

JÄRNVÄGSOMRÅDET I BOLLNÄS

Kulturhistoriskt underlag för
upprättande av detaljplan

2009

Martin Åhrén



Länsmuseet Gävleborgs rapportserie

Rapportserien innefattar rapporter inom länsmuseets verksamhetsområden arkeologi, bebyggelsehistoria, byggnadsvård, kulturmiljövård, etnologi, konst- och kulturhistoria.

Du kan själv ladda hem rapporter i PDF format från museets hemsida eller beställa kostnadsfritt i PDF format inger.eriksson@xlm.se eller 026-65 56 42.

Rapporter (tryckt), böcker och mycket annat kan Du köpa/beställa i länsmuseets butik butiken@xlm.se eller 026-65 56 35.

Länsmuseet Gävleborg
Södra Strandgatan 20. Box 746, 801 28 Gävle
Tel 026-65 56 00
www.lansmuseetgavleborg.se



JÄRNVÄGSOMRÅDET I BOLLNÄS

Kulturhistoriskt underlag för
upprättande av detaljplan

Rapport 2009:04
Martin Åhrén



LÄNSMUSEET GÄVLEBORG

Utgivning och distribution:
Länsmuseet Gävleborg
Box 746, 801 28 Gävle
Telefon 026-65 56 00
Hemsida www.lansmuseetgavleborg.se

© Länsmuseet Gävleborg 2009

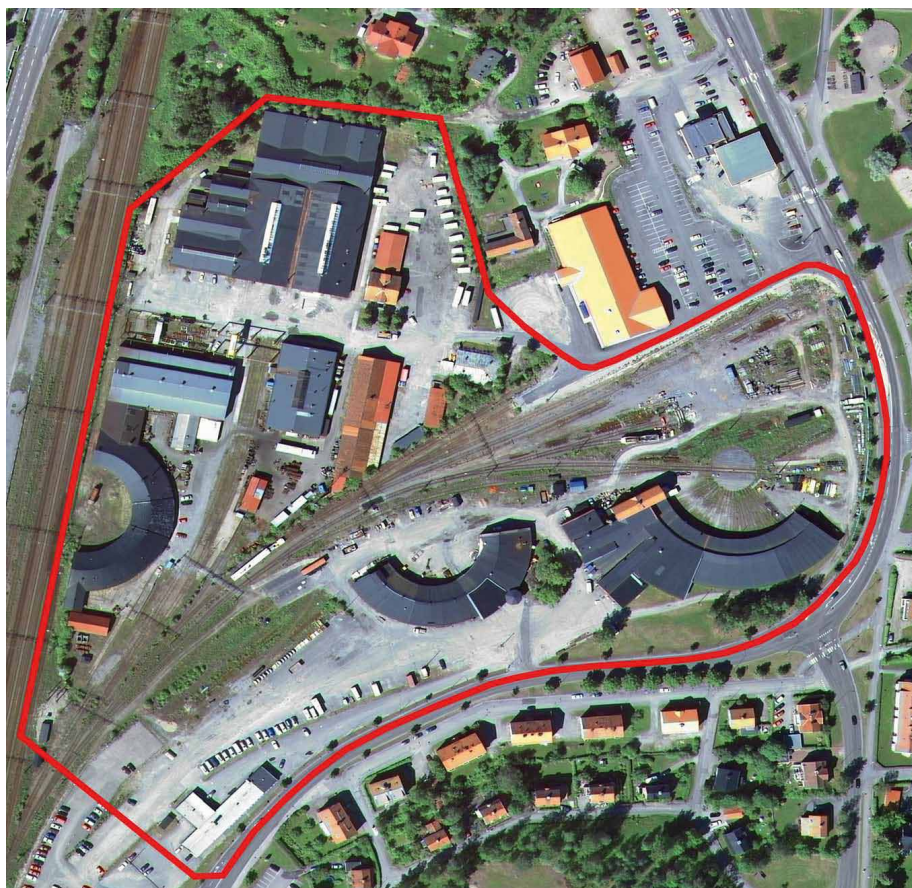
Omslagsbild: Västra lokstallet i Bollnäs. Foto: Martin Åhrén.

ISSN 0281-3181

Print: Länsmuseet Gävleborg

INNEHÅLL

Uppdragets bakgrund.....	5
Rådande detaljplaner, ev. skydd etc.....	6
Områdets karaktäristik.....	6
Karaktärsskapande delar.....	7
Rekommendation.....	10
Lämpliga platser för nybyggnation.....	11
Byggnadsbeskrivning.....	13
Historik.....	18
Litteratur.....	19
Liknande områden i övriga landet.....	19
Bilagor.....	21



*Flygbild med den inventerade delen av järnvägsområdet markerad.
Foto från eniro.se 2009-07-02.*

UPPDRAGETS BAKGRUND

Bakgrunden till detta kulturhistoriska underlag är Bollnäs kommuns pågående arbete med en ny detaljplan för det gamla järnvägsområdet i centrala Bollnäs. Målsättningen är att öppna för en bred alternativ framtida användning av den befintliga industribebyggelsen. Här skall då finnas möjlighet till etablering av kontor, butiker, restauranger, kulturlokaler med mera, men eventuellt även en arena för sport- och musikevenemang.

Syftet med underlaget är att lyfta fram hela det sammanhängande områdets karaktär och belysa de kvaliteter som finns i bebyggelsen och dess omgivningar. Avsikten är att underlaget skall kunna fungera som utgångspunkt för olika former av skyddsbestämmelser i detaljplanen. Men i förlängningen skall det även ligga till grund för ställningstaganden under den framtida utvecklingen av området. Platsen är i praktiken hjärtat i Bollnäs stads uppkomst och expansion vilket gör att ett väl genomtänkt, respektfullt och varsamt förhållningssätt är nödvändigt. Ett fullständigt bevarande är dock inte ett realistiskt eller eftersträvarsvårt mål. Därför tar underlaget även ställning till lämpliga platser för ny bebyggelse inom området. Det alltjämt övergripande målet är dock att karaktären av järnvägs- och industriområde skall bevaras.

Uppdragsgivare är Bollnäs kommuns samhällsbyggnadskontor och uppdragstagare är Läns museet Gävleborg genom byggnadsantikvarie Martin Åhrén. Det inventerade området sträcker sig mellan järnvägen i väster, Järnvägsgränd i söder och öster samt Verkstadsvägen i norr. Undantaget är nordöstra hörnet med Lidl, bensinstationen och den intilliggande Voltersbergs gård. Således berör underlaget fler fastighetsägare än enbart Bollnäs kommun. Det kulturhistoriska underlaget är baserat på områdets karaktär med utgångspunkt i byggnadernas exteriörer och omgivningar. Interiörerna har således inte inventerats under detta arbete. Vid eventuella rivningar är det därför viktigt att en genomgående dokumentation görs av den aktuella byggnaden. Tidigare inventeringar är gjorda, bland annat av läns museet 1985.

Samtliga fotografier är tagna av Martin Åhrén 2009-07-01 där inget annat anges.

RÅDANDE DETALJPLANER, EV. SKYDD ETC

Det aktuella området omfattas av ett flertal detaljplaner. Ingen av dessa redovisar några särskilda skyddsbestämmelser för bebyggelsen. Ingen enskild byggnad är heller förklarad för byggnadsminne enligt Kulturminneslagen och området ingår inte i något riksintresse för kulturmiljövården. Järnvägsområdet, inklusive stationsområdet samt ytterligare fastigheter, är dock upptaget som kulturhistoriskt intressant i Läns museet Gävleborgs förslag till bevarandeprogram för Bollnäs tätort från 1987. Här anges bland annat att området har kultur- och teknikhistoriska värden samt att det är ”väsentligt att verkstadsbyggnader ej rivs”. Vidare bör ”om- och tillbyggnader [...] ske med stor försiktighet och med en anpassning till den befintliga miljön.”

OMRÅDETS KARAKTÄRISTIK

Järnvägsområdet som det ser ut idag har byggts ut i omgångar under främst 1800-talets sista decennier och 1900-talets början. Betydligt fler byggnader har funnits men rivits i samband med förändrade behov. Kvar finns de stora och påkostade byggnaderna med centrala funktioner för verksamheten på området. Dessa är också de som ger platsen sin karaktär. Känslan av att man befinner sig i en industrimiljö är fortfarande påtaglig även om verksamheten har betydligt mindre omfattning nu än under SJ:s storhetstid.

De två huvudstråken av byggnader, längre fram benämnda som den västra och den östra axeln, ligger längs banan norrut respektive Järnvägsgatan. Dessa stråk avskärmar området från omgivningen och skapar en fredad yta i mitten. På denna yta löper spåren fram till verkstäderna och lokställen. Som järnvägsområde har dessa spår en mycket betydelsefull roll för förståelsen av platsen. Kring dessa finns också ledningsstolparna kvar samt några tåghinder i ändarna av uppställningsspåren.

De två stråken av byggnader skiljer sig tydligt åt. Längs Järnvägsgatan ligger de på rad och upplevs mer som skilda enheter. Längs banan norrut grupperar sig ett flertal av verkstadsbyggnaderna kring en gemensam gårdsplan. Detta skapar variation och en rumslighet med tydligare känsla av närhet till bebyggelsen.

Majoriteten av byggnaderna är uppförda av tegel medan ett mindre antal är byggda av trä och klädda med stående, gulmålad panel. Det röda teglet känns igen från andra järnvägsområden, stål- och pappersindustrier, verkstäder osv. runt om i landet. De röda murarna i kombination med de stora fönstren, traverser, lagringsplatser, den hårdgjorda marken etc. skapar en förväntan av tungt, smutsigt och högljutt arbete. Här saknas också planerade grönytor såsom gräsmattor, planteringar och rabatter. Känslan av industriebyggelse förstärks också av att samtliga byggnader har låga profiler till följd av stora golvytor och flacka tak.

Färgsättningen av området är konsekvent, om än med några få undantag. Rött tegel med gröna eller brunröda fönster och dörrar, alternativt gul panel med gröna fönster och dörrar. Detta bidrar till en sammanhållen karaktär väldigt typisk för just denna plats.

KARAKTÄRSSKAPANDE DELAR

Under denna rubrik redovisas områdets tydligaste karaktärsskapande delar. För att behålla karaktären bör dessa bilda utgångspunkt vid framtida förändringar och tillägg. En respektfull hållning till dessa delar är också förutsättningen för att bevara upplevelsen av platsen och förståelsen för dess historia.

MATERIAL

Genom materialet får man ledtrådar om byggnadernas olika funktioner på området. Majoriteten av dem är uppförda av tegel och innehöll tyngre och mer brandfarliga verksamheter. Ett mindre antal byggnader, med plats för ex. snickeri, är uppförda av trä. Grunderna är antingen av betong eller huggen natursten, och taken är täckta med papp, plåt eller tegel.



ARKITEKTONISK RANGORDNING

Genom detaljutformningen på byggnaderna kan man utläsa en tydlig arkitektonisk rangordning. Exempelvis har kontoret mönstermurade fasader vilket står högre i rang än verkstadsbyggnadernas släta murar. Vidare står teglet, oavsett utformning, högre i rang än de panelklädda byggnaderna osv.



FÄRGER

De alltigenom dominerande färgerna är murarnas röda tegel och väggarnas gula träpanel. Mot dessa står gröna dörrar och fönster på den västra sidan av spåren samt brunröda på den östra.



LÅGA TAKHÖJDER

Nära nog samtliga byggnader på området är byggda i en våning och har en påtagligt flack takvinkel. Detta medför att området har en diskret silhuett med stor betydelse för upplevelsen av platsen.



STORA BYGGNADSYTOR

Lokens och vagnarnas storlek har krävt mycket stora verkstadsytor. Detta har medfört att varje enskild byggnad tagit stor area i anspråk.



SPÅREN

De många spåren har alltid varit förutsättningen för verksamheten inom området. Dessa bildar således skelettet i byggnadsplanen och har stor betydelse för förståelsen av platsen.



MARKBELÄGGNING

Till följd av områdets användning utgörs markbeläggningen genomgående av hårdgjorda ytor. De är huvudsakligen belagda med grus eller asfalt men betongskivor förekommer likaså.



FRÅNVARON AV PLANERADE GRÖNYTOR

I egenskap av verkstads- och industriområde saknas planerade grönytor. Undantagna är dock platserna framför kontoret och Försäkringskassan. Övriga grönytor är mark som inte tagits i anspråk utan lämnats att växa fritt.



TRAVERS, STOLPAR OCH ARMATURER

Området uppvisar ett flertal detaljer som förstärker dess karaktär. Exempel på detta är traversen utanför lokverkstaden, ledningsstolparna längs spåren och belysningsarmaturena.



ENSKILDA ELEMENT

På området finns enskilda element som utgör närmast nostalgiska inslag. Dessa bidrar till en varierad och effektfull upplevelse av platsen. Exempel på detta är en vattentank vid lokstall nr. 16, lilla riksvapnet på lokstall nr. 2, en murad skorsten vid lokstall nr. 15 m.m.



REKOMMENDATION

Centralt i förhållningssättet till järnvägsområdet är dess användning. Om det omvandlas från industri till platsen för kontor, butiker, restauranger, kultur, sport- och musikevenemang förändras förutsättningarna i grunden. Av förståeliga skäl försvinner möjligheten att uppleva industrin om den flyttas. Således går det inte att bevara områdets nuvarande karaktär med mindre än att den anpassas efter nya funktioner. Med denna förändring omvandlas även platsen från ett slutet, mer eller mindre otillgängligt område till en allmän plats med krav på tillgänglighet, säkerhet, attraktivitet osv. Området bör dock även fortsättningsvis betraktas ur sitt historiska perspektiv. Den information som bebyggelsen och dess omgivning förmedlar blir ännu viktigare när användningen förändras. Området bör också betraktas som en helhet där varje förändring sätts i relation till övriga delar. Även om utvecklingen sker under lång tid med stora enskilda punktsatser, som exempelvis en arena, bör en plan finnas där dessa anpassas till en övergripande målsättning.

Utformningen av alla nya tillägg bör ha sin utgångspunkt i områdets karaktär. Här spelar ovan nämnda karaktärsskapande delar en betydande roll. Valet av material och färgsättning bör utgå från befintliga byggnader för att skapa harmoni mellan gammalt och nytt. Nya byggnaders orientering, proportioner och estetik bör likaså utgå från befintliga byggnader. På det viset bevaras inte bara karaktären, den kan dessutom förstärkas. Påminnelsen om den äldre bebyggelsen i den nya motverkar risken att en av dem växer på den andres bekostnad. Istället lyfts sambanden och helheten till förmån för båda.

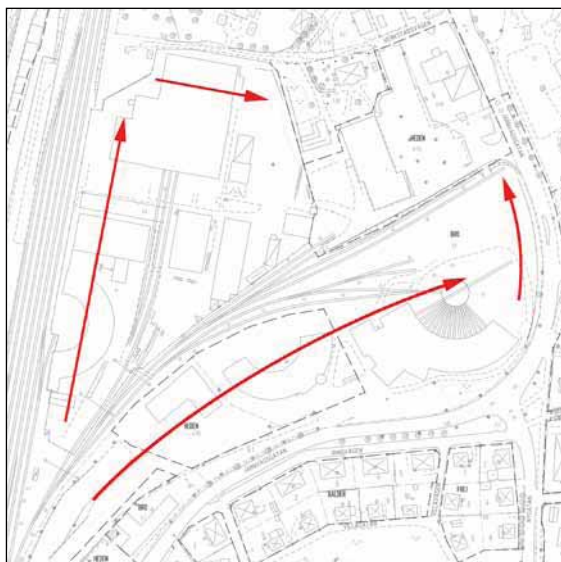
En förtätning av området bör i första hand ske i den nordvästra delen. Här finns redan nu en tydlig gruppering med goda möjligheter till alternativa användningsområden. Ytterligare förtätning skulle kunna förstärka karaktären och dra nytta av anslutande byggnader. Denna del av området är även bäst lämpat för en högre byggnad då den ligger längst från centrum. Bebyggelsen närmare centrum bör hållas låg för att ansluta till den äldre samt verka välkomnande och skapa siktlinjer in i området.

En så pass dominant byggnad som en arena bör ägnas extra mycket uppmärksamhet. Denna kommer att kräva att ett flertal av områdets nuvarande byggnader rivs. Därför bör närmare undersökningar göras kring arenans minsta nödvändiga area och höjd. Alternativa planlösningar och konstruktioner bör rimligen även resultera i olika behov av rivning. Konstruktionen är också avgörande för möjligheten att anpassa byggnaden till områdets karaktär. I sina detaljer bör de karaktärsskapande delar som nämnts ovan fungera som förebilder. Exempelvis kan rött tegel användas i huvudfasaden liksom bågformade, grönmålade fönster och dörrar. För att arenan skall bli en naturlig del av området bör den också följa den övergripande strukturen. Således bör formen vara rektangulär och byggnaden orienteras längs järnvägsspåren i väster eller vinkelrätt mot dessa. Omgivande byggnader bör integreras i arenan och på så sätt bevaras i största möjliga utsträckning. Exempelvis skulle västra lokstallet, lokverkstaden och smedjan kunna inrymma restauranger, butiker, reception, och sanitetsutrymmen etc. En sådan lösning får då konsekvensen att vagnverkstaden och anslutande byggnader rivs. Rivs istället lokverkstaden gäller motsatt förhållande med ett rekommenderat bevarande av framför allt verkstaden (skejthallen).

Vid en omvandling från industri till allmänt område kommer även kraven på gång- och cykelvägar, träd och planerade grönytor. Områdets nuvarande markbeläggning utgår från rent praktiska aspekter och innefattar därför inga sådana. Vid planeringen av dessa bör områdets befintliga struktur kunna bilda utgångspunkt. Exempelvis kan gång- och cykelbanor läggas i nuvarande spårens sträckning, förutsatt att de då fyller sin funktion, runda planteringar kan placeras på platserna för vändskivorna framför lokstallen osv. På detta sätt kan strukturen behållas i en ny form utan att förståelsen av området förloras. Befintliga detaljer, som exempelvis belysningsarmaturen, kan lyftas fram och kompletteras för att stärka upplevelsen av järnvägsområdet.

LÄMPLIGA PLATSER FÖR NYBYGGNATION

Järnvägsbebyggelsen inom det inventerade området följer en tydlig struktur. Förutsättningarna ges av spåren – banans sträckning mot Arbrå och Ljusdal samt de spår som leder till det östra lokstallet. Den bebyggelse som sträcker sig längs banan norrut ligger på en rät linje och avslutas i områdets absolut nordligaste del. Försäkringskassan och de östra lokstallen ligger i en båge mellan spåren och Järnvägsgränd. Denna avslutas med en obebyggd yta i områdets östra del. På så sätt skapas avskärmningar mot järnvägen och centrum. De byggnader som ligger i områdets mitt orienterar sig efter de övriga och förstärker därmed strukturen. Vid eventuell nyexploatering bör denna struktur bevaras. Nya byggnader placeras då längs den västra axeln, vinkelrätt mot denna eller längs den östra axeln och i dess förlängning. Då skapas även möjligheten till öppna allmänna ytor i områdets mitt.



Bebyggelsens orientering framgår tydligt på en karta. Den västra axeln följer banans sträckning norrut och den östra följer spåren mot östra lokstallet, parallellt med Järnvägsgränd.



Med hänsyn till områdets eventuella nya funktioner samt bebyggelsens kulturhistoriska värden framstår tre platser som lämpliga för nybyggnation. Med rätt utformning och orientering kan nya byggnader anpassas efter den övergripande strukturen och därmed också bidra till och förstärka områdets karaktär.

Större versioner av dessa kartor finns under 'Bilagor'.

När järnvägsområdets nuvarande funktion och kulturhistoriska värden sätts i relation till dess tänkta framtida funktion framstår tre platser som lämpliga för nybyggnation. Dessa framgår av kartan ovan och omnämns som

1. SÖDRA DELEN
2. NORRA DELEN
3. ÖSTRA DELEN

Området mellan dessa delar anses vara mindre lämpligt för nybyggnation till följd av de befintliga byggnadernas höga bevarandevärden, utrymme och behovet av allmänna öppna ytor. Utvecklingen av platser för grönytor, parkeringar, gång- och cykelvägar, uteserveringar etc. inom detta område möter dock inga hinder. Följande sammanfattningar skall ses som utgångspunkt för framtida ställningstaganden då detta kulturhistoriska underlag inte står i relation till något konkret byggnadsförslag.

1. SÖDRA DELEN

Området ligger mellan stationen och Försäkringskassan, med Järnväggsgatan i öster. Här finns idag Banverkets personal- och förrådsbyggnad samt parkeringar. Denna plats knyter ihop centrum och stationen med verkstadsområdet. Platsen har därför en central och representativ roll som entré till området från söder. Ny bebyggelse kan, ur kulturhistoriskt perspektiv, ersätta den befintliga. Nya byggnader bör ges en utformning som tydligare anknyter till området än de nuvarande. De bör också vara låga för att harmonisera med omgivningen.



2. NORRA DELEN

Platsen utgör kärnan i verkstadsbebyggelsen med en given gräns mot spåren i väster. Här finns lok- och vagnverkstäderna, verkstaden (skejthallen), kontoret, fjädersmedjan, snickeriet, skjulen och oljekällaren. Denna del av järnvägsområdet är den enda som lämpar sig för en så stor byggnad som en arena. Den är även den mest tätbebyggda vilket medför stor påverkan på områdets karaktär vid eventuella rivningar. För att minimera den negativa påverkan bör nya byggnader placeras så att ett bevarande uppnås i största möjliga utsträckning. Möjligheten att återanvända byggnader – och därmed nå ett bevarande – genom nya funktioner, ombyggnad, sammanbyggnad eller flyttning bör övervägas. Stor vikt bör också läggas vid utformningen. Orienteringen bör följa områdets struktur och nya byggnader bör även anpassas till de nuvarande avseende material, färger och proportioner.



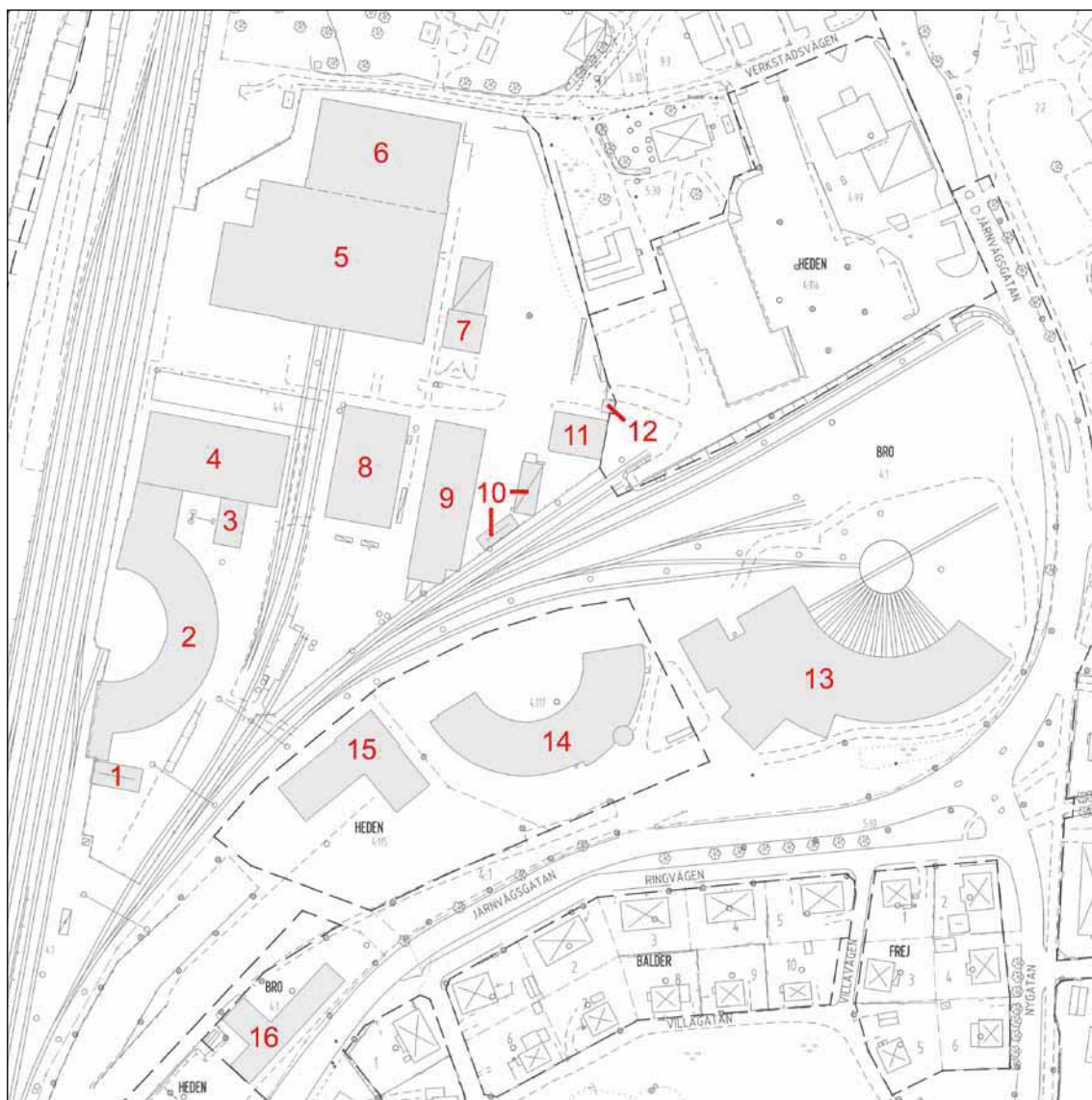
3. ÖSTRA DELEN

Platsen utgörs av den obebyggda ytan vid östra lokstallet med gräns mot Lidl i norr och Järnväggsgatan i öster. Med en ny byggnad på denna plats skapas en förlängning av områdets östra axel. Samtidigt blir det en fond och en naturlig fortsättning av områdets kringbyggda karaktär. En ny byggnad bör ansluta till östra lokstallet i material och färger samt vara låg för att inte dominera omgivningen.



BYGGNADSBESKRIVNING

Det kulturhistoriska värdet hos en enskild byggnad utgörs av ett flertal faktorer. Generellt har alla byggnader ett kulturhistoriskt värde sett ur sin funktion och historia. Följande bedömning utgår dock från järnvägsområdets karaktär där varje byggnad bidrar med en del av helheten. Byggnader som tydligt bidrar till områdets karaktär bedöms därför ha, i detta sammanhang, ett högre kulturhistoriskt värde och därmed också ett högre bevarandevärde. Flera byggnader kan anses ha ett högt bevarandevärde trots att de bidrar med samma egenskaper i förhållande till områdets karaktär. Därför måste enskilda avvägningar göras vid framtida rivningar för att undvika att samtliga byggnader med liknande drag försvinner. I denna byggnadsbeskrivning görs dock inga individuella prioriteringar byggnaderna emellan. Bedömningarna skall istället ses som ett underlag för den tidigare redovisade karaktäristiken av området.



Karta över området med de inventerade byggnaderna numrerade. Siffrorna anger i vissa fall byggnadskomplex med flera sammanhängande byggnadskroppar, exempelvis nr. 2 och 13.

Denna karta finns även under 'Bilagor'.

1. FÖRRÅD

Troligen uppfört 1926. Byggnaden är en konventionell förrådsbyggnad utan utmärkande karaktärsdrag för området. Rekommendationer om särskilda skyddsbestämmelser anses inte motiverade.



2. VÄSTRA LOKSTALLET

Områdets äldsta byggnad, uppförd 1878 och tillbyggd i omgångar under 1880-talet. Lokstallet utgör dessutom en del av nuvarande Bollnäs stads äldsta bebyggelse. Mycket betydelsefullt för områdets karaktär. För byggnaden rekommenderas ett bevarande genom förbud mot rivning samt stor varsamhet om dess exteriör.



3. SMEDJA

Byggt 1884 i s.k. korsvirkesteknik, enligt uppgift av skånska järnvägsarbetare. Den synliga timmerkonstruktionen utgör ett udda inslag på området – och i Bollnäs. Byggnaden utmärker sig men bidrar till områdets karaktär med sitt röda tegel. Dess speciella konstruktion är i sig karaktärsskapande och för byggnaden rekommenderas ett förbud mot rivning och förändringar av konstruktion och exteriör.



4. LOKVERKSTAD

Ursprungligen uppförd i början av 1880-talet men om- och påbyggd en bit in på 1900-talet. Byggnadens storlek och stora glasytor berättar om en ljus- och utrymmeskrävande verksamhet. Den bidrar starkt till områdets industriella karaktär. För byggnaden rekommenderas ett bevarande samt stor varsamhet om dess exteriör.



5. VAGNVERKSTAD

Byggt i omgångar mellan 1889 och 1901. Majoriteten av de ursprungliga garageportarna är utbytta men visar ändå på de många järnvägsspår som ledde fram till byggnaden. Delvis förvanskad men bidrar tydligt till områdets karaktär. På grund av byggnadens storlek och disposition bedöms ett fullständigt bevarande vara svårt och därmed rekommenderas inga särskilda skyddsbestämmelser.



6. VERKSTAD

Troligen uppförd under 1900-talets första årtionden, men den ursprungliga funktionen är okänd. Inrymmer idag en välbesökt ungdomsgård och skejthall. Byggnaden exemplifierar områdets enklare, gulmålade träbebyggelse vilket är ett viktigt komplement till det röda teglet. Ett bibehållande av byggnadens nuvarande funktion motiverar ett bevarande. Stor varsamhet om konstruktionen och exteriören rekommenderas.



7. KONTOR

Byggt 1906 som kontor. Enda tydliga exemplet på en enskild administrativ byggnad inom området. Tydlig arkitektonisk medvetenhet med bl.a. mönstermurat tegel. Viktig för förståelsen av området och bidrar tydligt till dess karaktär genom material och färgsättning, men i mindre utsträckning till industrimiljön. Bortsett från den norra tillbyggnaden rekommenderas ett bevarande samt stor varsamhet om byggnadens exteriör.



8. FJÄDERSMEDJA

Uppförd på 1960-talet. Fasaderna mot norr och söder är medvetet klädda med rött tegel för att smälta in i området. Enkel industriarkitektur som sannolikt kräver stora utvändiga förändringar för att rymma nya funktioner. Av den anledningen anses byggnaden svår att bevara med sitt ursprungliga uttryck. Särskilda skyddsbestämmelser rekommenderas därför inte.



9. SNICKERI

Inköpt eller uppfört 1934. Ytterligare ett exempel på områdets enklare träbebyggelse och ett betydelsefullt inslag i miljön. Ett bevarande av hela eller delar av byggnaden bör eftersträvas, om än inte på ursprunglig plats. Vid ett eventuellt bevarande rekommenderas stor varsamhet om exteriören.



10. SKJUL

Enkla skjul av okänd ålder. Bidrar inte till områdets karaktär varför rekommendationer om särskilda skyddsbestämmelser inte anses motiverade.



11. OLJEKÄLLARE

Uppförd 1904 av murad natursten. Källaren är ett exempel på stor hantverksskicklighet samt säkerhetstänkande kring förvaringen av olja. I förhållande till övriga byggnader är den dock en avvikelse och bidrar därför inte lika tydligt till områdets karaktär. Rekommendationer om särskilda skyddsbestämmelser anses av den anledningen inte motiverade.



12. VAKTSTUGA

Byggt vid 1900-talets början men tagen ur bruk som vaktstuga sedan lång tid tillbaka. Markerar infarten till verkstäderna och ger därför en uppfattning om områdets utbredning. Byggnadens placering vid tomtgränsen markerar alltså infarten till området. Således berättar den fortfarande om sin ursprungliga funktion. Av den anledningen bör ett bevarande eftersträvas genom en alternativ användning. Skydd mot rivning och förändring av exteriör och interiör rekommenderas.



13. ÖSTRA LOKSTALLET

Byggt i omgångar mellan 1918 och 1927 tillsammans med anslutande verkstads- och personalutrymmen. Välbekant rundningsmärke för trafikanter som åker mot centrum norrifrån. Mycket välbevarat och ett betydelsefullt inslag i miljön som bidrar starkt till områdets karaktär. Skydd mot rivning och förändring av exteriören rekommenderas.



14. CENTRALA LOKSTALLET

Uppfört 1910. Bildar gräns mellan centrum och järnvägsområdet. Välbevarat och liksom de övriga två är detta lokstall mycket betydelsefullt för områdets karaktär. För byggnaden rekommenderas ett skydd mot rivning och förändring av exteriören.



15. FÖRSÄKRINGSKASSAN

Byggt 2008. Vissa detaljer i exteriören tar upp motiv från de äldre järnvägsbyggnaderna. Rekommendationer om särskilda skyddsbestämmelser anses inte motiverade.



16. BANVERKETS KONTOR OCH FÖRRÅD

Uppfört 1969. Placerat i utkanten av och utan synbart samband med järnvägsområdet. Enkel men tidstypisk administrationsbyggnad utan tydlig koppling till karaktären hos den äldre järnvägsbebyggelsen. Rekommendationer om särskilda skyddsbestämmelser anses därför inte motiverade.



HISTORIK

Med utgångspunkt i den gamla jordbruksbygden runt byarna Björktjärä, Hamre, Heden och Säversta började det nuvarande Bollnäs ta form på 1860-talet. Med viss försiktighet etablerade sig hantverkare och handelsmän i närheten av kyrkan och nya stadsmässiga gator anlades. Men det var inte förrän med järnvägens invigning 1878 som den verkliga tillväxten satte fart. De många SJ-arbetarna skapade underlag för både handel och social service. Mot slutet av 1880-talet fanns två skolor, en tidning, ett järnvägshotell och minst en bank. Som på så många andra platser i landet vid denna tid växte ett stationssamhälle fram. Som betydelsefull punkt på sträckan Storvik-Ljusdal kunde Bollnäs expandera. De enkelt utrustade tågagnarna medförde långa stopp för övernattnng och förtäring. Närheten till stationen blev därför styrande vid uppförandet av representativa byggnader och butiker.

Till följd av två bränder fick Bollnäs även en ny stadsplan, på tidsmässigt vis av rutnätstyp. Detta gjorde orten tydligt stadsmässig och samtidigt erhöles rätten att fungera som municipalsamhälle. Knappt 20 år senare, 1906, blev Bollnäs en köping. Utvecklingen fortsatte under 1910-talet för att lugna sig något decennierna därefter. Runt tiden för andra världskriget tog den dock återigen fart då järnvägen kom att få stor betydelse. 1942 hade orten nått sådan storlek och ett sådant inflytande att den erhöil stadsprivilegier. Återigen stod järnvägen i centrum då SJ upplevde en storhetstid under 1940-talet. Antalet järnvägsanställda i Bollnäs ökade och med dem inflyttningen. De goda årtiondena efter kriget innebar att staden, liksom resten av landet, kunde växa. Rollen som centralort befastes på 1970-talet då Arbrå, Hanebo och Rengsjö slogs samman med Bollnäs kommun. Därefter har staden vuxit, framför allt genom att nya villaområden tillkommit utanför stadskärnan.

Järnvägsområdet fick sina första byggnader vid slutet av 1870-talet. Under decennierna därefter kom ett betydande tillskott, vilket än idag utgör kärnan i framför allt verkstadsområdet. Då tillbyggdes lokstallet i omgångar och smedjan, verkstäderna för lok och vagnar samt kontoret och oljekällaren uppfördes. Under 1910- och 1920-talen tillkom de övriga två lokstallen samt bland annat snickeriet. Utöver dessa kvarstående byggnader uppfördes ett stort antal gods- magasin, mindre förråd och liknande, vilka senare rivits. Från tiden efter andra världskriget finns endast en fjädersmedja, något som vittnar om att de äldre byggnaderna fortfarande var användbara och tjänade sin funktion. Således representerar dagens järnvägsområde främst dess tidiga historia. Denna är nära förknippad med historien om Bollnäs som tätort och senare som stad. Genom den centrala placeringen är området därför mycket betydelsefullt för förståelsen av staden. Dess karaktär av verkstads- och industriområde är dessutom effektiv i kontrast mot de angränsande stads- och villakvarteren.

LITTERATUR

Blomberg, J E, *Bollnäs I och Bollnäs II*, Bollnäs 1958 samt 1961

Bollnässtaden 1851-1906 – från första gården till bildandet av köpingen, Bollnäs 1998

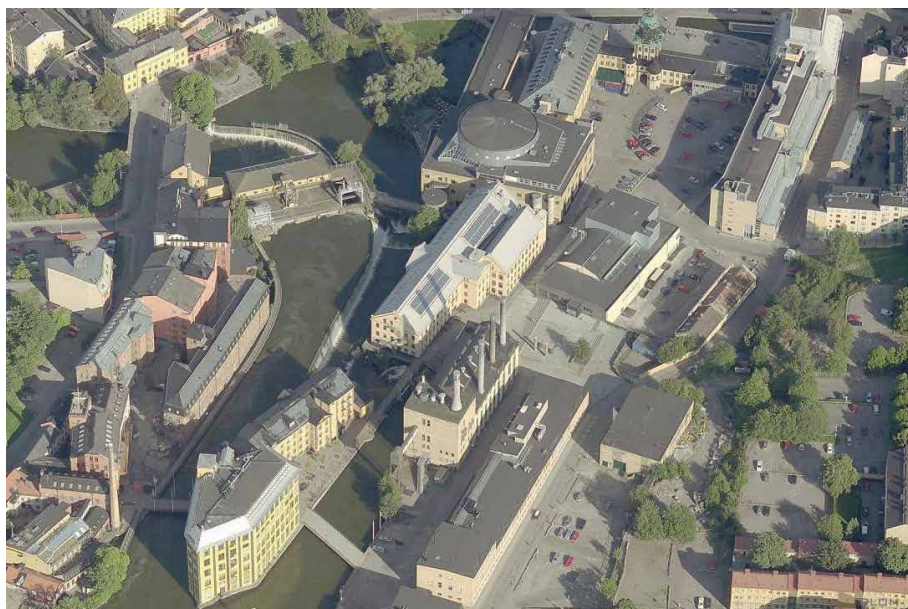
Boox, L, *Bollnäs – Förslag till bevarandeprogram*, Gävle 1987

Nordqvist, K-R, *Vad järnvägen har betytt för Bollnäs – ett hundraårsminne*, Söderhamn 1978

Sandberg, D, *Bollnäs från by till stad åren 1850-1960*, Söderhamn 1959

LIKNADE OMRÅDEN I ÖVRIGA LANDET

De senaste trettio årens samhällsförändringar har medfört stora konsekvenser för centralt belägna industriområden. I likhet med järnvägsområdet i Bollnäs har de flesta städer industribyggnader nära stadskärnan som inte längre lämpar sig för sin ursprungliga funktion. Behovet av att hitta en ny användning för dessa, för att undvika rivning, har resulterat i en mängd olika lösningar landet runt. I många fall har konventionella industribyggnader lämpat sig väl som företagshotell eller kontor, medan andra mer säregna byggnader anpassats efter specialiserade funktioner. Ett av de mer storskaliga omvandlingsprojekten har varit Industrilandskapet i Norrköping. Attraktivt belägna industrilokaler längs Motala ström har förvandlats till kontor, museer, konserthus, högskolecampus, restauranger och nattklubbar. Ett område av mindre omfattning är Atlas Copcos dieselmotorsfabrik i Sickla som byggts om för att rymma ett kulturhus med konsert- och utställningssalar, konsthall, restaurang, museum, klätterväggar med mera. I båda fallen har den ursprungliga karaktären av industriområde varit tongivande i utformningen av de nya lokalerna.



En central punkt i Industrilandskapet i Norrköping utgörs av området mellan "Strykjärnet" med Arbetets museum, längst ner till vänster, samt konserthuset, uppe i bildens mitt. Båda byggnaderna är ursprungligen industrier som anpassats för nya funktioner. Karaktären av industri har dock varit styrande för utformningen. Foto från eniro.se 2009-07-17.

Ett mera närbeläget exempel är det så kallade Atlasområdet i Gävle. Detta rymmer de drygt hundra år gamla gasklockorna som försåg staden med gas, först till gatubelysning och sedan till spisar. Här har de mycket speciella byggnaderna omvandlats från gasbehållare till konsert- och teaterscener med möjlighet även till stora galamiddagar och liknande. Ett betydande karaktärsdrag i denna miljö är den ursprungliga industriarkitekturen. Denna har bildat utgångspunkt för områdets nya funktion och fungerar som en effektiv fond. Den omgivande miljön är likaså bevarad med grusad mark utan större planteringar eller träd. Arbetet med gasklockorna har utförts i omgångar. Under 1980-talet iordningställdes den större gasklockan för Folkteatern medan resten av området slutfördes under 2000-talet. I den senare etappen ingick även en omfattande sanering till följd av stora föroreningar i marken. Fastighetsägaren Gävle kommun har som målsättning att på sikt utveckla även angränsande område till en del i en större satsning på kultur



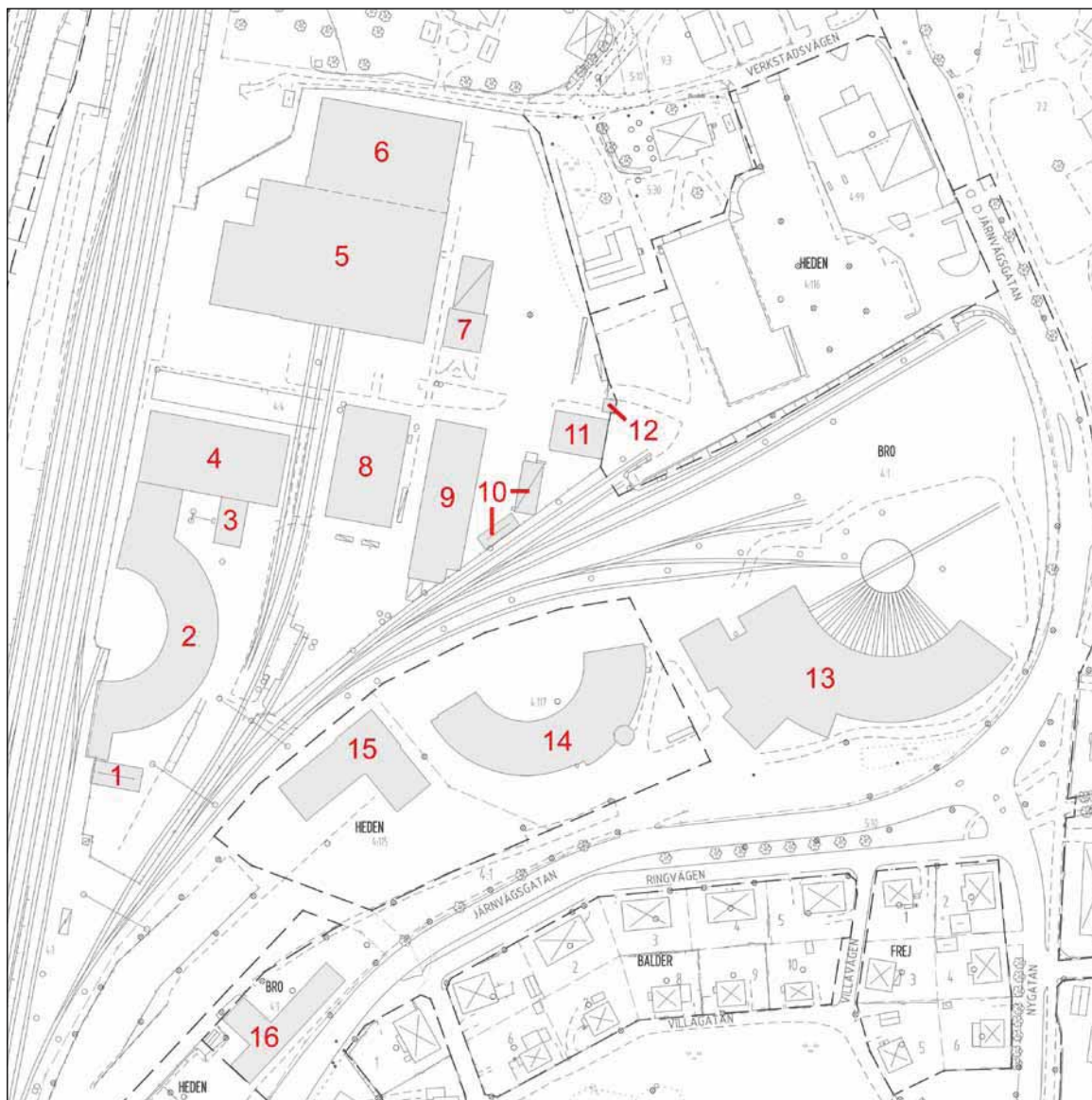
Ovan. Atlasområdet med gasklockorna i Gävle. Detta är den första delen av Gävle kommuns ambition att skapa ett kulturcentrum i det gamla industriområdet. Foto från eniro.se 2009-07-17.

T.h. Den stora gasklockans ursprungliga utseende är fortfarande fullt möjligt att uppleva, trots mindre förändringar till förmån för tillgänglighet och funktion. Byggnaden uppvisar, liksom på järnvägsområdet i Bollnäs, en medveten och karaktärsskapande tegelarkitektur.



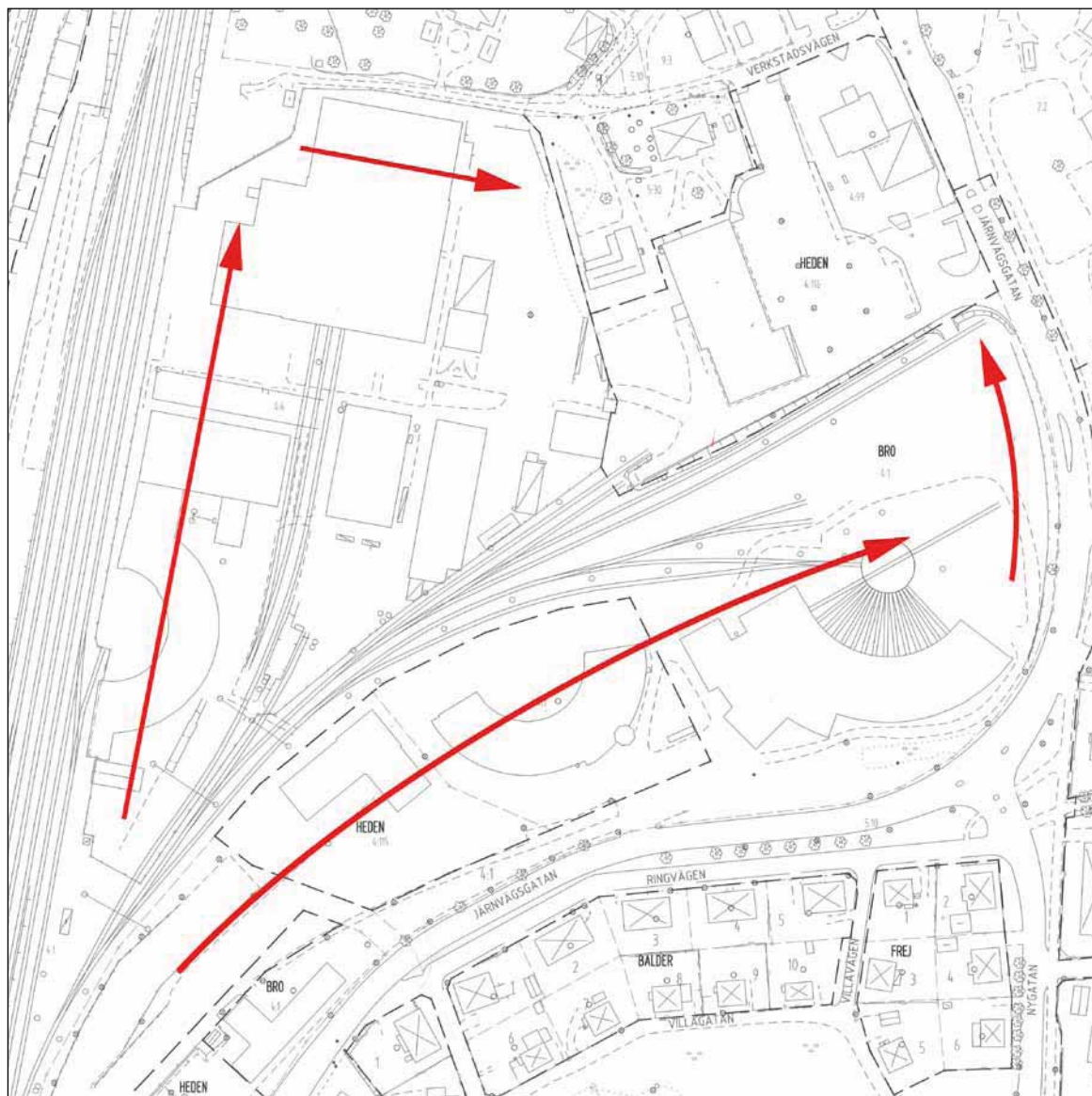
BILAGOR

1. KARTA MED NUMRERING AV BYGGNADERNA



BILAGOR

2. KARTA MED IDENTIFIERAD BYGGNADSORIENTERING



BILAGOR

3. KARTA MED FÖRESLAGNA OMRÅDEN FÖR NYBYGGNATION





LÄNSMUSEET GÄVLEBORG

Box 746, 801 28 Gävle 026-65 56 00
Museet: S Strandg 20 Fogden: Styrmansg 4
www.lansmuseetgavleborg.se