

Förklaring att Norrköpings centralstation, Butängen 2:1, Norrköpings 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 Norrköpings centralstation på fastigheten Butängen 2:1 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

Norrköpings Centralstation är till sin exteriör välbevarad och har ett stort arkitekturhistoriskt värde. Byggnaden är ett exempel på Edelsvärds mer stadsmässiga stationshusarkitektur med förebilder från framför allt Tyskland.

KULTURHISTORISK BESKRIVNING

Byggandet av den Östra stambanan påbörjades sommaren 1863. Tre år senare kunde bandelen Katrineholm-Norrköping öppnas för trafik. Stationshuset i Norrköping, som sammanbyggdes med en trespårig banhall, ritades av A W Edelsvärd och uppfördes av stadsarkitekten Carl Theodor Malm 1865. Det var ett tvåvåningshus i sten med flacka tak och förhöjda mitt- och sidorisliter accentuerade av rusticerade hörnkedjor och en kraftigt profilerad takgesims. Mittpartiet utmärks dessutom av en attika med urtavla och torn med flaggstång. Stora fönsteröppningar i stationshusets bottenvåning och på banhallens långsidor. Övervåningens fönster på stationshuset varierades med stickbågar, stora rundbågar och små sammankopplade rundbågar, vilket rytmsierade fasaden.

Byggnaden har karaktär av nyrenässans. Arkitekten ansåg att stationshus på landsbygden kunde knyta an till lokal svensk byggnadstradition, medan stadsstationer krävde en arkitektur av en helt annan dignitet. Följaktligen erhöll stationshuset i Norrköping en offentlig stadsmässig karaktär fullt i nivå med övriga monumentalbyggnader från denna tid.

Uppbyggnaden av interiören är den för SJ och tiden standardiserade med vestibul och expedition i mitten av byggnaden och väntsalar på båda sidorna. Den ursprungliga vestibulen var dock ovanligt väl tilltagen och förebådade senare tidens ideal, där vestibulen utgjorde stationshusets mest betydelsefulla rum.

Banhallen revs 1899 i samband med att spårområdet byggdes om, vissa ombyggnader företogs även inne i stationshuset vid detta tillfälle. Efter beslut av riksdagen 1907 byggdes järnvägen Järna-Nyköping-Norrköping. Vid 1914 års riksdag fattades beslut om ombyggnader av bangården i Norrköping. Även stationshuset byggdes om eller snarare byggdes ut på kortsidorna, bland annat för att inrymma en ny järnvägsrestaurang.

Fortsatta moderniseringar har skett av interiören även senare under 1900-talet. År 1990 skedde en omfattande modernisering av stationshuset invändigt samtidigt som fasaderna renoverades.

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.

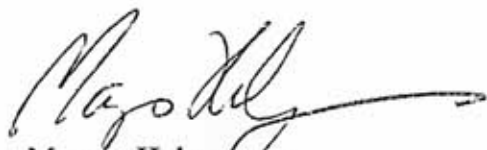
Järnvägsbyggandet innebar att nya byggnadstyper måste utvecklas för verksamheten samt för stora mängder av gods- och persontransporter; stationshus med eller utan personalbostäder, hotell- och restaurangbyggnader, avträdeshus,

godsmagasin, lokstall, vattentorn, ställverk, verkstäder, banvaktarstugor och andra boställsbyggnader.

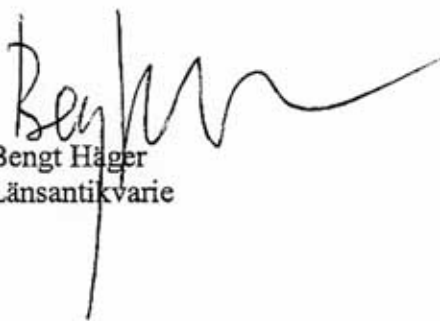
Hur man överklagar

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

Bygglövs- och miljöskyddsnämnden, Norrköpings kommun

Lantmäterimyndigheten, Fastighetsregistret

Östergötlands länsmuseum

Stadsmuseet i Norrköping

Samhällsbyggnadsenheten

Kulturmiljöenheten

BM-registret

bilaga 1

