

ÖSTERSUNDS TINGSRÄTT
Rotel 14

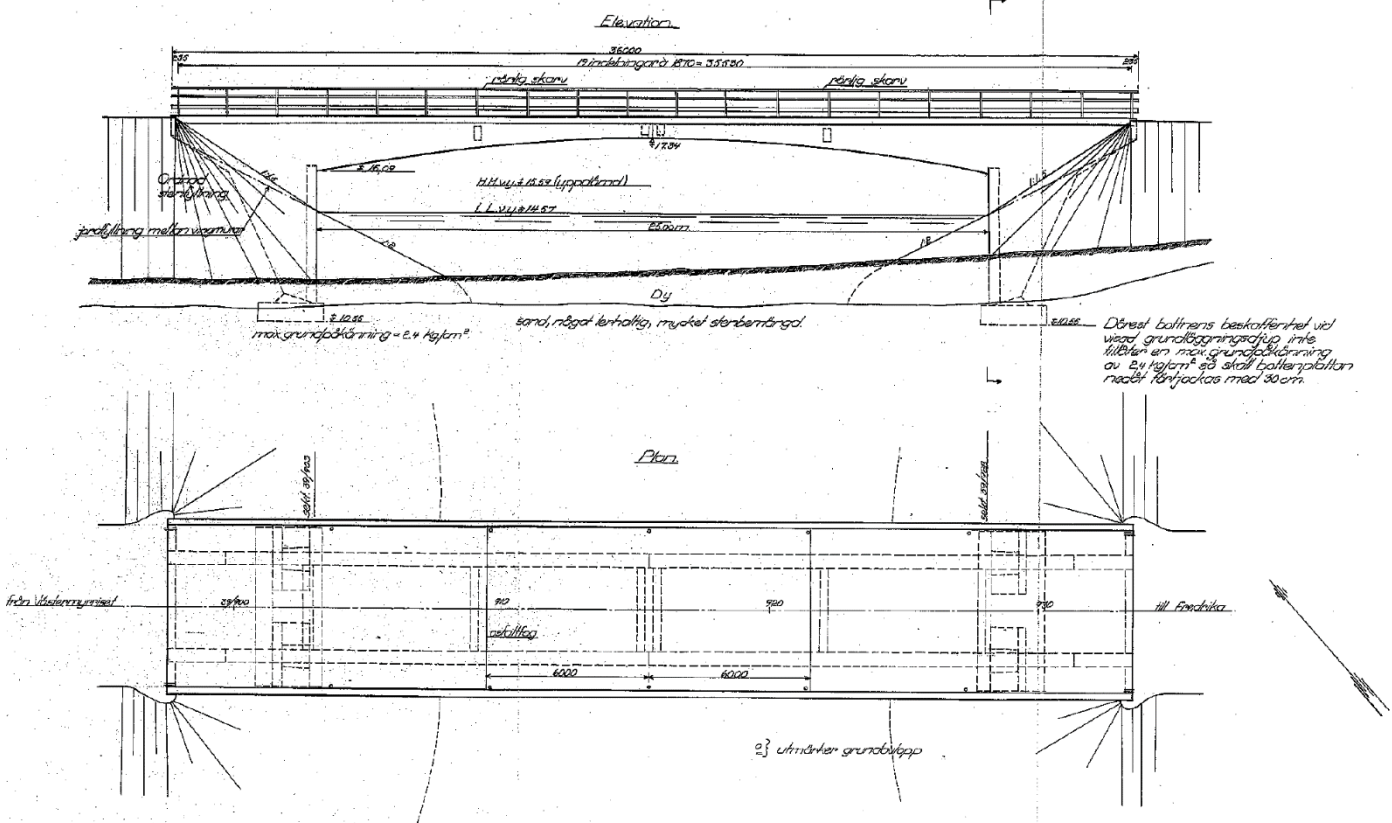
INKOM: 2025-10-03
MÅLNR: M 3253-25
AKTBIL: 17

Bro över Viskasundet i Fredrika

Kulturhistorisk karaktärisering

Uppdragsnr: 108 33 45 Version: 1 Datum: 2023-02-16

Bro över Viskasundet vid Fredrika kyrkby & vägen Fredrika-Västernorrlands, Åsle vägsträcka, Västerbottens län.
Skala 1:100



Uppdragsgivare: Trafikverket. Distrikt Nord. Enheten Norrbotten
Uppdragsgivarens kontaktperson: Magnus Vennberg
Konsult: Norconsult AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg
Uppdragsledare: Julia Elhag
Teknikansvarig: Jonas Johansson
Handläggare: Ola Sandberg, avdelning Kulturmiljö

Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
1	2023-02-16		Ola Sandberg	Stina Ekberg	Jonas Johansson

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Bakgrund

Detta dokument har tagits fram med anledning av att befintlig bro över Viskasundet i Fredrika ska rivas och ersättas av en ny bro med bärighet för högre laster. Inför arbetet har Trafikverket beställt en kulturhistorisk karakterisering av befintlig bro enligt en av Trafikverket utvecklad metod som tydliggör den aktuella bronns kulturhistoriska värde i förhållande till landets övriga inventerade broar. Utöver detta har Trafikverket beställt en kulturhistorisk värdering av de rester som finns av en äldre bro på platsen.

Såväl kulturhistorisk karakterisering av den yngre bron som kulturhistorisk värdering av den äldre bron har skett med stöd av historiska källor, litteratur om svenska broars historia och utveckling samt bilder från platsbesök.

Innehåll

1	Bro över Viskasundet	5
1.1	Historik -äldre bron	5
1.2	Värdering – äldre brofundament	8
1.3	Nuvarande bro	9
2	Metod för bedömning av bevarandevärde	11
2.1	Metoden praktiserad på befintlig bro	11
2.2	Bedömning av bevarandekategori	15
3	Sammanfattning	16
4	Källor	17
5	Bilaga 1 – Metod med samtliga poängkriterier	18

1 Bro över Viskasundet

Dagens bro över Viskasundet är den andra på platsen och uppfördes 1941. Dess föregångare stod klar 1898. Med största sannolikhet var bron från 1898 den första på platsen eftersom det innan denna uppfördes inte fanns någon väg på norra sidan av sjön. Detta framgår bland annat av "Karta över Vesterbottens län av P. A. Kjellerstedt från åren 1876–82.



Klipp ur "Karta över Vesterbottens län av P. A. Kjellerstedt" från åren 1876-82. Dagens bro går över sjön Viska strax väster om kyrkan i Fredrika. Av kartan framgår att varken väg eller bro fanns på platsen runt år 1880. Den punktade linjen från Holmsvede rakt norrut till Storlögda är en "gångväg" enligt kartans teckenförklaring vilket ger en uppfattning om hur man tog sig fram i området norr om Fredrika innan bro och väg byggdes.

1.1 Historik -äldre bron

Trots ett påbud från 1756 om att bygga stenbroar var träbroar vanliga i Västerbotten under hela 1800-talet. På mindre vägar var nybyggen av träbroar vanligt även under 1900-talets första decennier. Tillgången till trä var betydligt större än till sten i det skogsrika landskapet. Vanligtvis skänktes virke till brobyggen av de stora markägarna, så väl staten som de privata, vilket även det gjorde det enklare att bygga i trä.

Från mitten av 1800-talet blev det vanligare att bygga landfästen och bropelare av sten medan överbyggnaden fortfarande var av trä. Den första bron över Viskasundet byggdes på detta sätt.

Bron uppfördes som en hängverksbro i trä med tre spann som vilade på stenfundament uppmurade av granitblock. Bron hade därmed två landfästen och två mellanstöd mitt i sundet. Från vardera sida av sundet byggdes vägbankar av sten ut mot bron.



Vy från Fredrika.

Vykort med den äldre bron som motiv. Fotot är sannolikt taget i samband med broinvigningen runt 1898. Som texten på vykortet säger är bilden tagen från Fredrika mot norra sidan av sjön. Av bilden framgår att bron var en hängverksbro med tre spann och två fundament i sjön utöver de två i land.

I "Boken om Wiska" från 1982 anges att bron blev klar 1898 och kostade 7000 kronor. Till invigningen av bron skrev Fredrikas kyrkoherde en sång om Viskabron på hela sju verser som kan sjungas till melodin "Vintern rasat...". Man förstår att broinvigningen var en särskild händelse och att bron var av stor betydelse för boende i området.

Med bron fick byarna Storlögda, Nordanås och Långbäcken vägan slutning till kyrkplatsen i Fredrika och vägen mellan Bjurholm och Åsele. Förutom möjligheten att färdas gjorde bro och väg samhällsservice som postutbärning tillgänglig för boende i området norr om Fredrika.

Den nya bron uppfördes strax öster om den gamla och sannolikt låg den äldre bron kvar medan den nya uppfördes. På norrsidan byggdes en ny vägbank till nya bron medan samma vägbank som till den äldre användes på södra sidan. På norrsidan har därefter området väster om bron fyllts ut varför vägbanken inte längre är lika tydlig på denna sida.

Idag finns de två landfästena kvar på var sin sida av sundet och genom dem blir det tydligt att det funnits en äldre bro på platsen. De två mellanstöden ute i sundet är däremot rivna även om det kan finnas rester efter dem på sjöbotten.

De kvarvarande brofundamenten är uppmurade med huggna granitblock. Fundamenten är cirka 3,5 meter breda och ungefär 3 meter djupa. På norra sidan är det fortfarande möjligt att köra bil ner till det gamla



Ovan: Norra brofästet fotograferat från nya bronns brofäste. Andra skiftets hörnsten mot öster saknas. Överst till vänster på fundamentet kan anas att det tredje saknade skiftetovan vattenytan varit indraget i förhållande till de undre.

Till höger: Västra sidan av södra brofästet. Norra brofästet syns på andra sidan sundet.

brofästet på en gräsbevuxen grusväg som sannolikt är en rest av den gamla vägdragningen fram till bron. Vägen ansluter till befintlig landsväg cirka 90 meter norr om bron.

Det södra fundamentet ligger i direkt anslutning den nuvarande brons fäste och täcks till viss del av vägbanken till denna samt sly och växtlighet. Hörn och sida mot väster är dock fullt synliga. Fundamentet har tre synliga skift ovanför vattnet varav det övre sett från vattnet är indraget cirka två decimeter så att en hylla mot vattnet bildas. Fästet var vid fältbesök i september 2022 cirka 1,2 meter högt ovan vattenytan.

Det norra brofundamentet ligger på större avstånd från nuvarande bro, cirka 8 meter. Fundamentets sida mot vattnet är fullt synligt. Fundamentet har två synliga skift ovan vattenytan och är därmed lägre än det södra fästet, cirka 0,8 meter ovan vattenytan. Då det övre skiftet saknas har det norra fundamentet inte den hylla mot vattnet som det södra fundamentet har. En sten åt väster är dock något högre än de andra och visar att även detta fundament haft en hylla som det södra. En hörnsten mot öster i översta skiftet saknas.

1.2 Värdering – äldre brofundament

En bevarad bro kan vara värdefull ur flera perspektiv, såväl sett till konstruktion, som tidsdokument, genom händelser som utspelat sig på och runt bron eller som en del i hur samhället utvecklats och förändrats. En bro i sig är ett verktyg för att övervinna ett hinder och därigenom av stor betydelse för dem som använder den.

Även rester av en bro kan ha ett stort värde genom att tydliggöra platsens historia och utveckling eller utgöra ett dokument över äldre tiders brobyggnadsteknik.

Genom närvaron av de äldre brofästena på var sida om Viskasundet blir platsens historia och viktiga funktion som överfartsplats tydlig. De berättar om tiden såväl innan bron byggdes som om tiden efteråt. Tillsammans med bevarade bilder, texter och minnen kopplade till bron innehar de bevarade brofästena ett stort lokalhistoriskt värde.

Fundamentens värde förstärks av den nyare brons närvaro då den ger insikt om att den äldre bron ersatts av en nyare. De bevarade stenfundamenten i granit gör den tekniska utvecklingen tydlig i jämförelse med den modernare betongbron. Ett värde som består även om den befintliga betongbron ersätts av en ny.

Att de båda landfästena är bevarade på var sin sida av sundet gör det tydligt att det handlar om just brofundament och inte en brygga eller kaj. Försvinner ett av fästena tappar det andra fästet mycket av sitt värde då dess funktion blir svårare att avläsa.

Rekommendation

Brofundamenten bör bevaras så att de fortsatt kan vittna om platsens viktiga funktion som överfartsplats och äldre tiders brobyggnadskonst. Det är viktigt att båda fundamenten bevaras för att dess funktion som del av en bro fortsatt ska vara tydlig.

Om fundamenten tillfälligt behöver användas eller byggas över i samband med bygge av ny bro kan detta vara positivt för platsens kulturmiljövärden. Detta under förutsättning att det kan ske utan att fundamenten kommer till skada och att de efter avslutat arbete tas fram och blir mer synliga än idag. Till exempel genom slyröjning och viss rensning av övrigt material i anslutning till dem.

En informationsskylt på platsen med text och foto om den äldre bron kan ytterligare förtydliga platsens historia och brobyggnadskonstens utveckling både i landet och lokalt i Västerbotten.

1.3 Nuvarande bro

Nuvarande bro uppfördes 1941 och är en 3-leds balkrambro i armerad betong med en spännvidd på 26,2 meter. Bron konstruerades av ingenjörfirman Kjessler och Mannerstråle i Stockholm, som via uppköp idag är en del av WSP. Uppförandet av bron utfördes av AB Vägförbättringar som via fusioner nu är en del av NCC.

Under 1930- och 50-talen var balkrambroarna en mycket vanlig konstruktionstyp som kännetecknas av de med landfästena sammangjutna huvudbalkarna. Balkar och landfästen bildar därmed en ramliknade konstruktion. Brotypen var vanlig för spännvidder mellan 15 och 30 meter. Under andra halvan av 1900-talet ersattes brotypen av mer moderna konstruktioner.

Utförandet på balkarna kunde varieras i stor grad, från helt raka till helvotade som bron i Fredrika eller kombinationer där i mellan. Utseendet på broarna kan därför variera även om konstruktionen i grunden är den samma. Det helvotade bågformade konstruktionen som bron i Fredrika har var en av de vanligare. En liknande bro finns till exempel längs väg 661 över Rödån i Umeå kommun.

Vid uppförandet av bron i Fredrika har sannolikt den äldre bronns södra vägbankar byggts på och breddats medan en ny vägbank byggdes på norra sidan. Området väster om brofästena på norra sidan har vid något tillfälle fyllts ut vilket gör att vägbanken fram till det äldre brofästet inte längre är synligt mer än som en väg även om den ursprungligen var lika lång som vägbanken på södra sidan.



Den nuvarande bron fotograferad med den äldre bronns norra fundament i förgrunden till vänster. Den äldre bronns södra fundament skymtar i buskaget precis bredvid betongbron till höger i bild.

Bron var ursprungligen konstruerad med ledad mitt, det vill säga bron var uppförd som två separata halvor som tog stöd mot varandra. Detta syns delvis fortfarande under bron, även om kantbalken nu är gjuten i ett stycke.

Sedan uppförandet har bron genomgått en del förändringar. Broräcket är delvis ursprungligt med plan överliggare men istället för navföljare av U-balkstyp har bron idag gulmålad kohlswabalk. Även vägbankarnas räcke har moderniserats. Ursprungligen hade de betonggardister, rörformad överliggare och U-balk som navföljare.

1992 gjordes ett större förstärkningsarbete av bron. Mellan de två betongbalkarna monterades tvärgående stålbalkar samt en längsgående mittbalk kompletterade av fyra utanpåliggande spännkablarna på var sida om de två betongbalkarna. Från sidan syns spännkablarna och deras fästen mitt på brospannet medan stålbalkarna bara syns om man passerar under bron. Även brons kantbalkar verkar delvis ha gjutits om som en del av förstärkningsarbetet.



Vid passage under bron syns förstärkningarna som utfördes 1992 tydligt. Ursprungligen hade bron inga synliga balkar utöver de två välvda betongbalkarna. Till vänster syns även att kantbalkarna delvis gjutits om.

2 Metod för bedömning av bevarandevärde

År 2005 tog dåvarande Vägverket och Banverket tillsammans med Riksantikvarieämbetet fram en "Nationell plan för bevarandevärda broar" baserad på en större broinventering som gjordes på 1990-talet. Denna har sedan följts upp med ett flertal regionala bevarandeplaner. För bedömning och urval av de inventerade broarna togs en metod fram där broarna poängsätts enligt 12 kriterier på en skala mellan 0 och 3 eller 0 och 10 poäng.

Ju högre slutsumma en bro får när poängen utifrån de 12 kriterierna summeras, desto större bevarandevärde har bron. Högsta möjliga summa är 69 poäng.

Baserat på poängsumma och en individuell bedömning av varje bro delas de in i en av fyra bevarandekategorier. Det finns alltså ingen fastslagen poängsumma för att en bro ska platsa i en viss kategori. Poängsumman utgör dock stöd för den individuella bedömningen.

A – bromnesklass. Broar med så stort värde att de har rätt till någon form av lagligt skydd, till exempel byggnadsminnesstatus.

B – Utförliga åtgärder. Broar med ett så stort värde att de bör hanteras med största varsamhet vid underhåll och eventuella större åtgärder.

C – Normala åtgärder. Broar av sådant intresse att normal dokumentation ska genomföras inför, under och efter varje åtgärd som utförs på broarna.

D – Inga åtgärder. Broar som funnits intressanta men efter inventering inte platsat in i kategori A, B eller C, vanligtvis på grund av kraftiga ombyggnader. Kan underhållas och hanteras utan restriktioner.

Metoden har använts för bedömning av bron i Fredrika enligt kapitel 3.1 nedan. Kommentar finns med ställningstagande för varje kriterie. Metodens samtliga kriterier och bevarandekategorier redovisas i bilaga 1.

2.1 Metoden praktiserad på befintlig bro

1. Ålder

Med avseende på såväl den tekniska som den estetiska nivån samt den relativt sett mindre mängden äldre broar, är en bros ålder en viktig faktor vid bevarandebestämningar. Helt bortsett från typ- och generationsindelningen har därför en generell poängskala utarbetats. Det skall dock observeras att med bro menas här i första hand själva överbyggnaden. Brons tillkomstår är således det år då den nuvarande överbyggnaden kom på plats.

Poäng År

5 1940-1949

Kommentar: Bron är uppförd 1941 och förstärkt 1992. Brons utseende känns igen jämfört med ursprunglig ritning.

2. Pionjär – konstruktion

I samband med projekteringen av vissa broar har konstruktörerna testat nya konstruktioner för över- och underbyggnader. Ibland har detta lett till att betydelsefulla steg tagits i utvecklingen mot förbättrade konstruktioner. Vid poängsättningen har sådana utvecklingssteg premierats, dock endast de som berör bronns överbyggnad.

Poäng

0 Standardkonstruktion.

Kommentar: Rambalkbroar byggdes i stort antal under några decennier kring mitten av 1900-talet och var en tid Sveriges vanligaste brotyp. Bron bedöms därmed vara uppförd med standardkonstruktion även om variationer förekommit i balkrambroarnas konstruktion. Hur många broar som uppförts med ledad mitt som bron i Fredrika är oklart.

3. Pionjär – byggmaterial

I brobyggnadskonsten har nya material introducerats vid olika tillfällen. Dessa har ofta inlett nya epoker i brobyggnadstekniken. Vid bedömningen premieras en bro som haft betydelse för introduktion av nytt byggnadsmaterial.

Poäng

0 Standardmaterial.

Kommentar: Bron i Fredrika är gjuten i armerad betong som vid uppförandet var standard för vägbroar av denna storlek.

4. Ursprunglighet

Om en bro har genomgått få eller inga förändringar sedan den byggdes, underlättar detta för den framtida betraktaren att se och förstå den tekniska och estetiska nivå som rådde vid byggnadstillfället. Vid bedömning har de broar premierats som ger intryck av att vara ursprungliga i form och materialbehandling.

Poäng

3 Något förändrad bro: En mindre del av bron ger intryck av att vara förändrad. Förändringen är dock inte större än att bron i princip kan återställas till ursprungligt skick. Hit räknas vanligtvis förstärkningar, ny farbana, nya räcken och navföljare, pågjutning av stöd, ommålning i starkt avvikande kulör. Även en smakfullt eller diskret utförd breddning för t.ex. dubbelspår räknas hit. Om förändringen inte är tydligt framträdande eller diskret kan bron i vissa fall anses som oförändrad.

Kommentar: Sedan uppförandet har bron genomgått en del förändringar. Räckena har fått nya navföljare men är i övrigt sannolikt ursprungliga. I samband med förstärkning av bron i början 1990-talet fick bron en delvis ny konstruktion med stålbalkar mellan betongbalkarna och spännkablar på betongbalkarnas utsidor. Spännkablarna och dess mittfäste är synliga för brobetraktare men påverkar bronns utseende i mindre utsträckning. Brons ursprungliga form är fortfarande tydligt avläsbar.

5. Sällsynthet

Om endast ett fåtal broar återstår av en konstruktion eller utformning som tidigare varit vanlig premieras detta. Premieringen är normalt inte relevant inom den aktuella typen, den är däremot av intresse i ett mer generellt bevarandesammanhang då man önskar ställa alla broarna mot varandra, oavsett typ.

Poäng

0 Vanlig: Broar av typen är vanligt förekommande.

Kommentar: Balkrambroar finns i stor utsträckning i stora delar av landet. Även om brotypen inte längre nybyggs är den fortfarande vanligt förekommande. Bevarade broar finns med ursprunglig konstruktion som är

upptagna i såväl den nationella- som i olika regionala bevarandeplaner för värdefulla broar.

6. Brolandskap

Med brolandskap avses en plats där två eller flera broar antingen ligger i tät följd efter varandra på samma kommunikationsled eller nära varandra på skilda kommunikationsleder. Om en bro är belägen i ett brolandskap premieras detta eftersom bronns identitet då förstärks, dels som konstbyggnad i allmänhet, dels i relation till övriga broar.

Poäng

2 Två broar i brolandskapet.

Kommentar: Då rest från den äldre bron finns kvar i form av äldre brofundament som är synliga både för betraktare från land och vatten samt från bron blir det tydligt för förbipasserande att platsen har använts för att korsa sjön under mer än ett sekel. Nuvarande bronns identitet stärks av den äldre bronns kvarvarande delar.

7. Medvetet arkitektoniskt uttryck

Kriteriet avser bronns arkitektoniska förfining och bearbetningsgrad. Denna kan ha åstadkommit såväl av en arkitekt som en ingenjör. Somliga åtgärder kan bättre urskiljas och avnjutas på avstånd medan andra kräver ett mer närsynt betraktelsesätt. Här premieras sådana detaljer som strukturverkan, ornamentik och eventuell konstnärlig utsmyckning.

Poäng

0 Medvetet arkitektoniskt uttryck saknas.

Kommentar: Bronns utseende är sannolikt givet konstruktionen och bronns praktiska tillämpning.

8. Skönhetsvärde

Skönhetsvärdet, "formoptimeringen", är det andra av de två specifika estetiska kriterierna, vilket mer tar fasta på bronns helhetsformgivning än detaljerna. Den utmejslade, spänstiga formen skiljer sig här från den stereotypa och uttryckslösa.

Poäng

3 En bro med skön och harmonisk form.

Kommentar: Bronns välvda betongbalkar ger den en estetiskt tilltalande och spänstig form.

9. Trafikantens möjlighet att se bron

Här premieras den kanske viktigaste egenskapen hos en bro, nämligen hur den enskilde som vägfarande eller passagerare på ett tåg möter och uppfattar bron som konstbyggnad i väg- respektive linjesträckningen.

Poäng

3 Mindre bra: Delar av bronns överbyggnad kan ses strax före eller vid passage över bron.

Kommentar: Från Fredrika går vägen i en vid kurva över en vägbank mot bron som för resenärer på vägen skymtar mellan träden över sundet. En lätt slyröjning hade gjort upplevelsen av bron bättre. Från norr mot Fredrika är bron svår att se innan den passeras då vägen är rak.

10. Exponerbarhet

Här redovisas ett viktigt kriterium som handlar om vilka möjligheter vi som "brobetraktare" har att närma oss och exponeras för bron.

Poäng

3 Bra: Hela bron kan under normala förhållanden betraktas, men endast i en vinkel som är mindre än ca 45 grader.

Kommentar: Bron kan enkelt betraktas från den äldre brons norra brofäste, men vinkeln är något mindre än 45 grader.

11. Tillgänglighet

Ett annat viktigt kriterium för en bro är hur lättillgänglig den är för betraktaren. En bro som dagligen betraktas eller "konsumeras" av många människor i en tätort premieras t.ex. framför en bro i ett ensligt läge.

Poäng

1 Dålig: Bron är ensligt belägen vid väg med lite trafik.

Kommentar: Bron är belägen i anslutning till samhället Fredrika som 2015 förlorade sin status som tätort då antalet invånare sjönk under 200 personer. Vägen räknas därmed som "ensligt belägen" trots det näraliggande samhället. ADT (årsmedeldygnstrafik) är 203 fordon per dygn vilket får räknas som att den har få användare.

12. Upplevelsevärde

Upplevelsevärde är det mest subjektiva av alla kriterierna men för den skull inte mindre viktigt. Broar är något av landskapets megastrukturer som vi inte kan undvika att beröras av. Men fascinationen är sig sällan lik från bro till bro. Där den ena elegant svingar sig över ett vattendrag vilar den andra som ett tungt, mäktigt monument. Hos ytterligare en bro kan det vara de spektakulärt utformade spannen som attraherar betraktaren, hos en annan den djärva färgsättningen.

En broupplevelse är inte mätbar i traditionell mening. Värderingen kräver i stället, förutom ett tränat öga, ett omdöme i form av en karaktärisering. Utan tvekan är det i samband med detta värderingskriterium som grunden läggs till det fortsatta brosamtalet.

En bros upplevelsevärde premieras efter en lika tungt vägande skala som åldersskalan. Erfarenhetsmässigt fungerar upplevelsevärde också som ett utjämningskriterium.

Poängen väljes fritt på skalan 0-2-4-6-8-10 och grundas på omdöme och upplevelse av bro och broplats.

Kommentar: Bron över Viskasundet i Fredrika har en estetiskt tilltalande form med sin bågformade och nätta välvning över sjön. Bron är välbevarad med ett delvis äldre gulmålat räcke och är en god representant för 1940-talets brobyggarkonst. Bron kan till viss del upplevas av resenärer från vägen och det också möjligt att ta sig ner till det äldre brofästet på norra sidan av sundet för att betrakta bron. Den synliga förstärkningen i form av spännbalkar och deras fästen mitt under bron förtar dock upplevelsen av brons valv och nätta konstruktion. Upplevelsevärde bedöms därmed utgöra 4 poäng.

Maxpoäng 69

Fredrikabron: 24 poäng

2.2 Bedömning av bevarandekategori

Vid bedömning av vilken bevarandekategori den inventerade bron ska placeras inom ska hänsyn tas till den summerade poängen efter kriteriebedömningen men även en individuell bedömning av varje brosförutsättningar för ett bevarande ska utföras.

I de regionala bevarandepanerna finns broar med 26 poäng i bevarandekategori B, den näst högsta kategorin som innebär att bron har ett så stort värde att den bör hanteras med största varsamhet vid underhåll och eventuella större åtgärder. De flesta broar i kategorin har 30 – 40 poäng. Broar med låg poäng i en hög bevarandekategori har ofta en unik konstruktion, utgör en sällsynt brotyp eller är osedvanligt välbevarade sedan uppförandet.

Fredrikabron utgör en standardkonstruktion som var mycket vanlig under mitten av 1900-talet. Särskilt utförandet med välvda balkar som på bron i Fredrika var ett vanligt utförande av balkrambroar. Brotypen är därmed inte unik. Fredrikabron utgör däremot ett gott exempel på en tidstypisk konstruktion från mitten av 1900-talet och hade kunnat vara en god representant för tidens brobyggande.

I såväl den nationella som i de olika regionala bevarandepanerna för kulturhistoriskt värdefulla broar finns redan utpekade broar av samma typ som bron i Fredrika med mycket likt utförande och utseende. Till skillnad från bron i Fredrika har dessa inte behövt förstärkas och är i högre grad ursprungliga både sett till konstruktion och utseende.

Bron i Fredrika har generellt låga poäng enligt bedömningskriterierna vilket sammanvägt med brons skick efter förstärkning gör att bron inte bedöms ha de förutsättningar för bevarande som krävs för en placering i någon av de högre bevarandekategorierna.

Bron är som nämnts ovan en god representant för brobyggandet runt mitten av 1900-talet och skulle därför kunna placera sig i bevarandekategori C. Den är relativt visuellt välbevarad med undantag för de synliga spännbalkarna och ett delvis moderniserat räcke. Då det finns andra välbevarade broar av samma typ från samma tid skulle bron också kunna placera sig i bevarandekategori D då den i och med förstärkningen på 1990-talet fått en delvis förändrad konstruktion som också påverkar det visuella utseendet.

Då broar i kategori C eller D inte redovisas varken i den nationella eller i de regionala bevarandepanerna är det svårt att bilda sig en uppfattning om tidigare bedömningar för dessa kategorier och därmed svårt att göra en likvärdig bedömning för bron i Fredrika. För detta hade metoden behövt kompletterats med exempel och instruktioner för bedömning.

Mest sannolikt är bron av kategori D då poängen från kriteriebedömningen är låg och bron har dåliga förutsättningar för bevarande sett till de omfattande förstärkningar med delvis förändrad konstruktion som bron genomgått.

3 Sammanfattning

Rapportens syfte har varit att värdera och beskriva kulturhistoriska värden i anslutning till broplatsen över Viskasundet i Fredrika med anledning av att befintlig bro ska bytas ut mot en ny.

Den första bron över Viskasundet uppfördes 1898 och var till konstruktionen en hängverksbro i trä med tre spann och fundament i granit. Denna bro ersattes av en ny balkrambro i armerad betong 1941. Den nya bron byggdes strax öster om den första bron. På södra sidan sundet kunde samma vägbank användas som till den äldre bron. Två av den äldre brons landfästen i granit finns fortfarande kvar på var sida av sundet.

Genom närvaron av de äldre brofästena på var sida om Viskasundet blir platsens historia och viktiga funktion som överfartsplats tydlig. De berättar om tiden såväl innan bron byggdes som om tiden efteråt. Tillsammans med bevarade bilder, texter och minnen kopplade till den äldre bron innehar de bevarade brofästena ett stort lokalhistoriskt såväl som kulturhistoriskt värde.

Fundamentens värde förstärks av den nyare brons närvaro då den ger insikt om att den äldre bron ersatts av en nyare. De bevarade stenfundamenten i granit gör den tekniska utvecklingen tydlig i jämförelse med den modernare betongbron. Ett värde som består även om den befintliga betongbron ersätts av en ny.

Att de båda landfästena är bevarade på var sin sida av sundet gör det tydligt att det handlar om just brofundament och inte en brygga eller kaj. Försvinner ett av fästena tappar det andra fästet mycket av sitt kulturhistoriska värde då dess funktion blir svårare att avläsa.

Bron från 1941 har karakteriserats och värderats enligt en metod som togs fram 2005 av dåvarande Vägverket och Banverket tillsammans med Riksantikvarieämbetet. För bedömning och urval av inventerade broar poängsätts de enligt tolv kriterier på en skala mellan antingen 0 och 3- eller 0 och 10 poäng. Ju högre slutsumma en bro får när poängen utifrån de 12 kriterierna summeras, desto större bevarandevärde har bron. Högsta möjliga summa är 69 poäng.

Baserat på poängsumma och en individuell bedömning av varje bro delas de in i en av fyra bevarandekategorier, A till D, där A utgör högst bevarande värde och D innebär ett så lågt värde att bron kan hanteras utan restriktioner. Det finns ingen fastslagen poängsumma för att en bro ska platsa i en viss kategori. Istället görs en individuell bedömning av varje bro med stöd i antalet poäng enligt de tolv kriterierna.

Efter summering fick den befintliga bron över Viskasundet 24 poäng. Den generellt låga poängsumman enligt bedömningskriterierna sammanvägt med brons skick efter förstärkning gör att bron inte bedöms ha de förutsättningar för bevarande som krävs för en placering i någon av de högre bevarandekategorierna även om bron utgör en god representant för brobyggandet runt mitten av 1900-talet.

Då broar i kategori C eller D inte redovisas varken i den nationella eller i de regionala bevarandeplanerna är det svårt att bilda sig en uppfattning om tidigare bedömningar för dessa kategorier och därmed svårt att göra en likvärdig bedömning för bron i Fredrika. För detta hade metoden behövt kompletterats med exempel och instruktioner för bedömning.

Mest sannolikt är bron av kategori D då poängen från kriteriebedömningen är låg och bron har dåliga förutsättningar för bevarande sett till de omfattande förstärkningar med delvis förändrad konstruktion som bron genomgått.

4 Källor

Litteratur och rapporter

- Boken om Wiska / [utg. av Vuxenskolans studiegrupp "Bygd i förvandling"]. - 1982. - ISBN: 9172606207
- Broar i Västerbottens län: en kulturhistorisk inventering / [text: Kristina Dalgård]. - 1995
- Våra broar: en kulturskatt / Sven Olof Ahlberg, Bengt Spade.. - 2001. - ISBN: 9188250431
- Vägar: historia, teknik, material / Sven Olof Ahlberg ; fotograf: Sven Olof Ahlberg om ingenting annat anges ; grafisk form & illustration: Sara Ånestrand.. - 2016 - Första upplagan. - ISBN: 9789187553134
- Nationell plan för bevarandevärda broar. (2005). Borlänge: Vägverket
- Kulturhistoriskt värdefulla broar - Region Väst: [Sven Olof Ahlberg] – 2018
- Kulturhistoriskt värdefulla broar i Region Nord: del 1: Västerbotten [Sven Olof Ahlberg]. - 2012.
- Kulturhistoriskt värdefulla broar i region Stockholm [Sven Olof Ahlberg]. - 2019

Kartor och foton

- Foto. Äldre bron 1898. "Vbm BR 6979 - Vy," Västerbottens museum, hämtad 17 januari 2023, <https://samlingar.vbm.se/items/show/99097>
- Karta över Vesterbottens län av P. A. Kjellerstedt från åren 1876-82. Riksarkivet. [Sverige Topografiska kartor, Västerbotten, Norrbotten och svenska lappmarken, generalkartor, SE/KrA/0400/11A/008 a \(1876-82\) - Riksarkivet - Sök i arkiven](#)
- Framsidan: Del av konstruktionsritning från 1941, hämtad från BATMan 2022-08-30.
- Övriga foton är tagna av Norconsult vid platsbesök 2022-09-01.

5 Bilaga 1 – Metod med samtliga poängkriterier

1. Ålder

Med avseende på såväl den tekniska som den estetiska nivån samt den relativt sett mindre mängden äldre broar, är en bros ålder en viktig faktor vid bevarandebedömningar. Helt bortsett från typ- och generationsindelningen har därför en generell poängskala utarbetats. Det skall dock observeras att med bro menas här i första hand själva överbyggnaden. Brons tillkomstår är således det år då den nuvarande överbyggnaden kom på plats.

Poäng År

10	-1899
9	1900-1909
8	1910-1919
7	1920-1929
6	1930-1939
5	1940-1949
4	1950-1959
3	1960-1969
2	1970-1979
1	1980-1989
0	1990-

2. Pionjär – konstruktion

I samband med projekteringen av vissa broar har konstruktörerna testat nya konstruktioner för över- och underbyggnader. Ibland har detta lett till att betydelsefulla steg tagits i utvecklingen mot förbättrade konstruktioner. Vid poängsättningen har sådana utvecklingssteg premierats, dock endast de som berör brons överbyggnad.

Poäng

3	“Förstlingsbron” där en väsentlig del är en ny konstruktion.
1	De första broarna där en ny konstruktion tillämpats i stor omfattning.
0	Standardkonstruktion.

3. Pionjär – byggmaterial

I brobyggnadskonsten har nya material introducerats vid olika tillfällen. Dessa har ofta inlett nya epoker i brobyggnadstekniken. Vid bedömningen premieras en bro som haft betydelse för introduktion av nytt byggnadsmaterial.

Poäng

3	“Förstlingsbron” där en väsentlig del är utförd med ett nytt material.
---	--

1 De första broarna där nytt material utnyttjas till väsentlig del.

0 Standardmaterial.

4. Ursprunglighet

Om en bro har genomgått få eller inga förändringar sedan den byggdes, underlättar detta för den framtida betraktaren att se och förstå den tekniska och estetiska nivå som rådde vid byggnadstillfället. Vid bedömning har de broar premierats som ger intryck av att vara ursprungliga i form och materialbehandling.

Poäng

6 Oförändrad bro: Bron ger intryck av att vara oförändrad. Här accepteras mindre förändringar som kan relateras till normalt underhåll, ommålning i närliggande kulör, banelektrifiering och liknande.

3 Något förändrad bro: En mindre del av bron ger intryck av att vara förändrad. Förändringen är dock inte större än att bron i princip kan återställas till ursprungligt skick. Hit räknas vanligtvis förstärkningar, ny farbana, nya räcken och navföljare, pågjutning av stöd, ommålning i starkt avvikande kulör. Även en smakfullt eller diskret utförd breddning för t.ex. dubbelspår räknas hit. Om förändringen inte är tydligt framträdande eller diskret kan bron i vissa fall anses som oförändrad.

0 Mycket förändrad bro: Hit räknas en omfattande förändring som gör att bron inte utan större svårighet kan återställas till ursprunget. Grovgrängad och flammig betongsprutning, tydlig breddning av farbanan m.m. räknas hit.

5. Sällsynthet

Om endast ett fåtal broar återstår av en konstruktion eller utformning som tidigare varit vanlig premieras detta. Premieringen är normalt inte relevant inom den aktuella typen, den är däremot av intresse i ett mer generellt bevarandesammanhang då man önskar ställa alla broarna mot varandra, oavsett typ.

Poäng

6 Mycket sällsynt: Endast ett fåtal broar återstår av en förr vanlig typ.

3 Sällsynt: Ett tiotal broar återstår av en typ som tidigare varit vanlig.

0 Vanlig: Broar av typen är vanligt förekommande.

6. Brolandskap

Med brolandskap avses en plats där två eller flera broar antingen ligger i tät följd efter varandra på samma kommunikationsled eller nära varandra på skilda kommunikationsleder. Om en bro är belägen i ett brolandskap premieras detta eftersom bronns identitet då förstärks, dels som konstbyggnad i allmänhet, dels i relation till övriga broar.

Poäng

4 Fler än två broar i brolandskapet.

2 Två broar i brolandskapet.

0 Ensam bro.

7. Medvetet arkitektoniskt uttryck

Kriteriet avser bronns arkitektoniska förfining och bearbetningsgrad. Denna kan ha åstadkommit såväl av en arkitekt som en ingenjör. Somliga åtgärder kan bättre urskiljas och avnjutas på avstånd medan andra kräver

ett mer närsynt betraktelsesätt. Här premieras sådana detaljer som strukturverkan, ornamentik och eventuell konstnärlig utsmyckning.

Poäng

- 6 Konstnärlig utsmyckning
- 4 Bearbetade ytor och ornamentik.
- 2 Enbart bearbetade ytor eller ornamentik.
- 0 Medvetet arkitektoniskt uttryck saknas.

8. Skönhetsvärde

Skönhetsvärdet, "formoptimeringen", är det andra av de två specifikt estetiska kriterierna, vilket mer tar fasta på brons helhetsformgivning än detaljerna. Den utmejslade, spänstiga formen skiljer sig här från den stereotypa och uttryckslösa.

Poäng

- 3 En bro med skön och harmonisk form.
- 0 En bro som saknar ovan nämnda egenskap.

9. Trafikantens möjlighet att se bron

Här premieras den kanske viktigaste egenskapen hos en bro, nämligen hur den enskilde som vägfarande eller passagerare på ett tåg möter och uppfattar bron som konstbyggnad i väg- respektive linjesträckningen.

Poäng

- 7 Utmärkt: Hela bron med över- och underbyggnad samt det hinder bron löper över kansas från skarp kurva eller liknande strax före passage över bron.
- 5 Bra: Hela bron kan ses men på håll.
- 3 Mindre bra: Delar av brons överbyggnad kan ses strax före eller vid passage över bron.
- 1 Dålig: Endast brons räcken kan ses.
- 0 Ingen: Inget av bron kan ses, vare sig före eller under passage.

10. Exponerbarhet

Här redovisas ett viktigt kriterium som handlar om vilka möjligheter vi som "brobetraktare" har att närma oss och exponeras för bron.

Poäng

- 5 Utmärkt: Hela bron kan utan svårighet och under normala förhållanden betraktas på minst en brolängds avstånd från sidan eller från en vinkel större än 45 grader (LMN-regeln, brohistoriker Lars Martin Nilsson, som menar att om man ska kunna se en bro i sin helhet måste man vara på minst en brolängds avstånd).
- 3 Bra: Hela bron kan under normala förhållanden betraktas, men endast i en vinkel som är mindre än ca 45 grader.
- 1 Mindre bra: Endast delar av bron kan betraktas.

0 Dålig: Bron kan under normala förhållanden endast betraktas från farbanan eller dennas förlängning.

11. Tillgänglighet

Ett annat viktigt kriterium för en bro är hur lättillgänglig den är för betraktaren. En bro som dagligen betraktas eller "konsumeras" av många människor i en tätort premieras t.ex. framför en bro i ett ensligt läge.

Poäng

- 6 Utmärkt: Bron är belägen inne i större tätort (centralort eller liknande) eller vid större väg med rastplats.
- 4 Bra: Bron är belägen i eller invid tätort eller vid väg, ej ensligt.
- 2 Mindre bra: Bron är ensligt belägen vid väg eller invid tätort men utan vägförbindelse (endast aktuellt för järnvägsbroar).
- 1 Dålig: Bron är ensligt belägen vid väg med lite trafik.
- 0 Mycket dålig: Vägförbindelse saknas (endast aktuellt för järnvägsbroar).

12. Upplevelsevärde

Upplevelsevärdet är det mest subjektiva av alla kriterierna men för den skull inte mindre viktigt. Broar är något av landskapets megastrukturer som vi inte kan undvika att beröras av. Men fascinationen är sig sällan lik från bro till bro. Där den ena elegant svingar sig över ett vattendrag vilar den andra som ett tungt, mäktigt monument. Hos ytterligare en bro kan det vara de spektakulärt utformade spannen som attraherar betraktaren, hos en annan den djärva färgsättningen.

En broupplevelse är inte mätbar i traditionell mening. Värderingen kräver i stället, förutom ett tränat öga, ett omdöme i form av en karaktärisering. Utan tvekan är det i samband med detta värderingskriterium som grunden läggs till det fortsatta brosamtalet.

En bro är upplevbar efter en lika tungt vägande skala som åldersskalan. Erfarenhetsmässigt fungerar upplevbarheten också som ett utjämningskriterium.

Poängen väljes fritt på skalan 0-2-4-6-8-10 och grundas på omdöme och upplevelse av bro och broplats.

Maxpoäng 69

Bevarandekategorier

Efter värderingen delas de inventerade broarna in i fyra olika bevarandekategorier. Kategorierna baseras i väsentlig grad på den värderingspoäng broarna har erhållit, men även en individuell bedömning av varje bro förutsätter för ett bevarande ska beaktas.

N – Bron ingår i Vägverkets Nationella bevarandeplan. Kategorin avser broar som redan uppmärksammats i Vägverkets Nationella bevarandeplan och därmed är av nationellt intresse. Broarna ska jämföras med kategorin A.

A – Brominnesklass. Högsta bevarandekategorin benämns A – Brominnesklass och syftar på broar med så högt bevarandevärde att de ska jämföras med de broar som ingår i Vägverkets Nationella bevarandeplan. Broarna har så stort värde att de har rätt till någon form av lagligt skydd, till exempel byggnadsminnesstatus. Broarna i denna kategori omfattas av fullständigt dokumentationskrav där text, bild, ritningar och eventuella

analysresultat och rapporter ska redovisas i respektive broars arkiv. Samråd ska tas med bro- och materialhistoriskt kunnig personal vid planering av underhålls- och ombyggnadsåtgärder. Dokumentationer och sammanställningar ska genomföras av antikvarisk expertis tillsammans med Trafikverkets personal.

B – Utförliga åtgärder. Broarna i denna kategori har ett så stort värde att de bör hanteras med största varsamhet vid underhåll och eventuella större åtgärder. Kategorin omfattar ett färre antal broar med så stora teknik- och brohistoriska värden att de utgör en viktig del av underlaget för förståelsen av det svenska brobeståndets historiska utveckling. Även dessa broar ska dokumenteras inför och under eventuella åtgärder. Samråd ska tas med bro- och materialhistoriskt kunnig personal vid planering av underhålls- och ombyggnadsåtgärder. Dokumentationer och sammanställningar ska genomföras av antikvarisk expertis tillsammans med Trafikverkets personal.

C – Normala åtgärder. Broar i kategori C är så intressanta att normala dokumentationer ska genomföras inför, under och efter varje åtgärd som görs på broarna. Dokumentationen består av noggrann fotografering, beskrivning av åtgärderna i text och redovisning av eventuella ritningar samt övrigt underlag. Dokumentationerna kan genomföras av Trafikverkets egen personal efter särskild utbildning. Kontakter med antikvariska myndigheter behöver normalt ej tas. Undantag kan till exempel förekomma när broarna ligger i ett riksintresseområde för kulturmiljövården.

D – Inga åtgärder. Lägsta kategorin broar. Vid urvalsprocessen har dessa broar befunnits vara så intressanta att de av olika anledningar – estetik, teknik, konstruktion, typ etc. – har besökts i fält. Vid närmare granskning har dock broarna i denna kategori tagits bort från inventeringen. Vanligaste orsaken till detta är att mycket kraftiga ombyggnader har genomförts eller att bron till och med har hunnit rivras under tiden mellan förstudie och fältarbete. Broarna lämnas utan åtgärd och kan därmed underhållas och hanteras utan restriktioner i enlighet med Trafikverkets övriga brobestånd.