

Trafikverket

trafikverket@trafikverket.se

Beslut

Datum 2024-04-19

Dnr RAÄ-2024-166

Avdelning Kulturmiljöavdelningen

Enhet Bebyggelseutveckling

Skyddsbestämmelser för det utökade statliga byggnadsminnet Eslövs station Tunnel, trappor, överbyggnader och perrongtak, Eslöv 54:1, Eslövs kommun, Skåne län

Beslut

Riksantikvarieämbetet beslutar att bilagan "Skyddsbestämmelser för det utökade statliga byggnadsminnet Eslövs station, Eslöv 54:1, Eslövs kommun, Skåne län" ska gälla för det statliga byggnadsminnet Eslövs station Tunnel, trappor, överbyggnader och perrongtak, Eslöv 54:1, Eslövs kommun, Skåne län.

Skälen för beslutet

Tunnel, trappor, överbyggnader och perrongtak vid Eslöv station är statligt byggnadsminne sedan 2007. Skyddsbestämmelser ingår i byggnadsminnesbeslutet. Enligt regeringsbeslut den 30 mars 2023 har det statliga byggnadsminnet utökats till att även omfatta en tredje trappa med överbyggnad.

Enligt 6 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen ska Riksantikvarieämbetet genom skyddsbestämmelser ange på vilket sätt byggnadsminnet ska vårdas och underhållas och i vilka avseenden det inte får ändras. Enligt 8 § samma förordning kan Riksantikvarieämbetet ändra skyddsbestämmelser om skyddsbestämmelserna för ett statligt byggnadsminne medför hinder, olägenheter eller kostnader som inte står i rimligt förhållande till byggnadsminnets betydelse.

Riksantikvarieämbetet

Box 1114
621 22 Visby

Tel 08-5191 8000

E-post registrator@raa.se

www.raa.se

Org.nr 202100-1090

Bankgiro 5052-3620

Riksantikvarieämbetet remitterade den 27 februari 2024, förslag till skyddsbestämmelser till Trafikverket. Trafikverket angav i sitt remissvar den 20 mars 2024 att de ser en svårighet i att skyddsbestämmelserna kan gå emot olika krav som åligger dem. Om det finns särskilda skäl får, enligt 7 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen, byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Trafikverket framhåller vikten av att resenärers

tillgänglighet till stationen som särskilt skäl till ändring beaktas vid framtida tillståndsprövning.

Riksantikvarieämbetet bör nu fastställa skyddsbestämmelserna.

Detta beslut har fattats av vik. riksantikvarien Susanne Thedéen efter föredragning av utredaren Ulrika Haraldsson. Även vik. överantikvarien Eric Fugeläng, avdelningschefen Marja-Leena Pilvesmaa, chefsjuristen Maria Westergren och enhetschefen Christian Runeby har varit med om den slutliga handläggningen.

Bilaga:

Skyddsbestämmelser

Kopia till:

Länsstyrelsen Skåne län

Regionmuseet

Eslövs kommun

RAÄ/Bebyggelseregistret

Bilaga 1

Skyddsbestämmelser för det utökade statliga byggnadsminnet Eslövs station, Eslöv 54:1, Eslövs kommun, Skåne län

Det statliga byggnadsminnet omfattar tunnel, trappor, överbyggnader av trappor och perrongtak enligt bilagd situationsplan.

Följande skyddsbestämmelser ska gälla för byggnadsminnet:

1. Byggnadsminnet får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras.
2. Tunnel, trappor, överbyggnader och perrongtaket ska vårdas och underhållas på ett sådant sätt att deras utseende och karaktär bevaras. Vård och underhåll ska utföras med material och metoder som är anpassade till objektens egenart och med sådan varsamhet att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
3. Tunnel, trappor, överbyggnader och perrongtaket får inte rivas, vare sig i sin helhet eller i delar, flyttas, byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras.
4. I tunnel, överbyggnader och perrongtak får inte stomme rivas, byggas om, ersättas med andra material eller göras ingrepp i. Undantag från förbud mot ingrepp i stomme gäller håltagning upp till 30 mm i diameter, förutsatt att detta inte sker på kulturhistoriskt värdefulla ytskikt.
5. Ursprunglig fast inredning såsom vägg- och takbeklädnad, i form av till exempel kakel och panel, samt ledstänger får inte tas bort, övertäckas, ändras eller göras ingrepp i.
6. Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa tågtrafikens framkomlighet får vidtas i samråd med Riksantikvarieämbetet.

Om det finns särskilda skäl får, enligt 7 § förordningen (2013:558) om statliga byggnadsminnen, byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna.

Ansökan om tillstånd till sådan ändring lämnas på en särskild blankett till Riksantikvarieämbetet.

Begreppsförklaringar

Med *vård och underhåll av byggnader* avses åtgärder för skötsel som behövs för att vidmakthålla en byggnads tekniska egenskaper och utseende. Underhåll avser både arbeten som måste göras vid upprepade tillfällen och speciella åtgärder som ska hålla byggnaden i gott tekniskt skick. Till underhåll räknas inte åtgärder som tillför en byggnad nya egenskaper, till exempel en ny kulör. Exempel på underhållsåtgärder är: ommålning, putslagning, lagning av tak och utbyte av skadade delar, dock inte omläggning av alla takytor eller att putsa om hela byggnaden.

Med *material och metoder som är anpassade till byggnadernas egenart* avses material och metoder som ursprungligen användes när en byggnad eller byggnadsdel uppfördes. I de delar av byggnadsminnet där kulturhistoriskt relevanta material fortfarande används får dessa inte ersättas med andra material. Med metoder avses bland annat bearbetning av trä, framställning av fönsterglas och applicering av puts och färg.

Med *stomme* avses byggnadens konstruktiva/bärande delar såsom bjälklag, balkar, pelare, valv, takstolar, bärande ytterväggar och bärande innerväggar, murar, murstockar och grundkonstruktioner. Till stomme räknas inte de ytskikt som finns på bärande konstruktioner, till exempel putslager, färgskikt och golvmaterial.

Med *fast inredning* avses det varmed byggnaden blivit försedd, om det är ägnat till stadigvarande bruk för byggnaden eller del av denna. Fast inredning omfattar till exempel dörrar, fönster, listverk, paneler, golvbeläggning, trappor, räcken, kakelugnar, spiselomfattning och innertak.

Med *ytskikt* avses samtliga lager, även underliggande, av färg liksom obehandlade ytor.

Kulturhistorisk värdebeskrivning

Eslövs station står som symbol för statens anläggande av stambanor och stationer i glesbygd för att **binda samman det svenska järnvägsnätet**. Järnvägens framdragning skapade nya **tillväxtorter**. Stationsområdet speglar Eslövs

utveckling från by till stad och **järnvägstrafikens växande betydelse**. Gång- och resgodstunneln, trappor, överbyggnader av trappor och perrongtak är starkt betydelsefulla för stationens helhetsintryck, då miljön åskådliggör stationens ursprungliga funktion och endast är lite förändrad sedan tillkomsten 1913.

Järnvägen har varit styrande för **samhällets bebyggelsestruktur**. Stadsplanen tar sin utgångspunkt i järnvägen - här ligger stationen och inte kyrkan mitt i byn. Bangårdens funktionsuppdelning blev också bestämmande för samhällets markanvändning med centrumfunktioner på stationshussidan och andra verksamheter invid godsbangården. Gångtunneln förbinder även stadskärnan på den västra sidan med parkering och annan service på den östra sidan.

En stor del av perrongsystemets kulturhistoriska värde ligger i att **Sveriges första och enda kombinerade person- och resgodstunnel** byggdes och fortfarande används i Eslöv. Att anläggningen är landets första och enda i sitt slag gör den unik i Sverige, en egenskap som förstärker stationens övriga värden. Sambanden mellan byggnader med olika funktioner gör det möjligt att förstå platsens historiska betydelse. Miljön utgör sammantaget en **funktionell enhet** med idag dessutom ett **betydande kulturhistoriskt värde**.

Perrongsystemet som helhet är **välbevarat**, vilket gör det möjligt att på ett **pedagogiskt** sätt uppleva dess funktion. Överbyggnaderna och perrongtaket är, trots den ständiga ökningen av järnvägstrafiken, även välbevarade till plan, stomme och fasader.

Statens Järnvägars två första och tongivande **chefsarkitekter** har båda satt sin prägel på stationsmiljön i Eslöv.

Viktiga karaktärsdrag i helhetsmiljön är att stationen utgör en **sammanhållen stationsmiljö avseende arkitektonisk stil och tillkomstår**. Eftersom få förändringar skett sedan 1913 kan arkitektens intentioner och stationens individuella utformning tydligt avläsas. Material och utformning av anläggningen har även kulturhistoriska värden.

Historik och byggnadsbeskrivning

Eslöv är från grunden ett **järnvägssamhälle**, vars etablering och utveckling var helt avhängigt av stationen vid Södra stambanan. Stationen blev en järnvägsknut med fyra anslutande privata banor - från Landskrona (1865), Ystad (1866), Hörby

(1896) och Röstånga (1898) - och drog till sig industriella, kommersiella och administrativa verksamheter. Stationen anlades på Eslövs bys utmarker och inledde utvecklingen till en viktig centralort, som fick stadsrättigheter 1911.

1858 uppfördes ett mindre **stationshus**, som redan 1865 revs och ersattes av ett nytt, ritat av SJ:s förste chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelsvärd. För att tillgodose behoven från den alltmer växande järnvägstrafiken utvidgades bangården och stationshuset omgestaltades helt 1913 efter ritningar av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall. Stationens nuvarande utseende och utformning är till stor del densamma som efter denna omgestaltning. Zettervalls omgestaltning domineras av ett gavelformat mittparti med ett stort ljusinsläpp till den centrala väntsalen. Stationshusets arkitektoniska gestaltning i exteriör och interiör är ett uttryck för det tidiga 1900-talets nationalromantiska stil med fokus på naturmaterial som tegel, järn och granit. Planlösningen blev friare och tilläts styra den yttre gestaltningen. Vestibulen blev stationshusets viktigaste rum och den markerades i fasaderna genom en högre byggnadskropp och stora fönsteröppningar. Härigenom blev också entrén tydligt markerad. I Eslöv utformades vestibulen som en fronton med två utskjutande lägre gavelbyggnader kring entrén. Stationshuset är enskilt byggnadsminne sedan 2001.

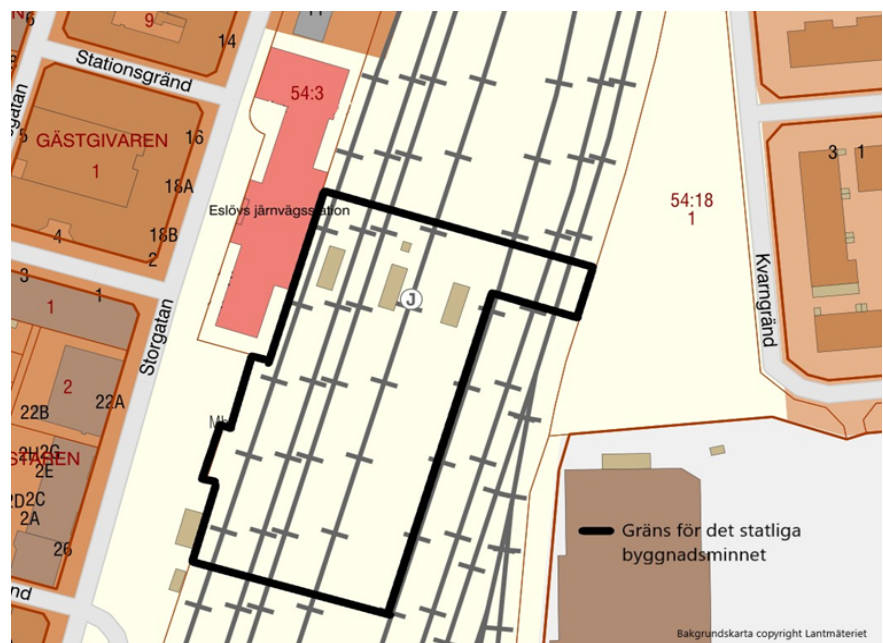
Att öka komforten och göra allmänhetens lokaler mera trivsamma för att stimulera resandetrafiken var en viktig del av SJ:s marknadsföring vid denna tid. Stationen fick tre plattformar för att kunna hantera trafiken i flera olika riktningar samtidigt. Utbyggnaden av antalet spår utifrån bland annat en växande persontrafik ställde speciella krav på de resandes passager till och från tågen.

I samband med stationsområdets ombyggnad vid 1900-talets början anlades här Sveriges första och enda kombinerade **person- och resgodstunnel** under spåren med separata nedgångar från stationshuset genom en trappa från vestibulen och hiss från resgodsexpeditionen och postlokalerna. Resenärerna kunde därigenom nå de olika perrongerna utan att korsa spåren. Gångtunneln kom att bli förebild för efterkommande stationsbyggen runt om i Sverige. Att transportera resgods och post via tunnarna var dock alltför tidsödande varför man återgick till att utföra dessa transporter i bangårdsplanet. Väggarna i tunneln var från början klädda med ljusa kakelplattor och tegel i mönstermurning. Denna beklädnad finns idag endast bevarad i tunnels västra del.

Från tunneln kan perrongerna nås via **trappor** som täcks av mindre **trapphusbyggnader** med rödmålad liggande träpanel. Trapphusen har småspröjsade fönster längs tre av fyra sidor och tegeltäckt sadeltak.

Perrongtaket bärs av en limträkonstruktion av typen "system Töreboda". Konstruktionen med ett fåtal stolpar möjliggjorde att man kunde täcka förhållandevis breda plattformar och samtidigt erhålla ökade och övertäckta utrymmen för resenärer. Denna nya typ av perrongtak började uppföras under 1920-talet, de allra första byggdes i Södertälje 1923.

För att öka tillgängligheten försågs två av perrongerna med hiss 2010. Hissarna har placerats i den numera stängda resgodstunneln. Denna åtgärd utfördes även för perrongen närmast stationshuset 2018. För att öka kapaciteten och tillgängligheten genomfördes 2022 rivning och nyuppförande av två hisshus, utvidgning av hisschakt, montering av nya hissdörrar och ny dörruptagning i gångtunneln.



Skyddsområdet är markerat med svart gränslinje.