



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Kulturmiljöenheten

Mats Herklint

Antikvarie

031-605263

0701-805263

mats.herklint@lansstyrelsen.se

Delg.kv.

Beslut  
2010-08-20

Diarienummer  
432-5846-1999  
432-109857-2008

Sida  
1(8)

Enl sändlista



## Byggnadsminnesförklaring av del av Anten-Gräfsnäs Järnväg Fastigheterna Humlebo 1:15, Kvarnabo 4:1, Kvarnabo 4:2, Arlid 1:14, Långareds socken, Alingsås kommun

### Beslut

Länsstyrelsen förklarar med stöd av 3 kap 1 § lagen om kulturminnen m m (SFS 1988:950), del av Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) för byggnadsminne.

Länsstyrelsen meddelar enligt 2 § samma lag följande skyddsbestämmelser:

1. Det ursprungliga smalspåret sträckning och banans läge får ej byggas om eller på annat sätt förändras.
2. Konstbyggnader och anläggningar som broar, brofästen och andra sten-sättningsarbeten, trädgårdsanläggningar, murar, cementgjutna detaljer, perronger, stickspår, ställverk etc. får inte rivas eller byggas om. De ska underhållas så att de inte förfaller eller det kulturhistoriska värdet minskar.
3. De på den bilagda karta 1 markerade ursprungliga järnvägsbyggnaderna (byggnad 1-5 inom Kvarnabo station, Arelids hållplats samt byggnad 1-3 inom Humlebo bankvaktstuga) får inte rivas, flyttas eller till sitt yttre byggas om eller på annat sätt förändras. Rumsinredning, fast inredning såsom sittbänkar, biljettexpedition, väggpaneler etc. får inte förändras så att det kulturhistoriska värdet minskar. Vård och underhållsåtgärder ska utföras på ett sätt som är anpassat efter de material och metoder som traditionellt har använts.
4. Byggnad 6 inom Kvarnabo station får inte rivas, flyttas eller till sitt yttre byggas om eller på annat sätt förändras.
5. Det område som utgör skyddsområde (beskrivs på karta) får inte utan särskilt tillstånd från länsstyrelsen ytterligare bebyggas och skall hållas i ett sådant skick att smalspårjärnvägen med sina byggnader och anläggningar till utseende och karaktär inte förvanskas.
6. Järnvägslagens och Transportstyrelsens regler om säkerhet och underhåll av järnväg gäller före övriga skyddsbestämmelser vad avser åtgärder på spår- och signalanläggningar samt för skydd av besökare

2010-08-26 beslöt Sk  
kopier till IF-BM-reg. Ar

Länsstyrelsen lämnar råd och anvisningar i fråga om underhåll av byggnader, anläggningar och det kringliggande området.

Om det finns särskilda skäl får länsstyrelsen enligt 3 kap 14§ av lagen om kulturminnen m.m. lämna tillstånd till att ett byggnadsminne ändras i strid mot skyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen får ställa villkor för tillståndet som är skäliga med hänsyn till de förhållanden som föranleder ändringen.

### Redogörelse för ärendet

År 1977 väcktes frågan om byggnadsminnesförklaring av Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) av Länsstyrelsen i dåvarande Älvsborgs län efter samtal med museiföreningen. Älvsborgs länsmuseum fick Länsstyrelsens uppdrag att utreda järnvägens kulturhistoriska värde. Järnvägsmarken ägdes på denna tid av staten genom SJ. Den 10 mars 1978 beslöt Länsstyrelsen att föreslå Riksantikvarieämbetet att föreslå Regeringen om att besluta om att järnvägen skulle förklaras som statligt byggnadsminnesmärke. Byggnadsminnesärendet överfördes därefter till Riksantikvarieämbetet. Ärendet aktualiserades ånyo 1996 genom att museiföreningen återigen väckte fråga om byggnadsminnesförklaring hos Länsstyrelsen i Älvsborgs län. Eftersom marken fortfarande var i statlig ägo översändes föreningens skrivelse till Riksantikvarieämbetet.

Museiföreningen fick 1999 möjlighet att köpa merparten av järnvägsmarken från staten. I samband med ägoförändringen återsände Riksantikvarieämbetet ärendet till Länsstyrelsen i Västra Götalands län för fortsatt handläggning. Länsstyrelsen bedömde att AGJ kunde utgöra ett kulturhistoriskt synnerligen märkligt bebyggelseområde och utarbetade därför ett förslag till skyddsbestämmelser som i maj 1999 remitterades till en bred grupp med mottagare. De flesta av remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget, bland dessa Alingsås kommun, Sveriges Järnvägsmuseum och i stort sett samtliga markägare.

Järnvägsmuseet tryckte i sitt remissvar på att AGJ var särskilt lämplig som byggnadsminne genom museijärnvägens höga pedagogiska värden och att det fanns ovanligt goda förutsättningar för ett långsiktigt säkerställande av dessa genom den livskraftiga föreningen. Riksantikvarieämbetet meddelade dock underhand att frågan om järnvägens kulturhistoriska värde behövde utredas ytterligare innan myndigheten var beredd att ta ställning i frågan. Länsstyrelsen gav därför Regionmuseum Västra Götaland och industrimuseet Innovatum i Trollhättan i uppdrag att förnya utredningsunderlagen från 1970-talet. I uppdraget ingick bl a att jämföra AGJ med övriga smalspåriga museijärnvägar i Sverige.

I början av 2001 presenterades uppdragen genom två separata rapporter. Både Regionmuseet och Innovatum bekräftade Länsstyrelsens bedömning att AGJ utgjorde ett kulturhistoriskt synnerligen märkligt bebyggelseområde

och därför kunde förklaras som byggnadsminne. I februari 2002 inkom Riksantikvarieämbetets yttrande. RAÄ ansåg att AGJ hade betydande kulturhistoriska värden men att den ändå inte uppfyllde de stränga kraven i kulturminneslagen, bl a för att järnvägen endast utgjorde en mindre del av den ursprungliga Västgötabanan samt att två [Anten och Gräfsnäs] av de tre stationsmiljöerna längs banan [Anten, Kvarnabo, Gräfsnäs] var kraftigt förändrade.

När det gäller landets historiska järnvägsmiljöer i stort har förändringarna under 2000-talet i flera avseenden varit negativa vad gäller de kulturhistoriska värdena. Banverket har haft Regeringens uppdrag att skyndsamt avveckla de byggnader som inte längre är nödvändiga för statens spår-anläggningar. Ett betydande antal järnvägsbyggnader har rivits eller tappat sin koppling till järnvägsmiljön. Flera museijärnvägar har ekonomiska problem med stora krav på investeringar i anläggningar och säkerhet.

I oktober 2008 återkom museiföreningen och väckte fråga om byggnadsminnesförklaring av miljön runt Humlebo banvaktstuga. Länsstyrelsen bedömde att byggnadsminnesfrågan bl a mot bakgrund av utvecklingen under 2000-talet fortfarande var intressant, men att ett så snävt avgränsat byggnadsminnesområde inte var meningsfullt. Länsstyrelsen föreslog istället möjligheten att byggnadsminnesförklara järnvägssträckan och de autentiska bebyggelsemiljöerna mellan Humlebo banvaktstuga och den oförändrade stationsanläggningen i Kvarnabo.

Länsstyrelsen utarbetade i december 2009 ett förslag till reviderade skyddsbestämmelser som översändes till Riksantikvarieämbetet för eventuella synpunkter. Riksantikvarieämbetet meddelade i januari 2010 att myndigheten inte ville avge något formellt yttrande. Riksantikvarieämbetet föreslog Länsstyrelsen att antingen genomföra byggnadsminnesförklaringen i enlighet med de reviderade skyddsbestämmelserna eller avslå ärendet.

Det nya förslaget till byggnadsminnesförklaring remitterades till museiföreningen och Alingsås kommun. Remissen ställdes i mars 2010 till ytterligare en fastighetsägare, Sarah Olsson, som nyligen inköpt en tomt vid Kvarnabo station från museiföreningen. Sara Olsson var tidigare ägare till byggnaden, men arrenderade sedan många år den tomt som byggnaden står på från museiföreningen. Lantmäterimyndigheten i Alingsås har under våren 2010 genomfört en avstyckning av marken.

Museiföreningen ställde sig i februari 2010 positiv till skyddsbestämmelserna, men önskade ett par smärre justeringar. Förslaget till skyddsbestämmelser har därefter ändrats i enlighet med föreningen önskemål. Alingsås kommun meddelade i mars 2010 att kommunen inte hade någon erinran mot förslaget till skyddsbestämmelser. Sarah Olsson meddelade i april 2010 att hon inte hade några invändningar mot förslaget till skyddsbestämmelser.

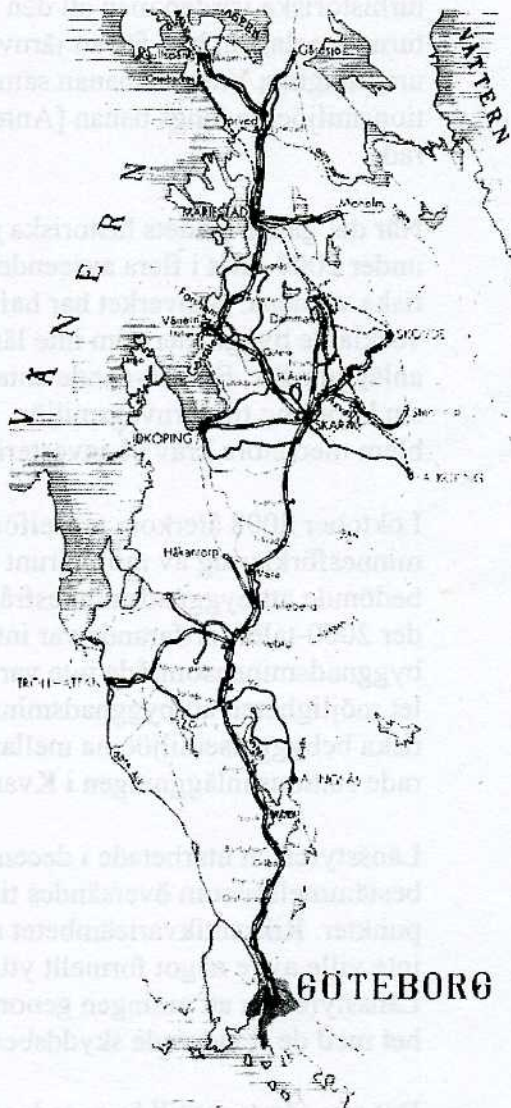
### Historik och beskrivning

Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) är en drygt 12 km lång smalspårig järnvägssträcka mellan Brobacken i söder och Gräfsnäs i norr. (AGJ) utgör en liten del av den ursprungliga *Västgötabanan*, Västergötland-Göteborgs Järnvägar (VGJ). VGJ invigdes för trafik mellan Göteborg och Skara den 1 januari år 1900. VGJ kom efter hand att utvidgas ända till Gårdsjö norr om Mariestad där den knöts samman med stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Totalt omfattade VGJ som mest, med sidospår, ca 400 km smalspårig järnväg.

VGJ förstatligades 1948, men redan strax efter andra världskriget hade nedläggningen av vissa sträckor inletts. Den första sträckan som försvann var mellan Torved och Gullspång. Trafiken på VGJ upprätthölls dock i allt väsentligt ända fram till 1960-talet. I maj 1967 lades trafiken mellan Göteborg och Sjövik, vid sjön Mjörn, ner. Några år senare, i augusti 1970, lades persontrafiken mellan Sjövik och Forshem på Kinnekulle ned. Den sista trafiken som lades ner var godstrafiken mellan Nossebro och Vara som fanns kvar fram till 1987.

Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg bildades ursprungligen år 1965, som en av landets första järnvägsföreningar, under namnet Stora Lundby Järnvägsmuseum. Målet var att försöka rädda en del av den smalspåriga järnvägen och det rullande materialet undan den nedläggning som man visste skulle komma. Verksamheten var huvudsakligen förlagd till stationen i Sjövik, ett 10 tal km söder om Anten. Tanken var att försöka etablera museijärnvägstrafik längs sjön Mjörn mellan Sjövik och Gråbo, men man lyckades inte nå en överenskommelse om detta. Man utredde även sträckorna Nossebro-Trollhättan samt Anten-Gräfsnäs. Den senare lyckas man 1970 träffa ett avtal med SJ om att få arrendera.

Då trafiken från Sjövik lades ner 1970 flyttade föreningen verksamheten till Anten och antog det nya namnet Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg. Järnvägssträckan mellan Brobacken och Gräfsnäs arrenderades av SJ ända fram till 1999 då merparten köptes av museiföreningen. Ytterligare en mu-



seijärnvägsförening finns bildad inom en del av VGJ; sträckan mellan Skara och Lundsbrunn. Även den museijärnvägen (Skara - Lundsbrunns Järnvägar, SkLJ) är ca 12 km lång.

Till skillnad mot Sjövik fanns inget lokstall, bangård m m i Anten. Med start 1971 har föreningen därför fått anlägga sådana byggnader i Anten, som också är museijärnvägens huvudstation. AGJ har en mycket omfattande samling med smalspåriga ånglok och rälsbussar samt diverse person- och godsvagnar. Föreningen har byggt en särskild uppsamlingsbangård för sitt rullande material i Dirhuvden ett litet stycke norr om Anten.

Vid ändstationen i Gräfsnäs låg den ursprungliga stationen längre bort i samhället än dit spåren från VGJ kunde finnas kvar. Föreningen har därför skapat en ny stationsmiljö med en vändskiva vid Gräfsnäs slottspark. Stationen i Gräfsnäs kommer ursprungligen från Björsared, ett samhälle ett stycke norr om Göteborg.

Ett intressant byggnadsverk är tunneln i berget mellan Brobacken och Anten (en av VGJ:s ursprungligen två tunnlar). Tunneln lär vara en av de första som sprängdes med dynamit. Järnvägstunneln ligger söder om Anten, men är i dagsläget inte trafikerad. Planer på återupptagande av trafik på denna sträcka finns i framtiden. Tågen har dock ingen möjlighet att vända i Brobacken.

#### *Humlebo-Arelid-Kvarnabo*

AGJ:s mest autentiska parti utgörs av den ca 5 km långa sträckan mellan Humlebo banvaktsstuga i söder och Kvarnabo station i norr. Järnvägen passerar även förbi en hållplats med en enkel väntkur i Arelid.



*I Humlebo finns en komplett och välbevarad banvaktsanläggning med bostadshus, förråd och dressinbod.*

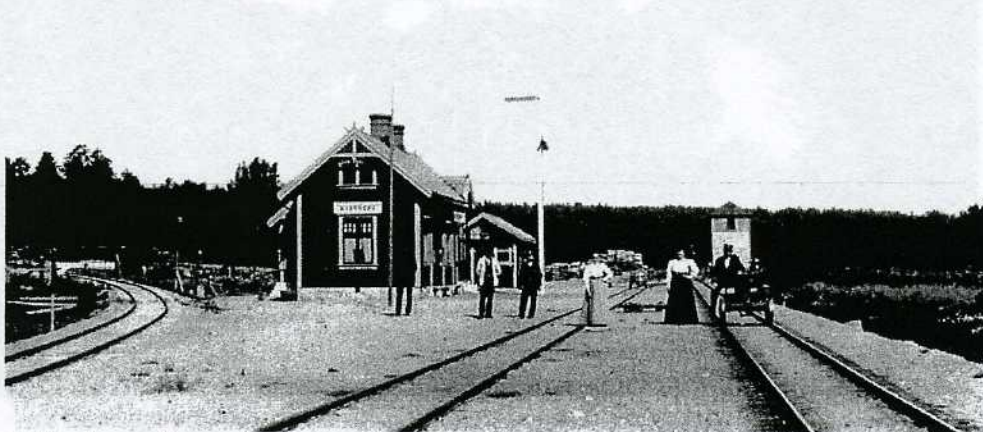
Ursprungligen fanns banvaktarboställen ca var 5:e km utefter VGJ. Räknat från Göteborg var banvaktsstugan i Humlebo no 11 i ordningen. Längs VGJ fanns det banvaktstugor av två typer, med eller utan väntsal. Den senare

fungerade oftast även som en mindre station. Humlebo banvaktsstuga tillhörde den förra kategorin medan stationen i Kvarnabo tillhörde den senare.



*Den nuvarande hållplatsen i Arelid tillkom 1932 och ersatte två tidigare hållplatslägen för norr- respektive sydgående tåg. Orsaken till detta var att ångloken hade svårt att komma igång i motlut. Med motorvagnarna blev det lättare att stanna och flera hållplatser kunde anläggas efter VGJ. Väntkuren i Arelid är från ca 1950.*

Den ursprungliga banvaktsstugan med väntsal i Kvarnabo kom efterhand att fungera som kombinerad järnvägs- och poststation. I Kvarnabo etablerades i början av 1900-talet ett sågverk som med tiden blev en omfattande verksamhet. Från Kvarnabo utgick även ångbåtstrafik på sjön Anten. Utöver stationen finns ytterligare byggnader bevarade i Kvarnabo, bl a förråd, dresinbod, jordkällare samt en sk vattenhäst—en anordning för påfyllning av vatten till ångloken.



*Hållplatsen/banvaktsstugan/stationen i "Qvarnabo", sommaren 1901. Kvarnabo ligger ungefär mitt emellan Göteborg och Skara. Alla ånglok stannade där för att fylla på vattentankarna. Till höger i bilden syns "vattenhästen" i trä som i början av 1930-talet ersattes med dagens konstruktion.*



*I Kvarnabo, i direkt anslutning till stationsmiljön på tidigare järnvägsmark, finns även en byggnad som bl a använts som handelsbod, arbetarbostad och telegrafstation. Byggnaden är i stort sett jämgammal med järnvägen.*

### Motivering

Järnvägarnas betydelse för Sveriges utveckling kan inte överdrivas. Från mitten av 1800-talet fram till 1900-talets första hälft förändrade järnvägen rörligheten för varor, tjänster och medborgare i grunden. De smalspåriga järnvägarnas finmaskiga kommunikationsnät var ytterst viktigt för landsbygdens modernisering och industrialisering.

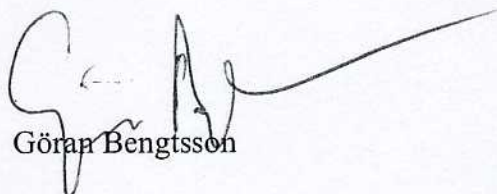
Även om järnvägsrälsen i långa sträckor längs Västgötabanan är uppbruten så har landsvägar byggts på banvallarna. Järnvägen knyter alltjämt samman orterna och invånarna i Västra Götaland län. Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg låter på ett verklighetstroget sätt sina besökare ta del av ett levande kulturarv.

Enligt 3 kap 1 § lagen om kulturminnen m m (SFS 1988:950) får Länsstyrelsen förklara ett kulturhistoriskt synnerligen märkligt bebyggelseområde för byggnadsminne. Länsstyrelsen bedömer att järnvägssträckan med tillhörande byggnadsverk mellan Humlebo banvaktstuga och Kvarnabo station är synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde.

### Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas hos Förvaltningsrätten, se bilagan *Hur man överklagar*.

I detta ärende har länsöverdirektör Göran Bengtsson varit beslutande och antikvarie Mats Herklint föredragande. I ärendet har även länsantikvarie Karolina von Mentzer samt länsarkitekt Peter Nordström deltagit.

  
Göran Bengtsson

  
Mats Herklint

*Bilagor*

Kartor

Hur man överklagar

*Kopia*

Riksantikvarieämbetet inkl bilaga

Alingsås kommun inkl bilaga

Västarvet, kulturlagret inkl bilaga

Innovatum, Trollhättan inkl bilaga

Sveriges Järnvägmuseum inkl bilaga

Kulturmiljöenheten

*Efter laga kraft*

Länsstyrelsen, DRK, Samhällsbyggnadsenheten, Mariestad + ev. kartbilaga

Riksantikvarieämbetet (med laga kraftsbevis)

Lantmäteriet + ev. kartbilaga (med laga kraftsbevis)

*Bakgrundsutredningar*

Utredning om byggnadsminnesförklaring museijärnvägen Anten-Gräfsnäs,  
Regionmuseum Västra Götaland 2001

Utredning kring smalspåriga museijärnvägar, Innovatum Kunskapens hus  
AB, 2001

(Båda utredningarna finns tillgängliga via Länsstyrelsens rapport 2010:50)

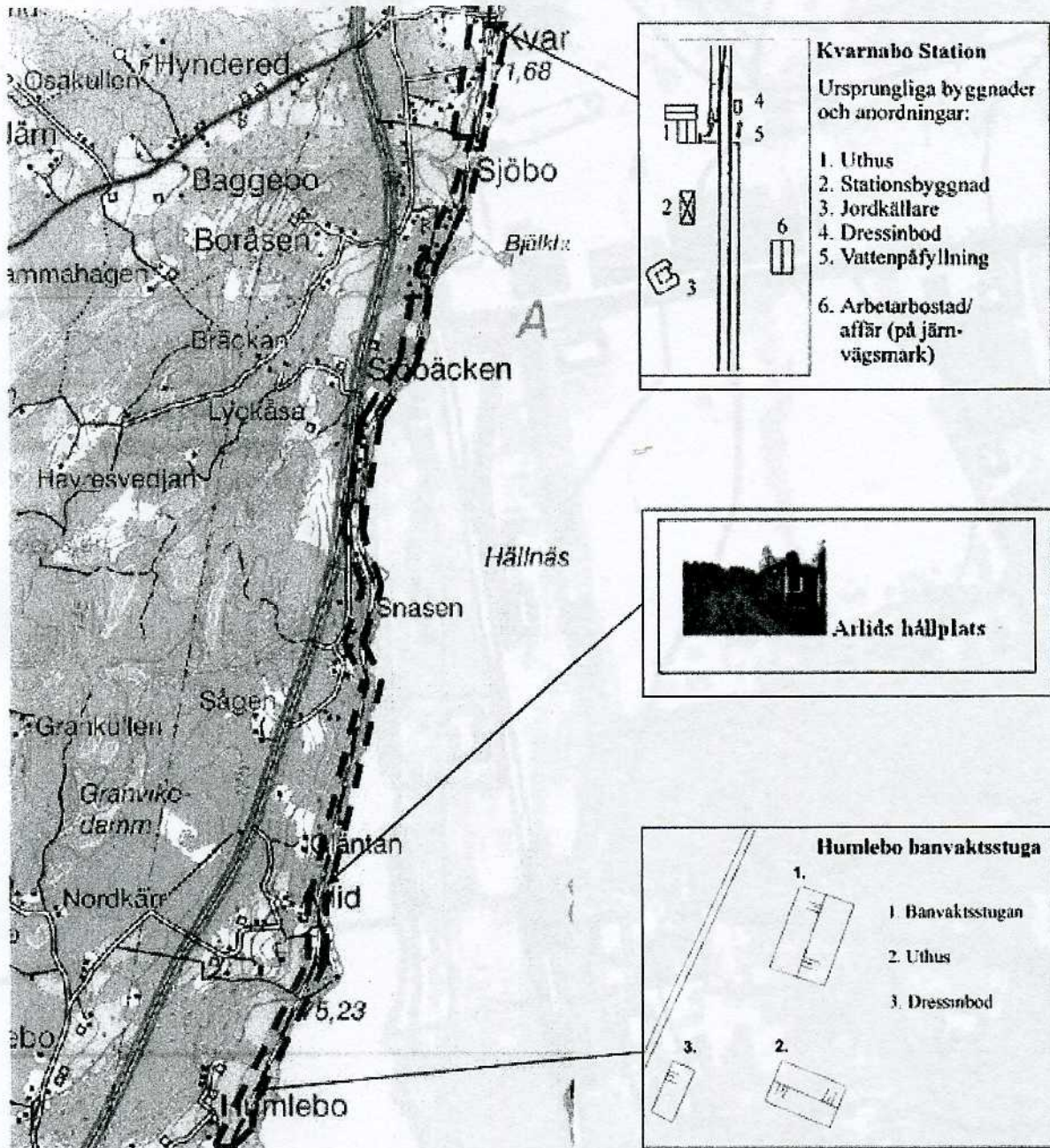
*Illustrationer i beslutet*

Kartan på sid 4: Detalj ur *Västergötland-Göteborgs Järnvägar*, Måns Man-  
nerfeldt, Skara 1980.

Foton: Västarvet samt Museiföreningen

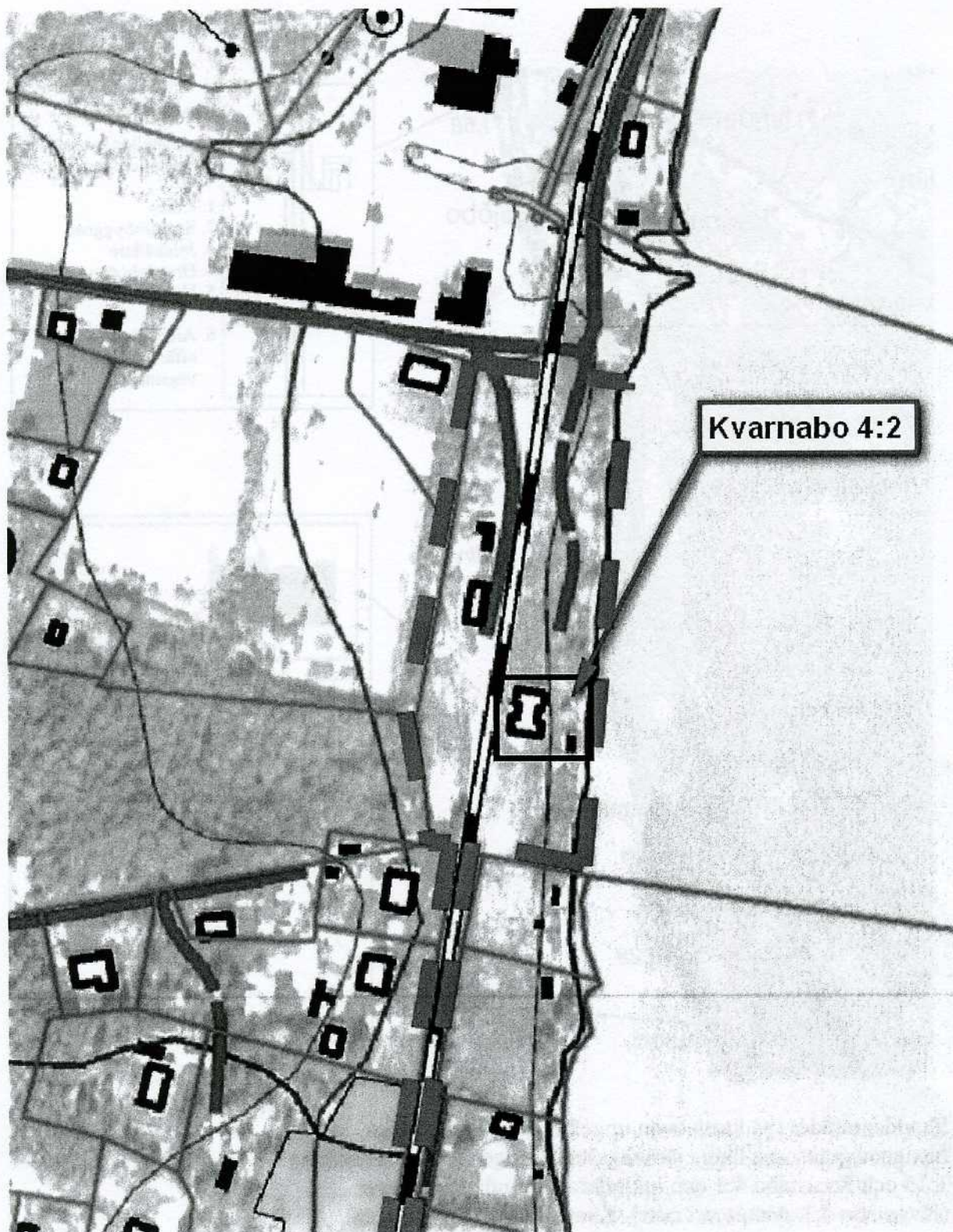


Karta 1



Skyddsområdet (på karta ovan ungefärligt angivet) följer fastighetsgränserna längs järnvägssträckningen mellan Humlebo 1:15 och Kvarnabo 4:1 och inkluderar nämnda fastigheter (Kvarnabo 4:1 avskuren i norr). Kvarnabo 4:2 ligger inom Kvarnabo 4:1. Förtydligande markering över hållplatslägenas skyddsområde finns på karta 2-4.

## Karta 2

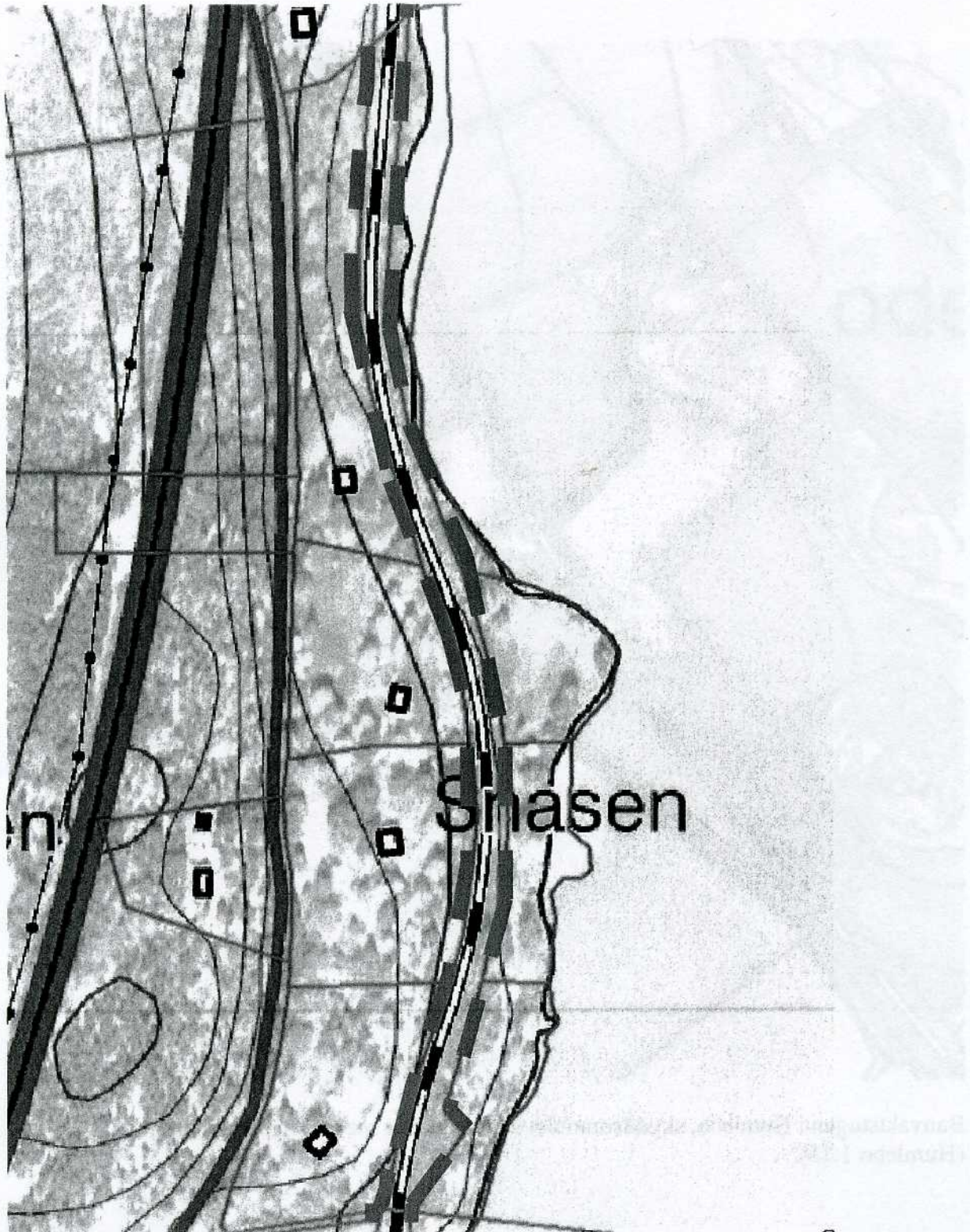


Stationsområdet i Kvarnabo, skyddsområdet sammanfaller med fastighetsgränsen (Kvarnabo 4:1) utöver en kapning i norr.

## KARTBILAGA

Byggnadsminnesförklaring, del av Anten-Gräfsnäs Järnväg.  
dnr 432-5846-1999, 432-109857-2008. Beslut 2010-08-20.

### Karta 3

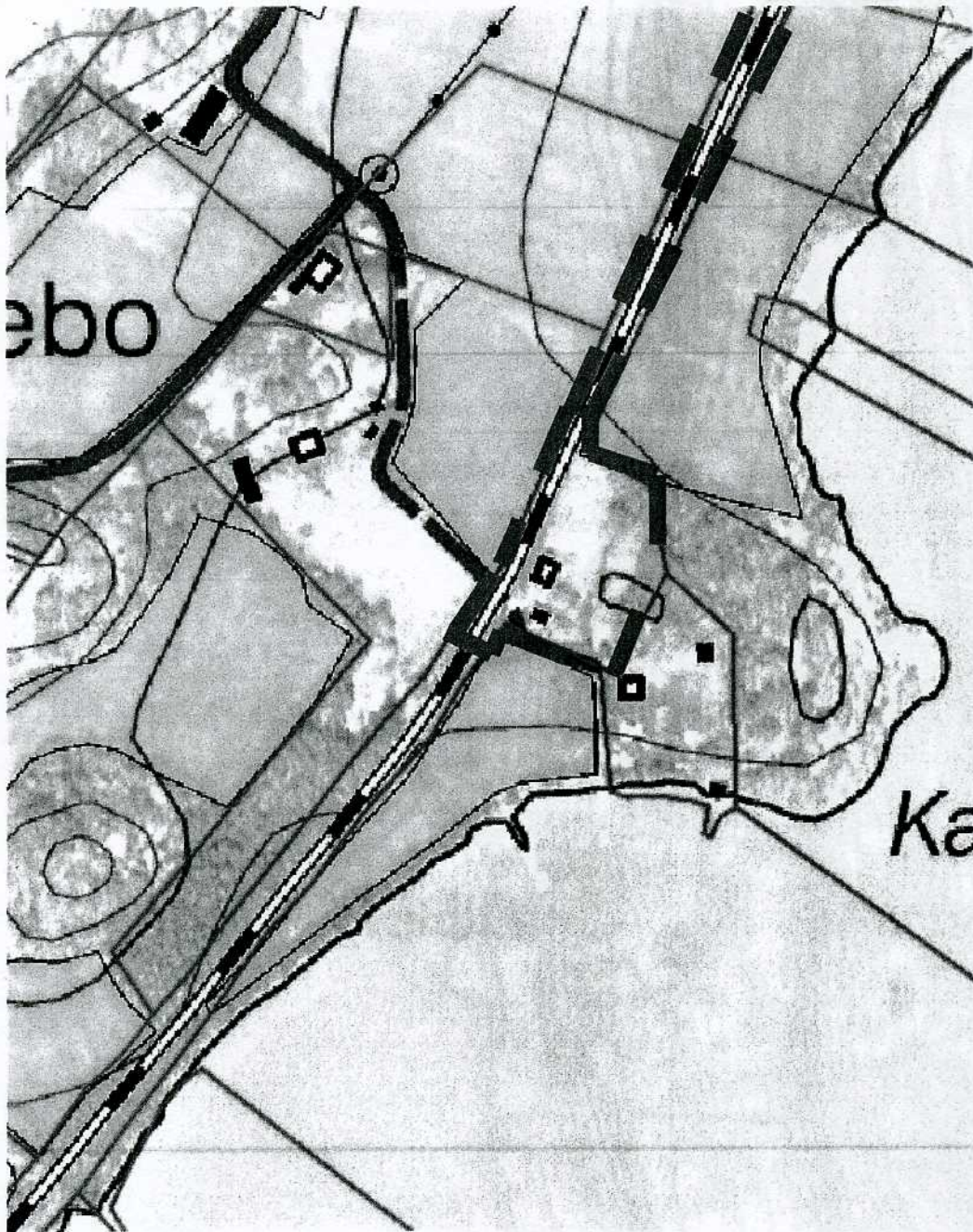


Hållplatsen Arlid ligger inom fastigheten Arlid 1:14, skyddsområdet sammanfaller med fastighetsgränsen (Arlid 1:14).

## KARTBILAGA

Byggnadsminnesförklaring, del av Anten-Gräfsnäs Järnväg.  
dnr 432-5846-1999, 432-109857-2008. Beslut 2010-08-20.

### Karta 4



Banvaktstugan i Humlebo, skyddsområdet sammanfaller med fastighetsgränsen (Humlebo 1:15).