

## Kulturmiljöutredning | Statens Järnvägars Centralverkstad i Örebro



## **Kulturmiljöutredning | SJ:s Centralverkstad i Örebro**

Utredningen är utförd av Nyréns Arkitektkontor på uppdrag av Jernhusen

genom:

Urban Nilsson, byggnadsantikvarie (uppdragsansvarig)

Anna Birath, byggnadsantikvarie (uppdragsansvarig)

Nico van Gelderen, landskapsarkitekt

Linda Thörner, arkitekt

Omslagsbild, upptill: Panorama SJs Centralverkstad. Foto 1930-tal. Källa: Örebro stadsarkiv.  
Vagnverkstaden interiör. Foto 1910-tal. Källa: Örebro stadsarkiv.

Foton i utredningen är tagna av författarna, där inte annat anges.

**Utredningen läses dubbelsidigt i A3.**



# Inledning

## Bakgrund

CV-området är ett av Örebro kommuns prioriterade områden för stadsutveckling i anslutning till innerstaden. I ett gemensamt arbete mellan kommunen och fastighetsägaren Jernhusen tas såväl planprogram som strukturplan fram för området utveckling. Som planeringsunderlag avseende CV-områdets kulturmiljö har Jernhusen gett Nyréns Arkitektkontor i uppdrag att ta fram denna kulturmiljöutredning.

## Syfte, metodik och avgränsning

Undersökningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att CV-områdets kulturhistoriska värde ska kunna tas tillvara långsiktigt. Örebro kommun avser att använda underlaget i såväl plan- som byggprocess. Nyréns Arkitektkontors uppdrag är att ta fram en kulturmiljöutredning i vilken en analys av den fysiska miljöns känslighet respektive tålighet för förändring ingår. Dokumentet är skapat av en grupp (byggnadsantikvarier, arkitekt och landskapsarkitekt) med lång erfarenhet av arbete med kulturmiljöer, i synnerhet industrimiljöer.

Den yttre miljön och bebyggelsen studeras från helhet till del. Kulturmiljöutredningen är inriktad på den befintliga fysiska miljön och mindre på den del

av områdets historia vars fysiska lämningar redan avlägsnats.

Den analys som tillämpas bygger på en metodik som utvecklades i samarbete mellan Nyréns Arkitektkontor och Stockholms stad i samband med att antikvariska planeringsunderlag tagits fram under 2010-talet för t.ex. Gasverksområdet, Slakthusområdet, Värtahamnen/Frihamnen m.fl. Genom arbetet med CV-området i Örebro har metodiken vidareutvecklats. Arbetet har bedrivits under våren 2017 genom dels täta möten i en projektgrupp, dels i workshop-form under ledning av kommunens planarkitekter.

Utredningsområdet (se s. 6) omfattar Jernhusens fastighet (fastighetsbeteckning: Olaus Petri 3:119 m.fl.). Även två anslutande tomter som tidigare har hört till CV-området ingår i studien: dels parkområdet längs CV:s södra bebyggelsefront (fastighetsbeteckning: Regionsjukhuset 1 m.fl.), dels vattentornets tomt (fastighetsbeteckning: Kv. Regionsjukhuset Olaus Petri 3:12). Även omgivande stadsdelar med dess kopplingar till CV-området tas återkommande upp genom utredningen.

## Planarbete, varsamhet och skydd

En detaljplan från 2005 ersätts steg för steg p.g.a. de ändringar som redan genomförts och som kommer att genomföras de närmsta åren. Förändringsarbetet drivs på dels av kommunen, dels av fastighetsägarna i området.

2004 genomförde Örebro kommun en kulturhistorisk bebyggelseinventering av CV-området. Den tjänade som underlag för 2005 års detaljplan i vilken flertalet byggnader försågs med både skyddsbestämmelser (q) och varsamhetsbestämmelser (k).

Med den kulturhistoriska byggnadsinventeringen som grund klassificerade Örebro kommun år 2004 området med avseende på dess kulturhistoriska värde. Området gavs i sin helhet "blå" klass enligt följande:

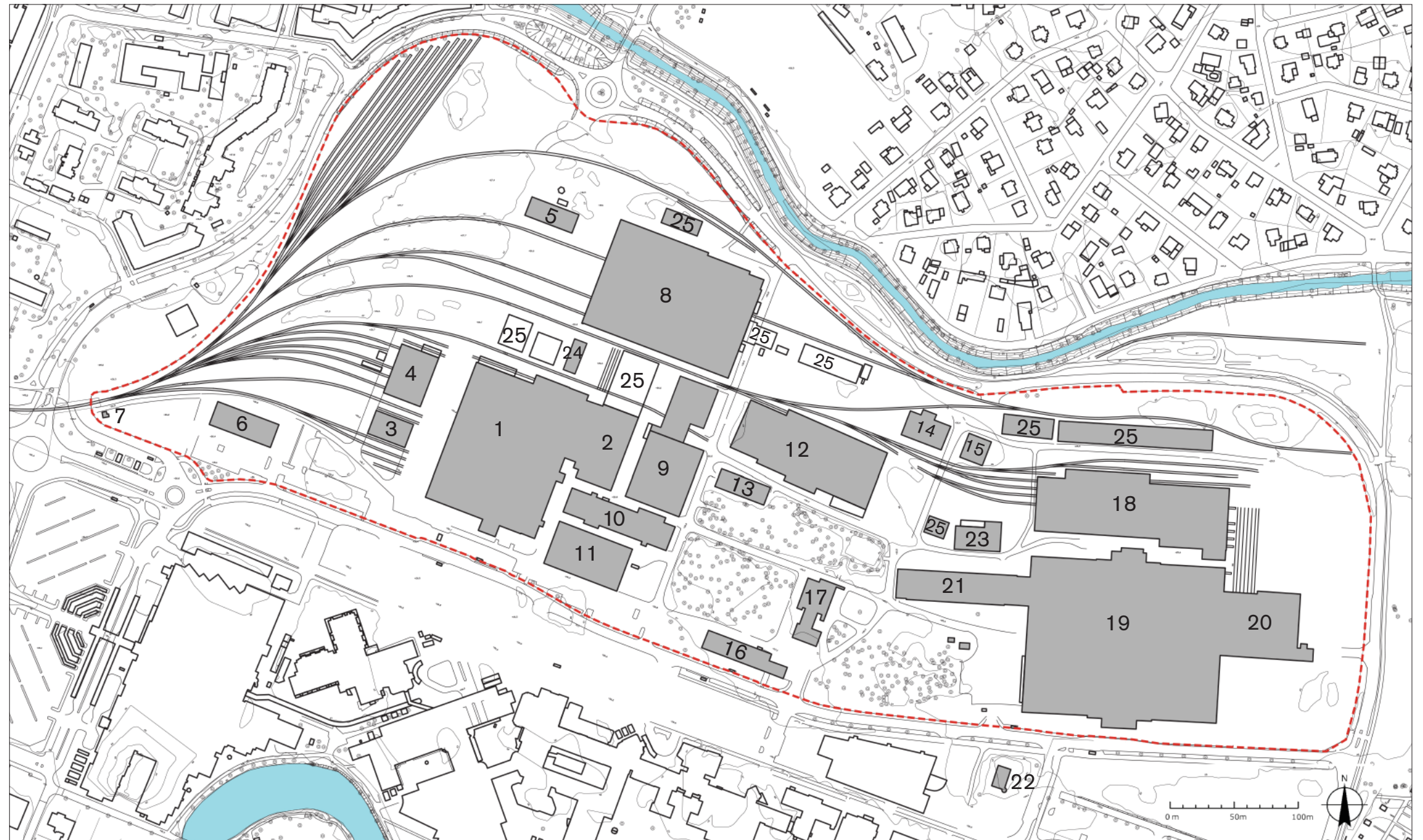
*Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (särskilt kulturhistoriskt värde enligt PBL). Blå byggnader är mycket goda exempel på sin byggnadstyp och stil. De kan också ha en bakgrundshistoria som ger en särskild plats i Örebro historia. Byggnadstypen kan numera vara sällsynt eller ha ett betydelsefullt läge i staden. Bedömningen kan även gälla samlade miljöer.*

Klassificeringen innebär att flera byggnader kan komma att q-märkas i den eller de detaljplan/er som kommer att tas fram. Härigenom förses flera byggnader med skyddsbestämmelser, i likhet med vattentornet som q-märktes i en detaljplan för USÖ 2011.



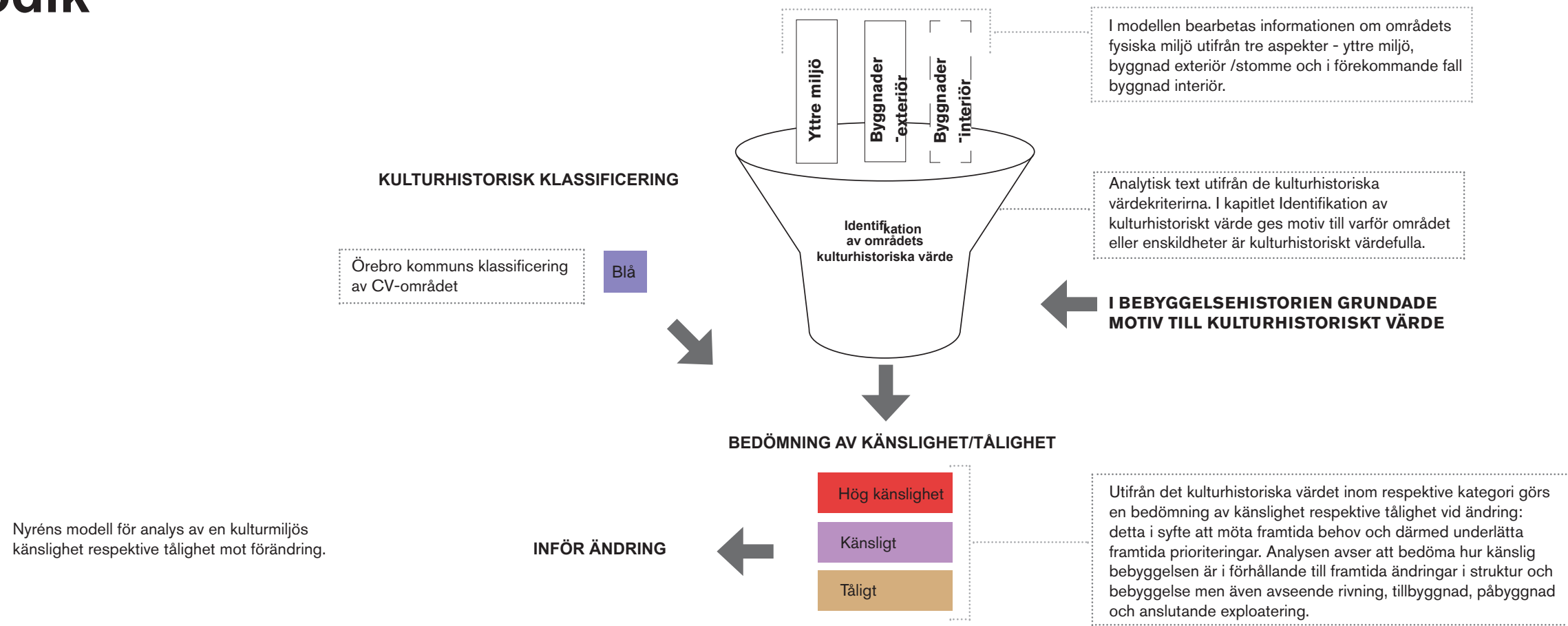
# Områdesplan

1. Lokverkstad
2. Hjulverkstad
3. Komponentförråd
4. Servicehallarna
5. Motorprovhall
6. Presenningsverkstad
7. Portvaktsbyggnad
8. Plåtslagareverkstad
9. Kontor med plåtförråd och skärmtak
10. Maskinverkstad
11. Elmekanisk verkstad
12. Huvudförråd
13. Truckcentral
14. Ång- och kraftcentral
15. Tvättinrättning
16. Huvudkontor med portvaktsbyggnad
17. Marketenteri
18. Motorvagnverkstad
19. Vagnverkstad
20. Vagnsmedja
21. Tapetserarverkstad
22. Vattentorn
23. Maskinsnickeri
24. Förråd/skyddsrum
25. Enklare förråd och skärmtak



Den röstreckade linjen visar CV-områdets ungefärliga avgränsning idag, innanför nuvarande vägdragning.

# Metodik



## Kulturhistoriskt värde som verktyg

Specifikt för en industrimiljö är att helheten är viktigare än delen och att det historiska skeendet är viktigare än en enskild epok. I värdebeskrivningen läggs därför tonvikten vid helheten eftersom industrimiljön har sitt värde i att delarna ingick eller fortfarande ingår i ett logistiskt sammanhang. Den fysiska miljön representerar en process i ständig förändring.

Det sammantagna kulturhistoriska värdet av en miljö bildas dels av påtagliga konkreta värden, dels av upplevda värden. Kulturmiljöutredningen utgår från den modell för kulturhistorisk värdering som tagits fram av Riksantikvarieämbetet – Kulturhistorisk värdering av bebyggelse. De två kriteriegrupperna dokumentvärde och upplevelsevärde är utgångspunkter för den analys som här läggs fram. Då en så rik miljö som Centralverkstaden i Örebro analyseras finns det anledning att använda merparten av värderingsmodellens kriterier.

Modellen är sprungen ur ett behov av att ur ett riksperspektiv kunna värdera ett objekt i förhållande till andra objekt. Det är inte vår uppgift i detta fall. Här står vi däremot inför en miljö som har mycket höga kulturhistoriska värden lokalt, alldeles oavsett hur unik eller representativ miljön är sett ur ett mer universellt perspektiv. Väl medvetna om verktygets begränsningar tillämpar vi det i en form anpassad till den lokala situationen. Med hjälp av kriterierna analyserar vi den fysiska miljön för att identifiera det kulturhistoriska värdet består. Kriterierna är verktyg med vars hjälp det undflyende begreppets olika nyanser kan infångas och förklaras.

## Analys av känslighet/tålighet

På vilket sätt det kulturhistoriskt intressanta CV-området är känsligt respektive tåligt för förändring härleds ur motiv grundade i dess historiska process.

Som industri- eller verksamhetsområde speglar CV ett sammansatt kulturhistoriskt värde. Det är en helhetsbild som tonar fram: en verksamhetens och arbetslivets sammanhang. Här ligger det övergripande kulturhistoriska värdet. Vid ett kommande återbruk och utveckling av verkstadsmiljön till en ny integrerad stadsdel i Örebro finns även ett stort behov av att gå in på enskildheter, dra gränser och prioritera. Här ställs värden mot varandra och avvägningar görs. Vad kan ändras och vad får inte röras? Hur kan tillägg fogas till befintlig struktur? Hur ser graderna däremellan ut?

Metoden kan liknas vid en industriell process där råvaran förädlas: i detta fall information om den fysiska miljöns kulturhistoriska värde. Informationen om CV-området

sorteras enligt kategorierna yttre miljö och byggnaders exteriör/stomme. Bedömningen av en byggnads exteriör och stomme görs med kännedom om vilka interiöra kvaliteter som finns, utan att dessa beskrivs i detalj. Processen tillförs kulturhistoriskt grundade motiv och biprodukter avgår d.v.s. kunskap som inte är relevant för områdets fysiska nu. Slutprodukten är en bedömning av områdets känslighet respektive tålighet för ändringar.

För en mer detaljerad beskrivning av analyskartornas innebörd se kapitel Känslighet/tålighet för förändring – analyskartans innebörd s. 38.

*Gemensamt för dessa analyser är att de utgår från en kontinuerlig växelverkan mellan del och helhet, mellan övergripande och specifikt. Förståelsen av kulturmiljöutredningen underlättas av att den på motsvarande sätt läses växelvis.*

# Historisk utveckling

## Staden Örebros ursprung

### 'Bron på grusbanken'

Vid en låg rullstensås på Närkeslätten där medeltida kommunikationer en gång strålade samman och korsade Svartån byggdes en träbro. Vid brofästet anlades en liten köpstad som fick namnet Örebro. Namnets förled innehåller ör 'grus, grusbank, sandstrand, stenblandad sand' och namnet i sin helhet kan betyda 'bron på grusbanken'. På den plats där åsens form är bredare lokaliserades stadens centrum. Den äldsta urkunden för namnet Örebro utgörs av ett donationsbrev utfärdat av jarlen Birger Brosa ca 1200. Under 1200-talets senare hälft kan ett ökat intresse för orten spåras genom ett flertal kungliga brev. Senast från år 1260 bör Örebro betraktas som en centralort och stadsbildningen var mer eller mindre fullbordad vid slutet av århundradet. I medeltidsstadens centrum byggdes i slutet av 1200-talet S:t Nicolai kyrka och på 1300-talet restes en försvarsborg som med tiden kom att bli Örebro slott. Örebro var under många århundraden en av de viktigaste portarna för handeln med Bergslagsjärn och på marknader som Hindersmässan såldes järnet från hyttorna vidare till Sverige och ut i världen.

För Örebro finns ett förhållandevis gediget historiskt kartmaterial att tillgå för att studera hur stadsbilden förändrats över tid. Den äldsta bevarade kartan över Örebro är från 1652 och ritades av Johan Toring. Den visar en mycket långsträckt stad med mindre gatusträckningar i nord-sydlig riktning av vilka dagens Klostergatan och Gamla gatan utgör rester.

Fyra större bränder är kända, år 1380, 1569, 1843 och 1854. De sista två bränderna fick till följd att en ny stadsplan upprättades. Det nya förslaget överensstämde i stora delar med 1654 års stadsplan som i och med branden kunde genomföras. Centrala Örebro blev återuppförd som en tidigindustriell stenstad med en rutnätsplan som skapar långa siktlinjer. Spåren av stadsplaner från olika tider och det som finns kvar av den tidigare trästaden är viktiga för att förstå hur den stad vi ser idag blivit till.



1. Grundritning över upstaden Örebro 1782.  
Källa: Lantmäteristyrelsens arkiv



2. Afbildning av Örebro stad från sent 1700-tal med slottet och Nicolaikyran. Gustaf af Sillén



3. Örebro stad Geografisk karta 1688, utsnitt  
Källa: Lantmäteristyrelsens arkiv



# >>Historisk utveckling

Alnängarna till övervägande del åkermark. Mittpartiet var odlingsbar betesmark med inslag av ”sten- och bergskullar” som nyttjades som kohagar. Österut mot dåvarande sjöstranden bestod marken av äng, mindre partier betesmark och ”berg och backar”.

År 1860 drabbades Alnängarna av en stor översvämning som orsakade omfattande skador. M.A. Grill genomförde då en dränering med gott resultat. Han konstruerade själv ett vattenuppfodringsverk som drevs av en hästvandring och ombesörjde såväl avtappning som, vid behov, vattning. Mellan åren 1878 och 1887 verkställdes också ’Den stora sjösänkningen’, Sveriges genom tiderna största sjösänkingsprojekt som sänkte sjön Hjälmarens vattenyta med ca 1,3 meter. Det frigjorde ytterligare odlingsmark och minskade risken för översvämningar. Innan sänkningen av Hjälmarens vattenstånd utgjorde sankmarkerna ett naturligt hinder för bebyggelsens utbredning nedanför åsen. En omfattande reglering av Lillån 1906-07 bidrog ytterligare till att stabilisera vattenståndet.

## A.E. von Rosen



Den första planen på ett sammanhängande järnvägsnät i Sverige upprättades av greve Adolf Eugène von Rosen. Han hade studerat järnvägsbyggandet i Storbritannien och väl tillbaka i Sverige ansökte han år 1845 hos regeringen om ensamrätt för honom och ett brittiskt konsortium att

privat bygga ett järnvägsnät i landet. Regeringen biföll hans ansökan och i en första etapp var ambitionen att bygga en järnväg mellan Köping vid Mälaren och Hult vid Väneren, som ett led i att skapa en förbindelse mellan Stockholm och Göteborg. År 1852 bildade von Rosen Sveriges första järnvägsbolag: Kongl. Svenska aktiebolaget för järnvägen Köping-Hult. Örebro kom i blickpunkten då järnvägen planerades bland annat på grund av stadens centrala läge. Örebro var centrum för en rik landsbygd och en betydande del av Bergslagen som dessutom hade sjöförbindelse med mälardammar och huvudstaden. Eftersom Örebro stad också bidrog med fri tomtmark ansågs det lämpligast att påbörja arbetet med en bana mellan Örebro och Skebäcks hamn vid Svartån. Spåren mot Skebäck sträckte sig över Alnängarna och delade området i en nordlig och en sydlig del, där sjukhuset så småningom kom att etablera sig på nedre Alnängarna i söder.

Relativt snart fick dock von Rosen finansiella problem, samtidigt som staten i egen regi började bygga de så kallade stambanorna. Det gjorde att järnvägsbygget mellan Köping och Hult inte färdigställdes, det enda som fullbordades var en dellinje mellan Örebro och Ervalla. Samtidigt hade bergsmännen i Nora byggt en järnväg mellan Nora-Ervalla. Denna bana anslöts Köping-Hultbolagets sträckning och 1856 öppnades järnvägsbanan Örebro-Ervalla-Nora för allmän trafik. Det var Sveriges första normalspåriga järnväg för lokomotivdrift.



1.

1. Alnängarna österut mot Hjälmarens. Innan CV-området expanderade österut fanns här odlingsbar betesmark med inslag av ”sten och bergskullar”. Till höger i bild syns krutkällaren från 1700-talet som 1908 byggdes om till vattentorn. Foto 1902. Källa Örebro stadsarkiv

2. Vy västerut över Alnängarna och Centralverkstaden. Närmast syns dagens centrala parkrum samt loksmedjan och den tidigaste presenningsverkstaden i trä. Foto 1902. Källa Örebro stadsarkiv

3. Arbetare på Alnängarna. Foto 1906. Källa Örebro stadsarkiv



3.



2.

# >>Historisk utveckling

## Kungliga Järnvägsstyrelsen

### Stambanor

På 1850-talet togs ett riksdagsbeslut att bygga ett statligt ägt stambanenät. Den första västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg stod färdig år 1862 och löpte genom Sörmland, Närke och Västergötland med en bibana till Örebro från Hallsberg. Den efterföljdes av de södra och norra stambanorna och under 1890-talet inköptes privatägda Väst kustbanan och Gällivarebanan. Det ursprungliga stambanenätet kompletterades också med nyanläggningar mellan Örebro-Krylbo och Gällivare-Riksgränsen.

### Järnvägens emblem

Det bevingade hjulet började användas i Tyskland 1835 och spreds snabbt till andra tidiga järnvägsföretag. I Sverige började vinghjulet att användas på 1860-talet som en symbol för järnvägen. Statsbanorna krönte ofta sina vinghjul med en kungakrona medan privata järnvägar använde järnvägsbanans monogram istället. Över CV-områdets huvudentré finns vinghjulet som en gjuten skulptur.

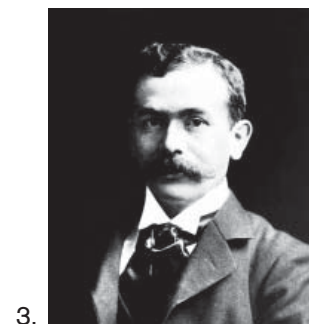
### Järnvägsbyggnadernas arkitekter

År 1855 bildades Kungliga järnvägsstyrelsens Arkitektkontor som var SJ:s eget arkitektkontor för anläggningarna som behövdes längs stambanenätet. År 1932 fortsatte verksamheten under Bantekniska byråns arkitektavdelning. Arkitektkontoret stod bakom tusentals järnvägsbyggnader i hela landet ända fram till 1986 då arkitektverksamheten lades ner. Under åren leddes arbetet av fyra olika chefsarkitekter:

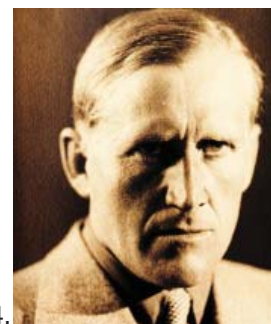
Adolf W. Edelsvärd 1855-95,  
Folke Zettervall 1895-1931,  
Birger Jonson 1931-1955 och  
Karl-Axel Bladh 1956-1986.

I begynnelsen var arkitektkontorets målsättning att uppföra byggnader med hög arkitektonisk och byggnadsteknisk kvalitet som skulle fungera som förebilder för landets städer och samhällen. Med tiden blev dock järnvägen mer konkurrensutsatt från andra transportsätt vilket bland annat bidrog till effektivisering och ekonomiska lösningar.

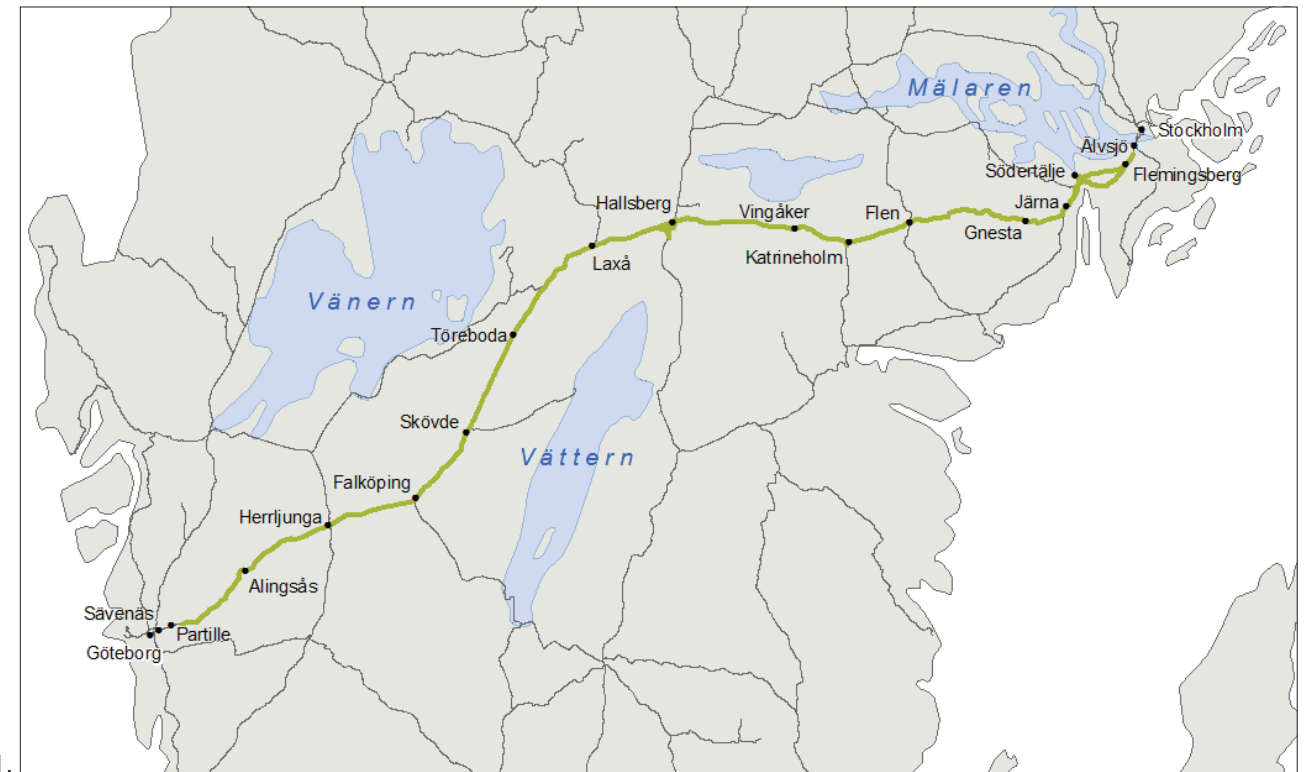
De arkitekter som kom att få stor betydelse för gestaltningen av SJ:s Centralverkstad var Folke Zettervall och Birger Jonson. Det var under Folke Zettervalls ledning som den första generationen verkstadsbyggnader utformades. Under Birger Jonsons tid kompletterades området med byggnader i funktionalistisk stil.



3.



4.



1.

1. Västra stambanans sträckning mellan Stockholm och Göteborg. Källa: Trafikverket

2. SJ:s emblem vinghjulet kröner CVs huvudentré vid kontors- och portvaktsbyggnaden. Foto 2017

3. Arkitekt Folke Zettervall

4. Arkitekt Birger Jonson



2.

# >>Historisk utveckling

## Centralverkstadens framväxt

### Bakgrund

I takt med att järnvägsnätet växte under slutet av 1800-talet ökade behovet av en större central verkstadsanläggning för reparationer av statsbanornas lokomotiv. Olika placeringar diskuterades men till slut valdes Örebro bland annat på grund av stadens centrala läge intill stambanenätet. Det var en viktig aspekt utifrån ett trafiktekniskt perspektiv men också militärstrategiskt eftersom det ännu inte fanns någon flygtrafik.

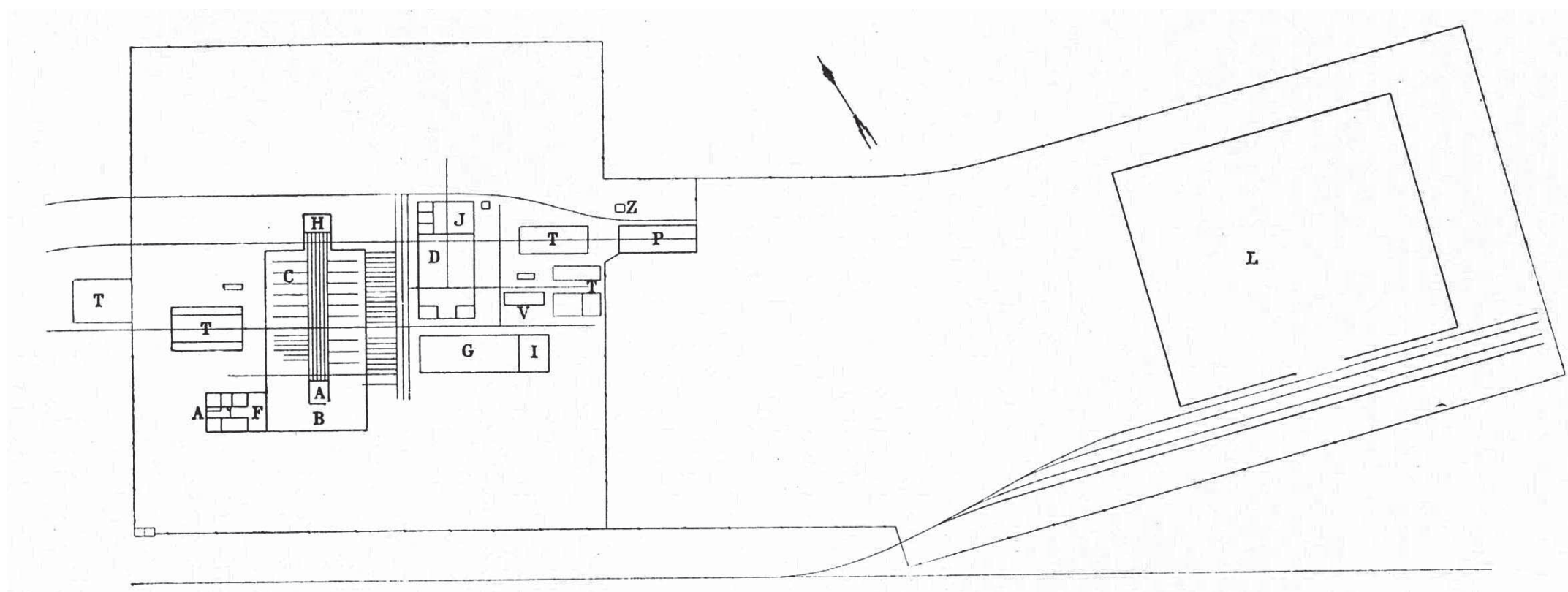
I anslutning till Köpring-Hult bolagets järnvägsbana från 1856 fanns en mekanisk verkstad som låg intill järnvägsstationen mellan nuvarande Storgatan och Östra Bangatan. Verkstaden övertogs av staten år 1898 och blev basen i SJ:s nya verkstadsanläggning. I bolagets verkstäder bedrevs reparationsarbeten i allt mindre omfattning fram till 1920. Den nya centralverkstaden var en ytkrävande anläggning och därför passade det bra att staten sedan lång tid tillbaka hade tillgång till stora arealer mark på Alnängarna i Örebro. År 1899 ställdes Alnängarna till Kungliga Järnvägsstyrelsens förfogande och byggnadsanslag beviljades av riksdagen. Benämningen på anläggningen var till en början Centralverkstaden men efter 1918 blev den en av Sveriges nio huvudverkstäder och ändrade då officiellt namn till Huvudverkstaden i Örebro. Den fortsatte dock allmänt att kallas för CV.

### CVs etablering

#### Perioden 1900-1930

Byggnadsarbetet inleddes år 1900 på västra delen av övre Alnängarna efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Arkitekturen hos den första generationen verkstadsbyggnader har en tydlig medeltidsanknytning. Det var en typisk utformning för industribyggnader och andra institutioner som uppfördes vid samma tid. Karaktäristiskt för verkstäderna som uppfördes vid denna period är att de uppfördes i rött handslaget tegel med dekorativa partier av gult och hårdbränt tegel. Murningen utfördes på ett medeltidsinspirerat men samtidigt funktionellt sätt med strävpelare mellan fönstren samt i hörn och närmast takfoten finns breda takgesimser. Murfogarna drogs med mall för att skapa en vulst med skuggverkan.

Konstruktionen med takstolar och bärande pelare av stålfackverk gav en uppbyggnad i skepp och varje skepp



Situationsplan över CV-området 1906

A. Kontorslokaler, B. Maskinverkstad, C. Lokomotivverkstad, D. Plåtslagareverkstad, F. Maskinverkstad, G. Smedja, H. Kopparslagareverkstad, I. Bleckslagareverkstad, J. Ångpanne-, badrum, snickare- och målareverkstad, L. Vagnverkstad, P. Presenningsverkstad, T. Förråd och magasinlokaler, V. Plåtbockningsskjul, Z. Kokhus.



År 1905. Vy över Centralverkstaden från sjukhuset, före uppförandet av bleckslagareverkstaden. Längst till vänster syns lokomotivupställningsverkstaden, i mitten loksmedjan och längst till höger presenningsverkstaden (en träbyggnad som revs och ersattes med en annan byggnad 1937)

## >>Historisk utveckling

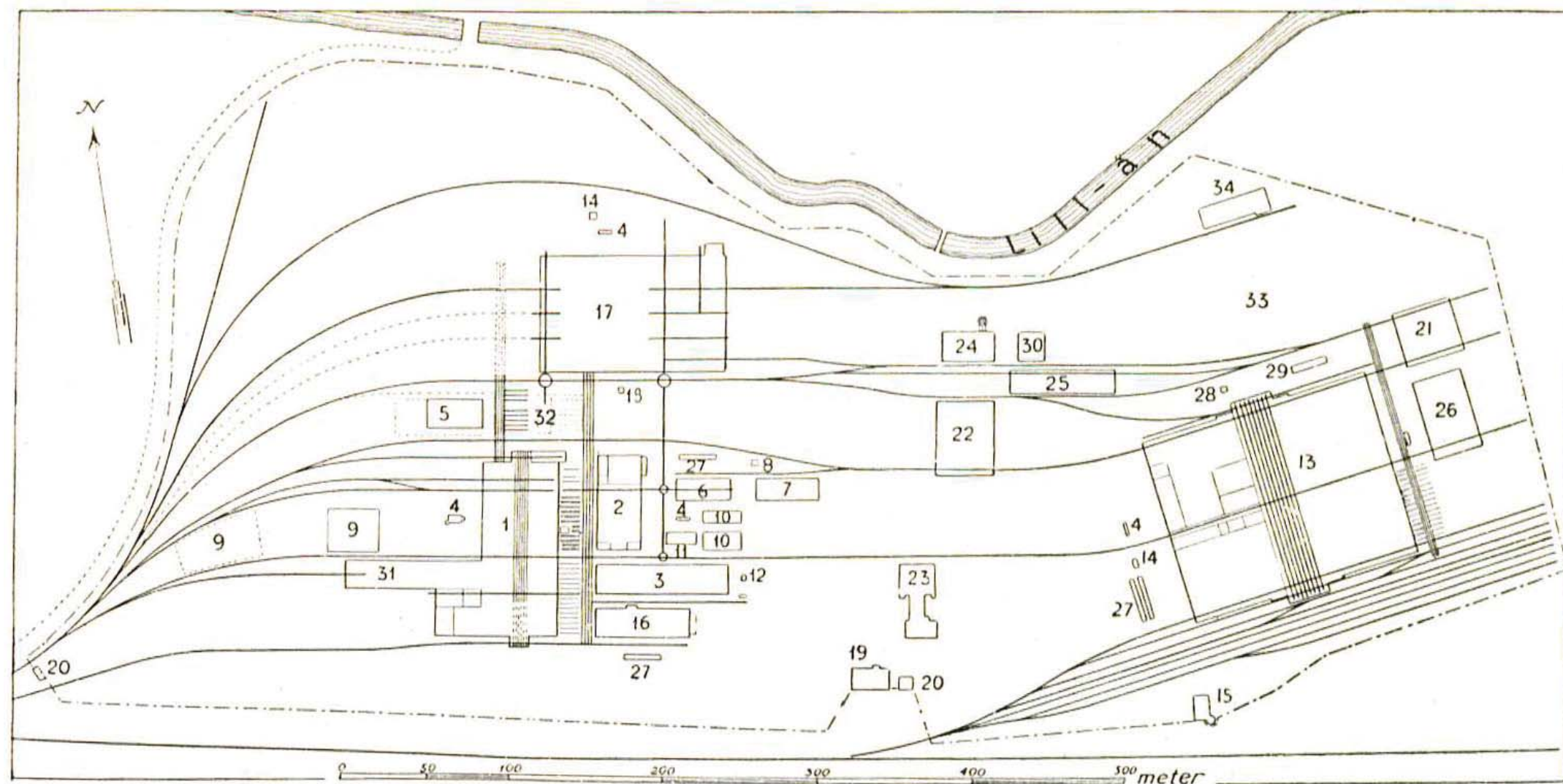
hade papptäckta sadeltak med lanterniner. Till största del var verkstädernas belysning dagsljus som kom från lanterninerna och de stora tätspröjsade fönstren av gjutjärn. Det kompletterades med elektriskt ljus i form av båglampor för allmänbelysning och glödlampor vid arbetsplatserna. Lokalerna värmdes upp med hjälp av ånga och ventilationen skedde via portarna och öppningsbara takfönster.

Arbetsmiljön vid CVs verkstäder var betydligt bättre än många andra verkstadsmiljöer vid denna tid. För den maskinella driften infördes den modernaste tekniken vilket innebar mindre olycksrisk, mindre dammbemängd luft och bättre ljudmiljö. Interiörerna målades i ljusa kulörer, takytorna ljusgula, takstolar, fackverkspelar och andra stålkonstruktioner gröntonat vita. Även väggarna målades gröntonat vita med undantag för ytorna närmast golvet som utsattes för smuts och slitage, de målades istället i en mörkt olivgrön kulörton.

Den första byggnaden som uppfördes år 1900 var lokverkstaden, då kallad lokomotivuppsättningsverkstaden (1). Den användes för reparationer av ånglok. År 1906 tillkom en smedja (3), presenningsverkstad (7) och en plåtslagareverkstad, som senare byggdes som till hjulverkstad (2). År 1907-08 uppfördes en bleckslagare-samt telegraf och elektroverkstad i två våningar. Även den mycket stora vagnverkstad (13) på 18 400m<sup>2</sup> tillkom i östra delen av området. Den användes till största delen för personvagnar men byggdes till 1915 för att rymma även godsvagnar.

Efter ungefär ett decennium kunde tre delområden urskiljas: Lokomotivreparationsavdelningen i väster, Plåtslageriavdelningen i norr och Vagnsavdelningen i öster.

Lokreparationsavdelningen avgränsades tidigt av ett trästaket och vagnverkstaden var ursprungligen separerat från det västra området. Ett spårssystem anlades med två huvudinfarter till området. I västra delen av bangården fanns en uppställningsplats och till vagnverkstaden i öster fanns dels ett inre spår och en infart söder om byggnaden. I mitten förlades kallförråd (22) medan den omgivande marken utgjordes fortfarande av utdikad ängs- och hagmark. Till det större förrådet hörde en del andra mindre förrådsbyggnader. (5, 6, 11). Det avgränsade området inkluderade kullen med kruthuset som 1908 byggdes på till ett vattentorn (15)



Ovan: Situationsplan över CV-området i Örebro ingenjörsklubbs jubileumsskrift 1924

(1) Vagnverkstaden, (2) Hjulverkstaden, (3) Lokmedjan, (5) (6) Förråd, (7) Presenningsverkstaden, (11) Förråd, (13) Vagnverkstaden, (15) Vattentorn, (16) Bleckslagare- samt telegraf och elektroverkstaden, (17) Plåtslagareverkstaden, (19) Kontorsbyggnad, (20) Portvaksbyggnad, (21) Förvaringsbod för virke, (22) Huvudförrådet, (23) Marketenteribygnaden, (24) Ång- och kraftcentralen, (26) Vagnsmedjan, (29) Hyvleri med trätork, (30) Tvättinrättningen, (31) Maskinverkstaden.



Vy över Alnängarna och Lokverkstaden, 1902



År 1906. Vy österut över med vagnverkstaden under uppförande.

# >>Historisk utveckling

Ång- och kraftcentralen (24) uppfördes 1913-16 och inrymde förutom ångpanneanläggningen ett transformator- och maskinrum samt en badinrättning för personalen. Den producerade ångan användes till övervägande del för uppvärmningsändamål, men också till bad- och tvättinrättningarna samt för laddning av ett växlingslokomotiv som användes inom verkstadsområdet. Tvättinrättningen (30) uppfördes 1920, här tvättades linne, torkdukar och överdragskläder för verkstadens och en del lokomotivstallars behov.

Ett marketenteri (23) uppfördes 1913 och här fanns bl.a. två matsalar för arbetare och tjänstemän samt kontor och läkarmottagning. Kontorsbyggnaden och portvaktshuset (19, 20) uppfördes 1913 och skapade en huvudentré till CV-området i söder.

Transporter inom området utfördes med hjälp av ett utgrenat spårssystem samt ett mindre system med små vagnar på så kallade decauville-spår med 600 mm spårvidd. För förflyttning av fordon och hjul i transversellt led fanns elektriskt drivna golvtraverser. I princip används fortfarande samma system.

Elektricitet till belysning och de eldrivna maskinerna levererades dels av Statens vattenfallsstyrelse genom Motala kraftverk och dels från en privat kraftanläggning vid Karlsund, några kilometer bort.

Centralverkstadens vattenförsörjning kom dels via Örebro stads vattenledning och även från CVs eget vattentorn efter att det stod klart 1908. Fördelade över anläggningen fanns 82 stycken vatten- och brandposter med tillhörande brandredskap. I vattentornet fanns sex vattencisterner högst upp i huset som inrymde vardera 40 kubikmeter vatten till industriändamål, medan dricksvatten även fortsättningsvis togs via stadens nät.

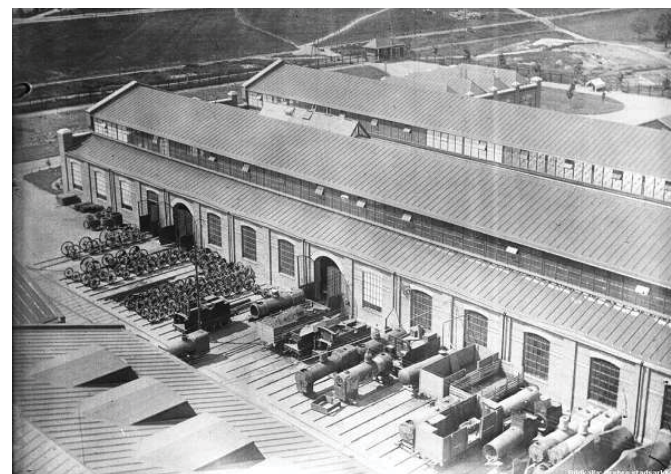
## Perioden 1930-60

Efter elektrifieringen av sträckan Stockholm-Göteborg 1926 tillkom underhåll av ellok och senare även av motorlok. Ångloksreparationerna upphörde helt 1935 och efter det användes större delen av plåtslagareverkstaden som dieselmotorverkstad, en mindre del som plåtverkstad och resten som spårväxeltillverkning.

Mellan 1930-50-talet kan ytterligare ett delområde definieras, förrådsavdelningen. Ett större förråd tillkom i början av 1930-talet och det byggdes ett antal mindre upplag och kallförråd med stålstomme som kläddes med korrugerad galvplåt.



Situationsplan 1935. Källa: Riksarkivet



Vy över lokverkstaden taklandskap och östra fasad med upplag innan tillbyggnad. Foto 1908. Källa Örebro stadsarkiv



Lokomotiv. Källa Örebro stadsarkiv



Vagnverkstad under uppförande 1908. Källa Örebro läns museum

## >> Historisk utveckling



Vy över CV-området troligtvis ca 1915. Bleckslagare- samt telegraf och elektroverkstad är nyligen uppförd och sydöst om byggnaden syns odlingsmark. Trästaketet omfattar nu även presenningsverkstaden längst till höger i bild. Söder om staketet löper bibanan mot Skebäck. Källa: Örebro stadsarkiv.



Panorama över centralverkstaden troligtvis ca 1915. Kontorsbyggnaden och portvaktshuset uppfördes 1913 och till höger om det syns CV-områdets östra infarter vid vagnverkstaden. Källa: Örebro stadsarkiv.



Panorama över centralverkstaden troligtvis ca 1935. Vegetationen har nu vuxit till sig och området är betydligt mer lummigt. Källa: Örebro stadsarkiv.

# >>Historisk utveckling

Fyra större byggnader uppfördes under perioden efter ritningar av Bantekniska byrån. År 1934-35 uppfördes snickar-, polerar och tapetserarverkstaden väster om vagnverkstaden. År 1937 tillkom presenningsverkstaden längst i väster av CV-området. Karaktäristiskt för dessa byggnader är att de har slätputsade och gult avfärgade fasader, fönsterband och platta tak. De har ett funktionalistiskt uttryck som skiljer sig markant från omgivande byggnader.

På 1950-talet uppfördes en motorvagnverkstad i anslutning till vagnverkstaden och en tillbyggnad till huvudförrådet västerut. Materialmässigt anpassar de sig till de tidiga tegelbyggnaderna men har ett enklare och mer modernistiskt uttryck.

## Perioden 1960-90-tal

I princip var CV-området nu färdigbyggt men några byggnader tillkom för lokreparationer. En del mindre förråd revs också liksom det stora centralt belägna förrådet i trä som revs 1995. De två senare tillbyggnaderna är dock kvar. Den östra delen av maskinverkstaden revs för att ge plats åt en utvändigt marktravers för lok. Höga förråd i form av skärmtak byggdes också, dels i förlängningen av hjulverkstaden och dels vid mittpartiet av spårväxelverkstaden. Förändringar skedde i övrigt genom ombyggnader och anpassning av äldre byggnader. Byggnader eller delar av byggnader som inrymde kontor fick nya kopplade fönster. Av energibesparingsskäl sattes taklanterniner igen och även övre delen av de höga karaktäristiska gjutjärnsfönstren. Detta gjordes vanligtvis på ett reversibelt sätt och är därför möjliga att återställa.

Mindre tillbyggnader i plåt har gjorts och utrymningstrappor har tillkommit där flera våningar används. Portar har i de flesta fall bytts ut under årens lopp och i något fall har muröppningar förstörats och tegelvalven ersatts med raka betongbalkar.

## Perioden 2000 - idag

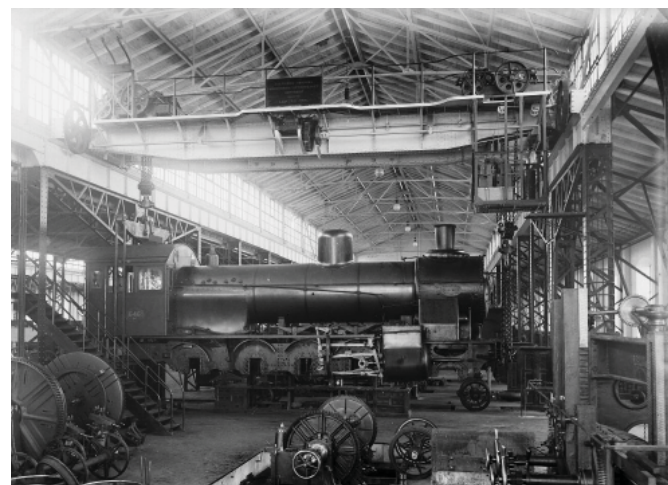
Byggnaderna i den första generationens verkstadsbyggnader har moderniserats invändigt men är i övrigt i stort sett oförändrade. De tillbyggnader som har tillkommit har utförts i rött tegel och med ett besläktat formspråk. I de allra flesta fall är fönstren i gjutjärn bevarade även om den övre delen är igensatt. Bättre värmeisolering har möjliggjorts genom att invändigt bygga en fönsterkarm i fönstersmygen.



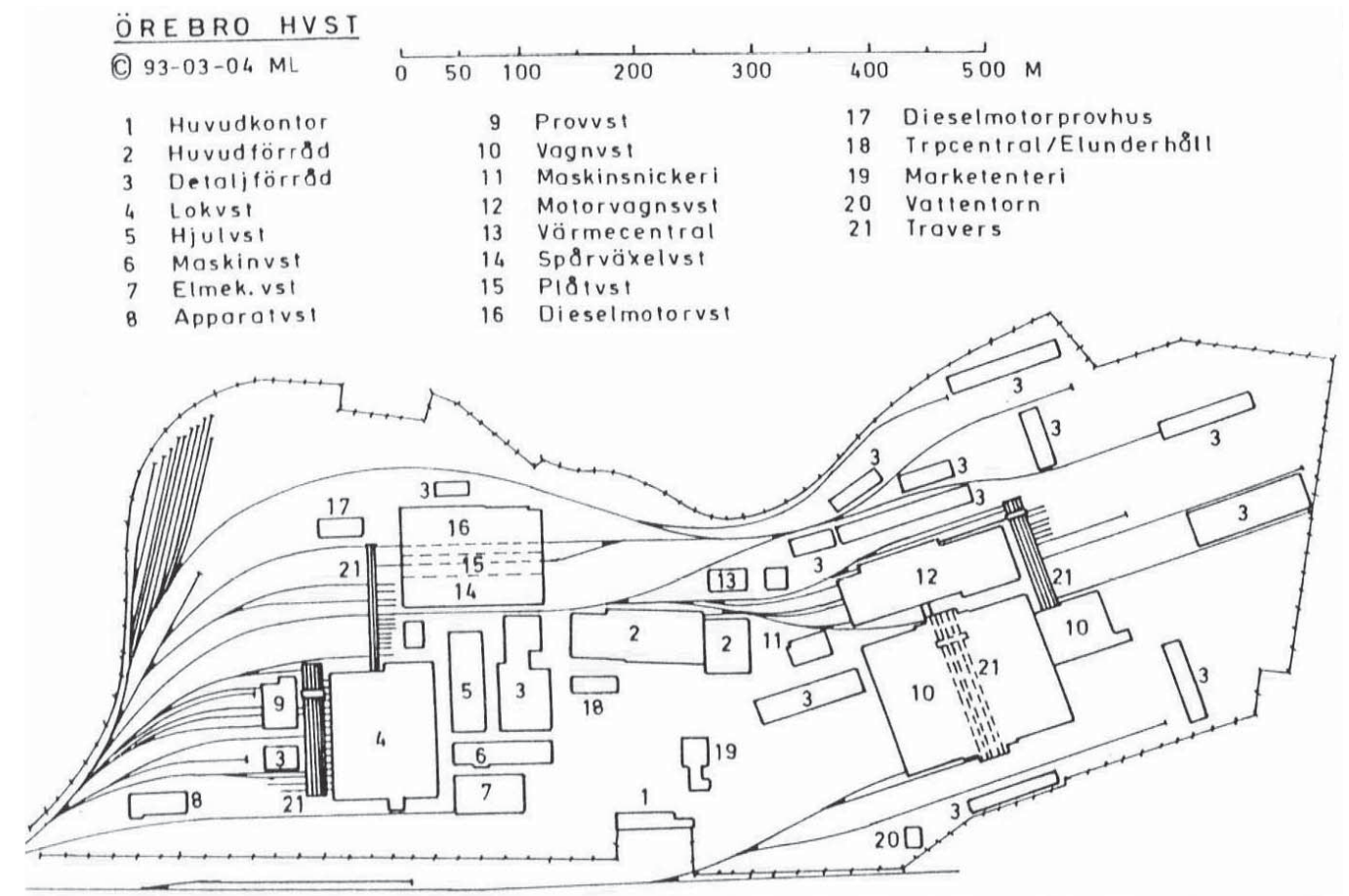
Snickar- polerar och tapetserarverkstad. Foto 1946.  
Källa Örebro stadsarkiv



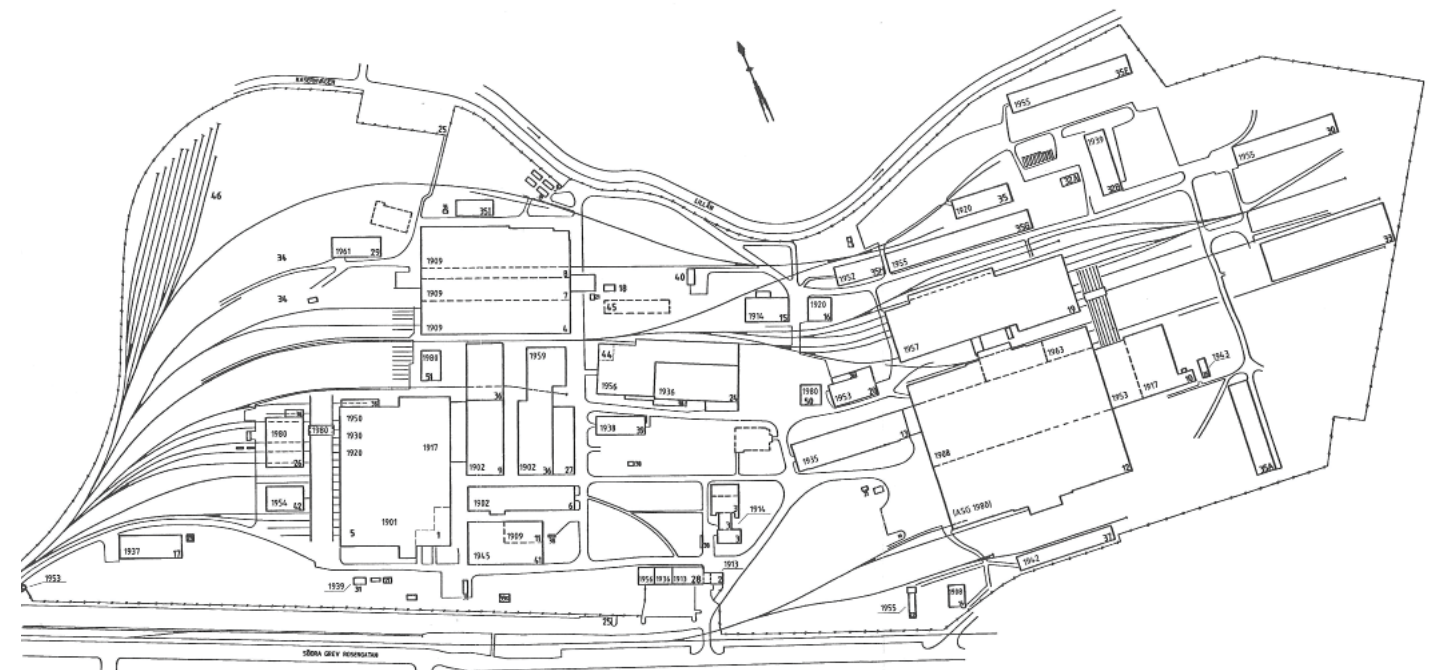
Lokomotiv inkörda i lokverkstaden. Foto 1931.  
Källa Örebro stadsarkiv



Travers i lokverkstaden. Foto 1909.  
Källa Örebro stadsarkiv



Situationsplan 1993



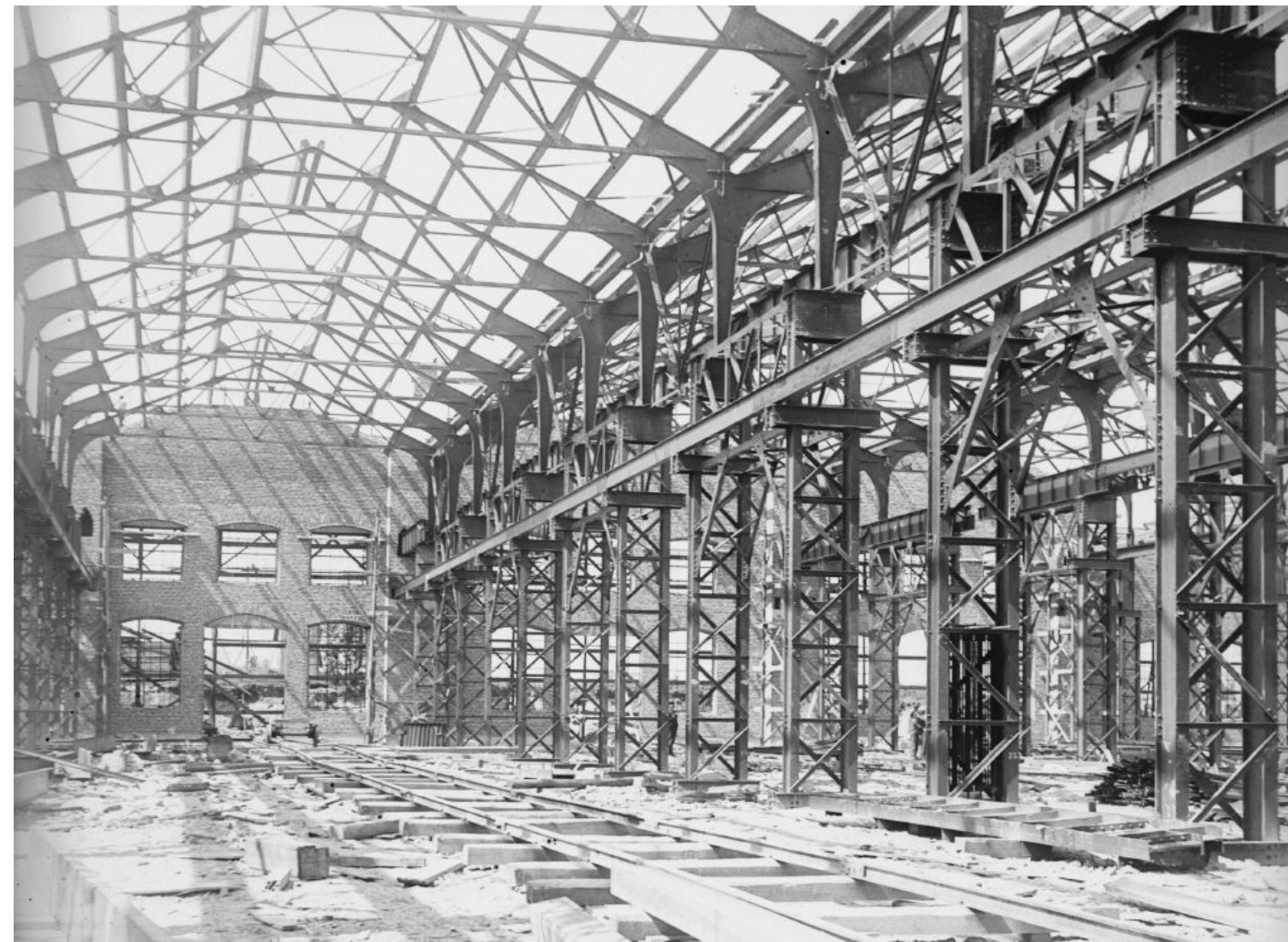
Situationsplan 2003

# >> Historisk utveckling

Den största förändringen av CV-området är omdragningen av Södra Grev Rosengatan som utfördes 2015 på grund av sjukhusets växande behov. Det har inneburit att CV-områdets kulturhistoriska kontext söderut har försvunnit. Vid området för den nya vägdragningen låg tidigare gestaltad parkmark med fruktträd och en lönnrad. Koloniområdets västra del, söder om vagnverkstaden, har också försvunnit på grund av den nya vägdragningen.



Reparation av hjul. Foto 1966 Örebro Kuriren.  
Källa: Örebro läns museum



Uppförande av ett av plåtslagareverkstadens skepp med en konstruktion karaktäristisk för den första generationens verkstadsbyggnader på CV-området. Takstolar och pelare av stålfackverk, fasader i tegel med stora fönsteröppningar. Foto 1910. Källa Örebro stadsarkiv



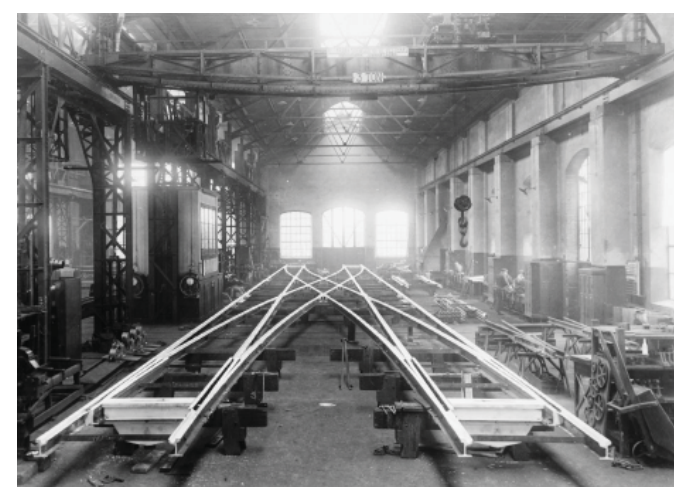
Tågagn utanför plåtslagareverkstaden. Foto 1910-tal.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Lokverkstaden. Foto: Örebro Kuriren 1966.  
Källa: Örebro läns museum



Interiör från vagnverkstadens centrala skepp med dagsljus från stora fönsteröppningar och taklanterniner innan de sattes igen av enerigbesparingsskäl i slutet av 1900-talet. Foto 1909. Källa Örebro stadsarkiv



Interiör, spårväxelverkstaden. Foto 1918.  
Källa Örebro stadsarkiv



Plåtslagareverkstaden interiör. Källa: Örebro stadsarkiv



Vändskiva transporteras med travers i plåtslagareverkstaden. Foto 1912. Källa: Örebro stadsarkiv

# >> Historisk utveckling

## CVs parkmark och odling

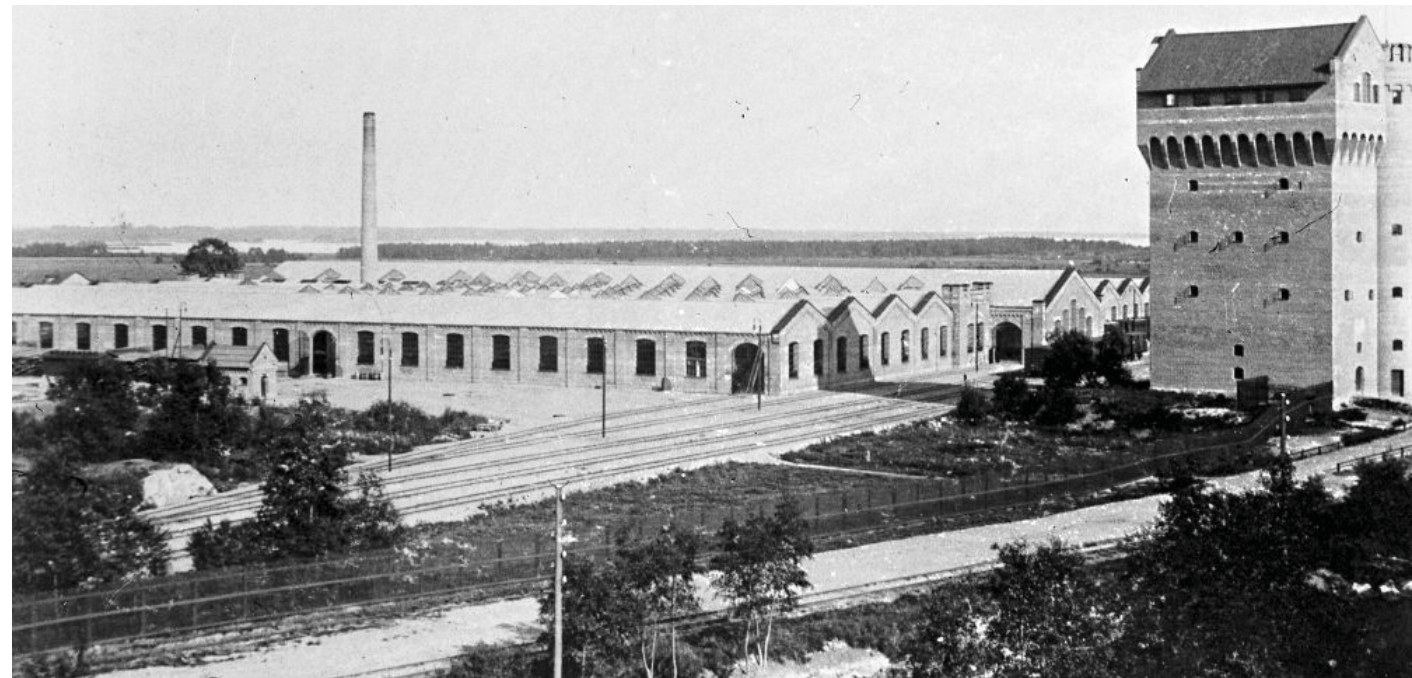
### Området gestaltas

Under årens lopp genomgick landskapet i och omkring CV-området en kontinuerlig förändring och förtätning. I samband med Centralverkstadens etablering inleddes ett arbete med att gestalta området sydöst om lokverkstaden till en sammanhängande grön parkyta med inslag av odlingslotter och sparade gröna kullar. Det samspelar med den tidens höga arkitektoniska ambitioner där parkanläggningar prioriterades i etableringsfasen av både regementen, sjukhus och industriområden. Delar av denna mark med odlingslotter och fruktträd tilldelades CV:s högre tjänstemän.

I början av 1900-talet hade SJ egna trädgårdsmästerier i Stockholm (Värtan), Alingsås, Hässleholm, Östersund och Boden. Sammanlagt fanns fem trädgårdsmästare och tjugofem trädgårdsförmän som försåg framför allt järnvägsstationerna med växtmaterial. I och med att kontorsbyggnaden och portvaktshuset uppfördes 1913 skapades en tydlig och representativ huvudentré. För att ytterligare förstärka CV-områdets framsida i söder planterades en lönnrad med inslag av björkar på en del av sträckan. Under denna tid planterades även parkträd, varav några solitärträd som hästkastanj och tysklönn. Vegetationen på kullarna vid vagnverkstaden och marketenteriet växte också till sig avsevärt. I norr var vegetationen längs med Lillån sparsam och två träbroar fanns för att ta sig över ån. Rynninges strandväg utgjorde en gångväg längs med Lillån på dess norra sida.

### Koloniområdet

1910-talet var krisår för den svenska folkförsörjningen. Odling för husbehov uppmuntrades från myndigheterna och kom att öka i Sveriges städer. På CV-arbetarnas egna initiativ anlades 1911 Alnängarnas koloniområde på de tidigare ängarna öster om verkstadsområdet. SJ upplät mark till 360 lotter mot arrende och det utökades 1918 till 563 lotter. År 1917 beviljades ledighet för arbete på kolonin och ansökan gjordes hos maskindirektören. Koloniområdet hade under årens lopp stor betydelse för arbetarnas försörjning och bidrog till en social gemenskap. Under åren 1913-49 hölls årliga kolonifester för allmänheten och därefter hölls skördeyster i augusti för medlemmarna i koloniföreningen.



Vagnverkstaden och vattentornet, foto 1930-tal. Källa Örebro stadsarkiv



Kontorsbyggnaden och portvaktshuset, foto 1910-tal. Källa Örebro stadsarkiv



Vy från sjukhuset. Lokverkstan och bleckslagareverkstaden med odlingslotter i förgrunden, foto 1905. Källa Örebro stadsarkiv



Vegetation framför vagnverkstaden västra fasad, foto 1916  
Källa Örebro stadsarkiv



Vegetation nordost om lokverkstaden, foto 1902.  
Källa Örebro stadsarkiv



Kolonistuga framför vagnverkstaden . Foto 1972, Örebro Kuriren. Källa Örebro läns museum

## >> Historisk utveckling



Flygfoto tidigt 1930-tal, före uppförandet av nya presenningsverkstaden och tillbyggnaden till vagnverkstaden. Källa: Örebro stadsarkiv.

# >>Historisk utveckling

## Människorna vid CV

Från att CV ursprungligen varit en verkstad för ånglok började man också snart ta hand om vagnar, växlar och annan järnvägsteknik. Förutom reparationer upptog tillverkning fr.o.m. 1918 cirka 20 procent av arbetet på verkstaden. CV var inte bara landets största verkstad för statsbanorna utan kom också att bli den absolut största arbetsplatsen i Örebro. Från början var ca 140 personer anställda men verksamheten utökades i snabb takt. Enligt statistik från 1916 hade antalet anställda på CV då ökat till 958 medan det arbetade 327 personer på den näst största arbetsplatsen - skofabriken Oscaria. Vid 1940-talets slut hade CVs anställda personalstyrka kommit upp till ca 1650 personer.

## Specialiserat hantverk

Verksamheten krävde yrkesskickliga arbetare som kunde utföra ett avancerat hantverk med att underhålla och tillverka tåg och material till järnvägen. Arbetet var i stor utsträckning specialiserat och indelat i arbetslag med särskild inriktning och med stor hantverksskicklighet hos medlemmarna. Här fanns gjutare, plåtslagare, snickare, glasmästare, sadelmakare m.m. men även ett stort antal "hantlangare", ungefär 20% av arbetarna som inte hade kvalificerat sig för att ingå i ett bestämt arbetslag.

De som anställdes på CV kom att tillhöra arbetararistokratin i Örebro, en grupp som skiljde ut sig från andra arbetare genom sin ekonomiska och sociala särställning. Med det var inte bara yrkesskickligheten och en bättre lön som skapade denna situation utan en CV-arbetare hade också sjukersättning, pensionstillägg och ett antal fria resor med tåg. Att vara statligt anställd på CV innebar att arbeta under andra villkor än i den privatägda industrin. Beslut om löner och andra arbetsvillkor fattades av riksdagen, vilket skapade en anställningstrygghet. Samtliga som arbetade på verkstadsgolvet var män och en hustru till en CV-anställd var vanligtvis betrodd med kredit i Örebros butiker till skillnad från en hustru till en arbetare på t.ex. en sko- eller kexfabrik.

## Organisation

När SJ:s verksamhet byggdes upp fungerade den militära organisationen som förebild. CVs organisation låg direkt under Kungliga järnvägsstyrelsen och representerades av en maskindirektör som högste chef med en biträdande maskiningenjör. Var och en



Apparatrummet foto 1904. Källa Örebro stadsarkiv



Vid arbetsdagens slut. Foto 1967 Örebro Kuriren. Källa: Örebro läns museum



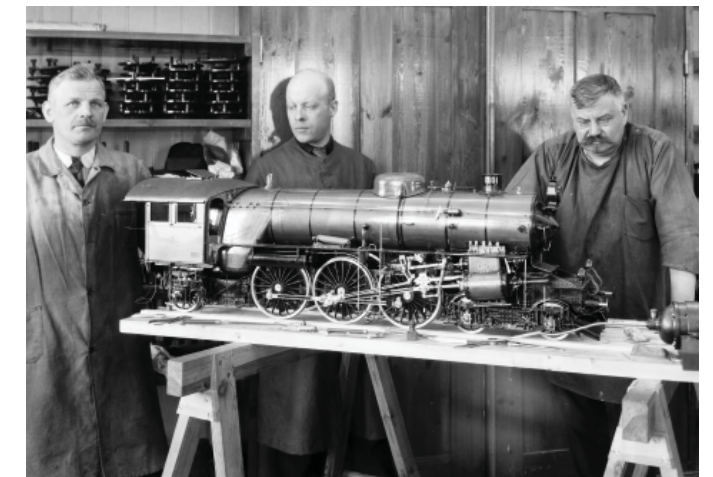
Interiör, svetsare i arbete i plåtslagareverkstaden. Foto 1910-tal. Källa Örebro stadsarkiv.



Reparation av hjul med ny gjutning. Foto 1910-tal. Källa: Örebro stadsarkiv



Skräddare i arbete med att sy presenningar. Foto 1904. Källa Örebro stadsarkiv.



I bleckslagare- samt telegraf och elektroverkstaden fanns även en modellverkstad som utförde museimodeller av lokomotiv och broar m.m. Foto tidigt 1900-tal. Källa Örebro stadsarkiv.

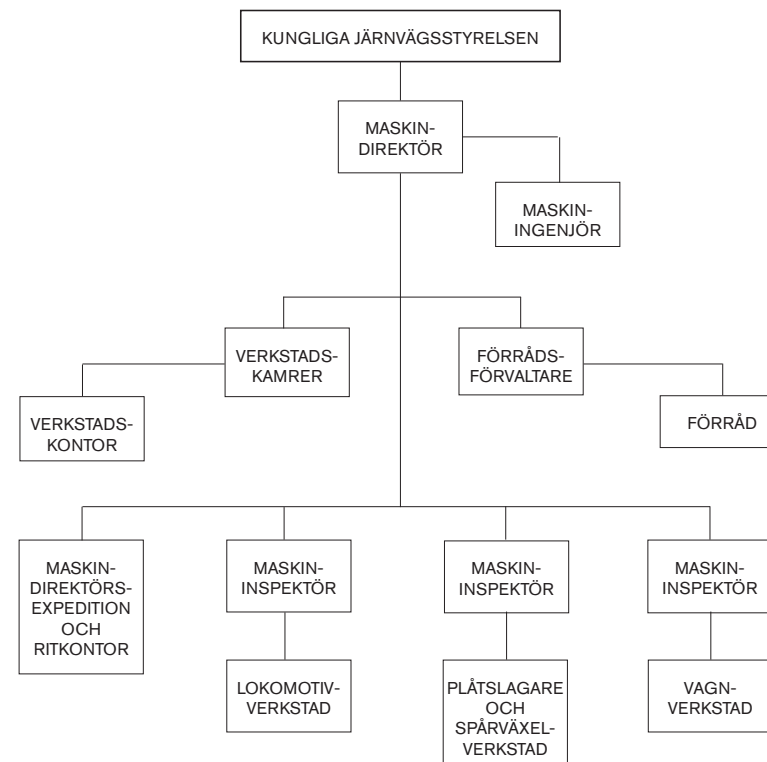
# >> Historisk utveckling

av de tre verkstäderna inom CV leddes i sin tur av en maskininspektör. Under maskininspektörerna fanns ett större antal verkstadsmästare för olika underavdelningar i verkstäderna. Arbetets organisering och den hierarkiska beslutsordningen skapade en slags gemenskap bland CV-arbetarna som befanns sig längst ner i hierarkin och var tvungna att lyda order. Ett behov växte av att gå samman i en fackförening för att göra sin röst hörd och förbättra sina arbetsvillkor. Den nya fackföreningen mötte till en början hårt motstånd från arbetsgivaren. Men efter hand blev relationen mellan de fackligt förtroendevalda och arbetsledningen mer förtroendefulla. 1930 slöts det första framförhandlade kollektivavtalet mellan Järnvägsmannaförbundet och Kungliga Järnvägsstyrelsen.

## Egnahemsbebyggelsen: Hagaby och Rynninge

Etableringen av Centralverkstaden i Örebro bidrog till en snabb och omfattande förändring av de socioekonomiska förhållandena i närområdet. Tidigare arbetade de flesta inom Långbro socken som jordbrukare men redan 1915 var industriarbetarbefolkningen dominerande. Folkmängden inom Långbro ökade också dramatiskt under förhållandevis kort tid, år 1906 uppgick den till 1076 personer och år 1926 hade den stigit till 5748. Bostadsbrist uppstod i staden då inflyttade arbetare tillsammans med sina familjer behövde bostäder. Många arbetare organiserade sig i egnahemsföreningar som gav praktiskt och ekonomiskt stöd för att kunna bygga en mindre villa med ett uthus och trädgård för odling av köksväxter och fruktträd. Egnahemsrörelsen uppstod i Motala som en reaktion på utvandringen och på lantarbetarnas inflyttning till städerna. CV-arbetarna tog själva initiativet att bilda lokalföreningar inom den större föreningen vilket bidrog till en hastig utveckling av egnahemsbebyggelsen i Örebro.

Föreningsmedlemmarna sparade i en kassa och så småningom var ekonomin tillräckligt stabil för att föreningen som helhet kunde köpa in ett större markområde. Marken delades in i tomter som medlemmarna, om de visat att de var redbara och pålitliga, kunde få köpa. Den första egnahemsbebyggelsen etablerades i Hagaby år 1905 och sedan följde Rynninge 1908. Hagaby egnahemssamhälle är en av Sveriges äldsta där bosättarna själva experimenterade fram villatyper. Den har fungerat som förebild för liknande områden på andra platser i Sverige. Mellan 1912 och 1918 arrangerade SJ en transport för arbetarna med särskilda tåg mellan CV och Hagaby, som då ansågs ligga långt ifrån staden.



Maskindirektör Hampus Mörner 1902.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Hantverkare på CV 1920-tal. Foto: Samuel Lindskog.  
Källa: Örebro läns museum



Arbetare med bergbormaskin. Notera trästaketet som omgärdade verkstadsbebyggelsen i bakgrunden.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Reparation av vagnstak i vagnverkstaden. Foto 1909  
Källa Örebro stadsarkiv



Nitning av bottenplåt. Foto 1920-tal.  
Källa: Örebro stadsarkiv

# >>Historisk utveckling

Egnahemsbebyggelsen vid Rynninge etablerades i direkt anslutning till Centralverkstäderna. Marken utgjordes från början av leråkrar och stenbackar men med tiden skapades här en liten trädgårdsstad med prunkande växtlighet. Medlemmarna byggde gemensamt vägar och andra anläggningar som behövdes. Bland de första gemensamma uppgifterna i Rynninge var att bygga en bro över Lillån för att korta vägen till arbetsplatsen vid Centralverkstäderna. Efter arbetsdagens slut samlades bosättarna för att arbeta med bron. Den kostade föreningen 112 kronor och kostnaden delades av samtliga medlemmar. Bron förstördes dock några år senare av en kraftig vårflood. Då var Lillån ännu inte muddrad vilket gjorde att vattenståndet blev högt, särskilt vid islossning.

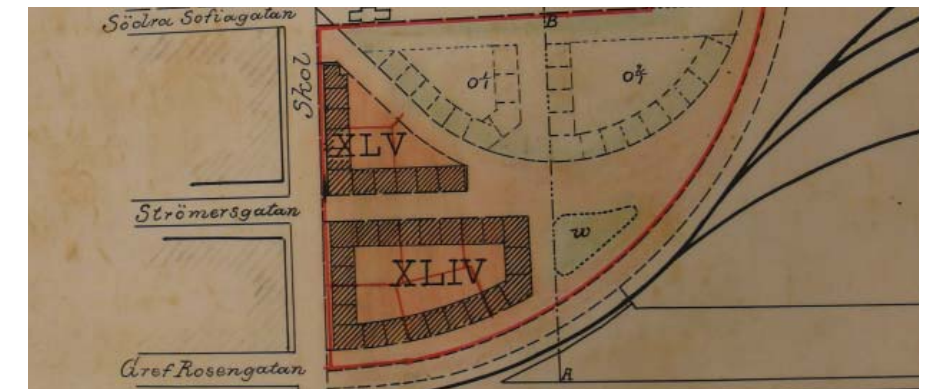
Ursprungliga egnahemsområden anlades med köksträdgårdar, dvs man odlade potatis, grönsaker, bär och frukt på de intensivt nyttjade ytorna. Även om potatis- och grönsaksodlingen är betydligt mindre idag ger de ett lummigt helhetsintryck som skiljer sig från senare tiders trädgårdar.



Träbro över Lillån till Rönninge. Foton 1960-tal. Källa: Örebro stadsarkiv

## Kvarteret Sågen

År 1919 och 1923 uppförde SJ särskilda personalbostäder i kvarteret Sågen väster om verkstadsområdet ritade av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Det var moderna hyreskaserner i tegel med tre våningar och kallades i folkmun för "Singsing" och "Honolulu". Det är ursprunget till Honolulugatan som idag ligger i nuvarande kvarteret Sågen.



Kvarteret Sågen, planritning 1917. Källa Riksarkivet



Kvarteret Sågen, arbetarbostäder. Fasad åt väster 1917. CV har ritats in i grått i bakgrunden. Källa: Riksarkivet

## >> Historisk utveckling



Flygbild CV-området, foto 1939. Källa Örebro stadsarkiv

# Nulägesanalys

## Landskapsbild

### Planstruktur

CV-området utvecklades ursprungligen utanför staden men sedan efterkrigstiden har området alltmer kommit att kringgärdas av en växande stadsstruktur, med nya krav och funktioner. Det har påverkat infrastrukturen i närområdena, bl. a. i kopplingen norrut och mot söder. För att bereda plats för ytterligare sjukhusbyggnader flyttades under 2015 Södra Grev Rosengatans sträckning närmare CV. På grund av den nya vägdragningen har CV-området till viss del skurits av från tidigare kopplingar mot staden och vattentornet ligger nu mer avskids. Den gröna fronten söder om CV fungerade tidigare som ett sammanhängande område tillsammans med platsbildningen framför kontors- och portvaktshuset. Den nya vägdragningen har gjort att områdets gröna "framsida" och tidigare gestaltning fullständigt gått förlorat.

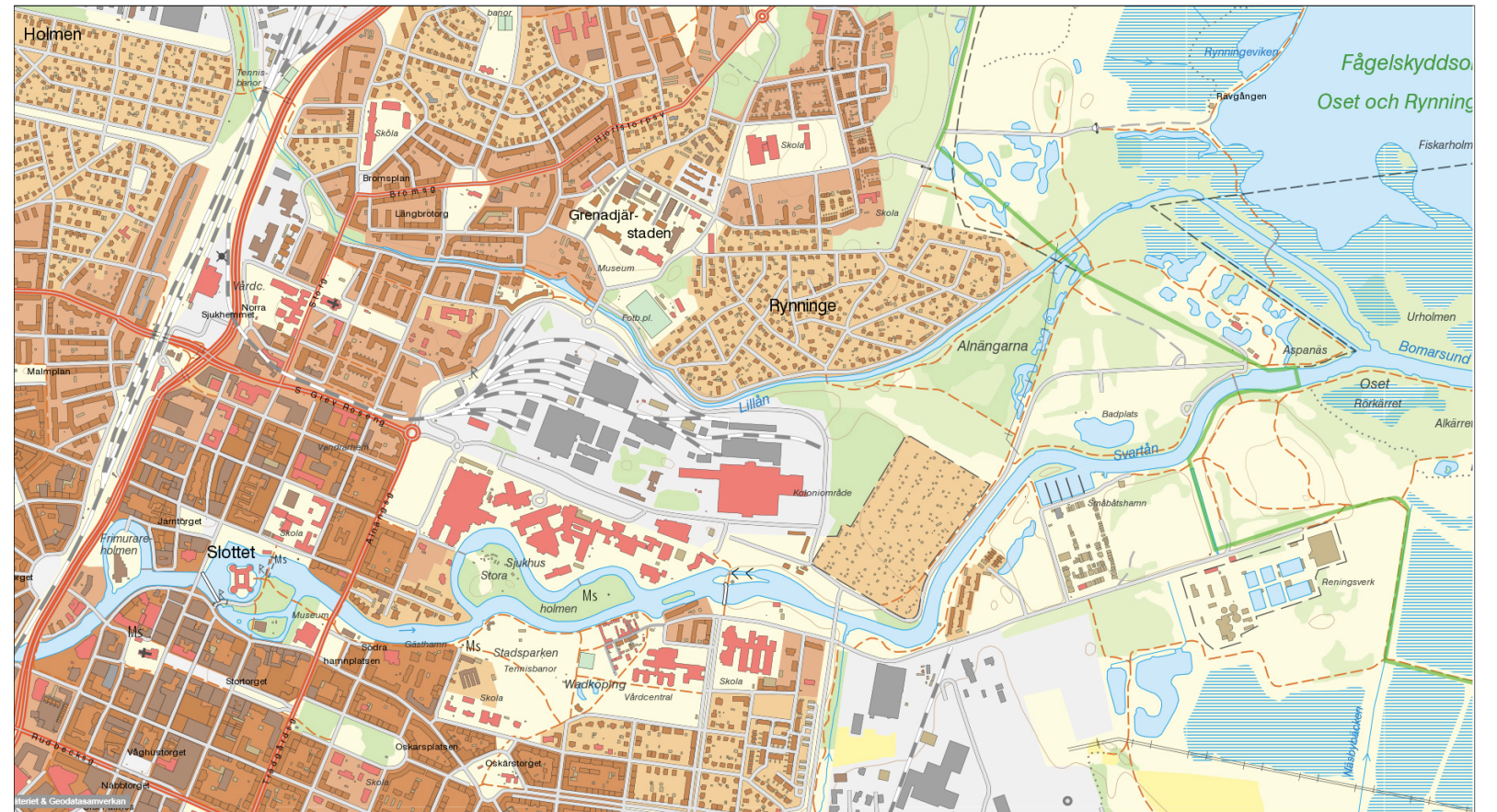
CV-områdets visuella kontakt med Lillån i norr och den ursprungliga bibanan mot Skebäck i söder är två viktiga element som format CVs avgränsning. Huvudorienteringen i områdets västra och mittersta del hänger ihop med rutnätsstadens öst-västra orientering. Bebyggelsen i östra delen viker av något mot norr dels på grund av de geologiska markförhållandena, men också att riktningen möjliggjorde ökade expansionsmöjligheter österut eftersom läget mellan Svartån och Lillån skapade naturliga begränsningar. Mot sydväst finns anknäring till Örebro centrum och mot öster finns anslutning till koloniområdet samt ett större sammanhängande grönområde och kontakt med sjön Hjälmarren.

Inom CV-området anlades spårnätet i princip enligt orienteringen som beskrivs ovan. Spåren blev därmed markörer för områdets expansionsriktningar åt norr och öster och var avgörande för bebyggelsens placering. Även områdets vägnät följer spårsystemet.

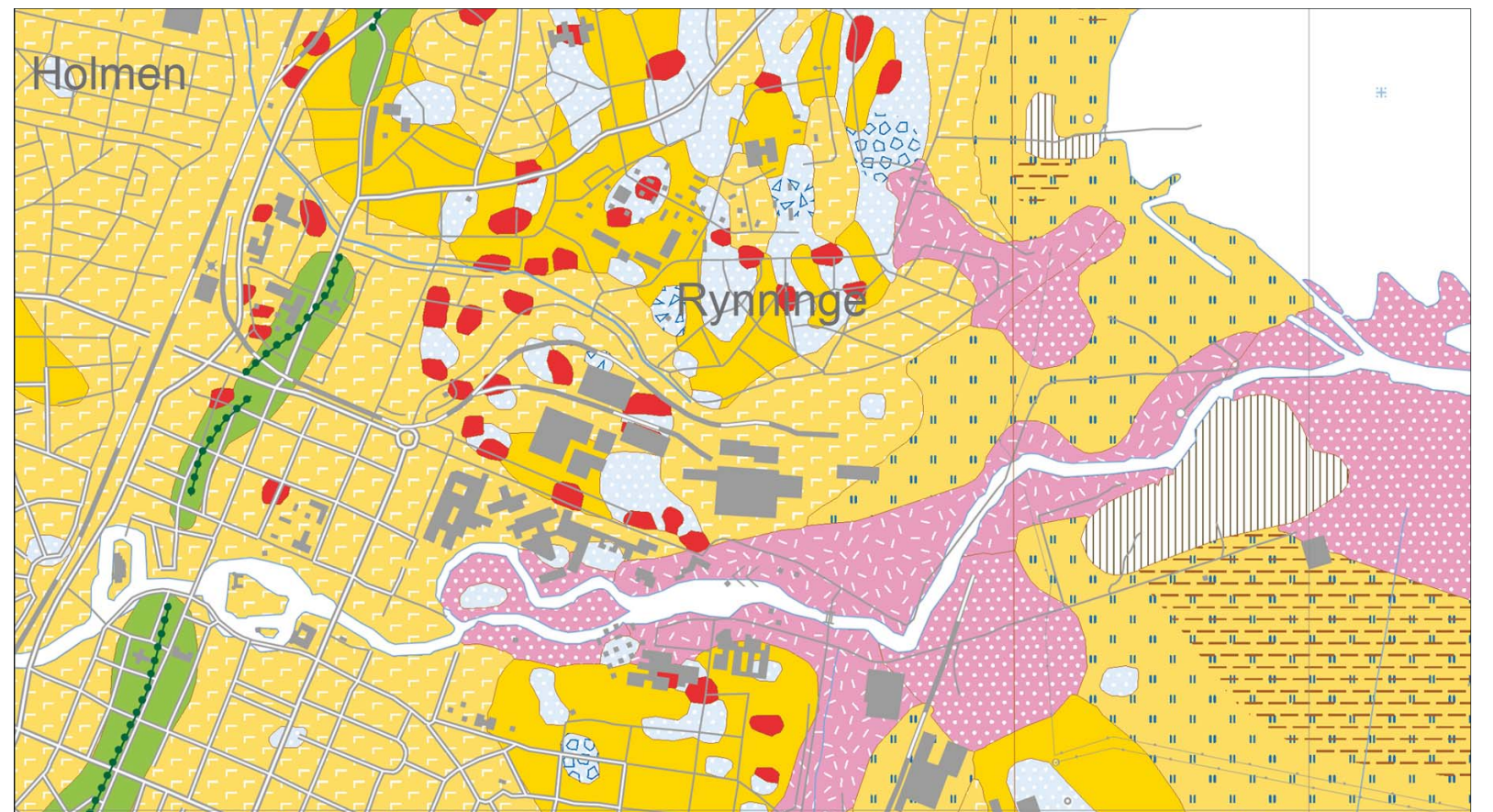
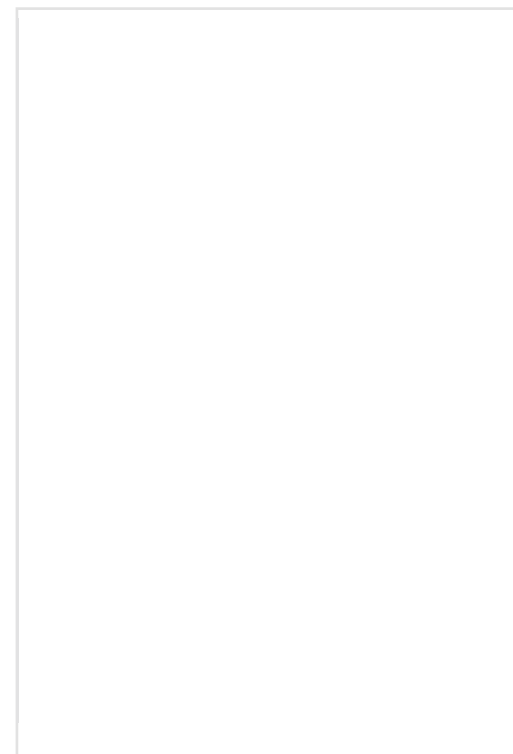
### Geomorfologi

Landskapets geomorfologi och topografi har i hög grad påverkat områdets utveckling och framförallt den äldre bebyggelsens placering. Stora delar av CV-området är flackt och idealiskt för utläggning av spår. Området är täckt med lera, mest postglacial lera som motsvarar före detta sjöbotten. Utspritt över området finns mindre partier med sandig morän och berg. Bergspartierna känns igen som mer markanta kullar i landskapet varav flera med tiden har sprängts bort för att skapa plats för

Översiktlig karta som visar CV-områdets läge i staden. Källa: Sveriges Länkart



Jordarternas utbredning i eller nära markytan (samma kartutsnitt som ovan). Källa: SGU.



# >>Nulägesanalys

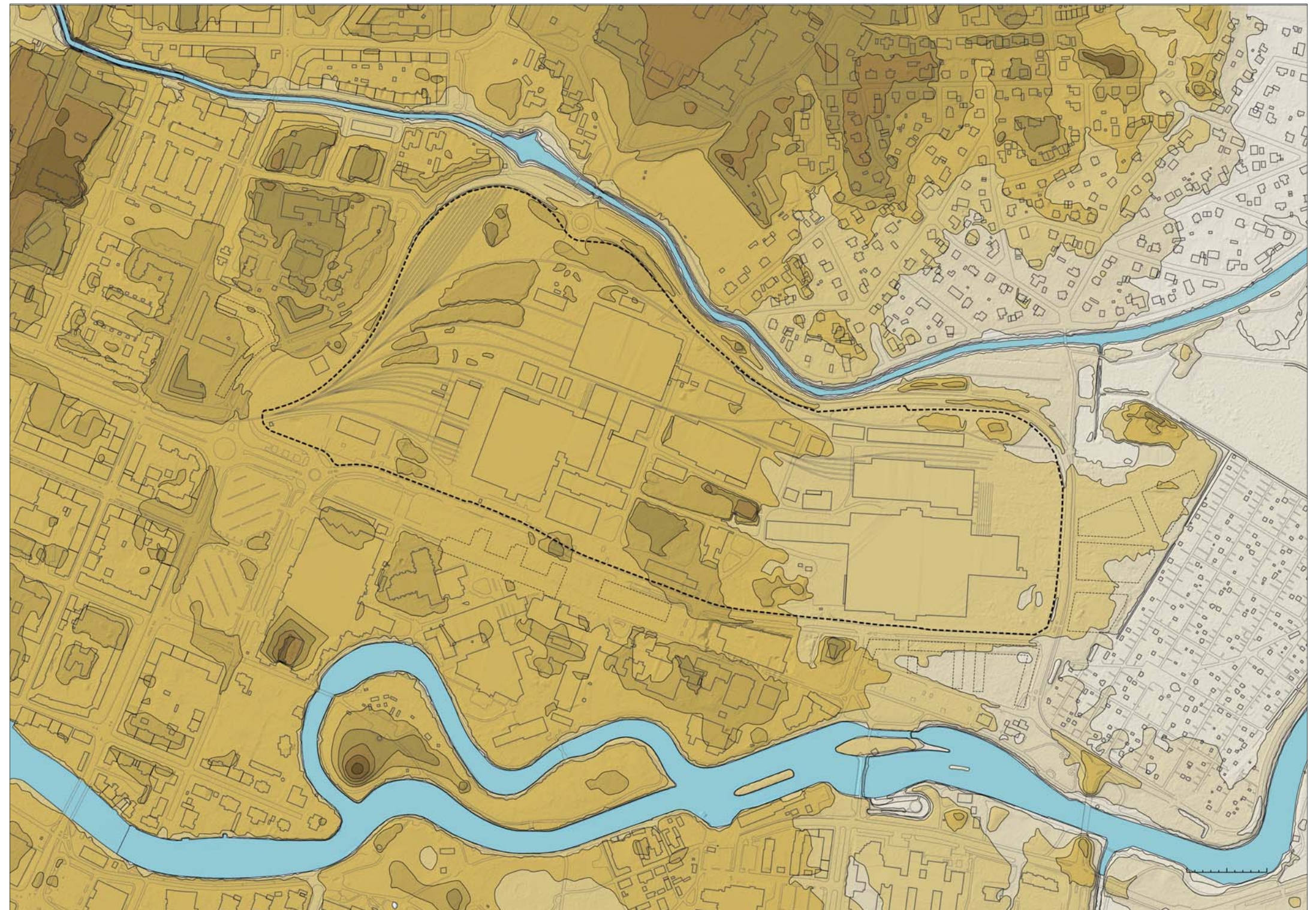
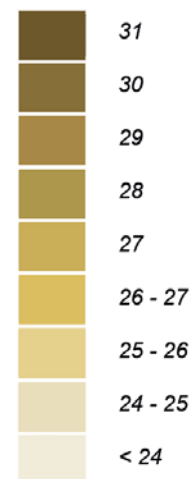
bebyggelse eller vägdragningar. Ett av bergspartierna har nyttjats som stadig grund för områdets vattentorn.

Centralt i CV-området finns en större nord-sydlig moränstruktur som är småkuperad och ligger 1-3 meter högre jämfört med övrig terräng. Det är en sammanhängande struktur som i dagsläget är mest synligt söder om huvudförrådet och väster om vagnverkstaden. Moränen lämnades länge obebyggd och CV:s äldsta bebyggelse placerades väster och öster om moränstrukturen på de mer plana delarna. De så viktiga spårförbindelserna mellan västra och östra CV-området grävdes dock genom det centrala moränpartiet. Först på 1930-talet byggdes Huvudförrådet i den nord-sydliga strukturen.

## Topografi

CV-området ligger mellan 24-30 meter över havet (ca 4-10 meter över Hjälmarens vattennivå). Huvuddelen av området är plant, mellan 25-26 m.ö.h. Terrängen sluttar svagt ner mot öster. Områdets högre delar markerar rester av de ursprungliga morän- och bergspartierna.

Karta topografi  
(markhöjcker över havet)



# >>Nulägesanalys

## Yttre miljöns karaktär

De öppna ytorna inne i CV-området är idag i huvudsak grus- eller asfaltsbelagda. Många idag hårdgjorda ytor bestod från början av öppen jord/sand där ruderväxter; ogräs men även mer exotiska växtarter som kommit med tågen, kunde få fäste. Ruderväxternas mark stod i kontrast till den bevarade naturmarken och den välordnade parkmarken.

Naturmark med stora träd finns framförallt på de bevarade terrängdelarna med morän eller berg. De vittnar om områdets ursprungliga landskapsstruktur och kulturhistoria. Flera delar har grävts bort eller sprängts bort i samband med tillkomsten av ny bebyggelse eller spår- och vägdragningar. Ett exempel på det är vattentornets gröna kulle som delvis sprängdes bort i samband med Södra Grev Rosengatans områdesgränning. Det bevarade morän- och bergspartiet utgör områdets mest markanta gröna miljöer.

## Centrala parken

Den centrala parkmiljön är CV-områdets största och mest iögonfallande grönområde. Dess centrala läge medför att parken syns från många olika håll. Även på andra ställen inom CV finns trädbevuxna ytor, men de är mindre och mer perifera. Eftersom entréparken utmed Södra Grev Rosengatan nyligen har reducerats har den centrala parkmiljön fått ökat betydelse. Dessutom leder områdets representativa entré (Kontors- och portsvaktshuset) direkt in i parkmiljön.

Parken liknar en björkskog med inslag av tall, gran, ek m.m. Björkskog som skogsbiotop förekommer i varierande former över hela Sverige, främst på gamla betesmarker som fått växa igen. Parkmiljön påminner därmed om områdets tidigare agrara epok med användning som betesmark. Parkmarken har en svagt kuperad topografi med ett fältskikt som består av gräs och örter vilket väsentligt bidrar till naturkaraktären. Några mindre ytor med mer öppen karaktär ingår, t. ex. ytan öster om marketenteriet som tidigt förädlades till en representativ entrépark med kortklippt gräs och solitära träd.



### Utemiljöns karaktärer

-  Öppen gräsyta
-  Parkskog
-  Markanta solitära träd
-  Grusad yta
-  Asfalt



# >>Nulägesanalys

Utöver detta har den centrala parken sin egen unika "CV-karaktär" vilket har att göra med några platsspecifika egenskaper.

- Parken har ett något upphöjd läge jämförd med de kringliggande plana och leriga terrängdelarna. Flera f.d. öst-västliga spårdragningar skär igenom eller har skurit bort delar av moränryggen. Det gäller också för några norrsydliga tvärförbindelser. Inskärningarna upplevs idag som djupliggande parkvägar med slänter upp mot parkskogen. Framförallt den centralt liggande skärningen har den här karaktären. Det upphöjda läget ger intrycket att träden står på en sockel.
- Vägskränningarna delar upp parken i tre stora bitar som är relaterade till CV-områdets riktningar och skala. De tre stora rektangulärt formade parkbitarna kan mycket väl betraktas som den gröna motsvarigheten till områdets storskaliga verkstäder där de dominerande björkstammarna har en motsvarighet i t.ex. vagnverkstadens många pelare.
- De många träden skapar illusionen av en skogsmiljö, i kontrast med den för övrigt hårdgjorda verkstadsmiljön. De kringliggande fasaderna upplevs i kombination med parkskogen. Den centrala väst-östliga inskränningen är som en smal siktlinje utskuren ur björkskogen.

## Skyddsrummen

Det finns två skyddsrum under jord i CV-området: ett inom den centrala parken norr om marketenteriet och ett öster om plåtslagareverkstaden. Det har möjligen funnits ett tredje inom CV-områdets västra del. Skyddsrummen är betongkonstruktioner som är täckta med jord och vegetation. De härstammar troligen från 1940-talet och vittnar om CV-områdets militärstrategiska värde. Även ekonomiska kartan från 1955 pekar indirekt på detta. På kartan har områdets bebyggelse, infrastruktur m.m. kamouflerats och gjorts oigenkännligt.



Ekonomiska kartan 1955. Lägg märke till att de stora verkstäderna retuscherat till mindre enheter och att spårdragningen maskerats. Källa: Lantmäteriet, Rikets allmänna kartverks arkiv.

# >>Nulägesanalys

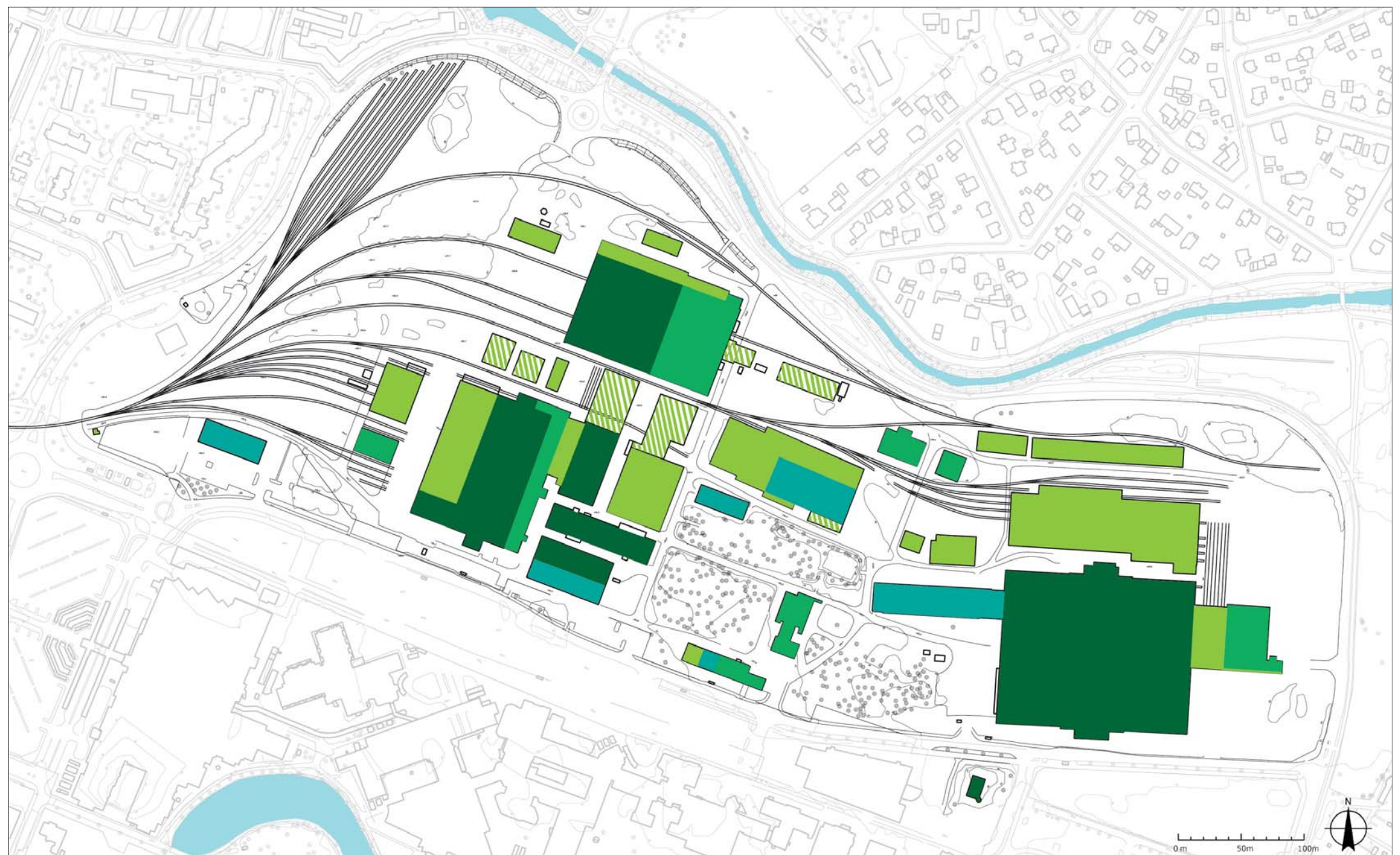
## Bebyggelsens karaktär

Byggnaderna som uppfördes mellan år 1900-1930 har en rustik karaktär med medeltida, romansk/gotisk inspiration. De utformades av Kungliga järnvägsstyrelsen under ledning av chefsarkitekt Folke Zettervall och har genomgående en hög arkitektonisk och byggnadsteknisk kvalitet. De tre första enheterna (lok-, plåtslageri-, och vagnsverkstad) präglas av mycket stora och enhetligt utformade kärnbyggnader. De uppfördes i rött tegel med mönstermurning samt dekorativa partier av gult och brunt hårdbränt tegel. Vissa byggnader har även inslag av skulpturalt formad natursten i fasaderna. Verkstäderna är uppdelade i skepp vilka synliggörs exteriört i gavelpartierna. Ursprungligen fanns taklanterniner som tillsammans med stora gjutjärnsfönster skapade interiörer med mycket dagsljus.

Ända fram till slutet av 1920-talet följdes denna tematik för ny bebyggelse på området. På 1930-talet tillkom fyra byggnader vilka uppfördes i funktionalistisk stil, utformade under ledning av SJs nya chefsarkitekt Birger Jonson. De skapar en ny årsring i området och utgörs av snickar- polerar och tapetserarverkstaden, presenningsverkstaden, huvudlagret och truckcentralen. Karaktäristiskt för dessa byggnader är platta tak, fönsterband i fasadliv samt slätputsade fasader. De bryter markant mot den ursprungliga medeltidsanknutna arkitekturen.

Nya byggnader och tillbyggnader som uppfördes under 1950-talet återgick till rött fasadtegel men med ett enklare och mer modernistiskt formspråk. Bland dessa byggnader märks bland annat Motorvagnsverkstaden och en tillbyggnad till Huvudförrådet. På området finns också ett antal enklare förrådsbyggnader med stålstomme och plåtfasader av olika ålder.

I takt med att funktioner tillkommit eller försvunnit har nya byggnader uppförts. Dessutom har byggnader rivits eller byggts till och om, ibland på hårdhänt vis utan hänsyn till annat än funktionen. Förändringarna har lett till ett mångfacetterat industrilandskap där det inom den enskilda byggnaden finns spår från olika tider, stilar och ideal.



### Bebyggelsens årsringar

■	1902 - 1910
■	1911-1930
■	1930 - 1945
■	1946 - senare



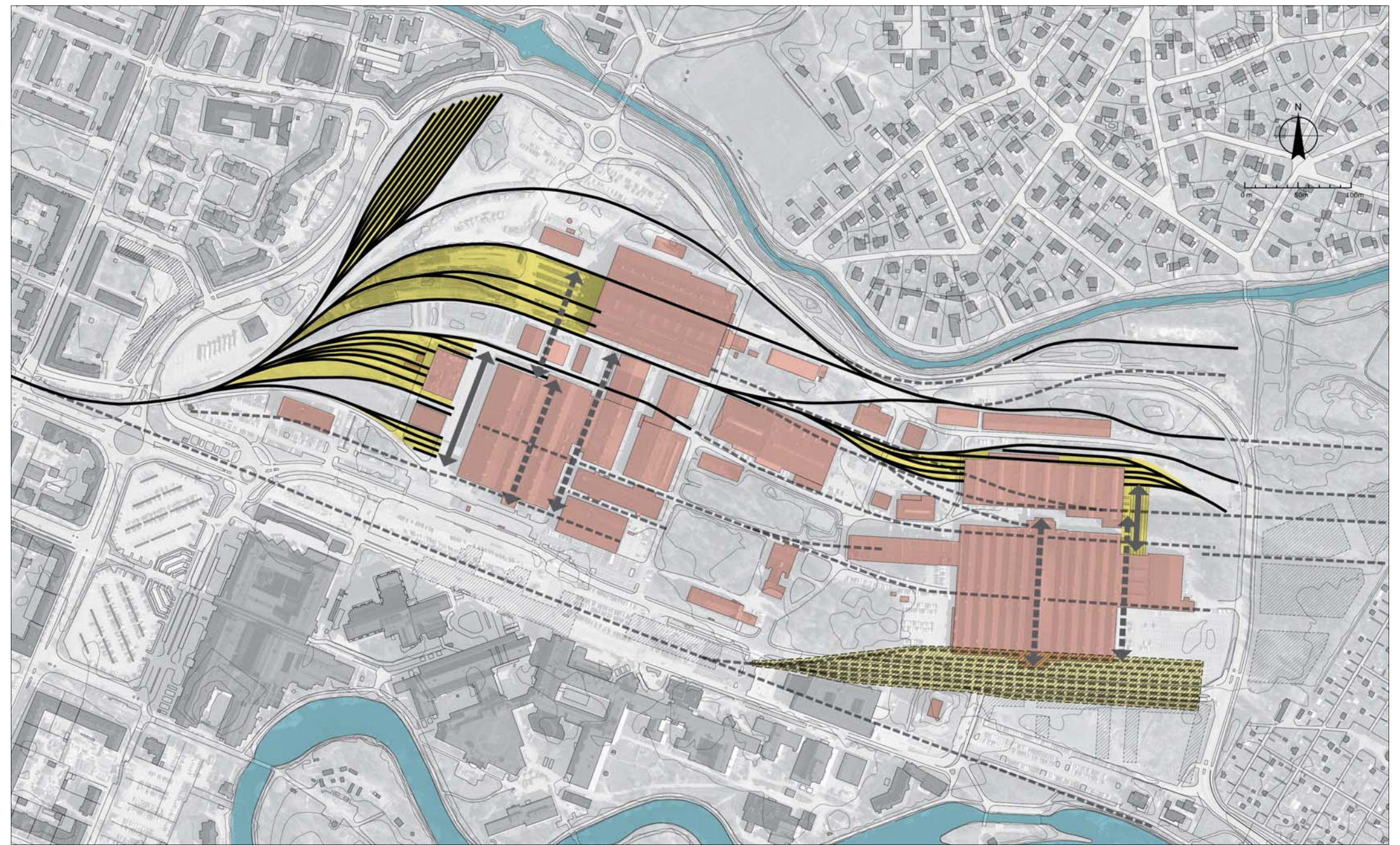
# >>Nulägesanalys

## Spårsystemet


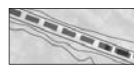




Det är spårnätets östvästliga orientering, dess mjuka kurvaturer och långa raka sträckningar som har varit förutsättningen för områdets planstruktur och placeringen av verkstadsbebyggelsen. Spårnätet är områdets transportsystem och genom att följa huvudspårn går det att avläsa hur lok och vagnar har förts genom området och genom underhålls- och reparationsprocessen.

Spårsystemet utgår från ett enda spår som också utgör områdets västra entré. Spåret utgår från den ursprungliga bibanan mellan Örebro och Skebäcks hamn. Entréspåret förgrenar sig sedan i ett antal huvudspår som löper i västöstlig riktning genom hela området. Genom mer finmaskiga förgreningar – spårharpor – nås verkstädernas portar samt vagnuppställningsplatser. Spårsystemet har även haft nordsydliga tvärförbindelser både exteriört och interiört, så kallade mark- eller golvtraverser. Marktraversen vid lokverkstaden byggdes på 1980-talet och är fortfarande i bruk.

En andra spårentré etablerades i sydöstra delen av området i samband med att vagnverkstaden uppfördes 1908. Den utgick också från bibanan mot Skebäck och förgrenade sig i ett spårområde direkt söder om vagnverkstaden. Dessa spår är idag helt borttagna liksom den spårdragning som löpte mellan lokverkstaden och vagnverkstaden.



### Karta spårsystemet

-  Spårdragning
-  Fd. spårdragning (urval)
-  Spårförgrening (spårharpa)
-  Fd. spårförgrening / uppställningsplats
-  Marktravers
-  Fd. mark- eller golvtravers



# >>Nulägesanalys

## Rumsbildningar och utblickar

Framförallt västra delen av CV-området har en öppen karaktär. Här finns områdets mest vidsträckt öppna landskapsrum som avgränsas av CV-områdets västra bebyggelsefront och den kringliggande stadsbebyggelsen. Här förgrenar sig huvudspåret in i området och det finns stora uppställningsytor för tåg och material i anslutning till verkstäderna.

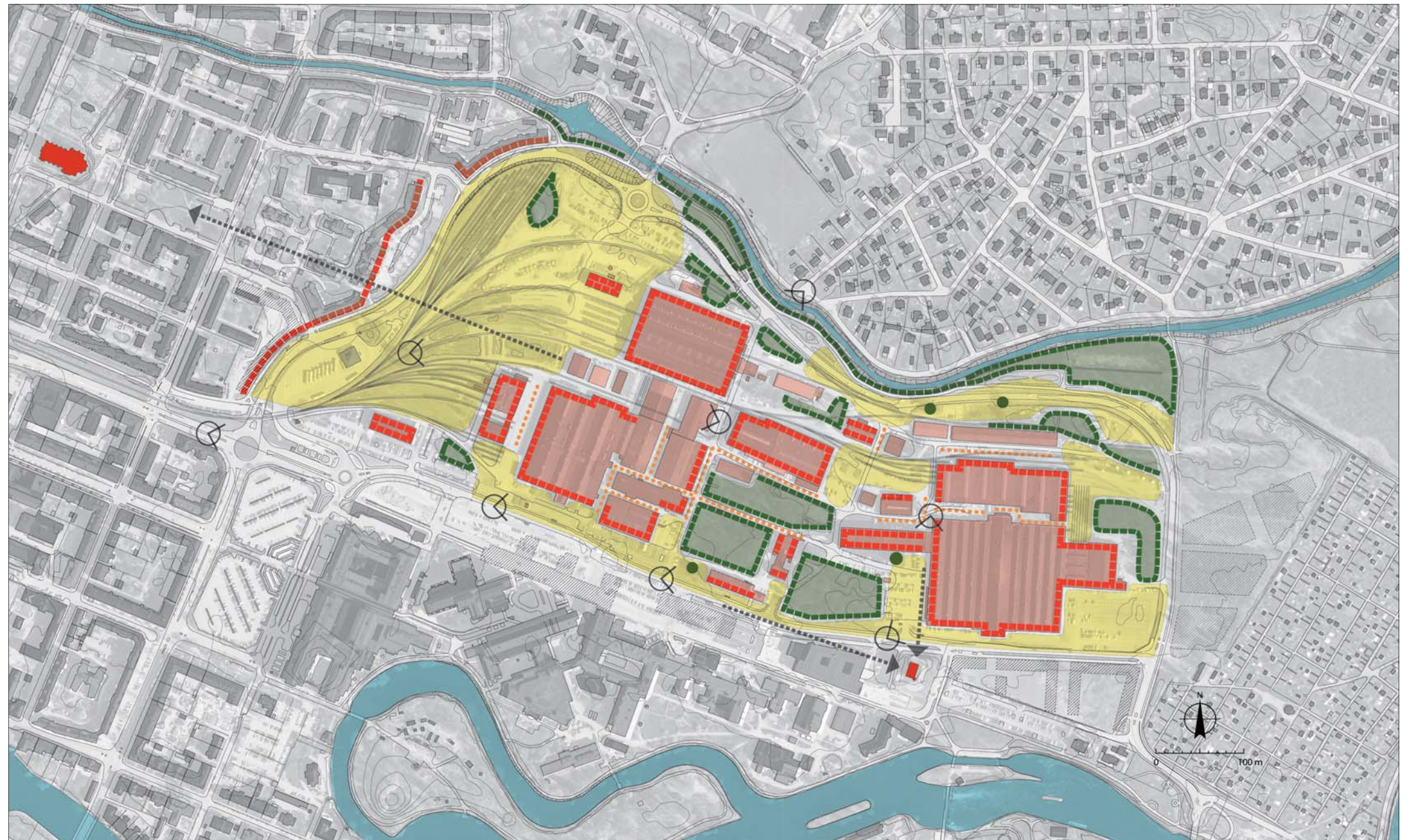
Utmed områdets södra del, finns ett långsträckt öppet rum som möjliggör sikt från staden och Södra Grev Rosengatan mot CV-områdets representativa sida med sina markanta fasader och centrala parkens vegetationsfront. Det öppna rummet är ett fragment av det tidigare mycket större före detta representativa parkrummet som minskats avsevärt som en följd av sjukhusets pågående expansion.

Inom CV-områdets östra del finns ytterligare öppna rum kring motorvagn- och vagnverkstäderna.

Mer småskaliga gatustrukturer finns utspridda över området med en koncentration mellan Lokverkstaden och den centrala parken. Det handlar om gator med vackra proportioner anpassade till den mänskliga dimensionen. De utgör ett välkommet komplement till den för övrigt mer storskaliga miljön.

Norrut ger Lillåns vindlingar en välkommen kontrast till bebyggelsens rätvinkliga organisering. Lillåns rum har utgjort ett ”utanför”, ett rekreativt men lågutnyttjat rum, som mer ingått i Rynninges bostadsområde och fungerat som en buffertzona mot industrin. Från CV-området fungerar Lillån som en grön bård mot norr.

Både från omgivningen och inom CV-området finns flera storslagna vyer, varav en del har betydelse utifrån ett kulturhistoriskt perspektiv. Från området finns även utblickar mot landmärken.



### Karta rumsligheter



Öppet större landskapsrum



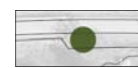
Rumsskapande bebyggelsefront



Siktlinje mot landmärke i omgivningen



Gatuliknande rum



Markanta solitära träd



Rumsskapande vegetationsfront



Betydelsefull vy



# Identifikation av kulturhistoriskt värde



Det vi betraktar i denna kulturmiljöutredning är de i dag kvarvarande fysiska lämningarna efter en mekanisk verkstad delvis i drift, delvis avvecklad. Syftet med denna text är att formulera vad det kulturhistoriska värdet består i.

## Dokumentvärde

### *Byggnadshistoriskt värde – Landets centrala reparationsverkstad för järnvägsmateriel, senare även tillverkning*

Det byggnadshistoriska värdekriteriet är brett och täcker delvis flera av de övriga värden som behandlas nedan. CV-området som helhet är ett fysiskt uttryck för den mekaniska verkstad som bedrivs på platsen. Det byggnadshistoriska värdets raster täcker även de samhällsbyggnadshistoriska orsakssamband som ledde fram till att SJ anlade sin Centralverkstad i Örebro och just på Alnängarna.

Statens Järnvägars Centralverkstad byggdes för att det förelåg ett stort behov av reparationer av spårbunden materiel. Samtidigt tog ansvariga tjänstemän tillfället i akt att manifestera det statliga järnvägsbolagets ställning

som en samhällsnyttig verksamhet. Verkstäderna var en mönsteranläggning som signalerade modernitet och högteknologi. De första åren hade CV dessutom en särställning i landet genom att verkstäderna täckte hela landets reparationsbehov.

Flera orsaker ledde till att SJ:s centralverkstäder förlades till Örebro. Innan flyget fanns som vapenslag anlades gärna anläggningar av nationellt intresse i inlandet, av försvarsstrategiska skäl. Detta i kombination med det centrala läget i järnvägsnätet gjorde Örebro lämpligt. Det privata järnvägsbolaget Köping-Hult hade redan tidigare anlagt en infrastruktur i Örebro i form av järnvägsverkstad och stickspår som SJ övertog. Skebäcksspåret gick tvärs över Alnängarna, mark som sedan lång tid tillbaka ägdes av staten. Övre Alnängarna ställdes till SJs förfogande och den nya Centralverkstaden anlades.

Därmed tog den utveckling sin början där vattennära ängs- och sankmarker steg för steg förvandlades från ett landskap baserat på jordbruksproduktion till ett landskap som i stället nyttjades som tomt för en statligt driven industriell verksamhet.

Inledningsvis var verkstadsområdet en inhägnad yta utanför staden omgiven av ängs- och betesmark. CV-området utvidgades successivt allteftersom nya funktioner och behov tillkom. Idag har stadsstrukturen vuxit sig nära men CV:s fysiska miljö har i stort sett bestått. Området är fortfarande väl avgränsat och består dels av stora hårdgjorda ytor i form av verkstadsgårdar, gator, gränder samt ett spårssystem som binder samman verkstadsområdets olika funktioner, både exteriört och interiört. Delar av den tidigare ängs- och betesmarken har också bevarats och medvetet gestaltats som parkmark vilket gör att industrilandskapet upplevs mindre kompakt.

Verksamheten karaktäriseras av kontinuitet. Här har underhåll av järnvägsmateriel som lok, vagnar, axlar, hjul m.m. pågått under lång tid. Verksamheten har dock modifierats i takt med organisatoriska förändringar av SJ, järnvägsnätets omfattning och utbredning samt den tekniska utvecklingen avseende banor och tågteknik.

Utbyggnadsetapperna under 1900-talets första hälft var mest intensiva och är en följd av verksamhetens förskjutningar. Bland den första generationens verkstadsbyggnader finns lokverkstaden i väster,

vagnverkstaden i öster, plåtslagareverkstaden i norr, ång- och kraftcentralen, marketenteriet och det kombinerade kontors- och portvaktshuset. Under 1930-talet tillkom nya verkstadsbyggnader och ett huvudlager i funktionalistisk stil som helt bryter mot tidigare byggnaders uttryck och skapar en ny byggnadshistorisk årsring i området. Under 1900-talets andra del kompletterades området med ett antal byggnader men byggnadsverksamheten var i stort mindre intensiv. I vissa fall har äldre byggnader ersatts, byggts om eller byggts till. Trots de kontinuerliga förändringar som området har genomgått har det i hög grad bibehållit den karaktär det fick redan under 1900-talets första decennier.

På området finns i dag olika kategorier av yttre miljö och byggnader. Å ena sidan ytor för verkstadsproduktion, spår, gator och upplag, å andra sidan byggnader för verkstadsändamål, förvaring, kontor, energiproduktion, hygien, kök, personalmatsal m.m. Samhällshistoriskt värde – centralverkstäderna som strategisk stödjepunkt i det nationella järnvägsnätet

När SJ:s centralverkstäder startade sin verksamhet i Örebro blev den genom sin skala en lokal representant för den kraftfulla och riksomfattande järnvägssatsningen.

## >> Identifikation av kulturhistoriskt värde



Den storslagna ambitionen att centralisera reparationerna och förlägga dem på ett enda ställe mitt i landet var något nytt och därmed fick Örebro en unik betydelse i landet. Chefsarkitekten för SJ:s arkitektkontor Folke Zettervall gavs möjlighet att forma en mönsteranläggning som snabbt byggdes ut till en för sin tid mycket stor industrianläggning. Efter nästan tjugo år byggdes flera verkstadsanläggningar i landet, men CV behöll sin strategiska betydelse.

Länge var CV den största arbetsplatsen i Örebro och har därigenom haft stor betydelse för stadens utveckling.

### **Arkitekturhistoriskt värde - statlig manifestation, rationalitet och samhällsfunktion**

Det arkitektoniska resultatet av samhällsatsningen CV är en väl sammanhållen helhet bestående av en serie verkstadshallar med understödjande byggnader. Verkstadsområdets olika funktioner knöts och knyts samman dels av det intrikata spårsystemet, dels av gatunätet med verkstadsgårdar.

Interiörernas rumsligheter artikuleras i tegelbyggnadernas indelning i skepp, stora gjutjärnsfönster och markanta takstolar med lanterniner (idag reversibelt igensatta).

CV:s arkitektur är saklig och synnerligen välproportionerad där det historiska formförrådet nyttjas, under inflytande av tidens nationalromantiska sentiment. Resultatet är ett gediget och allvarsamt uttryck som Zettervall uppväger med ett fåtal men lekfullt formade dekorativa inslag i form av skulpturalt formad natursten och mönstermurning i tegel.

Den fysiska ramen kring verksamhetens respektive del var en uppgift som gav Zettervall möjlighet att nyttja arkitektens hela register.

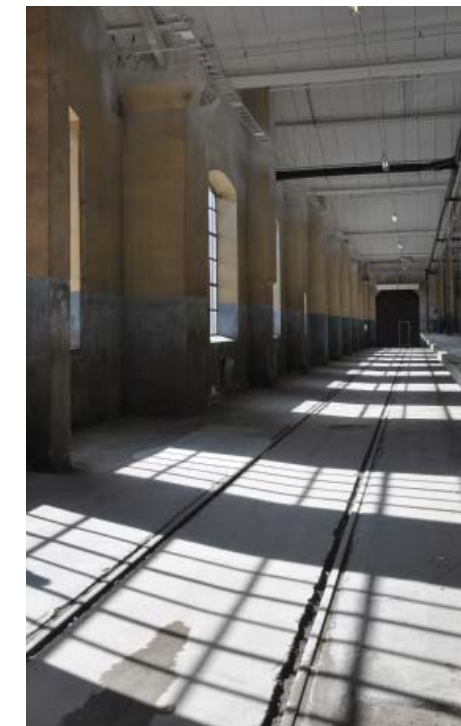
- Kraftfullheten och den strukturella rationaliteten i situationsplan, stommar och konstruktioner.
- Den självklara enkelheten i hallarnas rumslighet med den på samma gång funktionella, rumsskapande som dekorativa behandlingen av dagsljus.
- Det "äkta materialet" – Rohbaustil med exponerat, fogstruket tegel och natursten – förmedlar en vilja till ärlighet i uttrycket.
- Zettervall arbetade med ornamentet som gestaltsmedel, där mönstermurning och skulpturalt huggen natursten förstärker det arkitektoniska uttrycket.

Länge följde nybyggnader och tillägg den ursprungliga tematiken. Arkitektoniskt gjorde dock modernismen sitt inbrott på 1930-talet genom Birger Jonsson som SJ:s nya chefsarkitekt. Den befintliga strukturen togs som utgångspunkt för en rad tillägg som till sitt uttryck med platta tak, fönsterband i fasadliv samt slätputsade och gult avfärgade fasader tydligt kontrasterade mot befintlig bebyggelse. Bland den nya generationen byggnader märks snickar- polerar och tapetserarverkstaden, presenningsverkstaden, huvudlagret och truckcentralen.

Mer sentida tillägg anknäver genom sin materialverkan i tegel dels till områdets tidiga utbyggnadsetapper, dels genom sin allmänt återhållna modernism till funktionalismen.

Arkitektoniskt vittnar också CV-området om en föränderlighet. Allteftersom nya behov tillkommit eller försvunnit har verkstäder och förråd byggts till, byggts om eller rivits och ersatts med något annat. Energibesparingskäl har gjort att lanterniner och gjutjärnsfönster helt eller delvis satts igen.

## >>Identifikation av kulturhistoriskt värde



### *Socialhistoriskt värde – verkstadsindustrins arbetsvillkor och egnahembebyggelsen*

Verkstadsgårdar och verkstäder utgör en påminnelse om den tid då verkstadsarbetet till stor del skedde manuellt, understött av traverser och kranar.

I miljön vittnar flera byggnader och parkmiljöerna om en omsorg kring de anställdas arbetsvillkor. Parkmiljöerna fungerade som gröna lungor och badinrättningen i Ång- och kraftcentralen sörjde för de anställda med familjers hygien och Marketenteriet serverade ordentlig mat. Idag pågår fortfarande en lunchverksamhet i Marketenteriet om än i mycket mindre omfattning.

Egnahemsbebyggelsen i angränsande Rynninge och i Hagaby vittnar om hur människors bostadsförhållanden i staden förändrades kring sekelskiftet. Egnahemsrörelsen engagerade många CV-arbetare i Örebro som gemensamt organiserade sig kring idéer om trädgårdsstäder och självförsörjande köksträdgårdar. Tanken var att också arbetarklassen skulle få möjlighet att äga sin bostad och en bit mark. Även koloniområdet öster om CV är ett uttryck för detta.

### *Teknikhistoriskt värde – mekanisk verkstad i statlig regi*

Teknik och arkitektur är ouplösligt integrerat på CV. Verkstadshallarna byggdes och verkstadsgårdarna anlades ursprungligen kring den sekvens av reparationsåtgärder som lok, vagnar och övrig materiel behövde genomgå. För detta krävdes ett intrikat logistiskt system av spår och traverser för materiel samt gator och ytor i verkstäderna för de anställda att använda. I takt med förändringar inom organisationen och därav följande produktionstekniska förändringar kom verkstäder och ytor utomhus att användas på ett annat sätt. Byggnaderna är genom sin generalitet flexibla och låter sig nyttjas för andra ändamål vilket varit gynnsamt då ändringar i produktionen har behövt göras.

CV är ett extraordinärt industriminne genom att det trots moderniseringar är förhållandevis välbevarat. Kvar finns delar av äldre teknisk utrustning och byggnadsdelar ur vilka nedlagda funktioner kan utläsas, t.ex. de stora plangående golvtraverserna på vilka lok eller vagnar förflyttades till respektive serviceplats. Kvar finns även spår på vilka järnvägsmaterielen kördes

in i respektive verkstad. Även nyare teknisk utrustning har ett kulturhistoriskt värde genom att de i flera fall representerar samma företeelser som tidigare om än i mer sentida utförande.

En förutsättning för verkstädernas produktion har varit att hålla serviceverktyg och teknisk utrustning i skick. I bebyggelsen speglas detta ännu genom maskinverkstaden som fungerade som reparationsverkstad för CV:s serviceverktyg, utrustning och maskiner.

### *Autenticitet – bevarade samband och delar i en fungerande miljö*

Den bebyggelse som uppfördes under 1900-talets första årtionden är till största delen bevarad, endast en mindre andel har rivits vilket i ett nationellt perspektiv gör CV unikt.

Delar i den yttre miljön t.ex. teknisk utrustning som traverser har kontinuerligt bytts ut och nya spår till nya verkstäder har byggts. Bebyggelsen däremot har förändrats i förvånansvärt liten utsträckning med tanke på verksamhetens föränderliga natur där teknikskiften följt på varandra.

Graden av autenticitet är därför generellt att betrakta som hög genom att arkitektens yttre i de flesta fall har respekterats då ändringar och tillägg genomförts. Än mer anmärkningsvärt är att alla de stora hallarnas rumsligheter till stor del är bevarade, i vissa fall ända ner på detalj- och ytskiktetsnivå.

## >>Identifikation av kulturhistoriskt värde



### Upplevelsevärde

#### Arkitektoniskt värde – gedigen och funktionell gestaltning från helhet till detalj

Det arkitektoniska värdet hör samman med vilka förutsättningar som fanns i området. Styrande för strukturen och byggnaderna är markförhållandena med inslag av sankarpartier, moräner och berg i dagen, Svartåns och Lillåns sträckning, samt det tidigare anlagda Skebäcksspåret.

Detta förklarar t.ex. varför tomtens västra del bebyggdes först, den östra därefter och att området däremellan bebyggdes senare. Dessa förutsättningar är också orsaken till att området inte är ordnat kring ett antal parallella axlar utan har en arkitektoniskt välgörande variation genom den blygsamma riktningsförskjutning eller knäck som finns i zonen mellan den centralt belägna parken och vagnverkstaden.

De många och olika byggnadsvolymer är individuellt formade variationer på ett gemensamt tema som bildar en miljö med stora arkitektoniska kvaliteter. Kvaliteterna ligger både i områdets rumsligheter och i byggnadernas enskildheter samt relationerna däremellan. I de första

utbyggnadsetapperna har ingenting lämnats åt slumpen och stor omsorg har ägnats såväl detalj som helhet. Till den arkitektoniska helheten hör områdets parkmark, framför allt den mer formella parken i anslutning till entrén utmed Södra Grev Rosengatan. Parken fortsätter inne i området och ansluter till den utspärade naturmarken. Parken understryker den representativa funktionen och anlades ursprungligen med växtmaterial framtaget av SJ:s egen plantskola. Även om denna parkdel har reducerats avsevärt har den mycket stor betydelse för presentationen av CV-området.

#### Miljöskapande värde – slutna verkstadsmiljö mellan stad och natur

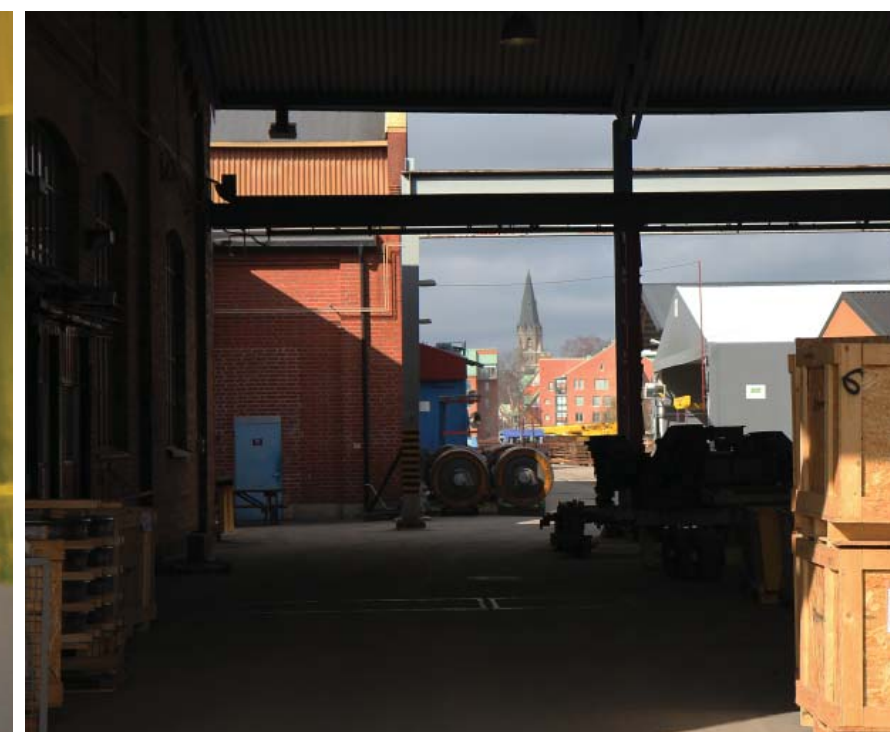
Summan av byggnader, spår, verkstadsgårdar, utspärade natur och park är ett karaktärsfullt industrilandskap vars miljöskapande värde består även när verksamheten på sikt upphör.

Den avgränsade och starkt funktionsbetingade miljön har med tiden kommit att ingå i den växande stadsstrukturen. CV:s speciella karaktär möter på olika intressanta sätt kvartersstaden i väster, den likaledes funktionsbetingade sjukhusmiljön i söder och egnahemsbebyggelsen i norr. Den representativa fronten mot Södra Grev Rosengatan utgör det viktigaste mötet med staden, men även det funktionella sambandet via spårdragningen i väster är starkt miljöskapande.

CV-området möter i öster även naturområdena närmare Hjälmarén. De hårdgjorda och grusade funktionsytorna mot öster kontrasterar starkt mot det gröna och fungerar som en urban utpost mot naturen. Kontrasten är historiskt intressant men av mindre värde för naturmiljön.

Området har på senare år gjorts mer tillgängligt genom att verksamheten i flera byggnader har upphört. Den tunga industrin finns kvar i halva området som fortfarande är instängslat och otillgängligt. Även instängslingen har ett kulturhistoriskt värde, vilket som företeelse kommer att finnas kvar så länge som verksamheten pågår.

## >>Identifikation av kulturhistoriskt värde



### *Symbol- och identitetsvärde*

CV-området är en indirekt symbol för SJ och för en tid då det statliga järnvägsbolaget hade en monopolställning. Den verksamhet som bedrivs på CV idag, i SJ:s efterföljd, är privat och bedrivs av företag som avknoppats från SJ och sålts av staten.

CV har under lång tid varit ett begrepp i Örebro, såsom den största arbetsplatsen, tillika en statlig verksamhet. Att vara statligt anställd med särskilda förmåner hade hög status och verkstadsarbetet krävde stor hantverksskicklighet. Därför växte det snart fram en stark identifikation och vikänsla. Särställningen hos de CV-anställda uppmärksammades även utifrån.

### *Kontinuitetsvärde – verkstadsfunktionen bevarad till vår tid*

I över hundra år har lok, vagnar m.m. reparerats på CV: en verksamhetskontinuitet som är anmärkningsvärt lång. I relativt stor omfattning utförs fortfarande arbetsmoment som förekommer i en mekanisk verkstad - svarvning, svetsning, slipning etc..

### *Sällsynthet/representativitet – högkvalitativ och enhetlig industrianläggning i omedelbar närhet till staden*

De delar av CV där verksamhet ännu bedrivs representerar något som är ovanligt i dag – en centralt belägen industri.

Närheten till Örebros innerstad är redan i dag påtaglig. I en nära framtid när delar av CV-området förtätas och närliggande områden bebyggs kommer bebyggelse att omsluta CV på alla sidor som därigenom att bli en integrerad del av staden.

### *Pedagogiskt värde – att läsa verksamheten i områdets struktur*

Verkstadsområdet erbjuder en enhetligt formad miljö sammanbunden genom en komplex struktur. Strukturen är ordnad på en plan yta och består av spår, gator, verkstadsgårdar, upplagsytor, tekniska anläggningar i den yttre miljön och byggnader med teknisk utrustning. Det flöde som denna struktur beskriver ger goda förutsättningar att förstå den verksamhet som bedrivs och bedrivs på området. Var lok och vagnar togs in och ut. Var i verkstäderna, hur och i vilka steg de reparerades. Var tillverkning skedde. Hur arbetarnas rörelsemönster på gårdar, gator och i byggnader såg ut. Vilka byggnader som hade en understödande funktion – centrallager, marketenteri, kontor, kraftcentral, tvätterier m.fl.

### *Patina – en av historiska spår förtätad miljö*

Patina är spår och förslitningar som över tid avsatts på ett föremål, en byggnad eller en miljö. På motsvarande sätt har CV formats av och slitits med sina verksamheter. Upplevelsen av området formas av delarna och deras materialitet - de många spåren, karaktärsfulla stadsrum, en industriell kärvhet, råa material, sofistikerad arkitektur och verkstädernas förtätade verksamhet.

## >> Identifikation av kulturhistoriskt värde



# Sammanfattande analyser - känslighet/tålighet

För en beskrivning av känslighet/tålighetsanalysens metodik se kapitel Metodik s. 7.

Analysen av begreppet känslighet/tålighet har tre nivåer – hög känslighet, känslig och tålig. Analysens resultat presenteras dels övergripande i kartor, dels i en katalog byggnad för byggnad. Analysens resultat är tänkt att användas som ett rådgivande planeringsunderlag avseende områdets kulturhistoriska värde, varför det finns en steglös övergång mellan dessa tre grova nivåer.

Hög känslighet för förändring är att betrakta som en miljö eller ett objekt som bör bevaras i sin nuvarande form men som på marginalen kan ändras varsamt samtidigt som det är fullt möjligt att utveckla objektets kulturhistoriska värde t.ex. genom att återskapa dolda eller förlorade kvaliteter.

Känslig för förändring är att betrakta som en miljö eller ett objekt där återhållsamhet bör iakttas avseende tillägg, skala och ändring. Tillägg kan göras måttfullt avseende skala och uttryck med utgångspunkt från befintlig miljö och objekt. Punktvisa ändringar kan göras om det måste ske som en följd av att andra samhällsintressen måste tillgodoses i planprocessen.

Tålig för förändring är att betrakta som en miljö eller ett objekt där större möjligheter finns för att göra ändringar.

Ändringarna kan dock behöva anpassas till vyer och siktlinjer som har betydelse för stadsbilden som helhet.

## Yttre miljö

I den sammanfattande kartan redovisas en karta med ytor i tre kulörer – röd för hög känslighet, lila för känslig och ljusbrun för tålig. Ytorna som redovisas ska också läsas som rumsligheter i staden d.v.s. gaturum, torgrum, rum som bildas kring ett spår eller spårrområde etc.

I ytorna redovisas känsliga strukturer t.ex. befintliga bevarade järnvägsspår eller stråk där spår funnits.

Ytterligare en nivå av redovisad känslighet är vyer som redovisas direkt på känslighet/tålighetskartan. Exempel på vyer är den längs CV:s södra bebyggelsefront eller vyn från industrispåret in i området.

## Bebyggelse

Även i den sammanfattande kartan över bebyggelsen används kulörerna röd, lila och ljusbrun. Byggnaderna redovisas som ytor på en karta men ska betraktas som byggnadsvolymer. Den känslighet som bedöms i analysen är främst byggnadens exteriör och stomme. Dock har bedömningen skett med kännedom om interiörens kvaliteter som givetvis avspeglar sig i exteriören.

## Prioritering

Högst har de delar som tydligast speglar verkstadsområdets historiska utveckling. Särskilt viktiga perioder är pionjärtiden och utbyggnadstiden under 1930-talet. Under pionjärtiden hade CV en nationell särställning i det statliga järnvägsnätet. Under 1930-talet tillkom en arkitektoniskt kontrasterande årsring i området som är ett uttryck för en i samhället spridd föreställning om det modernistiska projektets förträfflighet. De årsringar som tillkommit senare – under 1950-tal och 1980-tal är en bebyggelse av mer återhållsam och understödjande karaktär som visserligen speglar den tid i vilken de tillkom men med ett begränsat kulturhistoriskt värde.

Högt prioriterat är järnvägsnätet till området och inom området. Eftersom detta tar i anspråk stora ytor har ett urval gjorts som får representera övriga spår.

Inslaget av gröna miljöer är starkt i området, en kvalitet som i än högre grad kommer att behövas i den nya stadsdelen. Resterna av den formella parken har prioriterats högt eftersom den framhäver CV:s södra bebyggelsefront. Den hänger samman på ett naturligt sätt med de f.d. ängs- och hagmarker som bevarats mitt i området som en grön lunga. Därför har ängsmarkerna mitt i området också prioriterats högt.

# Analys av känslighet/tålighet, yttre miljö

## Beskrivning av olika områden

### A: Spårentrén

Spårdragningen tillsammans med portvaksbyggnaden har en hög känslighet för förändring. Om byggnaden eller spåret försvinner går en stor del av förståelsen för CV-områdets sammanhang med järnvägsnätet och dess förgrening in i området förlorad. Själva marken eller kontaktledningarna är däremot tåliga för ändring.

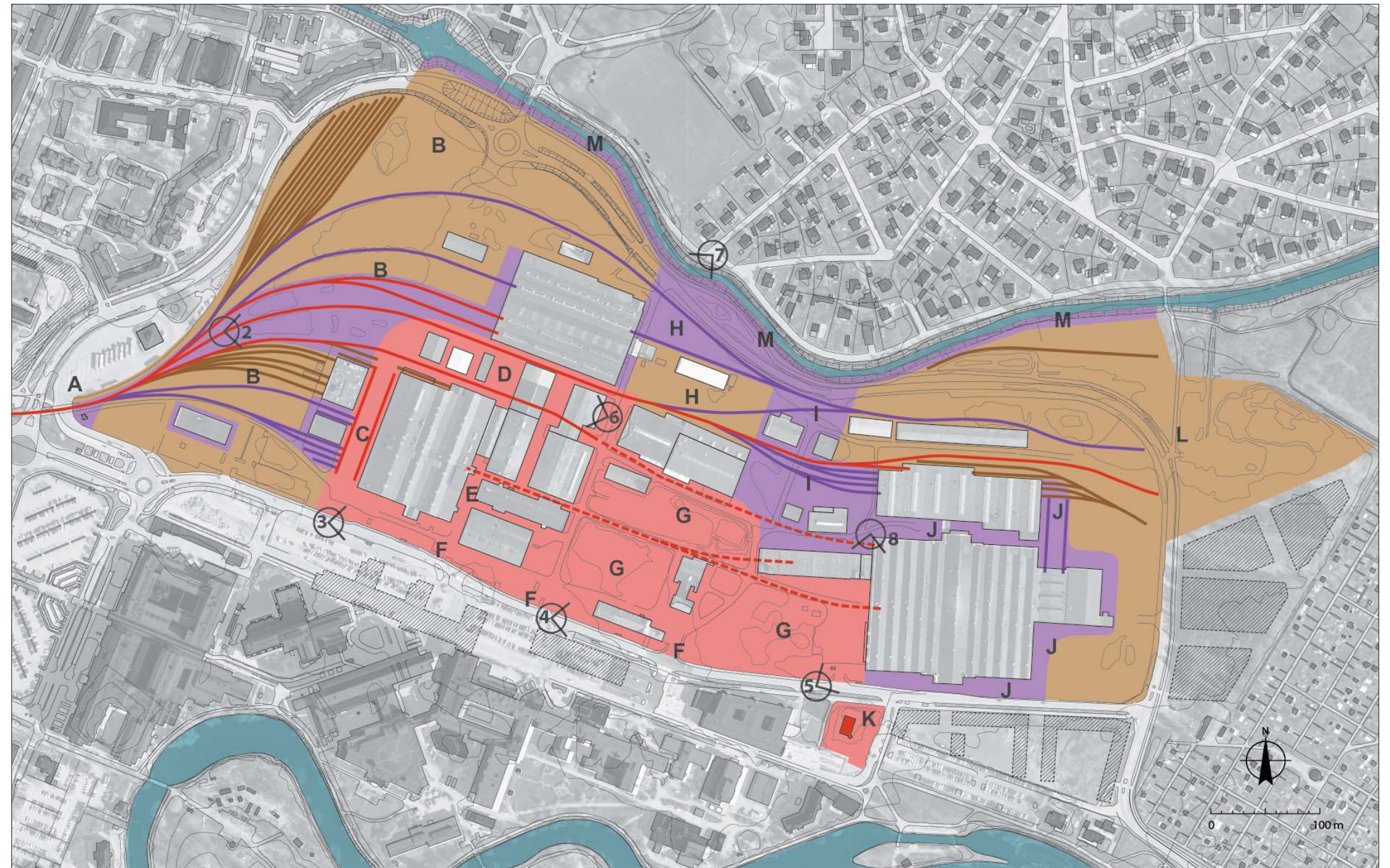
### B: Västra spår- och upplagsområdet

Spår- och upplagsområdet med sina karakteristiska mjuka kurvradier och ytor som representerar verkstadsområdets koppling med världen utanför har olika grader av känslighet och tålighet. Medan områdets representativa sida vetter mot Södra Grev Rosengatan så kan detta område sägas vara verksamhetens funktionella framsida. Spårsystemet är mycket värdefullt då det utgör områdets blodomlopp och dess orientering och förbindelser berättar om områdets verksamheter. I en prioritering har den centrala spårförgreningen som antingen leder fram till byggnader eller genom centrala delar av området bedömts ha hög känslighet för ändring. Där finns även en spåruren kran för förflyttning av materiel. De mer perifera spårerna och spårharpan i anslutning till f.d. maskinverkstaden har bedömts vara mindre känsliga för ändring. Spårharpan mot den sentida byggnaden Servicehallarna har bedömts som tålig. Vagnuppställningsplatsen i nordväst är mycket karaktäristisk för området och den enda bevarade i området. På grund av det perifera läget i förhållande till de centrala delarna i området har platsen givits en lägre prioritet.

Själva marken är till övervägande del tålig för ändring, fastän spår markerade som känsliga gärna ska synliggöras i markbehandlingen. Där marken markerats som känslig bör befintlig spårstruktur samt intilliggande byggnader vara vägledande för en framtida stadsstruktur.






### C: Rumslighet väster om Lokverkstaden med golvtravers

Rumsligheten väster om lokverkstaden har hög känslighet för ändring då det omges av verkstadsbebyggelse av högt värde. Dessutom finns här en bevarad golvtravers, en funktion som tidigare var vanligt förekommande i området. Bredden på rumsligheten hänger ihop med golvtraversen.



### Känslighet och tålighet: yttre miljö

Denna karta är en översiktlig sammanställning. För komplett bedömning hänvisas till beskrivande text. Tillsammans utgör de ett arbetsverktyg i den fortsatta planeringen av området.

	Hög känslighet för ändringar	<b>A</b>	Litterering
	Känsligt för ändringar		Vy
	Tåligt för ändringar		Landmärke

# >>Analys av känslighet/tålighet, yttre miljö

## **D: Rummet mellan Lokverkstaden och Plåtslagareverkstaden**

Västra delens centrala rum kringgärdas av två av områdets stora verkstadsbyggnader samt flera andra mindre verkstadsbyggnader vars takstruktur fortsätter som skärmtak över rumsligheten. Samtidigt löper flera av områdets huvudspår genom rummet. Den intrikata rumslighet som bildas har bedömts ha hög känslighet för ändring.

## **E: Fd. gatustruktur i lokverkstaden**

Gatustrukturen i anslutning till Lokverkstaden och de mindre tillhörande verkstäderna har bedömts ha hög känslighet för ändring. Det finmaskiga och intima gatunätet får sin kvalitet genom närheten till de karaktäristiska tegelbyggnaderna och bjuder på varierande utblickar. Gatorna utgör en värdefull kontrast till övriga storslagna rumsligheter i området.

## **F: CV-områdets representativa framsida**

CV:s södra bebyggelsefront med förbindande parkmark har genom historien varit områdets representativa ansikte ut mot staden. USÖ:s bebyggelsefront har på senare tid ryckt allt närmare CV-området och på så vis reducerat den representativa parkfronten. Trots detta, eller just därför, bedöms kvarvarande park, delvis omvandlad till parkeringsplatser och dylikt, ha hög känslighet för ändring. Endast åtgärder som stärker representativiteten och den sammanbindande funktionen är önskvärda i detta område.

## **G: Centrala parkmiljön**

Den centrala parkmiljön i området har bedömts ha hög känslighet för ändring och bör inte bebyggas eller hårdgöras då det är den enda större sammanhängande parkyta, ursprungligen hagmark, som har bevarats centralt i området. Parkområdet har dessutom en unik karaktär. Den unika karaktären grundar sig i den svagt kuperade upphöjda moränen som genomskurits av spår. Parken består av tre stora rektangulära ytor med björkskog som har sin motsvarighet i byggnadernas utsträckning. De tre ytorna kringgärdas av vägar och spår och CV-områdets speciella arkitektur.

## **H: Parkmiljö norr om Huvudförrådet**

Området är relativt grönt och innehåller flera spårsträckningar samt rester av en bergknalle som delvis har sprängts bort vid spårdragningen. I denna del finns även ett av CV-områdets skyddsrum. Denna del har bedömts som tålig för ändring förutom bergknallen som bedömts som känslig för ändring.

## **I: Öppet rum vid panncentralen**

Den centralt belägna rumsligheten har flera karaktärsdrag som är typiska för CV-området. Den kantas av byggnader med olika funktion och ålder och genomkorsas av flera spår och en spårharpa som direkt ansluter till Motorvagnsverkstadens portar. Ett nord-sydligt stråk mellan Panncentralen och Tvättinrättningen förbinder den närliggande Lillån med parkområdet mot söder. Närmast huvudförrådet har

marken tidigare varit bebyggd. Rumsligheten bedöms som känslig för ändring och bör till viss del bevaras obebyggd. Ett av spåren löper genom hela CV-området och har bedömts ha hög känslighet för ändring.

## **J: Skyddszon runt Vagnverkstaden**

En zon runt Vagnverkstaden har bedömts som känslig för ändring på grund av byggnadens höga kulturhistoriska värde och för att den fortfarande ska förbli synlig i stadsstrukturen. I zonen finns även delar av en marktravers, en av endast två bevarade i området.

## **K: Vattentornets bergskulle**

Den för landmärket Vattentornet så viktiga bergskullen har ett stort miljöskapande värde och hög känslighet för ändring, trots att den både skymts och delvis sprängts bort genom den nya vägdragningen och läkarutbildningshuset. Vägdragningen har också skurit av tomten från dess självklara tillhörighet – CV-området. Kvarvarande delar är viktiga att bevara som parkmark.

## **L: Östra upplagsområdet**

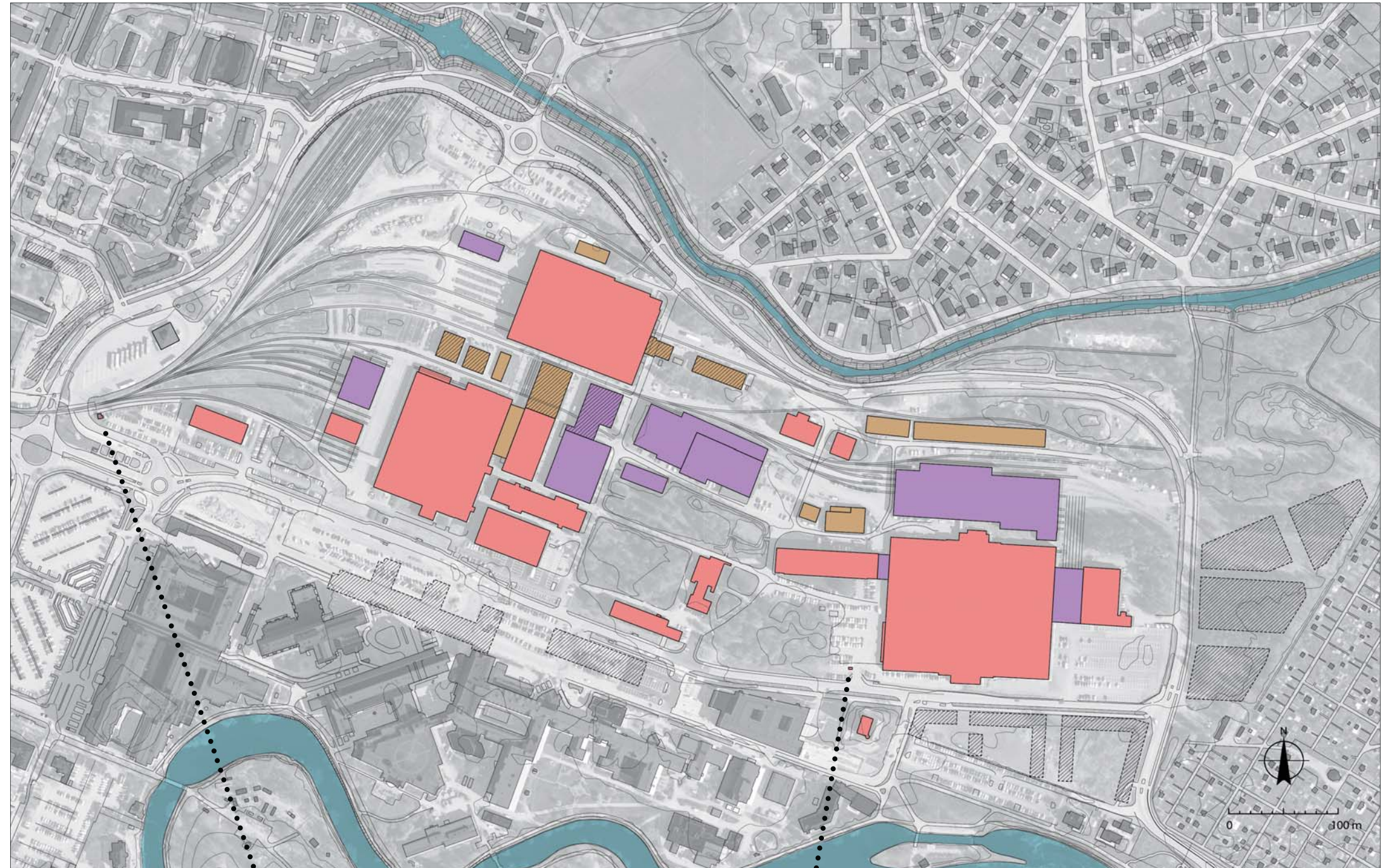
Perifer del av CV-området som till största delen är grusad med spårdragningar eller täckt med vildvuxen grönka. Området bedöms som tåligt för ändring. Kvaliteter i området är en mindre kulle i nordost och en förbindelse över Lillån mot Rynninge.

## **M: Zon längs Lillån**

Lillåns sträckning har styrt CV-områdets utbyggnad och utgjort en begränsning i norr. Det gröna stråket vid Lillån har utgjort en buffertzon mellan småhus och industri och bedöms därför som känslig för ändring. Särskilt viktiga siktrelationer till och från omgivningen att värna vid utveckling av området:

- Vy 1.** Vy från Södra Grev Rosengatan in mot CV-området. Här möter CV-området stadskärnan. Innan läkarutbildningshuset byggdes utgjorde vattentornet ett landmärke i vyn.
- Vy 2.** Vy över upplagsområdet med mjuka spårkurvaturer mot två av CV-områdets stora verkstadshallar samt en mängd understödjande byggnader. Vyn beskriver områdets funktionella framsida.
- Vy 3 - 5.** Sekvens av vyer som beskriver CV-områdets kvarvarande representativa framsida, samt vyer mot vattentornet.
- Vy 6.** Vy från CV-områdets västra centrala rumslighet mot Olaus Petri-kyrkan.
- Vy 7.** Vy från Stadsvägen i Rynninge mot CV-området och Plåtslagare- och Spårväxelverkstaden.
- Vy 8.** Vy från rumsligheten väster om Motorvagnsverkstaden mot vattentornet.

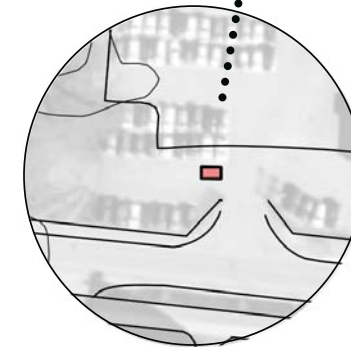
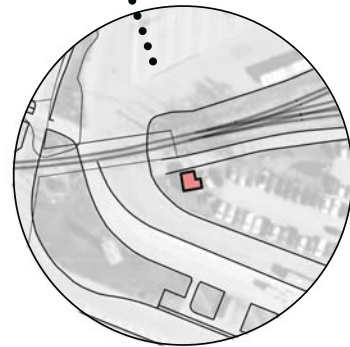
# Analys av känslighet/tålighet, bebyggelse



## Känslighet och tålighet: bebyggelse

Dessa kartor utgör en översiktlig sammanställning. För komplett bedömning hänvisas till del 2 -katalog. Tillsammans utgör de ett arbetsverktyg i den fortsatta planeringen av området.

-  Hög känslighet för ändringar
-  Känsligt för ändringar
-  Tåligt för ändringar



# Att ta tillvara och utveckla

## Förutsättningar

I dag står CV-området inför en omfattande utvecklingsprocess. En väsentlig del av området kommer i närtid att bli en integrerad del av staden. Samtidigt kommer den staketomgärdade verkstadsindustriella verksamheten att fortgå under överskådlig tid. Att en omvandling från industriområde till stadsdel får ske stegvis är gynnsamt genom att nybyggda delar hinner ”sätta sig” i stället för att allt omvandlas i ett svep. Verksamhetsområdets byggnader och verksamhet är visserligen instängslade idag, men ändå väl synliga och bidrar därmed till stadens karaktär. Nya CV kommer tillsammans med kvarvarande CV-verkstäder, USÖ, östra innerstaden, Alnängarna, Oset och Rynninge utgöra en ny tyngdpunkt i staden med en starkt varierande karaktär.

## Struktur och yttre miljö

### Topografi, park och f.d. ängsmark

Det representativa parkrummet som vid 1900-talets början anlades längs CV:s södra bebyggelsefront har till stor del avlägsnats som en följd av USÖ:s pågående expansion och Södra Grev Rosengatans nya sträckning. För att CV:s södra bebyggelsefront även fortsättningsvis ska kunna lyftas fram på ett värdigt sätt är det viktigt att den parkyta som är kvar utvecklas på ett medvetet sätt och att ytterligare bebyggelse i denna zon undviks.

De tre kvarvarande parkytorna har en unik naturparkskaraktär. De har ett upphöjt läge, de omkransas av allmänt tillgängliga vägar och historiska byggnader och deras storskalighet avspeglar CV-områdets informella kvartersstruktur. De kan sägas vara ursparade kvartersstora tomter som samspelar med omgivande kvartersstora byggnader. Den allmänt tillgängliga parken med sina uppvuxna träd och den kvartersstora strukturen är viktigt att ta tillvara. Området är påfallande plant, men en del ängsmark med berg i dagen har bevarats trots att nivellering skett inför anläggandet av ytor och uppförandet av byggnader. Dessa högre liggande delar har fungerat som naturliknade inslag i en varierad parkmiljö som uppträder på flera platser i den i övrigt hårdgjorda miljön. Att ta tillvara denna resurs är av största vikt i en tät stadsmiljö där uterummet är en viktig del av vistelsemiljön.

Några i sammanhanget mindre viktiga grönytor finns norr om Huvudförrådet. Den utsparade bergknallen med uppvuxna träd utgör dock en resurs som kan kopplas till rummet.

1930-talets tillägg i området tog befintlig parkstruktur som utgångspunkt och bearbetade den. På senare år har t.ex. parkeringsytor tillskapats i området trots medvetenhet om den arkitektoniska idén bakom grönstrukturen. Framtidens grönstruktur bör bjuda på

tillägg som formas med medvetenhet om områdets historia och befintliga parkkvaliteter. Samtidigt kan befintliga kvaliteter tas tillvara och vissa misstag rättas till.

### Spår, gator, verkstadsgårdar och upplagsytor

Verkstadsområdet består till största delen av spårområden, gator, gator med spår i, verkstadsgårdar och upplagsytor, hårdgjorda eller grusade.

Summan av de spårsträckningar som finns i området utgör en starkt strukturerande faktor, både genom raka spårdragningar och mjuka spårkurvaturer. Kopplingarna mellan spår och olika funktioner har styrts var t.ex. olika byggnader har förlagts. Att i den omvandlade miljön integrera fysiska järnvägsspår eller ”spår” av järnvägsspår är ett sätt att spegla kulturhistorien i stadsdelen. Här är enskilda spår och spårharpor som leder in i byggnader viktiga, men även bevarade spår som löper genom hela området.

En särskilt viktig spårdragning är in- och utfarten till CV, där det enda stickspåret från huvudbanan vid Örebro Central förgrenar sig in i området. Det är den plats där CV-området först presenteras inifrån centrum. Kombinationen av spår som leder in i området och det lilla portvaktshuset gör det möjligt att förstå CV:s samband västerut och förutsättningen för hur området strukturerats.

Den tidigare spårdragningen genom områdets centrala parkrum är en sträcka som med fördel skulle kunna rekonstrueras. Ett rekonstruerat spår skulle bidra pedagogiskt till att förstå hur vagnverkstaden och tapetserarverkstaden hängt ihop med övriga verkstäder och det förklarar även den speciella skärningen genom parkens moränrygg.

På upplagsytorna har råvaror lossats, lastats och förvarats i ett ständigt pågående kretslopp. På spårområdena har lok, vagnar och hela tågset rullats in, ut och ställts upp. Detta kan tjäna som inspiration då torgytor och spårområden ska programmeras och möbleras. På verkstadsgårdarna har arbete pågått vilket med fördel kan tjäna som influens för det framtida stadsliv som kommer att pågå på områdets platsbildningar.

Gatunätet kring lokverkstaden är tätt och intimt medan det i öster kring vagnverkstaden och områdets västra del är mer storskaligt där det an knyter till grönområden, upplagsytor och spårområden. Utgångspunkten bör vara befintligt gatunät och utifrån det göra kompletterande gatusträckningar.

Stora golv- och marktraverser funnits på ett antal ställen inom och utom verkstäderna. Av dessa finns endast en fungerande marktravers kvar väster om Lokverkstaden, samt delar av en travers öster om Vagnsverkstaden. Att ta tillvara dessa tekniska installationer betyder

# >>Att ta tillvara och utveckla

mycket för förståelsen av hur verksamheten fungerat. Även andra markbundna spår från verksamheten ger historiska ledtrådar och bidrar till miljöupplevelsen, t.ex. upplagsytor täckta med järnhällar.

Markbehandlings grova och industriella utförande är en kulturhistorisk kvalitet att utgå ifrån i de fall befintliga gator och platser ändras och då nya tillfogas. Det innebär t.ex. att man i möjligaste mån undviker uppdelning av ytorna i olika nivåer.

## Byggnader

Eftersom området som helhet har ett högt kulturhistoriskt värde är kommunen och Jernhusens utgångspunkt att merparten av områdets byggnader ska bevaras och utvecklas. Den höga exploateringsförväntan som finns på området, i kombination med att en ny gatustruktur måste skapas kommer dock att innebära att ett antal byggnader måste rivras. En sådan prioritering bör göras på ett välavvägt sätt så att de kulturhistoriska värden som går förlorade till delar kompenseras med att förlorade kulturhistoriska kvaliteter återskapas.

Att välja rätt användning och rätt brukare är väsentligt för att kunna få ut den fulla kulturhistoriska potentialen hos en byggnad. Ett uppenbart exempel är marketenteriet som skulle kunna bli en restaurang mitt i områdets gröna lunga. Panncentralens höga rumslighet men ändå hanterliga mått kan fungera för allt från föreläsningssal till gudstjänstlokal.

CV:s södra bebyggelsefront har alltid varit områdets representativa ansikte ut mot staden. Att ta tillvara synligheten i denna sekvens av byggnader, bland vilka vattentornet fungerar som ett effektivt landmärke, är särskilt viktigt idag då USÖ:s bebyggelsefront förflyttats allt närmare CV-området. Parkmiljön som fungerat sammanbindande för den representativa fronten har skadats vid omdragningen av gatan. Att tillfoga fronten ny grönska skulle understryka vikten av den och stärka dess representativitet.

I arbetet med att ta tillvara områdets historia bör de kvarvarande byggnaderna spegla CV:s olika tidsepoker, dess olika funktioner och hur verkstadsområdet fungerade som en sammanhållen enhet för reparation och produktion.

Den omfattande exploateringen innebär att flera äldre byggnader kommer att inpassas i en kvartersstruktur med högre byggnader och därmed inte längre kommer att kunna uppfattas från längre håll. För att ta tillvara de äldre byggnadernas karaktärsskapande funktion i den nya stadsdelen är det angeläget att de får ta lika stor plats i gaturummen som den nya bebyggelsen. Det uppnås bäst genom att låta nya och gamla byggnaders fasader i möjligaste mån ha samma fasadliv i gaturummen. Då kan byggnaden upplevas utmed en längre gatusträckning. Om detta inte är möjligt kan en mindre förplats skapas framför den äldre byggnaden. Då

förblir den synlig i den nära gatumiljön, men bidrar inte lika mycket till gatumiljöernas karaktär.

De förändringar som enskilda byggnader har genomgått är tillbyggnader, avgränsade rivningar och ombyggnader. Förändringarna är i de flesta fall att betrakta som en tillgång som bör tas tillvara, då de berättar om en ändring i verksamheten och deras uttryck speglar en särskild tid.

Tillbyggnader där flera byggnader sammanfogats har ibland påverkat den historiska gatustrukturen negativt. De storskaliga byggnadskomplexen är också svåra att infoga i en ny stadsstruktur där äldre byggnader ingår som en naturlig del. Därför kan det till och med vara av kulturhistoriskt intresse att riva vissa tillägg så att man återskapar ett värde som gått förlorat. Sekundära skärmtak är exempel på tillbyggnader som kan avlägsnas i syfte att åstadkomma det sammanhängande stadsrummet. Samtidigt kan skärmtaken skapa speciella rumsliga kvaliteter. Därför kan även skärmtak och deras lägen ses som en resurs som kan återbrukas eller nytolkas.

Även ombyggnader berättar om verksamhetens utveckling och skapar en mångfasetterad miljö där den ursprungliga genomtänkta arkitekturstilen bryts mot inslag som formats av krassa funktionskrav. Till ombyggnader som inte lika tydligt speglar verksamheten

kan istället nya funktioner lokaliseras. På så vis kan mer av den ursprungliga arkitekturen sparas.

Ibland har bärande kvaliteter i den ursprungliga arkitekturen gått förlorade vid en ombyggnad, kvaliteter som är möjliga att återskapa. Ett exempel på en vilande resurs på det är verkstadshallarnas högt sittande fönsterband och lanterniner, som om de åter togs upp skulle ge interiörer som flödar av ljus.

Ett antal byggnader skulle väsentligt kunna lyftas tillbaka till en ursprunglig och arkitektoniskt högre nivå. Ett tydligt exempel på det är Tapetserarverkstaden mitt i området. Bottenvåningen med sin höga våningshöjd var ursprungligen mer uppglasad än idag med dubbla fönsterrader och mörka fasader. Även fönstrens kulör var mörk i hela byggnaden. I takt med att byggnaden ändrats har den ursprungligt höga arkitektoniska verkshöjden förläckats. I samband med en ombyggnad kan flera av de förlorade kvaliteterna i exteriören återskapas.

De tre största verkstadslokalerna är genom sina stora kulturhistoriska värden och planmått en utmaning: men kan om deras kulturhistoriska kvaliteter respekteras och att de utreds på ett arkitektoniskt kreativt sätt sannolikt nyttjas för allt från utbildning, över mässor till saluhallar och utställningar. Det är viktigt att byggnadernas ursprungliga utsträckning bevaras och att deras fasader

## >>Att ta tillvara och utveckla

och taklandskap respekteras vid omvandlingen. Därtill kommer den korresponderande inre stommen och rumsligheterna i form av genomgående skepp.

De tre byggnaderna är synnerligen värdefulla med skiljer sig åt genom sin placering i området och sin förändringshistoria.

Den ursprungliga lokverkstaden är genom sitt centrala läge är synlig både utifrån och inifrån området och kommer därmed att få en betydelsefull symbolverkan i den nya stadsdelen. Samtidigt har byggnaden förändrats och byggts till genom åren vilket gör att det finns möjligheter till ändringar av interiören och taklandskapet som inte påverkar den centrala rumsligheten. Till de tillbyggda fasaderna kan ombyggnader lokaliseras så att man på så vis kan bevara de ursprungliga fasaderna.

Plåtverkstaden är en del av den sammanhållna bebyggelsemiljön runt lokverkstaden inne i området och har en direkt koppling till spårområdet varför det är viktigt att värna denna koppling samt byggnadens fasader och volym i det fortsatta arbetet. Större ändringar bör lokaliseras till de tillbyggda delarna mot norr som visserligen är värdefulla men har ett mer perifert läge i området.

Vagnverkstaden är en exceptionell byggnad genom sin stora utbredning och slående taklandskap, genom sitt

framskjutna läge mot parken och Södra Grev Rosengatan och genom sin välbevarade karaktär, även interiört. De storslagna interiörerna tål att delas upp i mindre delar men byggnadens yttre, även taklandskapet, är en historisk resurs som inte lättvindigt kan förhandlas bort.

## Del 2, byggnader Statens Järnvägars Centralverkstad i Örebro



# Lokverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

Hög känslighet

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43012



## Kulturhistoriskt värde

Lokverkstaden är en av CV-områdets viktigaste byggnader och har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den var den första byggnaden som uppfördes och hade en central funktion i den ursprungliga anläggningen. Idag är lokverkstaden en av tre stora verkstadsenheter på området och fortfarande i bruk.

Lokverkstadens läge i området gör den starkt miljöskapande. Den utgör en del av områdets representativa framsida sett från staden och Södra Grev Rosengatan samtidigt som den inne i området är en del av den sammanhållna industrimiljön.

Byggnaden visar genom sina om- och tillbyggnader på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid, samtidigt som den ursprungliga karaktären till stora delar har bevarats.

## Känslighet/tålighet

Lokverkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde.

Ändringar av byggnadens volym bör undvikas.

Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras.

Interiört bör större rumsvolymer och synlig stomme respekteras. Att återställa taklanterniner och gjutjärnsfönster vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet.

## Ursprunglig utformning och funktion

Lokverkstaden var en av de första byggnaderna som uppfördes 1900-1902 efter ritningar från Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zetterwalls ledning. Då kallades den "Lokomotivuppsättningsverkstad och maskinverkstad"

Byggnaden uppfördes i rött handslaget tegel med mönstermurning och dekorativa partier av gult och brunt hårdbränt tegel. Valvöppningar över fönster och portar murades med gult tegel. Byggnadens uttryck har en rustik karaktär med medeltida inspiration. Takkonstruktionen är uppbyggd i skepp med fackverk och pelare i stål. Från början var byggnaden treskeppig med en sidobyggnad. I den södra fasaden skjuter det mellersta skeppet ut längre än de övriga och har en rak horisontell avslutning. De omgivande skeppen har i den översta våningen en fönsterrad med ett kolonettgalleri, vilket är ett medeltida arkitekturmotiv. I de stora fönsteröppningarna finns tätspröjsade gjutjärnsfönster. Taket är av trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner.

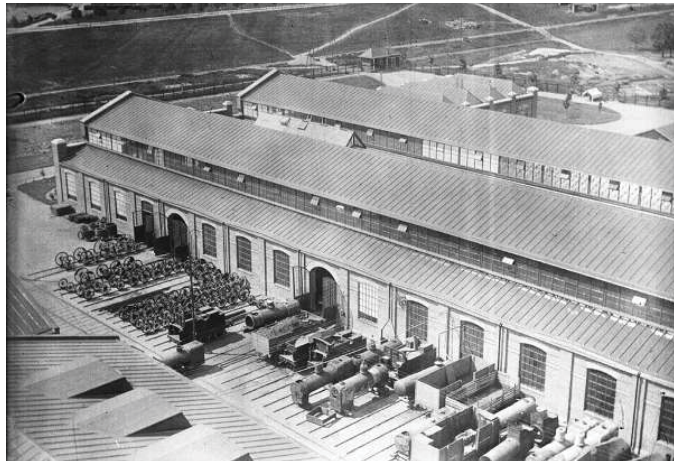
Längs med det mellersta skeppet låg en golvtraversbana, och i de omgivande skeppen fanns uppställningsspår där lokomotiven reparerades. Det fanns två stycken 33 tons taktraverser på 7,4 meters höjd över golvet, som kunde lyfta de tyngsta lokomotiven från sina hjul. Det fanns även 5 tons taktraverser för mindre och hastigare

lyft. I gränsen mellan lok och maskinverkstaden fanns ett avdelat förråd med loftvåning där kontorslokaler inrymdes för verkmästare, järnvägsläkare och förmän.

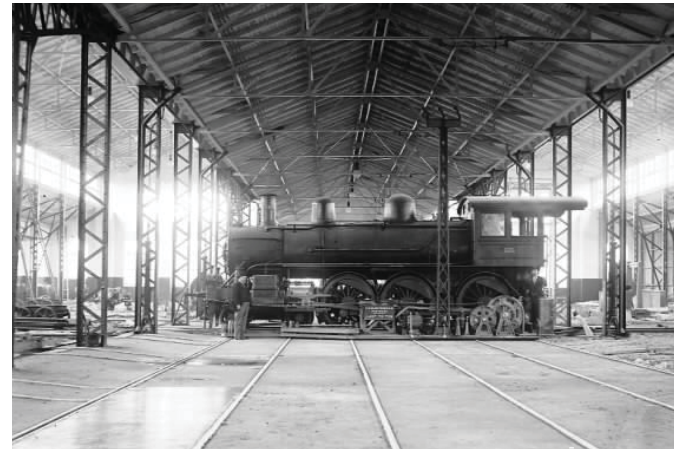
## Förändringar

År 1919 uppfördes i anslutning till lokverkstadens västra fasad en större maskinverkstad. Byggnadens östra gavel anslöt sig öppet till lokverkstaden. Under 1920-talet gjordes en hel del förändringar bl.a. tillbyggnader av de norra och södra gavarna och lokverkstaden utvidgades för att också kunna utföra elloksreparationer. Under 1940- och 50-talen gjordes tillbyggnader västerut och det tillkom en verkstad för revision av elektriska motorer och transformatorer. På 1980-talet genomgick lokverkstaden en modernisering och bl.a. revs maskinverkstaden delvis för att ge plats åt en nord-sydlig marktravers längs med lokverkstaden. Det som återstår av maskinverkstaden används idag om komponentförråd. Av energisparskäl har taklanterninerna satts igen och ersatts med elbelysning. De ursprungliga lanterninerna finns i regel kvar bakom isolerskivorna och är därmed möjliga att återställa. Även övre delen och i vissa fall hela gjutjärnsfönstren är igensatta av samma anledning. Bättre värmeisolering har kunnat uppnås genom att karm och båge har lagts till innanför de befintliga fönsterkarmarna. Portarna är genomgående utbytta.

# >> Lokverkstad



Vy över lokverkstadens östra fasad före tillbyggnaden. Då användes området framför fasaden för uppställning av hjul m.m. Foto 1906. Källa: Örebro stadsarkiv



Lokverkstadens mittskepp med lokomotiv på golvtraversbanan. Foto 1902. Källa: Örebro stadsarkiv



Vy södra fasaden. Foto 2017



Ett av sidoskeppens södra fasad med kolonettgalleri i den översta våningen. Foto 2017



Lokverkstadens södra fasad. Foto 1902. Källa Örebro stadsarkiv



Lokverkstadens nordöstra fasad. Foto 1910-tal. Källa Örebro stadsarkiv



Detalj fasad med mönstermurning. Foto 2017



Lokverkstadens norra fasad. Foto 2017



Lokverkstadens sydöstra hörn Foto:1909. Källa Örebro stadsarkiv



Lokverkstadens nordvästra hörn. Möte mellan byggnadens årsringar. Foto 2017



Längs med lokverkstadens västra fasad löper en marktravers. Foto 2017



Upplag längs med lokverkstadens östra fasad. Foto 2017

# Hjulverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Hjulverkstaden har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till den ursprungliga anläggningen och fungerade som stödjande funktion till lokverkstaden. Byggnaden är fortfarande i bruk.

Hjulverkstadens läge i området gör den starkt miljöskapande inne i den sammanhållna industrimiljön.

Byggnaden visar genom sina om- och tillbyggnader på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid, samtidigt som den ursprungliga karaktären till stora delar har bevarats.

## Känslighet/tålighet

Hjulverkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Ändringar av byggnadens volym bör undvikas. Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras. Interiört bör större rumsvolymer och synlig stomme respekteras. Att återställa taklanterniner och gjutjärnsfönster vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43013



## Ursprunglig utformning och funktion

Ursprungligen uppförd som plåtslageriverkstad 1900-02 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning.

Byggnadens invändigt bärande stomme är ett stålfack med två pelarrader. Norra fasaden förbereddes för en utbyggnad genom att gavelväggen först byggdes i trä, medan övriga ytterväggar var av tegel. Byggnaden förlängdes 1906 på det planerade sättet med ett ångpannerum och en snickarverkstad i övre våningen.

Mellan lokverkstaden och denna verkstad löpte uppställnings- och traversspår. Den ursprungliga plåtslageriverkstaden hade stampat jordgolv med tillsats av svarv- och hyvelspån av gjutjärn, men den stora plåtsaxen stod på betong. Taket uppfördes i trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner.

## Förändringar

I samband med att den nya stora plåtslageriavdelningen uppfördes 1910 gjordes byggnaden om till hjulverkstad. På 1930-talet utfördes en ombyggnad, bl.a. fick kontorsdelen fönsterpartier i trä.

1987 tillkom en hjullagerhall mellan lok- och hjulverkstaden vilket innebar att de båda verkstäderna byggdes ihop i norra änden. Samtidigt renoverades och moderniserades hjulverkstaden, bl.a. med nya vikportar. Interiören fick också en konstnärlig utsmyckning som uppmärksammades i arbetsmiljösammanhang. På södra fasaden har portar och fönster murats igen

och ersatts med smygar som markerar de ursprungliga muröppningarna. De ursprungliga taklanterninerna är ombyggda. En utvändigt utrymningstrappa från kontorets övervåning har också tillkommit.



Hjulverkstadens sydvästra hörn. Foto: 2017



Det första reparerade lokomotivet utanför norra fasaden som då var i trä. Foto 1902

Källa: Örebro stadsarkiv



Östra fasaden. Foto: 2017



Södra fasaden. Foto: 2017

# Komponentförråd f.d. Maskinverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43008



## Kulturhistoriskt värde

Komponentförrådet har ett högt kulturhistoriskt värde. Den hör till den ursprungliga anläggningen och var sammanbyggd med lokverkstaden. Byggnaden är fortfarande i bruk men har genom rivning mer än halverats i storlek och förlorat det direkta sambandet med lokverkstaden. Trots detta är byggnadens kvarvarande fasader välbevarade och miljöskapande i den sammanhållna industrimiljön. Byggnadens enkla plåtfasad mot öster vittnar om områdets föränderlighet och verksamhetens ibland krassa funktionsanpassningar.

## Känslighet/tålighet

Komponentförrådet har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Det berör främst byggnadens ursprungliga fasader och takvolym där endast smärre förändringar som respekterar byggnadens arkitektur kan utföras. Fasaden mot öster är däremot mer tålig för förändring vilket även omfattar byggnadens utsträckning.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes ursprungligen 1919 efter ritningar av Kungliga Järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Då var den en större maskinverkstad väster om lokverkstaden och byggnadens östra gavel anslöt sig öppet till lokverkstaden. Taket uppfördes i trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner. En 6 tons taktravers löpte på 5,5 m höjd över golvplanet. Här fanns merparten av alla arbetsmaskiner som behövdes för lokreparationerna. Med undantag för de maskiner som behövdes för bearbetning av axlar och hjul, de fanns i hjulverkstaden.

## Förändringar

Byggnaden revs delvis 1980 och det som återstår av byggnaden används idag som komponentförråd. Åt öster fick byggnaden en plåtfasad som tydligt berättar om händelsen.



Maskinverkstadens exteriör 1920-tal.  
Källa: Örebro stadsarkiv.



Interiör maskinverkstaden 1920-tal.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Byggnaden revs delvis på 1980-talet vilket resulterade i att den östra fasaden idag är av plåt. Foto 2017

# Servicehallarna

## Kulturhistorisk klassificering

### Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

### Känslig

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser finns

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43009



## Kulturhistoriskt värde

Servicehallarna har ett visst kulturhistoriskt värde. Den representerar en av CV-områdets senare årsringar och är fortfarande i bruk. Byggnaden har ett miljöskapande värde i den sammanhållna industrimiljön på grund av sitt läge och de röda tegelfasaderna. Byggnaden vittnar om verksamhetens föränderlighet och på samma gång hur spårsystemet under alla år utgjort en förutsättning för området.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring. Servicehallarnas miljöskapande värde som del av den sammanhållna industrimiljön, det röda teglet och sambandet med spårsystemet bör beaktas.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes väster om lokverkstaden 1980 som servicehallar för el- och dieselfordon. Här kontrollerades bl.a. järnvägsfordonens utrustningar och funktioner, de tvättades, målades m.m. Byggnaden är integrerad i områdets spårstruktur.

Servicehallarna har ett enkelt och modernistiskt uttryck samtidigt som den med sin materialverkan i tegel anpassar sig till de ursprungliga verkstäderna.



Vy östra fasaden. Foto 2017



Vy västra fasaden. Foto 2017



Vy norra fasaden. Foto 2017

# Motorprovhall

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Känslig**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser f<sub>hns</sub>

## Kulturhistoriskt värde

Motorprovhallen har ett visst kulturhistoriskt värde. Den representerar en av CV-områdets senare årsringar och är fortfarande i bruk. Byggnaden har genom sin placering ett begränsat miljöskapande värde i den sammanhållna industrimiljön, men den har en väl genomförd modernistisk arkitektur vars röda tegelfasader anknyter till de äldre verkstadsbyggnaderna.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring på grund av dess välbevarade fasadarkitektur.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43010



## Ursprunglig utformning och funktion

Motorprovhallen uppfördes på 1960-talet efter ritningar av Bantekniska byråns arkitektavdelning. Ursprungligen fungerade byggnaden som en provhall för dieselmotorer och kompressorer till järnvägsfordon. I senare tid har byggnaden fungerat som en provhall för kompressorer, rengöring och kontroll av hjullager samt för revisioner och reparationer.

Servicehallarna har ett enkelt och modernistiskt uttryck samtidigt som den med sin materialverkan i tegel anpassar sig till de ursprungliga verkstäderna.



Vy södra fasaden. Foto 2017



Vy östra fasaden. Foto 2017



Södra fasaden. Möte mellan motorprovhallen och plåtslagareverkstadens resliga gavelparti. Foto 2017

# Presenningsverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser finns

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl



## Kulturhistoriskt värde

Presenningsverkstaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Funktionen fanns redan när området etablerades, men dagens byggnad tillkom på 1930-talet. Den är en av fyra byggnader som representerar funktionalismens årsring på CV-området och som bryter mot den ursprungliga tegelarkitekturen. Genom den sentida renoveringen har byggnadens tidstypiska kvaliteter återskapats. På grund sin perifera placering har den ett begränsat miljöskapande värde som del av den sammanhållna industrimiljön, men utgör samtidigt CV-områdets synligaste västra utpost mot staden.

## Känslighet/tålighet

Presenningsverkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av sina tidstypiska kvaliteter.

## Ursprunglig utformning och funktion

Presenningsverkstaden uppfördes 1937 efter ritningar av Bantekniska byråns arkitektkontor under Birger Jonsons ledning. Byggnaden ersatte en äldre presenningsverkstad i trä som revs.

Den bärande konstruktionen är av betong vilket möjliggör stora fönsteröppningar. Den släta fasaden, de stora fönsteröppningarna med fönsterbandskaraktär och det platta taket ger byggnaden en funktionalistisk karaktär

## Förändringar

1976 flyttades verksamheten över till Ånge och byggnaden användes därefter en period som apparat och instrumentverkstad. De stora fönsterpartierna sattes delvis igen. Byggnaden har dock nyligen renoverats och återfått mer av sin ursprungliga karaktär.



Syrummet i den tidigare presenningsverkstaden som revs 1936. Foto 1904. Källa Örebro läns museum



Presenningsverkstaden under uppförande. Foto 1937 Samuel Lindskog. Källa Örebro läns museum



Vy västra fasaden. Foto: 2017



Del av östra och norra fasaden, till höger i bild syns komponentförrådet. Foto: 2017

# Portvaktsbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

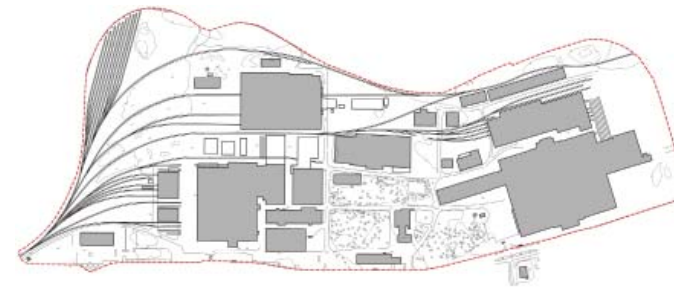
Portvaktsbyggnaden tillsammans med spårdragningen har ett högt kulturhistoriskt värde. Byggnaden har utgjort den viktigaste funktions- och vardagscentrén till området sedan 1950-talet. Funktionen har funnits på samma plats sedan området etablerades. Det är den del av CV som först möter staden och som ligger till grund för hela strukturen inom CV-området.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden tillsammans med spårdragningen har en hög känslighet för förändring. Om byggnaden eller spåret försvinner går en stor del av förståelsen för CV-områdets sammanhang med järnvägsnätet och dess förgrening in i området förlorat.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl



## Ursprunglig utformning och funktion

Portvaktsbyggnaden vid CV-områdets västra grind uppfördes 1953. Den ersatte då en tidigare träkur som var ritad 1901 av Folke Zettervall. Portvaktsbyggnaden är byggd av putsad lättbetong och sockeln är klädd med klinkerplattor. Runt fönstren finns karosseripanel vilket var högsta mode vid denna tid.

## Förändringar

Idag används byggnaden inte och har fönstren satts igen med plywoodskivor.



Portvaktshuset. Foto: 2017



Vy spårentré in på CV-området. Foto: 2017



Spår som fortsätter in mot staden. Foto: 2017

# Plåtslagareverkstad samt spårväxel- och dieselmotorverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

Hög känslighet

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden är en av CV-områdets viktigare byggnader och har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till de tidigaste byggnaderna i området, är en av tre stora verkstadsenheter på området, samt är fortfarande i bruk.

Plåtslagareverkstadens läge i området gör den starkt miljöskapande. Det resliga västra gavelpartiet utgör en front mot staden samtidigt som byggnaden inne i området är en del av den sammanhållna industrimiljön. Sambandet mellan spårssystemet och verksamheten är tydlig då flera spår löper in i byggnaden.

Byggnaden visar genom sina om- och tillbyggnader på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid, samtidigt som den ursprungliga karaktären till stora delar har bevarats.

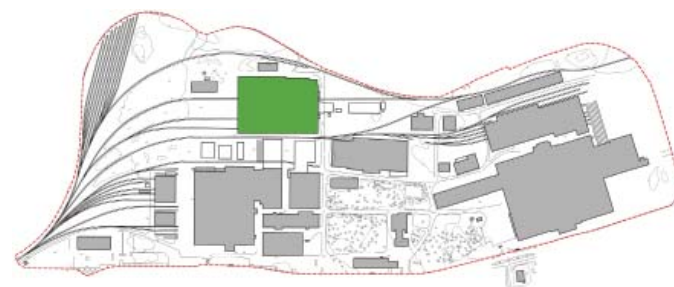
## Känslighet/tålighet

Byggnaden har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Ändringar av byggnadens ursprungliga volym bör undvikas. Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras. Interiört bör större rumsvolymer och synlig stomme respekteras. Att återställa taklanterniner och gjutjärnsfönster vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43011



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1908-09 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Ursprungligen fungerade byggnaden som plåtslagareverkstad och 1918 utökades byggnaden med en spårväxelverkstad och en gemensam avdelning med arbetsmaskiner. Från början användes plåtslageriverkstad för reparation och nytillverkning av ångloksspannor, tillverkning av broar, vändskivor, snöplogar m.m. När ångloksreparationerna helt upphörde 1935 användes större delen som dieselmotorverkstad, en mindre del som plåtslageriverkstad och resterande del för spårväxeltillverkning.

Takkonstruktionen utfördes i fem parallella skepp med stålfackverk och pelare. De tre mellersta skeppen är försedda med två ovanför varandra löpande traversbanor. Taket uppfördes i trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner. Spårväxelavdelningen var utrustad med en stor schablonfräsmaskin för växeltungor, hyvelmaskiner, svarvar m.m.

## Förändringar

1918 genomfördes en större utbyggnad österut och 1935-36 inreddes en motorreparationsverkstad med avskiljande vägg mot plåtslageriet i byggnadens hela längd. På 1940-talet gjordes ytterligare utbyggnader norrut, bl.a. för en snickerierhet. Byggnadens fönster är

ursprungliga men alla portar är utbytta och lanterninerna igensatta.



Siktlinje mot byggnadens östra gavelparti från Rynninge. Foto 2017



Vy västra fasaden. Foto 1916. Källa: Örebro stadsarkiv



Interiör plåtslagarverkstaden mellersta skeppet. Foto 1910-tal. Källa: Örebro stadsarkiv



Västra fasadens resliga gavelparti. Foto 2017

# Kontor och plåtförråd med skärmtak

## Kulturhistorisk klassificering

### Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

### Känslig

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

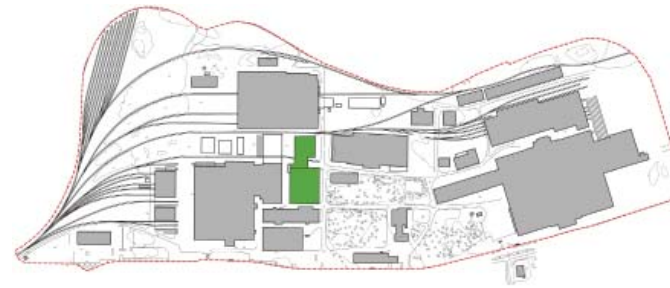
Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser f<sub>hns</sub>

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43042, 43002



## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde. Den representerar en av CV-områdets senare årsringar och är fortfarande i bruk. Byggnaden vittnar om verksamhetens föränderlighet och hur den utvecklats över tid. Själva förrådsfunktionen har funnits på samma plats sedan området etablerades.

Byggnaden har ett miljöskapande värde i den sammanhållna industrimiljön på grund av sitt läge och sammansatta karaktär. Skärmtaket skapar en speciell rumslighet som både är ute och inne. Byggnaden relaterar till den äldre bebyggelsen med sina tegelfasader men har samtidigt ett modernistiskt uttryck där fasaderna tydligt berättar om de inre funktionerna.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring. En omprogrammering av byggnaden bör eftersträva att bevara det varierade fasaduttrycket. Skärmtakets funktion och tydliga sammanhang med övriga delar av byggnaden är viktigt att beakta.

## Ursprunglig utformning och funktion

Uppfördes 1959 som kontorslokal samt varmförråd och kallförråd för artiklar. Samtidigt byggdes ett skärmtak som en förlängning norrut.



Kontorsdelens östra och norra fasad samt skärmtak med upplag. Foto 2017



Skärmtak. Foto 2017



Skärmtak möter plåtslagareverkstaden. Foto 2017



Östra fasaden. Foto 2017



Södra fasaden, vy mot öster. Foto 2017



Interiör, vy mot norr. Foto 2017

# Maskinverkstad f.d. Loksmedja

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Maskinverkstaden har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till den ursprungliga anläggningen och fungerade som stödjande funktion till lokverkstaden. Byggnaden visar genom sina om- och tillbyggnader på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid, samtidigt som den ursprungliga karaktären till stora delar har bevarats. Byggnaden är fortfarande i bruk.

Maskinverkstadens läge i området gör den starkt miljöskapande inne i den sammanhållna industrimiljön. Fasaderna är omsorgsfullt formgivna med mönstermurat tegel.

## Känslighet/tålighet

Maskinverkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Ändringar av byggnadens volym bör undvikas. Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras. Interiört bör större rumsvolymer och synlig stomme respekteras. Att återställa taklanterniner och gjutjärnsfönster vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43014



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1900-02 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning.

Maskinverkstaden fungerade ursprungligen som smedja till lokverkstaden. Här fanns sexton ässjor och till varje ässja hörde en vattenho. Byggnaden hade samma typ av jordgolv med gjutjärnsspån som fanns i plåtslageriverkstaden.

## Förändringar

En utbyggnad gjordes 1903 åt öster för bleckslageriet som flyttades från Malmö till Örebro. Den avskildes från smedjan med en trävägg. I denna verkstad gjordes finare plåt och metallarbeten. En särskild avdelning för försilvrings- och förnicklingsarbeten fanns en trappa upp vid förmanskontoret.

1977 gjordes ombyggnader som förändrade bl.a. fasaden. Nya portar togs upp och något fönster förändrades. Lanterninernas glas byttes också mot plåt och isolering. en plåttillbyggnad på sydfasaden tillkom. Invändigt byggdes den västra delen om för personalutrymmen.

Under 2004 har byggnaden anpassats för att ta emot verksamhet som flyttats till Örebro från Tillberga. Bl.a. har två fönsteröppningar byggts om till portar.



Hantverkare i smedjan. Foto 1902. Källa: Örebro stadsarkiv.



Västra fasaden. Foto 2017



Östra fasaden. Foto 2017



Södra fasaden, till höger elmekaniska verkstadens norra fasad. Foto 2017

# Elmekanisk verkstad f.d. bleckslageri-, telegraf och elektroverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43015



## Kulturhistoriskt värde

Den elmekaniska verkstaden har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till den ursprungliga anläggningen och fungerade som stödjande funktion till lokverkstaden. Byggnaden är fortfarande i bruk.

Elmekaniska verkstadens läge i området gör den starkt miljöskapande inne i den sammanhållna industrimiljön samtidigt som den avgränsar området åt söder.

Den ursprungliga byggnadsdelen är välbevarad och tillbyggnaden från 1940-talet visar på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid. Det är den byggnaden mot Södra Grev Rosengatan som tydligast berättar om verksamhetens utveckling.

Fasaderna är omsorgsfullt formgivna med mönstermurat tegel med inslag av kalksten från Yxhult i den ursprungliga delen av byggnaden.

## Känslighet/tålighet

Elmekaniska verkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Ändringar av byggnadens volym bör undvikas. Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras. Att återställa taklanterniner och gjutjärnsfönster vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet.

## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1908-09 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Ursprungligen var den en bleckslageri och telegraf- och elektroverkstad, en enhet under plåtslageriavdelningen. Verkstaden hade två våningar och mellan våningsplanen fanns en varuhiss. Bleckslageriet och telegrafverkstaden låg på övre våningen och för hela statsbanenätet utfördes där i stort sett alla nytillverkningar och reparationer av bleckslagerieffekter. I telegrafverkstaden utfördes bl.a. reparation av telefon- och telegrafapparater som var ett viktigt kommunikationsmedel i järnvägens barndom. Här fanns även en modellverkstad som utförde museimodeller av lokomotiv och broar m.m. I elektroverkstaden reparerades bl.a. elektriska motorer.

Den första våningen i den ursprungliga byggnaden har en hög bottenvåning med tätspröjsade fönster och en lägre övervåning med parställda fönster åtskilda av en sandstenspelare med jugenddekor. I övervåningen är några fönster utbytta men i övrigt är de bevarade. Taket uppfördes i trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner.

## Förändringar

1944 gjordes en tillbyggnad söderut med ett magasin för ellocksdetaljer. Tillbyggnaden har ett enklare uttryck än ursprungsbyggnaden men en antydning till det gamla

formspråket finns i murverket. Byggnaden har pulpettak och övre delen på de stora fönstren är idag delvis igensatta på ett reversibelt sätt.

I den ursprungliga verkstaden är några gjutjärnfönster utbytta men i övrigt är de bevarade och de flesta har fått tillägg av invändiga träbågar. Taklanterninerna har tagits bort.



Exteriör, bleckslagare-, telegraf och elektroverkstaden. Foto 1909. Källa Örebro stadsarkiv



Västra fasaden. Foto 2017



Elmotorverkstadens nordvästra hörn. Foto 2017

# Huvudförråd

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Känslig**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser finns

## Kulturhistoriskt värde

Huvudförrådet har ett högt kulturhistoriskt värde. Den har en central placering i området och speglar en viktig funktion i anläggningen. Den del av byggnaden som är från 1930-talet är en av fyra byggnader som representerar funktionalismens årsring på CV-området och som bryter mot den ursprungliga tegelarkitekturen.

Byggnaden visar genom sin tillbyggnad från 1950-talet på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid.

Byggnaden har ett miljöskapande värde då den utgör en fond för den centrala parkmiljön och rumsligheten öster om byggnaden.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring då dess stödjande funktion är viktig för förståelsen av CV-områdets verksamhet. Förändringar bör respektera byggnadens kvarvarande årsringar och den konsekventa takfotslinjen mot parkmiljön.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43018



## Ursprunglig utformning och funktion

1915 uppfördes en större förrådsbyggnad i trä mitt i området som 1936 fick en tillbyggnad åt väster då SJs huvudförråd flyttade från Tomtebodan till Örebro. Byggnaden ritades av Bantekniska byråns arkitektavdelning under ledning av Birger Jonson. Den funktionalistiska byggnaden är i tegel och betong med ljusputsade fasader och ett tak med lanterniner.

## Förändringar

På 1950-talet gjordes ytterligare en tillbyggnad i tegel. Den ursprungliga byggnaden i trä revs 1995 och de två tillbyggnaderna återstår. 1993 flyttade lagerverksamheten över till det nyinrättade höglagret i det f.d. pannplåtslageriet. Den viktiga kopplingen till spåren har försvunnit. Exteriört har byggnaden ändrats successivt men behåller ändå mycket av sin karaktär på grund av sitt läge i området och sin stora skala.



Södra fasaden. Foto 1937 Samuel Lindskog. Källa: Örebro läns museum.



Norra fasaden. Byggnaden från 1936 möter tillbyggnad från 1950-talet. Foto 2017



Byggnaden från 1936. Där det idag är en parkering låg den ursprungliga förrådsbyggnaden i trä som revs 1995. Foto 2017



Tillbyggnaden från 1950-talet, västra och norra fasaden. Foto 2017



Tillbyggnaden från 1950-talet. Foto 2017

# Enklare förråd och skärmtak

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**  
Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Tåliga**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408  
Inga bestämmelser finns

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl



## Kulturhistoriskt värde

De enkla förråden och skärmtaken har ett begränsat kulturhistoriskt värde. Förråden och upplagen under skärmtak har en viktig funktion i anläggningen men har ett enkelt utförande och en tillfällig karaktär.

## Känslighet/tålighet

Byggnaderna är tåliga för förändringar.

## Ursprunglig utformning och funktion

Förrådsverksamheten har inrymts i ett flertal olika byggnader, framförallt kallförråd och skärmtak av enklare typ. Utformningen skiljer sig åt beroende på tillkomstår men byggnaderna är av plåt eller andra enkla material.

## Förändringar

De enkla byggnaderna och skärmtaken har tillkommit eller försvunnit allteftersom verksamheten har utvecklats.



Kallförråd norr om plåtslagareverkstaden. Foto 2017



Skärmtak och plåtskjul norr om lokverstaden. Foto 2017



Enkla förråd med fasader av korrugerad plåt byggda 1952 respektive 1955. Norr om motorvagnsverkstaden. Foto 2017



Förråd och skyddsrum byggd 1980. Norr om tapetserarverkstaden. Foto 2017



Skärmtak och upplag öster om plåtslagareverkstaden. Foto 2017

# Truckcentral

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Känslig**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser finns

## Kulturhistoriskt värde

Truckcentralen har ett visst kulturhistoriskt värde. Den är en av fyra byggnader som representerar funktionalismens årsring på CV-området och som bryter mot den ursprungliga tegelarkitekturen. Platsen har varit ianspråkstagen ända sedan området etablerades.

På grund sin placering har den ett visst miljöskapande värde som del av den sammanhållna industrimiljön och genom sin begränsade volym i parkens nordvästra hörn.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring på grund av sin miljöskapande placering och sina tidstypiska kvaliteter.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43017



## Ursprunglig utformning och funktion

Truckcentralen uppfördes 1936 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Birger Jonsons ledning. Byggnaden fungerade som garage för CV-områdets truckar. Från 1964 fanns här även en underhållsavdelning för El.

Truckcentralen ersatte den tidigare presenningsverkstaden som tidigare legat på denna plats sedan 1904. Den byggnaden var av trä men revs 1936 när den nya presenningsverkstaden uppfördes på CV-områdets västra del.

## Förändringar

Truckcentralen avvecklades 1993 och idag är byggnaden uthyrd till en annan verksamhet. Byggnadens fönster och dörrpartier har ändrats.



Östra fasaden. Foto 2017



Här låg tidigare en presenningsverkstad i trä, uppförd 1904 och revs 1936. Källa: Örebro stadsarkiv.



Norra fasaden. Foto 2017



Truckcentralen. Foto 2017



Södra fasaden. Foto 2017

# Ång- och kraftcentral

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Värmecentralen har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till anläggningens äldre delar och har haft en speciell funktion för CV-området.

Byggnadens högresta och kraftfulla karaktär samt läge i området gör den starkt miljöskapande i industrimiljön men även vid entrén från Lillån och Rynninge. Den bildar tillsammans med tvättinrättningen en karaktärsfull miljö.

Interiört har bottenvåningen stora rumsliga kvaliteter med dagsljus från höga fönsteröppningar.

## Känslighet/tålighet

Värmecentralen har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Byggnadens ursprungliga arkitektur är välbevarad och ändringar av byggnadens fasader och volym bör undvikas. Bottenvåningens stora rymd bör respekteras.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43020



## Ursprunglig utformning och funktion

Ång- och kraftcentralen uppfördes år 1913-16 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning.

Byggnaden inrymde förutom ångpanneanläggningen ett transformator- och maskinrum samt en badinrättning för personalen. Den producerade ångan användes till övervägande del för uppvärmningsändamål, men också till bad- och tvättinrättningarna samt för laddning av det växlingslokomotivet som användes inom verkstadsområdet. Badinrättningen försåg personalen, efter erhållen permission, med karbad, bastu och dusch. För sjukskriven personal kunde verkstadens läkare ordinera medicinska bad.

## Förändringar

1960 stängdes badinrättningen.

I senare tid har byggnaden använts som värmecentral för CV-området, men upphörde då fjärrvärme leddes till området.



Ång- och kraftcentral med skorsten. Foto 1916.  
Källa Örebro stadsarkiv



Värmecentralens sydöstra hörn. Foto 2012



Vy värmecentralen och driftenheten. Foto 2017

# Tvättinrättning

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Tvättinrättningen har ett högt kulturhistoriskt värde. Den hör till anläggningens äldre delar och är nära kopplad till ång- och kraftcentralen.

Byggnadens läge i området gör den miljöskapande i industrimiljön men även vid entrén från Lillån och Rynninge. Den bildar tillsammans med ång- och kraftcentralen en karaktärsfull miljö.

## Känslighet/tålighet

Värmecentralen har en hög känslighet för förändring på grund av dess kulturhistoriska värde. Byggnadens ursprungliga arkitektur är välbevarad och ändringar av byggnadens volym bör undvikas.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43021



## Ursprunglig utformning och funktion

Tvättinrättningen uppfördes 1920 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsen under Folke Zettervalls ledning. Den fungerade ursprungligen som komplement till hygienutrymmena i ång- och kraftcentralen. Placeringen intill ångpanneanläggningen gjordes för att man skulle kunna nyttja den producerade ångan även i tvättinrättningen. Här tvättades alla typer av textilier - linne, torkdukar, överdragskläder, allt för verkstadens och en del lokstallars behov. I mitten av 1920-talet fanns fyra tvättmaskiner, två centrifuger och två manglar. Personalen var till övervägande del kvinnlig.

## Förändringar

Byggdes senare om för SJs underhållsavdelning med ca 25 personer anställda inklusive panncentralens personal. I bottenvåningen inrymdes ett garage för CVs egna brandbilar vilket innebar att västra fasaden förändrades. 1989 upphörde byggnadens verksamhet som driftenhet.



Södra fasaden. Foto 2017



Östra fasaden. Foto 2017



Vy värmecentralen och driftenheten. Foto 2017

# Huvudkontor med portvaksbyggnad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Huvudkontoret med portvaksbyggnaden har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde och hör till anläggningens äldre och mer representativa delar. Byggnaden visar genom sina tillbyggnader västerut på ett pedagogiskt sätt hur verksamheten har utvecklats över tid, samtidigt som den ursprungliga karaktären till stora delar har bevarats.

Byggnadens läge i området gör den starkt miljöskapande. Den utgör en del av områdets representativa framsida sett från Södra Grev Rosengatan och har fungerat som besöksentré.

Valvet skapar en representativ och värdig entré för besökare och ovanför finns en inskriptionstavla och det bevingade hjulet, SJs emblem. Fasaderna är omsorgsfullt formgivna med mönstermurat tegel med inslag av natursten.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har en hög känslighet för förändring. Ändringar av byggnadens volym bör undvikas. Varsamma fasadändringar som respekterar byggnadens ursprungsarkitektur och förändringshistoria kan utföras.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43001



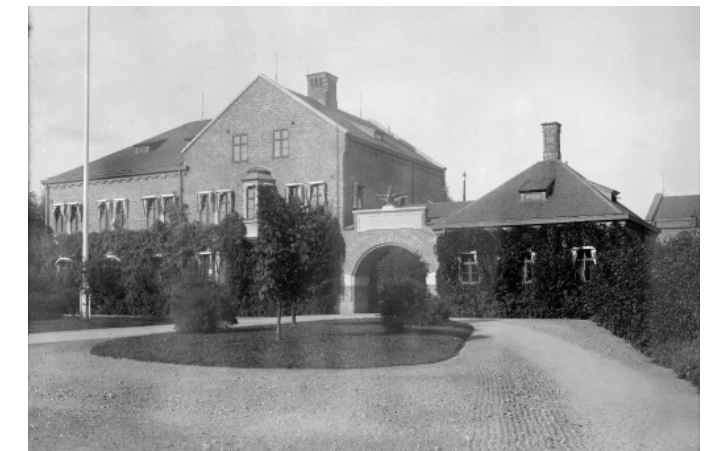
## Ursprunglig utformning och funktion

Huvudkontoret med portvaksbyggnad uppfördes år 1912-13 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Folke Zettervalls ledning. Ursprungligen fanns ett ritkontor i övervåningen och kontorsarbetsplatser samt en läkarmottagning inrymdes i bottenvåningen. Portvaksbyggnaden innehöll förutom ett vaktrum också en lägenhet.

Kontorsbyggnaden är uppdelad i två volymer varav den ena är gavelvänd. Via ett portvalv ansluter portvaksbyggnaden åt öster. I valvet är bågbyggnadernas huvudentréer belägna. Fasaden har detaljer i sandsten, främst ett burspråk till övervåningen på huvudkontorets södra fasad och en platta med inskriptionen "Statens järnvägars centralverkstad", och över en skulptur av SJs emblem vinghjulet. Taken på båda byggnaderna är täckta med skiffer och takfoten murad som tandsnittsgesims.

## Förändringar

Under årens lopp har om och tillbyggnader skett allteftersom verksamheten på CV-området har förändrats. På 1920-talet utfördes en större ombyggnad och tillbyggnader åt väster skedde i två etapper 1936 och 1956. Byggnadens planlösning har förändrats genom

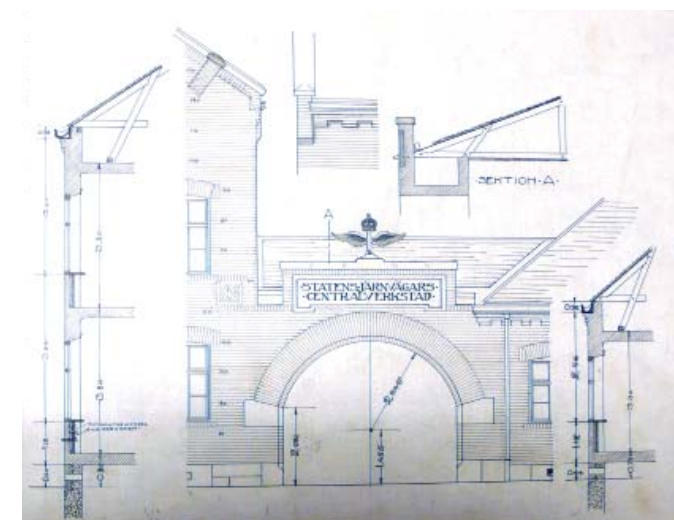


Södra fasaden. Början av 1930-talet. Källa: Örebro stadsarkiv

åren. Södra fasadens fönster har fått fönsterjalousier och markiser. Takfönster och kupor har tillkommit när vinden tagits i anspråk.



Södra fasaden, vy mot vattentornet i öster. Foto 2017



Utsnitt fasadritningar signerade Folke Zettervall.



Valvet. Foto 2017

# Marketenteri

## Kulturhistorisk klassificering

Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

Hög känslighet

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

q<sub>1</sub> Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

k<sub>1</sub> Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43006



## Kulturhistoriskt värde

Marketenteriet har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den hör till anläggningens äldre delar och har haft en speciell funktion för CV-området.

Byggnadens läge i anslutning till CV-områdets gröna kullar gör den starkt miljöskapande. Den samspelar med områdets stora natur- och parkkvaliteter samtidigt som den är en del av den sammanhållna industrimiljön.

Byggnadens tidstypiska gestaltning vittnar om den utformning och funktion matsalsbyggnader hade i industri- och militära miljöer vid denna tid. Funktionen har funnits ända sedan anläggningens etablering och fortfarande fungerar en del av byggnaden som matsal.

## Känslighet/tålighet

Marketenteriet har en hög känslighet för förändring på grund av dess stora kulturhistoriska värde. Byggnadens ursprungliga arkitektur är välbevarad. Ändringar av byggnadens fasader och tak bör undvikas. Interiört bör stora matsalens rumslighet bevaras.

## Ursprunglig utformning och funktion

Uppförd år 1914 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsen under Folke Zettervalls ledning. Byggnaden är indelad i tre volymer vilket var vanligt vid denna tid när militära marketentier uppfördes. Byggnaden rymde en kontorsbyggnad i två plan, en matsalsdel för arbetare och däremellan en lägre köksdel med nocken vinkelrätt mot de omgivande volymernas. Entréerna till kontor och matsal är markerade med framträdande murade omfattningar. Kontorsdelens tak är belagt med skiffer, övriga är papptäckta. Den stora matsalen är försedd med en lanternin vid nock för att ge dagsljus till det djupa rummet.

I mars 1917 bildades Centralverkstadens kooperativa matsservering. 1993 övergick den i privat regi men drivs fortfarande som lunchrestaurang öppet för allmänheten. Ursprungligen bestod den norra huskroppen av en enda stor matsal för arbetare med 370 sittplatser och två ingångar fanns. Tjänstemännen hade en mindre matsal i bottenvåningen på den södra delen av byggnaden. Köksfunktionerna inrymdes redan från början i den smalare mittkroppen.

I den östra gaveln låg en lägenhet om två rum och kök som låg vägg i vägg med tjänstemannamatsalen. Lägenheten utvidgades till fyra rum år 1927.

## Förändringar

1970 byggdes den stora matsalen om till att endast omfatta ca 86 sittplatser. Tillbyggnader för WC intill entréerna till arbetarnas matsal är senare tillägg. Matsalsdelen har ursprungliga träfönster med välvd ovansida medan fönstren på de övriga volymerna är utbytta. Vid norra fasaden har en lastbrygga i betong tillkommit.



Marketenteriet. Foto 2017



Västra fasaden. Foto 2017



Östra fasaden. Foto 2017

# Motorvagnsverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Känslig**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Motorvagnsverkstaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Den representerar en av CV-områdets senare årsringar och är fortfarande i bruk. Byggnaden vittnar om verksamhetens föränderlighet och på samma gång hur spårssystemet under alla år utgjort en förutsättning för området.

Byggnaden har ett miljöskapande värde med sina röda tegelfasader och anslutning till spårssystemet.

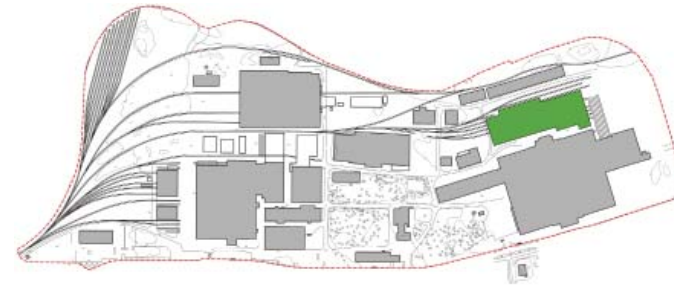
## Känslighet/tålighet

Byggnaden är känslig för förändring då dess ursprungliga funktion kompletterar vagnverkstaden. Motorvagnsverkstadens miljöskapande värde som del av den sammanhållna industrimiljön, det röda teglet och sambandet med spårssystemet bör beaktas.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3:119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43026



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1956-57 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Birger Jonsons ledning. Här utfördes ursprungligen revision av diesel- och eldrivna motorvagnar, ”rälsbussar”.

Byggnaden uppfördes med sju skepp i nord-sydlig riktning. Den bärande stommen består av pelare och balkar av betong, och ytterväggarna av röd tegelmur (1 ½-stenvägg) på en grund av betong. Taket består av lättbetongplank på betongbalkar och vidnock finns lanterniner av betongglas. Ljusinsläpp i yttervägg sker i form av ogenomsiktliga betongglasblock i lågt sittande fönsterband. Inkörsportar med spår finns på västra fasaden och över varje port en numrering av porlinsisiffror.

## Förändringar

1991 anpassades byggnaden till att fungera som spårväxlarverkstad.



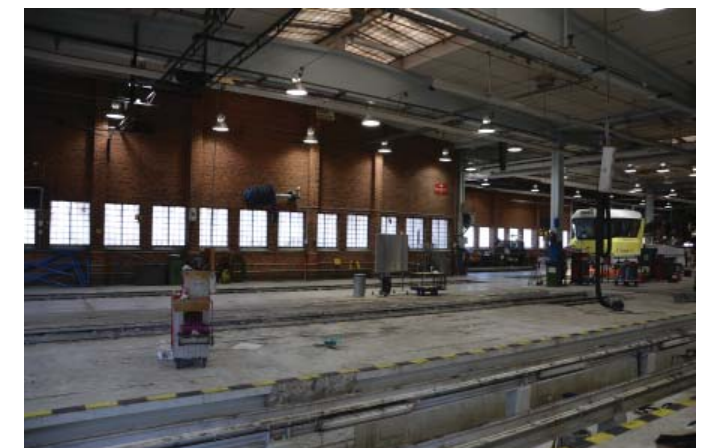
Motorvagnsverkstaden. Foto 2017



Västra fasaden. Foto 2017



Motorvagnsverkstaden möter vagnverkstaden. Foto 2017



Interiör. Foto 2017



Motorvagnsverkstaden möter vagnverkstaden. Foto 2017



Södra fasaden. Foto 2017

# Vagnverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

Hög känslighet

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q**<sub>1</sub> Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k**<sub>1</sub> Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43027



## Ursprunglig utformning och funktion

Vagnverkstaden uppfördes 1906-08 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsen under Folke Zettervalls ledning. Byggnaden inrymde ursprungligen en vagnreparationsavdelningen och i anslutning till den fanns snickare-, polerare-, målare- och tapetserarverkstäder samt måleri och smedja. Vagnverkstaden var genom spårdragning tydligt länkad till övriga området och lokverkstaden. Den hade även en helt egen spårentré från bibanan.

Vagnverkstaden har en golvyta på 18 400 m<sup>2</sup> och uppfördes i 11 skepp med takstolar och pelare av nitat stålfackverk. De olika avdelningarna var placerade på var sin sida om det 135 meter långa och 25 meter breda mitskeppet, som utgjorde hall för golvtraversen. Mitskeppet är längre och högre än de övriga skeppen. I ändarna kördes vagnarna in på traversen. Taket uppfördes i trä med papptäckning och ursprungligen fanns taklanterniner.

Väster om vagnverkstadens södra spårområde finns en liten träbyggnad som hörde till verkstaden och innehöll en våg som var kopplad till spåret mot infarten till verkstaden.

## Förändringar

1916-18 flyttades godsvagnsreparationerna till Örebro och en särskild vagnsmedja uppfördes. För att skapa en invändig förbindelse mellan vagnverkstaden och smedjan tillkom 1953 en överbyggnad mellan verkstäderna. Då tillkom också en särskild mindre byggnad för virkestork och hyvleri.

På 1930-talet ökade kraven på utrymme för vagnverkstadens olika verksamheter vilket ledde till att en särskild byggnad för snickare-, polerare-, och tapetserarverkstad uppfördes mot västra fasaden.

1980 upphörde vagnrevisionen i Örebro och 2003 anpassades byggnaden till att fungera som ASGs lager. Byggnaden delades in i sektioner med lättbetongväggar. Ett antal fönster mot väster byggdes om till portar och fick lastbryggor för att kunna ta emot lastbilar.

De ursprungliga gjutjärnfönstren är bevarade men alla taklanterniner är igensatta.

Alla spår in till byggnaden har tagits bort liksom hela det tidigare stora spårområdet i anslutning till vagnverkstaden. Vågbyggnaden finns fortfarande kvar liksom spåren av en marktravers öster om byggnaden.



Vagnverkstaden under uppförande. Foto 1906.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Vagnverkstaden under uppförande, Foto 1907.  
Källa: Örebro stadsarkiv



Vagnverkstaden under uppförande, Foto 1907.  
Källa: Örebro läns museum.

# >>Vagnverkstad



Interiör, vagnverkstaden med ursprungliga lanterniner. Foto 1909. Källa Örebro Stadsarkiv



Vagnverkstadens södra fasad. Foto 2012



Södra fasadens mittskepp. Foto 2012



Norra fasaden. Foto 2017



Interiör. Foto 2012



Liten träbyggnad där det ursprungligen fanns en våg.  
Foto 2017

# Vagnsmedja

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

Inga bestämmelser f<sub>hns</sub>.

## Kulturhistoriskt värde

Vagnsmedjan har ett högt kulturhistoriskt värde. Den ursprungliga vagnsmedjan fungerade som en stödjande funktion till vagnverkstaden och är omsorgsfullt formgiven med mönstermurat tegel.

Byggnaden visar genom rivningar och tillbyggnader hur verksamheten har utvecklats över tid.

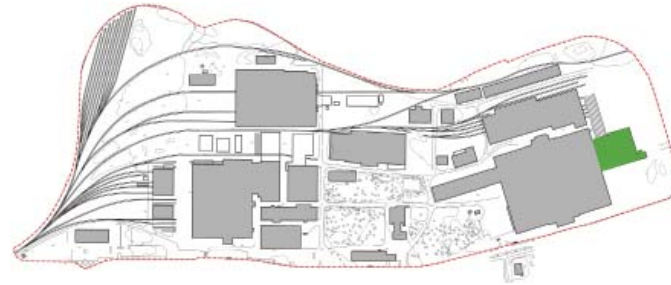
## Känslighet/tålighet

Vagnsmedjan har en hög känslighet för förändring. Det gäller framför allt ursprungliga delar och äldre fasader som bevarat sin ursprungliga karaktär. Förbindelsebyggnaden och de södra fasaderna bedöms som mer tåliga för förändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43027



## Ursprunglig utformning och funktion

Vagnsmedjan uppfördes 1916-18 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsen under Folke Zettervalls ledning. Den har ett skepp med stålfackverkskonstruktion och en pelarrad. I byggnaden fanns ett flertal ässjor med tillhörande skorstenar. Byggnaden tillkom när Örebro övertog reparationerna av godsvagnar. Här utfördes bl.a. reparationer och vagnsmiden men också tunnplåtslageriarbete och revision av godsvagnsfjädrar. Vagnverkstadens mittersta spår fortsatte även genom vagnsmedjan.

## Förändringar

Under 1910-20-talet tillkom den mindre tillbyggnaden i öster. Spåret förlängdes genom och förbi tillbyggnaden. 1953 förbands vagnverkstaden med vagnsmedjan genom en ny byggnad. I sen tid har byggnadens södra del rivts och de tre byggnadskropparna fått nya släta tegelfasader mot söder. Fasaderna speglar den ändrade användningen. Idag finns endast två av vagnsmedjans skorstenar kvar. Förbindelsebyggnadens lanterminer är igensatta.

När verksamheten upphörde användes byggnaden som lagerlokal och idag är den uthyrd till annan verksamhet.



Norra fasaden. Foto 2017



Östra fasaden. Foto 2017



Vagnverkstaden till vänster möter vagnsmedjan. Foto 2017



Södra fasaden. Foto 2017

# Tapetserarverkstad även snickar- och polerarverkstad

## Kulturhistorisk klassificering

**Blå**  
Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

**Hög känslighet**

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P408

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivras eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Byggnaden har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Den är en av fyra byggnader som representerar funktionalismens årsring på CV-området och som kontrasterar mot den ursprungliga tegelarkitekturen.

Tapetserarverkstadens läge i området i anslutning till vagnverkstaden och den centrala parken gör den starkt miljöskapande inne i den sammanhållna industrimiljön.

## Känslighet/tålighet

Tapetserarverkstaden har en hög känslighet för förändring på grund av sina tidstypiska kvaliteter. Att återskapa bottenvåningens fönsterrad vore mycket positivt för det kulturhistoriska värdet. Länkbyggnaden bedöms vara mindre viktig för byggnadens karaktär och därför mer tålig för förändring.

## Fastighetsbeteckning

Olaus Petri 3: 119 mfl

Jernhusens fastighetsnummer: 43027



## Ursprunglig utformning och funktion

Byggnaden uppfördes 1934-35 efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsens arkitektkontor under Birger Jonsons ledning. Den nya snickar-, polerar och tapetserarverkstaden tillkom när vagnverkstadens verksamhet utökades och de stödjande funktionerna inte längre fick plats inne i byggnaden.

Byggnaden uppfördes i tre våningar med armerad betong. Ett spår löpte in i byggnadens västra gavel, varför det är högre i tak i bottenvåningen. Byggnadskroppen är långsträckt med putsade fasader, horisontella fönsterband och platt tak. I varje kortända finns trapphus med hiss. En envåning länkbyggad utgör en förbindelse med vagnverkstaden.

## Förändringar

Ursprungliga fönster och dörrar finns kvar, fönsterbågarna är enkelt utförda utan invändig prof. Bottenvåningens övre fönsterrad har satts igen av energisparskäl. Interiört finns stora rumsligheter och en del ursprungliga detaljer kvar, t ex dörrar och inredning i kontor och hygienrum.



Verkstadens sydvästra hörn. Foto 1946. Källa: Örebro stadsarkiv.



Under uppförande. Källa: Örebro stadsarkiv.



Interiör. Foto 1946. Källa: Örebro stadsarkiv.



Norra fasaden. Foto 2017



Mötet mellan vagnverkstaden och snickar-, polerar och tapetserarverkstad. Foto 2017

# Vattentorn

## Kulturhistorisk klassificering

Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

Hög känslighet

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P707

**q<sub>1</sub>** Byggnaden får inte rivas eller förvanskas.

**k<sub>1</sub>** Ursprungliga byggnadsmaterial och ursprunglig

byggnadsteknik skall användas vid underhåll och ändring.

## Kulturhistoriskt värde

Vattentornet har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Det hör till den ursprungliga anläggningen och har dessutom en historia som går längre tillbaka i tiden.

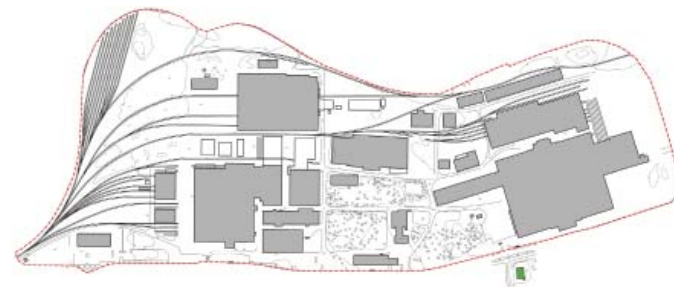
Dess medeltidsinspirerade uttryck är arkitekturhistoriskt intressant. Vattentornet är av betydelse för stadsbilden då det är ett av Örebros landmärken.

## Känslighet/tålighet

Byggnaden har en hög känslighet för förändring. Den gröna kullen med uppvuxna träd och berg i dagen utgör vattentornets podium och är viktig för upplevelsen av byggnaden.

## Fastighetsbeteckning

Kv. Regionsjukhuset Olaus Petri 3:12



## Ursprunglig utformning och funktion

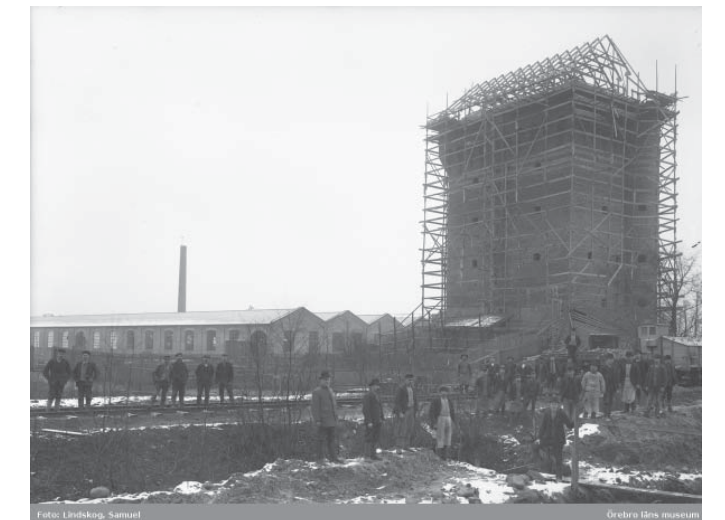
Källaren och bottenvåningen på nuvarande vattentornet uppfördes ursprungligen 1776 då en artillerikommandering på tolv man och en underofficer placerades i Örebro. Byggnaden fungerade då som ett kruthus och förlades på säkert avstånd från bebyggelsen ute på Alnängarna.

1907-08 byggdes kruthuset om till vattentorn efter ritningar av Kungliga järnvägsstyrelsen under Folke Zettervalls ledning. Under början av CV-tiden användes den gamla krutkällaren som "Statens järnvägars förråd af eldfarliga oljor". I murverket syns skarven mellan det gamla kruthuset och påbyggnaden och vittnar olika tegelslagningstekniker.

Som ett försvarstorn från medeltiden reser sig vattentornet över stadens östra utkant. Cisternvåningen markeras med en utkragning stödd av en rundbågad kolonnrad. Det fanns sex cisterner i översta våningen och rymde vardera 10 kubikmeter vatten. I den övre delen av byggnaden har det röda teglet dekorativa band av sandsten. Tornets fönsteröppning är välvda och små och på norrfasaden finns en rad med inlastningsportar till varje våning och vid nocken en hissbovm där en motordriven vinsch varit monterad. En medeltida referens som användes i packhus i norra Europas städer. I mellanvåningarna förvarades gjutmodeller, som togs in via lastportarna i norra gaveln.



Murargrupp vid vattentornet. Foto 1907, Samuel Lindskog  
Källa: Örebro läns museum



Vattentornet under uppförande. Foto 1908 Samuel Lindskog. Källa: Örebro läns museum



Vy från CV-området. Foto 2017



Vattentornet ingick tidigare i CV-området men är idag helt avskuren från verkstadsområdet. Foto 2017

# Övriga byggnader

## Kulturhistorisk klassificering

### Blå

Byggnad med högt kulturhistoriskt värde

## Känslighet/tålighet

### Tåliga

## Skydds- och varsamhetsbestämmelser

Enligt Detaljplan 1880-P707

Inga bestämmelser finns

## Kulturhistoriskt värde

Förrådet/skyddsrummet har ett begränsat kulturhistoriskt värde.

Maskinsnickeriet har ett visst kulturhistoriskt värde på grund av att det haft en tydlig verksamhetsanknuten funktion och tillhör den senare utbyggnadsfasen i området. Fasadarkitekturen har en tydlig modernistisk karaktär.

## Känslighet/tålighet

Båda byggnaderna bedöms som tåliga för förändring. Förrådet/skyddsrummet är tåligt på grund av dess begränsade kulturhistoriska värde.

Maskinsnickeriet är tåligt på grund av att det är en liten enhet som saknar tydligt samband med omgivande byggnader. Det blockerar också den tidigare spårdragningen som fungerat strukturerande för området.

## Fastighetsbeteckning

Kv. Regionsjukhuset Olaus Petri 3:12

Jernhusens fastighetsnummer: 43043, 43022



## Ursprunglig utformning och funktion

Förrådet/skyddsrummet norr om lokverkstaden byggdes 1982. Den används delvis som förråd av komponenter och delvis som miljöcentral, uppsamlingslokal och mellanlagring av farligt avfall.

Maskinsnickeriet uppfördes 1953 och användes som snickeri och virkestork med värmeugn. Snickeriet avvecklades 1980 och byggnaden hyrs idag ut till annan verksamhet. Byggnadens riktning och fasadmaterial förhåller sig till vagnverkstaden. Den är placerad på en tidigare spårdragning till vagnverkstaden.



F.d. maskinsnickeri, östra och norra fasaden.  
Foto 2017



F.d. maskinsnickeri, södra fasaden. Foto 2017



Längst till vänster i bild, förråd/skyddsrum.  
Foto 2017

# Begrepp

De begrepp som förekommer inom fälten kulturmiljövård och restaurering har då de används i olika sammanhang olika innebörd. Här beskrivs därför vad vi i detta dokument avser med begreppen.

- **Kulturhistoriskt värde** är det begrepp på vilket denna kulturmiljöutredning vilar. I kapitlet Identifikation av kulturhistoriskt värde presenteras de företeelser och fysiska delar i området som är betydelsebärande och därmed läsbara. Mer om hur begreppet används beskrivs bl.a. under rubriken Metodik och i kapitlet Identifikation av kulturhistoriskt värde.
- **Kulturhistorisk känslighet respektive tålighet** är för denna utredning ett centralt begrepp. Analysen avser att ringa in och bedöma hur känslig struktur, yttre miljö och bebyggelse är i förhållande till framtida ändringar. Oavsett vilken metod som används vid framtida eventuella ändringar - renovering, restaurering, varsam ombyggnad- förhåller man sig till begreppet känslighet/tålighet. Det kan gälla allt från ombyggnader, över rivning, tillbyggnad, påbyggnad till exploatering i anslutning till aktuell byggnad eller på aktuell markyta. Begreppet förklaras i kapitlet Analys av känslighet/tålighet (s. 7).
- Med **restaurering** avses en åtgärd eller flera som syftar till att ge en befintlig byggnad eller byggnadsdel en utformning den hade vid en given tidpunkt. En restaurering utgår från befintliga kvaliteter och rymmer ofta konserveringsåtgärder. Att restaurera är inte att rekonstruera hela byggnadsdelar: dock kan detaljer som

saknas eller förstörda ytskikt återskapas.

- **Rekonstruktion** är att återföra en byggnad, eller delar av den, till ett tillstånd eller en utformning som delvis gått förlorat. Rekonstruktioner är försvarbart endast under särskilda omständigheter där t.ex. det pedagogiska värdet bedöms vara viktigare att framhålla än dokumentvärdet eftersom graden av autenticitet är lägre för en rekonstruktion.
- Vid en **renovering** ändras delar av en byggnad p.g.a. nya funktionskrav. I en renovering kan moment av restaurering ingå.
- Begreppet **ändring** är i det närmaste liktydigt med ombyggnad. Ändring är ett begrepp som infördes genom omarbetningen av Plan- och bygglagen (PBL) 1995. Sedan 2011-05-02 gäller ny Plan- och bygglag.
- **Att ta tillvara kulturhistoriskt värde** är ett begrepp som används i den proposition från 1993/94 som föregick PBL 1995. Till skillnad från det snävare begreppet ”bevara”, implicerar begreppet tillvaratagande att nya funktioner kan föras in i en kulturhistoriskt intressant miljö samtidigt som de fysiska bärarna av värdet tas tillvara.
- Med **yttre miljö** avses all miljö utomhus – platsbildningar, gator, gränder, parker, trädgårdar, naturmark, markbeläggning, inhägnader etc.

# Källor

## Tryckta källor

### Litteratur

Bagge JF, *Beskrifning om upstaden Örebro*, Stockholm 1785

Calissendorff Karin, Larsson Anna, *Ortnamn i Närke*, Örebro 1998

Järnvägsstyrelsen, *Sveriges Järnvägar hundra år: SJ 1856-1956 / minnesskrift*. Stockholm 1956

Linde Bjur Gunilla, *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*, Stockholm 2010

Ljunggren Malte, *Sveriges lokstationer: Maskintjänstens anläggningar 1856-1992*. SJ:s skriftserie nr 60, Stockholm, 1993

Strömberg Thord (red.), *Skor, kex och statens trygga kaka: industristaden Örebro växer fram*, Örebro universitet, 1999

Strömberg Thord, *Makt och medborgare, Örebro under 1900-talet*, Örebro 2015

Waldén Bertil, *Långbro socken genom tiderna*, Örebro 1936

Waldén Bertil, *Den stora sjösänkningen*, Örebro 1940

Welin Gustaf (red.), *Statens Järnvägar 1856-1906, Band 3. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Stockholm, 1906

*Örebro ingenjörsklubb 1899-1924: Minnesskrift*, Stockholm 1924

### Rapporter

Fransson Eva, *Statens järnvägars centralverkstad i Örebro, CV, i kulturhistorisk belysning*, Kulturhistorisk bebyggelseinventering, Örebro kommun 2004

Melin Boel, Sjökvist Helén, *Centrala Örebro, fördjupad riksintressebeskrivning*, Rapport 2011:52 Länsstyrelsen i Örebro län, 2011

## Otryckta källor

### Arkiv

Riksarkivet, ritningar

Örebro läns museum, fotografier

Örebro stadsarkiv, fotografier

Lantmäteriet, kartor