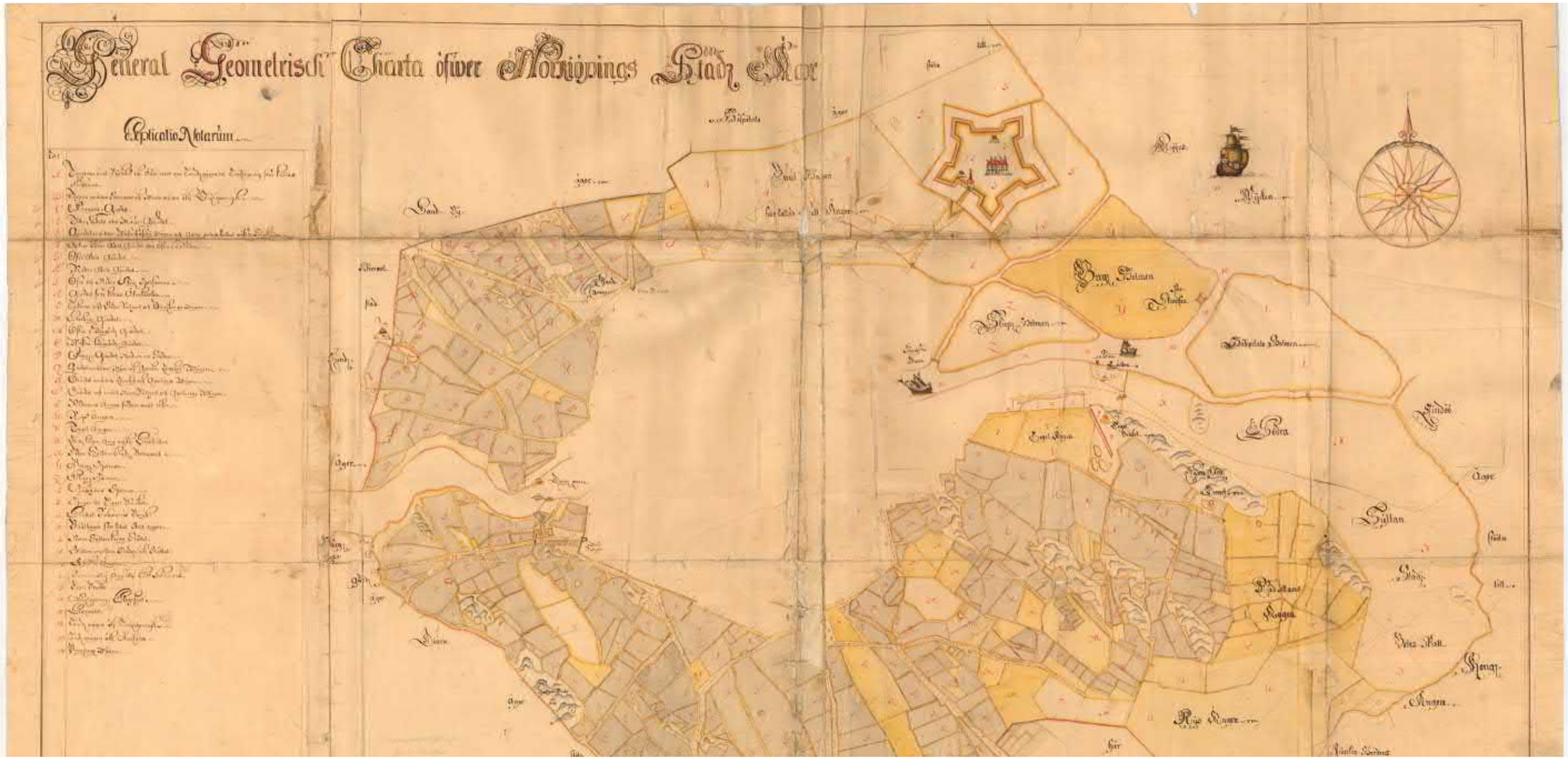


Fig. 6 Del av ”General Geometrisch Charta öwfer Norkiöping Stads Ägor” från år 1600. Kartan visar stadens mark utanför stadens staket. Själva stadsområdet har lämnats blankt i kartans mitt. I kartans nordvästra del ses Norr Tull, där tre landsvägar sammastrålar invid en öppen plats. I området finns också de så kallade dragsgärdena som bland annat användes för djurhållning. Källa: Lantmäteriet.

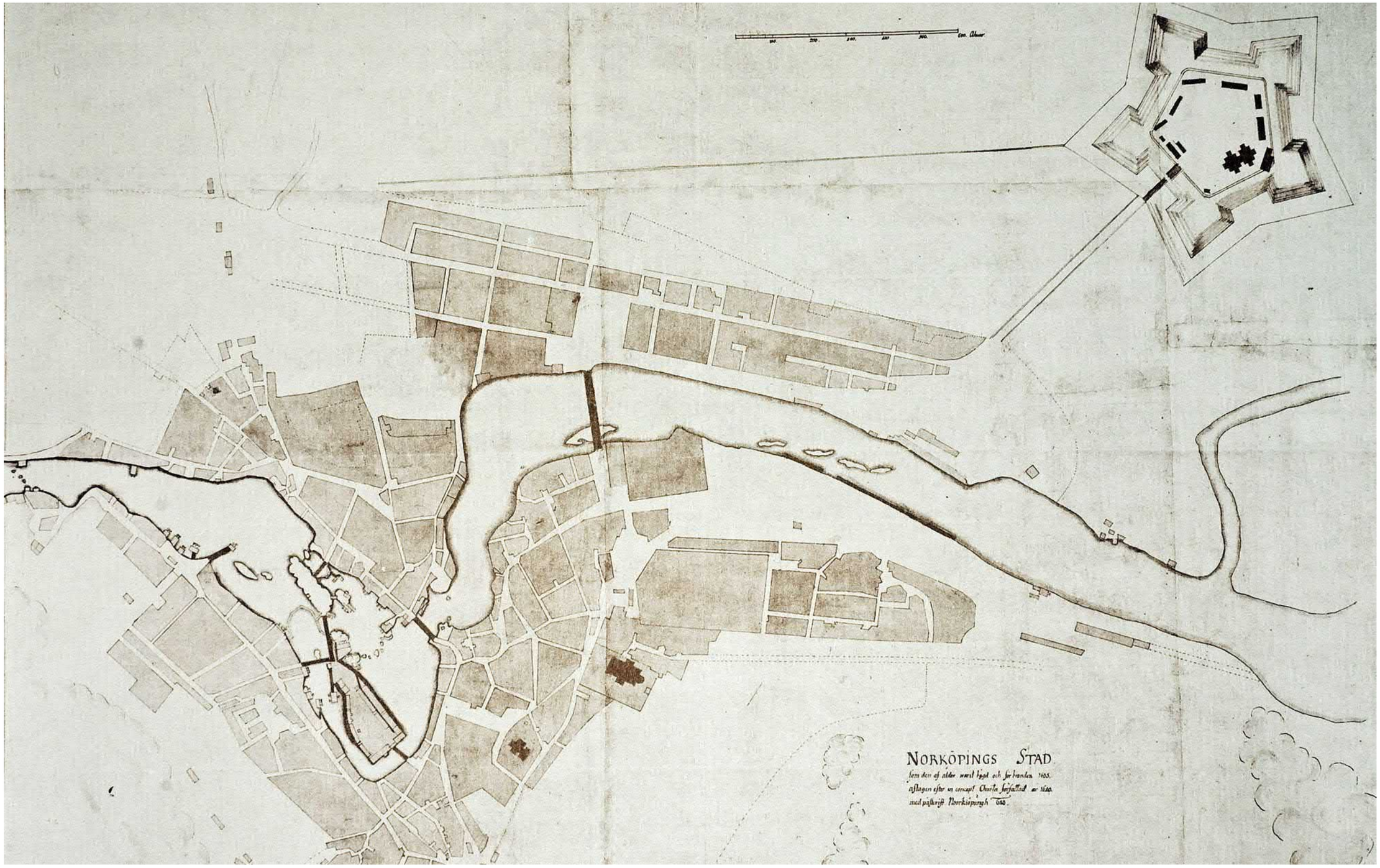


Fig. 7 Kartan som avbildar Norrköping år 1640 är den äldsta bevarade avbildningen av staden. Den oregelbunda gatustrukturen vittnar om en naturligt framvuxen bebyggelse med utgångspunkt från topografin. Befästningen Johannisborg vid inloppet till staden uppfördes under tidigt 1600-tal som residens åt hertig Johan av Östergötland. Norr om Motala ström ligger Nya staden utlagd, men det skulle ta många decennier innan området också var bebyggt. Nya staden kom senare att kallas Saltängen och är i dag Sveriges äldsta bevarade exempel på en stad byggd enligt rutnätsprincipen. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

2.5.1 Utskeppningshamn för järn under 1500-talet

Bebyggelsen runt kraftkällan Motala ström tätnade allt mer och fick en ytterligare ökad betydelse under 1500-talet då Östergötlands bergslag började använda Norrköping som utskeppningshamn för järnmalm. Järnet hade en viktig betydelse för Sveriges växande roll som militär stormakt. Invandrade holländare medverkade till att fyndigheter i Finspång och Norrköping kunde exploateras och den moderniserade järnhanteringen medförde en kraftig expansion av staden med nya arbetstillfällen och befolkningstillväxt.

Redan under 1500-talet fanns det planer på en stadsplanemässig reglering av bebyggelsen och gatunätet. 1567 brändes Norrköping i samband med ett danskt anfall och året därpå föreskrev Johan III att staden skulle byggas upp norr om strömmen efter en utstakad rutnätsplan. 1572 utlovades också skattefrihet för dem som byggde nya hus i sten eller korsvirke. Det är inte känt om någon utbyggnad faktiskt kom till stånd i detta skede.

2.5.2 Hertig Johans residensstad

Under början av 1600-talet etablerades ett flertal industrier i staden. Holmens bruk, ett vapenfaktori, ett mässingsbruk, ett vantmakeri och även ett pappersbruk gav upphov till utökade arbetstillfällen vilket även ledde till arbetskraftsinvandring från bl.a. Tyskland, England och Holland. Bebyggelsen förtätades i synnerhet mellan de båda medeltida kyrkorna S:t Olof och S:t Johannes och längs med strömmen eftersom det var ett gynnsamt läge.

Av stor betydelse för Norrköpings utbyggnad som stad kom Hertig Johan, son till Johan III och hans andra hustru Gunilla Bielke, att få. Då hans föräldrar avled tidigt och efter att vid flera tillfällen avsagt sig eventuella anspråk på tronen blev Johan utnämnd till hertig över Östergötland med rätt att beskatta landsdelen. Som hertig drev han ett aktivt arbete att utveckla sitt hertigdöme och särskilt Norrköping som han gjorde till sin huvudstad och som successivt kom att utvecklas till en av de viktigaste industristäderna i Sverige. 1613 började furstebostaden Johannisborg att uppföras. Anläggningen skulle också fungera som försvarsanläggning. Anläggningen som också kallats Norrköpings hus och Johannisborgs slott, planerades av den i Sverige verksamme nederländske fästningsbyggaren och arkitekten Hans Flemming.

Flemming upprättade 1613 vidare en stadsplan över Saltängen, som kallades ”nya staden”, med en bred diagonal gata mellan Johannisborg och den nya stadsdelen. Från furstebostaden syntes Norrköpings två medeltida kyrkor och den nya och gamla staden. 1614 uppfördes den första Saltängsbron. Den Nya staden fick en rätvinklig stadsplan efter europeiska mönster och de som lät uppföra trevånings stenhus fick tomter gratis och 12 års skattefrihet. Trots detta tog utbyggnaden flera decennier att fullborda. Johannisborg brottades redan tidigt med de sanka markförhållanden och blev i praktiken aldrig färdigställt och det kom aldrig att få någon militär betydelse.

2.5.3 1640-talets reglering

Axel Oxenstierna avsåg under 1640-talet att befästa Norrköping. 1641 godkände kungl. Maj:t en plan som innebar att stadens gatunät rätades upp och utökades i sydost och nordväst. Det nordvästra hörnet av rutnätsmönstret är snett avskuret på planen, en planstruktur som återstår än i dag. I planen bred-

Fig. 8 Häradskartan från 1868-1877, blad Norrköping J112-56-11 och Styrestad J112-56-15 sammansatta. Järnvägen har kommit till Norrköping och staden har till stora delar fått den struktur som bevaras än i dag innanför promenaderna. Utanför dessa bevaras fortfarande jordbruksmarkerna och de stora godsen. Källa: Lantmäteriet.

Fig. 9 Norrköping år 1876 . Litografi av P. Laurentz Andersén. Källa: Wikipedia.

dades också den norra kvartersraden i den ursprungliga saltängsplanen. 1638 hade den norra tullporten flyttats och arbetet med att ersätta stadens staket med en mur hade påbörjats. År 1645 godkände Drottning Kristina planerna en ytterligare gång och beordrade att arbetet skulle påbörjas omgående. De centrala delarna av staden drabbades år 1655 av en omfattande brand. Både de västra och östra delarna av staden skonades dock liksom områdena på norr. Efter branden kunde stadsregleringen utföras effektivare. Under resterande del av 1600-talet fortgick utbyggnaden i huvudsak enligt planerna.

Den starka konjunkturen kulminerade under 1620- och 30-talen då järnbruk och vapentillverkning fick ett uppsving på grund av Sveriges inträde i trettioåriga kriget. Från 1600-talets mitt till frihetstidens början avstannade dock utvecklingen successivt. Vapentillverkningen fick en minskad betydelse och trots att textilindustrin, som också i stor utsträckning levererade till kronan, hade börjat växa sig stark kompenserades inte det ekonomiska bortfallet.

2.6 1700-talets stad

År 1710 drabbades Norrköping av pesten och närmre hälften av invånarna dog. Inte långt senare, 1719, invaderades staden tillsammans med stora delar av Upplands, Sörmlands och Östergötlands skärgård av Ryssland med omfattande skadegörelse som följd. Syftet var att tvinga fram ett slut på det nordiska kriget som hade pågått sedan år 1700. Först efter den ryska invasionen återhämtade sig Norrköping och industrierna kom på fötter igen. Staden byggdes upp igen efter den befintliga planen och utvecklingen blomstrade 1700-talet igenom, gynnad av goda konjunkturer för det östgötska bergsbruket. Carl von Linné passerade Norrköping våren 1741 och noterade bland annat i sina anteckningar att Norrköping var tilltalande och att staden var stor, husen vackra, gatorna breda, det fanns tre kyrkor, fyra torg och många trädgårdar.

2.7 1800-talets blomstrande textilstad

Under 1800-talets första del genomgick Norrköping en kraftig tillväxtperiod tack vare ett starkt uppsving för klädestillverkningen. Textiltillverkningen blomstrade ända fram till 1950-talet. På 1810-talet tillverkades hälften av Sveriges textil i Norrköping och på 1850-talet var siffran uppe i omkring 85%.

Folkökning, inflyttning från landsbygden och industriernas expansion ledde tillsammans med starkare politiskt styrd stadsplanering runt om i landet till ett nytt helhetsgrepp om stadens planering och uppbyggnad. Myndigheterna avsåg att integrera fysisk planering med ekonomiska och sociala program. Nya tekniska innovationer såsom vatten- och avloppssystem, gasledningar, spårvagnar och tåg bidrog till den moderna stadens födelse.

På 1850-talet påbörjades utbyggnaden av Norrköpings promenader. Promenaderna har tillsammans med parkanläggningar, offentliga byggnader och nya kvarter som tillkom vid samma tidpunkt, i stor grad kommit att prägla staden sedan dess. I det äldre stadsområdet innanför promenaderna förändrades bebyggelsen kraftigt under 1800-talets slut och 1900-talets början då husen blev högre och större. Fram till sekelskiftet 1900 höll sig stadens utveckling i huvudsak innanför de utlagda promenaderna.

En stad som Norrköping med framgångsrik industri och näringsliv har under seklerna varit särskilt beroende av sitt omland för försörjningen. De framgångsrika industriägarna har också haft möjlighet att köpa upp och utveckla gårdar i stadens närhet. Norrköping har därför länge varit omgiven av stora och framgångsrika jordbruk med påkostade bostadshus. Som exempel kan nämnas Ståthöga, Igelsta, Marieborg och Herrstadberg. Gårdsanläggningarna med arkitektoniskt bearbetade huvudbyggnader låg ofta på höjder i landskapet, på mark som inte var lämplig för jordbruk, och om möjligt i närheten av vatten. Runt huvudbyggnaden fanns flyglar och trädgårdar för både rekreation och grönsaks- och fruktodling. Inte långt från bostadshusen låg ekonomibyggnader och arbetarbostäder och odlingsmark och hagar omgav anläggningarna. Vanligen hörde torp och backstugor till de stora godsen.

2.8 Järnhästens revolutionerande inträde

Transport med hjälp av järnväg tog under början av 1800-talet fart i Storbritannien. Ångmaskinens tillkomst och prisfall på tackjärn genererade en modernisering av de tidigare spårbanorna av trä som använts i gruvdrift. Järnvägen användes initialt inom industrin men kom snabbt att utvecklas för persontrafik. Under 1830-talet uppfördes de första järnvägsstationerna i Storbritannien som genom stora delar av seklet var ett föregångsland med nya innovationer för järnväg.

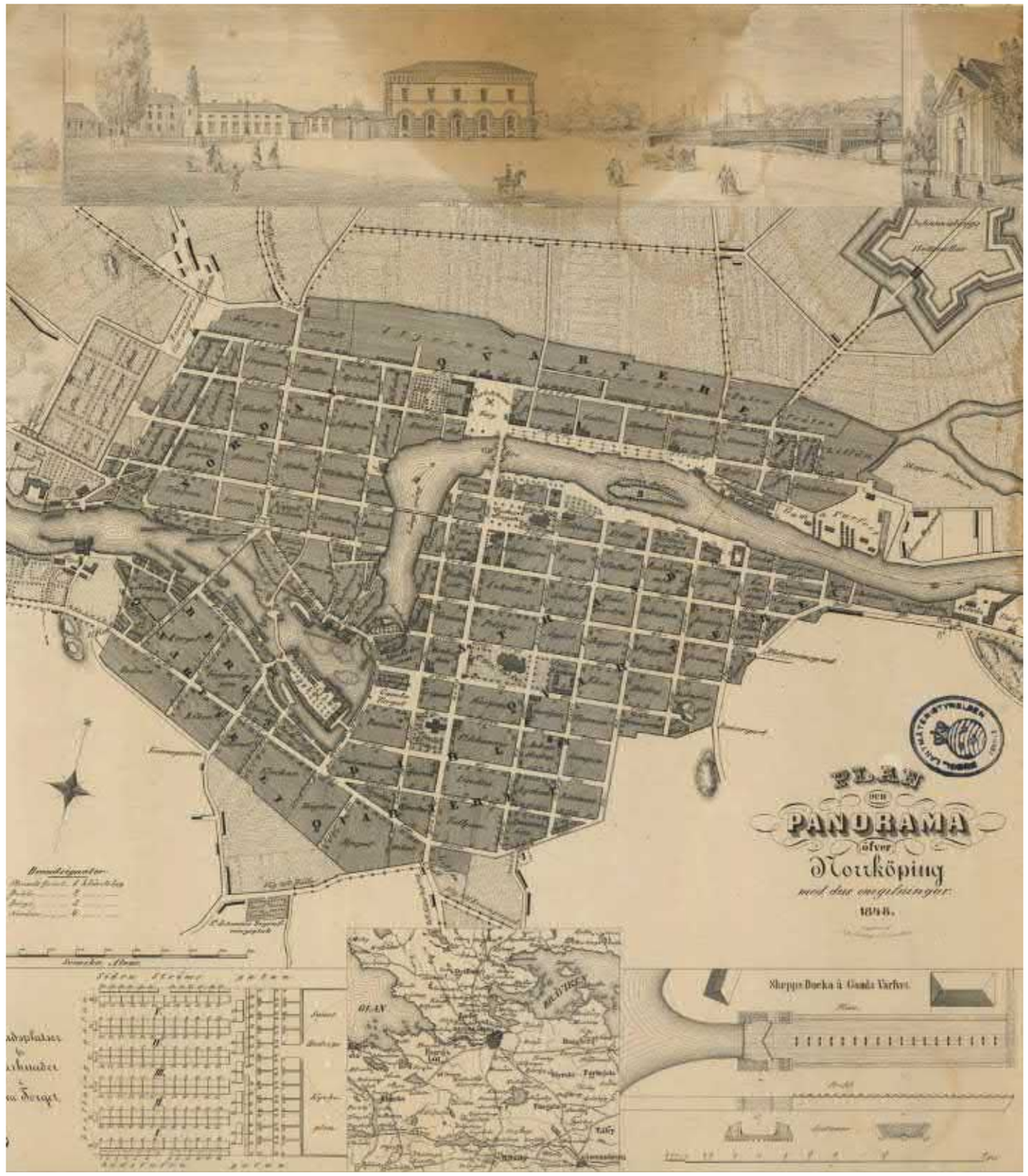


Fig. 10 Utsnitt ur kartan över Norrköping från år 1848. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Fig. 11 Utsnitt ur stadskarta från 1858. Rutnätsregleringen och de vattennära industriverksamheterna framträder tydligt. Grönstråket Norra promenaden (här Nya Allén) är planerad norr om kvartersbebyggelsen, parallellt med den nyanlagda järnvägen i norr. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

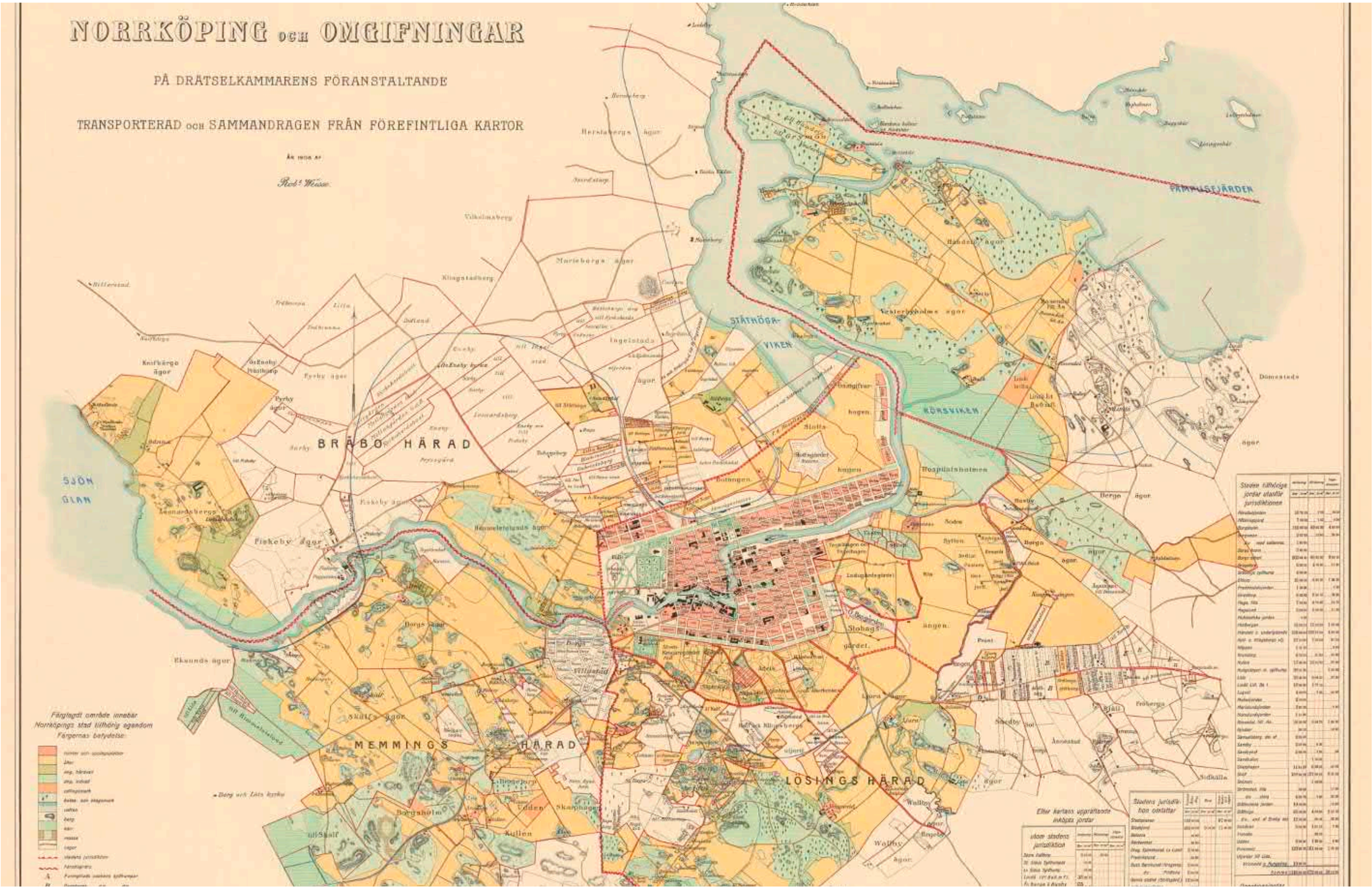


Fig. 12 Del av "karta öfver Norrköping och Omgifningar" från år 1908. Den dåvarande stadsgränsen följde Bergslagsgatan i Marielund och skar tvärs över gärdena mellan Folkparken och Himmelstalunds ägor. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

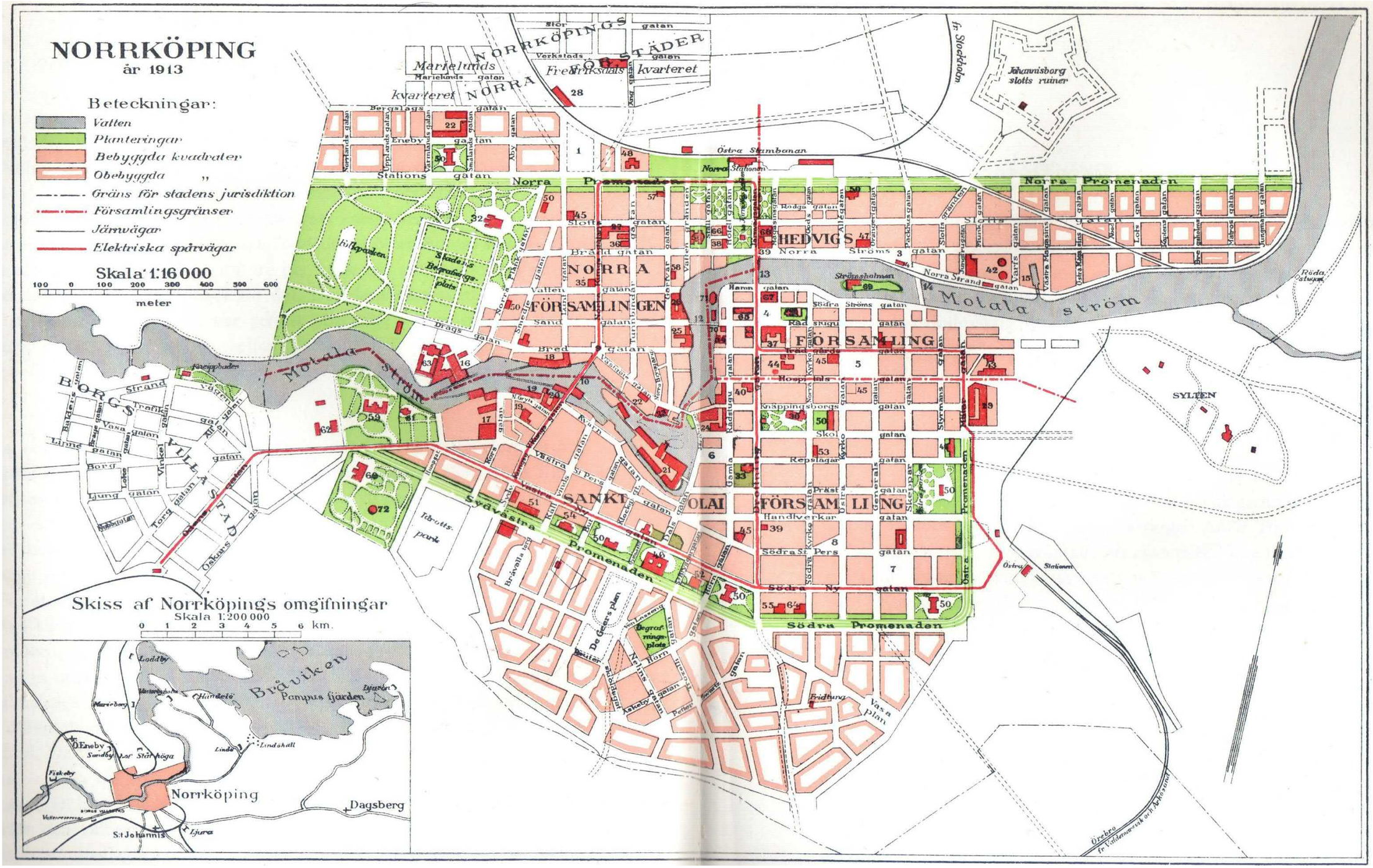


Fig. 13 Kartan över Norrköping från år 1913. Norrköpings norra förstäder är utsatta på kartan och under texten kan industribyggnaderna i kvarteret Vulcan skönjas. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Fig. 14 Vy mot öster längs Norra Promenaden. Promenaden är en del av det allébälte som i princip löper kring hela centrala Norrköping och började anläggas under 1850-talet efter privat initiativ från snusfabrikör Erik Swartz. Planförslaget sprang ur det kontinala stadsplaneidealet med trädkantade esplanader med syftet att föra in ljus och luft i de annars täta storstäderna. I Norrköping förlades dock grönstrukturen som gränsalléer mellan stad och landsbygd, och inte mitt i staden som brukligt var. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

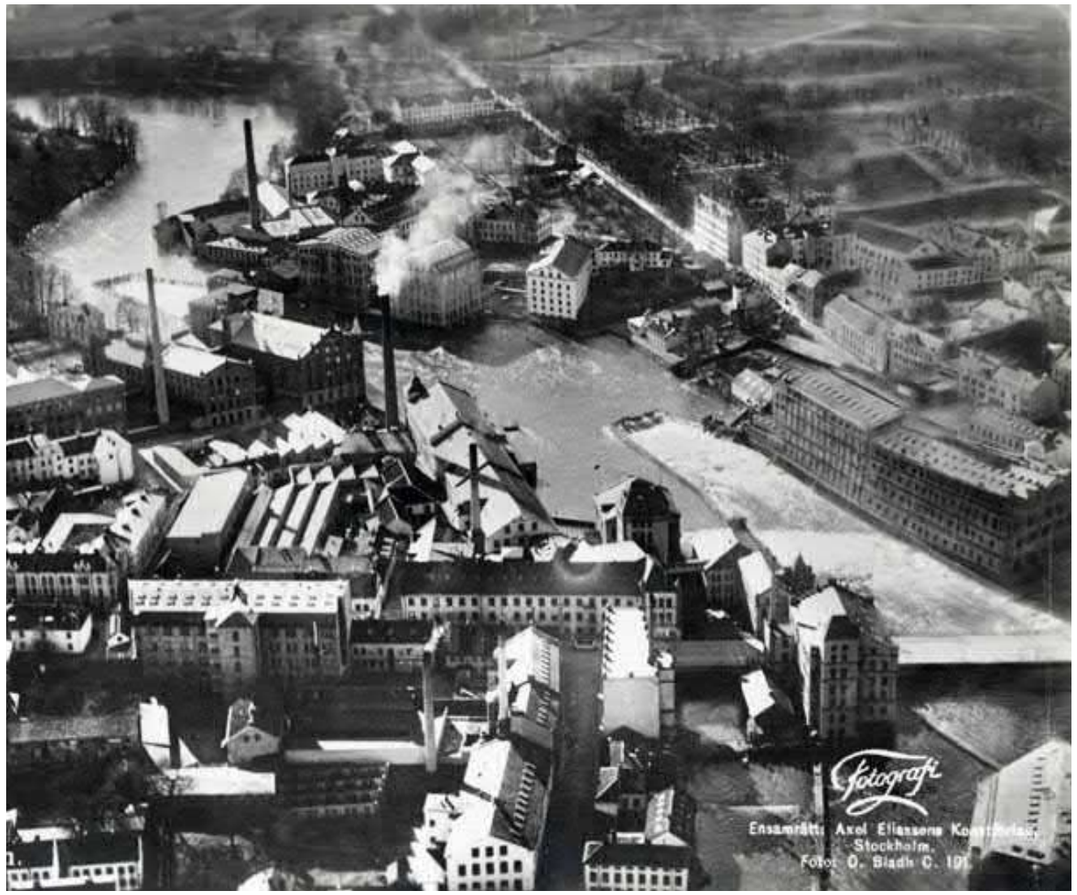


Fig. 15 Flygbild över Motala ström 1938-49. Källa: http/foretagskallan.se

I Sverige tog det statliga järnvägsnätets utbyggnad sin början under tidigt 1850-tal då arbeten med förbindelserna Malmö-Lund och Göteborg-Jonsered startade. Initiativet till ett svenskt järnvägsnät hade ursprungligen kommit från privat håll. Under några år diskuterades frågan även inom regeringen och år 1853 framlades en proposition om byggandet av ett statligt stambanenät. Infrastrukturen lades därefter successivt ut i södra delarna av landet och Östra stambanan mellan Katrineholm och Nässjö invigdes år 1874. Första delen av banan, Katrineholm-Norrköping, öppnade redan år 1866. I Norrköping innebar järnvägen samt nya ångmaskiner startskottet för en helt ny industriera då verksamheterna kunde placeras på andra ställen än vid vattenkraften Motala ström.

2.9 1900-talets utveckling

Norrköping var mellan 1840 och 1870 Sverige tredje största stad, vars prägel av fabriks- och textilstad kvarstod långt in på 1900-talet. Textilindustrin var dominerande men pappersindustrin var också viktig. Över 50 % av befolkningen var industriellt sysselsatt ännu 1950. Hamnen och sjöfarten var också länge av stor betydelse och Norrköping var långt fram i modern tid en av Östersjöns viktigaste hamnar. Under 1900-talet, när nya energi- och kommunikationsmetoder gjorde det möjligt att förlägga industrier bortanför Motala ström växte industriområdena ut kraftig och nya industrier etablerade sig i staden.

Under de första decennierna av 1900-talet inkorporerades till Norrköping delar av närliggande socknar och landsförsamlingar. På flera håll hade det uppstått så kallade förstäder, det vill säga oreglerad stadsbebyggelse i form av arbetarbostäder, butiker och verksamheter. I och med att dessa inkorporerades i staden reglerades de och bebyggelsen förbättrades och den kommunala servicen i form av skolor liksom vatten- och avlopp förbättrades och byggdes ut successivt. Matteus kyrka uppfördes på Norr på 1890-talet som en följd av den kraftiga befolkningstillväxten i den norra delen av staden. Under 1970-talet införlivades omkringliggande kommuner som till exempel Skärblacka, Kvillinge, Kolmården och Vikbolandet i Norrköping.

Textilkrisen på 1940- och 50-talen slog hårt mot Norrköping och de gamla textilfabrikerna försvann en efter en. Näringslivet omformades successivt och blev efter hand alltmer tjänsteinriktat. Som kompensation för alla förlorade arbetstillfällen under textilkrisen utlokaliserade regeringen fem statliga myndigheter till Norrköping under 1970-talet, SMHI, Invandrarverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Kriminalvårdsanstalten. Industrins sammansättning blev med tiden också mer varierad. Befolkningsökningen gick i relativt långsam takt under hela 1900-talet. Redan 1870 passerades Norrköping av Malmö som rikets tredje största stad och fjärdeplatsen behölls fram till 1970 men därefter har flera städer befolkningsmässigt passerat Norrköping.

Under 2000-talet har etableringen av Linköpings universitet, i form av Campus Norrköping, starkt kommit att prägla staden tillväxt och utveckling.

3 Karaktärsområden

Miljöbeskrivning och historisk framväxt

Utredningsområdet har delats in i 20 så kallade karaktärsområden. Områdesindelningen är baserad på de olika miljöernas tillkomst och historia liksom dess nuvarande karaktär. Vart och ett av områdena beskrivs utifrån dess nuvarande kulturhistoriska karaktär samt hur och när miljöerna tillkommit. Fokus ligger på den befintliga miljön, inte på sådant som sedan tidigare är borta.

Kulturhistorisk analys och råd

Tillsammans med en analyskarta har sedan miljöernas viktigaste kulturhistoriska drag definierats och värderats. På analyskartorna redovisas miljöernas lagstadgade skydd samt andra utpekanden av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Kartorna har försetts med pilar som redovisar så kallade strukturella samband. Med detta avses att den kulturhistoriska miljön hänger samman med en annan miljö eller företeelse och att värdet hos kulturmiljön påverkas av detta samband. På kartorna redovisas också så kallade visuella samband. Dessa visar antingen på siktlinjer som är medvetet formgivna och som har varit viktiga historiskt och därför är betydelsefulla för det kulturhistoriska värdet, eller på visuella samband som är nya eller har uppstått av en tillfällighet men som bidrar till upplevelsevärdet i stadsmiljön. Som exempel på ett viktigt visuellt samband som har höga kulturhistoriska värden är siktlinjen från Carl Johans park mot stationshuset. Detta är en medveten komposition och en del av den ursprungliga gestaltningen. Ett visuellt samband som har uppstått spontant men som ändå stärker den historiska dimensionen i stadsmiljön är möjligheten att se Johannisborgs slottsruin från Bergslagsgatan.

På kartorna redovisas kulturmiljöns olika lagskydd (riksintresse, skydd enligt kulturmiljölagen och skydd genom plan- och bygglagen). Bebyggelse med skydd i detaljplan är enbart kontrollerat inom Ostlänkens korridor. Kartorna redovisar också övriga officiella utpekanden så som regionala kulturmiljöer som pekats ut av Länsstyrelsen, och kommunala kulturhistoriska klassificeringar av bebyggelse och parker. För den kommunala klassificeringen redovisas de två högsta klasserna av kulturhistoriskt värde, klass 1 och 2 där klass 1 har det högsta kulturhistoriska värdet.

Slutligen lämnas råd för lokalisering av spårlinjen. Syftet med dessa är att enkelt redogöra för hur Ostlänken bör placeras med bevarande av så stora delar som möjligt av den kulturhistoriska miljön.

Mer än korridor analyseras

För att kunna studera konsekvenserna för kulturmiljön med anledning av projekt Ostlänkens genomförande i Norrköping är det nödvändigt att förstå miljön i dess kulturhistoriska sammanhang. För att vi i senare skeden av projektet ska kunna analysera konsekvenserna för till exempel riksintresset Norrköping och Himmelstalund och för stadsmiljön i stort har vi här beskrivit delar av staden som ligger utanför korridoren och som inte riskerar fysiska ingrepp men däremot visuell påverkan.

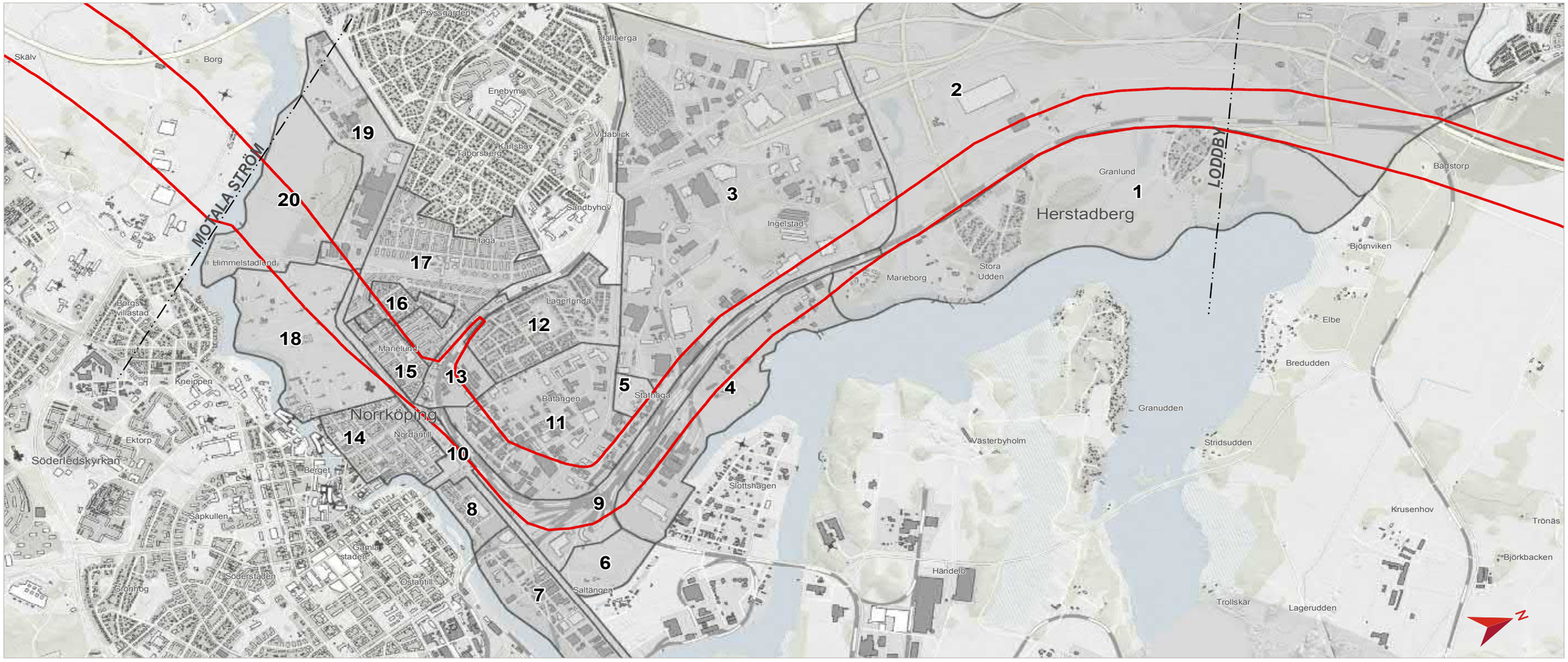


Fig. 16 Karaktärsområdenas indelning och numrering. Observera norrpilen. Illustration: Sweco

3.1 Loddby och Herstadberg

Villasamhällen i landsbygdsmiljö

Karaktärsområdet ligger öster om stambanan vid Loddbyviken. Området har ett välbevarat landskap som är flackt och småskaligt med en blandning av skog och öppen mark och odlingsmark. Längs i norr ligger bostadsområdet Loddby med slingrande gator och röda trähus med vita detaljer. I området finns en säteribyggnad med flyglar och park uppfört omkring år 1800. Mitt i karaktärsområdet ligger bostadsområdet Herstadberg som också har fritt liggande villor, slingrande vägar och uppvuxna trädgårdar. Bebyggelsen är mer blandad till sin karaktär med hus från 1920-talet och framåt. Strax söder om Herstadberg ligger en marina för fritidsbåtar med stora uppläggningsplatser.

I karaktärsområdets sydöstra del ligger gården Marieborg, en påkostad empirherrgård med terrasserad trädgårdsanläggning på sjösidan. Gården omvandlades på 1930-talet till folkhögskola och anläggningen har kompletterats med skol- och bostadsbyggnader. Kontrasten till närliggande industri- och infrastrukturlandskap är stor.

Tidiga spår av den moderna tiden

Loddby är en gammal gård som omnämns redan 1425 och som kan följas upp i kartmaterialet från 1600-talet. Herrgården förstördes enligt sägnen av ryssarna vid invasionen 1719 och byggdes upp igen först på 1760-talet. Säteriets huvudbyggnad är en putsad timmerbyggnad i en våning med frontespis och brutet tak. Stora delar av gårdens marker har legat väster om nuvarande järnvägen.

År 1899 anlades här en sulfitfabrik med hamn på Loddys ägor och i anslutning till detta uppfördes arbetarbostäder för cirka 300 personer. Arbetarbostäderna som ännu finns kvar, utgörs av enhetliga hus från 1900-talets första årtionden i 1 1/2 plan med faluröda paneler. I samhällets västra del invigdes en idrottsplats 1938. Fabriken stängdes på 1970-talet och arbetarbostäderna såldes av till de boende. Under 1980-talet byggdes det till ytterligare ett antal friliggande villor i området. Det gamla fabriksområdet söder om bebyggelsen är sedan nedläggningen obebyggt.

Herstadberg villastad styckades av från gården Herstadberg på 1920-talet och tomternas såldes till privatpersoner. Både Loddby och Herstadberg hade under ett antal decennier i början av 1900-talet egna stationer längs järnvägen där lokaltågen mellan Norrköping och Graversfors stannade.

Marieborgs herrgård bildades i mitten av 1750-talet genom att ett antal hemman köptes upp av hovrättsrådet Karl Wadström som bildade gården och uppkallade den efter sin andra hustru Maria Blomberg. Wadström lät uppföra den huvudbyggnad som fortfarande finns kvar, och som i dag utgör byggnadsminne. På Marieborg bodde Kung Adolf Fredrik och Drottningen Lovisa Ulrika samt hertig Fredrik Adolf och prinsessan Sophia Albertina ett par dagar i april 1769 inför riksdagens sammanträde i staden denna vår och sommar. Till gården hörde mark till stor del väster om nuvarande järnvägen.

Fig. 17 Marieborgs herrgård är byggnadsminnesförklarad. Huvudbyggnaden från sjön.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 18 Loddy bostadsområde och herrgård från ovan. Källa: Google.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Loddby brukssamhälle är utpekat som kulturmiljö av regionalt intresse. Området har slingrande gator, enhetlig villabebyggelse, herrgård med flyglar och park samt förmansbostad. Samhället har industri- och social-historiska värden i och med dess vittnesbörd om industriell verksamhets förutsättningar kring sekelskiftet 1900.

- Marieborgs herrgård är byggnadsminne och både huvudbyggnad, flyglar och komplementbyggnader samt parken har höga arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden och utgöra goda exempel på det tidiga 1800-talets byggnadskonst. Anläggningen har höga estetiska kvalitéer.

- Små områden av öppen och brukad mark bevaras inom karaktärsområdet. Dessa bidrar till att bevara områdets agrara karaktär och stärker och håller samman miljövärdena.

Fig. 19 Utsikt från Marieborgs herrgård.

Fig. 20 Kulturhistoriska karaktärsdrag Loddby och Herstadberg.

Råd vid lokalisering

- Den nya spårlinjen bör förläggas så nära den befintliga som möjligt och inte längre österut än den befintliga. Detta för att minska risken för fragmentering av landskapet samt värna kulturmiljöerna Loddby och Marieborg.

3.2 Golfängarna

Trafiklandskap och bevarad agrar karaktär

Området genomkorsas från norr till söder av flera stora vägar; E4, väg 51, väg 55 och Ströbogatan. I den södra delen av området ligger Ingelsta trafikplats, och korsningar mellan väg 55 och väg 51. I den norra delen av området finns odlingsmark och i söder ligger Ingelsta golfklubb. Ett par stora stort lokaler ligger mitt i området. Landskapet är flackt med inslag av skogsklädda höjdpartier med synligt berg i dagen.

I karaktärsområdets norra del, invid väg 55, finns flera registrerade fornlämningar bland annat en bytomt, gravfält och hällristningar som härstammar från brons-, järnålder och medeltid.

Herstadbergs gård och jordbruksmarker

Strax väster om järnvägen, norr om industrilokalerna ligger resterna av Herstadberg gård. Två tämligen kraftigt ombyggda flygelbyggnader finns fortfarande bevarade tillsammans med äldre vägstrukturer. Gårdens huvudbyggnad revs på 1960-talet. I dag används de två flygelbyggnaderna som hemvist åt Ingeslta golfklubb. Herstadbergs odlingsmarker dominerade ännu i mitten av 1900-talet karaktärsområdets södra delar och satte sin prägel på områdets karaktär. Marken har odlats och nyttjas för bete och djurhållning. Impedimenten har använts för bete och ängsbruk.

Herstadbergs gård gränsar i norr till Döfvestad som på häradskartan från 1870-talet omnämns som länsmansboställe. Också Döfvestad hade stora odlingsmarker och en traditionell drift långt fram på 1900-talet. Delar av odlingsmarkerna nyttjas fortfarande. På 1860-talet när stambanan drogs fram ändrades förutsättningarna för de båda gårdarna. Vid Herstadbergs gård hamnade ekonomibyggnaderna på östra sidan av järnvägen och gårdens bostadshus på den västra sidan och markerna splittrades upp. För Döfvestad var det främst markerna som splittrades upp.

Den skarpa gränsen i områdets södra del är ett dike som tidigare utgjort ägogräns och kommungräns mellan Östra Eneby och Kvillinge. Kvillinge kommun slogs samman med Norrköping 1974.

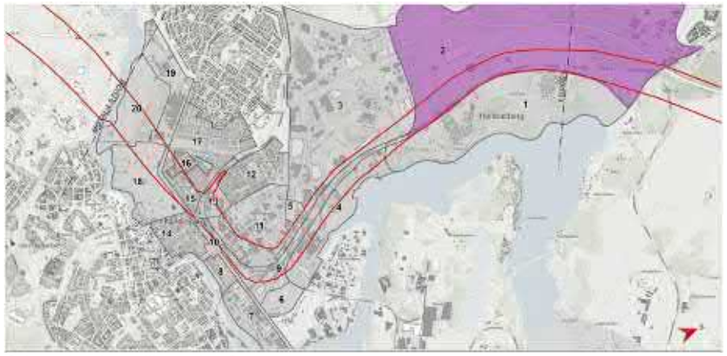
Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Inom området finns registrerade fornlämningar som skyddas genom kulturmiljölagen. I övrigt saknas lagskydd eller andra utpekanden av kulturhistoriskt intressanta miljöer eller objekt. Inga nya kulturhistoriska värden har uppmärksammats med anledning av denna rapport.

Råd vid lokalisering

- Spårlinjen bör förläggas väster om nuvarande järnväg och nära befintlig järnväg för att undvika nya barriärer och svårutnyttjade mellanrum.

Fig. 21 Flygfoto över del av karaktärsområdet. Källa: Google.



Orienteringskarta Illustration Sweco.

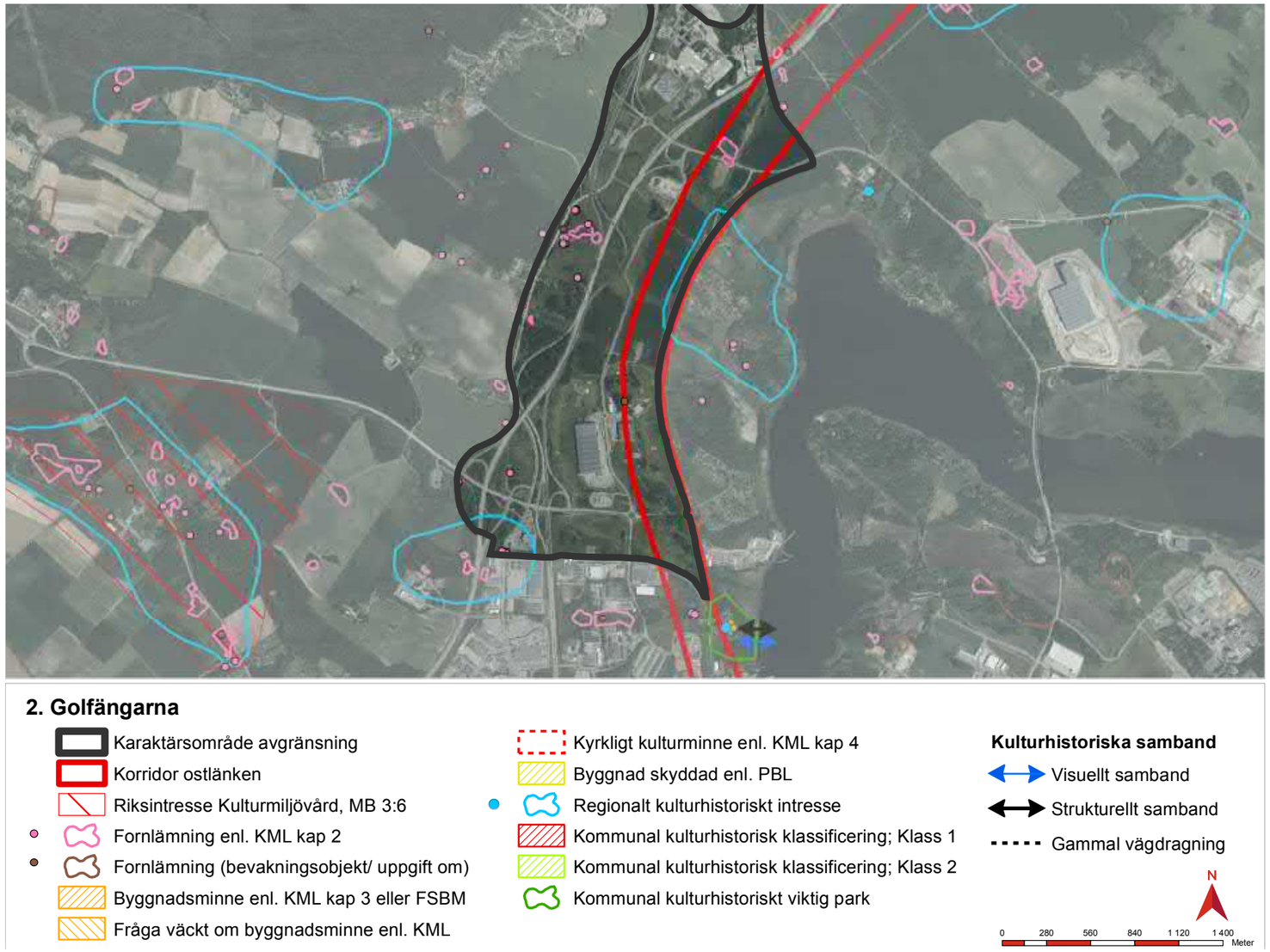


Fig. 22 Kulturhistoriska karaktärsdrag Golfängarna.

3.3 Ingelsta industrilandskap

Mellanskaligt industri- och handelsområde

Norr om Lagerlunda, Butängen och Ståthöga gård, avgränsat av E4 i väster och järnvägen i öster, breder ett storskaligt och flackt verksamhetsområde ut sig. I områdets norra del löper ett skogsbevuxet höjdparti med berg i dagen här och var. I övrigt är landskapet låglänt och flackt. Vegetationen består främst av lövträd, buskage och inslag av vass i våta lägen. Från norr till söder löper Stockholmsvägen som bryts av ett flertal rondeller och i korsningen med Järngatan bildas trafikplats Marieborg. Området genomkorsas av ett flertal vägar och inslaget av rondeller är påtagligt.

I väster breder ett handelsområde ut sig med Ingelsta Shopping, stormarknader och varuhus samt snabbmatskedjor. Bebyggelsen präglas av sin funktion och har stora volymer, platta tak, plåt- och skivtäckta fasader med inslag av stora glaspartier och väl skyltade entrépartier. Sporadiskt förekommer mer artikulerad bebyggelse i form av kontorsbyggnader i en eller ett par våningar, med regelbunden fönstersättning sadeltak och trä- eller tegelfasader. Bebyggelsen ligger glest med stora angränsande parkeringsplatser och binds samman med enkelfiliga körvägar. Mellan fastigheter och byggnader finns lövträd, buskage och gräsytor. Längs i väster mellan Ingelsta handelsområde, E4 och södra stambanan ligger ett koloniområde bestående av både odlingslotter och lotter med kolonistugor.

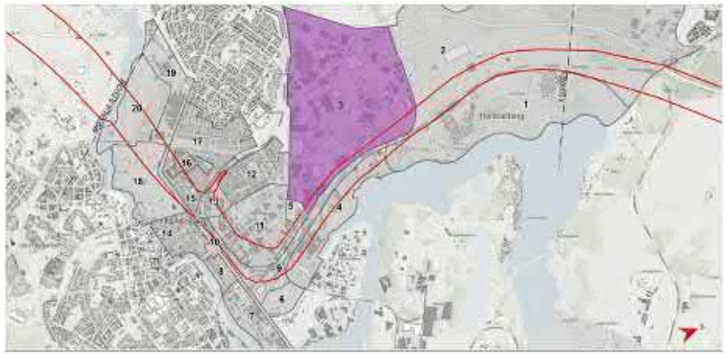
I de östra delarna av området ligger fler varuhus och storköp men också fler lagerlokaler/distributionsverksamheter, verksamhetslokaler, kontor med mera. Miljöerna är mindre koncentrerade än i väster men är i skala och yttre miljö i övrigt likt den västra delen. I öster, strax norr om Kiselgatan, låg tidigare Ingelstad gård. På platsen finns endast spår kvar från gårdsanläggningen. Norr om den gamla gårdanläggningen finns fortfarande några äldre enbostadshus med omgivande trädgårdar från tiden innan industrin tog över. Ytterligare norr härom, invid Blygatan ligger ett gravfält.

Strax utanför karaktärsområdets nordöstra del ligger säteriet Marieborg. Ett fornlämningsområde med lämningar från 1500-tals byn Berga och ett äldre gravfält ligger väster om gården, inom karaktärsområdet, och här finns också rester av ett ålderdomligt landskap med bland annat betade skogsbackar.

Stora jordbruksenheter i stadens omland

Området ingick fram till 1916 i Östra Eneby socken vilken då införlivades i Norrköping stad för att omvandlas till Norrköpings kommun 1971. I huvudsak har området använts som odlingsmark, ängsbruk och bete under historisk tid. Markerna tillhörde Marieborg, Ståthöga och Ingelsta. En avsevärd bit jord tillhörde Eneby prästboställe, trots att detta ligger en bit härifrån. Marieborg bildades i mitten av 1700-talet genom att ett antal hemman inom Berga by köptes upp och en gård bildades och uppkallades efter fastighetsägarens hustru Maria Blomberg.

Ingelstad gård, som fått ge namn åt handelsområdet har förhistoriska anor och på 1700-talet bestod ”Ingolfsta” av tre gårdar och efter storskiftet på 1750-talet omvandlades området till Ingesltad herrgård. 1905 köptes gården



Orienteringskarta. Illustration Sweco.

av Ingelstads AB som styckade av viss mark för industriändamål och sedan lät utarrendera marken. Gården hade sin storhetsperiod under 1930-50-talet, och avvecklades och köptes upp av Norrköpings kommun i exploateringssyfte på 1970-talet.

Det dröjde långt in på 1900-talet innan området bebyggdes i större skala. Fortfarande 1947, när ekonomiska kartan upprättades, låg gårdarna Ståthöga, Ingelsta, Carlsro och Marieborg i rad längs Ståthögaviken med öppna odlingsmarken i väster. Flera av gårdarna hade alléer både mot landsvägen och mot sjön, och hade trots att järnvägen sedan länge genomkorsat markerna fortfarande omfattande brygganläggningar i Ståthögaviken.

Fig. 23 Ingelstaområdet är en blandning av natur, enstaka rester från den agrara perioden och moderna verksamheter.

Fig. 24 Ekonomiska kartan från 1947. Området har fortfarande kvar sin historiska agrara funktion. Källa Lantmäteriet.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Inom området finns registrerade fornlämningar i form av gamla bytomter och gravfält. I övrigt saknas skydd eller utpekanden av kulturhistoriskt värdefulla miljöer eller objekt. Området har omdanats kraftigt under senaste delen av 1900-talet och enbart enstaka rester av det agrara landskapet och funktionerna finns kvar.

Råd vid lokalisering

- Spårlinjen bör förläggas så nära befintlig järnväg som möjligt för att undvika nya barriärer och svårutnyttjade mellanrum mellan nya och gamla järnvägen/vägar.

- Vid behov att flytta spårlinjen är det lämpligt att förlägga sig inom detta karaktärsområde istället för längre österut eftersom detta skulle riskera att decimera kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer längs vattnet ytterligare (utanför aktuellt karaktärsområde).

3. Ingelsta

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 140 280 420 560 700 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 25 Kulturhistoriska karaktärsdrag Ingelsta.

3.4 Slottshagen

Storskalig industri invid järnväg och hamn

Mellan järnvägen och Ståthögaviken ligger ett antal industrier och verksamheter med behov av stora utrymmen och ostört läge. Området är flackt och en relativt smal väg löper från norr och förbi Johannisborgs slottsområde i söder. Industrierna omges av höga staket och har tydliga infartsvägar. Verksamheterna är av det smutsigare mer skrymmande slaget så som återvinningsanläggningar, upplag med mera. Mellan verksamheterna präglas området av orörd natur med högt gräs, mycket lövträd och tendenser till sankhet med till exempel vass i dikena. Närheten till vattnet är inte påtaglig och stränderna är i huvudsak inte tillgängliga.

Odlingsmark och bryggor

Områdena längs Bråviken, eller Ståthögaviken, användes som odlingsmark och nyttjandes traditionellt in på 1940-talet. Två stora jordbruksenheter har präglat området vilka båda har ursprung från medeltiden, Ståthöga och Ingelstad. Ståthöga är belagt från 1300-talet och hade ursprungligen två hemman, ett krono och ett frälse. Stora delar av marken längs Ståthögaviken tillhörde Ståthöga. Ingelstad har förhistoriska anor som boplats och på höjden norr om den gamla gården finns ett gravfält (utanför karaktärsområdet). Gården är belagd sedan 1300-talet och utgjorde en mindre by under 1700-talet för att efter skiftena övergå till en större gård. Ingelsta var i drift till början av 1970-talet. Både Ingelstad och Ståthöga gårdar hade allé ner till sjön och brygga i Ståthögaviken, i det område som i dag är helt präglat av industrin.

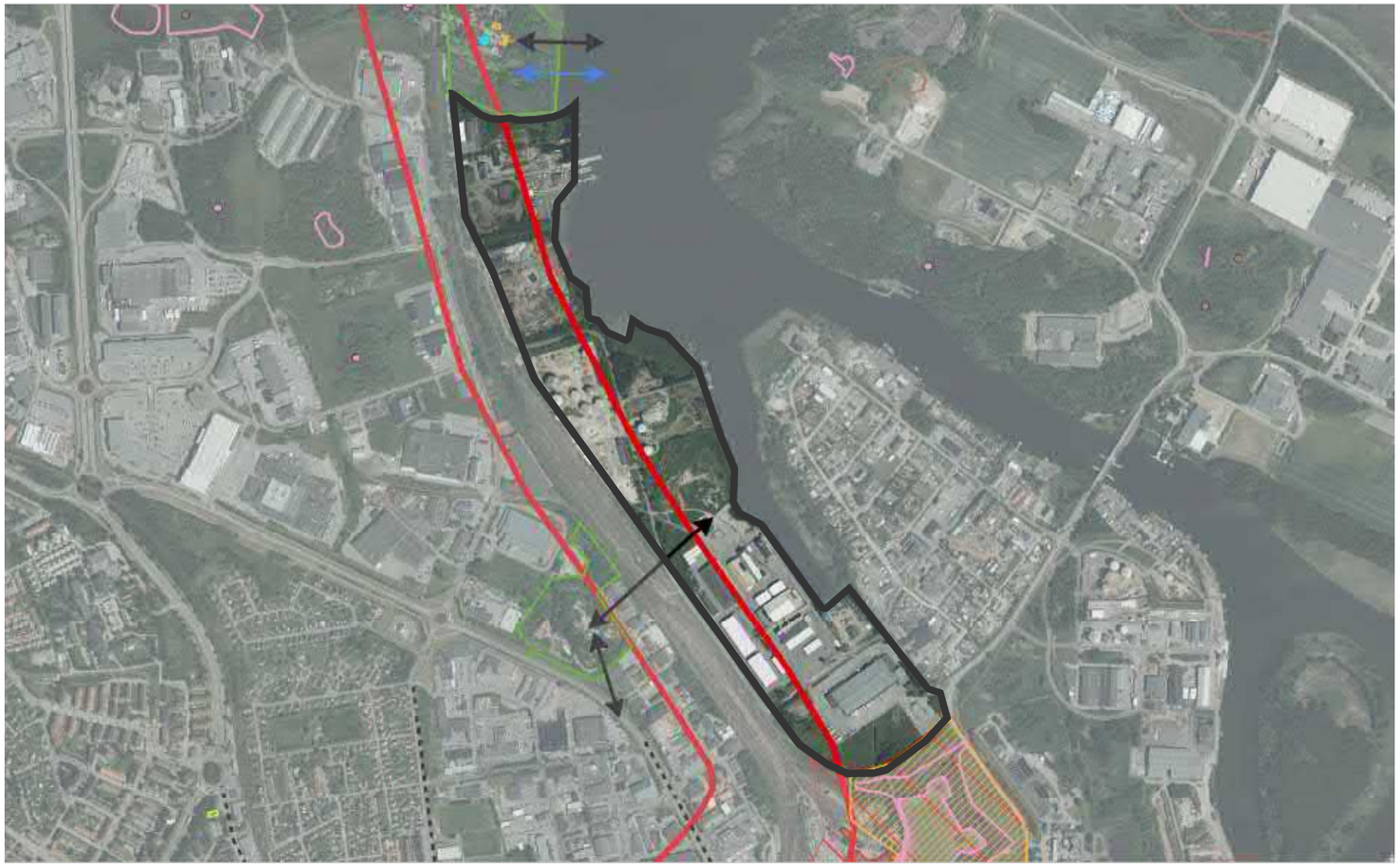
Marken närmast omkring Johannisborgs slott utgjorde länge så kallad stadsjord och hörde till staden. Här hade stadsbefolkningen möjlighet till spannmålsodling, ängsbruk och betesmarker. Stadsjorden närmast slottet användes för bete och övergick under slutet av 1800-talet i hospitalets ägo. Strax norr om dessa ägor låg ett fiskartorp.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 26 Storskalig och utrymmeskrävande industri på Slottshagen.

Fig. 27 Ekonomiska kartan från 1947. Superfosfatfabriken är på plats och den har försetts med stickspår. I övrigt har området fortfarande en agrar karaktär. Källa: Lantmäteriet.

Fig. 28 Slottshagen är ett modernt verksamhetsområde med få historiska referenspunkter.



4. Slottshagen

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 130 260 390 520 650 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 29 Kulturhistoriska karaktärsdrag Slottshagen.

För riksintresset relevanta uttryck:

- Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet.
- Johannisborgs slott.
- Järnvägsmiljön.
- Spår av det landskap som tidigare omgav stadskärnan.

Runt år 1940 började den industriella verksamheten etablera sig i området. Först ut var en fosfatfabrik. Längre norr ut togs området successivt i anspråk under resterande del av 1900-talet och början av 2000-talet. Vattnet kallas i senare kartmaterial för Ståthögahamnen.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Industrin vittnar om järnvägens och vattenvägarnas betydelse för industri-etableringar, även i modern tid.

Råd vid lokalisering

- Karaktärsområdet ligger utanför riksintresset Norrköping men angränsar till det.
- Området saknar kulturhistoriska värden att värna vid lokalisering.
- Området angränsar till riksintresset Norrköping och särskilt de uttryck som berör Johannisborgs slottsruin är väsentliga att observera.

3.5 Ståthöga gård och park

Agrar gårdsmiljö blandad med modern antroposofisk arkitektur

Ståthöga gårdsbebyggelse och parkmiljö utgör ett väl avgränsad och upphöjt impediment mitt i ett omgivande storskaligt industrilandskap på flack mark. Området är idag inramat av infrastruktur med Ståthögavägen i sydväst och järnvägen i öst vilket tillsammans med industrier och parkeringsplatser står i bjärt kontrast till karaktärsområdets frodiga grönska och kuperade terräng. Gårdsmiljön präglas till sin helhet av en lugn och nästan lantlig karaktär. Bland den äldre bebyggelsen återfinns mangårdsbyggnaden och en stor ekonomibyggnad. Tre senare tillkomna enplansbyggnader i U-form ligger i anslutning till huvudbyggnaden och här huserar idag Rudolf Steinerskolan. En grusbelagd gårdsplan och några mindre gräsmattor gör det lätt att orientera sig inom skolområdet, som i övrigt omges av äldre uppvuxna lövträd och buskage vilka bildar en skyddande zon mellan byggnaderna och omgivande infrastruktur samt mot industrilandskap. Flera mindre infarter leder upp till skolan men parkeringsplatser i anslutning till området signalerar ambitionen om en bilfri zon. I området tar man sig istället runt på små grusstigar eller över gräsmattor.

Historisk utveckling

Ståthöga omnämns för första gången skriftligen vid 1300-talets mitt och har flera 1400-talsbelägg enligt Ortnamnsregistret. Vid mitten av 1600-talet visar kartmaterial att byn innehöll två lika stora hemman, ett krono och ett frälse. Det angränsande karaktärsområdet Butängen är beläget där Ståthögas historiska åker- ängs- och betesmarker förr bredde ut sig. Markerna omfattade vidsträckta ägor med flertalet underlydande gårdar; Fredriksdal, Mariedal, Sandby samt beteshagar vid Lugnet och Eneby äng. Ägorna gränsade länge till Norrköpings stadsjordar och området tillhörde Östra Eneby socken. Sedan järnvägens framdragning på 1860-talet har området successivt omvandlats från att vara en utpräglad jordbruksmark med ängs- och betesmarker och gårdsbebyggelse, till att successivt utvecklas till industrilandskap med storskalig infrastruktur. Den gamla medeltida bytomten är delvis mycket omändrad och markplanerad. På 1947 års ekonomiska karta omfattas området söder om Ståthöga till stor del fortfarande av gårdens odlingsmark. Landskapet kring gården har de senaste sextio åren genomgått stora förändringar. Det som tidigare var öppna åkermarker är nu industritomter med storskalig bebyggelse och gårdsområdet har successivt minskat i omfång. Ståthögavägens sträckning söder om gårdsbebyggelsen utgör en stark visuell barriär mellan gården och Butängens industriområde. Av den tidigare allén, med sydlig infart till gården, syns idag ingenting. Det gick även en allé mellan gården och Ståthögaviken. Allén syns bitvis på 1964 års stadskarta men är 1979 helt bortbyggd till förmån för expansion av industribebyggelse vid Ståthögahamnen.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Ståthöga gårdsbebyggelse och omgivande parkmiljö är utpekat som en kulturhistoriskt värdefull parkmiljö av Norrköpings kommun. Byggnaderna och miljön bildar en väl sammanhållen och avgränsad helhetsmiljö. Mangårdsbyggnadens påkostade exteriör och läge vittnar om gårdens forna betydelse för området. Miljön har lokalhistoriska, samhällshistoriska och pedagogiska värden.
- Gården och rester av äldre park och trädgård är de enda spåren som idag dokumenterar det medeltida Ståthögas geografiska plats vilket ger starka lokalhistoriska och samhällshistoriska värden.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 30 Huvudbyggnaden på Ståthöga som känns igen också i det historiska bildmaterialet från slutet av 1800-talet.

Fig. 31 Rester av en äldre park- och trädgårdsanläggning samsas med en modern skolgård.

Fig. 32 Invid Ståthöga bevaras fortfarande en av de gamla ekonomibyggnaderna. En rest från den tid då jordbruksmarkerna norr om staden krävdes för stadsbornas försörjning.

Råd vid lokalisering

- Gårdsområdet har vid tidigare exploateringar successivt kringskurits vilket medfört en svagare läsbarhet av gårdens ursprungligt starka betydelse för området. Det är därmed av stor vikt att motverka ytterligare intrång och åverkan på gårdsmiljön och omgivande grönstruktur.

- Gårdens tidigare starka visuella och fysiska kopplingar till tidigare omgivande ägor är idag helt avlägsnade. Ytterligare infrastrukturella barriärer skulle minska tillgängligheten och förståelsen för platsens ursprungliga betydelse.

Fig. 33 Kulturhistoriska karaktärsdrag Ståthöga gård.

3.6 Johannisborg

En fornlämning bäst sedd från luften

I områdets ligger fornlämningen och det statliga byggnadsminnet Johannisborgs slottsruin som består av en relativt låg stjärnformad befästningsvall med en omgivande, tämligen igenvuxen, vallgrav som innesluter en stor plan gräsyta. I anläggningens södra del ligger ett porttorn som utgör entré till slottsområdet. Mellan slottet och lokstallet går en smal, asfalterad väg omgiven av diken och naturlig grönska. Mellan lokstallet och slottsområdet samt längs med slottets vallar finns spridda lövträd och lägre buskage. Sydöst om slottet finns en parkeringsplats och stora flacka gräsytor.

Skans, Slott, furstebostad och försvarsanläggning

Den kombinerade försvars- och bostadsanläggningen påbörjades 1613 som residens, eller furstebostad, åt hertig Johan av Östergötland. Hertig Johan var son till Johan III och hans hustru Gunilla Bielke och hade vid upprepade tillfällen avsagt sig alla anspråk på tronen. Istället blev han hertig av Östergötland. Läget invid stadens inlopp var väl valt för att skydda mot sjöfarande inkräktare. Samtidigt med Johannisborg anlades Saltängen, eller ”Nya Staden”, som en ny praktfull stadsdel enligt rådande europeiska förebilder. Från slottet löpte en gata diagonalt från slottet till nya staden med den gamla stadens båda kyrktorn i blickfånget.

Troligen var det Nederländske arkitekten och fästningsbyggaren Hans Flemming som stod för utformningen av anläggningen. Den ursprungligen femuddiga formen bestod av bastioner och omgavs av vallgravar. Avsikten var att anläggningen skulle vara tungt bestyckad och förlagd med upp emot 3500 man. Slottet stod färdigt först 1639 men fick aldrig den försvarsstrategiska betydelse som syftet var. 1719 brändes slottet och stora delar av Norrköping vid ett ryskt angrepp och därefter användes stenen från ruinen för att bygga upp delar av staden igen. I dag finns delar av vallarna bevarade. Porttornet, som länge stod som en ruin, återuppbyggdes och rekonstruerades 1934. Då fick tornet bland annat den kopparspira som syns på dagens anläggning. Två av de fem bastionerna revs 1913 då SJ lät uppföra rundstall och bangård inom slottsområdet. Troligen var den sydvästra bastionen skadad redan innan dess.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Sydväst om slottet byggdes på 1980-talet en ny postterminal och det kan i dag vara svårt att förstå sambandet mellan slotts- och försvarsanläggningen och staden eftersom terminalen skymmer de visuella sambanden och försvårar möjligheten att förstå de strukturella sambanden.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Johannisborg slott utgör registrerad fornlämning enligt kulturmiljölagen och är statligt byggnadsminne enligt Förordningen om statliga byggnadsminnen med mera. Anläggningen har en central betydelse för förståelsen av stadens utbyggnad och utveckling samt med direkt koppling till rikets styre. Anläggningen har försvarshistorisk betydelse då den vittnar om strategier och tekniska möjligheter för försvaret.

Fig. 34 Flygbild över slottsanläggningen med rundstallet i bildens nedre vänstra hörn. Foto Jan Norrman 1991. Källa: Kulturmiljöbild RAÄ

Fig. 35 Johannisborgs försvars- och slottsanläggning så som den framställs i ”Suecia antiqua et Hordenica” på 1670-talet. Källa: Kungliga Biblioteket

Fig. 36 Johannisborgs porttorn återuppfördes vid restaureringar under 1930-talet. Väster om tornet syns delar av tåghallarna vilka under 1910-talet uppfördes på resterna av det gamla befästningsverket.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613 och det därmed sammanhängande Johannisborgs slott.
- Stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.
- Järnvägsmiljön. Bebyggelsemiljöer som speglar utvecklingen vid 1900-talets början.
- Rester av gamla infartsvägar och andra spår av det landskap som tidigare omgav stadskärnan.

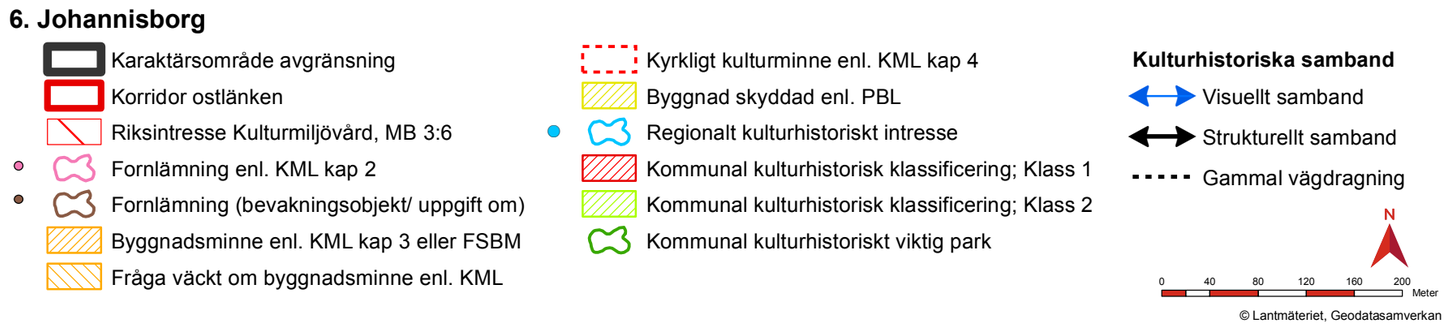


Fig. 37 Kulturhistoriska karaktärsdrag Johannisborg.

Råd vid lokalisering

- Skalan på den nya järnvägsanläggningen behöver beaktas i förhållande till Johannisborgs slottsruin. Uttrycket ”stadens siluett” i riksintressebeskrivningen får inte påtagligt skadas av en ny anläggning.
- Det är viktigt att värna en viss dignitet hos Johannisborgsanläggningen och till exempel inte bygga för siktlinjer och de visuella samband med varken staden eller de utblickar mot Motala ström som ännu finns kvar.
- Både bygg- och driftskede kan komma att påverka grundvattenförhållanden och ge upphov till vibrationer som båda kan skada anläggningen. Riskanalys och åtgärdsprogram bör därför upprättas.

3.7 Östra Saltängen

Småindustri och hamnverksamhet

Saltängen öster om Packhusgatan och Hamnbron präglas i huvudsak av mindre industriverksamhet och viss konstorsverksamhet. Området är flackt och låglänt samt har rutnätsplan. Det avgränsas i söder av Motala ström och i norr av Norra promenaden. Det finns gott om parkeringsplatser och mycket träd och viss sparad naturmark i området. Bebyggelsen är i huvudsak låg och bestående av moderna industribyggnader i en till två våningar med fasader av korrugerade plåt-, och skivmaterial eller dylikt. Taken är platta eller flacka. Många av tomterna har funktionella inhägnader så som Gunnebostaket, höga grindar och informativa skyltar. Området präglas av sin industriella karaktär i den bemärkelsen att det är en funktionell miljö utan medvetna dekorativa inslag. Här finns klotter, stora mängder fordon uppställda, förvaring och upplag. Tvärs över området löper från nordväst till sydost ett före detta industrispår som fortsätter utmed Saltängsgatan och avslutas i öster.

I kvarteret Svanen invid Norra Promenaden finns ett flerbostadshus i klassicistisk stil från 1919 med garage och stall från samma tid och invid Packhusgatan i kvarteret Nunnan finns två bevarade byggnader från de första decennierna av 1900-talet.

Mellan Saltängsgatan och Motala ström i området västra del finns ett flertal äldre gasverksbyggnader bevarade. Byggnaderna är uppförda i rött tegel med sadeltak och är uppförda mellan år 1860 och 1960. Norrköpings gasverk var ett av de tidigaste i landet och grundades redan 1851. Nere vid kajen finns också en kvarn i fyra våningar från 1880-talet, kallad Andreas kvarn. Intill denna byggnad ligger en lägre magasinsbyggnad från 1872. Invid Norra Promenaden ligger två magasinsbyggnader uppförda i trä, i en våning och med sadeltak, från 1940-talet.

Betesmark som omvandlats till hamn

Östra Saltängen utnyttjades under lång tid främst som betesmark på grund av den sanka marken. Under 1700-talet uppfördes skeppsvarv och spinnhus i området. I samband med att Norra Promenaden byggdes ut i mitten av 1800-talet reglerades också området söder om denna med en rutnätsplan. Gränsen mellan 1600-talets och 1800-talets utbyggnadsetapper utgörs av den tidigare vägen mellan staden och Johannisborgs slott, den ”gatstump” som går söderut från Norra Promenaden strax öster om Packhusgatan. Under 1800-talet kom stadens expansion som industristad att ge upphov till en omfattande hamnverksamhet och östra Saltängen bebyggdes med magasinlokaler, verkstäder och mindre industri. Ett gasverk etablerade verksamhet här under 1850-talet. Bostäder uppfördes väster om Varvsgatan, som under 1900-talet ersattes av mindre industrier.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Riksintresset för Norrköping berör karaktärsområdets västra del där rester finns från Saltängens ursprungliga rutnätsplan från 1613 samt särskilt den snedställda väg som skiljer kvaretet Nunnan och Trätan. De visuella sambanden med Johannisborgs slott har brutits men strukturellt hänger miljöerna samman.

Fig. 38 Inom östra saltängen finns logistikstruktur i form av järnvägsspår som pekats ut som ett industrihistoriskt uttryck i riksintressebeskrivningen.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

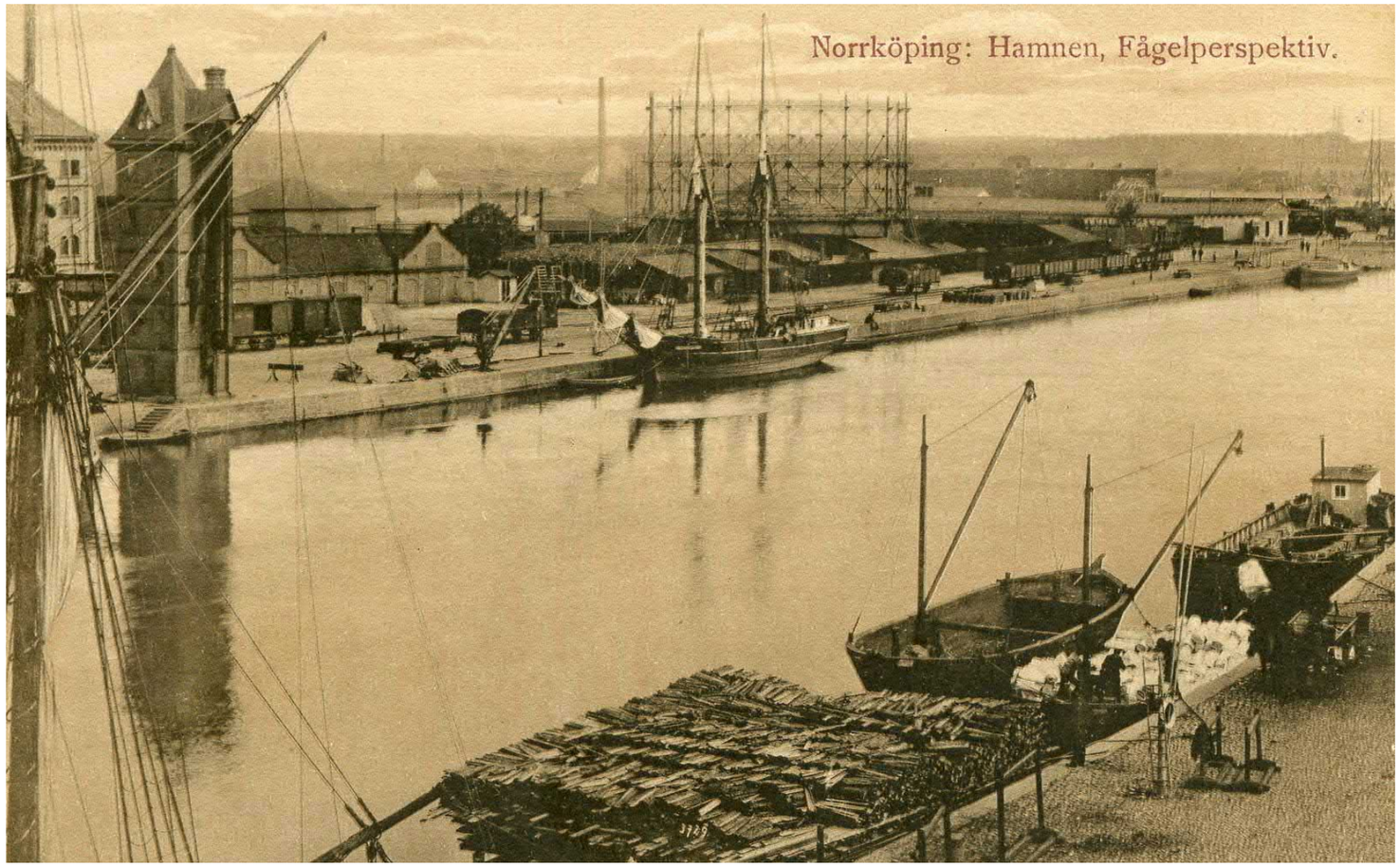


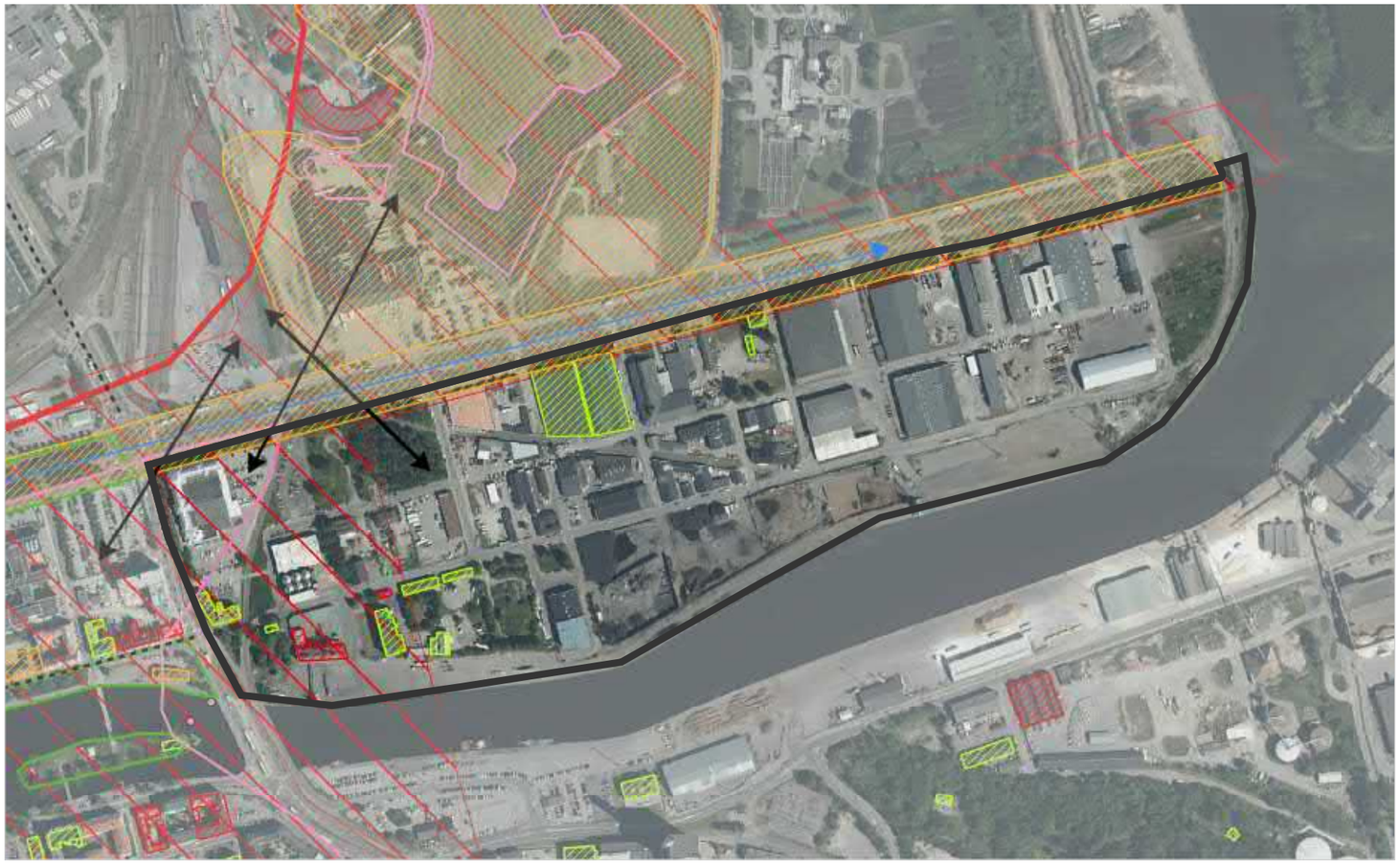
Fig. 39 Foto över hamnens norra sida på östra Saltängen med gasklockan mitt i bild. Foto från 1860 eller 70-tal. Fotograf okänd. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613 och det därmed sammanhängande Johannisborgs slott.
- Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.
- Inre hamnen, med magasinsbyggnader, kajer, tullhus m.m

Fig. 40 Norrköping var en av de tidigaste städerna i Sverige att få eget gasverk 1851. Gasverksbyggnader från olika tider finns fortfarande kvar på Östra Saltängen.

- Rutnätsplanen samt spår efter den äldre industrijärnvägen är viktiga kulturhistoriska värden inom området.
- Äldre byggnader så som Andreas kvarn, de gamla gasverksbyggnaderna med mera är viktiga länkar tillbaka till områdets historia och bör följa med in i framtida utveckling. Flera av dessa har hög kommunal kulturhistorisk klassificering.



7. Östra Saltängen

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 50 100 150 200 250 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 41 Kulturhistoriska karaktärsdrag Östra Saltängen.

Råd vid lokalisering

- Skalan på den nya järnvägsanläggningen behöver beaktas i förhållande till Saltängen, Carl Johansparken och Nordantill. Uttrycket ”stadens siluett” i riksintressebeskrivningen får inte påtagligt skadas av en ny anläggning.
- Eventuell kontakt med Johannisborg bevaras och förstärks. Nya hinder för denna kontakt undviks.

3.8 Saltängen

Skiftande byggnadsstilar i rutnätsplan

Norr om Motala ström och söder om järnvägen breder stadelen Saltängen ut sig. Stadsdelen gränsar i väster till Carl Johans park och stadsdelen Nordantill. I norr avslutas stadsdelen i och med Norra Promenadens kombinerade park och vägstråk och i söder och öster av Motala ström. Här beskrivs de västra delarna av stadsdelen. Östra Saltängen och hamnen beskrivs under karaktärsområde 7.

Saltängen är flackt och låglänt. Området präglas av vad som i grunden är en rätvinklig rutnätsplan. I öster löper Drottninggatan i nord-sydlig riktning, ett viktigt huvudstråk som genom Saltängsbron förbinder stadsdelen med Gamla staden och industrilandskapet kring Motala ström.

Bebyggelsestrukturen inom området är splittrad med mycket blandad skala, höjd, ålder och karaktär. Invid Carl Johans torg finns ett antal storslagna sekelskifteshus bevarade med påkostade putsfasader, bland annat den gamla Riksbanksbyggnaden. I kvarteren längs vattnet och i kvarteret Mässingen och Hyrkusken finns många äldre byggnader från 1800-tal och tidigt 1900-tal. Främst rör det sig om bebyggelse med pustade fasader och plåt eller tegeltak, där storleken varierar från en- och tvåplanshus till stora flerfamiljshus med sex våningar. Flera byggnader är byggnadsminnesförklarade eller hög kulturhistorisk klassificering enligt kommunen. Mitt i området ligger kvarteret Presidenten, uppfört 1975 för några av de statliga myndigheter som flyttades till Norrköping under 1900-talets senare del. Mellan många av husen, särskilt i den nordöstra delen av Saltängen, finns trädplanterade parkeringsplatser vilka ger miljön en luftig och öppen karaktär. I huvudsak är det administrativa och kulturella verksamheter såsom kontor och hotell som är etablerade inom området men enstaka byggnader hyser också bostäder.

Sveriges äldsta bevarade rutnätsplan

Området norr om Motala ström planlades i början på 1600-talet tillsammans med anläggandet av Johannisborgs slott. Den nya stadsdelen fick en strikt rutnätsplan, en av de tidigaste att förverkligas i Sverige. Bebyggelsen tillkom successivt under 1600- och 1700-talet och det var främst bemedlade borgare som valde att etablera sig i stadsdelen. Slottet Johannisborg anlades i ett försvarsstrategiskt läge invid Norrköpings inlopp. Mellan slottet och staden löpte en rak väg vilken medgav att man från slottet hade samtliga tre av stadens kyrktorn i siktlinjen. Gatan kan ännu anas i den diagonala ”gatstump” som löper från Norra Promenaden söderut, öster om Packhusgatan. Under 1700-talets planterades träd längs strömmen i ett försök att förfina stadens offentliga miljöer. Den första omgången träd användes av stadens invånare till ved och förstördes snabbt. Efter att nya planteringar genomförts infördes strikta restriktioner för hur träden fick behandlas och straff för den som orsakade skada.

Vid anläggandet av Norra Promenaden på 1850-talet lades ytterligare en rad kvarter till norr om 1600-tals kvarteren där skolor och andra institutionsbyggnader förlades. När järnvägen kom på 1860-talet förlades stationsbyggnaden och en järnvägspark i Saltängstorgets förlängda axel vilket fick en stor betydelse för området. Kring sekelskiftet 1900 uppfördes ett flertal påkostade byggnader inom Saltängen, många med offentliga funktioner såsom riksbankshus och hotell. Längs med strömmen fanns parkmiljöer och caféer.

Runt sekelskiftet 1900 var området runt Norra Promenaden, Järnvägsparken, och Saltängen centrum för rekreation, underhållning och restaurangliv. Under 1900-talet kom dock stora delar av Saltängens bebyggelse att få ett alltmer eftersatt underhåll. Till viss del torde detta bero på tidens allmänna inställning till äldre bebyggelse. Under andra halvan av 1900-talet upprättades saneringsplaner och en stor del av den äldre bebyggelsen revs till fördel för nya moderna anläggningar till exempel kvarteret Presidenten. Invid Sveaparken anlades en busstation och stora delar av tomterna övergick till parkeringsplatser. Området har kompletterats med ny bebyggelse under 2000-talet.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Den bevarade rutnätsplanen på Saltängen är Sveriges äldsta bevarade exempel på en genomförd regelbunden rätvinklig stadsplan och pekas ut som ett viktigt uttryck i riksintressebeskrivningen. Planstrukturen har höga samhällshistoriska och arkitekturhistoriska värden. Planens värde förstärks av äldre bevarad bebyggelse inom rutnätsplanen.

- Inom Saltängen finns flera äldre byggnader som byggnadsminnesförklarats samt byggnader med hög klassificering enligt kommunens klassificering. Dess skydd förstärks genom riksintresset.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 42 Före detta Sveaparken till vänster och det så kallade ”Druvan” uppförd som restaurang på 1920-talet.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613 och det därmed sammanhängande Johannisborgs slott.
- Den äldre stadens mer småskaliga bebyggelse, offentliga byggnader och den storstadsmässiga stenstadsbebyggelsen från 1800-talets slut.
- Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.

Råd vid lokalisering

- Skalan på den nya järnvägsanläggningen behöver beaktas i förhållande till Saltängen, Carl Johansparken och Nordantill. Uttrycket ”stadens siluett” i riksintressebeskrivningen får inte påtagligt skadas av en ny anläggning.
- Resterande kontakt med Johannisborg bevaras och möjligheter att stärka sambandet både visuellt och strukturellt tillvaratas.

Fig. 43 Kulturhistoriska karaktärsdrag Saltängen.

3.9 Stationen och Norra Promenaden

Formella stadsrum med 1800-tals karaktär

Norrköpings centralstation och Carl Johans park bildar tillsammans med den Norra Promenaden ett monumentalt och formellt stadsrum. Utmed parkens östra och västra sidor ligger påkostad bebyggelse från olika epoker som förstärker den officiella karaktären. I parkens norra fond ligger centralstationen uppförd i nyrenässans på 1860-talet. Parken, som egentligen består av Carl Johans park och Järnvägsparken (närmast stationshuset), har båda en regelbunden, ursprungligen symmetrisk uppbyggnad. Parkerna har en officiell karaktär och järnvägsparken utgår från delfinfontänen som omges av blomplanteringar, gångar, gräsytor, lyktstolpar och väl uppvuxna träd. Carl Johansparken har formgetts utifrån den central placerade statyn av Karl XIV Johan vilken omges av en oval gräsyta med planteringar. Gräsytan omges av en grusad gångväg och ytterligare gångvägar strålar ut mot parkens omgivande gator. Formklippta träd och agave i fristående urnor förstärker den formella karaktären. I den södra delen av parken ligger den kända kaktusplanteringen, en motivrabatt som varje år skapas på nytt med kaktusar och som utgör ett besöksmål för turister.

Väster om järnvägsparken breder Olof Palmes plats ut sig, en mindre formell park med stora uppvuxna träd, gräsytor och vågformade blomsterplanteringar. Här finns en stor cykelparkering och i väster gränsar området mot uteserveringar och parkeringsplatser. Öster om Drottninggatan låg förr Sveaparken. Där finns än i dag stora uppvuxna träd och några prydnadsplanteringar men i övrigt är området hårdgjort och området är omgivet av en låg stenmur.

Framför stationsbyggnaden, i öst-västlig riktning ligger Norra Promenaden med dubbla alléer av lindar. Totalt är Norra Promenaden 3,5 kilometer lång och går från Bråviken/Loddbyviken i öster till Norra kyrkogården i väster.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

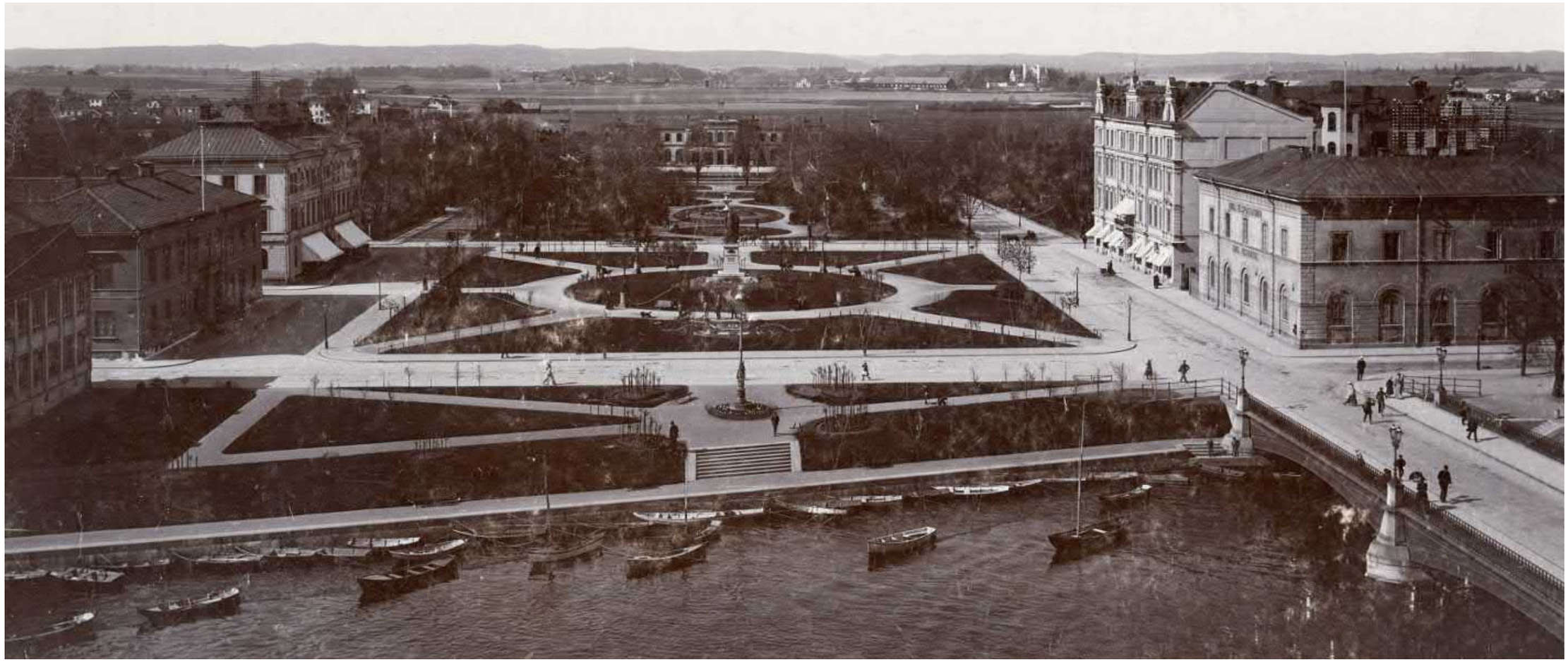


Fig. 44 Järnvägsstationens påkostade framsida i sin fulla glans, just som det anslår rikets tredje största stad. Foto från omkring 1900. Samarinen kallades det lilla parkområdet invid Motala ström. Carl Johans torg omvandlades till park på 1880-talet och närmast järnvägsstationen låg järnvägsparken som iordningställts i samband med järnvägens invigning 1866. Observera de symmetriska anläggningarna och den formella karaktären som är mycket tidstypisk för det sena 1800-talets stadsparker. I bakgrunden ses det flacka Butängen och jordbruksmarker tillhörande Ståthöga, Ingelstad med flera gårdar. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Promenaderna, med sin imponerande längd, bildar en monumental, storslagen upplevelse och grönt stråk genom staden.

Stationsbyggnaden som utgör en formell fond till parkerna är en tvåvånings vitputsad nyrenässansbyggnad med förhöjda mitt- och sidopartier. Taket är flackt och takfoten har bitvis en kraftigt profilerad takfot. Kortsidorna har senare tillkomna tillbyggnader. På den östra sidan finns en modern påbyggnad som innehåller bland annat kiosk. Framför byggnaden finns en öppen stenbelagd plan och ett stenbelagt stråk löper från byggnaden tvärs över Norra Promenaden till Järnvägsparken.

På västra sidan om stationen, norr om promenaden, finns en avlastningsplats och parkeringsytor med gamla uppvuxna träd och närmast Philska skolan resterna av en järnvägspark. Skolan stod färdig vid sekelskiftet 1900 och har en för läget vid promenaden typiskt utformning med förträdgård.

Järnvägen formar staden

Området norr om Motala ström planlades vid 1600-talets början efter ett regelrätt rutnätssystem med ett centralt beläget torg. Området är flackt och låglänt och består i huvudsak av svämsediment från Motala ström.

Stationen

Saltängstorget, som i mitten av 1800-talet blev Carl Johans torg, blev redan under 1700-talet Norrköpings centrum för resande och har en lång tradition som angöringspunkt till staden. Här fanns skjutsinrättning och gästgivargård. På 1860-talet fick Norrköping järnvägsförbindelse med resten av landet när stambanan till Katrineholm öppnade.

I Norrköping förlades järnvägen och dess stationsbyggnad i överensstämmelse med SJ:s chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelsvärds idéer om hur järnvägen bäst skulle inlemmas i staden. Stationen placerades vid Drottninggatans ändpunkt och en park, vilken senare omformades till en järnvägspark, låg precis framför stationen. Norra Promenaden, som anlagts ett knapp decennium tidigare, och parken bidrog till att förverkliga idén om en trädskärm som bland annat skulle minska brandrisken vid gnistregn från ångloken. Stationshuset uppfördes 1865-66 och kom mycket att likna dem i Jönköping och Örebro. Det var då ett av stadens större offentliga hus. Bakom stationsbyggnaden låg fram till slutet av 1800-talet en samkomponerad banhall.

Järnvägens införande i stadsmiljön delade vanligen upp samhällena i en fram- och en baksida, där stationshusen vände sig med en representativ fasad mot samhällets administrativa och kommersiella centrum medan baksidan vanligen avsattes för godstrafik och så småningom lockade till sig industri- och transportverksamheter. Norrköping centralstation är ett mycket tydligt exempel på detta fenomen. Butängen förblev länge ren landsbygd medan det framför stationshuset anlades påkostade parker och officiella byggnader. Området blev med tiden också centrum för Norrköpings nöjesliv med serveringar, teater, flaneringsmöjligheter m.m. Butängen utvecklades till industriområdet under 1940- och 50-talet. Den första industrin att etablera sig i närheten av den nya järnvägen var Norrköping Mekaniska verkstad som redan på 1870-talet etablerade sig inom det kvarter som i dag kallas för kvarteret Vulcan.

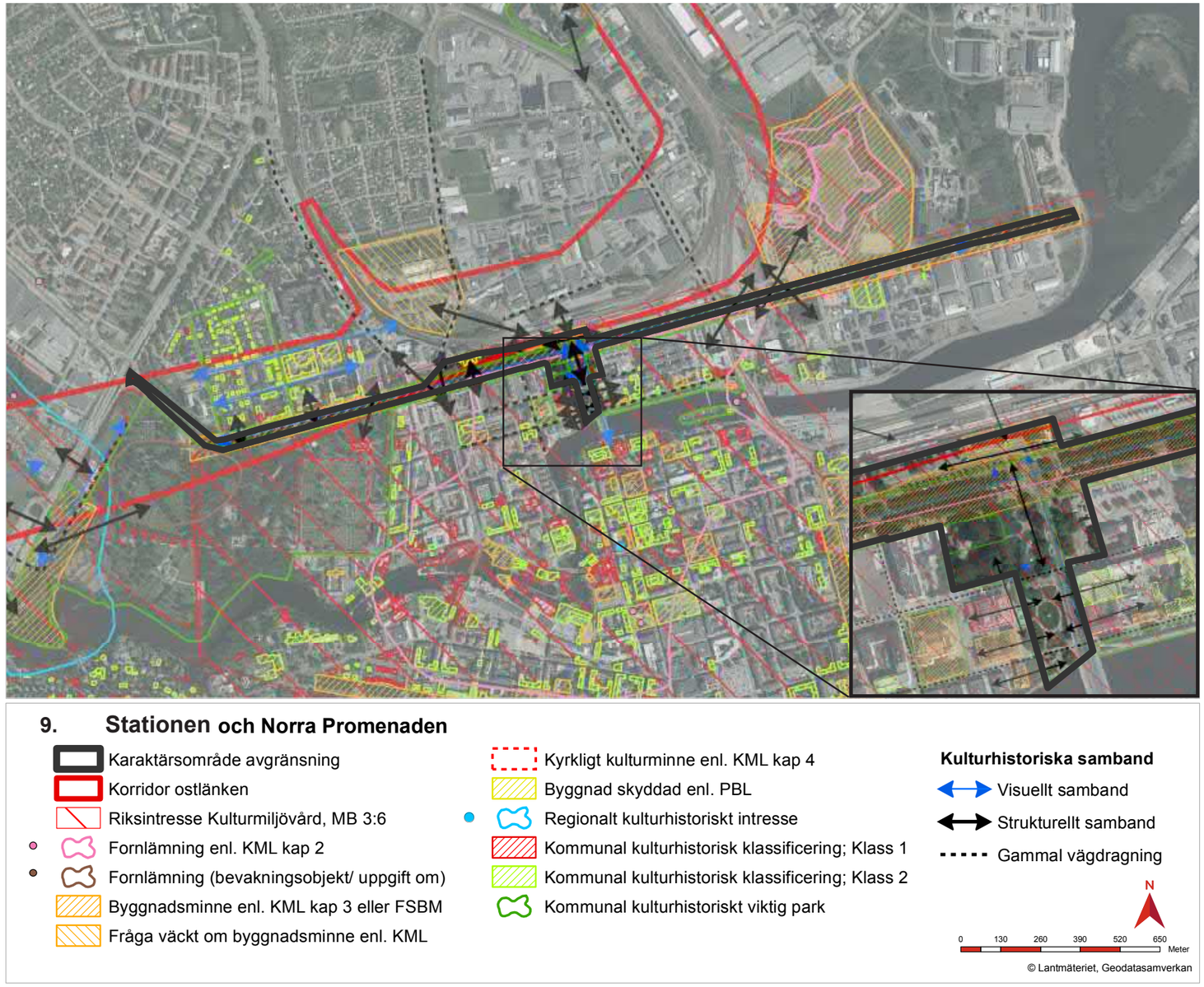
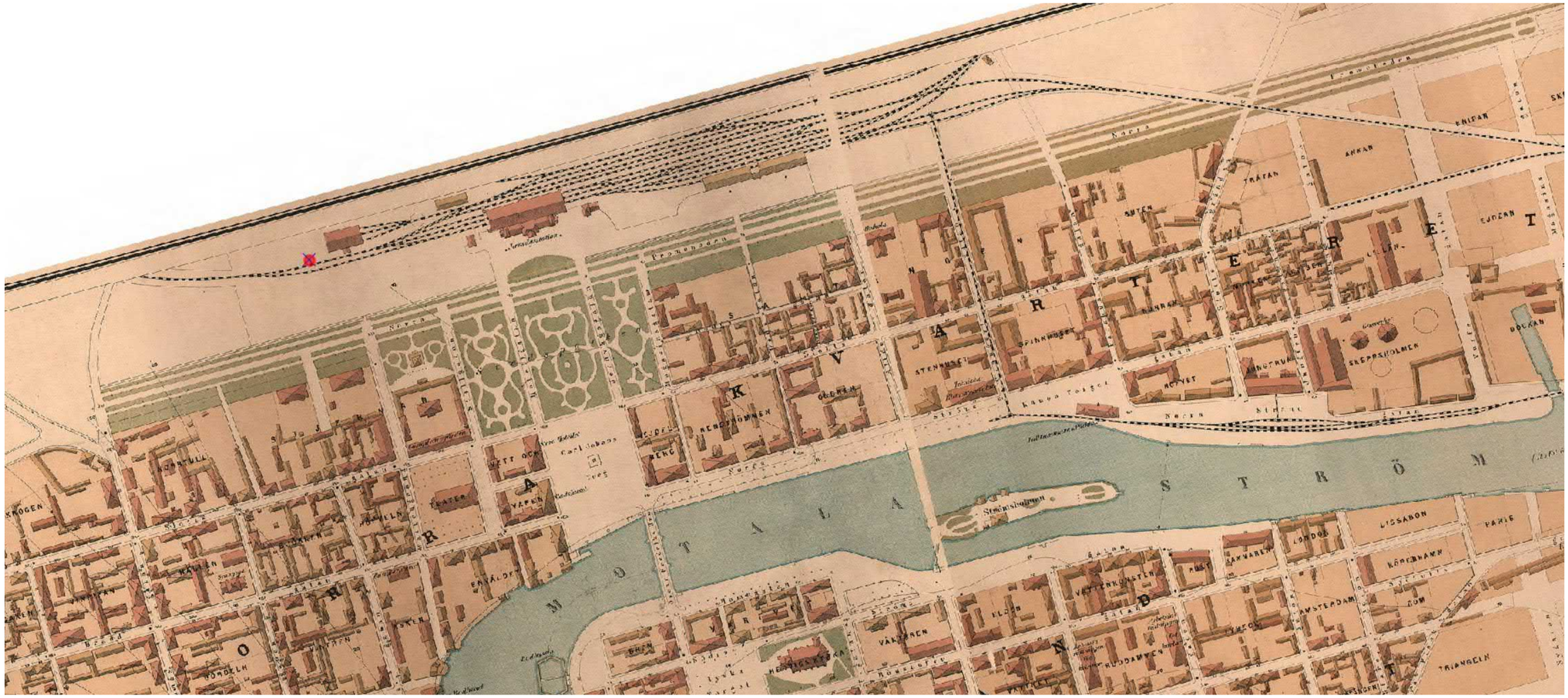


Fig. 45 Kulturhistoriska karaktärsdrag Stationen och Norra Promenaden

Carl Johans park och Järnvägsparken

Det som senare kom att kallas Järnvägsparken anlades i samband med första etappen av Norra Promenaden. Knut Forsberg, som också ansvarade för Promenaderna, stod för utformningen. Parken invigdes 1860. Ursprungligen fanns ett gjutjärnstaket och grindar mot Slottsgatan. När Järnvägen och stationen invigdes 1866 stramades formspråket upp i parken för att passa SJ:s chefsarkitekt Edelsvärds ideal och idéer. Han ansåg att det var viktigt att resenärerna möttes av en vacker park och en positiv första anblick av staden. Dessutom skyddade grönskan mot ånglokens rök och gnistor.

Ansvarig för omformandet av parken blev trädgårdsdirektören N J Eriksson. Parkanläggningen gick i tysk stil med gångvägar och gräsytor i symmetriska mönster och regelbundet placerade träd, och utgick från stationsbyggnadens mittaxel. Perspektivet förlängdes ytterligare när Carl Johans torg gjordes om till park 1887. Järnvägsparken och Carl Johans park blev stadens första offent-


Promenaden
Norra
Trädgården
Carl Johans
Teater
Vapen
Hotell
Ångbåtsbron
Ångbåtsbron
Ångbåtsbron

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613.
- Den äldre stadens mer småskaliga bebyggelse, kyrkor och offentliga byggnader och den storstadsmässiga stenstadsbebyggelsen från 1800-talets slut.
- Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.
- Järnvägsmiljön.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Området ingår i riksintresset Norrköping och några av de uttryck som omnämns som väsentliga inom riksintresset representeras inom karaktärsområdet.
- Norra Promenaden är byggnadsminnesförklarad i hela sin längd med de stora lindarna samt hela dess bredd (kvarter till kvarter). Monumentalitet och siktlinje.
- Norrköpings järnvägsmiljö med stationshus och järnvägsparker, ursprungligt spårområde och Butängens utveckling som industriområde är sammantaget en väl bevarad miljö som på ett typiskt sätt visar hur järnvägen fundamentalt har påverkat stadsbild, stadsutveckling och samhällsutveckling.
- Byggnadsminnet Norrköping station med ursprunglig arkitektonisk gestaltning bestående av dess höjd, artikulerade putsfasader, takfot och attika med urtavla och flaggstång. Byggnaden som historisk solitär och fondbyggnad. Dess bibehållna koppling till järnvägen. Stationshuset är ett typiskt, och väl bevarat exempel på Sveriges första generation av järnvägsstationer.
- Carl Johans park (inklusive Järnvägsparken) skyddas delvis genom skyddsbestämmelser i detaljplan. Parkens indelning och symmetriska uppbyggnad med gångsystem, gräsytornas indelning, rundel, planteringar, fontän, Carl Johan statyn, kaktusplantering, belysningsarmatur, äldre uppvuxna träd är viktiga karaktärsdrag att bevara. Stationshuset som mittaxel och fondbyggnad för parkerna. Siktlinjer parken/staden-stationen är viktiga.
- Byggnader med tidstypiska utföranden från olika perioder längs Drottninggatan och Hotellgatan i sammanhållen skala och utförande har klassificerats av Norrköpings kommun och vissa skyddas som byggnadsminnen. Bebyggelsen bidrar starkt till parkernas historiska upplevelsevärden.
- Den före detta järnvägsparken till väster om stationshuset, öster om flickskolan är en rest från den ursprungliga stationsmiljön med höga samhälls- och järnvägshistoriska värden. Uppvuxna träd är särskilt viktiga karaktärsdrag.
- Siktlinjen och stråket Oscar Fredriks bro-Drottninggatan-stationsområdet.

Råd vid lokalisering

- Skalan på den nya järnvägsanläggningen behöver beaktas i förhållande till Saltängen, Carl Johansparken och Nordantill. Uttrycket ”stadens siluett” i riksintressebeskrivningen får inte påtagligt skadas av en ny anläggning.
- Stationsbyggnaden bör behålla sin fysiska och funktionella koppling till järnvägen. Dess monumentalitet och funktion som fondbyggnad i järnvägsparken bör behållas. För att byggnadens monumentalitet inte ska utmanas är det viktigt att skalan på nytillkommande bebyggelse inte blir allt för stor.
- Tillgängligheten till Järnvägsparken för resande bör bibehållas. Det bör finnas en koppling mellan den gamla stationen, järnvägsparken och nya resecentrum.
- Parkområdet och de gamla träden väster om stationshuset har sitt ursprung i behovet av grönska invid de ursprungliga ångloken och bör bevaras.
- Promenaderna anlades för att bringa grönska och hälsa till staden. Träden bör bevaras liksom förutsättningarna för dem att växa och frodas. Bebyggelse bör inte ansluta direkt mot promenaden utan ges en förgård och skalan på tillkommande bebyggelse i anslutning till promenaderna och stationshuset bör hållas ned.
- Området inom Norrköping centrala stad omfattas av skydd som fornlämning enligt kulturmiljölagen. Åtgärder under både byggskede och driftskede kan påverka grundvattenförhållanden och vara vibrationsalstrande. Riskanalys och åtgärdsprogram kan komma att behöva upprättas för både fornlämning och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom karaktärsområdet.

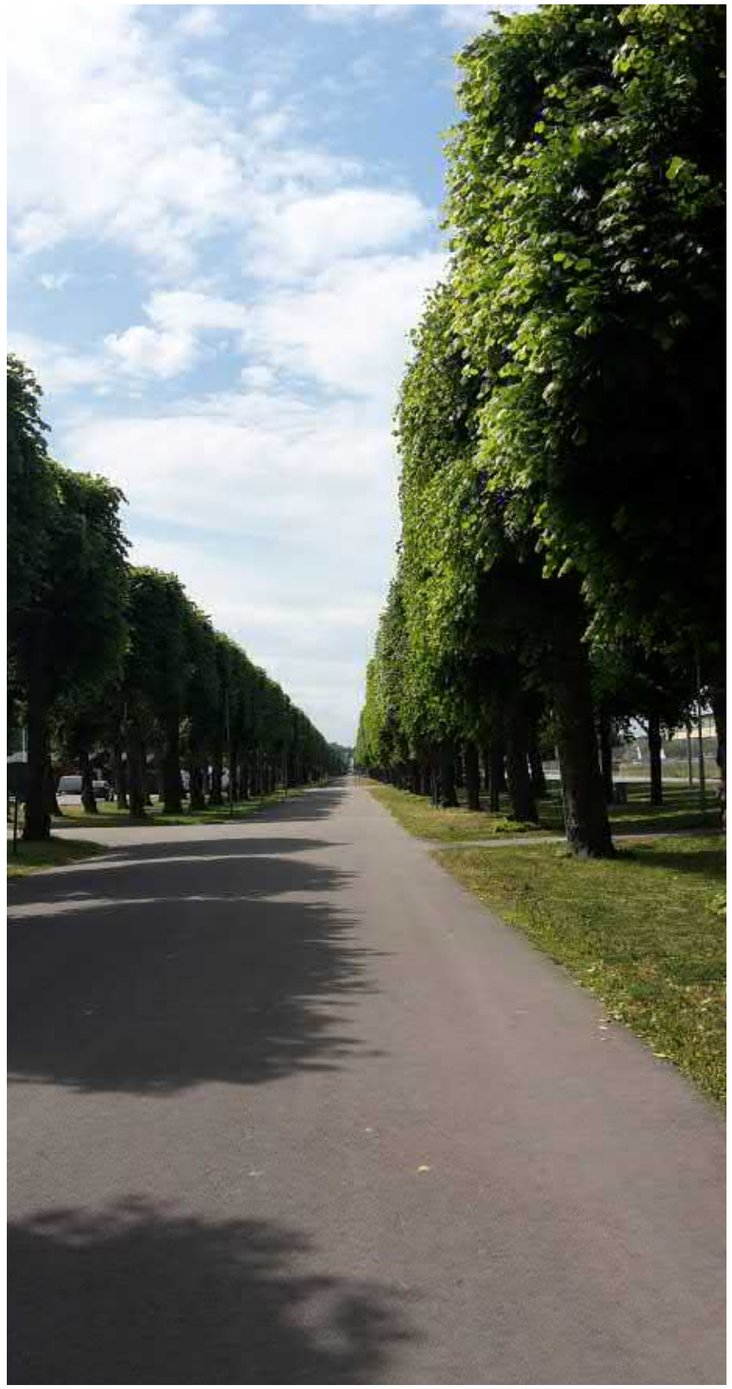


Fig. 47 Norra Promenadens magnifika grönstruktur bildar ett unikt inslag i Norrköpings stadsbild.

3.10 Järnvägsområdet

Spårområde

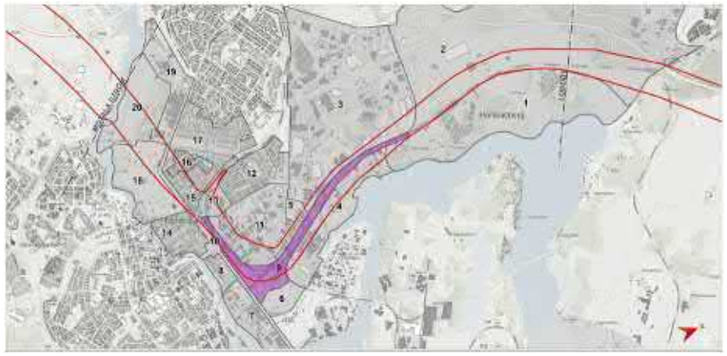
Inom området ligger östra stambanans järnväg samt en före detta bangård och ett lokstall. Järnvägen går i en stor u-formad böj genom det flacka landskapet från Loddby i norr via Norra Promenaden i söder, där den avviker västerut för att vid Norr Tull återigen vända norrut längs med Stockholmsvägen. Norrköpings centralstation ligger invid Norra Promenaden. Järnvägen består av många parallella spår och i den sydöstra delen av karaktärsområdet finns ett flertal stickspår. Här finns också bangården och ett rundstall (bågformat lokstall) sammanbyggt med expeditions- och personalhus. Norr om stallet ligger en ångcentral. Området är generellt flackt och låglänt. Järnvägen utgör en kraftig barriär i stadsmiljön då den både avgränsar siktlinjer och bryter rörelsemönster samt är en otillgänglig miljö. Ståthögavägen går under järnvägen i områdets sydöstra del medan Ingelstagatan går på bro mellan Norr Tull och Butängen. Järnvägen avgränsas med bullerplank i de mer befolkade delarna av området till exempel längs med Norra Promenaden och busstermi-nalen. I andra delar finns avgränsande Gunnebostaket. Mellan Johannisborgs slottsruin och lokstallet i områdets sydöstra del går en smal, asfalterad väg omgiven av diken och självetablerad grönska. Mellan lokstallet och slottsområdet finns lövträd och buskage.

Stadsgräns och järnväg sedan 1866

Norrköpings första järnväg gick från bruken i Fiskeby till Kanontorget i hamnen och stod färdig 1854. År 1866 invigdes Norrköpings station och staden kopplades ihop med övriga landets järnvägsnät när stambanan mellan Norrköping och Katrineholm stod färdig. Östra stambanan påbörjades 1863 efter beslut i Sveriges riksdag 1854. Statens skulle stå för utbyggnaden av ett antal större järnvägsbanor, så kallade stambanor medan mindre järnvägslinjer skulle drivas av enskilda bolag efter godkännande av staten. Syftet var att skapa ett statligt förbindelsenät inne i landet som genom enskilda linjer kunde förbindas till de stora hamnstäderna. Järnvägen medförde sänkta transportkostnader och möjligheter till ny lokalisering av industrin med mera.
År 1913 revs delar av Johannisborgs slottsruin då SJ lät uppföra ett rundstall och bangård inom slottsområdet. Samtidigt byggdes en rangerbangård mellan huvudjärnvägen och det nya lokstallet. Rangerbangården byggdes ut på 1930-talet. I mitten av 1940-talet byggdes anläggningen ut ytterligare då fosfatfabriken på Slottshagen fick en egen spårförbindelse. År 1955 förlängdes rangerbangården till Karlsro.

Lokstationen, som består av rundstall och expeditions- och personalhus uppfördes 1913-15 av Statens Järnvägar (SJ). Tidigare låg lokstallarna väster om centralstationen. Norr om lokstallet ligger en ångcentral, också den uppförd av SJ, och ritad av den dåvarande chefsarkitekten Folke Zettervall.

Fig. 48 Järnvägsområdet breder ut sig som en effektiv barriär i stadsmiljön och bryter både många siktlinjer och rörelsemönster.



Orienteringskarta

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Järnvägsområdet angränsar till riksintresset för Norrköping och flera av de uttryck som omnämns som väsentliga inom riksintresset kan påverkas också från järnvägens karaktärsområde.

- Järnvägen har viktiga samhällshistoriska värden som en av de kommunikationer som allt sedan 1800-talet omdanat våra yttre såväl som inre landskap. Bevarade rester av stickspår och järnväg, eller strukturer i stadsmiljön som visar hur järnvägsspår tidigare varit dragna är därför viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag. Dessa saknar dock lagstadgat skydd eller formella kulturhistoriska utpekanden.

- Det rundbågiga lokstallet invid Johannisborgs slottsruin har högsta kulturhistoriska värde enligt den kommunala klassificeringen och bör bevaras. Anläggningen bevarar till sin huvudstruktur från 1910-talet och har ett kulturhistoriskt värde som en del av kunskapen om järnvägens framväxt. Främst lokalhistoriskt värde.

Fig. 49 De gamla lokstallarna som låg väster om stationen och banhallen ersattes 1913 med de nya halvcirkelformat lokstall invid Johannisborgs slottssruin. Fotograf okänd. Källa: Norrköpings stadsarkiv

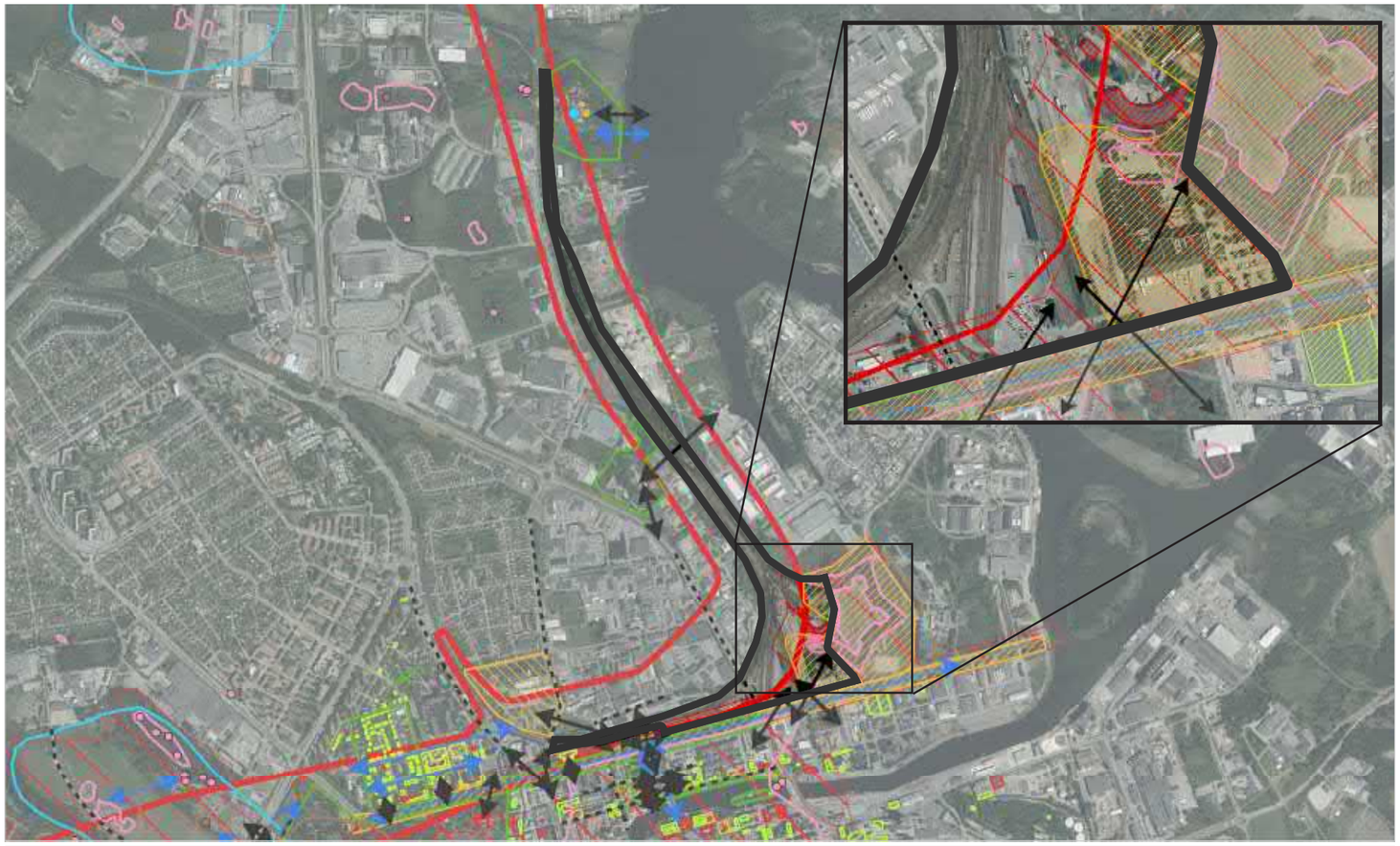
Fig. 50 Häradskartan från 1870-talet visar hur järnvägen dragits i en stor u-formad böj för att nå Norrköpings centrala delar. Källa: Lantmäteriet.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Johannisborgs slott.
- Järnvägsmiljön.

Råd vid lokalisering

- Lokstallarna bör bevaras. Riskanalys för ändrade grundvattenförhållanden och vibrationer i samband med utbyggnad och drift av Ostlänken kan behöva upprättas.
- Det statliga byggnadsminnet och fornlämningen Johannisborgs slott bör beaktas. Skalförskjutningar och alltför tät exploatering inpå anläggningen riskerar att minska upplevelsevärden hos anläggningen.
- Nytillkommande bebyggelse och flytt av hela järnvägsområdet kan komma att påverka riksintresset Norrköping och flera av de uttryck som pekats ut som viktiga. Till exempel kan storskalig bebyggelse inom karaktärsområdet ses från Carl Johans park och Saltängen.



10. Järnvägsområdet

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 200 400 600 800 1 000 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 51 Kulturhistoriska karaktärsdrag Järnvägsområdet.

3.11 Butängens industriområde

Småskaligt industri- och verksamhetsområde

Norr om Norrköpings resecentrum och centralstation breder industriområdet Butängen ut sig. Området är låglänt och flackt och består av gammal havsbotten. Industriområdet har stora tomter med hög byggnadstäthet i söder som glesnar längre norrut. Låg och relativt småskalig industribebyggelse i huvudsak från 1940-, 50- och 60-talen dominerar i söder medan skalan ökar ju längre norr- och österut man befinner sig. Bebyggelsen blir också yngre i de norra och östra delarna med bland annat postmodernistisk gestaltning. Miljön är heterogen med ömsom öppna tomter, parkeringar och gräsmattor ömsom slutna tätbyggda kvarter. Ingelstagatan, Ståthögavägen och järnvägen utgör områdets gränser mot bostadsområde och stationsområdet. Gatunätet är i övrigt förhållandevis oregelbundet med några större huvudgator, samt mindre gatusträckningar i södra delen av området. Ett flertal uppvuxna träddungar, äldre träd, buskage och mindre gräsmattor mjukar upp den annars hårda industrikaraktären och berättar om ett successivt framvuxet industrilandskap på före detta odlingsmark. I kvarteret Bollspelaren invid Ingelstagatan finns en fotbollsplan vilken utgör den största öppna ytan inom karaktärsområdet.

Industriernas ursprungliga förutsättningar är starkt förknippade med järnvägen, något som fortfarande syns genom kvarvarande rester efter stickspår. Vägnätet har flertalet gatunamn med industrianknytning såsom Industrigatan, Fabriksgatan, Maskingatan vilka tillkom när området lades ut för industri under 1940- och 50-talet. Gatunamn såsom Fredriksdalsgatan, Ingelstagatan och Ståthögavägen är av äldre datum och anspelar på de gårdar som innan områdets industrialisering utgjorde områdets jordbruksenheter.

Industrin vid Järnvägsstationens baksida

Stora delar av marken inom karaktärsområdet låg länge under Ståthöga gård och i söder närmare staden tillhörde marken Norrköpings stadsjordar dit stadens spannmålsodlingar förlades. Butängen, eller Buthagen, nämns i tidigt kartmaterial från 1600-talet och var namnet på de ängs- och betesmarker belägna norr om stadens gräns. Namnet anspelar troligen på de kuskar, butar, som skötte transporterna från de kringliggande bruken och hade sina hästar betandes på Butängen. Benämningen lever än idag kvar i den äldre gatusträckningen Butängsgatan som löper parallellt med stationsområdets spår. Området ingick fram till 1916 i Östra Eneby socken. Då inkorporerades området i Norrköpings stad och fick successivt en renodlad industriprägel.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Skiftet från brukad mark och ängsmark till bostadsbebyggelse inleddes då de Norra förstäderna växte upp här kring slutet av 1800-talet. Industrierna genererade kraftigt utökade arbetstillfällen och lockade framförallt lantbruksarbetare till området. Koloniträdgårdarna norr om stadens gräns byggdes snabbt om till enkla bostäder utan avlopp och andra kommunala faciliteter. Vid östra delen av nuvarande Fredriksdalsgatan/Lindåkersgatan låg under senare delen av 1800-talet en asfaltfabrik. Häradsekonomiska kartan, upprättad 1868-1877, visar en etablerad bebyggelse på mark som tidigare varit Ståthögas beteshagar. Först när fabriksanläggningen i kvarteret Vulcan var tagen i drift 1872 påbörjade Östra Eneby socken projektet att stadsplanera området med gator och vägar. Nu inleddes också ett mer reglerat byggande av bostäder för industriarbetare i regi av industrin. Utanför kvarteret Vulcan kommer den industriella utvecklingen igång på allvar först på 1940-talet för att nå kulmen under 1960-talet vilket är tydligt än i dagens stadsbild på Butängen. Inom området anlades en fotbollsplan som finns kvar än idag. Det gynnsamma läget vid järnvägen motiverade områdets omvandling från ängsmark och bostadsbebyggelse till industriområde. Bostadshusen på Butängen började rivas på 1950-talet och försvann helt på 1970-talet.

Gatustrukturen har till största delen tillkommit efter industriområdets egentliga utbyggnad under 1940-60-talet. De äldre vägsträckningarna är Ingelstagatan, delar av Ståthögavägen och Butängsgatan. Längs Butängsgatan fanns

Fig. 52 Foto från Matteus kyrka omkring sekelskiftet 1900. Observera det flacka landskapet utanför staden med arbetarbostäder i de norra förstäderna och kvarvarande jordbruksbebyggelse invid Ståthögaviken i bildens bakgrund. Gatan i förgrunden är Plankgatan. Fotograf okänd. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Fig. 53 Exempel på småskalig verksamhets- och industribebyggelse invid Butängsgatan i områdets södra del.

tidigare en allé, gatans raka sträckning är det enda som idag bevaras från en väg som tidigare löpte till Johannisborgs slott. Ståthögavägen i sin nuvarande sträckning stod klar 1966. I vissa fall härrör områdets oplanerade växtlighet från tiden innan industrialiseringen av området.

Uttryck för rikintresset inom karaktärsområdet:

- Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet, med högt markutnyttjande, storslagna fabriks-komplex.
- Järnvägsmiljön.
- Bebyggelsemiljöer som speglar utvecklingen vid 1900-talets början. Rester av gamla infartsvägar och andra spår av det landskap som tidigare omgav stadskärnan.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Miljön saknar skydd för dess kulturhistoriska värde. Kommunen har genomfört en kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen men samtliga klassade byggnader har värderats till klass tre eller fyra och har därför inte redovisats på kartan.
- Butängens industriområde är, liksom stationen och järnvägsparken på södra sidan om järnvägen, i det närmsta ett skolboksexempel på vilken effekt järnvägens utbyggnad har haft på stadsutvecklingen på många svenska orter. Järnvägsstationer förlades med direkt koppling till ett formellt stadsrum som planerades för att utgöra en välkomnande syn. Den barriär som järnvägen i sig gav upphov till gjorde stationsområdets baksida väl lämpad för industrietablering, med naturlig avgränsning från staden och det goda läget invid spåren. Framväxten av Butängens industriområde är ett typexempel på denna stadsutveckling och hyser därmed viktiga samhälls-, transporthistoriska och teknikhistoriska värden.
- Ursprungliga vägsträckningar utgörs av Ingelstavägen som var en del av Nor Tulls vägskäl. Delar av Ståthögavägen, samt Butängsgatan vars raka sträckning parallellt med stationsspåren har kartbelägg från åtminstone 1850-tal. Samhällshistoriska och lokalhistoriska värden.

Råd vid lokalisering

- Området ligger strax norr om riksintresset Norrköping och åtgärder inom området kan komma att innebära påverkan eller skada på riksintresset.

11. Butängens industriområde

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 80 160 240 320 400 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 54 Kulturhistoriska karaktärsdrag Butängens industriområde.

- Särskilt viktigt att beakta är skalan i tillkommande bebyggelse och vilken effekt denna har på byggnadsminnena Norrköping station, Norra Promenaden och den i detaljplan skyddade Carl Johansparken. Bebyggs södra Butängen med en för området allt för avvikande skala riskerar stationen att tappa sin arkitektoniska funktion som en av stadens viktigaste fondbyggnader. Likaså riskerar Norra Promenaden att förlora sin monumentala prägel och historiska karaktär med allt för tätt anslutande bebyggelse.
- Butängsgatans mittdel och Ståthögavägens södra del utgör länkar till områdets agrara historia medan resterande del av vägnätet istället vittnar om den industriella utvecklingen under 1900-talet. Områdets gatunät och äldre vägsträckningar bör beaktas.

3.12 Lagerlunda bostadsområde

Småbostadsområde

Karaktärsområdet utgörs av bostadsbebyggelse med i huvudsak symmetriskt uppbyggda villakvarter. I söder och delvis i väster finns radhus och flerbostadshus i två våningar, belägna invid Fredriksdalsgatan och järnvägen. Hela området karaktäriseras av frodig grönska, inom trädgårdarna och inom allmänna ytor. Lagerlundaparken i norr och Stålbomsplan i öster bryter av områdets tätbebyggda prägel med öppnare gräsytor. Bostadshusen är tätt placerade på små tomter och trädgårdarna är förlagda i avskilt läge på husens baksida. Enstaka byggnader tillkom redan under 1930-talet och några under 1950-talet men i huvudsak är bebyggelsen uppförd under 1960- och 70-talen. Bebyggelsen är som helhet småskalig och hålls samman av bostadsfunktionen samt utmärks av frodig grönstruktur. Inom området finns ett fåtal byggnader av mer offentlig karaktär såsom förskola och församlingshus.

Historisk utveckling

Sandby by och gård löd under Ståthöga gård och byns omgivande odlingsmark tillhörde Ståthöga medan Sandbys utjordar låg i nuvarande södra delen av karaktärsområdet. Området precis norr om kvarteret Vulcans fabriksbyggnader var landsbygd ända till industriarbetarnas bostadsbrist blev så ohållbar att industrierna själva initierade och uppförde enkla men funktionsdugliga bostäder åt sina anställda. Området planlades under 1930-talet i takt med att Butängen fick en alltmer industrimässig prägel och bostäder behövdes i allt högre grad. På Norrköpingskartan från 1930 syns i huvudsak den gatustruktur som än idag karaktäriserar stadsbilden i Lagerlunda.

Värdebärande karaktärsdrag

- Det saknas lagstadgade eller utpekanden av kulturhistoriska värden inom karaktärsområdet.
- Gatustrukturen och gatunamnen från 1930-talet som bevaras än i dag och bidrar till en viss förståelse för områdets historia.
- Området är ett utpräglat bostadsområde med tidstypisk arkitektur och speglar Norrköpings stadsutveckling mot norr. Liknande områden och bebyggelse finns både inom Norrköping och resten av landet. Miljön har ändock ett litet lokalhistoriskt värde.

Råd vid lokalisering

- Området saknar kulturhistoriska värden att värna vid lokalisering.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 55 Tidstypisk 1970-tals bebyggelse i korsningen Ingelstagatan/ Fredriksdalsgatan.

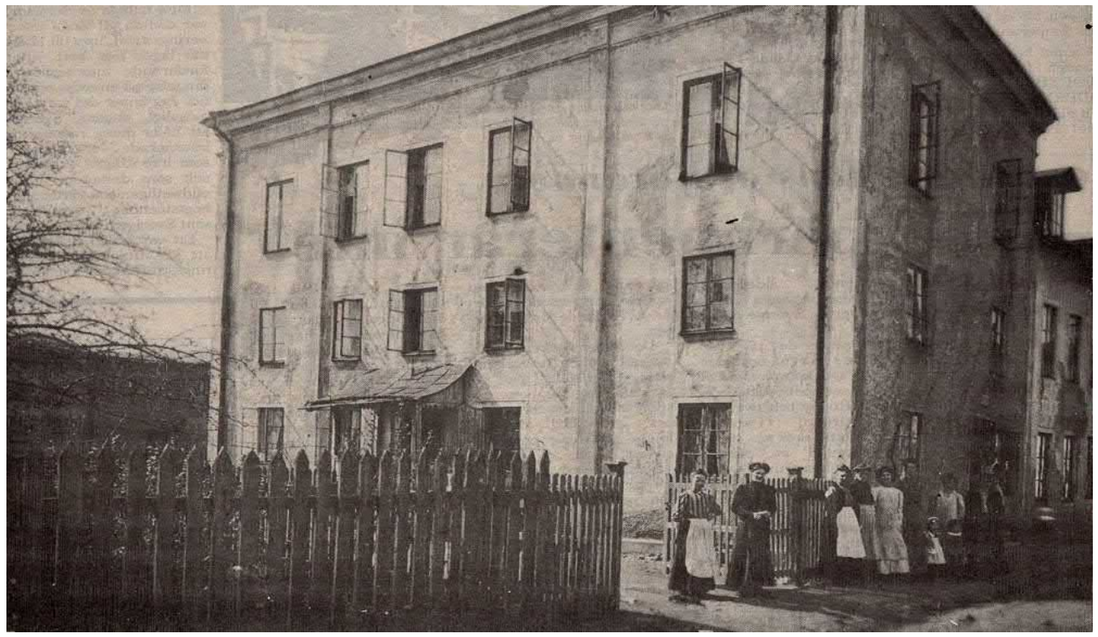


Fig. 56 Exempel på äldre tiders bebyggelse i de norra förstäderna. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

12. Lagerlunda bostadsområde

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 70 140 210 280 350 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 57 Kulturhistoriska karaktärsdrag Lagerlunda bostadsområde.

3.13 Kvarteret Vulcan och Stockholmsvägens småindustri

Industri och verksamhetsbebyggelse

Karaktärsområdet är beläget på relativt flack mark nordväst om centrala Norrköping, med omedelbar närhet till järnvägen. Områdets består av ett äldre storskaligt sammanhållet industriområde; Kvarteret Vulcan, och småskalig industribebyggelse längs Stockholmsvägen. Bebyggelsen är förlagd tätt intill järnvägens svängda linjeföring på båda sidor om rälsen. Till öster i kvarteret Vulcan ligger sammanhållen storskalig tegelbebyggelse och öster om spåren småskalig ljust putsad industribebyggelse. Vid järnvägen tas områdets höjdskillnader upp genom branta slänter främst i väster.

Kvarteret Vulcan är företrädelsevis bebyggt med stora sammankopplade och friliggande byggnadsvolymer i rött tegel separerade av rymliga asfaltsytor. I norr tar ett fält med gräsmattor och enstaka träd vid för att norr om karaktärsområdet övergå i bostadsbebyggelse. Grönstruktur finns även som gräsmattor vid infarten till industribebyggelsen samt oplanerad med buskar och träd längs järnvägsspåren. Längs Stockholmsvägen ligger låga byggnader i två våningar med diverse verksamheter, varvat med parkeringsplatser, bensinstationer, avrivna tomter och uppställningsytor. Invid Norr Tull i karaktärsområdets södra del ligger Polishuset. Det är en modernistisk administrationsbyggnad bestående av en höghusdel i elva våningar och en låghusdel i två våningar. Fasaderna har långa band av glas som bryts av vertikala betongbalkar och en gavel i grå betong mot söder med ett stort polisemblem.

Utöver järnvägen utgörs infrastrukturen av Ingelstagatan som går på bro över järnvägen från Norr Tull i söder och Fredriksdalsgatan som avgränsar industribebyggelsen från bostadsområdet i norr. Bebyggelsen inom Kvarteret Vulcan är inhägnad och orienterar sig tydligt mot infarten vid Ingelstagatan, varifrån vilken industriområdet påtagligt upplevs som en väl avgränsad och sammanhållen miljö. Karaktärsområdet är tack vare öppna större ytor och tvärställda, glest placerade byggnadsvolymer relativt lättöverskådligt.

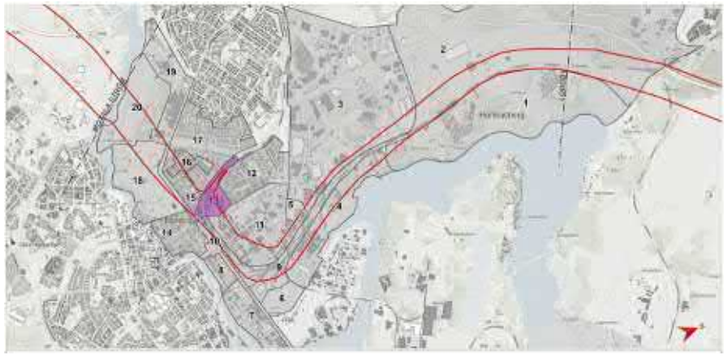
Norrköpings första industri bortanför kraftkällan Motala ström

Området norr om stadens gräns benämns Butängen, eller Buthagen, i kartmaterial från 1600-talet och användes som ängs- och betesmarker för stadsborna.

Området Fredriksdal styckades under 1860-talet från Ståthöga gård för att säljas som små tomter för koloniträdgårdar. En successiv mekanisering av jordbruket och Norrköpings ökade industrialisering medförde en stor inflyttning till staden där efterfrågan på arbetskraft ökade raskt. Trångboddheten omvandlade koloniområdet Fredriksdal till en oplanerad förstad utan bekvämligheter som el, gas och vatten. Området befolkades av arbetslösa jordbruksarbetare, industriarbetare och andra mindre bemedlade människor. Bostadsförhållandena blev allt sämre då stadsplan saknades och byggnadsstadgan inte gällde här. År 1916 införlivades Östra Eneby i Norrköpings stad och så småningom inrättades avlopp, elektricitet med mera.

Industrierna i och kring Norrköping var länge förknippade med kraftkällan Motala ström. Östra stambanans tillkomst medförde en rad samhällsförändrande fenomen, däribland den nyvunna möjligheten att förlägga verksamheter i områden utan direkt vattenkontakt eftersom det nu var effektivare att transportera gods och varor på land. Norrköpings mekaniska verkstad valde under 1870-talet att uppföra sina lokaler på den så kallade Stålbomska jorden i sydvästra delen av Butängen med närhet till järnvägssträckningen. Fabriken tillverkade järnvägsmaterial. I anslutning till verkstäderna uppfördes också ett antal arbetarbostäder med bättre standard än den organiskt framvuxna bebyggelsen. År 1877 köpte AB Mekaniska verkstaden Vulcan upp anläggningen och ytterligare bostäder uppfördes. Vulcan tillverkade ångpannor, ångmaskiner, fotogenmotorer och pumpar fram till 1905 då det multinationella International Harvester köpte fastigheten och bytte inriktning till produktion av skörde- och slåttermaskiner. Vid denna tid genomfördes också omfattande om- och tillbyggnader av lokalerna. I anslutning till verkstäderna fanns förutom bostäder även speceriaffärer, skomakeri, hotell med mera. Mellan stambanan och fabriken fanns dock länge en remsa mark som tillhörde Norrköpings stad. Detta område benämndes ”Lyckorna vid Norr tull”. Först 1915 integrerades även denna yta i fabriksområdet. År 1966 togs området över av företaget NOSS.

Nuvarande bebyggelse inom kvarteret Vulcan skildrar områdets olika utbyggnadsepoker med flertalet representanter från den äldsta industriverksamheten under 1870-tal, och Intnational Harvesters successiva expansion fram till 1960-talet. Byggnaderna har i stora delar stått tomma sedan företaget NOSS flyttade från området 2013 efter ca femtio års verksamhet. Norrköpings ungdomscirkus finns idag som hyresgäst inom området, samt Östgötateatern.



Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Kommunikationerna mellan staden och de norra förstäderna gick under lång tid via en icke planskild korsning invid Norr Tull. Denna var farlig och olyckor förekom och 1919 uppfördes istället en bro, något som efterfrågats sedan 1897. Bron ersattes under 1970-talet av en ny konstruktion och brukas frekvent än idag. Vägnätet utgörs i huvudsak av en ursprunglig sträckning för två av tre vägar i vägskälet vid Norr Tull, Stockholmsvägen och Ingelstagatan. Dessa är belagda i kartmaterialet från 1600-talet men har troligen en långt längre hävd än så.

Fig. 58 Vid infarten till Kvarteret Vulcans industriområde betonas bebyggelsens gemensamma nämnare i storskalig volym, flertalet solitärer, fasader i rött tegel med mönstermurning, regelbundna fönsterband och ursprungliga fönster, vilket tillsammans lyfter fram områdets homogena karaktär.

Den småskaliga industri- och kontorsbebyggelsen vid Stockholmsvägen, i kvarteret Lokföraren planlades på 1940-talet för affärsändamål. I kvarteret Stinsen invid Norr Tull upprättades stadsplan för att uppföra en byggnad för allmänt ändamål 1961. Planen ersatte en äldre stadsplan som föreskrivit bostadsbebyggelse mellan järnvägen och Stockholmsvägen men eftersom några bostäder inte uppförts, och ändamålet började anses olämpligt under 1960-talets början, ändrades planen. Polishuset ritades av Gösta Fredblad och Hugo Höstrup som tillsammans drev en framgångsrik arkitektfirman i Halmstad under 1960-talet. De ritade också polishuset i Halmstad (1962), Laholm, Borås och Nyköping. Norrköpings polishus fick bygglov 1965.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Fråga är väckt om byggnadsminnesförklaring av industribebyggelsen i kvarteret Vulcan. Inom fastigheten finns ett flertal välbevarade industribyggnader. Den industrihistoriska anläggningen är unik och utgör en viktig milstolpe i Norrköpings historia som industristad. Som den första industribebyggelsen utan direktkontakt med Motala ström äger Kvarteret stora industri- och samhällshistoriska värden och är en viktig länk i den industrihistoriska utvecklingen. Det är en av få industrimiljöer med obruten industriell verksamhet sedan uppförandet på 1870-talet och hyser Butängens äldsta industribebyggelse till arkitektur och karaktär jämförbar med bebyggelsen i Norrköpings industrilandskap vid Motala ström. Kvarteret har inte värdefull koppling till Östra stambanan och dess utbyggnad.

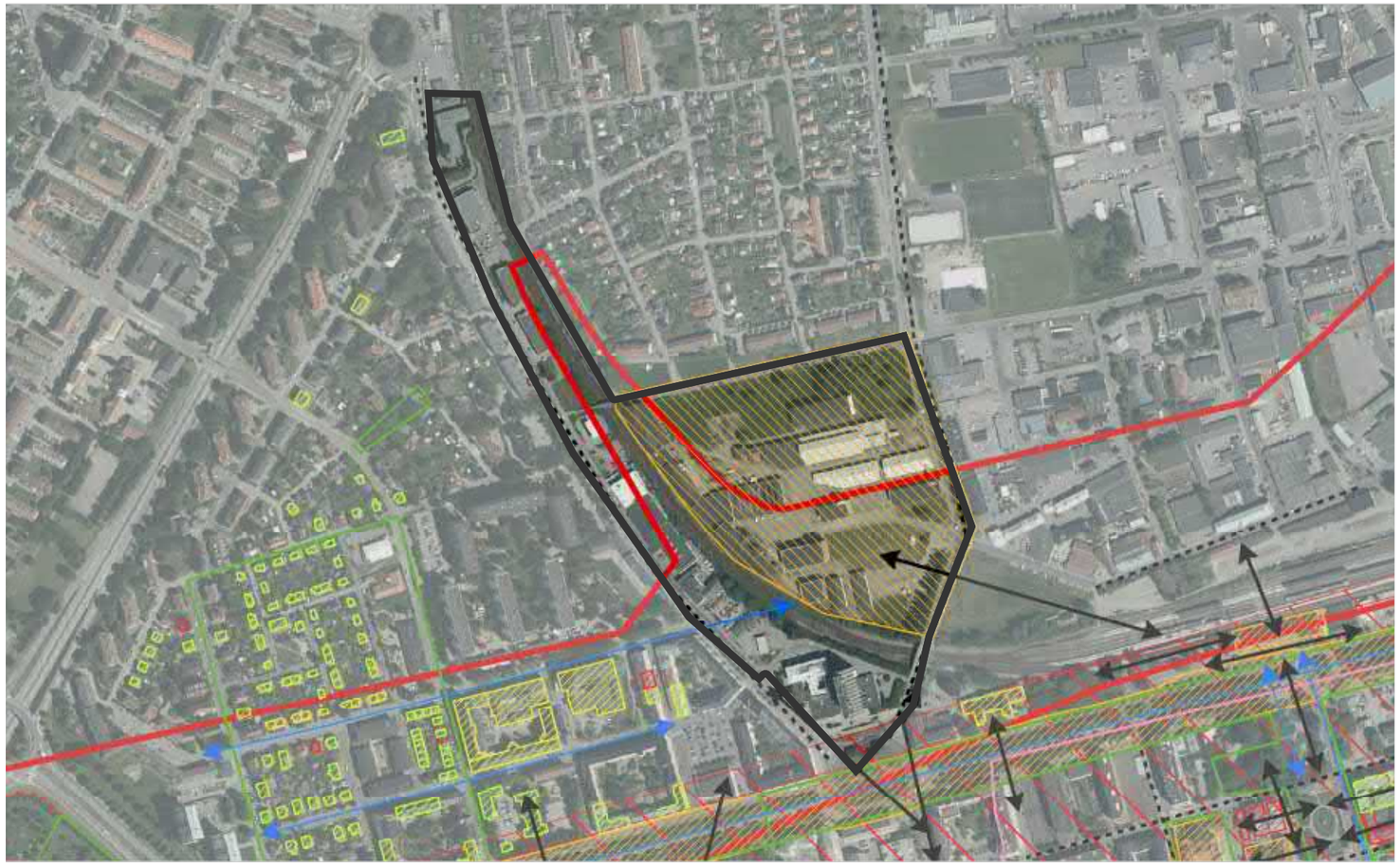
- Ingelstagatan som är en del av det historiska vägskälet vid Norr Tull, har en lång historisk kontinuitet med kartbelägg från 1600-talet men har troligen utgjort en infartsväg till staden långt innan dess. Äldre gatusträckningar saknar lagstadgat skydd. Starka kontinuitetsvärden är dock förknippade med äldre vägdragningar som bland annat gör det möjligt att orientera sig i äldre kartmaterial samt behåller stadens grundstruktur som utgår från grundläggande topografiska förutsättningar på platsen.

Råd vid lokalisering

- Kvarteret Vulcan har höga kulturhistoriska värden med en viktig koppling till stadens industrihistoria samt arkitektoniska och estetiska värden och bebyggelsen i kvarteret bör bevaras. Särskild riskanalys beträffande vibrationer och grundvattenförändringar under bygg- och driftskede kan komma att behöva upprättas.

- Ingelstagatan och Stockholmsvägens sträckningar har lång historisk kontinuitet och bör bevaras.

- Småindustrin längs Stockholmsvägen är mindre känslig ur ett kulturhistoriskt perspektiv varför åtgärder med fördel kan förläggas utmed Stockholmsvägen.



13. Kvarteret Vulcan mm

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 50 100 150 200 250 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 59 Kulturhistoriska karaktärsdrag kvarteret Vulcan.

3.14 Nordantill stenstad

Karaktärsblandad stenstad

Nordantill utgör en väsentlig del av Norrköpings innerstad och området avgränsas av Motala ström i söder, Matteus kyrka och kyrkogård i väster och Norra Promenaden i norr och Carl Johansparken i öster. Nordantill ligger på de södra delarna av Norrköpingsåsen och området är som högst i nordväst invid Matteus kyrka och kyrkogårdarna och sluttar därifrån åt öster för att knyta an till den flacka stadsdelen Saltängen. I söder avslutas området med kraftiga sluttningar ner mot Motala ström. Nordantill präglas av en rätvinklig stadsplan och var ett av de områden som reglerades i och med branden i mitten av 1600-talet. Söderut från Norr Tull löper Kungsgatan som utgör stadsdelens huvudstråk. I öster ligger Carl Johans park, och i kvarteren närmast parken ligger äldre bebyggelse av formell och publik karaktär.

Bebyggelsestrukturen inom området är splittrad med mycket blandad skala, höjd, ålder och karaktär. I områdets östra delar invid parken ligger flera småskaliga 1700- och 1800-tals hus i en och två våningar, putsade fasader med sadeltak och tillhörande gårdshus. Dessa samsas med monumentala 1800- och 1900-tals byggnader i flera våningar och påkostad arkitektur som bland annat gamla stadshuset, Ringborgska huset och teatern. Vidare finns flera större moderna byggnadskomplex, både invid strömmen och i norr längs Norra promenaden. Stadsparkens formella funktion och karaktär förstärks i dess södra delar av de monumentala och kulturhistoriskt dignitetsfulla byggnader som kantar parken. Stora delar av bebyggelsen i stadsdelen har under 1900-talet rivits och ersatts av modern bebyggelse både när det gäller bostäder, kontor och verksamheter. Stadsdelen har blandad verksamhet med både kontor, affärslokaler och kulturell verksamhet och är blandad med en stor del bostäder.

Sveriges äldsta rutnätsplan

Området norr om Motala ström planlades i början på 1600-talet tillsammans med anläggandet av Johannisborg slott. Den nya stadsdelen fick en strikt rutnätsplan, för första gången realiserad i svensk stadsplanering. Området kallades Nya staden och sträckte sig från dagens Tunnbindargata till Slottsgränd och avgränsades i norr i höjd med Rodgagatan. Bebyggelsen tillkom successivt under 16- och 1700-talet och det var främst bemedlade borgare som valde att etablera sig i stadsdelen. Den som uppförde ett rejält stenhus fick inte bara 12 års skattebefrielse utan också tomten till skänks.

Vid anläggandet av Norra Promenaden på 1850-talet lades ytterligare en rad kvarter till, norr om 1600-tals kvarteren. De nya kvarteren anslöt till södra delen av promenaden och här förlades skolor och andra institutionsbyggnader vars verksamheter krävde ljus och luft. När järnvägen kom på 1860-talet förlades stationsbyggnaden och en järnvägspark i Saltängstorgets/Carl Johans torg förlängda axel, vilket fick en stor betydelse för området. Kring sekelskifte 1900 uppfördes ett flertal påkostade byggnader, många med offentliga funktioner som riksbankshus, teater och hotell i stadsdelen.

Runt sekelskiftet 1900 var området runt Norra Promenaden, Järnvägsparken, och Saltängen centrum för rekreation, underhållning och restaurangliv. Under 1900-talet kom dock stora delar av Saltängens bebyggelse att få ett alltmer eftersatt underhåll. Till viss del torde detta bero på tidens allmänna inställning till äldre bebyggelse. Under andra halvan av 1900-talet upprättades saneringsplaner och en stor del av den äldre bebyggelsen revs till fördel för nya moderna anläggningar såsom i kvarteren Hertigen, Stjernan med flera. Rutnätsplanen är än i dag bibehållen även om många av de moderna byggnaderna inte helt sluter gaturummen. Stadsdelen Saltängen var länge benämningen på bebyggelsen norr om Motala ström runt Carl Johans torg och österut. I dag går gränsen mellan Saltängen och Nordantill i den västra delen av Carl Johans parken.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Nordantill ingår i riksintresset Norrköping och många av de uttryck som omnämns som väsentliga inom riksintresset representeras inom karaktärsområdet.

- Den bevarade rutnätsplanen har mycket höga kulturhistoriska värden och bidrar till kunskapen om internationella influensers inverkan på den svenska stadsplaneringen. Gatornas sträckning och kvarterens storlek är viktiga karaktärsdrag. Rutnätsplanen har en särskilt lång tradition i Norrköping med landets äldsta bevarade regelbundna rutnätsplan och där hela staden en bra bit in på 1900-talet rymdes inom stenstaden sådan den lagts ut i mitten av 1600-talet. Rutnätsplanen skyddas genom riksintresset.

- Till områdets viktigaste kulturhistoriska karaktärsdrag hör den variationsrika bebyggelsen. Flera byggnader skyddas som byggnadsminnen genom kulturmiljölagen och många byggnader med hög kommunal kulturhistorisk klassificering finns i området. Bebyggelsen skiljer sig i skala, material, funktion och ålder. Småskalig äldre bebyggelse och byggnader uppförda fram till slutet av 1800-talet har ett särskilt stort värde.

- Den äldre bebyggelsen utmed Carl Johans park har betydelse för upplevelsen av parken. Bebyggelsen och parkens formella och påkostade stil förstärker parkens dignitet och förtydligar platsens viktiga historiska funktion, som central plats i staden. Flera av dessa skyddas som byggnadsminnen.

Råd vid lokalisering

- Rutnätstadens gatunät samt siktlinjer bevaras. Områdets skala och proportioner bevaras.

- Fronten mot Norra Promenaden bör samspela med promenadens monumentala kvalitet och karaktär. Med fördel bör traditionen med förträdgårdar och/eller parallellgata vidmakthållas och vidareutvecklas för att stärka promenaden.

- Åtgärder under byggskede såväl som driftskede kan ge upphov till ändrade grundvattenförhållanden och vara vibrationsalstrande. Riskanalys och åtgärdsprogram kan komma att krävas för högt klassade byggnader och eventuellt fornlämningar inom karaktärsområdet.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 60 Flygbild över Nordantill från söder mot Norr Tull med det nybyggda polishuset och kvarteret Vulcan. Industrilandskapet i förgrunden. Foto 1965-70. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

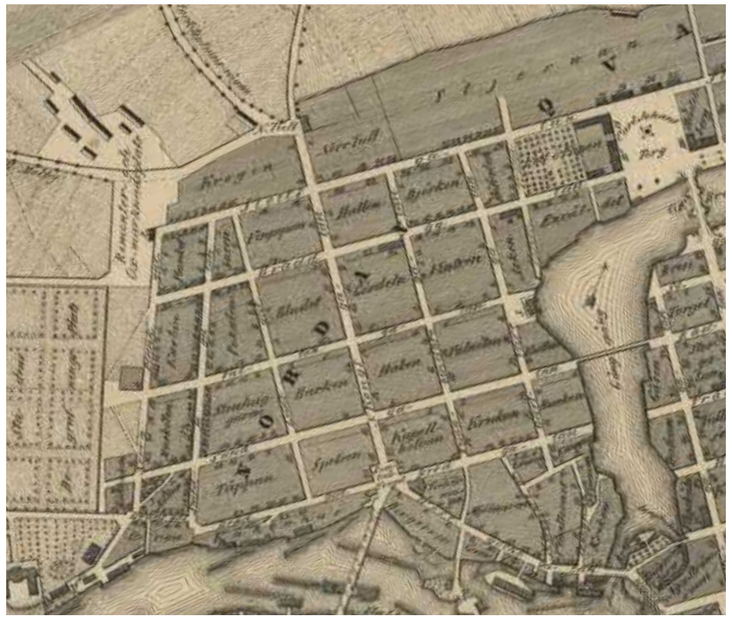


Fig. 61 Utdrag ur karta över Norrköping 1848. Rutnätsplanen stämmer överens med dagens utseende. De tre sammanstrålande vägarna vid Norr Tull syns i övre högra hörnet. Se vidare karaktärområde 6 för Norr Tull. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet, med högt markutnyttjande, storslagna fabriks-komplex, dammar, broar och det forsande vattnet.
- Stadskärnan med enstaka bevarade medeltida drag, landets första rätvinkliga rutnätsplan på Saltängen från 1613, samt den domine-rande rutnätsplanen från mitten av 1600-talet.
- Den äldre stadens mer småskaliga bebyggelse, kyrkor och offent-liga byggnader och den storstadsmässiga stenstadsbebyggelsen från 1800-talets slut.
- Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.
- Bostäder för olika sociala skikt. Bebyggelsemiljöer som speglar utvecklingen vid 1900-talets början.
- Rester av gamla infartsvägar.

14. Nordantill stenstad

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 40 80 120 160 200 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 62 Kulturhistoriska karaktärsdrag Nordantill stenstad.

3.15 Marielund stenstad

Stenstad med heterogen bebyggelsekaraktär

Marielund är en tätbebyggd del av staden där flerfamiljshus av olika karaktärer och ålder samsas med industribyggnader och radhus inom en regelbunden rutnätsplan. Stadsdelen ligger på Norrköpingsåsen och är höglänt, främst i förhållande till det flacka landskapet i öster. I söder avgränsas stadsdelen av Norra Promenadens breda alléer och i norr av Bergslagsgatan, som under en period utgjorde Norrköpings stadsgräns. I öster ansluter bebyggelsen till Stockholmsvägen. Från Bergslagsgatan och Norra Promenaden har man mot öster en storslagen utsikt över Butängen och järnvägsområdet och långt bort i fonden kan Johannisborgs slottsruin ses.

Trots att bebyggelsen tillkommit under skilda perioder upplevs miljön i huvudsak som enhetlig mycket till följd av en relativt sammanhållen hushöjd, bebyggelsens placering längs tomtgräns och den regelbundna stadsplanen. I områdets sydöstra del ligger ett torg, Oxtorget, som till övervägande del fungerar som parkeringsplats. Bebyggelsen har tillkommit under de sista decennierna av 1800-talet och hela 1900-talet. Längs med Norra Promenaden finns ett par byggnader som ligger mitt i kvarteret och omges av trädgård, eller har en så kallad förträdgård som vetter mot promenaden. I övrigt är kvarteren slutna eller halvslutna. Arkitekturen spänner från sekelskiftesbebyggelse, 1920-tals klassicism, nyrenässans och ”folkhemsbebyggelse” från 1930- och 40-talet. I området finns också industribebyggelse från sekelskiftet och 1950-tal, i dag omvandlad för andra ändamål. Invid Oxtorgets södra sida utmed Norra Promenaden ligger Matteus församlingshem uppfört under 1960-talet.

Den norra tullen och sent tillkommen stenstad

Bebyggelsen i den södra delen av Marielund präglas av dess rutnätsplan i likhet med resterande delar av centrala Norrköping. Marken utgjorde länge en del av den gemensamma stadsjorden som stadsborna använde för jordbruk, betesmark och ängsbruk. Stadens norra port, Norr Tull, låg i områdets sydöstra del och kallas i dag Kungstorget, eller Norr Tull. I samband med att ”den lilla tullen” infördes 1610 började stadens staket att uppföras. Staketet försågs med bemannade entréer vid vilka tull betalades för alla varor som fördes in eller ut ur staden. Innanför stadsstaketet fanns stadens tomter och hus och utanför fanns delar av stadsjordarna, i området runt Norr Tull kallade Drags-

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 63 Storgårdskvarter som ryms inom stenstadens gatustruktur. Här innergården i kvarteret Vesslan.

Fig. 64 Före detta Stationsgatan, numera Norra Promenaden, skiljer stenstaden Marielund från Norra Promenadens alléområde och bildar en öppen zoon innan träden tar vid. Detta skapar monumentalitet och dignitet åt promenaderna.

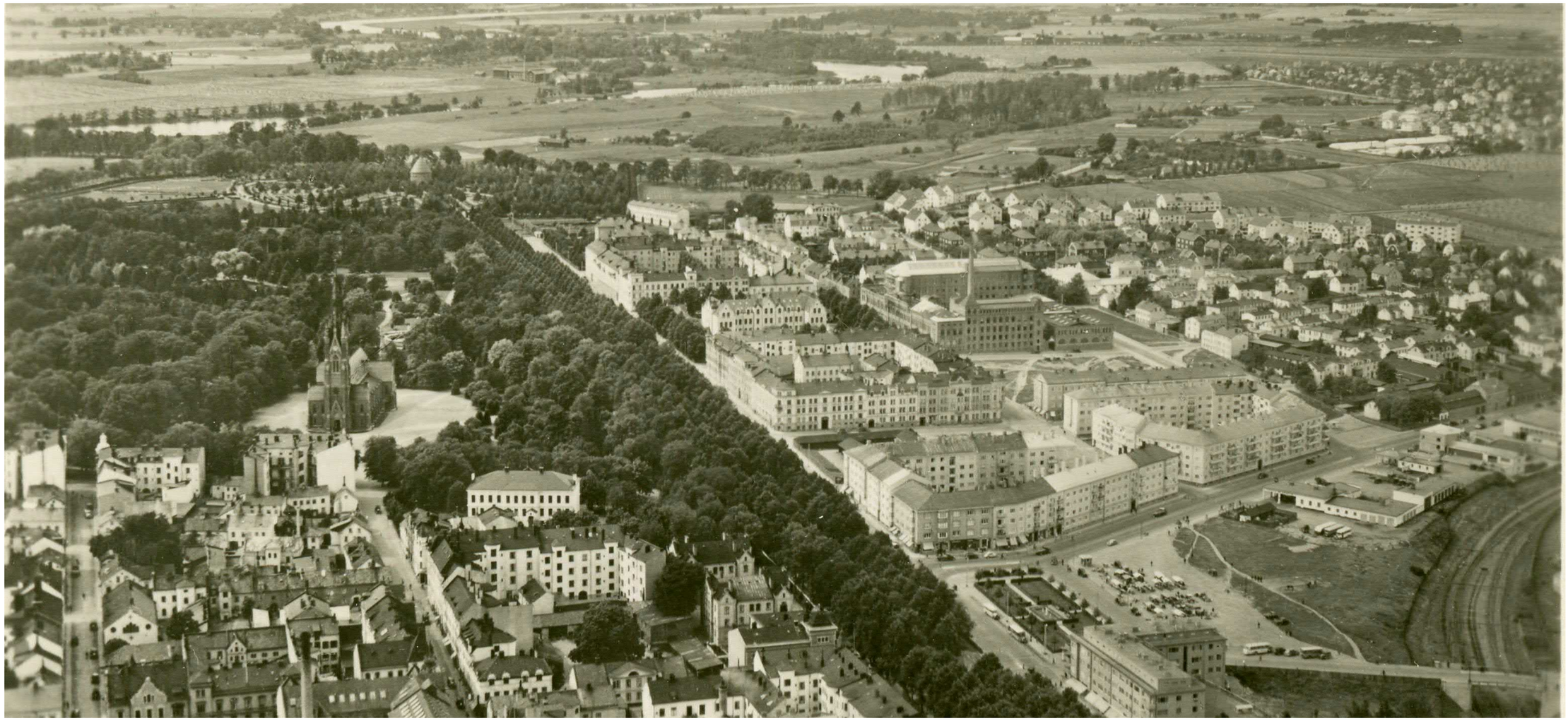


Fig. 65 Flygfoto över Norra Promenaden och Marielund stenstad. I bakgrunden ”Röda stan” och mindre flerbostadshus och villor inom Marielund som ”sanerades” och ersattes med ny bebyggelse på 1960- och 70-talet. Foto: Norrköpings stadsarkiv.

gärdena eftersom man här sen länge varit tvungen att dra upp sina båtar och transportera dem på land förbi vattenfallen i Motala ström. Stockholmsvägen och Ståthögavägen syns redan på det äldsta kartmaterialet, tillsammans med Bergslagsvägen eller Enebyvägen. Den senare försvann i samband med att den södra delen av Marielund planlades enligt rutnätsidealet i slutet av 1800-talet. Stockholmsvägen har kvar sin historiska dragning liksom Ingelstavägen, även om den under 1900-talet har förlagts på bro över järnvägen. Invid Norr Tull hölls sedan 1600-talet, eller till och med tidigare, kreatursmarknader. I området fanns länge betesmark, främst på de så kallade dragsgärdena. I det äldsta kartmaterialet finns också lador och någon typ av öppen yta redovisad. Namnet Oxtorget, kommer sig av denna tradition inom området. Sedan området stadsplanerats i slutet av 1800-talet tog det åtskilliga decennier innan stadsdelen var ”utfylld” med bebyggelse inom alla kvarter. Ännu 1913 var endast ett par av kvarteren i områdets centrala delar bebyggda. Bland annat hade Matteus folkskola uppförts och norr om denna låg R Wahrens klädesfabrik. I de västra delarna låg ett kvarter bebyggt med radhus med en- och tvårumslägenheter och österut var kvarteret Vesslan bebyggt med flerbostadshus i nyrenässans.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Rutnätsstaden med bevarade gatubredder, byggnadshöjder, kvartersstorlek, äldre karaktärsbyggnader som industrier, folkskolan, äldre radhus, Frans och Mathilda Bloms stiftelses bostadshus och ett flertal välbevarade flerbostadshus från 1950-talet och tidigare har höga kulturhistoriska värden. Stadsdelen har höga stadsbildsvärden i och med den blandning av bebyggelse från olika tider som enbart kan uppstå efter en lång historisk utvecklingsperiod. Inom området finns byggnader som skyddas genom detaljplan samt många hus som pekats ut som kulturhistoriskt intressanta av Norrköpings kommun. Bebyggelsen har samhällshistoriska, arkitekturhistoriska, stadsbildsmässiga och estetiska värden.
- Förhållandet till byggnadsminnesförklarade Norra Promenaden är särskilt viktigt. Parallellgatan Stationsgatan och förträdgårdar ger en distans som stärker promenadens dignitet och monumentala karaktär.
- Stockholmsvägens och Ingelstagatans historiska dragningar saknar lagstadgat skydd och andra officiella utpekanden. De utgör dock några av Norrköpings äldsta infartsvägar som troligen funnits redan under förhistorisk tid och har kartbelägg från 1600-talet. Äldre gatusträckningar har

Fig. 66 Frans och Matildha Bloms stiftelse. Bostadshus uppfört 1919 med Werner Northun som arkitekt. Notera de höga fönstren i den s. k. kyrkan. Dessa försvann vid senare ombyggnader för att ge flera lägenheter. Notera även Beckershovs arbetarebostadslänga till vänster (numera riven) samt de första husen i "Röda stan" till höger. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

starka kontinuitetsvärden som bland annat gör det möjligt att orientera sig i äldre kartmaterial samt behåller stadens grundstruktur och utgår från grundläggande topografiska förutsättningar.

- Siktlinjen längs med Bergslagsgatan åt öster med Johannisborgs porttorn i fonden utgör en av få möjligheter att betrakta den före detta försvarsanläggningen på distans.

För Norra Promenaden se karaktärsområde 9.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet, med högt markutnyttjande, storslagna fabriks-komplex.
- Industrianläggningar från skilda tider, även utanför det centrala industrilandskapet, med högt markutnyttjande, storslagna fabriks-komplex.
- Den storstadsmässiga stenstadsbebyggelsen från 1800-talets slut. Gaturummens och torgens karaktär och stadens siluett.
- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.
- Bostäder för olika sociala skikt.
- Rester av gamla infartsvägar.

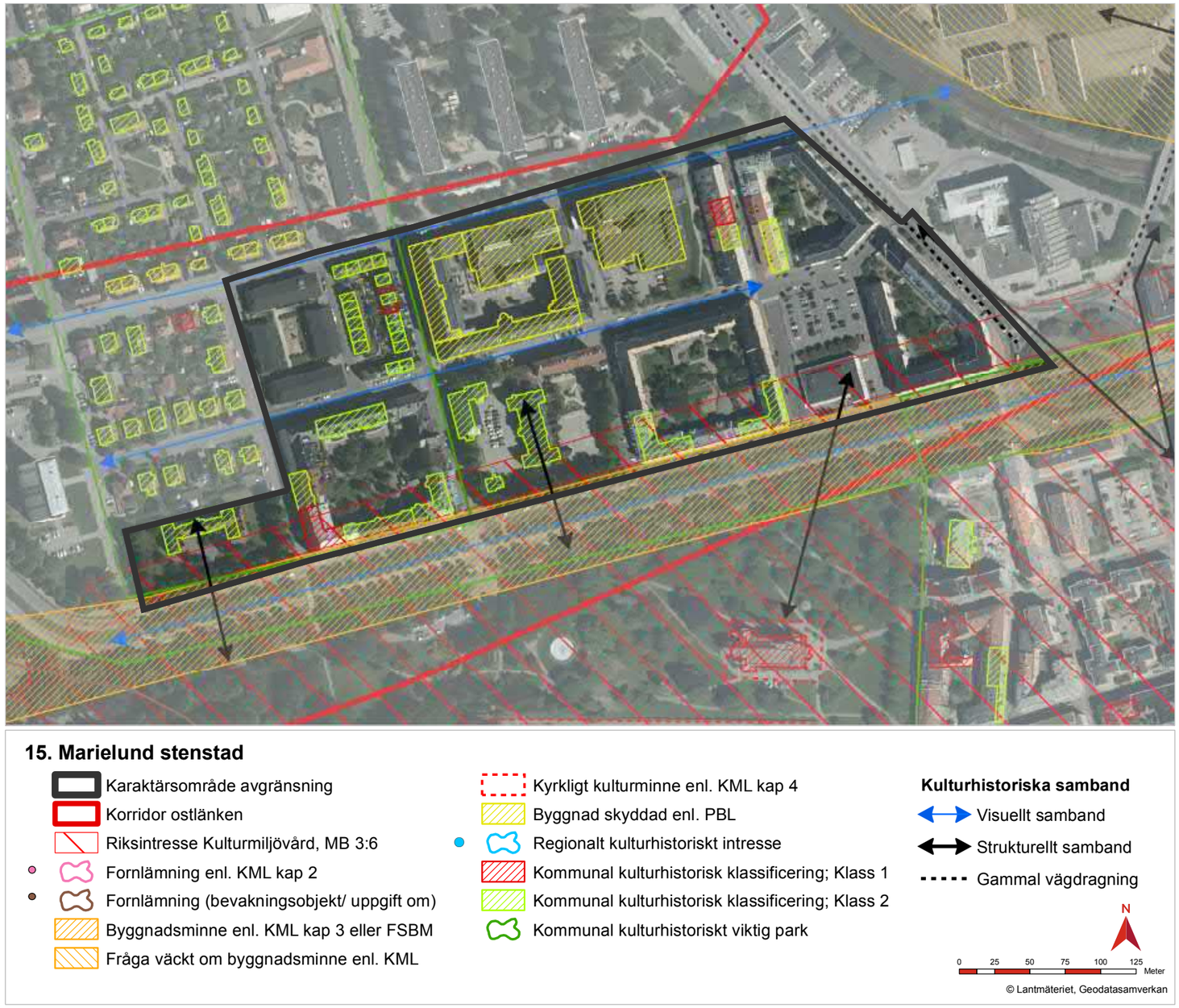


Fig. 67 Kulturhistoriska karaktärsdrag Marielund stenstad.

Råd vid lokalisering

- Stadsdelen har en angenäm blandning av bebyggelse från olika tider i en väl sammanhållen helhet som enbart kan uppstå efter en lång historisk utvecklingsperiod. Detta är en subtil kvalitet, som lätt kan gå förlorad genom oaktsamma ingrepp så som rivningar av såväl enstaka byggnader som ett flertal byggnader.
- Bebyggelse med rivningsförbud förekommer i stadsdelen.
- Ett flertal byggnader kan behöva bevakas och särskild riskanalys tas fram beträffande vibrationer och förändringar i grundvatten under såväl byggskede som driftskede.

3.16 Röda stan och Bleckhornsområdet

Nationalromantisk trädgårdsstad

Karaktärsområdet framstår i sin helhet som en småskalig, lummig stadsmiljö med bostadshus som utgörs av en- och flerfamiljshus i två till tre våningar. Området är höglänt och sluttar svagt åt öster. I den norra delen av området ligger bostadsområdet Röda stan och söder därom Bleckhornsområdet. Inom området finns även några mindre flerbostadshus och villor uppförda under 1920-60-tal, främst placerade i utkanten av karaktärsområdet i väster och norr. Bebyggelsen följer trädgårdsstadens ideal med friliggande eller kopplade byggnader för en eller ett par familjer omgivna av rikligt med grönska både framför och bakom husen samt ytterligare parker och lekplatser insprängda i miljön. Byggnaderna i Röda stan är utförda i nationalromantisk stil med faluröd panel, vita klassiserande detaljer och högresta valmade tegeltak och ligger placerade med långsidan mot gatan. Mindre glasverandor och balkonger med vita träräcken är vanligt förekommande. Mitt i området finns Porsgärdet, en mindre park med lekplats. Röda stan är mycket karaktäristisk och trots sin 100-åriga historia fortfarande mycket homogent till sitt uttryck. Området är centralt beläget men upplevs som mycket lugnt och avskilt, skyddat från störande trafik. Vägnätet utgörs i huvudsak av en modifierad rutnätsplan med huvudgator samt mindre gator genom de inre delarna av bostadsområdena. Bergslagsgatans sträckning löper igenom området och skiljer Röda stan från bostadshusen inom Bleckhornsområdet.

Bleckhornsområdet söder om Röda stan är liksom Röda stan bebyggt med enfamiljshus på lummiga villatomter. Husen har en tätare placering och mindre tomter med följer fortfarande trädgårdstadsidealet. Bebyggelsen utgörs av enfamiljshus om två våningar i karaktäristisk 1920-talsklassicism med ljust putsade fasader i olika kulörer och högresta valmade sadeltak med takkupor. Populärnamnet har sin upprinnelse i husens arkitektoniska utformning som påminner om formen på ett bläckhorn.

Nödbostäder med egnahemslån

Området är beläget på de forna odlingsmarkerna under medeltida Ståthöga gård, inom Östra Eneby socken. På underlydande gården Marielunds jordar uppfördes under åren 1917-18 Röda stan som nödbostäder för arbetare. Området hade 1916 inkorporerats i Norrköpings stad och marken blev nu föremål för exploatering vilket realiserades efter arkitekt S E Lundqvists plan. Kommunen stod via statliga medel för egnahemslån för att avhjälpa den allvarliga bostadskris som under första världskriget blivit ohållbar. De boende klarade ekonomin i stor utsträckning via självhushåll, trädgårdarna odlades och man höll också höns och kaniner. Anläggandet av Röda stan förbättrade arbetarnas bostadssociala villkor och förverkligade idén om den tidstypiska trädgårdsstaden efter europeiskt snitt.

Bleckhornsområdet stadsplanerades på 1920-talet som ett led i utbyggnaden av Marielund. Inom kvarteren uppfördes enbostadshus på luftiga tomter i

Orienteringskarta

Fig. 68 Bostadsområdet Röda stan har tidstypisk nationalromatisk utformning med faluröda träpaneler och glasverandor. De uppvuxna trädgårdarna och områdets höga skötselgrad bidrar till idyllisk karaktär. Området uppfördes dock som nödbostäder för arbetare 1917 och finansierades genom egnahemslån.

Fig. 69 Bostadsbebyggelse längs med Värmlandsgatan.

lägre höjd än bebyggelsen i angränsande kvarteret Björnen för att tillgodose behovet av ljus och luft i det angränsande kvarteret. Också bebyggelsen utmed den södra delen av Enebygatan byggdes på 1920-talet. Här genomfördes emellertid en planändring på 1950-talet som medförde uppförande av garage och tillbyggnader på byggnadernas baksida.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Röda stan är som tidstypisk trädgårdsstad/egnahemsområde, med utpräglad nationalromantiskt utförande och Norrköpings äldsta trädgårdsstadsexempel. Bebyggelsen skyddas genom bestämmelser i detaljplan. Historien som nödbostäder vittnar om en svår tid i Norrköpings historia samtidigt som området i dag har höga estetiska och miljöskapande kvalitéer.
- Bebyggelsen i Bleckhornsområdet saknar lagskydd men har arkitektoniska och estetiska kvalitéer samt visar på trädgårdsstadsideal vid tiden för områdets uppförande på 1920-talet. Byggnaderna har bevarats väl fram till våra dagar.
- Inom området finns en uppvuxen grönstruktur med starka miljöskapande och estetiska kvalitéer, såväl privata trädgårdar, offentliga passager samt mindre parker. Parken Porsgärdet mitt i ”Röda stan” är utpekad som en kulturhistoriskt viktig park av Norrköpings kommun.

Råd vid lokalisering

- Uppvuxna trädgårdar hyser särskilda miljövärden och tar många decennier att ersätta. Dess värde och skötsel bör beaktas vid utbyggnad av Ostlänken.
- Park- och gaturum utgör en betydande del av helhetsmiljön Röda stan och Bleckhornsområdet och bör värnas.

Fig. 70 Bleckhornsområdets bostadshus uppförda i tidstypisk 1920-tals klassicism med omgivande generösa trädgårdar.

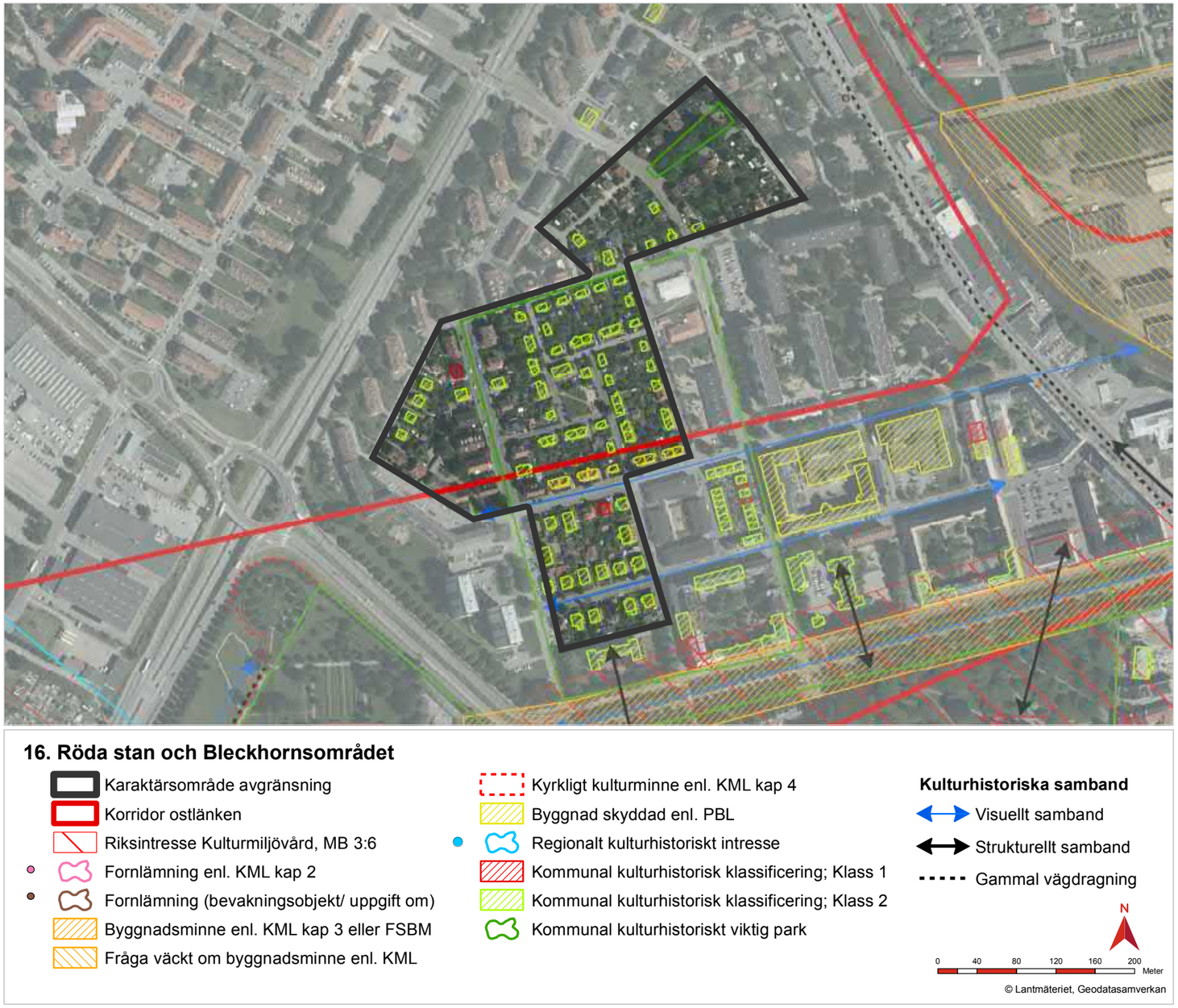


Fig. 71 Kulturhistoriska karaktärsdrag Röda stan och Bleckhornsområdet.

- Eventuella ventilationsschakt eller nödutrymningar måste placeras och formges med stor omsorg inom karaktärsområdet.
- Byggnader och vegetation kan komma att kräva särskilda riskanalyser och bevakning beträffande vibration och grundvattenförändringar under såväl byggskede som driftskede.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Bostäder för olika sociala skikt. Röda stadens egnahemsområde, m. fl.

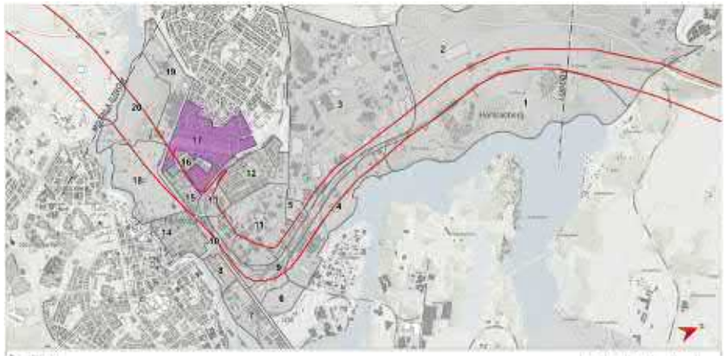
3.17 Haga och Marielunds bostadsområden

Friliggande flerbostadshus i varierad skala

Stadsdelen Haga och norra delarna av Marielund bildar tillsammans ett mycket homogent karaktärsområde genom sin gemensamma funktion som bostadsområde och enhetliga karaktärsdrag avseende byggnadernas placering, arkitektur och formspråk. Husen är fritt placerade och orienterade för att få bästa tänkbara ljusförhållanden i lägenheterna. Byggnaderna omges av rikligt med grönska på gårdsutrymmen och i mindre parker vilket binder ihop området och skapar en påtagligt grön stadsmiljö. Den arkitektoniskt enhetliga bebyggelsen utgörs i huvudsak av lamellhus uppförda med tegelfasader i 3-4 våningar med sadeltak men här finns också höga punkthus och skivhus, i synnerhet vid gränsen till omgivande karaktärsområden. Centralt i området ligger grundskola och en gymnasieskola, även de uppförda inom samma tidsperiod som bostadsbebyggelsen. Gatunätet är baserat på rutnätssystemet, med inslag av radiell struktur inom stadsdelen Marielund i södra delen av karaktärsområdet. Riksvägen, som genomskär området i nord-sydlig riktning, omgärdas av en grön buffertzon, främst mot väster där park, parkeringsplatser och fotbollsplan skyddar bostäderna från visuell och ljudmässig påverkan från trafikleden.

Omfattande utbyggnad av flerbostadshus under 1940- och 50-tal

Området är i kartmaterial från 1600-talet benämnt som Sandby ägor vilka tillhörde Sandby by och gård som löd under Ståthöga gård med medeltida härstamning. Odlingsmarken tillhörde in på 1900-talet olika gårdar i området och nyttjades kontinuerligt som jordbruksmark fram till 1930-talet då området planerades för bostadsbebyggelse. I karta över Norrköping från 1930 har en rad olika bostadsområden tillkommit bland annat i Marielund där marken delats in i kvarter och huvudstrukturen till gatunätet som vi ser det idag har anlagts. Väster om Himmlestalundsvägen, den mark som senare skulle komma att bli stadsdelen Haga, utgörs under 1930-talet fortfarande av odlingsmark. Under kommande årtionde börjar omvandlingen av jordbruksmark till bostadsområde med stadsplan från 1941 som visar ett stort område utlagt för lamell- och punkthus. Områdena Haga och Marielund byggdes successivt ut under 1940- och 50-talet med influens från grannskapstanken där bostäder, butiker och annan samhällsservice skulle förläggas inom korta avstånd. Stadskärnorna var vid denna tid färdigbyggda och expansion ansågs endast möjlig på tidigare obebyggd mark såsom omgivande odlingsmark vid stadens utkant. Gatunätet lades ut med tanke på den växande biltrafiken och gatorna gjordes breda och raka vilket också medförde större kvarter. Stort fokus vid tiden låg också på bostädernas utformning och standard. Planlösningar, ljusföring, och funktionalitet i till exempel kök och badrum studerades och reglerades noga. Lamellhus uppfördes tidsenligt efter idealet ”hus i park”, där de gröna innergårdarna ofta även medgav yta för parkeringsplatser. I karaktärsområdets södra del uppfördes i slutet av 1950-talet två tiovånings skivhus i kvarteret Beckershov och en lång lamellbyggnad i tre våningar utmed Bergslagsgatan. Byggnaderna ersatte ett antal små industribyggnader och



Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 72 Marielund utefter Stockholmsvägen. Områdets karaktär och skala är i denna del av området synnerligen blandad.

Fig. 73 Haga från ovan. Bilden är tagen från söder. Källa: Google.

äldre bostadshus. De två tiovåningshusen är ovanligt stora för sin tid och ett förebådande tecken för hur skalan i stadsmiljön skulle komma att öka under kommande decennier.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Några enstaka små flerbostadshus i karaktärsområdets centrala del är utpekade av kommunen som kulturhistoriskt värdefulla.

- Bebyggelsens fritt liggande volymer med omgivande grönska och stadsdelscentrum är typisk för 1940- och 50-talets stadsbyggande. Området präglas av en hög omsorg om funktionella och hygieniska bostäder såväl som luftiga stadsrum med bra ljusföring, mycket grönska, bra kommunikationer och rekreationsytor. Miljön har samhällshistoriska och pedagogiska värden. Bebyggelsen är en tydlig representant för sin tid och återfinns i stor skala runt om i Norrköping såväl som i övriga landet. Bebyggelsen saknar skyddslagstiftning eller övriga kulturhistoriska utpekanden.

Fig. 74 Höghusen i kvarteret Beckershov uppförda på 1950-talet.

17. Haga och Marielunds bostadsområden

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 90 180 270 360 450 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 75 Kulturhistoriska karaktärsdrag Haga och Marielunds bostadsområden.

Råd vid lokalisering

- Eventuella ventilationsschakt, nödutrymning och brandgasevakuering måste förläggas med stor omsorg i miljön.

3.18 Folkparken och begravningsplatserna

Lummig stadspark och vidsträckta begravningsplatser

Väster om stadsdelen Nordantill, mellan Motala ström och Norra Promenaden ligger ett stort grönområde. Området är en del av Norrköpingsåsen samt har berg i dagen och är höglänt med kraftiga branter ner mot Motala ström. Längs med den öst-västliga höjdryggen går Dragsgatan, en smal körväg.
I nordost ligger den nygotiska Matteus kyrka omgiven av parkvägar som strålar ut från kyrkan och söder därom Matteus kyrkogård och Judiska begravningsplatsen, båda omgärdade av en mur. Söder om den Judiska begravningsplatsen och norr om Motala ström ligger kvarteret Drag 1, en före detta kriminalvårdsanstalt med en påkostad huvudbyggnad uppförd i klassicistisk stil som spinnhus på 1790-talet.

Folkparken, mitt i karaktärsområdet, är en allmän park med gångstråk, lövträd och olika ädelträd, blomsterplanteringar, lekplatser, minigolf och en skola. Skolan består av flera låga enplansbyggnader som omger en skolgård och ligger strax norr om Dragsgatan. Folkparken är Norrköpings största offentliga park och omfattar omkring 20 hektar.

I väster upptas den största delen av området av Norra begravningsplatsen och Norrköpings krematorium men i sydväst finns också flera tennisbanor. Krematoriegatan löper i nord-sydlig riktning och kantas av lindar som omplanterades här efter Norrköpings stora industriutställning 1913. Krematoriet är uppfört i funktionalistisk stil med klassiserande drag. Flera byggnadskroppar har placerats och grupperats för att skapa vackra offentliga rum och funktionella arbetsytor. Krematoriet har ljusa putsade fasader, kolonnrader, koppartak och flacka tak. I norra delen av begravningsplatsen finns ett begravningskapell med rund plan och högrest koniskt tak, uppfört år 1913.

Längs Motala ströms norra strand löper ett populärt gångstråk från industrilandskapet hela vägen till Himmelstalunds herrgård, de så kallade Åbackarna. Hela området karaktäriseras av en sammanhängande grönska med uppvuxna träd, stora gräsytor och parkkaraktär samt begränsad biltrafik.

Donerad park till gagn för arbetarna

Det höglänta området väster om Norr Tull användes länge som stadens åkerjord och omnämns som Dragsgärdena på det äldre kartmaterialet. Namnet ”Drags” kom utav att man här var tvungen att dra upp båtar eftersom forsar och fall längre ner i strömmen, inte tillät båtfärd där. Gärdena

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

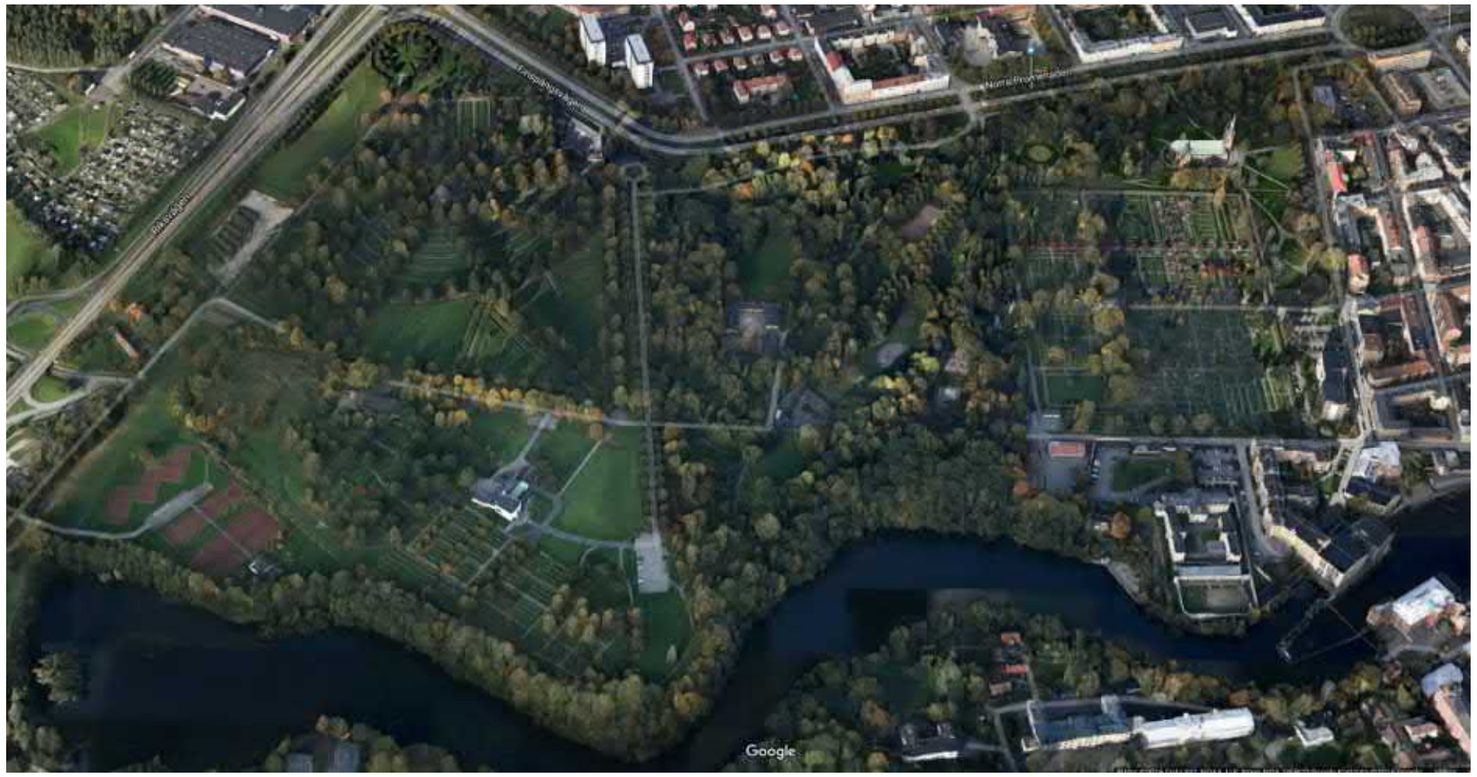


Fig. 76 Det gröna området med Folkparken och begravningsplatserna utgör ett betydelsefullt offentligt rum med rikt folkliv och är en viktig resurs för rekreation med historiskt djup mitt i centrala Norrköping. Källa: Google.

Fig. 77 Promenadväg genom Folkets park. Våren 2016.

användes troligen också som betesmark för oxar och andra kreatur som såldes på Oxtorget som låg invid Norr Tull, ungefär där Matteus kyrka ligger i dag. Fram till slutet av 1800-talet var stora delar av marken utarrenderad och användes för jordbruk. Begravningsplats har det funnits i den sydöstra delen av området sedan slutet av 1700-talet då den judiska församlingen fick tillåtelse att anordna en begravningsplats på de så kallade Dragsgärdet. Den kristna begravningsplatsen norr om den judiska tillkom först år 1811. Matteus kyrka stod färdig år 1892 och kompletterade behovet av kyrkor för stadens norra delar. Matteus kyrka har en för tiden typisk nygotisk utformning och ritades av den namnkunnige arkitekten Helgo Zettervall.

Norra Promenaden mellan Norr Tull och Norra kyrkogården färdigställdes år 1889 och blev en tydlig avgränsning norrut för området. Västerut har området successivt övergått från jordbruksmark till urbana funktioner.

Området för Folkparken, vilken inte är att förväxla med en ”folkets park”, donerades till Norrköping stad av stadsfullmäktiges ordförande John Philipson år 1893. På Philipsons bekostnad anlades en park för stadens mindre bemedlade invånare att spendera helgdagar och ledig tid. Parken formgavs av Gustav Lind utifrån engelska parkideal med slingrande gångvägar, en blandning av exotiska trädslag, stora gräsytor och naturlika planteringar. Här och var placerades intressanta målpunkter i parken så som en paviljong eller en skulptur. Parken invigdes år 1895 och har sedan dess utgjort ett viktigt inslag i Norrköpings offentliga miljöer. Mitt i parken ligger Folkparksskolan sedan 1958. Området ingick inte i det ursprungliga parkområdet utan det hette Fredrikslund där det fanns två bostadshus. Där fanns också en stor trädgård med blommor som odlades till försäljning.

Norrköping expanderade kraftigt under 1800-talets första hälft och under 1900-talet har befolkningen ökat även om andra städer i landet har ökat kraftigare. Behovet av begravningsplatser i staden ökade i takt med befolkningsmängden. Norra begravningsplatsen ställdes i ordning 1912 på mark som tidigare tillhört Himmelstalunds Säteri, och gick inledningsvis under namnet ”Nya begravningsplatsen”. Kyrkogården delades in i kvarter som avgränsades med låga häckar och trädrader. 1913 uppfördes ett begravningskapell ritat av Torben Grut. Kapellet har en säregen utformning med rund plan, röda tegelmurar och ett högt spetsigt skiffertak. Kapellet kompletterades med ett klocktorn på 2000-talet. Församlingsexpedition anlades redan 1912 vid den östra entrén.

I kvarteret Drag 1, i karaktärsområdets sydöstra del ligger Norrköpings gamla fängelse uppfört på 1790-talet. Den äldsta byggnaden uppfördes som spinnhus och utfördes i klassicistisk stil efter ritningar av Carl Fredrik Adelcrantz. Gustav III som hade reformerat fångvården signerade även ritningarna.

Fig. 78 Bebyggelsen i Fredrikslund vid 1900-talets början. Fredrik Olsson med familj och vänner. Från vänster efter hästen: Linnea Bäckman, Tyra Davidsson, Gustav Davidsson och Augusta Strålin. Fotograf okänd. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Folkparken med sitt läge på Norrköpingsåsen med slingrande gångar, äldre träd, variation av trädarter och planteringar har inget lagstadgat kulturhistoriskt skydd men har pekats ut som en kulturhistoriskt viktig park av Norrköpings kommun och definieras som ett uttryck för riksintresset. Folkparkens tillkomst som donation till staden är typisk för Norrköping men en för Sverige ovanlig företeelse. Parken har en stark koppling till stadens industrihistoria och sociala aspekter av denna.

- Begravningsplatserna samt kapell, klockstapel och Krematorium skyddas genom 4 kapitlet kulturmiljölagen. Särskilt viktiga för begravningsplatsernas karaktär är murar, träd, planteringar, gångsystem och gravvårdarna. Begravningsplatserna och dess byggnader speglar stadens utbyggnad, synen på livet och döden, estetiska ideal i olika tider och har höga este-

Fig. 79 Det nybyggda kapellet på Norra begravningsplatsen 1914. Fotograf okänd. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

tiska kvalitéer.

- Matteus kyrka och omgivande parkliknande tomt med gångsystem, träd, gräsytor och planteringar skyddas genom 4 kapitlet kulturmiljölagen. Kyrkan har arkitektoniska värden som en god representant för 1800-talets nygotik och Helgo Zetterwalls arkitektur. Den speglar stadens utveckling och tillväxt.

- Det gamla fängelset med huvudbyggnad från 1790-talet och äldre bostadsbebyggelse i kvarteret Drag skyddas som byggnadsminne enligt 3 kapitlet kulturmiljölagen. Ursprungligen uppfört som spinnhus speglas här kvinnohistoria, fångvårdshistoria samt arkitektur- och samhällshistoria. Anläggningen skyddas också som fornlämning enligt 2 kapitlet kulturmiljölagen. Under 2015 genomfördes en arkeologisk utedning som visade att flera kistgravar finns inom området.

- Dragsgatans vägsträckning på höjden längs med Motala ström saknar lagstadgat skydd och andra kulturhistoriska utpekanden. Vägsträckningen går tillbaka till minst 1600-talet och har starka kontinuitetsvärden.

- Det gröna området som kyrkogårdar och folkets park bildar utgör ett betydelsefullt offentligt rum med rikt folkliv och är en viktig resurs för rekreation med historiskt djup i centrala Norrköping.

Råd vid lokalisering

- Eventuella ventilationstorn, brandgasevakuering, nödutrymning och dylikt kan vara svårt att passa in i de känsliga landskapsrummen. Sträva efter att förlägga dessa i mer urbana miljöer så som till exempel Lundatorp.

- Åtgärder under byggskede och driftskede kan påverka grundvattensförhållanden och vara vibrationsalstrande. Riskanalys och åtgärdsprogram kan komma att behöva upprättas för kyrkobyggnaden, begravningskapell, krematorium samt gravplatser. Förhållandena för stora uppvuxna träd och annan vegetation måste också belysas och bevakas.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Uttryck för de speciella ekonomiska och sociala förhållanden som storindustrin skapade, såsom Folkparken och andra donationer, bostäder för olika sociala skikt och folkrörelsebyggnader.

- De allékantade promenaderna, och offentliga byggnader, parker och planteringar i anslutningar till dessa.

- Rester av gamla infartsvägar och andra spår av det landskap som tidigare omgav stadskärnan.

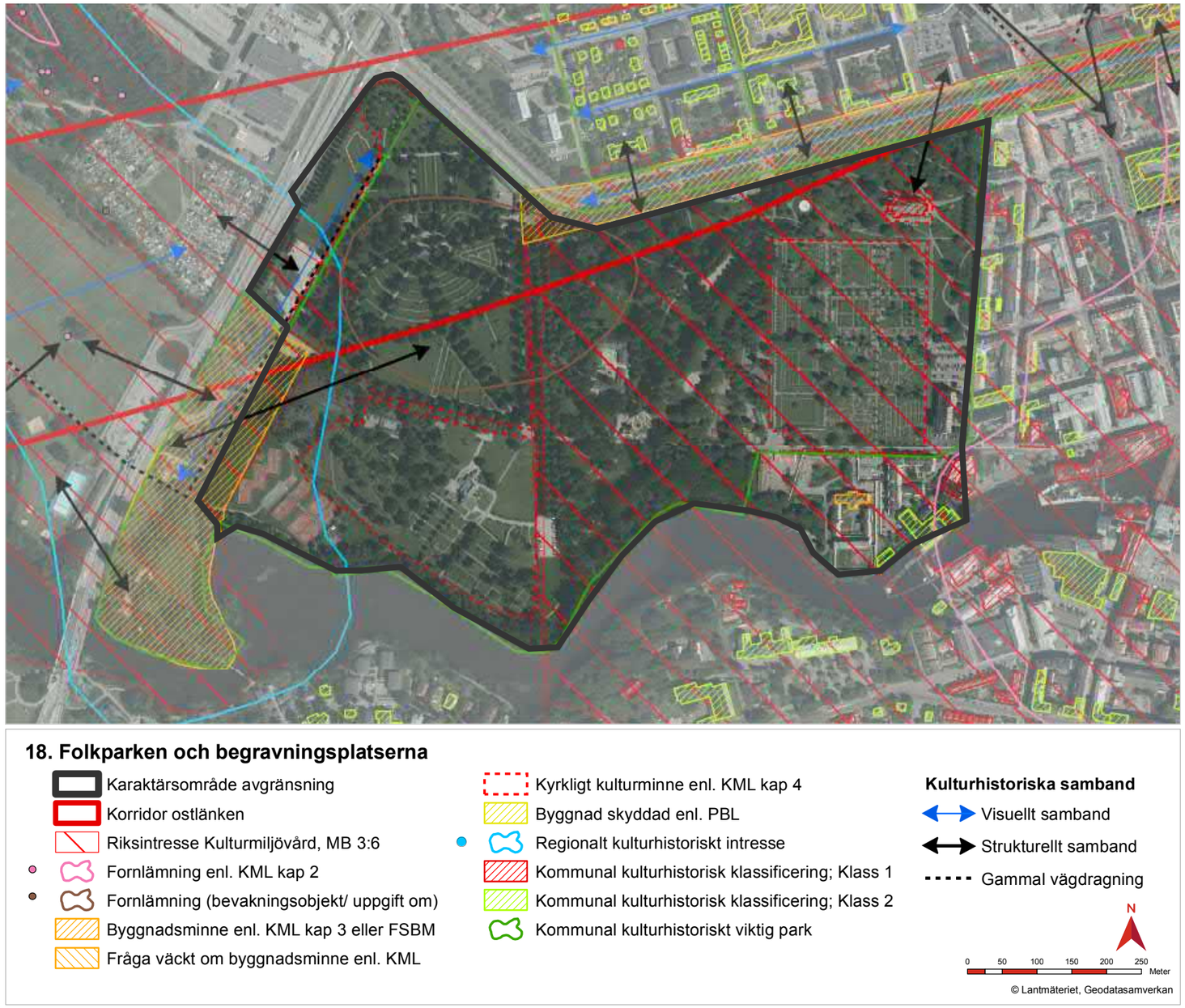


Fig. 80 Kulturhistoriska karaktärsdrag Folkparken och begravningsplatserna.

3.19 Lundatorp industriområde

Storskaligt verksamhetsområde

Området omfattar storskalig industribebyggelse uppförd på flack mark avgränsad mot norr av Fiskebyvägen och Finspångsvägen, och i söder av Himmelstalundsparkens grönområde. I väster sluttar marken brant ner mot Motala ström. Lundatorpsvägen skiljer parken i söder från industribebyggelsen och framstår mer som en lummig promenadväg eller bakgata än en vital transportlänk till respektive verksamhet. Området är i sin helhet präglat av mycket grönska och här finns även äldre grönstruktur från tiden innan industrierna uppfördes. Från Finspångsvägen upplevs området som en tätbebyggd och sluten miljö, väl avskärmat av Gunnebostängsel, tegelmurar och stängda husfasader. Bebyggelsen mot nordost utgörs av låga skorskaliga sammankopplade byggnadsvolymer med stängd fasad mot Finspångsvägen. Mot väster har byggnaderna en friare placering och stadsmiljön öppnar upp med fri sikt över öppna grönytor, avrivna tomter och parkeringsplatser. Bebyggelsen spänner från 1950-talets tegelbyggnader till nyligen uppförda volymer klädda i plåt. Vägnätet är utformat med tre huvudvägar och mindre gator till respektive verksamhet. Rester av järnvägsspår vittnar om tidigare transportsystem inom området.

Torp under Himmelstalunds herrgård

Marken har historiskt använts kontinuerligt för jordbruk och bebyggts med torpbebyggelse tillhörande herrgården Himmelstalund som ursprungligen uppfördes som säteri på 1600-talet. Där storskalig industribebyggelse senare uppfördes under 1950 och 60-talet låg tidigare ett pärlband av torp; Fridhem, Loviselund, Hagalund, Hagtorpet, Ryttartorpet med flera. Himmelstalunds ägor räknades tidigare till Östra Eneby socken och inkorporerades år 1916 i Norrköpings stad och köptes strax därefter upp av staden. De gamla landskapsstrukturerna fanns enligt kartmaterialet kvar fram genom 1930-talet men förändras drastiskt under följande årtionden. 1964 års karta över Norrköping visar upp ett förvandlat landskap där jordbrukskaraktären med småskalig glest placerad torpbebyggelse ersatts av stora volymer med industribebyggelse. Kartan visar ett fåtal väl tilltagna tomter med mycket plats för utbyggnad. Tillkom gjorde också ett nytt vägnät och järnvägsspår anpassat för områdets nya funktion. Den nord-sydliga Riksvägen byggdes ut på 1940-talet. Området förtätades under 1970-talet och har sedan dess i huvudsak haft samma struktur, med några senare tillägg.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- I söder går gränsen för riksintresse Himmelstalund något in i karaktärsområdet. Riksintresset främsta värden är hällristningar och andra fornlämningar från brons- och järnåldern samt byggnadsminnet Himmelstalunds herrgård. Registrerade fornlämningar saknas inom karaktärsområdet.

Råd vid lokalisering

- Till området kan med fördel eventuella arbetstunnlar, ventilationsschakt, nödutrymningar m.m. lokaliseras. Hänsyn måste dock tas till de angränsande småhusområdena i norr samt till rekreationsområdet längs med Motala ström.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

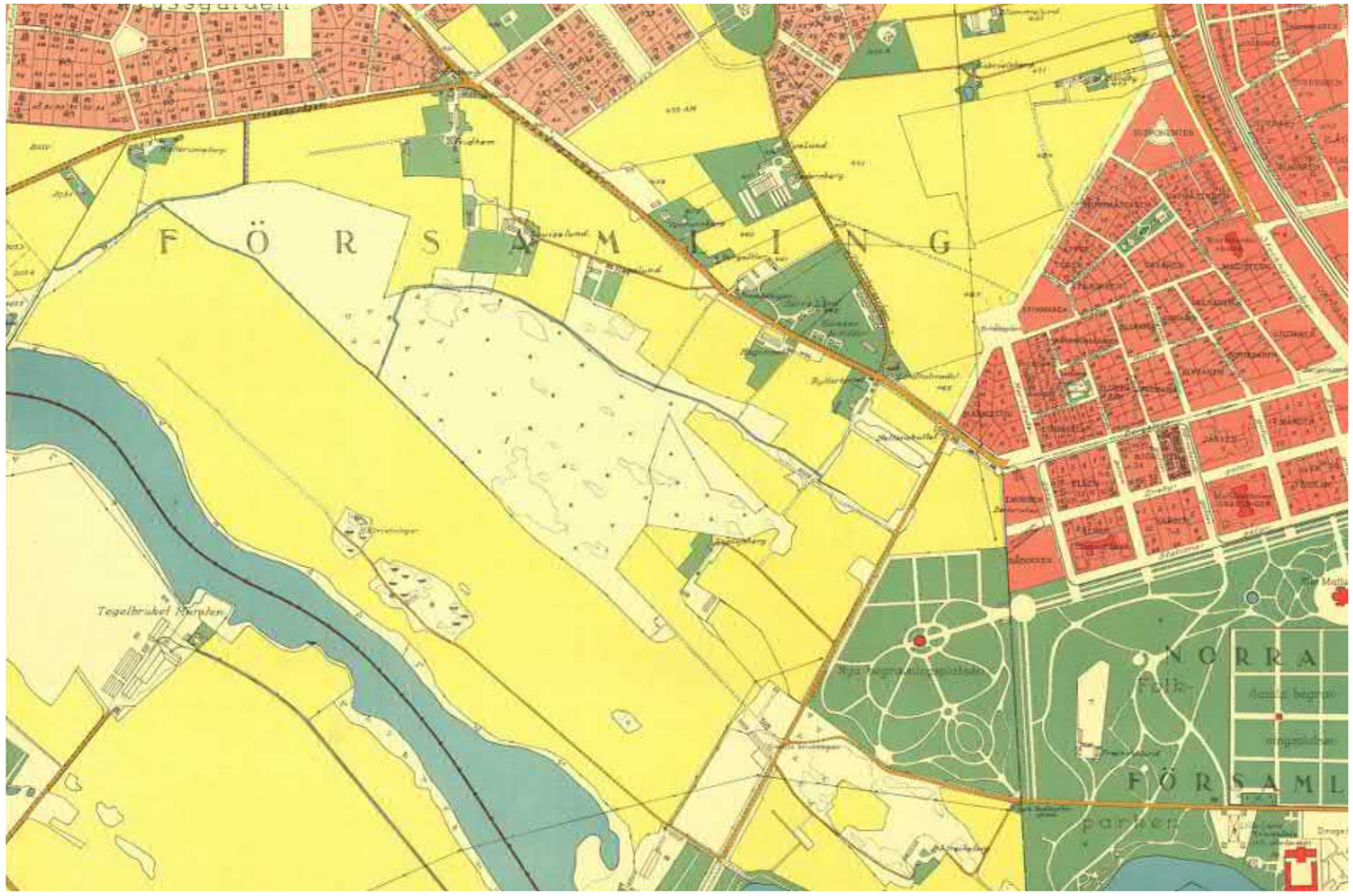


Fig. 81 Ekonomiska kartan från 1930. Torp tillhörande Himmelstalund kan ses i anslutning till Finspångsvägen där Lundatorp industriområde nu är beläget. Källa: Norrköpings stadsarkiv.

Fig. 82, 83 Miljöbilder från Lundatorp industriområde. Spåren från gången tid är begränsade.

19. Lundatorp industriområde

- Karaktärsområde avgränsning
- Korridor ostlänken
- Riksintresse Kulturmiljövård, MB 3:6
- Fornlämning enl. KML kap 2
- Fornlämning (bevakningsobjekt/ uppgift om)
- Byggnadsminne enl. KML kap 3 eller FSBM
- Fråga väckt om byggnadsminne enl. KML
- Kyrkligt kulturminne enl. KML kap 4
- Byggnad skyddad enl. PBL
- Regionalt kulturhistoriskt intresse
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 1
- Kommunal kulturhistorisk klassificering; Klass 2
- Kommunal kulturhistoriskt viktig park

Kulturhistoriska samband

- Visuellt samband
- Strukturellt samband
- Gammal vägdragning

N

0 60 120 180 240 300 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fig. 84 Kulturhistoriska karaktärsdrag Lundatorp.

3.20 Himmelstalundsparken

Öppna strövområden med hällristningar och herrgårdsanläggning

Himmelstalundsparken upptar större delen av området och präglas av sammanhängande öppna gräsytor, äldre skogsparti och riksintressanta hällristningsområden. Skogsterrängen med lövträdsbestånd gränsar mot flack mark i söder med inslag av mjukt rundade berghällar. Rekreationsområdet sträcker sig över tidigare åkermark längs Motala ström, och har fått sitt namn efter den samlade kulturmiljön Himmelstalunds herrgård med tillhörande brunnssalong, belägen öster om Riksvägen. Vägen har en stark barriäreffekt i landskapet och separerar grönområdet från herrgårdsbebyggelse och allé. I anslutning till parken och sydost om skogspartiet ligger Gustavsbergs koloniområde med små stugor och odlingslotter.

Bronsåldersboplats och 1700-tals herrgård

Landskapets tidigaste spår av bosättningar är hällristningsområdena och boplatser från bronsåldern. Området ligger i en central kulturbygd med lång bebyggelsekontinuitet. Namnet Himmelstalund härstammar från 1380-talet och refererar till den mindre by (Hemblastad) som var belägen inom hällristningsområdet i väster. Byn avhystes under 1700-talet av Himmelstadlunds säteri. Nuvarande herrgårdsbebyggelse uppfördes under 1730-talet. I början av 1700-talet upptäckte norrköpingsläkaren M G von Block en hälsokälla i området varpå brunnssalong, brunnshotell, värdshus och krog uppfördes under 1730-60-tal. Under 1700- och 1800-talet var hälsobrunnar med närhet till städer en vanlig företeelse. De tjänade inte bara som rekreationsmiljö utan ägde även en stark social funktion där medborgare ur olika samhällsklasser kunde samlas, stadsbor såväl som tillresta besökare. En allé förbinder än idag brunnsområdet med herrgårdsbebyggelsen i söder. Himmelstalunds ägor hörde till Östra Eneby socken fram till 1916 då den inkorporerades i Norrköpings stad och strax därefter köptes gården upp av staden. Jordbrukslandskapet har kontinuerligt brukats som odlingsmark fram till områdets omvandling till friluftsområde med start under 1950-talet. Sedan 1994 driver föreningen Forntid i Norrköping ett hällristningsmuseum i det gamla brunnshotellet.

Vägnätet är delvis överensstämmande med äldre strukturer dokumenterade i kartmaterial från sent 1600-tal. Här kan nämnas nuvarande Himmelstalundsallén och rekreationsområdets promenadväg parallellt med Motala ström. Riksvägen byggdes ut och förlades tvärs över Himmelstalunds ägor på 1940-talet.

Orienteringskarta. Illustration Sweco.

Fig. 85 Öppet landskap med rekreationsytor på tidigare åkermark samt långa och fria siktlinjer visar en väl bibehållen landskapskaraktär trots att brukandet förändrats.

Figur 86 Himmelstalunds brunnsområde bär tydliga spår av 1700-talets brunnskultur med bevarad salong, hotell och krog. Området förbinds via en allé med Himmelstalunds herrgård som givit namn åt friluftsområdet väster om Riksvägen.

Fig. 87 Riksintresset Himmelstalund från ovan. Källa: Google.

Koloniområdet Gustavsberg har anlagts under senare delen av 1900-talet men går till sin idé tillbaka till sent 1800-tal gällande den trångbodda stadsbons möjlighet till naturvistelse och självförsörjning.

Viktiga kulturhistoriska karaktärsdrag

- Området är skyddat som riksintresse och fornlämningsmiljöerna samt herrgården är de viktigaste uttrycken för de värden som pekas på i riksintressebeskrivningen. Fornlämningsmiljön, som också skyddas via kulturmiljölagen, tillhör ett av landets rikaste hällristningsområden från bronsåldern och är av stort vetenskapligt och historiskt värde Andra viktiga karaktärsdrag i miljön är bland annat det öppna landskapet med rekreationsytor på tidigare åkermark samt långa och fria siktlinjer som visar en väl bibehållen landskapskaraktär trots att brukandet förändrats. Motala ström är helt avgörande för platsens historiska betydelse och kulturlandskapets framväxt och därför har kontakten med vattnet en avgörande betydelse för platsens kulturvärde.

- Himmelstalunds herrgård skyddas som byggnadsminne och är kulturhistoriskt sammanlänkat med fornlämningsmiljön och ingår därför i riksintresseområdet. Markerna nyttjades och tillhörde länge herrgården. Herrgårdens brunnsområde hade också en central betydelse för staden under 1700-talet och belyser en framstående tid i Norrköpings historia. Utöver herrgårdens och brunnsområdets byggnader är brovaktarstugan, parken och allén viktiga karaktärsdrag i miljön.

- Äldre vägar som Himmelstalundsallén och rekreationsområdets promenadväg parallellt med Motala ström saknar specifika lagskydd men kan beläggas sedan 1600-talet. Äldre vägdragningar bidrar till en historisk kontinuitet i miljön och hjälper till att förstå områdets användning och utveckling över tid.

- Gustavsbergs koloniområde saknar kulturhistoriskt utpekande men speglar till sin idé 1800-talets strömningar med fokus på självhushållning och naturvistelse.

Råd vid lokalisering

- Inom riksintresseområdet bör alla former av fysiska ingrepp ovan jord såväl som inom arkeologisk zon undvikas. Områdets höga historiska dokumentvärden, landskapets vidsträckta karaktär och dess funktion som utflyktsmål och rekreationsområde med historisk dignitet är av nationellt intresse att bevara. Även till synes små ingrepp så som ventilationstorn, rökgasevakuering och nödutrymningar får stora konsekvenser i den redan av trafik störda miljön och bör därför undvikas.

- Arkeologisk utredning kommer att krävas inom området oavsett lokalisering för spårdragning. Konsekvensutredningar för arkeologiska lämningar på grund av eventuella grundvattenförändringar såväl som vibrationer kan komma att krävas.

Fig. 88 Kulturhistoriska karaktärsdrag Himmlestalund.

- Inom byggnadsminnet Himmelstalund är det av stor vikt att bevara det historiska och visuella sambandet mellan herrgårdsbebyggelsen och brunnsområdet. Därför bör till exempel inte allén brytas eller visuella avskärmningar ske mellan bebyggelsen. Ytterligare avgränsningar mellan herrgårdsmiljön och dess forna marker väster om riksvägen bör också undvikas.

Uttryck för riksintresset inom karaktärsområdet:

- Hällristningslokaler samt boplatser från bronsåldern. Gravfält och boplatser från järnåldern anknyter till medeltida bytomter.

- Himmelstalunds herrgård och brunnssalong från 1700-talet, brunnshotell, ”sexstyverskrogen”, ”femöresbron” med mera.

4 Källor

Rapporter och utredningar

Arkeologikonsult. 2005. Ostlänkens järnvägsutredning, Kulturmiljöanalys, Delsträcka 3 Åby-Linköping. Underlagsrapport för MKB.

Arkeologiska uppdragsverksamheten/Statens historiska museer. 2015. En begravningsplats vid Dragsgärdet. Arkeologisk utredning etapp 1 och 2. Christina Helander.

Banverket. 2009. Järnvägsutredning. Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Miljökonsekvensbeskrivning, Bilaga 7 Fördjupning Kulturmiljö.

Banverket. 2009. Järnvägsutredning. Ostlänken avsnitt Järna-Norrköping, Miljökonsekvensbeskrivning, Bilaga 6 Värdebeskrivningar Kulturmiljö.

Länsstyrelsen i Östergötland. 2001. Riksintresse KE 50-51 Leonardsberg-Himmelstalund-Skälv.

Niras. 2010. Resecentrum och södra Butängen Antikvarisk konsekvensbeskrivning.

Niras. 2010. Bebyggelsehistoriskt underlag Södra Butängen och nytt resecentrum Norrköping.

Norrköpings kommun. 2012. Byggnadsinventering Östra Saltängen. Johan Carlsson.

Riksantikvarieämbetet UV Öst. 2007. Arkeologisk förundersökning. Gropar och ett stolphål vid Himmelstalund. Pia Nilsson UV Öst rapport 2007:46.

Riksantikvarieämbetet UV Öst. 2007. Arkeologisk förundersökning, del 2 och slutundersökning. Hus och brunnar vid Himmelstalunds hällristningar. Pia Nilsson UV Öst rapport 2007:64.

Riksantikvarieämbetet. 2014. Hällristningsinventering Norrköpings resecentrum och Butängen. Sammanställning av de arkeologiska och kulturhistoriska förutsättningarna.

Riksantikvarieämbetet. 2014. Norrköpings resecentrum och Butängen, Arkeologiskt och kulturhistoriskt planeringsunderlag. Pia Nilsson 2014-02-19

Trafikverket. 2015. PM Ostlänken –Kulturmiljö i planläggning och genomförande.

Stiftelsen Kulturmiljövård. 2011. Kulturhistorisk utredning för Saltängen i Norrköping. Kristina Jonsson.

Trafikverket. 2014. PM- Ostlänkens effekter på Kulturmiljön i ett landskapsperspektiv. Underlag till tillåtlighetsprövning. Preliminär. 2014-04-03

Trafikverket. 2015. Riksintressen i Ostlänken –Risk för påverkan och skyddsåtgärder. 2015-09-03

Tyréns. Riksintresset Norrköping –En översyn. Granskningskopia 2012-12-05
Universitetet i Linköping. 1995. Fredriksdal Samhällets bak-, och framsida. Uppsats av Inga-Britt och Johan Thörn.

Östergötlands länsmuseum. 2004. Östra Eneby Kyrka, del av serien; Kulturhistorisk inventering och värdering av kyrkobyggnader i Linköping Stift.

Östergötlands länsmuseum. 2007. Matteus Kyrka – Kulturhistorisk inventering av kyrkobyggnader och kyrkomiljöer i Lindköpings stift.

Östergötlands länsmuseum. 2009. Arkeologisk utredning etapp 1 Himmelstalund.

Östergötlands länsmuseum. Norra Kyrkogården – Kulturhistorisk kyrkogårdsinventering.

Artiklar

”Ingelstad –herrgården som gav namn åt ett modernt varuhuscentrum” Norrköpings Tidningar, 2012-01-07

Litteratur

Ahlberg Nils, Stadsgrundningar och planförändringar : Svensk stadsplanering 1521–1721, avhandling vid Institutionen för landskapsplanering Ultuna och Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet 2005, s. 131 ff

Eriksson Eva. 2001. Den moderna staden tar form, Arkitektur och debatt 1910-1935.

Hellerström Stig. 1996. Folkparken. En beskrivning av dess tillkomst och utveckling. Norrköping: Park- och naturkontoret. Norrköpings kommun

Hellerström Stig. 1996. Landskap och parker i Norrköping. Norrköpings.

Linde Gunilla. 1989. Stationshus 1855-1895. A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt. Svenska järnvägsklubben.

Malmberg Ernst. 1923. Svenska slott och herresäten vid 1900-talets början, Östergötland.

Norrköpings historia. red. Björn Helmfrid och Salomon Kraft. Stockholm 1976

Riksantikvarieämbetet. 2014. Kulturmiljövårdens riksintressen enl. 3 kap. 6 § miljöbalken. Handbok. 2014-06-23

Riksantikvarieämbetet. 2016. Riksintressen för kulturmiljövården. Östergötlands län E.

Arkiv

Norrköpings bygglovsarkiv

Norrköpings stadsarkiv

Internet

Bebyggelseregistret: http://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/

Digitala norrköpingsrummet: http://www.norrkopingshistoria.se/bebyggelseregistret/

FMIS: http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html

Kulturmiljö Halland: http://www.kulturmiljohalland.se/arkitektregister.html

Lantmäteriet Historiska kartor: https://www.lantmateriet.se/Kartor-och-geografisk-information/Historiska-kartor/

Norrköpings kommuns webbaserade kartjänst: http://kartor.norrkoping.se/cbkort?&selectorgroups=themecontainer%20bakgrundskartor%20bygga_bostad%20natur_miljo%20skotsel_underhall%20stod_omsorg%20resor_trafik&mapext=124113.7%206494327.1%20140280.1%206501392.7&layers=fp_planer_pg%20fp_planer_pgodk%20tatortskartan_utan_labels%20tatortskartan_utan_labels-text&mapheight=557&mapwidth=1268&profile=kartor

Statens fastighetsverk: http://www.sfv.se/sv/fastigheter/sverige/ostergotlands-lan-e/johannisborgs-slottsruin/

Stockholms länsmuseum: http://www.stockholmslansmuseum.se/faktabanken/mer-om-ryssharjningarna-1719/

Sveriges geologiska undersökningar: http://www.sgu.se

Övriga källor

Norrköpings kommuns kulturhistoriska klassificering (Norrköpings kommun)

Regional kulturhistorisk klassificering (Länsstyrelsen i Östergötland)

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. BESTÄLLNINGSNUMMER:XXXX. ISBN: (VID FLER ÄN 16 SID). UTGÅVA:X. JUNI 2010. PRODUKTION:XXX. TRYCKERI:XXX. FOTO:XXX. ILLUSTRATION:XXX.