

PM

STENVALVSBRO VID DJUPSKOLAVAN I
LYCKSELE - PÅVERKAN PÅ
KULTURMILJÖN



2024-01-31

1 Bakgrund

En detaljplan ska upprättas vars syfte är att pröva exploatering på Tjärhovet 4 och 5 i Lycksele centrala delar. En ökad exploatering förutsätter utfyllnad av del av vattenspegel i anslutning till den stenvalvsbro som finns på platsen. Då bron har kulturhistoriskt värde har det bedömts att en påverkansanalys med kulturmiljöhänsyn bör göras.

2 Bron

2.1 Kort historik

År 1752 kom en kunglig förordning som stadgade att broar längs allmänna vägar skulle byggas av sten. Först under andra hälften av 1800 talet blev dock stenbroar vanliga i kustlandet i Norr- och Västerbotten.

Stenvalvsbron vid Djupskolavan i Lycksele är byggd 1860. Någon gång på 1970-talet breddades och förstärktes den med en betongplatta. Det framgår inte av någon uppgift men troligen fick den sitt nuvarande räcke vid det tillfället.

2.2 Beskrivning

Bron är byggd i granit i kallmur. Den har två valv som är relativt små mot bronns hela synliga mur. Den utgör idag en del av Storgatan i Lycksele.

Enligt beskrivning i Riksantikvariets Fornsök är den 47 m lång, 9 m bred och 4 m hög, har två spann 3,5 m breda och 2 m höga. Den är byggd av tuktad gråsten som vanligen är 0,5-1,2 m långa och 0,2-0,5 höga. Betongen sticker ut ca 2 dm på var sida och är 0,6 m hög. Den har ett räcke av järnrör på betongplintar.

Den är en av de äldre broarna i länet. Men uppgifterna om vilken som är äldst går isär.

Bron är idag en del av Storgatan med gång- och biltrafik. Den har vattenspeglar med parkliknande stränder på båda sidor och kan delvis tydas som en del i Lycksele stadspark. Den östra vattenspegeln har tidigare varit en del av den större vattenmiljön tillhörande Umeälven så bron har haft en viktig funktion för den landburna kommunikationen längs med älven.

Den ursprungliga konstruktionen i sten är synlig på olika sätt och i olika grad från båda sidorna. Från E12, Vilhelminavägen och den parkeringsyta som finns på Tjärhovet 5 så är den bitvis synlig mellan träd och annan vegetation. Från gångstråken i parken på den västra sidan är den väl exponerad.

Vattenvegetationen kring bron är dock relativt kraftig idag vilket gör bron mindre avläsbar som bro.



Flygbild från öster. Bron vid vattenspegeln till vänster.

2.3 Kulturmiljövärde

2.3.1 Skrifter och annat

2.3.1.1 Broar i Västerbottens län – en kulturhistorisk inventering 13.1995.

Bron finns upptagen i ”Broar i Västerbottens län – en kulturhistorisk inventering 13.1995.” upprättad av Länsstyrelsen i Västerbotten.

Där har broarna klassificerats ur ett kulturmiljömässigt perspektiv. Bron över Djupskolavan har klassificerats som Klass 1A. Det innebär att bron anses utgöra en framträdande representant för en viss tids brobyggnadskonst och att den på grund av sitt tekniska och/eller estetiska utförande äger särskilt intresse.

Allmänt anges också att en bro kulturhistoriska värde påverkas av flera faktorer. I första hand av om den är en god representant för sin typ av bro och sin tid. Broar speglar också länets kommunikationshistoria då de ligger längs tidigare sträckningar av de stora genomfartsvägarna. Ofta har vägdragningen styrts av vad som varit möjliga broläggningar. I broarnas konstruktion kan också avläsas teknikhistoria.

2.3.1.2 Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län

Det finns även en skrift utgiven 2001 av de båda nordligaste länen och Trafikverket. ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”. (Länsstyrelsen i Västerbottens län Meddelande 2.2001. m fl). I den finns kulturhistoriskt värdefulla vägsträckningar presenterade. Objekt som broar med mera är inte presenterade annat än som prickar på karta och i lista. En

tolkning av kartan visar att det troligen är bron vid Djupskolavan som är utmärkt som värdefull.

2.3.1.3 Riksantikvarieämbetets Fornsök

Bron finns med i Raä Fornsök märkt som Fornlämning. Objekt L1939:8194 Bro.

Som bro definieras: "Byggnadsverk som leder väg, järnväg, kanal eller vattenledning etc. över ett hinder, såsom korsande väg, järnväg, vattendrag eller ravin."

Kommentaren till denna definition är: "Avser äldre stenvalvbroar men även större och äldre träbroar. Avser inte kavelbroar, dessa återfinns under Färdväg. Avser även viadukt och akvedukt. Broar som utgör byggnadsminnen nyregistreras inte."

Kommentaren till antikvarisk bedömning är: "Bro bedöms som fornlämning om den uppfyller kulturmiljölagens övergripande rekvisit forna tider, äldre tiders bruk och varaktigt övergiven och den kan antas ha tillkommit före 1850.

Stenvalvbroar vars tillkomsttid kan antas vara före 1850 och som uppfyller de överordnade rekvisiten kan bedömas som fornlämning. För att kulturmiljölagens rekvisit varaktigt övergiven ska anses vara uppfyllt bör bron ha upphört att användas för den eller de verksamheter för vilken den från början varit avsedd. Stenvalvbroar representerar en teknik som i princip inte används idag vid nybyggnation av broar och därmed anses den typen av broar uppfylla rekvisitet äldre tiders bruk. Övriga typer av broar bedöms endast i undantagsfall som fornlämning."

Den äldre bron representerar en äldre teknik och bedöms därför av Riksantikvarieämbetet som fornlämning.

2.3.2 Bedömning

Utifrån ovanstående skrifter och en allmän kulturmiljövärdesbedömning torde bron kunna tillskrivas några värdeord.

2.3.2.1 Upplevelsevärde/miljöskapande värde

Landets stenvalvsbroar ersätts mer och mer med nya broar men ibland är resterna synbara från den nya vägsträckningen med ny bro. Genom att bron vid Djupskolavan är i användning underhålls den.

Bron har ett upplevelsevärde genom sin synbarhet dels från E12 och dels från gångvägar och sittplatser inom Lycksele stadspark.

Den har också ett miljöskapande värde som del i parkmiljön och som ett objekt som berättar om en annan tid.

Värdet är delvis påverkat av pågjutningen men den är relativt enkel och anspråkslös och tar inte all uppmärksamhet från den gamla delen. Den berättar också en del av historien.

2.3.2.2 Teknikhistoriskt värde

Bron har också ett avläsbart teknikhistoriskt värde. Stenbrons konstruktion är tydlig med brosidor och valv. Den pågjutna delen visar på ändrad teknik och förändrade förutsättningar i trafiken.

2.3.2.3 Kommunikationshistoria

Bron har också ett kommunikationshistoriskt värde då den ligger på ursprunglig plats och därmed visar på en äldre vägsträckning.

3 Påverkan vid åtgärder kring bron

Bron har troligen kortare synlighet idag än den haft tidigare och den norra valvbågen ligger nära slänt idag.

De värden som påverkas vid åtgärder kring bron torde främst vara upplevelsevärdet och det miljöskapande värdet. De teknikhistoriska och kommunikationshistoriska värdena påverkas inte så länge inga fysiska åtgärder utförs på de ännu synliga delarna av konstruktionen.

I diskussionerna som förs med anledning av ny detaljplan för Tjärhovet 5 finns tankar om att utöka markytan genom att fylla delar av vattenspegeln öster om bron.

Så länge en fyllning inte sträcker sig mot brosidan påverkas inte bron fysiskt utan påverkan sker på upplevelsen och det miljöskapande värdet gentemot trafiken på E12. Bron blir mindre synbar från E12 med en kortare exponeringssträcka. Denna påverkan blir än större om markytan på södra delen av utfyllnad närmast dammen förses med någon byggnad. Påverkan kan dock ha olika grad beroende på hur hög en eventuell fyllning görs.

E12 är byggd på en utfylld bank längs med Umeälven så historiskt sett har man överhuvudtaget inte upplevt brons östra sida från land förut.

Vyn minskas från E12 men påverkas inte nämnvärt från Vilhelminavägen då eventuell fyllning och byggnader bildar fond i vyn. Detta kan dock bli en påverkan i form av att bron får en mindre framträdande roll i miljön.

En utfyllnad påverkar också vattenspegelns form från en relativt liksidig form till en avlång form som mer för tanken till en bassäng.

Upplevelsen för gående och cyklister sker främst från väster och parken och påverkas inte av åtgärder på Tjärhovet. Möjligtvis kan en viss påverkan ske om markytan förses med någon byggnad. Bron kan få en mindre framträdande roll i miljön.

4 Tankar om åtgärder

För att påverkan på värdena ska bli mindre synbara eller minimeras eller till och med höja upplevelse- och det miljöskapande värdet kan vissa åtgärder vidtas. Vissa åtgärder kan regleras i en eventuell detaljplan medan annat rör skötsel, utveckling av omgivning och underhåll.

En utfyllnad i vattenspegeln för att erhålla större markyta påverkar upplevelse- och det miljöskapande värdet i olika grad beroende på hur den utförs. En fyllning i nivå med befintlig parkeringsyta och med en brant slänt i rak linje påverkar mest och bör undvikas. En lägre fyllning med lång slänt eller en fyllning i olika nivåer och med mjuk strandkant med grönska bibehåller mer av karaktären på vattenspegeln och tillåter bron att exponeras på en nivå liknande den som finns idag. Byggnader bör inte tillåtas på den södra halvan av fastigheten Tjärhovet 5.

Men ingen utfyllnad alls är att föredra för att bibehålla vattenspegelns utbredning formmässigt.

För icke bilburna är synbarheten och därmed upplevelsen av bron främst från parken på den västra sidan. För att förstärka upplevelsen av bron och det miljöskapande värdet bör vegetationen framför bron rensas.

Och för att synliggöra bron än mer kan parkmiljön på bägge sidor av bron förstärkas och utformas så att brons exponering för fotgängare och cyklister ökar.

5 Slutsats

Upplevelse- och det miljöskapande värdet av bron på dess östra sida påverkas av en utfyllnad eller byggnad. Påverkan kan mildras med olika lösningar för utfyllnaden. Ingen fysisk påverkan på övriga värden påverkas inte.

Utbredningen på vattenspegeln på brons västra sida bör helst inte förändras.

För att öka upplevelse- och det miljöskapande värdet kan vegetation intill bron rensas bort.

Inger Olsson
Arkitekt SAR/MSA