

Känslighet och tålighet

Den förändringssituation som lokaliseringen av en ny järnväg innebär är en storskalig förändring. Inga kulturlandskap tål alla typer av förändring och få kulturlandskap är känsliga för alla typer av förändring.

Med känslighet menas sannolikheten för att de värden som definierats minskar eller går förlorade till följd av den påverkan som bedöms uppstå. Känsligast för påverkan i detta projekt är siktlinjer, äldre bevarade strukturer och samband som är centrala värden för att kulturmiljön ska kunna uppfattas.

Tålighet avser kulturmiljöns möjlighet/kapacitet att ta emot förändring utan att kulturmiljövärden går förlorade. Avgörande är ingående värden samt hur planerad järnvägen kan samverka med platsens kvaliteter och känslighet.

Kulturlandskapet har skapats under lång tid och människors verksamhet har avsatt spår i landskapet. Trots att landskapet genom århundradena ständigt förändrats är många spår av äldre tiders mänskilda verksamhet fortfarande läsbara. En ny järnväg skapar en fysisk och visuell barriär som i olika grad påverkar kulturlandskapet. Effekten av barriären kan innebära att centrala värden i kulturlandskapet fragmenteras vilket innebär att framtida möjlighet att uppleva och läsa kulturlandskapets ingående strukturer och stråk går förlorad.

Val av linje för den nya järnvägen riskerar att innebära intrång och påverkan i fornlämningar. Intrång och påverkan på fornlämningar innebär att platsens kulturvärde går förlorade vilket påverkar möjligheten att i framtiden kunna förstå och uppfatta kulturlandskapet historiska dimension(er).

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är känslig för ovarsamma tillägg och genom direkta intrång som innebär att bebyggelsemiljöer som innehåller kulturvärden reduceras i kulturlandskapet. Kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer kan även påverkas indirekt, vilket innebär att miljöns sammanhang i kulturlandskapet försvagas.

Känsliga miljöer inom utredningskorridoren

Inom utredningskorridoren bedöms följande miljöer vara särskilt känsliga för en järnvägsanläggning.

Piteå stad

Stadens rutnätskaraktär och dess historiska samband med Sörfjärden som fortfarande kan upplevas genom parkstråket invid vattnet.

Strömsborg

Den tydligt avgränsade bebyggelsemiljö med ett byggnadsbestånd från framför allt 1900-talets första hälft.

Södra Pitholmsvägen

En bevarade vägsträckning av hög ålder med bibehållen ålderdomlig karaktär.

Odlingslandskapet

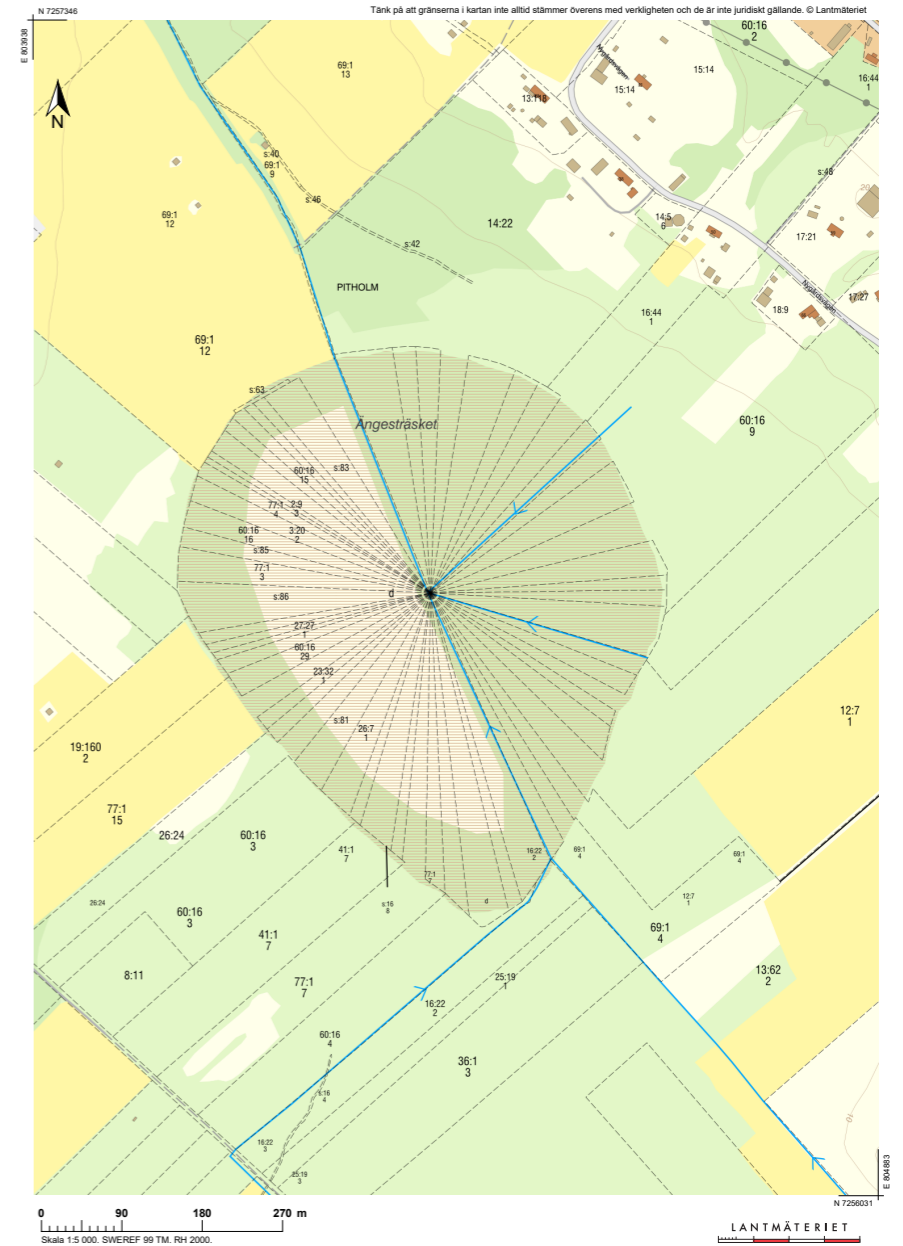
Kvarvarade delar av det tidigare vidsträckta odlingslandskapet och dess lador. Odlingslandskapet omfattar framför allt byn Pitholms historiska åkrar och ängar men i Lomtjärn finns även en rest av Piteå stads historiska odlingsmarker (se Figur 20).

Ängestråket

Den torrlagda sjön som tidigt dikades ut och delades i små tårtbitsliknande tegar mellan byns bönder. Tårtbitarna utgör fortfarande fastighetsgränser (se Figur 23).

By- och gårdstomter

Flertalet historiska by- och gårdstomter finns invid Södra Pitholmsvägen. Ett antal är obebyggda och klassade som fornlämning respektive möjliga fornlämningar (se Figur 12) men majoriteten är bebyggda och de historiska kartorna visar att dessa har en lång bebyggelsekontinuitet. Några gårdar har fortfarande ett ålderdomligt byggnadsbestånd.



Figur 23. Ängestråkets oskiftade fastighetsindelning.

Val av järnvägslinje

I detta avsnitt presenteras samtliga linjer som tagits fram i projektet. Kulturmiljö har granskat linjerna och bedömt de olika linjernas påverkan på förekommande kulturmiljövärden. Ett flertal linjer har redan valts bort och projektet har valt att gå vidare med ett antal så kallade optimeringslinjer.

Ingen av linjerna bedöms vara alternativskiljande avseende kostnader för arkeologiska insatser.

Stationsläge

Då valet av stationsläge bedöms ha stor betydelse för konsekvenserna på det historiska sambandet mellan Piteå stad och vattnet i Sörfjärden följer en beskrivning av de alternativa placeringarna nedan. Stationernas placering redovisas i Figur 24.

Stationsläge A

I stationsläge A föreslås perrongerna placeras med sina östra ändrar omkring 100 meter ut i Sörfjärdens västra del. Perrongerna fortsätter i nordvästlig riktning och avslutas i höjd med den västra änden av en byggnad som används av polisen och räddningstjänsten.

Denna placering medger att sambandet mellan Piteå historiska stadskärna och Sörfjärden bibehålls.

Stationsläge B

Stationsläge B innebär en placering helt till väster om Sörfjärden. Perrongerna breder ut sig från den östra delen av den byggnad som används av polisen och räddningstjänsten i närmast rak västlig riktning till omkring 300 meter väster om nämnda byggnad.

Denna placering medger att sambandet mellan Piteå historiska stadskärna och Sörfjärden bibehålls.

Stationsläge C

Stationsläge C medför en placering av perrongerna med den östra änden omkring 50 meter ut i vattenspegelns västligaste del. Dessa fortsätter sedan i nordvästlig riktning och har sina västra ändar strax söder om den byggnad som används av polisen och räddningstjänsten.

Denna placering medger att sambandet mellan Piteå historiska stadskärna och Sörfjärden bibehålls.

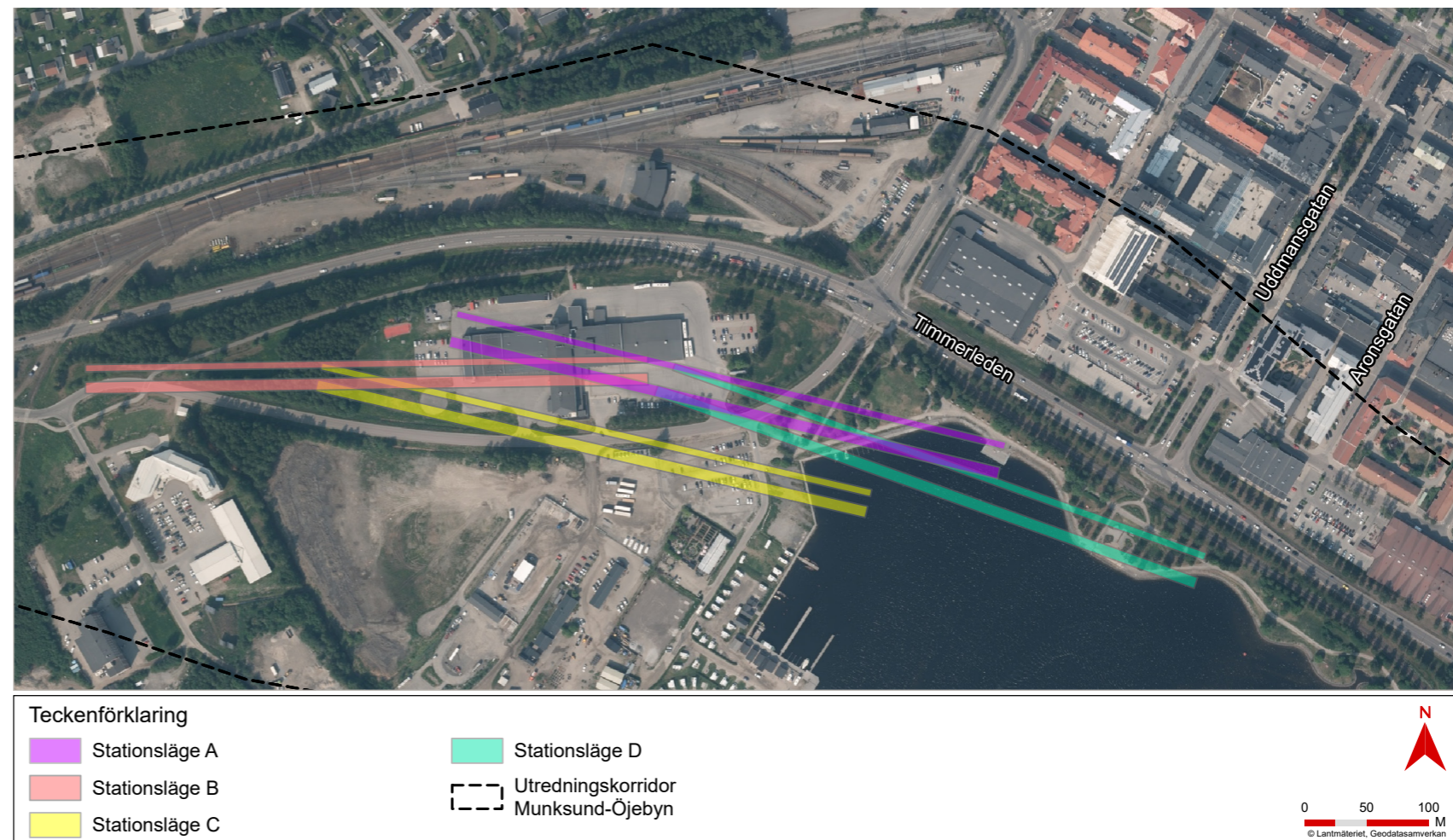
Stationsläge D

Stationsläge D är placerat relativt långt österut över Sörfjärden med perrongernas östra ändar öster om Uddmansgatan och de västra i höjd med östra delen av den byggnad som används av polisen och räddningstjänsten.

Med denna placering är risken uppenbar att det visuella sambandet mellan Piteå historiska stadskärna och vattenspegeln i Sörfjärden bryts. Denna siktlinje är avgörande för läsbarheten av stadens historia som hamnstad och att bryta detta samband skulle medföra stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Detta beskrivs vidare nedan.

Intressets värde	Effekter av projektet				
	Stora negativa effekter	Måttligt negativa effekter	Små negativa effekter	Obetydliga effekter	Positiva effekter
Högt värde	Stor negativ konsekvens	Måttligt-stor negativ konsekvens	Måttligt negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens
Måttligt värde	Måttligt-stor negativ konsekvens	Måttligt negativ konsekvens	Liten-måttligt negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Positiv konsekvens
Lågt värde	Måttligt negativ konsekvens	Liten-måttlig negativ konsekvens	Liten negativ konsekvens	Obetydlig konsekvens	Positiv konsekvens

Figur 25. Tabell och skala för konsekvensbedömning.



Figur 24. Stationslägen.

Optimeringslinjer

De linjer som projektet har valt att gå vidare med för optimering samt bedömning av konsekvenser och måluppfyllelse är linje 5 (norr), 6 (norr och syd), 8 (norr och syd) samt 11 (norr och syd). Samtliga av de norra respektive södra linjerna går att kombinera med varandra för en optimerad linjeföring.

I följande avsnitt presenteras de kulturmiljöer som har utretts och bedömts avseende påverkan från spårinjerna. Konsekvensbedömningarna baseras på tabell och skala i Figur 25.

Södra linjerna

Odlingslandskapet

Odlingslandskapet öster om Södra Pitholmsvägen har brukats åtminstone sedan 1500-talet men har idag varierande hävd och är till stora delar igenvuxet i de södra delarna. Graden av historisk läsbarhet är generellt låg i söder men även i de igenvuxna delarna kan exempelvis diken förväntas finnas kvar som spår av äldre tiders bruk. Denna del av odlingslandskapet bedöms ha ett lågt kulturmiljövärde.

Längre norrut erbjuds däremot fortfarande utblickar över öppna partier från exempelvis Södra Pitholmsvägen. I dessa ytor finns även ängslador i varierande skick och sammantaget erbjuder dessa partier en god läsbarhet av det historiska jordbrukslandskapet runt byn Pitholm. Denna del av odlingslandskapet bedöms ha ett måttligt kulturmiljövärde.

Totalt bedöms odlingslandskapet ha ett måttligt kulturmiljövärde.

Samtliga linjer gör likartat intrång i odlingslandskapet. Hög bankhöjd och placeringen av godsbangård gör att intrånget bedöms medföra stora negativa effekter.

Avseende odlingslandskapet bedöms samtliga linjer innebära måttligt-stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Bytomter och äldre gårdsmiljöer

Längs Södra Pitholmsvägen finns flera bytomter, både bebyggda (möjliga fornlämningar) och en obebyggd (fornlämning L1993:3906). Av de bebyggda har vissa ett äldre byggnadsbestånd som kan antas vara från 1800-talet. På den obebyggda tomten finns spår av äldre bebyggelse i form av stengrunder och stenmurar.

Bytomterna och gårdsmiljöerna är ett uttryck för Pitholms agrara byhistoria och är viktiga för den historiska läsbarheten i området. De bedöms ha ett måttligt kulturmiljövärde.

Samtliga linjer gör ett relativt likartat intrång i bytomtsmiljöerna. L1993:3906 bedöms gå förlorad i alla alternativ. Även ett antal obebyggda tomter kan förväntas gå helt eller delvis förlorade. Avseende de bebyggda bytomterna gör respektive linje intrång i olika objekt men totalt sett medför samtliga linjer ett i stort sett likartat intrång i de bebyggda tomterna och gårdsmiljöerna.

Avseende bytomter och äldre gårdsmiljöer bedöms samtliga linjer medföra stora negativa effekter vilket leder till bedömningen att samtliga linjer innebär måttligt-stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Linje 11 bedöms ändå vara det alternativ som på marginalen innebär lägst negativ påverkan.

Södra Pitholmsvägen

Södra Pitholmsvägen är en historisk vägsträcka som till stora delar är oförändrad sedan 1700-talet. Vägen är smal och ligger lågt i landskapet utan större bankar eller diken. På sina håll omgärdas den av stenmurar. Bidragande till vägens värde är även den bevarade vägutredningen 1763 som ytterligare förstärker vägens historiska sammanhang. Vägen utgjorde historiskt (och utgör fortfarande) kopplingen mellan Pitholms södra och norra delar.

Södra Pitholmsvägen utgör ett viktigt och tydligt läsbart historiskt samband i landskapet och bedöms ha ett högt kulturmiljövärde.

Samtliga linjer korsar Södra Pitholmsvägen i djup skärning i närheten av korsningen med Lillåkersvägen (Lillåkersvägen saknar kulturmiljövärde). Avgörande för vilka effekter detta har på vägen är hur vägen återställs. Tre alternativ har bedömts avseende effekten på kulturmiljön:

1. En omledning och förändrad dragning av Pitholmsvägen bedöms medföra stora negativa effekter då det historiska sambandet skulle brytas och läsbarheten kraftigt försvåras.

2. En bibehållen dragning på bro över järnvägen bedöms medföra måttliga negativa effekter. Det historiska sambandet skulle bibehållas men lokalt förväntas läsbarheten reduceras på grund av det tydligt moderna inslag som en betongbro skulle innebära. Denna lösning anses vara förenlig med linje 6 och eventuellt med linje 8. För linje 11 bedöms detta inte vara ett realistiskt alternativ.

3. Att förlägga järnvägen i tråg (cut and cover) och återställa Södra Pitholmsvägen till dess ursprungliga läge och utformning skulle ur kulturmiljösynpunkt vara det bästa alternativet. Även om vägens kulturlager skulle skadas skulle historiska samband och läsbarhet bibehållas. Ett sådant alternativ bedöms medföra små negativa effekter. Denna lösning anses vara genomförbar med linje 11 och troligtvis även med linje 8. Linje 6 anses ha mindre goda förutsättningar men måste utredas vidare.

Avseende Södra Pitholmsvägen görs bedömningen att samtliga linjer kan komma att medföra stora negativa konsekvenser för kulturmiljön. Samtidigt kan det för samtliga linjer finnas möjlighet att reducera detta till måttliga negativa konsekvenser vid förläggning i tråg. För detta har linje 11 godast förutsättningar.

Förordat alternativ

Ur kulturmiljösynpunkt bedöms linje 11 vara den mest fördelaktiga av de södra linjerna. Sammantaget bedöms den ha en något mindre negativ påverkan på miljön runt Södra Pitholmsvägen som helhet och bedöms utgöra minst påtaglig barriäreffekt mellan Södra Pitholmsvägen och det omgivande odlingslandskapet. Denna linje har även bäst förutsättningar att mildra de negativa konsekvenserna på Södra Pitholmsvägen.

Norra linjerna

Strömsborg

Strömsborg är ett bostadsområde som har varit bebyggt sedan 1880-talet men som fick sin nuvarande karaktär framför allt under 1900-talets första hälft. Området har kompletterats med modernare bostäder men har fortfarande en ålderdomlig och småskalig karaktär.

Strömsborgs äldre bostadsbebyggelse med tillhörande uttryck och det småskaliga och ålderdomliga gatunätet är värdebärande uttryck för stadsbyggandet under 1900-talets första årtionden och området bedöms ha ett måttligt kulturmiljövärde.

Samtliga linjer passerar på landbro mycket nära Strömsborg och detta kan förväntas leda till att områdets småskalighet går förlorad och eventuellt att det äldre byggnadsbeståndet reduceras. Av de föreslagna gång- och cykelkopplingarna innebär den östra att äldre byggnader måste rivas, varför den västra förordas. Effekterna på kulturmiljön bedöms bli måttliga då delar av områdets värden förväntas gå förlorade.

Avseende Strömsborg görs bedömningen att samtliga linjer innebär måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Det är dock viktigt att betona den gradskillnad som finns mellan linjerna. Linje 5 och 6 passerar närmast förbi området och av den anledningen bedöms linje 8 och 11 vara bättre alternativ.

Sörfjärden och Piteå stad

Passagen längs Sörfjärden bedöms framför allt efter hur den påverkar sambandet mellan Piteå stad och vattenspegeln. Stadens kontakt med vattnet är bärande uttryck för dess historia som hamnstad och var avgörande för stadens placering på Håggholmen.

Från den historiska stadskärnan bibehålls detta samband framför allt genom siktlinjen från Uddmansgatan men även från Aronsgatan finns en siktlinje. Från Rådhusorget har detta samband dessvärre redan brutits av placeringen av Ica Kvantum. Siktlinjerna mellan staden och vattnet bedöms ha ett måttligt kulturmiljövärde.

Alternativskiljande för linjerna är framför allt valet av stationsläge. Stationsläge D innebär att plattformen placeras i siktlinjen från Uddmansgatan och risken finns att kringliggande byggnader placeras så att sikten skymms även från Aronsgatan. Detta skulle helt bryta läsbarheten av sambandet mellan staden och Sörfjärden vilket bedöms ge stora negativa effekter. Stationsläge D är ett möjligt alternativ för linje 5 och linje 11 men dessa linjer kan även kombineras med andra stationslägen. Val av stationsläge A, B eller C bedöms ge små negativa effekter.



Avseende sambandet mellan Sörfjärden och Piteå stad görs bedömningen att samtliga linjer medför en liten-måttlig negativ konsekvens. Vid val av stationsläge D bedöms dock linje 5 och 11 medföra måttligt-stora negativa konsekvenser.

Lomtjärn

Vid Lomtjärn finns ett småskaligt odlingslandskap med historia åtminstone sedan 1700-talet. Miljön har sedan 1960-talet till stor del vuxit igen men vissa ytor är fortfarande hävdade och spår från äldre tiders bruk återfinns i området (se Figur 26). Området bedöms ha ett lågt kulturmiljövärde.

Samtliga linjer passerar i skärning på behörigt avstånd och bedöms ge obetydliga effekter på kulturmiljön.

Avseende Lomtjärn bedöms samtliga linjer medföra obetydliga konsekvenser för kulturmiljön. Linje 8 passerar på längst avstånd och kan därför anses vara något bättre i detta avseende.

Förordat alternativ

Givet bedömningarna ovan förordas linje 8 i den norra halvan av korridoren. Linje 8 är den enda som bedöms medföra minst negativa konsekvenser för samtliga ovan nämnda kulturmiljövärden.

Att ta tillvara kulturmiljöns värden

Inga landskap tål alla typer av förändringar och få landskap är känsliga för alla typer av förändringar. Kulturmiljöer kan tåla mer eller mindre förändring beroende på hur karaktären och skalan på föreslagen miljöförändring kan samverka med platsens kvaliteter och känslighet.

Att anlägga Norrbottniabanan genom kulturlandskap innebär stora markintrång och att en kraftig barriär tillskapas i landskapet. Intrånget kan mildras om landbroar ersätter avsnitt med bank samt om passager sker via täckta tråg istället för skärning genom höjdavsnitt.

Den största möjligheten att tillvarata och bibehålla kulturmiljöns värden finns när järnvägsanläggningens lokalisering anpassas till kulturmiljöns förutsättningar.

Figur 26. Stenmur i anslutning till Lomtjärns odlingslandskap.

Till grund för bedömningen ligger kulturmiljöernas värdebärande uttryck samt lagstiftning med syfte att skapa en långsiktigt hållbar livsmiljö för människor i dagens samhälle, liksom för kommande generationer.

Förordat linjeval

Ovan har alternativskiljande aspekter för optimeringslinjerna redovisats.

Optimeringslinjerna innebär i olika grad och omfattning påverkan inom sträckan. Förordad linje utgår från kulturmiljölagens portalparagraf, som säger att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda våra kulturmiljöer och att ansvaret för kulturmiljön delas av alla.

Kulturmiljön är en ändlig resurs och miljöbalken anger vad som är god hushållning med den fysiska miljön. Landskapet är vår gemensamma resurs och den europeiska landskapskonventionen anger att landskapet ska hanteras som en helhet och att allmänheten ska ges möjlighet till delaktighet i frågor som rör landskapet.

Kulturarvsanalysen förordar linje 11 syd i kombination med 8 norr.

När linje har valts för den nya järnvägen, vidtar arbete med detaljprojektering. I detta skede är målsättningen att intrång i fornlämningar kan undvikas, kulturhistoriskt värdefulla samband och strukturer bevaras och järnvägens visuella påverkan i kulturlandskapet minimeras. En del önskvärda åtgärder för att minska skadan på kulturmiljön har redan presenterats i ovanstående avsnitt.

Fortsatt arbete

Efter beslut om linje har fattats kommer en kulturarvsanalys att tas fram för skede samrådshandling. I kulturarvsanalysen kommer så långt som möjligt en fördjupad analys genomföras av den valda linjens omgivande kulturvärden, områdets historiska markanvändning liksom ingående bebyggelsemiljöer samt förekommande fysiska forn- och kulturlämningar. I kulturarvsanalysen avses ingående funktionella och läsbara historiska samband att analyseras och presenteras.

Lokalisering och utformning av järnvägen måste anpassas för att säkerställa att kulturmiljön i största möjliga utsträckning inte påverkas, eller så att påverkan minimeras. Detta kan genomföras genom att gestaltungsprinciperna grundas i kulturmiljöns värden och kulturmiljökompetens medverkar vid såväl lokalisering som vid utformning av en ny järnväg.

Ett projektmål är att så långt som möjligt bibehålla och utveckla strukturer och samband för kulturmiljön. Detta måste även beaktas i de tillfälliga markintrång som kan komma att uppstå i byggskedet såsom för upplag- och etableringsytor.

De åtgärder som sätts in för att skydda kulturmiljön bör främst vara bevarande och i andra hand anpassande för att minimera negativ påverkan i de miljöer där ingrepp inte kan undvikas. Anpassning kan till exempel vara att en planskild korsning utformas med hänsyn till äldre vägavsnitt. Om flera objekt påverkas kan en kombination av åtgärder vara en lösning.

Efter att järnvägslinje har valts behöver förekomsten av fornlämningar utredas ytterligare och en arkeologisk utredning steg 2 utföras inom berört område. Länsstyrelsen kan komma att fatta beslut om eventuella fortsatta arkeologiska insatser enligt Kulturmiljölagen.

Enligt Kulturmiljölagen 1988:950 (KML) är det förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Alla fornlämningar är skyddade genom KML.



Figur 27 Rundloge och lador invid Pitholms odlingslandskap.

Källor

Litteratur

Axelsson, A.W. 1989. Pitebygdens historia. Eget förlag, Piteå.

Baudou, E. 1995. Norrlands forntid – ett historiskt perspektiv. CEWE-förlaget, Bjästa.

Berggren, Å. 2009. Peter Djäkens donation till Piteå kyrka 1408. I: Elmén Berg, A & Lundmark, J. (red.) Piteå museum årsbok 2009. Piteå museum, Piteå: 42–63.

Berggren, Å. 2021. Stadsgrundningarna i Piteå, Luleå, Torneå och Umeå. I: Stenberg, M. (red.) Piteå museum årsbok 2021. Piteå museum, Piteå: 101–141.

Elmén Berg, A. 2014. Gamla Kyrkbyn: centralplats i medeltida brytningstid. I: Elmén Berg, A & Elfving, E. (red.) Piteå museum årsbok 2014. Piteå museum, Piteå: 79–107.

Eldrön Kulturmiljö 2024. PM avseende arkeologisk utredning, steg 1 inom Prio 1 område, Piteå stads närområde inför planerad järnväg, Norrbottniabanan.

Harnesk, N. 2021. Spåren efter det äldsta Piteå. I: Stenberg, M. (red.) Piteå museum årsbok 2021. Piteå museum, Piteå: 64–77.

Linné, C.V. 1777. Caroli Linnæi Iter Lapponicum Dei gratia institutum 1732. [Ny utg.] Wahlström & Widstrand, Stockholm.

Miljöarkeologiska Laboratoriet 2024. Miljöarkeologi och våtmarksstudier, en GIS analys. Steg 1 utredning Norrbottniabanan, sträckning JP11, centrala Piteå. Rapport nr 2024-015. Umeå universitet.

Myrdal, J & Gadd, C-J (red.) 2000. Det svenska jordbrukets historia Bd 3 Den agrara revolutionen : 1700-1870, Natur och kultur/LT i samarbete med Nordiska museet och Stift. Lagersberg, Stockholm.

Nordlander, J. (red.) 1905. 1543 jordha boocken wthaaft Westhra-
botnen: med anmärkningar. Uppsala.

Westerdahl, C. 1987-1989. Norrlandsleden : The Norrland sailing route. Läns museet Murberget, Härnösand.

Westerlund, I. & Berggren, Å. 2013. Bevarade ögonblick. Fotografier av Piteå under 150 år – Del 1. Piteå museum, Piteå.

Westerlund, I. & Berggren, Å. 2014. Bevarade ögonblick. Fotografier av Piteå under 150 år – Del 2. Piteå museum, Piteå.

Westerlund, I. & Berggren, Å. 2015. Bevarade ögonblick. Fotografier av Piteå under 150 år – Del 3. Piteå museum, Piteå.

Westerlund, I. & Berggren, Å. 2016. Bevarade ögonblick. Fotografier av Piteå under 150 år – Del 4. Piteå museum, Piteå.

Webbkällor

Riksantikvarieämbetet, Bebyggelseregistret. <https://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/> (Hämtat 2025-04-07).

Riksantikvarieämbetet, Riksintressen för kulturmiljövården – Norrbottens län (BD). <https://www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/riksintressebeskrivningar/> (Hämtat 2024-11-27).

Riksantikvarieämbetet, Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtat 2025-09-23).

SCB, befolkningsstatistik. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning-och-levnadsforhallanden/befolkningens-sammansattning-och-utveckling/befolkningsstatistik/> (Hämtat 2025-03-07).

Piteå kommun. Kulturmiljöprogrammet Husera. <https://webgis.it.pitea.se/husera/> (Hämtat 2025-09-23).

Historiska källor

Historiska kartor

Lantmäteristyrelsens arkiv

Å27-101:Å1:150-51 (Pitholm 1643)

Å28-1:3 (Piteå 1695)

Å27-101:1 (Pitholm 1702)

Å28-1:10 (Piteå 1750)

Å28-1:4 (Piteå 1778)

Å28-1:6 (Piteå 1783)

Å27-101:3 (Pitholm 1795)

WI-67 (Piteå ca. 1800)

WE-66 (Piteå 1814)

Å27-101:5 (Pitholm 1851)

LJ-65 (Piteå 1857)

Lantmäterimyndigheternas arkiv

25-ptj-81 (Pitholm 1763)

Rikets allmänna kartverks arkiv

J122-31-1 (Häradsekonomiska kartan 1859-1878)

J242-44-1 (Generalstabskartan 1909)

J241-44-1 NO (Generalstabskartan 1932)

J241-44-1 SO (Generalstabskartan 1934)

J133-24Lod49 (Ekonomiska kartan 1949)

J133-24L1d49 (Ekonomiska kartan 1949)

Riksarkivet

Bouppteckningar, SE/HLA/1040135

Jordeböcker Västerbottens län, SE/RA/55201/55201.30/5 (1649-1651)

Älvsborgs lösen 1571, SE/RA/5116/21 (1571)

Ordlista

Antikvarisk bedömning	Anger hur man enligt kulturmiljölagen (1988:950), och till viss del även Skogsvårdslagen (1979:429), bedömt lämningen och dess eventuella lagskydd vid registreringstillfället. Den slutgiltiga bedömningen görs alltid av Länsstyrelsen.
Bondeseglation	Rätten för bönder att själva segla till Stockholm för att sälja sina varor.
Boplatsgrop	Grop för förvaring. Gropen kan även ingå i en boplats tillsammans med andra arkeologiska lämningar.
Boplats	Plats där man under förhistorisk tid vistats och där föremål, råämnen för bearbetning, byggnadslämningar, byggmaterial och/eller avfall lämnats kvar på marken.
Bottniska handelstvånget	Förbud mot norrländska städer att handla med utlandet samt att exportera varor till städer söder om Stockholm och Åbo.
Bronsålder	Tidsperioden 1700–500 f.Kr.
Bytomt/gårdstomt	Lämningar efter skattlagd eller mantalssatt medeltida eller yngre bebyggelseenhet. Indikeras av kulturlager, husgrunder eller andra lämningar
Fornlämning	En lämning som omfattas av skydd enligt KML. För att lämningen ska bedömas som fornlämning krävs att den tillkommit före 1850, är en lämning efter människors verksamhet under forna tider, har tillkommit genom äldre tiders bruk och är varaktigt övergiven.
Fyndplats	Fyndplats för enstaka eller fåtal föremål/artefakter från förhistorisk tid, medeltid eller historisk tid. Avser plats för fynd som man kan anta inte medvetet deponerats på platsen och/eller där det påträffats för få fynd för att området ska kunna bedömas som boplats.
Gravhög	Förhistoriskt gravmonument i form av en stor anlagd hög med markerat välvd profil, till största del uppbyggd av jord eller sand med en övertorvad yta.
Husgrund, historisk tid	Lämning eller ruin efter enstaka byggnad från historisk tid.
Hägnad	Anordning för att hägna in och avskilja ett område eller för att binda samman det med andra, t ex en gärdesgård.
Härd	Avgränsad eldplats.
Ingen antikvarisk bedömning	En lämning som är helt undersökt, borttagen utan villkor eller förstörd har inte någon antikvarisk bedömning. Det gäller också om den är registrerad utifrån en uppgift utan att vara bekräftad i fält, om den utgår på grund av felregistrering eller är överförd till en annan lämning.
Järnålder	Tidsperioden 500 f.Kr. - 1050 e.Kr.
Kokgrop	Fornlämning i form av en grävd grop i vilken heta stenar har lagts i syfte att tillaga mat eller annan verksamhet, exempelvis beredning av sältran.
Landhöjning	Jordskorpans höjningsprocess efter inlandsisens avsmältning.
Medeltid	Tidsperioden 1050–1540.
Möjlig fornlämning	Innebär att man vid registreringstillfället inte kunnat ta ställning till om lämningen är en fornlämning eller inte. Lämningen måste vara bekräftad i fält. Möjlig fornlämning anges även för en lämning som har undersökts i samband med en arkeologisk undersökning, men där lämningens utbredning inte är fastställd.
Relikt	Kvarleva eller lämning från företeelse som i äldre tid har haft större utbredning.
Rundloge	Timmerbyggnad som användes för tröskning av säd under historisk tid. Rundlogen ersatte den tidigare långlogen.
Röse	Förhistorisk gravanläggning med markerat välvd profil, uppbyggd av stenar utan synlig inblandning av sand eller jord.
Stenålder	Tidsperioden efter inlandsisens avsmältning och fram till 1800 f. Kr.
Övrig kulturhistorisk lämning	Används för kulturhistoriska lämningar som har tillkommit efter 1850, men som ändå ska ha ett antikvariskt värde. Bedömningen används även för vissa lämningar som inte uppvisar fysiska spår, till exempel fyndplats eller plats med tradition.

Lagstiftning och Miljökrav

Kulturmiljön bidrar till en stimulerande livsmiljö och till en förståelse för platsens historia vilket i sin tur är identitetsskapande. Den är även en betydelsefull resurs för rekreation, friluftsliv, turism- och besöksnäring. I Kulturmiljölagen (1988:959) 1 kapitel 1 § står: Ansvar för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön.

I samhällsplaneringen är det viktigt att värna kulturmiljövärden genom att identifiera historiska samband, objekt och miljö samt att upprätthålla en kontinuitet i miljön. Med insikt om karaktärsdrag och dess känslighet ges förutsättningar för en medveten planering. I processen ställs det krav på att skyddsområden respekteras och att fragmentisering av miljöerna undviks i samband med exploatering och förändrad markanvändning. Vidare bör intilliggande exploateringar inte verka störande. Vid förändring bör detta utföras på ett sätt som tar till vara, och gärna förstärker, miljöns värden och platsens historia.

Sverige har ratificerat den Europeiska Landskapskonventionen som trädde i kraft 1 maj 2011. Genom att ratificera Landskapskonventionen har vi förbundet oss att skydda, förvalta och planera vårt landskap i enlighet med konventionens intentioner. Det innebär bland annat att främja och utveckla en helhetssyn på landskapets värden. Landskapskonventionen betonar landskapet som en viktig del av människors livskvalitet. Den omfattar såväl stadsområden som landsbygd, vardagslandskapet som särskilt värdefulla landskap, men även landskap som är negativt påverkade och mindre estetisk tilltalande. För att tillvarata landskapets kvaliteter som en resurs, i enlighet med intentionerna i den europeiska landskapskonventionen, krävs en medveten och hållbar förvaltning av alla typer av landskap.

Den samlade lagstiftning som aktualiseras i samband med ett infrastrukturprojekt ställer höga krav på hänsyn till kulturmiljön. Den omfattas av bestämmelser i flera olika lagrum. Det gemensamma syftet för dessa lagar och föreskrifter är att tillförsäkra nuvarande och kommande generationers tillgång till en mångfald av kulturmiljöer genom att vi gemensamt har skyldighet att skydda, vårda, tillvarata och utveckla kulturmiljöer. Kulturmiljölagen och miljöbalken är särskilt viktiga lagrum. Kulturmiljölagens portalparagraf gäller alltid, oavsett om projektet berör utpekade och skyddade miljöer eller inte. Detsamma gäller miljöbalkens allmänna hänsynsregler och de grundläggande bestämmelserna kring hushållning med mark och vatten. Vad gäller anpassning till kulturmiljöns förutsättningar och värden, samverkar dessa bestämmelser med väglagen och lagen om byggande av järnväg.

Vad gäller skydd och förvaltning av kulturmiljövärden är följande lagstiftning, regelverk och underlag av vikt:

Kulturmiljölagen (1988:959) har till syfte att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer. Lagen reglerar hanteringen av bland annat fornlämningar, kyrkor och begravningsplatser tillkomna före 1940, byggnadsminnen samt ortnamn. I portalparagrafen fastställs att ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Fornlämningar utgörs av lämningar som tillkommit före 1850 samt är varaktigt övergivna. Länsstyrelsen kan dock fatta beslut om fornlämningsförklaring för lämningar som kan antas tillkommit 1850 eller senare.

Miljöbalken (1988:808) utgör den övergripande miljölagstiftningen. Lagen syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken reglerar bland annat hanteringen av riksintressen. I 2 kap 6 § står För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska en plats väljas som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Plan- och bygglagen (2010:900) reglerar användningen av mark- och vattenområden och markanvändningens utveckling. Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Riksdagen har antagit 16 miljö kvalitetsmål som beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Strävan är att vi till nästa generation ska ha löst de stora miljöproblemen. I nio av de sexton miljömålen ingår kulturmiljö som en aspekt att ta hänsyn till för att nå målen.

Tillämpningen av Europeiska Landskapskonventionen inom ramen för planlägningsprocessen kan innebära ett större fokus på en helhetssyn på landskapets värden, liksom att främja delaktighet i beslut och processer som rör landskapet lokalt och regionalt.

De Nationella målen för kulturmiljöarbetet ska styra de statliga insatserna på kulturmiljöområdet och vägleda politiken i kommuner och landsting, samt främja:

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

I Väglagen poängteras att när en väg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se