

Norge/Vänerbanan

sträckan Åmål-Öxnered

Inventering av järnvägens kulturmiljöer med åtgärdsförslag

Publikation 2026:008



Trafikverket
Postadress: 405 33, Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Norge/Vänerbanan, sträckan Åmål-Öxnered. Inventering av järnvägens kulturmiljöer med åtgärdsförslag.

Författare: Henrik Ylikoski, Stiftelsen Jamtli.
Redigering:: Björn Olofsson, Stiftelsen Jamtli.

Dokumentdatum: 2026-02-19
Ärendenummer: TRV 2024/5664

Kontaktperson: Per Schillander

Publikationsnummer: 2026:008
ISBN: 978-91-8045-541-1

Foto: Om ej annat anges, tagna av författaren.

Illustration framsida: Melleruds station i oktober 2024. Foto: Henrik Ylikoski, Jamtli.

Innehåll

Inledning	6
Bakgrund	6
Syfte och mål	6
Sammanfattning av resultat	8
Metod och arbetssätt	10
Urval och avgränsningar	14
Historik	17
Platsbeskrivningar	18
Åmål	18
Bjäkebol.....	26
Tösse	28
Frillesäter.....	32
Slädekärr.....	34
Skållebyn.....	36
Knutsdalen.....	38
Gutvik.....	40
Mellerud	42
Erikstad	48
Källeberg.....	52
Brålanda.....	54
Frändefors	58
Bjurhem.....	62
Öxnered	64
Källor och litteratur	70

Inledning

Bakgrund

Genom Västra Götalands län går idag flera järnvägar med daglig person- och godstrafik. I stationssamhällena längs banorna finns bevarade byggnader och hela miljöer som har ett kulturhistoriskt värde. Mellan stationerna finns det också mindre lastplatser och banvaktsstugor vid spåren. Utifrån byggnader och andra anläggningar går det att uppleva och förstå hur verksamheten bedrevs en gång i tiden och hur den har förändrats över åren. Vissa järnvägar har lagts ned och spåren har rivits upp medan trafiken på flera banor fortsätter om än i en form som motsvarar dagens behov.

Järnvägen har på många sätt präglat livet på de platser där den passerar och kan ses som ett uttryck för samhällsutvecklingen under de senaste 150 åren. Att känna till, värna och varsamt bruka de kulturhistoriska järnvägs- miljöer som finns är ett bra sätt för att på sikt kunna förvalta dem i framtiden.

Trafikverket har genomfört denna utredning för att öka kunskapen om järnvägsmiljöerna längs Norge/Vänerbanan och identifiera de kulturhistoriska värden som de besitter. Arbetet har utförts av antikvarie Henrik Ylikoski vid Stiftelsen Jamtli i Östersund. Fältarbetet genomfördes under oktober månad 2024.

Resultatet av utredningen presenteras dels i denna rapport, dels i Trafikverkets Miljöwebb landskap.

Syfte och mål

Längs de järnvägar som idag är i drift ligger en rad olika platser där det finns bevarade byggnader och anläggningar som har med järnvägstrafiken att göra, både den historiska och den som sker idag. Syftet med inventeringen har varit att identifiera och beskriva de platser där det finns kulturhistoriskt värdefulla miljöer, samt att ge förslag på hur dessa miljöer i form av byggnader, grönområden, tekniska anläggningar etc. i framtiden kan skyddas och förvaltas.

Banvaktsstugan i Knutsdalen.



Sammanfattning av resultat

Den kulturhistoriska inventeringen av järnvägsmiljöer längs Norge/Vänerbanan, sträckan Åmål-Öxnered, utfördes under hösten 2024. Målen var att identifiera och beskriva värdefulla miljöer och att föreslå åtgärder som syftar till att bevara och stärka kulturmiljövärdena på de olika platserna.

Urvalet av platser utgick från att de skulle ligga längs den bansträckning som trafikeras idag. Platser där det i förväg kunde misstänkas finnas bevarade byggnader och anläggningar besöktes. Platser som i förväg kunde anses som tomma utifrån tidigare dokumentation och nutida ortofoton besöktes inte.

I rapporten beskrivs 15 besökta platser som har inventerats utifrån Trafikverkets metodik för övergripande inventering. Metoden innebär att de funktionsområden som finns på platserna beskrivs och värderas i en skala 0–5, se nedan. Dessutom bedöms platsens kulturhistoriska värde som helhet i samma skala. De gjorda bedömningarna av platserna längs banan framgår av tabellen på nästa sida.

En viktig anmärkning till värderingen är att det det på många platser finns enskilda funktionsområden som har en högre värdering än platsen som helhet. Till exempel kan det finnas byggnader med *mycket högt värde* (1) på en plats som bara får ett *högt värde* (2) som helhetsbedömning!

Det finns ingen plats som i sin helhet fått bedömningen *mycket högt värde* i inventeringen. Många av järnvägsmiljöerna som inventerats har genomgått flera stora förändringar och byggnader och andra anläggningar har rivits eller förändrats starkt. Det innebär att läsbarheten av platsens tidigare funktion försvåras och det kulturhistoriska värdet blir därigenom lägre. Däremot finns sju platser som har ett *högt värde*. Förändringar i drifts- och ägarförhållanden har lett till att byggnader, planteringar och andra anläggningar mer eller mindre har försvunnit. I gruppen med högt värde går det ändå fortsatt att uppfatta platsernas huvudfunktion, men vissa delar finns inte längre kvar eller har ändrats. Längre ned på värderingsskalan hamnar då platser där denna förändring har gått ännu längre och resulterat i miljöer där det helt eller delvis inte längre går att uppleva eller förstå den ursprungliga funktionen.

Det är alltså få platser som generellt har en ursprunglig karaktär. Det är också vissa anläggningar eller byggnader som en gång var vanliga men som idag bara finns ett fåtal av. Dessa kan vara oansenliga i sitt uttryck men ändå viktiga att värna för att vi i framtiden ska förstå järnvägens kulturmiljöer. Spåren av mer utvecklade järnvägsparker eller planteringar är få och de tydligaste spåren är de stora träden som kan finnas kvar.

Få banvaktstugor är bevarade i jämförelse med hur många som en gång fanns. Även av godsmagasin och andra driftsbyggnader är få bevarade.

1. Mycket högt värde	2. Högt värde	3. Visst värde	4. Delar av miljön kan ha ett värde	5. Mycket lågt värde	6. Svårt att värdera idag
-	Brålanda Gutvik bv Knutsdalen Källeberg Mellerud Åmål Öxnered	Bjäkebol Frändefors Slädekärr Tösse	Bjurhem Erikstad Frillesäter Skållebyn	-	-

Tabell över de olika platsernas värdering utifrån inventeringen.

Metod och arbetssätt

Undersökningen av de olika platserna har gjorts som en övergripande inventering enligt Trafikverkets metod: ”Inventering av järnvägens kulturmiljö, metodik och manual” TRV-publikation 2017:214. I samråd med beställaren har det gjorts vissa justeringar i fråga om urval av miljöer och avgränsningar.

Arbetet inleddes med att ta fram ett underlag för vilka miljöer som skulle besökas i fält. Med hjälp av olika register över trafikplatser och anläggningar på hemsidor som banvakt.se, bangardar.se, jarnvag.net och historiskt.nu samt nutida och äldre flygbilder gjordes ett GIS-baserat fältarbetsunderlag där även äldre bangårdskartor lades in. Platser som redan i förberedelsearbetet kunde anses vara för starkt förändrade kom inte att besökas, exempelvis banvaktsstugor där alla byggnader är rivna.

GRUNDMILJÖER & FUNKTIONSOMRÅDEN

De olika platserna är indelade i olika grundmiljöer dvs. den typ av plats de har varit historiskt och som speglar dess användning: station, trafikplats, lastplats etc. I rapporten anges grundmiljön i den röda rutan som finns för varje plats.

Vid fältarbetet har på varje plats gjorts en avgränsning av den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Inom miljöerna har sedan identifierats och dokumenterats olika funktionsområden som platsen består av:

- 1 Stationsområde
- 2 Utemiljö
- 3 Lastområde
- 4 Verkstadsområde, tex lokstallar
- 5 Passage över eller under spårområde
- 6 Teknik och spårområde
- 7 Anslutningsområde för resenärer
- 8 Övrigt tex arbetarbostäder

De olika funktionsområdena har beskrivits i text, fotograferats och värderats enligt anvisningarna för inventeringsmetoden. I rapporten beskrivs funktionsområdena var för sig. I många fall saknas beskrivningar då vissa funktioner inte har funnits på platsen eller att de har rivits i senare tid.

VÄRDERING

Både platserna som helhet och de olika funktionsområdena har värderats enligt en sexgradig skala:

- 1 Mycket högt värde
- 2 Högt värde
- 3 Visst värde
- 4 Delar av platsen kan ha ett värde men inte som helhet
- 5 Mycket lågt värde
- 0 Svårt att värdera idag (Platser som tillkommit efter 2000.)

De olika funktionsområdena kan ha en annan värdering än platsen som helhet. En plats som fått en låg värdering kan innehålla ett funktionsområde som fått den högsta värderingen.

Värderingen av platsen som helhet noteras i den röda rutan som finns för varje plats. I de fall där det finns funktionsområden inom platsen med ett högre värde än helhetsbedömningen har en asterisk (*) lagts till platsvärderingen. I den ljusgrå rutan finns en kortfattad beskrivning av platsens kulturhistoriska värde.

EPOKER

Både platserna som helhet och de olika funktionsområdena har kopplats till olika epoker som bedömts spegla huvuddragen i miljön. Epokerna med korta beskrivningar är hämtad från inventeringsmanualen och utgår från en historik över det Svenska järnvägssystemets utbyggnad samt dess förändring över tid:

- 1820-1854 Planeringsskedet
- 1855-1929 Utbyggnaden
- 1930-1949 Fortsatt utbyggnad och förstatligande
- 1950-1959 Bilism och järnvägens identitetskris
- 1960-1979 Krisen åtgärdas
- 1980-1989 Mot ett uppdelat ansvar
- 1990-2000 Snabbtåg, avreglering och miljöfokus
- 2001 - Statens järnvägar blir SJ AB

ÅTGÄRDER

I de fall det finns behov av åtgärder för att bättre bevara eller skydda de kulturhistoriska värdena på platserna har de också beskrivits. De föreslagna åtgärderna har delats in i fem olika kategorier: *underhålla, skydda/stärka, restaurera/återskapa, utveckla/förbättra* och *Övrigt*. Exempel på åtgärder som kan beskrivas inom de olika temana är:

Underhålla – rensning av ogräs och sly inom bangården eller målning av byggnader.

Skydda/stärka – Bevara viktiga anläggningar inom stationsområdet eller genom information tydliggöra för alla intressenter som förvaltar platsen vad de olika värdena består i och hur de kan skötas.

Restaurera/återskapa – Göra mer omfattande upprustningar av byggnader och anläggningar eller återskapa planteringar eller byggnadsverk som är viktiga för förståelsen av platsens ursprungliga funktion.

Utveckla/förbättra – Genom nytillskott inom platsen underlätta brukandet och upplevelsen av kulturmiljön.

Övrigt – Fördjupad inventering

I de fall som åtgärderna berör Trafikverkets fastigheter har det vid beskrivningen tillagts texten: *Ansvar TRV*.

När det gäller åtgärder på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bör det ske med material och metoder som inte minskar de kulturhistoriska värdena. Det kan vara fråga om virke med hög kvalitet, traditionella färgtyper eller andra äldre hantverksmetoder. För bebyggelse eller anläggningar med lagskydd, se nedan, kan åtgärder behöva tillståndsprövning.

Platsvärdering: 4*

Delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Exempel på den röda rutan som visar platsvärdering (här med asterisk som visar att det på platsen finns ett funktionsområde med ett högre värde), platsens epok och grundmiljö.

LAGSKYDD

I rapporten presenteras i en ljusgrå ruta om platsens bebyggelse har lag-skydd som byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen (KML) eller om det finns särskilda utpekanden i kommunala planer med rivningsförbud eller varsamhetsbestämmelser enligt Plan- och bygglagen (PBL). Här framgår även om miljön är utpekad i ett regionalt eller kommunalt kulturmiljö-program. Om de har utpekats som värdefulla i bebyggelseinventeringar framgår ej.

NATURVÄRDEN

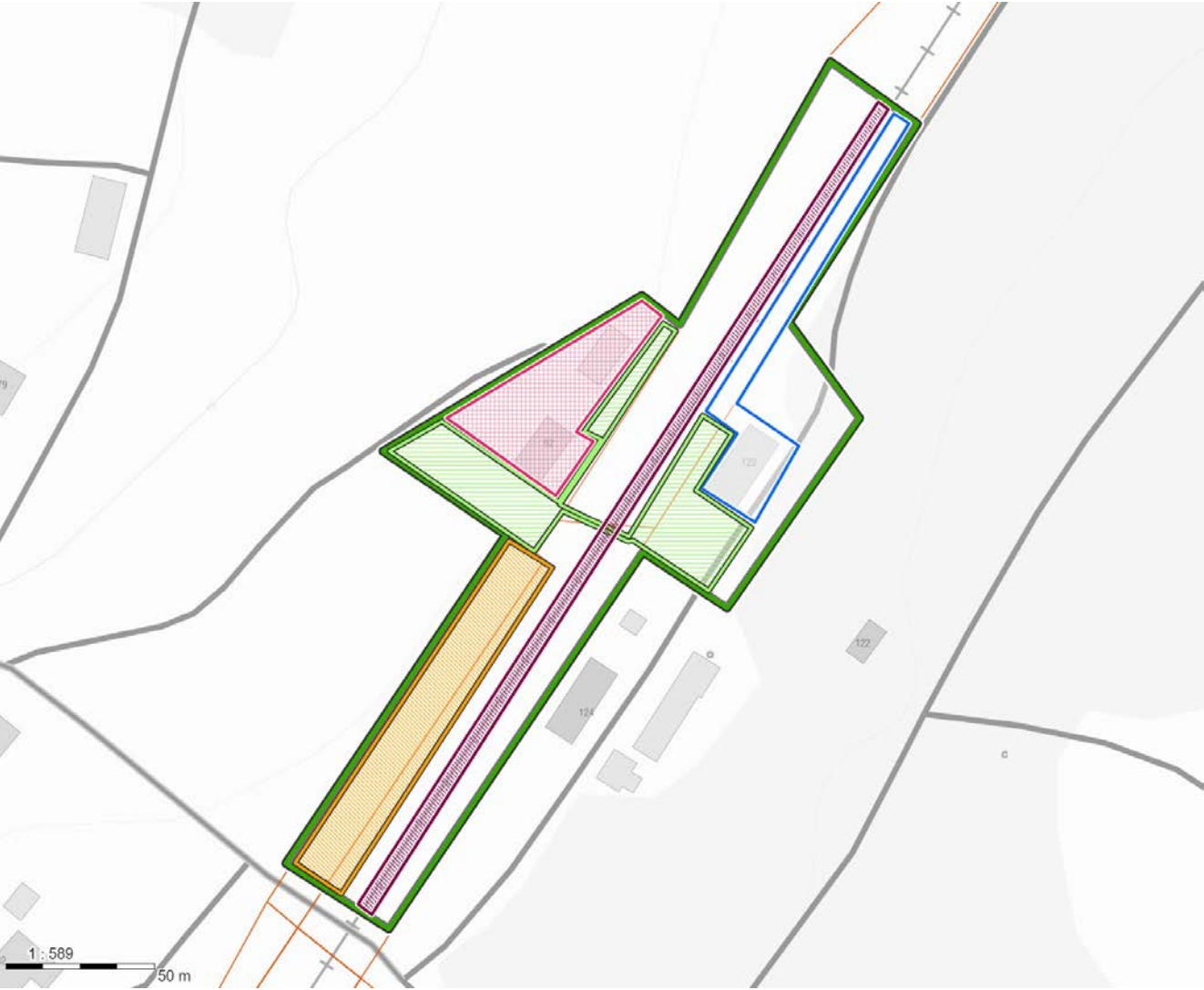
I en grön ruta anges för varje plats i allmänna ordalag om det finns natur-värden registrerade i Trafikverkets Miljöwebb Landskap. I dessa fall finns det som regel en mer detaljerad information, men den återges inte här. Na-turvärdena anges i fyra klasser, där klass 1 har det högsta värdet. Om inga naturvärden redovisas här betyder det inte alltid att naturvärden saknas på platsen, bara att sådana inte finns registrerade – platsen kanske inte är inventerad i det avseendet.

KARTA

För varje plats finns en karta som visar den beskrivna kulturmiljöns av-gränsning. Inom miljön redovisas funktionsområdena med olika färg på linjer och skraffering:

Grön linje (tjock)	Kulturmiljöns avgränsning
Blå	Stationsområde
Ljusgrön	Utemiljö
Orange	Lastområde
Turkos	Verkstadsområde
Olivgrön	Passage
Lila	Teknik och spårområde
Gul	Anslutningsområde
Röd	Övrigt/arbetarbostäder
Brun linje (tunn)	Trafikverkets fastighet

Kartorna har hämtats från Miljöwebb Landskap och har en varierande skala beroende av kulturmiljöernas storlek, men gällande skalstock finns angiven.



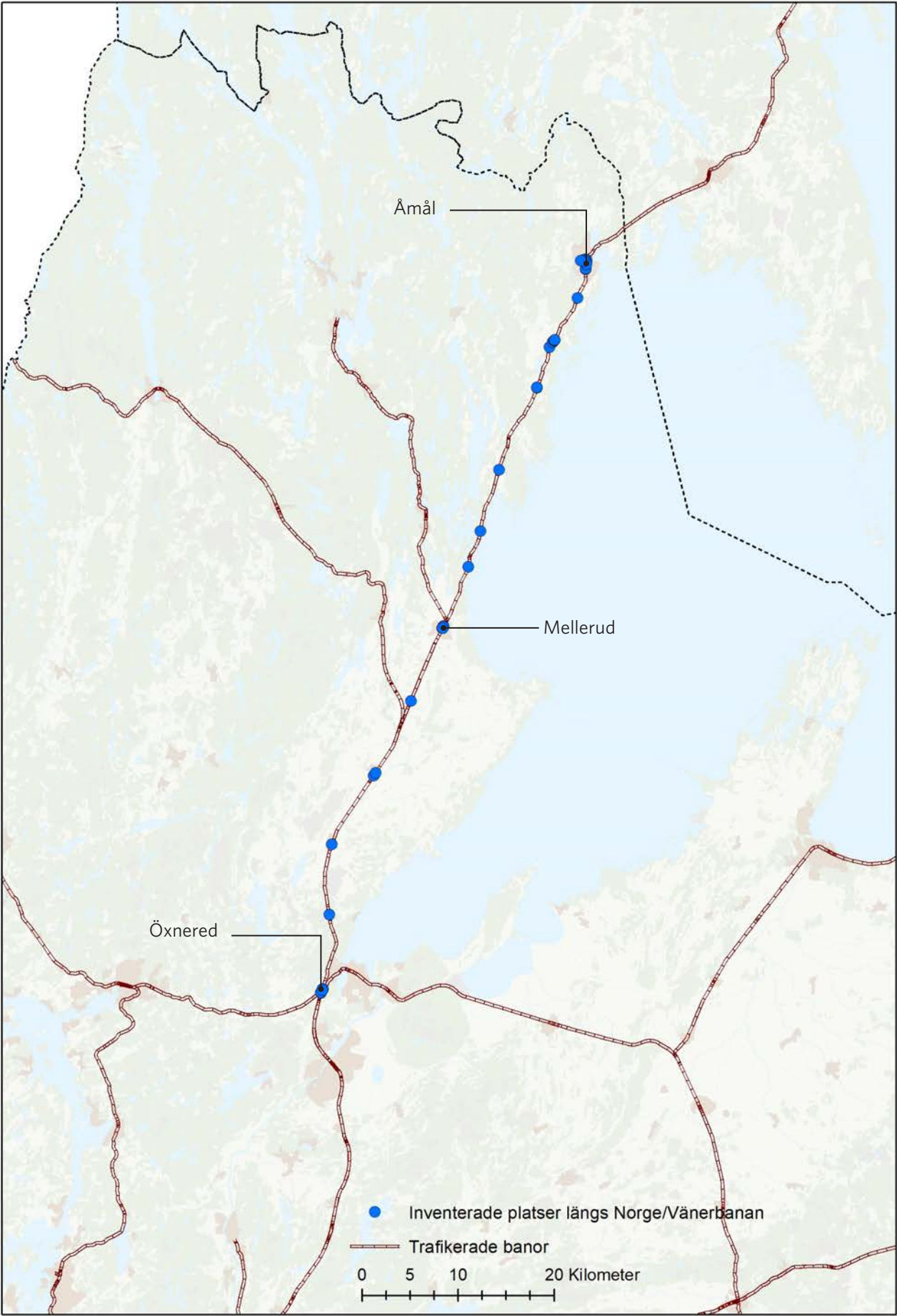
Exempel på karta från Miljöwebb Landskap med markeringar för olika funktionsområden, avgränsning av miljön och Trafikverkets fastighet.

Urval och avgränsningar

Inventeringen av Norge/Vänerbanan har utförts då det idag är en bana med persontrafik. Att det bara är de trafikerade banorna som inventeras innebär att platser som ligger vid nedlagda järnvägar och de som hamnat vid sidan av banan efter sentida ombyggnader inte omfattas. Det kan finnas flera kulturmiljöer med höga värden som inte berörts av arbetet. I de större orterna där stickspåren går till industritomter i större områden har inventeringen begränsats till det område av bangården som ligger invid stationen.

Både Trafikverkets egna fastigheter och de med andra ägare har inventerats. Beskrivning av värden och behov av åtgärder berör således även mark och byggnader som Trafikverket inte ansvarar för. I dessa fall kan beskrivningar av åtgärder ses som ett råd till fastighetsägaren där åtgärderna kan bevara och stärka platsens kulturhistoriska värden.

Karta t.h. med de inventerade platserna längs Norge/Vänerbanan markerade med blå punkter.





Verkstäderna i Åmål, 1927. Fotograf: Okänd, Järnvägmuseets samlingar.



Elinvigning 1939, sträckan Göteborg–Åmål. Fotograf: B. Isakson, Järnvägmuseets samlingar.

Historik

Järnvägen mellan Göteborg-Kil är den sydligaste delen av den linje som en gång var Bergslagens Järnvägar från Göteborg till Falun. Bergslagens Järnvägar (BJ) öppnade för allmän trafik den 1 december 1879. I Åmål hade Bergslagens järnväg maskinförvaltning, lokstation och huvudverkstad.

Banan elektrifierades under tiden för andra världskriget. Sträckan Göteborg-Kil elektrifierades 1939-40. Kontaktledningsstolparna kom att tillverkas av betong i stället för stål. Stolparna var länge ett kännetecken för Bergslagsbanan. På senare tid har dock de flesta betongstolparna bytts ut mot nya av stål.

Enligt ett riksdagsbeslut 1939 skulle järnvägen i Sverige förstatligas. SJ tog över år 1948. Under 1990-talet skedde upprustningar och linjeomläggningar. Sträckan Göteborg-Kil blev den första där SJ införde så kallade InterRegio-tåg.

År 1990 ändrade dåvarande Banverket namngivningen på många järnvägar. Sträckan Gävle-Kil fick namnet Bergslagsbanan, medan sträckan Kil-Göteborg fick namnet Norge/Vänerbanan.



Åmåls station i oktober 2024.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Mellanstation

Kilometertal: 313,7

Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö som har flera funktionsområden som till stor del fortsatt är i drift och som är välbevarade så att det fortsatt går att förstå de historiska funktionerna i miljöns olika delar.

Nuvarande lagskydd:
Båda stationshusen är utpekade som värdefulla i en kulturhistorisk byggnadsinventering.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Förutom två stationshus och lokstall finns inom järnvägsmiljön i Åmål flera stora verkstadsbyggnader i tegel, magasinsbyggnader och en växthusanläggning samt en stor bangård.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Bergslagens järnvägar öppnade för allmän trafik till Åmål 1879. I Åmål hade Bergslagens järnväg maskinförvaltning, sin största lokstation och huvudverkstad. Efter förstatligandet blev verkstaden en självständig huvudverkstad, senare med specialisering på elarbeten.

Stationshuset i Åmål uppfördes enligt Axel Kumliens ritning för stationshus i sten av klass 1. Samma storlek kom även att uppföras i Trollhättan, Mellerud och Öxnered. 1907-08 genomfördes en om- och tillbyggnad av stationshuset i Åmål.

Norr om bangården byggdes ett rundstall i tegel 1879. Ett vattentorn var hopbyggt med stallet vid östra gaveln. Nordost om stallet anlades ett kolupplag med ett kollossningsspår. Söder om stallet anlades en stor vagnverkstad och väster om den en lokverkstad. Rundstallet revs år 1948.

1916-18 uppfördes ett parallellstall i tegel med 8 spår för 16 lok väster om lokverkstaden. Väster om detta stall anlades en 20 meters vändskiva. Öster om det nya stallet uppfördes ett kolupplag. Parallellstallet tillbyggdes och moderniserades 1945-1946.

Åmål Östra station ritades av Carl Axel Hagelberg för Åmål – Årjängs järnväg som öppnade 1928. Efter att Åmål-Årjängs Järnvägsaktiebolag gått i konkurs 1932 kom banan att införlivas med Bergslagens Järnvägar 1937.

1 STATIONSOMRÅDE

Bergslagens stationshus 1879 i tegel på stengrund under tegeltak (ursprungligen skiffer). 1907-08 genomfördes en om- och tillbyggnad av stationshuset. Det tillbyggdes med lägre partier och mittpartiet höjdes en våning, vilket framgår av skiftningar i teglet. Putsfältet med texten ÅMÅL, på den norra gaveln bör ha tillkommit vid samma tidpunkt (tidigare fanns ett likadant fält på den södra gaveln). Fönstren är mestadels stickbågiga, bortsett från övervåningens små fönstergluggar och mittpartiets påbyggnad, som har rakt avslutade fönster. Ursprungligen hade byggnaden korspostfönster med två rutor i de nedre bågarna. Dessa har senare ersatts med ospröjsade bågar. Intill stationshuset ligger en transformatorstation i tegel.

Området kring stationshuset har en markbeläggning av cementplattor och gatsten, både mot framsidan och mot spåren. Perrongkanten är av betong. Längs perrongkanten sitter ett staket i metall, med en öppning vid övergången till mellanplattformen.

En mellanplattform ca 200 meter lång, sträcker sig från stationen och norrut.

Åmål Östra, stationshus i två våningar med drag av 20-talsklassicism på huggen stengrund med fasad av locklistpanel under valmat tegeltak. Fasaderna är indelade av pilastrar. Nedre våningen har tvåluftsfönster med tre rutor i varje båge, medan övre våningen har sentida enluftsfönster, delvis med lös spröjs. Äldre dekorativa takkupor. Sammanbyggt med stationshuset finns ett godsmagasin.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Stationshusen med välbevarade exteriörer.



Åmål Östra, stationshuset från S.

Naturvärdesinventering, TRV:
Objekt: AJ 1279 Åmål
Klassning: Artrik järnvägsmiljö

Naturvärdesklass 3. Påtagligt naturvärde. Blomrik miljö med bland annat rödlistade arten gullklöver. Artrikedom, värdefull ängsvegetation och kan säkert hysa höga värden för insekter.



Stationshuset från 1879.



Putsfältet med texten ÅMÅL, på den norra gaveln av stationshuset.



Stationshuset mot spårsidan.



Sammanbyggt med Åmål Östra station finns ett godsmagasin.

2 UTEMILJÖ

Planteringar i form av trädrader vid stationshuset.

Epok: 1855-1929

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Trädrader vid stationshuset.

3 LASTOMRÅDE

Magasin i trä på stenstolpar under tegeltak. Två portar och rester efter lastbrygga längs båda långsidorna. Tillbyggd med lägre byggnadsdel i söder.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 - visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Magasinsbyggnaden.

4 VERKSTADSOMRÅDE

I södra änden av platsen ligger ett lokstall med fasad av vit puts under plåttak med fyra portar. Framför finns en vändskiva. Strax norr om denna ligger en rödfärgad länga med eternitbelagt snedtak. Sidan mot spåret har en rad med portar.

Huvudverkstad – Tegelbyggnad med nio gavelfält varav det i mitten är större än övriga. Portar och fönster varierar över byggnaden. Fasaden har dekorativt utförd taklist och fältindelning i tegel.

Lokverkstad – Långsträckt tegelbyggnad med dekorativa detaljer såsom listverk och omfattningar i cement. Stickbågiga och rundbågiga fönster indelade med spröjs.

Huvudförråd – Större tegelbyggnad under flackt motfallstak tillkommen kring 1970.



Huvudverkstaden, 1950-tal. Fotograf: Okänd. Järnvägmuseets samlingar.



Huvudverkstaden.



Magasin av trä.



Rödfärgad länga vid lokstallet.



Lokverkstad.



Huvudförråd.



Lokverkstaden.



Tegelbyggnad intill Lokverkstaden.

Epok: 1855-1929, 1960-1979.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Äldre tegelbyggnader.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Stort spårområde med äldre gröna kontaktledningsbryggor.

Mitt för stationshuset finns ett våghus med stående locklistpanel under papptak. Våg i spåret kvar. Norr om järnvägsstationen finns en järnvägsbro i gjutjärn ”Motala verkstad 1924” på fundament av huggen sten.

I den västra delen av järnvägsmiljön finns en vändskiva och ”styrhytt” med fasad av rödfärgad, liggande spåntad panel och spröjsade fönster. Från Åmål Östra station leder ett spår mot hamnen.

Epok: 1855-1929,1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Våghus, bro med stenfundament, vändskiva och styrhytt.

7 ANSLUTNINGSSOMRÅDE

Busshållplats framför stationen med beläggning av plattor.

Epok: 1990-2000.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – går ej att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: hårdgjorda ytor med beläggning av plattor.



Bron med passage under spåren.



Anslutningsområde.



Lokstall med vändskiva.



Våghus.



Detalj av bron.

8 ÖVRIGT

Maskinavdelningens expedition – tegelbyggnad i två våningar på en grund av huggen sten under plåttak. Äldre fönster indelade med spröjs. Tornliknande förkroppning i östra hörnet i tre våningar.

Växthus och komplementbyggnad i trä, en rest av tidigare odlingar inom järnvägsmiljön.

Epok: 1855-1929, 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Expeditionsbyggnaden i tegel och växthusen.



Växthus.



Transformatorstation vid stationshuset.



Maskinavdelningens expedition.

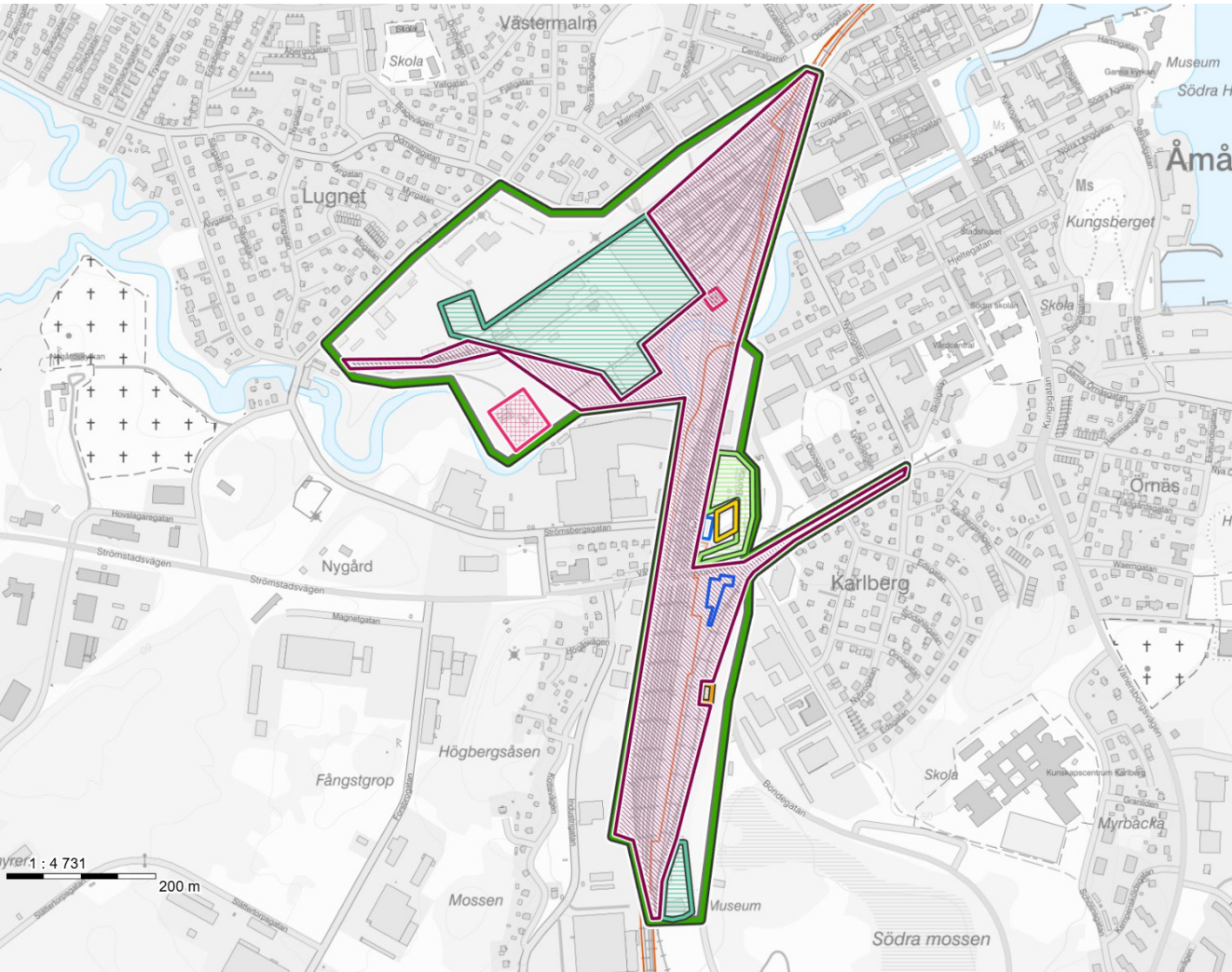
Förslag till åtgärder

RESTAURERA/ÅTERSKAPA

- Restaurering av våghus. (Ansvar TRV)
- Restaurering av magasin.

ÖVRIGT

- Fördjupad inventering av bangård och verkstadsområden.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Bjäkebol



Bjäkebols banvaktstuga. Fasaden mot spåret med utbyggt mittparti, saknar helt fönster och dörröppningar.

Platsvärdering: 3

Visst värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 317,5

Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En banvaktstuga som förändrats.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Naturvärdesinventering, TRV: -

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Tidigare banvaktstuga som genomgått förändring. Bostadshus, uthus, utedass och jordkällare är alla i dåligt skick.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktstugan nummer 60 är sannolikt uppförd efter typritningar av Axel Kumlien för Bergslagens järnväg. Stugan ska ha brunnit 1893 varefter den byggdes upp igen.

8 ÖVRIGT

Banvaktstuga på stengrund med fasad av liggande panel på förvandring, under tegeltak. Under panelen syns en tegelstomme. Senare fönster och dörr. Fasaden mot spåret med utbyggt mittparti, saknar helt fönster och dörröppningar. Uthus med röd locklistpanel under tegeltak. Intill står ett utedass. Jordkällare i sten under tegeltak.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugan med uthus och jordkällare.

Förslag till åtgärder

UNDERHÅLLA

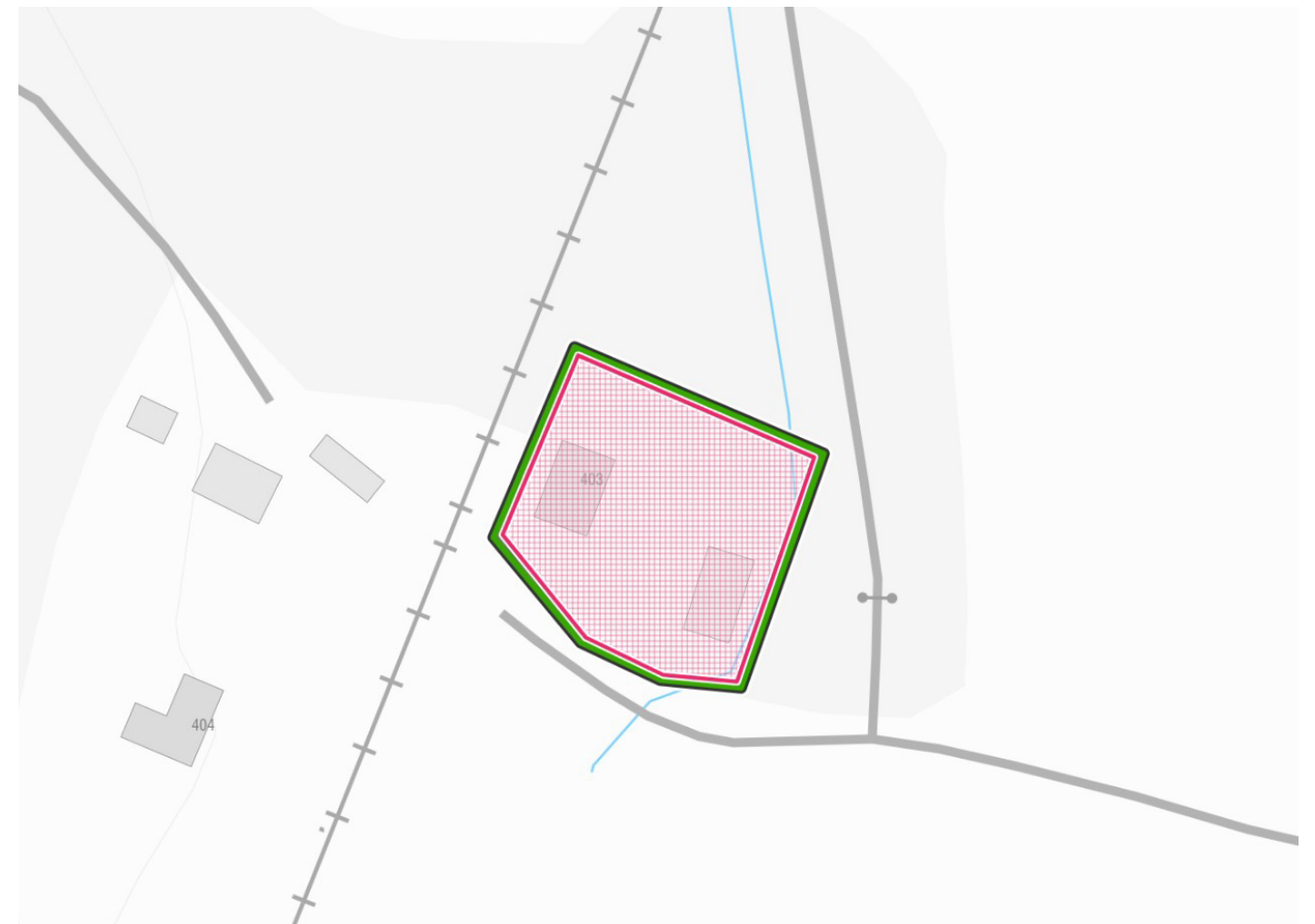
– Alla byggnader är i dåligt skick och i stort behov av åtgärder.



Uthus.



Jordkällare i sten under tegeltak.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Tösse



Tösse station. Teknikbod med äldre träd intill.

Platsvärdering: 3

Visst värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Kilometertal: 322,9

Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö med flera funktionsområden som visar hur platsen nyttjats i olika tider där dock stationshuset saknas

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

På platsen finns två godsmagasin, större träd i den tidigare stationsparken samt uthus och jordkällare som hört till stationshuset.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Tösse station öppnade 1881. Stationshuset var av 4:de klass i sten ritat av Axel Kumlien för Bergslagens Järnväg. Persontrafiken lades ner 1967. Stationshuset förstördes av brand 2010.

2 UTEMILJÖ

Gräsyta med äldre träd.

Epok: 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Äldre träd i miljön.

3 LASTOMRÅDE

Två magasinsbyggnader inom Trafikverkets fastighet.

Södra magasinet har röd locklistpanel med plåttak på gjuten grund. Två portar med diagonalpanel finns mot spåret.

Norra magasinet har röd liggande spåntad panel med locklistpanel mot

spåret. Grundläggning av betongstolpar. Tak av tegel. Två portar finns mot spåret.

Epok: 1850-1929, 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: De båda magasinsbyggnaderna.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Ett stickspår går framför de båda magasinsbyggnaderna och slutar i en stoppbock. Klotväxel finns inom området. Äldre stolpar och ledningsbryggor med ”lyror”. Teknikbod med fasad av frilagd ballast står bredvid en mast.

Epok: 1930-1949, 1960-1979

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Äldre stolpar och ledningsbryggor med ”lyror”.

Naturvärdesinventering, TRV: -



Gräsyta med äldre träd.



Ett stickspår går framför de båda magasinsbyggnaderna och slutar i en stoppbock



Södra, större magasinet.

7 ANSLUTNINGSSOMRÅDE

Vid platsen för den tidigare stationen finns en busshållplats med väntkur och en bilparkering.

Epok: 2001-

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – svårbedömd/svårt att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: Väntkur.



Uthuset



Tvättstugan

8 ÖVRIGT

Intill platsen för stationshuset finns flera ekonomibyggnader: ett uthus med fjällpanel under plåttak, en tvättstuga på huggen stenfoot med fasad av liggande spåntad panel under tegeltak och en jordkällare av sindersten, utvändigt putsad, under tegeltak.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Äldre ekonomibyggnader.



Norra, mindre magasinet.

Förslag till åtgärder

UNDERHÅLLA

- Den mindre, norra magasinsbyggnaden har underhållsbehov. (Ansvar TRV).

RESTAURERA/ÅTERSKAPA

- Uthuset på platsen för den brunna stationen har alla stort renoveringsbehov.



Jordkällare.



Busshållplats.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Frillesäter



Frillesäters banvaktstuga i oktober 2024.

Platsvärdering: 4

Delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 323,5
Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
Förändrad banvaktstuga med jordkällare typisk för Bergslagens järnväg.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Förändrad banvaktstuga med jordkällare..

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktstuga 61a. Stugan är inte uppförd i samband med järnvägens anläggande (a efter numret anger att den lagts till en befintlig nummerserie).

8 ÖVRIGT

Banvaktstuga i trä, om- och tillbyggd. Hög källare, fasad av rödmålad locklistpanel, nya fönster utan spröjs. Taket täcks av tegel. Banvaktstugan tillbyggd mot sidan bort från spåret. Jordkällare murad i sindersten under tegeltak, med öppningen mot spåret.

Epok: 1855-1929, 1950-1959.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugan och jordkällaren.

Förslag till åtgärder

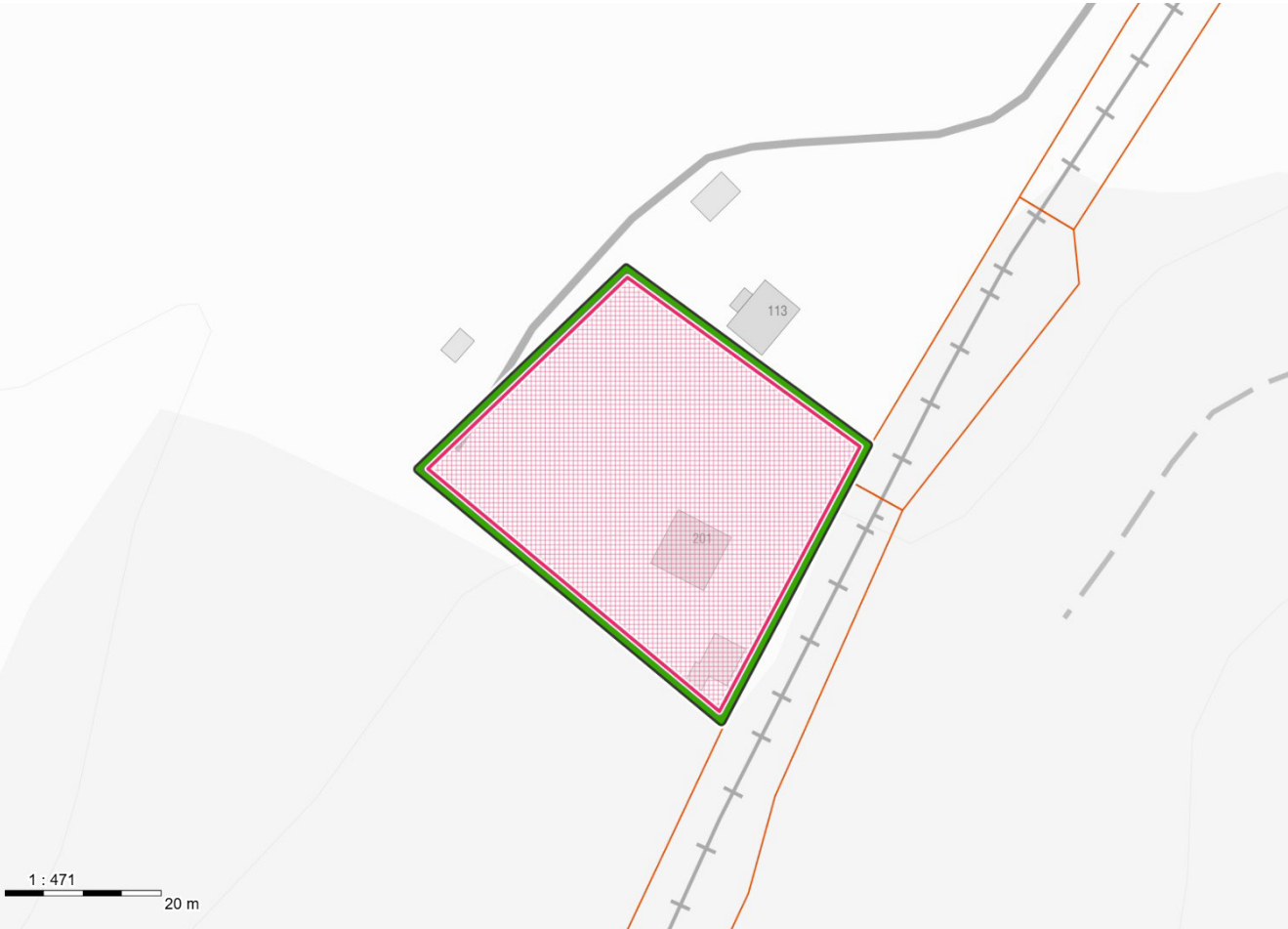
UNDERHÅLLA

- Tak på jordkällare har underhållsbehov.

Naturvärdesinventering, TRV: -



Jordkällare med öppning mot spåret.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Slädekärr



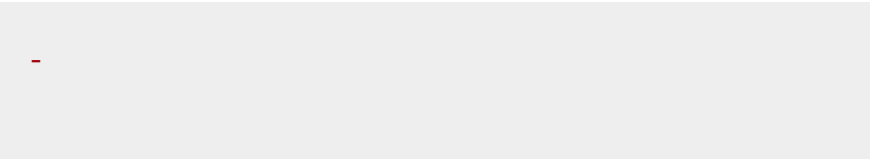
Banvaktstuga i tegel i Slädekärr, oktober 2024.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugorna.

Naturvärdesinventering, TRV: -

Förslag till åtgärder



Gavel på banvaktstuga och del av uthus.



Banvaktstuga i trä.



Uthus vid banvaktstuga i tegel.

Platsvärdering: 3

Visst värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 327,8
Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
Två banvaktstugor, en i trä och en i tegel med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Två banvaktstugor en i trä och en i tegel med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad, belägna i ett skogsområde.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktstugorna 62 och 62a är sannolikt uppförda efter typritningar av Axel Kumlien som ritade stationshusen till Bergslagsbanan. Från början har det endast funnits en banvaktstuga i Slädekärr. Stuga 62a har lagts till i en befintlig nummerserie.

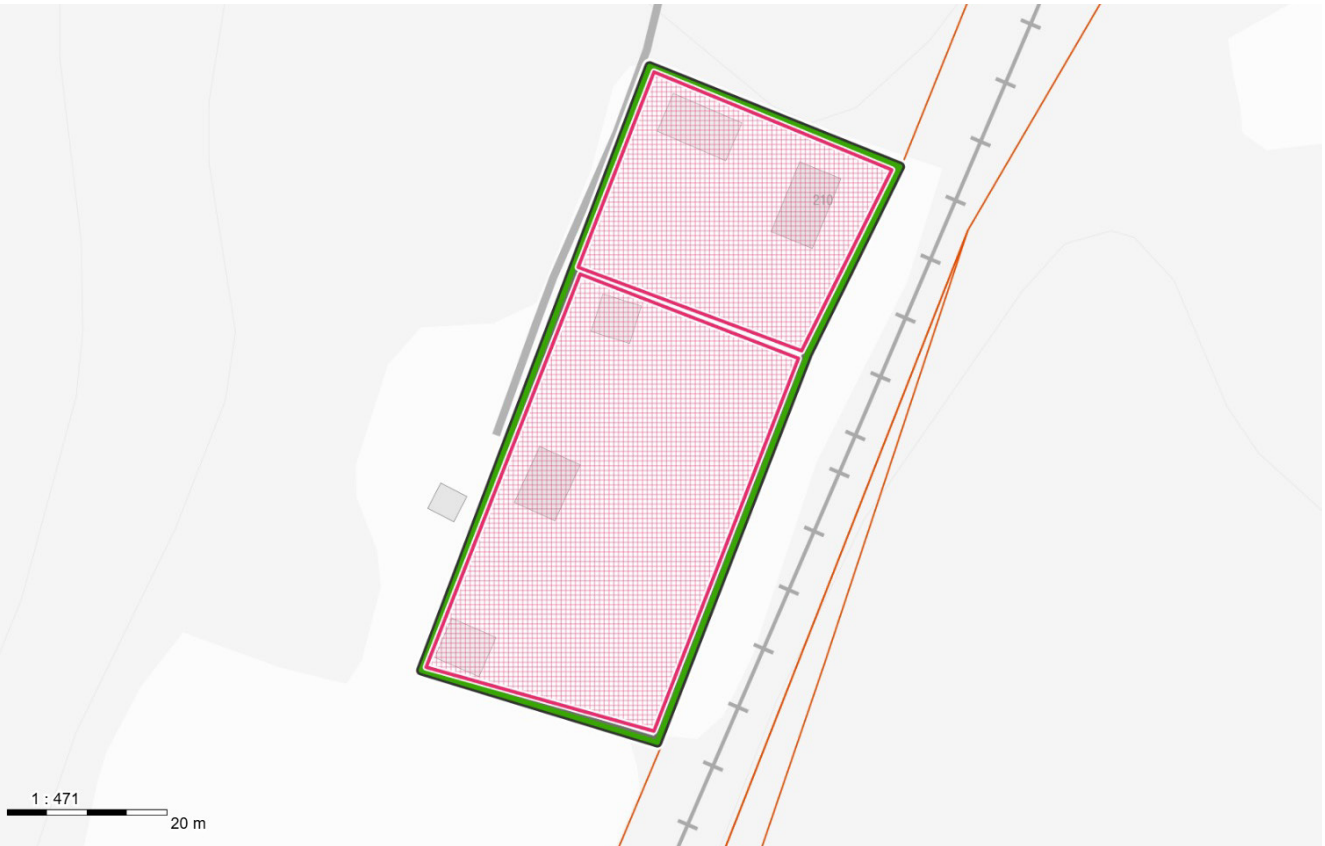
8 ÖVRIGT

Norra banvaktstugan i tegel med dekorativa gavelkrön i trä. Sentida ospröjsade fönster. Uthusbyggnad med röd locklistpanel på huggen stenfot. Jordkällare (kulle).

Södra banvaktstugan i trä i 1,5 våning. Fasad av liggande rödmålad fas-spontpanel i bottenvåningen och vit stående panel på gavelröstena. Äldre och nyare fönster blandat. Tillbyggt längs ena långsidan. Tak av tegel.

Två mindre uthus med fasad av stående locklistpanel under plåttak, ett annat med liggande spåntad panel och upptill stående locklistpanel med dekorativa ändar. Båda uthusen sent tillkomna.

Epok: 1855-1929.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Skållebyn



Banvaktstuga i Skållebyn, oktober 2024.

Platsvärdering: 4
Delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 337,6
Kommun: Åmål

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En banvaktstuga som flyttats och förändrats.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:
Banvaktstuga som flyttats och förändrats.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:
Banvaktstuga 64a. Stugan är inte uppförd i samband med järnvägens anläggande (a efter numret anger att den lagts till en befintlig nummerserie). Stugan flyttades mellan 1961 och 1971 bort från järnvägsspåret till andra sidan om byvägen.

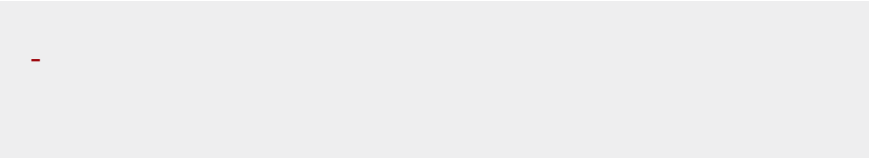
8 ÖVRIGT
Banvaktstuga med fasad av liggande spåntad panel med stående locklist-panel upptill och dekorativa gavelkrön. Ospröjsade tvåluftsfnster möjligen tillkomna i samband med flytten. Tak av tegel.

Epok: 1855-1929, 1940-1979.

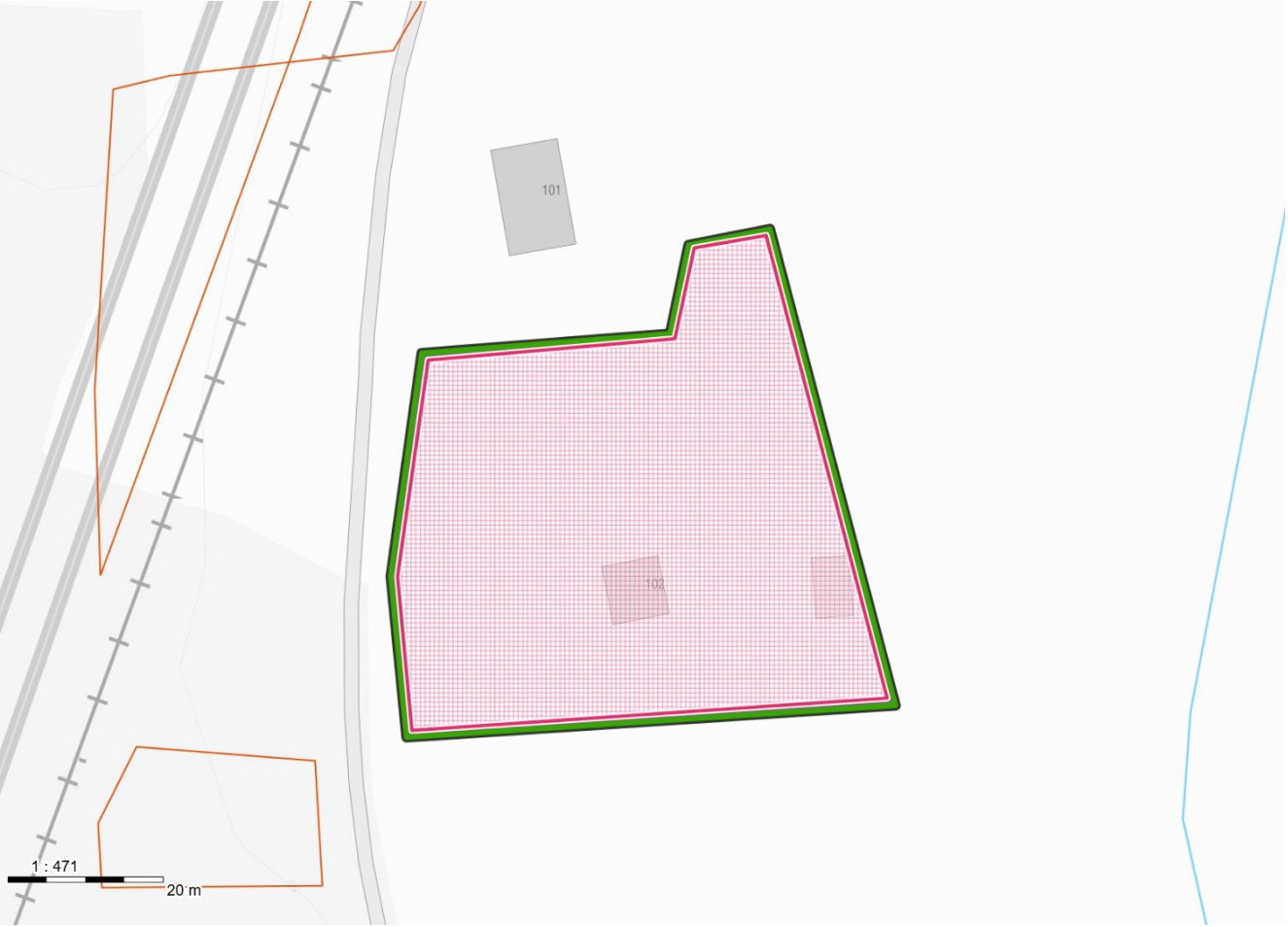
Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugan.

Förslag till åtgärder



Naturvärdesinventering, TRV: -



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Knutsdalen



Banvaktstuga i Knutsdalen, oktober 2024.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 344,2
Kommun: Mellerud

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En banvaktstuga med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

En banvaktstuga med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktstugan är sannolikt uppförd efter typritningar av Axel Kumlien som ritade stationshusen till Bergslagsbanan.

8 ÖVRIGT

Banvaktstuga med utbyggd entré mitt på långsidan mot spåret. Fasad av tegel med dekorativa gavelkrön på gavlar och över entrén. Äldre tvålufts-fönster med tre rutor i varje båg. Dörr senare. Tak av tegelimiterande plåt. Stugan omges av gräsytor.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugan.

Förslag till åtgärder

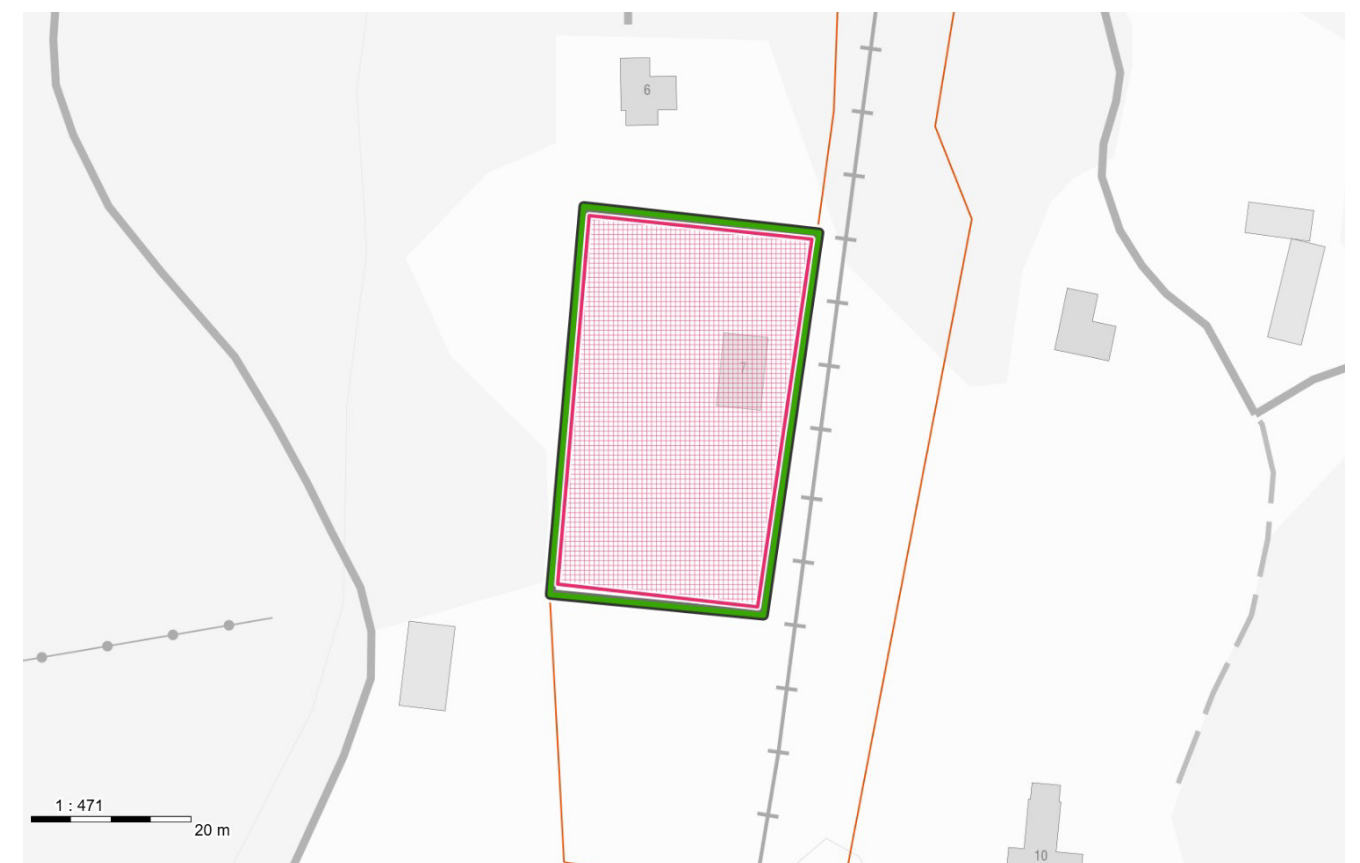
UNDERHÅLLA

– Fönsterrenovering.



Banvaktstugan mot spåret.

Naturvärdesinventering, TRV: -



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Gutvik



Banvaktssstuga i Gutvik, oktober 2024.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktssstuga

Kilometertal: 348,3
Kommun: Mellerud

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En banvaktssstuga med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad.

Nuvarande lagskydd:
Banvaktssstugan är utpekad som värdefull i en kulturhistorisk byggnadsinventering.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Tidigare banvaktssstuga, uthus och jordkällare med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad, belägen i skogsområde.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktssstugan 66a är sannolikt uppförd efter typritningar av Axel Kumlien som ritade stationshusen till Bergslagsbanan. Stugan är inte uppförd i samband med järnvägens anläggande (a efter numret anger att den lagts till en befintlig nummerserie).

8 ÖVRIGT

Banvaktssstuga i trä i 1,5 våning. Stugan ligger med långsidan mot spåret, med ingången vänd bort från spåret. Fasad av liggande rödmålad fasspontpanel i bottenvåningen och röd stående panel med vit dekor i de nedre ändarna på gavelröstena och överst på långsidorna. Äldre tvåluftsfönster med tre rutor i varje båge. Dörr senare. Tak av svart, tegelimiterande plåt. Stugan omges av gräsytor. Uthus på grund av huggen sten, med fasad av liggande fasspantpanel under tak av tegelimiterande plåt, senare tillbyggd. Jordkällare murad av slagtegel.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Banvaktssstugan.

Förslag till åtgärder

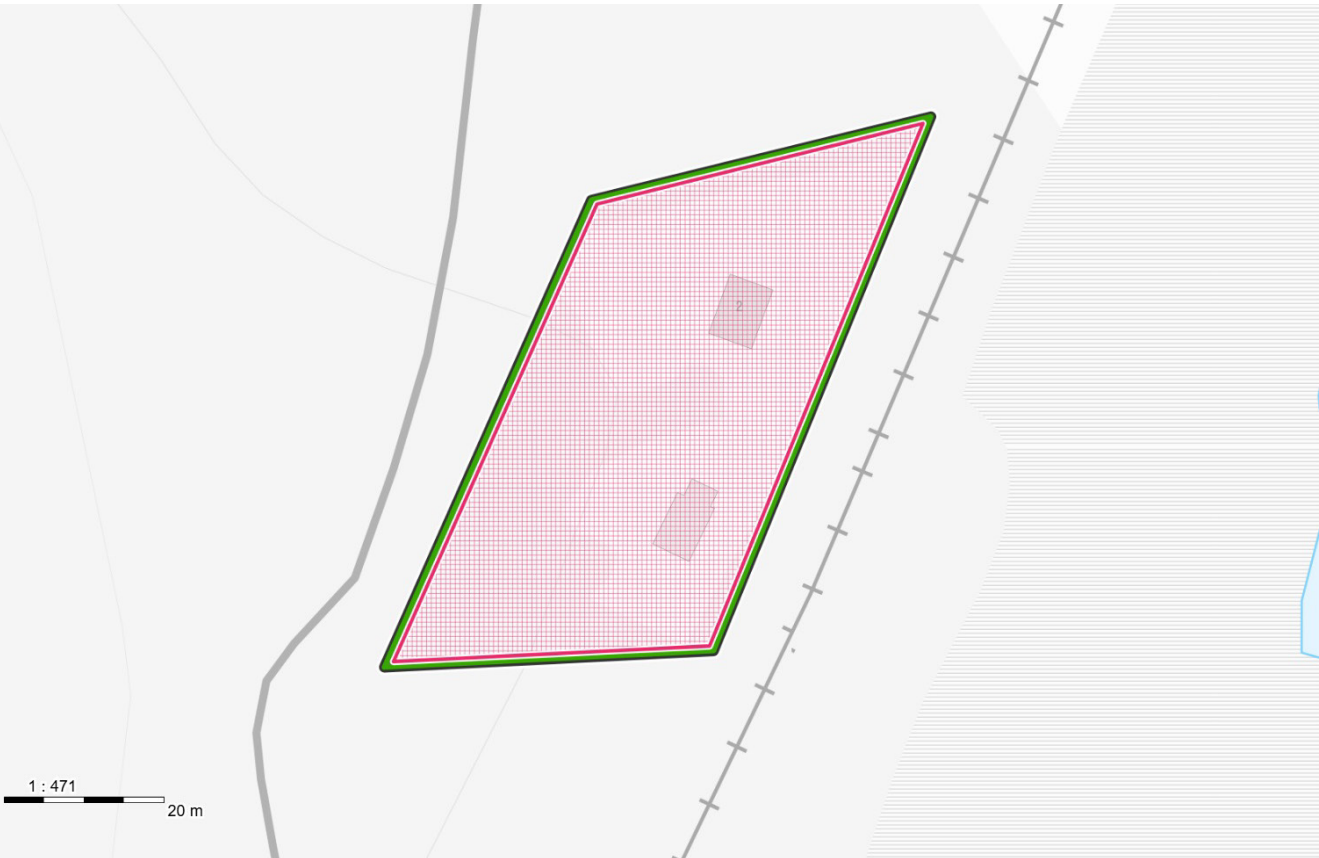
Naturvärdesinventering, TRV: -



Uthus.



Jordkällare.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Mellerud



Melleruds station i oktober 2024.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Mellanstation

Kilometertal: 355,1
Kommun: Mellerud

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö med flera funktionsområden.

Nuvarande lagskydd:
Stationshuset och järnvägshotellet är utpekade som värdefulla i en kulturhistorisk byggnadsinventering.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Inom järnvägsmiljön i Mellerud återfinns stationshus, järnvägshotell och lokstall.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Dalslands Järnväg (DJ) Mellerud-Kornsjö öppnades för allmän trafik den 18 juli 1879. Samma år färdigställdes ett rundstall i tegel och en vändskiva. I lokstallet fanns också verkstad och personallokaler. Ytterligare en stallplats tillkom på 1930-talet. Söder om lokstallet låg enligt bangårdskartan 1918 kolbodar och söder om dessa en vagnverkstad som revs 1942.

Bergslagens Järnvägars (BJ) huvudlinje öppnades för allmän trafik till Mellerud den 21 juni 1879. Ett parallellstall för ett lok anlades i bangårdens norra del. Stallet revs efter elektrifieringen 1939.

Dal-Västra Värmlands Järnväg (DVVJ) öppnades för allmän trafik Mellerud-Bengtstors Östra den 1 januari 1927. I bangårdens norra del mitt emot BJ:s stall byggdes 1926 ett parallellstall med plats för två lok. Stallet revs i slutet på 1960-talet.

Stationshuset ritades av Axel Kumlien. Stationshusen längs banan byggdes i fyra olika storleksklasser i trä eller tegel. Stationshuset i Mellerud är av klass 1 i tegel, som är den största klassen. Under 30-talet byggdes stationen ut åt norr med en ny väntsal. Taket lades om i början av 1970-talet med

Grythytteskiffer. Några år senare renoverades huset och fönstren byttes ut.

I anslutning till stationen uppfördes ett järnvägshotell, invigt 1880. Byggnaden har under åren fungerat som hotell, restaurang och nattklubb. År 2010 beslutade kommunstyrelsen i Mellerud att köpa fastigheten. Byggnaden kom därefter att genomgå en renovering.

1 STATIONSOMRÅDE

Stationshus av tegel i två och en halv våning på stenfot under skiffertak. Fönstren är ej ursprungliga. Tidigare hade byggnaden korspostfönster där de nedre bågarna var indelad i två rutor. Sammanbyggt med stationshuset ligger väntsal i form av en låg byggnad under flackt tak med fasad av tegel. Området kring stationshuset är asfalterat både mot framsidan och mot spåret. Perrongkanten är av betong. En mellanplattform ca 400 meter lång, sträcker sig från lokstallet och norrut.

Epok: 1855-1929, 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Stationshuset.

Naturvärdesinventering, TRV:
Objekt: AJ 731 Mellerud
Klassning: Hänsynsobjekt

Naturvärdesklass 4. Visst naturvärde. Svaga ytor. Bara NV-arter.



Stationshuset från spårsidan.



Melleruds station inför kungabesök 1894. Fotograf: K. F. Karlsson, Järnvägmuseets samlingar.

2 UTEMILJÖ

Kring stationshuset utgörs närområdet av asfalterade ytor. Det finns även mindre gräsytor med träd. Tidigare har det funnits en gräsrundel framför stationshuset.

Epok: 2001-

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Större träd i stationsmiljön.

3 LASTOMRÅDE

På motsatt sida om spåren från stationshuset finns en lastkaj i betong och huggen sten.

Epok: 1855-1929

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Lastkajen.

4 VERKSTADSOMRÅDE

I den södra delen av järnvägsmiljön ligger ett lokstall med sju portar varav två har rak avslutning, medan övriga är stickbågiga. Sidan mot spårområdet är gulputsad medan baksidan delvis har tegelfasad. På baksidan finns flera utbyggnader. Taket täcks av papp. Framför lokstallet finns en vändskiva.



Stationshusets fasad mot Järnvägsgränd.



Lastkaj.



Större träd i stationsmiljön.

Epok: 1855-1939

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Lokstallet.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Norr om stationshuset finns ett teknikhus med fasad av frilagd ballast och ljusinsläpp av glasbetong. Ett våghus med fasad av liggande spåntad panel står inom spårområdet. Våghuset är i väldigt dåligt skick och taket har rasat in. Flera stickspår slutar strax norr om stationshuset. Två stoppbockar noterades. Inom spårområdet finns flera klotväxlar.

Epok: 1855-1929, 1960-1979

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Teknikhus och våghus.

7 ANSLUTNINGSMRÅDE

Söder om järnvägshotellet ligger en bilparkering. Framför stationshuset finns en busshållplats med väntkur.

Epok: 2001-

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – svårbedömd/svårt att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: Busshållplatsen.



Lokstallet från spårområdet.



Baksida av lokstall.



Lokstall och vändskiva.

8 ÖVRIGT

Söder om stationshuset står det tidigare järnvägshotellet. En träbyggnad i H- form med mittparti i två våningar och sidopartier i tre. Fasad av lig-gande spåntad panel indelad av lister. Tak av falsad plåt. Dagens utseende är resultatet av en ambition att återställa byggnaden till sitt ursprungliga skick. Fönster och dörrar är sentida. Mot stationshuset har byggnaden en tillbyggnad med glasfasad.

Epok: 1855-1929, 1930-1949, 2001-

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Järnvägshotellet.



Järnvägshotellet.



Järnvägshotellet, 1939. Fotograf: Okänd, Järnvägmuseets samlingar.



Järnvägshotellet från spårområdet.

Förslag till åtgärder

RESTAURERA/ÅTERSKAPA

– Restaurering av våghus. (Ansvar TRV)



Framför stationshuset finns en busshållplats med väntkur.



Våghus.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Erikstad



Erikstads station 1893. Fotograf: Okänd, Järnvägmuseets samlingar.

Platsvärdering: 4*

Delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Kilometertal: 363,5

Kommun: Mellerud

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En tidigare stationsmiljö som förlorat mycket av sina beståndsdelar.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Tidigare stationsmiljö, där stationshuset saknas. En lastkaj i huggen sten och en gräsrundel finns kvar på platsen idag.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Järnvägsstationen i Erikstad anlades 1879. Ett stationshus enligt Axel Kumliens ritning för av 4 klass i sten uppfördes på platsen. Stationen lades ner 1972 och stationshuset revs 1985.

2 UTEMILJÖ

Framför platsen där stationshuset tidigare stod, finns en gräsrundel med ett lövträd. I anslutning finns en gräsyta med större lövträd, möjligen en del av tidigare planteringar.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Gräsrundel och större träd.

3 LASTOMRÅDE

På motsatt sida om spåret, jämfört med platsen för stationshuset, finns en lastkaj i huggen sten. Här fanns tidigare ett godsmagasin Dagens plåtskjul strax norr om lastkajen, tycks inte ha någon koppling till järnvägsmiljön.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Lastkajen.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Mot spåret finns, innanför stängsel en teknikbod med fasad av frilagd ballast. Äldre gröna stolpar och kontaktledningsbryggor med ”lyrarmaturer”

Epok: 1960-1979

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Äldre gröna stolpar och kontaktledningsbryggor.

Naturvärdesinventering, TRV: -



Framför platsen där stationshuset tidigare stod, finns en gräsrundel med ett lövträd.

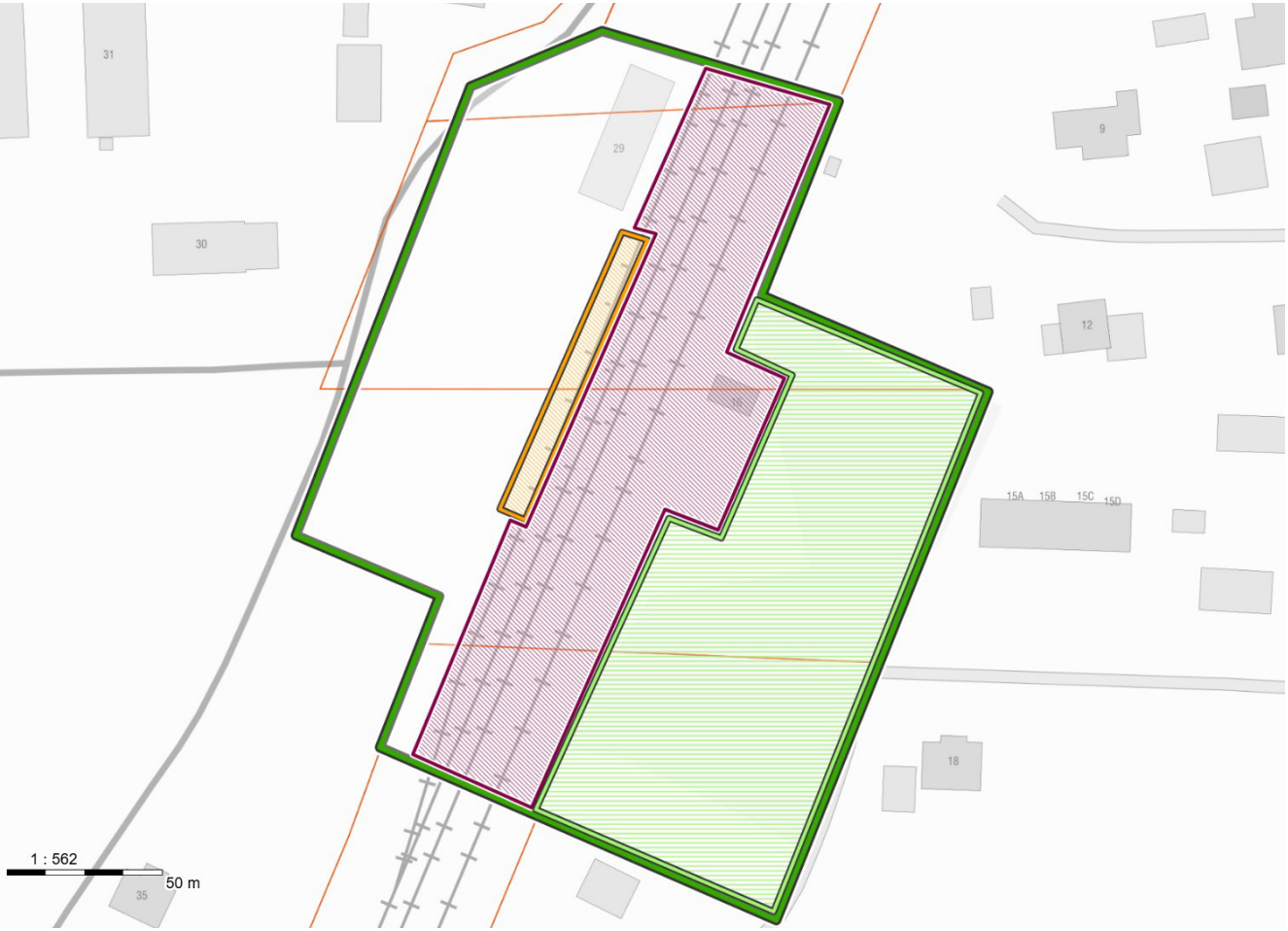
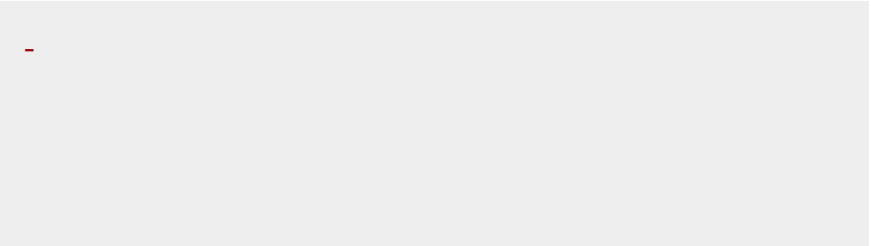


Lastkaj i huggen sten.



I anslutning finns en gräsyta med större lövträd, möjligen del av tidigare planteringar.

Förslag till åtgärder



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.



Banvaktstuga i Källeberg, oktober 2024.

Platsvärdering: 2
Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Banvaktstuga

Kilometertal: 371,9

Kommun: Vänersborg

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En banvaktstuga med mycket av den ursprungliga karaktären bevarad.

Nuvarande lagskydd:
Banvaktstugan är utpekad som kulturhistoriskt värdefull i fördjupad översiktsplan för Brålanda.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Välbevarad banvaktstuga.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Banvaktstugan byggdes omkring 1878. Det är en av Brålandas äldsta byggnader. Järnvägens framdragning ledde till att ett samhälle växte upp kring järnvägsstationen.

2 UTEMILJÖ

Stugan omges av gräsytor med äppelträd.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Äppelträden.

8 ÖVRIGT

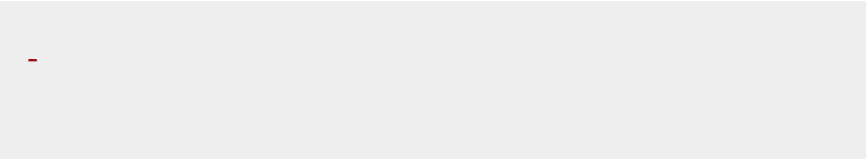
Ca 400 meter norr om stationen i Brålanda ligger en banvaktstuga i trä i 1,5 våning. Fasad av liggande rödmålad fasspontpanel i bottenvåningen och vit stående panel med dekor i de nedre ändarna på gavelröstena och överst på långsidorna. Äldre tvåluftsfönster med tre rutor i varje båge. Dörr senare. Tak av tegel.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

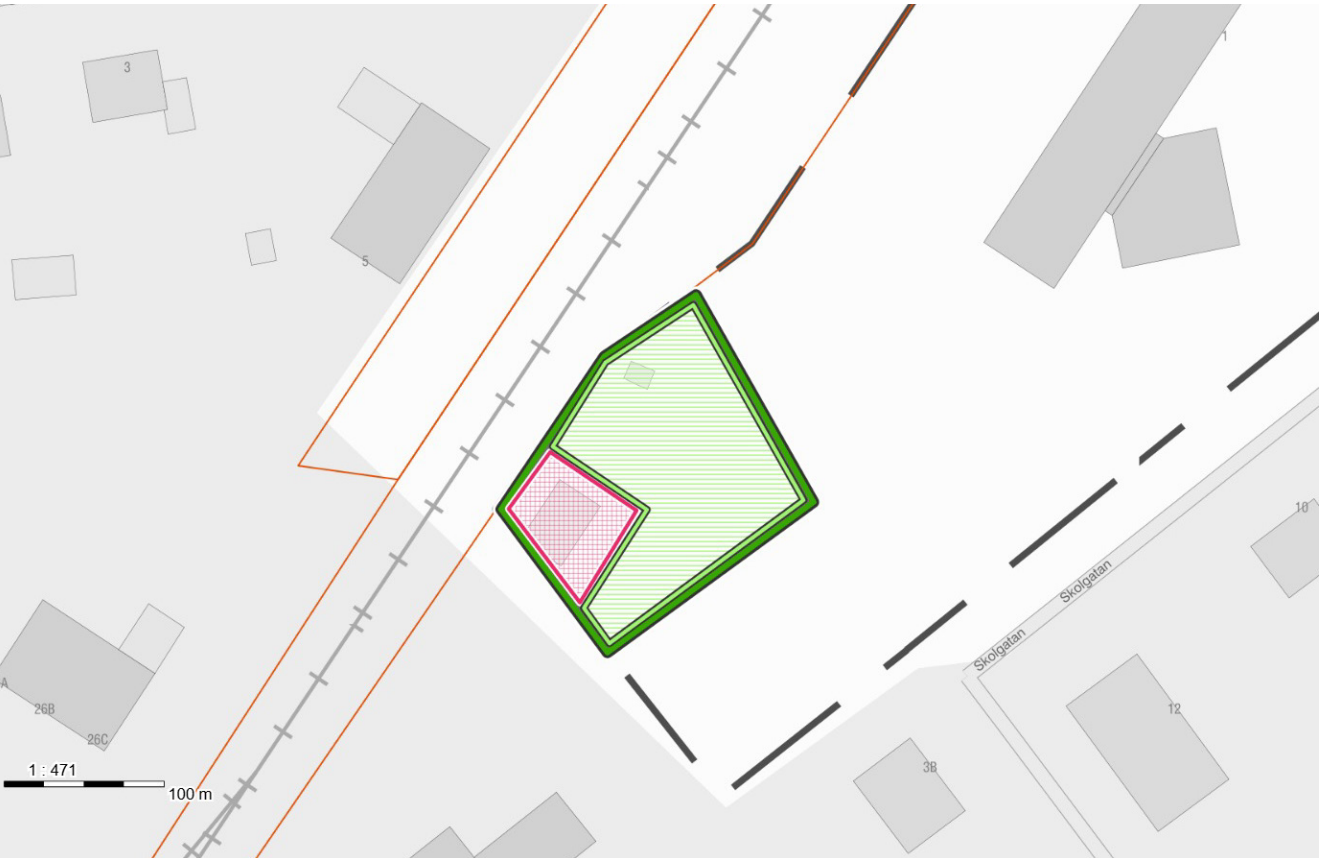
Tyngst vägande karaktär: Banvaktstugan.

Förslag till åtgärder



Banvaktstugan från SO.

Naturvärdesinventering, TRV: -



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Brålanda



Brålanda station i oktober 2024.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Kilometertal: 372,3
Kommun: Vänersborg

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö med flera funktionsområden.

Nuvarande lagskydd:
Stationshuset, bryggghuset och jordkällaren är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i fördjupad översiktsplan för Brålanda.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

På platsen finns bland annat ett välbevarat stationshus, lastkaj av huggen sten och ett tidigare bryggghus i trä.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Järnvägen gav upphov till samhället Brålanda. Stationshuset byggdes 1878 efter typritningar för stationshus klass 2 i sten av arkitekt Axel Kumlien för Bergslagsbanan. Bryggghuset intill är troligen från samma tid som stationshuset. Stationen lades ner 1977.

I fastigheterna närmast norr om stationshuset längs med spåret, bedrevs tidigare hotell och pensionatsverksamhet.

1 STATIONSOMRÅDE

Stationshus i en och en halv våning med mittparti i två våningar. Uppfört av tegel på stenfundament under skiffertak. Senare tillbyggd med lägre del mot söder. Området kring stationshuset är asfalterat både mot framsidan och mot spåret. Perrongkant i huggen sten.

Epok: 1855-1929

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Stationshuset.

2 UTEMILJÖ

På en gräsrundel framför stationshuset står två klippta ekar. Kring stationshuset finns enstaka större träd på en gräsyta.

Epok: 1960-1979.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Gräsrundel framför stationshuset med två klippta ekar.

3 LASTOMRÅDE

Mitt emot stationshuset, på motsatt sida om spåret finns en lastkaj i betong och huggen sten.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Lastkajen.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Norr om stationshuset finns ett teknikhus med fasad av frilagd ballast.

Epok: 1960-1979.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Teknikhuset.

7 ANSLUTNINGSSOMRÅDE

Vid stationen finns en bilparkering

Epok: 1960-1979.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Stora hårdgjorda ytor.



Brålanda station, 1920-tal. Fotograf: A.O., Järnvägs museets samlingar.

Naturvärdesinventering, TRV:
Objekt: AJ 135 Mellerud
Klassning: Hänsynsobjekt

Naturvärdesklass 4. Visst naturvärde. I området förekommer det en del blåeld och strimsporre i makadammet. Men det finns inga utpekade habitat.



Vy över Brålanda station.



Perrongkant i huggen sten längs spåret.



Norr om stationshuset finns ett teknikhus med fasad av frilagd ballast.

8 ÖVRIGT

Norr om stationshuset står ett brygghus med fasad av rödfärgad liggande panel på förvandring. Huset täcks av ett tegeltak. Intill ligger även en jordkällare.

Epok: 1855-1929, 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Brygghuset.

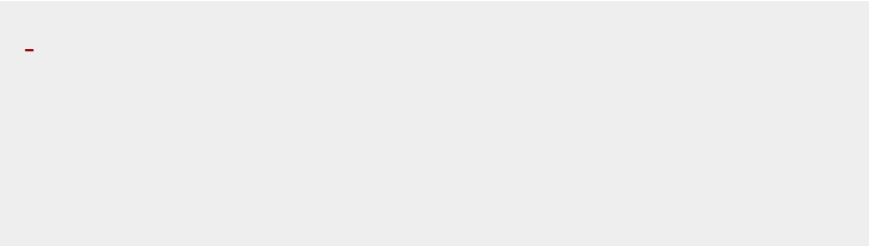


Mitt emot stationshuset, på motsatt sida om spåret finns en lastkaj i betong och huggen sten.



Norr om stationshuset står ett brygghus med fasad av rödfärgad liggande panel på förvandring. Huset täcks av ett tegeltak.

Förslag till åtgärder



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Frändefors



Frändefors station, 1920-tal. Fotograf: A.O., Järnvägmuseets samlingar.

Platsvärdering: 3

Visst värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Kilometertal: 380,7
Kommun: Vänersborg

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö med delar av flera funktionsområden kvar.

Nuvarande lagskydd:
Stationshuset, tvättstugan och jordkällaren är utpekade som värdefulla i en kulturhistorisk byggnadsinventering.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

Stationshus med uthus och jordkällare, samt en lastkaj utgör kvarvarande delar av järnvägsmiljön i Frändefors.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Stationen i Frändefors öppnade 1879. En station i sten av 4e klass enligt Axel Kumliens ritningar för Bergslagens järnväg, uppfördes på platsen. Enligt en odaterad bangårdskarta över Frändefors, låg ett godsmagasin strax norr om stationen, idag borta. Längre norrut, vid järnvägsövergången stod ett vattentorn, också det borta idag. Järnvägen kom att ge upphov till ett litet samhälle. Norr om stationen uppfördes ett spannmålsmagasin, ett magasin för Lantmännen samt en trävaruaffär. Persontrafiken upphörde 1972.

1 STATIONSOMRÅDE

Stationshus av tegel i en och en halv våning, under tak av betongtegel. Fönster och dörrar senare. Bredvid finns ett uthus i dåligt skick med fasad av liggande spåntad panel och locklistpanel. En jordkällare ligger strax norr om stationshuset.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Stationshuset med ursprunglig karaktär och välbevarad exteriör.

3 LASTOMRÅDE

Mitt emot stationshuset, på motsatt sida om spåret finns en lastkaj i betong. Lastkaj i betong och huggen sten, avbruten av en sentida väg.

Epok: 1855-1929, 1930-1949.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 - visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Lastkajen av natursten.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Gröna stolpar med ”lyrarmaturer” förekommer.

Stoppbock av böjda räler.

Mellan stationshuset och lastområdet står två teknikbodar, den ena med fasad av frilagd ballast tillkommen före 1972.

Epok: 1855-1929, 1960-1979.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Stolpar med äldre belysningsarmaturer.

Naturvärdesinventering, TRV:
Objekt: AJ 135 Mellerud
Klassning: Hänsynsobjekt

Naturvärdesklass 4. Visst naturvärde. I området förekommer det en del blåeld och strimsporre i makadammet. Men det finns inga utpekade habitat.



Gröna stolpar med ”lyrarmaturer” förekommer.



Frändefors station i oktober 2024.



Uthus intill stationshuset.



Lastkaj.

Förslag till åtgärder

RESTAURERA/ÅTERSKAPA

- Restaurering av stationshusets fönster och dörrar.
- Restaurering av uthus.



Stoppsbock av böjda räler.



Mellan stationshuset och lastområdet står två teknikbodar.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Bjurhem



Stationshuset i Bjurhem, 1969. Fotograf: Okänd, Järnvägmuseets samlingar. (CC BY-SA)

Platsvärdering: 4

Delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Grundstation

Kilometertal: 388,2

Kommun: Vänersborg

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:
En stationsmiljö som nästan helt försvunnit.

Nuvarande lagskydd:
Platsen har inget utpekande eller skydd.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING:

En idag så gott som tom plats med spår av växtlighet och en teknikbod.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Bjurhem var ursprungligen en mötesplats som blev station 1906. Stationen lades ner 1965. På platsen fanns tidigare ett boställshus i tegel samt expedition och väntsal i en liten träbyggnad. Boställshuset revs år 2014, då tycks väntsalen redan varit borta.

2 UTEMILJÖ

Plats för tidigare station. Enstaka större lövträd och en rododendronhäck längs ett Gunnebostängsel.

Epok: 1960-79.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Växtlighet och gunnebostängsel.

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Mot spåret finns, innanför stängsel en teknikbod med fasad av frilagd bal-last och en mast.

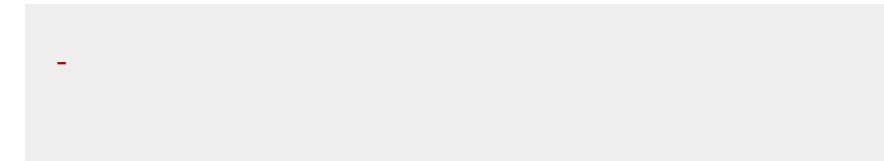
Epok: 1960-79.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 4 – delar av miljön kan ha ett värde men inte helhetsmiljön.

Tyngst vägande karaktär: Teknikboden.

Naturvärdesinventering, TRV: -

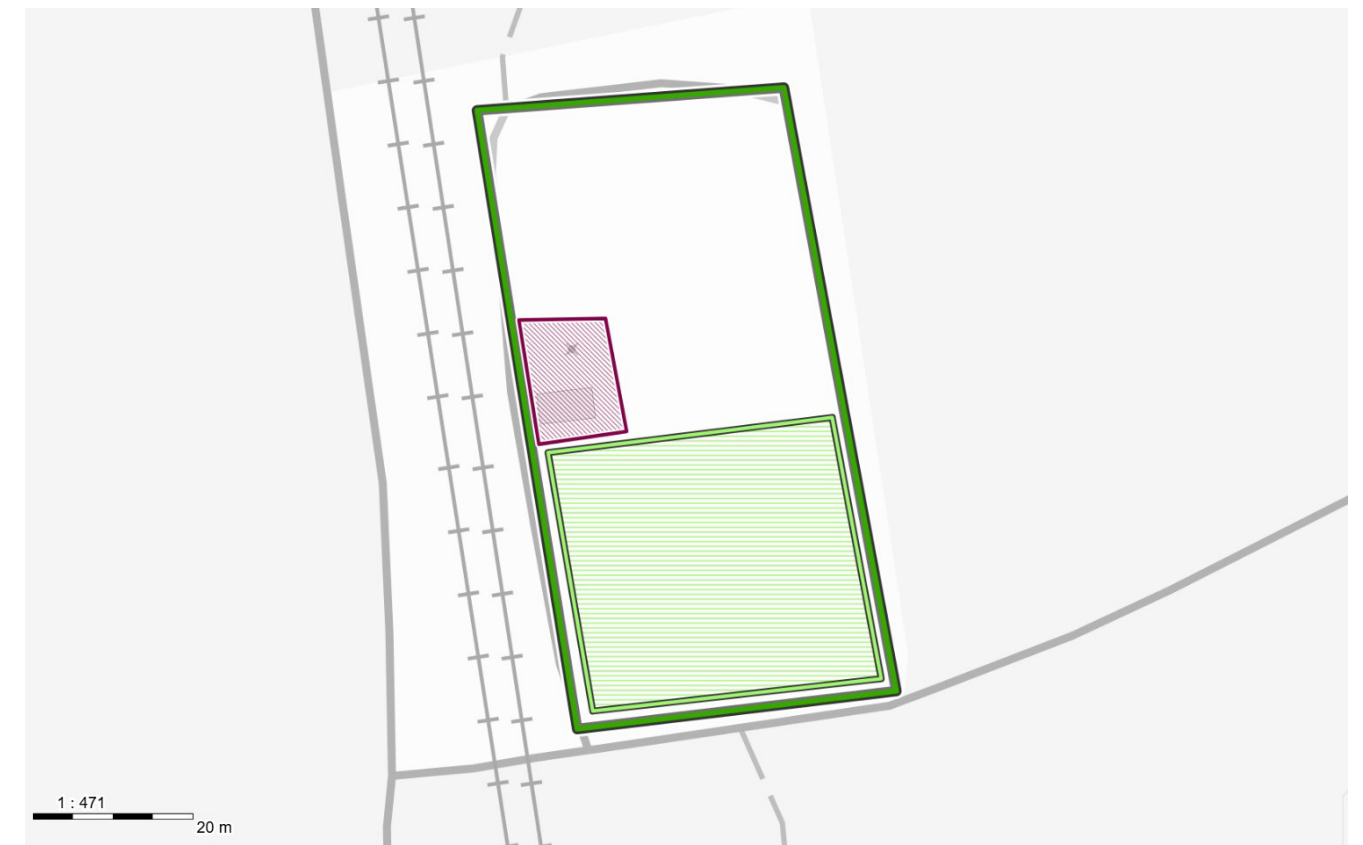
Förslag till åtgärder



Gunnebostängsel och växtlighet.



Teknikbod.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Öxnered



Hotell och stationshus i Öxnered före 1906.
Fotograf: Victorin. Järnvägmuseets samlingar.

Platsvärdering: 2

Högt värde

Epok: 1855-1929
Grundmiljö: Mellanstation

Kilometertal: 396,3

Kommun: Vänersborg

Sammanfattande bedömning av järnvägsmiljöns kulturhistoriska värde:

En stationsmiljö som har ett värdefullt inslag, stationshuset med stort värde för stadsbilden. Det är också en välbevarad representant för den största modellen av de ursprungliga stationshusen som fanns längs banan. Ett liknande fanns tidigare i Uddevalla hamn. Då det idag saknas flera av de ursprungliga funktionsområdena får platsen ett något lägre värde.

Inventering & nulägesanalys

BESKRIVNING

Öxnered station - Platsen har flera olika funktionsområden som både visar hur platsen nyttjats i olika tider och som har välbevarade anläggningar och byggnader med höga bevarandevärden.

SAMMANFATTANDE HISTORIK:

Bergslagens järnvägars linje Trollhättan-Öxnered öppnades för allmän trafik den 26 februari 1878. År 1877 byggdes ett rundstall med två platser utan vändskiva i bangårdens norra ände. Mittemot stallet uppfördes ett fristående vattentorn och en kolgård. Öxnereds stationshus uppfördes 1878. Arkitekt var Axel Kumlien som fått i uppdrag att ta fram ritningar till Bergslagsbanans alla byggnader. Kumlien tog fram typritningar till fyra olika stationshusklasser i både sten och trä. Öxnereds stationshus är av typ 1, den största klassen i sten. Stationshus av klass 1 i sten uppfördes även i Trollhättan, Mellerud och Åmål. Ett järnvägshotell i två våningar uppfördes norr om stationshuset kring år 1880.

År 1915 byggdes ett nytt rundstall i tegel med tre platser, en vändskiva och en kolgård i bangårdens södra del. Efter elektrifieringen 1939 revs stallet från 1877.

Mittemot stationshuset stod tidigare ett godsmagasin. Byggnaden fanns kvar fram till slutet av 2013 då den revs.

Öxnered var länge känt för sitt spårkryss där Bergslagsbanan korsade

Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga Järnväg (UVHJ) mitt framför stationshuset. Detta tillkom från början på grund av att UVHJ fram till 1899 hade smalare spårvidd än Bergslagsbanan. Spårkrysset blev dock kvar ända till 2005 när bangården byggdes om.

1 STATIONSOMRÅDE

Stationshus i tegel uppfört 1878 med mittparti i två våningar och sidopartier i en våning. Det norra sidopartiet tillkom 1906 och den södra 1918. Runt 1993 ersattes stationshusets väntsal av en ny väntsal i en tillbyggnad till den gamla pressbyråkiosken, mellan de båda linjerna. Mot norr har byggnaden fasad av locklistpanel, mot söder dominerar fasaden av glas. Taket täcks av grön plåt som dock tappat mycket av sin färg. Väntsalen har eftersatt underhåll. Perronger med asfalterad yta och betongkant finns på båda sidor om spåren. På perrongerna står nutida vindskydd.

Epok: 1855-1929, 1930-1949, 1990-1999, 2001-.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Stationshuset från 1878 med ursprunglig karaktär och välbevarad exteriör.

2 UTEMILJÖ

Vid stationshuset och järnvägshotellet finns rester av en järnvägsarkitektur med stora lövträd på en gräsyta. Framför stationshuset finns en rundel. Kring väntsalen från 1990-talet är marken täckt av plattor. Norr om väntsalen finns ett par planteringar i form av rundlar med betongkant. I rundlarna växer buskar. Mot söder avgränsar en låg betongmur ett område med bänkar. Utanför muren finns en rad med rönnar och buskar. Här ligger

Nuvarande lagskydd:
Stationshuset och järnvägshotellet är utpekade som värdefulla i en kulturhistorisk byggnadsinventering.

Naturvärdesinventering, TRV:
Objekt: AJ1352, Öxnered
Klassning: Artrik järnvägsmiljö

Naturvärdesklass 3, Påtagligt naturvärde. Stora rudratytor med knytlingmiljö. Lätt att förbättra.



Hotellens norra gavel och parken.



Stationshuset och parken.

spårkrysset som togs bort 2005. Området upplevs ovårdat. Växtlighet kommer upp mellan plattorna.

Epok: 1855-1929, 1990-2000, 2001-.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Järnvägsparken med stora lövträd.

4 VERKSTADSOMRÅDE, TEX LOKSTALLAR

I bangårdens södra del ligger ett rundstall i tegel med tre portar samt en fjärde i en tillbyggnad i trä med snedtak. Portarna är delvis bytta. Framför lokstallet finns en vändskiva med ”styrhytt”.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Lokstallet och vändskivan med sin hytt.

5 PASSAGE ÖVER ELLER UNDER SPÅROMRÅDE

Passage över spåret i form av en gångbro mellan torn med öppna trappor och inbyggda hissar, med fasad av plåt och glas.

Epok: 2001-.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – svårbedömd/svårt att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: Gångbro i stål och glas.



Stationshuset.



Väntsalsbyggnaden.



Öxnereds station 1976. Fotograf: Okänd. Järnvägmuseets samlingar.
CC BY-SA

6 TEKNIK OCH SPÅROMRÅDE

Anslutningen till Öxnered söderifrån har genomgått stora förändringar då de båda banorna fått en ny dragning. Detta har inneburit att den tidigare stora bangården försvunnit. Idag möts banorna i jämnhöjd med lokstallet för att återigen skiljas framför det gamla stationshuset. Till följd av de stora förändringarna av järnvägs miljön i Öxnered, finns få äldre spår inom spårområdet.

Epok: 2001-

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – svårbedömd/svårt att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: Nutida installationer.

7 ANSLUTNINGSMRÅDE FÖR RESENÄRER

Vid stationen finns en rundkörning för lämning/hämtning. Ett vindskydd står intill busshållplatsen. Cykelparkering i form av skärmtak och glaskub. I anslutning till stationsmiljön ligger en bilparkering.

Epok: 2001-.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 0 – går ej att värdera idag.

Tyngst vägande karaktär: Hårdgjorda ytor med nutida installationer.



Passagen över spåren.



Vindskydd på plattformen.



Lokstallet till vänster och til höger syns vändskivans blåvita styrhytt.

8 ÖVRIGT - HOTELL

Intill stationshuset ligger det tidigare järnvägshotellet (Hus 15 på bangårdskartan). Tvåvåningshus med bottenvåning i tegel och övervåning i trä med fasad av liggande spåntad panel under tegeltak. Nedervåningen har T-postfönster, övervåningen korspostfönster. Dörrar senare. Förändringar har skett gällande dörr och fönsterplacering på nedre våningen. Byggnaden är nyligen renoverad.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 2 – högt värde.

Tyngst vägande karaktär: Järnvägshotell med bevarad äldre karaktär.



Bostadshus 9D.



Uthuset vid boställshuset.

8 ÖVRIGT TEX ARBETARBOSTÄDER

Bostadshus söder om stationshuset (Hus 9D på bangårdskartan). Trähus med panel av stående/liggande spåntad panel under tegeltak, fönster senare (ospröjsade tvåluftsfönster). Uthus med fasad av röd lockpanel under tegeltak.

Epok: 1855-1929.

Funktionsområdets kulturhistoriska värde: 3 – visst värde.

Tyngst vägande karaktär: Bostadshus med bevarad äldre karaktär.



Hotellet.

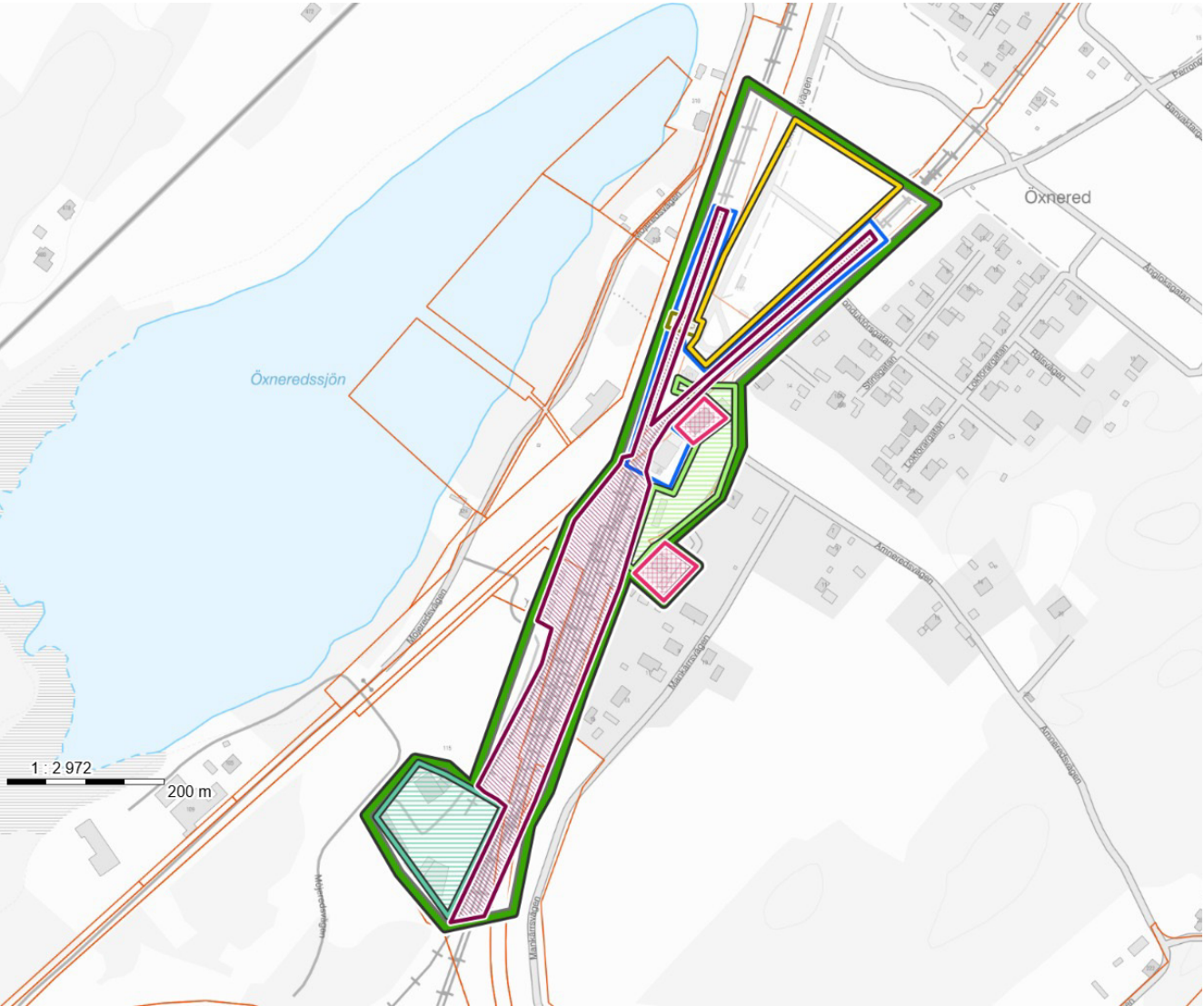
Förslag till åtgärder

UNDERHÅLLA

- Underhåll av väntsalsbyggnad.
- Underhåll av utemiljön kring väntsalsbyggnaden. (Ansvar TRV)
- Restaurering av byggnad på vändskivan. (Ansvar TRV)



Det bevarade krysset från bangården med omgivande plantering.



Karta med markeringar för de olika funktionsområdena. Stationsområde - blå, Utemiljö - ljusgrön, Lastområde - orange, Verkstadsområde - turkos, Passage - olivgrön, Teknik och spårområde - lila, Anslutningsområde - gul, Övrigt/arbetarbostäder - röd. Trafikverkets fastighet - tunn brun linje.

Källor & litteratur

LITTERATUR:

Bårström, Sven & Granbom, Pelle, *Den svenska järnvägen*, Borlänge 2023.

Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 44, Vänersborgs kommun, Brålanda och Frändefors socknar.
Älvsborgs länsmuseum 1998, reviderad 2000.

Ljunggren, Malte, *Sveriges lokstationer: Maskintjänstens anläggningar 1856-1992*, Stockholm 1993.

Trafikverket. *Inventering av järnvägens kulturmiljöer. Metodik och manual* (2017:214) - med bilagor.

WEBBPLATSER:

<https://amal.se>

<https://www.bangardar.se>

<https://banvakt.se>

<https://digitaltmuseum.se>

<https://historiskakartor.lantmateriet.se>

<https://historiskt.nu>

<https://www.jarnvag.net>

<https://mellerud.se>

<https://sok.riksarkivet.se>

<http://www.stiglundin.se/index.htm>

<https://vanersborg.se>

