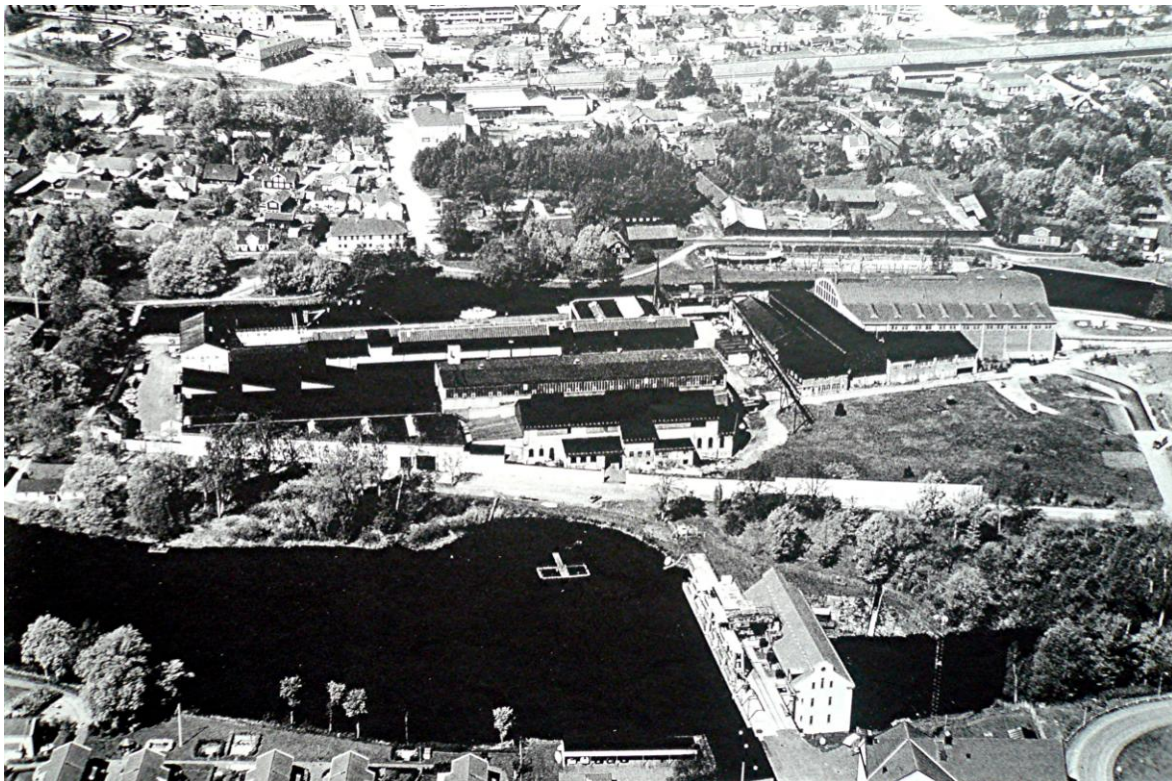


Motala industrihistoriska landskap

Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling

Målbild som vision för områdets framtid



Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling.

Innehållsförteckning

FÖRORD	1
INLEDNING	4
Bakgrund	4
Projektets mål	4
KULTURMILJÖN SOM RESURS FÖR TILLVÄXT OCH FÖRSTÄRKT IDENTITET	6
Kulturhistoria, turism och näringsliv som förenade utvecklingsfaktorer	7
INDUSTRILANDSKAPET SOM RYGGGRAD OCH UTVECKLINGSRESURS	9
Inte bara Motala Verkstad.í	10
Från fall till kanal	11
Från kanal till verkstad. Kort om Motala Verkstad	11
Från tekniska system till industrilandskap	12
<i>Industrilandskapet</i> som resurs	14
Att definiera och avgränsa området	15
Området som bärande struktur för lokal identitet	15
Utställningar, museer, visningar m.m.	16
Museiverksamheten som löpande tråd i utvecklingen. Att utreda förutsättningarna	18
Motala stads samt kanalområdets utveckling. Kartor 1815, 1880, 1950	21
Att förstärka de kulturhistoriska inslagen och utvecklingsresurserna	22
Ett urval av <i>industrilandskapets</i> tillgångar	22
ATT UTVECKLA INDUSTRILANDSKAPET	30
Områdets förutsättningar och möjligheter	30
Utveckla och förstärka området - Viktiga faktorer	30
Komplettering och utveckling av serviceinrättningar	30
Mark, byggnadstomter, gator och parker	36
Mark och byggnader som utvecklingskapital	37
Kommunala fastigheter av betydelse för områdets karaktär och utveckling	39
Att välja profil	39
Att återanvända och förändra.	40
Verkstadens byggnader m.fl. Fakta	40
FÖRSLAG TILL FORMELLA OCH ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER	44
Bakgrund och nuvarande förhållanden	44
Organisatoriska och formella åtgärder	45
Jean-Paul Darphin / Arkindus	

Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling. Arbetsrapport, 2001.

Ett kommunalt fastighetsbolag	45
Ett utvecklingsbolag, stiftelse eller intresseförening för områdets utveckling	47
Att utveckla - Övriga nödvändiga åtgärder	48
Byggnadsvård och byggnadsråd	49
Att förstärka utbildningsverksamheten	50
Nå ut och engagera:	50
Samverka, samordna, samarbeta	51
OM OMRÅDET ÄR ATT TILLÄMPA	54
En sammanhängande miljö - öEn för alla, alla för enö	54
Att länka samman	54
Definiera / Skapa begrepp / Marknadsföra området som en helhet	56
Att informera och skylta	57
öLandskapets portarö	58
öRummets inredningö. Utomhusdetaljer	58
Att bevara och skydda	59
Om åtgärder i den fysiska miljön	60
Om prioritering av insatser och åtgärder	60
Att utreda ytterligare	61
MATERIAL OCH KÄLLOR	64
Om områdets historik och dokumentation	64
Källor. Motala Verkstad, Verkstadsön och anslutande områden.	64
Referensmaterial av betydelse i sammanhanget	65
Bilaga. Flygbilder över kanalens område och Verkstadsön. Foton Motala kommun.	

FÖRORD

Nuvarande rapport är att betrakta som ett arbetsmaterial, ett underlag för vidare och fördjupat arbete. I rapporten presenteras synpunkter och förslag på åtgärder eller lösningar men det huvudsakliga syftet är att initiera reflektioner och en kreativ process. Förslagen och rapporten kan betraktas som en handbok eller lathund för det arbete som krävs för ett förverkligande av visionen och idéerna kring Motalas *industrilandskap*. Många frågor och förslag är dock av central betydelse och redovisas därför detaljerat.

Det bör uppmärksammas att namnet / ordet *industrilandskapet* är ett arbetsnamn för området som behandlas och som vi menar utgör en plattform för utveckling. Namnet framgår därför kursivt i texten.

Det bör observeras att området i fråga sedan länge präglats av förändringsprocesser, många med anknytning till de forna verksamheterna i området. Det är delvis dessa kontinuerliga förändringar som berikat miljön. På senare tid har många mindre projekt av betydelse för området genomförts eller påbörjats, rapporten redovisar för och tar hänsyn till dessa. Projektet handlar därför inte om att starta någonting helt nytt utan snarare om att optimalt utnyttja befintliga resurser och tillgångar.

Eftersom rapporten i första hand är ett arbetsmaterial används en innehållsförteckning med många nivåer. Syftet är att underlätta sökning av detaljfrågor.

En tidigare version av rapporten har ventilerats förut i referensgruppen och vissa ändringar och justeringar genomförts därefter.

Rapporten är i viss mån frukten av ett gemensamt arbete som vuxit fram genom bl.a. många diskussioner mellan undertecknad och andra medverkande i projektet såväl som referenspersoner, i synnerhet min kollega Marie Strid. Flera har också lämnat viktiga synpunkter på materialet.

Delar av projektarbetet har även utgjorts av seminarier samt av en studieresa till Trollhättan som av Marie Strid redovisats och sammanfattats för sig i en särskild rapport.

Uppsala den 26 mars 2001
ARKINDUS / Jean-Paul Darphin

INLEDNING

Bakgrund

Riksantikvarieämbetet har åtagit sig ett regeringsuppdrag innebärande initierandet av ett pilotprojekt med följande mål:

RAÄ skall initiera och genomföra ett pilotprojekt som fokuserar på samverkan i bevarandet, återanvändningen och utvecklingen av ett område med stora kulturhistoriska värden.

Projektet skall visa på lämpliga samverkansformer mellan privata och offentliga sektorer för bevarande, utveckling, finansiering och återanvändning av industrimiljöer

Inom ramen för det regionala tillväxtavtalet skall projektet visa kulturmiljöns betydelse som resurs för regional utveckling och tillväxt.

Motala kommun har upprättat översiktsplan, detaljplaner och program som berör större delar av områdena i anslutning till kanalen, Motala Ström och Verkstadsön. Planarbeten visar kommunens avsikt att till större del ta tillvara och beakta områdets kulturhistoriska värden. Området längs med Göta kanal berörs också till stora delar av riksintressen för kulturmiljövärden och för det rörliga friluftslivet.

Utgångspunkten för projektet har varit de kommunalägda fastigheterna som en gång utgjort del av Motala Verkstad. Verkstadens ursprungliga omfattning har dock varit betydligt mera omfattande och spåren är utspridda över ett stort område. I denna miljö vävs tekniska system för bl.a. kanal, järnväg och kraftproduktion samman med bostäder, sociala funktioner och andra industrier kring Motala Ström vaggan till all verksamhet på platsen.

Påfallande är att området kring den forna Motala verkstaden utgör ett industrilandskap innehållande stora värden och resurser. Arbetsmetoden har därför varit att betrakta alla befintliga kvaliteter i miljön som en plattform för utveckling, såväl beträffande enskilda byggnader som för hela området och orten.

För ca fyra år sedan presenterades ett annat utvecklingsprojekt, öLokomotiv i Motalaö med Motala Verkstads byggnader som bas. öLokomotivö bedömdes slutligen som för storskaligt och för kostsamt och projektet avvecklades, med konflikter och avtrubbade förväntningar som följd. Nuvarande projekt är ett försök att på nytt blåsa liv i bevarande och återanvändning av kulturmiljön kring verkstaden, dock på annan basis och med utgångspunkt från befintliga fysiska resurser i miljön.

Projektets mål

Projektet har flera avsikter och mål som formulerats på varierande sätt i olika sammanhang och från olika håll men som kan sammanfattas enligt följande:

Att ta tillvara byggnadernas och områdets kulturhistoriska värden.

Att med det industrihistoriska arvet som plattform forma en gemensam målbild som vision för områdets framtid. Utgångspunkten skall vara områdets historiska identitet.

Att stärka den lokala identiteten, genom att lyfta fram och förmedla områdets historiska betydelse.

Att tydliggöra områdets kulturhistoriska värden. Att visa t.ex. på områdets och byggnadernas kvaliteter och utvecklingsmöjligheter, framhäva länkarna till historien, förmedla kunskaper om området.

Att främja en offentlig diskussion om det framtida nyttjandet av området och byggnaderna. Målet skall vara en lokal förankring av projektet.

Att fokusera på området som arena för tillväxt och därmed främja och skapa efterfråga på lokaler.

Att visa mervärden som värdefulla kulturhistoriska miljöer och byggnader skapar för fastighetsägare, brukare och företag.

Att starta eller förstärka uppbyggnaden av nätverk för utvecklingen av näringsliv och funktioner inom området.

Att visa lämpliga former för samverkan mellan offentlig och privat sektor avseende kulturhistoriska miljöer som utvecklingsområden.

Att finna samverkande former angående finansiering för återanvändning av industriområden och industribyggnader. Avser nya funktioner. Visa hur andra finansieringskällor och -former kan komplettera kulturmiljövårdens statsbidrag.

Att finna former och modeller för hur kulturmiljön kan användas som en resurs för lokal tillväxt.

Att konkretisera, framhäva de kulturhistoriska värdena för konsulter och andra inblandade i projekteringsprocessen.

Att hitta lämpliga arbetsmodeller beträffande t.ex. ägande och förvaltning; former för samordning, samverkan, samarbete m.m.; målbild, marknadsföring, redovisning av befintliga kvaliteter, antikvariska förundersökningar som vänder sig mot projektorerna.

KULTURMILJÖN SOM RESURS FÖR TILLVÄXT OCH FÖRSTÄRKT IDENTITET

I alla offentliga utredningar som på senare år analyserat kultur och kulturarvet konstateras att satsningar på kultur och kulturmiljöer skapar en rad positiva effekter. Det gäller först och främst den lokala och regionala identiteten men också platsens, ortens och regionens attraktivitet. I slutändan ger utvecklingen av kulturhistoriska miljöer även inverkan på aktiviteter och sysselsättning.

Varje region, landskap, ort, plats eller område har egen historisk profil. Den är mer eller mindre tydlig, påtaglig eller säregen och den har mindre eller större betydelse beroende på förhållandena. Hur den historiska utvecklingen har präglat en plats yttrar sig såväl genom immateriella spår som genom materiella. Läsbarheten av det kulturhistoriska landskapet är förenad med spårens tydlighet, dess antal och inte minst med hur de framhävs. Styrkan i den lokala identiteten är till stor del en följd av betydelsen som kulturhistoria tillmäts. Utan historia saknas plattformen som krävs som underlag för en dynamisk utvecklingsprocess.

I kölvattnet av industrins verksamhet följer såväl positiva som negativa minnen och effekter, de är spår som också hör till den historiska processen. Det negativa för dock med sig även positiva konsekvenser då det medger kontraster och jämförelsemöjligheter. Skalan av den negativa eller positiva innebörden i associationerna förändras med tillgången till kunskap samt med tidsperspektivet. Detta är företeelser som gäller även andra miljöer.

Bland de positiva minnen, associationer eller effekter som förknippas särskilt med industrimiljöer finns arbetet i flera bemärkelser, bl.a. i egenskapen av försörjning. Till den industriella arbetsplatsen hör särskilt det sociala nätverket, gemenskapen, klass- eller grupptillhörigheten. Dit hör också utbildning, kunskap samt yrkesidentitet. Anställning inom industrin medförde också ofta lösningar på boendet, tillgång till sociala förmåner och organiserad fritid. Alla dessa aspekter kan i stort betraktas som positiva konsekvenser.

Omvänt har industriverksamheten skapat och lämnat efter sig negativa minnen, associationer och effekter som också tillhör det historiska förloppet. Bland de negativa spåren finns sociala konflikter, arbetsskador och inte minst arbetslöshet med ekonomiska svårigheter och förlorad identitet som följd. Mer uppmärksammade på senare tid, i takt med ökande kunskap och tydligare effekter, är miljöskador av allehanda slag.

En plats, en ort, ibland till och med en stad samt den enskilde invånarens ställning har inte så sällan associerats till företagets framgångar och image, som en följd av industriernas dominans och betydelse. Den lokala, regionala eller till och med den nationella identiteten kopplas ofta till företagets produkter, ekonomiska betydelse eller dess företagsledare. Exempel på sådana förhållanden är Nobel och Volvo i Sverige, Coca Cola i USA eller Siemens i Tyskland. Förhållandena behöver inte alltid gälla enskilda företag. Det kan också röra sig om sammanförda strukturer där flera industrier eller företag bildar en sammanhängande resurs, kunskapsmässigt eller ekonomiskt. Ett modernt och aktuellt exempel på detta är Gnosjö i Småland.

En samordnad, intensiv och regisserad satsning på kultur, kulturmiljö, utbildning och näringsliv inom en fysiskt avgränsad miljö stimulerar förändrings- och utvecklingsprocesser. Förhållandena i sin tur främjar den nödvändiga kraftsamlingen som krävs kring de gemensamma målen. Processens form skall dock lämna utrymmen till engagemang, enskilt eller i grupp. Ett utvecklingsprogram måste länkas till den lokala identiteten men det gäller dessutom att söka

särdragen, det specifika, det unika i miljön som aktualiseras. Samtidigt skall mångfald och mångsidighet skapas, betonas och stärkas.

Kreativitet, entreprenörskap och dynamik är kopplade till faktorer som traditioner, socialt och kulturellt arv, nätverk, utbildning, mötesplatser, öppenhet, motaglighet, rörlighet m.m. Sammanfattande är dynamik en viktig faktor för tillväxt och sysselsättning.

För att regioner, områden eller orter skall överleva tidigare nedläggningskriser och utvecklas på nytt, i konkurrens med andra, krävs en förändring mot mångfald. Detta gäller avseende många områden; bl.a. näringslivsstruktur, utbildning och kompetens men också socialt och kulturellt.

En förstärkning av den lokala och regionala identiteten ger en rad positiva effekter även på näringslivet. En attraktiv utpräglad kulturhistorisk miljö, med tillgång till service och aktiviteter, underlättar marknadsföringen samt rekryteringen av specialiserad arbetskraft till orten. För att uppnå tillväxt måste människor ha en önskan att bosätta sig och verka i en region, ett område eller en ort. För detta krävs att man skapar en tillfredsställande fysisk, andlig, socialt och intellektuell livsmiljö. Det är möjligheter som det forna *industrilandskapet* kring strömmen och kanalen erbjuder.

Kulturhistoria, turism och näringsliv som förenade utvecklingsfaktorer

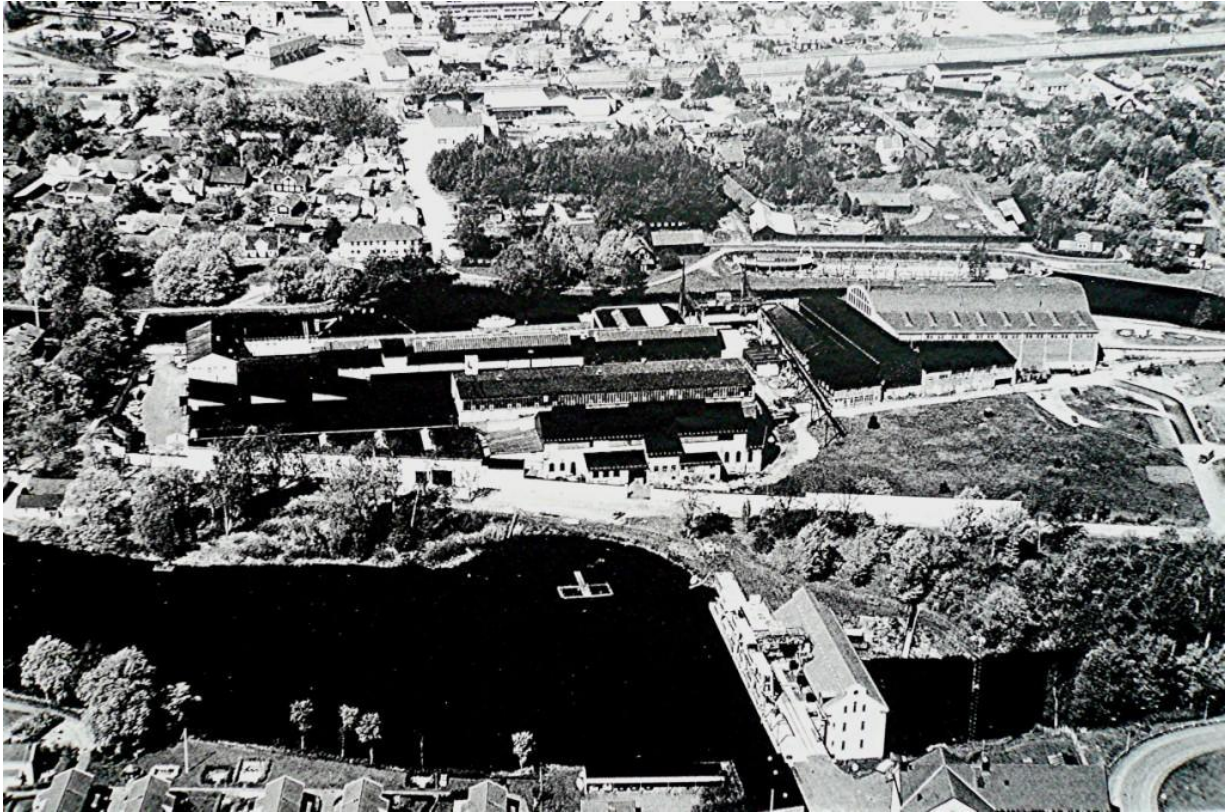
Utvecklingsprocesser är beroende av en rad samverkande faktorer och i synnerhet av kreativitet. Öppenhet, utbildning, mottaglighet, mångfald, miljökväligheter, arbetsplatser samt mötesplatser av allehanda karaktär inverkar i sin tur på den kreativa processens förutsättningar. Det är i mötet mellan kultur, utbildning och näringsliv som nödvändiga nätverk kan bildas och gemensam kreativitet kan komma till uttryck. Det är när de nödvändiga förutsättningar inom varje sektor förs samman och överlappar varandra som dynamiken skapas i utvecklingsprocessen. Genom bevarandet och återanvändningen av det industrihistoriska landskapet kring kanalen bildas en plattform där dessa egenskaper och förutsättningar kan gro eller skapas.

De estetiska värdena som råder i kulturhistoriska miljöer är till nytta för boende, brukare, turister samt för företagen och kommunen. Historiska värden är dessutom av betydelse för den lokala och regionala identiteten. Områdets och ortens attraktivitet ökar påtagligt om positiva värden, faktorer och verktyg med anknytning till miljö, historia, kultur, utbildning, service, sysselsättning m.fl. förenas och samordnas.

Turismen och turistindustrin har fått en ständigt ökande betydelse och omfattar många fält, natur, fritid, kultur m.fl. Kulturturism är inte längre endast ett begrepp, det är numera även en ny form av industri. För Motala med Vättern, Göta kanal och flera andra attraktiva turist- och historiska mål i närområdet är turistnäringens utveckling av stor betydelse. I Motala är det, vid sidan om Vättern, kanalområdet som främst utmärker sig som attraktiv miljö. Området kring kanalen och strömmen förenar kulturhistoria med naturmiljöer och friluftsliv i ett landskap som präglas av mångfald. Det utgör dessutom en levande miljö med bostäder och arbetsplatser som kan kompletteras med många funktioner och utvecklas till en mötesplats i många bemärkelser.

Det finns goda förutsättningar för Motala att planera för en utveckling av turismen och turistnäringen. I denna planering utgör *industrilandskapet* kring kanalen en huvudattraktion där variationen och miljöns kvaliteter i samspel med utbildning och näringsliv skapar sällsynta möjligheter. Det bör därför vara angeläget för kommunen att främja och stödja insatser samt utveckling på turismens områden och även att förstärka sitt engagemang som aktör inom näringen.

För att lyfta fram, bevara, utnyttja, erbjuda, marknadsföra, bruka, utveckla resurserna som förekommer inom området krävs att man först väcker medvetenhet om dessa. Processen kräver sedan gemensamma mål, motivation samt samverkan mellan ägare, aktörer och brukare.



Gamla Motala Verkstads område på Verkstadsön. Bild Motala kommun.

INDUSTRILANDSKAPET SOM RYGGRAD OCH UTVECKLINGSRESURS



*Karta över Motalas industrihistoriska område, med Gota kanal och Verkstadsjön.
Karta Motala kommun.*

Inte bara Motala Verkstad.í

Utgångspunkten i projektet har varit en kärna av byggnader som utgjort del av Motala Verkstads anläggning. De bevarade sammanbyggda eller grupperade byggnaderna, som benämns som lokverkstaden med plåtslageri respektive plåtverkstaden samt kontorsbyggnaden i dess förlängning, är endast en del av vad som en gång utgjorde verkstadens anläggning. Dessutom har byggnadsstrukturen vid Motala Verkstad genomgått stora förändringar och förnyelseetapper under verksamhetsåren. Det har varit som oftast beträffande industrier en miljö i ständig förändring.

Kort efter nedläggningen av verksamheten 1977 revs stora delar av de tekniska byggnaderna; bl.a. smedja, stålverk, valsverk, gjuteri. Kvar från huvudanläggningen blev lok- och plåtverkstäderna samt huvudkontoret. Av övriga produktionsbyggnader som fanns utsprida på Verksstadsön kvartstår ett fåtal; bland dessa kan nämnas öPressverkstadenö samt öModelladanö och öModellverkstanö på öns norra del.

Som många långvariga och framgångsrika industrier har under årtionden verkstadsföretaget vid kanalen präglats av stora och löpande förändringar i strukturerna och i den fysiska miljön. De bevarade byggnaderna representerar därmed endast en kort period och en mindre del av produktionslandskapet. Den forna verksamheten speglas i byggnadernas exteriörer och deras karaktär samt i enstaka tekniska detaljer som bevarats såväl utvändigt som invändigt (t.ex. traverserna). Den kvarstående verkstadsmiljön man konfronteras med i dag är därmed stark förändrad såväl till omfattningen som till karaktären. Tiden har också satt sina spår i resten av omgivningen. En rad nya bostadshus har tillkommit och andra delar av brukssamhället försvunnit. Större delar av Verksstadsön samt stadsdelarna väster om kanalen präglas dock fortfarande av företagets verksamhet under årtionden. I synnerhet rör det sig om bostäder, administrativa och sociala byggnader från olika perioder. Runt om består också spår av de tekniska systemen, t.ex. lastageplats, kaj, banvall, järnvägsspår och brukets stationsbyggnad. Miljön man möter i dag utgörs av ett komplicerat och ibland svårläst nätverk av fysiska spår som måste stärkas med pedagogiska medel för att sättas tillbaka i sitt ursprungliga sammanhang.

Länkarna mellan de skilda inslagen och komponenterna i landskapet består av Göta kanal och Motala ström som även utgjort förutsättningen för de industriella och tekniska aktiviteterna inom området. I viss mån skapar järnvägen och stickspåren ytterligare länkar i detta industri-landskap där de stora tekniska systemen (transport och kraft) har varit avgörande. Göta kanals östra del invigdes 1832 och järnvägslinjen Hallsberg-Mjölby öppnades 1873 och efter flera års arbeten och stora förändringar i miljön invigdes Motala Kraftstation 1921.

Motala Verkstads tillkomst och utveckling har varit följden av en rad samverkande faktorer som har kopplingar till området. Transportsystem som kanalen, hamnen senare järnvägen har varit avgörande liksom krafttillgången för driften av först vattenkraft och sedan elkraft. De geografiska förhållandena, efterfrågan på produkter, kunskapsuppbyggnad, tillgång till arbetskraft och samhällsstrukturer har varit några av andra viktiga faktorer som styrt utvecklingen.

Det är i stort sett samma faktorer som avgjort anläggningen av andra industrier och tekniska enheter i området. Verksamheterna har ibland tillkommit och utvecklats i symbios med varandra, ibland fristående från varandra. Flera av verksamheterna som kom att bilda *industri-landskapet* kring kanalen och Motala ström fortlever i dag under förändrade former och i viss mån på annan plats. Andra består endast genom fysiska och historiska spår.

De bestående funktionerna och verksamheterna, den fysiska miljön och allehanda spår utgör en komplicerad struktur som är av stor vikt för den fortsatta utvecklingen. Varje del i denna

miljö inverkar stort på övriga delar. De formar tillsammans den bärande ryggraden för områdets utveckling som framtidsresurs.

Från fall till kanal

Det är det geografiska läget och de topografiska förhållandena som inledningsvis skapat förutsättningarna för den industriella etableringen på platsen och för tillkomsten och utvecklingen av Motala som ort. Motala ligger på förkastningsbranten mellan de förhöjda skogstäckta bergsområdena i norr och försänkningsslätten i söder. Längs med förkastningslinjen bildades ett pärlband av sjöar som kom att skapa förutsättningen för anläggandet av Göta kanal genom området. Det andra topografiska särdraget som präglar platsen är vattenavrinningen från Vättern till Boren och vidare öster ut. Avrinningen och nivåskillnaden mellan sjöarna bildar Motala ström som tidigt blev en tillgång som kom att utnyttjas för olika ändamål.

De geografiska och topografiska förhållandena har också medfört att Motala så småningom blev en naturlig knutpunkt för olika kommunikationssystem. Förbindelserna i nordsydlig riktning tvingades över Motala ström där vattenhindren var som smalast. De västöstliga förbindelserna har följt Borens norra strand och förkastningsbranten som löper i samma riktning.

De tidigaste uppgifterna om byggnation på Motalas nuvarande plats och vid Motala ström härstammar från slutet av 1200-talet. I Motalabreven omnämns gård, kvarnar och fiskeplatser samt möjligtvis en bro. Fram till början av 1700-talet förblev dock Motalatrakten en glesbygd med ett fåtal gårdar. Fast bebyggelse koncentrerades till områden mot Vättern och längs med Motala ström vars fiskevatten lämpade sig också för kvarn- och sågdrift. Så småningom kom vattenkraften på platsen till användning för driften av andra verksamheter, bl.a. krutstamp och hammarsmedja, men verksamheterna blev kortlivade. Få ståndsmässiga byggnadsverk har präglat platsen. Till dessa hör Charlottenborgs slott som tillkom på 1650-talet och byggdes om vid ett flertal tillfällen samt sockenkyrkan. På 1780-talet ersattes träbron över strömmen med en stenbro på samma plats.

Inom Motala socken fanns under 1820-talet fortfarande endast ett par tusen invånare. Som tidigare var huvuddelen av bebyggelsen, bostäder och verksamheter, förlagd i anslutning till Motala ström. Längs med strömmens södra strand räknades bl.a. två kniphammare och tio kvarnhus samt kronans fasta fiskeanläggning. Vid strömmen fanns dessutom flera smedjor och sågverk som utnyttjade vattenkraften. Motala socken var vid tidpunkten trots detta fortfarande en utpräglad, fattig jordbrukssocken. Förändringen och genombrottet i de befintliga förhållandena inleddes med anläggandet på 1810-talet av Göta kanal. Redan några år senare började områdets nya centrum växa vid köpingen norr om strömmen på bekostnad av södra stranden. I öster, på nuvarande Verkstadsön var kanalens verkstad redan i drift. Kanalbygget fullbordades 1832 och en ny epok i Motalas historia inleddes.

Från kanal till verkstad. Kort om Motala Verkstad

Kanalarbeten på östra sträckan pågick från 1810-talet till invigningen 1832. Därmed var inte företaget över. Kompletteringar, förbättringar samt underhåll på infrastruktur, materiel och båtar skulle bestå. För att besvara behovet av reparationer och för tillverkning av redskap, maskiner och tekniska delar beslöt snart kanalbolaget att anlägga en verkstad på landtungan som genom kanalens tillkomst bildats mellan strömmen och kanalen. Mitt emot, på norra sidan om kanalen fanns redan torrdocka med flera tekniska byggnader. Redan år 1822 hade ett flertal byggnader; bl.a. smedja, verkstadsbyggnad och arbets skjul uppförts på nuvarande Verkstadsön. För att driva utrustningen med vattenkraften utnyttjades nivåskillnaden mellan kanalen och strömmen. Under de följande åren tillkom i rask takt nya byggnader; maskinhus, gjuteri, filverkstad och 1827 plåtslageriverkstad. Verksamhetens utveckling fortsatte därefter trots

ekonomiska svårigheter. Kanalbolaget sålde 1840 anläggningen till nya ägare och för ändamålet bildades Motala Werkstads Bolag. Med nytt kapital återupptogs expansionen av företaget. I Norrköping anlades en pannmakeriverkstad och 1858 inköptes Linholmens varv i Göteborg. Företaget fick dock växtverk och 1866 övertogs Motalaanläggningen av ett nytt bolag, Motala Mekaniska Werkstads Aktiebolag.

Verkstadens expansion i de yttre områdena kring Verkstadsön ledde till tillkomsten av ett mindre samhälle av brukskaraktär. På 1860-talet omfattade Verkstadens befolkning redan mer än 2000 personer. Bolaget uppförde bostäder och andra nödvändiga byggnader för personalen med familjer och svarade i övrigt för de anställdas sociala omsorg, förhållanden som bestod fram till 1892. Längre förblev verkstadsområdet med sin befolkning den drivande och dominerande samhällsbildningen i området medan Köpingen Motala under ytterligare många år skulle växa långsamt och i skuggan av verkstaden.

Järnvägslinjen Hallsberg-Motala-Mjölby invigdes 1873 och verkstadsområdet anslöts med stickspår till banan. Motala Verkstad blev en av de största ägarna i järnvägsbolaget. Två år senare införlivades Bångbros järnverk och gruvor till verkstadens bolagsverksamhet. På 1870-talet återupptogs loktillverkningen, nu i större skala och i en särskild verkstad. Därefter, 1884, arrenderades Oskarshamn Mekaniska Verkstad för att kunna klara av en tilltagande varvsverksamhet. Trots eller kanske på grund av den kraftiga utvecklingen bestod de ekonomiska svårigheterna och 1891 försattes bolaget i konkurs. Flera verksamheter avyttrades, bl.a. Linholmens och Norrköpings varv, medan bolaget rekonstruerades under namnet Motala Verkstads Nya Aktiebolaget. Det nya bolaget bedrev en mera återhållsam utvecklingspolicy, men under 1910-talet inleddes istället en modernisering och en förnyelse av anläggningen på Verkstadsön. Hela driften elektrifierades i samband med tillkomsten av kraftstationen i strömmen, verkstaden utökades också med ett martinverk.

År 1920 förlorade Motala Verkstad sin självständiga ställning och uppköptes av sitt f.d. dotterbolag Lindholmens Verkstad. Bolagen förenades under namnet Aktiebolaget Lindholmen-Motala. Året därpå rubricerades verkstaden i lokalpressen som en av landets största industrier men trots detta och tekniska framgångar bestod företagets underskott och i början på 1930-talet redovisades stora förluster. Det blev så småningom åter en ombildning av bolaget och 1936 skildes verkstaden på nytt från Lindholmen och blev AB Motala Verkstad.

Som de flesta mekaniska verkstäderna i landet bedrev Motala Verkstad en mångsidig verksamhet. Produktionens vidd var ursprungligen omfattande och förblev det länge. Ångmaskiner, båtar, lok, broar, allehanda gjutgods tillhörde de traditionella inslagen i verksamheten. På 1930-talet satsades på det nya materialet rostfri plåt och rostfria produkter av alla slag, bl.a. diskbänkar. För ändamålet gjordes stora investeringar i ny utrustning, bl.a. i en ny pressverkstad. Efter kriget fick verkstaden ett nytt uppsving, 1944 införlivades företaget i Johnsonkoncernen. På 1970-talet, efter en krisperiod för branschen och i anslutning till omläggningar i produktionen, bedömdes byggnaderna på Verkstadsön ha fyllt sin funktion. Företaget flyttade till nya lokaler, norr om Björkelund, och verksamheten på ön avvecklades.

Från tekniska system till industrilandskap

Pulsådrorna i landskapet, först strömmen och kanalen sedan även järnvägen, har inverkat starkt i utvecklingen av *industrilandskapet* som har växt på platsen. Det är i synnerhet de s.k. tekniska systemen, vattenkraften och transportsystemen, som har skapat grunden för raden av verksamheter som utvecklades i denna miljö.

Motala Verkstad vars tillkomst är direkt kopplad till kanalens anläggning och drift blev det dominerande företaget på Verkstadsön. Vid Borensult, på öns norra del, drevs under en kort

period även en spikfabrik. Vid Motala ströms östra sida anlades på 1850-talet först ett pappersbruk i anslutning till Holms kvarn. Efter en ombyggnad omvandlades bruket på 1880-talet till klädesfabrik, som sedan expanderade och moderniserades i många etapper. Kring fabriken uppförde företaget också ett stort antal tjänstebostäder. Asp textilfabrik som med tiden blivit Engelfabrikerna tvingades i början på 1960-talet till omstrukturering, som så många andra industrier. Yllefabrikationen nedlades och i en ny mindre fabrik startades istället tillverkningen av sängkläder. Anläggningen övertogs så småningom av Electrolux som förlade en del av sin produktion i lokalerna. Numera används byggnaderna som industrihotell.

I anslutning till Holms kvarn i Motala ströms dal anlades 1890 en första mindre kraftstation. Där låg redan flera mindre vattendrivna verksamheter, bl.a. kvarnar, sågar och smedjor. År 1919 påbörjades uppförandet av den nuvarande kraftstationen vars dammverk kom att skapa nuvarande Hårstorpsjön. Den gamla dalgången översvämmades och många verksamheter flyttades till nya platser bl.a. på Kvarnön. Vid invigningen 1921 blev Motala Kraftstation den till storleken fjärde i landet. I samband med tillkomsten av stationen elektrifierades hela driften i Motala Verkstad.

Flera av de mindre verkstadsanläggningar som ännu är bevarade på Kvarnön, längs med Verkstadsvägen, härstammar från miljöomvandlingen kring strömmen. Flera av verksamheterna som var förlagda i dalen och drevs med vattenkraft flyttades upp till kanalbanken när dammen skapades. Elkraften gjorde nu deras drift oberoende av vattenkraften. På Kvarnön uppfördes 1915 även en reservkraftstation som drevs med dieselaggregat. Stationen utvecklades 1946 men den karakteristiska och väl utformade byggnaden är bevarad. På öns sydliga del ligger ännu byggnaderna efter det som blev stadens största bryggeri, AB Motala Bryggerier som övertog flera av stadens övriga bryggerier. Nuvarande fabriksbyggnad är troligen från 1880-talet men på samma plats fanns redan på 1850-talet en annan rörelse, Nordens Bryggeri. Bryggeriverksamheten i nuvarande lokaler bedrevs fram till 1973.

Till kanalområdets industrilandskap hör även hamnen som markerar in- och utloppet till kanalsträckan mellan Vättern och Boren. Det blev främst i samband med tillkomsten av kanalen som sjöfarten och hamnverksamheten i Motala utvecklades på allvar. Hamnen utgör i väster en naturlig port till *industrilandskapet* som sträcker sig i nordost längs med Motala ström, kanalen och järnvägen. I samband med anläggningen av järnvägen på 1870-talet drogs stickspår även till hamnområdet. På 1950-talet uppfördes i anslutning till kajen en siloanläggning för spannmål. Tidigare brukades de äldre spannmålmagasinen som tillkom kring sekelskiftet.

Stationsområdet tillhör egentligen också *industrilandskapet* som utvecklats kring kanalen. Järnvägen Hallsberg-Motala-Mjölby invigdes 1873. Järnvägen blev så småningom, liksom tidigare kanalen och sjöförbindelserna över Vättern, avgörande för den fortsatta utvecklingen av industrierna i staden och i synnerhet av Motala Verkstad. Av topografiska skäl löper järnvägslinjen längs med kanalen. I höjd med Kvarnön, öster om kanalen anlades stationen och bangården med tillhörande tekniska byggnader, magasin, lokstallar, tjänstebostäder m.fl. Stickspårssystem drogs, över kanalen och Verkstadsön, till de nya industrierna i sydost. Huvudspåret mot Mjölby följer samma väg för att sedan följa Motalaviken. I anslutning till stationens bangård uppfördes på 1920-talet ?, som en gigantisk kuliss i nyklassicistisk stil, Motala Ströms valskvarn.

Alla inslag i denna miljö; tekniska system som hamn, broar, kanal, docka, kraftverk och järnväg, produktions- och tekniska byggnader, sociala och servicebyggnader t.ex. Folkets Hus, affärer, vårdinrättningar, skolor, badhus, kontorsbyggnader samt olika kategorier av bostäder

skapar tillsammans ett sammanhängande och skiktat industrilandskap. Detta landskap har utformats av de unika naturliga förutsättningarna som präglat området, av den tekniska utvecklingen och de tekniska systemen som fogats samman på platsen samt av företagsamhet och social organisation.

Detta landskap består av sammanhängande och ibland skilda historiska skikt samt av länkar mellan olika miljöer, funktioner och anläggningar. Det är ett landskap som måste betraktas i sin helhet och ses som en berättande bild av det förflutna och samtidigt som en framtidsresurs. Det är de sammanförda enheterna, strukturerna, variationen, avvikelserna, kontrasterna, helhetsupplevelsen m.m. som ger denna miljö dess slagkraft och styrka.

För att betrakta denna miljö som kapital, tillgång och utvecklingsresurs krävs det att formella, ibland fysiska och inte minst mentala gränser rivs. Detta berör en omvandlingsprocess som bör ske med stor hänsyn till de historiska gränserna.

Industrilandskapet som resurs

Förmågan och förutsättningarna för att skapa någonting nytt är oftast kopplade till den historiska bakgrunden, till den kollektiva identiteten men också till miljöer och mötesplatser som främjar och möjliggör socialt umgänge och därmed kulturellt och intellektuellt utbyte. Förutsättningarna för att utnyttja befintliga kulturformer och kunskaper eller för att inhämta nya är kopplade till platser, miljöer och lokaler som erbjuder de rätta tekniska, sociala och miljömässiga förhållanden.

Utvecklings- och inspirationsprocesser baseras oftast på en kulturell struktur. Det handlar oftast om identitet, associationer, stolthet, nyfikenhet och mentala upplevelser kopplade till miljöer. I den skapande processen som är förenad med en framtidsutveckling av området ingår även värderingar och bedömningar som baseras på kontinuitet, stabilitet och traditioner. I utvecklingsarbetet ingår referensramar som baseras på olika tidsupplevelser; öförrö, önuö och öframöverö. Det är därför av stor betydelse att kunna bevara materiella såväl som immateriella länkar till den historiska processen som präglat området.

På varje plats och i varje ort söker spontant människan vägen till sina historiska rötter. Beroende på förloppet utkristalliseras den lokala identiteten på olika händelser, platser eller kulturella drag som varit betydande i den lokala utvecklingen. I den historiska processen finns det också naturligtvis negativa, betungande eller traumatiska händelser som även de måste integreras och bearbetas för att likaväl omvandlas till berikande erfarenheter.

Motala är som ort av ganska sen tillkomst och dess anläggning och utveckling är förknippad med kanalens och Motala Verkstads verksamhet. Stadens fortsatta utveckling har förblivit till största del knuten till industriella företag, tekniskt framåtskridande och tekniska system. Andra och äldre historiska skeden har naturligtvis också haft sin betydelse, men det är först och främst industri- och teknikhistoria som präglar orten och den lokala identiteten. Som ort och stad präglas Motala starkt, socialt och fysiskt, av de många industrierna som verkat på platsen. Det är därför viktigt att fokusera på det kvarstående industriella och tekniska arvet och på miljöerna som är särskilt representativa för den industriella utvecklingen.

Kulturarvet uppmärksammas alltmer i tillväxtsammanhang; inom turistnäringen, som faktor till förbättrad livsmiljö och som utvecklingsresurs. Från enskilda kulturminnen har man även övergått till att betrakta och utnyttja allt större miljöer. I enlighet med förändringen har också kulturminnesvården bytt namn till kulturmiljövården medan industriminnesvård har blivit ett nytt och etablerat begrepp. Kultur har också numera betydande effekter på sysselsättningen, direkt och indirekt.

Motalas industrilandskap är en resurs som bör utnyttjas och bjudas ut. Att med framgång marknadsföra området kräver att man kan särskilja de lokala egenskaperna samt de unika inslagen som är förenade med platsen.

Att definiera och avgränsa området

Industrilandskapet som redovisas i anslutning till kanalen och Motala Verkstads område är ingalunda fullständigt, homogent eller helt sammanhängande. Det består av mer eller mindre tydliga komponenter med olika ursprung, funktioner och från skilda historiska tidpunkter. Det är ett landskap som genomgått en kontinuerlig förändring, ett landskap i omvandling och som trots sargade delar utgör en viktig utvecklingsresurs och ett pedagogiskt verktyg av stor betydelse.

Att förena olika tekniska och industrihistoriska inslag som genom årtionden utvecklats i anslutning till Motala ström handlar först och främst om en mental upplevelse. Det rör sig även om en pedagogisk process, om förmågan att söka, se och belysa sambanden mellan de enskilda delarna. Det rör sig också om förståelse, hänsyn och bevarande. Det är inte fråga om ett kommunalt förvärv av området utan om samverkan, samordning och kollektivt ansvar för ett gemensamt kulturarv.

Industrilandskapet som skall beaktas avgränsas på olika sätt, av bl.a. naturliga, tekniska, administrativa, sociala, fysiska, historiska eller visuella gränser. Det är ett landskap som trots sin komplexitet framträder tydligt och har flera påtagliga gemensamma strukturer.

Området präglas och avgränsas delvis av vattenströmmen mellan sjöarna Vättern och Boren, av kanalsträckan mellan samma sjöar samt av järnvägssystemet. Produktions- och tekniska anläggningar har anslutit sig till vattenströmmen, till vattenleder och andra transportinfrastrukturer. I anslutning till de tekniska systemen och till produktionsenheterna har tillkommit bostäder samt byggnader med sociala- och servicefunktioner.

Gränsdragningen avgörs också i viss mån av det som kan betraktas som kompletterande resurser i det aktuella landskapet. Landskapet bör integrera objekt och detaljer som kan öka och förstärka upplevelsen, förståelsen, attraktiviteten samt utnyttjandet av miljön på ett konstruktivt sätt. Att bedöma gränsdragningen handlar även om att ta hänsyn till fastigheter som kan vara av betydelse för områdets utveckling och samtidigt till faktorer som kan främja återanvändningen av fastighetsbeståndet.

Området som bärande struktur för lokal identitet

Det avlånga området som avgränsas av Motala ström i öster och järnvägen i väster rymmer miljöer, spår, lämningar och minnen från en stor del av Motalas industriella historia. Det är en miljö som även speglar de stora tekniska systemens utveckling i landet. De är ett område som utgör ett omfattande kulturkapital av såväl materiell som immateriell karaktär och som bör bevaras, förvaltas, brukas och belysas.

Utvecklingen och verksamheterna inom området har starkt präglat stadens historiska identitet och sociala struktur. Flera av komponenterna i *industrilandskapet* kring kanalen har även haft betydelse nationellt, detta gäller bland annat Göta kanal, Motala Verkstad och Motala Kraftstation. Det är en särpräglad miljö med stora variationer och ett rikt skiftande innehåll, en miljö av stor betydelse för Motalas historia, förr, nu och inte minst framöver. En miljö som erbjuder emotionella, intellektuella och fysiska upplevelser och som skall förena historia och framtid.

I denna miljö har ägarnas initiativ och föreningsverksamhet tidigare haft stor betydelse. De fysiska spåren från detta är ännu påtagliga. Personalbostäder, föreningshus, Kooperativa föreningens byggnader och Folkets hus står ännu kvar även om många andra inrättningar försvunnit. De tunga och större industrier som dominerade området är numera nedlagda. De ersätts av nya och annorlunda verksamheter. Föreningsverksamheten i området har delvis fått nya former, bl.a. ägnar man sig åt det förflutna, åt kultur samt i större omfattning åt fritid. För områdets framtid och för brukarna är föreningslivet samt ägarnas ansvar, inställning och beslut lika viktiga i dag och i morgon som de var i går.

Utställningar, museer, visningar m.m.

Det har länge funnits visioner om ett industrihistoriskt museum i anslutning till Motala Verkstads område. De flesta förslagen har fallit på de stora kostnaderna och resursbehoven som de presenterade visionerna av museala verksamheter skulle ha inneburit.

Redan 1964 presenterade Motala Musei- och Hembygdsförening ett förslag till ett s.k. öIndustrireservatö. Idéen hade grott i spåret på de utomlands då nyligen påbörjade industrihistoriska dokumentationer och satsningar på industriarvet. Det första förslaget avsåg dockområdet med en då fortfarande väl bevarad äldre industrimiljö. Vid den tidpunkten var anläggningarna på Verkstadsön fortfarande i drift.

Tanken var att med Motala Verkstad som förebild och vagga skildra den svenska mekaniska industrins utveckling. Konceptet skulle innehålla ett tekniskt museum i traditionell mening samt aktiva och illustrerande tillverkningsprocesser som var representativa för utvecklingen av industrier i Motalabygden. I detta perspektiv ansågs strömmens och kanalens historia som självklara delar; bl.a. ville man belysa strömmens forna industrilandskap. Vidare var önskemålen att illustrera tillverkningsprocesser och produkter från industrier som varit betydande för ortens utveckling. Bland dessa avsågs bl.a. Asps klädesfabrik, Electrolux och Luxor. Visionen har likheter med det som senare kom att föras fram runt om i Europa som ekomuseer. Mycket har hänt sedan dess i Motalas industrilandskap och större delar av dåtida förutsättningar har med åren utplånats.

De museala projekten har därefter åter debatterats med jämna mellanrum. Senast 1995 togs förslagen upp på nytt, i stor skala och i ny skepnad på temat industrihistoriskt landskap inom ramen för öLokomotivprojektet. Projektet lämnade bakom sig stormvivar som inte har lagt sig än.

Aktörerna

Trots motgångarna med de storskaliga projekten finns ett embryo av museala aktiviteter och verksamheter och ett flertal aktörer som verkar inom eller i anslutning till området. Det krävs självfallet en förstärkning, förbättring och samordning av dessa verksamheter för att dels rekonstruera och förmedla vinklar av områdets historia men också för att skapa en social förankring och engagemang.

Det bör vara ett mål att engagera ytterligare grupper i aktiviteter som berör områdets historiska fält. Det är dock viktigt att även på denna front initiera samordning och samverkan mellan olika grupper och föreningar. Detta bör gälla såväl beträffande fördelningen och utnyttjande av resurser som angående bl.a. arbetsfält, arbetsform eller marknadsföring.

Det finns redan ett flertal aktörer som i området redan verkar direkt inom det kulturhistoriska fältet. Bland dessa kan nämnas Motala Verkstads Intresseförening, Motala Musei- och Hembygdsförening, industrihistoriska kommittén, den kommunala kulturverksamheten och turistbyrån samt Kanalbolaget. I viss mån kan även inräknas den privata verksamheten bakom Mo-

tala Motormuseum samt teaterverksamheten, för närvarande inrymd i plåtverkstaden, som i sitt spel öGrefven och Grefvarnaö skildrar kanalens byggnadshistoria. Många andra föreningar och grupperingar bör och kan medverka i den kultursatsning som är nödvändigt inom området. Viktiga medverkande kan vara t.ex. Folkets Hus förening, politiska föreningar och studieförbund. Det finns många dimensioner som bör utforskas, dokumenteras och skildras.

Befintliga museala verksamheter och motsvarande

Motala Musei- och Hembygdsförening har i viss omfattning sedan länge ägnat sig åt industrihistoriska frågor. Man har samlat bl.a. på föremål, material och bilder med anknytning till de lokala industrierna. Inte minst har man under lång tid skildrat många aspekter av den lokala industrihistorien i sin årsskrift; *Motalabygden*.

Föreningen förfogar också över stora samlingar av teknisk historisk karaktär som delvis och tillfälligt förvaras i lokverkstadens källarplan. Man har en särskild industrihistorisk kommitté och driver sedan länge bl.a. frågan om ett industrihistoriskt museum som man vill förlägga i Motala Verkstads byggnader. I synnerhet finns önskemål att överta lokverkstaden.

Föreningen förfogar över Charlottenborgs slott som museibyggnad. Herrgården ligger vid Motala ströms östra strand, i utkanten av *industrilandskapet*.

Motala Verkstads Intresseförening i Varvsbyggnaden har inriktat sig på skildringar av verkstadens historia och visningar av området, man ordnar också sammankomster i samband med högtider. Föreningen disponerar sedan 1992 över den s.k. öVarvsbyggnadenö som man har restaurerat i etapper. Byggnaden är en f.d. arbetarbostad uppförd troligen på 1820-talet i anslutning till varvsområdet. I huset finns mindre utställningar som speglar verkstadens historia.

Arbetarlägenheter ó Museilägenheten i öLånga radenö. På norra delen av Verkstadsön, längs med Verkstadsvägen ligger den s.k. öLånga radenö med arbetarbostäder uppförda på 1850-talet enligt brukssamhällens etablerade mönster. Husen har efter verksamhetens nedläggning på 1970-talet renoverats och byggts om till moderna bostäder. Två av arbetarlägenheterna har bevarats och inretts som museibostad. De speglar två olika perioder av boendemiljöer i Verkstadens arbetarbostäder. Den ena lägenheten visar en miljö från 1850-talet och den andra en bostad från 1903, lägenheterna visas sommartid.

Kanal- och Sjöfartsmuseum är inrymt i Kanalbolagets f.d. kontorsbyggnad nära hamnen. Till museet som speglar kanalens historia och byggnadsverk hör även en slussvaktarbostad som ligger i närheten. Museet som är öppet under semestersäsongen drivs av Kanalbolaget.

Baltzar von Platens grav med monument och parkområde anlagda på kanalens västra bank är kanske av mer udda karaktär än övriga kulturminnen. Von Platen dog i december 1829 i Oslo men hans stoft transporterades till Motala där han begravdes på nuvarande plats i januari följande år. Gravplatsen är dock en av de många viktiga historiska länkarna i området.

Turistbyråverksamheten är en kommunal verksamhet som för närvarande är inrymd i det kommunala biblioteket i Motalas Folkets hus. Turistbyrån organiserar redan visningar på Verkstadsön, genom en särskild guideförening. Turistbyrån och den kommunala turistinformationen har framöver en viktig roll att spela i marknadsföringen av området med dess tillgångar och aktiviteter samt avseende informationsverksamheten i övrigt. En filial av turistbyrån bör etableras inom området och verka inledningsvis under högsäsongen.

Brand- och Försvarsmuseum är en kommunal verksamhet som är förlagd i byggnader på hamnområdet. Museet har ingen direkt koppling till hamnen och till *industrilandskapet* men ingår genom sitt läge i denna miljö. Som för Motormuseet bidrar verksamheten till att levandegöra hamnområdet. Det finns troligtvis möjligheter att skildra delar av verksamhetens historia med vinkling mot *industrilandskapet*.

Motala Motormuseum är ett privat museum som öppnades för några år sedan och är inrymt i ett gammalt magasin på hamnområdet. Verksamheten som inkluderar ett kafé drivs året runt. Utställningarna är baserade på en kompakt uppställning av allehanda fordon från sekelskiftet fram till 1960-talet. Ditt hör också teknisk apparatur och varierande kuriosa. Få produkter har anknytning till Motala.

Museet ingår, genom sitt läge på hamnområdet, i *industrilandskapet* som skissas i denna rapport. Man kan konstatera att verksamheten bidrar till att levandegöra hamnområdet, inte minst under lågsäsongen. Den utgör en attraktionskraft i sig men kompletterar och stärker också de övriga museala och kulturella aktiviteterna i orten och inom *industrilandskapet* kring kanalen.

Museiverksamheten som löpande tråd i utvecklingen. Att utreda förutsättningarna

Framtida pedagogiska och museala behov, möjligheter, förutsättningar liksom befintliga verksamheter av denna karaktär är viktiga för bl.a. verkstadsområdets och *industrilandskapets* framtid och utveckling. Mål, form, effekter, medel och finansiering såväl som aktörerna med flera aspekter bör dokumenteras i en särskild utredning som skall avse såväl de nuvarande förhållandena som de framtida. En rad frågor bör analyseras, inte minst ekonomiska förutsättningar och konsekvenser, lämpliga uttrycks- och utställningsformer, samlingar och insamlingspolicy, arkiv och bibliotek, pedagogik och formgivning, lokal medverkan och föreningsfrågor, publikunderlag och verksamhetsperioder. I synnerhet bör behoven och möjligheterna i fråga om samordning och samverkan betonas. Inom ramen för detta bör också behovet av lämpliga magasins- och förvaringsutrymmen för de lokala museerna utredas.

Framför allt bedöms en utredning vara motiverad om frågan om ett särskilt tekniskt- historisk museum aktualiseras. Ett annat projekt som bör undersökas är ett eventuellt museum över Baltzar von Platen. För att uppnå ett resultat inom en rimlig tid bedöms det som lämpligt att snarast bilda en arbetsgrupp som skall utvärdera möjligheterna och förutsättningarna för en utveckling av den museala verksamheten inom området. Arbetsgruppen bör ha lokal och regional förankring med berörda och sakkunniga på lokal- och regionalnivå, t.ex. från berörda lokala föreningar, skolväsenden, turistorganisationer, läns museet och Arbetets museum. Arbetsgruppen bör arbeta mot en referensgrupp bestående av t.ex. centrala museer och institutioner, andra tekniska museer, högskolan och enskilda experter.

Nya former och nya idéer

Industrilandskapet som beaktas i detta sammanhang omfattar ett stort och utspritt område. Landskapets innehåll och historia är mångskiftande och utgörs av fysiska miljöer, tekniska system, byggnadsverk av olika karaktär och ålder samt av ett immateriellt och betydande arv som utgörs av minnen, upplevelser, associationer m.m. De kulturhistoriska arvet utgörs även av befintliga och potentiella samlingar bestående av arkivalier, bilder, föremål m.m. Det är frågan om ett fysiskt, tekniskt och socialt arv av största betydelse och vars kontenta måste bevaras, förtydligas, förmedlas, presenteras på ett lämpligt och effektivt sätt. De pedagogiska inslagen utgör med de fysiska lämningar länkarna till en historisk process som sträcker sig in i framtiden.

Generellt kan påpekas att det numera finns en tilltagande konkurrens av industrihistoriska samlingar och museer och inflationstendenser förekommer angående traditionella museer och utställningar. Det bör också beaktas som troligt att ekonomiska kraven kommer, beträffande den offentliga finansierade museala verksamheten, att framöver skärpas ytterligare. Större satsningar på detta område måste därför baseras på nya eller ovanliga former av pedagogik. Traditionella utställningsformer skall kompletteras med nya tekniker och lösningar för att redovisa, skildra, förklara områdets historia. Några icke skrymmande men effektfulla pedagogiska medel baseras på t.ex. filmer, hemsidor och fotoarkiv.

Att redovisa historia

Ett effektivt sätt att med små medel redovisa områdets historia, enskilda händelser eller aspekter är att integrera och sprida berättandet i de olika miljöerna som ingår i landskapet. Redovisningen och berättandet kan baseras på miniutställningar som förs in på lämplig plats i byggnaderna. Det kan också röra sig om enstaka objekt som skapar associationer till miljöerna eller platserna. Utställningslösningar kan också byggas upp som offentlig utsmyckning i form av bilder, montrar eller enskilda föremål. Principiellt bör varje viktig anläggning eller byggnad som ingår i landskapet få aspekter av sin historia redovisad genom en integrerad tematisk berättande form (Se förslag under olika objekt).

En väsentlig del av det historiska förloppet inom området speglas i bebyggelsen, tekniska anläggningar och platser. Det är därför viktigt att införa ett informationssystem som gäller byggnader och platser. Systemet skall bestå av informationstavlor vid infarterna, broschyrer samt av ett väl formgivet, genomtänkt och homogent skyltsystem på varje plats som berörs.

Inledningsvis bedöms det som mycket viktigt att aktualisera, introducera och marknadsföra området kring strömmen och kanalen. *Industrilandskapet* utgör Motalas historiska stomme och en plattform för kontinuitet, nyskapande och ny företagande. Utvecklingen av området och Motala Verkstadsbyggnader vilar på ett historiskt perspektiv, samverkan och förstärkt lokal identitet. Ett led i denna process är att föra ut kunskaper om miljön, väcka känslor, tankar, idéer och initiera en kreativ process.

Introduktionsprocessen kan inkludera produktionen av en relevant utställning som eventuellt kan omvandlas till vandringsutställning på temat *öIndustrilandskapet* kring strömmen, en resurs för framtiden. Innehållet skall spegla områdets utveckling, förändringarna genom tiderna och inkludera en social dimension. Utställningen skall ej vara av permanent karaktär. Utställningen bör produceras i samarbete med föreningar, länsmuseum, Kanalbolaget, kommunen, skolor, länsstyrelsen, företag m.fl.

För ändamålet bör sponsorer sökas inom bl.a. det lokala och regionala näringslivet. Syftet med detta är att bl.a. engagera, väcka intresse, marknadsföra området och inleda en symbiotisk process mellan såväl aktörer och bidragsgivare, vilka ges möjlighet att kort presentera sig inom utställningen.

Utställningen blir en viktig länk i marknadsföring av projektet och bör därför vara av hög kvalitet. Exempelvis bör etablerade och duktiga formgivare engageras som projektledare. Det praktiska arbetet kan utföras delvis på kollektiv basis. Utställningen bör utformas så att delar kan återanvändas som vandringsutställning.

Forskning och dokumentation

Det kulturhistoriska arvet är inte statiskt, det kräver ständiga förtydliganden och kompletteringar. En viktig del i det framtida arbetet bör därför inriktas på olika former av forskning och på redovisning av resultatet. Det är ett arbete som inletts av framför allt Motala Musei- och Hembygdsförening och som artikelvis redovisats i föreningens tidskrift; *Motalabygden*. En

omfattande del av områdets historia är dock inte känd eller belyst. Detta gäller inte minst den sociala historien och arbetets historia.

Det är av största betydelse att stödja och främja fortsatt dokumentation och forskning kring områdets historia. Det är även av största betydelse att resultatet av detta arbete redovisas, sprids och presenteras på bästa sätt.

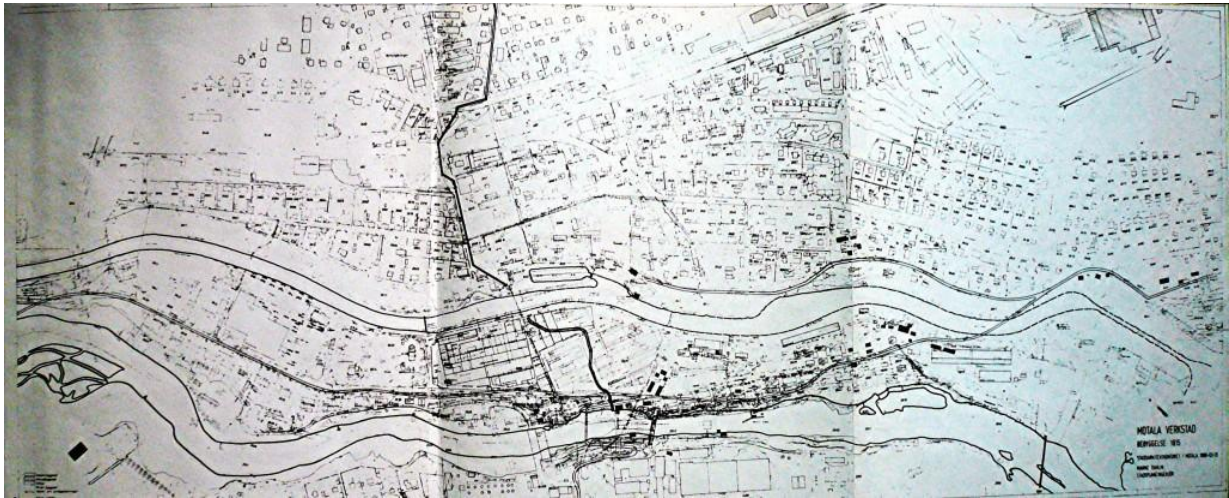
Det finns anledning att kartlägga dokumentations- och forskningsbehoven, förbättra eller söka nya redovisningsformer, främja intressen för detta arbete, skapa samverkan mellan olika aktörer och initiera olika projekt. Ett önskvärt projekt i detta sammanhang vore att engagera elever, studenter och lärarkår på orten. Det är även motiverat att initiera en medverkan från högskolorna i regionen. För ändamålet bör kommunen ta initiativet till att bilda en referensgrupp eller ett forskningsråd som skall bilda nätverk och samordna insatserna på detta område.

En bok om *industrilandskapet*

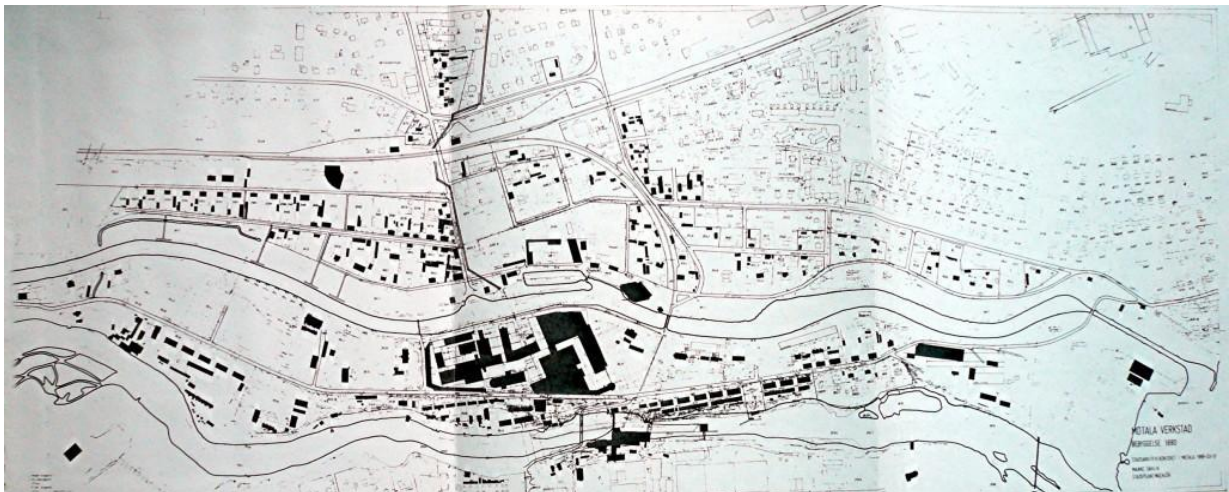
Motala Musei- och Hembygdsförening har under åren publicerat, i sin årsskrift, ett stort antal artiklar som berör industrier, företag, verksamheter och miljöer som ingår i *industrilandskapet* kring strömmen och kanalen. Historiska kunskaper, lokal förankring och information utgör en bärande plattform i utvecklingen av kulturhistoriska miljöer. Det vore därför angeläget att, utifrån befintligt material, sammanställa en bok som geografiskt och historiskt omfattar projektområdet. En annan form kan vara en guidebok över området, jfr. Trollhättans bokguide.

Det befintliga materialet som omfattar många illustrationer kan redigeras om och kompletteras på relativt kort tid. Professionell redigering och layout är dock en förutsättning. För att täcka del av tryckkostnaderna kan medel sökas från sedvanliga fonder samt från sponsorer inom det lokala näringslivet.

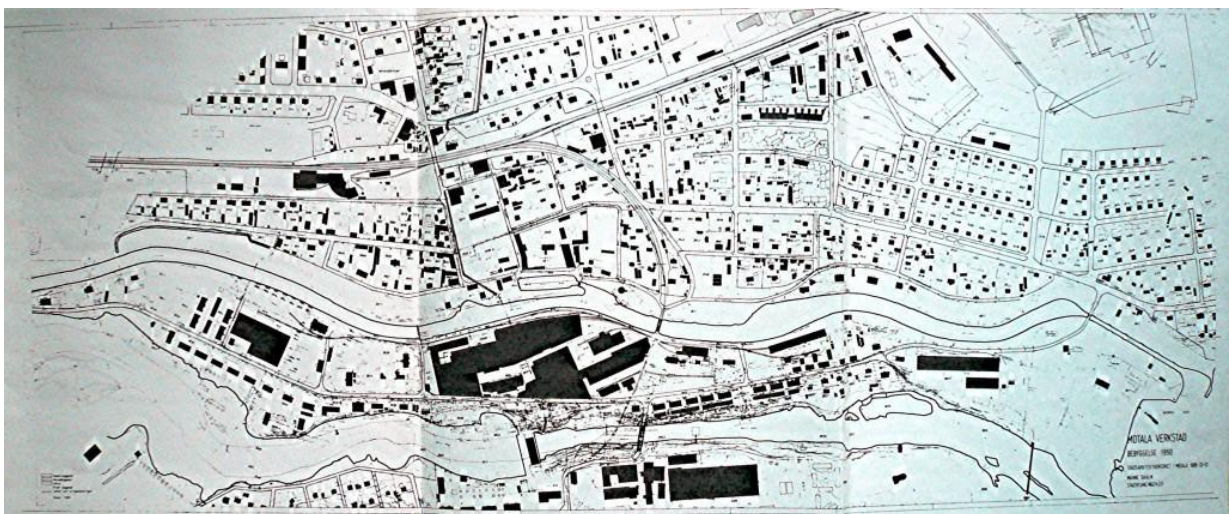
Motala stads samt kanalområdets utveckling 1815 - 1950



År 1815



År 1880



År 1950

Att förstärka de kulturhistoriska inslagen och utvecklingsresurserna

Ett bevarande och en återanvändning av Motala Verkstads produktionsbyggnader bör ses i ett brett perspektiv. En sund förvaltning av den forna industrimiljön vilar på ett optimalt utnyttjande av de fysiska och kulturhistoriska resurserna i hela *industrilandskapet* runt om.

Flera självklara komponenter i detta landskap är redan belysta och utnyttjas på ett tillfredställande sätt. Ett antal utgör resurser som bör och kan förstärkas. Andra tillgångar i området har inte uppmärksammats än och bör tas med som utvecklingsresurs.

För att locka verksamheter och företag till tomma lokaler, för att locka arbetskraft och kunder till nya verksamheter, för att skapa förutsättning för en ekonomiskt hållbar upprustning och förbättring av den kulturhistoriska miljön krävs att alla befintliga kvalitéer och tillgångar tas till vara och utnyttjas. Det är samspelet mellan de skilda och varierande inslagen inom hela området som kommer att utgöra motorn och dynamiken i en framtida utveckling av Motala Verkstads lokaler med flera fastigheter.

De skilda inslagen i landskapet speglar olika aspekter, dimensioner, skeden, funktioner och perioder. Dessa är mer eller mindre tydliga för besökaren eller brukaren och bör därför belysas. De ursprungliga funktionerna är oftast avvecklade eller förändrade, men nya funktioner som förstärker enskilda byggnader eller området skall tillföras. Detta skall ske så att befintliga kulturhistoriska kvalitéer bevaras och framhävs.

Ett urval av *industrilandskapets* tillgångar

Kulturlandskapet som växt upp kring Motala ström präglas starkt av stora tekniska system, bl.a. kanal, järnväg och kraftverk. Det innehåller också många karakteristiska byggnadsverk som är representativa på olika sätt. Det rör sig om bostäder, affärer, sociala inrättningar, tekniska byggnader och anläggningar, fabriker m.m. Många byggnader har försvunnit eller förändrats medan moderna inslag har tillförts den fysiska miljön. Det är ett landskap i förändring där de befintliga historiska värdena och kvalitéerna måste bevaras, förstärkas och förenas med nya funktioner. Bland hela fastighetsbeståndet är vissa byggnader och anläggningar särskilt representativa, värdefulla och viktiga. Här presenteras ett urval av de mest särpräglade byggnaderna som på olika sätt är av särskild betydelse och samtidigt utgör viktiga utvecklingsresurser.

Då ett av landets största vattenkraftverk.

Invigningen 1922 av Motala Kraftstation kom att, genom fördämningen, innebära stora förändringar i strömmens fysiska miljö. Många äldre verksamheter tvingades till nedläggning andra återuppstod i moderniserad form på annan plats. Den obegränsade tillgången på elkraft förde med sig också en förnyelse av den industriella produktionen på orten, hela driften på t.ex. Motala Verkstad elektrifierades i samband med detta. Elektrifieringen av samhället i övrigt öppnade porten för nya framtidsindustrier som särskilt i Motala fick en stark förankring. Motala Kraftverk, som vid invigningen blev det fjärde i storlek i hela landet, är ett renodlat och ännu fungerande exempel på de s.k. stora tekniska systemen som präglar området. Stationen med sin representativa arkitektur utgör en viktig och särpräglad anläggning i *industrilandskapet* som växt ut kring kanalen och Motala ström.

Det är angeläget att integrera stationen som pedagogiskt inslag i den tekniskhistoriska miljön som växt upp kring kanalen och strömmen. Det har tidigare föreslagits att kraftverket skulle öppnas genom en gång-/cykelväg över dammkrönen. En sådan lösning skulle förbättra tillgängligheten till området och stärka upplevelsekänslan i miljön.

Det bedöms också som önskvärt att under lämpliga former öppna kraftstationen för visning. Motala Kraftverk skulle samtidigt med fördel komplettera kraftverksmuseet i Näs / Borensberg. En mindre utställning (eller diaspel / film / motsvarande) som skildrar kraftverksbygget

och stationens tekniska installationer kan vara ett önskvärt tillägg inom eller i anslutning till stationen.

Till kraftproduktionens lokala historia hör även dieselmotoren på Kvarnö som tjänstgjorde under en period som reservanläggning. Dieselmotoren togs i drift 1915 först som reservanläggning till Näs och stationen avvecklades helt 1946. Byggnaden har en utsökt arkitektonisk utformning och är ett karakteristiskt inslag i det aktuella *industrilandskapet*. Dieselstationens historia och tidigare egenskaper bör belysas på lämpligt sätt och byggnadens bevarande säkras.

En gång klädesindustri nu industrihotell med yrkesutbildningar

Nedanför nuvarande Motala Kraftstation anlades på 1850-talet ett pappersbruk. Tre årtionden senare omvandlades anläggningen till Fredrik Asps klädesfabrik. Efter längre svårigheter övertogs företaget av Gösta Engel och rörelsen ombildades till Engelfabrikerna. I början på 1960-talet nedlades yllefabrikationen och företaget tvingades till omstrukturering. Fabriksanläggningen övertogs av Elektrolux-Ekenäs Verkstad och senare flyttade AMU:s verksamhet med flera in i lokalerna.

Den industriella närvaron på platsen, i anslutning till strömmen, har utgjort ett långvarigt inslag i Motalas industrihistoria. Nedanför fabriken anlades i början på 1900-talet en egen kraftstation, efter att företaget förvärvat Charlottenborgs Säteri med egendomar. Fabriken genomgick under verksamhetsåren många förändringar. Större delen av anläggningen är bevarad och utgör ännu en levande miljö som industrihotell och utbildningscentra.

Fabriken är en viktig och representativ miljö inom *industrilandskapet* som utvecklats kring strömmen. Anläggningen utgör även en långsiktig resurs, genom sitt fastighetsbestånd och läge, för näringslivets utveckling inom området. Tillsammans med Motala Kraftstation utgör fabriken ramen till *industrilandskapets* östra infart.

Fabrikens och textilföretagens historia bör belysas på lämpligt sätt och på vald plats i själva fabriksmiljön. Byggnaderna är viktiga för miljöupplevelsen, av god kvalitet och representativa för textilindustrin, dess bevarande bör därför säkras. Detaljplan Ekenäsområde 1989 tillåter delvis nybyggnation inom fabriksområdet. Det bedöms som viktigt att bevara byggnadernas nuvarande utformning, nybyggnation bör endast förekomma som fristående byggnader som skall anpassas i storlek och utformning till de befintliga byggnaderna.

En glimt av bryggeriverksamheten.

Bryggerier är en tidstypisk och karaktäristisk livsmedelsindustri som började etablera sig i stadsmiljöer kring 1800-talets mitt. Sammanlagt har åtta bryggerier, vatten- och läskedrycksfabriker varit verksamma i Motala. Förklaringen till det stora antalet rörelser ligger troligen i ortens industriella karaktär med stora skaror av konsumenter bland arbetarna. Redan kring sekelskiftet sammanslogs flera av företagen. På Kvarnös sydliga del ligger ännu byggnaderna efter det som blev stadens största bryggeri, AB Motala Bryggerier. Nuvarande fabriksbyggnad är troligen från 1880-talet men på samma plats låg redan på 1850-talet ÖNordens Bryggeriö. Verksamheten i nuvarande anläggning bedrevs fram till 1973. En till sin utformning snarlik anläggning, Bryggeri Oscar, låg längre upp på Verkstadsön. Den revs dock i samband med fördämningen av strömmen eftersom bryggeriet skulle hamna under vatten.

Motala Bryggerier utgör en sällsynt väl bevarad bryggerimiljö från 1890-talet. Byggnaderna är i akut och starkt behov av åtgärder, det är dock sällan en miljö av detta slag bevarats i så stor omfattning inkluderat uthusen. Bryggeriet är med sitt synliga läge en viktig siluett av stor betydelse för stadsbilden.

Med sitt läge vid södra infarten till Kvarnö utgör bryggeriet en naturlig portal till *industrilandskapet* och lämpar sig som informationsplats. Med hänsyn till bryggeriverksamhetens forna omfattning är det motiverat att i någon form skildra näringens historia på orten.

Dockan och brädgården, levande miljöer av central betydelse. Varvsverksamhet och gästhamn ?

Torrdockan som uppfördes 1815 i anslutning till kanalens anläggning lade grunden för uppkomsten av Motala Verkstad. Kring dockan tillkom en rad byggnader med koppling till varvsverksamheten, av dessa är flera bevarade. Än i dag används dockan för samma ändamål och den utgör därför ett av de viktigaste inslagen i den teknikhistoriska miljön som sträcker sig längs med kanalområdet. Till denna miljö hör även öVarvsbyggningen en fd. tjänstebostad som numera brukas som museum och föreningslokal.

En gästhamn planeras i dockan eller i dess anslutning, med möjligtvis verkstadens kaj som alternativ. Verksamheten kräver tillgång till servicefunktioner (bl.a. toaletter, dusch, tvättstuga, sopstation). Samma behov finns i samband med varvsverksamheten under andra perioder av året. Funktionerna bör därför om möjligt samordnas i en lämplig byggnad på Bredgårdens tomt (ny eller befintlig byggnad). Möjligtvis kan under en övergångsperiod del av funktionerna samordnas med vandrarhemmet i öDockbyggningen.

Det bedöms som mycket viktigt att bevara och förstärka varvsverksamheten. Aktiviteterna hör till de äldsta i området och förutsättningar finns för mindre specialiserade företag att utveckla nischer i anslutning till varvsarbeten. Det vore lämpligt om sådana företag gavs möjligheten att utvecklas inom Bredgårdens tomt som ursprungligen användes för ändamålet.

Varvsverksamhetens historia kan skildras med fördel inom Kanal- och Sjöfartsmuseet om museet kan komma att flyttas till området. I annat fall kan möjligtvis öVarvsbyggningen ölämpa sig så småningom för ändamålet.

Dockbyggningen som vandrarhem

Från varvsverksamhetens begynnelseåren kvartstår den s.k. öDockbyggningen och öMallboden, ett bostadshus respektive magasinsbyggnad. De är byggnader med stor kulturhistoriskt värde som delvis speglar den forna varvsverksamheten.

Byggnaderna är numera under upprustning och kommer att omvandlas till vandrarhem. På detta sätt kan två viktiga historiska byggnader renoveras och deras närmiljö rustas upp. Vandrarhemmet kommer att tillföra en mycket viktig servicefunktion till området och samtidigt förstärka och öppna inlevelsemöjligheter.

En kort historik över byggnadernas forna funktioner bör på något sätt skildras i byggnaden samt i den utvändiga miljön.

Varvsbyggnaden med musei- och föreningsverksamhet

Byggnaden uppfördes på 1820-talet som arbetarbostad, ett flertal uthus tillhör boningshuset. Sedan 1992 används byggnaden i Intresseföreningen Motala Verkstads verksamhet, dels som museibygnad och dels som föreningsbyggnad. Föreningen har basutställningar som skildrar verkstadens och områdets historia. Föreningen arrangerar guidade visningar av området och ett antal återkommande arrangemang i området. En förstärkning av föreningens verksamhet är av stor betydelse för de pedagogiska insatserna i anslutning till områdets historia samt för den lokala sociala förankringen (se även under Dockan).

Hamnen som sjöport till industrilandskapet

Hamnen har varit en viktig del av kanalsystemet och den är ännu av betydelse som hållplats för sjöfarten över Vättern, särskilt numera för fritidsbåtarna men även för yrkestrafiken.

Hamnen har självfallet också spelat en roll för stadens handelsnärings och delvis för industrins transporter även om sjöfrakten varit säsongsbetonad.

Av hamnens äldre infrastrukturer kvarstår ett flertal äldre magasinsbyggnader och bodar av trä som delvis fått nya funktioner som bl.a. kontor, affärer, kaféer, museer samt servicebyggnader till gästhamnen. Där finns också flera av kanalbolagets byggnader som inrymmer bl.a. Sjöfarts- och Kanalmuseum och gamla tullkammaren brukas nu som brandförsvarets museum.

Till hamnmiljön hör också de karakteristiska äldre spannmålsmagasinen från sekelskiftet och de yngre silorna från 1950-talet. Silorna används fortfarande som mottagningsstation under skördesäsongen men deras tid är räknad. Diskussioner förs om en ombyggnad av silobyggnaden till kontor.

Hela hamnmiljön hör intimt ihop med kanalens och strömmens område, den utgör del av de stora tekniska systemen som präglar området och ingår därmed i industrilandskapet som utvecklats i anslutning till dessa. Hamnen är likaväl ett viktigt redskap i utveckling av området såväl beträffande den kulturhistoriska förankringen, kulturturism, friluftsliv som för etableringen av nya näringar.

Hamnen utgör en viktig port till *industrilandskapet*, inte minst för båtturen och de många besökare till hamnområdet och museerna på platsen. Det bedöms som motiverat att under högsäsongen driva en filial till turistbyrån på platsen, som i övrigt bör tillföras ett fast informationssystem om *industrilandskapet*.

Att flytta kanalmuseet till Motala Verkstads område ?

Kanal- och Sjöfartsmuseet i Motala är för närvarande förlagt till en byggnad i hamnområdet, kanalbolagets fd. kontor. Hamnen är en viktig länk i *industrilandskapet* och kanalområdet. Den pågående upprustningen av hamnområdet med nya aktiviteter och närheten till stadskärnan medför att området skulle tåla en flyttning av kanalmuseet till trakterna kring dockan. Integrering av kanalmuseet i den särpräglade kanalmiljön i höjd med dockan och Motala Verkstads byggnader, i anslutning till en ny gästhamn och i hjärtat av *industrilandskapet*, skulle stärka förhållandena för områdets utveckling. Genom en sådan lokalisering skulle förutsättningar skapas för att länka stora delar av miljön till pedagogiska verktyg. En flytt av museet till nya lokaler öppnar även möjligheter för en förnyelse och en utvidgning av utställningsmaterialet.

En central fråga i detta sammanhang är kostnaderna som en sådan förändring skulle medföra samt vilka lämpliga lokaler som kan komma i fråga; en ny byggnad på Bredgårdens område ? eller utrymmen i Verkstadens byggnader ?

Verkstadens Folkets hus, ett centrum för folkrörelsens historia ?

Motala Verkstads Folkets hus invigdes 1906 efter många års ekonomiska bekymmer för projektet. Byggnaden som är av mycket stort kulturhistoriskt värde ritades av Lars Kolmodin, då ingenjör vid Motala Verkstad, och är numera restaurerad såväl ut- som invändigt. Folkets Hus ligger i utkanten av verkstadens och kanalens markområden, en vanlig företeelse som vittnar om de vid tidpunkten spända relationerna mellan arbetarrörelsen och företagen.

Byggnaden, som är byggnadsminne, har stor betydelse i den fysiska miljön på grund av sin särpräglade karaktär och utformning samt på grund av sitt läge vid den numera viktigaste infarten till kanalens och verkstadens område. Folkets Husbyggnaden drivs fortfarande som föreningsbyggnad och är därför ännu en viktig samlingslokal för stadsdelen.

Byggnaden vittnar i ett historiskt perspektiv om Verkstadens omfattning som arbetsplats samt om områdets sociala vitalitet och friställning visavi Motala Köping. Verksamheten drivs fortfarande av Föreningen Folkets Hus i Motala som även äger byggnaden. Såväl byggnaden som föreningen har en viktig roll att spela i en framtida utveckling av området. Det vore berikande om t.ex. arbetarrörelsens historia kunde speglas genom återkommande utställningar i lokalerna.

Föreningshuset på Verkstadsön. Samlingsplats på nytt med nya funktioner ?

Föreningshuset i anslutning till kanalen och Vårdshusparken tillkom 1865 som samlingshus för Verkstadens arbetarförening. Huset rymde då några enkelrum, bibliotek samt en mindre och en större samlingsal. På sätt och vis var byggnaden en föregångare till Motala Verkstads

Folkets hus som tillkom i början på 1900-talet. På 1880-talet övertogs byggnaden av Motala Verkstad som delvis lät inreda skollokaler i byggnaden.

Byggnaden speglar starkt verkstadens sociala historia och är med sin storlek och läge av största betydelse för miljön. Huset som ägs av ett fastighetsbolag inrymmer numera delvis bostäder, men samlingsalarna är ännu bevarade. Det vore önskvärt att säkra tillgängligheten till byggnaden och finna nya lämpliga funktioner som är förenliga med de nuvarande förhållandena.

Gamla Vårdshuset på Verkstadsön, mat med anor från förr och nu ?

Byggnaden uppfördes på 1820-talet som marketenteri och logement för verkstadens ogifta tjänstemän. Den fungerade även som matsal för ogifta arbetare, vilka saknade lägenheter med kokmöjligheter. Byggnaden byggdes därefter om i flera etapper, senast på 1940-talet. I anslutning till vårdshuset ligger den s.k. Vårdshusparken med minnesmonumentet över Otto Edvard Carlsund, chef för Motala Bolags Verkstäder under perioden 1843-1870.

Vårdshuset med parken utgör en miljö som starkt speglar del av verkstadens sociala historia. Byggnadens användning har delvis fortfarande anknytning till den forna verksamheten, numera för traktörverksamhet med matleveranser till bl.a. kanalbåtarna. Det är av största betydelse att främja en utveckling av rörelsen. Målet skall vara en öppen restaurangverksamhet med kvalitativ matkultur i en anrik miljö där inredningsdetaljer kan påminna om den forna verksamheten.

Kooperativa rörelsens byggnader, ett historiskt kapital att bevara och återanvända

Kooperativa rörelsen har varit ett traditionellt inslag i industrisamhällen. Vid Motala Verkstad bildade arbetarna redan på 1860-talet en första handelsförening vars affärslokal var inrymd i en av verkstadsbyggnaderna. På 1880-talet ombildades verksamheten till Sällskapet Arbetarnas Ring som öppnade ny affär i en inhyrd fastighet vid numera Järnvägsgatan 5. Därefter uppfördes en egen byggnad på Bergsätter där den första egna butiken, Ringdalen, kunde invigas 1886. Den murade boden som ännu står kvar tillkom 1905 för förvaring av fotogen, efter att en brand drabbat föreningshuset. Samtidigt uppfördes ett nytt magasin i vinkel med affären och 1908 en särskild byggnad som charkuteriaffär. Föreningen växte vidare och 1915 beslöts om anläggandet av ett vedsågeri samt om inköp av ytterligare en tomt för uppförande av en ny byggnad. I den nya lokalen som öppnades följande år rymdes varuavdelningar för manufaktur, skor, hattar, mjölk samt kontor. Matvaruaffären tillbyggdes kraftig 1950 enligt det nya konceptet som gällde för livsmedelbranschen. Byggnaden omvandlades senare till en charkuterifabrik, som verkade in på 1980-talet, medan en ny affär öppnades på andra sidan järnvägen vid Verkstadstorget.

De flesta av kooperativa rörelsens byggnader på området är bevarade. De utgör ett mycket värdefullt historiskt kapital på många sätt och kräver, beträffande vissa byggnader, införande eller utökning av skyddsföreskrifter. Det kommunala fastighetsbolaget bör med hänsyn till byggnadernas betydelse och återanvändningsmöjligheter förvärva fastigheterna om tillfälle uppstår. I charkuterifabriken bedrivs för närvarande hantverksmässig tillverkning av verktyg, Ringdalen 1 används för ungdomsverksamhet, Ringdalen 2 brukas av en bilverkstad och elfirma. Dessa verksamheter påverkar byggnaderna negativt och tillför inte på nuvarande platser positiva egenskaper för utveckling av denna del av området, undantaget Ringdalen 1. Det vore naturligtvis önskvärt om någon form av passande handelsverksamhet kunde återupptas i lokalerna. Självfallet är Verkstadens kooperativa rörelse värd en skildring i någon form.

öNär järnvägen kom till Motalaö.

Invigningen 1873 av Hallsberg-Motala-Mjölby Järnväg markerade stora förändringar i ortens och verkstadens fysiska miljö. Stationsområdet med sedvanliga byggnader och bangård anlades parallellt med kanalen. Med den nya järnvägen tillfördes ett nytt och viktigt verktyg

för ortens och industriernas expansion. En modernisering och en utveckling av järnvägsförbindelserna pågår. De nya insatserna kommer kanske att återigen förändra förutsättningarna för stadens utveckling. Det bedöms som viktigt i detta sammanhang att uppmärksamma järnvägsbyggnader, spårssystem och järnvägsbroar och att verka för bevarande och återställande av detaljer och element i denna tekniska miljö. Av den omfattande bebyggelsen som tillhörde järnvägsområdet återstår numera endast huvudstationen, lokstallarna och verkstadens stationsbyggnad. I lokstallarna driver banverket numera ett cementgjuteri.

Statens Järnvägar invänder mot att Motala Verkstads station och andra byggnader inom järnvägsområdet klassats som kulturhistoriskt värdefulla. Detta hindrar införandet av skyddsbestämmelser i detaljplan.

Stationsmiljön och stickspårssystemen ansluter till kanalens och verkstadens industrilandskap samt till Kvarnö och vidare till Luxors f.d. fabriker. Motala verkstad var dessutom tillverkare av järnvägsmateriel. Med detta perspektiv bedöms en förenklad skildring av järnvägens historia kunna bli ett viktigt inslag i det industrihistoriska landskapet. En liten basutställning kan eventuellt sättas upp i verkstadens f.d. stationsbyggnad om denna omvandlas till turistbyrå.

Verkstadens f.d. järnvägsstation som turistbyrå.

Motala Verkstad blev en naturlig delägare i järnvägsföretaget Mjölby-Hallsberg som invigdes 1873. Stickspår drogs till verkstadsområdet genom en särskild bro över kanalen, bron är numera riven men borde återställas av flera skäl (se under broar). Samtidigt uppförde verkstaden en egen station nära övergången till huvudspåret och Järnvägsgatan. Stationen utgör numera en av de få bevarade byggnaderna inom järnvägsområdet och har därför stor betydelse för förståelsen av den forna järnvägsmiljön och sambanden med Motala Verkstad. Bevarandeåtgärder föreslås i detaljplanen för järnvägens område.

Stationsbyggnaden, som numera används av Banverket, är förlagd till ett område som nyligen genomgått ett omfattande upprustningsprogram i samband med moderniseringen av järnväg och vägsystem. Med sitt läge i hörnet av Östermalmsgatan och Järnvägsgatan ingår numera den f.d. stationsbyggnaden i västra infarten till *industrilandskapets* och Verkstadens område.

Med hänsyn till byggnadens betydelse bör stationen eventuellt övertas av det kommunala fastighetsbolaget och omvandlas därefter till turistbyrå samt till informationscentrum med utställningsmöjligheter. Statens Järnvägar invänder mot att Motala Verkstads station och andra byggnader inom järnvägsområdet klassas som kulturhistoriskt värdefulla. Detta hindrar införandet av skyddsbestämmelser i detaljplan.

Verkstadens kontorsbyggnader nu som utbildningscentrum

Motala Verkstads huvudkontor som ligger i anslutning till plåtverkstaden tillhör byggnaderna som överlevt rivningsangreppen från 1970-talet. Huvudkontoret består av flera byggnadskroppar samlade kring en inre gård. Den äldsta delen av huvudkontoret uppfördes 1873 längs med kanalen med en representativ utformning efter ritningar av Axel Kumelin. Kontorshuset utökades 1947 mot söder med en tillbyggnad i vinkel. Det nya huset kompletterades med ytterligare en huskropp, i vinkel mot Borggården och sammanbyggd med den äldre pannverkstaden. De nya byggnaderna skulle huvudsakligen användas som kontor men huset i vinkel med Borggården inrymde också personalmatsal. Trots en del ändringar har kontorsanläggningen bibehållit större delen av sin ursprungliga karaktär.

Byggnaderna används numera som utbildningslokaler för Bonas folkhögskola som disponerar lokaler även i centrala staden. Skolan har allmänna linjer men också utbildningar inom media, teater och språk. Skolans utbildningar skulle kunna utnyttjas som resurser i områdets utveckling eller inom olika projekt. Verksamheten är av stor betydelse då den kan utgöra en plattform för ytterligare utbildningsinsatser inom området. I detta sammanhang bedöms det som

lämpligt att reservera utrymmen i anslutning till nuvarande byggnader för en eventuell utökning av utbildningsverksamheten.

Lokverkstaden som flexibelt kulturverktyg.

Den s.k. öLokverkstaden, som invigdes 1919, utgör den mest säregna och mest representativa byggnaden bland det som återstår av Motala Verkstads produktionsanläggning. Detta gäller såväl invändigt som utvändigt och byggnaden måste därför bevaras på bestämda villkor. Bevarandekraven innebär att den ursprungliga karaktären bör bibehållas samt att nödvändiga ingrepp i samband med en återanvändning skall begränsas och avvägas noggrann. Mot del av verkstadens östra fasad ligger det s.k. järnverkskontoret, en byggnad som kan integreras i återanvändningsprogram för lokverkstaden.

Lokverkstaden erbjuder med sitt läge, rumsupplevelse, innervolym och tekniska strukturer återanvändningsmöjligheter som kan komma att utgöra en mycket värdefull resurs för hela området men även för staden och möjligtvis även för regionen. Lokverkstaden skall agera flaggskepp i *industrilandskapets* byggnadsarmada, den skall utgöra ett centrum för inspiration, kreativitet och kultur i alla former.

Det är viktigt att i samband med upprustningen av lokverkstaden välja lösningar som säkrar flexibilitet i återanvändningen av lokalerna. Lokverkstadens stora hall skall kunna användas för skiftande och tillfälliga verksamheter som t.ex. utställningar, konserter, teaterföreställningar, mässor, konferenser eller som danspalats och samlingshall. Detta innebär att stora hallen i princip skall bevaras i oförändrat skick, bortsett från nödvändiga åtgärder för fönster och dörrisolering samt allehanda tekniska installationer. I lilla hallen kan flera moduler skapas för olika funktioner som konferens- och kontorslokaler, där anläggs också bl.a. huvudentrén, foajén till stora hallen, trappor, hissar m.m. Källarvåningen återanvänds och inreds för olika tekniska funktioner som krävs för aktiviteterna i hallarna. Dit hör bl.a. toaletter, omklädningsrum, repetitionslokaler, förråd av olika slag, eventuellt restaurangkök och administrativa lokaler. Kafé och restaurang kan inredas i källarvåningen eller i del av det, mot södra gaveln, sammankopplade ö Tunnplåtslageriet / Sjukhusverkstaden (numera bygghytta till Kanalbolaget). För att utveckla lokverkstadens anläggning till redskap för kulturverksamhet, kontor och utbildning krävs det att produktionsenheterna (kommunens snickeriverkstad, Kanalbolagets byggnadshytta) som för tillfället är inhyta i delar av utrymmena flyttas till plåtverkstaden. Sammanfattningsvis föreslås för lokverkstadens återanvändning en variant av förslaget som redovisas i öLokmonteringshallen på Motala Verkstad ó Förstudie, framtida användningö från 1999. Se särskild beskrivning för återanvändningen / ombyggnaden av lokverkstaden.

Plåtverkstaden som utvecklings potential

Den s.k. plåtverkstaden utgör ett komplicerat landskap av sammanbyggda byggnadskroppar med skilda volymer och ursprungliga funktioner uppförda under olika perioder. Gemensamt för de flesta kropparna är att de är uppförda som hallbyggnader med pelarsystem i ytterväggar och samverkande fackverkskonstruktioner i tak, vilket lämnar stora öppna volymer. Karakteristiskt för hallbyggnaderna är att dagsljusinsläppet sker genom fönstersystem högt uppsatta i väggarna eller genom lanterniner i taken. Även andra typer av byggnader ingår i anläggningen som sträcker över en mycket stor yta. Plåtverkstaden är i söder även delvis sammanbyggd med huvudkontoret.

För närvarande saknas en sammanställd detaljstudie av anläggningen och ett återanvändningsprogram, vilka krävs som bedömningsunderlag, likaväl som en antikvarisk förstudie. En rad åtgärder och ombyggnader krävs inför en definitiv återanvändning av byggnaderna. En avgörande fråga är också att hitta verksamheter vars lokalbehov lämpar sig för typen av volymer som anläggningen kan erbjuda. Del av lösningen ligger i flyttning av Kanalbolagets byggnadshytta och kommunens snickeriverkstad från lokverkstaden till lämpliga utrymmen i plåtverkstaden.

Plåtverkstadens anläggning utgör en utvecklingspotential för området och för det blivande kommunala fastighetsbolag. Den erbjuder stora ytor och stora volymer som med tiden kan anpassas till verksamheter av skilda karaktärer. För att hitta lösningar krävs ett lämpligt huvudmannaskap för fastigheterna, förstudier av tekniskt, arkitektoniskt och antikvariskt karaktär samt en utvärdering av befintliga och framtida verksamheter.

Kvarn AB Motala Ström. En imponerande kuliss värd att bevara och återanvända

Kvarnbyggnaden uppfördes i början på 1920-talet i anslutning till bangården och stationsområdet dit kvarnrörelsen flyttades i samband med kraftverkets anläggning på Motala ström. Av sitt forna läge vid strömmen behöll kvarnen namnet, Kvarn AB Motala Ström. Kvarnen har därmed i dubbla bemärkelser anknytning till industrilandskapet.

Byggnaden är ett typiskt exempel på de stora industriella och eldrivna valskvarnar som uppfördes under perioden med en arkitektur präglad av klassicismen. Typiskt är också placering i anslutning till järnvägen som ersatte den traditionella anknytning till hamnar.

Kvarnrörelsen avvecklades på 1940-talet och byggnaden återanvändes därefter till olika ändamål fram till 1980-talet. Sedan följde en period av misslyckade spekulativa ombyggnadsprojekt och byggnaden överlämnades helt till förfall.

Kvarnen är en viktig element i *industrilandskapet* som sträcker sig kring de stora tekniska systemen; kanalen, strömmen och järnvägen. Den är en av de tre anläggningarna som inom området representerar livsmedelsindustrin; tillsammans med bryggeriet och charkuterifabriken. Med sin påkostade och storskalig arkitektur är kvarnen ett viktigt inslag i stadsmiljön och stationsområdet samt ett tidstypiskt exempel på denna kategori av industribyggnader.

Akuta formella och tekniska åtgärder krävs för att rädda byggnaden. Om en lösning hittas kan kvarnen långsiktigt erbjuda attraktiva ytor som kan stärka områdets utveckling. I övrigt är kunskaperna om kvarnens historik kapphändiga och behöver kompletteras.

ATT UTVECKLA INDUSTRILANDSKAPET

Områdets förutsättningar och möjligheter

Industrilandskapet som sträcker sig längs med Motala Ström och Göta kanal berörs numera av natursköna områden med anslutning till strömmen, kanalen och sjöarna i norr och söder. Annat var det förr, då allehanda byggnader trängdes längs med strömmens stränder och skorstenarna bolmade på Verkstadsön.

Dagens och morgondagens forna industrilandskap präglas av mångfald, estetiska upplevelser och mjuka verksamheter. I denna miljö förenas parker, gröna ytor, stränder, bilfria zoner, blandade funktioner med museala delar, produktionsenheter, undervisningsverksamhet, fritidsanläggningar, blandad bostadsbebyggelse, serviceinrättningar, tekniska system m.m.

Industrilandskapet utgör fortfarande ett företagsekonomiskt värde; villkoren och förutsättningarna är dock annorlunda än under områdets industriella period. Trots förändringarna är flera av de ursprungliga strukturerna fortfarande i tjänst eller i produktion om än delvis på annat sätt, detta gäller bl.a. kraftstationen, kanalen och järnvägen. Några byggnader används fortfarande också för industriella och hantverksmässiga ändamål eller motsvarande verksamheter. Numera utnyttjas också flera byggnader för utbildningsverksamhet.

Området är en tillgång för utvecklingen av befintliga verksamheter och erbjuder främst goda förutsättningar för etableringen av nya företag m.m. Detta gäller verksamheter som kan utnyttja områdets historiska karaktär samt företag som kan komma att utnyttja befintliga eller nya byggnader inom eller i anslutning till området.

Området har mycket stort socialt värde då det förenar funktioner inom många fält; bl.a. friluftsliv och fritid, historiska minnen, museer och museala strukturer, turism, boende, utbildning, arbete, service, m.m. Det är en miljö som kan utgöra den nödvändiga plattformen för en lokal och regional utveckling inom näringsliv, utbildning och kultur. I synnerhet finns utmärkta förutsättningar för en ytterligare utveckling av kulturturism.

Den industriella historiska identiteten kan utnyttjas som marknadsföringsprofil på samma sätt som för t.ex. Skultuna Bruk, Trollhättan, Eskilstuna, Västerås och Västmanland. Motala Verkstads samt Göta kanals kulturhistoriska betydelse och värden är så betydande att de berör flera nivåer; lokalt, regionalt, nationellt och till och med internationellt.

Inom området finns också flera exploateringsmöjligheter beträffande nybyggnation. De flesta gällande byggnadsrätter avser fristående bostadshus men vissa ytor kan på längre sikt tas i anspråk för nya byggnader avsedda för näringsliv, utbildnings- eller fritidsfunktioner.

Utveckla och förstärka området - Viktiga faktorer

Många faktorer inverkar på områdets framtida utveckling och förutsättningarna för detta. I sig medför varje ny verksamhet och varje förbättring som tillförs området en kedjereaktion av effekter. Visionen som skissats kring utvecklingen av området avseende satsningar på historia, kultur, turism, utbildning, näringsverksamhet, boende m.m. förutsätter en rad servicefunktioner. En del av dessa ingår i de normala kommunala åtagandena men de flesta är kopplade till verksamheter som bör bedrivas inom näringslivets ramar.

Komplettering och utveckling av serviceinrättningar

I takt med områdets utveckling måste befintlig service utvecklas och nya servicefunktioner inrättas. Den befintliga verksamheten skall utvärderas, förstärkningen eller införandet av nya funktioner som krävs för att säkerställa områdets utveckling måste utredas. I detta samman-

hang måste hänsyn tas till en samordning av funktionerna inom hela ö*Industrilandskap*et. Genom planbestämmelser bör kommunen styra lokaliseringen av funktionerna till lämpliga platser och hänsyn skall tas till miljökonsekvenserna. Samarbete mellan olika aktörer måste främjas för att uppnå bästa resultat för såväl näringsverksamheten som för brukarna och besökarna.

Servicefunktionerna omfattar ett stort antal verksamheter och anläggningar vars form och karaktär, lokalisering, omfattning, kvalitetsnivå m.m. är av stor betydelse för att området skall kunna fungera och utvecklas inom ramen för framtagna visioner och program.

Servicefunktionerna som avses här omfattar t.ex. mat, logi och övernattningsmöjligheter samt affärer av olika karaktär, som bl.a. närlivs, konsthantverk och kvalitetsvaror samt specialiserade handelsrörelser som inte utsätts för konkurrens av liknande företag med centralt läge. I basfunktioner ingår också toaletter, sopstationer, turistinformation, gästhamnar, fritidsanläggningar, lekplatser, tåg- och bussförbindelser, parkeringsplatser m.m.

Servicefunktioner är av stor betydelse i flera sammanhang. De möjliggör boende, arbete, besök, fritid, turism eller med andra ord bruket av området. Funktionerna bidrar stort till områdets attraktivitet, till marknadsföringen, till områdets ekonomiska förutsättningar och påverkar sysselsättning genom att nya arbetsplatser inrättas.

Övernattningsmöjligheter,

En utveckling av Motala och särskilt av *Industrilandskap*et som turistområde medför ett ökat behov av varierande övernattnings- och boendemöjligheter, bl.a. hotell, vandrarhem, pensionat, stugor och rum. En utveckling av närings- och utbildningsverksamheten inom *Industrilandskap*et kommer också att skapa behov av vissa boendekategorier, särskilt tillfälliga tjänstebostäder och studentrum.

För närvarande finns inom orten inga övernattningsmöjligheter inom eller i anslutning till historiska miljöer. Hotellen har karaktär av affärshotell, ett kommunalt vandrarhem finns i Varamoområdet och ett privat i Bergsättersområdet, väster om Dockområdet.

Ytterligare ett vandrarhem kommer att öppnas till säsongen 2001 i den fd. Dockbyggningen m.fl. byggnader som renoverats för ändamålet. Verksamheten som skall drivas av Kanalbolaget är ett viktigt steg i Dockområdets utveckling och levandegörande. Den ansluter till en blivande gästhamn på platsen. Under lågsäsongen erbjuder vandrarhemmet lösningar för folkhögskolan samt idrottsverksamheten på kommunens anläggning i närheten.

Utvecklingen av området kommer troligen att medföra behov av ytterligare övernattningsmöjligheter med inriktning på andra målgrupper. Pensionat eller världhus är en typ av logi som lämpar sig i miljön och som är attraktivt för en viss kategori av besökare som söker komfort, stämning och miljökväliteer. Det är också en boendeform som kan komma att utnyttjas av blivande företag inom området. En förstärkning och utveckling av folkhögskolan i förening med nya utbildningsverksamheter skapar behov av rum för studenter och möjligtvis lärare, beträffande längre och kortare kurser. Studentbostäder inom området skapar också rumsberedskap under vissa perioder av året (skollov) och skulle ytterligare stärka mångfalden i miljön.

Det finns anledning att utreda folkhögskolans och ortens övriga utbildningsanstalters behov av studentrum samt möjligheterna att anlägga sådana inom området, t.ex. i del av bryggeriets byggnader eller Motala Ströms kvarn. Kortvariga behov kan lösas genom vandrarhemmet i Dockbyggningen.

Restauranger, kaféer

Generellt bör det påpekas att Motala har ett mycket smalt matutbud som nästan uteslutande baseras på fast food och enkel lunchservering. I rapporten Brobygget ó Näringslivsutveckling i Motala kommun påpekas indirekt bristerna med några konsekvenser; bl.a. att näringslivet efterlyser representativa restauranger med bra kök dit man kan bjuda sina gäster, kunder m.fl. Förhållandena medför också negativa konsekvenser för orten, näringslivet, turismen och även för vissa grupper bland invånarna.

En utveckling av området kring kanalen är förenad med tillgången till servicefunktioner, bland dessa intar restauranger och kaféer en viktig plats. Etableringen av näringen är beroende av områdets utvecklingstakt men också av ändrade vanor hos potentiella kunder samt av att miljö- och verksamheternas kvalitét säkras. För att de långsiktiga utvecklingsmålen skall uppnås, servicefunktionerna få rätt lokalisering och miljövärdena beaktas måste näringens etablering och verksamhet regleras bestämt. För att försäkra sig om restaurangernas och kaféernas verksamhetsform och karaktär samt om kvalitetsnivån föreslås att fastighetsbolagen behåller hyresrätten eller äganderätten på lokalerna och att verksamheterna utarrenderas med hårda kvalitetskrav angående öppethållande, matutbud, miljö, inredning, utemöbler m.m. Arrendeformen ger också kommunen möjligheten att stimulera och styra etableringen av rörelserna inom området. Lämpliga krögare med rätt profil skall sökas aktivt.

Inom och i anslutning till *industrilandskapet* finns endast ett fåtal matställen. För närvarande bedrivs under sommarsäsongen kafé med uteservering och minigolf vid Borenhults slussar, en mycket känslig miljö av hög kulturhistoriskt värde. Kafébyggnaden är av primitiv karaktär och uppfyller inte framtida krav för denna typ av rörelse, minigolfsen med sitt exponerade läge saknar samhörighet med denna miljö.

Borenhults slussar är en av huvudattraktionerna i kanalmiljön, med hög besöksfrekvens. Kafé och restaurang med rätt karaktär och på rätt plats skulle utgöra ett berikande komplement i denna miljö. Alternativlösningar bör utredas i samband med framtagning av detaljplan för området.

En möjlighet vore att ansluta sommarkafé, restaurang med uteservering, minigolf m.m. till klubbhuset tillhörande Borens Båtklubb eller till det f.d. maskinhuset på området. Verksamheterna skulle med fördel kunna kombineras. Eventuella nödvändiga ombyggnads- eller tillbyggnadsmöjligheter av klubbhuset för ändamålet bör utredas i samband med ny detaljplan, liksom en upprustning och återanvändning av maskinhuset. Samarbetsmöjligheter med båtklubben bör undersökas.

Övriga befintliga verksamheter finns på Östermalmsgatan, nära områdets västra infart i anslutning till Folkets hus. Det rör sig om ett konditori med kafé (nyligen nedlagt ?) samt om en pizzeria. Inga av dessa inrättningar är relevanta beträffande kvalitét i miljön eller matutbudet.

På Motala hamns område drivs redan kaféer med lättare rätter, dels i anslutning till Motormuseet och dels i anslutning till gästhamnen. Även i dessa fall är det viktigt att undersöka vilka förbättringar som kan åstadkommas i verksamheternas miljöer och former. Detaljplanen för hamnområdet skissar på anläggningen av restaurang och hotell i Odals fd. anläggning.

Värdshuset med tillhörande park, på Verkstadsön, utgör en miljö som starkt speglar Verkstadsöns sociala historia. Byggnadens användning har delvis fortfarande anknytning till den forna verksamheten, som numera gäller catering med bl.a. matleveranser till kanalbåtarna.

Det är av största betydelse att främja en utveckling av rörelsen så att en öppen restaurangverksamhet kan etableras i lokalerna och drivas året runt. För närvarande saknar Verkstadsön och hela *industrilandskapet* restaurang, medan orten kan anses vara i behov av ett värdshus med

klass och kulinariska ambitioner. Sommartid kan verksamhet även omfatta uteservering, under förutsättning att utformningen kan förenas med miljön. Under lågsäsong borde beställningar, luncher och catering kunna bära rörelsen. Ett samarbete med näringslivet på orten borde undersökas.

Om Lokverkstaden kan utvecklas till en multiaktivitetsanläggning måste kafé och restaurangverksamhet planeras inom byggnaden eller i direkt anslutning till denna. Tekniska utrymmen kan inredas i byggnadens källarvåning. Basverksamheten skall utgöras av kafé med lättare rätter och möjligheter till matservering på cateringbasis. Vid behov kan exempelvis Stora salen dukas med buffé medan mat- och husgerådshantering kan ske i köksutrymmen i källarplanen. Anläggning av kafé och restaurang inom lokverkstadens anläggning bör utredas i samband med projektering av åtgärder på byggnaden. Verksamheten kommer troligen att endast kunna bedrivas under vissa perioder eller sporadiskt. Arrendet kan därför kombineras med driften av annan restaurangverksamhet på området.

Etableringen av ett kafé med lättare maträtter och såväl inne- som uteservering är också önskvärd inom Dockområdet. Flera byggnader inom området kan lämpa sig för ändamålet, för bästa möjliga effekt och resultat bör några alternativ utredas.

Affärer

Program och översiktplan för området redovisar befintlig handelsverksamhet vid bl.a. Östermalmsgatan. Där ligger numera en större livsmedelaffär som kan försörja större delen av de östra områdena. Längs med gatan finns ytterligare flera affärer av diverse karaktär. Övriga delar av *industrilandskapet* saknar affärer.

Program och planförslag anger att nya mindre butiker, ej störande handel och hantverk, kan inrymmas i lämpliga lägen inom större delen av Dockområdet. Prövning skall ske i varje enskilt ärende. För övriga delar av *industrilandskapet* saknas angivelser.

Det bedöms som angeläget att inom Dockområdet främja etableringen av nya handelsverksamheter i Konsum Ringens f.d. affärslokaler. På detta sätt kan nutid och historia länkas samman. Etableringen av lämpliga rörelser inom Dockområdet kan tillföra stora kvalitéer till miljön samt bidra till områdets servicestrukturer.

Beträffande utvecklingen av handelsverksamheten bör ett särskilt program (inventering) utreda och redovisa för lokaler som med hänsyn till läge, ytor, behov m.m. lämpar sig bäst för handel, konsthantverk, hantverk, kontor m.m. Verksamheternas etablering skall prövas och regleras genom byggnadslov, särskild hänsyn skall tas till eventuell inverkan på fasaderna och miljön.

Etablering av affärsrörelser skall främjas genom samråd och samarbete med berörda fastighetsägare samt blivande utvecklingsbolag / förening / stiftelse. Lediga lokaler skall marknadsföras och lämpliga hyresgäster sökas aktivt. Nya verksamheter har stor betydelse för områdets levandegörande och attraktivitet.

Hamnar, varv, allmänna inrättningar

Motala hamn. För närvarande finns gästhamn samt kajer vid kanalens in- och utlopp i söder, hamnen har utgjort kanalens och ortens ursprungliga frakthamn mot Vättern. Hamnområdet omfattar även Kanalbolagets kontor som numera brukas som sjöfartsmuseum, slussvaktarbostäder, hamnmagasin, silobyggnad och diverse hamnförråd och bodar. Magasin, förråd och bodar innehåller numera bl.a. gästhamnens tekniska funktioner, kafé, affärer, Motormuseum m.m.

Hamnen utgör på sätt och vis en av portarna till *industrilandskapet* som sträcker sig kring kanalen. Viktiga funktioner är redan knutna till hamnområdet, de kan förbättras och kompletteras. I detta sammanhang bör vissa av gästhamnens behov och funktioner kunna samordnas och samarbetet förbättras mellan aktörer och ägare (kommun, Kanalbolaget, hyresgäster, företagare m.fl.).

Detaljplanen anger en utvidgning av gästhamnen med nya bryggor motsvarande ca 75 förtöjningsplatser. Planen skissar också på förbättringar i miljön. Återanvändning av silobyggnaden är under utredning, troligen kommer byggnaden att återanvändas som kontor eller motsvarande; även restaurang och hotell anges som möjlighet i detaljplanen. En ny verksamhet av denna karaktär kan skapa bättre balans i området där aktiviteterna för närvarande är starkt säsongbetonade. Det är angeläget att säkra verksamheternas form och kvalitetsnivå, genom t.ex. hyresavtal och arrendavtal.

Motala Verkstad / Dockan och Dockområdet. Anläggningen av ny gästhamn och tilläggsplatser har diskuterats i anslutning till Dockområdet och Motala Verkstads kajer. Användning av dockan sommartid bör dock troligtvis uteslutas p.g.a. av för stort vattenläckage. Om de tekniska problemen kring tätheten av dockan kan lösas vore dess användning som hamnbassäng en lyckad lösning. Som alternativ eller komplement finns verkstadens kajer för traditionell tilläggning. Dessa platser är dock inte skyddade mot svallvågor och kanalens trafik. Hamnservicen blir också ett problem då tekniska installationer (toaletter, duschar, sopstation m.m.) kommer att anläggas på andra sidan i anslutning till Dockområdet. Tillgängligheten till servicen sker då genom Treöresbro.

En ny gästhamn kan bidra till en positiv utveckling av verksamheter i synnerhet inom dockområdet och verkstadens område. Möjligheter att hyra cyklar bör finnas i anslutning till hamnen. Det nya vandrarhemmet i Dockbyggnaden kan med fördel komplettera gästhamnen. Sopstation, duschar, toaletter bör samordnas med varvverksamheten i dockan. Funktionerna kan som bäst integreras i upprustningen av materialgården på dockområdet. Anläggningen av en ny gästhamn på kanalen, i höjd med dockan, kan komma att främja en utveckling av varvsverksamheten. Möjligtvis kan ett samarbete etableras med Motala Båtvarv som skulle kunna bedriva en del av sin verksamhet i anslutning till dockan genom att disponera byggnader och ytor på materialgården.

Sjösättningsbukten som ligger i förlängningen av Järnvägsgatan anlades 1853 för sjösättning av mindre båtar. Buktens strand och området runt om, med Dansareplan och sjöpaviljongerna, planeras att ordningsställas. Flytbryggor med tillfälliga tilläggningsplatser för småbåtar planeras att anläggas längs med stranden. Bekvämligheter skall samordnas med nya hamnen vid Dockområdet ö Motala Verkstad.

En upprustning av strand, mark, miljö och byggnader på platsen kommer att medföra en tydlig kvalitetsförhöjning av miljön kring Dansareplan. Detta är av stor betydelse då området ansluter till Dockområdet, Treöresbro samt ligger mitt emot Motala Verkstads kontor och plåtverkstad. Tilläggningsmöjligheter för småbåtar bör berika miljön på flera sätt.

Borens Båtklubb har en liten hamn vid norra Verkstadsöns norra udde, i anslutning till Båtängen. Inom området ligger även klubbhus, förrådsbyggnader samt ett fd. maskinhus som tillhörde den nedlagda fiskodlingen. I programmet för Borens hultsängen medges en begränsad utbyggnad av småbåtshamnen samt uppförande av sjöbodas längs med strandområdet. Utformning av bryggor, bodar m.m. skall regleras i ny detaljplan. Den nedlagda badplatsen inom samma område föreslås tas i bruk på nytt.

Borens Båtklubb bidrar med att levandegöra norra delen av området samt till båtlivet m.m. på Boren. Klubben underhåller mark, byggnader och anläggningar mycket väl. Verksamheten

kan därför betraktas som positiv för området. Det finns dock vissa störande aspekter som kan medfölja verksamheten, t.ex. trafikbelastning och parkering, nedskräpning, förorening, uppställning av redskap, båtar m.m.

Vissa servicefunktioner bör kunna förenas inom klubbens område och verksamhet. Detta gäller eventuellt kafé- och restaurangverksamhet, toaletter, sopstation m.m. Ett väsentligt tillägg i områdets fritidsutbud vore om uthyrning av kanoter, kajaker och segeljollar m.m. kunde knytas till anläggningen. Det bedöms som högst angeläget att rusta upp det gamla maskinhuset, ett stenhus av hög kvalitet vars återanvändning kan stärka området och lämpa sig för många nya funktioner.

Bryggor m.m. Ett större antal bryggor och bodar förekommer längs med Motala ströms norra stränder, de är anlagda på mark som i översiktsplanen betraktas som värdefullt strandområde. På många platser försvårar de tillgängligheten till strand och vatten. Programmet för Borens shultsängen anger förbud för anläggning av nya liknande anläggningar inom området med undantag för Båtängens båthamn.

Området berörs av bl.a. strandskydd och riksintressen för bl.a. friluftslivet. Långsiktigt bör bibehållandet av befintliga privata bryggor, bodar m.m. utredas och utvärderas. De bör möjligen borttagas eller ersättas med allmänna anläggningar som uppfyller specifika krav på utformning, placering, tillgänglighet m.m.

Toaletter m.m. För närvarande saknas faciliteter med undantag av Motala hamns område. Behovet av allmänna toaletter bör långsiktigt kunna tillfredsställas genom allmänna inrättningar inom området. Detta gäller t.ex. museer, matställen, gästhamnar, varvet, vandrarhus, turistbyrå m.fl. som genom avtal eller ersättning kan hålla nödvändiga utrymmen till tjänst. Gästhamnarna erbjuder även andra kompletterande funktioner som duschar, sopstation, tvättstugor m.m. Vid Borens shults föreslår programmet för slussområdet (se Översiktsplan Motala Verkstad, bilaga) att servicefunktioner inreds i en av slussvaktarbostäderna. Med hänsyn till områdets storlek och framtida utveckling bör dock frågan utredas ytterligare. Under övergångsperioden kan mobila serviceenheter hyras in och uppställas på lämplig plats. Information om tjänsterna skall redovisas på kartor och annat informationsmaterial som berör området.

Informationscenter, turistbyråer

För närvarande bedriver kommunen turistinformation året runt i samma lokal som det kommunala biblioteket. I begränsad omfattning förmedlar Kanalbolaget och olika museer också information som är relevant för området.

En utveckling av *industrilandskapet* och kanalområdet förutsätter att servicen mot turister och besökare förstärks, samordnas och förbättras i synnerhet inom själva området. Detta gäller inledningsvis under högsäsongen och så småningom året runt. Informationsverksamheten bör på samma grund flyttas till platser dit turister söker sig och där större delar av turistmålen finns. Turistbyrån bör därför under sommaren öppna filialer. I takt med områdets utveckling kan det bli aktuellt att lokalisera turistbyråns basverksamhet inom området,

Två platser bedöms som särskilt lämpliga. Den ena är Motala hamn som på sätt och vis utgör *Industrilandskapets* södra port och där många kategorier av besökare möts, den andra är Motala Verkstads gamla järnvägsstation som ligger i anslutning till områdets västra infart och på gångavstånd från dockan och Motala Verkstad. I tidigare utredningsunderlag föreslås stationen som informationscenter, en förutsättning är att kommunen kan överta byggnaden från SJ. Tillsviare bör man söka en övergångslösning inom Dockområdet, lämpliga byggnader för ändamålet är danspaviljongerna i närheten av vandrarhuset, gästhamnen, sjösättningsbukten, Treöresbro och planerad busshållplats. Ytterligare en plats bör förses med turistinforma-

tion med hänsyn till antalet besökare, Borenhults slussar. Verksamheten kan eventuellt vara av passiv karaktär, d.v.s. utan bemanning. Möjligtvis kan informationen kombineras med annan verksamhet i slussvaktarstugan eller i båtklubbens lokaler.

Turisbyråverksamheten bör även omfatta tjänster som uthyrning av båtar, kanoter, cyklar, eventuellt rumsförmedling m.m.

Bussförbindelser m.m., trafikspekter

Befintliga kommunala bussförbindelser berör områdena öster om Strömmen och väster om kanalen. I samband med en planerad utveckling av området bör man utreda hur befintliga linjer kan justeras för att bättre betjäna verksamheterna och bostäderna inom området. Järnvägsstationen avgränsar området i väster och medger goda tågförbindelser på gång- och cykelavstånd för besökare och brukare av området.

Området och miljön är känsliga för störningar och belastningar. Det finns därför anledning att vara restriktiv beträffande all biltrafik. För del av området finns en särskild trafikutredning. I övrigt behandlar översiktplanen och detaljplanerna frågor och förslag i anslutning till trafiken, inkluderat parkeringsfrågor.

Fritid, rekreation, turism

Området anges som riksintresse för friluftslivet, största möjliga tillgänglighet till miljöerna skall därför säkras och främjas på bekostnad av biltrafiken. Ett nät av promenad- och cykelstråk täcker redan området. Förbättringar och kompletteringar presenteras i översiktplanen och detaljplanerna. Ytterligare förbättringar kan utredas och planeras med hela området som underlag. I synnerhet bör promenad- och cykelstråk längs med Motala Ström östra strand eftersträvas.

Ett flertal sportanläggningar finns inom området, inte minst kommunens största idrottsplats som är anlagd mellan kanalen och järnvägen. Tennisbana som tillhörde Verkstaden finns ännu kvar i anslutning till Föreningshuset. Några år framöver kommer även plåtverkstaden att rymma löparbanor. En tidigare badplats som kan aktualiseras på nytt ligger i anslutning Borenhults slussar. Vid Borenhult ligger även Borens båtklubb som förfogar över egen hamn och klubbhus, en miljö med aktiviteter som bör förstärkas.

Boren och Motala ström samt kanalen nyttjas i betydande omfattning för fritidsfiske. Vattenfall har under 1990-talet inplanterat lax i Hårstopssjön och återinfört öring- och laxfiske, ett föreningsdrivet fiskecenter finns på Kvarnö där båt kan hyras.

Det finns anledning att stödja förstärkningen och utvecklingen av vissa fritidsaktiviteter och fritidsinfrastrukturer inom området. Dessa bidrar till engagemang i miljön och i levandegörandet av området. I synnerhet bör detta gälla aktiviteter som har anknytning till vattnet, vilket på varierande sätt präglar områdets historia och fysiska miljö starkt.

Typen av lämpliga aktiviteter som kan bidra till områdets utveckling, behoven, omfattningen, lokaliseringen och miljökonsekvenserna m.m. bör utredas ytterligare.

Mark, byggnadstomter, gator och parker

Området präglas fortfarande av de ursprungliga ägoförhållandena från den industriella perioden. Mark- och byggnadsinnehavet dominerades då helt av kanalbolaget, verkstaden, kraftbolaget och järnvägsbolaget och detta gällde såväl, mark, vatten, gator, byggnader och anläggningar. I takt med nedläggningar och funktionsförändringar har många avstyckningar skett och fastigheter övertagits av privata ägare eller nya bolag. Många fastigheter präglas dock fortfarande av de gamla ägandemönstren. Allmänna ytor som gator och parker, strandområden m.fl. är ofta i privat ägo och många byggnader ligger på ofri grund.

Förhållandena är därmed komplicerade och kan medföra problem för utvecklingen av området. Problem uppstår också beträffande skötsel och underhåll av gator, park, gröna områden m.m. På senare tid har flera mark- och fastighetsbyten genomförts mellan kommunen och kanalbolaget. Det är troligen nödvändigt att långsiktigt fullfölja denna process så att ansvaret för allmänna ytor kan övertas helt av kommunen. Nuvarande ägoförhållanden redovisas delvis i detalj- och översiktplaner.

I programarbeten för del av området har kommunen angett lösningar och riktlinjer för t.ex. gatubeläggning och gatuarmatur. Utformning av torg och parkeringsplatser behandlas på samma sätt i planeringsunderlaget. Programmet bör fullföljas för hela området som berörs (*industrilandskapet*) och stor hänsyn tas till områdets historia, karaktär och betydelse.

Mark och byggnader som utvecklingskapital

Fastigheter utgör ett värde och ett kapital på flera sätt, i synnerhet gäller detta äldre anläggningar. Värdet yttrar sig i olika värderingar; oftast ekonomiska och finansiella men även andra aspekter kan betonas, exempelvis det sociala värdet om fastigheten erbjuder utrymmen för arbets- och samlingsplatser eller bostäder. Byggnader är också en förutsättning för tillväxten, utan lokaler, bostäder, infrastruktur m.m. finns inget utrymme för utveckling.

I tilltagande grad och särskilt i nuvarande fall yttrar sig värdet också i historiska, estetiska och kulturella värderingar. Fastigheternas betydelse ligger också i deras förmåga att väcka eller stärka upplevelser, länka till identitetsprocesser samt i deras egenskaper som pedagogiska verktyg.

Ur förvaltningssynpunkt medför profileringen på kulturhistoriska byggnader möjligheten att erbjuda lokaler med karaktär och oftast lägre hyror än i nyproduktion. Valet medför dock ett stort ansvar och kräver också förmåga att hantera byggnaderna med hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Att införa modern teknik och nya funktioner i äldre byggnader kräver bl.a. varsamhet, hänsyn, avvägning.

En utveckling av området kommer att medföra en tilltagande efterfrågan på mark, byggnader och lokaler. Följden blir en ökning av fastigheternas och lokalernas marknadspris. En förväntad ökning av efterfrågan och därmed av intäkterna från uthyrning eller försäljning skapar möjligheter för investeringar i upprustning och förbättring av byggnader, miljöer och infrastrukturer. Motala verkstads anläggning och andra byggnader inom området utgör med mark en betydande ekonomisk tillgång om beståndet hanteras på rätt sätt. En positiv utveckling medför långsiktigt en förstärkning av fastighetsvärden inom området.

Broar och förbindelser till *industrilandskapet*

Industrilandskapet genomskärs i en nordsydlig riktning av tre parallella och mäktiga ådrar; strömmen, kanalen och järnvägen som delvis bildar öar mellan kanalen och strömmen. De är stora hinder som måste överbryggas för att möjliggöra förbindelser till öarna och mellan ortens västra och norra stadsdelar. I höjd med Strömsbro går också de urgamla förbindelserna mellan landskapet norra och södra delar, där trängs gamla och moderna trafiksystem över Motala Ström. Sammanlagt finns åtta förbindelser över strömmen och sju över kanalen.

Längst i söder förbinder gamla Strömbron, över Kvarnös västliga spets, köpingen och hamnområdet med stadsdelen Ångdalen, där tidigare riksvägen till Vadstena gick. Strömbron är ett viktigt kulturminne som också utgör Kvarnös södra infart och *Industrilandskapet* sydligaste inkörspport. Längre upp över strömmen och kanalen ansluter den nya vägbron och Vadstena-vägen. Parallellt och strax norr om nya vägbron ligger järnvägsbron för Motala-Mjölby linjen. Något längre upp finns ytterligare en järnvägsbro, för stickspåret mellan stationens bangård

och Elektrolux verkstäderna ?, förbi bryggeriet på Kvarnö. Stickspårets trafikeras inte längre och svängbron ligger därför i öppet läge. Bron utgör ett industriminne som speglar de tekniska systemen som varit förenade med kanalen (se även under gång- och cykelvägar). I samband med anläggningen av en ny trafikled över strömmen, i höjd med Charlottenborg, uppfördes en modern betongbro med en trafikplats på södra delen av Verkstadsön där leden korsar Verkstadsvägen. Platsen utgör en dubbel infart till *industrilandskapet*, till Verkstadsön mot norr och till Kvarnö mot söder.

I höjd med verkstaden över kanalen finns Treöresbro, en vridbro för gång- och cykeltrafik, som är den viktigaste och enda kvarstående förbindelsen mellan Motala Verkstad och Dockområdet. Järnvägsbron som norr om dockan förband verkstaden med stickspåret till stationens bangård är numera riven, liksom den anslutande vändskivan som fanns på Verkstadsön. I planarbeten föreslås ett återställande av bron för att förbättra förbindelserna mellan verkstadsens område och stadsdelarna väster om kanalen. Kanalbolaget invänder dock mot förslaget men det bedöms som viktigt att driva vidare förhandlingar i frågan.

På östra sidan om Verkstadsön finns två förbindelser mot Ekenäs. Den ena utgörs av dammverket till Motala Kraftstation och den andra av Duvedalsbro, anlagd i höjd med f.d. Engels klädesfabrik. I programmet för Motala Verkstads område föreslås en gångväg på dammverkets krön, förbi kraftstationen. En sådan lösning skulle tillföra stora kvaliteter till miljön på flera sätt. En viktig teknisk anläggning i området görs tillgänglig och blir en pedagogisk tillgång, gångvägen erbjuder en oemotståndlig upplevelse av Motala Ström och miljön; gående får en egen väg skild från biltrafik, gångvägen erbjuder en kort och direkt förbindelse mellan verkstaden och strömmens östra strand. Det finns anledning att inleda förhandlingar med kraftbolaget och att prioritera genomförande av detta projekt. Duvedalsbro nedanför kraftstationen svarar för närvarande för all trafik från strömmens östra strand, norr om Charlottenborgsvägen.

I norra delen av området finns två broar som länkar samman Verkstadsön med västra respektive östra fastlandet. Den ena är en svängbro över Borenhults slussar som endast klarar lättare fordon och utgör den viktigaste förbindelsen till Verkstadsön norr och väster ifrån. Den andra är den sk. Slaggbron som tillkom för transport av slagg till tipplatser på Ekenäs udde. Slaggbron är en lättare brokonstruktion lämplig som gång- och cykelbro som erbjuder en visuell upplevelse över Motala Ströms utlopp i Boren. Förbindelsen leder till ett naturskönt område samt naturreservatet vid Sjöbo-Knäppan. Det finns anledning att snarast skapa ett anslutande stråk från bronns östra fäste till Engels klädesfabrik och vidare längs med strömmens östra strand.

Broarna har varit och utgör ännu viktiga förbindelser mellan *Industrilandskapets* olika områden och övriga delar av staden. Flera av broarna är i sig tekniska minnen som är i symbios med kanalen. En särskild dokumentation och utvärdering av broarna kan vara lämplig. Broarnas betydelse är stor då en utveckling av området förutsätter goda förbindelser av flera slag. Förhållandena kring broarna präglas av komplicerade strukturer med olika ägare och skilda intressen. För att hitta lämpliga lösningar som innefattar bevarandet av industri- och tekniska minnen samt utvecklingen av området krävs ett samarbete mellan olika intressen och viljan att förbättra tillgängligheten till *industrilandskapet*.

Gång- och cykelvägar, om miljöförbättringar och ökad tillgänglighet

I översiktsplanen för Motala Verkstad redovisas avsikten att komplettera och förbättra gång- och cykelvägar längs med kanalens norra del samt inom Dockområdet. Förslaget är tillfredsställande men bör dels genomföras snarast samt dels kompletteras med förbindelser över Slaggbron mot Ekenäs samt över kraftverkets damm. Vissa förbättringar presenteras också i detaljplanen för hamnområdet.

Planeringen av gång- och cykelvägar bör omvärderas, kompletteras samt utredas vidare med hela området som utgångspunkt. Viktiga aspekter i detta sammanhang är att försöka förbättra förbindelserna mellan olika delar av området samt att skapa promenadstråk längs med Motala Ströms båda stränder.

Det bedöms som motiverat att utreda möjligheterna att anlägga en gång- och cykelväg längs Motala Ströms östra strand, mellan Slaggbro och Strömsbro. Vägen skulle med fördel serva bostadsområdena och arbetsplatserna som ligger utmed strömmen samt bjuda på en upplevelse av strömmens miljö och *industrilandskapets* östra parti på Kvarnö och Verkstadsön. Även längs med strömmens västra strand bör tillgängligheten till vattnet förbättras. Vid en definitiv nedläggning av industrispåret mellan stationen och Holms industriområde i SO, över kanalen, finns anledning att utreda en omvandling av banvallen och järnvägsbron till cykelstråk. Bron bör kunna återställas i stängt läge under lågsäsongen.

Kommunala fastigheter av betydelse för områdets karaktär och utveckling

Kommunen äger ett flertal fastigheter inom området som betraktas som *industrilandskapet*, det rör sig om byggnader och mark. Genom markbyte med andra fastighetsägare, i synnerhet med Kanalbolaget, sker förändringar i ägandebilden. Två aktuella ärenden är dels överlåtelsen till Kanalbolaget av vandrarhemmets byggnad mot byggtomter i Dockområdet och dels övertagandet av bryggerianläggningen på Kvarnö. I nuvarande läge äger kommunen större industribyggnader samt flera mindre byggnader av kulturhistoriskt värde. Som ägare till den största delen av verkstadens kvarstående byggnader och rivningstomt förfogar kommunen över den största utvecklingspotentialen inom området. Samtidigt har man ett stort ansvar i bevarandet av områdets kulturhistoriska värden. Inför ombyggnader och förändringar såväl ut- som invändigt skall därför dokumentation, utvärdering och förstudier genomföras.

Inför en överföring av de kommunala fastigheterna inom området till ett kommunalt fastighetsbolag bedöms det som nödvändigt att utvärdera nuvarande innehav samt att skissa i stora drag på en avyttrings-, bytes och förvävsstrategi som kan stärka det kommunala bolagets inflytande över områdets framtida utveckling.

Att välja profil

En utveckling av det kommunala fastighetsbeståndet inom *industrilandskapet* och i synnerhet beträffande verkstadens byggnader vilar till stor del på en förändrad förvaltningsform, innebärande en överföring till ett aktiebolag. I detta sammanhang bör påpekas vikten av fokusering på området. Bolagets mål och utvecklingsplan skall i första hand avse fastigheterna inom området, även bolagets namn skall kunna associeras till området. Avkastningen från bolaget skall i första hand återinvesteras i bolaget för att underlätta vidare upprustning av byggnader och miljöer eller nya förvärv. Bolaget skall inom området förvärva fastigheter som är av betydelse för konsolideringen av bolagets mål, kapital och områdets utveckling.

Inför överföringen av fastigheterna till bolaget bör policyfrågor vara utredda och fastställda. Detta gäller riktlinjer för återanvändning och typen av funktioner och verksamheter som bedöms vara förenliga med målen. (jfr. Industrihus, Trollhättan, Svängsta). Bolaget skall främja etablering av funktioner som är till nytta för områdets utveckling, bl.a. av serviceföretag med lämplig profil.

I stora drag måste den framtida fördelningen av funktioner mellan olika byggnadsenheter vara fastställd. Bolaget skall utreda och justera hyressättningen, tjänster för underhåll och ombyggnad skall köpas på den öppna marknaden.

Att återanvända och förändra.

Principen inför förändringar, ombyggnation och återanvändning av områdets industriella byggnader, i synnerhet av Motala Verkstads lok- och plåtverkstäder är att ta fram särskilda förstudier inför projekteringen av åtgärderna. Förstudien skall innefatta en antikvarisk analys samt en bedömning av projekterade åtgärder. Största möjliga hänsyn skall tas till byggnadernas eller byggnadsdelarnas ursprungliga funktioner och kvaliteter.

En grundprincip, med hänsyn till byggnadernas karaktär och troliga ytterligare förändringar i framtiden, är att välja flexibla lösningar med bl.a. fristående eller kopplade inredningslösningar som innebär begränsade ingrepp och möjliggör reversibilitet. Nya tekniska funktioner av beständig karaktär som måste föras in bör grupperas på strategiska platser. Sådana lösningar skall tillämpas på stamfunktioner och ledningar för t.ex. VVS, ventilation m.m.

För att uppnå lämpliga lösningar i samband med återanvändning och ombyggnation av Verkstadens byggnader krävs ett återanvändningsprogram. Programmet skall ange karaktären av verksamheterna som bedöms lämpliga eller förenliga med byggnaderna och affärsplanen; fördelningsprinciper för verksamheterna inom lokalerna eller mellan byggnaderna; åtgärdsetapper beträffande underhåll, miljöförbättringar och regler, grundfunktioner, historiska värden att beakta. Med återanvändningsprogrammet som underlag bör vissa befintliga verksamheter flyttas till lämpligare platser, t.ex. kan Kanalens byggnadshytta flyttas fr. nuvarande lokaler till plåtverkstaden

Verkstadens byggnader m.fl. Fakta

Kommunen övertog under 1970-talet, i samband med nedläggningen av Motala Verkstads verksamhet på Verkstadsön, större delen av de kvarstående tekniska byggnaderna. Förvärvet omfattade också bl.a. markområden som skapades efter rivning av stålverk m.fl. Andra delar av verkstadens fastigheter, bl.a. pressverkstaden, modellsnickeriet och tillhörande magasin överfördes på andra fastighetsägare.

Byggnaderna eller byggnadsenheterna inom området som berörs och ingår i kommunens bestånd är följande; verkstadens *huvudkontor* (ca 3700 kvm), *marketenteri* (ca 1500 kvm), brandstationen (ca 200 kvm), *plåtverkstaden* (ca 12200 kvm), *bussverkstaden* (ca 3064 kvm), *lokverkstaden* (ca 4100 kvm), *sjukhusverkstaden* (ca 3600 kvm). Den totala nuvarande bruksytan för dessa byggnader motsvarar ca 28300 kvm.

Verkstadens fastighet omfattar även ett större markområde som tidigare var bebyggt med valsverk, gjuteri, smedjor m.fl. Markytan, i anslutning till lokverkstaden, motsvarar i stora drag plåtverkstadens totala yta, eller ca 12000 kvm. Markområdet utgör långsiktigt en viktig utvecklingspotential för nybyggnation om behov av expansion uppstår för näringsliv, utbildning och kultur.

Utöver verkstadens byggnader äger kommunen ett antal byggnader på dockområdet, bland dessa kan nämnas; två baracker fr. 50-talet (föreningslokal och hunddagis), vandrarhuset (under överföring till Kanalbolaget) och Brädgårdens område. Den totala nuvarande uthyrningsytan för alla byggnader uppgår till ca 1400 kvm. Konsum Ringens första affärslokal, som är av stort kulturhistoriskt värde, är kommunalägd och ligger inom samma område. Den tillhör dock inte samma fastighetsadministrativa indelning och redovisas inte under Motala verkstad.

Uthyrning, intäkter, driftkostnader

Nuvarande hyresgäster utgörs av privata personer, mindre företag, kommunala förvaltningar och föreningar. Största delen av de disponibla ytorna används som lager och förråd, snickerier och enklare verkstäder. Kontorsbyggnaden disponeras huvudsakligen för undervisning och kontor.

De uthyrda utrymmena varierar kraftigt till karaktär och till yta, fr. några till flera tusen kvm. Största hyresytan i *lokverkstaden* (inkl. sjukhusverkstaden ?) disponeras av Kanalbolagets byggnadshytta. I *plåtverkstaden* utnyttjas största ytan, ca 3700 kvm, av Motala Idrottsförening som har anlagt löparbanor; större ytor, 860 kvm och 450 kvm, är uthyrda till Hycop respektive Bona Folkhögskola. I *bussverkstaden* är IT Lack den största hyresgästen med 550 kvm följt av Plåt & Svetsmekanik med 280 kvm. I *kontorsbyggnaden* med anslutande byggnader disponerar Bona Folkhögskola över sammanlagt ca 1000 kvm, utöver ytor i plåtverkstaden; kommunens mediaenheten hyr ca 450 kvm i samma byggnad. Största uthyrningsyta på *Dockområdet* är ca 400 kvm, nuvarande vakant.

Hyresavgifter varierar stort beroende på lokalernas karaktär, placering, standard och användningsmöjligheter samt beroende på hyresgästernas ställning och verksamhet. Skillnaderna beträffande hyresavgifterna är stora mellan t.ex. företag, kommunala verksamheter och föreningar.

Högsta hyresavgift per kvm / år, 582:-, tillämpas i del av kontorsbyggnaden; lägsta avgiften, 2:73:- kvm / år, debiteras Motala Idrottsförening för banorna i plåtverkstaden. I lokverkstaden är genomsnittshyra 80:- kvm / år; i plåtverkstaden varierar årshyran (frånsett MAIF) mellan 52:- och 315:- genomsnittet inkluderat MAIF:s ytor är 53:-; i bussverkstaden ligger avgiften mellan 75:- och 225:-, ett genomsnitt på 128:- kvm / år. För kontorsbyggnaden är avgiftens gaffel 133:- till 582:-, ett genomsnitt på 322:-. Slutligen är medelavgiften inom Dockområdet 120:- kvm / år.

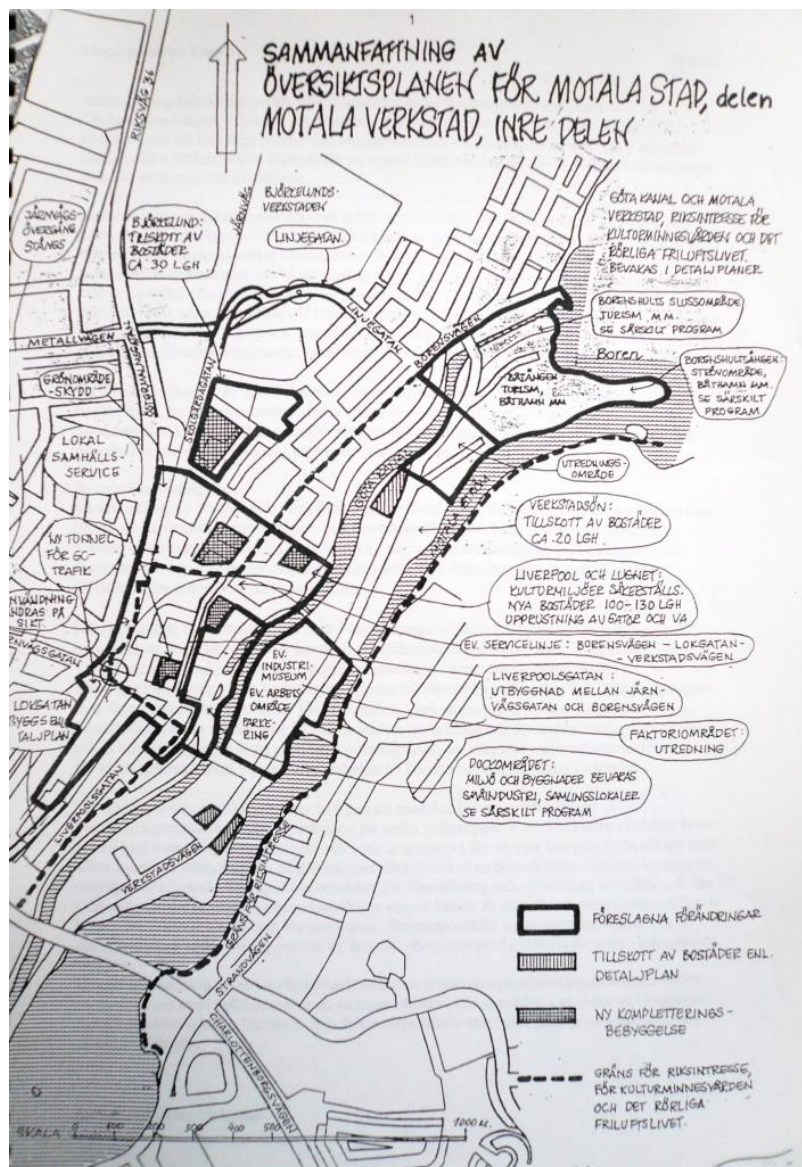
Hyresnivåerna som tillämpas är starkt varierande, mycket beroende på teknisk standard men också pga. indirekt subventionering av hyrorna gentemot vissa hyresgäster, t.ex. föreningar, kommunala förvaltningar och Kanalbolaget. Genomsnittshyrorna dras ner av mycket låga avgifter på vissa ytor, vilket ger en svårtydd bild av befintliga och möjliga intäkter. Nuvarande hyresavgifter är dock om man bortser från de subventionerade delarna inte så låga som man skulle kunna föreställa sig. De ligger för vissa delar av fastigheterna ungefär på samma nivå som avgifterna i Trollhättan, Uppsala och Svängsta, dvs. mellan 400-670:- kvm / år för kontor och motsvarande och mellan 200-400:- kvm / år för produktions- och lagerlokaler.

Ett påtagligt problem är att kostnader för el, vatten och värme ingår i hyrorna. Kostnaderna är särskilt belastande beträffande produktionsverksamheter som t.ex. snickeriverkstäderna. Detta präglar särskilt kostnader och intäkter inom lokverkstaden. Det är nödvändigt i samband med ombyggnation av lokalerna att för produktionsverksamheter och större lokaler införa tekniska möjligheter att särskilja förbrukningen av framför allt el samt att sluta anpassade hyresavtal.

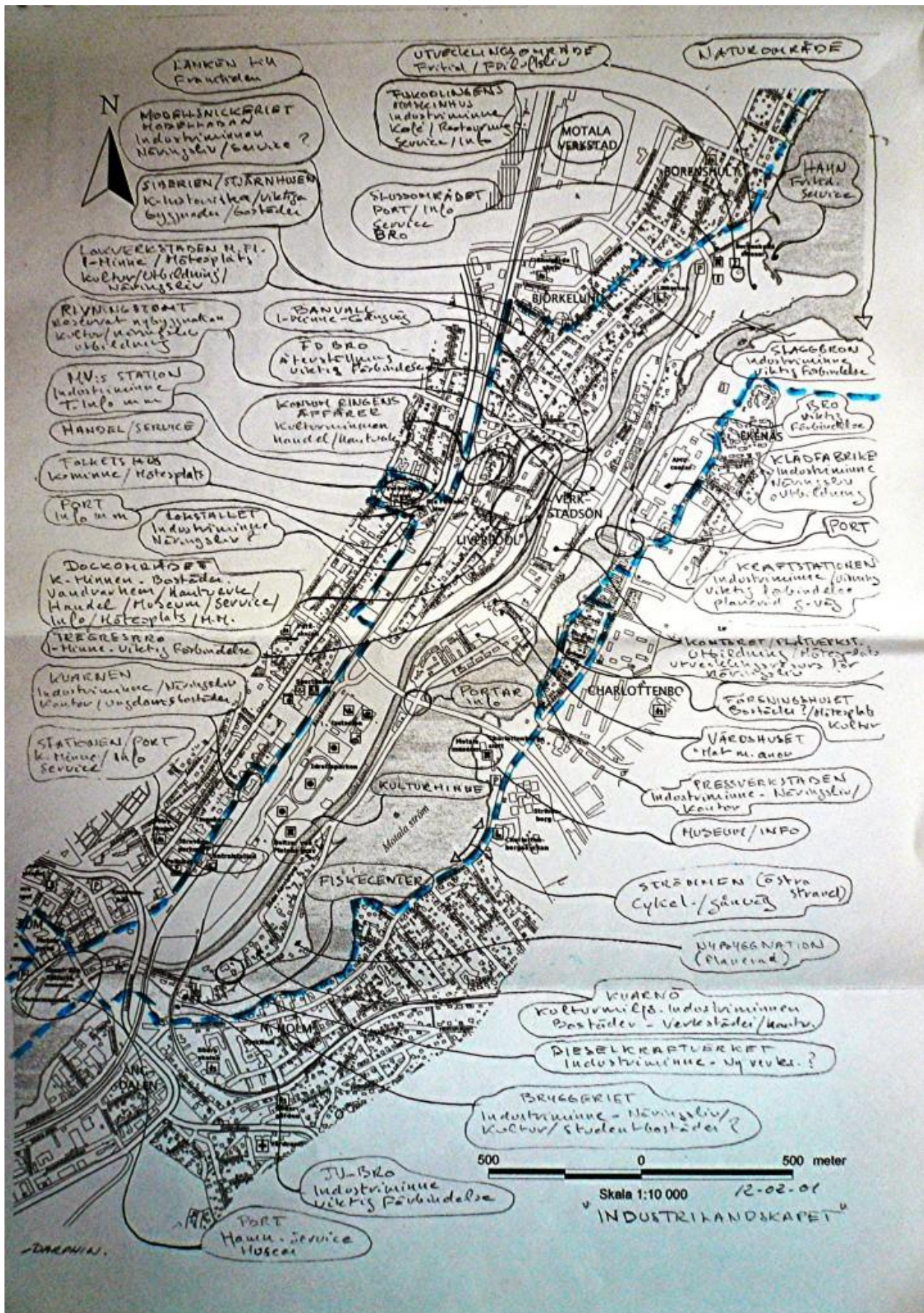
Sammanlagt uppgår driftskostnaderna för verkstadens byggnader till ca 760.000:-, inkluderat Dockområdet till ca 795.000:-. De totala intäkterna uppgår för samtliga enheter till ca 2.000.000:-. Särskilt lönsamma är byggnaderna på Dockområdet, plåtverkstaden och framför allt kontorsbyggnaden. Buss- och lokverkstäderna är under nuvarande förhållanden förlustafärer. Det finns goda förutsättningar att öka intäkterna genom en stegvis anpassad ombyggnad av byggnaderna. För att uppnå lönsamhet måste standard på utrymmena höjas avsevärt och investeringar ske.

Sammanfattande kan konstateras att samtliga disponibla ytor i stort sett är uthyrda. I lokverkstaden och plåtverkstaden finns större outhyrda ytor som är reserverade av olika skäl. I stora drag består uthyrda utrymmen av de disponibla ytorna som fanns vid övertagandet av fastigheterna. Lokalerna uthyres i befintligt skick och inga betydande ombyggnader eller moderniseringar har genomförts, vilket påverkar hyresnivåerna.

Bedömningen är att efterfrågan på utrymmen för lager, verksamheter och kontor är relativt stor beträffande Verkstadens lokaler trots låg standard på byggnader och närmiljö. Det är troligt att en ombyggnad i etapper av lokalerna skulle besvara en ökad efterfråga på lämpliga och moderna hyresytor i en attraktiv miljö under utveckling.



Områdets förutsättningar och möjligheter.



FÖRSLAG TILL FORMELLA OCH ORGANISATORISKA ÅTGÄRDER

Bakgrund och nuvarande förhållanden

Kommunen har i samband med nedläggningen 1977 av produktionsverksamheten på Verkstadsön övertagit flera fastigheter från Motala Verkstad. Företaget ägde vid tidpunkten för avvecklingen ett stort antal fastigheter, produktionsbyggnader, lager, kontor, serviceinrättningar av alla slag, mark samt ett stort antal bostadshus.

I samband med flyttningen av produktionen till nya lokaler avyttrades företagens ägor på Verkstadsön till flera köpare. Kommunen övertog större delen av produktionsbyggnaderna, med lok- och plåtverkstaden, kontorsdelen samt ett större anslutande markområde med tekniska byggnader som numera är rivna. Övriga delar av Verkstadsön förvärvades av ett fastighetsbolag inom Johnsonkoncernen, Nya Asfalt AB numera NCC.

I samband med avyttringen tecknades ett ramavtal med kommunen. Avtalet avsåg en översiktlig reglering av områdets exploatering, bl.a. nya byggrätter. I gengäld åtog sig Motala Verkstad att trygga sysselsättningen med 200 årslöner under fem år.

Förhandlingarna om områdets exploatering pågick sedan i mer än tio år. Marknadens önskemål, som strävade mot rivning och nybyggnation, konfronterades med bl.a. kulturmiljövårdens intressen. Med en tillträdande lågkonjunktur avtog exploateringsviljan och samtidigt hoten mot de kulturhistoriska byggnaderna och miljön. Ett rad förändringar i miljö och byggnader har med tiden oundvikligen genomförts, inte minst revs många tekniska byggnader. NCC har bl.a. kompletterat bostadsbebyggelsen med flera nya byggnader, byggt till och renoverat äldre hus och styckat av tomter. I gamla pressverkstaden inrättade bolaget ett industrihotell. Bolaget har sedan i olika omgångar avyttrat sitt fastighetsbestånd, med undantag för några få byggrätter. Även industrihotellet i den f.d. pressverkstaden (NCC) är nu på väg att byta ägare. Av byggnaderna som förvärvades av Motala kommun har Verkstadens f.d. kontorsbyggnad fått en ny användning som folkhögskola. Mindre utrymmen i de kvarstående produktionsbyggnaderna utnyttjas numera som snickerier. Där ryms bl.a. en kommunal snickeriverkstad samt Kanalbolagets byggnadshytta. Större delen av de mindre lokalerna i anslutna byggnadsenheter, t.ex. bussverkstaden, järnverkskontoret, sjukhusverkstaden m.fl., är uthyrda till olika verksamheter eller som lager. De enorma återstående ytorna och volymerna har hittills endast utnyttjats tillfälligt för varierande verksamheter. Flera förslag till återanvändning har presenterats under åren men av olika skäl inte förverkligats.

I anslutning till Verkstadsön finns flera områden med byggnader och mark som är relevanta i nuvarande sammanhang och som delvis har haft samröre med verkstaden samt kanalens drift. Andra byggnader och miljöer hör ihop med *industrilandskapet* som växt upp kring Motala ström och kanalen.

Ett flertal byggnader på Dockområdet har eller har haft kommunen som ägare. Tidigare och ännu pågående fastighetsbyten mellan Kanalbolaget och kommunen har medfört att ägarbildden numera är mera renodlad. Kommunens ägande koncentreras nu huvudsakligen till Verkstadsön. Kvar bland de kommunägda fastigheterna på dockområdet är framför allt Brädgårdens tomt med det f.d. Varvssnickeriet och Koleraboden.

Av betydelse i detta sammanhang är också Kvarnön med f.d. Motala Bryggeriets anläggning som genom markbyte kan komma att övertas av kommunen. Fastigheten är av stor betydelse för stadsbilden och ett viktigt inslag i *industrilandskapet* kring Motala ström och kanalen. En lämplig lösning i samband med ägarbyten vore att integrera fastigheten i det blivande kommunala fastighetsbolaget som bör bildas för förvaltningen av kommunala fastigheter på och kring Verkstadsön.

Kommunens fastighetsbestånd på Verkstadsön och på Dockområdet har hittills administrerats av kommunens fastighetsförvaltning. Markområdena i anslutning har beroende på karaktär fallit under parkförvaltningens eller gatukontorets ansvar.

Organisationsformen bedöms ha medfört en rad nackdelar för utvecklingen av en effektiv, rationell och ekonomisk tillfredsställande hantering av byggnaderna. Situationen har även skapat tekniska problem kring underhåll, ombyggnad och avsättning av bruksytorna.

Ett stort problem gällande återanvändningen av fastigheterna har varit bristen på beslut angående byggnadernas och områdets framtid. Ett annat är att förvaltningen av fastigheterna i princip ligger direkt under den politiska styrningen. Detta har i sin tur medfört att lobbyverksamhet fått stor inverkan på förvaltningen och utvecklingen av byggnadsbeståndet samt av området.

Organisatoriska och formella åtgärder

En bedömning av förhållandena i och kring Motala Verkstads kvarstående byggnader visar att en lyckad återanvändning och utveckling av fastighetsbeståndet vilar huvudsakligen på två nyckelfaktorer. Dessa gäller dels fastigheternas förvaltningsform och driftorganisation samt dels förmågan att utnyttja områdets kulturhistoriska kvalitéer som attraktions- och dynamiska verktyg. Det är kvalitéerna och tillgångarna i hela området som kan främja etableringen och sedan utvecklingen av nya verksamheter på platsen. Det är därför avgörande att fastställa nya förvaltningsformer för fastigheterna samt att utnyttja hela miljön och området som drivmotor i utvecklingsprocessen och i projektet.

För att driva fastighetsförvaltningen på ett effektivt och ekonomiskt fördelaktigt sätt föreslås bildandet av ett kommunalt aktiebolag. Bolaget kan vara renodlat kommunalt eller ha kommunen endast som huvudägare.

För att främja förbättringar i den fysiska miljön, marknadsföra området och verksamheterna, stödja etableringen av företag / motsvarande samt för att skapa samordning och samverkan mellan olika aktörer föreslås bildandet av ett utvecklingsbolag alternativt av en intresseförening eller stiftelse.

Ett kommunalt fastighetsbolag

Bildandet av ett särskilt kommunalt aktiebolag underlättar en anpassning till lönsamhets- och effektivitetskraven som bl.a. driften, upprustningen och ombyggnaden av verkstadsbyggnaderna kräver. Bolagsformen medför resultatansvar, snabbhet och effektivitet i beslut och genomförande, större integritet än t.ex. politiskt styrda förvaltningar, närhet till bl.a. brukare och kunder.

Bolagets uppgift skall vara att ta till vara, förvalta, utveckla kommunala fastigheter (mark och byggnader) inom området. Bolaget skall också verka för att främja etableringen i sina lokaler av företag, verksamheter eller aktiviteter som kan vara av betydelse för områdets karaktär eller utveckling.

Bolaget skall överta kommunens fastigheter, byggnader och exploateringsbar mark som är av betydelse för områdets karaktär eller utveckling. Detta gäller i första hand Motala Verkstads f.d. produktions- och administrativa byggnader men kan även gälla andra kommunägda näringsfastigheter inom området.

Bolaget skall ta till vara, utveckla, vårda, rusta upp och på ekonomisk sund grund utnyttja / hyra ut / exploatera fastighetsbeståndet. Det åligger också bolaget att förvärva, byta eller sälja

byggnader / mark för att uppnå målen som skall definieras i bolagets stadgor och styrelsens beslut.

Bolaget skall också verka för att främja utvecklingen av området som resurs och ta till vara de kulturhistoriska värdena i miljöerna och byggnaderna. Bolagets verksamhet skall därför underställas ett antaget regelverk (t.ex. detaljplan) som styr formerna för byggnadernas / miljöns- områdets användning och anpassning. För att bl.a. markera sin roll i områdets utveckling skall Bolaget inrätta sitt kontor på området.

Bolagets form

Bolaget kan bildas som renodlat kommunalt bolag eller med delägandeskap av annan eller andra delägare. Den kommunala bolagsformen medför fullständig offentlig och politisk insyn i bolagets verksamhet samt målstyrning genom politisk majoritet i styrelsen.

En blandad delägarform medför att bolaget troligen kan tillföras mera startkapital utan att för kommunen behöva tillskjuta annat kapital än fastigheterna. Lämpliga och intresserade delägare kan vara t.ex. byggnadsföretag.

Finansieringen av bolagets kapital baseras på överföring av kommunala fastigheter till bolaget. Efter värdering av fastigheterna kan bolaget låna utvecklingskapital med fastigheterna som säkerhet. I princip kan bolaget därefter, beroende på förutsättningarna, genomföra ett köp av fastigheterna från kommunen (jfr bildandet av Uppsala kommun Industrihus AB).

I en första etapp bör bolagets drift- och underhållskostnader täckas med intäkter från verksamheten. Ombyggnader och större förbättringar av byggnaderna och miljön skall planeras i samband med avtalade inflyttningar av hyresgäster eller i anslutning till överskott i budgeten.

Bolaget bör drivas på Industrihus princip, med inledningsvis högst 1 till 2 anställda. Övriga personalresurser bör knytas till bolaget endast på konsult- eller entreprenadbasis, detta gäller såväl beträffande administrationen som driften.

Det bedöms som fördelaktigt om VD-posten tillsätts med en externrekryterad person. Fördelen är att projektet och kommunen på det sättet tillförs ett nytt nätverk samt att blivande VD:n erhåller integritet och distans till de komplicerade inbördes förgreningar som oftast råder i mindre kommuner. Mentor och konsulter kan anlitas under uppbyggnadsskede eller inför särskilda projekt.

Namnet på bolaget skall väljas så att det kan associeras med området, miljön och byggnadernas karaktär. Om kommunen väljer att utnyttja det befintliga kommunala bolaget öMotala Småindustrier ABö måste namnändring ske. Bildning av ett bolag för ändamålet kräver en fördjupad särskild utredning beträffande juridiska och ekonomiska aspekter.

Fastighetsförvaltning. Några principer:

Bolagets mål är att långsiktigt på näringslivets villkor generera vinster till aktieägarna. Under uppbyggnadsperioden skall bolaget först och främst generera intäkter som möjliggör förbättrad underhåll av byggnader och miljö samt åtgärder och ombyggnader som krävs för att möjliggöra återanvändningen av byggnaderna, ytorna och volymerna.

Allt eftersom efterfrågan på lokalytorna och funktionerna förtydligas kan ombyggnad / anpassning av de inre utrymmena genomföras. I detta sammanhang skall hänsyn tas till de kulturhistoriska värdena och samråd ske med bl.a. stadsarkitektkontoret och länsmuseumet.

Eventuella ombyggnadsåtgärder skall baseras, beträffande material och lösningar, i högsta möjliga grad på flexibilitet och reversibilitet. Utrymmena skall kunna anpassas till löpande funktionsförändringar och expansionsbehov.

En av de viktigaste uppgifterna för bolaget blir därmed att på ett rationellt sätt planera för återanvändningen av bruksytorna. I detta ingår att utreda hur olika typer av verksamheter och funktioner kan på bästa sätt föras in i byggnaderna och miljön.

Generellt bör bolaget tillämpa kortsiktiga hyresavtal som möjliggör en snabb utveckling / förändring av de fysiska förhållandena. I avtalen skall flyttkrav beaktas, så att befintliga verksamheter inte hindrar förändringar i inredning, ombyggnad eller expansion av bruksytorna.

Bolaget skall genomföra löpande förbättringar som höjer området / miljöns attraktivitet. Detta gäller först de yttre förhållandena, bl.a. markarbeten som beläggningar, vegetation, belysning, skyltning, P-platser m.m. samt underhåll av byggnader. Inom ramen för detta har även tillkomsten i området av lämpliga servicefunktioner stor betydelse. Se även i detta sammanhang gällande detaljplan och eventuellt åtgärdsprogram för mark och gator.

Ett utvecklingsbolag, stiftelse eller intresseförening för områdets utveckling

Huvudsyftet med projektet är ett bevarande och en lämplig återanvändning av Motala Verkstads kvarvarande byggnader med tillhörande miljö. För att uppnå dessa mål på ett tillfredsställande sätt krävs särskilda förutsättningar för att främja en positiv förvaltning och utveckling av fastighetsbeståndet. För att åstadkomma en dynamisk och särpräglad utveckling av verksamheter i och kring Motala Verkstads f.d. anläggning krävs en fokusering på hela industrihistoriska miljön på och kring Verkstadsön. I sin tur är området i fråga beroende för sitt uppsving av en positiv och lyckad återanvändning av verkstadsbyggnaderna. En positiv utveckling av området och av verksamheterna inom detta skapar också effekter för staden, näringslivet på orten samt för invånarna.

Att se, att utnyttja, att samverka, att samordna

Ett av huvudmålen med utvecklingsbolaget / stiftelsen / intresseföreningen är att först skapa och sedan främja samverkan och samarbete mellan olika aktörer inom området. För att utveckla området på ett effektivt sätt samt för att utnyttja och föra samman de viktigaste aktörerna krävs en organisationsform som lämpar sig för ändamålet. I detta sammanhang förefaller ett särskilt utvecklingsbolag vara en lämplig modell, en annan kan vara en intresseorganisation eller en stiftelse.

Utvecklingsbolagets uppgift skall vara att främja områdets utveckling som helhet samt ägarnas och brukarnas intressen. Genom bolaget skapas eller förstärks ett gemensamt engagemang för områdets utveckling samtidigt som en rad frågor och intressen kan samordnas. Att förena områdets viktiga aktörer i ett utvecklingsbolag stärker områdets utvecklingsmöjligheter. Exempel på sådana är underhåll, drift, service, marknadsföring, vissa investeringar, bildande av nätverk, rådgivning, utredningar m.m.

Genom att föra samman olika aktörer ges utvecklingsbolaget tillgång till skiftande kunskaper, kompetenser och intressen som annars skulle verka var för sig. I sin tur kan bolaget representera delägarna, bevaka och föra fram deras intressen i olika sammanhang.

Bolaget / motsvarande har många viktiga roller att spela i områdets utveckling och därmed indirekt också i bl.a. en lyckad återanvändning av Motala Verkstads anläggning. Inte minst kan bolaget verka som stödorganisation vid nyetableringar i området. Bolaget / föreningen bör också vara remisinstant i planfrågor, verkar för att förbättra / utveckla servicen inom området, delta i marknadsföringen av området, initiera och stödja aktiviteter inom området.

Det är viktigt att bolaget / föreningen etablerar sig i lediga lokaler på området.

Delägare och aktörer

Bildas en stiftelse bör antalet stiftare begränsas till de tyngsta aktörerna inom området. Stiftelsen bör i så fall kompletteras med en intresseförening som kan samla övriga berörda och som skall utgöra en länk till stiftelsen.

Förutom kommunen samt det blivande kommunala fastighetsbolaget bör andra betydande fastighetsägare och aktörer, inom området, erbjudas delägarskap i bolaget / stiftelsen.

Bolag och fastighetsägare som självfallet berörs i detta sammanhang är Kanalbolaget, Diös Fastigheter (f.d. textilfabriken), Motala Kraft AB, NCC, bostadsbolagen på området (eller blivande ägare till dessa bolag).

Delägande i bolaget bör även erbjudas betydande företag och verksamheter inom området (befintliga och blivande). Flera intresseorganisationer bör också självfallet träda in i detta sammanhang. Det rör sig om t.ex. föreningar och organisationer inom näringslivet eller andra större intresseorganisationer som verkar för brukarnas och aktörernas intressen. En annan självklara partner bör vara ortens turistbolag / motsvarande.

Utvecklingsbolaget / motsvarande skall utgöra både ett formellt och informellt forum för gemenskap, samverkan, mentorskap, idéutbyten och inspiration mellan ägare, brukare och andra aktörer i området.

Till bolagets / stiftelsens styrelse skall väljas inflyttande personer var erfarenhet och kontaktnät är av vikt för områdets långsiktiga utveckling, t.ex. en representant för Linköpings högskola.

Finansiering

Oberoende av organisationsformen, bolag eller förening, kräver verksamheten ekonomiska resurser. Resursbehovet avgörs av verksamhetens karaktär och omfattning. Huvudsakligen kommer verksamhetens kostnader att utgöras av administration och drift (personal och lokal), marknadsföring och information.

Verksamhetens karaktär medför att man i princip inte kan räkna med intäkter. Medel till verksamheten måste därför tillföras i form av föreningsbidrag från medlemmarna eller som koncernbidrag. I sådant fall skall delägarna i bolaget årligen tillstyrka nya medel för bolagets drift.

Verksamhetens omfattning och volym skall bestämmas av delägarna / medlemmarna och de ekonomiska insatserna de är bereda att åta sig för att utveckla / förbättra området. Konsekvenserna av utvecklingsinsatserna skall inverka positivt på delägarnas / medlemmarnas verksamhet. Behovet av insatser och därmed kostnader beräknas vara störst under uppbyggnadsperioden. Möjligtvis kan bolaget driva vissa intäkter från sponsring och reklam.

Att utveckla - Övriga nödvändiga åtgärder

Att lösa de formella och praktiska formerna för de kommunala fastigheternas förvaltning och ägande samt för områdets utvecklingsorganisation är av central betydelse för utvecklingsprocessen. Det finns dock också en rad andra centrala frågor som bör beaktas och hanteras på lämpligt sätt.

En utveckling av hela *industrilandskapet* som helhet förutsätter att avgränsningen och länkarna mellan olika områden som ingår i miljön förtydligas såväl i planerings- som i kulturhistoriskt sammanhang. Ett bevarande förenat med en utveckling av områdets olika beståndsdelar förutsätter också en komplettering, uppdatering och omvärdering av tidigare kulturhistoriska inventeringar och utvärderingar. Ett utvecklingsprogram förutsätter även en klarläggning av

befintliga och framtida funktioner som bedöms vara av avgörande betydelse för områdets utveckling. En central fråga är också förstärkningen och utvecklingen av utbildningsverksamheten inom området. Utbildning är en förutsättning för kunskapsutveckling, kultur och dynamiska processer. Vidare krävs det att projektet utvecklas till att bli en gemensam satsning från kommunens invånare m.fl. Detta kräver att en stark fysisk, ekonomisk, politisk, social och mental fokusering på området sker på alla möjliga nivåer. Detta förutsätter i sin tur stimulansåtgärder för att engagera grupper och individer, en viktig länk i en sådan process är information, vilken också har stor betydelse för bevarandefrågorna.

Byggnadsvård och byggnadsråd

Industrilandskapets område omfattar ett stort antal kulturhistoriska byggnader och miljöer av olika karaktär. Större delen av byggnaderna och miljöerna berörs direkt eller indirekt av skyddsföreskrifter. I detta sammanhang vilar ett stort ansvar på myndigheter och institutioner som skall främja, reglera eller bevaka samhällsintressen men ett ännu större ansvar ligger på samtliga fastighetsägare i området.

Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att komplettera, förbättra och bevaka befintliga skyddsföreskrifter som avser större delen av området som redovisas i översiktsplanen för Motala Verkstad. Till större del överensstämmer också översiktsplanens gränser med området som kan betraktas som *Industrilandskapet*. Gränserna för kulturhistoriskt värdefullt område bör dock utvidgas till att även omfatta Motala kraftverk, Ekenäs f.d. klädesfabrik, stationsområdet, Kvarnö och dessutom länkas till hamnområdet för vilket en detaljplan är antagen.

För området som helhet bör ett sammanhängande bevarandeprogram tas fram som underlag för uppdatering av befintlig eller ny planering. Även befintliga inventeringar och utvärderingar skall kompletteras, omvärderas och justeras med utgångspunkt från hela området. De kulturhistoriska värdena som utgör stommen i miljön skall säkras och belysas tydligt. Det är mellan bevarande och omsorgsfull förnyelse som ett positivt utnyttjande och en utveckling av området kan förverkligas.

Inom *industrilandskapet* berörs många fastighetsägare; bl.a. kommun, föreningar, företag, fastighetsbolag och även många privata ägare. Bland de största fastighetsägarna finns kommunen, Kanalbolaget och några fastighetsbolag. Många fastigheter, i synnerhet bostäder av egenartad karaktär ägs av privata personer. Det är förhållanden som kräver en särskild hantering av bevarandefrågorna för att kunna uppnå ett tillfredsställande resultat.

Beträffande de kulturhistoriska värdena är det i praktiken oerhört svårt att reglera och bevaka detaljer; som t.ex. dörr- och fönsterbyten, utformning av staket, färgsättning m.m. Ett långsiktigt bevarande och vård av den värdefulla miljön som *industrilandskapet* utgör är därför beroende av förståelse, omsorg, engagemang, kunskap och samarbetsvilja hos fastighetsägarna. I bevarandefrågor bör alltid samförstånd eftersträvas mellan ägare och myndigheter.

Det är därför nödvändigt att på bästa sätt informera, stödja, utbilda och övertyga de fastighetsägare som berörs. De bör t.ex. erbjudas rådgivning angående befintliga kulturhistoriska värden i sina fastigheter och beträffande underhåll eller andra åtgärder på byggnaderna och tomterna. Fastighetsägare skall kunna inhämta kunskap, råd, information i samband med planerade egna åtgärder.

Särskilt informationsmaterial bör också riktas mot fastighetsägarna. Materialet skall t.ex. belysa de kulturhistoriska värdena inom området, gällande föreskrifter och regelverk, principexempel, litteraturhänvisning, nyttiga adresser beträffande rådgivning, hantverkare, materialleverantörer, föreningar m.m.

Informationsmaterial av relevans för områdets bevarande, vård och utveckling kan samlas och ställas ut på ett särskilt informationskontor inom området. Kontoret kan hållas öppet vid bestämda tidpunkter eller verksamheten kan samordnas med t.ex. turistbyråns eller utvecklingsbolagets verksamhet. Särskilda utställningar, föreläsningar, informationsmöten kan också anordnas. Samarbeta med t.ex. Svenska föreningen för byggnadsvård, hembygdsföreningar, läns museet m.fl. kan initieras i detta sammanhang.

Det bedöms även som motiverat att inventera negativa och sena ändringar på byggnader och anläggningar vars betydelse är viktig för miljöbilden eller områdets historia. Med utförlig dokumentation som underlag bör målet vara ett återställande av karaktären och viktiga detaljer. För ändamålet bör kommunen rikta särskild information och stödåtgärder till berörda fastighetsägare. Ett särskilt åtgärdsprogram bör tas fram för att säkra ett förverkligande och en uppföljning av åtgärderna.

En särskild referensgrupp bestående av sakkunniga från stadsbyggnadskontoret, läns museet, länsstyrelsen m.fl. bör om möjligt tillsättas. Gruppen skall verka för bl.a. utredning, information, granskning, rådgivning beträffande frågor och ärenden av betydelse för området, byggnaderna m.m.. Eventuellt kan särskilda kontaktpersoner utses.

Att förstärka utbildningsverksamheten

Utbildningsverksamhet har stor betydelse i utvecklingsprojekt av denna karaktär och i synnerhet för Motala. Kunskapsutveckling och utbildning är avgörande för områdets och ortens framtid, de utgör en viktig faktor i den kreativa process som krävs. Kunskap, kreativitet, motivation, inspiration är dock egenskaper som förutsätter ett historiskt perspektiv och möjligheten att kunna fånga eller uppleva historiens vingslag.

Inom området bedrivs redan på flera platser olika former av utbildningar. Detta gäller för närvarande inom ramen för folkhögskola, arbetsmarknadsutbildningar och sysselsättningsåtgärder. Det är mycket viktigt att försöka stärka och utveckla befintliga verksamheter. Det är också viktigt att verka och planera för nya etableringar av utbildningsenheter inom området. Närmast ligger kanske kvalificerade yrkesutbildningar (KYU) som bör utformas i samråd och eventuellt i samarbete med verksamma företag inom kommunen, möjligtvis som uppdragsutbildningar. Långsiktigt skall inte högskoleutbildningar uteslutas. För att främja etableringen och utvecklingen av utbildningsverksamheten inom området förslås att utbildningsväsendet representeras i utvecklingsbolagets / -stiftelsens styrelse.

Bodals folkhögskola har allmänna linjer men också utbildningar inom media, teater och språk. Verksamheten är viktig då den kan utgöra en plattform för ytterligare utbildningsinsatser inom området. Det finns anledning att stödja en förstärkning av folkhögskoleverksamheten med t.ex. nya utbildningslinjer som kan vara relevanta för området.

Enligt tidigare rapporter och studier är utbildningsnivån i kommunen under genomsnittet. En förstärkning av utbildningsstrukturerna är därför motiverat i alla avseende. Bland tänkbara åtgärder kan nämnas lokaliseringen av del av studieförbundens verksamhet till området. Att undersöka förutsättningen för en båtbyggarutbildning inom Dockområdet, eventuellt i samarbete med folkhögskolan. Att engagera ortens grundskolor och gymnasier i studieuppgifter som berör området. Att undersöka vilka lokaler och utrymmen som kan lämpa sig för undervisning.

Nå ut och engagera:

Att uppnå definierade mål förutsätter medverkan av många grupper med skilda intressen. För att föra samman de skilda krafterna till en gemensam ansträngning krävs att man når ut till

olika grupper. En förutsättning för framgångar i utvecklingsprojektet kring *industrilandskapet* och Motala Verkstad är därför att föra en målmedveten och bred informationsverksamhet med syfte att engagera, beröra, övertyga, stimulera m.m.

För att hantera informationen krävs tydliga målbilder och handlingsplaner och det förutsätter också en avsiktsförklaring. Det krävs att man formulerar en framtidsbild av Motala med *industrilandskapet* som utvecklingsplattform. Att hantera ett sådant projekt förutsätter bl.a. ett arbetsnamn och en logotyp (se under: Marknadsföra området).

I detta sammanhang skall naturligtvis befintliga medier och informationskanaler utnyttjas men särskilt producerat informationsmaterial krävs. Del av informationen kan produceras av kommunen, särskilt under inledningsskedet. I en senare fas bör utvecklingsbolaget / -stiftelsen överta del av informationsuppgifterna. Flera aktörer inom området kommer att ha egna informationsbehov. För att uppnå effektivitet innehållsmässigt och kostnadsmässigt är det nödvändigt att samordna vissa informationsinsatser, en roll som utvecklingsbolaget skulle kunna åta sig.

Behovet att informera, engagera och marknadsföra kring utvecklingen av *öIndustrilandskapet* motiverar kanske utgivningen av ett periodiskt informationsblad som vänder sig till ägarna, boende, brukare, besökare inom området. Bladet kan också utges som en särskild bilaga av lokaltidningen eller som reklamtidning.

Det finns många nivåer och många etapper som bör beaktas och planeras beträffande informationen. Detta gäller exempelvis aktiviteter, utbildning, lokal historia, råd i byggnadsvård, servicefunktioner och näringsliv. Målet bör vara att skapa känsla och förutsättningar för ansvar, delaktighet och medverkan i områdets bevarande och framtid.

Samverka, samordna, samarbeta

Industrilandskapet som föreslås som utvecklingsområde och plattform för framtiden är omfattande till ytan. Det utgör dessutom en komplicerad miljö med många nivåer och komponenter av olika karaktär såväl materiellt som immateriellt. Där möts många intressen som kan vara motstridiga, där finns många fastighetsägare, företag, föreningar och olika grupperingar av brukare.

Vissa aspekter av utvecklingsprocessen kan styras mer eller mindre enväldigt med hjälp av bl.a. föreskrifter och regelverk men i stort blir det nödvändigt för att effektivt uppnå önskade effekter och förändringar att samverka, samordna och samarbeta. I nuvarande fall gäller det också att strukturera upp ett kollektivt projekt där många krafter och intressen måste föras samman. Samverkan och samordning skall inte tillämpas så att den individuella identiteten eller kreativiteten i övrigt kvävs, istället skall de utgöra redskap för att stärka möjligheterna att uppnå mål och visioner.

En central fråga är att så långt som möjligt skapa och uppnå enighet kring projektets huvudmål och därefter beträffande delmålen. Det är nödvändigt att skapa samverkan mellan olika grupper samt att länka samman olika intressen. Det också viktigt att överbrygga konflikter och motsättningar som kan bromsa eller kväva områdets utveckling. För att uppnå samverkan krävs tydliga målbilder som förenar olika intressen, enighet bland de tyngre aktörerna och pedagogiska informationsinsatser.

För att kunna prioritera och effektivt genomföra nödvändiga åtgärder krävs en samordning av olika typer av åtgärder. Olika projekt bör knytas upp och samordnas. Någon form av projektledning eller projektgrupp är nödvändig. Där har flera förvaltningar inom kommunen en

självklar roll men det finns också flera viktiga aktörer som kan inverka på processen och därför bör delta i samordningen.

Samordningen är också en ledningsfråga där särskilda och tydliga egenskaper krävs. Bildandet av utvecklings- och fastighetsbolag kommer troligen i betydande grad att underlätta samordningen av många frågor och åtgärder inom området.

Det är viktigt att etablera ett samarbete mellan företagen som har intresse av en utveckling inom *industrilandskapet*. Frågorna kan gälla utbildning av personal, samarbete inom olika specialområden, marknadsföring, servicefunktioner m.m. Många av dessa frågor kan lösas och utvecklas inom ramen för utvecklingsbolaget / stiftelsen. De är dock grundläggande att näringslivet öppet deklarerar sitt stöd för en utveckling av verksamheter inom *industrilandskapet* samt att man aktivt medverkar i detta med hjälp av sina nätverk.

Ett viktigt mål skall vara att också skapa samarbete mellan fastighetsägarna. Detta gäller inte minst beträffande kulturhistoriska värden och miljön men också angående t.ex. parkerings- och trafikfrågor, funktioner och användning av fastigheterna, marknadsföring m.m.

Exempel på samordning. Museala och kulturella aktiviteter inom området, främja samarbetet

Industrilandskapet skall utvecklas ytterligare som levande miljö och flera av de nödvändiga strukturerna bör därför förstärkas. Det rör sig om arbetsplatser av olika karaktär, bostäder, social service och inte minst om tilltagande kulturella verksamheter och aktiviteter. Aktörerna och målgrupperna som berörs är och kommer att vara i varierande grad olika. Målet bör vara ett brett och kvalitativt utbud av kulturella verksamheter med såväl traditionella som annorlunda former. För att utnyttja områdets resurser optimalt, för att utveckla möjligheterna och uppnå bästa effekt krävs att aktiviteterna organiseras och samordnas.

En stor del av miljöns tillgångar är av fysisk karaktär och består av t.ex. byggnader, anläggningar och platser. Kunskapen om den yttre miljön måste förmedlas genom olika informationsinsatser, skyltar, broschyrer, utställningar m.m. Det är också väsentligt att byggnaderna som är av betydelse för kulturella verksamheter eller aktiviteter kan hållas tillgängliga.

Flera museer eller museimiljöer finns redan inom området. Med stor sannolikhet kommer den museala- och utställningsverksamheten att framöver tillta och utökas betydligt. Detta gäller även kulturella aktiviteter i övrigt. Förhoppningsvis kommer också föreningslivet att förstärkas och utökas, liksom föreningarnas aktivitetsfält.

Organisations- och samordningsbehoven kommer att tillta i takt med ett ökande utbud av museala och kulturella aktiviteter, förbättrad tillgänglighet och service i området samt behovet av effektivare marknadsföring. Samordning är också inom detta fält av stor betydelse för områdets utveckling och de enskilda insatsernas framgångar.

Del av samverkans- och samordningsfrågorna kan lösas inom ramen för områdets utvecklingsbolag / intresseförening. Andra frågor som är mera specifika för verksamhetsgrenarna kan lösas genom samverkansstrukturer. För museala och kulturella aktiviteter kan t.ex. ett särskilt råd bildas. Rådet kan i sin tur representera sina medlemmar på andra samordnings- eller förhandlingsnivåer.

För att bedöma behoven av samordning för museal- och kulturverksamhet inom området bör de specifika museala behoven och möjligheterna utredas. Detta gäller t.ex. verksamhetsform, omfattning, inriktning, innehåll, kostnader, lokalbehov, lokaliseringsfrågor eller frågan om att flytta Kanalmuseet till Dockområdet ?.

Generellt skall målet vara att organisera och förstärka samverkan mellan de museala verksamheterna inom området. Samordning och samverkan kan främjas beträffande t.ex. mark-

Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling. Arbetsrapport, 2001.

nadsföring, öppethållanden, visningar, temadagar, även möjligtvis i personal- och bemaningsfrågor, administrativa tjänster, utrustning, magasinering m.m.

OM OMRÅDET 6 ATT TILLÄMPA

Det viktigaste steget i områdets utveckling är att fysiskt och mentalt betrakta *industrilandskapet* i fråga som en sammanhängande miljö, tillgång och resurs. Därefter gäller det att länka samman de historiska spåren med nutida och framtida funktioner och verksamheter. Det gäller också att hitta och skapa en balans mellan olika funktioner

En sammanhängande miljö - öEn för alla, alla för enö

Även om utgångspunkten för projektet har varit ett antal byggnader som ingick i Motalas Verkstads anläggning måste området betraktas i ett större perspektiv. De kvarstående delarna av Verkstaden är endast till mindre del representativa för produktionsmiljöerna som rådde före nedläggningen. Verkstadens miljö bestod av många byggnadskategorier, från bodar till bostäder, de bevarade byggnaderna är spridda över ett stort område. Verkstadens landskap omfattar dessutom en rad miljöer och byggnader med indirekta kopplingar till Motala Verkstads verksamhet. De stora tekniska systemen som genomkorsar området har utgjort förutsättningen för verkstadens och andra industriers existens och utveckling på platsen. Andra verksamheter vars spår är bevarade inom det som bör betraktas som ett sammanhängande industrilandskap är också relaterade till de invecklade strukturerna som präglar miljön, de är därför av bl.a. pedagogisk betydelse.

Mosaikbitarna som bildar *industrilandskapet* kring Göta kanal och Motala Verkstad får sin betydelse när de verkar tillsammans. Delarna är beroendet av varandra och beroendet gäller såväl helheten som de enskilda delarna, det förflutna såväl som framtid och utveckling. En positiv och lyckad återanvändning av lok- och plåtverkstäderna, kan endast uppnås om hela miljön tas till vara och utnyttjas. Omvänt kan ett lyckat bevarande, utnyttjande och utveckling av området endast ske om verkstadens byggnader bevaras och återanvänds på ett lämpligt sätt. Med andra ord är en sammanslagning och en samordning av områdets potentiella resurser nyckeln till den framtida utvecklingen, eller öEn för alla, alla för enö.

Industrilandskapet kring kanalen och strömmen är en miljö som utgör en värdefull tillgång för staden. Det är en miljö som är representativ för Motalas historiska utveckling och dess karaktär som industristad. Den utgör också den enda större miljön med så stora och varierande kvaliteter inom orten. Det är en miljö som på många sätt kan få stor betydelse för stadens framtid.

Att länka samman

Industrilandskapet kring kanalen och strömmen har tillkommit under en relativt kort period om man bortser från den långvariga verksamheten längs strömmen vars spår dränktes 1922 i samband med uppdämningen för kraftstationen.

Stommen i området består av tre olika bärande ryggrader som utgör eller ingår i tekniska system. Dessa är Motala ström som utgjort en avgörande kraftkälla på olika sätt, Göta kanal som transportsystem, delvis kraftkälla och kunskapskälla för industriell utveckling samt järnvägen som förnyande och kompletterande transportsystem. I grunden är det Motala ström som utgjort vaggan till all teknisk och industriell verksamhet på platsen.

Även om strömmens ursprungliga roll som kraftkälla förändrades markant genom tillkomsten av Motala Kraftstation skall de historiska länkarna bevaras och belysas. De fysiska förändringar i Motala ströms miljö som fördämningen orsakade är också ett drastiskt förlopp och en omvandling som bör redovisas. Spår av förvandlingen kan avläsas på olika sätt och på olika platser. Kvarnös nuvarande karaktär exempelvis är till stor del en följd av detta, liksom smed-

jorna och verkstäderna som flyttades dit från strömfåran. Även på Verkstadsön försvann i och med översvämningen en rad anläggningar längs med östra stranden, bl.a. Bryggeri Oscar.

Kraftproduktionen har varit avgörande för det industriella landskapet som växt upp på området, liksom för ortens och övriga industriers vidare utveckling. I detta sammanhang står Motala Kraftstation som invigdes 1922 liksom det motordrivna reservkraftverket från 1915 på Kvarnö som symbol för landets elektrifiering som påbörjades i början på seklet. De illustrerar också industrins och samhällets övergång till eldrift. Länkarna är många, Kvarnös dieseldrivna kraftstation uppfördes egentligen som reservanläggning för det första vattenkraftverket i Motala ström, Näs kraftverk som uppfördes 1903 nedanför Borensberg.

Motala ström har inte endast utnyttjats för sin vattenkraft, vattentillgången har också haft betydelse för verksamheterna som förbrukat vatten i sina processer; Motala Pappersbruk, bryggerierna på Verkstadsön och Kvarnö är exempel på sådana. Pappersbruket som senare omvandlades till klädesfabrik drog också direkt nytta av strömmen som kraftkälla.

Kanalen är kanske den tydligaste strukturen i hela *industrilandskapet*, till detta bidrar att anläggningen, miljön och funktionen föga förändrats trots åren. Med Motala ström och senare järnvägen har kanalen varit en av de bärande stommarna för industrins utveckling inom området. Kanalen har skapat de transportmöjligheter som var en förutsättning för industrin men den har också varit plattform för tillkomsten och utvecklingen av Motala Verkstad, genom bl.a. varvsverksamheten. Motalas hamn och ort är också direkta följderna av kanalens anläggning. En glimt av den forna varvsverksamheten kan fortfarande upplevas i miljöerna kring dockan. Driften av kanalen har också gett upphov till uppförandet av en rad tekniska byggnader och tjänstebostäder på området.

Med järnvägens anläggning på 1870-talet flätades befintliga strukturer samman med ett nytt tekniskt landskap av banvallar, spårssystem, broar, signaler, övergångsställen, tekniska byggnader, magasin och förråd, stationer och personalbostäder. Kring huvudstationen modellerades antydning till en ny stadsplan medan Motala Verkstad fick en egen station. Stickspår drogs till befintliga industrier och lastageplatser medan nya fabriker anslöt till spåren. Nya möjligheter infann sig, nu kunde varor och produkter fraktas året runt samt från och till helt nya platser. På verkstaden började man tillverka järnvägsmateriel, från lok till järnvägsbroar, en ny era inleddes. *Industrilandskapet* var nu nära fulländat.

Den industriella utvecklingen inom *industrilandskapet* visar ibland ett komplicerat förlopp. Motala ströms fördämning tvingade en rad verksamheter till avveckling eller flyttning. Ett av företagen som fick söka ett nytt läge var kvarnen Motala Ström som valde en lokalisering i anslutning till bangårdens spår och därmed effektiva transportmöjligheter. I förändringarnas spår följde också en modernisering av kvarnens drift och process, vilka i sin tur blev beroende av elproduktionen från det nya kraftverket.

Industrilandskapet består också av boendestrukturer. Stora skaror av inflyttade arbetarfamiljer samt specialister och ledare skulle inhysas på platsen, en uppgift som företagen åtog sig. Arbetsplatsernas hierarki och representativa funktioner speglas tydligt i tjänstebostädernas karaktär och utformning som avslöjar befattning och social ställning hos de boende. Det blev hyreskaserner av skilda slag för arbetarna, villor för tjänstemän, ingenjörer och direktörer, funktionsbostäder som slussvaktarstugor och banvaktstugor eller egnahem uppförda efter typritningar med ekonomiskt stöd från företagen.

Industrilandskapet har gett upphov till sociala funktioner och organisation. Det är verksamheter som speglas i skolbyggnader, marketenterier, badhus, sjukstugor, föreningshus, kooperativa rörelsens affärer m.fl.

Industrilandskapet har varit ett landskap i ständig förvandling. Karakteristiskt för de flesta industrierna är att de genomgått löpande förändringar i sina strukturer, vilka orsakats av huvudsakligen två faktorer; modernisering och expansion. Med nedläggningen av verksamheterna följde också rivningsvågor och många byggnader försvann. Nästa förändringsvåg har gällt tillkomsten av nya bostäder samt en anpassning av de kvarstående byggnaderna till nya funktioner.

Landskapet vi möter är ett landskap i tid och rum, som består av pusselbitar i flera skikt som på sätt och vis liknar och utgör arkeologiska lagerföljder. Sambanden mellan pusselbitarna är inte alltid tydliga och lättlästa. Delar av de bevarade bitarna har till och med förändrats och förvanskats med försvårad läsbarhet som följd. Det är dock en miljö med mångfald och karakteristiska inslag som speglar i synnerhet området och generellt landets tekniska och industriella utveckling.

Att bevara och utveckla detta landskap kräver att relevanta delar blir belysta och att strukturerna länkas samman historiskt, geografiskt, tekniskt, mentalt, socialt, känslomässigt och pedagogiskt.

Det finns många sätt och många verktyg för på nytt länka ihop nivåerna och delarna, de synliga som osynliga banden, de materiella som de immateriella bestånden i denna miljö. Det är i viss mån en process som måste drivas och hållas vid liv med olika redskap. Dit hör information i allmänhet samt utställningar, arkiv, böcker och skrifter, föreningsverksamhet, högtider och arrangemang, skyltning, plan- och skyddsforeskrifter men också återanvändning och nya verksamheter.

I sammanslagningsprocessen är det viktigt att inte suddas bort de ursprungliga historiska och fysiska gränserna. Varje delområde måste behålla sin identitet och karaktär. En gång i tiden framhävdes Verkstadens formella gränser med stolpar, det är förhållanden som kan återskapas och underlätta tolkningen av området. Ett annat sätt att bevara varje delområdes ursprungliga identitet är att föra fram de lokala namnen. På t.ex. kartor och skyltar skall namn som Liverpool, Lugnet, Stora Raden eller Båtängen avslöja och antyda särdragen eller historien bakom varje plats och område.

Definiera / Skapa begrepp / Marknadsföra området som en helhet

Industrilandskapet har delvis tydliga och påtagliga avgränsningar medan andra är osynliga. Gränserna liksom länkarna i detta landskap har stor variation och är av skilda karaktär. De är materiella och framträder då som fysiska, topografiska eller tekniska företeelser eller immateriella och består då av bl.a. osynliga sociala, historiska eller formella gränser. Dagens landskap berörs inte längre endast av gårdagens gränser, det berörs också av morgondagens gränser och förändringar.

För att lyfta fram området som historiskt industrilandskap och som ett framtidsprojekt krävs att man skapar och bildar begrepp om miljön som berörs. Det handlar också om att hitta en gemensam avnämning för insatserna som krävs och för marknadsföring av området i olika sammanhang. Det handlar också om att fläta samman olika identiteter och kulturer om att i en gemensam ansträngning utnyttja gårdagen som bas för framtiden.

En central fråga är därför att döpa området och ta fram ett namn som kan väcka de rätta associationerna (t.ex: öKanalområdet, öVerkstadsönö, öStrömmenö). Namnet skall bilda begrepp och kunna associeras till ett geografisk område, till en vision, till det förflutna och till framtiden. Namnet kan möjligen tas fram genom en allmän tävling med jury av sakkunniga (bl.a. reklamfolk).

Namnet skall utgöra underlag för framtagandet av en logotyp. Logotyp och typsnitt skall systematisk kunna användas i alla sammanhang som berör området och verksamheterna inom området. Namnet och logotypen skall konsekvent användas i samband med marknadsföring, framtagning av bl.a. reklammaterial, informationsmaterial, skyltning m.m.

Att informera och skylta

Information om områdets historia, byggnader, viktiga platser, nya som tidigare funktioner m.m. är av stor betydelse på flera sätt. Informationen inverkar på förmedlingen av kunskaper, på upplevelsen och även på den lokala identifieringsprocessen. Lokaliserad information om ortnamn, områdesnamn, gatunamn, platsnamn eller namn på byggnader har alltid haft stor roll som kulturbärare, till den grad att kunskapen om namnen utgör en särskild vetenskap inom kulturhistoria. Även information av teknisk karaktär är viktig för brukarna och besökarna. Information och skyltning måste samordnas och olika informationsnivåer särskiljas på ett tydligt och läsbart sätt. Med hänsyn till områdets rika innehåll och de estetiskt känsliga miljöerna är utformningen av informationssystemen en mycket viktig fråga. Jfr skyltprogram för Trollhättan.

För närvarande förekommer historisk information om området, byggnaderna och anläggningarna endast i form av enklare textblad uppsatta på en anslagstavla i anslutning till öVarvsbyggningsö. Skyltar finns också vid von Platens grav. I övrigt finns företagsskyltar av skiftande karaktär samt gatuskyltar vars utformning och placering måste utvärderas. I stort återstår allt att göra beträffande skyltning och information inom området.

Skytningen av området skall detaljprojekteras och genomföras efter fastställda principer som tar hänsyn till tekniska, estetiska och kulturhistoriska aspekter. Ett särskilt skyltningsprogram bör tas fram av stadsbyggnadskontoret. Programmet kan särskilja olika kategorier av skyltar för t.ex. kulturhistoria, miljö och landskap, teknisk information, orientering och allmän information, namngivna platser / områden, företags- och verksamhetsskyltar.

All skyltning inom och i anslutning till området skall underordnas områdesbestämmelserna och samordnas. Detta bör även gälla företagsskyltar, tekniska skyltar och gatuskyltar.

Vid framtagning av skyltar skall hänsyn tas till fastställda ramar beträffande: namn på området, val av logotyp, typsnitt, färger, skyltstorlekar, material m.m.

Beträffande de historiska skyltarnas innehåll och placering kan en särskild referensgrupp bildas. I gruppen kan ingå berörda tjänstemän från kommunen, representanter från bl.a. Kanalbolaget, utvecklingsbolaget, berörda föreningar, läns museet m.fl. Texterna kan med fördel redigeras av arbetsgrupper i berörda föreningar (Motala Verkstads Intresseförening, Motala Musei- och Hembygdsförening m.fl.)

Alla byggnader, anläggningar och platser av betydelse bör skyltas (skyltsystem skall väljas enligt ovan). Skyltform, format, material, färgsättning samt uppsättningsystem och plats skall väljas med omsorg, särskild formgivning krävs jfr med Trollhättan. Skyltprogrammet bör påbörjas snarast då det får stor betydelse för områdets marknadsföring och statusförhöjning. Programmet skall ange en prioriteringsordning för uppsättningen av skyltar. Helst bör skyltningsprogrammet vara påbörjat inför sommarsäsongen 2001.

Vid områdets infarter i N, S, Ö och V skall informationstavlor sättas upp i anslutning till parkeringsplats eller parkeringsficka. Tavlorna skall innehålla beskrivande karta över området, kort historik, hänvisningar till de mest relevanta, intressanta sevärdheterna, teknisk information om servicefunktioner, P-platser och dylikt, eventuellt listor med hänvisningar om verksamheter och företag inom området. (Se avsnittet öLandskapets portar).

Informationstavlorna och P-platserna i anslutning till dessa skall utformas med stor omsorg. Detta gäller även den grafiska formgivningen av informationsmaterialet på tavlorna.

Informationsinsatsen bör även omfatta framtagning av broschyr eller skrift med kortfattade uppgifter om områdets historia och sevärdheter. Broschyren bör också innehålla uppgifter om servicefunktioner, karta, viktiga adresser och andra koordinater som föreningar, turistbyrå, logi m.m. Informationen kan möjligtvis samordnas med Kanalbolaget och länsstyrelsen, angående kulturmiljövård och naturvård. Redaktionen och den grafiska utformningen av detta material är av stor betydelse, jfr med guiden för Trollhättan. Eventuellt kan föreningar medverka beträffande innehållet. Kostnaderna för broschyren kan eventuellt bekostas delvis genom valda reklamslag.

öLandskapets portarö

Industrilandskapet kring kanalen och strömmen har delvis tydliga yttre gränser som skapats av sjösystemen i norr och söder med Göta kanal som förbindelse, av Motala ströms strand i öster och av järnvägen i väst. Andra delar, t.ex. i anslutning till bostadsområdena Björkelund och Borenhult, har suddigare avgränsningar.

På grund av de geografiska förhållandena; öar, sjöar, kanal, järnväg m.m.; är infarterna till *industrilandskapet* begränsade till ett fåtal platser. Det rör sig delvis om broar över kanalen och strömmen, om passager över och under järnvägen eller om platser med tydliga egenskaper som t.ex. hamnen och stationsområdet. Området genomkorsas också på några platser av relativt nya kommunikationsstrukturer, t.ex. vägar med broar som Vadstenavägen och Charlottenborgsvägen.

Som infart, representativ eller symbolisk öportö till *industrilandskapet* kan räknas; hamnområdet, stationsområdet, södra delen av Verkstadsvägen på Kvarnö, korsningen Verkstadsvägen ó Charlottenborgsvägen, Textilvägen, Borenhults område samt ögamla Folkets husö område.

Industrilandskapets infarter och öportarö är viktiga ur flera synpunkter. De bör fungera som inbjudande symboliska inkörsportar till en spännande och mångsidig kulturmiljö. Eftersom det är ett relativt stort område med stor variation i innehållet skall öportarnaö fungera som informations- och orienteringsplats. Infarterna skall också fungera trafiktekniskt för gående, cyklande och i många fall även för fordon.

Placeringen av öportarnaö skall utredas och avgöras med hänsyn till olika aspekter som berörs; trafik tekniska, estetiska, praktiska m.fl. Infarterna skall omfatta bl.a. hållplats med P-ficka och informationstavlor (se avsnitt om skyltning). Infarterna skall så långt som möjligt anläggas och utformas på samma sätt. De skall utmärkas symboliskt med t.ex. skylt med logotyp, flaggor, skulptur eller stolpar. Liknande markering och information skall även ordningsställas vid gång- och cykelbanor.

öRummets inredningö. Utomhusdetaljer

Industrilandskapet utgör en känslig historisk miljö där kulturmiljövärdena måste beaktas i sin helhet och för varje del. Det utgör också en levande miljö som skall fungera för boende, besö-

kare och brukare. Området skall också vara ett representativt område som skall locka till sig verksamheter, turister och konsumenter.

För området skall valet av alla utomhusredskap; belysningsarmaturer, bänkar, papperskorgar, skyltar, staket, postlådor m.m.; fastställas och väljas med stor omsorg. Valet av dessa detaljer skall göras med hänsyn till områdets karaktär men de skall också bli del av områdets nya identitet och därmed kunna associeras till öVerkstadsön - *Industrilandskapet*ö.

I samband med detaljplaneringen av Dockområdet har stadsbyggnadskontoret redan delvis tagit hänsyn till dessa frågor. Föreskrifter finns för t.ex. gatubeläggningar och lyktstolpar, åtgärderna är påbörjade.

För att behålla homogeniteten i miljön och uppfylla de höga kulturhistoriska kraven som ställs på området bör tydliga föreskrifter gälla beträffande bruket av utomhusredskap i den öppna miljön. Detta gäller karaktären, färgsättningen och utformningen av t.ex. utomhusmöbler till kaféer, restauranger eller föreningar, markiser, staket m.m. Stadsplanekontoret skall biträda berörda med råd och förslag till lösningar.

Att bevara och skydda

Miljöerna som omfattas av *industrilandskapet* har under årtiondena genomgått många förändringar, detta gäller särskilt Verkstadsön och Ekenäs. Motala Verkstads expansion och utveckling har medfört ständiga förändringar i beståndet av produktionsbyggnader och tekniska strukturer, fram till nedläggningen på 1970-talet då bl.a. ett stort antal byggnader revs. Även bostadsstrukturen som tillkommit i olika etapper har sedan nedläggningen förändrats genom rivningar, om- och nybyggnation m.m. På Ekenäs har industrimiljön genomgått många omvandlingar sedan pappersbrukets period. Den efterföljande textilfabriken som den ter sig i dag speglar i stort miljön som fanns vid dess nedläggning. Däremot har nästan alla bostäder som hörde ihop med företaget rivits för att lämna plats åt bl.a. en ny stadsdel.

Med förvandlingsprocessen som perspektiv bör ett principiellt förhållningssätt hävdas beträffande bevarandet av de kvarstående byggnaderna, miljöerna och anläggningarna. Det som idag återstår bör i största utsträckning bevaras om kvarstående kvaliteter samt länkarna till den historiska utvecklingen skall kunna bibehållas i den komplicerade miljön som *industrilandskapet* utgör. En återanvändning av byggnader, miljöer m.m. medför i många fall förändringar, ombyggnader, tillbyggnader eller nybyggnation. Det är dock åtgärder som förutsätter en noggrann avvägning och stor hänsyn.

Generellt skall största möjliga hänsyn tas till områdets ursprungliga karaktär och byggnadernas ursprungliga funktioner. Befintliga kvalitéer och särdrag skall säkras och skyddas.

Ett bevarande av områdets befintliga kulturhistoriska värden förutsätter en noggrann antikvarisk uppföljning av planerade åtgärder. Generellt krävs i olika grad en tillämpning av skydds-föreskrifter, huvudsakligen genom planföreskrifter. Inför ett utvecklingsprogram för området är det nödvändigt att sammanställa och kartlägga olika gällande och önskvärda skydds-föreskrifter inom området. Q- eller q-markering av fastigheter som är av estetisk eller historisk betydelse för upplevelsen eller förståelsen av *industrilandskapet* skall utredas och föreslås (se befintliga detaljplaner).

Värdefulla byggnader och miljöer bör i första hand kunna skyddas genom skydds-föreskrifter i detaljplaner och områdesbestämmelser. För att bibehålla områdets höga värde och attraktionskraft måste en detaljreglering tillämpas beträffande bebyggelsen och miljöerna. En förut-

sättning är att fastighetsägare och hyresgäster görs medvetna om sitt ansvar i förvaltningen av områdets kulturarv. En annan förutsättning är att de erbjuds stöd och råd.

Gränserna för riksintresseområdet bör eventuellt justeras med hänsyn till *industrilandskapets* omfattning och utbredning. Justeringen av gränserna skall fastställas i samband med uppdateringen av översiktplanerna.

Om åtgärder i den fysiska miljön

För hela sammanhängande området, *öindustrilandskapet*, krävs åtgärdsprogram för natur- och landskapsvård och generellt för miljöförbättringar avseende ölandskapets inredning, fri-luftslivet samt tillgänglighet för gående och cyklande (bör prioriteras). Hänsyn skall tas till redan utredda och föreslagna åtgärder. Förbättringar i den fysiska miljön höjer kraftigt områdets attraktivitet, vilket vidare ger inverkan på utvecklingen av området.

Inför förändringar och ingrepp i området och byggnaderna är flexibla lösningar och en långsam utvecklingsplan att föredra. Åtgärderna skall kunna genomföras i etapper och möjliggöra förändringar framöver. En fullskalig entreprenad skulle medföra krav på tunga investeringar och med största sannolikhet icke reversibla ingrepp i byggnader och miljö.

Vid planering och projektering av åtgärder eller nya funktioner skall byggnaderna befintliga egenskaper och kvaliteter beaktas. Nya funktioner skall vara förenliga med befintliga egenskaper i byggnader och utrymmen. Tvångsanpassning av byggnader till olämpliga funktioner medför oftast förödande konsekvenser för såväl de estetiska som de kulturhistoriska värdena. Nyproduktionens metoder och krav skall inte tillämpas vårdslöst på äldre byggnader. Enklare lösningar och konstruktioner ger större flexibilitet långsiktigt samt lägre ombyggnads och driftkostnader (t.ex. jfr. självdrag mot mekanisk ventilation). Hänsyn skall tas till befintliga och kommande verksamheters karaktär beträffande placering och val av utrymmen.

Kompletteringar i området med nya byggnader och strukturer bör utformas så att de urskiljas tydligt från den gamla bebyggelsen. Volym och proportioner bör överensstämma med områdets traditioner och karaktär men formgivning och material kan understryka dagens arkitektur; jfr. med t.ex. kompletterande bebyggelse på Sveaborg (Helsingfors).

Om prioritering av insatser och åtgärder

Att betrakta hela *industrilandskapet* som ett utvecklingsområde samt att inleda utvecklingsprocessen innebär förändringar i tidigare planerade åtgärder och en förändrad prioriteringsordning. Projektetapperna måste förena flexibilitet och ses i ett långsiktigt perspektiv där åtgärdsprogrammet måste uppdateras allt efter. Listan av åtgärder samt prioriteringsgraden som presenteras är i högsta grad preliminär och först och främst en lathund på frågorna som bör uppmärksammas och dess relevans i nuvarande läge.

Bilda ett kommunalt fastighetsbolag, som inledningsvis skall överta kommunala fastigheter inom området. Därefter skall bolaget rusta upp, förvärva och försälja fastigheter i enlighet med målen för utvecklingen av området. Eventuella försäljningar av relevanta fastigheter skall därför bevakas.

Säkra övertagandet, genom markbyte, av bryggeriet på Kvarnö. Överföra fastigheten på det kommunala fastighetsbolaget. Vidta snarast nödvändiga åtgärder för att hindra ytterligare förfall och skador på byggnaderna.

Vidta åtgärder för att rädda kvarnen Motala Ström, eventuellt genom expropriation? Anlägga ett s.k. öparaplyö över byggnaden för att hindra ytterligare skador (provisoriskt fristående tak-

täckning av K-plåt fäst på stomme av byggställningselement). Byggnaden är av stor arkitektoniskt och estetiskt värde samt utgör en viktig reserv för utveckling av området.

Bilda ett utvecklingsbolag, intresseförening eller stiftelse som skall verka för områdets utveckling i alla avseenden. Målet skall vara att skapa en bred samverkan mellan alla aktörer inom området. I styrelsen skall ingå nyckelpersoner med relevant erfarenhet och nätverk

Bilda arbetsgrupper som skall driva och utreda olika frågor i anslutning till områdets utveckling. Se rapporten. Eventuellt anställa en eller flera projektledare (ev. deltid) för genomförandet av olika etapper i utvecklingsprojektet.

Informera om området i alla avseenden. Namnge området, ta fram logotyp. Fokusera på området, länka till historia. Samordna informationen.

Påbörja projektering av skyltprogrammet (formgivning, system, placering, innehåll). Planera genomförandetapper. Prioritera skyltning av historiska byggnader och platser. Publicera en guide och broschyrer om områdets innehåll och historia. (jfr. Trollhättan).

Accelerera takten i upprustningen av området, i synnerhet av Dockområdet, beträffande kulturhistoriska byggnader och anläggningar, servicefunktioner, aktiviteter, miljöförbättringar. Prioritera upprustning av Brädgårdens område samt etableringen av servicefunktioner, i synnerhet restaurangverksamhet (året runt drift) sommarkafé, turistinfo, affärer m.m. Gäller också ny gästhamn med serviceenheter i anslutning till verkstaden eller dockan.

Prioritera mark och parkvård där planeringsunderlag redan finns. Initiera ett projekt, inom landskapsarkitektur (ev. samarbete med SLU) som omfattar hela området. (se öRummets inredning).

Ta fram ett bevarande- och utvecklingsprogram för hela området. Länka samman befintligt material, ta fram nya program och detaljplaner för delarna som saknar sådana.

Komplettera, justera, revidera eller omvärdera befintliga kulturhistoriska utvärderingar av området. Ta hänsyn till nya delområden och den sammanhängande miljön. Gäller bl.a. Verkstad-sön, Kvarnö, Motala hamn, stationsområdet.

En revidering av översiktsplanen kan vara behövlig med betraktande av *industrilandskapets* område som helhet. I synnerhet krävs en lämplig detaljplan beträffande en varsam upprustning av Kvarnö.

Uppdatera och justera programmet för upprustning och återanvändning av Lokverkstaden. Programmet skall även omfatta alla, till lokverkstaden, sammankopplade byggnader.

Prioritera upprustning av Lokverkstaden som multiaktivitetscentrum. Anläggningen kan även innehålla konferensanläggning, kontor och utbildningslokaler. Genomförs i etapper. Förutsätter att befintliga verksamheter och funktioner flyttas till bl.a. plåtverkstaden.

Påbörja framtagning av riktad information mot fastighetsägarna inom området angående öbyggnadsvård och byggnadsrådö.

Initiera årliga utställningar som skildrar områdets historia.

Att utreda ytterligare

En utveckling av *industrilandskapet* medför många konsekvenser. Det är vanligen frågor som utreds i samband med plan- och programarbeten. Att fokusera på *industrilandskapet* och betrakta det i sin helhet, definiera nya användningsmöjligheter m.m. skapar behovet av fördjupade kunskaper. I rapporten omnämns utredningsbehov i flera sammanhang. För att ge en översiktssbild av behoven sammanställs nedan i korta sammandrag förslagen till utredningar som berörs i rapporten.

Utreda behovet av lämpliga magasins- och förvaringsutrymmen för de lokala museerna.

Förstärkningen eller införandet av nya servicefunktioner som krävs för att säkerställa områdets utveckling måste utredas.

Utreda folkhögskolans och ortens övriga utbildningsanstalters behov av studentrum samt möjligheterna att anlägga sådana inom området.

Kafé och restaurang med rätt karaktär och på rätt plats skulle utgöra ett berikande komplement i denna miljö. Alternativlösningar bör utredas i samband med framtagning av detaljplan för området.

Anläggning av kafé och restaurang inom lokverkstadens anläggning bör utredas i samband med projektering av åtgärder på byggnaden.

Att utreda anläggning av kafé med lättare maträtter och såväl inne- som uteservering inom Dockområdet

Beträffande handelsverksamhet bör ett särskilt program utreda och redovisa för lokaler som kan lämpa sig för handel, konsthantverk, hantverk, kontor m.m.

Långsiktigt bör bibehållandet av befintliga privata bryggor, bodar m.m. utredas och utvärderas.

Angående behovet av allmänna toaletter, sopstation m.m. Med hänsyn till områdets storlek och framtida utveckling bör frågan utredas.

I samband med en planerad utveckling av området bör man utreda hur befintliga busslinjer kan justeras för att bättre betjäna verksamheterna och bostäderna inom området.

Ett nät av promenad- och cykelstråk täcker redan området. Förbättringar och kompletteringar presenteras i översiktplanen och detaljplanerna. Ytterligare förbättringar kan utredas och planeras med hela området som underlag.

Typen av lämpliga aktiviteter som kan bidra till områdets utveckling, behov, omfattning, lokalisering och miljökonsekvenser m.m. bör utredas ytterligare.

Planeringen av gång- och cykelvägar bör omvärderas, kompletteras samt utredas vidare med hela området som utgångspunkt.

Vid en definitiv nedläggning av industrispåret mellan stationen och Holms industriområde i SO, över kanalen, finns anledning att utreda en omvandling av banvallen och järnvägsbron till cykelstråk.

För att bedöma behoven av samordning för museal- och kulturverksamhet inom området bör specifika museala behov och möjligheter utredas.

Placeringen av öportarnaö skall utredas och avgöras med hänsyn till olika aspekter som berörs; trafiktekniska, estetiska, praktiska m.fl.

Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling. Arbetsrapport, 2001.

Utvecklingsmöjligheter för turismen och friluftaktiviteter inom området; sommar-, höst-, vår- och vintertid. Gäller kanalen, Vättern och Boren.

MATERIAL OCH KÄLLOR

Om områdets historik och dokumentation

Generellt kan konstateras att områdets historiska utveckling är väl dokumenterad. Detta gäller såväl Motala Verkstad med många andra företag som den fysiska miljön på och kring Verkstadsön. Kanalen, Motala ströms gamla miljö, Kvarnö och även många andra verksamheter och industrier som ingår i miljön kring kanalen, strömmen och järnvägen är omskrivna på olika sätt. Många aspekter av det sociala livet i och kring *industrilandskapet* har också skildrats.

Bland arbeten av betydelse i detta sammanhang kan särskilt nämnas *öMotala Verkstad svensk verkstadsindustris vagga, 1994 ?ö* i 5 band som skiljer företags historia och utveckling; *öBebyggelsestudier inom Motala Verkstadö*, en inventering utförd 1981 av stadsarkitektkontoret i Motala och *öProgram för detaljplanläggning av området kring Gamla Motala Verkstadö*, 1997. Förutsättningarna för bevarandet och återanvändningen av lokverkstadsbyggnaden har granskats i rapporten *öLokmonteringshallen på Motala Verkstad. Förstudie ö framtida användningö* 1999.

I viss mån berör dokumentationen också områden och anläggningar som ligger utanför verkstadens område men i anslutning till Verkstadsön; ett exempel är *öMotala Ströms Kraftaktiebolag, 75 år (1903-1978ö)* en annan *ökrafter ur Motala strömö* 1992, en skildring av verksamheterna som genom tiderna förekommit i anslutning till strömmen.

Göta kanals historia är väl omskriven för sig. Anslutande områden, t.ex. dockområden, har dokumenterats i olika omgångar i samband med byggnadsinventeringar och detaljplanarbeten. Se t.ex. *öBilaga till detaljplan: Byggnadsregister för Dockområdet m.m.ö*

Av största betydelse i detta sammanhang är Motala Musei- och Hembygdsföreningens årsskrift; *öMotalabygdenö*. Ett stort arbete har föreningen utfört i form av byggnadsdokumentationer, inventeringar, skildringar och historisk forskning avseende bl.a. de flesta byggnader, industrier, miljöer som ingår i *industrilandskapet* kring kanalen. En stor del av årsskriftens artiklar berör Motalas industrihistoria, de behandlar även den mångsidiga sociala historien och utgör en viktig kunskapskälla. I årsskriften från 1999 har föreningen sammanställt ett sökordregister som hänvisar till artiklarna i föreningens årsböcker.

Källor. Motala Verkstad, Verkstadsön och anslutande områden.

Bebyggelseinventering inom Björkelund, Dockområdet och Liverpool. 1989. ÖLM

Bebyggelsestudier inom Motala Verkstad, 1981. Stadsarkitektkontoret i Motala.

SE KÄLLOR i rapporten

Dahlström, Eva. *Verkstaden vid kanalen.* Daedalus, 1988.

öDockområdet m.m.ö Bilaga till detaljplan. Byggnadsregister. 1999.

öDockområdet m.m.ö. Detaljplan, 99-11-03.

Ekenäsområdet; Norra delen av Stg. 4499 A m.fl. Stadsplan för. 1987-07-01.

Eklund, Barbro. 1999. *Motala, återbruk och förnyelse.* Särtryck ur Byggnadskultur, XII 1999.

Från Vadställe till betongbro. En kulturhistorisk inventering i Östergötlands län, 1978-1979. Länsstyrelsen m.fl.

Göta kanal, östgötadelen. 1976. Kulturhistorisk inventering utförd av Östergötlands läns museum.

Krafter ur Motala ström. 1992.

Kreativitetensfabriken öLokomotivö. 1996. Arbetsmaterial.

Kulturhistorisk inventering av kanalområdet och angränsande miljöer, 1975-76. Östergötlands läns museum.

öLokmonteringshallen på Motala Verkstad. Förstudie ö framtida användningö 1999. Losman Nädele arkitekter.

Motala, 100 år. Motala historia utgiven av Motala kommun. 1981.

Motalabygd. Motala Musei- och Hembygdsföreningens årskrift.

öMotala Verkstadö, Översiktplan. 94-05-04.

Motala Verkstads hundraåriga verksamhet, 1822-1922. 1922. AB Lindholmen ö Motala.

Motala Verkstad. Miljöteknisk markundersökning. 1998. Johan Helldén AB.

Motala Verkstad norr om Duvedalsbron; del av Stg 3629 m.fl. Stadsplan för. 1987-03-18.

Motala Verkstad, söder om Svarta gatan; Stg 3634 m.fl. Stadsplan för. 1987-12-21.

Område vid järnvägen, Motala Verkstad. Detaljplan för. 1997-01-02.

Område vid Motala hamn och stadsparken. Detaljplan för. 1996-05-20.

Område vid Verkstadscentrum, Motala Verkstad. Detaljplan för. 1998-12-14.

Program för detaljplaneläggning av området kring Gamla Motala Verkstad. 1997. Stadsbyggnadsenheten.

Register till Motalabygd, (Motala Musei- och Hembygdsföreningens årskrift). Årgång 1969-1979. Specialarbete.

Register till Motalabygd, (Motala Musei- och Hembygdsföreningens årskrift). Årgång 1964-1998. I Motalabygd, 1999.

Samzelius, Nils. 1978. Motala Ströms Kraftaktiebolag, 75 år (1903-1978).

Sillén, Gunnar. 1977. Rapport efter besök vid Motala Verkstad. RAÄ.

Trafikutredning för Dockområdet. 1997. Motala kommun, Tyréns Infrakonsult AB.

Översiktsplan öMotala stadö. 94-05-26

Översiktsplan öMotala Verkstadö. 94-05-04

Referensmaterial av betydelse i sammanhanget

Andersson, Mia; Mossberg, Monica. 2000. Profilerings ö en framtid för Västmanland. Förstudie. Länsstyrelsen i Västmanland.

Birgersson, L; Strid, M; Ohrström, B. 2000. Plats och rum som strategisk resurs för att skapa företagsinkubatorer.

Dahlström, Eva. 1999. Verkstadsmiljöer under 1800-talet.

Ett företagsklimat för tillväxt; 2000-2002. Ur Östergötlands regionala tillväxtavtal.

Helander, Mats. 2000. Brobygget ö Näringslivsutveckling i Motala kommun.

Kultur för regional tillväxt, 1998. Kulturdepartementet.

Natur och kultur ö Miljöer i Östergötland. 1983. Länsstyrelsen i Östergötland.

Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling.
Bildbilaga. Flygbilder, Motala kommun



Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling.
Bildbilaga. Flygbilder, Motala kommun



Motala industrihistoriska landskap som plattform för utveckling.
Bildbilaga. Flygbilder, Motala kommun

