

RAPPORT

Järnvägsobjekt i Sverige

Med och utan kulturhistoriskt skydd

Sveriges Järnvägsmuseum

Rapportnummer: 2017:189



Dokumenttitel: Järnvägsobjekt i Sverige - med och utan kulturhistoriskt skydd
Skapat av: Rasmus Axelsson
Dokumenttyp: Rapport
DokumentID: 2017:189
ISBN: 978-91-7725-181-1
Version: 1.0

Tryckår: 2017
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Anna Lindgren
Uppdragsansvarig: Johan Bergkvist
Distributör: Trafikverket, Sveriges järnvägsmuseum, Box 407, 801 05 Gävle

Omslagsfotografier: Rasmus Axelsson

Omslagsfotografier visar uppifrån och ned, från vänster till höger: godsmagasinet i Råppe, järnvägsbron över Hårkan mellan Lit och Häggenås, stationshuset i Visby, Iskarboda banvaktstuga, ett bostadshus i Stjärnhov samt dressinbod i Skara.

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Inledning.....	5
Mål.....	5
Avgränsning.....	5
Metod.....	5
Källkritiska aspekter.....	6
Bakgrund.....	7
Husnummer.....	8
Nationella miljömål.....	9
»Kulturvärden längs spåren«.....	9
Kulturfastighetsutredningen.....	9
Kulturarvspolitik 2017.....	10
Lagskydd av kulturhistoriska värden.....	11
Byggnadsminnen.....	11
Särskilt värdefulla objekt.....	12
Riksintressen för kulturmiljövård.....	13
Kulturresevat.....	13
Väglagen och lag om byggande av järnväg.....	14
Andra skydd.....	14
Kort jämförelse av skyddsformerna.....	14
Skyddade objekt.....	15
Geografi.....	16
Typer av objekt.....	19
Saknade objekt.....	21
Urval.....	21
Vad saknas?.....	21
Platser.....	22
Vem gör vad?.....	22
Urvalsstrategi.....	23
Diskussion.....	24
Rekommendationer.....	25
Källor.....	26

Sammanfattning

Rapporten beskriver i generella ordalag tillkomsten av flera av de järnvägsobjekt och -miljöer – allt från hus till broar och plattformstak – som finns och har funnits längs svenska järnvägar. Den spänner över tiden från 1850-talet och fram till idag; från en mycket differentierad, tidig järnväg via en stark, statligt dominerad mellanperiod, till dagens situation med relativt spritt ägande i järnvägsmiljöerna.

I texten beskrivs de olika skydd av kulturmiljöer som används i Sverige, deras egenskaper och vilka lagar som styr dem. Av skyddsformerna byggnadsminne, särskilt värdefulla objekt, riksintresse för kulturmiljövård och kulturresevat, kan byggnadsminnena anses ha de starkaste skydden.

Under arbetet har närmare 700 järnvägsobjekt samt sex järnvägssträckor helt eller delvis identifierats som skyddade för sina kulturvärden. I rapporten ingår inte de särskilt värdefulla objekten enligt Plan- och bygglagen och bara en bråkdel av riksintressena för kulturmiljövård. De flesta objekten ingår i ett riksintresseområde för kulturmiljövård längs en trafikerad järnväg och av landets län är Norrbotten rikast på skyddade järnvägsobjekt. Stationshusen är den vanligaste typen av skyddade objekt. Bland de skyddade objekten saknas generellt sett såväl mindre framträdande objekt såsom bodar och kurar, som objekt från modernare tid såsom omformarstationer och fjärrblockerings-kurar.

Rapporten ger förslag till en urvalsstrategi som baseras på järnvägssträckornas respektive historiska bakgrunder, men som även ska ställas i förhållande till landet som helhet. Den innehåller en diskussion som efterlyser fördjupade och heltäckande studier av landets järnvägsobjekt för att få en mer rättvisande bild av beståndet.

Slutligen ges rekommendationer och förslag till vidare arbete med järnvägens kulturobjekt och kulturfastigheter.

Inledning

Så länge det har funnits järnvägar för allmän trafik, har det funnits behov av järnvägsbyggnader. De användes för resenärer, gods, fordon, och av den egna personalen, men även för att lagra material för underhåll och skötsel av spår, byggnader och fordon. Det har funnits tiotusentals järnvägsbyggnader i Sverige – vid varje station fanns det en gång i tiden minst ett stationshus, ett godsmagasin, ett dass och något uthus, och varje banvaktstuga hade minst ett uthus med dass och ofta en separat jordkällare. Precis som järnvägen i övrigt, har dock byggnader och andra liknande objekt ständigt varit satta under förändring. En hel del av dem finns inte längre, medan andra står kvar och har fått framtiden säkrad genom skydd av sina kulturhistoriska värden.

Mål

Målet med rapporten är att

1. presentera en lista över de objekt som är direkt knutna till landets järnvägar och vars kulturvärden är skyddade
2. beskriva vad de olika skydden innebär, och
3. översiktligt beskriva vad som i dagsläget saknar skydd av kulturhistoriska värden längs järnvägen

Avgränsning

Rapporten avgränsas geografiskt till de järnvägar som finns inom Sveriges gränser, men tar inte hänsyn till järnvägens status, det vill säga om järnvägen är riven eller inte, om den trafikeras reguljärt eller enbart med museitåg. Den omfattar objekt av många skilda slag; allt från hus till broar och plattformstak, som i denna rapport gemensamt kallas för objekt eller järnvägsobjekt. Som regel omfattas bara objekt som är kvar i deras huvudsakligen ursprungliga läge.

Ett järnvägsobjekt kan både vara byggnadsminne och ligga inom ett område av riksintresse. I dessa fall räknas varje objekt bara en gång i listan, enligt principen att det »högsta« skyddet går först, efter den fallande skalan byggnadsminne, riksintresse för kulturmiljövård, kulturresevat och slutligen världsarv.

Metod

För att hitta vilka järnvägsobjekt som är skyddade, har främst digitalt tillgängliga källor använts i kombination med rapportförfattarens egna erfarenheter av järnvägsmiljöers strukturella uppbyggnad. För att lättare kunna särskilja järnvägsbyggnaderna från övriga hus, har bland annat Trafikverkets »Samlingsportalen«, sidorna www.banvakt.se och www.bangardar.se samt Lantmäteriets karttjänster och Google maps använts. Resultatet har jämförts med utdrag ur Trafikverkets byggnadsregister och har sedan registrerats i ett kalkylark tillsammans med noteringar om sådant som huvudsakligt byggnadsmaterial och om det var en statlig eller privat järnväg som troligen uppförde objektet. Med hjälp av en MySQL-databas har sedan listan sorterats och analyserats ytterligare.

Riksantikvarieämbetets landsomfattande datasystem Bebyggelseregistret innehåller uppgifter om alla byggnadsminnen i landet. Genom att söka efter huvudgruppen »kommunikation« och liknande sökbegrepp i detta register, har alla byggnadsminnesförklarade järnvägsmiljöerna sorterats fram.

Riksantikvarieämbetet har även samlat beskrivningarna över de närmare 1 700 kulturmiljöer av riksintresse som finns i landet. Av dessa studerades dels de områden där ordet »järnväg« ingick i riksintressebeskrivningen, men även de riksintresseområden där Trafikverket har angivit att de äger byggnader. Länsstyrelser-

nas gemensamma karttjänst har gjort det möjligt att avgränsa riksintresseområdena geografiskt och avgöra var det kunde finnas järnvägsbyggnader.

Respektive länsstyrelses nätsidor om kulturmiljö samt deras gemensamma karttjänst har utgjort den huvudsakliga källan till uppgifter om landets kulturresevat. Sveriges världsarv fanns tillgängliga via sidan »Världsarv i Sverige« men varje världsarv presenterades ofta mer detaljerat på en särskild nätsida för varje område.

Källkritiska aspekter

Arbetet med rapporten och dess resultat har försvårats av att underlagen för att hitta de värdefulla järnvägsobjekten har varierat i kvalitet. Exempelvis är byggnadsminnena relativt väl avgränsade och definierade i Bebyggelseregistret, medan beskrivningarna av riksintressena sällan innehåller detaljerade uppgifter om vilka järnvägsobjekt som ingår i området eller inte. Moderna digitala kartor och gatuvyer har dock gjort det möjligt att relativt snabbt se de stora dragen i järnvägsmiljöerna som återfinns på äldre bangårdskartorna, men i många fall på bekostnad av detaljerna. I mer komplexa miljöer har främst många mindre byggnader varit svåra att återfinna på dagens kartor.

I Bebyggelseregistret finns risken att de byggnadsminnesförklarade järnvägsobjekten inte har kategoriserats rätt under rubriken »kommunikationsmiljö« och att några järnvägsobjekt med detta skydd därmed inte har gått att hitta. Vidare är antalet riksintresseområden för kulturmiljövård så många i landet att det inte har gått att hitta alla områden som innehåller järnvägsobjekt enbart genom att läsa riksintressebeskrivningarna. Eftersom landets 290 kommuner inte presenterar sina särskilt värdefulla objekt enligt Plan- och bygglagen på ett enhetligt och lättillgängligt sätt, har det inte varit möjligt att hitta de mer lokalhistoriskt värdefulla järnvägsobjekten. Gissningsvis finns det ett betydande antal sådana objekt i landet som i dagsläget tyvärr är mer eller mindre oöverblickbara, men de förekommer i såväl huvudstaden Stockholm som i lilla Dagarn.

Det var svårt att dra nytta av underlaget med Trafikverkets byggnader fullt ut eftersom materialet i många fall var otydligt. Det innehåller exempelvis inga mer exakta geografiska angivelser för objektens lägen och i många fall benämns objekten bara som »personallokal« vilket inte berättar något om dess historiska användningsområde.

Detta sammantaget gör att listan över de värdefulla järnvägsobjekten långtifrån är komplett och att den därmed inte med säkerhet kan ge en fullständig bild av de skyddade järnvägsmiljöerna i landet. Många riksintressebeskrivningar är kortfattade och ospecifika när det gäller värdebeskrivningar, vilket medför svårigheter att identifiera eventuella järnvägsmiljöer och objekt som kan ingå. Det kan finnas järnvägssträckor och lämningar efter järnvägsobjekt registrerade i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister, FMIS, men de har inte tagits med här.

Bakgrund

Drygt tre fjärdedelar av landets järnvägar byggdes av något av de närmare 300 privata järnvägsbolag som funnits i Sverige, och resten tillkom via Statens järnvägar (SJ). Järnvägsbyggnaderna uppfördes som regel efter särskilda typritningar som både kunde variera mellan olika järnvägsbolag, men även inom ett och samma bolag, exempelvis beroende på när de uppfördes, vad de skulle användas till, eller vilken storlek eller status platsen hade eller tänktes få.

Järnvägsnätet i Sverige växte i huvudsak fram under perioden från mitten av 1850-talet och till slutet av 1930-talet. Ju fler järnvägarna blev, desto större blev även antalet järnvägsbyggnader. Detta skapade ett relativt rikt och varierande utbud av hus och miljöer – både sett till utformning och storlek. Tegel kan sägas ha dominerat som byggnadsmaterial i söder och träbyggnaderna var vanligare längre norrut.

I södra delen av Sverige fanns en blandning av både normal- och smalspåriga som statliga och privata järnvägar, medan de statliga, normalspåriga järnvägarna dominerade norra delen av landet. I Skåne låg järnvägarna tätast i landet och de flesta banor var privatägda och normalspåriga. I Småland, Väster- och Östergötland fanns mer sammanhängande nät av privata, smalspåriga järnvägar.

Redan under senare delen av 1800-talet hade flera privata järnvägar förts över till SJ. Från slutet av 1930-talet började man mer systematiskt att försöka förstatliga så många järnvägar som möjligt. SJ fick därmed ta över många byggnader av varierande utseende och material, men det förekom även att SJ vid behov byggde nya hus efter egna ritningar längs de förstatligade banorna.

Med stadigt förbättrad ekonomi i landet höjdes bostadsstandarden successivt, vilket även kom att beröra järnvägsbyggnaderna. Vissa äldre bostadshus ansågs vara för trånga och särskilt när man skulle försöka få plats med hygienutrymmen. SJ tog fram särskilda typritningar för att kunna bygga till redan befintliga hus – såväl de byggnader som de själva uppfört, som de som SJ hade tagit över i samband med förstatligandena.

Detta gjorde att SJ hade landets största samlade byggnadsbestånd vid mitten av 1900-talet – allt från enkla hållplatskurar till stora verkstadskomplex som både inkluderade större och mindre byggnader. Samtidigt växte vägtrafiken sig allt starkare och kom att utgöra ett hot mot många järnvägssträckors framtida existens. När järnvägar lades ned och när de kvarvarande järnvägarna förändrade sina arbetssätt, förlorade många järnvägsbyggnader sin ursprungliga funktion. Mer effektivt banunderhåll minskade exempelvis behovet av fast bosatta banvakter i banvaktstugor, avbemannade och fjärrstyrda stationer krävde inte längre stationshus på alla platser och mindre mängd styckegods gjorde godsmagasin överflödiga. Husen kunde därmed hyras ut eller säljas till privatpersoner eller rivras. Även utbyggnaden av dubbelspår gjorde att byggnader som inte ansågs vara direkt nödvändiga för järnvägsdriften revs.

På 1960-talet började Sveriges arkitekturmuseum inventera kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbyggnader vid SJ. Man tycks ha börjat med stationshusen för att senare även omfatta exempelvis godsmagasin och ut-hus. Gissningsvis utgjorde detta material grunden till att en rad av SJs stationshus förklarades som statliga byggnadsminnen vid mitten av 1980-talet. Arbetet med de kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbyggnaderna tog eventuellt lite för lång tid att genomföra – det finns nämligen minst ett exempel där ett redan rivet stationshus föreslogs att bli byggnadsminne.

Under 1980-talet inleddes avregleringen av den dittills statligt dominerade järnvägen, som i början av 2000-talet övergick i en mer allmänt utbredd bolagisering. Detta ledde till att antalet aktörer och intressenter ökade i järnvägsbranschen, och att SJs kvarvarande byggnadsbestånd i huvudsak kom att fördelas mellan det statliga Jernhusen AB och dåvarande Banverket. På 1990-talet började man skapa resecentrum av såväl gamla som nya stationer, där man inte sällan involverade kommunala intressen.

Under 2000-talets första decennium fick dåvarande Banverket i uppdrag att avveckla hundratals av de järnvägsbyggnader man hade i sin ägo och som inte behövdes för den direkta järnvägsdriften. Objekt som exempelvis inte låg i farlig närhet av spår och högspänningsanläggningar, eller låg på mark som i framtiden be-

dömdes att behövas för järnvägens egen utveckling, skulle kunna säljas. Slutresultatet blev att en övervägande majoritet av husen revs.

Genom åren har en betydande del av järnvägens hus rivits eller sålts, byggnader har moderniserats och byggts om till oigenkännlighet, medan andra hus ursprungliga identitet har tagits tillvara. Från början hade en järnvägsmiljö oftast bara en ägare, men idag kan samma miljö vara uppdelad mellan flera aktörer. Kommunen kan äga stationshuset, godsmagasinet tillhör ett åkeri, plattformarna och plattformstaken förvaltas av staten, en ideell förening har köpt lokstallet, avträdet ägs av ett telekomföretag och bostadshuset tillhör en privatperson medan alla mindre uthus är rivna. De flesta huvudspår med tillhörande anläggningar ägs av staten medan sidospår kan ägas av kommuner eller företag. Vid en trafikerad järnväg kan det alltså finnas en mängd ägare och intressenter, medan miljöer vid sedan länge nedlagda järnvägar kan vara samlade under färre aktörer.

Husnummer

SJ hade ett särskilt system för att beteckna byggnader som tycks ha använts sedan åtminstone sent 1800-tal. Varje typ av byggnad gavs en siffra vilket gjorde att »Hallsberg hus 1« avsåg stationshuset i Hallsberg. Fanns det flera byggnader av samma sort vid en station, la man till en bokstav efter typsiffran. I extrema fall räckte inte ens bokstäverna till och då fick man lägga till siffror efter bokstaven. I Kiruna fanns det så många bostadshus att man både kom att använda beteckningarna »9D« och »9D1«.

Nr Beteckning

1	Stationshus	16	Hotell eller restaurang
2	Godsmagasin	17	Verkstadsanläggning
2B	Omlastningsmagasin	18	Vagnhall
3	Avträde för allmänheten	19	Ångpannehus
4	Vattentorn	20	Gasverk
4A	Friliggande pumphus	21	Gasklocka
4B	Intagningsbrunn	22	Elektricitetsverk
5	Bod för ved, kol eller koks	23	Transformatorshus
6	Lokstall	24	Omkopplingshus
7	Ställverkshus och/eller relähus	25	Utarrenderat område
8	Överliggningshus	26	Fristående plattformshus
9	Bostadshus	27	Personalhus
10	Uthus för bostadshus	28	Omformarestation
11	Källare	29	Lokomotorstall
12	Övriga SJ tillhöriga hus	30	Garage för rälsbussar
13	Uthus för banmästarbostad eller banvaktstuga	31	Garage för landsvägsbussar
14	Expeditions hus	32	Skyddsrum
15	Förrådshus	33	Cykelstall

Listan utgör ett exempel på de byggnadstyper som fanns med i SJs datasystem på 1980-talet. Den visar alltså inte alla historiska byggnadstyper som funnits vid landets järnvägar, men ger ändå en insikt i vad som har förekommit vid såväl statliga som privata järnvägar.

Nationella miljömål

Sedan 1999 har Sverige haft 15 nationella miljökvalitetsmål som numera är 16 stycken. Miljömålen är tänkta att nås inom en generation, vilket ursprungligen definierades som senast år 2020. Miljömålen fastställs av Riksdagen men utgör inte någon egen lagstiftning. Till varje miljömål finns indikatorer som ska göra det möjligt att mäta hur det går att nå det aktuella miljömålet.

Ett av miljömålen är »god bebyggd miljö« och till det hör bland annat tre indikatorer som ska kunna visa hur arbetet med skydd av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Sverige går. Indikatorn som mäter antalet »byggnadsminnen« berör Kulturmiljölagen och förordningen om statliga byggnadsminnen, medan mätningen av »q-märkt« och »rivningsförbud« är förknippade till PBL.

För att miljömålen ska nås, krävs det att alla delar av samhället tar sitt ansvar, från myndigheter till privatpersoner. Trafikverket ingår i det nationella miljömålsrådet och har tagit fram en genomförandeplan för sin verksamhet för perioden 2016-2019. Där anges bland annat att miljömålet »god bebyggd miljö« och generationsmålets formulering »natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart« ska prioriteras. Enligt denna plan är »regional landskapsanalys« en av tio åtgärder som ska lyftas under perioden. Åtgärden tycks ha ett övergripande perspektiv och i planen nämns inte järnvägens egna kulturmiljöer uttryckligen.

»Kulturvärden längs spåren«

År 2008 gav dåvarande Banverket ut rapporten »Kulturvärden längs spåren« som beskriver bakgrunden till verkets stora avveckling av järnvägsbyggnader som den då hittills hade sett ut. Rapporten förklarade metoden för hur man under åren 2006-2007 försökte välja ut vilka byggnader som ansågs ha ett kulturhistoriskt värde eller inte, samt i vilka fall husen måste rivras av säkerhetsskäl. Till metodbeskrivningen finns en »katalog« med bilder på järnvägsbyggnader som berördes av avvecklingsprojektet.

Enligt rapportens förord var förhoppningen att den skulle »bidra till kunskaperna om äldre järnvägsbyggnader«. Den inledande delen ger en viss insikt i projektets bakgrund, men lämnar också många frågetecken efter sig. Vilka var objekten som ingick i projektet från början och hur bedömdes dessa slutligen? Hur förhöll sig dåvarande Banverkets byggnadsbestånd till kunskapen om järnvägens totala byggnadsbestånd, både sett i den lokala i miljön och i landet som helhet? Fokuserade värderings- och urvalsmetoden enbart på att hitta objekt av byggnadsminnesklass för att hitta en jämbördig motståndare i intressekonflikten mellan å ena sidan objektens kulturhistoriska värden och å andra sidan de järnvägar som ofta klassas som riskintressanta, och hur påverkade detta fokus i så fall det slutgiltiga urvalet där även lokalhistoriska perspektiv vore intressanta att ta hänsyn till? Vad innebar begreppet »bevarandevärda« närmare och vad hade det för egentligen effekt på urvalet när termen inte förekommer i lagstiftningen?

Den del av skriften som kallas »katalog« ger om möjligt ett ännu mer otydligt intryck än inledningen. Redovisningen är uppbyggd länsvis och anger först antalet avvecklingsobjekt per län men avslöjar varken konsekvent vilka dessa objekt är, vilka kulturhistoriska värden de hade eller vad som var tänkt att hända med dem. Därefter återges delar av de remissvar som respektive länsstyrelser lämnade under sommaren 2007, som ibland följs av kommentarer från författaren och ibland av något helt annat. Flera länsstyrelser anmärkte på den korta remisstiden och att man inte hade haft tillräcklig kunskap om de objekt som Banverket tänkte avveckla. Några byggnader har fördjupade beskrivningar.

Kulturfastighetsutredningen

Under 2009 presenterade Statens fastighetsverk den så kallade Kulturfastighetsutredningen. Utredningen skulle »lämna förslag till vilka fastigheter, inklusive så kallade bidragsfastigheter, som ur ett kulturhistoriskt perspektiv långsiktigt bör förvaltas inom staten«. De hundratals statliga byggnader och anläggningar som be-

dömdes i projektet, ställdes mot sex övergripande, historiska teman som i utredningen kallades »berättelser«. Dessa berättelser skulle både visa på landets utveckling och utgöra underlag för den kulturhistoriska värderingen av fastigheterna. Året därpå kompletterades utredningen med bland annat Trafikverkets järnvägsobjekt som infogades under berättelsen »Ekonomiskt liv och handelns förutsättningar«.

Kulturarvspolitik 2017

Den 31 maj 2017 antog Riksdagen förslaget till ny kulturarvspolitik. Denna slog fast att varje statlig myndighet ska arbeta för att nå miljömålen inom sitt område och då bland annat fokusera på kulturmiljöfrågor. Beslutet tillät att statliga myndigheter som Trafikverket även fortsättningsvis ska kunna äga så kallade kulturfastigheter och att de bör skyddas som statliga byggnadsminnen.

Förvaltningen av de statliga fastigheterna bör, enligt propositionen Kulturarvspolitik (prop. 2016/17:116), sträva efter långsiktighet, att behålla sammanhang och följa berättelsemodellen med grund i Kulturfastighetsutredningen. Beståndet ska därför visa olika historiska skeenden i landets utveckling och kunna visas upp för allmänheten. Det ska även vara möjligt att komplettera statens fastighetsinnehav med objekt som visar 1900-talets historia.

Lagskydd av kulturhistoriska värden

Riksantikvarieämbetet definierar begreppet »kulturmiljö« på följande sätt:

»Kulturmiljö – avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter.

En kulturmiljö kan preciseras och avgränsas till att omfatta en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större landskapsavsnitt, en bygd eller en region. Det kan röra sig om intensivt utnyttjade stads- eller industriområden såväl som extensivt påverkade skogs- eller fjälllandskap. Kulturmiljön omfattar inte bara landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser som ortnamn eller sägner som är knutna till en plats eller ett område. Kulturmiljön är en del av kulturarvet.«

Kulturmiljöer anses således vara platser eller områden där människan lämnat spår efter sig i form av exempelvis byggnader, åkrar, parker, vägar eller järnvägar. Särskilt värdefulla kulturmiljöer är sådana kulturmiljöer där de mänskliga spåren är extra tydligt avläsbara och därmed berättar något om vår historia.

För att bland annat kunna sortera in och lättare förklara varför något är kulturhistoriskt värdefullt, kan man kategorisera kulturhistoriska värden efter olika metoder. När en byggnad är resultatet av en framstående arkitekts genombrottsverk eller utgör ett tydligt exempel på en viss arkitekturstil, kan huset anses ha höga arkitekturhistoriska värden. En anläggning som har haft stor betydelse för framväxten av en specifik plats kan tillskrivas lokal- eller samhällshistoriska värden. Sådana värden brukar kallas dokumentvärden. Kulturvärdena kan även förknippas med hur en miljö upplevs i form av spår av långt brukande (patina), god arkitektonisk gestaltning eller hur en byggnad blir den huvudsakliga symbolen för den omgivning den befinner sig i. Dessa värdekategorier kan kallas upplevelsevärden.

I Sverige kan kulturhistoriska värden hos allt från enskilda byggnader, tomter, järnvägssträckor och broar, till mer samlade miljöer skyddas enligt lag. De tre lagar som huvudsakligen används är Kulturmiljölagen (SFS 1988:9550) som kan förkortas KML, Miljöbalken (SFS 1998:808) förkortat MB, och Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) som även kallas PBL.

Byggnadsminnen

Byggnader och andra anläggningar som anses ha ett »synnerligen högt kulturhistoriskt värde« eller som ingår i ett område med sådant värde, får förklaras som byggnadsminne enligt kapitel 3 KML. Om en anläggning inte ägs av staten, kan vem som helst föreslå att den ska förklaras som byggnadsminne, och sedan är det länsstyrelsen i respektive län som avgör om anläggningen ska bli byggnadsminne eller inte. Dessa byggnadsminnen kan kallas för »enskilda byggnadsminnen« i denna text.

När något icke statligt objekt blivit förklarat som regionalt byggnadsminne, fastställer Länsstyrelsen skyddsbestämmelser som anger hur objektet ska vårdas och underhållas samt på vilket sätt det kan förändras. Om ägaren vill utföra åtgärder på objektet som strider mot skyddsbestämmelserna, har Länsstyrelsen möjlighet att ge tillstånd till detta. Länsstyrelsen ska även utöva tillsyn över byggnadsminnena och kan i undantagsfall häva hela byggnadsminnesförklaringen.

Reglerna kring de byggnadsminnesförklarade anläggningarna som ägs av staten liknar de för de enskilda byggnadsminnen och framgår av en särskild förordning (SFS 2013:558) om statliga byggnadsminnen. I dessa fall är det Riksantikvarieämbetet som föreslår vilka objekt som ska bli byggnadsminnen och regeringen som i sin tur avgör frågan. Riksantikvarieämbetet anger sedan skyddsbestämmelserna, utövar tillsyn och har möjlighet att tillåta åtgärder i strid mot skyddsbestämmelserna, men det är regeringen som kan upphäva byggnadsminnesförklaringen av ett statligt byggnadsminne. Statliga byggnadsminnen som får en icke-statlig ägare blir automatiskt byggnadsminnen enligt kapitel 3 KML.

För att ett objekt ska bli förklarat som byggnadsminne måste de kulturhistoriska värdena vara mycket höga och därför är detta skydd relativt ovanligt. En byggnadsminnesförklaring är, liksom skydd av fornlämningar och kyrkor enligt Kulturmiljölagen, det starkaste och mest långsiktiga skyddet av en kulturmiljö som finns i Sverige. Skyddet är också mycket exakt eftersom man förhållandevis detaljerat beskriver hur man ska ta hand om den specifika byggnaden. En anläggning blir ytterst sällan byggnadsminne mot ägarens vilja. År 2016 fanns det drygt 2 200 byggnadsminnen i Sverige som inkluderade nästan 10 000 byggnader. Byggnadsminnesförklaringarna är alltså en statlig angelägenhet och de kulturhistoriska värdena hos ett byggnadsminne brukar därför sättas i ett övergripande regionalt och nationellt perspektiv.

En brist är att äldre byggnadsminnesförklaringar sällan innehåller ett skyddsområde eller har tagit med helhetsmiljön i skyddsföreskrifterna. Därför saknar kulturvärden i anslutning till byggnadsminnen, som t.ex. plattformstak och parkanläggningar, ofta formellt skydd.

Särskilt värdefulla objekt

Byggnader, bebyggelseområden och andra anläggningar som kräver bygglov, men även allmänna platser och vissa tomter, kan enligt PBL anses vara särskilt värdefulla ur »historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt«. Enligt kapitel 8 § 13 i PBL får inte dessa särskilt värdefulla objekt förvanskas men de ska underhållas så att »de särskilda värdena bevaras«. Ett särskilt värdefullt objekt anses bli förvanskat om det förlorar sin karaktär, särart eller annan väsentlig egenskap som visar på objektets kulturhistoriska värden. Dessa objekt ska inte heller beviljas rivningslov enligt kapitel 9 § 34 i PBL.

Eftersom PBL saknar exakta angivelser i vilka fall en byggnad eller annat objekt ska räknas som särskilt värdefull i lagens mening, kan skyddet sägas vara generellt och ska alltså inte behöva anges särskilt i officiella dokument för att gälla. Det anses alltså kunna räcka med att en opinion anser att något är särskilt värdefullt för att det faktiskt ska vara så. Däremot brukar det vara lättare att hävda de särskilda kulturhistoriska värdena om de finns beskrivna i exempelvis en översiktsplan eller i ett kulturmiljöprogram.

Skyddet blir dock direkt juridiskt bindande om det anges i en detaljplan eller en områdesbestämmelse. Där kan kommunen fastställa regler kring skyddet av särskilt värdefulla objekt genom att exempelvis ange förbud mot rivning, krav på att arkitektoniska särdrag ska bevaras eller att vissa byggnadsmaterial eller kulörer ska användas. På kartorna som hör till dessa planer används ofta beteckningarna »q« eller »k« för att markera vilka objekt som ska anses vara särskilt värdefulla. I planbeskrivningen kan kommunen förtydliga vad beteckningarna innebär och närmare förklara de önskvärda egenskaperna. Skyddsbestämmelserna kan ändras eller upphävas genom att detaljplanen eller områdesbestämmelsen ändras eller upphävs. Detaljplaner gör det även möjligt att reglera användningen av mark och byggnader så att de exempelvis inte får nyttjas som bostäder.

Förvanskningsskyddet av särskilda värdefulla objekt gäller alltså generellt, men reglerna blir oftast först konkreta när man exempelvis bedömer av bygg- eller rivningslov eller när man fastställer en detaljplan.

Landets kommuner har monopol på att fastställa, ändra och upphäva planer enligt PBL och dess byggnadsnämnd har tillsynsansvaret enligt PBL. Initiativet att exempelvis ta fram en detaljplan kan vara såväl kommunalt som privat. Likaså har allmänheten ofta möjlighet att på demokratisk väg lämna synpunkter under processen fram till en färdig detaljplan.

Kapitel 8 i PBL innehåller även generella bestämmelser som gäller all bebyggelse oavsett om den räknas som särskilt kulturhistoriskt värdefull. Exempelvis ska underhållet av en byggnad »anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt« och alla ändringar eller flyttningar ska »utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden«.

Medan ett byggnadsminne alltid har egna, specifika skyddsbestämmelser, kan skyddet av kulturhistoriska värden enligt PBL variera från att vara helt odefinierat till att vara mycket tydligt. Eftersom de särskilt värdefulla objekten som finns i Sverige sällan är registrerade i Bebyggelseregistret, finns ingen exakt uppgift om deras antal, men enligt Miljömålsportalens beräkningar fanns det år 2010 omkring 67 000 sådana byggnader i landet. Eftersom PBL till största del är en kommunal fråga, är ofta även perspektivet på de kulturhistoriska värdena lokala eller regionala.

Riksintressen för kulturmiljövård

I kapitel 3 § 6 i MB anges att »mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras [...] kulturvärden [...] skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada [...] kulturmiljön«. Detta gäller bland annat landets riksintressen för kulturmiljövården.

Riksintressen kan variera rejält både i storlek och innehåll, men de har det gemensamt att de alla bedömts vara värdefulla för landet som helhet. Till varje riksintresse finns en särskild beskrivande text som fastställs av Riksantikvarieämbetet. Själva riksintressebeskrivningarna är mer eller mindre omfattande och detaljerade, men kan beskriva vad området består av, varför det är värdefullt och ange vad som är dess karaktär. Länsstyrelserna ska bland annat avgränsa områdena geografiskt och bevaka hur riksintressena tas tillvara i kommunernas samhällsplanering. Alla kommuner ska nämligen ha en aktuell översiktsplan där man bland annat ska ange hur riksintressena ska tillgodoses och vad som gäller när flera olika riksintressen kommer i konflikt med varandra.

Eftersom riksintressen ska skyddas mot »påtaglig skada« kan de påverka hur detaljplaner utformas och hur bygg- eller rivningslov bedöms och avgörs. Om ett objekt ligger inom ett riksintresse för kulturmiljövård anses det även vara lättare att hävda de särskilda kulturhistoriska värdena enligt PBL kapitel 8 § 13.

Riksintresseområdena är alltså kulturhistoriskt värdefulla ur ett nationellt perspektiv och geografiskt avgränsade i likhet med ett byggnadsminne. Skillnaden ligger i att definitionen av det värdefulla kan upplevas mer diffust då riksintressebeskrivningen kan variera från bara några få rader för en större miljö, till att bestå av flertalet stycken med text. Riksintressena kan visserligen ta upp enskilda byggnaders värden men är ofta till för att skydda större helheter. I Sverige finns drygt 1 700 riksintresseområden för kulturmiljövård. Riksintressena är en nationell fråga som dock även kommunerna ska hantera lokalt.

Utöver riksintresse för kulturmiljövård, kan områden utses att vara av riksintresse för till exempel friluftsliv, försvaret, kommunikation eller naturvård.

Kulturresevat

Enligt kapitel 7 § 9 i MB är det möjligt för kommuner och länsstyrelser att bilda kulturresevat för att »bevara värdefulla kulturpräglade landskap«.

Till kulturresevatet ska det finnas bestämmelser där man anger inskränkningar som är nödvändiga för att fylla syftet med resevatet men den ska även innehålla skötselplaner för området. Resevatsbestämmelserna kan innebära att en fastighetsägare inom resevatet bland annat får tåla att det byggs vägar, parkeringsplatser och andra allmänna anordningar på dennes mark.

Den som beslutar om resevatet kan ge dispens från resevatsbestämmelserna och kan upphäva hela eller delar av beslutet om det finns »synnerliga skäl« för det.

Kulturresevat är en relativt ny företeelse i Sverige och reglerna baseras i huvudsak på de som gäller för naturresevat. Än så länge finns det bara drygt ett 40-tal kulturresevat i hela landet medan antalet naturresevat är cirka 4 500 till antalet. Kulturresevaten är främst en lokal eller regional fråga.

Väglagen och lag om byggande av järnväg

Både Väglagen (SFS 1971:948) och Lagen om byggande av järnväg (SFS 1995:1649) innehåller likartade formuleringar om kulturmiljöer och -värden. Här anges bland annat att man vid såväl underhåll som nyanläggning ska eftersträva en estetisk utformning och att man ska visa hänsyn till kulturmiljön. Nya vägar och järnvägar ska dras och utformas med hänsyn till stads- och landskapsbilden så att de ger minsta möjliga intrång och olägenhet utefter förutsättningarna.

Andra skydd

Sverige har ratificerat den europeiska landskapskonventionen som syftar till att öka medvetenheten om och stärka skyddet kring landskapets värden. Konventionen är alltså ingen lag men vi har åtagit oss att arbeta in dess innehåll i befintlig lagstiftning.

Sverige har även skrivit under FNs världsarvskonvention som syftar till att bevara och skydda kulturarv som är viktiga för världens hela mänsklighet. I Sverige finns 15 geografiskt avgränsade världsarv, men inte heller denna konvention är en direkt del av någon svensk lag.

Kort jämförelse av skyddsformerna

Byggnadsminnen och riksintressen för kulturmiljövård utgår från nationella perspektiv på kulturmiljöns värden, medan de särskilt värdefulla objekten enligt PBL främst baseras på lokala, kommunala förhållanden.

Kulturresevat och byggnadsminnena har alltid särskilda skyddsbestämmelser, där kulturresevatens skydd anges för miljöer eller större områden, medan byggnadsminnena snarare skyddas på byggnadsnivå men även kan gälla för miljöer. Särskilt värdefulla objekt enligt PBL behöver inte vara dokumenterade för att gälla som skyddade, medan riksintresseområdena är beroende av hur noga deras riksintressebeskrivningar är formulerade.

Objekt som är byggnadsminnen, och särskilt värdefulla objekt enligt PBL som omfattas av väldefinierade skyddsbestämmelser, har de starkaste individuella skydden. Objekt i riksintressen för kulturmiljövård och i kulturresevat omfattas inte nödvändigtvis av individuella skydd av sina kulturhistoriska värden, medan objekten i de utpekade världsarven står helt utan direkt lagskydd i dagens läge.

Skyddade objekt

Av de 693 skyddade järnvägsobjekt som har identifierats i denna rapport, är de flesta en del av något sammanhängande, skyddat område såsom ett riksintresseområde, ett världsarv eller ett kulturreseervat, snarare än att vara specifikt skyddade i form av exempelvis ett byggnadsminne. Bland de skyddade objekten finns även sex upphävda byggnadsminnen samt ett dussin objekt som Riksantikvarieämbetet har föreslagit att Regeringen ska förklara som statliga byggnadsminnen men där beslut ännu inte kommer hinna fattas under 2017.

Antalet objekt inom riksintressena för kulturmiljövård är fler än de övriga skyddsformerna tillsammans och de enskilda byggnadsminnena är nästan tre gånger fler än de statliga. Eftersom alla järnvägsobjekt i landets övriga riksintresseområden för kulturmiljövård inte är identifierade, finns ingen exakt siffra på det totala antalet skyddade järnvägsmiljöer.

Skydd	Antal	Typ av järnväg			Trolig byggherre			Trv
		Trafikerad	Museibana	Riven	SJ	EJ	Övr	
Del av riksintresse för kulturmiljövård (RIK)	407 (58.73%)	300 (64.24%)	54 (43.2%)	47 (49.47%)	207	198	2	43
Byggnadsminne (BM)	176 (25.4%)	91 (19.49%)	71 (56.8%)	14 (14.74%)	64	105	7	0
Statligt byggnadsminne (SBM)	55 (7.94%)	55 (11.78%)	0 (0%)	0 (0%)	53	2	0	55
Del av världsarv (VA)	31 (4.47%)	4 (0.86%)	0 (0%)	27 (28.42%)	1	30	0	0
Blivande statligt byggnadsminne? (SBM?)	12 (1.73%)	12 (2.57%)	0 (0%)	0 (0%)	6	6	0	12
Del av kulturreseervat (KR)	6 (0.87%)	0 (0%)	0 (0%)	6 (6.32%)	2	4	0	0
Hävt byggnadsminne (HBM)	6 (0.87%)	5 (1.07%)	0 (0%)	1 (1.05%)	4	2	0	0
Totalt antal	693	467	125	95	337	347	9	109

Tabellen visar hur många skyddade järnvägsobjekt som finns i varje skyddskategori, om de ligger vid en befintlig järnväg eller inte, om objekten tillkom under en byggherre som var en statlig (SJ) eller enskild järnväg (EJ) eller genom någon annans försorg, samt hur många av objekten inom varje kategori som ägs av Trafikverket (Trv).

Att järnvägsobjekten numerär är stor i de sammanhängande områdena behöver å andra sidan inte betyda att just de utgör en viktig kvalitativ del av den skyddade totalen järnvägsobjekt. De byggnadsminnesförklarade järnvägsobjekten skyddas ju främst för sina individuella kulturhistoriska värden och har ett mycket specifikt skydd, medan objekt som exempelvis ingår i ett riksintresseområde likaväl skulle kunna ha råkat hamna inom dess gränser mer av en tillfällighet och inte alls vara kulturhistoriskt värdefulla var för sig.

De flesta skyddade objekten ligger vid trafikerade järnvägar, vilket är särskilt tydligt för de statliga byggnadsminnen som uteslutande finns vid sådana banor. Objekten är totalt sett relativt jämt fördelade mellan de som tillkom under enskilda respektive statliga järnvägar. För de statliga byggnadsminnena dominerar dock statliga miljöer totalt, medan objekten inom världsarvens gränser tvärtom oftast tillkom genom en privat järnvägs försorg.

I Sverige finns fyra museibanor där både själva infrastrukturen och vissa byggnader har förklarats vara byggnadsminnen: sträckorna Nora-Ervalla och Jenny-Hultsfred-Virserum samt delar av Anten-Gräfsnäs och Gotlands Hesselby järnväg. Banvallen och anläggningarna efter delar av Södra Ölands järnväg ingår i världsarvet »Södra Öland«.

Län	Antal	BM	SBM	SBM?	HBM	RIK	KR	VA	Trv
Norrbottn	158 (22.8%)	2 (1.14%)	33 (60%)	2 (16.67%)	1 (16.67%)	120 (29.56%)	0	0	45 (41.28%)
Västra Götaland	79 (11.4%)	28 (15.91%)	0	4 (33.33%)	0	47 (11.58%)	0	0	12 (11.01%)
Kalmar	64 (9.24%)	28 (15.91%)	0	0	0	9 (2.22%)	0	27 (84.38%)	0
Örebro	56 (8.08%)	31 (17.61%)	0	0	0	19 (4.68%)	6	0	2 (1.83%)
Skåne	48 (6.93%)	8 (4.55%)	7 (12.73%)	0	4 (66.67%)	29 (7.14%)	0	0	7 (6.42%)
Stockholm	38 (5.48%)	9 (5.11%)	2 (3.64%)	0	1 (16.67%)	26 (6.4%)	0	0	8 (7.34%)
Gävleborg	36 (5.19%)	7 (3.98%)	1 (1.82%)	0	0	28 (6.9%)	0	0	2 (1.83%)
Östergötland	35 (5.05%)	8 (4.55%)	0	0	0	27 (6.65%)	0	0	2 (1.83%)
Södermanland	31 (4.47%)	3 (1.7%)	1 (1.82%)	0	0	27 (6.65%)	0	0	2 (1.83%)
Jämtland	27 (3.9%)	11 (6.25%)	1 (1.82%)	0	0	15 (3.69%)	0	0	3 (2.75%)
Dalarna	27 (3.9%)	5 (2.84%)	3 (5.45%)	3 (25%)	0	11 (2.71%)	0	5 (15.63%)	7 (6.42%)
Västerbotten	25 (3.61%)	3 (1.7%)	4 (7.27%)	0	0	18 (4.43%)	0	0	11 (10.09%)
Gotland	18 (2.6%)	18 (10.23%)	0	0	0	0	0	0	0
Västernorrland	13 (1.88%)	7 (3.98%)	2 (3.64%)	0	0	4 (0.99%)	0	0	2 (1.83%)
Halland	11 (1.59%)	0	0	3 (25%)	0	8 (1.97%)	0	0	4 (3.67%)
Kronoberg	9 (1.3%)	1 (0.57%)	0	0	0	8 (1.97%)	0	0	0
Jönköping	6 (0.87%)	1 (0.57%)	0	0	0	5 (1.23%)	0	0	0
Västmanland	5 (0.72%)	2 (1.14%)	0	0	0	3 (0.74%)	0	0	1 (0.92%)
Uppsala	4 (0.58%)	1 (0.57%)	1 (1.82%)	0	0	2 (0.49%)	0	0	1 (0.92%)
Värmland	2 (0.29%)	2 (1.14%)	0	0	0	0	0	0	0
Blekinge	1 (0.14%)	1 (0.57%)	0	0	0	0	0	0	0

Tabellen visar de skyddade objekten sorterade efter län och hur många skyddade järnvägsobjekt som finns i varje skyddskategori samt hur många som ägs av Trafikverket. BM betyder enskilt byggnadsminne, SBM är statliga byggnadsminnen, SBM? är objekt som föreslagits bli statliga byggnadsminnen, HBM står för hävda byggnadsminnen, RIK markerar riksintressen för kulturmiljövården och VA är världsarv.

Bland landets riksintresseområden för kulturmiljövård är det bara tre järnvägssträckor som ingår som en framträdande del av riksintressebeskrivningarna: Malmbanans norra del Abisko-Riksgränsen samt museibarnorna Anten-Gräfsnäs järnväg (denna gång hela sträckan) och Jädraås-Tallås järnväg.

Geografi

Järnvägar har ofta dragits oberoende av lokala och regionala geografiska administrativa gränser och därför kan indelningen av järnvägsobjekten efter län kännas irrelevant utom möjligen när det gäller Gotland. Där- emot är länsstyrelserna i respektive län en viktig aktör när det gäller urvalet av vilka objekt som har skyddats som enskilda byggnadsminnen, varför länsindelningen i vissa fall ändå kan anses vara intressant.

Län	Antal	Trolig byggherre			Material						Trv
		SJ	EJ	Övriga	Trä	Tegel/Puts	Betong	Sten	Metall	?	
Norrbottnen	158 (22.8%)	154 (22.22%)	3 (0.43%)	1 (0.14%)	109	16	2	1	4	26	45 (41.28%)
Västra Götaland	79 (11.4%)	23 (3.32%)	54 (7.79%)	2 (0.29%)	37	25	1	3	5	8	12 (11.01%)
Kalmar	64 (9.24%)	3 (0.43%)	61 (8.8%)	0	46	11	0	4	0	3	0
Örebro	56 (8.08%)	10 (1.44%)	44 (6.35%)	2 (0.29%)	23	22	4	4	3	0	2 (1.83%)
Skåne	48 (6.93%)	13 (1.88%)	35 (5.05%)	0	8	32	0	1	0	7	7 (6.42%)
Stockholm	38 (5.48%)	15 (2.16%)	22 (3.17%)	1 (0.14%)	19	11	1	0	1	6	8 (7.34%)
Gävleborg	36 (5.19%)	9 (1.3%)	26 (3.75%)	1 (0.14%)	21	8	0	4	3	0	2 (1.83%)
Östergötland	35 (5.05%)	6 (0.87%)	29 (4.18%)	0	19	5	3	1	3	4	2 (1.83%)
Södermanland	31 (4.47%)	13 (1.88%)	18 (2.6%)	0	12	17	0	0	0	2	2 (1.83%)
Jämtland	27 (3.9%)	27 (3.9%)	0	0	17	4	1	1	0	4	3 (2.75%)
Dalarna	27 (3.9%)	11 (1.59%)	16 (2.31%)	0	15	9	0	1	1	1	7 (6.42%)
Västerbotten	25 (3.61%)	24 (3.46%)	0	1 (0.14%)	18	2	0	0	1	4	11 (10.09%)
Gotland	18 (2.6%)	0	18 (2.6%)	0	15	0	0	2	1	0	0
Västernorrland	13 (1.88%)	12 (1.73%)	0	1 (0.14%)	7	5	0	0	0	1	2 (1.83%)
Halland	11 (1.59%)	3 (0.43%)	8 (1.15%)	0	1	6	0	0	0	4	4 (3.67%)
Kronoberg	9 (1.3%)	4 (0.58%)	5 (0.72%)	0	3	4	0	0	2	0	0
Jönköping	6 (0.87%)	2 (0.29%)	4 (0.58%)	0	2	3	0	0	0	1	0
Västmanland	5 (0.72%)	3 (0.43%)	2 (0.29%)	0	1	3	0	0	1	0	1 (0.92%)
Uppsala	4 (0.58%)	3 (0.43%)	1 (0.14%)	0	0	4	0	0	0	0	1 (0.92%)
Värmland	2 (0.29%)	2 (0.29%)	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Blekinge	1 (0.14%)	0	1 (0.14%)	0	0	1	0	0	0	0	0

Tabellen visar de skyddade objekten sorterade efter län, vem som troligen uppförde dem samt vilket byggnadsmaterial som dominerar fasaderna samt hur många som ägs av Trafikverket.

Trots att avstånden mellan järnvägssträckorna är relativt stora i Norrbottens län, finns här överlägset flest antal skyddade järnvägsobjekt i landet. Den absoluta majoriteten är koncentrerade till sträckan Kiruna-Riksgränsen som utgör den nordligaste delen av Malmbanan. Denna sträcka är delvis riksintresse för kulturmiljövård och där finns det även flera byggnadsminnesförklarade järnvägsmiljöer. Norrbottens position befästs i mycket av att stora delar av Kiruna är riksintresse och att det där finns en för landet sällsynt stor samling järnvägsbyggnader.

Norrbottens läns tätposition beror troligen på en till synes medveten satsning på den för länet och landet så viktiga Malmbanan där bland annat riksintressebeskrivningarna tydligt nämner järnvägens betydelse. Till detta bidrar även med stor sannolikhet att det längs denna bana fanns förhållandevis många bostadshus för järnvägspersonal, som kunde vara fallet i trakter där det inte alltid fanns så många andra bostäder att tillgå.

I Västra Götaland, Kalmar och Örebro län finns skyddade museibanor som utgör egna byggnadsminnen och som bidrar till att dessa län hamnar högt på listan. Örebro län har landets enda kulturresevat där det med säkerhet funnits järnvägsbyggnader, och i detta resevat finns en stationsmiljö. Skånes femteplats kan bero på att länets järnvägsnät har varit vitt omfattande och att utbudet av järnvägsobjekt generellt sett måste ha varit stort.

Objekt	Antal	BM	SBM	SBM?	HBM	RIK	KR	VA	Trv
Stationshus	169 (24.39%)	69 (39.2%)	7 (12.73%)	3 (25%)	6 (100%)	72 (17.73%)	1 (16.67%)	11 (34.38%)	11 (6.51%)
Uthus	94 (13.56%)	14 (7.95%)	7 (12.73%)	4 (33.33%)	0	63 (15.52%)	1 (16.67%)	5 (15.63%)	14 (14.89%)
Bostadshus	62 (8.95%)	1 (0.57%)	2 (3.64%)	0	0	59 (14.53%)	0	0	2 (3.23%)
Godsmagasin	47 (6.78%)	13 (7.39%)	1 (1.82%)	1 (8.33%)	0	29 (7.14%)	0	3 (9.38%)	2 (4.26%)
Banvaktstuga	42 (6.06%)	4 (2.27%)	4 (7.27%)	1 (8.33%)	0	32 (7.88%)	0	1 (3.13%)	7 (16.67%)
Lokstall	32 (4.62%)	9 (5.11%)	1 (1.82%)	0	0	19 (4.68%)	0	3 (9.38%)	3 (9.38%)
Avträde/dass	18 (2.6%)	10 (5.68%)	1 (1.82%)	0	0	7 (1.72%)	0	0	2 (11.11%)
Uthus?	14 (2.02%)	2 (1.14%)	0	0	0	8 (1.97%)	0	4 (12.5%)	0
Järnvägsbro	12 (1.73%)	2 (1.14%)	3 (5.45%)	0	0	5 (1.23%)	2 (33.33%)	0	5 (41.67%)
Jordkällare	12 (1.73%)	8 (4.55%)	0	2 (16.67%)	0	1 (0.25%)	1 (16.67%)	0	2 (16.67%)
Dressinbod	10 (1.44%)	4 (2.27%)	1 (1.82%)	0	0	5 (1.23%)	0	0	4 (40%)
Förråd	10 (1.44%)	3 (1.7%)	0	0	0	7 (1.72%)	0	0	2 (20%)
Tvättstuga	9 (1.3%)	5 (2.84%)	0	0	0	3 (0.74%)	1 (16.67%)	0	2 (22.22%)
Hållplatsbyggnad	8 (1.15%)	1 (0.57%)	0	0	0	6 (1.48%)	0	1 (3.13%)	0
Plattformstak	8 (1.15%)	0	8 (14.55%)	0	0	0	0	0	8 (100%)
Ställverkshus	8 (1.15%)	1 (0.57%)	2 (3.64%)	0	0	5 (1.23%)	0	0	4 (50%)
Stationshus/ banvaktstuga	7 (1.01%)	2 (1.14%)	0	0	0	4 (0.99%)	0	1 (3.13%)	0
Vagnhall	7 (1.01%)	2 (1.14%)	0	0	0	5 (1.23%)	0	0	0
Kontor	6 (0.87%)	2 (1.14%)	0	0	0	4 (0.99%)	0	0	1 (16.67%)
Okänd byggnad	6 (0.87%)	2 (1.14%)	0	0	0	4 (0.99%)	0	0	1 (16.67%)
Vattentorn	6 (0.87%)	1 (0.57%)	2 (3.64%)	0	0	3 (0.74%)	0	0	2 (33.33%)
Transformator- station	5 (0.72%)	0	4 (7.27%)	0	0	1 (0.25%)	0	0	4 (80%)
Verkstad	5 (0.72%)	1 (0.57%)	0	0	0	4 (0.99%)	0	0	0
Banmästarbostad	4 (0.58%)	0	0	0	0	4 (0.99%)	0	0	0
Järnvägshotell	4 (0.58%)	2 (1.14%)	0	0	0	2 (0.49%)	0	0	0

Tabellen visar de typer av skyddade objekt där det finns fler än tre av varje sort, deras fördelning mellan skyddstyperna samt hur många som ägs av Trafikverket. BM betyder regionalt byggnadsminne, SBM är statliga byggnadsminnen, SBM? är objekt som föreslagits bli statliga byggnadsminnen, HBM står för hävda byggnadsminnen, RIK markerar riksintressen för kulturmiljövården och VA är världsarv.

I Norrbottens län finns inte bara landets största andel statliga byggnadsminnen, här finns även flest skyddade järnvägsobjekt som troligen uppförts av statliga järnvägar. Två tredjedelar av alla skyddade objekt som tillkommit vid statliga järnvägar finns i de län som anses ingå i begreppet Norrland, medan bara drygt 15 procent av de enskilda järnvägarnas skyddade objekt finns i samma område.

Objekt	Antal	Trolig byggherre			Material						Trv
		SJ	EJ	Övr	Trä	Tegel/Puts	Betong	Sten	Metall	?	
Stationshus	169 (24.39%)	66 (39.05%)	103 (60.95%)	0	72	96	0	1	0	0	11 (6.51%)
Uthus	94 (13.56%)	49 (52.13%)	45 (47.87%)	0	71	5	0	0	0	18	14 (14.89%)
Bostadshus	62 (8.95%)	58 (93.55%)	4 (6.45%)	0	52	3	0	0	0	7	2 (3.23%)
Godsmagasin	47 (6.78%)	13 (27.66%)	34 (72.34%)	0	41	4	0	0	0	2	2 (4.26%)
Banvaktstuga	42 (6.06%)	26 (61.9%)	16 (38.1%)	0	31	8	0	0	0	3	7 (16.67%)
Lokstall	32 (4.62%)	12 (37.5%)	17 (53.13%)	3 (9.38%)	1	24	1	3	1	2	3 (9.38%)
Avträde/dass	18 (2.6%)	9 (50%)	9 (50%)	0	12	6	0	0	0	0	2 (11.11%)
Uthus?	14 (2.02%)	0	14 (100%)	0	5	1	0	0	0	8	0
Järnvägsbro	12 (1.73%)	8 (66.67%)	3 (25%)	1 (8.33%)	0	0	0	0	12	0	5 (41.67%)
Jordkällare	12 (1.73%)	1 (8.33%)	11 (91.67%)	0	0	0	1	11	0	0	2 (16.67%)
Dressinbod	10 (1.44%)	4 (40%)	6 (60%)	0	9	0	0	0	0	1	4 (40%)
Förråd	10 (1.44%)	7 (70%)	3 (30%)	0	7	0	0	0	0	3	2 (20%)
Tvättstuga	9 (1.3%)	2 (22.22%)	7 (77.78%)	0	7	0	0	0	0	2	2 (22.22%)
Hållplatsbyggnad	8 (1.15%)	3 (37.5%)	5 (62.5%)	0	7	0	0	0	0	1	0
Plattformstak	8 (1.15%)	8 (100%)	0	0	8	0	0	0	0	0	8 (100%)
Ställverkshus	8 (1.15%)	7 (87.5%)	1 (12.5%)	0	3	3	2	0	0	0	4 (50%)
Stationshus/ banvaktstuga	7 (1.01%)	0	7 (100%)	0	4	1	0	0	0	2	0
Vagnhall	7 (1.01%)	0	7 (100%)	0	2	0	0	0	4	1	0
Kontor	6 (0.87%)	2 (33.33%)	4 (66.67%)	0	1	5	0	0	0	0	1 (16.67%)
Okänd byggnad	6 (0.87%)	3 (50%)	3 (50%)	0	2	2	0	0	0	2	1 (16.67%)
Vattentorn	6 (0.87%)	2 (33.33%)	4 (66.67%)	0	0	5	0	1	0	0	2 (33.33%)
Transformator- station	5 (0.72%)	5 (100%)	0	0	0	5	0	0	0	0	4 (80%)
Verkstad	5 (0.72%)	3 (60%)	2 (40%)	0	2	2	0	0	1	0	0
Banmästarbostad	4 (0.58%)	1 (25%)	3 (75%)	0	3	1	0	0	0	0	0
Järnvägshotell	4 (0.58%)	0	0	4 (100%)	3	1	0	0	0	0	0

Tabellen visar de typer av skyddade objekt där det finns fler än tre av varje sort, vem som troligen uppförde dem, vilket byggnadsmaterial som dominerar fasaderna samt hur många som ägs av Trafikverket.

Typer av objekt

Stationshusen är den klart vanligaste sortens skyddade objekt, följt av uthus, bostadshus, godsmagasin, banvaktstugor och lokstall. De fem vanligaste objekten skulle kunna kallas för »mängdbyggnader« eftersom de förekom på otaliga platser i landet. Lokstallens antal avviker något från de övriga i toppen av listan – lokstallen var nämligen inte lika vanliga i landet som de andra »mängdbyggnaderna«, men de är ändå förhållandevis väl representerade bland de skyddade objekten.

Stationshusen är vanligast bland de flesta skyddsformerna och de regionalt byggnadsminnesförklarade stationshusen dominerar extra tydligt sin skyddstyp. Situationen för objekten i riksintresseområdena är mer jämn om man ser på de typer av objekt som brukar ingå i en vanlig stationsmiljö.

Kanske tyder stationshusens övervikt bland de skyddade objekten på att deras roll som symbolbyggnad för både järnvägsmiljön och orten där de ligger, som järnvägens »ansikte utåt« och allmänna mötesplats har varit lätt att identifiera? De kan även ha skyddats då de kan visa på större arkitektonisk variation och mer framträdande gestaltning än exempelvis enklare uthus och bodar. Samtidigt ger satsningen på stationshusen en snedvriden bild av järnvägsmiljöerna eftersom det under lång tid krävdes mer än ett stationshus för att järnvägen skulle fungera.

En förklaring är också tidigare antikvariska värderingar och vilka objekt som ansetts vara mest värdefulla att bevara för framtiden. Vilka värden och vilka berättelser lyfts fram i de skyddade miljöerna? Som det ser ut nu berättar de skyddade järnvägsmiljöerna mer om arkitektur än om människorna som använde och arbetade vid järnvägen.

Saknade objekt

De föregående tabellerna visar att de järnvägsobjekt som enligt den här rapporten är skyddade för sina kulturhistoriska värden, inte representerar hela det historiska beståndet och dess fördelning mellan olika typer av objekt. Andelen stationshus utgör exempelvis nästan en fjärdedel av totalen trots att andelen uthus, bodar och andra mindre byggnader egentligen skulle vara minst lika stor om målet vore att urvalet skulle ha gjorts för att återge hur det en gång verkligen såg ut.

Just dessa tabeller visar bara de vanligaste typerna av de skyddade järnvägsobjekten, men utöver dem finns det ytterligare ett sextiotal andra typer där antalet objekt inom varje grupp är färre än fyra. Till de mer ovanliga, skyddade typerna hör objekt som sällan varken har publik karaktär eller på annat sätt brukar kunna dra till sig allmänhetens normala uppmärksamhet. I tabellerna saknas dessutom generellt sett större, samlade anläggningar.

De skyddade objekten tycks oftast omfatta de miljöer som tillkom före tiden för andra världskriget, vilket är särskilt tydligt om man betraktar byggnadsminnena. Detta hänger troligen ihop med att en stor andel av järnvägsobjekten tillkom just före denna tid.

Urval

För att listan över skyddade järnvägsobjekt ska bli rättvisande måste man bestämma sig för vad man vill att objekten ska representera och vilken historia de ska kunna berätta. Hur vill man kunna spegla järnvägens hela historia och dess miljöers mångfald genom att bevara och skydda värdefulla objekt för framtiden? Flera aspekter och perspektiv är möjliga.

Man kan exempelvis utgå från kvantitet och försöka värna sträckor där mängden karaktärsfulla objekt är stor eller där andelen kvarvarande objekt är stor. På så vis kan man ge en bild av järnvägens omfattande historiska bestånd på ett pedagogiskt sätt.

Alternativt skulle man istället tänka kvalitativt och försöka visa så vitt skilda och välbevarade miljöer som möjligt. Där kan faktorer som varierande typer av miljöer, dess ursprung (statliga eller privata järnvägar), tidsepoker och skeenden, form- och arkitekturstilar, huvudsakliga byggnadsmaterial vara viktiga.

Gemensamt för dessa perspektiv är att det kräver mycket god kännedom om järnvägens miljöer ur ett nationellt perspektiv och att man vågar se bortom läns- och kommungränser. Samtidigt kan det vara intressant att arbeta för en jämnare geografisk fördelning av de skyddade objekten. Järnvägar har ju funnits över hela landet och rimligtvis borde det även finnas kulturhistoriskt värdefulla järnvägsobjekt mer eller mindre överallt i Sverige.

Vad saknas?

Om man vill att de skyddade järnvägsobjekten ska sträva efter att representera det historiska beståndet, måste man försöka skydda fler objekt som har anknytning till den för järnvägen så omvälvande tiden efter andra världskriget. Det skulle kunna handla om att skydda modernare tekniska anläggningar med anknytning till eldriften (exempelvis omformarstationer, högspänningsställverk och ledningscentraler), fjärrstyrning av tågtrafiken (tågledningscentraler, fjärrblockerings-kurar och liknande), objekt vid rangerbangårdar och containerterminaler, beredskapsförråd och skyddsrum, men även samlade komplex för arbeten på infrastruktur eller fordon (rälsverkstäder eller större lokverkstäder) samt senare tiders resecentrum.

Eftersom stationshusen dominerar listan, kan det vara värt att sträva efter att skapa tydligare helheter i miljöerna. Därför behöver även sådana objekt som allmänheten inte naturligtvis har haft kontakt med, men som utgjorde en naturlig men något anonym del av järnvägs miljön, prioriteras. Därför är det önskvärt att inkludera de kompletterande objekten som skapade helheterna: godsmagasin, redskaps- och manskapsbodarna,

större och mindre fristående skåp för material, förrådsbyggnader, våg- och rastkurar, m.m. Flera av dessa bör ha hamnat under husnummer 12 som samlade de övriga husen.

Om man utgår från tabellen över redovisade husnummer på sidan 8 saknas följande typer av objekt helt bland de objekt som enligt denna rapport är skyddade för sina kulturhistoriska värden.

Nr Beteckning

2B	Omlastningsmagasin
4B	Intagningsbrunn
5	Bod för ved, kol eller koks
17	Verkstadsanläggning
18	Vagnhall
19	Ångpannehus
20	Gasverk
21	Gasklocka
22	Elektricitetsverk
23	Transformatorhus
24	Omkopplingshus
28	Omformarestation
31	Garage för landsvägsbussar
32	Skyddsrum
33	Cykelställ

Platser

Rälsverkstaden i Sannahed, Hagalunds lokstation/depå och resecentrat Södertälje syd med den tillhörande Igelstabron, är exempel på platser som skulle kunna utredas för att hitta framtida skyddsvärda miljöer. Dessa tre miljöer används och utvecklas i viss mån kontinuerligt.

I sammanställningarna som hör till denna rapport finns flera exempel på platser där antalet skyddade objekt är stora. Kiruna ligger absolut i topp, följt av Abisko och Storuman samt museibanornas Nora och Jädraås. Det finns naturligt nog även platser där antalet objekt inte behöver vara så stort för att platsen sammantaget ska utgöra en helhet. Det kan finnas järnvägsmiljöer i Trafikverkets avvecklingsobjekt som utgör värdefulla delar i järnvägens kulturvärden. Detta behöver utredas.

Vem gör vad?

Jernhusen och Trafikverket är två av de större samlade ägarna av järnvägsobjekt och -mark i Sverige. De sitter med viktiga delar av järnvägens historia, samtidigt som de äger operativ infrastruktur som såväl kan vara en förutsättning för att bevara de historiska inslagen som att hota dess framtida existens. Vid sidan av dessa aktörer, ägs många spår, byggnader och andra anläggningar vid både trafikerade och icke trafikerade järnvägar av kommuner, företag, föreningar och privatpersoner.

Riksantikvarieämbetet, länsstyrelserna och kommunerna har övergripande ansvar för kulturmiljön på nationell, regional respektive lokal nivå. De har med bland annat ekonomiska och juridiska styrmedel möjligheter att försöka kontrollera hur kulturhistoriskt värdefulla järnvägsobjekt skyddas och tas tillvara i landet. Utöver dem åligger det alla och envar att »skydda och vårda kulturmiljön« enligt KMLs kapitel 1 § 1.

Urvalsstrategi

Detta avsnitt har sin grund i den strategi som fanns med i rapportförfattarens examensarbete »En bild av Sveriges banvaktstugor« vid dåvarande Högskolan på Gotland. Eftersom synsättet i grunden är det samma för de flesta sorters järnvägsobjekt, bör tankarna även kunna tillämpas på många andra järnvägsbyggnader eller -objekt. Strategin kan verka enkel men för att den ska kunna ge verklig mening, krävs ett rätt omfattande bakgrundsarbete och god erfarenhet av järnvägsmiljöer, där det krävs att man inte stannar vid administrativa, geografiska gränser eller begränsar urvalet till trafikerade, statliga järnvägar.

Eftersom en stor del av järnvägsobjekten uppfördes efter typritningar, är det viktigt att sätta det aktuella objektet i rätt sammanhang för att förstå det kulturhistoriska värdet bättre. En bra början är att undersöka vilka järnvägsbolag som genom åren har ägt och drivit banan där objektet ligger. En sträcka kunde ju byggas av ett privat järnvägsbolag för att senare exempelvis komma att ingå i en gemensam förvaltning där flera privata banor ingick. Denna förvaltning kunde förstatligas och hamna under SJ, och till slut bli en del av ett av Trafikverkets stråk. Det som idag kan ses som en sammanhängande sträcka, kan historiskt sett nämligen ha varit resultatet av flera skilda järnvägar med egna typritningar och bestämmelser kring byggande.

Mot den historiska bakgrunden kan man dela upp sträckan mellan olika järnvägsbolag men även avgöra under vilka epoker som olika delar av banan har byggts. Därefter undersöker och jämför man platserna längs den avgränsade sträckan för att försöka se vilka järnvägsobjekt och -miljöer som finns kvar idag och vilka som har funnits, samt vilka epoker objekten kan härröra sig från. Om dragen och uttrycken hos vissa objekt återkommer på flera platser, kan man anta att dessa är någorlunda samtida medan andra inte är det. De avvikande objekten kan vara resultatet av en järnvägsbolagets egna modernisering eller expansion, eller att ett annat ägande järnvägsbolag tillfört inslag efter sina ritningar. Som exempel hände det att SJ byggde nya bostadshus vid platser längs förstatligade privata järnvägar. Många objekt är i dagsläget dessutom att hänföras till kategorin »före detta järnvägsobjekt« och därför är det intressant att även kunna försöka avgöra vilka delar av objekten som härrör sig från tiden då de faktiskt var i järnvägens tjänst och inte.

Utifrån den vunna kunskapen kan man ställa den enskilda platsen eller objektet mot beståndet längs hela sträckan. Vilka objekt finns just här och hur är deras karaktärsdrag? Är några typer vanligare än andra och var finns mer samlade miljöer? Är kopplingen till järnvägen, eller till resterna av järnvägen, visuellt tydlig som det ursprungligen i de flesta fall troligen var tänkt? Järnvägsobjekt som flyttas eller skärmas av från järnvägen förlorar mycket av sitt sammanhang och därmed vikten hos deras kulturhistoriska värden.

För att kunna avgöra vilka järnvägsobjekt, -miljöer eller -sträckor som är intressanta att skydda ur ett nationellt perspektiv, vore det värdefullt att få kännedom om hur de enskilda objekten, miljöerna eller sträckorna står sig i förhållande till andra platser i landet. Hur många stora, privatbyggda rundstall i trä eller statliga, tidiga banvaktstugor av tegel finns det exempelvis kvar idag? Var hittar man samlade stations- eller verkstads-miljöer av skilda slag i landet? I dagsläget saknas dessvärre någon sådan enhetlig källa att utgå ifrån.

I en strategi behöver också syftet med bevarande att belysas. Vems och vilkas historia vill vi lyfta fram och bevara? Är det järnvägsteknisk historia, resenärernas historia, de anställdas vardag eller andra aspekter och perspektiv på historia?

Diskussion

Denna rapport ger bara en ögonblicksbild av situationen för delar av de skyddade järnvägsobjekten i Sverige. Eftersom underlaget inte inkluderar alla skyddade objekt som kan tänkas finnas, blir det grundläggande materialet inte rättvisande för totalen. Rapportens resultat kan därför bara ses som en föraning om hur det kan vara i verkligheten.

För att få helt sanningsenliga svar, krävs en fördjupad studie som även inkluderar undersökningar av alla objekt som omfattas av riksintresseområden eller skydd enligt PBL. För att få vidare perspektiv och bättre kunna se värdet hos de enskilda järnvägsobjekten, vore det mycket värdefullt med en nationell kartläggning, som kvantitativt och kvalitativt undersöker det historiska beståndet av järnvägsobjekt och vad som finns kvar av det idag. Det bör finnas många fler kulturhistoriskt värdefulla järnvägsobjekt och -miljöer i landet än de som har kommit fram här.

Framtida undersökningar skulle kunna försöka ge svar på några av följande frågor som rör rapportens ämne. Ger de järnvägsobjekt som idag är skyddade för sina kulturhistoriska värden en rättvisande bild av järnvägens historia? Vad beror stationshusens dominans bland de skyddade objekten framför de övriga typerna? Hur kommer det sig att de skyddade objekten inte är mer geografiskt jämnt balanserade än de är idag?

Enligt miljömålsportalen skyddar kommuner med större befolkning fler byggnader med hänvisning till PBL, än kommunerna med färre invånare. Kanske kan detta förklaras av att kommuner med fler invånare kan antas ha tillgång till antikvarisk kompetens i högre grad, samtidigt som antalet detaljplaner kan vara större i dessa kommuner och därmed även sannolikheten för att det finns skyddande q-märkningar? Om större, men även kanske mer expansiva kommuner på motsvarande sätt skyddar fler järnvägsobjekt får låtas vara osagt. Järnvägsmiljöer kan ofta vara centralt belägna i städer och ett högt exploateringstryck skulle kunna innebära större hot mot de kvarvarande järnvägsobjekten än på platser med lägre utbyggnadstakt.

För de järnvägsobjekt som ligger nära trafikerade spår, utgör själva infrastrukturen och tågtrafiken både en tydlig tillgång och en klar svårighet. Utan järnvägen skulle man å ena sidan förlora den viktiga förståelsen för varför järnvägsobjekten ursprungligen kom till, och utan järnvägsobjekten skulle å andra sidan järnvägens historiska utveckling bli mycket svårare att uppfatta. Samtidigt kan den trafikerade järnvägen i sig utgöra ett hot mot järnvägsobjektens fortsatta existens. Järnvägen i sig är mer eller mindre föränderlig och objekten kan komma i vägen vid exempelvis om- eller utbyggnader av infrastrukturen. Tågtrafikens buller, svårigheter att i vissa fall ordna tillfartsvägar och liknande faktorer kan försvåra användningen av objekten på ett sätt som inte finns i de fall då järnvägen är riven.

För att lösa dessa problem måste alla inblandade parter försöka hitta lösningar. Det kan inte vara rimligt med en järnväg utan fysiska spår av sin egen historiska utveckling. Den allmänt förekommande »enprocentsregeln« för offentlig utsmyckning vid byggen skulle kunna få sin motsvarighet för förhållandet mellan järnvägen och dess kulturarv.

Rivning måste ses som en yttersta nödlösning när inga andra alternativ återstår. Buller skulle kunna avhjälpas med mindre dominant eller mer transparenta avskärmningar som inte upphäver det visuella sambandet mellan järnvägen och objektet. För korta avstånd till exempelvis högspänning kan motverkas genom varsam flyttning.

Denna rapport har utgått från de enskilda objekten men lika viktigt är sammanhangen och helheten i de miljöer där objekten utgör delar. Till järnvägsmiljöerna hör också det gröna kulturarvet, med rester av planteringar som har funnits längs landets järnvägar.

Rekommendationer

Våren 2017 fattade riksdagen beslut om kulturarvspolitiken. För Trafikverket innebär den att värdefulla kulturobjekt och kulturfastigheter även i fortsättningen ska förvaltas på ett ansvarsfullt sätt. Det är därför rimligt att förutse behov av ökade resurser för planering, underhåll och reparationer av verkets egna kulturobjekt och kulturfastigheter. Beslutet förtydligar verkets ansvar att aktivt bidra till att de nationella kulturmiljö- och miljö kvalitetsmålen nås.

Trafikverket intar en särställning som dominerande förvaltare av järnvägsinfrastruktur och är därmed en viktig aktör när det handlar om att hantera dess historiska arv. Beslut om lagskydd av enskilda objekt ingår inte i verkets ansvar, men genom sin verksamhet påverkar Trafikverket i hög grad vad som kan, bör och måste ingå i ett framtidsperspektiv. Det gäller såväl enskilda beståndsdelar som sammanhållna helheter. Kulturmiljölagens inledande ansvarsparagraf gäller för alla och är tillämplig även inom järnvägsinfrastrukturen – det finns således goda skäl att utveckla strategier inför framtiden.

De kulturhistoriskt värdefulla järnvägsobjekten utgör en resurs som ställer särskilda krav på kunskap och omsorg. Perspektivet omfattar långt mera än museibanor – den övervägande delen av landets allmänt trafikerade järnvägar har åtskilliga decennier på nacken. Nu handlar det om att järnvägens eget, specifika kulturarv aktivt får bidra till ett ”levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas” vilket överensstämmer med den nya kulturarvspolitiken.

Förslag till vidare arbete

I nästa skede kan bl.a. följande frågor analyseras och utredas:

- Vad behöver göras för att planering, arbetssätt, metoder och material, under såväl ny- och ombyggnationer som vid löpande underhåll, ska bli mer medvetna och därmed minimera risken att järnvägars kulturvärden och kulturmiljöer skadas,
- Vilka metoder och nivåer bör gälla för kommande kartläggningar av järnvägars kulturmiljöer,
- Hur ska regionala och lokala aktörer – och deras kunskap – nyttjas konstruktivt och effektivt i syfte att bredda underlag inför olika beslut som rör skyddsvärde, hot med mera,
- Hur ska resterande objekt och kulturmiljöer som dels anses ha skydd enligt PBL och dels ingår i landets övriga riksintresseområden för kulturmiljövård identifieras och hanteras,
- Hur kan befintliga objekt och kulturmiljöer ingå i olika former av ”återbruk” och genom skonsam användning bli en del av ett levande kulturarv,
- Hur kan uppmärksamheten kring och intresset för järnvägens kulturmiljöer skapa mervärden för alla som är verksamma inom transportsektorn.

Genom att utarbeta en framtidsinriktad strategi för de objekt som Trafikverket förfogar över och de objekt som kan komma att påverkas av Trafikverkets åtgärder kan en positiv utveckling ta form. Förslaget ovan och de frågor som formuleras kan ses som ett försök att ge en bild av behoven. Trafikverket skulle även kunna aktualisera och uppdatera Banverkets PM med beteckningen S 05-2108/AL90 från 2005. Där angavs riktlinjer mellan Banverket och järnvägmuseiföreningar i frågor som bland annat rörde järnvägsobjekt.

Källor

Kjell Aghult, Lars Olof Lind och Gunnar Sandin »Järnvägsdata 1999« 1999

Anten-Gräfsnäs järnväg <http://www.agj.net> våren 2017

Rasmus Axelsson »Banvaktstugor – en bild av Sveriges banvaktstugor« 2007

Rasmus Axelsson »Skyddade järnvägsobjekt« <http://www.brakulturmiljo.se/skyddadejarnvagsobjekt.php> våren 2017

Rasmus Axelsson »Trafikverkets järnvägsobjekt«
<http://www.brakulturmiljo.se/trafikverketsjarnvagsobjekt.php> våren 2017

Banverket »Kulturvärden längs spåren – Banverkets avvecklingsprojekt« 2008

Föreningen Gotlandståget <http://www.gotlandstaget.se/> våren 2017

Google maps <https://www.google.se/maps> våren 2017

Jädraås-Tallås järnväg <http://www.jtj.org/> våren 2017

Järnvägs musei vänner/Trafikverket Sveriges järnvägs museum »Bangårdsritningar«
<http://www.bangardar.se>

Jöran Johansson »Banvakt.se« <http://www.banvakt.se> våren 2017

KMV Forum, utkast till ramberättelse kring metodik för inventering av järnvägens kulturmiljöer 2016

Kungliga järnvägsstyrelsen »Statens järnvägar 1856-1906 – historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning i anledning af Statens järnvägars femtioåriga tillvaro« 1906

Kungliga järnvägsstyrelsen »Statens järnvägar 1906-1931 – minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro« 1931

Lantmäteriet »Kartsök och ortsnamn« <https://kso.etjanster.lantmateriet.se/> våren 2017

Länsstyrelsen i Blekinge län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/blekinge/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Dalarnas län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Dalarna/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Gotlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Gotland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Gävleborgs län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Gavleborg/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Hallands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Halland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Jönköpings län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Jonkoping/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Kalmar län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Kalmar/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Kronobergs län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Kronoberg/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Norrbottens län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Norrbotten/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Skåne län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Stockholm län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Södermanlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Sodermanland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/kulturresevat-i-sodermanland.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Uppsala län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Uppsala/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Värmlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Varmland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Västerbottens län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Vasterbotten/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Västernorrlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Vaster-norrland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Västmanlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Vastmanland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Västra Götalands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Vastra-gotaland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Örebro län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Orebro/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsen i Östergötlands län »Kulturresevat« <http://www.lansstyrelsen.se/Ostergotland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/kulturresevat/Pages/default.aspx> våren 2017

Länsstyrelsernas gemensamma karttjänst »Sveriges länskarta: Riksintressen för kulturmiljövård« <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/sverigeslanskarta/?visibleLayerNames=Riksintressen%20of%C3%B6r%20Kulturmilj%C3%B6v%C3%A5rd%20Riksantikvarie%C3%A4mbetet&zoomLevel=5> våren 2017

Miljömålportalen <http://www.miljomal.se/> våren 2017

Regeringen »Kulturarvspolitik« Proposition 2016/17:116, 2016

Riksantikvarieämbetet »Bebyggelseregistret« <http://bebyggelseregistret.raa.se/> våren 2017

Riksantikvarieämbetet »Europeiska landskapskonventionen« <http://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/vart-internationella-arbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/> våren 2017

Riksantikvarieämbetet »Förslag till regeringen om nya statliga byggnadsminnen« <http://www.raa.se/2014/03/forslag-till-regeringen-om-nya-statliga-byggnadsminnen/> våren 2017

Riksantikvarieämbetet »Kulturarv« <https://www.raa.se/kulturarvet/>

Riksantikvarieämbetet »Riksintressebeskrivningar« <http://www.raa.se/kulturarvet/samhallsplanering/riksintressen/riksintressen-beskrivningar/> våren 2017

Riksdagen »Kulturarvsfrågor – Kulturutskottets betänkande 2016/17:KrU9« http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/kulturarvsfragor_H401KrU9/ våren 2017

Statens fastighetsverk »Kulturfastighetsutredningen« dnr 231-1967/08, 2009
med komplettering 2010

Sveriges riksdag »Förordning om statliga byggnadsminnen (SFS 2013:558)«
[http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/
forordning-2013558-om-statliga-byggnadsminnen_sfs-2013-558](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2013558-om-statliga-byggnadsminnen_sfs-2013-558) våren 2017

Sveriges riksdag »Kulturmiljöförordning (SFS 1988:1188)« [http://www.riksdagen.se/
sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljoforordning-19881188_sfs-1988-
1188](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljoforordning-19881188_sfs-1988-1188) våren 2017

Sveriges riksdag »Kulturmiljölag (SFS 1988:950)« [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-
lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolag-1988950_sfs-1988-950/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolag-1988950_sfs-1988-950/) våren 2017

Sveriges riksdag »Miljöbalk (SFS 1998:808)« [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-
lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/) våren 2017

Sveriges riksdag »Plan- och bygglag (SFS 2010:900)« [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-
lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan—och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/) våren 2017

Trafikverket »Genomförandeplan Trafikverkets åtgärder 2016-2019 – Med koppling till regeringsuppdrag
M2015/2633/Mm« TRV 2015/89695, 2016

Trafikverket, lista över fastigheter att avveckla i excel-format, våren 2017

Trafikverket Sveriges järnvägmuseum »Samlingsportalen« <http://www.samlingsportalen.se> våren 2017

Världsarv i Sverige <http://www.worldheritagesweden.se/> våren 2017

Världsarvet Falun <http://www.varldsarvetfalun.se/> våren 2017

Världsarvet Södra Öland <http://www.sodraoland.com/> våren 2017



Trafikverket Sveriges järnvägsmuseum, Box 407, 801 05 Gävle
Besöksadress: Rålskatan 1, Gävle
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se

