

4.4 MILJÖ

Riksintressen

Riksintressen är särskilt värdefulla områden som skall skyddas mot åtgärder som kan vara till påtaglig skada för en viss samhällssektor. Områden av riksintresse kan utpekade både ur exploaterings- och bevarandesyfte. Riksintressen finns inom kommunikation, naturvård, kulturmiljövård, rörligt friluftsliv, yrkesfiske, rennäring m fl.

Enligt Miljöbalken (3 kap) skall områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Motsvarande gäller områden som är av riksintresse för anläggningar för kommunikation dvs att de ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av sådana anläggningar. Vad gäller yrkesfiske gäller påtaglig skada på näringen.

Dessa s.k. hushållningsbestämmelser har emellertid direkt verkan enbart vid prövning av exploateringsföretag som i lagens mening innebär ändrad markanvändning (t.ex. att skogsmark ersätts av tätortsbebyggelse). Vid fortsatt markanvändning har bestämmelserna endast en rådgivande funktion.

Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

I Miljöbalken (4 kap) namnges även ett antal områden (främst större kust-, skärgårds- och fjällområden samt älvar) som har så stora natur- och kulturvärden att de i sin helhet är av riksintresse. Dessa områden får inte utsättas för exploatering som påtagligt skadar dessa värden. De namngivna älvarna och älvräckorna får inte byggas ut eller regleras för vattenkraftändamål.

I anslutning till utredningsområdet finns följande riksintressen enl MB 3 kap:

Naturvård

Strax norr om järnvägen rinner **Selångersån (NR 81 067)** som är av riksintresse för naturvärden, *se även under avsnittet om Naturmiljö*.

Kulturmiljövård

I Sundsvall ligger **Stenstaden (KR 81 006)** som är av riksintresse för kulturmiljövärden. *Se även under avsnittet Kulturmiljö och stadsbild*.

Kommunikationer

Ådalsbanan, Ostkustbanan och Mittbanan är av riksintresse för kommunikation

Genom Sundsvall passerar **E4** och **E14** som båda är av riksintresse för kommunikation.

Sundsvalls Hamn är av riksintresse för sjöfart.

Yrkesfisket

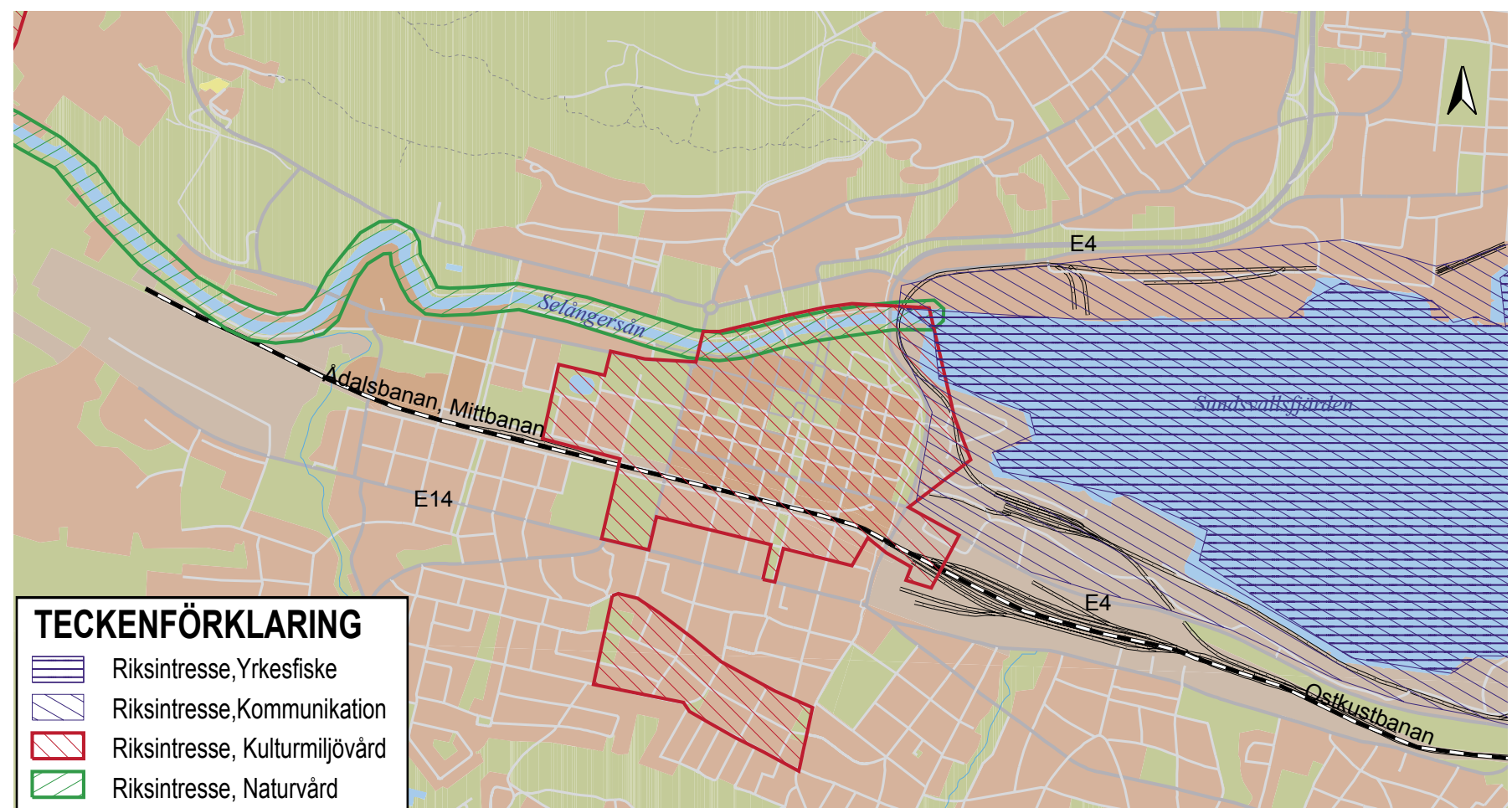
Ett område mellan **Ljungan och Indalsälven** är av riksintresse för yrkesfisket.

Riksintressen enl MB 4 kap

Det finns inga riksintressen enl MB 4 kap inom utredningsområdet.

Natura 2000

Inga Natura 2000-områden finns inom utredningsområdet.



Kulturmiljö och Stadsbild

I denna utredning beskrivs och bedöms konsekvenserna för kulturmiljö och stadsbild samlat. I en stad som Sundsvall hänger dessa två aspekter så intimt samman, att en beskrivning av kulturmiljön för sig och stadsbilden för sig skulle innebära många upprepningar. Aspekterna är därför integrerade.

Definitioner

Med **kulturmiljö** menas miljöer som tydligt avspeglar vår historia och som berättar om mänsklig verksamhet i området i förfluten tid. Helhetsmiljöer och historiska samband är lika viktiga som enskilda lämningar. Även det immateriella kulturarvet, som ortnamn, traditionsuppgifter och kulturell identitet har stor betydelse för kulturmiljöns karaktär.

*”Begrepet **kulturmiljö** tar utgangspunkt i forståelsen av at kultursporene i våre fysiske omgivelser eksisterer i en historisk kontekst, i ulike sammenhenger og større helheter. Begrepet omfatter for det første den kulturhistoriske dimensjon i våre omgivelser, som består av så vel enkeltkulturminner som de større sammenhenger, systemer og strukturer som de inngår i. For det andre omfatter begrepet også spesifikke områder som er avgrenset for fysisk årepresenterer denne kulturhistoriske dimensjonen. I begge tilfeller favner begrepet sporene etter hvordan tidligere generasjoner har utnyttet naturgrunnlaget og drevet sin virksomhet, hvordan de har organisert seg og hvordan både maktforhold og ulike tankesett gjennom tidene har satt sitt preg på de fysiske omgivelsene”.*

Med **stadsbild** menas en beskrivning av stadens visuella uppbyggnad och karaktär. Staden kan uppfattas i olika skalor, allt från den övergripande (stadens läge i landskapet) till den detaljerade (gaturummets storlek, karaktär och utformning). I denna utredning beskrivs stadens visuella karaktär i tre skalor. Den första är övergripande och hanterar staden och järnvägen i ett landskapsperspektiv. Den andra beskriver den centrala stadens struktur och karaktär, och järnvägens roll för Sundsvalls centrala delar och stenstaden. Den tredje är mer detaljerad och behandlar de miljöer som påverkas direkt av respektive alternativ.

Bakgrundsmaterial

Kunskap om Sundsvalls historia och uppbyggnad har hämtats ur följande publikationer: Såsom en stad av någon betydelse av M. Adlercreutz och B. Björk 1986, Stenstaden i Sundsvall av Anders Åman 1988, I portgången till en ny tid – Byggnadskonst i 1890-talets Sundsvall av Anders Stjernberg 1996, Stenstaden Sundsvalls tidstypiska särdrag av Anders Stjernberg 2001 mfl. Stadsbilden har inventerats i fält under sommaren-hösten 2002.

Kunskapsluckor och osäkerheter

I en järnvägsutredning vet man inte exakt hur den tänkta järnvägen kommer att utformas i de olika alternativen, vilket gör det omöjligt att bedöma konsekvenserna på en detaljerad nivå. Det ger en viss osäkerhet i bedömningarna. För kulturmiljön saknas kunskap om bebyggelselagen och markanvändning för byarna Köpstaden och Åkersvik (se karta på s. 24).

Landskapet

Sundsvall är staden mellan bergen. I en övergripande skala är Sundsvalls läge i landskapet lätt att förstå: där ån mynnar i havsviken mellan de höga bergen. Där, på den relativt plana marken närmast ån och havsstranden, har staden sitt centrum. Omgivande sluttningar har successivt bebyggts under 1900-talet, medan stadskärnans förändring gått långsamt. Järnvägens sträckning har anpassats till bergen, havsviken och centrala stadens gatunät, är ett tydligt inslag i stadsbilden.



Sundsvalls läge, där ån rinner ut i havsviken mellan bergen, är unikt. Det ger staden en särskild karaktär. Järnvägen följer det storskaliga mönstret

Stadens historia

Den inre delen av Selångersfjärden hade sedan järnåldern varit en betydelsefull och central plats. Under medeltiden var området kring nuvarande Selånger kyrka centrum för både kungamakten och kyrkan, här fanns en hamn och här passerade den medeltida landsvägen ”Norrstigen”. Genom landhöjningen kom emellertid fjärden att grundas upp och på 1600-talet valdes ett stadsläge längre österut, på byarna Sund, Köpstaden och Åkersviks marker. Staden Sundsvall grundades 1621 vid Selångersåns södra strand på den plats som idag kallas Åkroken.



Olof Träsk karta visar Sundsvalls stads äldsta läge.

Redan efter en kort tid innebar dock landhöjningen problem för staden. Ett nytt läge längre österut förordades och en ny stadsplan i ett strikt rutnätssystem utformades av Nicodemus Tessin. Staden flyttades efter ett beslut 1648 österut till det nuvarande läget.

Kring Sundsvall fanns vid början av 1800-talet ett flertal skeppsvarv, järnbruk och vattensågar. Med anläggandet av den första ångsågen i Tunadal 1849 startade början av vad som skulle utveckla området till ett av världens största sågverksdistrikt.

Den smalspåriga järnvägen mellan Sundsvall och Torpshammar togs i trafik 1873. Järnvägen fick stor betydelse för skogs- och järnbruksindustrin i norra Sverige och till Sundsvall var det i särklass största godset på järnväg papper, trämassa och lump. För första gången i historien kunde stora transporter ske på land och dessutom året runt. Sundsvalls hamn kom helt naturligt att bli navet i regionen och för järnvägstrafiken byggdes ett stationshus i hamnområdet. Järnvägen sträckan Hudiksvall-Härnösand invigdes 1923. Detta innebar att trafiken lades om och den nya knutpunkten flyttades söder om staden.

Midsommaraftonen 1888 eldhärjades i det närmaste hela den gamla stadskärnan. Stadsplanen från 1878 kom att utgöra grunden för återuppbyggandet av den nya staden. Ur brandsäkerhetssynpunkt beslöts dock att inom ett område som begränsades av järnvägen, Skolhusallén, Selångersån och Strandgatan skulle ”byggnader i allmänhet uppföras av sten, dock vore äfven tillåtna byggnader av jern, samt under nedannämnda villkor och inskränkningar sandbrukshus och byggnader av trä”. För att utöver dessa åtgärder skydda staden mot eld anlades Skolhusallén och den breda Esplanaden.



Fontänen Vängåvan invigdes 1886.

Återuppbyggandet gick med rekordfart. Under 1890-talets första hälft byggdes 573 bostadshus, därefter minskade byggnadstakten något.

Efter sekelskiftet 1900 innebar den ökade folkmängden och ändrade levnadsförhållanden en utvidgning av bebyggelsen. Strax söder om den nyuppförda Stenstaden byggdes flera villor i sten eller trä med lummiga trädgårdar. Området mellan stadskärnan och förstadsbebyggelsen på Stenhammaren bestod ännu i början av 1900-talet av betesmarker och jordbruk (se karta på sidan 23).

Ingen annanstans finns en hel stadskärna med så enhetlig stenstadsbebyggelse uppförd under så kort tid. I stort sett byggdes Stenstaden upp under 1890-talets första hälft och var helt färdigbyggd vid sekelskiftet. Sundsvalls centrum har en enhetlig och storstadsmässig gestaltning som är präglad av 1890-talets arkitekturideal. Viss ekonomisk skiktning finns inom Stenstaden; de största och mest påkostade fastigheterna med sina rikt utformade fasader ligger vid torg och huvudgatorna och mer anonyma byggnader ligger vid de mindre gatorna. Taken i Sundsvall skapar en karaktéristisk siluett som är väl synlig från de båda stadsbergen och havet. Gator, torg, parker och planteringar bildar ett sammanhängande område. Sundsvall intar en viktig plats i det industriella samhällets framväxt och belyser ovanligt väl de förändringar som följde i industrialismens spår. Hamnområdet med koppling mellan landkommunikationen (järnväg) och fraktfartyg har få motsvarigheter i Sverige.



Sundsvalls Teater vid Esplanaden.

I länets kulturmiljövårdsprogram (Ettapp 2 Strategier 2003-2006) utgör industrisamhällets kulturarv ett av fyra prioriterade områden. Sundsvalls stenstad är det tydligaste uttrycket för det välstånd som industriepoken skapade i vårt land och att staden byggdes så långt norrut gör den extra intressant. I Västernorrland pågår arbete med att samla och sprida kunskap om, analysera, bevara och levandegöra industrisamhällets kulturarv. Vid Mitthögskolan har nyligen ett större sammanhållet projekt startats med målsättning att bedriva forskning om de processer som ledde till industrisamhällets uppgång och avveckling. Industrisamhällets kulturarv har även resulterat i ett brett upplagt ramprogram för EU:s strukturfonder (ISKA) som under de närmaste åren går in i en andra fas.



Fotografi över järnvägstationen.

Staden idag

Sundsvalls centrala delar byggs upp av ett regelbundet gatunät som avgränsar bebyggda kvarter. Här kan vi urskilja några olika stadstyper. Norr om järnvägen är det en kvartersstad med husen placerade mot gatan – i gatuliv. Kvarteren är kringbyggda vilket ger tydliga offentliga gaturum och privata eller halvprivata gårdar. Gatorna i Sundsvall har oftast en öp-



Järnvägen bildar gräns mellan "trädgårdsstaden" i söder och de mer slutna kvarteren i norr. En viss omvandling har skett, så att de stora villorna rivits till förmån för en tätare bebyggelse som placerats i tomtgränsen.

pen utformning, dvs de saknar byggnader i fonden. Lyfter man blicken ser man oftast de omkringliggande bergen, eller hamnen och havet. Söder om järnvägen bebyggdes kvarteren med fristående, ofta stora hus placerade fritt på tomten. Detta ger ett helt annat gaturum, där det är statket, häckar och träd - inte husfasader - som bildar gräns mellan gatan och tomten. I sydväst finns många kvarter som har denna struktur.

I takt med stadens expansion har dessa villor delvis ersatts med större hus, placerade i gatuliv. Södra Järnvägsgränd har en stor andel sådana kvarter, vilka således liknar stenstadens bebyggelse. Här har vi således en blandning mellan äldre stora villor fritt placerade på tomten och nyare bebyggelse placerad i gatuliv. Esplanaden söder om järnvägen är ett gott exempel på denna karaktär.



Centrala staden har ett regelbundet gatunät och husen placerade i tomtgränsen - den typiska stenstaden med alla sina värdefulla hus. Här syns Thulegatan söderut, där bilden är något annorlunda. Här står husen placerade fritt på tomten och häckar eller staket avgränsar gatan. I fonden syns Södermalm och skogarna mot södra Stadsberget.

I den ursprungliga stadsplanen reserverades ett brett parkstråk i väster för stora institutionsbyggnader: skolor, kyrkan och idrottsplatsen låg i detta stråk. Än idag präglar grönska och stora institutionsbyggnader detta stråk. Även nya kontorsbyggnaderna ingår i stråket, men där dominerar huskropparna totalt över grönskan.



Sundsvalls stadskärna delas i nord-sydlig riktning av detta institutionsstråk. Här har skolor, kyrka och idrottsplats placerats på stora tomter omgivna av parkmark. Skolhusallén utgör gränsen mellan stenstadens slutna kvarter och institutionsstråket.

Kring stadens in- och utfarter har industrier, kontor och en del affärer etablerats. Dessa områden saknar stadens tydliga gatunät och rumslighet. Här finns ingen övergripande ordning, utan gaturummet är upplöst och ibland tämligen svårorienterat. Ofta saknas också strukturerande växtlighet. Järnvägsstationen ligger i gränsen till ett sådant område, och det är en av förklaringarna till att gäster har svårt att hitta till stationen.



Industriområdena som omger stadskärnan saknar kvartersstadens tydliga struktur och rumslighet. Det kan göra områdena svårorienterade. I väster bildar Sidsjöbäckens dalgång en gräns mellan staden och industriområdena.

Järnvägen bildar tillsammans med norra och södra Järnvägsgatorna ett mycket brett östvästligt gaturum i staden. Tittar man längs detta stråk, dominerar det av de båda trädraderna som avgränsar spårområdet från gatumarken. När aplarna längs S. Järnvägsgatan blommar utgör den en av de vackraste gatorna i Sundsvall. Järnvägen utgör ingen visuell barriär, men upplevs av många som en gräns - den avgränsar stenstaden från den mer upplösta bebyggelsen i söder. Det finns ett stråk som tydligt bryter detta mönster: Nybrogatan med sina hela kvarter, restauranger och affärer även söder om järnvägen. Esplanaden byter delvis karaktär vid järnvägen, och den nya Filmstaden bidrar till att järnvägen inte är lika tydlig gräns här som i andra delar av staden.



Järnvägen med de två trädraderna bildar tillsammans med omgivande gator ett brett öst-västligt stråk genom hela stadskärnan. Träden är mycket viktiga för upplevelsen av stadsrummet.

Miljön kring järnvägen

Går vi så ner och granskar miljön kring järnvägen i detalj, finner vi nya skillnader.

Stationen-Parkgatan

Området domineras av Parkgatans planskilda korsning med järnvägen. Södra Järnvägsgatan avslutas med en vändplan, vilket är ett främmande element i kvartersstaden. Kv. Gasverkets bebyggelse följer olika gränser, vilket ger området ett oordnat intryck.



Miljön kring den planskilda korsningen Parkgatan-järnvägen saknar tydliga gränser. Slänter, räcken, vändplaner mm, är element som normalt inte förekommer i stadskärnan – det är mer en "förortslösning". I det upplösta stadsrummet finns förutsättningar för olika lösningar för korsningen mellan väg och järnväg.

Genom centrala staden

Bebyggelsen norr om järnvägen vänder sin framsida mot Köpmangatan, medan inlastning och gårdar dominerar bilden mot N. Järnvägsgatan. Affärer förekommer främst i gatuhörnen mot Köpmangatan. Esplanaden med sina kraftfulla trädrader bryter siktlinjerna längs järnvägen. S. Järnvägsgatan har mestadels en sluten fasad mot järnvägen. De affärer som finns ligger företrädesvis nära järnvägen.



Bebyggelsen längs S. Järnvägsgatan vänder sin framsida mot järnvägen, medan bebyggelsen längs N. Järnvägsgatan gör tvärtom. Parkeringar mm förstärker detta intryck. Bebyggelsen och träd begränsar rummet, och stråket är väl avgränsat.

Kring Västra station

Gatunätet är fortfarande stenstadens, men avståndet mellan passagerna över järnvägen har ökat, jämfört med stenstaden. Här dominerar dock de fritt placerade husen, och träd, häckar och buskage dominerar bilden. Järnvägsgatornas trädrader är mycket viktiga strukturerande element i området.



Bild mot väster. Här dominerar grönskan, och bebyggelsen ligger längre från spåret.

Sidsjöbäcken

Vid Sidsjövägen lämnar järnvägen den ordnade kvartersstaden. Grönskan kring Sidsjöbäcken tar vid, innan järnvägen når industriområdena i Nacksta.



Vid Västra station fanns tidigare fler spår än idag, vilket lett till en förskjutning av N. Järnvägsgatan. Här blir stråket därför bredare och har mer parkkaraktär. Omgivande bebyggelse är lägre än i stenstaden.

Indelning i karaktärsområden

Utifrån stadens historia, utveckling och nuvarande utseende kan vi göra en indelning i fyra områden som har olika karaktär. Dessa karaktärsområden är viktiga i bedömningen av den påverkan som de olika järnvägslösningarna medför.

Bangårdsområdet

Längst i öster domineras miljön av bangården och omgivande vägar. Bebyggelse finns spridd i området, mest av industrikaraktär. Mellan E4 och havet finns mer sammanhängande industri- och kontorsbebyggelse. De olika spåren skär genom den rest av Sundsvallsåsen som delvis är synlig mellan E4 och järnvägen, och på åsen finns träddungar. Centralstationen ligger i västra delen av detta område. Bangårdsområdet saknar helt korsningar, förutom nuvarande gångpassage till plattformarna.

Stenstaden

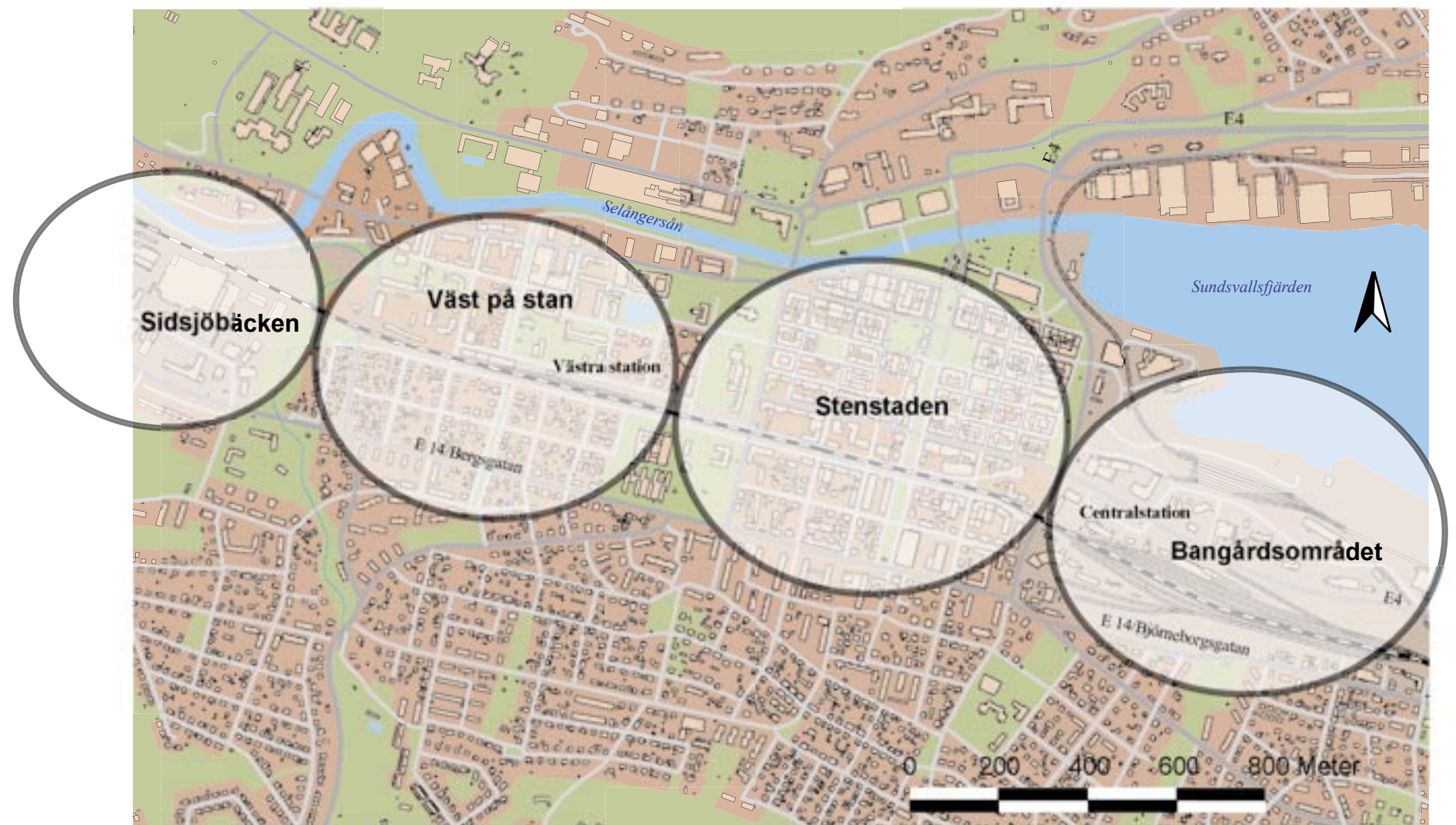
Den gamla stadskärnans struktur och skala blir tydlig vid Parkgatan, och fortsätter ända till Floragatan. Stenstadens kännetecken har beskrivits ingående tidigare. Avgränsningen sammanfaller i stort med avgränsningen av riksintresseområdet, se nästa sida.

Väst på stan

Området har stadens rutnätsmönster, men få gator passerar järnvägen. Järnvägsområdet är bredare än i stenstaden, och husen ligger som enskilda stora eller små villor med förgårdsmark. Norr om järnvägen finns skolor och institutioner, uppblandade med bostadsbebyggelse.

Sidsjöbäcken

Den tydliga stadsstrukturen avslutas vid Sidsjöbäckens ravin. Väster om denna finns industribebyggelse på tidigare åkermark.



Indelning av Sundsvall i karaktärsområden för stadsbilden

Riksintressen

Stenstaden, Sundsvall (KR81006)

Uppbyggandet av ”stenstaden” skedde under en kort och intensiv period omedelbart efter den stora branden 1888 då i stort sett hela det centrala Sundsvall ödelades. Stenstaden utgör ett unikt exempel på det sena 1800-talets stadsförnyelseidéer genomförda i stor skala och under extremt goda ekonomiska betingelser (god kapitaltillgång tack vare brandförsäkringar och allmänt goda konjunkturer inom träindustrin).

Stenstaden utgör ännu idag ett levande centrum där moderna funktioner väl har anpassats till den sekelgama miljön, som i ovanligt hög grad har kunnat behålla sina traditionella miljökvaliteter. Stenstaden utgör också ett bibehållet arkitektoniskt monument där en aktiv bevarandepolitik givit goda resultat (Ur Riksintressebeskrivning KR 81 006).

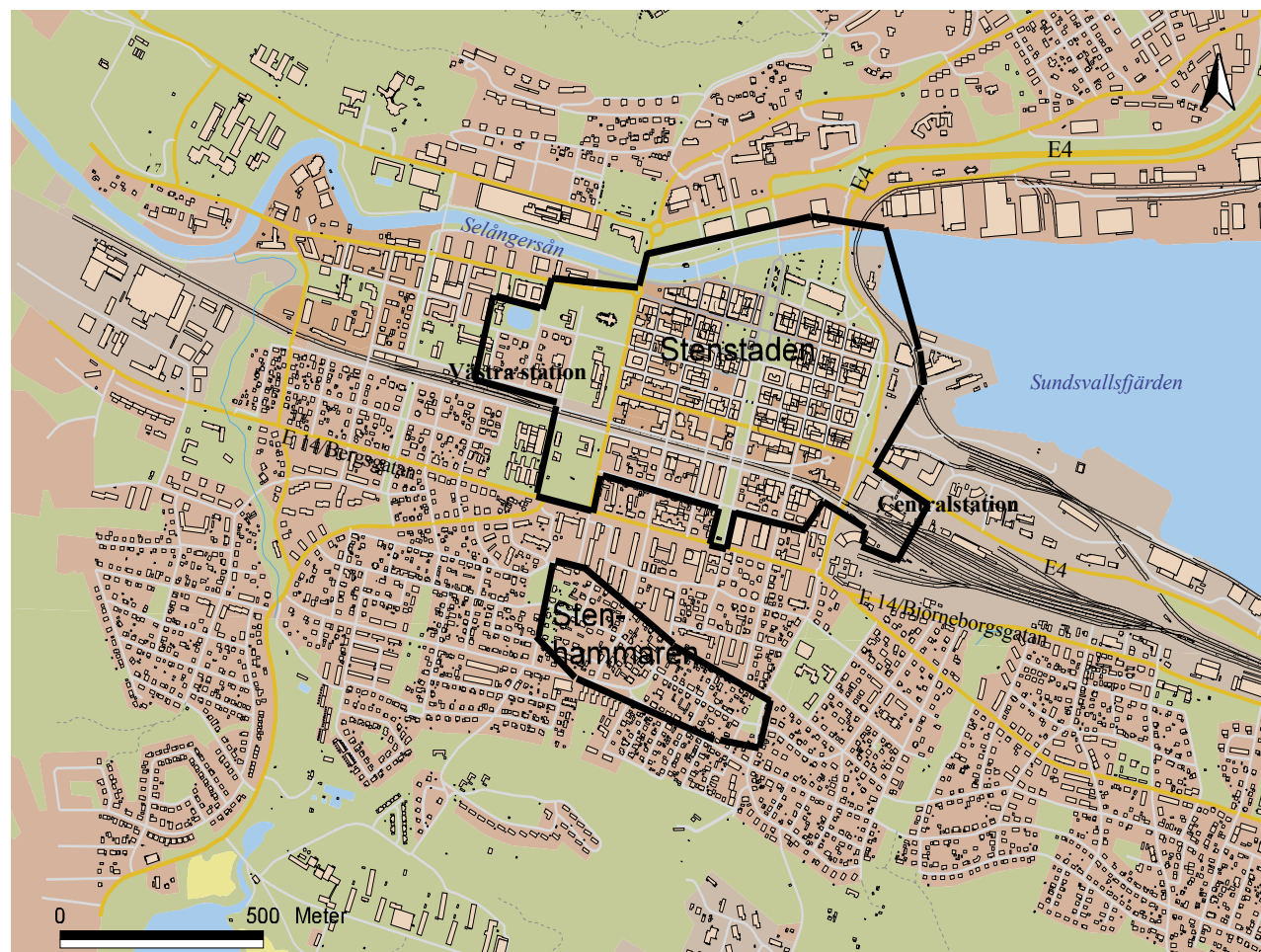
Motivering för riksintresse enligt Länsstyrelsens värdebeskrivning:

Stadsmiljö och centrum i en industriregion. Unikt uttryck för sågverksindustrins expansion och det sena 1800-talets burgna stadsbyggande med storstadsmässiga ambitioner samt parallellt härmed utbyggd arbetar- och hantverkarförort.

Uttryck för riksintresset enligt Länsstyrelsens värdebeskrivning: Stadskärnans rutnätsplan som i grunden härstammar från 1600-talet och de förändringar och utvidgningar som genomfördes vid 1800-talets slut. Stenstadsbebyggelsen som tillkom under en kort period efter den förödande branden 1880. Hamn- och järnvägsmiljöer. Stenhammaren med träbebyggelse, karakteristiska uthus och trädgårdar.

Avgränsning

Riksintresseområdet avgränsas geografiskt enligt kartan nedan:



Stenstaden och Stenhammaren ingår i riksintresseområdet KR 81006.

Kulturmiljöer

Sundsvalls stenstad är en kulturmiljö som både speglar och utgör en mångkulturell mötesplats och samtidigt har ett industrihistoriskt arv att förvalta. Stenstaden utgör idag ett av de mest renodlade exempel på en 1890-talsstad vi kan se i Sverige och dess återuppbyggnad skulle inte ha varit möjligt utan dess koppling till den kraftfulla exportindustrin. I stort sett byggdes hela stadskärnan upp under 1890-talets första hälft och var helt färdigbyggd vid sekelskiftet. Sundsvalls stenstad har ett mycket högt kulturhistoriskt värde, grundat på en kombination av det stora byggnads-, arkitektur, social och samhällshistoriska värdet. Till det kulturhistoriska värdet bidrar även upplevelsen av stadens konstnärliga skönhet.

Ett flertal byggnader inom riksintresseområdet är idag byggnadsminnesförklarade, och dessa är värdefulla i sig. När man värderar stenstaden måste man också se på rutnätsstaden som helhet. Huskropparna inom Stenstaden ligger huvudsakligen i tomtgränsen, det vill säga i omedelbar anslutning till trottoarerna längs gatorna. Detta ger upphov till tydliga gatuum, omgivna av relativt höga hus. För att nå gårdarna måste man passera genom en port. De flesta kvarter har affärs- och verksamhetslokaler i bottenvåningen. Skyltfönster och entréer ligger tätt och är lätt tillgängliga från gatan.

Gatorna löper i ett rätvinkligt system som ger möjlighet till utblickar mot de omgivande stadsberg, bebyggelse och hamn. I nord-sydlig riktning löper de flesta gatorna kontinuerligt från Selångersån upp till Bergsgatan, tvärs genom hela staden. Genom gatans konkava profil markeras tydligt stadens läge i dalgångens botten och relationen till den ”enklare” bebyggelsen på omgivande malmar och till stadsbergen. Småhusområden med förstadsbebyggelse växte fram utanför Stenstaden vid sekelskiftet. Dessa arbetar- och hantverkarområden är av stor betydelse för kulturmiljöns helhet och för förståelsen av det dåtida samhället. Idag finns fortfarande ett visuellt samband mellan de två riksintresseområdena.

Sedan många år pågår ett aktivt bevarande av byggnadsmiljöer i Stenstaden med målet att utveckla och sprida verksamheter till Stenstadens ytterområden. Länsstyrelsen i Västernorrland påbörjade i januari 1999 tillsammans med Sundsvalls kommun kommunikationsprojektet ”Sundsvalls stenstad - kulturarv med kommersiella förtecken”. Detta arbete ökar områdets värde ytterligare.

Järnvägens läge och funktion i staden är en del av kulturmiljöns värde då den utgör en förutsättning för områdets industriella utveckling och är därmed även en del av Sundsvalls stads historia.

Byggnadsminnen

I Västernorrland finns många typer av byggnadsverk som tillsammans speglar de människor som en gång byggt, bott och verkat i länet. Ett 60-tal har hittills förklarats som byggnadsminnen av staten. Vad som blir byggnadsminne grundar sig på flera samverkande faktorer som byggnadshistoria, teknikhistoria, arkitekturhistoria, socialhistoria och det samhällshistoriska värdet. I Sundsvalls stad finns hälften av länets byggnadsminnen. Majoriteten av dessa ligger inom Stenstaden. Följande byggnadsminnen ligger i järnvägens närområde:

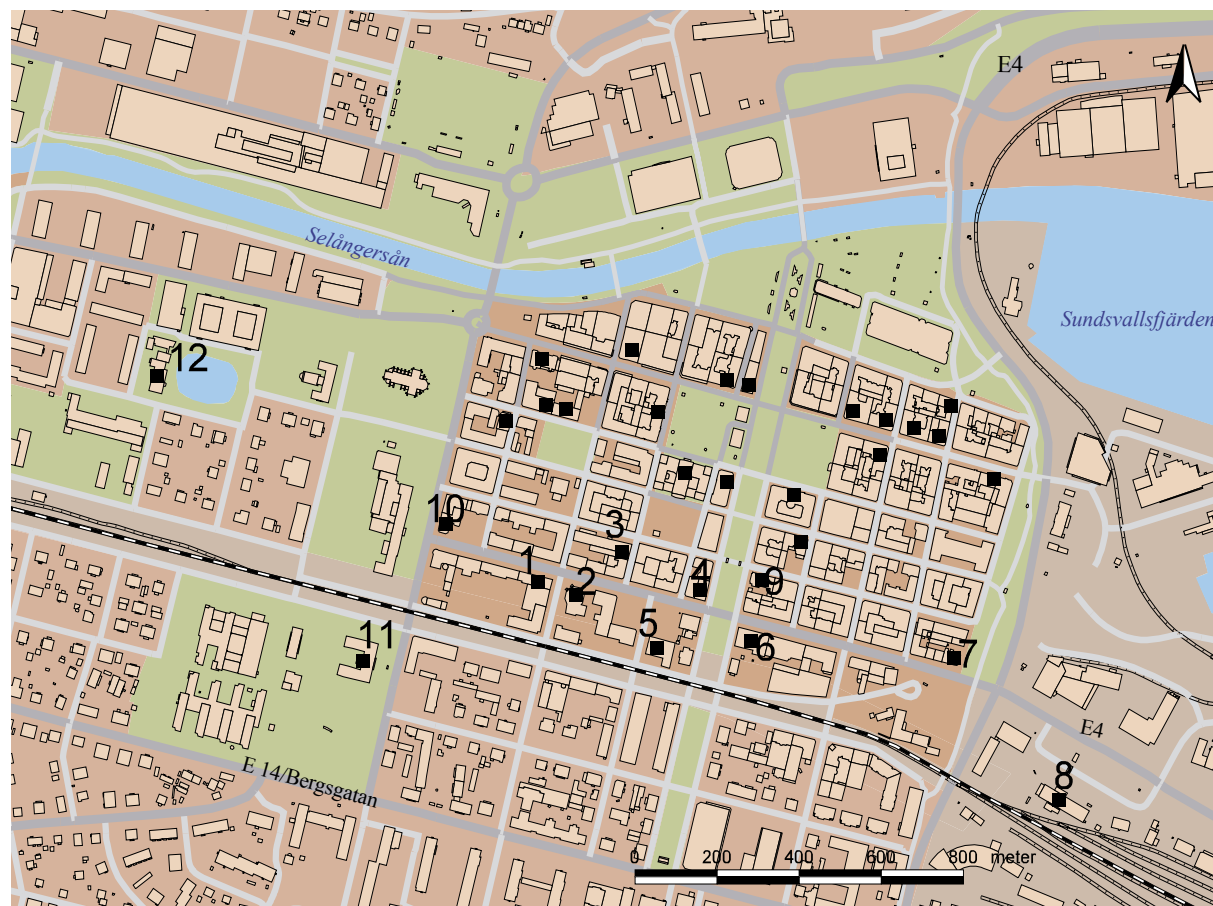
- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1 Posthuset | 7 Lutherska kapellet |
| 2 Betlehemskyrkan | 8 Centralstationen |
| 3 Köpmännens hus | 9 Sveateatern |
| 4 Wikströmska huset | 10 Frimurarlogens hus |
| 5 Elim kyrkan | 11 GA skolan |
| 6 Sundsvalls Teater | 12 Hovrätten |

Fornlämningar

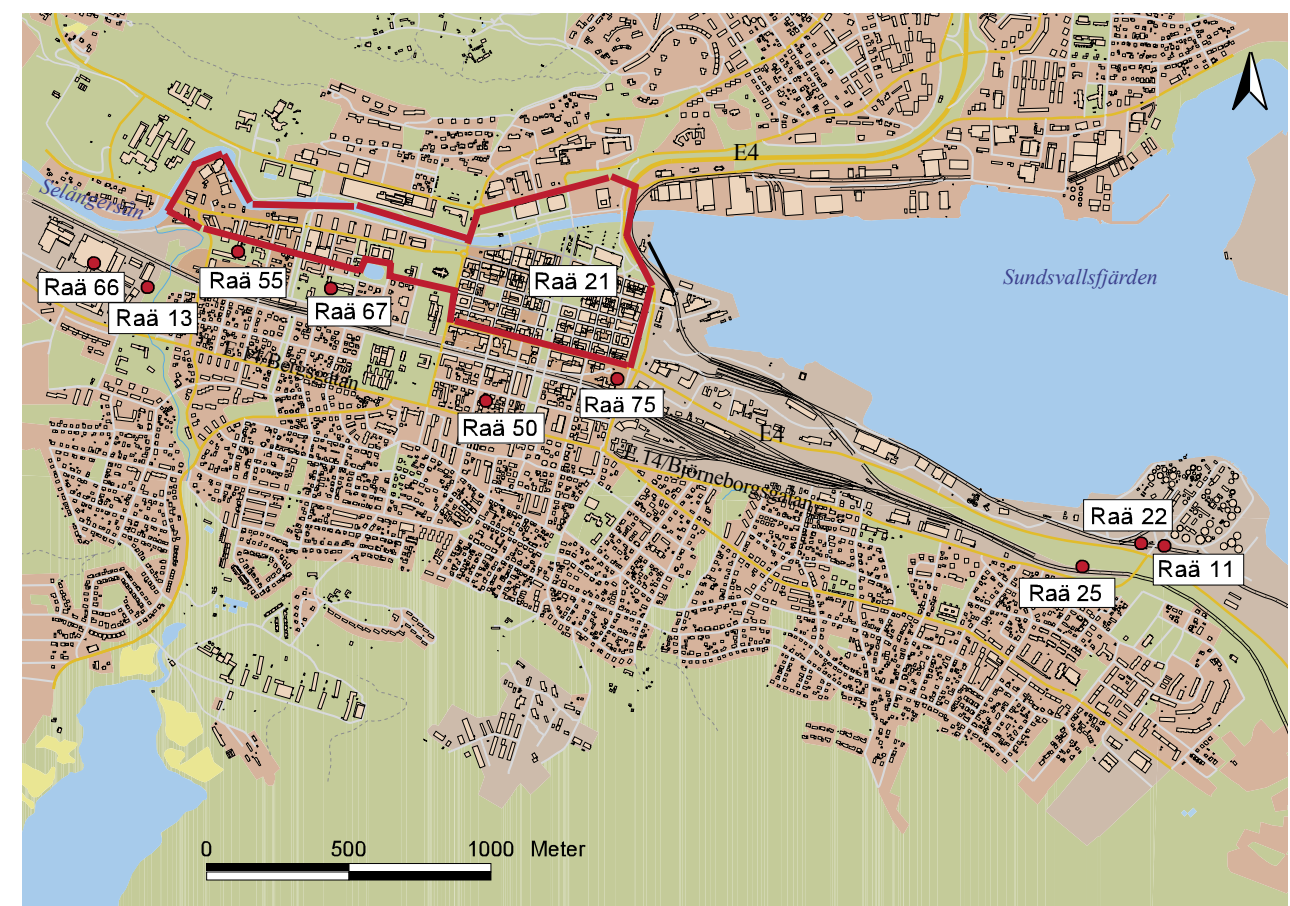
I utredningsområdets närhet är följande platser registrerade i fornminnesregistret:

- o Minnesskrift (Raä nr 11).
- o Grav, borttagen (Raä nr 13).
- o Kulturlager stadsmiljö (Raä nr 21).
- o Milstolpe (Raä nr 22).
- o Plats för milstolpe (Raä nr 25).
- o Lösfynd (Raä nr 50 och Raä nr 75)
- o Plats för kyrka 1621 (Raä nr 55).
- o Plats för byarna Köpstaden (Raä nr 66) och Åkersvik (Raä nr 67).

Vid arkeologiska undersökningar inom Raä 21 har bebyggelselämningar och fyndförande kulturlager från tidsperioderna 1600-1800 påträffats. De medeltida byarna Köpstaden och Åkersvik hade här sina gårdar och inägomarker. Påträffade lösfynd och borttagen gravhög konstaterar att det förekommit förhistoriska aktiviteter inom området



Byggnadsminnen i Sundsvalls stad är markerade.



Fornlämningar. Avgränsningen avser Raä nr 21. Övriga fornlämningar är markerade med prickar.