

RAPPORT

Kulturmiljövärden i region väst

Vägar och järnvägar. Del 1 – en kunskapsöversikt

Publikationsnummer TRV 2020:224



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kulturmiljövärden i region väst, vägar och järnvägar, del 1 – en kunskapsöversikt

Författare: Per Schillander, PLväu

Fotografier: Mats Lindqvist, UHtm – undantagen anges vid varje foto.

Framsida: Kärlekstallen, som en del i den nyligen restaurerade Gyllebyallén, Sunne kommun. Kärlekstallen är skyddad som ett naturminne och är ett bra exempel på ett vägträd. Dessa kan förekomma i många varianter och med olika betydelser i den lokala kulturhistorien: suptall, böldtall, tandträd mm.

Baksida: fd statlig väg vid sundet mellan Trossö och Kalvö, Tanums kommun. Vägen är en drygt 5 km lång bilväg och anlades som nödhjälpsarbete i början av 1930-talet. Enligt Vägverkets broschyr "Vintergatan" angavs flera år under 2000-talet att vinterväghållning genomförs på vägen. Vägen var länsväg O1188, men upphörde att vara statlig 2018. Fotograferat 1989 av Per Schillander.

Dokumentdatum: 2020-07-03

Ärendenummer: TRV 2020/9982

Version: 1,0

Kontaktperson: Per Schillander, PLväu

Publikationsnummer: TRV 2020:224

ISBN: 978-91-7725-754-7

Förord

Trafikverket har ett omfattande ansvar att förvalta och utveckla trafiksystemets kulturmiljövärden. Därtill finns en omfattande underhållsskuld för dessa värden. Denna rapport är ett led i arbetet för att dels förbättra kunskapen om regionens kulturmiljövärden, dels beta av denna underhållsskuld.

Denna rapport (del 1) är en översikt, tänkt att följas av en djupare analys av åtgärdsbehov och prioriteringar (del 2). Rapportens innehåll bygger till stor del på beskrivningar och sammanställningar i andra publikationer – en hel del är ogenerade lån eller rena citat.

Göteborg, november 2020

Per Schillander

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Inledning och bakgrund	6
3	Kulturmiljöer	7
4	Naturmiljöer – förstärkande värden	8
5	Landskap – den större bilden	9
6	Riksintressen för kulturmiljö	10
7	Kulturresevat	11
8	Underlag och källor	12
9	Företeelser – kunskapsläge och status	13
9.1.	Allé	14
9.2.	Solitära träd	15
9.3.	Bevarandevärda broar	16
9.4.	Kulturhistorisk järnvägs miljö	17
9.5.	Kulturvägar	18
9.6.	Stenmurar	19
9.7.	Väganknutet kulturminne	20
10	Länsvis kunskapsläge och status	21
10.1.	Värmland	21
10.2.	Västra Götaland	21
10.3.	Halland	21
11	Kunskapsläge och status – slutsatser	22
12	Tillgängliga kulturmiljöer	23
13	Fortsatt arbete	24
14	Källor	25

1 Sammanfattning

Landet är rikt på kulturhistoriska värden och Trafikverket är Sveriges största förvaltare av infrastrukturens kulturarv, som ska bevaras, brukas och utvecklas. Denna rapport omfattar kulturhistoriska värden längs statliga vägar och järnvägar i Trafikverkets region väst – Värmland, Västra Götaland och Halland – som omfattas av Trafikverkets drift och underhåll. De företeelser som bedöms är alléer, solitära träd, bevarandevärda broar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, kulturvägar, stenmurar och väganknutna kulturminnen. I många fall är bevarandevärda kulturmiljöer starkt länkade till naturmiljöer. Exempelvis alléer är kulturskapade landskapselement med ofta höga naturvärden. Dessa företeelser och strukturer är även del i ett större kulturlandskap, som också kan ha betydande värden.

Trafikverket har flera system för att samla och förvalta olika kulturhistoriska företeelser i våra anläggningar. Återkommande görs inventeringar av olika slag för att uppdatera kunskapen om förekomst och status för företeelserna. Det är inte alltid som inventeringar och prioriteringar är gjorda enligt en fastslagen metodik. En viktig aspekt är att vissa företeelser är inventerade på alla förekomster, medan andra företeelser endast redovisas som skyddsvärda exempel.

I rapporten beskrivs företeelserna kortfattat, följt av den samlade bedömningen av förekomst i regionen, kunskapsläge och status för företeelsen. I många fall är data hämtade ur Trafikverkets databas och kartverktyg Miljöwebb Landskap. Kunskapsläget klassas som gott, varierande, bristfälligt eller oklart. Företeelsernas status klassas som gott, med måttliga eller stora behov av restaurering eller oklart.

Företeelse	Kunskapsläge om företeelsen	Status för företeelsen
Allé	Övervägande god kunskap	Måttliga behov av restaurering
Solitära träd	Varierande/ej komplett kunskap	Måttliga behov av restaurering
Bevarandevärda broar	Övervägande god kunskap	Övervägande gott skick
Kulturhistorisk järnvägsmiljö	Ingen eller bristfällig kunskap	Oklar status
Kulturvägar	Varierande/ej komplett kunskap	Oklar status
Stenmurar	Ingen eller bristfällig kunskap	Oklar status
Väganknutet kulturminne	Varierande/ej komplett kunskap	Varierande skick

Kunskapsläget är i flera fall gott, men i andra fall ofullständigt. Kunskaperna finns inom Trafikverkets olika verksamhetsområden, som har olika verksamhetsmål. Kunskaperna om företeelser knutna till vägmiljöer är generellt sett bättre. Flera företeelser saknar etablerade metoder, både för inventeringar och för statusbedömningar. Vissa delar av regionen har luckor för några företeelser – troligen en kombination av ofullständiga metoder och dito inventeringar. Drift och underhåll av värdefulla kulturmiljöer och företeelser varierar stort i kvalitet.

Syftet med denna rapport är primärt att ge en överskådlig bild av kunskapen om och status för regionens kulturmiljövärden knutna till den statliga infrastrukturen. Denna rapport är ett steg i processen för att kartlägga, värdera och åtgärda kulturhistoriskt värdefulla miljöer vid vägar och järnvägar. Flera åtgärder bör vidtas på nationell nivå, medan annat landar på den regionala organisationen. Exempel på angelägna åtgärder är:

- Uppdaterade ILKA för regionens olika delar.
- En översiktlig regional inventering av kulturmiljövärden i järnvägsmiljöer.
- Uppdaterade och kvalitetssäkrade inventeringar av kulturvägar, solitära träd och stenmurar för de driftområden som ska upphandlas i närtid.

2 Inledning och bakgrund

Trafikverket har en omfattande påverkan på kulturmiljön och landskapet genom byggande av ny infrastruktur och genom förvaltning av befintliga anläggningar. Förvaltningen inkluderar drift och underhåll av kulturmiljöer och kulturhistoriska värden i väg- och järnvägssystemen. Trafikverket lägger betydande resurser på att sköta och utveckla kulturvärden och kulturmiljöer i infrastruktur-systemen. Trafikverket bidrar även i hög grad till kunskap om landskapets kulturhistoriska och teknikhistoriska värden genom kulturarvsanalyser som görs inför väg- och järnvägsplaner och genom olika arkeologiska utredningar.

Trafikverket är Sveriges största förvaltare av infrastrukturens kulturarv, som ska bevaras, brukas och utvecklas. För infrastrukturens kulturhistoriska och teknikhistoriska värden i form av kulturvägar, bevarandevärda broar, alléer, kulturhistoriska järnvägsmiljöer samt väg- och järnvägsanknutna kulturminnen finns i viss utsträckning arbetssätt för förvaltning och underhåll.

Landet är rikt på kulturmiljöer och kulturhistoriska värden vid vägar och järnvägar. Sannolikt återfinns en betydande del av alla förekommande värden längs det enskilda vägnätet. Trafikverkets ansvar begränsas dock till det som kan återfinnas längs statliga vägar och järnvägar. Denna rapport omfattar endast Trafikverkets region väst – Värmland, Västra Götaland och Halland.

Trafikverket har sålunda ett omfattande ansvar att förvalta och utveckla trafiksystemets kulturmiljövärden. Därtill finns en omfattande underhållsskuld för dessa värden. Ett första steg i arbetet är att förbättra kunskapen om regionens kulturmiljövärden, för att i nästa steg kunna beta av denna underhållsskuld och nå en god status för alla företeelser.

Syftet med denna rapport är primärt att ge en överskådlig bild av kunskapen om och status för regionens kulturmiljövärden knutna till den statliga infrastrukturen.



Lerots hållplats på Värmlandsbanan, Eda kommun.

3 Kulturmiljöer

Kulturarv avser alla materiella och immateriella uttryck (spår, föremål, konstruktioner, miljöer, traditioner, kunskaper etc.) för mänsklig påverkan. Ibland kan begreppet preciseras för att belysa särskilda delar av samhällsutvecklingen, t.ex. det biologiska kulturarvet, det industriella kulturarvet eller modernismens kulturarv.

Kulturmiljö avser hela den av människor påverkade miljön, 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 fjällandskap. 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.

När vi behandlar kulturmiljövärden i väg- och järnvägssystemet innefattar det en stor mängd materiella och immateriella uttryck. Den avgränsning som görs här är dock att endast inkludera de materiella företeelser som omfattas av Trafikverkets normala drift och underhåll – det är nog så ansvarsfullt. Det hindrar oss inte från att lyfta blicken och se de omgivande kulturmiljövärdena.



Kulturlandskap vid Krokstad kyrka, väg O928, Munkedals kommun.

4 Naturmiljöer – förstärkande värden

Denna rapport fokuserar på kulturmiljövärden i landskapet, men kan inte bortse från kopplingen till naturmiljön. I många fall är bevarandevärda kulturmiljöer starkt länkade till naturmiljöer. Alléer är kulturskapade landskapselement med ofta höga naturvärden. Solitära träd har ofta en liknande historia att berätta – sekler av koppling till den lokala kulturen och en väl utvecklad biologisk mångfald. Att försöka sortera in dessa företeelser i ettdera facket blir kontraproduktivt. I stället bör vi uppmärksamma de flerfaldiga och förstärkande värdena. På likartat sätt kan äldre bangårdar på sandig mark vara livsmiljöer för en rad sällsynta insekter och väl underhållna fundament för milstenar kan vara en viktig boplats för flera olika mindre djur. Natur och kultur går ofta hand i hand – ytterst sällan finns motstående bevarandeintressen. Ett exempel på undantag från den regeln är när en bevarandevärd (äldre) bro behöver förses med en faunapassage för utter.

De miljöföreteelser som inte behandlas i denna rapport är

- Artrik vägmiljö
- Artrik järnvägsmiljö
- Faunapassage för medelstora däggdjur
- Faunapassage för stora däggdjur
- Grod- och kräldjurspassage
- Invasiv art
- Vattenfaunapassage
- Övrig miljöföreteelse (exempel: ormhotell, faunadepå, groddjursdamm, fågelholk, hasselmusbuskage, hasselmuspassage, fladdermusholk och sandbranter).

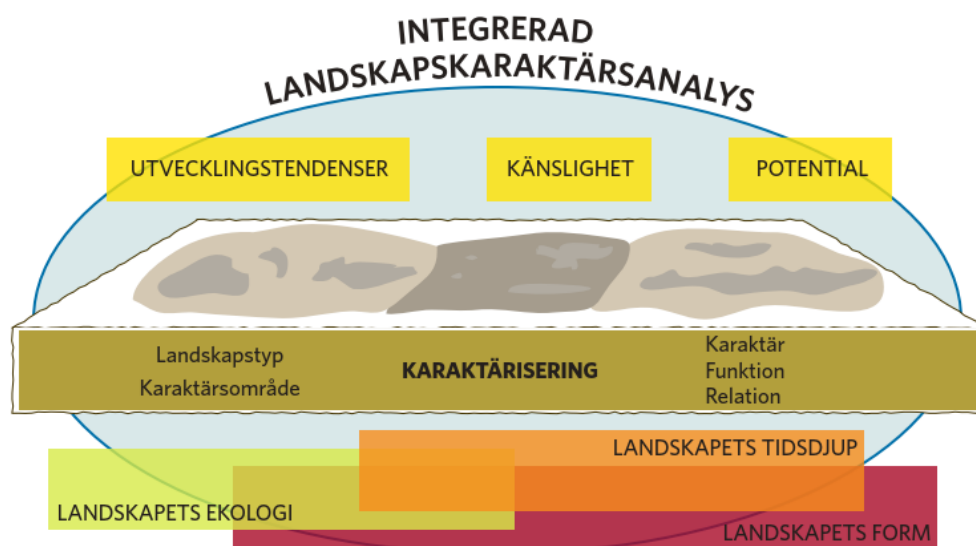


Lindallé vid Vartofta gård, väg O2795, Falköpings kommun.

5 Landskap – den större bilden

Landskapet och den byggda miljöns form, struktur och innehåll påverkar människors upplevelse och användning av landskapet och ska därmed betraktas som ett allmänt intresse. Ett samspel mellan infrastrukturanläggningens utformning och omgivande landskap ger formmässig kvalitet och skapar hållbara estetiska värden. Infrastrukturanläggningar ska tillvarata och utveckla landskapets visuella värden och förutsättningar. Trafikverket ska planera och utforma infrastrukturanläggningar med utgångspunkt i kunskap om landskapets form och även människors upplevelse och användning av landskapet.

Denna utredning ägnas åt företeelser som kan återfinnas vid vägar och järnvägar – kulturmiljövärden i ”liten och mellanskala” (från milstenar till alléer). Samtidigt är alla dessa företeelser och strukturer delar i ett större kulturlandskap, som också kan ha betydande värden. Kulturlandskapets värden byggs dels av de ingående delarna, dels av helheten och de samband som framträder. Den aktuella metodiken för att beskriva och tolka landskapet presenteras ingående i den nya handledningen för ILKA (integrerad landskapskaraktärsanalys).



Endast vissa delar av Trafikverkets region väst har någon form av landskapsanalys, vilket är ett viktigt steg för att förstå landskapet. Det som i dagsläget finns av det slaget är endast dessa:

- Landskap i långsiktig planering – pilotstudie i Västra Götaland från 2011 (med en fördjupning för Kinnekullebanan samt ett gestaltungsprogram för E20).
- Dalslands vägmiljöer, gestaltungsprogram från 2005

Gestaltungsprogrammet för Dalslands vägmiljöer innehåller flera värdefulla delar: landskapsanalys, landskapstypsbeskrivningar, generella rekommendationer samt landskapstypsspecifika rekommendationer. Med detta gestaltungsprogram finns ett underlag för om- och nybyggnad, kontinuerlig drift och underhåll samt åtgärder utanför vägområdet. Sannolikt behöver denna typ av gestaltungsprogram uppdateras med inte alltför långa intervall.

Det är uppenbart att bilden inte är heltäckande och inte heller helt aktuell. Det vore på sikt värdefullt med landskapsanalyser för samtliga delar av regionen. Man kan därigenom få en ökad övergripande kunskap och förståelse för det landskap som berörs och de kan också stödja urval, värdering och prioritering av väsentliga frågor och företeelser. Med ett sådant underlag kan fördjupningar lättare göras, vid olika typer av planarbete.

6 Riksintressen för kulturmiljö

Systemet med riksintressen infördes som ett verktyg i den fysiska planeringen för att säkerställa samhällets gemensamma grundläggande synsätt vad gäller god hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, kopplat till en nationell nivå. I miljöbalken finns hushållningsbestämmelser som i huvudsak anger vilka allmänna intressen som är av central betydelse för att trygga en uthållig mark- och vattenanvändning i landet, bevara god natur- och kulturmiljö samt främja ett ändamålsenligt samhällsbyggande. Dessa verksamheter och intressen ges enligt bestämmelserna en prioriterad ställning vid avvägning mellan ett områdes olika användningar vid planering och beslut. Områden med viktiga nationella värden kan pekas ut som riksintressanspråk enligt hushållningsbestämmelserna och skyddas då särskilt genom att staten kan ingripa i planerings- och beslutsprocessen. De kan vara områden av betydelse för bevarande-, exploaterings- eller nyttjandointressen (Länsstyrelsen 2018).

När det gäller riksintressen för kulturmiljövården är förekomsten av dessa väl kända. De kan omfatta mindre områden, men omfattar ofta kulturlandskap på åtskilliga kvadratkilometer. Kunskapen om riksintressena är över lag god, även om tillstånden för dem och deras ingående företeelser är mer skiftande. Vidare kan tolkningen av riksintresset och förståelsen för dess värden bli föremål för diskussioner. Mycket kan ha förändrats sedan riksintressena utpekades och beskrevs, vilket gör att beskrivningarna av riksintressenas värden och uttryck borde revideras. Genom att stärka läsbarheten, tillgängligheten och möjliggöra en bra förvaltning av området kan riksintressets värden öka och den berörda platsen berikas.

I olika sammanhang kan Trafikverkets verksamhet komma i konflikt med riksintressen för kulturmiljö, men det är inte en fråga för denna utredning. Denna rapport konstaterar bara att riksintressen är ytterligare en aspekt när kulturmiljövården ska förvaltas och utvecklas.



Väg 0885, Ramsviklandet, Sotenäs kommun.

7 Kulturresevat

Skyddsinstrumentet kulturresevat infördes med miljöbalken 1999. Avsikten är att möjliggöra vård och bevarande av värdefulla kulturpräglade landskap. I ett kulturresevat kan hela området natur- och kulturmiljövärden skyddas och vårdas. Därmed omfattas byggnader, anläggningar, lämningar och marker – men även sådana värden som består av verksamheter, kunskaper och traditioner kan hanteras inom ramen för kulturresevatets förvaltning. Vilka områden som blir kulturresevat avgörs av länsstyrelsen eller kommunen. Ibland händer det att privatpersoner eller organisationer vänder sig till myndigheterna för att föreslå att ett område bör skyddas som kulturresevat.

Det finns sammanlagt 44 kulturresevat i Sverige, varav 34 har beslutats av länsstyrelser och 10 av kommuner. De tio kulturresevaten i regionen fördelar sig på följande sätt:

- Värmland: Juhola finngård (Torsby kommun) samt Krigsflygfält 16 Brattforsheden (Karlstad).
- Västra Götaland: Åsnebyn (Mellerud), Vallby Sörgården (Skövde), Gunnebo (Mölndal), Ramsholmens odlingslandskap (Mark) samt Gräfsnäs slottspark (Alingsås). De två senare är kommunalt beslutade.
- Halland: Mårtagården (Kungsbacka), Åskhult (Kungsbacka) samt Bollaltebygget (Laholm).

Dessa kulturresevat innefattar huvudsakligen olika typer av äldre gårdsmiljöer och odlingslandskap och många ligger långt från allfarvägarna. Ett fåtal avviker från den bilden och några berörs mer eller mindre av våra statliga anläggningar.

- Krigsflygfält 16 Brattforsheden genomkorsas av väg 756 och gränsar delvis till väg 63.
- Gunnebo gränsar till Kust till kust-banan.
- Vallby Sörgården ligger mellan Västra stambanan och väg 200.
- Mårtagården ligger nära väg 942.
- Ramsholmens odlingslandskap genomkorsas av väg 1526.

Sammanfattningsvis är kulturresevaten viktiga att känna till, då de i vissa fall blir en faktor i arbetet med att förvalta och utveckla kulturmiljövärden vid våra anläggningar.



Krigsflygfält 16 Brattforsheden, väg S756, Karlstads kommun.

8 Underlag och källor

Här beskrivs det något spretiga läget när det gäller kunskapen, fördelad på olika myndigheter och instanser. Detta utvecklas något på följande sidor, under respektive företeelse.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att samla och bygga kunskap om de företeelser som vi har ansvar att förvalta och utveckla. Återkommande görs inventeringar av olika slag för att uppdatera kunskap om förekomst och status för företeelserna. Tydligt är att rutinen för vissa företeelser är mer utvecklad än för andra. Successivt förs dessa uppgifter in i Miljöwebb Landskap (MWL), det interna verktyget för alla landskapsknutna företeelser. Ambitionen är att alla företeelser ska finnas införda och kvalitetssäkrade i MWL. Utöver MWL finns värdefull information i Trafikverkets förvaltningssystem för broar, tunnlar och andra typer av byggnadsverk, kallat BaTMan (Bro och tunnel management).

Utöver detta finns i Trafikverket många äldre och nyare inventeringar, som ofta är begränsade till enskilda företeelser och ofta till län eller landskap. Mer sällan är inventeringarna gjorda på en nationell nivå. Det är inte alltid som inventeringar och prioriteringar är gjorda enligt en fastslagen metodik. Vidare finns i vissa fall sammanställningar i form av upphandlingsunderlag för respektive driftområde, idag totalt 21 stycken i regionen.

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) är den centrala myndigheten för merparten av landets kulturföreteelser. RAÄ förvaltar databasen kulturmiljöregistret (KMR) och den öppna söktjänsten ”fornsök”. Fornsök innehåller information om alla kända registrerade fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i Sverige. I Bebyggelseregistret (BeBR) finns information om det byggda kulturarvet. Järnvägmuseets arkivsamlingar rymmer bland annat bangårdsritningar, uppgifter om stationshus, en del inventeringsmaterial och historiska fotografier, som är publicerade på www.digitaltmuseum.se.

Länsstyrelsen är den regionala myndigheten som bland annat ansvarar för fornlämningar och fornfynd – och som regel har mycket god kunskap om kulturmiljövärden. Som regel återfinns även en stor kunskap och en bred verksamhet hos länens museer, som bland annat genomför olika inventeringar. I Halland har Kulturmiljö Halland denna roll, i Värmland sköter Värmlands museum uppgiften. I Västra Götaland är Förvaltningen för kulturutveckling, Bohusläns museum, Västergötlands museum och Göteborgs stadsmuseum de huvudsakliga aktörerna.

Kommunerna beskriver i sina kulturmiljöprogram kommunens viktigaste kulturmiljöer och åtgärdsprogram för dessa. Dessa är dock sällan heltäckande för alla de många mindre företeelser som kan finnas inom kommunens gränser. Kommunerna är också viktiga parter för att förvalta och utveckla transportsystemets kulturmiljövärden, inte minst i tätorter. En ogenomtänkt stadsplanering kan orsaka stora skador på kulturmiljövärden – omvänt kan dessa värden bevaras, utvecklas och synliggöras.

Utöver Trafikverket är det bara i vissa fall som dessa myndigheter och organisationer har kunskap om företeelser specifikt vid vägar och järnvägar.

En viktig aspekt i denna sammanställning är att vissa företeelser är inventerade på alla förekomster (alléer, milstenar etc.), medan andra företeelser endast redovisas som skyddsvärda och representativa exempel (broar etc.). Det innebär i sig inte en intresse- eller resurskonflikt, men är en viktig insikt vid prioriteringar och utformande av åtgärdsprogram.

9 Företeelser – kunskapsläge och status

Rapportens huvudfokus är att belysa kunskapsläget i regionens tre län. De företeelser som behandlas är de som definierats i Trafikverkets Riktlinje landskap 3,0. Utöver de här beskrivna finns i kulturmiljöstrategin även ”övrig miljöföreteelse”, som inkluderar en rad företeelser (se kapitel 4). Dessa är uteslutande relaterade till naturvärden och behandlas därför inte vidare här.

Företeelserna beskrivs kortfattat, följt av den samlade bedömningen av förekomst i regionen, kunskapsläge och status för företeelsen. I många fall är data hämtade ur Trafikverkets interna databas och kartverktyg Miljöwebb landskap (MWL). För översiktens skull klassas kunskapsläge och status i fyra klasser, på följande sätt:

Klass	Kunskapsläge om företeelsen	Status för företeelsen
Grön	Övervägande god kunskap	Övervägande gott skick
Gul	Varierande/ej komplett kunskap	Måttliga behov av restaurering
Röd	Ingen eller bristfällig kunskap	Stora behov av restaurering
Grå	Oklart kunskapsläge	Oklar status

För att inte invaggas i en falsk trygghet klassas företeelserna försiktigt – om kunskapen är oklar eller bristfällig bedöms företeelsens status alltid som oklar.

De olika kunskapslägena kan uttolkas så här:

- Övervägande god kunskap. Företeelsen är med få undantag väl inventerad i hela regionen och kunskapen bedöms vara aktuell. Inventeringen är gjord med en aktuell metodik.
- Varierande/ej komplett kunskap. Företeelsen är inventerad i delar av regionen och/eller kunskapen bedöms vara mindre aktuell.
- Ingen eller bristfällig kunskap. Företeelsen är bara inventerad i vissa delområden och/eller kunskapen bedöms vara inaktuell. Inventeringen är gjord med en inaktuell metodik.
- Oklart kunskapsläge. Grund saknas för att säga vilken kunskap som finns.

Företeelsernas status klassas på följande sätt:

- Övervägande gott skick. Företeelserna är i övervägande gott skick och behöver endast ett normalt underhåll.
- Måttliga behov av restaurering. Företeelserna är i ett måttligt skick och behöver särskilda skötselåtgärder innan de kan anses vara i gott skick.
- Stora behov av restaurering. Företeelserna är i ett sämre skick och behöver omfattande restaureringsåtgärder innan de kan anses vara i gott skick.
- Oklar status. Kunskapen om företeelsernas skick är till stor del bristfällig.

9.1. Allé

Allé definieras som minst fem lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad, längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd. Dessa är som regel planterade i ett eller annat syfte och återfinns huvudsakligen längs mindre vägar. Sannolikt finns klart flest alléer längs det enskilda vägnätet, ofta i landskap med närhet till större gårdar. Väl uppväxta alléer har som regel mycket höga naturvärden. Alléer skyddas av det generella biotopskyddet i Miljöbalken.

I MWL finns 797 alléer registrerade längs det statliga vägnätet (varav omkring en tredjedel med en annan förvaltare än Trafikverket), fördelade på detta sätt:

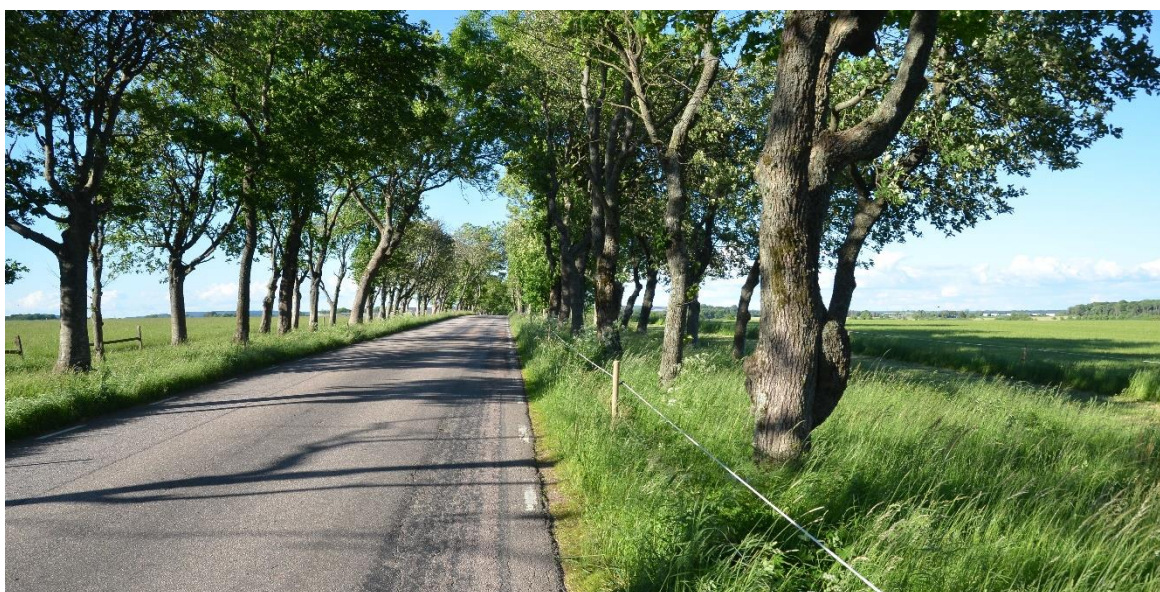
- Värmland: 151, varav ett 20-tal i högsta värdeklass och omkring 100 i god eller medelgod status. Alléerna består av omkring 15 trädslag, där björk dominerar stort.
- Västra Götaland: 552, varav ett 80-tal i högsta värdeklass och cirka 360 i god eller medelgod status. Alléerna består av uppåt 20 trädslag, där ask, björk och lönn dominerar.
- Halland: 94, varav 14 i högsta värdeklass och ett 70-tal i god eller medelgod status. Alléerna består av omkring 15 trädslag, där björk, ek, lind och lönn dominerar.

Då lövträdsalléer är förknippade med större jordbruk återfinns fler och mer värdefulla alléer i rika jordbruksbygder, som Skaraborg. Fördelningen längs de statliga vägarna avspeglar troligen förekomsten längs de enskilda vägarna i landskapet.

Kunskapsläget för regionens alléer bedöms över lag vara mycket gott. Inventering av alléer har skett vid olika tillfällen de senaste 20 åren och hela regionen bedöms idag vara inventerad. Besiktning av alléer sker rullande vart fjärde till sjätte år. Enstaka nya objekt adderas eller försvinner varje år. Drift och underhåll av alléer sker på en enkel nivå, men utan att åtgärda en omfattande underhållsskuld. Den samlade bedömningen är att merparten av regionens alléer längs det statliga vägnätet har en högst skiftande, men oftast god eller medelgod status.

Övervägande god kunskap

Måttliga behov av restaurering



Dubbelallé vid Vapnö, väg N611, Halmstads kommun.

9.2. Solitära träd

Solitära träd definieras som fristående träd, som är enskilt eller utgör en mindre grupp av upp till fem träd, längs en väg eller järnväg. En definition av vilka solitära träd vi vill bevara i vår vägmiljö saknas, vilket försvårar arbetets systematik.

Sannolikt finns klart flest solitära träd i odlingslandskapet och längs det enskilda vägnätet, ofta i landskap med närhet till större gårdar. Äldre solitära träd har som regel mycket höga naturvärden. Solitära träd har generellt inget skydd, men vissa av dem har skydd som naturminne. De kan dock hysa arter som gör artskydd aktuellt. Jordbruksverket har vidare en föreskrift som reglerar jordbrukets påverkan på solitära träd vid vägar. Dessutom finns en samrådspplikt för stora, gamla eller grova hålträd.

I MWL finns 1373 solitära träd registrerade längs det statliga vägnätet, fördelade så här:

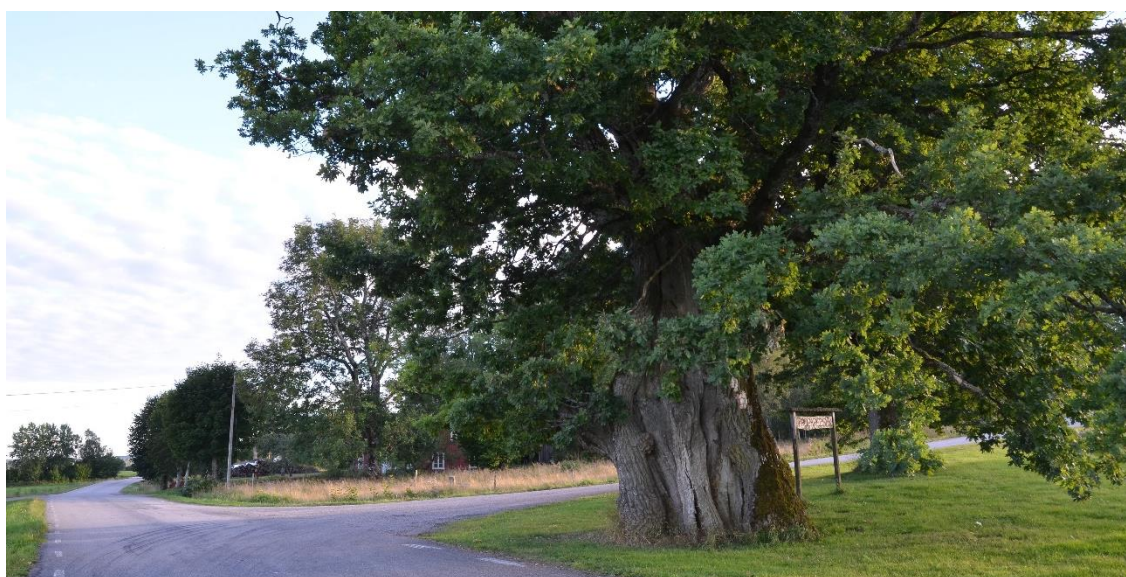
- Värmland: 228, varav ett 70-tal med högt eller normalt kulturhistoriskt värde (men ca 50 utan sådan bedömning) och cirka 150 med god eller måttlig vitalitet. Dessa utgjordes av omkring 17 trädslag, där ek, lönn och tall dominerar.
- Västra Götaland: 987, varav omkring 560 med högt eller normalt kulturhistoriskt värde (men ca 200 utan sådan bedömning) och drygt 700 med god eller måttlig vitalitet. Dessa utgjordes av omkring 15 trädslag, där ek dominerar stort, följt av ask.
- Halland: 158, varav omkring 40 med högt eller normalt kulturhistoriskt värde (men 24 utan sådan bedömning) och cirka 130 med god eller måttlig vitalitet. Dessa utgjordes av omkring 13 trädslag, där ek dominerar stort.

Kunskapsläget för regionens solitära träd bedöms ha en ”måttlig täckningsgrad” och delvis vara bristfälligt. Inventering av solitära träd har huvudsakligen skett de senaste 10 åren. Besiktning av solitära träd sker rullande vart fjärde till sjätte år, i samband med besiktning av alléer.

Bedömningen är att en majoritet av regionens solitära träd längs det statliga vägnätet har en god eller måttlig vitalitet.

Varierande/ej komplett kunskap

Måttliga behov av restaurering



Trogaredseken, väg O1707, Ulricehamns kommun.

9.3. Bevarandevärda broar

En bevarandevärd bro är oavsett ålder en tydlig och representativ exponent för den brohistoriska och/eller brotekniska utvecklingen i landet. I företeelsen ingår för närvarande inte vägtrummor.

I Trafikverket region väst har broar på det statliga vägnätet nyligen inventerats (Ahlberg 2018b). Efter en första avgränsning är det 1532 broar som har bedömts och poängsatts efter preciserade kriterier. Efter bedömningen har de inventerade vägbroarna delats in i fyra olika bevarandekategorier, som ska spegla brons värde. Utfallet (10 %) är följande:

	Värmland	Västra Götaland	Halland
N – Nationell bevarandeplan	7	23	7
A – Brominnesklass	1	3	-
B – Utförliga åtgärder	7	20	10
C – Normala åtgärder	11	47	18

Sålunda finns det i regionen 154 utpekade bevarandevärda broar längs det statliga vägnätet. Denna lista med högt värderade broar inrymmer såväl små stenbroar över igenväxande åar som ikoniska landmärken över salta fjärdar. Broarna återfinns ganska väl spridda i regionen, dock med färre objekt i Sjuhäradsbygden, norra Halland och skogslandskapen i Värmland.

För järnvägsbroar finns en motsvarande nationell inventering och poängbedömning (Ahlberg 2018a). För regionen redovisas 34 broar: 1 i Halland, 29 i Västra Götaland och 4 i Värmland.

Tack vare dessa inventeringar och bedömningar kan kunskapsläget för regionens järnvägsbroar och vägbroar bedömas som gott. Metoden för att inventera, poängbedöma och klassificera broar bör dock ses över. De utpekade bevarandevärda vägbroarna har överlag en god status, men undantag finns. Status för järnvägsbroarna bedöms överlag som gott.

Väg: Övervägande god kunskap

Övervägande gott skick

Järnväg: Övervägande god kunskap

Övervägande gott skick



Bro över Viskan vid Seglora, väg O1626, Borås kommun.

9.4. Kulturhistorisk järnvägsmiljö

Inom det vida begreppet kulturhistorisk järnvägsmiljö inryms en rad enskilda företeelser, men det är ofta helheten som utgör det värdefulla. Definitionen av kulturhistorisk järnvägsmiljö är en ”miljö som består av flera järnvägsanknutna kulturminnen och/eller funktionsområden samt deras inbördes sammanhang, som tydligt visar en del av den järnvägshistoriska och/eller järnvägstekniska utvecklingen från järnvägens introducerande i landet till nutid”.

För att inventera och beskriva en kulturhistorisk järnvägsmiljö finns en nyligen framtagen metodik (Trafikverket 2017). Metodiken är ännu inte använd i någon större omfattning och exemplen är få. I samband med senare års exploateringar och nedläggningar har inventeringar genomförts fyra gånger i region väst. Kulturhistoriska värden vid Öxnereds stationsområde, Varberg centralstation, Göteborgs centralstation och Karlsborgsbanan har helt eller delvis beskrivits med hjälp av denna metodik. Under 2020 har Kinnekullebanans stationer inventerats vad gäller plattformar, anslutningar och naturvärden (arbetsmaterial). Trots en omfattande försäljning, omvandling och rivning av stationsbyggnader (som tog fart omkring 2003), kan troligen en stor del av dagens järnvägsstationer och omgivande miljöer uppvisa kulturhistoriska värden. Därtill finns flera kulturhistoriskt värdefulla järnvägsmiljöer i privat eller kommunal ägo – Trafikverket är idag ofta bara ägare till själva spårområdet. Enligt metodiken bör denna företeelse innefatta platsens beståndsdelar, strukturer och funktioner – exempelvis järnvägsbyggnader och stationsmiljöer, inklusive alléer och planteringar.

En nationell inventering (Trafikverket 2017) anger följande skyddade järnvägsobjekt:

- Halland: 11, varav 8 som del av riksintresse för kulturmiljövård och 4 ägda av Trafikverket.
- Västra Götaland: 79, varav 47 som del av riksintresse för kulturmiljövård och 12 ägda av Trafikverket.
- Värmland: 2, som båda är enskilda byggnadsminnen.

Som kontrast till Värmlands låga antal skyddade objekt kan nämnas de omkring 60 platser, hållplatser och stationer som finns längs Värmlands järnvägar. Här finns troligen en hel del bevarandevärda kulturmiljöer. Kunskapsläget får sammantaget bedömas som dåligt. Då kunskapsläget är bristfälligt finns ingen kännedom om status för denna företeelse.

Ingen eller bristfällig kunskap	Oklar status
---------------------------------	--------------



Åmotfors järnvägsstation, på Värmlandsbanan, Eda kommun.

9.5. Kulturvägar

En kulturväg definieras som en väg som har höga kulturvärden och som representerar en del av den väghistoriska och/eller vägtekniska utvecklingen från forntid till nutid. Kulturvärdena består av att det finns ett tidstypiskt och representativt samband mellan väg och landskap, vägen bildar en kulturhistorisk helhet med närmiljön och har höga upplevelsevärden.

Kulturvägar har inventerats vid flera tillfällen de senaste decennierna, men samtidigt har metodiken och bedömningarna förändrats. Äldre data finns i loggböcker från 2011 och kunskapsunderlag/skötselplaner finns från åren kring 2015. En ny metod för att inventera kulturvägar har nyligen tagits fram (Trafikverket 2020), där en pilotinventering gjordes för Halland 2016. Värmland är nyligen inventerat enligt den nya metoden, men materialet har brister och ska revideras. I Västra Götaland baseras bedömningen på underlag från åren kring 2015. Värt att notera är att inventeringarna från Halland och Värmland presenterar ett urval av de mest representativa och bevarandevärda objekten. Den högre siffran för Västra Götaland avspeglar geografin, men även att detta underlag omfattar alla identifierade kulturvägar.

Enligt tillgängliga källor finns i Trafikverket region väst omkring 400 kulturvägar på det statliga vägnätet. Dessa domineras naturligt av mindre vägar vid sidan om de största stråken. Fördelningen är övervägande ganska jämn över länen, men med vissa förvånande luckor: norra Bohuslän samt Kungälv, Göteborgs och Härryda kommuner. Av ovan nämnda skäl är kunskapen om kulturvägar inte heltäckande. Antalet objekt i länen är preliminärt denna (loggböcker; kunskapsunderlag för driftområdenas baskontrakt respektive eventuell ny inventering):

- Värmland: 26; 29; 67
- Västra Götaland: 138; 273; --
- Halland: 23; 75; 68

Trafikverket håller i skrivande stund på att ta fram en metod för tillståndsbedömning av kulturvägar och väganknutna kulturminnen, ett uppdrag som även löper under 2021.

De beskrivna kulturvägarna har över lag en god status, men undantag finns. Då kunskapsläget delvis är oklart bör status sammantaget bedömas som oklart.

Varierande/ej komplett kunskap	Oklar status
--------------------------------	--------------



Museiväg rikstväan, vid Grinneröd, Uddevalla kommun.

9.6. Stenmurar

En stenmur definieras som ”en uppbyggnad av på varandra lagda stenar som har en tydlig, långsträckt utformning. Den har eller har haft någon typ av funktion i landskapet, exempelvis hägnadsfunktion eller att muren utgjort en avgränsning mellan jordbruksskiften”. Dessutom finns övergångsformer mellan stenmurar och odlingsrösen, i vissa trakter (exempelvis Sjuhärad) i form av långsträckta, flera meter breda ”stenlimpor”.

Stenmurar har som regel höga eller mycket höga naturvärden och skyddas generellt av biotopskydd enligt Miljöbalken. Stenmurar är ofta boplats för en lång rad ryggradslösa djur, grod- och kräldjur, fåglar och mindre däggdjur. Därtill kan stenmurar utgöra växtplats för fröväxter, lavar och mossor.

Generellt finns det rikligt med stenmurar i Halland och Bohuslän samt mellanbygder i Dalsland och Västergötland. Slättbygderna i Västergötland är inte lika rikt försedda med stenmurar och detsamma gäller stora delar av Värmland. Hur stor del av dessa som återfinns i det statliga vägnätets vägområde eller närmiljö, eller längs våra järnvägar, är högst oklart.

Stenmur är föreslagen som en ny miljöföreteelse i MWL och kunskapen om dessa är som regel mycket begränsad. Det finns inte heller någon uppfattning om antalet objekt eller vilken status som dessa har. Kunskapsläget klassas som dåligt och företeelsens status klassas som oklar.

Ingen eller bristfällig kunskap

Oklar status



Stenmur och naturvårdsbränd vägsänt vid Sämvägen, N812, Varbergs kommun.

9.7. Väganknutet kulturminne

Inom det vida begreppet ”väganknutet kulturminne” inryms en rad olika företeelser, som alla är värda att beskriva var för sig. Definitionen omfattar ”kulturminne placerat utmed statliga vägar i vägområdet eller i dess närhet och som har en historisk och/eller teknisk koppling till vägen och dess funktion”. Exempel: belysning/armatur, räcke, milstolpe, milsten, kilometersten, kilometerstolpe, gränssten, ringarsten, vilsten, häradssten, stengardist, betonggardist, vägvisningsskylt, vägvisningssten, busskur, hållplatsskylt, väghållningssten och minnessten.

I området finns enligt MWL 1290 väganknutna kulturminnen på det statliga vägnätet. Dessa kulturminnen har inventerats och bedömts i flera omgångar, men någon enhetlig metodik för alla företeelser finns ännu inte. I förteckningarna anges en mindre mängd objekt ha skador, men för de flesta objekten anges ingen status alls. De vanligaste företeelserna fördelas på följande sätt:

- Värmland: 310, varav 172 milstenar, 62 kilometerstenar, 29 väghållningsstenar och 25 vägvisningsstenar. Endast ett fåtal objekt anges ha någon form av skador.
- Västra Götaland: 775, varav 694 milstenar, 36 väghållningsstenar, 15 minnesstenar, 14 vägvisningsstenar och 6 gränsstenar. Endast ett 40-tal objekt anges ha någon form av skador.
- Halland: 205, varav 137 milstenar, 35 väghållningsstenar, 16 minnesstenar, 9 vägvisningsstenar och 5 gränsstenar. Ett 70-tal objekt anges ha vissa skador.

Dessa väganknutna kulturminnen återfinns ganska jämnt fördelade över landskapet, men naturligtvis ofta längs de äldre färdvägarna. Slående är dock hur förhållandevis få dessa objekt är i norra Bohuslän, västra Dalsland och norra Halland. Kunskapen om dessa kulturminnen sammanfaller i viss mån med kunskapen om kulturvägar, vilket bör beaktas i bedömningen.

Alla kända milstenar och milstolpar är med i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister (KMR), i övrigt är kunskapsläget skiftande. Inventeringar görs återkommande och kunskapsläget bör bedömas som skiftande från gott till bristfälligt – grönt till rött. De väganknutna kulturminnena har troligen över lag en god status, men uppgifter om status saknas i många fall – en genomsnittlig klassning i gult. Trafikverket håller på att ta fram en metod för tillståndsbedömning av kulturvägar och väganknutna kulturminnen, ett uppdrag som löper till 2021.

Varierande/ej komplett kunskap

Varierande skick



Minnessten och granitståndare invid väg O791, vid Eriksberg, Uddevalla kommun.

10 Länsvis kunskapsläge och status

Här nedan samlas länsvis de uppgifter som redovisades i föregående kapitel. Syftet är inte att framställa något län i en särskild dager, utan endast att underlätta för berörda län och kommuner att se var eventuella avvikelser finns.

10.1. Värmland

Dessvärre finns ännu inga landskapsanalyser gjorda i Värmlands län. När det gäller de presenterade företeelserna är länet rikt på kulturhistoriska värden knutna till vägar och järnvägar. Länet sticker inte ut i något avseende, men företeelserna är naturligt rikligare i de mer tätbefolkade trakterna. Värmlands museum har en god överblick, utifrån sitt mandat.

10.2. Västra Götaland

Ett fåtal landskapsanalyser är gjorda i länet, där gestaltungsprogrammet för Dalslands vägmiljöer är något av en förebild. Som det största länet i regionen dominerar det vad gäller antalet företeelser. Utöver de rika och väl spridda förekomsterna finns några förvånande luckor för västra Dalsland, norra Bohuslän och Sjuhäradsbygden. Länets olika muséer samarbetar och har tillsammans troligen en ganska bra överblick, utifrån sina mandat.

10.3. Halland

Dessvärre finns ännu inga landskapsanalyser gjorda i Hallands län. Regionens minsta län har inte oväntat ganska få företeelser och dessa är dessutom lite ojämnt fördelade. Norra Halland ser ut att ha mist många väganknutna kulturminnen och har endast någon enstaka bevarandevärd bro. I Halland har Kulturmiljö Halland en god överblick, utifrån sitt mandat.



Väg S957 över Klarälven vid Likenäs, Torsby kommun.

11 Kunskapsläge och status – slutsatser

Denna begränsade rapport kan inte göra anspråk på att ge en komplett översikt av kunskapen på området. Ännu mindre finns möjligheter att uttala sig om status för alla de olika företeelser som är arbetets kärna. På motsvarande sätt kan inte rapporten användas för att dra alltför långtgående slutsatser. Likväl kan några slutsatser listas:

- Kunskapsläget inom Trafikverket är i flera fall gott, men i andra fall ofullständigt. Kunskaperna finns delvis spridda på olika enheter och verksamhetsområden, med olika syfte och mål med sin kunskap. Kunskaperna om företeelser knutna till vägmiljöer är generellt sett bättre.
- Länen Halland och Värmland förefaller ha en mer sammanhållen kunskap i flera kulturmiljöfrågor, till skillnad mot Västra Götalands län, där kunskaperna är spridda på flera organisationer. Detta beror i hög grad på att länet är en sammanslagning av tre gamla län, som alla hade sina länsstyrelser och läns museer.
- Flera företeelser saknar etablerade metoder, både för inventeringar och för statusbedömningar.
- Vissa delar av regionen har betydande luckor för några företeelser – troligen en kombination av ofullständiga metoder och inventeringar.
- Att vissa metoder beskriver allt identifierat, medan andra innefattar ett urval och prioriteringar, är viktigt att minnas då handlingsplaner ska utformas. För naturvärden finns ingen möjlighet att endast bevara ett litet urval av företeelser – bevarandearbete för hotade arter och biotoper behöver normalt inkludera alla objekt. Detta kan påverka hanteringen av objekt där både natur- och kulturvärden har identifierats. En stor majoritet av alla förekommande broar (90 %) lämnas utanför register och uppmärksamhet – ett dilemma för transportsystemets samlade kulturmiljövärden.
- Som en spegling av kunskapsläget är företeelsernas status skiftande. De bäst inventerade företeelserna (alléer, solitära träd, milstenar, broar etc.) har genomgående god eller måttligt god status, även om stora variationer förekommer. Där kunskapen brister är det osannolikt att status skulle vara gott, men det återstår att se.
- Drift och underhåll av värdefulla kulturmiljöer och företeelser varierar stort i kvalitet. Vissa företeelser (broar, milstenar mm) sköts genomgående väl, medan andra (alléer, kulturvägar mm) sköts med högst varierande ambition och kvalitet. Resultatet blir att vissa företeelser minskar i antal och/eller kvalitet, i många fall irreversibelt.

12 Tillgängliga kulturmiljöer

Utöver det viktiga uppdraget att ha en god kunskap om företeelserna och att förvalta dessa på ett bra sätt ska de helst även göras tillgängliga för allmänheten. Trafikverkets kulturmiljöstrategi formulerar det på följande sätt:

”De nationella kulturmiljömålen betonar kulturmiljöns potential att bidra till ett inkluderande samhälle genom att tillgängliggöra kulturmiljön. Detta förutsätter att Trafikverket utvecklar arbetet med att synliggöra kulturhistoriska värden i den fysiska anläggningen och förmedlar kunskapen vidare till medborgare och myndigheter. Samverkan med externa aktörer, exempelvis regioner, länsstyrelser, museer, kommuner, föreningar och företag behöver öka för att samordna hållbara lösningar, som kan gynna positiv samhällsutveckling.”

Ett sätt att tillgängliggöra kulturmiljövärden är den brunvita vägvisningen – uteslutande till turistiskt intressanta mål. Denna vägvisning leder trafikanten till fem olika typer av sevärdheter: turistmål, turistvägar (vägvisning märkt med blomma), turistområden, landmärke samt världsarv. Ytterst få av dessa är dock kulturmiljövärden kopplade till transportsystemet. I region väst finns följande mål med brunvit vägvisning:

	Värmland	Västra Götaland	Halland
Världsarv	-	1	1
Landmärken	-	-	1
Turistområden	-	-	1
Turistvägar	-	2	1
Turistmål	16	36	13

Utöver detta finns viss information på rastplatser samt enstaka exempel på turistinformation i broschyrer och foldrar. Den stora mängden av kulturhistoriskt värdefulla företeelser passerar trafikanten obemärkt förbi. Möjlighet till utblickar över omgivande kulturlandskap kan upprätthållas med hjälp av löpande underhåll eller punktvisa underhållsinsatser.

Denna rapport har inte ambitionen att beskriva eller analysera tillgängligheten till de aktuella företeelserna. Tillgängligheten är däremot en viktig aspekt som ska finnas med i det fortsatta arbetet med vägars och järnvägars kulturmiljövärden. Möjligheterna att utveckla tillgängligheten till dessa kulturmiljövärden är uppenbar.



Vägvisning till världsarvet Grimeton radiostation, Varbergs kommun. Foto: Google.

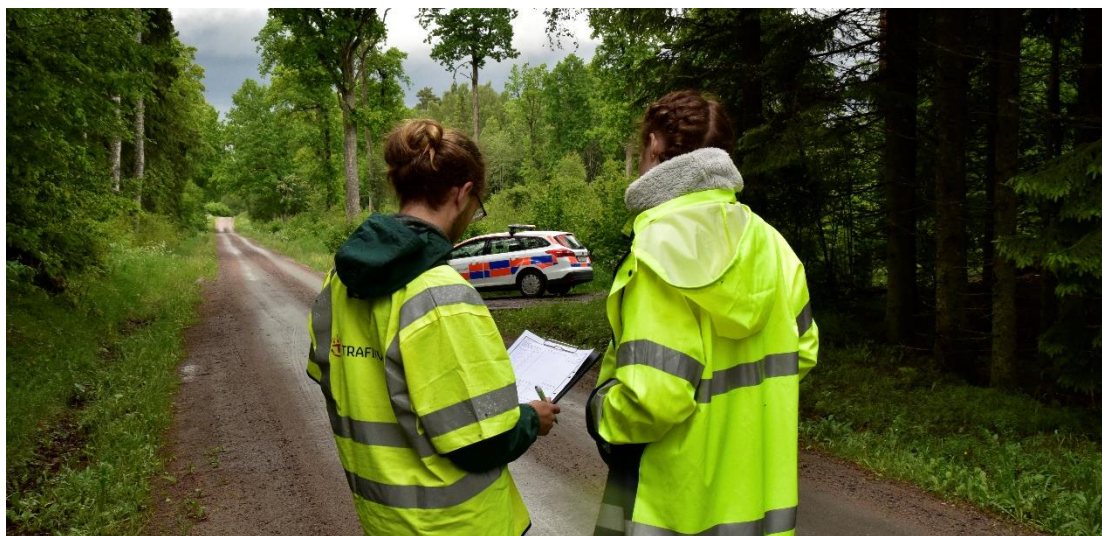
13 Fortsatt arbete

Denna rapport är endast ett steg i processen för att kartlägga, värdera och åtgärda kulturhistoriskt värdefulla miljöer vid vägar och järnvägar i Trafikverkets västra region. Rapporten och slutsatserna i kapitel 11 pekar tydligt på behovet av fortsatt arbete, vilket bör bestå i:

- Komplettering och kvalitetssäkring av data i miljöwebb landskap (MWL).
- Fortsatt arbete med att ta fram och kvalitetssäkra metoder för inventeringar, bedömningar och prioriteringar. Utforma och kvalitetssäkra en gemensam metodik för väganknutna kulturminnen.
- En tydligare systematik för att samla befintlig och tillkommande kunskap.
- En översiktlig regional inventering av kulturmiljövärden (och naturmiljövärden) i järnvägsmiljöer.
- Uppdaterade och kvalitetssäkrade inventeringar av kulturvägar, solitära träd och stenmurar för de driftområden som ska upphandlas i närtid.
- Så snart en metodik finns på plats – en första inventering av stenmurar.
- Ta fram ILKA för regionens olika delar.
- Fortsätta utveckla en god samverkan mellan kommuner, länsstyrelser och Trafikverket.
- Ta fram ett program för att utveckla tillgängligheten till regionens kulturmiljövärden.

De första tre punkterna bör drivas vidare på nationell nivå, medan övriga punkter åligger regionen att driva. Ambitionen är att flera av dessa behov, i och med nästa steg i arbetet, ska åtgärdas i region väst. För vissa företeelser ska kunskapen breddas och fördjupas, för andra ska åtgärder prioriteras och beställas. För bästa effektivitet ska allt regionalt arbete samordnas med det nationella – i både tid och innehåll.

Det kommer av naturliga skäl inte att på kort tid gå att skapa ett optimalt tillstånd för alla dessa kulturmiljövärden, men med en tydlig riktning och en stabil resurstilldelning bör bilden vara betydligt ljusare inom en planperiod.



Fältnarbete vid Kärråkra, väg O1854, Ulricehamns kommun.

14 Källor

Hemsidor, webbplatser

- Banguide: Sveriges järnvägar. <https://www.jarnvag.net/banguide>
- Digitalt museum: <https://digitaltmuseum.se/owners/S-JVM>
- Länsstyrelsens webb-GIS, Halland: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=doe35de8fe95434ca5fd043d84040116>
- Länsstyrelsens webb-GIS, Värmland: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ffef1d636c3f4874bca1adb2be062a55>
- Länsstyrelsens webb-GIS, Västra Götalands län: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b11dddfb80ed>
- Riksantikvarieämbetet RAÄ. <https://www.raa.se/> och <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- Svenska järnvägsstationer. <https://www.stiglundin.se/historia/ajs/index.htm>
- Trafikverkets arbetsrum landskap
<https://arbetsrum.sp.trafikverket.se/sites/20190429154236/home/Inventeringsresultat/Forms/Alla%20dokument.aspx?RootFolder=%2Fsites%2F20190429154236%2Fhome%2FInventeringsresultat%2FKulturmilj%C3%B6&View=%7B65E0C404%2D4482%2D4705%2DB628%2D56BB915AAB81%7D>
- Trafikverkets järnvägspodd. <https://www.trafikverket.se/jarnvagspodden/>
- Trafikverkets Miljöwebb Landskap: <http://mwl.trafikverket.local/miljowebb/>

Publikationer

- Ahlberg S. O. Kulturhistoriskt bevarandevärda järnvägsbroar, nationell förteckning. Kulturbbyggnadsbyrån AB. Trafikverket 2018(a).
- Ahlberg S. O. Kulturhistoriskt värdefulla broar – Region Väst. Publikation 2017:200. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42460/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_200_kulturhistoriskt_vardefulla_broar_region_vast.pdf. Trafikverket, 2018(b).
- Axelsson R. Järnvägsobjekt i Sverige – med och utan kulturhistoriskt skydd. Publikation 2017:189. Trafikverket, 2017.
- Broar och vägminnen i Bohuslän. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län 1983.
- Dalslands vägmiljöer, gestaltungsprogram. Publikation 2005:63. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11150/RelatedFiles/2005_63_dalslands_vagmiljoer_gestaltungsprogram.pdf. Vägverket, 2005.
- Dokumentation av plattformstak och lokstallar, 2018. Projekt Varbergstunneln. RAPPORT – JAMTLI 2018:13. Jamtli, 2018.
- Kinnekullebanan – vägledning i landskapsfrågor. Publikation 2014:136. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11988/RelatedFiles/2014_136_Kinnekullebanan_vagledning_i_landskapsfragor.pdf Trafikverket, 2014.

- Kulturhistoriskt PM. Plattformstak Göteborgs centralstation. Ogstedt antikvarie, 2019.
- Kulturmiljöanalys, Karlsborgsbanan. Underlags-PM, projektnummer 19015. Trafikverket, 2019.
- Landskap i långsiktig planering – pilotstudie i Västra Götaland. Publikation 2011:122. Trafikverket, 2011.
- Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar – ILKA (Integrerad landskapskaraktärsanalys) – en handledning. Publikation 2020:072. https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/76107/Ineko.Product.RelatedFiles/2020_072_landskapsanalys_for_planlaggning_av_vagar_och_jarnvagar_ilka_handledning.pdf. Trafikverket, 2020.
- Landskapskaraktärsanalys, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Version publicerad 2020-09-09. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/GoteborgBoras/dokumentfor-projekt-goteborg-boras/>. Trafikverket, 2020.
- Lindberg A m fl. Bristanalys Gestaltning och kulturmiljö Malmбанan. Trafikverket, 2020.
- Lindgren A. Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/63267>. Licentiatuppsats. Göteborgs universitet, 2020.
- Loggbok och bristanalys för kulturvägar inom Trafikverket Region Väst. Slutrapport (med tillhörande Excelfil). KVM forum, 2011.
- Mossberg M. Inventering av järnvägens kulturmiljö – metodik och manual. Publikation 2017:214. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/41836/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_214_intventering_av_jarnvagens_kulturmiljo_metodik_och_manual.pdf. Trafikverket, 2017.
- Olofsson B. Öxnereds stationsområde – kulturhistorisk utredning. Rapport 2020:14. Jamtli, 2020.
- Riksstyrelsen. Stöd för hantering av riksstyrelsen i fysisk planering. Rapport 2018:46. <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2887c5dd16488fe880d5edcf/1538384226753/2018-46.pdf>. Länsstyrelsen, 2018.
- Rydh U. Järnvägsparkar och planteringar. Hus och grönska, 2016.
- Trafikverkets kulturmiljöstrategi. Publikation 2019:188. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/70567/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_188_trafikverkets_kulturmiljostrategi.pdf. Trafikverket, 2019.
- Trafikverkets Riktlinje Landskap 3.0. TDOK 2015:0323. <https://dokumentcenter.sp.trafikverket.se/sites/20170517021010/home/publisheddocuments/TDOK%202015-0323.pdf>. Trafikverket, 2019.
- Tre järnvägsmiljöer i Västerbottens län. Inventering av järnvägens kulturmiljövärden i Vännäs, Jörn och Storuman. KVM Forum AB. Trafikverket, 2020.
- Waern K. Vägar med kulturmiljövärden i Dalsland. Vägverket, 2009.
- Våra broar – en kulturskatt. Trafikverket trycksak 99109. Vägverket, 2000.
- Vägar i Bohuslän. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, 1981.

- Vägminnesvårdsprogram för Göteborgs och Bohus län. Vägverket och Bohusläns museum, 1991.
- Åtgärdsvalsstudie Höghastighetsjärnväg Linköping–Borås, Underlagsrapport Landskapskaraktärsanalys. Publikation 2018:106. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1364151&dswid=-9022> . Trafikverket, 2018.
- Övergripande gestaltungsprogram, E20 genom Västra Götaland. Publikation 2013:088. <https://trafikverket.ineko.se/se/%C3%B6vergripande-gestaltungsprogram-e20-genom-v%C3%A4stra-g%C3%B6taland> . Trafikverket, 2013.

Övrigt

- Definition, avgränsning, kvalitetssäkring och täckningsgrad. Trafikverket, arbetsmaterial.
- Kulturvägar i Hallands län – En inventering av vägar med kulturhistoriska värden på det statliga vägnätet i Hallands län. Trafikverket, 2016, opublicerad.
- Kulturvägar i Värmlands län – Inventering av vägar med kulturhistoriska värden på det statliga vägnätet. Trafikverket, 2019, opublicerad.
- Kulturvägsinventering, inventeringsmetodik. Trafikverket, 2020, arbetsmaterial.
- Kunskapsunderlag och skötselplaner för driftområden, Trafikverket region väst, 2013-2015, opublicerat material.
- PM Inventering av stenmur inför driftupphandling. Internt dokument, Anna Wadensjö.
- ÅVS Kinnekullebanans stationer. Trafikverket 2020, arbetsmaterial.



Foto: Per Schillander



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se