



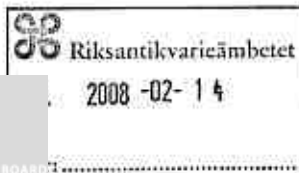
LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN  
Kulturmiljöenheten  
Eivind Claesson  
Antikvarie  
031-710 60 20

Delgkvr

BESLUT  
2008-02-13

Diarienummer  
432-63302-2005

L1935  
I(4)



2008-02-14



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD  
RIKSANTIKVARIÉÄMBETET

## Byggnadsminnesförklaring av Uddevalla stationshus på fastigheten Stadskärnan 1:294.

Uddevalla socken och kommun

### Beslut

Länsstyrelsen förklarar med stöd av 3 kap 1 § lagen om kulturminnen Uddevalla stationshus på fastigheten Stadskärnan 1:294 i Uddevalla kommun för byggnadsminne. (Se karta på sid. 4)

Länsstyrelsen meddelar samtidigt enligt 3 kap 2 § samma lag följande skyddsbestämmelser.

- Byggnaden får inte rivas, vare sig i sin helhet eller delar därav.
- Byggnaden får inte byggas till, byggas om eller på annat sätt förändras till sin exteriör.
- Byggnaden skall vårdas och underhållas så att den inte förfaller. Vård och underhåll skall utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar och ska ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens egenart.

### Uppllysningar

Förändring av ett byggnadsminne får ske efter Länsstyrelsens tillstånd och om det finns särskilda skäl att göra dessa. Länsstyrelsen får i samband med förändringar ställa skäliga villkor för hur ändringar skall utföras.

### Redogörelse för ärendet

Regeringen beslutade den 21 augusti 1986 att Uddevalla stationshus skulle betraktas som byggnadsminnesmärke enligt kungörelsen nr 744 av den 20 november 1920 med senare tillägg med föreskrifter rörande det offentliga byggnadsväsendet. Beslutet grundade sig på en bedömning av kulturhistoriska värden utifrån den stationshusinventering som genomfördes i samarbete mellan SJ:s dåvarande bandistrikt, Arkitekturmuseet och Riksantikvarieämbetet. Fastigheten förvärvades 2001-12-06 från staten av Jernhusen AB, varvid den skulle övergå till att bli byggnadsminne enligt KML. Vid denna tidpunkt fanns dock inga fastställda skyddsföreskrifter. Riksan-

2008-02-18. Besl. Sk.  
Kopierat till IF: BN-vägg. At.  
/h

tikvaricämbetet har i samråd med Länsstyrelsen och Jernhusen AB utarbetat förslag till skyddsbestämmelser. Ärendet har därefter överförs till Länsstyrelsen för att handläggning.

### Beskrivning

Stadens första järnvägsförbindelse var den 1867 invigda Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga järnväg (UVHJ) som byggde ett stationshus söder om Skansberget i stadens dåvarande utkant. Den 1895 färdigställda Uddevalla-Lelången järnväg drogs in till samma stationshus. SJ färdigställde 1906 den nya längdbanan genom Bohuslän från Göteborg till Strömstad. I Uddevalla anlades en ny station för denna bana som även kunde nyttjas av UVHJ. Dess station stod dock kvar till 1961.

Stationerna efter den nya Bohusbanan byggdes alla, med undantag för stationen i Uddevalla, efter samma typritning. Arkitekt var Folke Zettervall. Stationshuset i Uddevalla är betydligt större än de övriga. Hårdbränt tegel valdes som fasadmateriäl för att stå emot de hårda havsvindarna. Zettervall förespråkade användandet av lokala byggnadsmateriäl.

I Uddevalla gav Zettervall stationen som brukligt en helt symmetriskt uppbyggnad. Sadeltaget sammanlänkades med de rundade trapphustornens huvor och takkupor formades av takfallet. Fasadmurarna gjordes slutna och fasta med ett fåtal tunna tegelbårder och fönster i symmetriskt utplacerade grupper. Byggnadens mitt accentuerades med stora muröppningar, bred takkupa och flaggstång på nocken. Byggnadens utseende med den sammanhållna taklinjen, de rundade trapphustornen och de slutna murfasaderna skapade intrycket av att den vilade tryggt som en bohusklippa av granit.

Rummen i bottenvåningen var grupperade kring den centrala vestibulen med väntsalor på ena sidan och expeditiönslokaler på den andra. Övervåningens planslösning var ovanligare med genomgående lägenheter för stationspersonalen.

År 1992 skedde vissa moderniseringsarbeten, då nya entrépartier och ytterdörrar tillkom liksom ombyggnad av toaletter och biljettexpedition. Väntsalen fick också ny inredning vid samma tillfälle.

### Historik

År 1854 beslutade riksdagen att staten skulle bygga och ansvara för ett antal större järnvägslinjer, stambanor, genom Sverige. Mindre järnvägslinjer skulle drivas av enskilda bolag sedan staten godkänt etableringarna. Staten kunde även stötta privatbanorna genom att bevilja fördelaktiga lån. Syftet var att skapa ett statligt kommunikationsnät inne i landet, som genom enskilda banlinjer skulle sammanbindas med hamnstädernas sjöfart. Huvudansvaret för planeringen och anläggandet av stambanorna innehades av ingenjören Nils Ericsson som förste chef för Statens järnvägsbyggnader. Han hade tidigare erfarenheter från infrastrukturprojekt som Göta kanal och Trollhätte kanal. Direkt efter beslutet påbörjades från ändstationerna stambanabygget. Genom att undvika redan etablerade orter och förlägga stationerna i obebyggda om-

råden tillskapades tillväxtcentra där stambanornas stationer blev knutpunkter för de statliga och privata järnvägslinjerna. Järnvägen medförde sänkta transportkostnader och möjligheter till ny lokalisering av industrin och nya ekonomiska resurser. Spåren delade vanligen upp samhällena i en fram- och en baksida – där stationshusen för persontrafiken vände sig med representativa fasader mot samhällets administrativa och kommersiella centrum medan baksidan vanligen avsattes för godstrafik och drog därför till sig bebyggelse för industri- och transportverksamheter.

Större delen, 69 %, av det svenska järnvägsnätet byggdes av enskilda bolag. För anläggandet av järnvägarna och utformningen av byggnaderna vid de enskilda banorna ansvarade olika ingenjörer och arkitekter.

År 1939 fattades principbeslutet att förstatliga hela järnvägsnätet. Från och med sekelskiftet 1900 har nedläggningar kontinuerligt drabbat järnvägarna.

Järnvägsbyggandet innebar att nya byggnadstyper måste utvecklas för verksamheten samt för stora mängder av gods- och persontransporter; stationshus med eller utan personalbostäder, hotell- och restaurangbyggnader, avträden, godsmagasin, lokstall, vattentorn, ställverk, verkstäder, banvakartugor och andra tjänstebostäder.


#### Skälen för Länsstyrelsens beslut

Stationshuset har ett stort arkitekturhistoriskt värde genom den konsekvent genomförda och välbevarade utformningen. Byggnaden kan sägas vara unik och liknar ingen annan utmed banan. Trots detta är den arkitektoniskt ett gott exempel på sin tids byggnadsstil. I stationshuset exemplifieras även SJ's ambitioner att finna lämpliga lokala byggnadsmaterial. Det är verksamheten som skapat bestående värden. Det är därför viktigt att beslutet ger möjligheter att utveckla stationsbyggnaden med ny och förändrad användning.

Detta beslut kan överklagas till Länsrätten i Vänersborg, se bilaga.

Beslut enligt 3 kap. 1 § lagen om kulturminnen m.m skall tillämpas utan hinder av att talan förs mot beslutet.

I detta ärende har landshövding Lars Bäckström beslutat och antikvarie Eivind Claesson varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även deltagit länsjurist Jonas Ledelius och länsantikvarie Karolina von Mentzer.

  
Lars Bäckström

  
Eivind Claesson

Bilaga

Hur man överklagar

Kopia till

Kulturmiljöenheten

Bn efter laga kraft

Kulturkontoret

Samhällsbyggnadsenheten

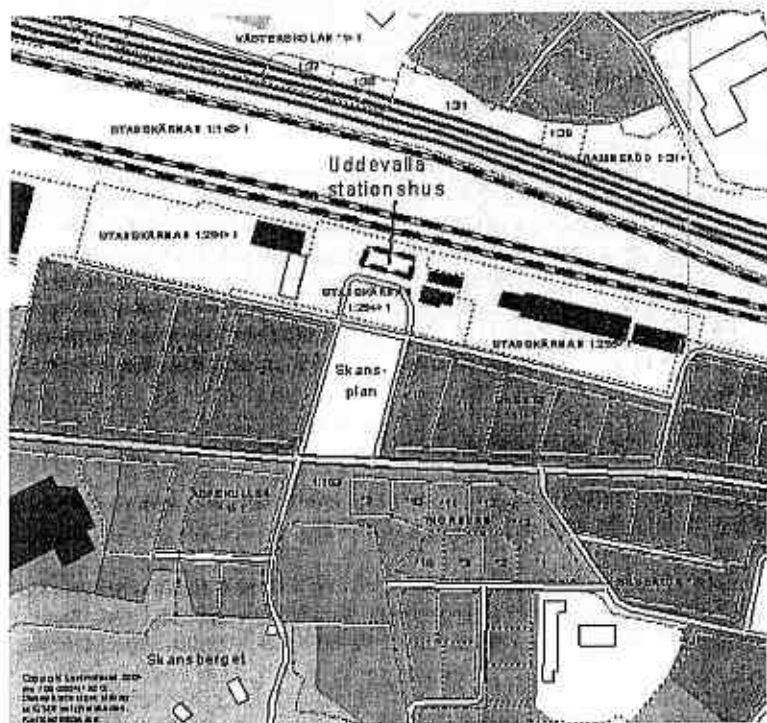
DRK, Samhällsbyggnadsenheten, Mariestad

Riksantikvarieämbetet + bilagor

Bohusläns museum

Press/media

Pärmen



Stationshuset markerat med streckad röd linje