



Länsstyrelsen
Jämtlands län
Kulturmiljö
Johan Loock
063-14 60 47

BESLUT

Datum
2008-08-20

Dnr (anges vid skriftväxling)
432-6367-89

Delgivningskvitto

Enligt sändlista

Byggnadsminnesförklaring av Åre bergbana, parken och Grottan inom fastigheterna Mörviken 1:75 och Mörviken 2:97, Åre sn och kn

BESLUT

Länsstyrelsen förklarar, med stöd av 3 kap 1 § lagen (SFS 1988:950) om kulturminnen m.m. (kulturminneslagen), Åre bergbana för byggnadsminne.

Detta beslut kan överklagas hos Länsrätten i Jämtlands län, se bilaga (Formulär F4).

Länsstyrelsen kommer i ett särskilt beslut att häva anmälningsplikten för stråket mellan gamla järnvägsstationen och bergbanans dalstation (dnr 432-2395-04).

SKYDDSBESTÄMMELSER

1. Bergstationen och dalstationen exklusive vagnhallar får inte rivas, flyttas, byggas om, byggas till eller förändras till sina exteriörer.
2. Grottan får inte rivas, flyttas, byggas om, byggas till eller förändras. Grottan får dock restaureras så att den dels säkerställs för framtiden och dels återfår ett mer ursprungligt utseende.
3. Bergbanan ska vara konstruerad som en hissbana med räls och två vagnar som rör sig i ett balanserat system.
4. Bergbanan i sin helhet, d.v.s. bergstationen och dalstationen med vagnhallar, mellanstationen, rälsen och banvallen ska underhållas så att anläggningen kan fungera som en levande transportanordning och inte förfaller.
5. Skyddsområdet (se bifogade kartor) ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets karaktär, funktion och huvudsakliga utseende inte förvanskas.



6. Ytterligare byggnader eller fasta anordningar, undantaget de som fordras för en fungerande drift av bergbanan eller som redovisas i kommentarerna nedan, får inte uppföras inom bergbanans del av skyddsområdet.
7. Stråket från bergbanan ned till Grottan ska hållas allmänt tillgängligt och i vårdat skick. Inom denna del av skyddsområdet får nya byggnader inte uppföras.

KOMMENTARER TILL SKYDDSBESTÄMMELSERNA

Allmänna kommentarer:

Länsstyrelsen och Jamtli (Jämtlands läns museum) lämnar råd och anvisningar i fråga om vård och underhåll.

Om det finns särskilda skäl, får länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. lämna tillstånd till ändring av byggnadsminne. Om någon åtgärd planeras inom byggnadsminnet, ska en ansökan om detta lämnas in till länsstyrelsen (se vidare nedan).

I lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778) ställs starkare krav än tidigare på dokumentation av brandskyddet för byggnadsminnen. En skriftlig dokumentation om detta ska sändas in till kommunen. Mer information om detta kan inhämtas från kommunens räddningstjänst.

Sedan en byggnadsminnesförklaring genomförts, har fastighetsägaren alltjämt ansvar för sin fastighet. Detta förändras inte i och med beslutet om byggnadsminnesförklaring. Länsstyrelsen har dock möjlighet att bevilja bidrag till restaurering av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Vid fördelning av dessa bidrag är byggnadsminnen prioriterade. Med hänsyn till främst anslagens storlek och aktuella prioriteringar, kan dock inte bidrag utlovas på förhand.

Punkt 1:

Vagnhallarna får ersättas med dels längre, dels bredare hallar för att medge längre vagnar och en effektivare hantering av de resande. De nya vagnhallarna ska till volym anpassas till respektive stationsbyggnad, så att de tillägg som breddningen innebär tydligt framgår och så att de utseendemässigt, så långt som är möjligt, ansluter till dagens vagnhallar. Länsstyrelsens tillstånd ska dock inhämtas innan åtgärden får vidtas, eftersom nya vagnhallar sammantaget innebär en stor förändring av byggnadsminnets



karaktär. Länsstyrelsen är beredd att medverka konstruktivt för att nå en för alla parter acceptabel lösning. Detta förutsätter att frågan om utformningen av nya vagnhallar bereds gemensamt av länsstyrelsen och fastighetsägaren.

Sammantaget innebär detta att det är tillåtet att ersätta de befintliga vagnhallarna med nya, förutsatt att länsstyrelsen först har godkänt utformningen av dessa.

Punkt 6:

Följande åtgärder och fasta anordningar får vidtas respektive uppföras intill bergbanan utan hinder av skyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen, kulturmiljö, ska dock informeras innan åtgärden vidtas:

1. Vid passagen under E14 på västra sidan om bergbanan får en gångväg, eventuellt med tak och transportband, anläggas så nära bergbanan som medges med hänsyn till säkerhet och drift, under förutsättning att den utformas med särskild hänsyn till byggnadsminnet.
2. Bron alldeles nedanför bergbanans bergstation får tas bort eller ersättas med en ny bro med bättre anpassning till byggnadsminnet.
3. Stödmuren norr och väster om bergstationen får ersättas.
4. Bergbanan ligger i ett område med flera bäckar och ledningar för olika former av infrastruktur. Nya ledningar med brunnar m.m. får dras under bergbanan.
5. Nya smäckra skid- eller gångbroar över bergbanan får anläggas dels vid hotell Granen, dels strax ovanför tunneln under bergbanan vid ställverket. Dessutom får nya gångpassager anläggas under bergbanan.

Punkt 7:

Följande åtgärder och fasta anordningar får vidtas respektive uppföras inom skyddsområdet för Åre torg och park. För vissa åtgärder (se nedan) krävs dock länsstyrelsens tillstånd.

1. Vid särskilda arrangemang medges att under kortare tid stänga av Åre torg och park för icke-betalande eller ej inbjudna.
2. Delar av parken kan upplåtas för uteserveringar med serveringstält och vissa mindre tillhörande fasta anordningar, såsom installationer för el och vatten. Gångvägarna och siktlinjerna genom parken ska dock hållas öppna.
3. Efter parkens östra sida från nya stationen till torget får ett transportband för personbefordran uppföras om utformningen är anpassad till byggnadsminnet och utblickarna inte hindras. Alternativt får en gångtunnel byggas under parken och torget



upp till bergbanans dalstation. Länsstyrelsens tillstånd beträffande utformning ska dock inhämtas innan åtgärden får vidtas.

4. Om bergbanans vagnar och maskineri måste ersättas för att anläggningen ska kunna fungera som en levande transportanordning får vagnarna och maskineri ställas upp på lämpligt sätt och plats på torget, i parken eller intill bergbanan. Länsstyrelsens tillstånd beträffande placering ska dock inhämtas innan åtgärden får vidtas. Vagnarna som ställs upp på detta sätt får nyttjas kommersiellt.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Frågan om byggnadsminnesförklaring av Åre bergbana väcktes den 23 november 1988 av Jämtlands läns museum. Länsstyrelsen underrättade inskrivningsmyndigheten vid dåvarande Jämtbygdens tingsrätt för anteckning om detta i fastighetsregistret.

Förslag till byggnadsminnesförklaring sändes ut på remiss första gången den 9 augusti 1990. Mot förslaget framkom invändningar. Förslaget ansågs inte ta hänsyn till den planerade upprustning och delvisa modernisering, som bergbanan var i behov av. Skyddsområdet bedömdes också vara alltför stort, då det omfattade hela området mellan bergbanan och Åre järnvägsstation.

Ett omarbetat förslag till byggnadsminnesförklaring sändes ut på remiss den 19 juli 1999. Dåvarande fastighetsägaren Å.R.E. AB (numera ingående i SkiStar AB) såg inte heller nu möjlighet att medverka till ett bevarande av bergbanan i befintligt skick. För att bergbanan även i framtiden skulle kunna fungera som en transportör i liftsystemet, ansågs en kapacitetsökning nödvändig. Att genomföra en kapacitetsökning inom ramen för de föreslagna skyddsbestämmelserna uppfattades inte som möjligt.

Diskussioner mellan fastighetsägaren, länsstyrelsen och Åre kommun kring hur ett bevarande av bergbanan kan förenas med möjligheten att genomföra moderniseringar, har sedan dess förts kontinuerligt.

År 2000 gjordes två utredningar kring bergbanan. Dels begärde fastighetsägaren in en offert på en ombyggnad/kapacitetsökning från det schweiziska företaget Doppelmayr Seilbahnen AG, dels gav länsstyrelsen företaget Industriminnesbyrå och ingenjör Bengt Spade uppdraget att göra en antikvarisk-teknisk bedömning av bergbanans status. Utredningarna klargjorde bl.a. vilka kostnader som är förknippade med t.ex. nytt maskineri och vari de teknikhistoriska värdena i dagens anläggning består. En slutsats i Bengt Spades utredning var att bergbanans teknikhistoriska värde



inte enbart är av maskinteknisk karaktär, utan främst av transportteknisk karaktär.

Den 19 juni 2003 sände länsstyrelsen på nytt ut ett förslag till byggnadsminnesförklaring av bergbanan. Skyddsbestämmelserna var omarbetade och utformade så att en ombyggnad till en mer modern bergbana skulle vara möjlig att genomföra.

Fastighetsägaren SkiStar var dock inte heller den gången beredd att acceptera en byggnadsminnesförklaring, utan anförde att man då inte ville ha några restriktioner för det viktiga partiet där bergbanan är belägen. SkiStar menade emellertid också att man delade länsstyrelsens uppfattning angående bergbanans kulturhistoriska värden och att man i princip var för ett bevarande.

År 2004 initierades frågan om att inom stråket mellan järnvägsstationen och bergbanans dalstation anlägga rullband, rulltrappor m.m. för att transportera folk från Åre strand upp till torget. Länsstyrelsen gjorde då bedömningen att stråket med parken och Grottan var av så central betydelse för Åre att det var motiverat att förordna om tillfällig anmälningsplikt enligt KML. Främst med hänsyn till riksintresset Z 32 Åredalen och till utredningen om byggnadsminnesförklaring av bergbanan, ansåg länsstyrelsen att de föreslagna anläggningarna enligt det förslag som då var aktuellt, inte var möjliga att genomföra.

I februari 2007 genomfördes Alpina VM i Åre. De omfattande förberedelserna inför tävlingarna inbegrep bl.a. om- och nybyggnationer i nedfartssystemet och satsningar på infrastrukturen i övrigt. Omfattande byggnadsarbeten genomfördes på Åre strand runt omkring byggnadsminnet Åre station, runt parken och runt torget. Någon ombyggnad av själva bergbanan genomfördes dock inte.

Efter samråd med Riksantikvarieämbetet i juni 2006 gjorde länsstyrelsen bedömningen att det på nytt var läge att skicka ut ett förslag till byggnadsminnesförklaring av bergbanan. De föreslagna skyddsbestämmelserna för bergbanan var till stora delar de samma som i föregående remiss. Däremot föreslog länsstyrelsen på nytt att stråket ned till järnvägsstationen (parken och Grottan) borde ingå i byggnadsminnet med dess skyddsområde. Kommunens planarbete hade då under några år syftat till att stärka skyddet för parken och hävda dess gränser. Länsstyrelsen menade att om parken och Grottan skyddades, skulle en central del av riksintresset säkerställas och anmälningsplikten för området kunna hävas.

Förslaget till byggnadsminnesförklaring skickades ut på remiss den 3 juli 2006. SkiStar och Åre kommun meddelade i sina remissvar i september respektive oktober 2006 att man i princip delade



länsstyrelsens uppfattning i frågan och att man var angelägen om att diskutera frågan med länsstyrelsen, men ville avvakta med detta till efter Alpina VM.

Vid ett möte på länsstyrelsen i maj 2007 mellan företrädare för länsstyrelsen, Åre kommun och Skistar enades alla parter om att tillsätta en arbetsgrupp för att se över skyddsbestämmelserna så att dessa kunde utformas på ett för alla acceptabelt sätt. Det beslutades också att länsstyrelsen skulle undersöka möjligheterna till att ta fram ett åtgärdsprogram med kostnadsförslag för Grottan som är i behov av upprustning. I juli beställde därför länsstyrelsen ett åtgärdsprogram av Anders Liberg, Sh Bygg. I december 2007 var åtgärdsprogrammet framtaget.

I september 2007 inkom SkiStar och Åre kommun till länsstyrelsen med ett reviderat förslag till skyddsbestämmelser med tillhörande kommentarer för bergbanan, Grottan och parken. Detta förslag skickades efter bearbetning ut på remiss av länsstyrelsen den 2 april 2008. Remissen kompletterades med ett något korrigerat kartmaterial den 15 april.

Den 23 maj 2008 inkom yttrande från Åre kommun, Kommunstyrelsen, enligt vilket förslaget till byggnadsminnesförklaring tillstyrks. Förutom Åre kommun, står även Skistar och Åreföretagarna bakom yttrandet. Länsstyrelsen menar att den samsyn som till slut uppnåts mellan länsstyrelsen och övriga aktörer är av mycket stor betydelse och borgar för att byggnadsminnesförklaringen av Åre bergbana blir framgångsrik.

BESKRIVNING OCH HISTORIK

Nationellt, regionalt och lokalt sammanhang

Turismen är ett av Jämtlands läns viktigaste bidrag till industrialismen och industrisamhället i ett nationellt perspektiv. I teorier kring industrialiseringens utbredning under andra hälften av 1800-talet används ibland motsatsparet svarta och gröna områden som en förklaringsmodell. De svarta områdena var hårt industrialiserade och urbaniserade regioner med bolmande fabriksskorstenar och bullriga och farliga arbetsmiljöer. Till de gröna regionerna kunde industrialismens ”offer”, d.v.s. utarbetade, stressade och nervösa stadsbor resa för att koppla av, uppleva vacker natur och återhämta sig. Jämtlands län utkristalliserades enligt det här resonemanget tidigt som ett grönt område och har präglats av turismen i mer än hundra år.

Åre bergbana ingick som en del av det stora ”Åreprojektet” från 1906-07. Mannen bakom projektet var ingenjör Carl Olof Rahm, som besökte Åre första gången 1903 och där fick idén att skapa en



internationell turistort för vintersport. I Åre fanns alla möjligheter att skapa, som någon sagt, ”ett svenskt Davos”. Här fanns de topografiska och klimatologiska förutsättningarna samt goda kommunikationer tack vare järnvägen som invigdes 1882. Dessutom hade Åre redan en ryktbarhet som ”en av Sveriges främsta luftkurorter”.

Till den idéhistoriska bakgrunden för Åreprojektet hör också dess roll i ett nationalistiskt perspektiv. Genombrottet i allmänhet för vinterturism och skidåkning och för Åre i synnerhet har en direkt koppling till fjällens betydelse i det svenska nationsbygget, som fick extra näring efter unionsupplösningen 1905.

En bergbana i Åre var år 1907 ingen helt ny idé. Redan i STF:s årsskrift från 1891 hade en sådan föreslagits längs med Åreskutan. I Åreprojektet ingick ett mer konkret bergbaneförslag, utarbetat av major Harald Lemke vid Kungl. Väg- och Vattenbyggnads Corpsen. Till Åreprojektet bifogades också en stadsplan för Åre, färdigställd av arkitekt Per-Olof Hallman. Förutom bergbanan föreslogs byggande av flera hotell, villor, kraftstation och vägar. Eftersom projektet var mycket omfattande och krävde många intressenter, bildade Rahm år 1908 ett aktiebolag, Åre AB (”Årebolaget”).

Rahm förvärvade för Årebolagets räkning stora markområden. Major Lemke anlätades som teknisk expert för bergbanan och började skissa på dess sträckning. Bergbanan var från början tänkt att dras ända upp till Mörvikshummelnns topp, med en första etapp från torget till Östra platån. Det fanns även förhoppningar om att i framtiden kunna dra den hela vägen upp till Åreskutans topp.

I september 1908 påbörjades arbetet med bergbanan. Året därpå avgick den första turen och den 7 mars 1910 invigdes bergbanan och restaurang Fjällstugan, senare Fjällgården, som ligger intill bergstationen. Den ca 800 meter långa sträckan från torget till Östra platån kom aldrig att förlängas. Inför Alpina VM 1954 byggdes i stället en linbana, som drogs från Fjällgården upp till Mörvikshummeln. Den första skidliften i Åre, Lundsgårdsliften hade invigts några år tidigare, 1940. Byggandet av Åre kabinbana 1976 innebar sedan ett slags fullbordande av (det första) Åreprojektets drömmar om en turisttransportör upp till Åreskutans topp.

Bergbanan har en central och mycket medveten placering i Åre, vilket i synnerhet gäller stråket från järnvägsstationen fram till dalstationen. Utformningen av axeln mellan järnvägen och bergbanan har tillkommit som ett resultat av flera olika planer, utarbetade av olika arkitekter under 1900-talets början. Förutom den stadsplan Hallman utarbetade, ritade Wilhelm Klemming,



arkitekt vid SJ:s husbyggnadsavdelning, en park i området. SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall ritade 1913 Grottan och arkitekt Karl Güettler gjorde några år senare en utvidgad plan för parken med den än idag tydliga ovala formen.

Den välvda ”Grottan” mitt emot järnvägsstationen är uppmurad av oregelbundna stenblock och flankeras av en trappa på var sida, vilka leder upp i parken i riktning mot bergbanan. Inne i Grottan porlar ett litet vattenfall. Framför Grottan finns en halvmåneformad avsats med en stenmur som kröns av några ”bautastenar”. Grottans byggmästare var Mårten Ohlson.

Arkitekt Folke Zettervall kan eventuellt ha inspirerats av den stora trappan i Central Park i New York som i sin ursprungliga 1800-talsform har nästan samma uppbyggnad som Grottan i Åre. Amerikansk arkitektur var i slutet av 1800-talet en stor inspirationskälla för en del svenska arkitekter. Monumentet är också klart nationalromantiskt med sin grovhuggna karaktär, sina ”bautastenar” och monumentala uppbyggnad, inte olik det förra sekelskiftets många karolinermonument i den jämtländska fjällvärlden. Zettervall utformade senare, år 1924, ett liknande men stramare arrangemang med trappor vid järnvägsstationen i Sollefteå.

När man som turist anlände till Åre järnvägsstation under 1910-talet var åsynen av Grottan, bergbanans dalstation och Åreskutan anslående. På båda sidor om parken låg stora hotell, bl.a. det vitmålade högresta Nya Grand hotell (senare Sporthotellet). Det visuella intrycket från järnvägsstationen var medvetet skapat och utgjorde både i bildlig och bokstavlig mening porten till den moderna svenska *och* internationella vintersportorten Åre.

Teknik och arkitektur

Bergbanan är en ca 800 meter lång hiss bana, konstruerad av de schweiziska firmorna von Roll respektive E. Sturb und H.H. Peters. Banans två vagnar avgår samtidigt från berg- respektive dalstationen och möts på mitten vid en mellanstation. Höjdskillnaden mellan de två stationerna är drygt 200 meter. Vagnarna rör sig i ett balanserat system. När den ena vagnen går upp, går den andra ned och fungerar som motvikt. Vagnarna dras respektive bromsas av en ställina, som löper i form av en åtta över två hjul drivna av en elektrisk motor i bergstationens maskinrum. Ursprungligen reglerades körningen av vagnarna från bergstationen, där en maskinist övervakade det hela. Enligt uppgift automatiserades driften 1967.

Åre bergbanas två stationsbyggnader är ritade av arkitekt Otto Sigfrid (Sigge) Cronstedt. Det är två timrade, mörkbrunt färgade



byggnader i nationalromantisk stil i två våningar och vagnhall. Dalstationen innehåller idag huvudsakligen en affärslokal, biljettkontor och personalutrymmen. I bergstationen finns en väntsal samt maskinrum och den äldre styrcentralen. På båda stationernas övervåningar finns en personallägenhet. Vid mellanstationen finns två enkelt utformade plattformar för av- och påstigande. Berg- och dalstationernas interiörer har omdisponerats ett flertal gånger.

Ritningar till bergbanans stationsbyggnader finns bevarade i Cronstedts ritningssamling i Arkitekturmuseet i Stockholm. I samband med utredning inför det andra förslaget till byggnadsminnesförklaring upprättade länsstyrelsen schematiska principskisser över äldre och nuvarande disposition (dokumentationsmaterial finns på länsstyrelsen).

En betydande modernisering av Åre bergbana skedde under 1950-talet sedan SJ övertagit driften. Stora delar av maskineriet byttes då ut för att öka banans kapacitet och minska driftkostnaden. Enligt uppgift var banan ansluten till SJ:s elnät under några decennier därefter. Delar av banan som utsatts för rost, röta och slitage har av naturliga skäl bytts ut genom åren. Ursprungliga delar idag är huvudsakligen rälsen, vagnarnas underreden samt drivmaskineriets två linhjul. Vagnarnas underreden är av mycket ovanlig typ. I Sverige har sannolikt bara bergbanan på Skansen (se nedan) kunnat uppvisa en liknande konstruktion.

Idag ägs bergbanan av SkiStar AB. Under 1980- och 90-talen har flera renoveringar av stationsbyggnaderna och anläggningen i övrigt genomförts. Båda stationernas tak har försetts med ny plåt. Ursprungligen var taken täckta med tegel. Bergstationens grundmur i betong har gjutits om och en stor del av vagnhallens underrede har bytts ut. Mellanrummet mellan underredet och taket har på båda stationerna täckts av antingen plank, plexiglas eller järnstängsel. Även rälsen har lagts om. De små hjul som ställinan tidigare löpte över längs med rälsen har ersatts av små klossar.

Vagnarna tar idag ca 60 personer och rör sig framåt med en hastighet av ca 3 m/s. Per timme innebär det en maxkapacitet på ca 500 resenärer. Efter att under en tid enbart ha körts under vintersäsongen, körs bergbanan sedan några år tillbaka året om. Under de senaste åren har mountainbike-åkning bidragit till att bergbanan nu har en tydligare funktion än tidigare att fylla sommartid.

Övriga bergbanor

Bergbanor (hissbanor) har i Sverige använts i ganska stor omfattning inom bergshantering, men som regel inte varit



avsedda för persontransporter. I Kiruna anlades dock en bergbana 1905 för persontransport upp- och nedför Kiirunavaara. Den ersattes av en ny bergbana med större kapacitet 1923. År 1914 anlades en bergbana i Malmberget och 1921 en bergbana för person- och materialtransport längs med Luossavaaras sluttning. Båda bergbanorna i Kiruna lades ned på 1950-talet i och med att malmbrytningen successivt flyttade under jord. Även den i Malmberget är nedlagd.

På Stockholmsutställningen 1897 fanns en bergbana, som efter utställningen flyttades till Skansen. Den ersattes i sin helhet 1973 av en ny bergbana. Hissbanor har funnits för person- och materialtransporter vid Svarthålsforsens och Sillre vattenkraftverk i Indalsälven. Den sistnämnda stängdes omkring 1980. I Stockholm finns, förutom på Skansen, tre berg- och hissbanor för persontrafik. Dessa är Nybohovs hissbana från 1964, Nacka strands bergbana från 1996 och Skärholmens bergbana från 2001.

Åre bergbana är sannolikt den mest kända och tekniskt mest avancerade av de hissbanor som finns och har funnits i landet. På kontinenten och i övriga världen finns bergbanor av olika slag på många turistorter.

KULTURHISTORISKT SAMMANHANG OCH MOTIVERING TILL BYGGNADSMINNESFÖRKLARING

Åre bergbana var det mest påtagliga resultatet av Åreprojektet från 1900-talets början. Åreprojektet innebar att Åre kunde utvecklas till en modern turistort av kontinentalt snitt, med en bergbana som en viktig och symbolladdad anordning. Bergbanan kom till i en tid av framstegsoptimism, nationalism och nya ideal om ett stärkande friluftsliv i fjällvärlden.

Få andra nordiska vintersportorter kan uppvisa en så lång kontinuitet som Åre - från förra sekelskiftets luftgäster och de första utförsåkarna, via Alpina VM 1954 och det andra Åreprojektet under 1970-talet, till Alpina VM 2007. Bergbanan har genom alla utvecklingsfaser varit en självklar del av turismindustrin, liksom av Åre by där i synnerhet dalstationen vid torget är mycket karakteristisk och miljöskapande.

De turismsatsningar som gjordes i Åre i början av 1900-talet uttrycktes i flera stadsplaner. Stråket mellan järnvägsstationen och bergbanan, d.v.s. Grottan och parken, är central för förståelsen av Åre, medvetet skapat av några av dåtidens mest kända arkitekter. Stråket innebar porten till det moderna Åre, både i bildlig och bokstavlig mening.



Bergbanan är av stort teknikhistoriskt intresse, där en betydande del av värdet består i att anläggningen trots moderniseringar ännu fungerar enligt de ursprungliga principerna. Bergbanan har kvar sin spårbundna trafik, sin sträckning och två lindragna vagnar som rör sig upp och ned i ett balanserat system. Någon egentlig motsvarighet finns inte i landet.

Åre bergbana ingår i riksintresset för kulturmiljövården, Z 32 Åredalen. Åre by är en del av uttrycket för riksintresset med sin mer än hundra år långa tradition som turistort. Genom beslutet om byggnadsminnesförklaring säkerställs en av de mest centrala delarna av riksintresset.

Åre bergbana, Grottan och parken har teknikhistoriska, byggnadshistoriska, samhällshistoriska, idéhistoriska och stadsbildsmässiga värden som gör området synnerligen märkligt. Kulturminneslagens krav för byggnadsminnesförklaring är därmed väl uppfyllda.

I den slutliga handläggningen av ärendet har länsantikvarie Lillian Rathje, länsarkitekt Olle Lundgren och jurist Boel Hjelm deltagit.

Uno Svaleryd
länsråd

Johan Loock
antikvarie

Bilagor

Kartor (3 st) med markerat skyddsområde
Foton
Blankett för överklagan (Formulär F4)



Länsstyrelsen
Jämtlands län
Kulturmiljö

Sändlista

Med delgivningskvitto:

SkiStar AB, 780 67 Sälen
SkiStar Åre, Box 36, 830 13 Åre
Åre kommun, Kommunstyrelsen, Box 201, 830 05 Järpen

För kännedom:

Åre kommun, Miljö, bygg- och räddningsnämnden, Box 201, 830 05 Järpen
Riksantikvarieämbetet, Box 5405, 114 84 Stockholm
Jämtlands läns museum, Box 709, 831 28 Östersund
Länsstyrelsen, Kulturmiljö (2 ex)

Med laga kraft-bevis:

Lantmäterimyndigheten Jämtlands län, Fastighetsregistret, Box 366, 831 25
Östersund
Lantmäterimyndigheten i Jämtlands län, Östersundskontoret, Box 366, 831 25
Östersund