

KULTURMILJÖUTREDNING GASVERKET 1 SUNDSVALL

Granskningskopia 2025-04-03



UPPDRAG

Uppdragsnamn: 347077, Gasverket 1, Sundsvall
Titel på rapporten: Kulturmiljöutredning, Gasverket 1 Sundsvall
Version: Granskningskopia
Datum: 2025-04-03

MEDVERKANDE

Beställare: Skifu fastigheter i Sundsvall
Kontaktperson: Christoffer Hallenius

Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Maria Wall

Handläggare: Martin Lagergren, Johanna Karlsson
Jennifer Magnusson

Kvalitetsgranskning: Björn Paulsson

ÖVRIGT


Rapport: Rapporten läses vid utskrift i liggande A3.

Bilder: Bilder och illustrationer är skapade av Tyréns Sverige AB om inget annat anges.

Tyréns Sverige AB

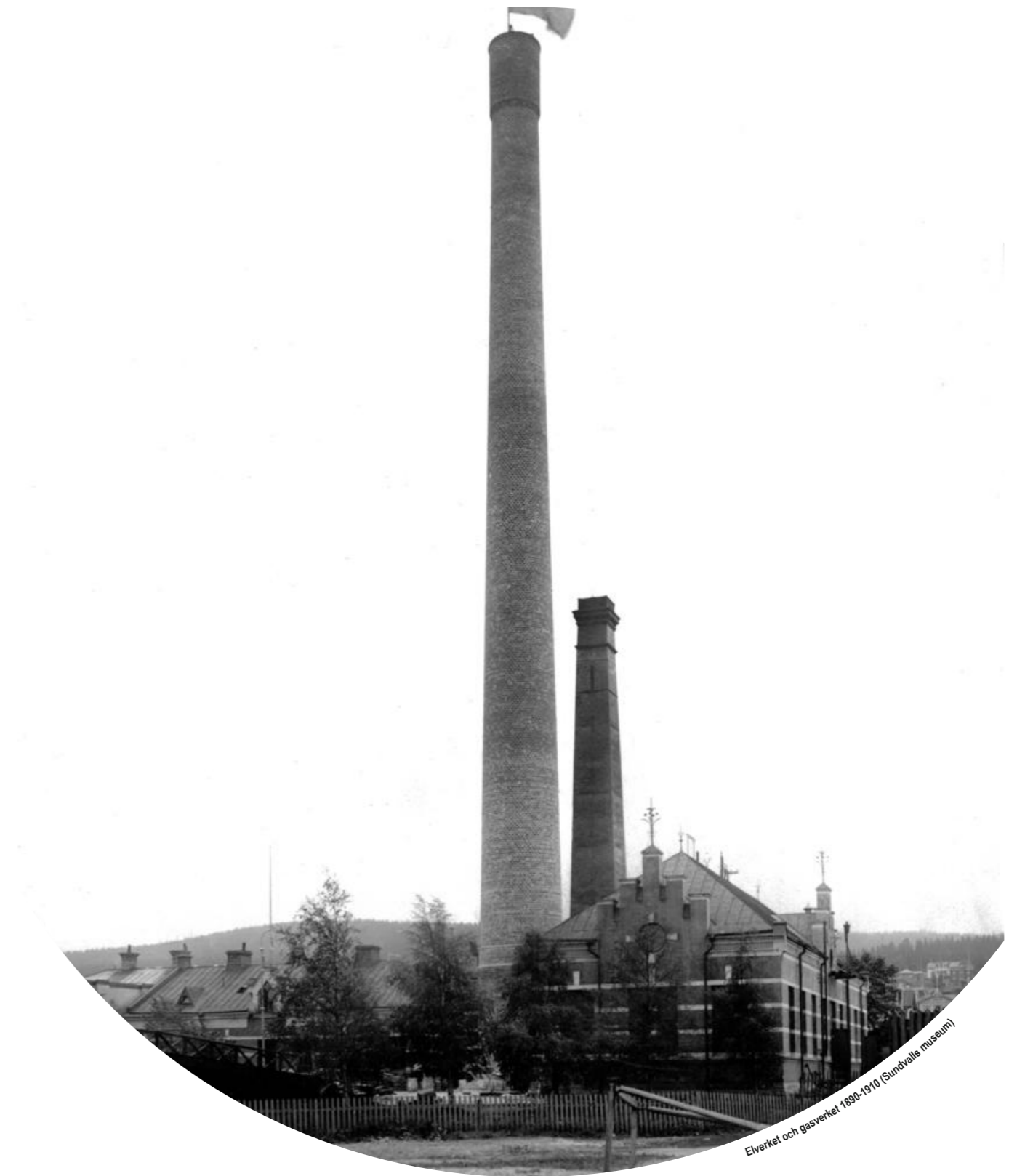
Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



INNEHÅLL

1 INLEDNING.....	4
2 FÖRUTSÄTTNINGAR.....	6
3 HISTORIK	9
4 OMGIVANDE STADSRUM	40
5 GASVERKSTOMTEN NULÄGE	56
6 GASVERKSTOMTEN KULTURVÄRDEN	68
7 REKOMMENDATIONER.....	73
8 KONSEKVENSPANALYS	77
KÄLLFÖRTECKNING.....	78



Elverket och gasverket 1890-1910 (Sundsvalls museum)

1 INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Fastigheten Gasverket 1 är belägen i centrala Sundsvall. Inom fastigheten finns idag flera byggnader, varav de två äldsta är uppförda som elektricitetsverk på 1890-talet. På tomten finns även ett kontorshus från 1920-talet, ställverk från 1931, transformatorstation från 1995 samt ett sentida uthus. Bebyggelsen används idag framför allt som kontor.

Fastigheten är belägen inom riksintresse för kulturmiljövården, Sundsvall [Y8], som inbegriper stora delar av stadens centrum.

För att möjliggöra ytterligare bebyggelse inom fastigheten pågår arbete med en nya detaljplan. Tyréns har fått i uppdrag av fastighetsbolaget Skifu att upprätta en kulturmiljöanalys av fastigheten och dess omgivning i relevant omfattning samt en konsekvensbeskrivning av förslaget till ny detaljplan.

Vad är en kulturmiljöanalys?

Syftet med en kulturmiljöanalys är att fungera som underlag i planeringsprocesser och vid projektering. Kulturmiljön är en tillgång i planeringen som bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Vi kan aktivt välja vilka mänskliga spår och avtryck som blir avläsbara i framtiden. Kunskap om samhällets utveckling och de historiska processerna är en förutsättning för att kunna avläsa varför landskapet ser ut som det gör idag. Bärande berättelser identifieras, liksom även de fysiskt avläsbara uttrycken som återspeglar dem.

Genom att belysa vad som är kännetecknande för en miljö ges underlag för bedömning av områdets möjligheter och begränsningar för förändring. För att förstå hur dessa avspeglas i landskapet och är väsentliga för att avläsa och uppleva miljöns historia och utveckling lyfts de fram som värdebärande karaktärsdrag.

AVGRÄNSNINGAR

Utredningsområdet omfattar fastigheten Gasverket 1, med utblickar till omgivande bebyggelse och satt i sitt sammanhang i stadens framväxt samt hur platsen förhåller sig till riksintresset för kulturmiljövården Sundsvall [Y8]

TIDIGARE UTREDNINGAR

Fastigheten inventerades som en del av Stenstadsinventeringen från 2008-2010". Gasverket 1 gavs då klassningen **gul**: "Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde" med följande motivering:

Kv Gasverket består av fyra olika byggnadskroppar i ursprungligt tidstypiskt uppförande. De flesta av dem har blivit kraftigt ombyggda och därmed förlorat många av sina ursprungliga karaktärsdrag. Den gamla förvaltningsbyggnaden i äldre renässansstil med klassiserande inslag är dock välbevarad och utgör en viktig del i den samlade helhet av sten-, tegel- och putsarkitektur med särskilt kulturhistoriskt värde som Riksintresset Stenstaden innefattar.

Kv Gasverket har som helhet ett historiskt värde som tidig representant för stadens elförsörjning.

LÄSANVISNING

Rapporten inleds med en redogörelse av lagrum och de kommunala strategiska dokument som är relevanta för aktuell fastighet.

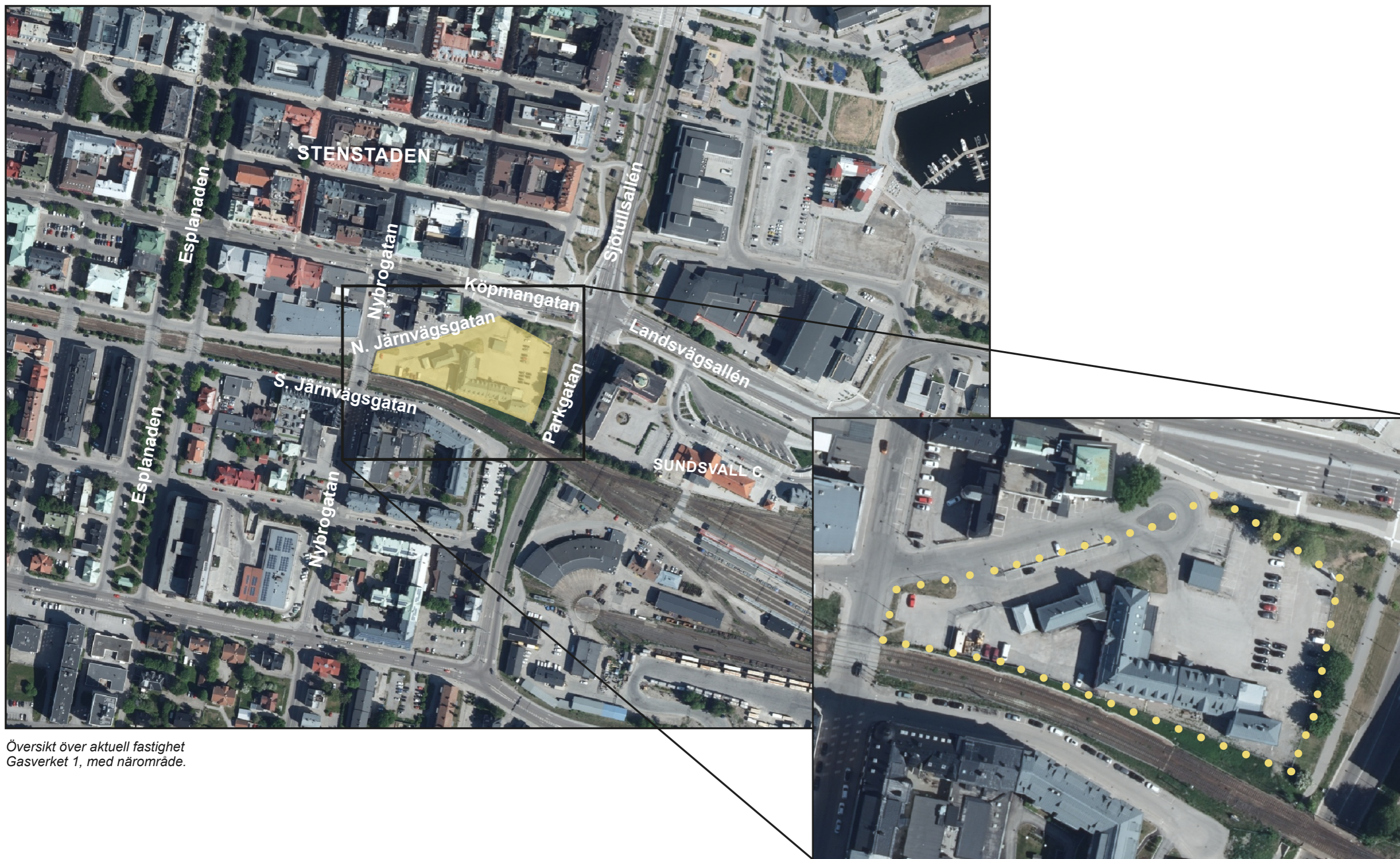
Vidare följer en redovisning av närmiljön och den aktuella fastighetens historik, samt gas- och elektricitetsverkets utveckling på platsen.

Därefter beskrivs omgivande stadsrum utifrån betydelsefulla, tongivande byggnader och fronter i närmiljön, och en redovisning av siktlinjer mot den aktuella fastigheten från omgivande gaturum.

Vidare beskrivs gasverkstomtens befintliga bebyggelse utifrån nuläge och kulturvården.

Slutligen redovisas rekommendationer till det fortsatta planarbetet.

FASTIGHETENS LÄGE I STADEN



Översikt över aktuell fastighet Gasverket 1, med närområde.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

GÄLLANDE PLANER

Översiktsplan

Under avsnittet Mark- och vattenanvändning:

4. Landskapsbild och stadsbild är viktiga aspekter för att skapa attraktivitet och kunskap om platser. Utformning av offentliga rum, parker och byggnader i stads- och kommundelscentrum påverkar inte bara de som ska nyttja platsen utan alla som vistas i och besöker dessa områden. Kommunen ska därför (nedan punkter med relevans för rapporten):

- värna om kulturhistoriska värden och främja arkitektoniska värden i den byggda miljön.
- värna om det ursprungliga landskapets större element och terräng, rörelsestråk med lång hävd samt spår av kulturlandskapets framväxt och lokala byggnadstraditioner.

Gasverket 1 ligger inom område med beteckningen MBK (mångfunktionell bebyggelse stadskärna) i sydöstra utkanten av Stenstaden.

I Översiktsplanen beskrivs Stenstaden:

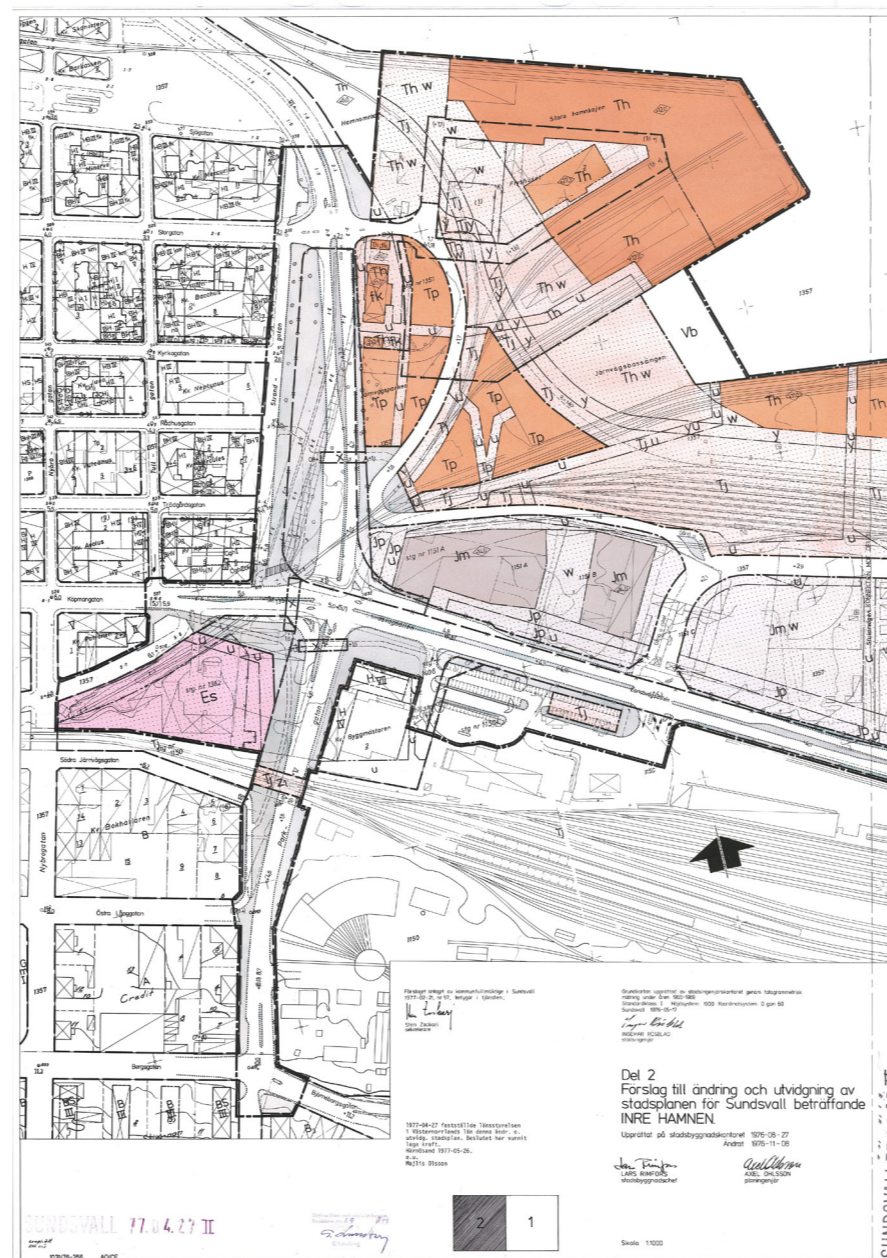
Sundsvall har en vacker och attraktiv stadskärna som med sin homogena 1890-talskaraktär är unik i Sverige. Sundsvalls stenstad ingår, tillsammans med området Stenhammaren på Södermalm, i riksintresse för kulturmiljövård (Sundsvall Y8). Många av byggnaderna är kulturminnesmärkta. Stenstadens kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden utgör ett kärnvärde för den centrala staden och ska utgöra en utgångspunkt för dess utveckling.

De lokala riktlinjerna för Stenstaden säger bland annat:

- Stenstadens bevarade arkitektur är ett kärnvärde för den centrala delen av staden och ska utgöra en grund för dess bevarande och utveckling.

Detaljplan

För området gäller detaljplan S1338, fastslagen 1977-04-27. Marken på fastigheten Gasverket 1 är prickad och får således inte bebyggas. Området närmast fastighetens nordöstra och östra gräns har beteckningen u, "mark tillgänglig för underjordiska ledningar". Detaljplanen meddelar inget skydd för kulturvärden.



Gällande detaljplan S1338 fastslags 1977-04-27 (Sundsvalls kommun).

Förhållningssätt till skyskrapor - Riksintresset Sundsvall [Y8]

En rapport avseende förhållningssätt till höga hus och/eller skyskrapor i relation till riksintresset för kulturmiljövården Sundsvall [Y8] upprättades av WSP 2107.

Med bäring på den aktuella fastigheten betonas att de "med fördel placeras så att det/de tar stöd i den naturliga topografin så att de inte konkurrerar ut riksintressets värden med den centralt belägna kyrkan som dominerande inslag i stadens centrum."

Höga hus "kan med fördel placeras i områden med ett storskaligt uttryck som ska genomgå omfattande förändringar, exempelvis f.d. hamnområden eller industrimark. Höga hus i dessa miljöer kan skapa ett nytt landmärke som tydligt berättar om stadens omvandling och bidrar till god orienterbarhet."

I de fall ett högt hus byggs "kan dessa nyttjas som den nya tidens "utsiktstorn" varifrån man kan överblicka den riksintressanta miljön. Tillgängligheten på de översta planen bör därför vara tillgänglig för allmänheten."



Karta som visar tålighetsbedömning av riksintresset Sundsvall [Y8] avseende höga hus. Riksintressets utbredning markerat med prickad röd linje. Fastigheten Gasverket 1 har fått blå färgkod - Landskap som är mycket känsligt (Förhållningssätt till skyskrapor - Riksintresset Sundsvall [Y8]).

AKTUELLA LAGRUM

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (PBL) reglerar hur mark- och vattenområden används och samt hur markanvändningen skall utvecklas. Lagen fastställer att planläggningen av mark- och vattenområden är en kommunal angelägenhet och ställer krav på att kommunen upprättar en översiktsplan över hela kommunen. Lagen innehåller bestämmelser om bland annat detaljplaner och bygglov.

Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, andra miljöaspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. Lagen fastställer att byggnader eller områden som är särskilt värdefulla ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. Dessa kan av kommunerna skyddas genom bestämmelse i detaljplan. Skyddet regleras i PBL:s 8 kapitel och de bestämmelser som läggs in i planen är juridiskt bindande.

Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt Plan- och bygglagen är även 2 kap. 6 § tillämplig.

PBL 2 KAP. ALLMÄNNA OCH ENSKILDA INTRESSEN

1 § Vid prövningen av frågor enligt denna lag ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen.

3 § Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

6 § Tredje stycket

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.

PBL 8 KAP. KRAV PÅ BYGGNADSVERK, BYGGPRODUKTER, TOMTER OCH ALLMÄNNA PLATSER

Plan- och bygglagens åttonde kapitel reglerar krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser. Vid en bygglovsprövning omfattas byggnader som bedöms ha särskilt högt kulturhistoriskt värde av förbud mot förvanskning av kulturvärden, 8 kap. 13§. För alla byggnader gäller även varsamhetskrav och särskilda krav vid underhåll enligt 8 kap. 17§ och 14§.

13 § Förvanskningsförbud

En byggnad eller som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

Enligt 13 § 1 st. p.4 ska förvanskningsförbudet även tillämpas på bebyggelseområden.

14 § Underhåll och varsamhet

Ett byggnadsverk ska hållas i värdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

Om byggnadsverket är särskilt värdefullt från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt, ska det underhållas så att de särskilda värdena bevaras.

17 § Varsamhet och ändringar

Ändring av en byggnad och flyttning av en byggnad ska utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Kulturhistorisk klassificering

Vid inventering av riksintresseområdet Sundsvalls Stenstad 2010 (utförd av ADL Creativa AB) gjordes en kulturhistorisk klassificering som baserades på metoden som används i Stockholms stad, där resultatet av inventeringar redovisas med hjälp av olika färger. Sundsvalls klassificeringskarta innefattar enbart det byggnadsbestånd som omfattas av inventeringen 2010.

Värderingen baseras enbart på de kortare kategoribeskrivningar om återges nedan och som är direkt tagna från det klassificeringssystem Stockholms stad utarbetat:

Blå - fastighet med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvara fordringarna för byggnadsminnen i kulturmiljölagen. Statliga byggnadsminnen.

Grön - fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.

Gul - fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Grå - fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till någon av ovanstående kategorier.

Under inventeringens gång gjordes vissa tillägg för att ytterligare förtydliga och vidga två av kategoribeskrivningarna:

Gul - alldagligare vardagsbebyggelse med kulturhistoriskt värde, som på något sätt är föredömligt väl bevarad och där eventuella till- och ombyggnader är anpassade till byggnadens karaktärsdrag så att dessa inte har försvunnit eller förminskats. Klassificeringen omfattar även bebyggelse med något förvanskade karaktärsdrag, men genom sin ålder och anknytning till ortens historia ändå anses ha ett stort kulturhistoriskt värde.

Grå - bebyggelse som antingen är så ny att den ännu inte kan bedömas ur ett kulturhistoriskt perspektiv, eller där värdet väsentligt har förminskats genom mindre väl anpassade ändringar.

Vid inventeringen klassificerades byggnaderna inom

fastigheten Gasverket 1 som gula, och bedömdes alltså ha visst kulturhistoriskt värde.

Kulturmiljölagen

Inom fastigheten finns ett fornminne kategoriserat som övrig kulturhistorisk lämning (L1935:6665). Lämningstypen är en fyndplats (avser plats för fynd som man kan anta inte medvetet deponerats på platsen och/eller där det påträffats för få fynd för att området ska kunna bedömas som boplats).

Fornlämningar regleras enligt Kulturmiljölagen (1988:950) kap 2 §12

Miljöbalken

Riksintresse för kulturmiljövården

Områden av riksintresse för kulturmiljövården är sammanhängande miljöer av särskilt stor betydelse ur ett nationellt perspektiv och regleras i 3 kap 6 § MB. Ett riksintresse för kulturmiljövården är en miljö eller ett landskap som särskilt väl återspeglar viktiga historiska skeenden och samhällsprocesser. Inom riksintresseområden väger de kulturhistoriska värdena därför särskilt tungt vid beslut om ändrad mark eller vattenanvändning och den fysiska miljön i övrigt.

Att tillvarata kulturmiljövårdens riksintressen handlar dels om att förhindra att värdena skadas, dels om att områdets kulturhistoriska värden och potential ska vara fortsatt tongivande vid förändringar.

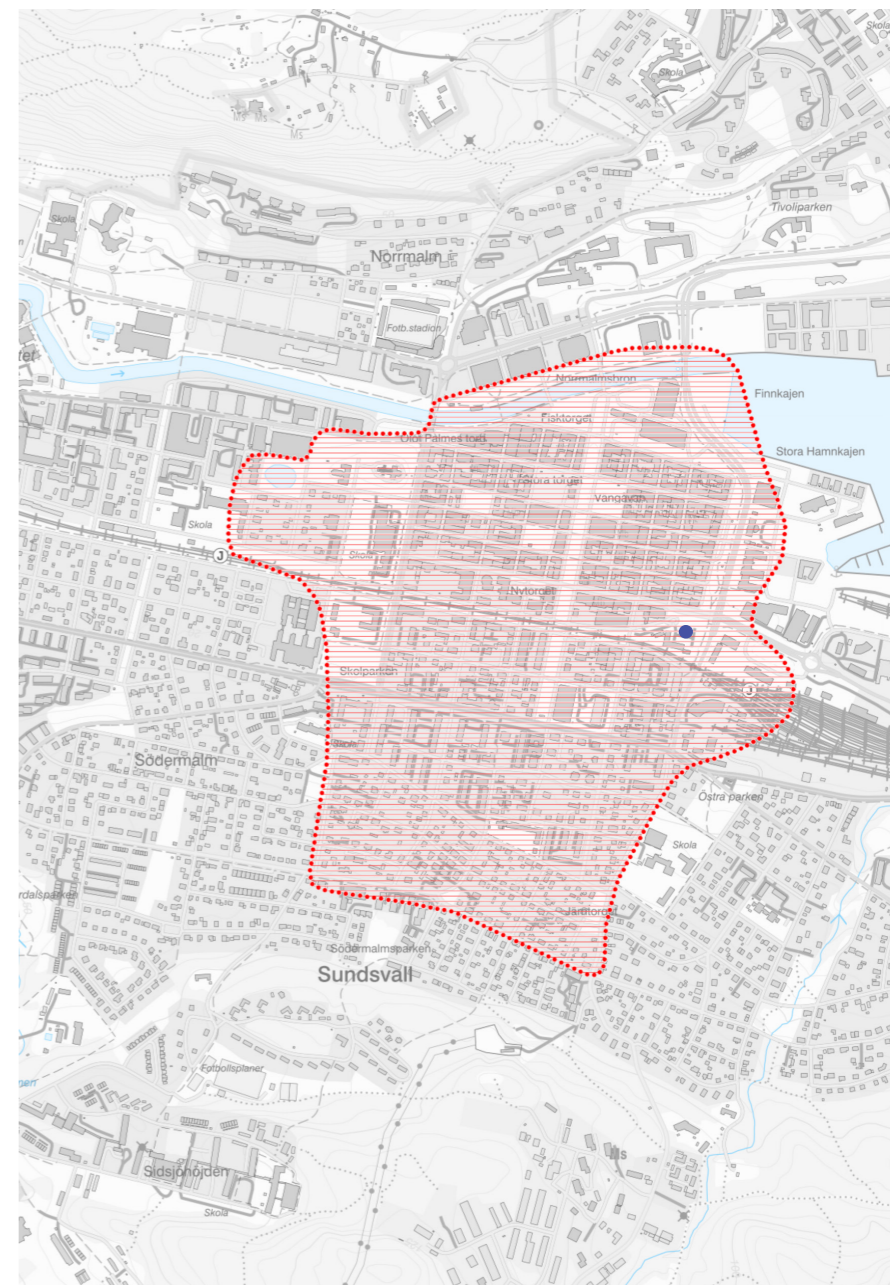
Fastigheten Gasverket 1 ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövården, Sundsvall [Y8].

Motivering:

Stadsmiljö och centrum i en industriregion. Unikt uttryck för sågverksindustriens expansion och det sena 1800-talets burgna stadsbyggande med storstadsmässiga ambitioner samt parallellt härmed utbyggd arbetar- och hantverkarförort.

Uttryck för riksintresset:

Stadskärnans rutnätsplan som i grunden härstammar från 1600-talet och de förändringar och utvidgningar som genomfördes vid 1800-talets slut. Stenstadsbebyggelsen som tillkom under en kort period efter den förödande branden 1888. Hamn- och järnvägsmiljöer. Stenhammaren med träbebyggelse, karaktäristiska uthus och trädgårdar.



Karta där riksintressets utbredning [Y8] är markerat som en röd streckad yta. Den blå punkten markerar en fornlämning (fyndplats) (xxx).

3 HISTORIK

STADENS PLANLÄGGNING OCH UTVECKLING

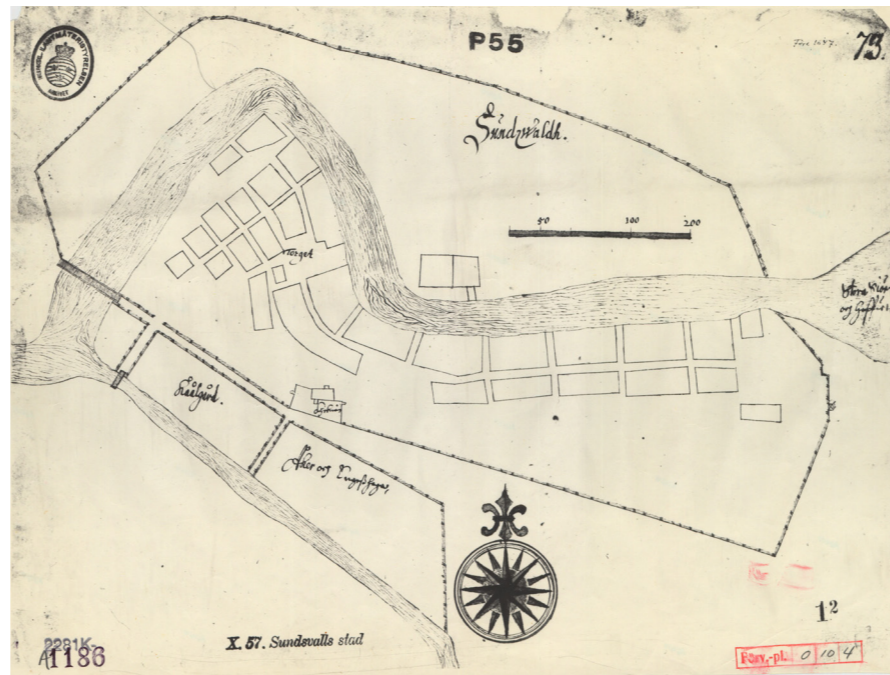
Etablering och stadsplanering

Sundsvall låg ursprungligen ca 1 km väster om den nuvarande stadskärnan, vid den så kallade Åkroken, där Mittuniversitetet ligger idag. Staden fick sina stadsprivilegier 1624. Den äldsta planen upprättades troligen av Olof Bure, som 1620 fick i uppdrag att planera ett antal städer i Norrland och Finland. Den äldsta kända kartan över staden är daterad till 1642 och visar en stadsplan som har stora likheter med Bures kända verk. Staden var uppbyggd utifrån en långsträckt, strandbunden, och därigenom oregelbunden rutnätsplan. De flesta kvarteren var dock rätvinkliga. Huvudgatan, parallellt med ån, utgjorde en del av landsvägen mot väster och sammanfaller troligen i viss utsträckning med de västra delarna av nuvarande Storgatan. I övrigt finns idag inga synliga spår ovan mark och denna del av staden har bebyggts på nytt.

1648 upprättade Nicodemus Tessin d.ä. en ny plan för staden i flyttat läge, motsvarande dagens stenstad. Beslutet, som fattades av Drottning Kristina syftade till att skapa ett förbättrat hamnläge. En karta från 1698 visar att Tessins plan till stor del genomfördes, dock inte i sin helhet. Till exempel byggdes inte de raka kajer som ritningen visar och de södra kvarteren byggdes bara ut till hälften. Tessins grundstruktur finns i stor utsträckning kvar idag.

Sundsvall brändes av ryssarna 1721, men byggdes upp igen efter samma mönster. 1762 blev Sundsvall residensstad i Väster-norrlands län, då Gävleborg skildes ut som ett eget län. En plan togs fram för utvidgning av staden och även reglering av de befintliga västra delarna. Residenset flyttades dock till Härnösand redan 1778 och planen realiserades inte. En stadsbrand ägde rum 1803, varefter ytterligare en reglerings- och utvidgningsplan upprättades. 1835 tillkom en förstad på den norra sidan av Selångersån och 1868 upprättades en plan för Stenhammaren söder om stadskärnan.

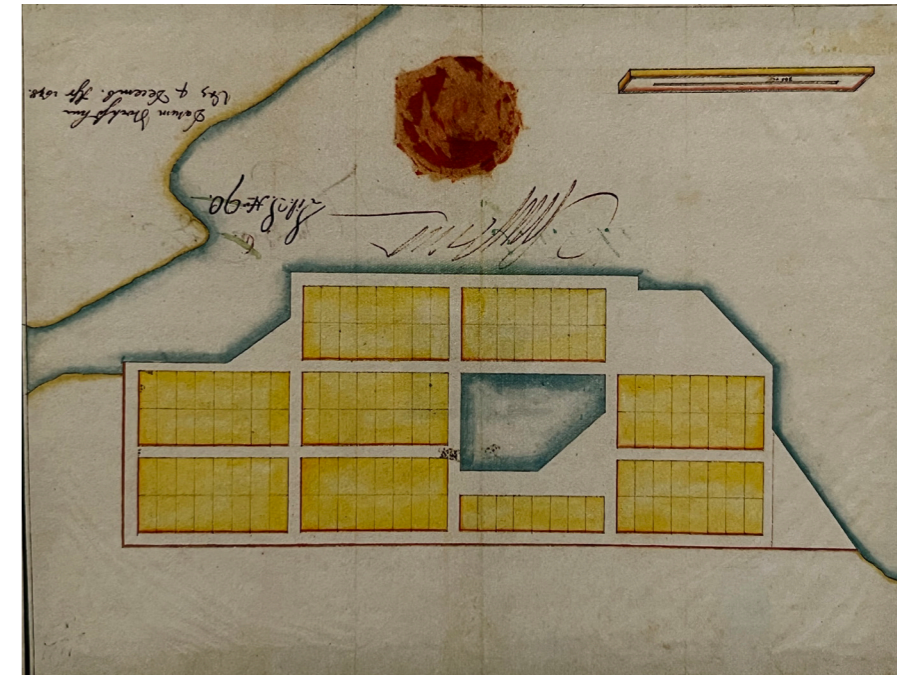
1873 överlämnade grosshandlarna N. Wikström och A. P. Hedberg de båda öster om Rådhuset belägna tomterna, kallade Modinska och Wikströmska trädgårdarna som en gåva till staden, för att användas till "en ständig plantering". Parken, som anlades utifrån förslag av trädgårdsarkitekt R. Stenberg från Stockholm, och gavs namnet Vängåvan (se vidare på s. 12).



Den äldsta kartan över Sundsvall från 1642 då dess rutnätsplan följde Selångersåns sträckning (Lantmäteriet).

Ytterligare planer på utvidgning av staden utarbetades under 1870-talet. 1873 upprättade Per Georg Sundius en ny stadsplan, som efter viss omarbetning slutligen antogs 1878. Redan nu föreslogs en "brandallé" genom stadskärnan, tillsammans med flera trädplanterade esplanader och parker. Planen hann dock inte realiseras innan den omfattande stadsbranden den 25 juni 1888, och det var först i och med denna som den stora förändringen av den befintliga staden genomfördes. Då hade den nya byggnadsstadgan av 1874 hunnit komma, med krav på stadens utformning, gatubredd mm. I Umeå, som brann samma år (och dag!) följdes stadgan så att staden glesades ut och trädplanterade esplanader anlades. Anläggandet av trädplanterade esplanader var ett led i att minska risken för spridning av brand. Ett tidigare exempel på genomförande av en sådan plan är Gävle, som drabbades av en omfattande stadsbrand 1869 och efter detta byggdes upp med genomgående esplanader.

I Sundsvall ansåg man förfarandet med en utglesad stadskärna skulle bli för dyrt; man ville använda sig av den befintliga strukturen i större utsträckning och ha möjligheten att i viss mån bygga på befintliga husgrunder. Detta skulle också innebära att befintligt ledningsnät för bland annat vatten och gas, vilka

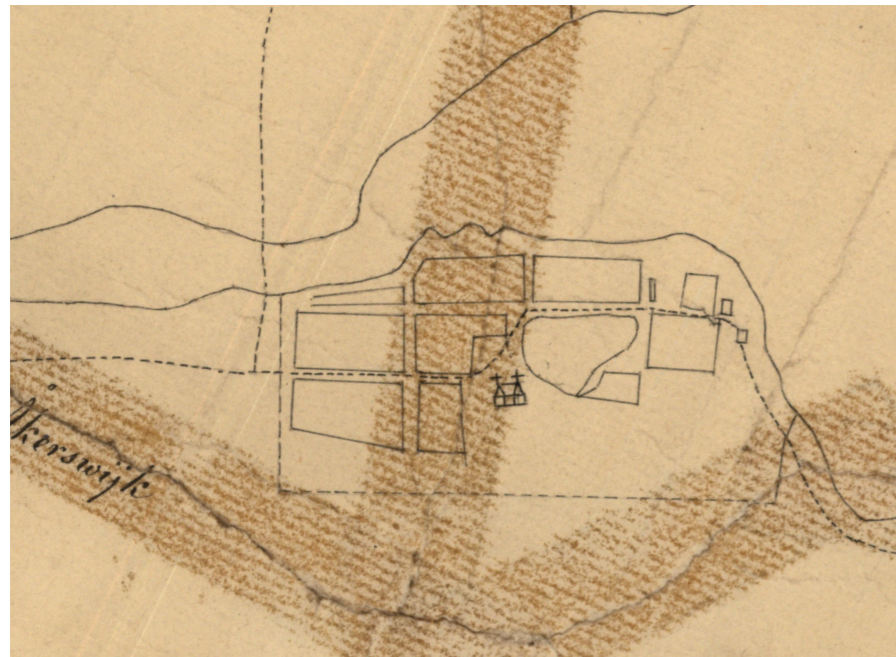


Tessin den äldres förslag till ny stadsplan 1648 innebar en flytt av staden österut, mot fjärden. Kartan är vänd upp och ner för att stämma överens med övriga kartor (Lantmäteriet).

tillkommit under 1870-talet kunde behållas. En annan anledning till att inte glesa ut staden var att det ansågs innebära sämre förutsättningar för handeln. En av stadsfullmäktige särskilt tillsatt kommitté – bestående av tre handelsmän, en läkare och en major - tog fram ett stadsplaneförslag som gick ut på att behålla befintliga gatubredder och kvarter, men att i gengäld bygga husen av sten (och tegel) inom stadskärnan: "blott hus af sten och dermed jemförligt ämne må uppföras". Förslaget antogs av stadsfullmäktige och kunde så småningom godkännas av Kungl Maj:t, med tillägget att en bredare esplanad ändå måste anläggas genom staden.

Byggandet kom snabbt igång och under 1891-95 präglades staden av intensiv aktivitet. Vid tiden byggdes här mest i landet. Sammanhängande kvartersensembler etablerades i de främsta lägena och de högsta husen uppfördes vid Storgatan, Stortorget och Esplanaden.

I de nya påkostade husen var lägenheterna stora. Här fanns inte plats för arbetare och mindre bemedlade, som istället fick söka sig till förstäderna. Sundsvall blev nu en mer segregerad stad, även bland fastighetsägarna då brandförsäkringarna inte



Utsnitt ut karta från 1698 som visar stadens nya läge, öster om den äldre stadsbebyggelsen. Tessins planer från 1648 har i det närmaste blivit verklighet. Ett torg med rådhus var anlagt nordost om tjärnen, medan kyrkan var placerad vid tjärnens västra strand, ungefär där Stadshuset ligger idag. Kyrkan flyttades till den nuvarande platsen 1753 (Lantmäteriet).



Den nya stadsplanen 1805, efter branden, upprättad av G.J. Stagnell. Stortorget fick sin nuvarande placering och gatorna ungefär den sträckning de har idag (Sundsvall, utsikternas stad).



Karta över Sundsvall 1835. Tomten där fastigheten Gasverket 1 idag är belägen är benämnd med nr 86, vilken ägdes av konsul E.P. Modin, bosatt på vreten bredvid, nr 85. På vret nr 86 är en byggnad enligt kartan uppförd, och vretens användning var enligt kartans tillhörande förteckning "täppor" (Lantmäteriet).

VÄNGÅVAN

Parken Vängåvan är belägen öster om Esplanaden, i höjd med Stortorget, till vilket det på så sätt bildar en pendang. Redan 1866 hade staden erbjudits att köpa de båda vattensjuka tomterna öster om rådhuset, kallade Modinska och Wikströmska trädgårdarna, med förbehållet att där anlägga planteringar. Staden behövde dock prioritera andra utgifter vid tiden. 1873 överlämnade grosshandlarna N Wikström och A P Hedberg de båda tomterna som en gåva till staden, för att användas till "en ständig plantering". Parken anlades utifrån förslag av trädgårdsarkitekt R Stenberg från Stockholm, och gavs namnen Vängåvan. Planteringarna var färdigställda 1877. Parken försågs 1886 med en skulpturprydd fontän med skulptur, formgiven av Sundsvallsfödda konstnärinnan Sofia Gisberg. Fontänen hade kommit till stånd tack vare A P Hedbergs donationer. Offentliga konstverk var vid den tiden sällsynt i svenska landsortsstäder och ansågs mycket exklusivt. Fontänen kan sägas gestalta stadens utveckling och storhet. Mittpartiet pryds av tre allegoriska figurer; "Vetenskapen/Tekniken", "Industrien/Hantverket" samt "Handeln/Sjöfarten". Den krönande figuren utgörs av "Konstens genius". Sofia Gisberg var utbildad textillärare och mönsterritare vid Högre konstindustriella skolan i Stockholm, där hon senare även blev överlärare. Gisberg satt också i styrelsen för Handarbetets vänner och kom även att bli prisdomare vid 1897 års Stockholmsutställning. Fontänen i Vängåvan invigdes 25 augusti 1886, sammadag som den nya läroverksbyggnaden. Den klarade sig också i branden 1888.



Vängåvans fontän krönt av krönt av "Konstens genius", i förgrunden (Sundsvalls museum).

kunde kompensera för stadsplanens nya krav. Fastighetsägare som inte hade råd att bygga nytt fick därför sälja sina nerbrunna fastigheter till de som hade kapital nog att bygga stora stenhus.

Dynamisk utveckling under 1800-talet

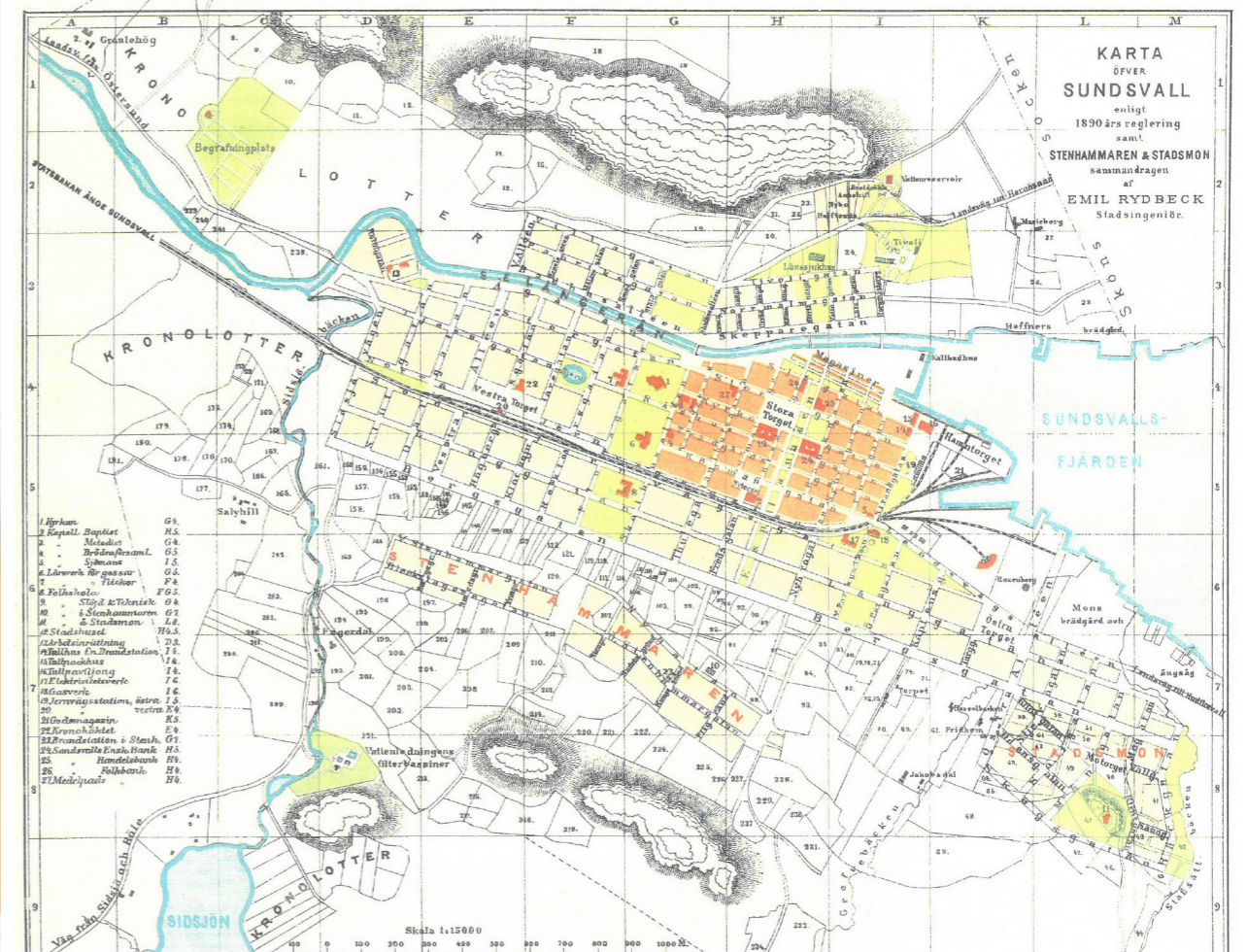
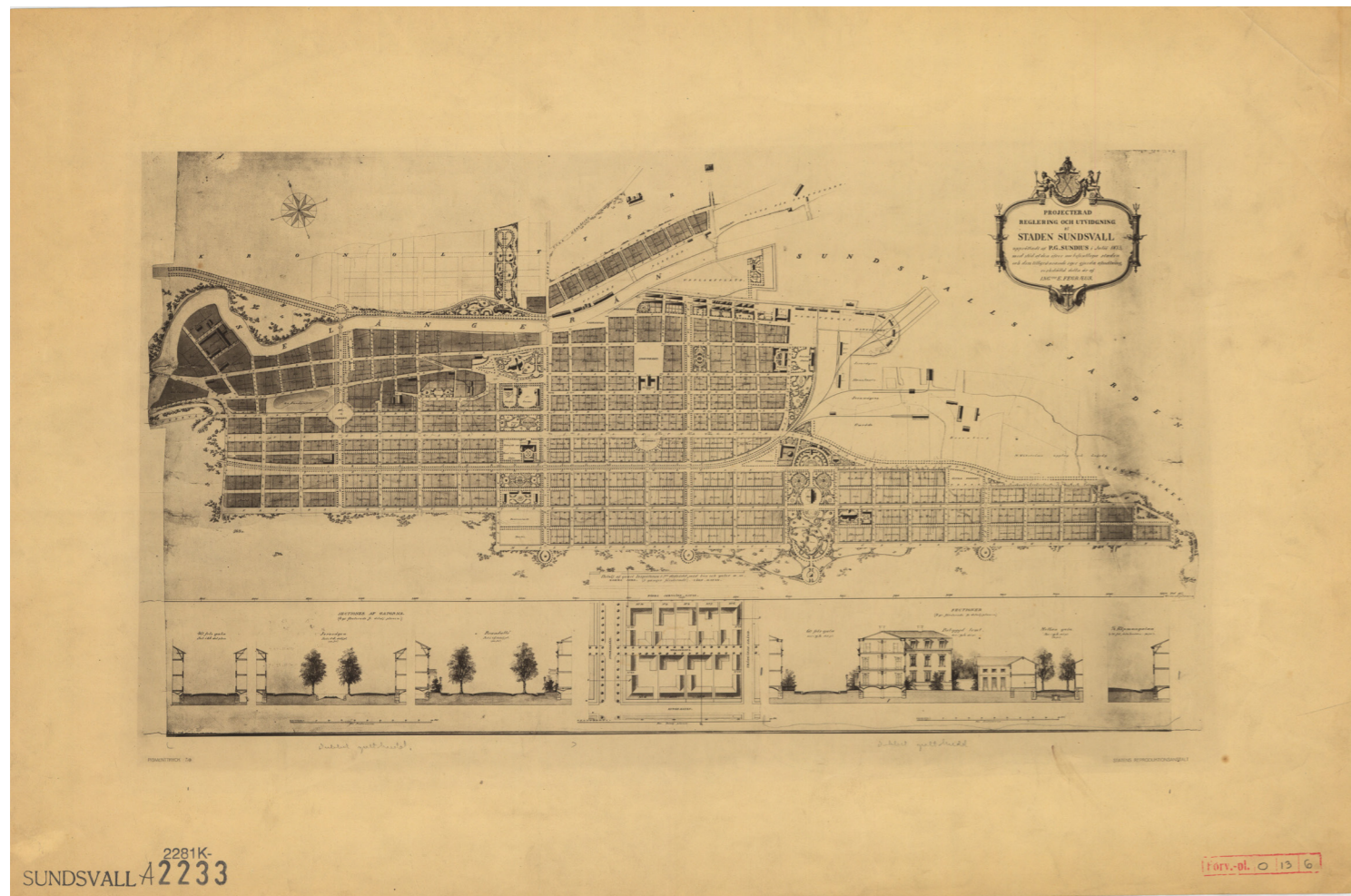
Sundsvall utvecklades under 1800-talet till att bli ett ledande centrum för Europas skogsindustri. Kustläget, närheten till de två stora älvarna Ljungan och Indalsälven, liksom förstuds de rika skogarna, var viktiga förutsättningar för detta. Landets första ångsåg etablerades 1849 i Tunaby i Skön, och följdes snart av flera utmed kusterna kring Sundsvall.

Invånarantalet i staden växte från drygt 1000 kring seklets början till 15 000 vid dess slut. Ekonomin blomstrade och en

elit av träpatroner och köpmän växte fram. Staden fick rykte om sig som "Sveriges Klondike" och folk strömmade till från hela landet. Under 1800-talets andra hälft utvecklades Sundsvall till en av Sveriges främsta handelsstäder. Institutionsbyggandet tog fart och stora stenhusbyggnader uppfördes redan före branden, såsom läroverk och bankbyggnader. Exempel på byggnader är Allmänna läroverket från 1886 och Sundsvalls Enskilda bank (idag Nordea) uppfört 1886/1889, vilka båda stod kvar efter branden. Stadshusbyggnaden hade börjat byggas 1865, då som rådhus och hotell. På 1870-talet påbörjades stenläggning av gator och torg. Vatten-, avlopps-, och gasledningar drogs fram genom staden och under 1880-talet även telefonnät. En moderniserad stad växte fram. 1875 kunde den första järnvägssträckan, mellan Sundsvall och Torshammar invigas och 1882

anordnades i staden den stora Industri- och lantbruksutställningen, för att fira invigningen av järnvägen mellan Sundsvall och Trondheim. Kung Oscar II invigde utställningen där runt 3000 utställare deltog.

Med utvecklingen kom även motsättningar, och 1879 genomfördes Sveriges första stora industristrejck i Sundsvall. Arbetarrörelsen växte tillsammans med flera andra folkrörelser, såsom nykterhets-, frikyrko- och idrottsrörelsen. Flera bildningsförbund etablerade sig också i staden. Ett flertal frikyrkobyggnader uppfördes, bland annat Missionskyrkan/Sjömanskapellet, Metodistkyrkan och Elimkyrkan (se vidare under avsnittet Frikyrkor och kapell).





Sundsvalls enskilda bank och parken Vängåvan före branden, 1888. De två tornen var inte del av den nya gestaltningen som banken fick efter branden (Sundsvalls museum).



Hedbergsskolan (tidigare Allmänna läroverket) fotograferat 1895-1904. Skolan byggdes senare till på båda sidor (Sundsvalls museum).



Torghandel i Sundsvalls trädstad före branden 1888. (Sundsvalls museum).



Hotell Knaust, döpt efter ett äldre hotell närmre hamnen som stängt igen 1881, uppfördes några år efter branden i nyrenässansstil. Här fotograferat i början av 1900-talet (Sundsvalls museum).

Stenstaden

Stenstadens plan från 1890 följer alltså den tidigare stadsplanen i stor utsträckning. Stortorget behåller det tidigare torgets placering, med den stora skillnaden att södra delen av den öppna platsen bebyggs med ett nytt rådhus. Den nya trädplanterade esplanaden anläggs nu i nordsydlig riktning genom staden.



Hotell Nord (huset i mitten) vid Vängåvan före branden, 1879-1881. Det oputsade huset till vänster är Wesséns hus - en av få byggnader som klarade sig genom branden. (Sundsvalls museum)



Centralhotellet vid Esplanaden. Byggnaden uppfördes ursprungligen av nykterhetsföreningen Hoppets Här år 1891. (Sundsvalls museum).

Öster om esplanaden bildar parken Vängåvan en pendang till Stortorget. Många gator behåller också sina namn, såsom Sjögatan, Storgatan och Trädgårdsgatan. Gamla kyrkogatan döps om till Rådhusgatan.

Vid byggandet av stenstaden gavs arkitekterna möjlighet att rita byggnader enligt allra senaste modet; den av nordeuropeisk tegelrenässans inspirerade 1890-talsstilen. Den introducerades under 1880-talets andra hälft och var betydligt friare och mer fantasirik än de föregående årtiondenas större trohet till de europeiska stilhistoriska förebilderna. 1890-talets byggnader skulle präglas av äkta material, gärna ha asymmetriska inslag och en rik dekorativ utsmyckning både i form av plastiska ornament och måleri på fasad. Takformerna var livliga med torn, spiror och prydnadsgavlar. Många av byggnaderna utmärker sig

genom allra högsta kvalitet i material och utförande medan det även förkom byggnader med något enklare utförande. De tomter som bebyggdes först senare kom också att uppvisa sin tids formspråk.

Exempel på betydande byggnader av mer offentlig karaktär som uppfördes strax efter branden är bland annat Gustav Adolfskyrkan 1892-94 och Gustav Adolfsskolan 1892, båda ritade av arkitekt Gustaf Hermansson. Byggnaderna bildar tillsammans med det tidigare Läroverket ett stråk från norr till söder utmed Skolhusallén. Väster om kyrkan uppförs också Flickskolan 1891, även denna ritad av Hermansson, liksom Saluhallen vid Stortorget från samma år. Hotell Knaust, som uppfördes 1891 i Kv Proserpina ritades av arkitekt Sven Malm och utgör ett magnifikt exempel på nyrenässans.



Panorama över Stora Torget och Vängåvan, 1890-1900 (Sundsvalls museum).

Köpmangatan

1885 döptes Staketgatan om till Köpmangatan. Gatan utvecklades dock inte såsom stadsfullmäktige avsett. Någon kommers vill inte infinna sig och många tomter förblev obebyggda några årtionden in på 1900-talet. Med Hedbergsskolan i västra fonden fanns förutsättningar för en paradgata och gatan kom att bli ståtlig, inte minst genom att flera institutioner etablerades längs gatans södra sida, och därmed alltså i stenstadens utkant. Bland dessa märks till exempel brandstationen från 1898-99, stadens teater uppförd 1894 liksom flera frikyrko- och ordensbyggnader. Långt senare kom även nya posthuset att uppföras här, ritat 1955 av Lars-Erik Lallerstedt. På gatans norra sida uppfördes bostadshus **med** med affärs/näringsverksamhet i bottenvåningen.



Fotografi från nytorget mot Köpmangatan/Torgatan. 1893 (Sundsvalls museum)



Sundsvalls Teater i korsningen Östra Esplanaden-Köpmangatan. 1893-1904. (Sundsvalls museum)

Stenhammaren

Även om Stenhammaren var en planlagd stadsdel behandlades området på ett helt annat sätt än den centrala staden. Planen för Stenhammaren hade upprättats redan 1868, för "den stora mängd arbetare som från skilda håll hitströmmat och önskade bosätta sig härstädes", enligt en skrivelse från stadsfullmäktige till Kungl Maj:t. Dock byggdes inledningsvis inga gator, vilket föranledde de boende att 1875 sända en skrivelse till stadsfullmäktige, med klagomål om att det ej "finns ens för fotgängare banad gångstig, mindre någon för åkdon farbar väg". Tre år senare beslutade stadsfullmäktige att de årliga avgifterna för tomterna inom Stenhammaren skulle användas till att ordna gator i stadsdelen. Längre fanns det inte heller ordnade gator mellan de centrala delarna av staden och Stenhammaren. Först 1889 beslutades att dra fram Skolhusallén till de södra delarna av staden. Senare följde flera gator, så som Thulegatan och Nybrogatan. En annan större skillnad var tillgången till vatten. De centrala delarna av staden fick sedan 1879 vatten från det nya Vattenledningsverket. De boende i Stenhammaren fick gå till Sidsjöbäcken eller Grevensbäcken för att själva hämta sitt vatten. Först 1893 drogs vatten fram, och då till ett antal vattenposter

Hamnstaden

Hamnverksamheten har varit av avgörande betydelse för Sundsvalls uppkomst och utveckling. Staden fick sin ursprungliga placering vid Selångersåns dåvarande mynning i Bottenhavet då landhöjningen hade gjort inseglingstrännan till Medelpads dåvarande centralort och hamn vid Kungsnäs för trång. Till en början var fisket dominerande, men i takt med anläggandet av ångsågar och utvecklingen av skogsindustrin kom denna att ta över i betydelse. Den idag äldsta byggnaden med anknytning till hamnen är Tullhuset från 1857, i hörnet av Sjögatan och Strandgatan. Tullhuset är också en av få byggnader som klarade sig vid branden 1888, och därmed en av stenstadens äldsta byggnader. De stora hamnmagasinen i sten, som idag står kvar norr om Sjögatan, uppfördes 1890 av Sundsvalls kolonialvaruhandlare. Kvarteren hade då de sjöfartsklingande namnen Briggen, Kuttern, Barkassen och Skonerten. Magasinen fungerade

där man kunde hämta vatten. Avlopp ordnades inte förrän 1901 i Stenhammaren, och gasledning drogs aldrig hit. Den första elen drogs till stadsdelen 1903, först 12 år efter elektricitetsverkets tillkomst.

Det var nu inte enbart "inflyttade arbetare" som kom att bosätta sig i Stenhammaren. I och med den stora stadsbranden 1888 byggdes stenstaden upp, med stora och påkostade lägenheter. Det var de bäst bemedlade som hade råd att bosätta sig här, övriga fick söka sig till andra delar av staden såsom tex Stenhammaren. Här förekom såväl bostäder av enklaste karaktär som mera påkostade trähus, uppförda av de som hade det lite bättre ställt. Sammanfattningsvis kan dock konstateras att det rådde en avsevärd skillnad mellan Stenhammaren och stenstaden, i såväl standars som karaktär.

Större bild: Fotografi från Nybrogatan söderut med Södra järnvägsgatan och järnvägsspåren i förgrunden. Bortom kv Bokhållaren (t.v.) och kv Inspektoren 13, "Stockholmshuset", är marken obebyggd. Stenhammarens byggnader skymtar i fonden (Sundsvalls museum). **Mindre bild:** Stenhammaren, del av Södermalmsgatan från väster år 1907. Foto Sven Nilsson (Sundsvalls museum)

bland annat som lagerplats för kolonialvaror som kom till Sundsvall sjövägen och så småningom även via järnvägen, som utvecklade förbindelsen med de landburna kommunikationerna. I sin tidigaste sträckning var järnvägen förlagd genom staden och fram till hamnen. Det dåvarande stationshuset uppfört 1874 står kvar idag och är den enda träbyggnad i staden som klarade sig i branden 1888. Efter branden togs byggnaden över av staten och byggdes delvis om till ett mer officiellt och framträdande uttryck. Järnvägen drogs så småningom om till det nya stationshuset, uppfört 1927 i samband med tillkomsten av nya Ostkustbanan.

Tullhuset i kv Mercurius (uppfört 1857) till höger och det första Hotell Knaust i kv Bacchius. Fotografi före branden 1888 (Sundsvalls museum).



Staden efter 1895

Efter 1895 avtog byggtakten i staden påtagligt. En av de märkesbyggnader som uppfördes efter 1900 var Godtemplarhuset vid Köpmangatan. Byggnaden med en samlingssal som rymde 700 personer gavs en moderiktig stilblandning i jugend och rokoko. Arkitekt var Per Österlund och byggnaden stod färdig 1906. Den blev då ett nytt fondmotiv från Bankgatan. Samma år påbörjades också byggandet av Riksbankshuset, i hörnet Storgatan-Varvsgränd, efter ritningar av Ullrich & Hallquisth. Byggnaden, som stod färdig 1908 präglas av tidens nybarocka strömningar. Den gavs ett monumentalt uttryck med sina framskjutande risaliter, den breda höga segmentbågen som kröner takfoten och det höga säteritaket i blankt glaserat taktegel.

Stadskartan från 1910 ger en tydlig bild av den välordnade rutnätsstaden med sina offentliga och betydande byggnader markerade utmed bland annat Skolhusallén och de öst-västliga gatorna såsom Rådhusgatan och Köpmangatan. Institutionsbyggnaderna låg i huvudsak utanför den täta stadskärnan.

En av de byggnader som tillkom under 1910-talet var Telegrafbyggnaden som uppfördes i Kv Saturnus 1918. Byggnadens utformning utgår från en typritning signerad Modin, och gavs ett "sparsamt" jugenduttryck.

Staden var nu utbyggd med två kvarter söder om järnvägen, men fortfarande låg odlingsmark i ett stråk mellan den centrala staden och Stenhammaren. Bergsgatan utgjorde en tydlig stadsgräns mot söder.

På stadskartan från 1935 ser vi hur staden vuxit så att den tidigare odlingsmarken helt bebyggts. Stenhammaren har nu blivit en helt integrerad del av staden, och även kringbyggd i såväl söder som öster och väster. Järnvägens östra delar har dragits om för att nå det nya stationsområdet, som stod klart 1927 för Ostkustbanan. I samband med detta har även Östra parken, som var belägen söder om gasverkstomten, försvunnit och bebyggts. Järnvägsspåren passerar nu direkt söder om gasverkstomten. På kartan syns dock att spåren i den tidigare sträckningen, i en sväng förbi tomtens nordvästra sida fortfarande ligger kvar och fortsätter ut mot hamnen.

Efterkrigstidens utveckling leder till att större och bredare gator tillkommer och genomkorsar äldre strukturer. Vägar som gamla



Stadsplan 1910. Öster om Gasverket 1 planerades för en gata som skulle ha namnet Gasverksgatan. Parkgatan har idag samma sträckning. Marken mellan Östermalm och Stenhammaren består enligt planen av vretar och väntade på att bli bebyggd.

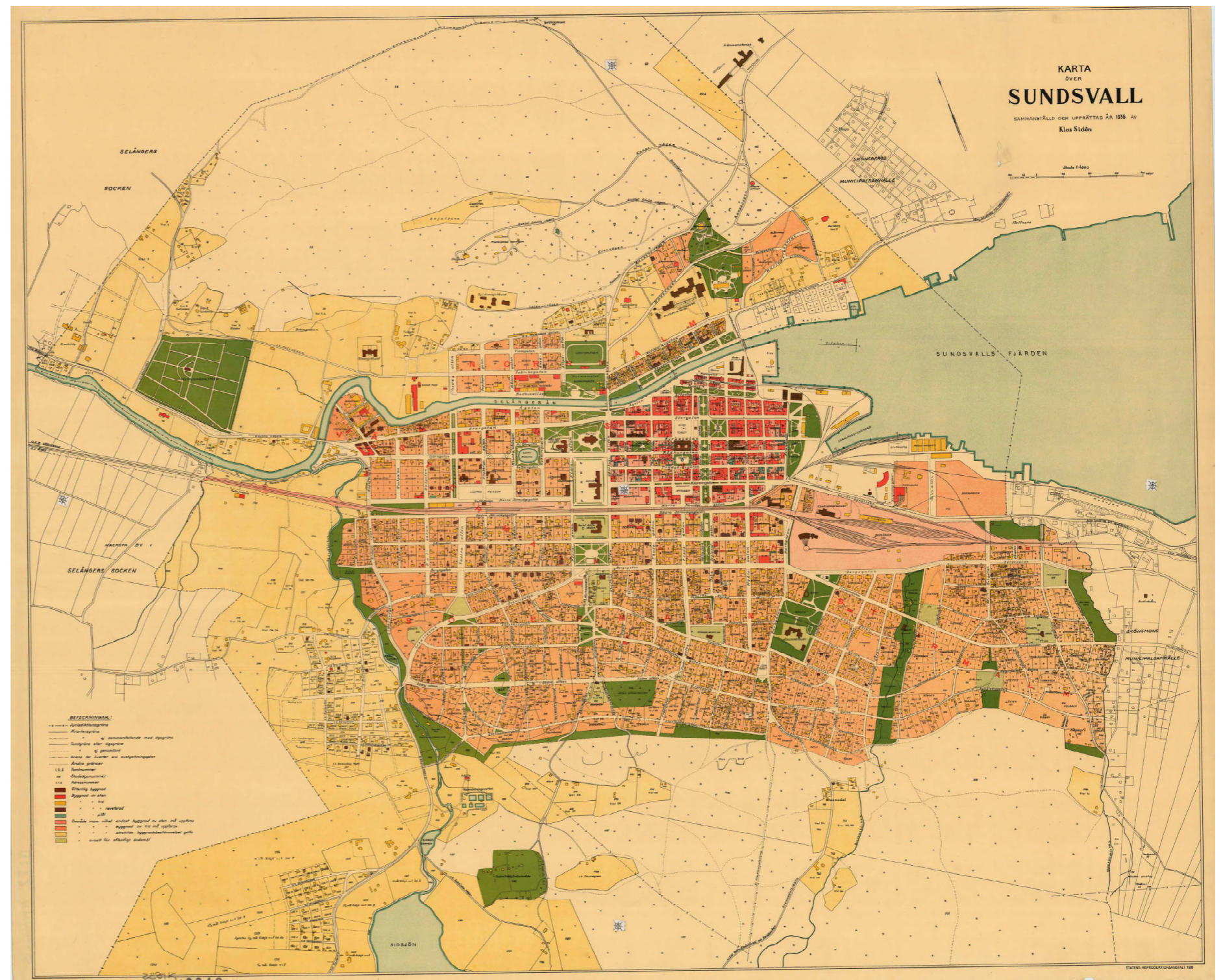


Övre rad. t.v. Vy med Fredsgatan i höjd med Albäcksgatan, 1910. T.h. Vy över Vängåvan och Esplanaden 1892 - 1900, med Gamla Posten, Sundsvalls Enskilda Bank och Teatern. Vykort. Fotograf N G Nilsson. Nedre rad: Teatern med entré mot Esplanaden. Bortom teatern ordenshuset och bostadshuset vid hörnet Köpman- Nybrogatan. Vykort, 1910. Bildkällor (Sundsvalls museum).

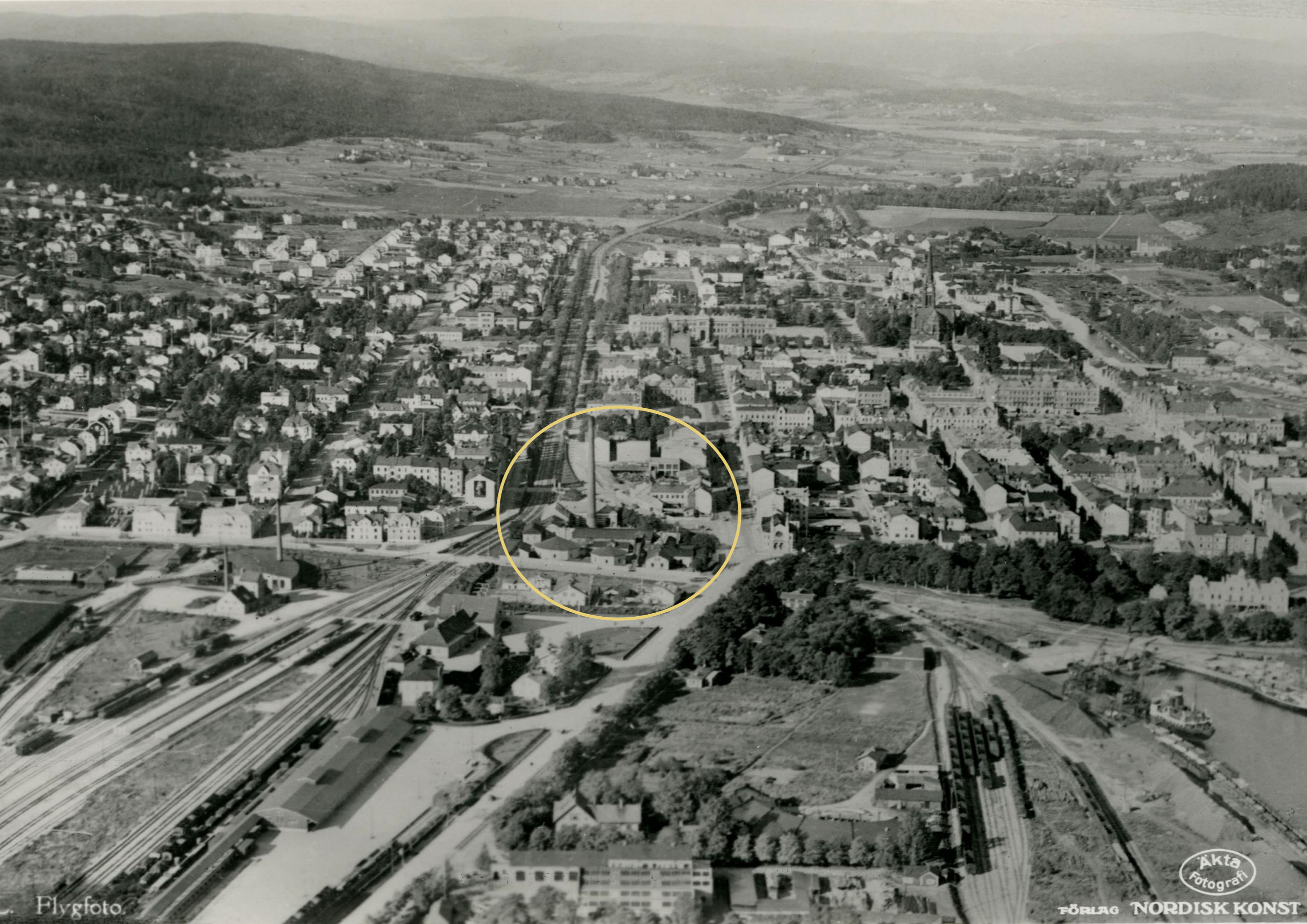
E4an och E14 passerar staden i breda stråk. Landsvägsallén (idag Sjötullsallén), del av gamla E4an, dras nu norrut i den tidigare Strandvägens läge och bildar ett bredare vägstråk. Samtidigt försvinner den tidigare järnvägsparken som bildat ett grönstråk mellan Strandvägen och det gamla stationshuset, liksom i södra delen även mot hamnen. Denna södra del bebyggs successivt med kontors- och bostadsbebyggelse. 2015 invigs nya E4an, som leds via den nyuppförda Sundsvallsbron över Sundsvallsfjärden. Bron är 2109 meter lång inklusive anslutningar, vilket gör den till Sveriges idag fjärde längsta bro (se även avsnittet *Trafikleder*).



Flygfoto 1966. Foto: Lars Bergström (Sundsvalls museum)



Karta från 1935. Spårvägen löper via Landsvägsallén, Strandgatan, Sjögatan och över Selångerån på Tivolibrön. Den gamla centralstationen har spelat ut sin roll till förmån för den nya stationen söder om Landsvägsallén och järnvägsspåren till den gamla stationen är borta.



GASVERKSTOMTENS UTVECKLING

Fram till mitten av 1800-talet låg tomten i utkanten av själva staden och utgjorde en del av den omgivande odlingsmarken, vilken då var självägd, det vill säga den ägdes inte av staden. På en karta från 1835 benämns den som vret 86. Den tillhörde då konsul E.P. Modin, som var bosatt på intilliggande vret 85. Senare benämns den också som Sundmanska vreten. På kartan från 1835 och även senare syns ett vattendrag utritat strax söder om staden och med en sväng ner mot fjärden i öster. Vattendraget bildar samtidigt en västlig avgränsning för vreten. Enligt Sundsvalls historia del V låg söder om stadens västra delar den så kallade Tjärnen eller Bünsowska tjärnen "med en kärraktig förlängning åt öster, varifrån ett avloppsdike gick längs stadens sydliga gräns till hamnen". Sannolikt kan diket tidigare också ha fungerat som odlingsdike. Sträckningen sammanfaller till viss del med den senare dragningen av järnvägen genom staden och ut mot hamnen, och har samma svängda form genom nuvarande kvarter. Detta har lett till den oregelbundna formen i kvarteret, och att indelningen ligger diagonalt svängd istället för att följa det rätvinkliga rutnätsmönstret i staden. I stadsplanen från 1890 syns planer på att även dra en gata i nord-sydlig riktning genom gasverkstomten, öster om det dåvarande järnvägsspåret. Detta kom dock inte att realiseras, sannolikt på grund av att gasverket behövde mer plats för sin utvidgning.

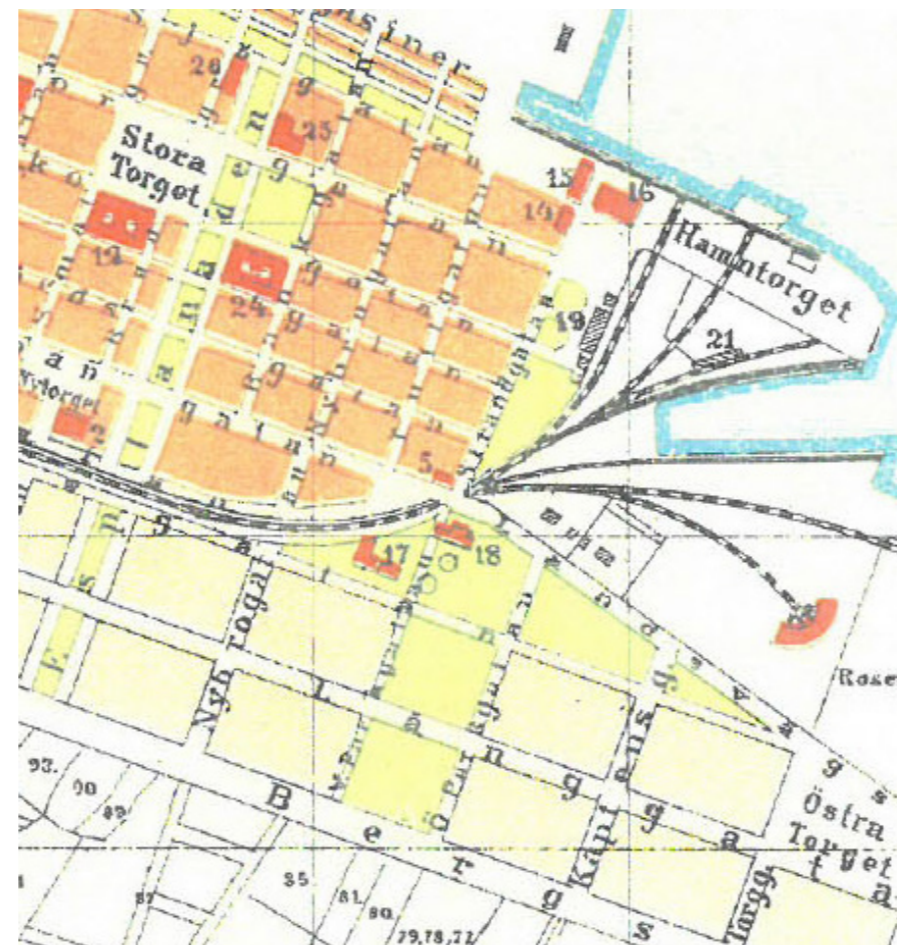
Under andra hälften av 1800-talet köper staden in mer av den omkringliggande marken, bland annat Sundmanska vreten. Sedan övergången till staden har denna tomt varit verksamhetsanknuten. Gasverket anlades här 1867, då som det första i Sverige med staden som ägare. Det förstördes i branden 1888 men byggdes upp igen på samma plats. Flera gasklockor tillkom också allt eftersom behovet uppstod. Gasverksbyggnad och klockor är sedan länge rivna.

Elektricitetsverket anläggs

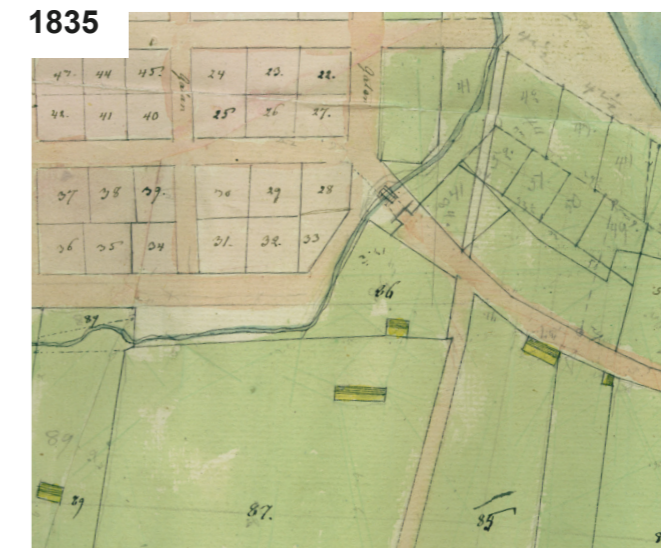
1890 uppfördes elektricitetsverket på tomten. Sedan tidigare fanns här en ångkvarn, och man beslöt att bygga det ångdrivna elverket på dess grund. Ångkvarnens skorsten kunde också återanvändas i den nya anläggningen (se även avsnittet Gas- och elektricitetsverk nedan). Ursprungligen bestod elektricitetsverket av två fristående byggnader, *förvaltningshuset* och *maskinbyggnaden*. Den senare var byggd i vinkel, med en längre fasad mot väster och en kortare mot söder. Byggnaderna uppfördes i en tidstypisk italiensk renässansstil, med fasader i så kallad Rohbau-stil, med frilagt murtegel och klassiserande slätputsdekor. 1921 sammanbyggdes de båda byggnaderna och 1931 tillkom en ställverksbyggnad, förlagd i 45 graders vinkel väster om maskinbyggnaden, ritad av Nathanael Källander. Byggnaden tog upp

en del av formspråket från de befintliga byggnaderna, men hade även för tiden modernare drag och stora glasade partier med spröjs i souterrängvåningen mot norr. Under 1920-talet tillkom också en kontorsbyggnad direkt öster om förvaltningshuset. Elverkets byggnader står kvar idag och används fortfarande inom den verksamhet som sedermera blev Sundsvall energi, även om de också genomgått förändringar och delvis fått en annan funktion. Skorstenen, som ursprungligen tillhört ångkvarnen är sedan länge riven liksom den högre skorsten som uppfördes 1917.

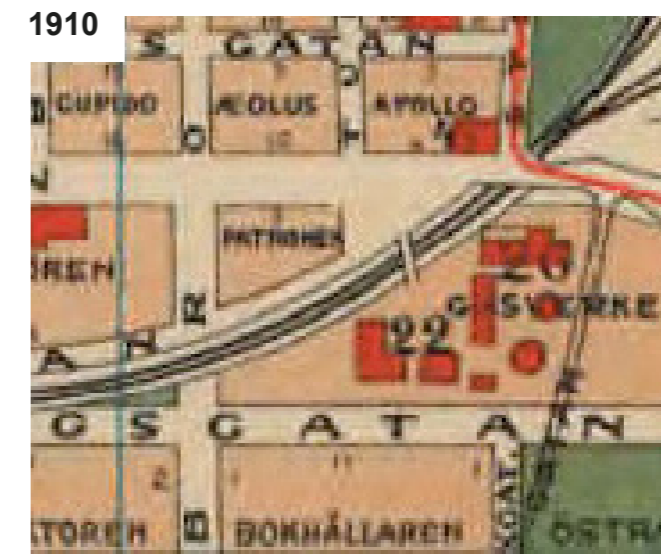
Efter hand byggdes staden ut såväl söder som öster om gasverkstomten. 1927 stod också den nya järnvägsstationen färdig, i sitt nuvarande läge öster om Parkgatan. Platsen kom i och med denna utveckling alltmer att bli en del av den centrala staden och dess kommunikationsnav. Genom åren har också trafiklederna i gasverkstomtens närhet successivt byggts ut och idag passerar dagligen ett stort antal människor här.



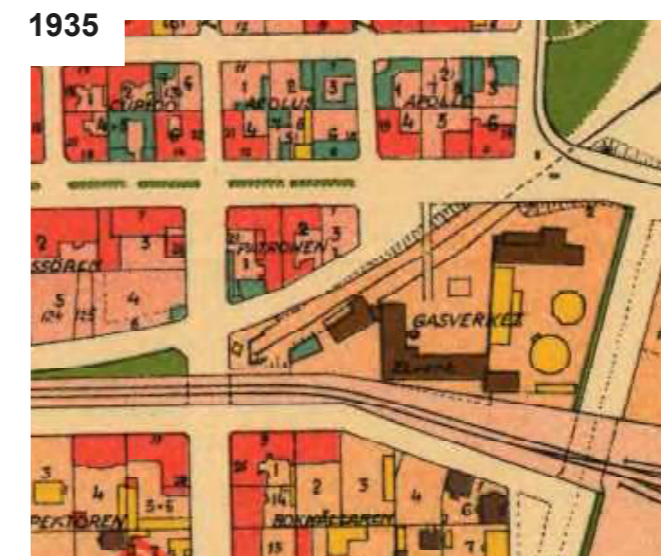
Utsnitt från 1890 års stadsplan. Elektricitetsverket finns med liksom den planerade, men ej realiserade gatudragningen i nord-sydlig riktning genom gasverkstomten (Medelpadsarkiv)



Karta från 1835. Gasverket 1 är beläget ungefär i samma läge som vret nr 86, möjligen "Sundmanska vreten" på kartan. Ägaren, konsul E.P. Modin, var bosatt på vreten bredvid, nr 85.



Karta från 1910 visar gasverket med gasklockor och elektricitetsverkets två, vid tiden fristående byggnader: Förvaltningshuset och den i vinkel belägna maskinbyggnaden.



1935 har ställverksbyggnaden tillkommit väster om maskinbyggnaden liksom kontorshuset öster om förvaltningshuset.

I och med den nya järnvägsstationen går nu järnvägen söder om Gasverket.

GAS- OCH ELEKTRICITETSVERK

Anläggandet av ett gasverk har sin början i bygget av ett nytt stadshus i Sundsvall. Byggnaden som stod klar 1868 förbereddes tidigt med gasledningar vilket föranledde diskussioner om hur planerna med ett stadshus upplyst av gasljus skulle bli verklighet. Det definitiva beslutet att anlägga ett gasverk i Sundsvall togs av stadsfullmäktige 10 april 1867 och anläggningen togs i bruk ett år senare, på våren 1868. Den snabba processen hade just med stadshusets invigning att göra. Några månader tidigare hade en provbelysning med gasljus ordnats, vilket betraktades som en mycket stor händelse i staden.

Att lysa upp staden med gas

Anledningen till gasproduktionen var, förutom stadshusets byggande, behovet att lysa upp stadens gator. Innan den centraliserade gasen började användas i större utsträckning hade olika typer av oljebrännare varit det vanliga. Först handhållna oljelampor – "vargögon", som alla som vistades ute på sena kvällar och nätter var nödgade att bära. Den något senare uppfinningen "Argandbrännaren", vars lampglas och reflekterande metallspeglar som gjorde dem till betydligt bättre ljuskällor än tidigare oljelampor, användes som gatlampor från mitten av 1800-talet. Argandsbrännarna var dyra i drift; både oljan och skötseln som innebar manuell tändning och ett frekvent putsande av lamporna kostade staden så mycket att man helst hade den släckt. Man lät dem bara lysa de nätter när månlyuset inte förmådde ge hjälplig belysning. När lysgasen kom blev den därför en revolution på grund av det lägre priset och den bättre och stabilare ljusförsörjningen.

Gasen i det nya gasverket framställdes genom att torrdestillera stenkolk. Det första gasverket anlades i London 1812. Det var i England som tillverkningen hade påbörjats, och tekniken spreds så småningom till bland annat Sverige.

I Sverige fanns 1943 37 gasverk som försåg de svenska städerna med gas. De första gasverken anlades i Örebro och Jonsered på 1840-talet, varefter de också kom till större städer som Göteborg Uppsala och Jönköping. Dessa gasverk hade startats och drivits i privat regi medan man i Sundsvall öppnade den första anläggningen som hade staden som ägare.

En av de främsta användningsområden för gas var till en början just belysning. Belysningsområdet utvecklades snabbt, bland annat på grund av gasen. Den kunde till exempel användas mer effektivt i uppfinningen från 1885, "Auerstrumpan". Den nya lampan var ett gasglödljus där gasen strömmade och brann fritt inuti en lykta. Man kunde också så småningom effektivisera själva handhavandet av gatubelysningen genom att gatlyktorna tändes centralt, från gasverket.

Ytterligare framsteg skedde i och med utvecklingen av det elektriska ljuset. Det som drev utvecklingen var framför allt den stora priskillnaden, eftersom man upptäckte att användningen av elektricitet för att erhålla artificiellt ljus var långt mer kostnadseffektiv än användning av lysgas.

Gasverket i Sundsvall

Det var en ingenjör vid namn Henry Beatley som först lyfte idén om ett gasverk i Sundsvall. Förslaget var ett gasverk som skulle förse både staden och enskilda hushåll med gasljus. Beatley hade stor erfarenhet från både England och Sverige, där han redan anlagt gasverk i ett antal städer. För att undersöka möjligheterna till detta gav stadsfullmäktige i uppgift åt en kommitté att utreda hur detta skulle fungera genom att till exempel inhämta information från städer där gasverk redan anlagts. Det var bråttom, eftersom man ville låta det nya stadshuset, som redan stod klart skulle invigas i skenet av gasbelysning.

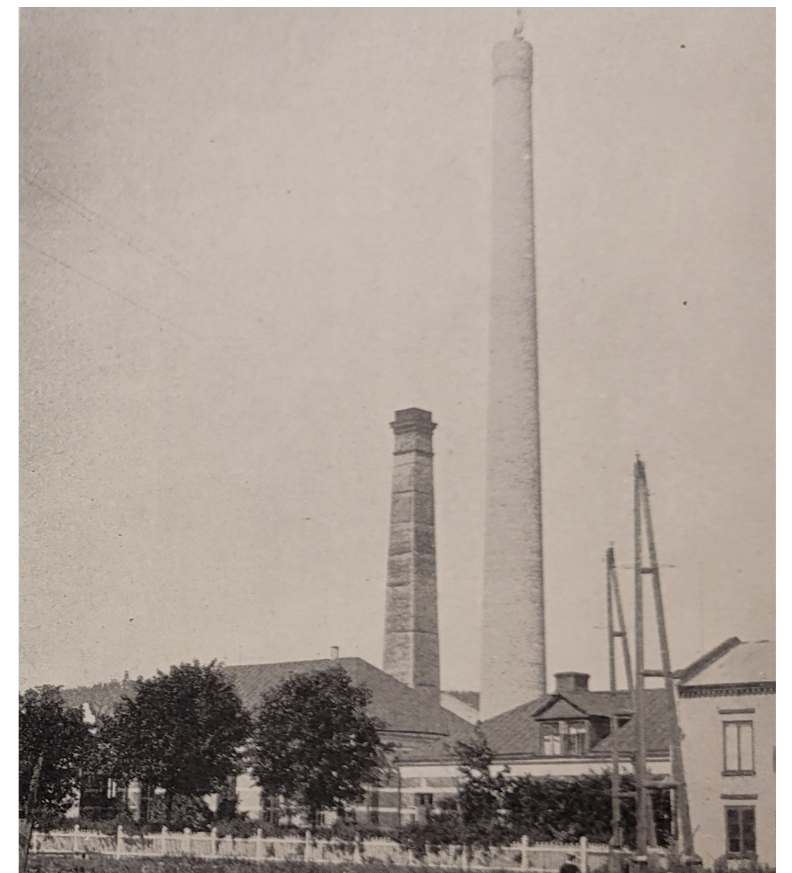
Man kom till slut fram till att anläggandet av gasverket skulle ske under stadens flagg. Bland annat hade man kommit till slutsatsen att risken med att låta en privatperson få kontroll över något så viktigt som upplysande av stadens gator var alltför hög. Dessutom befarade man att kostnaden att köpa ut verket senare skulle bli orimlig. Istället skulle fabrikören J. W. Bergström, på rekommendation av kommittén, ansvara för anläggandet av ett gasverk vid den dåvarande östra stadsgränsen. Tomten som pekades ut för ändamålet kallades den Sundmanska vreten, där gasverket skulle uppföras bredvid den ångkvarn som redan fanns där. Efter ytterligare uppskov, som berodde på osäkerheter gällande kostnaderna och diskussioner om huruvida gasverket bäst anlades i kommunal eller privat regi, fattades beslut. Gasverket uppfördes av fabrikör Bergström, men ägdes och finansierades av staden. När bygget stod klart beslöts att Drätselkammaren skulle stå för verkets drift, och tillsätta förvaltare och gasmästare, mellan vilka göromålen som driften innebar skulle delas.

Gasverket drogs länge med ekonomiska bekymmer. Det berodde på bland annat det höga priset på kol. Dessutom hade man slarvat vid bygget av gasledningarna vilket gjorde att de läckte och orsakade onödiga förluster. 1877 upptäcktes dessutom att den befintliga gasklockans volym var otillräcklig och att man skulle bli tvungen att uppföra en ny, större gasklocka. En teleskopgasklocka byggdes sedan inom något år.

Biprodukter från gastillverkningen såsom koks och tjära såldes vid sidan om gasen och vägde upp något av den förväntat stora vinst av gasförsäljningen, som hade uteblivit. Till verkets anläggande hörde ledningar som kunde föra gasen vidare till gator och byggnader, där den kunde användas. *Forts. s 28.*



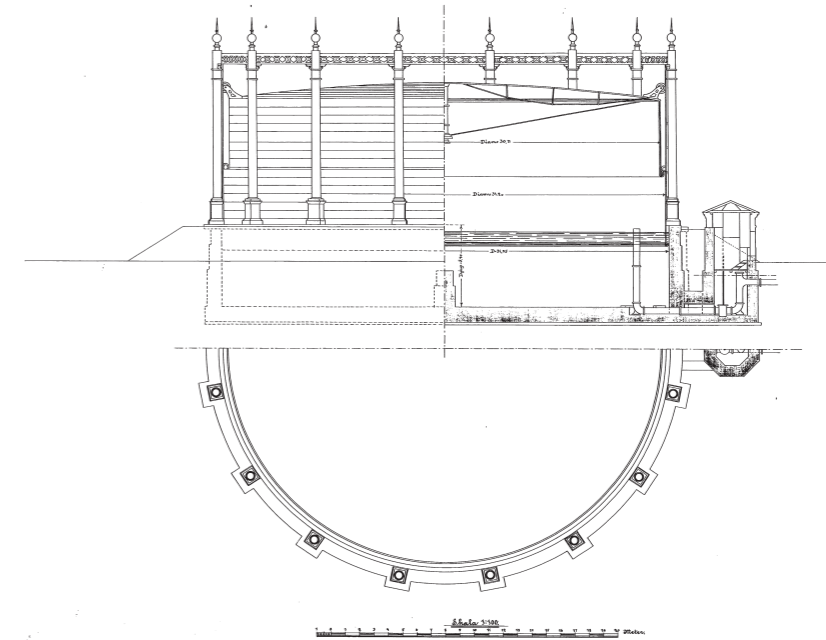
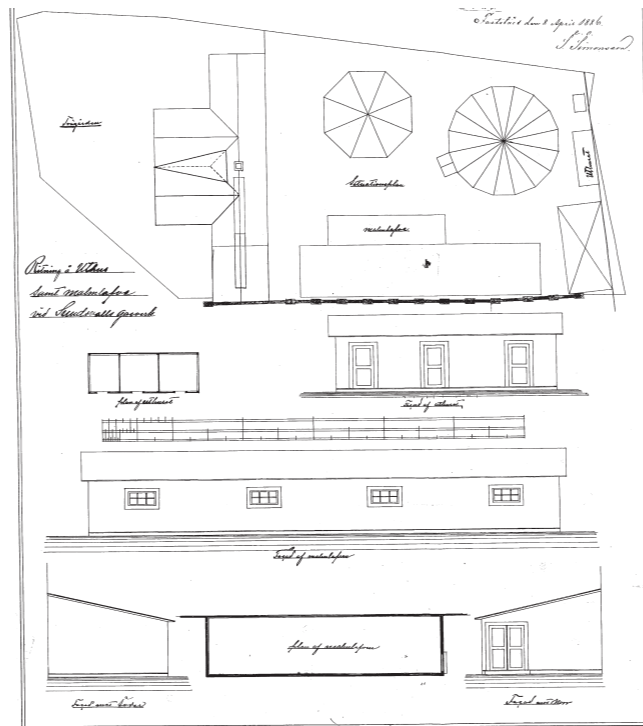
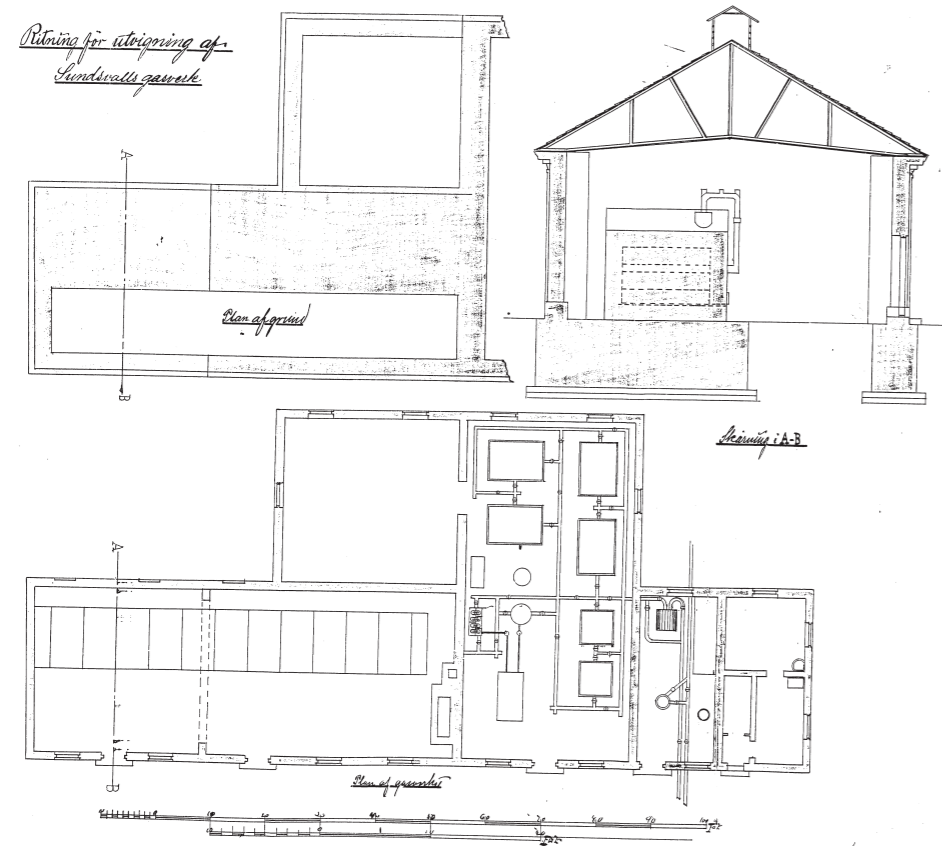
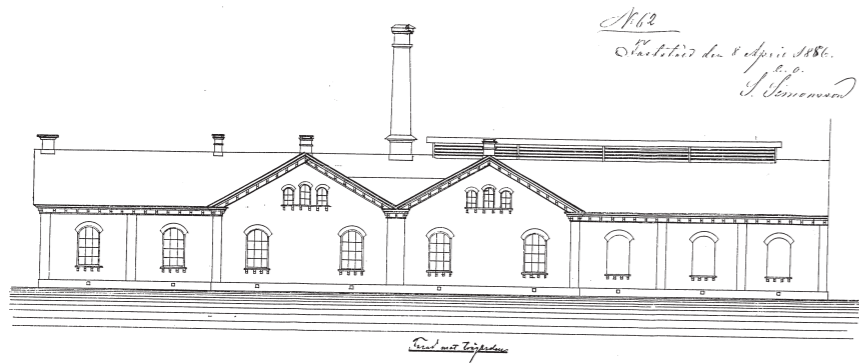
Stadshuset, invigt i februari 1868, upplyst med hjälp av gasen från det nya gasverket (Såsom en stad av någon betydelse)



Den nybyggda höga skorstenen 1917 bredvid den gamla, ärvd från ångkvarnen som tidigare fanns på tomten (Sundsvalls gas- och elverk, 1867-1892-1942).



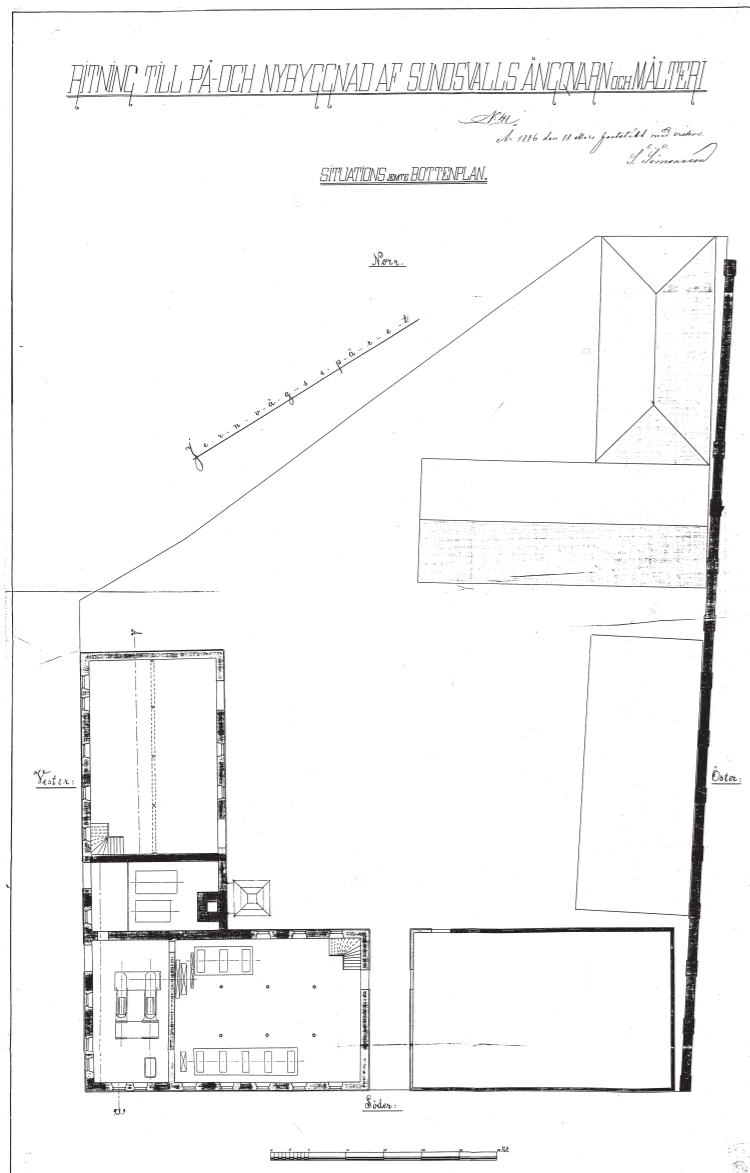
Till vänster: Flygbild från öster, 1925-35, över gasverkstomten med gasverkets huvudbyggnad till höger, de två gasklockorna närmast och bakom uthus och malmlafve. (Sundsvalls museum). Till höger: Insidan av Gasverket på 1920-talet (Sundsvalls museum)



Tillbyggnad av gasverket 1886 (innan branden).

Malmlafve och uthus, 1886.

Gasklocka, 1901.

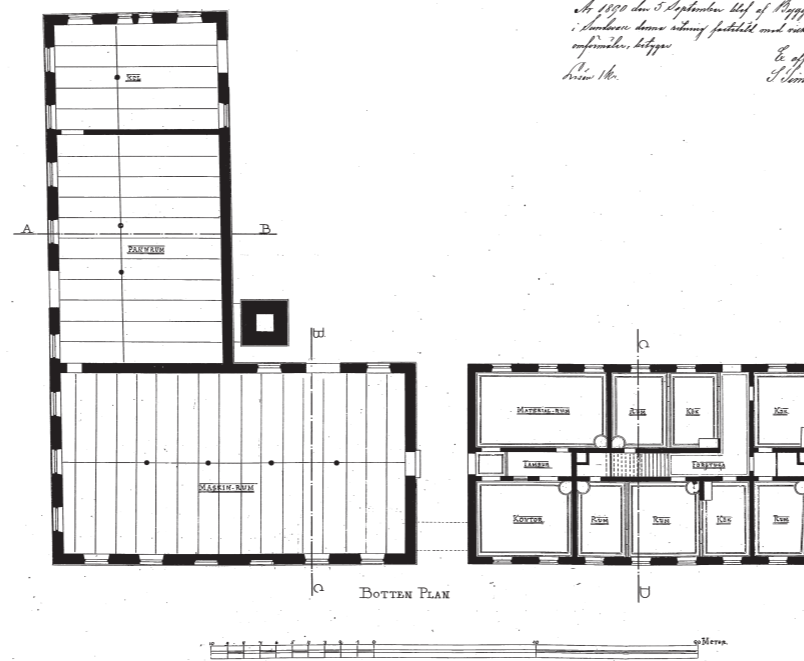


Ritning, förslag till ångkvarn och mälteri 1886 (Medelpads arkiv).

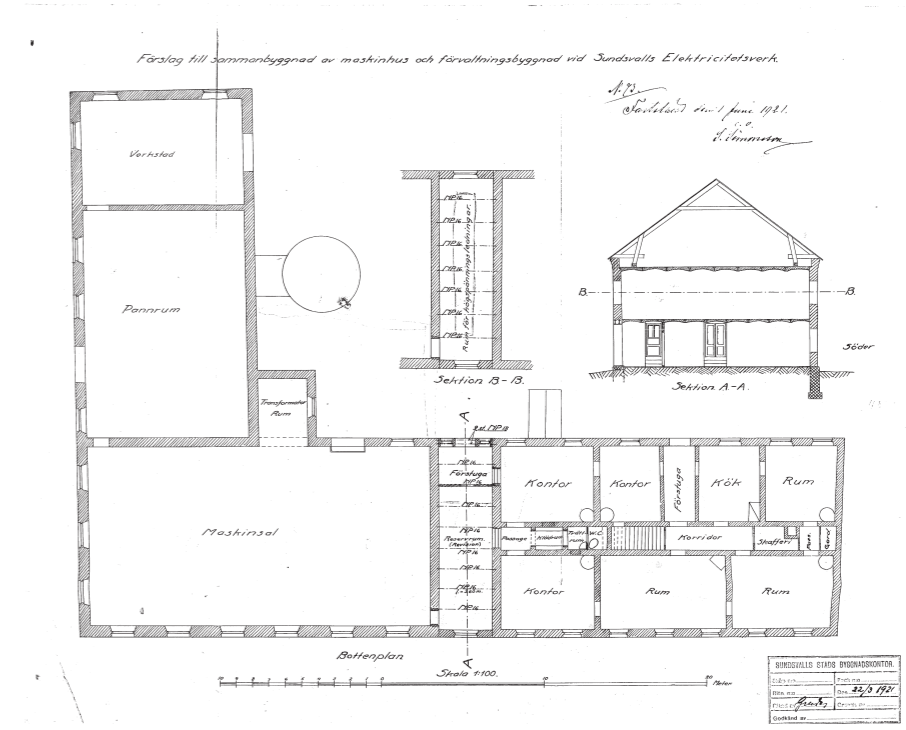


Elverket 1920-1930. Fotograf okänd. (Sundsvalls museum)

RITNING TILL ELECTRICITETSVERK I SUNDSVALL



Bygglövsritning för Sundsvalls elektricitetsverk 1890 (Medelpads arkiv).



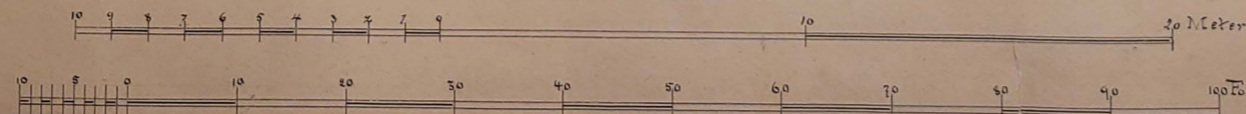
Bygglövsritning, sammanbyggnad maskinhus och förvaltningsbyggnad. Sundsvalls elektricitetsverk (Medelpads arkiv).

RITNING TILL ELECTRICITETSVERK I SUNDSVALL

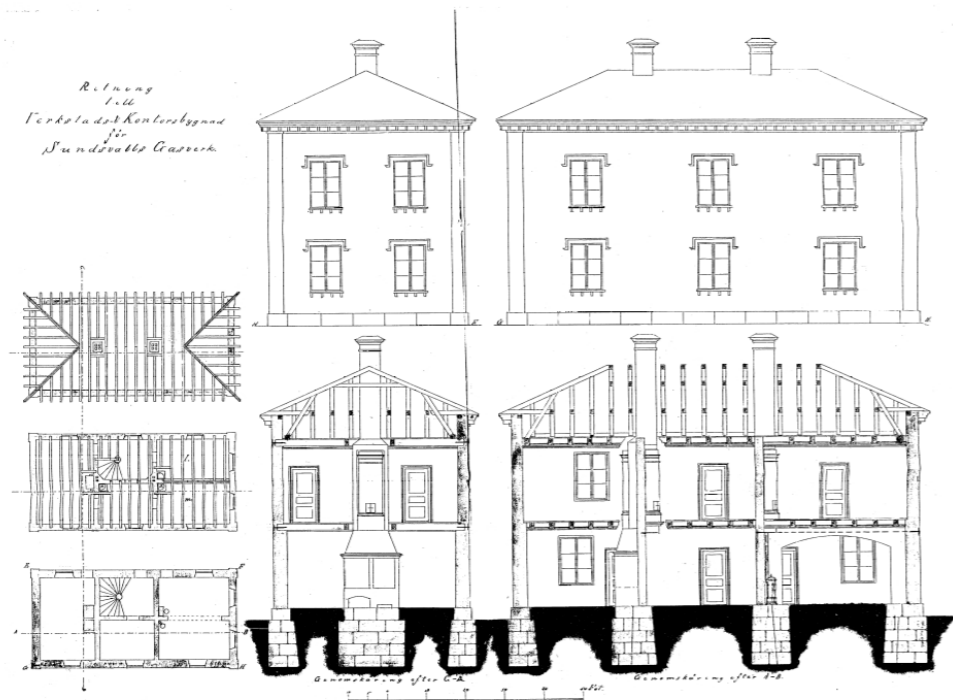
År 1890 den 5 September Utlaf af Byggnadsnämnden i
Sundsvall denna ritning fastställd med riktigt protokoll
omfånad, bebyggas
E. officio:
S. Simonsson



FACAD MOT JERNVÄGEN

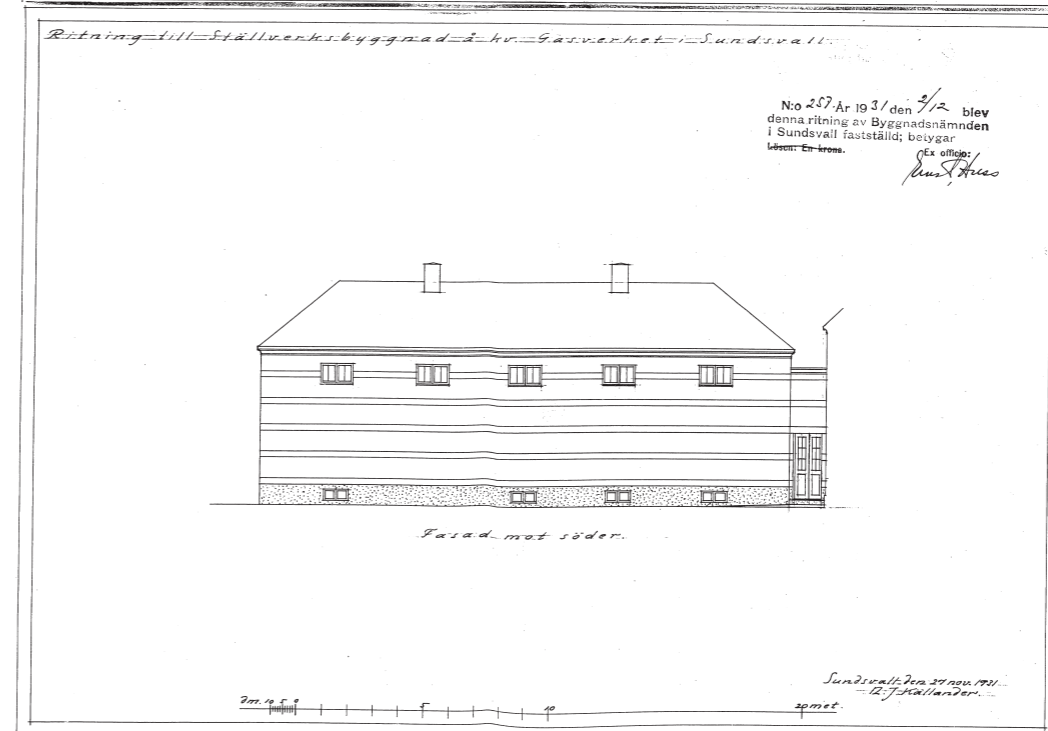
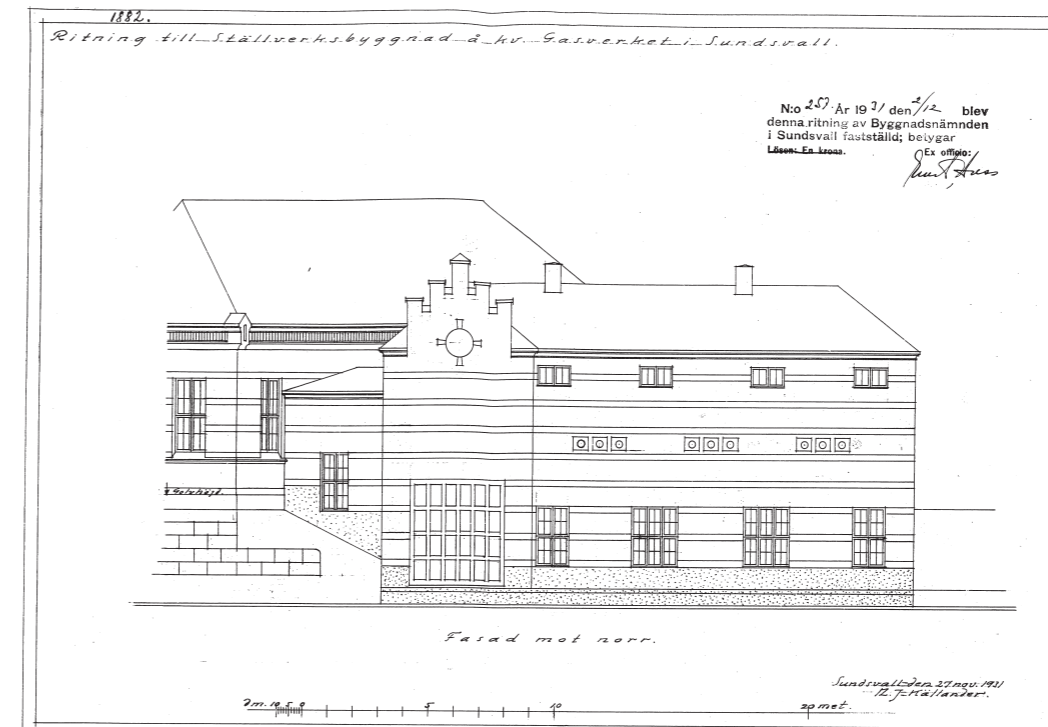


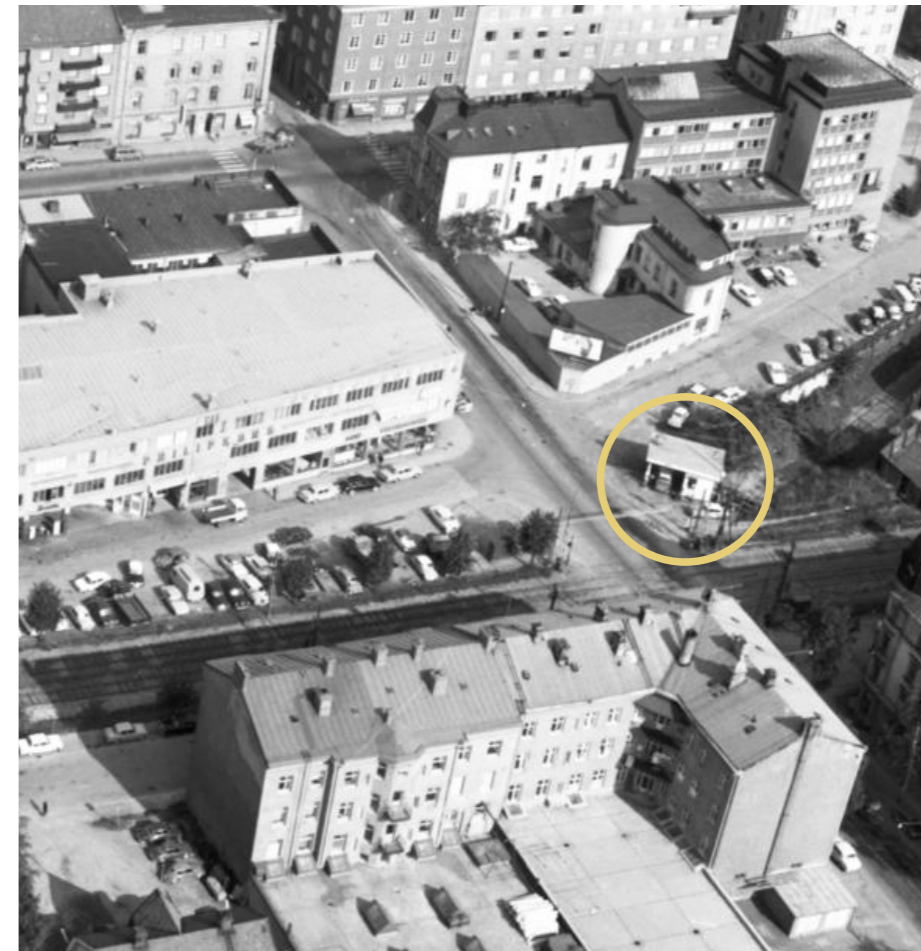
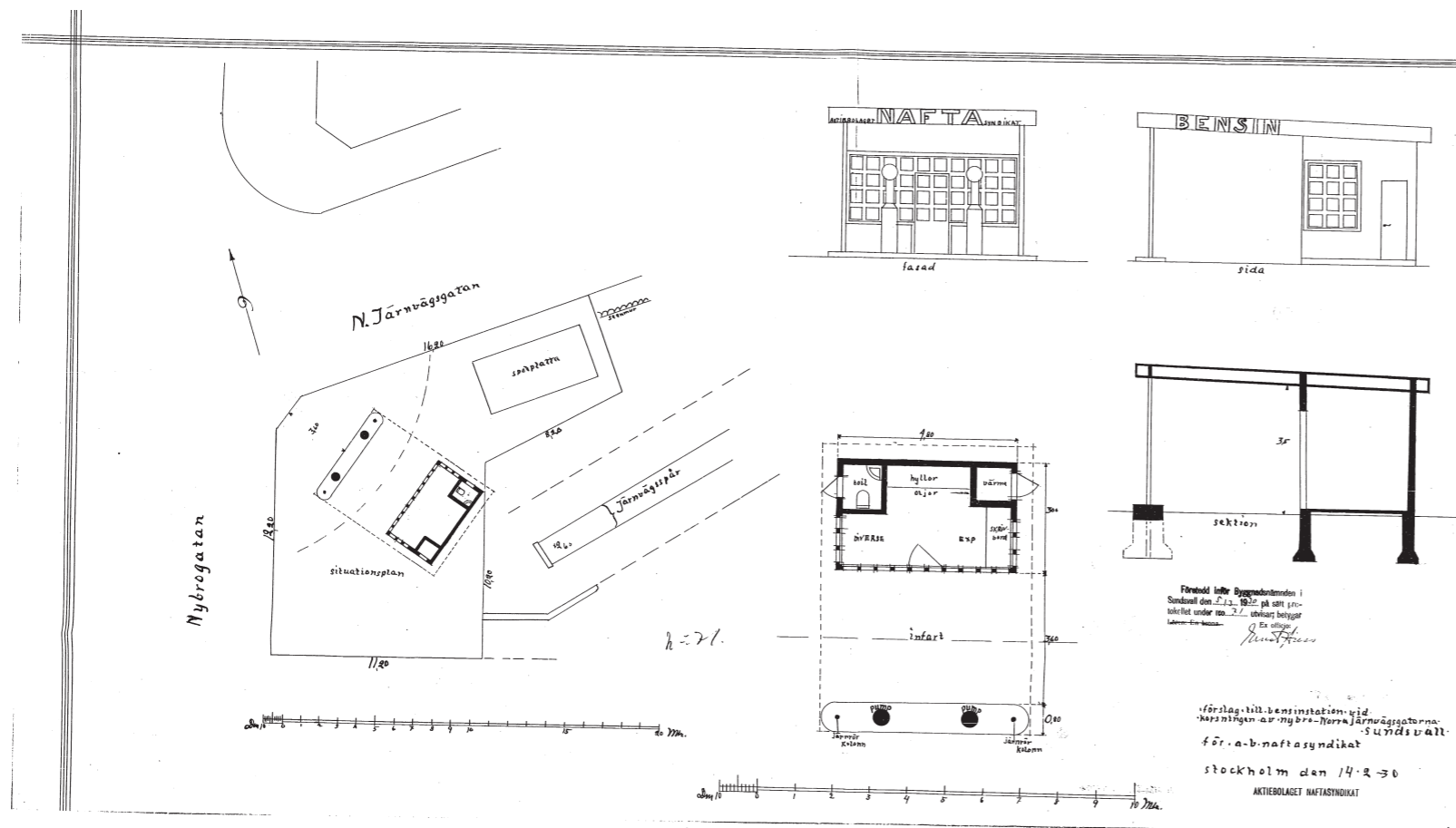
Färglagd ritning, Elektricitetsverket i Sundsvall, 1890. Fasad mot järnvägen (Medelpads arkiv).



T.v. Ritning till verkstads- och kontorsbyggnad för Sundsvalls gasverk. Odaterad ritning. (Stenstadsinventering Gasverket).

T.h. Bygglovritning, ställverksbyggnad, 1931. Fasad mot norr och söder. Ark. Nathanael Källander. (Sundsvalls bygglovarkiv).





Ritning, förslag till bensinstation vid korsningen Nybrogatan - Norra Järnvägsgatan. 1930. (Sundsvalls bygglovarkiv).

Fotografi från ovan år 1964 med bensinmacken i hörnet av gasverkstomten. Ragge Ellefsson. (Sundsvalls bygglovarkiv).

1879 sträckte sig gasrörsnätet till Sjögatan, Gamla kyrkogatan, Trädgårdsgatan och Staketgatan, och utvidgades 1880 något österut till bland annat hamnkajerna. Delar av övrigt gatunät belystes fortfarande av fotogenlampor och gasrörsnätet utbyggdes först 1920 utanför Stenstaden. 1919 upphörde den manuella tändningen av gatlyktorna i och med införande av fjärrtändning i staden.

Under 1933 avvecklades lysgasen som gatubelysning för att ersättas av elektrisk belysning. Abonentantalet för gasverket nådde sin topp kring 1940 (2500 abonnenter). Det stora antalet kunder gav upphov till behov av en större gasreservoar. Det resulterade 1935 i ännu en gasklocka med teleskopfunktion som placerades norr om Landsvägsallén i Rosenborgsområdet. Samtidigt skrotades de gamla klockorna på Gasverkstomten.

Elektricitetens införande

23 december 1882 inträffade en våldsam explosion i mätarrummet vid en kontroll av gasometern. Explosionen

orsakade två personers död, men bara ca 30 minuters avbrott i gastillförseln. Vid den stora stadsbranden 1888 brandhärjades gasverket men återuppbyggdes på samma plats samtidigt som tankar om att också låta uppföra ett elektricitetsverk väcktes. I och med stadens återuppbyggande inkom en motion till stadsfullmäktige om att passa på att införa elektrisk belysning. Förslaget låg i tiden, det fanns dessutom redan ett antal privata aktörer, och accepterades mer eller mindre direkt. Man beslöt att låta uppföra ett nytt elektricitetsverk på en av de tomter som staden redan ägde, där en ångkvarn tidigare stått. En anledning till placeringen var att där redan fanns grund, skorsten och murar som kunde återanvändas för det nya ändamålet. Uppförandet föregicks av liknande diskussioner gällande ekonomi som inför gasverkets tillblivelse. 1890 beslutade man ändå att uppföra ett ångdrivet elektricitetsverk och tillhörande, i marken nedgrävt, ledningsnät. Efter vissa fördröjningar kunde man på hösten 1891 sätta igång eldriven gatubelysning längs Köpmangatan och Storgatan. Efter dem följde belysning på flera av stadens gator. Även privatpersoner som tecknat abonnemang fick sina föränmälda

ljuspunkter anslutna av elverket. Verket, som drivits av den så kallade belysningskommittén, lämnades över till staden 1892.

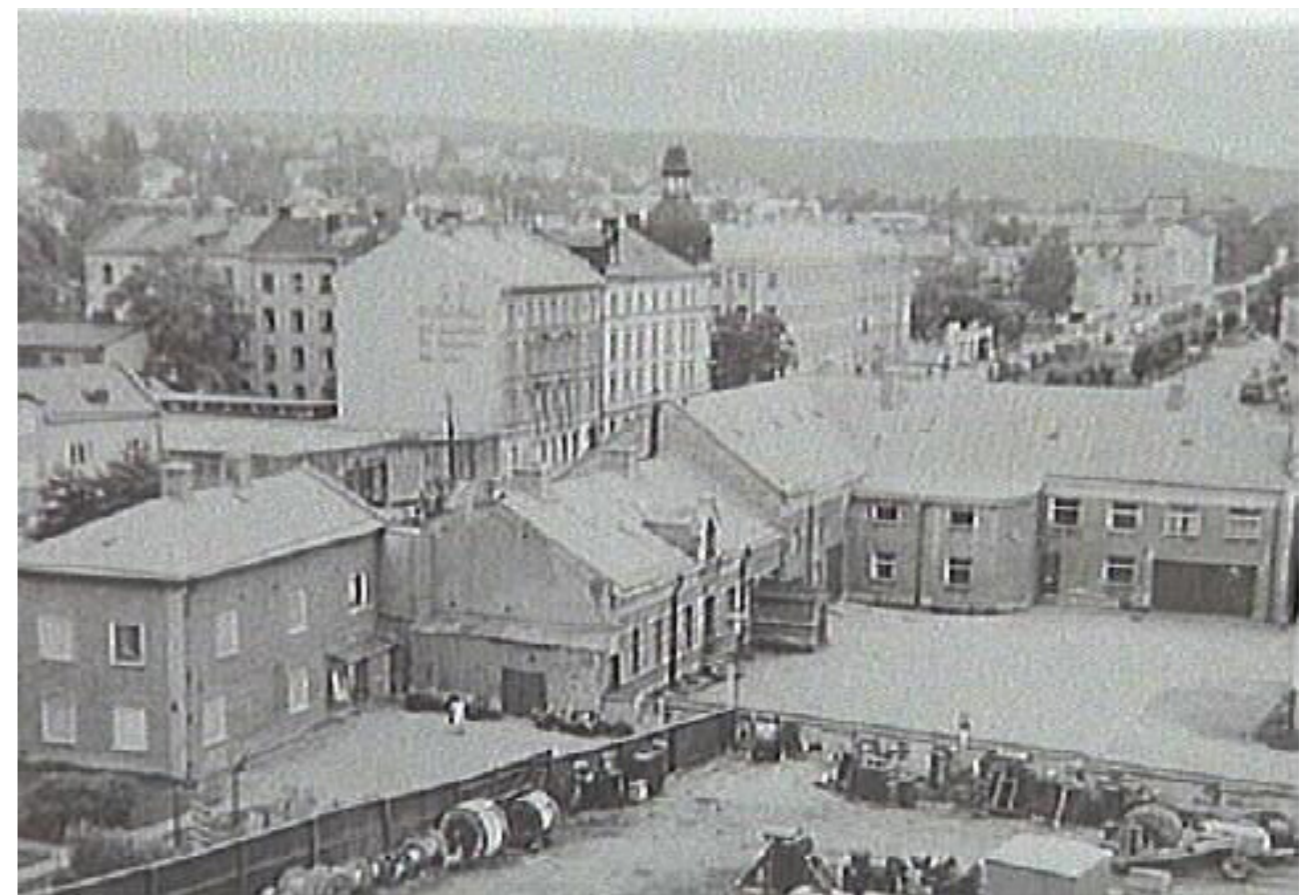
Under ett antal år samexisterade gas- och elverket. Det berodde framför allt på att gasbelysningen behölls i flertalet privatbostäder. Dessutom var uppvärmning och matlagning med hjälp av gas det vanliga långt efter det att elbelysningen tagit över. Det ledde till att även rörnätet för gas bredde ut sig i början av 1900-talet. Både användningen av elektricitet och gas ökade alltså under den här tiden.

1900 påbörjades inköp av elkraft från Wii elektriska AB i Wiiforsen med vilka staden upprättade ett långsiktigt kontrakt. Skiftet från kraft från den egna ångturbinen till vattenkraft innebar att transformatoranordningarna måste förändras. I samma veva påbörjades utbyggnaden av stadens elnät med ambitionen att täcka in hela det stadsplanlagda området. Ångkraften behölls dock som reserv.

Elkraften innebar stora möjligheter för uppkomst av både mindre och större industrier. Det gjorde i sin tur att fler ville ge



Gasverkets personal 1905 (Sundsvalls gas- och elverk, 1867-1892-1942).



Elverket 1961, sett från öster med del av förrådsgården närmast. Kontorsbyggnaden från 1920-talet närmast till vänster. Ur fotoalbum från Sundsvalls Energi. (Sundsvalls museum).

sig in i kampen om att sälja elkraft, till vilken vattenkraften var en omistlig källa. Staden ville fortsatt kontrollera elförsörjningen och inkomsterna den inbringade, och lade stor möda på att lägga beslag på kraften från anläggningar i forsarna runt Sundsvall. Privata elverk konkurrerade också till viss del med det relativt nya, av staden ägda, elverket. För att hindra dessa verksamheter togs förbud fram mot att dra fram ledningar över stadens mark vilket var ett effektivt sätt att förhindra deras verksamhet.

Elektriciteten kom att bli en förutsättning för en mängd verksamheter och funktioner i samhället. Belysning, som var elens uteslutande användningsområde till en början, krävde bara svag ström. De nya användningsområdena, framför allt de allt fler industrierna, krävde starkare ström. Problemet var att det fanns en svaghet i distributionen. Strömmens styrka avtog ju längre avstånd den transporterades. En ny metod, trefas växelström, som ASEA i Västerås tog patent på, skapade helt nya förutsättningar. 1893 i Dalarna överfördes ström för första gången från ett ställe till ett annat och så småningom gjorde det att kraftstationerna kunde bli färre men större. Strömmen kunde nu transformeras från låg till hög spänning innan den överfördes och transformerades åter till låg spänning för att förbrukas. Den här uppfinningen skapade helt nya förutsättningar för industrin och beredde dessutom mark för utveckling av bland annat spårväg och järnväg. I och med elektricitetens ökande betydelse och därmed vikten av säkra tillgången bildades 1910 Statens vattenfallsverk i och med det statliga byggandet av Trollhättefallen, klart samma år.

Spårvägen som öppnades för reguljär trafik vintern 1910 blev en stor kund för elverket och tillsammans med det stadigt ökande antalet privatkunder ökade konsumtionen stadigt och ledde till ett antal utvidgningsarbeten. En av de största var den höga skorsten som byggdes 1917. Den tidigare lägre skorstenen hade ärvts av ångverket som tidigare låg på tomten och fram tills dess använts av elverket. Den nya ångskorstenen var 57 meter hög, att jämföra med den tidigare skorstenen på 27 meter. Ett par år senare sammanbyggdes kraftcentralen med förvaltningsbyggnaden vilket skapade mer utrymme för ställverk och lokaler för reparation. Samtidigt byggdes kraftcentralen på.

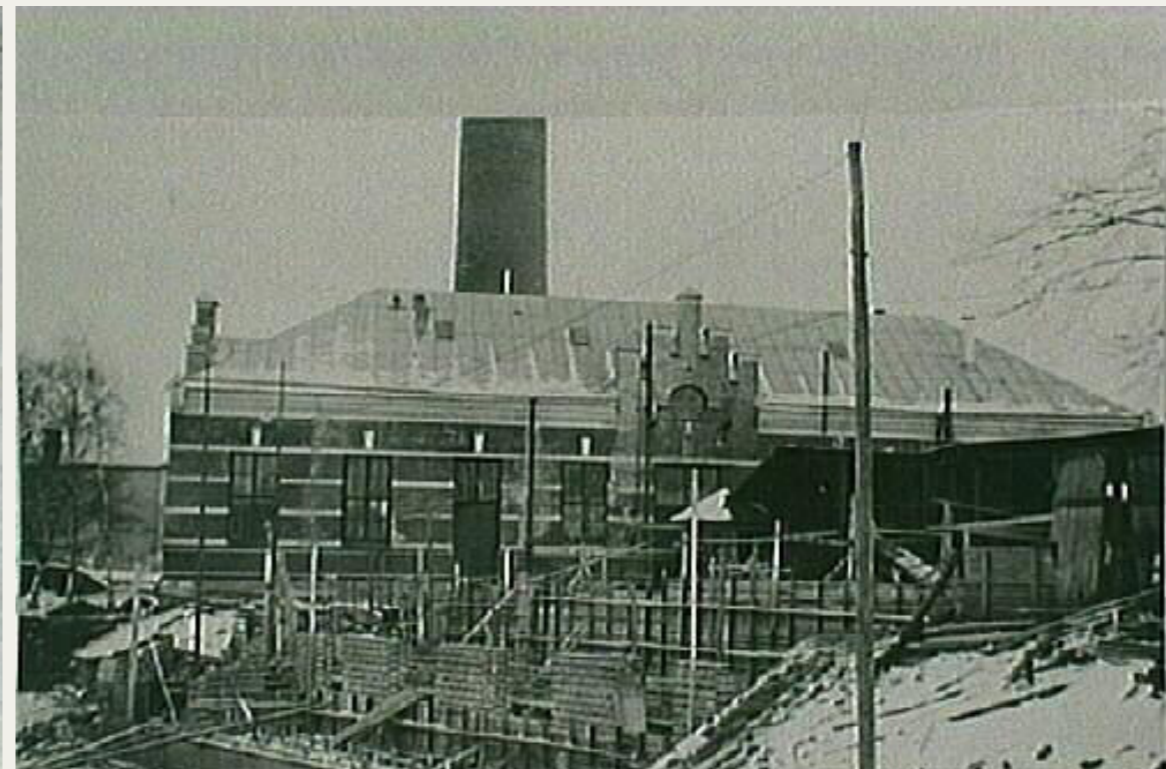
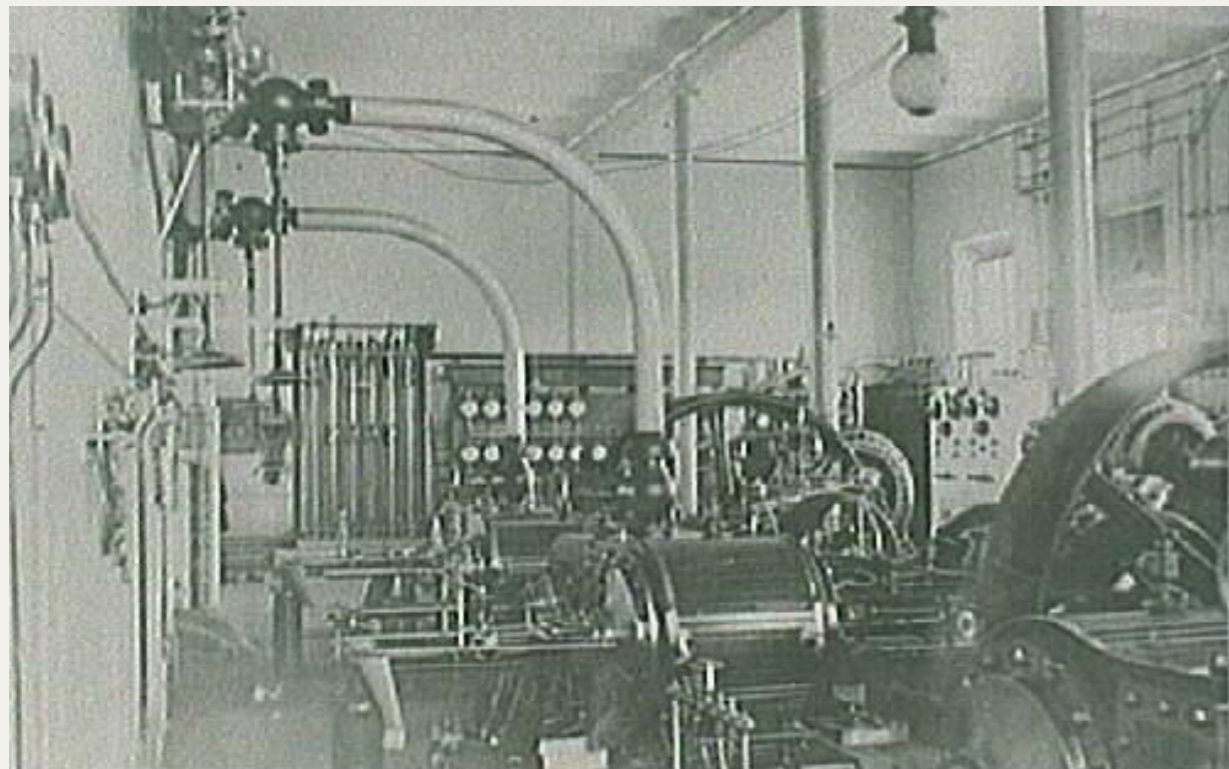
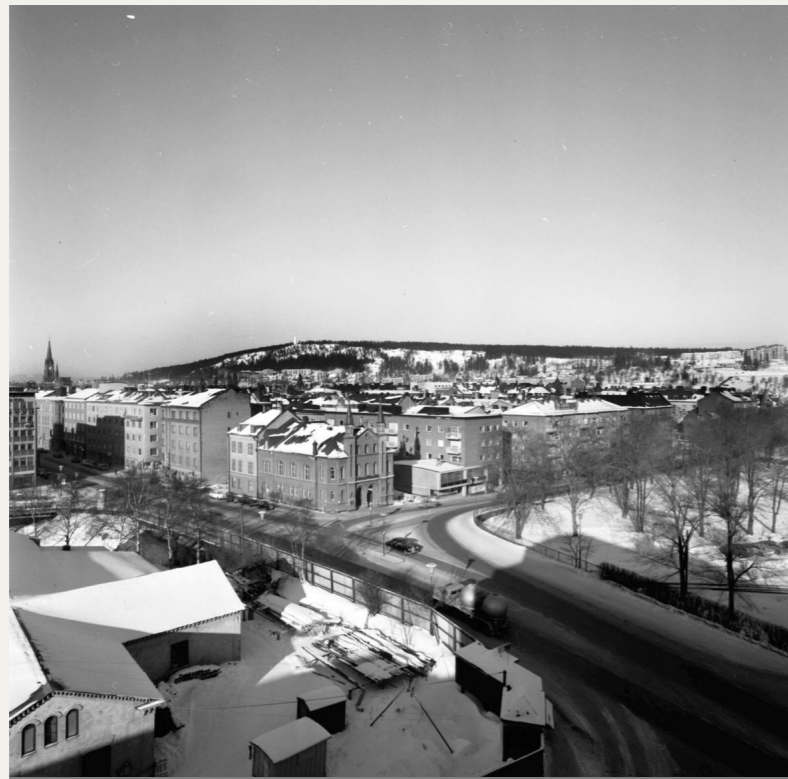
1972 sammanslogs elverket med det nya värmeverket som just hade byggts och i och med detta släppte staden den direkta ledningen över verksamhetsområdet. Det var Sundsvalls energiverk, förlagt under en särskild energiverksstyrelse och senare tekniska nämnden.



Gasverkets nedläggande

Från 40-talets mitt gick konsumtionen av gaskraft ner och gasverket fick svårare att bära sig. 1950 beslutades att verksamheten skulle ställas om för gasolproduktion och från juli 1951 övergick gasverket till distribution av en blandgas bestående av gasol och luft. I mitten av maj 1951 revs den 57 meter höga skorstenen. Rivningsarbete utfördes av bröderna Sandberg från Hudiksvall som var specialiserade på skorstensrivningar. Arbetet med att bit för bit ta ner skorstenen tog 14 dagar. I juli lades sista laddningen gasol in i gasverkets ugnar. Gasolverkets verksamhet upphörde 1960. Driften av Sundsvalls gasverk upphörde i oktober 1961.

Gasverkstomten 1963 efter gasverkets nedläggning. Elverket till vänster i bild. (Sundsvalls museum).



Övre rad från vänster: Vy västerut från Parkgatan gasverkstomten med EFS-kyrkan och Dagbladets hus. Fotograf: Ragge Ellefsson (Sundsvalls museum). Vy från hamnen mot södermalm 1945-1951 (Sundsvalls museum). Vy söderut från byggnationen av Dagbladshuset, gasverkets skorsten syns närmast (Sundsvalls museum). **Nedre rad från vänster:** Maskinhallen 1959 (Sundsvalls museum). Uppbyggnad av ställverk vid elverket 1932 (Sundsvalls museum).

KRONOLOGI GAS- OCH ELVERKET SUNDSVALL

1867 Gasverket uppförs på nordöstra delen av tomten, (Förstördes i branden 1888 men återuppbyggdes på samma plats)

1886 Gasverket utvidgas med uthus och malmlafve, söder och sydöst om gasverket.

1890 Elektricitetsverket anläggs på del av fastigheten som sedan tidigare var bebyggd med ångkvarn och möjligen ett mälteri. Skorstenen från ångkvarnen återanvänds för det nya elverket.

1900 Energileverans från Wii 1924, gatubelysningen automatiserades när man installerade 73 tidströmbrytare.

1901 Ny gasklocka uppförs på tomten.

1906 Förvaltningsbyggnadens södra takfall förses med takkupa.

1917 Den nya 57 meter höga skorstenen byggs.

1921 Sammanbyggnad av maskinhus och förvaltningsbyggnad.

1925 Staden förvärvar Skönsmons Belysningsaktiebolags samtliga anläggningar, och övertar distribution söder om Sundsvallsfjärden.

1921-1925 Bostadshus byggs vid elektricitetsverkets sydöstra hörn.

1928 Energileverans från Hammarforsens kraftstation påbörjas.

1929 Tillkomst av radiostation föranleder ombyggnad av elverket och förstärkning av högspänningskabel.

1930 Bensinstation anläggs på fastighetens östra hörn.

1930 Byggs en särskild transformatoranläggning för de nya elektriska hamnkranarna.

1931 Ställverket byggs i 45 graders vinkel mot kontors- och verkstadsbyggnaden.

1931 Fullständig elektrifiering av Hotell Knausts kök, den första genomförda av ett storkök i Skandinavien, kanske Europa.

1935 Böle elektriska aktiebolags distributionsnät blev ensam elströmsdistributör för hela stadens jurisdiktionsområde.

1945 Tillbyggnad av verkstads- och kontorsbyggnad.

1950 Beslut om nedläggning av Gasverket som ska ersättas med gasolverk.

1951 Den höga skorstenen rivs.

1952 Maskinbyggnaden får ett övre våningsplan, fasaden förändras. Två stora garageportar tillkommer mot väster.

1960 Beslut om att lägga ner gasolverket.

1967 Elverksbyggnaden kontorsanpassas och maskinsalen mot söder byggs på med en våning. Byte av bostads- och kontorsbyggnadens fönster och dörrar.

1974 Televerket grundas och blir en stor kund.

1977 Förvaltningshusets vind inreds, takfönster tillkommer.

1979 Stickspåret från hamnen tas bort.

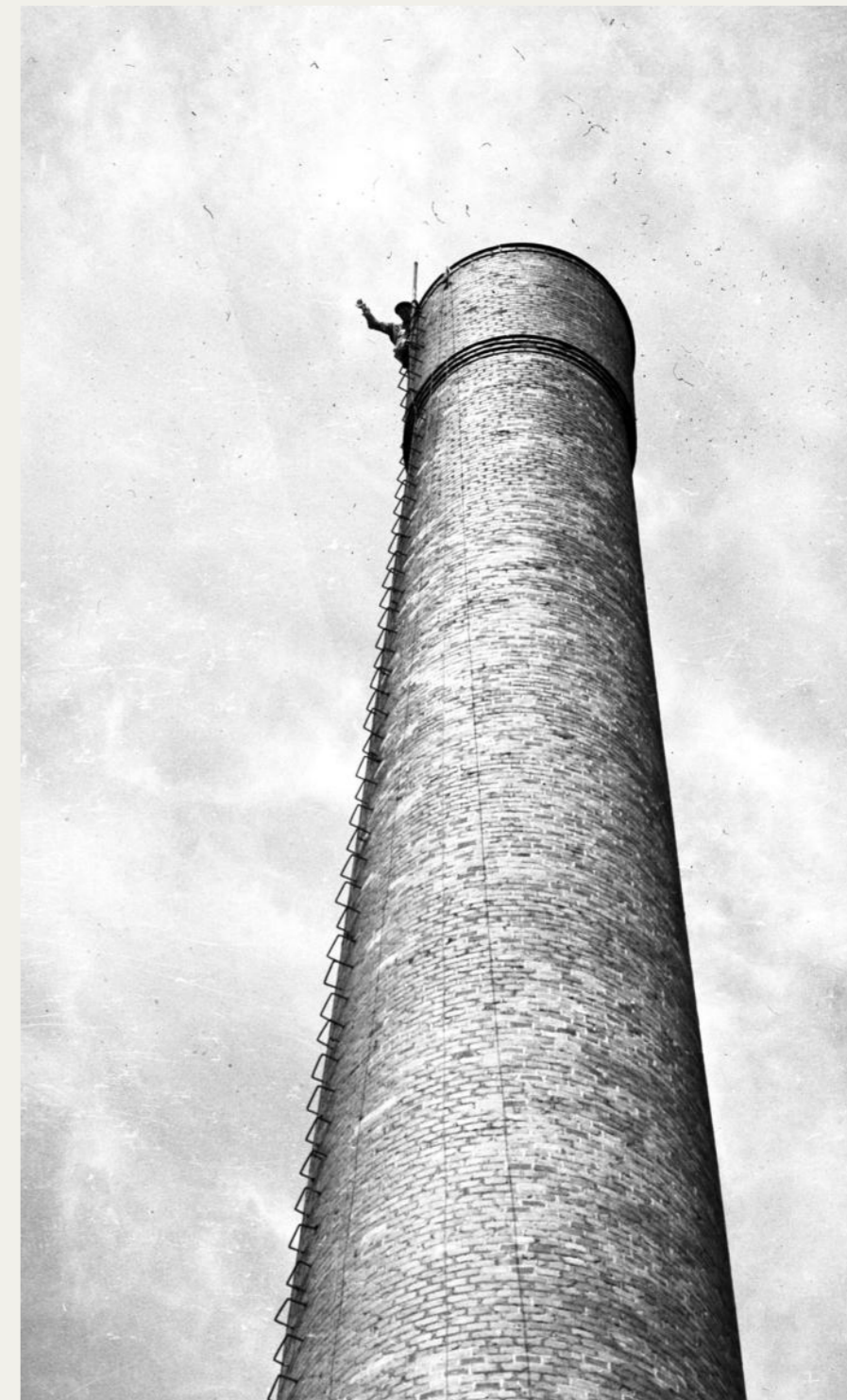
1982 Lastkaj tillkommer vid ställverkets södra fasad.

1995 Transformatorstationen uppförs.

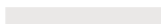






2001 Lastkajen rivs.

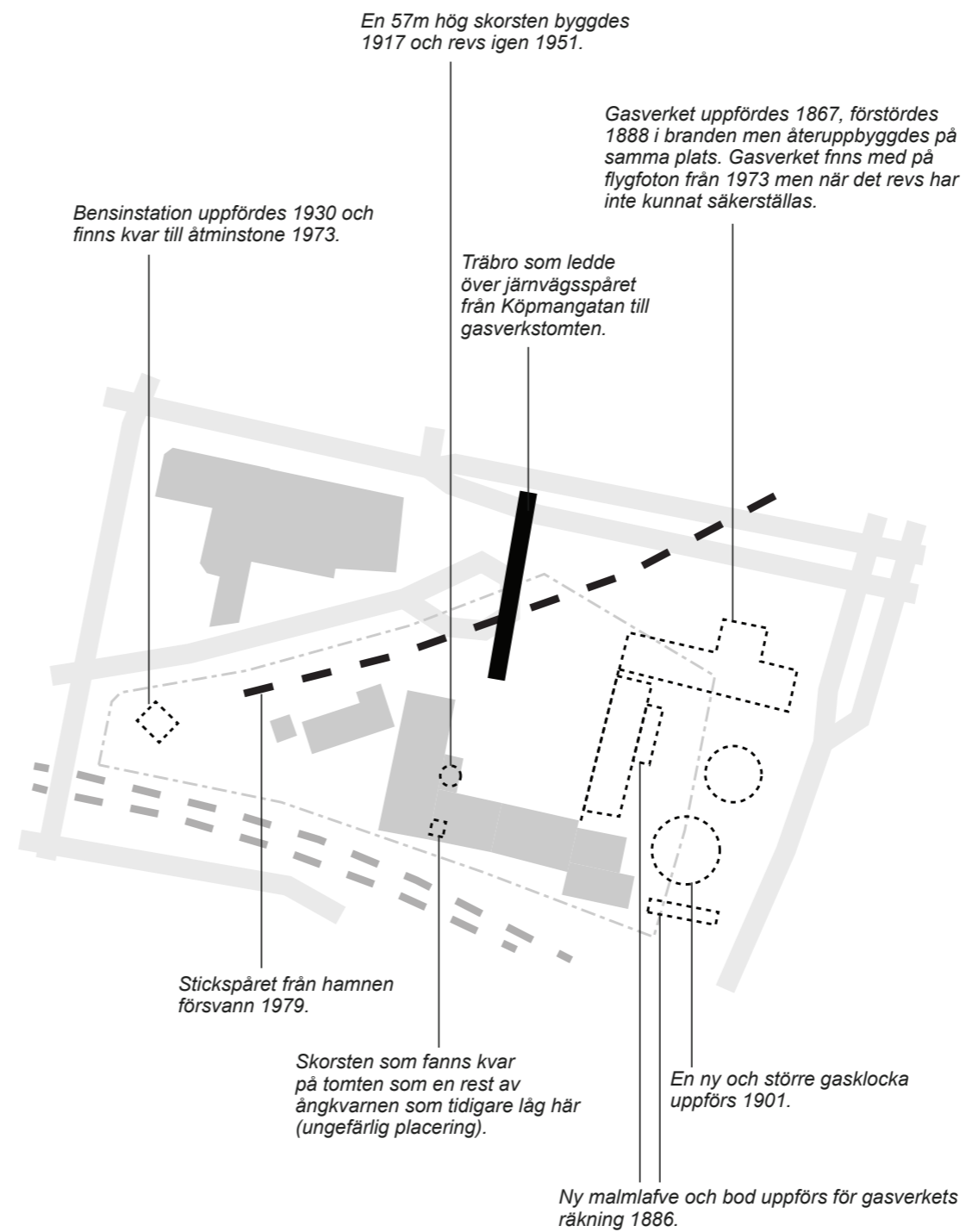
2005 Elverksbyggnadens genomgår en fasadrenovering och får bl.a. en ny entré med skärmtak mot norr.

2017 Ett miljöhus/förråd uppförs på norra delen av fastigheten. En ny entré tillkommer på elverksbyggnadens östra fasad.



Den höga skorstenen som hade byggts drygt 30 år tidigare rivs 1951 (Sundsvalls museum)

-  Befintlig gatustruktur
-  Befintligt järnvägsspår
-  Befintlig fastighetsgräns
-  Befintliga byggnader
-  Tidigare järnvägsspår
-  Tidigare bro
-  Tidigare byggnader



TRAFIKLEDER

Järnvägen

Under början av 1800-talet tilltog trävaruindustrin och befolkningen ökade. Det innebar ett allt större behov av import av olika slags varor. Det fanns också en mängd varor som kunde exporteras från Sundsvall. Det rörde sig framför allt om trävaror, men också andra varor. Importen söderifrån skedde sjövägen, via Norrländska ångfartygsbolagets hjulångare "Norrland" och ett antal mindre båtar. Mellan de många sågverken längs Medelpadskusten fanns relativt frekvent båttrafik, men staden ville få till en bekvämare förbindelse i nord-sydlig riktning, mellan Njurunda och Bergforsen.

Mycket handel skedde med Jämtland och längs stora vägen mellan de båda städerna var trafiken livlig. Handeln gjorde att diskussionen om ett järnvägsspår mellan städerna kom igång. Även en bättre förbindelse med Trondheim tedde sig intressant eftersom handeln mellan städerna på sträckan mellan Sundsvall och den norska staden ökade stadigt under 1800-talets andra

hälft. Vägnätet var i mycket dåligt skick och det gjorde handeln onödigt svår och kostsam. Trots det fraktades stora mängder varor för hästkraft västerut från Sundsvall.

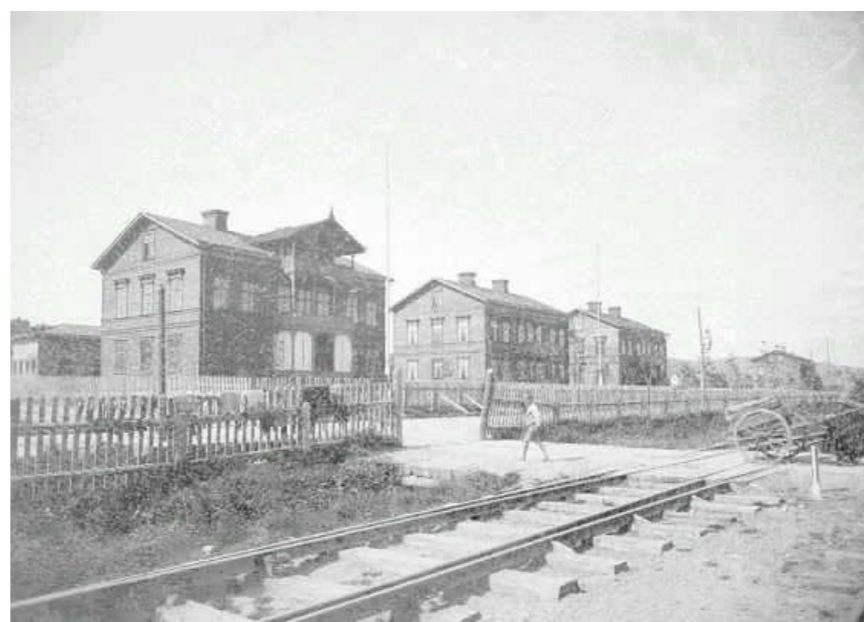
1875 var den första delen av järnvägsspåret, mot Torpshammar beläget västerut längs Ljungan, klart för användning. Den smalspåriga järnvägslinjen kunde användas av allmänheten från 1879. I ett samarbete med norska och svenska staten kunde sedan hela sträckan mellan Sundsvall och Trondheim, via Östersund, byggas klar 1882. Det svenska spåret, nu ett normalspårigt, sträckte sig till Nälden vid norska gränsen. Den norska delen av spåret stod klart ungefär samtidigt. Två år senare beslöt riksdagen att förvärva den första smalspåriga sträckan och bygga om bandelen mellan Sundsvall och Torpshammar till en bredspårig. 1886 hade Norra stambanan nått till Sollefteå och korsade den nya tvärbanan i Ånge, vilket ökade möjligheterna till resande för Sundsvallsborna och transport av varor markant. Särskilt vintertid märktes skillnaden då sjöfarten låg nere på grund av vinterisen.

Den nord-sydliga förbindelse som man länge önskat drog ut på tiden. Diskussionerna som rörde den exakta sträckningen innefattade flera högljudda intressenter. Flera alternativ luftades innan det beslutades att spåret, Ostkustbanan, skulle löpa längs kusten via Njurunda, söder om Sundsvall, för att sedan ta en västlig sväng inåt landet norr om staden. Till kusten kommer den igen först strax söder om Skönvik, något staden ställde sig negativ till; man hade önskat en sträckning närmre kusten för att komma åt hamnarna på norra sidan om Sundsvallsfjärden. I december 1925 kunde sträckan Njurunda-Härnösand invigas, för att två år senare sträcka sig till Gävle i söder. Trots att järnvägen var klar stod dock sjöfarten för persontransport, både kortare och längre sträckor som resor till Stockholm, till mitten av 1900-talet.

I samband med den nya Ostkustbanan lades trafiken om och knutpunkten förlades söder om staden där en ny stationsbyggnad invigdes 1925. Byggnaden ritades av Folke Zettervall.



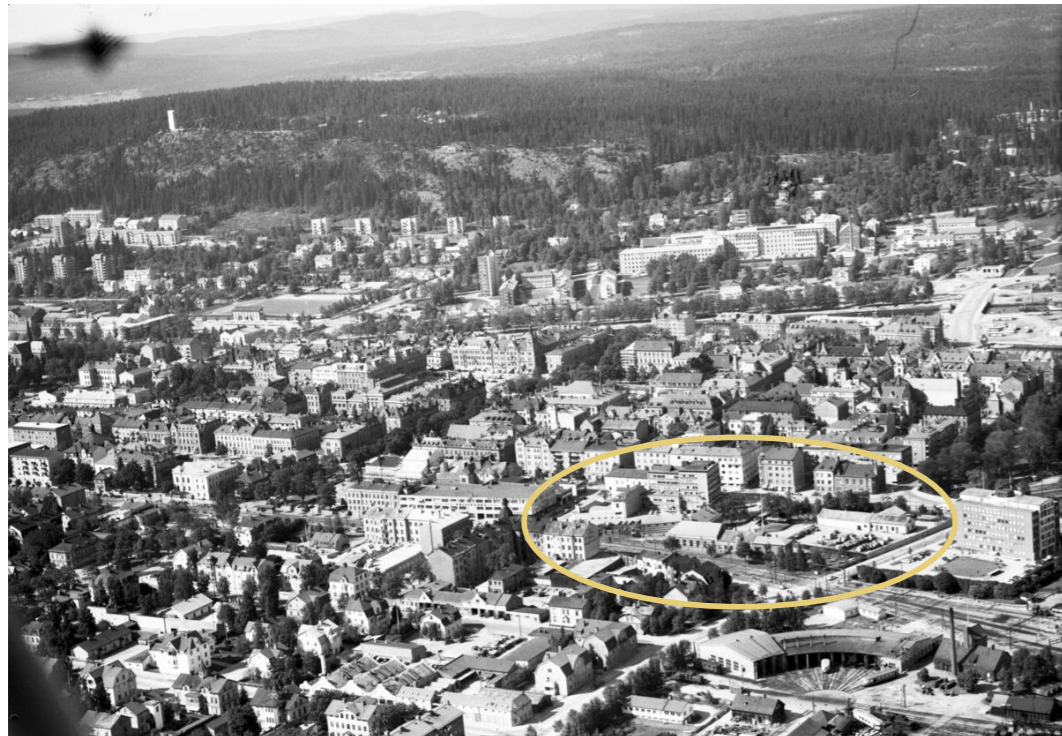
Järnvägsstationen invigdes 1874 och samtidigt anlades järnvägsparken, där resenärer hämtades med hästskjuts (Vykort. Sundsvalls museum)



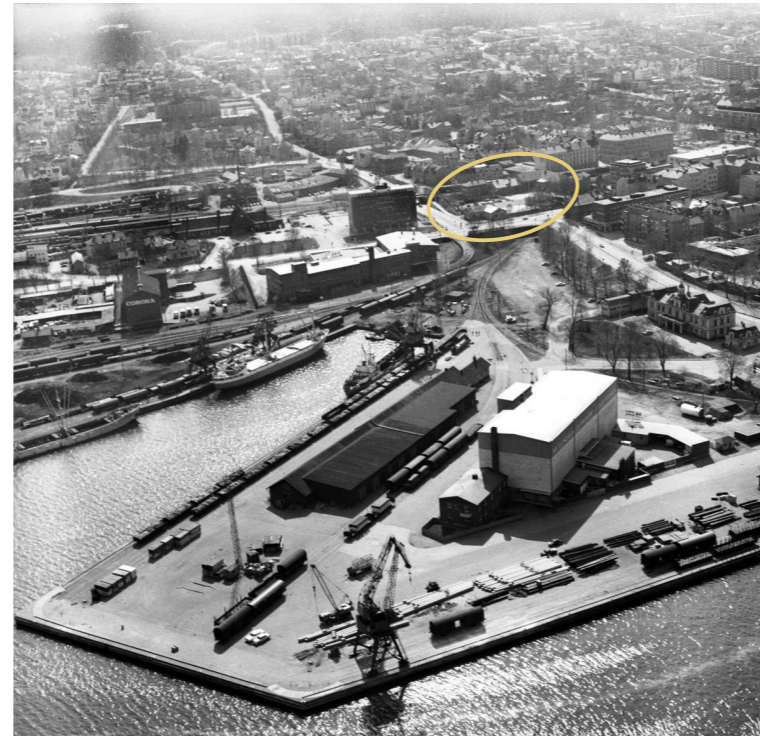
Järnvägsspåren och Södra järnvägsgatan (Sundsvalls museum)



Spårvagnsspåren löper via Landsvägsallén in på Strandgatan och svänger vid Sjömanskapellet (nuvarande EFS-kyrkan) 1931-1950 (Vykort. Sundsvalls museum)



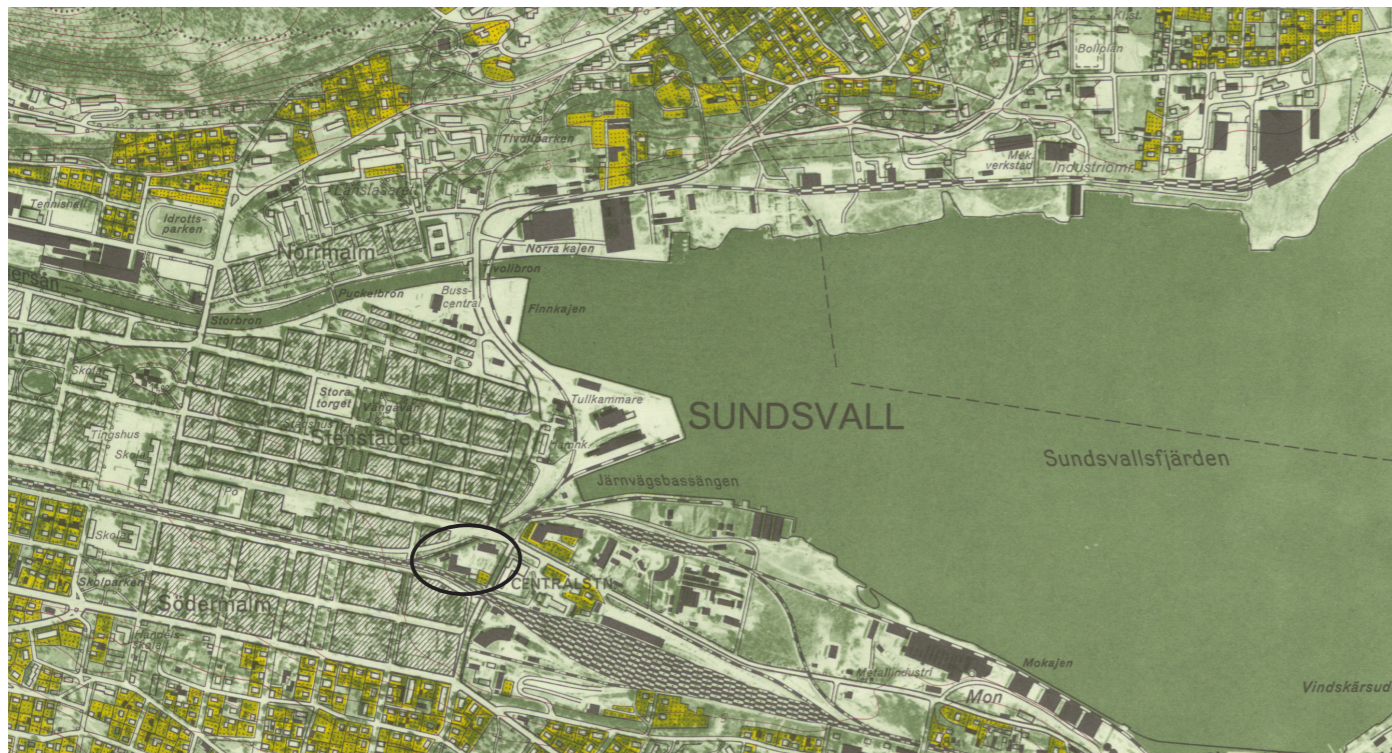
Flygfoto från 1958 från sydöst. Korsningen mellan Parkgatan och järnvägen sker i samma plan. Stora delar av gasverkstomten används som parkering. (Sundsvalls museum)



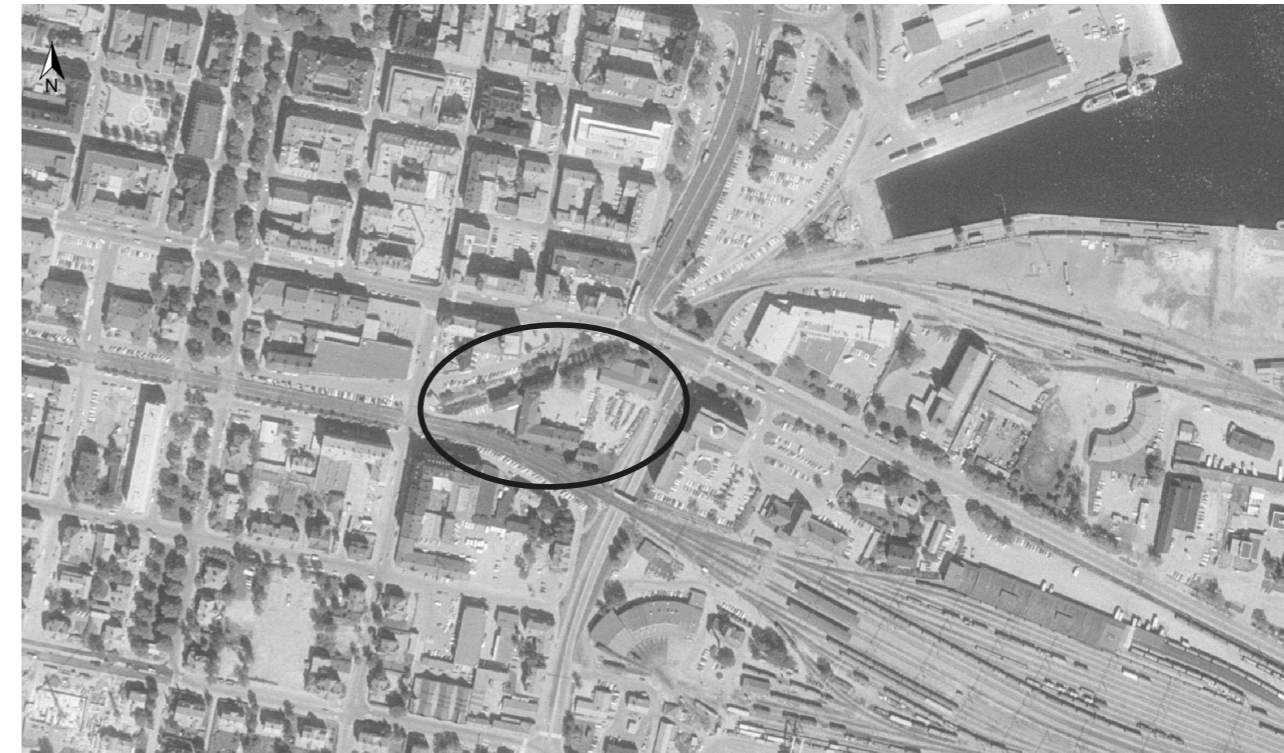
Flygfoto från 1966 taget från nordöst. Parkgatan har grävts ner så att korsningen med järnvägen sker planskilt. Stickspåren mot hamnen löper under Landsvägsalléns korsning med Köpmangatan och vidare förbi gasverkstomten. (Sundsvalls museum)



Flygfoto 1964. (Sundsvalls museum)



Utsnitt ur ekonomiska kartan från 1967. Järnvägsspåret löper fortfarande norr ut längs östra sidan av centrum, längs norra sidan av Sundsvallsfjärden, mot Skönvik. (Lantmäteriet)



Ortofoto från ca 1975. En liten snutt av stickspåret från hamnen ser ut att fortfarande finnas kvar längs fastighetens norra gräns över vilken angöring till gasverkstomten fortfarande sker. Järnvägen löper över Parkgatan i en planskild korsning. Gasverket är fortfarande inte rivet. Den låga envåningsbyggnaden som idag ligger i hörnet mellan verkstads- och kontorshuset och bostadsdelen är inte byggd. (Lantmäteriet)

Vägar och gator

Under 1940-talet pågick en utredning om hur man skulle komma in i staden framgent. En kritisk punkt var hur trafiken på bästa sätt skulle komma över Selångerån. Resultatet blev att infarten från norr förlades via det som idag är Sjtöullsallén och infarten söderifrån via Kustlandsvägen och Landsvägsallén. Vid korsningen mot Parkgatan kunde man ansluta det centrala gatunätet. Västerifrån skulle man komma via Västra vägen alternativt Bergsgatan, längsmed Selångerån (Ågatan och Sjögatan) för att stråla samman med den nord-sydliga länken någonstans vid den nya, klar 1958, Tivolibrons södra fäste. Invid Strandgatan, fälldes popplarna i Järnvägsparken för att ge plats åt E4:an.

1968 var E4ans sträckning från Tivolibron till Storgatan klar, och först 10 år senare den sista sträckan söder om centrum, från centralstationen till Storgatan. I och med det togs stickspåret mot hamnen bort 1979 och istället byggdes en stor hamnbangård som bekostades av staten å SJ's vägnar. Det var sannolikt vid den här ombyggnaden som Parkgatan förlades till en viadukt under järnvägen. Möjligen var det vid denna ombyggnad som Östra Köpmangatan fick fler filer och björkplanteringen längs gatan försvann. Landsvägsallén breddades också den i och med E4:ans tillblivelse. Under Landsvägsallén, strax norr om där stickspåret från hamnen tidigare gått, finns nu en gång- och cykelväg planskild från Landsvägsallén.

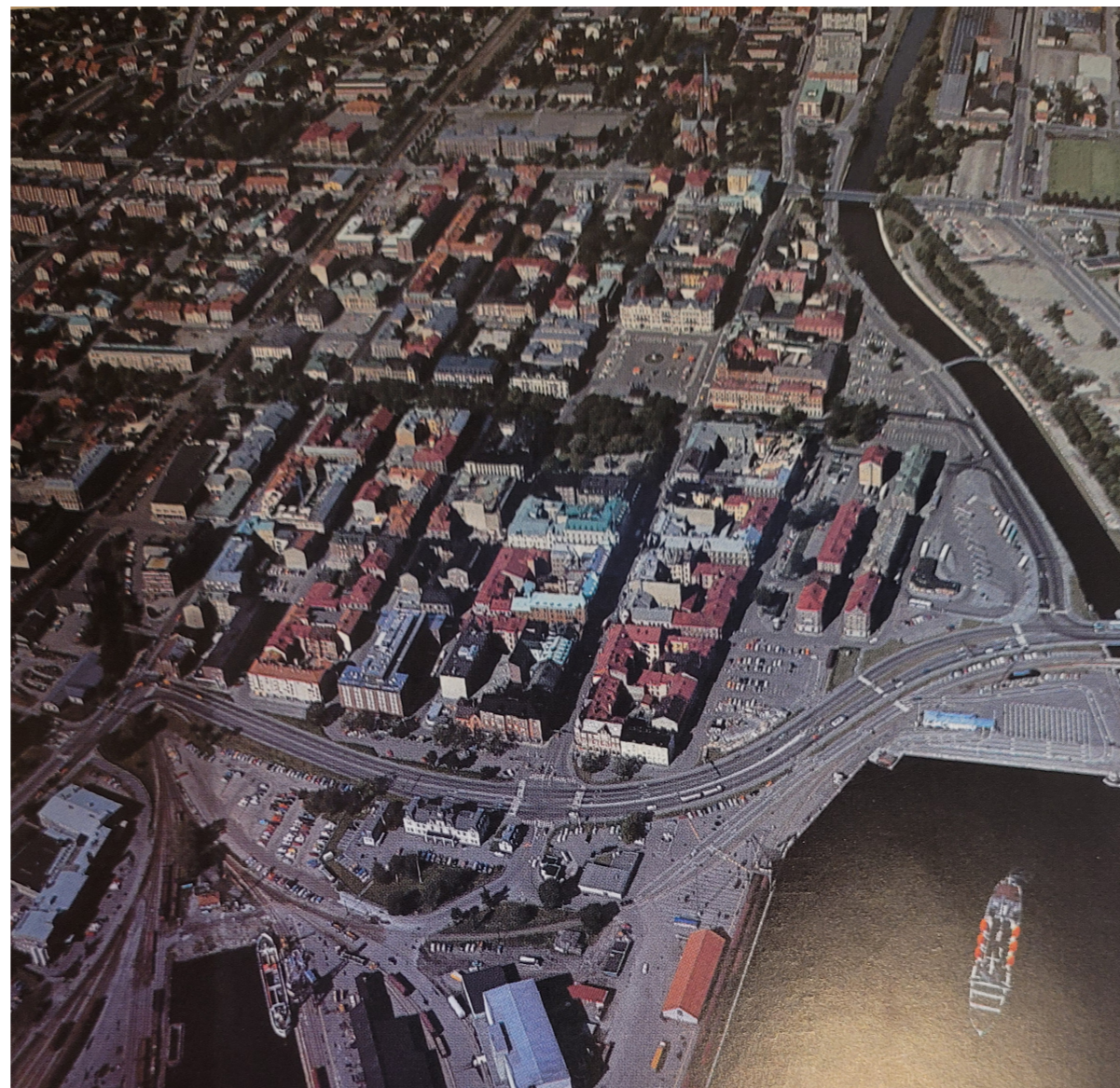
Under 1980-talet skedde stora förändringar i stadskärnan. Trafiken hade ökat kraftigt och framför allt dess miljöeffekter gjorde att man ansåg att några av stenstadens gator som tjänat som genomfartsleder borde få minskad trafikmängd. Storgatan byggdes om till gågata. Man gjorde också stora satsningar på kollektivtrafik, bland annat genom särskilda bussgator.

Sundsvallsbron invigdes 2014 och leder E4:an förbi Sundsvall istället för genom stadens centrum.

Spårvagn mellan Kubikenborg och Ortviken invigdes 1911. Med spårvagnen kunde man ta sig runt Sundsvallsfjärden via centrum.

Bilhandlare, bensinmackar och verkstäder

I kvarteren runt korsningen Nybrogatan-Köpmangatan samlades i mitten av 1900-talet funktioner som hade med bilismen att göra. Det fanns flera bilhandlare, bensinstationer och verkstad. Även i delar av Dagbladets hus (Patronen 1) bottenvåning var bilhandel inhyst.



Till vänster: Flygbild från 1975 över Stenstaden med Landsvägsallén (idag Sjtöullsallén) nedanför. I vänster bildkant syns gasverkstomten och gasverksbyggnad som ännu finns kvar. (Bygghänsyn och stadsbild i Sundsvall). **Övre till höger:** Landsvägsallén västerut mot Köpmangatan 1954. (Sundsvalls museum). **Nedre till höger:** Landsvägsallén österut 1951 mot hamnen. Till höger är Gasverket och till vänster EFS-kyrkan (Sundsvalls museum).



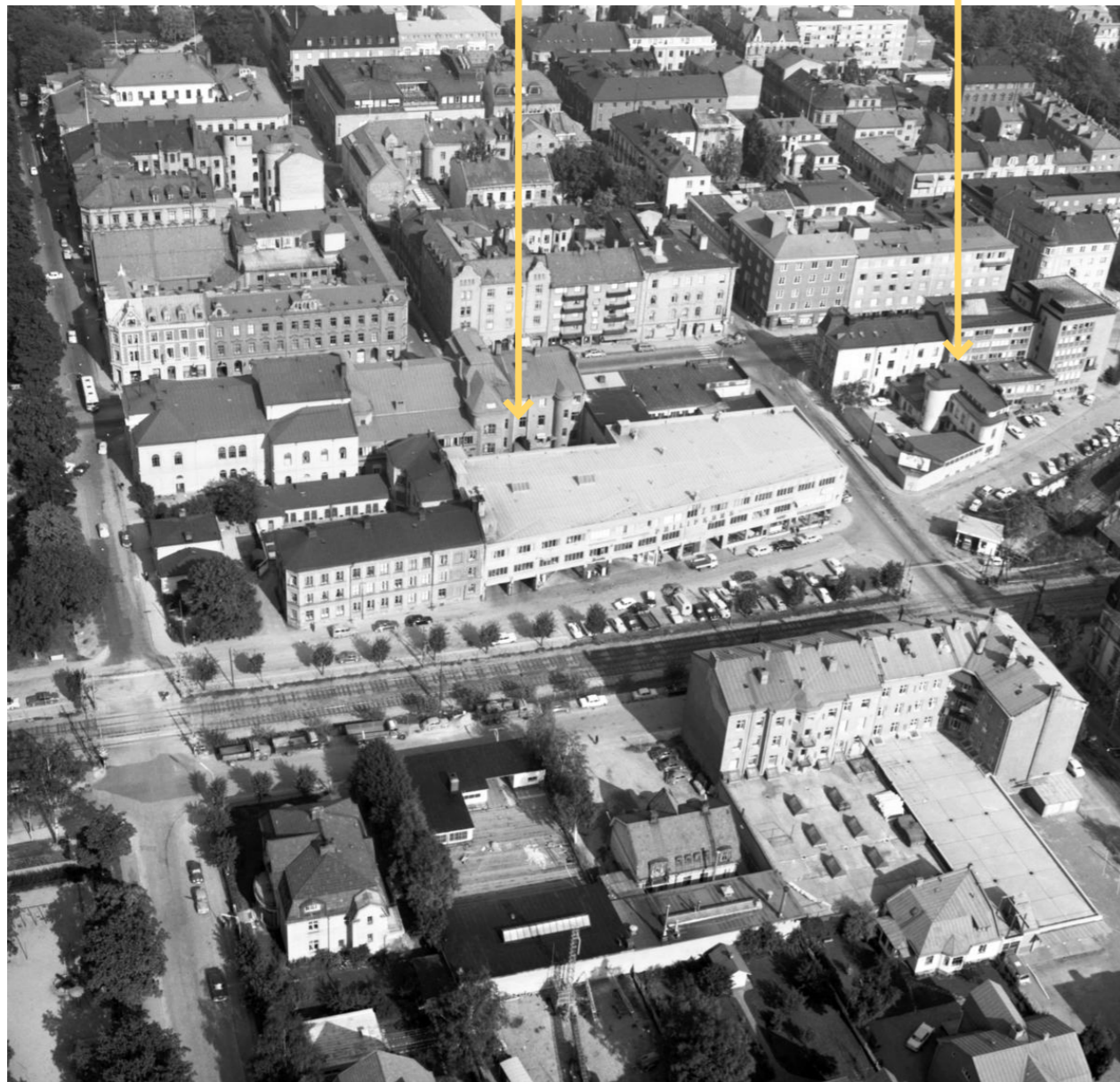
I fastigheten Kassören 7 i hörnet Norra Järnvägsgatan-Nybrogatan, direkt väster om gasverkstomten, låg Philipssons Bil (bygglov 1939) med kontor och lager på övre våningar.

I fastigheten Kassören 3, direkt norr om Philipssons bil fanns från 1920-talet bensinstation och bilverkstad, möjligen provisoriskt.

Senare byggdes fastigheten om till affärshus, Motor Nord hade sina lokaler här på 1970-talet. I kvarteret mitt emot, på Köpmangatan 16 låg Ostermans bilfirma.

KV KASSÖREN

KV PATRONEN



Till vänster: Flygfoto 1964. Bensinstationen på gasverkstomtens västra ände finns kvar. Kvarteret Patronen norr om bensinstationen är bebyggd med låga byggnader i det sydvästra hörnet. De låga byggnaderna ersattes av parkeringsyta under 1960- eller tidigt 1970-tal. Byggnaden i kvarteret Kassören, vid hörnet Norra jämvägsgatan-Nybrogatan, med bilhandel (Philipssons bil) och portar där fordon kan köra in på bottenplanet. Foto Ragge Ellefson (Sundsvalls museum). **Övre rad till vänster:** Saab ANA visar bilmodeller utanför Dagbladets hus 1960. (Norrlandsbild Digitalt museum). Shell-macken i hörnet Köpmangatan. (Sundsvalls museum). **Nedre rad till vänster:** Kvarteret Patronen 1955, i höger bildkant skimtar bensinstationen på gasverkstomten. (Sundsvalls museum). Motor Nords butik på fastigheten Kassören 3 år 1975. Här fanns tidigare en bensinmack. **Källa?**

FRIKYRKOR OCH KAPELL

De första fria församlingarna i Sverige bildades omkring mitten av 1800-talet i och med att nyandligheten växte inom statskyrkan. I Sundsvall var Baptistförsamlingen den som bildades 1855. Sundsvalls baptistförsamling var sedan en motor för den missionsverksamhet som bedrevs i Norrland och bidrog till rörelsens spridning. Under årtionden som följde startades flera fria församlingar i Sundsvall, flera av dem fick sin hemvist i Sundsvalls mitt. Frikyrkorna utgör en mycket betydelsefull byggnadskategori i stenstaden, som avtryck av frikyrkorörelsens starka framfart under sekelskiftet 1800-1900, och också i kraft av renässansstilen som flera av dem företräder.

Den inomkyrkliga väckelserörelsen organiserades av kyrkan själv, ett sätt att möta nyandligheten utan att ta till de repressiva medel man använt tidigare. Det ledde till bildandet av Evangeliska Fosterlandsstiftelsen, som såg dagens ljus 1856. I Sundsvall bildades den första föreningen i EFS regi 1857, under namnet Sundsvalls missionsförening. Föreningens första kyrka gavs namnet Sjömanskyrkan eftersom man såg som en av sina främsta uppgifter att hjälpa sjömän. Man hade ett härbärge för arbetslösa sjömän, men månade även om andra i samhället som hade det svårt. Sjömanskyrkan var den första samlingslokalen med gasljus i Sundsvall.

Ur EFS bröts senare Svenska Missionsförbundet ut 1878. I Sundsvall etablerades Brödraföreningen på 1870-talet, vilka bytte namn till Sundsvalls Missionsförsamling 1942. Betlehemskaapellet, som var rörelsens kyrka i Sundsvall, invigdes 1882 men till följd av det ökade medlemsantalet byggdes en ny kyrka, Betlehemskyrkan, som invigdes 1916. För ritningar stod stadsarkitekt Källander.

1879 bildades den första metodistförsamlingen, Bethania, i Sundsvall. Det första kapellet som byggdes för församlingens räkning brann ner 1888, men en ny kyrka stod klar redan 1892 med hjälp av insamlade medel och starka ideella krafter inom församlingen.

EFS

EFS-kyrkan uppfördes 1891 med Medelpads Lutherska Missionsförening som byggherre i nyromansk stil. Ritningarna gjordes utan arvode av stenstadens huvudsakliga arkitekt, Gustaf Hermansson. Det var den första byggnad som uppfördes för gudstjänstämål efter branden 1888 och lades medvetet nära hamnen för att locka sjömän från krogar och bordeller. Kyrkan hade ett rosettfönster mot Strandgatan som murades igen 1951. Byggnaden kallades först Sjömanskaapellet, efter församlingens sjömanskyrka som försvann vid branden 1888. Sedan dess har kyrkan bytt namn två gånger, först till Lutherska kapellet och sedan till EFS-kyrkan. Byggnaden ägs av Evangeliska Fosterlandsstiftelsen i Sundsvall.



Betlehemskyrkan fotograferad omkring 1980, uppförd 1892 i hörnet Köpmangatan-Thulegatan efter ritningar av arkitekt Natanael Källander (Sundsvalls museum).



Metodistkyrkan fotograferad omkring 1965. Kyrkan uppfördes 1892 som gudstjänstlokal för Sundsvalls metodistförening i italiensk renässansstil. För ritningar stod arkitekten C.J. Henriksson. En tillbyggnad för KFUM byggdes 1978, med Sven Silow som arkitekt. Byggnaden kallas numera Körens hus (Sundsvalls museum).



Sjömanskyrkan avbildad ungefär 10 år efter uppförandet 1891, då rosettfönstret var en del av kyrkans gavelmotiv mot Strandgatan (Sundsvalls museum).

ELEKTRICITETSVERK, NATIONELL UTBLICK

1846 startades Sveriges första stadsgasverk i Göteborg, Rosenlund. Det var samma år som stadens nya gaslyktor i gjutjärn tändes för att lysa upp stadens gator. I Göteborg fanns också Sveriges första elverk, som öppnade 1884.

Det första ångdrivna elkraftverket var det stadsägda Brunkebergverket som öppnade 1892 i Stockholm. 1893 fanns 100 elektriska anläggningar och år 1900 cirka 50 elektricitetsverk i Sverige, men det var först efter första världskriget som elektrifieringen av landet kom igång och dess fördelar blev allmänt tillgängliga. Elverken byggdes initialt generellt inte i de städerna där redan ett gasverk fanns som kunde stå för belysningsförsörjningen, vilket var elens primära användning. I Härnösand uppfördes det första kommunala elektricitetsverket 1885. Härnösand var den stad i Sverige, och bland de första i Europa, som fick elektrisk gatubelysning.

Från början av 1900-talet blev vattenkraftverken den främsta kraftkällan, och 1960 producerades 95% av landets el med hjälp av vattenkraft. Under 1900-talets första decennier hade en ansevärd mängd vattenkraftverk anlagts, inte minst i de Norrländska älvarna.

1889 bildas Östersunds elektriska belysningsaktiebolag och en ångdriven kraftstation byggs som ett av de tidigaste verken i Sverige.

Något som drev på elektrifieringen var spårväg och järnväg som behövde byggas ut allt mer och krävde elkraft. Den första elektriska järnvägen fanns i Boxholm och Stockholm elektrifierades spårvagnsnätet 1901. Flera städer följde sedan efter och det var de spårburna transportmedlen som tillsammans med industrierna var anledningen till att antalet kraftstationer ökade. Av dessa var vattenkraftverken flest varter efter de ersatte ånga och kol som elkraftkälla. I och med Trollhättefallens utbyggnad i början av 1900-talet tog staten del i utbyggnaden av elkraft när Kungliga vattenfallsstyrelsen bildades. Vattenstyrelsen kom sedan att genomföra omfattande utbyggnation av det svenska ledningsnätet. På landsbygden tillkom en mängd mindre kraftverk, delvis på grund av att första världskriget orsakat brist på kol, olja och fotogen och alternativa kraftkällor behövdes. Med hjälp av statligt stöd kunde dessa fortsätta att byggas ut.

Elverken införlivades sällan i kvartersstrukturen, utan förlades istället vanligen till städernas utkant. Tegel var det vanligaste materialet och. Städernas storlek motsvarade inte alltid storleken på elverken, anläggningar av samma skala som storstädernas kunde förekomma även i de mindre städerna.



Härnösands elektricitetsverk 1900 (Västernorrlands museum).



Örebro elektricitetsverk till vänster. Övriga byggnader i bilden är Sankt Nikolai kyrka och telegrafhuset (Tekniska museet).

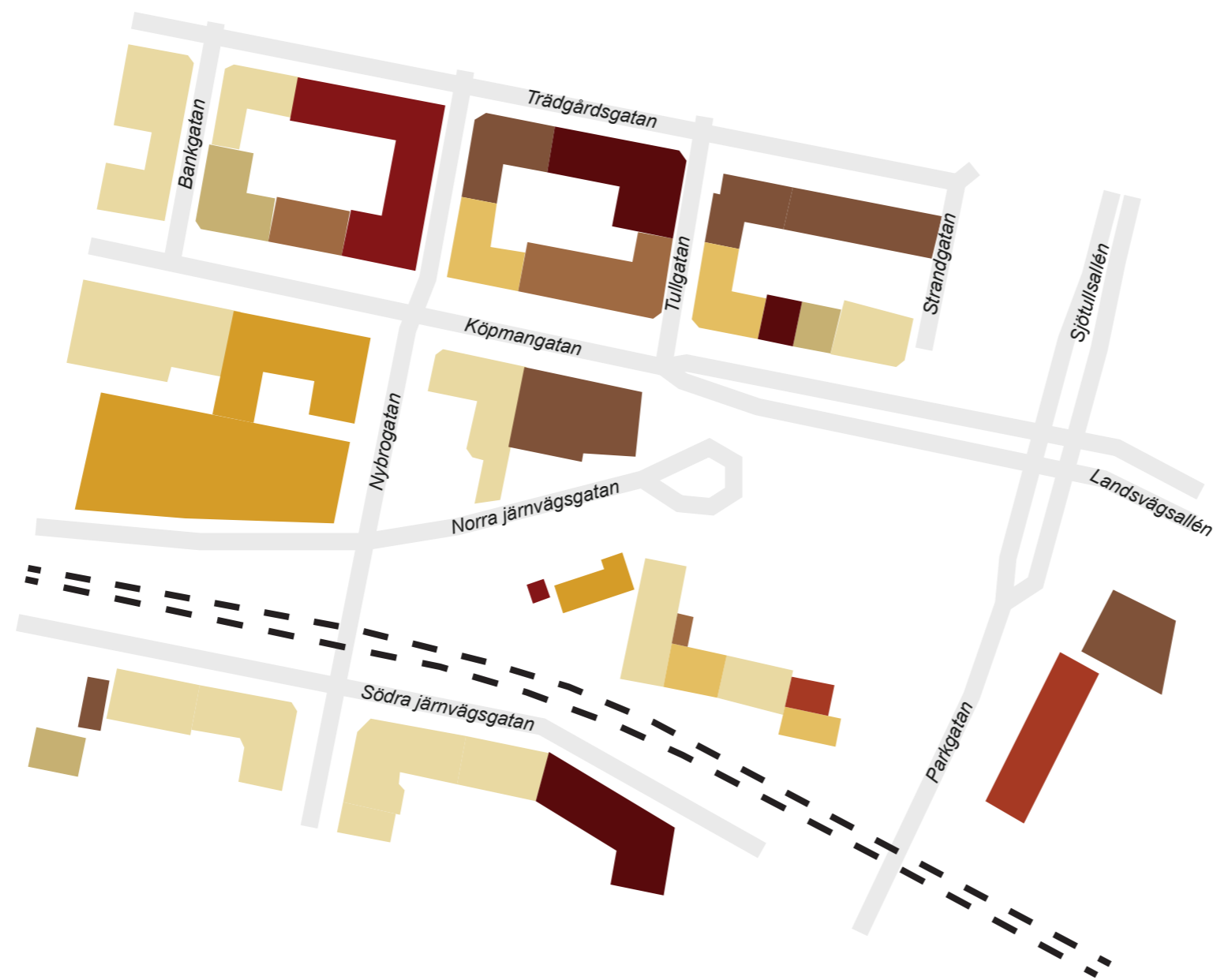
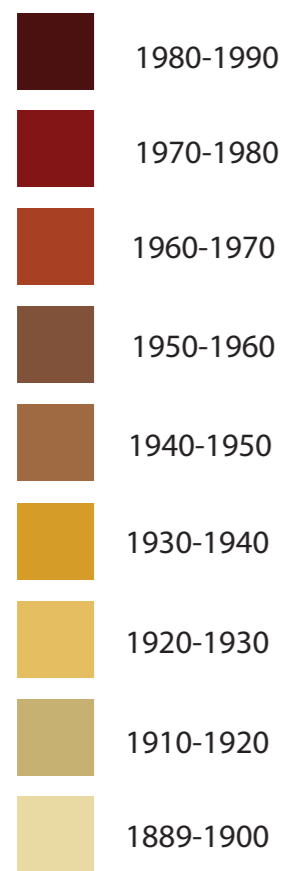


Rosenlunds gasverk i Göteborg 1910 (Göteborg energi).

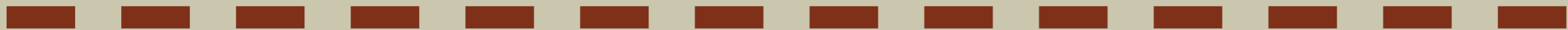


Skara elverk (Västergötlands museum).

ÅRSRINGAR



4 OMGIVANDE STADSRUM

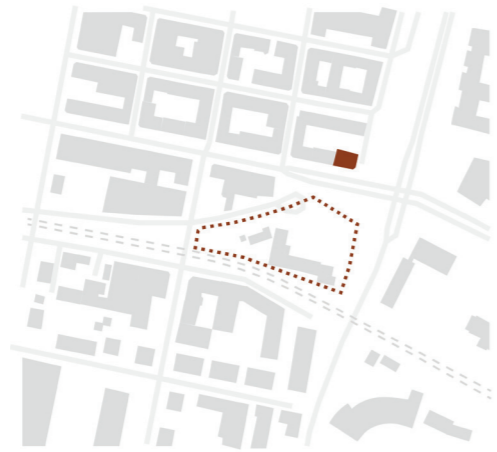


I gasverkstomtens närmiljö finns några särskilt tongivande byggnader i det direkt anslutande stadsrummet. Dessa byggnader /kvarter är tongivande i bemärkelsen arkitektur, karaktär, historia, placering, höjd och/eller skala. Vid planläggning av den aktuella fastigheten behöver dessa byggnader särskilt beaktas avseende nya tillskott i fråga om t.ex. skala, placering och utformning.

Dessa byggnader är:

- EFS-kyrkan (Apollo 6)
- Dagbladshuset och äldre stenstadshus (Patronen 1 och 5)
- Hallström och Nisses hus (Byggmästaren 2)
- Stationsområdet - lokstall och pumphus/expeditionshus (Östermalm 3:1)





EFS-kyrkan

EFS-kyrkan (tidigare under namnet Sjömanskyrkan) uppförd 1891 ritades av den i stenstaden flitigt anlidade arkitekten Gustaf Hermansson. Byggnaden uppfördes i romansk rundbågestil och har en karaktärsfull fasad med kolonettprydda torn. Byggnaden är förhållandevis välbevarad med många ursprungliga och karaktärskapande detaljer kvar. Det ursprungliga rosettfönstret på sydfasaden togs däremot bort på 1950-talet och fasadkulören ändrades avsevärt på 1970-talet.

I Stenstadsinventeringen (2009) betonas det arkitekturhistoriska värdet, att kyrkan är ritad av Gustaf Hermansson, arkitekten som satt stor prägel på Sundsvall. Vidare motiveras värdet med att byggnaden utgör "en viktig del i stenstadens arkitektoniska mångfald och ingår i den samlade helhet av sten-/tegel- och putsarkitektur med särskilt kulturhistoriskt värde." Kyrkobyggnaden var också en av de första byggnader som uppfördes för religiöst bruk efter stadsbranden. Fastigheten ingår i riksintresseområdet Sundsvall (Y8) där Stenstaden utgör ett av de riksintressanta uttrycken.

EFS-kyrkan är med sitt hörnläge en betydande spelare i två stenstadsfronter och en märkesbyggnad som har en stark roll i ett vidsträckt stadsrum. Frikyrkobyggnaderna är en betydelsefull byggnadskategori i stenstaden och i östra delen är det EFS-kyrkan som symboliserar detta. Genom formen med tornspiror har byggnaden en så framträdande verkan att den blir ett blickfång i sig. Att stadsrummet är så öppet söder om byggnaden förstärker också byggnadens betydelse för stadsbilden.



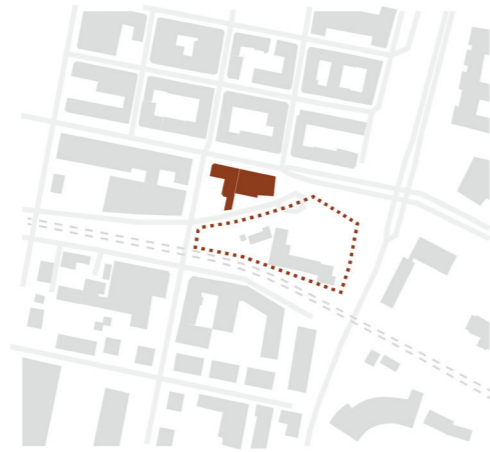
EFS-kyrkan år 1907. Kyrkan uppfördes 1891 vid Köpmangatan i kvarteret Apollo direkt norr om gasverkstomten. Foto Sven Nilsson (Sundsvalls museum/Digitalt museum)



Vy över Köpmangatan/Landsvägsallén 1963 med kyrkan i bildens mitt. I förgrunden gasverket. Beskuret foto. Foto Ragge Ellefsson (Sundsvalls museum)



EFS-kyrkan ligger upphöjd i ett strategiskt hörn och har ett av stadens mest framträdande lägen. Foto 2024.



Kvarteret Patronen

Kvarteret Patronen nordväst om gasverkstomten, har varit föremål för flera olika verksamheter. Vid tiden för gasverkets uppförande låg här en tobaksfabrik (Sundsvalls Tobaks Fabriks AB) och senare en KPS charkuterifabrik. På 1880-talet uppfördes den nuvarande byggnaden i hörnet Köpmangatan-Nybrogatan (Patronen 5) och 1949-52 uppfördes det s.k. Dagbladshuset på tomten intill (Patronen 1).

Patronen 5

Trevåningshuset vid hörnet Köpmangatan-Nybrogatan uppfördes 1889 som bostadshus i nyrenässansstil efter Oscar Simonssons ritningar. I byggnaden startade Sundsvalls första Folkets Hus i början av 1900-talet, vars lokaler delades med den socialdemokratiska tidningen Dagbladet Nya Samhället.

Hörnbyggnaden är en av få nyrenässansbyggnader som finns kvar söder om Köpmangatan med tidstypiska drag – en tydligt uppdelad fasad med avskild sockel och ornamenterad och tandad takfris, det avfasade hörnet och mansardtak. Byggnaden har i vissa avseenden förändrats på ett sätt som avviker från ursprungskaraktären bl a avseende utbytta dörrar, lådskyltar och skyltdekaler i bottenvåningen samt markiser över hörnentrén. Den ursprungliga lågdelen längs Nybrogatan är riven. Baksidan som vänder sig mot gasverkstomten är putsad utan någon ornamentik utom en artikulerad takfot.

Gårdshuset uppfört samtida med gatuhuset har en slätputsad fasad utan ornamentik, endast en artikulerad takfot. Den indragna takvåningen och rundade fasadhörnet och trapphusfasaden är särskilt utmärkande för byggnaden. Gårdshuset har



Kv Patronen vid korsningen Norra järnvägsgatan-Nybrogatan, 1955 (Sundsvalls museum).

betydelse för närmiljöns prägel med sin bevarade putsfasad och uppträder tillsammans med gatuhusets sydfasad både från Norra Järnvägsgatan och gasverkstomten liksom från Nybrogatan och Södra Järnvägsgatan söder om järnvägen.

Fastigheten besitter såväl samhällshistoriska som arkitekturhistoriska och miljöskapande värden. I Stenstadsinventeringen (2009) motiveras fastighetens värde: "en viktig del i stenstadens arkitektoniska mångfald och ingår i den samlade helhet av sten-/tegel- och putsarkitektur med särskilt kulturhistoriskt värde." Fastigheten ingår i riksintresseområdet Sundsvall (Y8) där Stenstaden utgör ett av de riksintressanta uttrycken.



Patronen 5 mot Köpmangatan vars fasad har tydliga drag från renässansens arkitektur. Foto 2024.



Patronen 5 med gårdsfasad och gårdsflygel mot söder i korsningen Norra järnvägsgatan-Nybrogatan. Foto 2024.

Dagbladets hus (Patronen 1)

1949-52 uppfördes det nya Dagbladshuset (Patronen 1), här hade tidningen hela sin verksamhet med tryckeri, sätter, redaktion och depeschbyrå. Några våningsplan var till för uthyrning. Byggnaden ritades 1951 av Lennart Uhlin (född på Alnön), sedermera professor på KTH, då han var anställd på Kooperativa Förbundets legendariska arkitektkontor. Byggnaden utformades med en utpräglad öppen bottenvåning, en högdal mot Sundsvallsfjärden i öster och en lätt krökt långsträckt volym längs Köpmangatan. Stommen i betong avspeglas i fasadens fältindelning där utfackningarna är klädda i rött tegel och inramas av puts. Denna utformning kan inte karaktäriseras som radikal men ändå i arkitektonisk framkant, det tidiga 1950-talets arkitektur var i regel måttfullt och lite försiktig efter de traditionalistiska åren på 1940-talet. Dagbladets tryckeri och redaktion flyttade ut ur byggnaden år 2000. Strax efter, i början av 2000-talet skedde diverse fasadändringar, bl. a har baksidans lastkaj förändrats samt byggnadens entrépartier.

Dagbladshuset har ett framträdande läge i direkt anslutning till gasverkstomten och utgör en slags portalbyggnad till Stenstaden och Köpmangatan. Av särskild betydelse för upplevelsen av stadsrummet är gavelfasaden och den trädplanterade platsen framför.

Dagbladshuset besitter såväl samhällshistoriska värden som arkitektoniska och miljöskapande värden. I byggnadsinventeringen av Stenstadens bebyggelse motiveras byggnadens värde enligt följande: "Har ett särskilt kulturhistoriskt värde genom dess välbevarade och tidstypiska, kvalitetsmässiga funktionalism, samt som funktion av landmärke mot öst genom sin framträdande placering i stadsbilden." Fastigheten ingår i riksintresset Sundsvall (Y8) där Stenstaden utgör ett av de riksintressanta uttrycken.



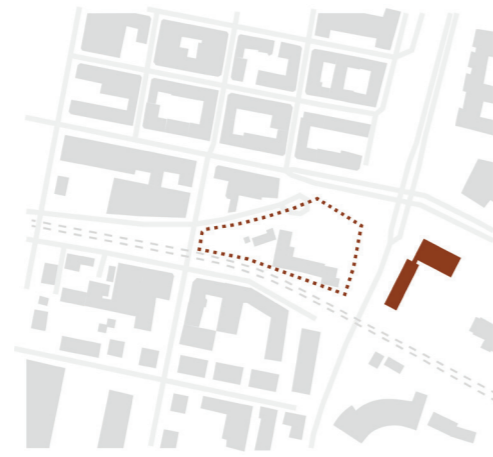
Dagbladets byggnad 1952, ett par år efter uppförandet (Sundsvalls museum)



Gavelfasad och trädplanterad platsbildning mot öster. Foto 2024.



Byggnaden utgör ett tydligt blickfång en portalbyggnad till Stenstaden från öster. Foto 2024.



Hallström och Nisses hus

Anders Nisses och Per Hallström bildade tillsammans byggnadsbolaget Hallströms och Nisses 1928, med säte i Sundsvall. Trots små medel och en minst sagt utmanande start strax före 30-talets depression, lyckades bolaget överleva den ekonomiska krisen genom förtroende av staten att svara för utbyggnad av både vägar, broar, skolor och sjukhus. Byggnadsbolaget kom att bli ett av landets främsta inom branschen och runt om i hela landet kan man idag finna byggnader uppförda av Hallström & Nisses.

Hallström & Nisses kontorspalats uppfördes 1954-55 efter Stig Annerfeldts ritningar och placerades öster om gasverkstomten vid korsningen Landsvägsallén-Parkgatan. Hallström & Nisses hus innebar liksom Dagbladshuset, en växande skala och ett annat byggnadssätt i anslutning till stenstaden. Båda husen införde en modernitet och friska vindar i denna delen av staden. En tillbyggnad i fyra våningar tillkom 1964, belägen mot sydväst längs Parkgatan.

Byggnaden dominerar i den betydelsefulla korsningen Landsvägsallén-Parkgatan och har en viss dialog med Dagbladshuset, båda uppförda under efterkrigstiden. Hallström & Nisses hus präglas av tydligt urskiljbara volymer – där en är uppåtsträvande, den andra horisontell – och en mycket konsekvent fasadutformning. Med en anslående bottenvåning, konstverk på fasaden och den gröna förgårdsmarken mot korsningen utstrålar byggnaden en stor självsäkerhet som gör att den svårligen låter sig domineras. Vyn från Landsvägsallén söderut mot Parkgatan, i höjd med Köpmangatan, är särskilt viktig vid betraktelsen av byggnaden.

Byggnaden är exteriört förhållandevis välbevarad. Takuret, som utgjorde ett starkt blickfång i det omgivande stadsrummet, är dock borttaget och tidsenligt utformade ljusskyltar har ersatts med nya reklamskyltar. I Stenstadsinventeringen (2009) motiveras byggnadens värde enligt följande: "Huvudbyggnaden i 50-talsfunktionalism är till stor del trogen sin ursprungliga karaktär och har ett positivt värde för stadsbilden samt visst kulturhistoriskt värde." Fastigheten ingår i riksintresseområdet Sundsvall (Y8) där Stenstaden utgör ett av de riksintressanta uttrycken.



Hallström och Nisses kontorshus, nyligen färdigställt 1955. Foto Norrlandsbild. (Sundsvalls museum)



Hallström och Nisses hus under pågående tillbyggnation 1962. Gasverkets byggnader står fortfarande kvar på fastigheten Gasverket 1. Beskuret foto. (Sundsvalls museum)



Vy längs Sjötullsallén söderut med Hallström & Nisses hus till vänster. EFS-kyrkan och gasverket skymtar på höger sida i bild. Foto 2024.



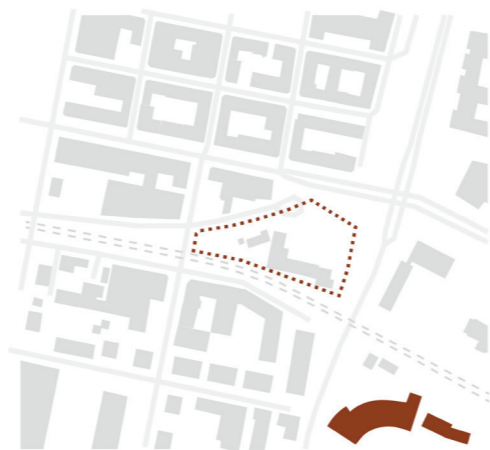
Nisse och Hallströms hus sett från gasverkstomtens västra sida. Foto 2024.

Stationsområdet - lokstall och pumphus

Lokstallet och det tidigare pumphuset (idag expeditionshus) söder om järnvägen uppfördes båda 1927 efter Folke Zettervalls ritningar och utgör tillsammans med stationsbyggnad, uthus och perrongtak från samma tid det statliga byggnadsminnet.

Lokstallets ursprungliga uttryck har förändrats något, genom nya fönster, portar och taktäckning, men bevarar i övrigt huvuddragen i fråga om volym, form och material. Byggnadens välvda form med de många portarna, den närbelägna vändskivan och närheten till spårområdet innebär att läsbarheten av dess funktion som lokstall trots förändringar finns kvar i hög grad. Det före detta lokstallet besitter samhällshistoriska värden som byggnad med en central funktion för stationsmiljön såväl som upplevelsevärden som en del av stationsmiljöns helhetsupplevelse.

Pumphuset med vidbyggd vattentorn har tydligt släktskap och samband med stationshuset på motsatt sida spårområdet, med det högre, framspringande mittpartiet, de småspröjsade fönstren och den putsade fasaden avfärgad i en gråvit kulör. Det före detta pumphuset som bidrog med vattentillförsel till ångloken hade en betydelsefull roll i stationsmiljön. Idag vittnar byggnaden om olika funktioner inom stationsområdet och bidrar till förståelsen av hur det har använts. Utöver en lägre tillbyggnad mot öster och smärre utvändiga ändringar **men** bevarar byggnaden ursprunglig karaktär.



Järnvägsstationen som en del av stadens hamn och järnvägsmiljö är ett uttryck för riksintresset Sundsvall [Y 8]: "Den före detta hamnen och järnvägen som knutpunkt för handel och sjöfart".

Lokstallet är genom sin volym och utmärkande form ett blickfång i det omgivande stadsrummet. Detsamma gäller det före detta pumphuset med sitt vidbyggda vattentorn. Både lokstall och pumphus framträder i varierad grad från Parkgatan och Landsvägsallén liksom från Norra Stationsgatan och Östra långgatan. Inifrån gasverkstomten framträder både lokstall och pumphus näst intill i sin helhet. Stationsbyggnaden skymms däremot av framföriggande byggnader (Hellström & Nisses kontorshus).



Sundsvalls nya järnvägsstation ritad av Folke Zettervall, stod klar 1925. Foto 1937 (Järnvägmuseet/Digitalt museum)



Expeditionshus och lokstall uppfördes som en del av stationsmiljön på 1920-talet. Foto Tyréns, januari 2021.



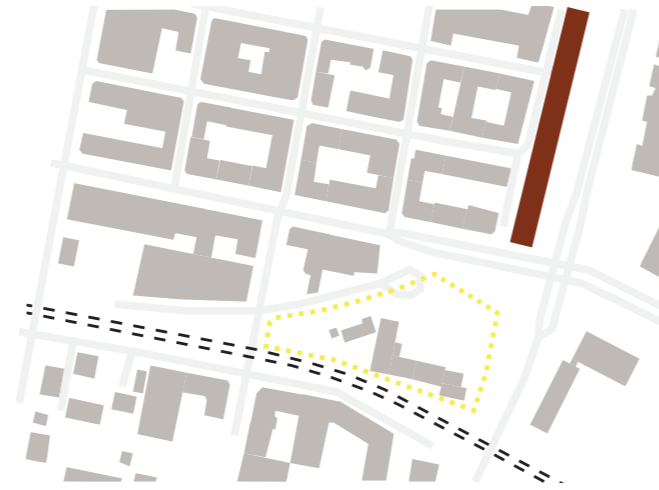
Stationsområdet vy mot sydväst mot expeditionshuset/pumphuset och lokstallet. Foto Tyréns, mars 2021.



Lokstallet bevarar sin ursprungliga volym, men har utbytta portar och nya fönsterpartier. Foto Tyréns, januari 2021.

Stenstadens front mot öster (Sjötullsallén)

Stenstadens östra front har en imponerande verkan mot Sjötullsallén och ett viktigt motiv att utvärdera från kulturmiljösynpunkt. Stenstadens tydliga yttre form och dess kontrast mot omgivande bebyggelse och landskap är en kvalitet att värna. Fronten består i första hand av flerbostadshus och hotellbyggnader i fem våningar. Höjderna varierar dock något, hotellbyggnaderna är något högre. Byggnaderna norr om Storgatan är istället någon våning lägre. Husens byggnadsår varierar - från sent 1800-tal till 1960-tal. De äldre stenstadshusen återfinns norr om Storgatan. Hörnbyggnaden på Storgatans norrsida är tornprydd med utpräglad stenstadskaraktär. Intill denna, i hörnet Strandgatan-Sjögatan återfinns Stenstadens äldsta hus, gamla Tullhuset uppfört 1855-57 vilket gör det till Stenstadens äldsta. Byggnaden var en av få byggnader i stenstaden som överlevde den stora stadsbranden 1888. Byggnaden har ett viktigt



symbolvärde och berättar om området kring hamnen under det senare 1800-talet.

Vid hörnet mot Köpmangatan finns EFS-kyrkan som med sina två torn utgör ett landmärke och fondmotiv. Dagbladshuset utgör, trots sin inskjutna placering del av fronten, sett från Landsvägsallén österifrån.

Längs norra halvan av fronten finns trädplanteringar, som delvis bildar alléer.



Vy västerut från Sjötullsallén.



Dagbladshuset och EFS-kyrkan i söder.



Del av stenstadens östra front sett från Sjötullsallén.



Fronten sett från gamla järnvägsstationen.

Stenstadens front mot söder

Stenstadsfronten på Köpmangatans norra sida utgörs av stenstadshus och mot öster närmast gasverkstomten består en blandning av byggnader från olika tider med i första hand putsade fasader. EFS-kyrkan utgör den sista utposten i öster. Våningsantal och höjd trappar upp från kyrkobyggnaden mot väster.

Fronten är mycket framträdande då stadsrummet öppnar upp sig öster om Dagbladshuset genom Norra Järnvägsgatans sträckning och gasverkstomtens öppna ytor mot norr.



Fronten sett från gasverkstomten. EFS-kyrkan längst ut till höger.



Fronten sett från korsningen Nybrogatan-Köpmangatan.



Köpmangatan, vy mot väster.

Sjötullsalléns front mot väster

Sjötullsalléns östra sida upptogs tidigare av bangården och en järnvägspark, innan järnvägsspåren mot inre hamnbassängen byggdes över. Fronten mot väster är ingen tydlig front utan mer omväxlande än på motsvarande sida allén och utgörs av flera storskaliga byggnader i främst 2-4 våningar vars orientering gentemot gatan varierar. Flera årsringar blandas - från den gamla stationsbyggnaden uppförd på 1870-talet till Bolagsverkets byggnad i betong och glas från 2008. Hallström & Nisses hus från 1950-talet avslutar fronten i söder innan allén övergår till Parkgatan och utgör ett tydligt landmärke och blickfång i stadsrummet.



Sjötullsallén, vy mot söder. Gamla järnvägsstationen på vänster sida.



Bolagsverkets hus.



Hallström och Nisses hus.

Södra Järnvägsgatans front mot norr

Den stenstadsmässiga fronten söder om järnvägen, i stort åstadkommen av tre sekelskifteshus och en 1980-talsbyggnad, är sett från gasverkstomten och Nybrogatan ett särskilt starkt element. Vyn längs Nybrogatan erbjuder inte endast en storslagen stadsfront utan också en stark axel upp mot Stenhammaren och landskapet söder om staden. Den fysiska och visuella kontakten mellan stenstaden och Stenhammaren lyfts fram i den fördjupade riksintressebeskrivningen. Nybrogatan är ett framstående exempel på detta.



Nybrogatan vy mot Stenhammaren.



Fronten sett från gasverkstomten.



Östra sidan om Nybrogatan.

FASADER MOT NORRA JÄRNVÄGSGATAN

Längs Norra Järnvägsgatan förekommer byggnader av varierad karaktär, funktion och från olika tidsepoker.



Kv Kassören.



Kv Patronen.



Kv Patronen, Dagbladshuset.

Köpmangatans fasader mot norr

Köpmangatans fasader mot norr utgörs närmast gasverkstomten av kvarteret Patronen med det på 1950-talet uppförda Dagbladshuset som särskilt utrops-tecken och portalbyggnad till stenstaden. Längre in är bebyggelsen blandad, med Kv Patronens nyrenässansbyggnad, den låga butiksbyggnaden från 1930-talet i kv Kassören och därefter Godtemplarnas nya ordenshus(Konsertbiografen) i tidsenlig jugendstil med rokokoinslag. Intill ordenshuset, som avsnittande byggnad mot Esplanaden, ligger den byggnadsminnesmärkta Sundsvalls teater från 1894.



Köpmangatans norrvända front med varierade men förhållandevis låga byggnadshöjder. Ordenshuset/Konsertteatern och Sundsvalls teater syns närmast.

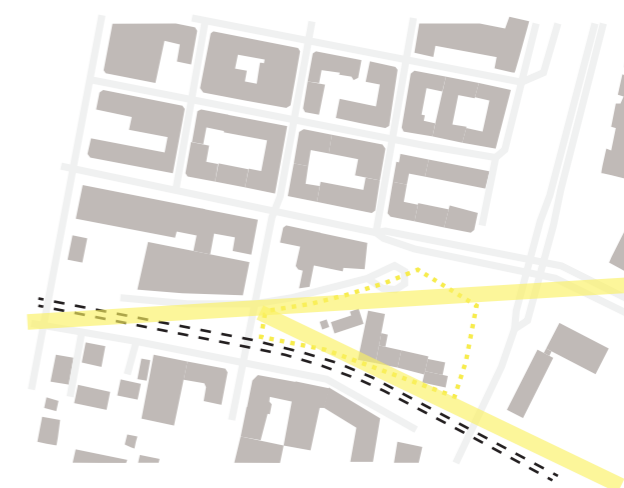


Kvarteret Patronen.



Dagbladshuset.

FRÅN JÄRNVÄGSSTATIONEN LÄNGS SPÅREN





Strandgatan söderut



Landsvägsallén/Sjötullsallén



Landsvägsallén/Sjötullsallén



Sjötullsallén söderut



5 GASVERKSTOMTEN NULÄGE





GASVERKSTOMTEN

Gasverkstomten har en för rutnätsstaden något avvikande form, med en diagonal avgränsning i nordväst i form av Södra Järnvägsgatan. Den tidigare järnvägssträckningen mot hamnen delade kvarteren på diagonalen, så att kvarteret Patronen kom att utgöra den mindre delen i nordväst medan kvarteret Gasverket blev det större, och i väster sträcker sig fram till Nybrogatan. Mot norr och öster avgränsas kvarteret av Köpmangatan respektive Parkgatan och i söder av dagens järnvägsspår.

Tomten är idag bebyggd i sin södra del, med fyra byggnadsvolymerna som delvis kommit att byggas om, till och samman. Gamla elverket, från 1890 bestod ursprungligen av förvaltningshuset i en våning och en maskinbyggnad i två våningar. Dessa byggdes så småningom samman och kom även att kompletteras med en ställverksbyggnad i väster, placerad i 45 graders vinkel från maskinbyggnaden. Öster om förvaltningshuset återfinns en kontorsbyggnad som tillkom på 1920-talet. Denna är förskjuten mot söder, så att dess nordvästra hörn möter förvaltningsbyggnadens sydöstra hörn. I vinkeln mellan byggnaderna finns en senare tillkommen tillbyggnad i en våning.

Tomtens nordöstra del fungerar idag som parkering. Här finns också ett senare tillkommet uthus/sophus. Parkeringsytorna finns även utmed Norra Järnvägsgatan liksom i tomtens sydvästra del. Gasverkstomten kringgärdas i norr, öster, söder och sydväst av grönsytor som delvis har trädplanteringar. En gräsyta finns också direkt norr om maskinbyggnaden. Här står även en äldre belysningsstolpe i gjutjärn, med ett hängande lykthus. Stolpens övre del bildar en dekorativ krok.



- A. Förvaltningshuset (1890)
- B. Maskinbyggnaden (1890)
- C. Belysningsstolpe
- D. Ställverk (1931)
- E. Transformatorstation (1995)
- F. Kontorsbyggnad (1920-tal)
- G. Uthus/sophus (sentida)



Angöring till fastigheten sker idag från Norra Järnvägsgatan i norr. Marken är till största delen hårdgjord med asfalt.



Parkeringsytor framför Ställverket i väster.



Äldre belysningstolpe i gjutjärn.



Närbild belysningstolpe och lykthus.



Större parkeringsyta mot norr. Parkeringen kringgärdas av ett lågt parkeringsräcke och en trädplanterad grönremsa mot Köpmangatan.



En grönyta finns i tomtens nordöstra hörn. Här låg gasverket tidigare.



Grönremsa utmed Köpmangatan.



Sentida tillkommen förrädsbyggnad vars utrymmen nyttjas av en trafikskola.



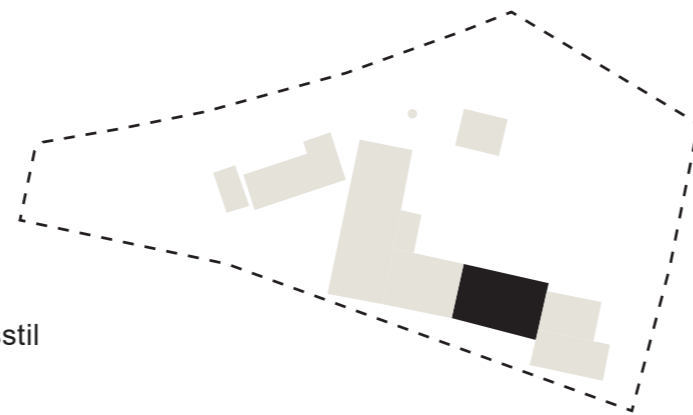
Inslag av äldre smågatsten närmast förvaltningshuset.



Grusad yta med avgränsande Günnebostängsel mot järnvägsspåren.



Marken är huvudsakligen hårdgjord med asfalt.



Förvaltningshuset

Förvaltningshuset är uppfört i en tidstypisk italiensk renässansstil och fasaderna är utformade i Rohbau-stil, med frilagt rött murtegel och klassiserande slätputsdekor i en horisontell indelning. Fönster- och dörröppningar kröns av segmentformade valvbågar i synligt rött tegel och med slätputsade slutstenar som binds samman med de horisontella banden. Byggnadens sadeltak är klätt med plåt i skivtäckning. Frontespiser bryter upp genom takfoten åt både norr och söder. I norr med ursprunglig utformning i dekorativ klassiserande stil i puts, med flankerande kolonetter. Även frontespisen mot söder har klassiserande drag, men är plåtinklädd. Byggnadens tak kröns också av två äldre, plåtklädda skorstenar med utkragning, varav den ena i byggnadens ytterläge åt öster. En tredje skorsten har vid något tillfälle byggts om ovan tak. Åt både norr och söder är byggnaden sedan 1970-talet också försedd med takkupor.

Byggnadens samtliga fönster och dörrar har bytts ut i senare tid men tar i bottenvåningen upp den ursprungliga korspostformen. Kulören är kraftigt röd. Fönster i takkupor och frontespiser är vita.

Mot norr har förvaltningshuset en vidbyggd källarnedgång, som i utformning följer övriga fasadens och med ett flackt plåtklätt, valmat tak. En gråmålad port leder in från norr. Nedgången är placerad väster om byggnadens huvudentré, vilken idag är försedd med en modern, glasad port i samma röda kulör som bottenvåningens fönster.



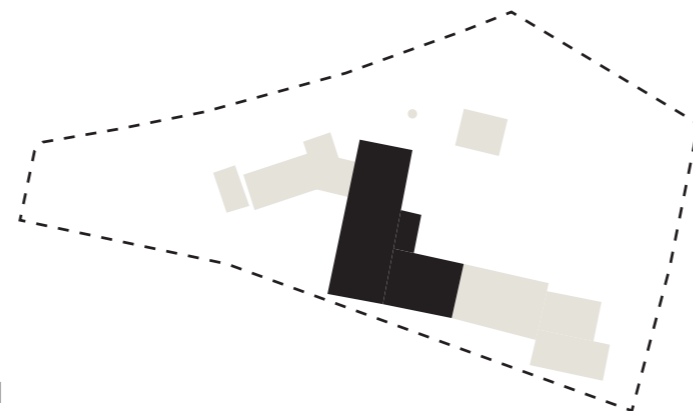
Förvaltningshusets fasad mot söder och järnvägsspåren.



Fasad mot gården.



Källaringång.



Maskinbyggnaden

Maskinbyggnaden är uppförd i två våningar i vinkel, med en längre fasad mot väster och en kortare mot söder. Sedan 1921 är den också sammanbyggd med förvaltningshuset, och har även genomgått flera förändringar. Fasaderna är idag slätputsade och avfärgade i en röd kulör. Takfoten bevarar ursprunglig sågtandsfris i de delar som inte blivit tillbyggda. En frontespis med trappstegsgavlar bryter upp genom takfoten i väster. Denna har ett ursprungligt runt, spröjsat fönster, byggnadens enda bevarade. I övrigt har byggnadens fönstersättning förändrats till både form och placering, och fönstren är utbytta till moderna ospröjsade fönster med mittpost. Även i gavel mot norr finns en frontespis, med enklare utformning. Denna är idag försedd med ett fönsterparti som leder ut till en avsats och spiralformad brandtrappa i galvaniserat stål. Byggnadens samtliga fönster är vita, liksom även entréparti mot norr i den öst-västliga byggnadskroppen. Den har idag glasade aluminiumdörrar och är även försedd med ett mindre skärmtak av svart plåt.

Byggnadens sadeltak är klätt med plåt i skivtäckning och valmat i gavel mot norr. Den nord-sydliga delen av byggnaden är i senare tid försedd med infällda takfönster mot öster och väster, medan den öst-västliga byggnadskroppen har plåtklädda takkupor lika förvaltningshuset, mot både norr och söder. Flera plåtklädda skorstenar och ventilationshuvor kröner taket.

I vinkeln in mot gården har maskinbyggnaden en tillbyggnad som följer del av den östra fasaden och är försedd med ett plåtklätt pulpettak. Ett senare tillkommet, glasat entréparti tar vid och fortsätter mot norr. Entrépartiet, i svart aluminium är klätt med svart plåttak som kragar ut över ingången mot norr.



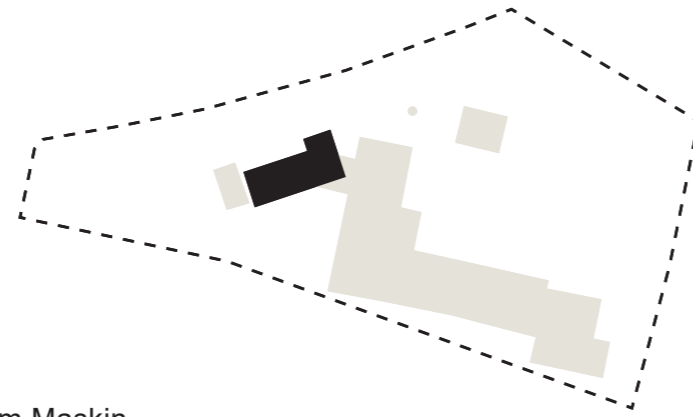
Fasad mot söder och järnvägsspåren.



Fasad mot gården.



Frontespis med trappstegsgavel och spröjsat rundfönster - byggnadens enda ursprungliga fönster.



Ställverket

Ställverksbyggnaden är placerad i vinkel väster om Maskinbyggnaden och är även sammanbyggd med denna. Exteriören tar upp en del av maskinbyggnadens utformning och har samma rödfärgade puts. En kraftigt utskjutande frontespis med trappstegsgavlar bryter upp genom takfoten åt norr och har en rund fönsterblindering som följer upp det runda fönstret i maskinbyggnaden. Ställverksbyggnadens fasader mot norr är idag slutna i bottenvåningen och har mindre, högt placerade fönster med mittpost och vertikal spröjs i övervåningen. I förbindelselänken till maskinbyggnaden bevaras ett ursprungligt spröjsat fyrluftsfönster som går ner till marknivå. Den södra fasaden har mittpostfönster med spröjsverk som bildar fyra rutor i varje båge i bottenvåningen och i övervåningen likadana fönster som mot norr. Den ursprungliga entrén, i förbindelselänken har försetts med en modernare dörr. I vinkeln mot maskinbyggnaden har en senare, plåtklädd tillbyggnad gjorts i övervåningen. Ett fönsterparti med glasad dörr leder här ut till ett entrétak som samtidigt fungerar som balkong. En galvaniserad ramp leder upp till en senare tillkommen entré under tillbyggnaden. I västra fasaden ett liggande fönsterparti med fyra spröjsade lufter i byggnadens övre del.

Ställverkets sadeltak är klätt med plåt i skivtäckning och valmat i gavlarna. Flera plåtklädda skorstenar och ventilationshuvor kröner taket.



Entré och ramp i mötet med Maskinbyggnaden.



Fasad mot söder och järnvägsspåren.



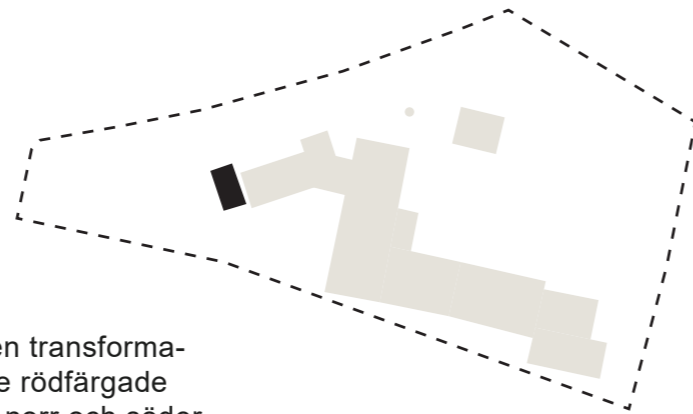
Fasad mot gården.



Frontespis med trappstegsgavel.

Transformatorstation

Direkt väster om ställverksbyggnaden finns idag en transformatorstation från 1990-talet. Även denna har putsade rödfärgade fasader och har omålade, galvade dörrar i väster, norr och söder. Mot öster ett fönsterband direkt under takfot. Taket är valmat och försett med plåt i bandtäckning.



Transformatorstationen med galvade dörrar mot väster.



Mot norr.

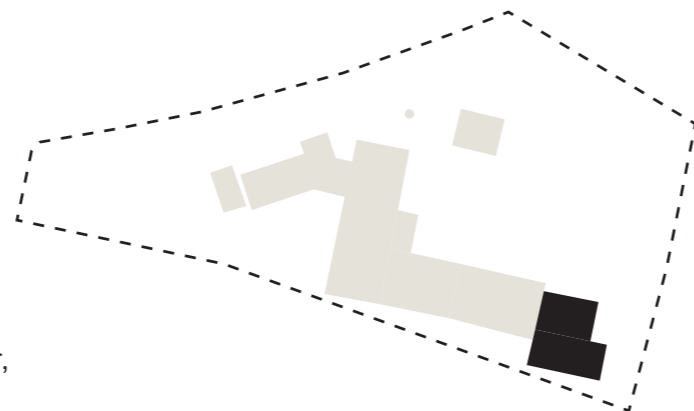


Taket är valmat med plåttäckning.

Kontorsbyggnad

Kontorsbyggnaden är en putsad byggnad i två våningar, uppförd nyklassicistisk stil med symmetriskt utformade fasader, fönsteromfattningar i relief och en kraftigt profilerad takfot med tandsnittsmotiv. Fasaderna är idag spritputsade i en ljus grå kulör, med slätputsade vita knutar och fönsteromfattningar. Mot norr och söder finns i fasaden dekorativa ankarjärn. I söder finns en balkong med smidesräcke. Fasaden mot väster är helt sluten, dvs saknar dörr- och fönsteröppningar. Byggnadens ursprungliga, spröjsade fönster har någon gång ersatts med enluftsfönster, och delvis även fått ändrad placering. I öster har en äldre dörröppning satts igen. Taket, som är valmat mot öster behåller sin ursprungliga skivtäckning av plåt och kröns av två plåtklädda skorstenar med utkragande krön.

I vinkeln mellan kontors- och förvaltningsbyggnaden finns en låg tillbyggnad med vitputsad fasad, pulpettak och två små fönster samt två entréer med skärmtak mot öster.



Fasad mot söder och järnvägsspåren.



Fasad mot gården.



Sentida glasad entrédörr i aluminium.



Bebyggelsen sedd från järnvägen västerifrån.



Från järnvägen.



Maskinbyggnaden



Från vänster: Maskinbyggnaden, förvaltningshuset och kontorsbyggnaden.



6 GASVERKSTOMTEN KULTURVÄRDEN



PLATSEN OCH DESS SAMMANHANG I STADEN

Gasverket 1 hör nära samman med stenstaden, till såväl placering som historisk funktion och kontinuitet. Kvarteret utgör dock inte en direkt del av själva stenstaden med dess sammanhållna karaktär. Dels har tomten en form som avviker från det strikta rutnätets. De byggnader som står, och historiskt stått här är också av lite annat slag till såväl karaktär som funktion. Till sin placering kan gasverkstomten sägas bilda den planlagda stadens sydöstra hörn från 1800-talets andra hälft. Tomten binds också samman med själva stenstaden genom Köpmangatan, vilken har en central roll i staden och leder fram till Skolhusallén och Hedbergsgka skolan i väster. Flera av stenstadens märkesbyggnader återfinns utmed Köpmangatan, och i gasverkstomtens direkta närhet. Exempel på dessa är Teaterbyggnaden från 1894, Godtemplarhuset uppfört 1906 och Sjömanskapellet/EFS-kyrkan, vilken var den första byggnad som uppfördes för gudstjänstämål efter branden 1888. Kyrkobyggnaden bildar också det sydöstra hörnet av själva stenstadens sammanhållna rutnät norr om Köpmangatan. Det äldre bostadshuset i Patronen 5 (tidigare Patronen 1) ritades 1889 och är en av få kvarvarande nyrenäsansbyggnader söder om Köpmangatan.

Gasverkstomten har med sina byggnader, i form av såväl elverket som det numera rivna gasverket spelat en mycket viktig roll i stadens utveckling. En direkt koppling finns här till den för tiden moderna standard som kunde uppnås i stenstaden, i såväl privatbostäder som i offentliga byggnader och miljöer. I gasverkets



Lok med vagnar längs järnvägen mot Torpshammar från Södra järnvägsstationen 1900-1910 (Sundsvalls museum)



Gasverk och elverk i direkt anslutning till Stenstaden, har ett exponerat läge i staden vid korsningen Sjtöullsallén-Landsvägsallén-Köpmangatan-Parkgatan.

fall även innan den förödande branden 1888. Själva tillkomsten och färdigställandet av gasverket hörde intimt samman med uppförandet av det nya stadshuset 1867, vilket staden beslutade belysa med hjälp av gas. Gasverket blev också det första i Sverige med staden som ägare. Den ursprungliga gasverksbyggnaden förstördes i branden 1888, men byggdes upp igen på samma plats. Gasverksbyggnaden med sina tillhörande gasklockor är idag rivna, medan den senare tillkomna elverksbyggnaden står kvar (se vidare nedan under Platsen med sina byggnader).

Kvarterets form, vilken delvis avviker från den strikta rutnätformen, hör direkt samman med den ursprungliga dragningen av järnvägen genom staden och fram till hamnen. Järnvägen spelade tillsammans med hamnen en avgörande roll för expansionen av skogsnäring och sågverksindustri, vilka utgjorde en stor del av grunden till stadens utveckling och välstånd. I samband med att det nya stationshuset byggdes 1927 kom nya spår istället att dras direkt söder om gasverkstomten. De gamla spåren behölls ytterligare en tid, men är idag rivna. Strukturen efter spåren genom kvarteret är dock bevarad och har ett stort

värde som uttryck för ett tidigare, och mycket betydelsefullt skede i stadens historia.

Gasverkstomten befinner sig idag i en del av staden som i stor utsträckning präglas av trafikleder i form av vägar och järnväg, och i det stråk som förbinder den äldre delen av staden med järnvägsstationen från 1927. Kvarteret har ett exponerat läge och passeras dagligen av ett stort antal människor, såväl bilburna som fotgängare, cyklister och tågresenärer. I söder bildar tomten med sina byggnader en front mot järnvägen. Tillsammans med EFS-kyrkan på motsatta sidan Köpmangatan kan gasverkstomten också sägas utgöra en av portarna till stenstaden, även om den idag inte är bebyggd utmed Köpmangatan.

Sammanfattningsvis hör gasverkstomtens kulturvärden tydligt samman med stenstadens utveckling och med för staden viktiga och avgörande funktioner. De viktigaste värdebärarna idag utgörs av elverksbyggnaden, tomtens form tillsammans med den bevarade strukturen av järnvägens tidigare dragning genom staden. Elverksbyggnadens kontinuitet och den fortsatta användningen för Sundsvall energi skapar också ett mervärde på platsen.

PLATSENS BYGGNADER

Förvaltningshuset

Förvaltningshuset bevarar sin ursprungliga karaktär i tidstypisk italiensk renässansstil och med fasader i Rohbau, med frilagt murtegel och klassiserande slätputsdekor. Fönster och portar har i senare tid blivit utbytta, men karaktären bevaras i stor utsträckning genom att nya fönster i bottenvåningen har tagit upp den ursprungliga korspostindelningen. Störst påverkan på byggnadens karaktär, liksom negativ påverkan på dess kulturvärden exteriört har de senare tillkomna takkuporna inneburit. Även ny entrédörr mot norr påverkar byggnadens kulturvärden negativt.

Sammantaget bedöms förvaltningshuset vara exteriört välbevarat och besitta höga kulturvärden, såväl byggnadshistoriskt och arkitektoniskt, som genom sin betydelse i stadens utveckling och den historia den berättar om.

Belysningsstolpe

Belysningsstolpen med hängande lykthus, framför maskinbyggnaden är den enda kvarvarande på området, och en av få äldre bevarade i staden. Förutom att den utgör ett exempel på hur stadens äldre belysningsstolpar var utformade, har den ett stort värde som uttryck för stadens modernisering och elektrifiering, vilket förstås också har en stark anknytning till gasverkstomten.

Maskinbyggnaden

Maskinbyggnaden har sedan sammanbyggnaden med förvaltningshuset 1921 genomgått stora förändringar, vilka även påverkat byggnadens kulturvärden negativt. Maskinbyggnadens värden idag består i första hand i vad den berättar om ursprunglig användning och funktion, dess placering i sitt sammanhang med förvaltningshuset och sedermera ställverket, samt de uttryck och detaljer byggnaden bevarar från byggtiden. Även ombyggnader som berättar om utveckling av verksamheten har ett visst värde. Exempel på värdefulla byggnadsdetaljer exteriört är takformen och det skivtäckta plåttaket, frontespisernas form och ursprungliga äldre fönster/fönsteröppningar i dessa, den profilerade takfoten.

Sammantaget bedöms maskinbyggnaden besitta höga kulturvärden, såväl byggnadshistoriskt som genom sin betydelse i stadens utveckling och den historia den berättar om.

Ställverksbyggnaden

Byggnaden bevarar form och volym, med vissa tillägg, liksom även flera karaktärsdrag såsom takets form och skivtäckning, gesims och frontespis med trappstegsgavel. Också södra fasadens fönster bevarar en ursprunglig karaktär till form och uttryck, även om placeringen inte är ursprunglig. Möjligen är fönstrens ytterbågar original, vilka flyttats från den norra fasaden.

Byggnadens karaktär och kulturvärde har påverkats negativt av framför allt igensättning av fönsterpartier mot norr. Även tillbyggnaden i vinkel mot sydväst, tillsammans med entrétak och ny entrédörr har påverkat byggnadens kulturvärden negativt. Sammantaget bedöms dock ställverksbyggnaden besitta ett högt kulturhistoriskt värde, såväl byggnadshistoriskt och arkitektoniskt, som genom sin betydelse i stadens utveckling och den historia den berättar om.

Kontorsbyggnad från 1920-talet

Kontorsbyggnaden har genomgått förändringar och tillägg som påverkat karaktär och kulturvärde. Byggnaden bevarar samtidigt till stor del sin ursprungliga form och volym tillsammans med flera ursprungliga detaljer och karaktärsdrag. Viktiga sådana är: takfoten med tandsnittslist, det skivtäckta plåttaket med sina skorstenar, fönsteromfattningar, ankarjärn och smidesbalkong.

Sammantaget bedöms kontorsbyggnaden besitta ett visst kulturhistoriskt värde, främst byggnadshistoriskt och i sitt sammanhang med sin tidigare funktion inom elverket.

Markbeläggning

Större delen av markytan inom gasverkstomten är idag asfalterad. Närmast byggnaderna finns dock partier av smågatsten, vilka eventuellt är av äldre datum. Oavsett ålder är gatstenen karaktärsskapande och bidrar till ett äldre uttryck på platsen. Merparten av markytorna inom området har historiskt sett inte haft någon beläggning alls, men det är sannolikt att ytorna närmast byggnaderna haft en beläggning av till exempel just smågatsten.

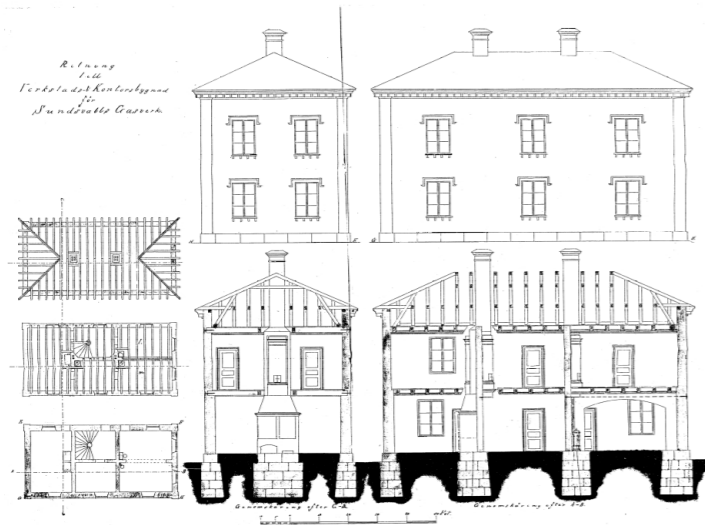
Grönstruktur

En trädkrans som följt tomten utmed Köpmangatan och nuvarande Norra Järnvägsgatan finns belagd sedan åtminstone tiden kring förra sekelskiftet. Träden har genom åren föryngrats utmed Köpmangatan, medan de idag saknas helt utmed södra sidan av Norra Järnvägsgatan. Äldre bilder från samma tid visar även en trädplantering utmed järnvägen och Södra Järnvägsgatan. Däremot finns inget belägg för någon äldre trädkrans utmed nuvarande Parkgatan. Trädplanteringar och grönstruktur är miljöskapande, och de äldre sträckningarna har även ett kulturhistoriskt värde.

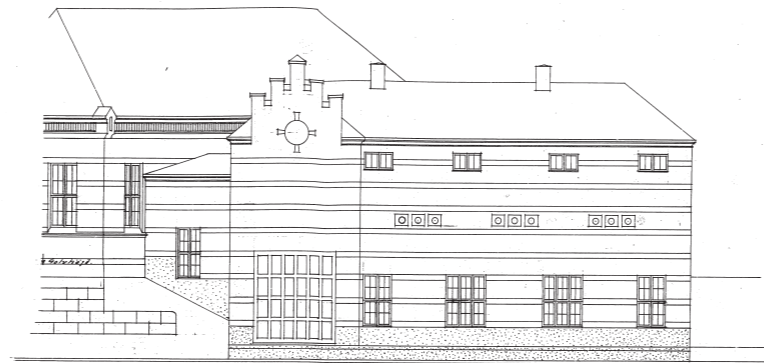


Exempel på bevarade ursprungliga byggnadsdetaljer.

KONTORSHUSET, NYBYGGNADSRITNING



STÄLLVERKSBYGGNAD, 1931



SAMMANBYGGNAD FÖRVALTNINGSHUS OCH MASKINUS, 1921



Elverksbyggnaderna

Elektricitetsverket i Sundsvall berättar om det sena 1800-talets stadsbyggande då industrialiseringen nådde sin absoluta topp. Få saker ska förändra samhället så mycket som elektrifieringen som innebar en effektivisering av utbyggnaden och driften av både spårväg, järnväg och industrier, och inte minst belysningen av gator, offentliga lokaler och platser innan den slutligen nådde den privata bostaden. Sundsvall hör till en av de flertalet städer **runt om i landet** som vid denna tid försågs med elverk runt om i landet som år 1900 uppgick till över 50 stycken i Sverige.

Elverket i Sundsvall utgör en tydlig representant för hur kommunaltekniska anläggningar utformades vid tiden runt förra sekelskiftet, som ofta manifesterar sig med höga skorstenar och ambitiöst utformade byggnader i tegel, där Nyrenässans och Rohbau-stil med frilagt murtegel och dekorativa putsdetaljer var vanligt förekommande.

Läget i staden berättar om elverken vid tiden och hur dessa, med få undantag placerades i stadens ytterkrans och avvikande från den övriga kvartersstrukturen.

Sundsvalls elverk är förhållandevis liten till skala i jämförelse med andra städer av motsvarande storlek, vilket torde bero på att gasverk redan fanns inne i staden.

I Sundsvall har diverse fasadändringar genom åren dock förändrat elverkets ursprungliga karaktär, i synnerhet gäller det maskinbyggnaden som numera är putsad med flera mindre varsamma tillägg och ändringar. I förvaltningsbyggnaden kan ännu den ursprungliga arkitekturen i stor utsträckning upplevas. Den fortsatta utbyggnaden av elverket med kontorshus och ställverk under 1900-talets första hälft och 1970-talets sammanslagning med Sundsvalls energiverk - visar på elkraftens fortsatta betydelse för staden.

Elverket har således haft stor betydelse för stadens utveckling och modernisering och en viktig förutsättning för etablering och expansion av industrier i staden. Den långa kontinuiteten på platsen och att byggnaderna idag används av Sundsvalls energi innebär ett stort mervärde.

Sammantaget bedöms elverkets byggnader besitta ett högt kulturhistoriskt värde, inte minst genom den betydelse det haft i stadens och samhällets utveckling, men även i fråga om kontinuitet på platsen, arkitekturhistoriska värden och dess miljöskapande betydelse i närmiljön.

KULTURVÄRDEN I FÖRHÅLLANDE TILL RIKSINTRESSET

Det nu aktuella planområdet ingår i riksintresset för kulturmiljö, Sundsvall [Y8] och utgör en del av den planlagda staden sedan 1800-talets andra hälft. Tomten är belägen i direkt anslutning till själva stenstaden men kan inte sägas utgöra en del av dess uttryck och karaktär i första hand. Det som utmärker platsen är framför allt de funktioner och verksamheter som funnits här, och som delvis har kontinuitet än idag. Dessa hör tydligt samman med stadens utveckling och framväxt, vilket i sig också är ett uttryck för sågverksindustriens expansion.

De platsanknutna uttryck som bedöms vara av störst betydelse för riksintresset är dels den tydliga strukturen av järnvägens tidigare sträckning genom staden, mot hamnen. Järnvägen och hamnen har ett centralt värde i riksintresset, och utgjorde viktiga förutsättningar för stadens tillblivelse och utveckling, inklusive uppbyggnaden av stenstaden. Den tidigare sträckningen av järnvägen är fortfarande tydligt avläsbar inom kvarteret.

Tomten utgör i sig också en del av den planlagda staden och därmed en del av dess uttryck inom riksintresset. I förhållande till stadsplanen har tomten sedan den planlades varit verksamhetsanknuten. Här anlades gasverket 1867, som det första i Sverige med staden som ägare. Gasverket förstördes i branden 1888, men byggdes upp igen på samma plats. Elektricitetsverket tillkom 1890. På dess plats hade tidigare legat en ångkvarn. Uppförandet av gasverk och elverk var förstas en följd av stadens utveckling och expansion och kan i sig sägas utgöra ett tydligt uttryck för detta. Elverket förlades här strax utanför själva rutnätsstaden, medan det i andra städer, som tex i Gävle förekom att elverk integrerades i kvartersstrukturen.

Gasverkets byggnader och gasklockor finns inte kvar idag, men elektricitetsverket står kvar och används fortfarande inom den verksamhet som sedermera blev Sundsvall energi. Denna kontinuitet ger också extra tyngd åt platsen och dess uttryck.

Den direkt anslutande Köpmangatan, med sin funktion och karaktär av paradgata, med Hedbergsskolan som fondbyggnad knyter tydligt ihop platsen med stenstaden. I gasverkstomtens direkta närhet finns också ett antal av stenstadens karaktärs- och märkesbyggnader.

Gasverkstomten knyter också an till den del av riksintresset som utgörs av Stenhammaren, genom de omgivande Nybrogatan och

Parkgatan, vilka har fyllt en viktig funktion i kommunikationen mellan de centrala och de södra stadsdelarna.

Sammanfattningsvis kan sägas att platsen inte är ett direkt uttryck för den täta stenstaden, men att strukturer och företeelser

både inom tomten och i dess direkta närhet tydligt hör samman med den epok och det stadsbyggande som främst karaktäriserar riksintresset.



Paradgatan Köpmangatan, vy mot väster, med Hedbergsskolan i fonden. Gatan binder samman gasverkstomten med Stenstaden.

REKOMMENDATIONER OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR NY BEBYGGELSE

Platsens roll i staden och dess potential

En grundläggande fråga för en lyckad stadsutveckling, även från kulturmiljösynpunkt, är att det som byggs på platsen bör göras utifrån en medveten tanke om vad platsen har för roll och betydelse i staden. I många avseenden kan den nu aktuella tomten ses som ett mellanrum i staden och en plats som kan omvandlas. Men den är lika mycket en strategisk punkt mellan olika stadsdelar och kommunikationsvägar och har potential att bli allt annat än ett mellanrum.

Utifrån analysen i denna kulturmiljöutredning följer nedan ett antal rekommendationer ur kulturmiljösynpunkt. Utöver dessa är det vid ett uppförande av ny bebyggelse även av vikt att analysera denna plats och detta projekt i relation till annan närbelägen stadsutveckling, som till exempel den i hamnen.

Kopiera inte stenstaden

Stenstadens sydöstra hörn kan i någon mån uppfattas som upplöst, genom gasverkstomtens placering och karaktär. Gasverkstomten ska dock inte ses som en direkt del av den karaktäristiska stenstaden, som i stor utsträckning har en fast form och mycket tydliga visuella gränser. Ett övergripande ställningstagande bör vara att inte utöka stenstaden inom gasverksområdet. Byggnadssättet har här under 150 år avvikit från omgivningens och det kan skada stenstadens kulturvärden om gränser och relationer suddas ut. Byggnadssättet behöver inte i alla avseenden ta avstånd från stenstaden utan det bör vara möjligt att inspireras av dess kvaliteter ifråga om stadsliv, bottenvåningar etc. Bebyggelsemönstret bör dock vara av en öppnare karaktär med genomblicksmöjligheter.

Fotavtrycket i relation till stenstaden

En viktig del i att undvika sammanblandning med stenstaden är att se till att den imposanta stenstadsfronten mot öster inte förlängs söderut. Genom att flytta fram bebyggelsen något mot Parkgatan kan detta undvikas. Historiskt har tomtens byggnader också haft ett mer östligt avslut. Det är också fördelaktigt om kvarterets hörn mot nordost kan undvikas att byggas som ett slutet hörn. Då riskerar inte ny bebyggelse att uppfattas som ett stenstadskvarter i framflyttat läge. Ett släpp mellan byggnaderna, mot Köpmangatan, är betydelsefullt.

Bevara siktlinjer mot fronterna

I relation till Köpmangatan är det väsentligt att ny bebyggelse har en tillbakadragen placering. Ett indraget läge gör att Köpmangatangens stenstadsfront som idag är mycket framträdande inte påverkas ifråga om synlighet i sådan hög grad som annars kunde vara fallet. Nya byggnadskroppar vid Köpmangatan kan i övrigt ta fasta på stenstadssammanhanget vid Köpmangatan vad gäller kommersiell karaktär i bottenvåning, med till exempel tydliga entréer och markerad sockelvåning. Även med hänsyn till denna front är det av stor vikt att det lämnas ett betydande släpp till Dagbladshuset, den blir då fortsatt framträdande från Norra Järnvägsgatan.

Den stenstadsmässiga fronten söder om järnvägen, i stort åstadkommen av tre sekelskifteshus och en 1980-talsbyggnad, kommer att påverkas av ny bebyggelse inom planområdet. Av denna anledning blir det viktigt att hålla ett betydande respektavstånd till Dagbladshuset och dess platsbildning. På så sätt kan sikten mot de två västligaste husen i fronten (Inspektoren 11 och 13) bevaras från Köpmangatan längs Norra Järnvägsgatan. Släpp mellan nya byggnader kan i någon utsträckning också bidra till bevarade siktlinjer. Från Nybrogatan sett norrifrån är idag stadsfronten söder om järnvägen ett mycket starkt element.

Påverka inte siktlinjer längs Nybrogatan

Den fysiska och visuella kontakten mellan stenstaden och Stenhammaren lyfts fram i den fördjupade riksintressebeskrivningen. Nybrogatan är ett framstående exempel på detta. Eventuell ny byggnad på den västra delen av gasverkstomten får inte inverka på siktlinjerna eller kontakten mellan stadsdelarna

Låt EFS stå fram

Tillsammans med EFS-kyrkan på motsatta sidan Köpmangatan kan gasverkstomten sägas utgöra en av portarna till stenstaden, även om den idag inte är bebyggd utmed Köpmangatan. Gasverkstomten bildar den planlagda 1800-talsstadens sydöstra hörn, från 1800-talets andra hälft, medan EFS-kyrkan utgör det sydöstra hörnet av själva stenstadens sammanhållna rutnät norr om Köpmangatan. EFS-kyrkan har med sitt hörnläge en betydande roll i två stenstadsfronter och utgör en märkesbyggnad med en stark karaktär i ett vidsträckt stadsrum. Frikyrkobyggnaderna är en betydelsefull byggnadskategori i stenstaden och i östra delen är det EFS-kyrkan som symboliserar detta.



Stenstadens östra front och dess imponerande verkan mot Sjtöullsallén är en av de viktigaste förutsättningarna när planen ska utvärderas från kulturmiljösynpunkt. Stenstadens tydliga yttre form och dess kontrast mot omgivande bebyggelse och landskap är en kvalitet att värna.



Vyn längs Nybrogatan erbjuder inte endast en storslagen stadsfront utan också en stark axel upp mot Stenhammaren och landskapet söder om staden.

EFS-kyrkan har också stor betydelse som den första byggnaden för gudstjänstämål att uppföras efter branden 1888. Genom formen med tornspiror har byggnaden en så framträdande verkan att den blir ett blickfång i sig. Att stadsrummet är så öppet söder om byggnaden förstärker också byggnadens betydelse för stadsbilden.

Ny tongivande bebyggelse på gasverkstomten kommer i någon mån att utmana eller konkurrera med kyrkobyggnaden. Att tydligt samverka med den bedöms inte vara lämpligt, den bör förbli en



Vyn längs Nybrogatan erbjuder inte endast en storslagen stadsfront utan också en stark axel upp mot Stenhammaren och landskapet söder om staden.

solitär. Nya byggnader bör därför beakta kyrkans verkan och, även ges en kulörverkan som låter kyrkan fortsatt stå fram. Skillnader gentemot kyrkan behöver dock inte betonas; nya byggnader behöver inte ges en mörkare kulör och puts kan vara ett gångbart fasadmaterial även på gasverkstomten.

Ett aktivt förhållningssätt till tegelbyggnaderna

Dagbladshuset och Hallström & Nisses utmanade på sin tid den befintliga bebyggelsen. Idag ser vi dessa inlag som tidstypiska och vi kan se att de, särskilt Hallström & Nisses, innebar en växande skala och ett annat byggnadssätt i anslutning till stenstaden. Idag är dessa byggnader i högsta grad relevanta komponenter vad gäller förutsättningarna på platsen och det är nödvändigt att förhålla sig till dem i såväl utformningen av planför-



Hallström & Nisses dominerar denna betydelsefulla korsning och har även en dialog med Dagbladshuset.

slaget som i utvärderingen vad gäller kulturmiljö. Ny bebyggelse kan trycka till och förminska dessa kontorsbyggnader eller så kan de samverka på ett bra sätt. Nya byggnader kan slå in en kil mellan de två efterkrigsbyggnaderna eller koppla samman dem. Från kulturmiljösynpunkt vill man även i framtiden kunna läsa och förstå vilka friska vindar och modernitet som byggnaderna införde i denna del av staden.

Som poängterats tidigare är det viktigt att hålla ett respektavstånd till Dagbladshuset och dess planterade förplats.

Hallström & Nisses präglas av tydligt urskiljbara volymer där en är uppåtrivande, den andra horisontell och mycket konsekventa fasadutformning. Med en markerad bottenvåning, konstverk på fasaden och den gröna förgårdsmarken mot korsningen utstrålar byggnaden en stor självsäkerhet som gör att den svårligen låter sig domineras. Här bör man istället söka hitta beröringspunkter som gör att kilen mellan järnvägen och stenstaden hålls samman och att Dagbladshuset inte förlorar sitt sammanhang med Hallström & Nisses. Vyn från Sjtöllsallén söderut mot Parkgatan, i höjd med Köpmangatan, är särskilt viktig att studera. Inslag av tegel kan absolut prövas i ny bebyggelse. Här finns även en koppling till elektricitetsverkets ursprungliga byggnad liksom till de tegelskorstenar som tidigare markerat platsen. Tegel



ger också generellt associationer till äldre verksamhetsmiljöer, en funktion som denna plats haft sedan 1800-talets mitt. Det är samtidigt viktigt att en ny byggnad får sitt eget uttryck, så att den inte enbart tar upp aspekter från omgivande bebyggelse. Ur kulturmiljösynpunkt är därför flera fasadmaterial tänkbara.

Möjligt att bygga högre

En högre byggnad skulle i vissa lägen kunna få negativa konsekvenser för den historiska staden och för riksintresset. Vår bedömning är dock att det är möjligt att uppföra en högre byggnad på gasverkstomten utan att detta måste innebära en negativ påverkan på kulturmiljö och riksintresse. Dels har man sedan tidigare, genom både Dagbladet och Hallström & Nisses redan tidigare "satt tonen" för en något högre bebyggelse jämfört med själva stenstaden, men också platsens karaktär och sammanhang i en större stuktur med kommunikationsleder och genomfarter kan medge en högre byggnad. Placering på tomten, utformning, materialval mm blir förstås avgörande för ett gott resultat. I förhållande till Dagbladshuset behöver erforderligt avstånd tillskapas och nya byggnadsvolymer kan med fördel trappas av åt detta håll. Detta för att fortsatt behålla en god läsbarhet vad gäller Dagbladets samhällshistoriska värden och byggnadens arkitektur.

Verksamhetsområde i första hand, bostäder kan ifrågasättas

Från kulturmiljösynpunkt är det uppenbart att ta fasta på platsens kontinuitet som verksamhetsmiljö, med ångkvarn, el- och gasverk, tidningstryckeri samt verkstäder och bensinstationer kopplade till den framväxande bilismen. Kontor och andra typer av lokaler eller verksamheter kan ge en fortsatt kontinuitet och stärka läsbarheten avseende platsens särprägel. Bostäder riskerar istället att försvaga samma läsbarhet. Vi tror också att verksamhetsbyggnader kan få en bättre relation till de bevarade elektricitetsverksbyggnaderna.

Historiska mönster

Platsen har en tydlig koppling till såväl järnvägen som hamnen - och därigenom även till stadens utveckling och expansion i stort. Järnvägens tidigare sträckning genom staden spelar en viktig roll i riksintresset. Den tidigare sträckningen av spåret till hamnen är fortfarande tydligt avläsbar inom kvarteret. Järnvägen och dess samband med hamnen har haft en avgörande betydelse för stadens utveckling och välmåga. Att fortsatt kunna läsa denna struktur inom staden och riksintresset är av mycket stor vikt. För planarbetet gäller det därför att respektera Norra Järnvägsgatans sträckning och låta det finnas visuell kontakt mellan dess avslut mot Köpmangatan och miljöerna öster om Sjötullsallén/Landsväg-sallén.

Historiskt har det också funnits en viss öppenhet inom gas- och elverksområdet. Förslag till ny bebyggelse bör helst bygga på någon typ av öppenhet i strukturen och med ett visst mått av öppna ytor i anslutning till elverksbyggnaderna.

8 KONSEKVENSANALYS



KÄLLFÖRTECKNING

TRYCKTA KÄLLOR

Ahlberg, Nils, Svensk stadsplanering: arvet från stormaktstiden, resurs i dagens stadsutveckling, Forskningsrådet Formas, Stockholm, 2012

Cornell, Henrik, Bygghänsyn och stadsbild i Sundsvall, Byggnadsfirman Anders Diös, Uppsala, 1975

Eriksson, Eva, Den moderna stadens födelse: svensk arkitektur 1890-1920, 1. uppl., Ordfront, Stockholm, 1990

Feuk, Oscar, Sundsvalls Gas- och elverk 1867 - 1892 - 1942: data ur verkets utvecklingshistoria, Sundsvall, 1943

Hall, Thomas & Dunér, Katarina (red.), Den svenska staden: planering och gestaltning - från medeltid till industrialism, Sveriges radio, Stockholm, 1997

Sundsvalls stenstad och Stenhammaren – ett riksintresse (Länsstyrelsen 1990)

Sundborg, Peter, Ornament och makt: Sundsvall från trästad till stenstad, Gidlund i samarbete med Sundsvalls museum, Hedemora, 2001

RAPPORTER

Inventering av Riksintresseområdet Sundsvalls Stenstad 2010 Del 2, etapp 2, ADL Creativa

Järnvägsstationsområdet, antikvarisk förundersökning, Tyréns, 2017

Sundsvall C med barngårdsområdet, Kulturarvsanalys, Tyréns, 2021

INTERNETKÄLLOR

Näringslivsarkiv i Norrland: <https://nin.nu/>

Rodret AB: <https://www.rodret.se/om-oss>

ARKIV

Medelpads arkiv

Sundsvalls bygglovsarkiv

Tekniska museet

BILDER

Sundsvalls museum

m.fl.

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986



TYRÉNS