



Organisation

NjurundaFöretagarna ansvarar administrativt för förstudien och knyter en konsult till att leda arbetet med studien. OKBv bistår med fakta och information om den egna fordonsparken samt förutsättningar för att använda tågen på järnvägen i Svartvik och på infrastrukturen. Sundsvalls museum bidrar genom sin organisation, bl a den som är knuten till Svartviks industriminnen, med museal kompetens och resurser för att OKBv verksamhet ska komplettera industriminnena på bästa sätt. Sundsvalls kommun bidrar genom sin näringslivsorganisation, stadsbyggnadskontoret och kultur- & fritidsförvaltningen med information som kan vara till nytta för studien, t ex detaljplaner, strategier och planer för resp. ansvarsområde.

Arbetsätt

Förstudien genomförs genom möten med berörda organisationer som OKBv, Svartviks Industriminnen/Sundsvalls Museum, Trafikverket, Sundsvalls Business Region, presumtiva entreprenörer, medlemmar i NjurundaFöretagarna, representanter för Destinationsnav Västernorrland, Kustvägens ek. för., kommunens ovan nämnda förvaltningar samt ytterligare aktörer som identifieras under förstudiens gång.

Ett par fältförsök ska också genomföras med tåg på Svartviks Industriområde och på infrastrukturen. Avgifter för detta ingår i förstudiekostnaderna. Även en studieresa till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle ska

göras. Fältförsök och studieresa genomförs för att utvärdera möjligheter för olika aktörer att nyttja tågen för olika evenemang och att testa marknadsföringsaktiviteter till speciella grupper. Seminarier och workshops genomförs under dessa resor för att diskutera affärsmöjligheter och samarbete.

Förstudiens resultat ska presenteras i en rapport som överlämnas till finansörarna för vidare beslut om satsningar.

Förstudien börjar med ”Frågeställningen

Vad ska man göra med ett nationellt kulturarv som förvaltas av ett litet gäng entusiaster utan egna ekonomiska resurser och med ett omedelbart hot om att bli utan lokaler för sin verksamhet? Kan dessa resurser komma till nytta i Sundsvalls näringslivsutveckling? De frågeställningarna är utgångspunkten för en förstudie som omgäende bör genomföras för att ta reda på om det finns en framtid för de gamla tågen och vagnarna som idag finns i anslutning till Svartviks Industriminne.”

...och fortsätter med ”Utgångsläget

OKBv, Ostkustbanans Vänner, är en ideell förening med ca 200 medlemmar i Mellannorrland. De har sitt säte i Svartvik och förvaltar där en stor järnvägspark med fordon från olika tidsepoker, främst 1920 – 30 talet. Från ånglok till diesellok, vagnar med kupéer av olika slag, restaurangvagn, sovvagn samt godsvagnar.”

Så här kunde det se ut på den gamla kajen när m/s Primus var på väg att lägga ut för sin tur til hemmahamnen i Sundsvall. Bilden är tagen 2002 i samband med miljöfotograferingar till en almanacka.



Ansökan fortsätter – här något avkortad: Den stora delen av vagnarna och loken finns i en lokal som föreningen disponerar hos SundsvallsLacken AB. Tidigare var Sundsvalls kommun hyresvärd men lokalen såldes till firman som också tog på sig hyresvärdens roll gentemot OKBv. Inom kort går det 25-åriga avtalet ut och OKBv står utan lokaler. Det finns en möjlighet till nytt avtal men då blir det fråga om marknadsmässig årshyra, pengar som OKBv saknar. Detta är en mycket akut fråga att lösa.

Det är 10-15 personer som är aktiva i föreningen. De har stor kunskap inom sitt intresseområde. Idag fokuserar de framför allt på att underhålla några av tågen med av-



Här är det Skenbladsredaktören som bytt ut datortangenterna mot rejälare spakar i H 24:an

seende på driftsduglighet. I samband med Svartviksdagarna brukar man ta fram ett tågsätt som kör små turer för betalande passagerare. Det händer också att man kör tåg till något annat evenemang på infrastrukturen, exempelvis när Sveriges Järnvägmuseum har speciella aktiviteter i Gävle. För fyrtio år sedan stod ett lok uppställt i Inre hamnen i Sundsvall som "miljöhöjare" för hamnen och marknadsföring av den egna verksamheten. Ibland kör man även ut något tågsätt i Svartvik för att turister och tågintresserade besökare i området ska ha mer att titta på.

"Dessvärre står många vagnar och lok uppställda i väntan på bättre tider och tyvärr förfaller de då på grund av bristande underhåll och med hjälp av vandaler. I mycket kan området och tågparken uppfattas som ett skrotupplag men här finns möjligheter. Organisationen orkar inte med nuvarande förutsättningar hålla efter och utveckla sin egendom. Föreningen saknar kompetens inom marknadsföring och har inte egna resurser för att utveckla andra verksamheter med utgångspunkt från tågen. De har nu sträckt ut en hand för samarbete med entreprenörer."

Potentialen

Finns det då någon framtid för tågen och organisationen?

E4 flyttas inom kort och kommer då inte längre passera genom Svartvik. Det är både ett hot och en möjlighet för Svartviks utveckling och besöksnäringen. Området vid Svartvikskajen har sanerats och erbjuder idag en av

de mest tillgängliga platserna i området för dem som vill se vatten. Under turistsäsongen görs många sponstanbesök och man ser 30-40 husbilar som övernattar vid kajen. På grund av den förändrade E4-sträckningen kan inte området på samma sätt som tidigare fånga upp vare sig lokalbefolkning eller turister på genomresa. I det sammanhanget är Kustvägen betydelsefull. Kustvägen, i vilket Svartvik ingår, blir en tydligare turistväg när E4 läggs om med lugnare tempo och färre lastbilar. Ju fler bra attraktioner och aktiviteter Kustvägen kan erbjuda, exempelvis med hjälp av ånglok och deras vagnar, ju starkare blir Kustvägen som koncept.

Efter möten och samtal mellan ledningen för OKBv och Njurundaföretagarna och besök i tågen på området, samtal med intendenten på Sundsvalls museum, diskussioner bland Njurundaföretagare och i förstudien **E4 Affärskraft** är det uppenbart att det finns mycket stor potential i dessa resurser, framför allt i en korsbefrukning med olika entreprenörer.

En fortsatt satsning på Svartviks Industriminne och Kustvägen kan definitivt innehålla en satsning kring järnvägen. Den kan ge nya företag, nya produkter och arbetstillfällen. *Ett par exempel;*

- Ett ånglok stationerat på området med tillhörande restaurangvagn och vandrarhem med hjälp av sovvagnar.
- Ett mobilt eller stationärt hotell eller vandrarhem mitt i stenstan eller vid Inre hamnen och utökad rumscapacitet vid större evenemang i form av sovvagnar.

Sundsvall på räls – en rullande utställning och mässo Sundsvall som besöker andra städer för att marknadsföra Norrlands huvudstad. Ja det finns mycket att göra med stationära och rullande tåg.”

Förstudien är illustrerad med ett par bilder med olika OKBv-tåg samt ytterligare en handfull bilder hämtade på internet. Dessa är nog mera från Orientexpress-vagnar och ger kanske en lite mer exklusiv framtoning än vad OKBv verkligen kan visa upp !

Vidare säger man beträffande **förstudiens Innehåll** Följande frågor ska besvaras av förstudien:

- Vad kan och ska göras med tågen och järnvägen? Frågeställningen gäller både upplevelser/ aktiviteter och interiörer/ exteriörer.
- Hur ser marknaden ut?
- Vem ska göra det?
- Vad kostar det och vilka resurser behövs på kort och lång sikt?
- Vilka ska samarbeta och hur ska det organiseras?
- Vilka effekter får det?
- Hur ser förutsättningarna ut?
- Vem äger utvecklingsansvaret?
- Lokaler?
- Tidsplan.



Naturligtvis kan en förstudie landa i ett resultat som visar att återbruk av järnvägens resurser är en omöjlig uppgift som saknar både intressenter och ekonomiska resurser, eller som stupar på någon infrastrukturell fråga. Då ska det ändå kännas bra för dagens intressenter att frågan belysts.”

I en av Sveriges vackraste restaurangvagnar, smakar all mat furstligt. Vagnen är deponerad i Svartvik av Järnvägsmuseet.

Vid möte på Loftet i Svartvik 2011-08-30 diskuterades förstudien m m med ordföranden för Stadsbyggnadsnämnden, Erland Sohlander, och Kultur- & Fritidsnämnden, Reinhold Hellgren, samt museiintenden Mats Johansson från Sundsvalls Museum. OKBv representerades av Mats Holmgren och Kjell Palén medan inbjudarna, NjurundaFöretagarna, representerades av Ingeli Gagner och Tommy Zetterberg.

Där påtalade Erland Sohlander att ny detaljplan för Svartvik Norra låg ute på remiss (ytterligare 1 dag!). Mats Holmgren gick, som OKBv-medlem, via mail in och frågade, då området endast får användas för "utställning och rekreation", hur det begreppet ska tolkas om OKBv måste flytta fordon på industrispåret. Han påtalade OKBv önskemål om viss rätning och lutningsminskning av spåret, som framfördes redan vid inledningen av saneringen. Vidare undrade han om möjlighet, trots fastställd detaljplan, att ev dra nya spår om Hyvleriet skulle bli ny förvaring för en del OKBv fordon i stället för Nya Massamagasinet.

Stadsbyggnadskontorets utlåtande däröver anger beslut att inte tillgodose OKBv synpunkter beträffande spåret och Hyvleriet. Huvudsyftet med den nya detaljplanen är att säkra markanvändningen så att förenade massor inte exponeras eller sprids i framtiden. "Syftet med planen har inte varit att utveckla Svartviks industriminne utan endast aktualisera befintliga förhållanden i området. Utvecklingen av Svartviks industriminne bör lämpligtvis hanteras på annat sätt än genom denna detaljplan. Kontakt bör tas med Kultur&Fritid."

Beträffande industrispåret säger man: "Det är inte miljöekonomiskt genomförbart att först riva befintlig järnväg, sedan sanera marken för att slutligen återställa spåret. Detaljplanen i sig hindrar inte en lutningsminskning av spåret, dock är eventuella schakt- och fyllningsarbeten anmälningspliktiga."

Även Ingeli Gagner, v. ordf. NjurundaFöretagarna, skickade in ett yttrande om detaljplanen:



Det gamla vattentornet i Svartvik syns på långt håll och kan väl även liknas vid ett fyrtorn som visar vägen till OKBv:s lokstall som ligger strax nedanför.



Den gamla lådfabriken visar sin vackraste sida mot vattnet.

"Yttrande över Detaljplan Svartvik Norra

NjurundaFöretagarna har tillsammans med OstKustbanans vänner, OKBv tagit fram ett förslag till förstudie om hur man kan använda Museijärnvägen och dess resurser i form av lok och vagnar i besöksnäringens tjänst....."

"Vad ska man göra med ett nationellt kulturarv som förvaltas av ett litet gäng entusiaster utan egna ekonomiska resurser, och med ett omedelbart hot om att bli utan lokaler för sin verksamhet? Kan dessa resurser komma till nytta i Sundsvalls näringslivsutveckling? De frågeställningarna är utgångspunkten för en förstudie som omgående bör genomföras för att ta reda på om det finns en framtid för de gamla tågen och vagnarna som idag finns i anslutning till Svartviks Industriminne.

E4 flyttas inom kort och kommer då inte längre passera genom Svartvik. Det är både ett hot och en möjlighet för Svartviks utveckling och besöksnäringen. Området vid Svartvikskajen har sanerats och erbjuder idag en av de mest tillgängliga platserna i området för dem som vill se vatten. Under turistsäsongen görs många spontanbesök och man ser 30-40 husbilar som övernattar vid kajen. På grund av den förändrade E4-sträckningen kan inte området på samma sätt som tidigare fånga upp vare sig lokalbefolkning eller turister på genomresa. I det sammanhanget är Kustvägen betydelsefull. Kustvägen, i vilket Svartvik ingår, blir en tydligare turistväg när E4 läggs om med lugnare tempo och färre lastbilar. Ju fler bra attraktioner och aktiviteter Kustvägen kan erbjuda, exempelvis med hjälp av ånglok och deras vagnar, ju starkare blir även Kustvägen som koncept. Det är bra för hela Sundsvall.

Efter möten och samtal mellan ledningen för OKBv och Njurundaföretagarna med besök i tågen på området, samtal med intendenten på Sundsvalls museum, diskussioner bland Njurundaföretagare och i förstudien E4 Affärskraft är det uppenbart att det finns mycket stor potential i dessa resurser, framför allt i en korsbefruktnings med olika entreprenörer.



En fortsatt satsning på Svartviks Industriminne och Kustvägen kan definitivt innehålla en satsning kring järnvägen. Den kan ge nya företag, nya produkter och arbetstillfällen.

Från Njurundaföretagarnas sida vill vi att förstudien om tågens framtid genomförs innan detaljplanen för Svartvik Norra antas och att vi dessutom får en möjlighet att påverka den om förstudiens resultat visar att det är önskvärt.”

Här känner jag inte till något utlåtande från Stadsbyggnadskontoret.

Tidningarna skrev i mars om ny detaljplan för Svartvikskajen, norra delen – det sanerade området ska inte få bebyggas/exploateras i framtiden, säger planchefen Susanne Klockar Öhrnell, stadsbyggnadskontoret.

Gällande detaljplan från 1947 medger byggrätt för industrier. Sanering av området har pågått några år och från 2009 påbörjades på allvar återställningsarbetet, som blev klart 2010. Saneringsmålet var att den ytliga

jorden endast skulle få ha acceptabla resthalter av föroreningar, medan på ställen där detta var svårt fyllde man på med rena jordmassor. Därför får inte markarbeten utföras enligt det nya detaljplaneförslaget, som i stället syftar till att ändra markanvändningen till rekreation, fritid och kultur – med ökad tillgänglighet.

Det nya detaljplaneförslaget är ute på samråd, stadsbyggnadskontoret bearbetar ev. inkomna åsikter och förslaget ställs ut innan stadsbyggnadsnämnden tar beslut, varefter planen väntas vinna laga kraft under hösten. Kommunen, som äger marken, kommer att sköta området genom parkförvaltningen, medan ansvar för service och evenemang kommer att ligga på kultur- och fritidsförvaltningen.

För att kunna genomföra ”fältförsöken” enligt ovan behöver vi jobba på med att få trafikillståndet klart igen. Detta är också NjurundaFöretagarna medvetna om.

Centralt i anläggningen ligger Svartviks Herrgård som numera är restaurang.

Strax bakom en av landets finaste kägelbanor.

Samtliga foto i den här artikeln är tagna i samarbete med Teaterföreningen i området samt Hälsinge T-Fordklubb.





Minns ni vilket år ?

Bilderna på det här uppslaget är tagna i Svartvik. Frågan är bara - vilket år?

Skicka in det årtal du tror, med mail eller post, samtidigt som du meddelar din e-mailadress för att få nästa nummer av Skenbladet. Pris!!!

