

Kulturmiljö
1:e antikvarie U. Larsson
Datum 2017-04-20
Diarienummer VA 2017-00248
Ert diarienummer 2016/030

Skara kommun
Kommunstyrelsen
532 88 SKARA

Angående planprogram för stationsområdet, Skara stad Skara kommun, Västra Götalands län

Västarvet har tagit del av rubricerade planprogram, och vill härmed framföra följande synpunkter.

I den inledande delen av planprogrammet redogörs för syfte och mål med programmet. Främst nämns förtätning av stadsstrukturen och att skapa nya centrala stadsrum med förutsättningar för bostäder och verksamheter att utvecklas, liksom att överbygga den barriär som stationsområdet idag upplevs som mellan de södra och norra delarna av tätorten. Ambitionen med programmet uppges vara att skapa en mötesplats som har förankring i Skaras kulturarv och målet är att ta fram ett samlat underlag som beskriver möjligheterna att utveckla området från en baksida mot en mer blandad stadsdel. Västarvet har förståelse för syfte, mål och ambitioner i programmet, men ser samtidigt en motsättning i planerna att flytta en viktig del av Skaras kulturarv i form av de sista resterna av den smalspåriga järnvägsknuten till ett läge långt från stationsområdets kärna.

Järnvägens etablering har haft en mycket stor betydelse för Skaras historiska utveckling. I och med att Lidköping – Skara – Stenstorps Järnväg öppnade för trafik 1874 förbättrades kommunikationer och kontakter med omvärlden, vilket i likhet med många andra orter bl.a. innebar ett uppsving för näringslivet. I järnvägens spår följde inte bara stationsområdets utveckling, utan även andra delar av staden påverkades, t.ex. i form av anläggandet av Skaras mest stadsmässiga gata, Järnväggsgatan, där bl.a. stadshotellet uppfördes vid samma tid. Även andra delar av staden kom att påverkas av järnvägens sträckning i form av hur nya områden för såväl bostäder som handel och industri planerades. Den första järnvägssträckningen följdes av smalspåriga linjer till Kinnekulle, Göteborg och Timmersdala under sent 1800- och tidigt 1900-tal, och efter att Skövde – Axvalls Järnväg öppnat för trafik 1904 fick man via Axvall även järnvägsförbindelse med Skövde. I början av 1900-talet hade Skaras betydelse som smalspårig järnvägsknut vuxit,

enligt vissa källor till en av Europas största, och en stor del av stadens befolkning var genom anställningar eller på annat sätt beroende av järnvägen. Stationsområdet omfattade inte bara stationshuset, utan i det vidsträckta området fanns bl.a. även verkstäder, lokstall, godsmagasin och spårområden. 1939 års riksdagsbeslut att förstatliga hela järnvägsnätet fick, i kombination med konkurrens från den framväxande buss- och lastbilstrafiken, som effekt att många av de smalspåriga järnvägsbanorna runt om i landet lades ned, så även i Skaraborg. Skaras betydelse som järnvägsknut minskade från omkring 1960. År 1970 upphörde persontrafiken på Västgötabanan och 1984 lämnade den sista godstransporten på järnväg Skara.

Att järnvägsepoken varit av stor vikt för Skaras historiska utveckling och en väsentlig del av stadens kulturarv torde vara oomtvistat. Ämnet avhandlas i flera olika källor, bl.a. i ett eget kapitel, författat av Ingemar Landin, i den tredje delen av bokverket om Skaras historia, utgiven 2011. Idag återstår en liten rest av denna viktiga epok i form av museijärnvägen mellan Skara och Lundsbrunn, som enligt Västtarvet är av yttersta vikt för förståelsen av vilken betydelse järnvägen har haft för Skara. Likaså är den ideella verksamhet som museijärnvägsföreningen bedriver viktig för att hålla detta kulturarv levande, en verksamhet som med försämrade villkor riskerar att äventyras. Det finns enligt Västtarvet ett stort historiskt och pedagogiskt värde i att museijärnvägen även i framtiden sträcker sig mellan de två orternas stationshus, d.v.s. de platser där man som resenär steg på tåget. Fysiska spår efter äldre verksamhet kan aldrig till fullo ersättas med information om stationsområdets historia, inte heller genom att gång- och cykelstråk eller anpassad markanläggning förläggs i järnvägens forna sträckning.

Stationshuset, godsmagasinet och järnvägshotellet nämns i de olika textavsnitt som behandlar kulturmiljön i planprogrammet och miljökonsekvensbeskrivningen, vilket är bra. Men endast på något enstaka ställe framhåller man spårområdet som en del av kulturmiljön, vilket enligt Västtarvet är förvånande och vittnar om en föråldrad syn på begreppet kulturmiljö. Att som i miljökonsekvensbeskrivningen hävda att det alternativ som innebär att spårområdet reduceras till området öster om Kämpagatan endast medför små eller obetydliga negativa konsekvenser för kulturmiljön, är enligt Västtarvet en helt felaktig bedömning. Detta alternativ skulle tvärt om högst påtagligt minska möjligheten att förstå stationsområdets historiska bakgrund, uppbyggnad och funktion, och därmed medföra mycket negativa konsekvenser för kulturmiljön. Genom en flytt av museijärnvägen från det nuvarande stationsområdet till området öster om Kämpagatan förlorar man kopplingen till den stationsmiljö, som en gång var en plats full av liv och av stor betydelse för staden Skara.

Med hänvisning till de inledande beskrivningarna av syfte, mål och ambitioner i planprogrammet är det Västarvets bestämda uppfattning att resterna av den för staden så viktiga järnvägsepoken, liksom den verksamhet som bedrivs vid museijärnvägen för att bevara och levandegöra detta kulturarv, i allra högsta grad även i framtiden hör hemma i ett stationsområde där olika verksamheter utvecklas och där man strävar efter att skapa en mötesplats med förankring i Skaras kulturarv. Museijärnvägen och den verksamhet som bedrivs där lockar varje säsong stora mängder besökare och ortsbor till stationsområdet. En mötesplats vid stationsområdet som gör anspråk på att ha förankring i Skaras kulturarv, men där järnvägsspåren och museijärnvägen är förpassad till området öster om Kämpagatan, skulle enligt Västarvet upplevas som utarmad, medan ett bevarade skulle bidra till den blandade stadsdel som beskrivs som ett mål med programmet. Västarvet vill i sammanhanget påtala att det finns goda exempel på stationsmiljöer i Sverige, exempelvis i Uppsala, där man i samband med ombyggnad av stationsområden lyckats förena ett modernt resecentrum med bevarad museijärnväg.

Utöver synpunkten att den värdefulla kulturmiljö som stationsområdet utgör med alla sina kvarvarande komponenter, skulle påverkas mycket negativt av att spårområdet reduceras till området öster om Kämpagatan, ställer sig Västarvet även mycket tveksam till förslaget att uppföra byggnader i sex våningar i denna miljö. Så hög bebyggelse riskerar, utöver de negativa effekter i form av skuggverkan mm, som nämns i program och miljökonsekvensbeskrivning, även att påverka stadsbilden i anslutning till betydligt lägre bebyggelse i planområdets centrala del respektive de historiska lämningarna vid Gällkvistborgen.

Västarvet Kulturmiljö



Ulf Larsson
1:e antikvarie

Kopia till: Länsstyrelsen Västra Götalands län
Akten
UL