

# PM Kulturmiljö, förändring av vägnät – Ön

Upprättad av Clas Ternström  
 Uppdragsnummer 30013411  
 Uppdrag MKB DP Norra Ön Umeå  
 Kund Umeå kommun  
 Uppdragsledare Eva Espling

## 1. Inledning

Ön är belägen i Umeälven och är kringfluten av Storån på östra sidan och Lillån på västra sidan (Figur 1). Ön är omkring 2,7 kilometer lång och drygt 600 meter bred och här finns ett hundratal hushåll och ett mindre antal näringsverksamheter. Ön är flack och är i huvudsak uppbyggd av älvssediment av sand. Idag består större delen av norra Ön av åkermark, igenväxande åkermark och tomtmark. Högsta höjd är omkring nio meter över havet vid Önabben i norr, för att sedan avta mot söder.



Figur 1. Öns läge i Umeälven med Umeå stad i förgrunden. Foto från norr Jan Norrman, Riksantikvarieämbetet (CC0 1.0).

### 1.1 Begrepp och förtydliganden

Vägbana	Den asfalterade del av vägen som man kör på
Körbana	Den asfalterade del av vägen som man kör på
Vägområde	Allt det som ingår i vägens konstruktion (vägbana, slänter och diken)
Grundsättning	(i hänseende till byggnader) Det finns en rad olika typer av fundament som äldre byggnader står på. Dessa har olika förutsättningar att tåla förändringar i markförhållanden. Grundsättning är ett samlingsnamn för olika grunder.
Samråd med antikvarie	Antikvarien är med redan i projekteringsstadiet för att undvika framtida hinder i projekteringen
Stämman av med antikvarie	Projekteringen fortgår utefter det underlag som redan finns. Vid fasta etapper i projekteringsstadiet skickas underlagen till antikvarie för påseende. Problematik kan på så vis fångas upp i ett tidigt stadie och i bästa fall elimineras.

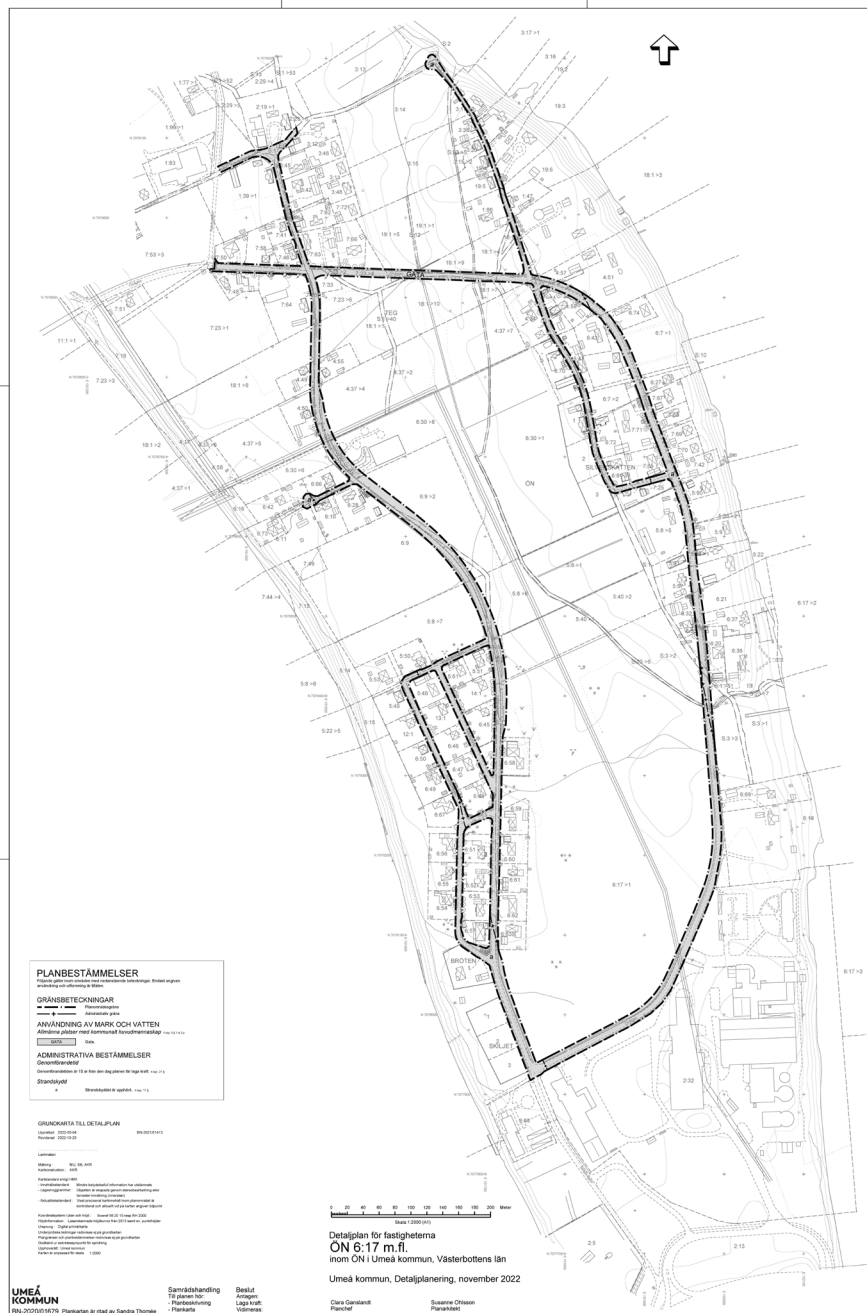
## 1.2 Bakgrund och problematik

Umeå kommun utreder i detaljplan huruvida vägnätet på Ön helt eller delvis ska ha kommunalt eller enskilt huvudmannaskap till följd av exploateringen på Norra Ön. Att kommunen tar över ansvaret för vägarna, ett kommunalt huvudmannaskap, medför högre krav på bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet, med bland annat belysning och andra anordningar för trafiksäkerhet. Även vinterväghållning är en viktig fråga då kommunen inte får lägga upp snö samt leda in vägdagvatten på privata fastigheter. Kommunen är skyldig att finansiera drift och underhåll av vägarna vid ett kommunalt huvudmannaskap. För de vägar som kommunen eventuellt tar över så kommer vägområdet alltså att behöva breddas för att klara kraven för kommunal standard. Inom vägområdet ska vägens samtliga funktioner inrymmas, exempelvis dike och körbanor (Se figur 2). Följande PM utgör ett vägledande underlag vid kommande planering.

Vägar	Nuvarande vägområdesbredd (m)	Förslag på ny vägområdesbredd (m)
Muddervägen	4,5–5	8
Hakegränd	5–6	8
Storåvägen norr	3,6–4	5,5
Storåvägen söder	3,5–8	8
Lillåvägen	4–5	7–8
Insticksgata Skiljevägen	4,5–5,5	8
Skiljevägen	6–12	10,5–14,5
Övägen	6–12	10,5

Figur 2. Nuvarande vägområdesbredd och förslag på nytt vägområde. Angivna mått är ungefärliga och kan avvika för olika delar av sträckorna.

Föreslagna åtgärder innebär även en minskning av fastighetsstorlekar samt att till exempel eventuella träd och buskar nära vägområdet kan behövas tas bort. Analysen har ursprungligen genomförts som en skrivbordsstudie utifrån befintligt kunskapsunderlag. Analysen har sedermera kompletterats utifrån ett fältbesök av byggnadsantikvarie vid Västerbottens museum. I en revidering inkom kommunen med exaktare mätningar. Ny fältstudie har inte genomförts efter de nya måtten. Denna PM bedöms vara aktuell trots detta.



Figur 3. Utkast över planområdets avgränsning, ej fastställt. Plankarta ÖN 6.17 m.fl rev 221006-A1-S (2). Bilden finns även som bilaga till denna PM.

## 2. Syfte

Detta arbete ska utreda och beskriva nuläget och planförslagets påverkan på kulturmiljön. Uppdraget innebär att ta fram en PM som tar upp följande:

- En beskrivning av kulturmiljön och kulturlandskapet på Ön idag och identifiera de kulturhistoriska värdena.
- Utreda och beskriva hur identifierade värden i kulturmiljön och kulturlandskapet påverkas av föreslagen breddning av vägnätet/ändring av vägsektioner, ändringar av befintliga fastighetsstorlekar samt övriga förslag till förändringar enligt planförslaget.
- Värdera de identifierade konsekvenserna och föreslå åtgärder för hur påverkan på kulturmiljön och kulturlandskap kan minimeras.

### 3. Historik

Ön utgör en mosaikartad jordbruksbygd etablerad under sen medeltid, då landhöjningen torrlade marken. Det saknas därför fornlämningar från förhistorisk tid och medeltid.

År 1571 fanns nio bönder i byn och en geometrisk avmätning från år 1642 visar nio gårdar (Figur 4). De två delarna av byn kallades vid denna tid "Ytheröön" och "Öffuer Önn". Gårdarna hade gemensam utmark på älvens östra sida med beten och ängsmarker, samt även kvarnar i bäckarna. Jordbruksekonomi kompletterades med fiske efter främst lax.



Figur 4. Geometrisk avmätning över Ön från år 1642 med de nio gårdarna markerade. Lantmäteriet akt Z31-171:Z1:104-5.



Figur 5. Storskifteskarta över Ön från år 1796. Oredigerad jmf med Figur 6. Lantmäteriet akt Z31-171:3.



Under 1800-talets senare del byggdes ett antal sommarvillor av stadens borgare. Vid tiden för laga skifte på 1870-talet låg bebyggelsen på Ön i samma läge som på 1600-talet, men hade utökats något. Flera gårdstomter på laga skifteskartan kan återfinnas än idag. Ett flertal gårdar, liksom mycket skog, brann dock ned vid stadsbranden år 1888. Landförbindelsen via Ö-bron byggdes vid 1900-talets början och var vid denna tid en hängbro. På 1970-talet revs hängbron och den nuvarande bron byggdes strax norr om det äldre brofästet.



*Figur 7. Öns läge i Umeälven med Umeå stad i förgrunden. Foto från norr Jan Norrman, Riksantikvarieämbetet (CC0 1.0).*

Under 1900-talet blir flottningen en mycket viktig verksamhet. Flottningen skedde i Lillån och mellan åren 1915 och 1967 anlades tre skiljeställen på Ön. Dessa kan ses på ortofoton från 1960-talet och även på ekonomiska kartan från 1940-talet. Arvet efter flottningen kan ses i bland annat namnet Flottarbyn och fastighetsnamn som Bröten och Skiljet på Öns västra sida. Under slutet av 1940-talet anlades en egnahemsbebyggelse på Öns västra sida, dagens Flottarbyn (Figur 8). Under 1970-talet tog transporter av timmer på land över och flottningen blev utkonkurrerad för att år 1980 helt upphöra.

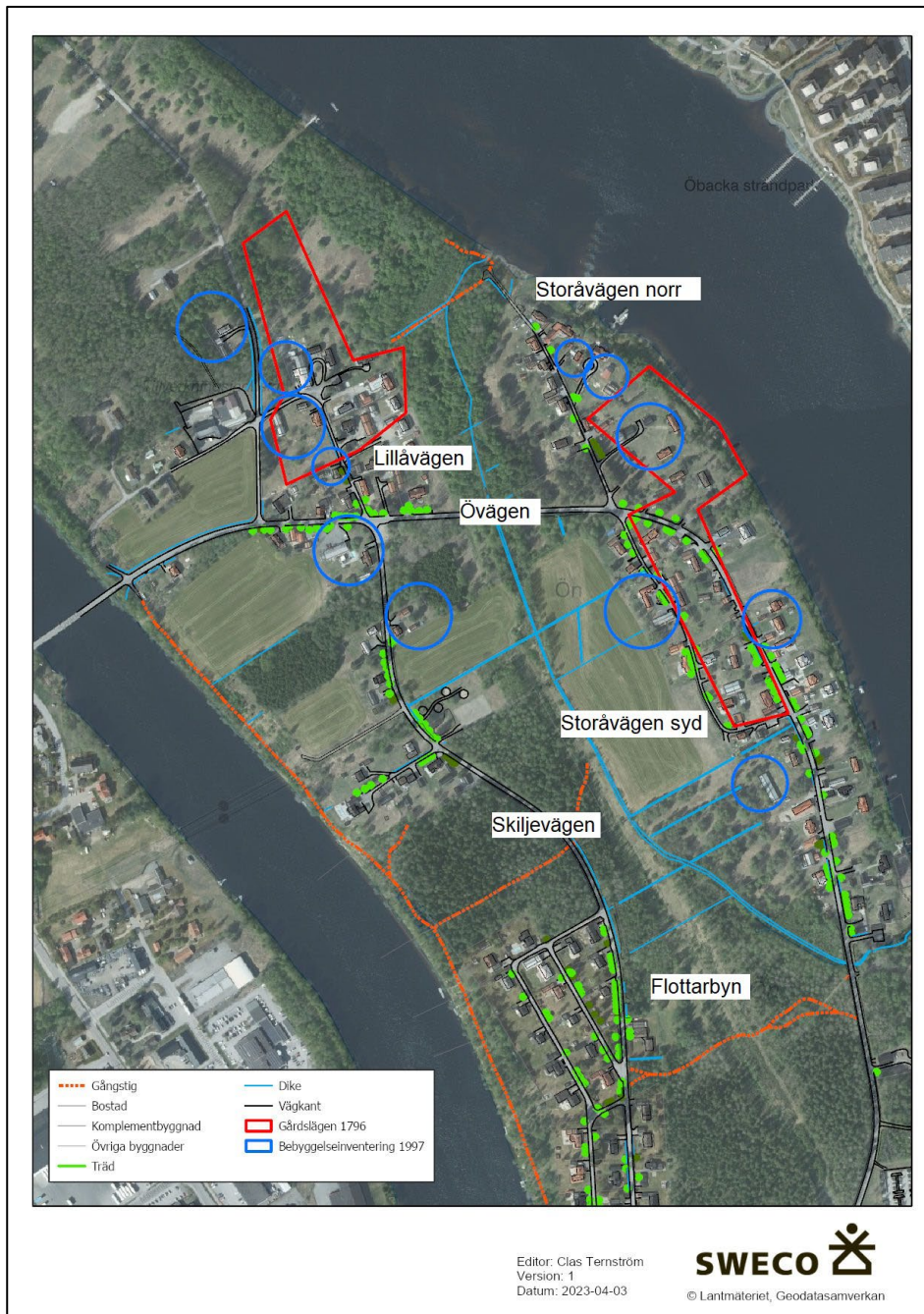
## 4. Dagens förhållanden och kulturvärden

Kännetecknande för Öns by är raderna med bebyggelse längs byvägarna Övägen, Storåvägen, Lillåvägen och Skiljevägen (Figur 8). På de historiska gårdstomterna utgörs bebyggelsen av friliggande enbostadshus och ekonomibyggnader (Figur 6 och 5). I området finns blandad bebyggelse, från äldre jordbruksbebyggelse till modernare bostäder, som visar på lång kontinuitet. En del äldre, välbevarade fastigheter med tydlig agrar koppling finns i form av ekonomibyggnader. Inslag av bebyggelse från 1900-talets första hälft finns i form av egnahemsvillor.

Den kulturhistoriska bebyggelseinventeringen som utfördes på 1990-talet identifierade två kulturhistoriskt värdefulla områden. Dessa är den norra delen av ön med den mesta av bybebyggelsen, och det gamla skiljestället i sydväst. De två delarna av byn är kända sedan 1500-talet (jämför Figur 4). Vägnätet har delvis förändrats under 1900-talet (Figur 6 och 6). Bebyggelsen har främst förändrats genom ombyggnation än genom förtätning och nylokalisering. Ändå finns en klart läsbar historisk struktur bland bebyggelsen.

Ön har ett småskaligt vägnät med smala gator vid de historiska gårdstomterna (Figur 6 och 5). Här är vägnas strukturer i stort bevarade sedan de anlades. Området har utvecklats med tiden och nya vägar har då tillkommit. Bebyggelsen i den gamla jordbruksbyn från 1700- och 1800-talen är till vissa delar bevarad och läsbara idag (Figur 8). Den gamla bybebyggelsen ligger ofta i direkt kontakt med vägen. Nuvarande vägsektioner på Ön är smala och vägarna har enskilt huvudmannaskap. Sektionen på vägarna är idag som bredast cirka 12 meter och som smalast cirka 3,5 meter (se Figur 2). Samtliga vägar saknar trottoarer vilket ytterligare förstärker känslan av en byväg. Byggnadernas placering och närhet till vägen är en kvalitet i kulturlandskapet och innehar ett pedagogiskt kulturhistoriskt värde då det berättar om sin historia.





Figur 8. Ortofoto över Ön med gårdslägena och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse enligt bebyggelseinventering markerade. Över ortofotot ligger detaljplanens förslag på vägområde. Lantmäteriets ortofoto, Umeå kommuns plankarta (bearbetad och förenklad).

Grönstrukturen på ön är en väsentlig del av kulturlandskapet. Centralt på ön invid de historiska gårdstomterna finns ännu sammanhängande öppen odlingsmark och i norr och söder finns skogsmark (Figur 8).



Figur 9. Laga skifteskarta över Ön år 1885 med vägplanens vägnät inlagt. Det framgår att vägnätet i stort följer det historiska, men har rätats och byggts ut på flera platser. Lantmateriet akt 24-umj-1158, Topografiska webbkartan, Umeå kommuns plankarta (bearbetad och förenklad).

Inga kända fornlämningar finns på Ön. Kulturmiljöregistret uppvisar tre Övriga kulturhistoriska lämningar av sentida karaktär. De utgörs av två husgrunder och en rest av en dammvall. Ingen inventering av Skog & Historia har utförts. Bebyggelseregistret uppvisar ingen utpekad skyddad bebyggelse och inga riksintressen för kulturmiljövården enligt 3:e kap Miljöbalken innefattar Ön.

L2019:7349	Husgrund, historisk tid	Övrig kulturhistorisk lämning
L2019:7350	Husgrund, historisk tid	Övrig kulturhistorisk lämning
L2019:7351	Dammvall	Övrig kulturhistorisk lämning

## 5. Bedömning

Bedömningen av påverkan och konsekvens för kulturmiljön i denna PM berör endast de förändringar av vägnätet som föreslås och inte övriga planer på Ön. Bedömning av påverkan på kulturmiljön för ny detaljplan för Norra Ön har gjorts separat (Ternström 2022).

Vissa lösa byggnadsverk, så som carports och murar, ligger mycket nära vägen. Denna PM tar ej hänsyn till dessa såvida de inte är kulturhistoriskt värdefulla. Detta gäller även trädgårdar, buskar och träd.

Anläggning av väg medför betydande förändringar i markens beskaffenhet. Komprimering av jordmassor och vattenavledningar kan innebära allvarliga konsekvenser för byggnaders konstruktion och skick. Det är av största vikt, inte bara för landskapsbilden, att säkerställa att anläggning av väg inte drabbar byggnaderna negativt. Detta gäller för samtliga byggnader. Av denna anledning påpekas särskilt platser där äldre byggnader står i vägområdets omedelbara närhet. Vid projektering krävs stor noggrannhet och nödvändig kulturhistorisk kompetens.

Kulturmiljön består inte enbart av enskilda objekt, så som äldre byggnader eller fornlämningar utan innefattar även odlingsmark, bebyggelsestrukturer, färdvägar och siktlinjer. Odlingsytor, ekonomibyggnader, staket, vägar och andra ingrepp i landskapet berättar om de näringar som funnits på platsen och byggnadsskicket kan förtälja andra förhållanden, så som välstånd och samhällsklasser. Sammantaget ger det oss en möjlighet att uppfatta och förstå det kulturhistoriska sammanhanget.

Vid studier av historiska kartor framgår det att gränser har flyttats, tillkommit och upphört på ön. Historiska förändringar består ofta i hemmansklyvningar, ändrad användning av marken eller dess beskaffenhet. Naturligt har då också vägar letts om och anpassats efter en ny situation.

De planerade ombyggnaderna av vägområdena innebär en förändring av landskapet och riskerar därmed att påverka avläsbarheten av miljön negativt. De olika vägsträckorna har bedömts individuellt vid ett platsbesök och tar i första hand hänsyn till genomförandemöjligheterna. En generell rekommendation författas också. Samtliga alternativ behöver planeras ytterligare i samråd med antikvarie, vissa av sträckorna kräver dock enbart en enklare avstämning.

Det är eftersträvanvärt att breddning av vägområde sker på den sida av vägen där största avstånd till bebyggelse finns. Vad gäller borttagande av träd och buskar är det önskvärt att detta minimeras. Dessa går dock att ersätta med nya på annan plats. Vegetationen på Ön är en bärande del av dess kulturmiljö, men är på intet sätt ett statiskt inslag utan har förändrats över tid. Vidare kan nödvändiga installationer (så som brunnar, elskåp, belysningsstolpar, transformatorstationer, vägtrummor och räcken) anpassas till sin placering och utformning för att harmoniera med bebyggelse på de platser där det är motiverat i syfte att minska upplevelsen av moderna och/eller olämpliga inslag. Anpassningar av dessa görs normalt genom varsam gestaltning av form, färg och material.

De flesta av vägarna i fråga är idag asfalterade. Asfaltsbeläggning kom till Sverige i början på 1900-talet för att slå genom stort under 1950-talet. Vägbeläggningen kan vara föremål för vidare diskussion vid detaljerad utformning, förslagsvis beskrivs lämplig beläggning – eller riktlinjer för dito - i detaljplan. De mindre belastade vägarna kan eventuellt förses med en mindre hårdgjord yta. Idag är vägarna asfalterade vilket ger ett mycket skarpt och

statiskt intryck i en annars organisk miljö. Denna skada på kulturmiljön är idag redan gjord men blir föremål för omvärdering vid en ny utformning av vägar. Grusvägar och oljegrus är ofta, ur kulturmiljösynpunkt, bättre för byamjöer då dessa ger ett mjukare och mer naturligt intryck. Avvägning mot trafiksituationen behöver dock göras. Dikningen är också främmande för området och bedöms göra viss skada på kulturmiljön, dock står detta i proportion till att avleda vatten för att undvika skada på fastigheterna. Dikena kommer med tiden att växa igen och sticka ut desto mindre än när de är nyligt anlagda.

De identifierade kulturhistoriska värdena är miljöerna och vissa byggnader vid de gamla gårdstomterna (se Figur 6, 5 och 6). Beträffande egnahemsområdet Flottarebyn bedöms de planerade förändringarna av vägnätet inte innebära några större negativa konsekvenser för kulturmiljön då området är alltför förändrat, något som påtalades redan vid bebyggelseinventeringen på 1990-talet. En egnahemsmiljö är därtill desto tåligare för ett modernare vägnät.

## Generella riktlinjer

För illustrationer hänvisas till bilaga 2, föreslagna sektioner.

Alla ingrepp påverkar kulturmiljön, några mer och andra mindre. Begreppet kulturmiljö avser hela den av människor påverkade miljön, alltså enskilda anläggningar eller hela områden som i varierande grad präglats av människans verksamhet och aktivitet. På Ön är den agrara historien påtaglig, vilket är en verksamhet som påverkat hela området. Generellt sett finns det alltså ett stort överlapp i landskapsbild och kulturhistoriska värden. På Ön råder en landskapsbild som är präglad av sin agrara historia. Bebyggelsen har en byakarakter med organiskt placerade tomter mot en enkel väg. Det finns kulturhistoriska värden bland annat i enkelheten, att alla trafikanter samsas på samma väg och att det är ett öppet kulturlandskap som är lätt att överskåda. Skolorna i landskapet är mänskliga och de mindre vägbredderna ger ett tryggt intryck. Breddning av vägområdet innebär att flera av dessa värden riskerar skadas varför generella riktlinjer bör uppföras.

Undvik i största möjliga mån chikaner och andra farthinder. Om dessa måste uppföras bör dessa gestaltas omsorgsfullt efter områdets karaktär. Krossdiken, bullerplank och andra tillägg bör också gestaltas varsamt.

Alla gårdsgårdar bör återställas om de blir föremål för flyttning, oavsett om dessa är äldre eller inte. Gårdsgårdarna är en värdebärare för det agrara landskapet och platsens historia.

Anpassa vägbeläggningen för den trafik som råder. Anlägg gärna enklare, grusade, vägar där det är möjligt.

Där bebyggelsen idag ligger nära vägområdet bör körbanan ligga kvar i åtminstone ungefärligt befintligt läge. Där bebyggelsen står tätt intill vägbanan kan justering av vägbanans placering endast utföras i samråd med antikvarie.

## Muddervägen

Tåligheten för området är hög och den tilltänkta åtgärden bedöms inte utgöra någon påtaglig skada på kulturmiljön. Stäm dock av med antikvarie vid detaljerad utformning.

## Hakegränd

Tåligheten för området är hög och den tilltänkta åtgärden bedöms inte utgöra någon påtaglig skada på kulturmiljön. Stäm dock av med antikvarie vid den vidare planeringen.

## Storåvägen, norr

Längs denna väg står fastigheterna mycket nära vägområdet. Breddning av vägområdet hade inneburit att byggnaderna står kloss an vägområdet vilket dels påverkar landskapsbilden negativt och befaras innebära skada på byggnadernas tekniska egenskaper. Ett viktigt värde för landskapsbilden är de strimmor av grönyta på vardera sida vägbanan. Breddning av vägområdet är här olämplig. Bitvis finns utrymme för breddning för diken på ena sidan, vilket kan utföras såvida det inte sker i närhet av befintliga byggnader. På vissa platser skulle det gå att anlägga mötesplats och snöupplag. Vändplanen här är den enda av ytorna som inte blivit asfalterad. Asfaltering bör undvikas om möjligt.

## Storåvägen, söder

Längs denna väg står fastigheterna mycket nära vägområdet. Breddning av vägområdet hade inneburit att byggnaderna står kloss an vägområdet vilket påverkar områdets kulturhistoriska värden negativt, dels genom att landskapsbilden förändras och befaras innebära skada på byggnadernas tekniska egenskaper. Ett viktigt värde för landskapsbilden är de strimmor av grönyta på vardera sida vägbanan. Breddning av vägområdet är här olämplig. Bitvis finns utrymme för breddning för diken på ena sidan, vilket kan utföras såvida det inte sker i närhet av befintliga byggnader. På vissa platser skulle det gå att anlägga mötesplats och mindre snöupplag.



Figur 10. Storåvägen, södra. Fastigheterna längs står mycket nära vägen.  
© Västerbottens museum. Foto: Marcus Bengtsson. Datum: 2023-05-24.

## Lillåvägen

Området har tillräcklig tålighet för att breddning av vägområdet ska kunna göras utan påtaglig skada på kulturvärden. Det ska dock påpekas att de norra delarna har äldre fastigheter nära vägen och en noggrann detaljerad utformning bör göras i samråd med antikvarie.

## Insticksgata, Skiljevägen

Breddning av vägområde kan utföras utan påtaglig skada på kulturvärden. I underlaget framgår det att fråga om vändzon för större servicefordon har diskuterats. Ska en sådan anläggas behöver denna gestaltas och placeras i samråd med antikvarie för att bibehålla landskapsbildens karaktär.

## Skiljevägen

Området har hög tålighet och föreslagen breddning av vägområdet bedöms kunna utföras utan påtaglig skada på kulturvärden. Det ska dock påpekas att vissa fastigheter står mycket nära vägen och nogsam utformning behöver göras.

I underlaget anges att mötet med Muddervägen ska rätas ut så att denna står vinkelrätt mot Skiljevägen. Detta innebär en viss negativ inverkan på karaktären med sin befintliga Y-korsning. Byvägar utformades efter landskap och behov och fick således en organisk karaktär. Skarpa korsningar är ofta en produkt av en stadsmässig planering och blir således till viss del främmande för området. Ska mötet mellan vägarna justeras bör detta ske i samråd med antikvarie.

## Övägen

Anläggandet av separat gångbana skadar kulturmiljön och påverkar områdets karaktär negativt då det tar bort funktionen byväg där alla trafikanter samsas. Breddning av vägområdet bedöms däremot inte skada kulturmiljön påtagligt. Skadan ska ställas i proportion till den förbättring av trafiksituationen som det innebär, vid vilket trafiksäkerheten kan anses väga tungt.

En separat gångbana och bredare vägområde befaras höja hastigheten på biltrafikanterna vilket påverkar upplevelsen av platsens byväg negativt. Höjd hastighet torde också innebära högre bullernivå varför bullerplank eller andra ljudabsorberande anläggningar kan komma att behövas. Bullerplank påverkar kulturmiljön i mycket hög utsträckning och ska i görligaste mån undvikas. Dessa konsekvenser framkommer inte i underlaget men bör utredas ytterligare.

Rekommendation att fortsätta hålla hastigheterna låga genom skyltning för att inte spä på känslan av landsväg. Behåll byvägshastigheterna.

Någon enstaka fastighet står mycket nära vägen varför detaljerad utformning måste göras noggrant och i samråd med antikvarie.

## Slutsats

Området besitter höga kulturhistoriska värden som bärs upp av landskapsbilden. Breddning av vägområdet behöver inte nödvändigtvis göra skada på kulturvärdena men behöver utformas med omsorg för platsen. I denna PM finns beskrivet generella riktlinjer och en närmare beskrivning av konsekvenser per vägsträcka, som redovisas i respektive kapitel. Vissa områden är känsligare än andra och behöver därmed projekteras i samråd med antikvarie. Andra områden är desto tåligare. Åtgärder i dessa områden stäms dock av med antikvarie löpande. I några områden är breddning av vägområdet direkt olämpligt ur kulturhistorisk synpunkt. På grund av uppdragets art har mer detaljerade beskrivningar inte kunnat göras.

Ett av de största karaktärsdragen för området är att alla trafikanter, fotgängare såväl som bilister, samsas på samma väg. Det är givetvis problematiskt ur trafiksäkerhetssynpunkt men måste viktas vid varje enskilt fall. Separat gångbana har föreslagits längs de mer trafikerade lederna. Detta torde vara den största skadan på kulturmiljön men bedöms ändå kunna genomföras på ett tillfredsställande vis vid omsorgsfull gestaltning och placering samt i samråd med antikvarie.

I underlaget har inte heller kringliggande anläggningar (exempelvis belysning, elskåp, ljudabsorbenter, vägtrummor, chikaner och skyltar) framkommit. Det är av mycket stor vikt att antikvarie är med vid placering och gestaltning av dessa.



## 6. Källor

Sandén, E. 2020. Arkeologisk utredning på fastigheterna Ön 1:44, 1:96 m fl, Umeå kommun och socken, Västerbottens län, 2019. Rapport Västerbottens Museum, uppdragsverksamheten dnr 468/19.

Kulturhistorisk bebyggelseinventering Del 1, 1997, Umeå tätort, Västerbottens Museum, Umeå kommun, Stadsbyggnadskontoret.

Ternström, C. 2022. PM Kulturmiljöbedömning detaljplan Ön, Umeå. Sweco.

### 6.1 Lantmäterimyndighetens arkiv

Akt 24-umj-1158, Ön m fl, laga skifte 1885

### 6.2 Lantmäteristyrelsens arkiv

Akt Z31-171:Z1:104-5, Ön. Geometrisk avmätning 1642

Akt Z31-171:1, Ön. Geometrisk avmätning 1709

Akt Z31-171:3, Ön. Storskifte på inägor 1796

## 7. Bilagor

1. *Plankarta Ön 6:17 m.fl. rev 221006-A1-S (2)*  
Karta över de tilltänkta breddningarna.
2. *Föreslagna sektioner*  
Sektionsritningar för tilltänkt anläggning. Dessa ska förstås som ett grovt utkast.