



Förklaring att Linköpings centralstation, Järnvägen 1:1, Linköpings kommun, övergått från statligt byggnadsminne till byggnadsminne enligt kulturminneslagen

Regeringen beslutade 21.8.1986 att Linköpings centralstation skulle betraktas som byggnadsminnesmärke enligt kungörelse 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 2001-01-01 från staten av Jernhusen AB, varvid den övergick till att bli byggnadsminne enligt Kulturminneslagen, dock utan fastställda skyddsföreskrifter.

RAÄ har i samråd med Länsstyrelsen och Jernhusen AB utarbetat förslag till skyddsbestämmelser.

LÄNSSTYRELSENS BESLUT

Länsstyrelsen förklarar enligt 3 kap 7 § lagen (1988:950) om kulturminnen mm att Linköpings centralstation på fastigheten Järnvägen 1:1 har övergått till att bli byggnadsminne enligt nämnda kapitel. Länsstyrelsen meddelar samtidigt enligt 2 § samma kapitel följande skyddsbestämmelser för byggnadsminnet.

SKYDDSBESTÄMMELSER

Byggnadsminnesförklaringen omfattar stationshuset inom det skyddsområde som markerats med snedstreck på bilaga 1.

1. Byggnaden får inte rivas, vare sig i sin helhet eller delar därav.
2. Byggnaden får inte byggas till, byggas om eller på annat sätt förändras till sin exteriör.
3. Byggnadens stommar får inte rivas, byggas om eller ersättas med andra material.
4. 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.
5. Skyddsområdet får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras.

MOTIVERING

Linköpings Centralstation är till sin exteriör välbevarad och har ett stort arkitekturhistoriskt värde. Den äldsta delen av byggnaden – mittpartiet – är ett gott exempel på Edelsvärds stationshusbyggande inspirerat av fransk nyrenässans.

KULTURHISTORISK BESKRIVNING

Östra stambanan var färdigbyggd från Katrineholm till Linköping i oktober 1872. Stationshuset i Linköping placerades nordost om stadskärnan, sedan staden kostnadsfritt upplåtit mark till bangårdsanläggningen. För ritningarna till byggnaden svarade arkitekten A W Edelsvärd sannolikt i samarbete med arkitekten Axel Kumlien. Stationshuset uppfördes i två våningar med lägre sidoflyglar och gavs ett formspråk som närmast associerar till fransk renässans. Byggnadens mitt accentueras av en relativt smal frontespis med ett stationsur ovanför takfoten och ett litet spetsigt torn på taknocken. På ömse sidor av mittrisaliten placerades höga framskjutande flyglar, som snarast kan betraktas som två hörntorn med kvadratisk form. Fasaderna var av fogstruket rött tegel med rustikkedjor i hörnen och kring mittportalen. Stensockel, gesimser, mittrisalit och fönsteromfattningar i slät ljus puts artikulerade fasaderna. Fönstren hade raka överdelar och inte den för Edelsvärd så vanliga ursprungligen försedda med gjutjärnskam, och små runda lukarner av samma slag som Edelsvärd även försåg Karlstads stationshus med.

Stationsbyggnaden hade en helt igenom symetrisk uppbyggnad, avläsbar även invändigt. För att bättre möta den ökade reseströmmen revs på 1950-talet de låga flygarna och två nya flygelbyggnader uppfördes, dessa var betydligt bredare än de

tidigare och kom bland annat att innehålla en ny servering. Fortsatta moderniseringar har skett av interiören även senare under 1900-talet. År 1990 upprustades stationen invändigt och försågs bland annat med nya handikappanpassade funktioner. Fem år senare förvandlades Linköpings C till ett modernt resecentrum med ny bussterminal och förbättrade angörings- och bytesmöjligheter.

BAKGRUNDSHISTORIA

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 Eriksson som förste chef för Statens järnvägsbyggnader. Han hade tidigare erfarenheter från infrastrukturprojekt som Göta kanal och Trollhättekanal. Direkt efter beslutet påbörjades från ändstationerna stambanebygget. Genom att undvika redan etablerade orter och förlägga stationerna i obebyggda områden 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 resursen. 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, avträdeshus, godsmagasin, lokstall, vattentorn, ställverk, verkstäder, banvaktarstugor och andra boställbyggnader.

Hur man överklagar

Se bilaga 2, formulär 131, länsrätten.

I detta ärende har förutom undertecknade deltagit chefsjuristen Bo Hultström.



Magnus Holgersson
Länsråd



Bengt Häger
Länsantikvarie

Bilaga 1

Situationsplan

Bilaga 2

Formulär 131

Kopia till

Riksantikvarieämbetet

Linköpings kommun

Lantmäterimyndigheten, Fastighetsregistret

Östergötlands länsmuseum

Samhällsbyggnadsenheten

Kulturmiljöenheten

BM-registret

Umsättningsområde vid Resecentrum.

Uppgång till Sjöa Rikspackering.

Gångtunnel

Sträckstenskant vid bussterminpl.

Belysningsrad framför Resecentrum.

Bilag 9

