



# LUND UNIVERSITY

## Allén, landskapet och kulturvärdena

Olsson, Patrik

*Published in:*

Gångna landskap: möten mellan väghistoria och landskapshistoria

2006

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Olsson, P. (2006). Allén, landskapet och kulturvärdena. *Gångna landskap: möten mellan väghistoria och landskapshistoria*, 06(1), 82-91.

*Total number of authors:*

1

### General rights

Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: <https://creativecommons.org/licenses/>

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117  
221 00 Lund  
+46 46-222 00 00



Gångna landskap: möten  
mellan vägshistoria och  
landskapshistoria



Mattias Qviström  
(redaktör)

Omslagsbild: Huvudvägen Ängelholm-Laholm (nuvarande E6) strax norr om Ängelholm 1938. Vägen fick betongbeläggning 1934. Foto: Nils Friberg. Se Jan-Olof Montelius artikel för en diskussion om Fribergs bilder.

GÅNGNA LANDSKAP: MÖTEN  
MELLAN VÄGHISTORIA OCH  
LANDSKAPSHISTORIA





## Gångna landskap: möten mellan väghistoria och landskapshistoria

Mattias Qviström  
(redaktör)

## Rapport 06:1



INSTITUTIONEN FÖR LANDSKAPSPLANERING ALNARP

SUNDSVÄGEN 6

230 53 Alnarp

tel. 040-41 50 00

fax.040-46 54 42

Distribution

tel. 040-41 54 18

ISSN 1403-0268

ISRN SLU-LPA-R-06/1-SE

TRYCK: REPROENHETEN, SLU ALNARP 2006

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
1. Inledning (Mattias Qviström)	4
2. Mobilitet og materiell kultur: noen momenter til forskning om mobilitet som arkeologisk kunnskap i dagens landskap (Torgrim Sneve Guttormsen)	6
3. Fornlämningar, vägar och kommunikativa landskap (Elisabeth Rudebeck)	18
4. I rörelse – om hastighetens och vägområdets omvandling under 200 år (Mattias Qviström)	31
5. Förhistoriska vägval och dagens väglandskap på Bjärehalvön i Nordvästra Skåne (Jenny Nord)	43
6. Om landskapstypernas betydelse för lokaliseringen och bevarandet av förhistoriska vägar – reflektioner baserade på ny kunskap från Malmö (Raimond Thörn)	51
7. Vägar och kommunikation ur arkeologisk synvinkel – en presentation av ett pågående projekt (Jane Jansen)	56
8. Vägar till toppen – om ett förhistoriskt vägsystem på Monte Polizzo, Sicilien (Håkan Aspeborg)	63
9. Landskapet och de vägghistoriska samlingarna: om källor till vägghistorisk forskning (Jan-Olof Montelius)	69
10. Allén, landskapet och kulturvärdena (Patrik Olsson)	82
11. Landskap och landskapsbild vid planering av ny infrastruktur (Hans Antonson)	92
12. VisaVäg – visualisering av kulturmiljö i vägplanering (Michael Frisk och Jerker Moström)	108
13. Landskapsarkitekturen och vägutformningen i Sverige under 1930 – 1979 (Tiina Sarap)	113
14. Veg som kulturminne og landskapselement (Liv Marit Rui)	120
Författarpresentation	128

# 1. Inledning

## Mattias Qviström

Inom dagens landskapsforskning uppmärksammas behovet av att studera vägar, resor och rörelse alltmer. Trots det är det en bra bit kvar innan vägarna har den centrala ställning inom landskapsforskningen som de förtjänar. Detta märks inte minst inom den historiska landskapsforskningen, där vägarna ofta lyser med sin frånvaro. Alltför ofta skildras vägarna som livlösa stråk, och fortfarande utelämnas vanligen kommunikationsstråk då markanvändningsförändringar studeras. En orsak till vägnas undanskymda roll är att möten mellan väghistorisk och landskapshistorisk forskning hittills har varit mycket sällsynta. Följande rapport är ett resultat av ett sådant möte, och kan förhoppningsvis ge en bild av den väghistoriska landskapsforskningens bredd och potential.

Väghistoriska landskapsstudier behövs, inte minst för att förstå varför dagens väglandskap ter sig som det gör. Men dessa studier behövs även för att revidera vår förståelsen av gångna tiders landskap, som ofta har uppfattats som relativt isolerade. Denna föreställning om tidigare platsbundna och isolerade landskap framstår ofta som en outtalad referensram i studier av de landskap som vår tids globalisering ger upphov till. Studier av vägar, resor och rörelse utifrån en landskapshistorisk infallsvinkel kan bidra till en förståelse för vägnas förändrade roll i samhället och bland annat bidra till att kulturmiljövården av vägmiljöer vidgas från ett objektänkande till ett landskapsperspektiv. Med hjälp av historiska studier kan dagens landskapsförändringar ställas i ett annat ljus: vad är det som är nya fenomen och vad är endast variationer på företeelser med en lång historia? Slutligen kan denna forskning bidra med kunskap om vägnas förmåga att förändra landskapet, kunskaper som är av stort värde i analyser av hur morgondagens vägnät formar landskapet. Men än är ämnet splittrat och studierna ofta famlande.

Väghistoriska landskapsstudier har bedrivits inom flera discipliner, bland annat arkeologi, kulturgeografi, teknikhistoria, landskapsarkitektur och etnologi. Men ämnet har inte varit tillräckligt centralt eller har inte bedrivits i tillräckligt stor omfattning för att skapa en levande diskurs eller en stark forskningstradition inom de enskilda disciplinerna. Denna splittrade struktur gör forskningen svår att överblicka och försvagar ämnets kontinuitet. Det är ett av skälen till att arbeta för ett tvärdisciplinärt samarbete om landskapshistoria och väghistoria. Landskapsforskning är dessutom av tradition ett mångvetenskapligt arbetsfält, där det i flertalet fall är i möten mellan disciplinerna som de mest vitala och fruktbara studierna har fötts.

*Gångna landskap* är ett resultat av ett seminarium hållet vid Institutionen för landskapsplanering Alnarp den 13 – 14 oktober 2005. Syftet med seminariet var att presentera pågående forskning, diskutera behovet av framtida forskning samt formerna för ett fortsatt forskningsutbyte och samarbete. Vissa av artiklarna har omarbetats efter seminariet, men de ger trots det en god bild av seminariets innehåll.

Rapporten inleds med tre artiklar där de teoretiska utgångspunkterna för sådana studier står i förgrunden (se kapitel 2 – 4). Därefter följer fyra artiklar där den arkeologiska diskussionen om förhistoriska vägar belyses (kapitel 5 – 8, se även kapitel 3). De tre därpå följande artiklarna ger en inblick i källmaterial om väg/landskapshistoria och visar på möjligheterna för framtida studier (se kapitel 9 – 11). Den sista av dessa, Antonsons artikel, behandlar såväl källmaterial som tillämpningen, och fungerar därmed som en övergång till den avslutande delen om metoder för landskapsanalys och om dagens väggestaltning (se kapitel 11 – 14).

Seminariet genomfördes med benäget stöd från *The Nordic Landscape Research Network*, som även har möjliggjort tryckningen av denna rapport. Det ligger i nätverkets intresse att stödja nya grupperingar och samarbeten inom Nordisk landskapsforskning, och förhoppningsvis kan seminariet och denna rapport vara ett första steg i ett nätverksbyggande bland Nordens vägghistoriker och landskapshistoriker.

## 2. Mobilitet og materiell kultur: noen momenter til forskning om mobilitet som arkeologisk kunnskap i dagens landskap

**Torggrim Sneve Guttormsen**

*En viktig kilde for våre utsagn om mobilitetshistorie er arkeologisk kunnskap, det vil si kunnskap om materiell kultur (ferdselsspor, kjøretøy, monumenter osv) fra forskjellige historiske perioder i dagens landskap. I innlegget tas det utgangspunkt i at denne materielle kulturen reflekterer forskjellige sosiale organisasjonsformer som strukturerer forholdet mellom menneske, miljø og ferdsel. I den sammenheng er urban mobilitet et dominerende historisk fenomen som i dag øver press på mer tradisjonelle landskap som er formet av agro-pastorale og nomadiske samfunn.*

*Mobilitetshistorie har per i dag vært lite belyst som kulturarvsfenomen. Det er et kunnskapsgap mellom de ulike forskningsdisiplinene som tar for seg mobilitetshistorie, samtidig som det er et kunnskapsgap mellom forskningens og de utøvende myndigheters syn på mobilitet. Med kulturarven som premiss i planlegging og forvaltning vil hensynet til fortidens og nåtidens mobilitetsformer spille en viktig rolle. I innlegget redegjøres det for hvordan konseptene temporalitet, spatialitet og materialitet utgjør tre grunnleggende kunnskapsfelt i mobilitetsforskningen som vil være av sentral betydning for hvordan vi håndterer mobilitet som kulturarvsfenomen.<sup>1</sup>*

### **Innledning**

”Jeg tror at bilen i våre dager er et temmelig nøyaktig motstykke til de store gotiske katedraler: nærmere bestemt en hel epokes skaperverk, begeistret unnfanget av ukjente kunstnere, og konsumert som forestilling, om ikke som bruksgjenstand, av et helt folk som med bilen tilegner seg en fullkomment magisk gjenstand” (Roland Barthes)

Vi preger og blir preget av tingene og de fysiske omgivelsene i vår tilværelse. Som det fremgår av sitatet innledningsvis av litteratur- og samfunnskritikeren Roland Barthes har bilen som en ting eller bruksgjenstand en sentral rolle for defineringen av vår moderne kultur (Barthes 1991 [1957], sid 128). De moderne transportmidlene (bil, båt, tog, fly) er i høyeste grad strukturerende for vår hverdag, og de fysiske omgivelsene omformes deretter i stor skala. Dagens byer verden over endrer seg i et raskt tempo, blant annet som

---

<sup>1</sup> Dette er en kortversjon og en revidert utgave av et større manus med samme tema som er under utarbeidelse for publisering i et vitenskapelig tidsskrift. Temaet i innlegget, inkludert illustrasjoner, er forøvrig under publisering i rapport fra NIKUs strategiske instituttprogram for programperioden 2001-2005.

følge av økonomisk globalisering, urbanisering og teknologisk endring. Med dagens intensive og ekspansive urbaniseringsprosesser blir urbane landskap stadig mer vidtfavnende og sammensatte. Urban mobilitet har som hovedformål å koordinere trafikk i og mellom urbane miljøer og er i den sammenheng en dominerende drivkraft for de endringene vi kan se i dagens samfunn og landskap (Graham & Marvin 2002). Stadig flere og mer komplekse urbane miljøer har vokst frem etter hvert som de urbane nettverkene har blitt mer effektive, spesialiserte og vidtrekkende. Å være urban og mobil betegner en livsform som de fleste av dagens unge mennesker kjenner seg igjen i og vet betydningen av. Det har å gjøre med at vår kultur er preget av de endringene som har formet samfunn og landskap ved inngangen til det 21. århundre, hvor mobilitet og urbanisme er dominerende drivkrefter. I dette innlegget tas et utgangspunkt i disse drivkreftene for å belyse sentrale aspekter ved mobilitet som historisk fenomen, pressfaktor og kulturarvsressurs i dagens samfunnsforming.

Alle byer er urbane miljøer, men ikke alle urbane miljøer er byer. Små og store tettsteder i rurale omgivelser er eksempler på det. Hva som karakteriserer urbane miljøer kan være mangt, men som et konsept om urbant liv definerer urbane miljøer en sosial organisasjonsform eller mer presist en måte å leve på som setter preg på steder og landskap. Sosiale organisasjonsformer definert ved et urbant, agro-pastoralt og nomadisk levesett utgjør alle på sine måter en overordnet ramme for hvordan samfunn, ferdselsstrukturer og landskap formes og endres. Rurale landskap og etniske minoritetslandskap kan ses på som tradisjonelle landskap som har ferdselsstrukturer med kontinuitet langt tilbake i tid. Dagens ferdselsvaner har for øvrig sin historiske bakgrunn i fremveksten av urbane landskap, idet det oppsto en ny type geografi enn tidligere med et transportsystem tilpasset urbane behov. Med fremkomsten av urban kultur gis menneskenes bruk av og syn på verden nytt innhold og mening. Den tidligste urbaniseringen med bydannelser definerte således en ny samfunnsform som la nye føringer for formingen av tradisjonelle landskap. Det er i dag en utbredt oppfatning at urbanismens suksess som sosial organisasjonsform i moderne tid har vokst seg ut av ermene og at urbane landskap dermed er i ferd med å konkurrere ut og øve press på tradisjonelle landskap. Bakgrunnen for denne omveltningen er i stor grad betinget av urban mobilitet. Urban mobilitet er derimot ikke bare en pressfaktor med historie, men handler også om en urban historie under press. Et sentralt aspekt ved forskning på landskap i endring blir derfor å undersøke dynamikken mellom mobilitet og urbanisme som gjensidige drivkrefter i et historisk perspektiv, samt betydningen av dette for dagens utnyttelse av miljøressurser og landskap.

### **Urban mobilitet – et historisk overblikk**

Urban kultur er ikke et statisk fenomen, men er historisk og geografisk situert og bestemt. Den tidligste urbaniseringsprosessen med bydannelsene i Europa foregikk med forskjellig tidsgeografisk tyngde og utforming. Fra de tidligste bydannelsene i Sør-Europa fra rundt

700 f.Kr. til de tidligste bydannelse i Norge fra rundt 1000 e.Kr. ligger århundrer med historie og geografisk betingede kulturelle forskjeller (bidragsytere i Øye (red.) 1992, Eliassen 1995, Morris 1994, sid 35ff, Antrop 2004, sid 11 fig.1). Men selv om det er store forskjeller ved byfenomenet i tid og i geografisk utstrekning innebærer ikke det nødvendigvis at fremveksten og utviklingen av urbane miljøer er usammenlignbare størrelser. Med kontakter og innpulser, og dertil følgende nære relasjoner mellom de europeiske landene, vil det være fellestrekk i europeisk historie ved urbaniseringen som prosess og formgivende faktor over tid. Mobilitetshistorie er en viktig kilde i denne sammenhengen. I historiske mobilitetsstudier skilles det vanligvis kronologisk mellom førindustrielle ferdselsstrukturer over et langt tidsrom, og moderne ferdselsstrukturer i kjølevannet av industrialismen fra sent 1800-/tidlig 1900-tallet med introduseringen av motorisert ferdsel (McNeil 1990, sid 431-473). I tillegg kan en fra 1980-tallet observere fremkomsten av en ny type urban mobilitet i form av senmoderne (post-industriell) ferdsel som er karakteristisk for høyhastighetstransport mellom tettsteder og byer (Antrop 2004, sid 12, table 1, se også EU 2005).

#### *Pre- eller førindustriell ferdsel*

I et førindustrielt ferdselssystem var byer med en god havn en viktig naturlig forutsetning for urban vekst, og sjøtransportens destinasjoner er av den grunn ofte forbundet med de eldste bydannelse. Sjøtransport var derfor det viktigste urbane nettverket i et førindustrielt transportsystem. Byene var økonomiske, sosiale og politiske sentra i et europeisk nettverk hvor handel, trender og ideer ble utvekslet over store avstander. Ferdsel i de førindustrielle byene besto av gatenett i kvartalsbebyggelse og dominerende utfartsårer til byens omland. Gatene mellom husene i de eldste byene var tilrettelagt for trekkdyr og mennesker, og dette funksjonelle romlige forholdet definerer atmosfæren i mange av de historiske bykjernene vi verdsetter i dag. Men det kunne også være andre hensyn, som for eksempel sosiale og maktpolitiske fremfor funksjonelle hensyn, som bestemte byens romlighet i den førindustrielle gatestrukturen (se f.eks. Kjærdsdam 1995, sid 49, Diefendorf 2000, sid 175).

Med en elite plassert i byene fungerte de førindustrielle urbane sentraene også som territorielle maktsentra i en periferi av omkringliggende landområder. Med en sentralmakt oppsto derfor også behovet for et ferdselssystem over større landområder som ga bedre territoriell kommunikasjon og kontroll. Det romerske veisystemet på kontinentet og 1600-/ 1700-tallets konglige anlagte veier i Norden, som trolig har sine aner i middelalderens veitsleordning, er eksempler på urban mobilitet på land i et førindustrielt ferdselssystem (jfr. Laurence 1999, Rui & Grendstad 2004). Veiene viser fremveksten av urban mobilitet mellom sentralmakten og en elite stasjonert i provinsen, det vil si hvor en maktelite tar initiativ til å forme et veisystem mellom urbane sentra og andre destinasjoner i maktens geografi. De førindustrielle ferdselsstrukturene på land kjennetegnes ved et veisystem tilrettelagt for menneske- og dyretransport, og som i stor grad fulgte landskapsformasjonene. Veiene buktet seg gjennom landskapet fra sted til

sted i den lokale geografien. Hovedveiene gjennom lokalsamfunn og distrikter fungerte derfor både som et lokalt transportsystem og som et transportsystem for å håndtere urban mobilitet med mennesker på gjennomreise. Denne formen for langdistanseferdsel foregikk i dagsetapper, og kunne foregå over flere dager og uker. Med datidens urban mobilitet oppsto dermed ikke bare nye urbane miljøer, men også ulike næringer og foretak langs hovedveiene i form av rasteplasser og overnattingssteder for å imøtekomme den gjennomreisendes behov.

### *Industriell eller moderne ferdsel*

Moderne ferdselsstrukturer utgjør et nytt transportsystem som er basert på den teknologiske nyvinningen med motorisert ferdsel. Helt frem til det 20. århundre var fortsatt sjøtransport det viktigste urbane nettverket, og spesielt i landskap som i Norge var landtransport over store distanser et hasardiøst og tidkrevende tiltak (Rui & Grendstad 2004, sid 26). I tillegg til sjøtransport med stadig raskere forbindelser og større havner, var det i første omgang fremkomsten av jernbanen rundt 1900 som introduserte motorisert ferdsel som et nytt effektivt urbant nettverk mellom europeiske byer og tettsteder. På samme tid var bilen mer og mindre et eksklusivt leketøy for de øverste sosiale lag, og veier tilrettelagt for motorisert ferdsel forekom i hovedsak i og rundt byene. Fra 1920-tallet begynner masseproduksjon av biler for privat bruk og dertil følgende utbygging av veinettet. Samtidig har de fleste byene i Europa fått flyplasser. Flytransporten ga dermed byene et nytt effektivt urbant nettverk som styrket byene som knutepunkter i en global geografi. Med de moderne transportsystemene ble byene i stadig større omfang metropoler, og transportsystemenes knutepunkter ble en stadig viktigere del av byenes liv og romlige utforming (Diefendorf 2000).

De foregående tendensene fra første halvdel av 1900-tallet intensiveres i etterkrigstiden. Med sterk økonomisk vekst på 1960-tallet forbedres folks privatøkonomi betraktelig. Dette får utslag i blant annet økt privatbilisme og infrastrukturell utbygging med asfalterte veier for ferdsel over lengre avstander enn tidligere (Diefendorf 2000, sid 176-177). Moderne ferdsel, slik den fremtrer i etterkrigstiden, er gjerne kalt *massenes mobilitet* og sikter til hvordan en kontinuerlig nyutvikling av teknologi for motorisert ferdsel har kunnet medføre at stadig flere mennesker kan forflytte seg over stadig større avstander på kortere tid enn tidligere. Resultatene av denne store ferdselshistoriske omveltningen medførte betydelig raskere og komfortabel transport samt stadig mer vidtrekkende tilgjengelighet mellom urbane sentra og perifere områder, som dermed medførte endret bruk av mange tradisjonelle landskap (Antrop 2004, sid 13). Jernbanen skapte for eksempel nye urbane miljøer der stoppestedene ble anlagt, rurale landskap ble omformet til suburbane miljøer etterhvert som de vokser frem langs byenes hovedfartsårer, og moderne ferdsel stimulerte til urban utvikling i turist- og rekreasjonsområder som tidligere var fjerne og vanskelig tilgjengelige områder.

### *Postindustriell eller senmoderne ferdsel*

Senmoderne ferdsel viser en fortsettelse av utviklingen av etterkrigstidens urbane mobilitet ved at det i løpet av 1980- og 1990-tallet bygges stadig bedre nettverk for å effektivere urban kommunikasjon mellom byer og urbane miljøer. Byggingen av høyhastighetstog og høyhastighetsmotorveier introduserer en ny urban ferdselsmodus enn tidligere, med ferdselsstrukturer som gir optimal fart og fremkommelighet gjennom landskap for raskest mulig transport mellom urbane sentra. Dette medfører at transportsystemene i større grad former landskapet, fremfor tidligere hvor veiene i stor grad fulgte landskapsformasjonene. Dagens byer og urbane miljøer er ekspansive og sammensatte, noe som skyldes effektive ferdselsstrukturer som skaper komplekse urbane miljøer med stadig mer vidtfnende urban utvikling ("urban sprawl") i tradisjonelle og perifere landskap. Senmoderne urban mobilitet i byene og i byenes omland rommer som en følge av dette i større grad enn tidligere mer autonome trafikksystemer med ulike funksjoner tilrettlagt for differensiert hastighet og fremkommelighet. Denne utviklingen stiller store krav til planlegging og forvaltning av miljø og landskap.

For å oppsummere denne historiske skissen om urban mobilitetshistorie kan vi konkludere med at urban mobilitet har vært og er en dominerende drivkraft i formingen av europeiske samfunn og landskap. Urban mobilitetshistorie vil derfor være en viktig kilde for økt kunnskap om urban kultur i ulike samfunn over tid. Det betyr videre at fenomenet urbanisme som en overordnet historisk ramme vil være sentralt for å forstå mange forhold ved den materielle historien i byene så vel som i byenes omland. En annen side ved et slikt perspektiv til mobilitetshistorie er at det blir mulig å forstå historiske sammenhenger og relasjoner mellom ulike sosiale organisasjonsformer over tid, for eksempel ved å undersøke forholdet mellom urban mobilitet og rural mobilitet som sammenlignbare drivkrefter i dagens landskap.

### **Mobilitet og teknologihistorie**

Studier som i et historisk perspektiv tar for seg forholdet mobilitet og urbanitet utgjør en stor og tverrfaglig forskningsarena som involverer en rekke fagdisipliner, deriblant sosialantropologi, etnologi, geografi, arkeologi og de øvrige historiefagene. Litteratur om mobilitetshistorie er allsidig og vanskelig å sammenfatte fordi temaet inngår implisitt i en rekke sammenhenger som beskriver samfunnsforhold til forskjellig tid. Et kjennetegn ved de fleste historiske studier som har hovedfokus på mobilitet er at de tar for seg ferdselens teknologiske utvikling, med vekt på å undersøke funksjonelle aspekter slik som bygningstekniske prinsipper og transportsystemenes utforming over tid (f.eks. McNeil 1990, Lay 1992). Dette perspektivet har også dominert historiske mobilitetsstudier i Norge hvor fokuset har vært å rekonstruere fortidens former for ferdsel i nær og fjern historie ved for eksempel å undersøke hvordan veiene i eldre tid så ut, hvor de gikk i landskapet og hvordan de var organisert.

I flere nyere studier har mobilitet som sosiokulturell faktor blitt et stadig viktigere tema, og spesielt amerikanske studier har vært toneangivende i denne forskningen (Jackson 1984, Hindle 1993, Pregill & Volkman 1999, sid 687-701). Studiene retter ofte et kritisk blikk på teorigrunnlaget som ligger til grunn for vårt syn på mobilitet og teknologi, samtidig som de henter nye teoretiske perspektiver for å forstå mobilitet som et sosialt og historisk fenomen. Innenfor opplysningstidens klassiske og universelle kunnskapsgrunnlag er mobilitet forstått som en evolusjonshistorie hvor fart, komfort, sikkerhet og økonomi er målebarometre for endring. Mobilitet har med andre ord omfattet historien om teknologi i utvikling, det vil si om teknologi som grunnlag for samfunnsmessig progresjon. På et overordnet nivå handler teknologihistorie ut fra et slikt syn om den retrospektive og selvlegitimerende historien om hvordan vårt samfunn har temmet og overvunnet naturkreftene (Ingold 2000, sid 312-315). Dette klassiske kunnskapsgrunnlaget er i senere tid utfordret i ulike mobilitetsstudier hvor teknologisk endring er oppfattet utfra kulturell forskjellighet, med vekt på diversitet og mangfold fremfor å oppfatte teknologihistorie som en progressiv og universell utviklingshistorie som omhandler stadier av kulturelt fremskritt (Qviström 2003, sid 10 med referanser, Ingold 2000, sid 362-372). Et slikt syn på historisk kunnskap om teknologi medfører en dreining i fokus mot et mer fortolknings- (hermenautisk) og erfaringsbasert (fenomenologisk) perspektiv, med vekt på å undersøke forholdet menneske og materiell kultur (teknologi) som gjensidig påvirkende drivkrefter.

Mobilitetsstudier har en naturlig forankring i landskapsforskningen siden de på forskjellige måter omhandler geografiske bevegelsesstrukturer. Den brede landskapsforskningen har i løpet av de siste 10 årene opparbeidet en betydelig grad av tverrfaglighet og dialog mellom fagdisiplinene, men det har derimot foreløpig vært mindre fokus på mobilitet i et tverrfaglig forskningsperspektiv. Det er ofte tydelige skillelinjer mellom de ulike fagdisiplinene med for eksempel arkeologi som tar for seg mobilitet med sikte på å undersøke forhistoriske og tidlighistoriske samfunn, og geografi som tar for seg mobilitet i moderne tid og som gjerne ser de store areal- eller landskaphistoriske linjene i mobilitetshistorien. Det har videre vært lite fokus på mobilitet som et historisk fenomen i dagens landskap. Et forskningsfelt som i dag utgjør en dominerende tverrfaglig arena er landskapsforskning i et anvendt forskningsperspektiv som har fokus på kulturarven i dagens landskap (jfr. Guttormsen & Skar 2005). Konsepter som *modernitet*, *historisitet* og *kulturarv* utgjør til sammen en felles overordnet tematikk som innbyr til tverrfaglig tenkning om historiske fenomener, ikke minst når det gjelder fenomenet urban mobilitet.

### Tre diskursive kunnskapsfelt om mobilitet

Kulturarv er et vidt begrep som tar for seg mange forhold ved vår nære og fjerne historie, og omfatter blant annet litteratur, kunst og kulturminner. I dette innlegget anvendes kulturarvsbegrepet som en overordnet betegnelse på vår samtids tenkning om fortid, som spesifikt omhandler historisk materiell kultur (kulturminner og kulturmiljøer). Fra et kulturarvsperspektiv ligger det en rekke utfordringer knyttet til hvordan mobilitet skal kunne håndteres, på den ene siden som bevaringsverdige historiske fenomener og på den andre siden som pressfaktor mot kulturarven i dagens landskap. Dette spørsmålet, eller rettere sagt dilemmaet, har å gjøre med hvilken tenkning som ligger til grunn for at fortiden tillegges verdi i dag og defineres som kulturarv. Hva som skaper identitet eller er fremmedgjørende er et sentralt og tilbakevendende spørsmål i kulturarvsteoretisk tenkning. Spørsmålet har å gjøre med hvordan vi forstår forholdet mellom nåtid og fortid utfra motsetningsforhold som *likhet – forskjell*, og *kontinuitet – brudd*. Ulike tilnærminger i synet på historiekunnskap og en felleskulturell ”arv” berører på en eller annen måte disse motsetningsforholdene, og kan utgjøre et dilemma og et grunnlag for konflikt i vår håndtering av den materielle kulturen.

Med referanse til idéhistorikeren Michel Foucault's kunnskapsteori kan mobilitetshistorie forstås som en diskurs med flere formasjoner, det vil si hvor kunnskapen om mobilitet har flere lag og forgreninger som utkrystalliserer seg i forskjellige temaer om samme diskursive fenomen (jfr. Neumann 2001). Å undersøke disse temaene vil si å bruke diskursanalyse som en metode for å belyse ulike kunnskapsfelt om mobilitetshistorie. En måte å nærme seg dette problemkomplekset på er å undersøke arkeologiens og den bredere kulturforskningens kunnskapsfelt om materiell kultur som kan konkretiseres i begrepene temporalitet, spatialitet, og materialitet (jfr. Preucel & Meskell 2004).

#### *Temporalitet – mobilitet som tids- og historieforståelse*

Ulike kulturer tillegger tid og historie forskjellig mening. Temporalitet kan forstås som et begrep om samfunnets forestillinger om historisk endring, og mer presist om hvordan en tidsoppfatning inngår i menneskenes praktiske liv (Ingold 2000, sid 189ff, Preucel & Meskell 2004, sid 9). Ferdsel strukturerer tiden, samtidig som den utgjør en referanseramme i landskapet for tenkning om tid og historie. Dette forholdet er belyst i flere studier som har undersøkt ferdselshistorie i jordbrukssamfunn og nomadiske samfunn (Guttormsen 2002 med ref.), men er i liten grad belyst i urbanhistoriske mobilitetsstudier. Urban mobilitet reflekterer på forskjellige måter en mentalitet om tid og historie, og urbane studier som tar for seg temporalitet som diskursivt felt vil derfor kunne belyse sentrale sider ved urban kultur i ulike samfunn over tid. Temporalitet har for øvrig ikke bare en historisk dimensjon, men reflekterer også ulike verdisyn om tid og historie i dagens samfunn. Ulike sosiale grupper (alder, kjønn, sosial bakgrunn osv.) og institusjoner (forskere, forvaltere osv.) tillegger temporalitet forskjellig innhold og mening. I kulturminnevern og -forvaltning inngår for eksempel temaet temporalitet i verdikriteriene som ligger til grunn for bevaring, hvor en tids- og historieforståelse er

knyttet til diskusjonen og dilemmaet omkring *tid* uttrykt i materiell kultur (autensitet/tidsbilde versus historisk endring/tidsdybde som verdikriterium).

#### **Temporalitet og materiell kultur: tidsdimensjonen i Stockholms gater**

Ved å sammenligne bronsealderens ristningslandskap med sin opplevelse av arkeologi i Stockholms bylandskap belyser arkeologen Patrik Nordström (2002) forskjellige aspekter ved historisk endring utfra det han kaller "Berättelser om övergivanden". På sin byvandring observerer Nordström arkeologiens mangslungne og fragmentariske tilstedeværelse som en diskontinuerlig, assosiativ og kontemplativ historiefortelling. Byens endringshistorie fremkommer spesielt i ferdselsstrukturenes fragmentariske historikk. Historisk materiell kultur er med andre ord ikke bare (men faktisk ganske sjelden) enhetlige bilder av en tid. I de fleste tilfeller er de "forlatthetens formspråk" som gjennom sine bruddstykker i relasjon til resten av den materielle verden forteller mange historier.

#### *Spatialitet – mobilitet som handlingsrom*

Spatialitet har å gjøre med avstands- og romforhold. Ferdselsstrukturene har en romlig relasjon til steder og landskap som viser spatiale endringer over tid og som derav reflekterer ulike former for sosial reorganisering. Nye steder oppstår og gamle steder mister sin betydning eller innlemmes i nye spatiale sammenhenger som følge av urbane ferdselsstrukturer. Det er mange måter å forklare hvilken sosial betydning disse spatiale endringene har for ulike samfunn. Fra et hermeneutisk fenomenologisk perspektiv kan vi si at ferdselsstrukturene er en del av spatiale strategier. Ferdsel definerer handlingsrom som former innholdet i menneskenes oppfatninger om en hjemlig livsverden (Tilley 1994, 2004, sid 1-31, Thomas 1996, Ingold 2000, sid 189-208). Urban mobilitet utgjør med andre ord en konseptuell ramme som urban kultur virker gjennom. Materiell kultur er for øvrig deler av en hybrid sosial arena hvor ulike livsverdener møtes og konfronteres (f.eks. Falck 2003). Hybride handlingsrom skaper således flerbrukslandskap (multifunksjonelle landskap). Et sentralt aspekt i den sammenheng er hvordan mobilitetshistorie og den materielle kulturen etter denne historien inngår i spatiale strategier, over tid så vel som mellom ulike aktører i dagens samfunnsforming. Ulike ferdselsvaner eller former for bevegelsesmodi i samme landskap vil kunne belyse ulike sosiale gruppers forhold og tilhørighet til sine omgivelser.

### **Spatialitet og materiell kultur: europeisk planlegging i lokale landskap**

I europeisk samferdselsplanlegging legges det i stadig større omfang vekt på å bygge ferdelsstrukturer for høy hastighet og rask fremkommelighet mellom de europeiske byene. EU har igangsatt store samferdselsprogrammer for dette formålet med byggingen av paneuropeiske vei- og jernbaneprosjekter. Den politiske betydningen av begrepet mobilitet fremgår av EUs målsetninger når det presiseres at ”*Freedom of movement for people and goods...*” utgjør en bærende tanke i europeisk samferdselspolitikk (EU 2002, sid 3). Bevegelsesfrihet, definert ved Europa som en felles arena for samhandling og kommunikasjon, utgjør en grunnleggende ideologisk plattform i europeisk politikk. I vestlig moderne kultur er bevegelsesfrihet forbundet med et krav om effektivitet og komfort, og denne friheten er oppfattet som en borgerlig rettighet (EU 2001, sid 11-12). Betydningen av dette har flere konfliktlinjer og interessenetninger, både i forhold til ulike sosiale grupper og samfunn i dag samt i forhold til synet på miljøressursene i framtida. Et sentralt spørsmål i den sammenheng er hvordan mobilitetshistorie, og den materielle kulturen etter denne historien, vil kunne være en ressurs i planleggingen av forskjellige ferdelsmodi hvor hensynet til kompleksiteten i sosialt liv ivaretas og styrkes (Guttormsen inpress). Multifunksjonell ferdsel handler slik sett om hvordan livsverdener med ulike verdisystemer (europeisk/ikke-europeisk, nasjonal, lokal) kan fungere sammen.

### *Materialitet – mobilitet som symbolspråk*

Materialitet handler om tingene og de fysiske sporene i våre omgivelser, og menneskenes forhold til dem. I strukturalistiske teorier om det materielle har materiell form en praktisk funksjon, og et symbolsk fortolkende betydningsinnhold hvor verden kan fremstå metaforisk (Olsen 1987, sid 40-41, Tilley 1999). Materiell kultur er således symbolske media for mennesker til å assosiere konkret og abstrakt tenkning (Tilley 1999, sid 7-8, sid 21ff). I den sammenheng kan de materielle sporene etter ferdsel forstås som sosiale og kulturelle representasjoner av urbant liv. Ferdelsstrukturerne, kjøretøyene, ferdelsrelaterte bygninger og monumenter er materiell kultur som representerer urban mobilitet. I samsvar med Roland Barthes’ utsagn innledningsvis om bilens sosiale betydning kan en for eksempel si at mobilitetens materialitet representerer det moderne samfunnsnivå og at ferdselens materielle formuttrykk er et medium for mennesker og samfunn til å tenke i symbolske og abstrakte termer, for eksempel om bilen som uttrykk for frihet og maskulinitet (se Olsen 1997, sid 172ff, Diefendorf 2000, sid 175-176). Urban mobilitet vil også kunne reflektere et syn på det moderne og fremtidsrettede samfunnet, og representere byenes makt og mangfold som dynamiske og innovative sentra. Et annet perspektiv er hvordan urbane miljøer og urban mobilitet reflekterer urbane holdninger til landskapet rundt byene; - til rurale landskap og naturen eller ”villmarken” (f.eks. Claval 2005). Urban mobilitet representerer med andre ord ulike aspekter ved samfunnet før og nå gjennom metaforisk språkbruk og symbolske bilder, og som igjen i en videre sammenheng vil kunne inngå i kulturelle, sosiale og ideologiske eller politiske strategier i dagens samfunn.

### **Materialitet og materiell kultur: mobilitet som symbolspråk**

Kulturarvsinstitusjonene tenker og formidler kunnskap utfra sine spesifikke kunnskapsforståelser og samfunnsmyter om mobilitet som kulturarv. I tradisjonelle museer er tingenes orden håndtert i fremstillingen av ”objektene i monteret” (f.eks. bilen som ting/objekt), og med en typologisk og kronologisk systematikk fra inngang til utgang i det museale rom er det ofte en nær sammenheng mellom form og budskap (Olsen 1997, sid 236). Museal teknologihistorie viser i denne sammenheng mobilitetens ting eller materielle kultur utfra et evolusjonært utviklingsforløp, fra enkle til stadig mer avanserte former for mobilitet. Teknologihistorie og dets materialitet blir dermed et metaforisk medierende verktøy og en representasjon på vårt samfunn som utfra et evolusjonært idégrunnlag står synonymt med fremskritt, fremtidstro og teknikkoptimisme.

### **Konklusjon**

Utfra teoretisk tenkning om materiell kultur er det pekt på noen overordnede problemfelt for mobilitetshistoriske studier som vil være sentrale i et kulturarvsperspektiv.

Temporalitet, spatialitet og materialitet er konsepter om materiell kultur som vil kunne danne et grunnlag for en tverrfaglig forskning om mobilitet som et sosialt, kulturelt og historisk fenomen. Landskapsforskningen, og spesielt landskapsforskning i et anvendt perspektiv, utgjør i den sammenheng en kilde for kunnskap om mobilitetshistorie som en ressurs i dagens samfunn.

Det er i dag et kunnskapsgap mellom de ulike forskningsdisiplinene som tar for seg mobilitetshistorie, samtidig som det er et kunnskapsgap mellom forskningens og de utøvende myndigheters syn på mobilitet. Med kulturarven som premiss i planlegging og forvaltning vil hensynet til fortidens og nåtidens mobilitetsformer spille en viktig rolle. Dette perspektivet er lite fremtredende i dagens kulturarvsforskning, kulturminnevern og arealplanlegging. Det kreves i den forbindelse en forskning som undersøker nyansene og kompleksiteten ved mobilitet som et historisk fenomen i relasjon til de samfunnsproblemer og miljøutfordringer vi står overfor i dag. Erkjennelsen av at mobilitetsfenomenets kompleksitet i dag har sin bakgrunn i dynamikken mellom ulike sosiale organisasjonsformer over tid, er et uttrykk for en slik nyansering.

Urban mobilitetshistorie forteller om urbanismen som sosial organisasjonsform over tid. Urban mobilitet utgjør en drivkraft for de endringene som er fremtredende i dagens samfunn og landskap. Å ta utgangspunkt i denne historien vil være av betydning med hensyn til at en majoritet av dagens befolkning bor og identifiserer seg med urbane miljøer som referanseramme, men også for å forstå hvorfor og hvordan vi bør hegne om og ta vare på landskap som er under urbant press.

## Litteratur

- Antrop, Marc 2004: Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and urban planning* 67:9-26.
- Barthes, Roland 1991 [1957]: *Mytologier. Om "mytene" i den moderne tids hverdag*. Gyldendal forlag, Oslo.
- Claval, Paul 2005: Reading the rural landscapes. *Landscape and urban planning* 70:9-19.
- Diefendorf, Jeffrey M. 2000: Motor vehicles and the inner city. I: *Urban planning in a changing world. The twentieth century experience* (red. R. Freestone):175-193. E & FN Spon, London.
- Eliassen, Finn-Einar 1995: The mainstrays of the urban fringe. Norwegian small towns 1500-1800. I: *Small towns in early modern Europe* (red. P. Clarke):22-49. Cambridge university press, Cambridge.
- EU 2001 : *White paper. European transport policy for 2010. Time to decide*. Commission of the European Communities, Brussels, Belgium.
- EU 2002: *Trans-European transport network. TEN-T priority projects*. Commission of the European Communities, Brussels, Belgium.
- EU 2005: *Trans-European transport network: ten-t priority axes and projects 2005*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
- Falck, Tori 2003: Polluted Places. Harbours and Hybridity in Archaeology. *Norwegian Archaeological Review no 2 vol.36*:105-118. Taylor and Francis, London.
- Graham, Stephen & Marvin, Simon 2001: *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, London & New York.
- Guttormsen, Torgrim S. 2002: Gård og landskap. Mellom natur og kultur i jernalderens jordbrukssamfunn. *Primitive Tider* 5:39-53. Oslo.
- Guttormsen, Torgrim S. inpress: The embodied landscape of roads: the case of Via Egnatia in Macedonian Greece. *Die Erde. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zur Berlin*. Manus til referee-vurdering.
- Guttormsen, Torgrim S. & Skar, Birgitte 2005: Vi skaper landskapet i vårt bilde. I: *Kulturminner – en ressurs i tiden* (red. C. Palludan-Müller og G. Gundhus):12-21. NIKU, Oslo.
- Hindle, Brian P. 1993: *Roads, tracks and their interpretation*. B.T.Batsford LTD, London.
- Ingold, Tim 2000: *The perception of the environment. Essays in livelihood, dwelling and skill*. Routledge, London & New York.
- Jackson, John B. 1984: *Discovering the vernacular landscape*. Yale University Press, New Haven & London.
- Kjærdsdam, Finn 1995: *Urban planning in history*. Ålborg university press, Ålborg.
- Laurence, Ray 1999: *The roads of Roman Italy. Mobility and cultural change*. Routledge, London & New York.
- Lay, Maxwell G. 1992: *Ways of the world, a history of the world's roads and the vehicles that used them*. Rutgers university press.

- McNeil, Ian 1990: *An encyclopaedia of the history of technology*. Routledge, London & New York.
- Morris, A.E.J. 1994: *History of urban form. Before the industrial revolutions*. Pearson Education, London & New York.
- Neumann, Iver B. 2001: *Mening, materialitet, makt. En innføring i diskursanalyse*. Fagbokforlaget, Bergen.
- Nordström, Patrik 2002: Berättelser om övergivanden. I: *Bilder av bronsålder. Ett seminarium om förhistorisk kommunikation. Acta Archaeologica Lundensia nr.37* (red. J. Goldhahn): 222-242. Stockholm.
- Olsen, Bjørnar 1997: *Fra ting til tekst. Teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Pregill, Philip & Volkman, Nancy 1999: *Landscapes in history. Design and planning in the Eastern and Western Traditions*. John Wiley & Sons, London etc.
- Preucel, Robert W & Meskell, Lynn 2004: Knowledges. I: *A companion to social archaeology* (red. L. Meskell og R.W. Preucel):3-22. Blackwell, Oxford etc.
- Qviström, Mattias 2003: *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. AGRARIA 374, Swedish University of Agricultural Sciences. Alnarp, Sverige.
- Rui, Liv M. & Grendstad, Gyda 2004: Die Entwicklung der Straße. The development of roads. I: *Vakre veger. Road Development and Landscape Architecture in Norway* (red. R. Schafer):26-42. Topos forlag, München.
- Thomas, Julian 1996: *Time, culture and identity: An interpretive archaeology*. Routledge, London & New York.
- Tilley, Christopher 1994: *A phenomenology of landscape: Places, Paths and Monuments*. Berg, Oxford.
- Tilley, Christopher 1999: *Metaphor and material culture*. Blackwell, Oxford.
- Tilley, Christopher 2004: *The materiality of stone. Explorations in landscape phenomenology*. Berg, Oxford.
- Øye, Ingvild (red.) 1992: *Våre første byer. Onsdagskvelder i Bryggens Museum, VII*. Bergen. Nettversjon på <http://www.uib.no/bmu/publ/onsdagskvelder/bind7/> lest 20/12/2005.

## 2. Fornlämningar, vägar och kommunikativa landskap

**Elisabeth Rudebeck**

*I denna artikel fokuserar jag på de problem som uppstår då kulturmiljövårdens begrepp och praktiker möter de senaste 30 årens arkeologiska erfarenheter och samtidens teoretiska diskussioner om hur människan bebor landskapet, inte bara i materiellt hänseende utan också mentalt. Problemen blir speciellt tydliga då vi försöker förstå kommunikation i landskapet, vägen som rituell arena samt vägens och resandets symboliska dimensioner. Det bör påpekas att diskussionen och de arkeologiska exemplen som jag redovisar framför allt rör förhållanden i Skånes fullåkersbygder.*

### **Mentalitetshistoriska aspekter på kommunikation i landskapet**

Lokala och regionala kommunikationsleder är centrala företeelser i mänskliga samhällen världen över, oavsett variationer i naturgeografiska förutsättningar och samhällets komplexitet. De är centrala, inte bara i funktionell bemärkelse, utan också i symbolisk bemärkelse. Antropologen Mary Helms har översiktligt behandlat kommunikationsledernas symboliska betydelse ur ett tvärkulturellt antropologiskt perspektiv (Helms 1993). Hon framhåller att vägar och stigar ofta utgör både rituellt och faktiskt säkra passager genom vild och farlig terräng och att de ofta är gränser i kulturlandskapet. I många samhällen förekommer myter om att förfäder och kulturhjältar etablerat vägar eller färdleder. Det rumsliga avstånd som kommunikationslederna representerar fungerar också som en metafor för avstånd i tid. Vägar är socialt och ideologiskt viktiga platser för att de förknippas med åtråvärda ting och kunskaper och med handel, handelsvaror och handelsmän, eller –kvinnor, vilka i sin tur förknippas med kosmologiskt viktiga platser, främst platser som har att göra med ursprung långt borta i tid eller rum – eller både i tid och rum. Längs vägarna rörde sig i det förflutna de som hade nyheter och gods från fjärran områden. Även skickliga hantverkare kunde, på samma sätt som handelsmän eller handelskvinnor, vara kringresande och delvis stå utanför samhällets kontroll. De betraktades därför ofta som i besittning av speciella krafter.

Vidare menar Helms att resandet, handeln, hantverksskickligheten och den rituella skickligheten har att göra med omvandling av resurser, kunskaper, makt eller kosmologiska kvaliteter i tid och rum. Det är inte ovanligt att marknader ligger invid viktigare vägar eller vid vägkorsningar och den byteshandel som äger rum där är vanligen omgärdad med ritualer och ceremonier. I de flesta kulturer är resandet dessutom omgivet av olika tabun och ritualer som ska ge välgång. Att resa liknas vid att vara i ett liminalt tillstånd, man är varken här eller där, varken hemma eller borta, man är ”på väg”. Att betrakta kommunikationsleder under förhistorisk tid utifrån detta perspektiv öppnar upp för

tolkningar, inte bara i termer av ekonomi, samhällsstruktur och social status, utan också i termer av ideologi, kosmologi och mentalitet (Rudebeck 2001, 2002).

Föregående stycken sammanfattar kort några mentalitetshistoriska aspekter på kommunikation i landskapet. Enligt *Nationalencyklopedin* ägnar sig mentalitetshistorisk forskning åt ”vardagliga, ganska oreflekterade kollektiva attityder, som kan avläsas också i gester, ritualer och vanemässiga beteenden” (*NE*, ”mentalitetshistoria”). I arkeologiska sammanhang kan vi inte direkt studera gester, ritualer och vanemässiga beteenden, men vi kan tolka mönster i den materiella kulturen på både lokal och överregional nivå i termer av kollektiva attityder, eller mentalitet. Vi kan t.ex. undersöka lämningar utifrån tanken att människor har uppfattat landskapet som ett kommunikativt rum och att de, vilket är omvittnat från många kulturer världen över, kan ha associerat kommunikation i rummet med kommunikation i tiden och att fjärran platser, vägar och resandet kan ha varit symboler för ursprung, liv och öde.

Vad krävs då i teoretiskt och metodiskt hänseende för att vi inom arkeologin bättre ska kunna belysa mentalitetshistoriska aspekter på forntidens landskap? Först och främst bör vi undersöka hur de begrepp och metoder som vi arbetar med i dag fungerar i detta hänseende. I det följande diskuterar jag hur man inom den svenska kulturmiljövården har sett och ser på fornlämningar mer generellt. Detta leder över till frågor om hur man inom kulturmiljövård och arkeologisk forskning har sett på kommunikation i förhistorien och på spår efter kommunikation i landskapet. Därefter tar jag upp några viktiga lärdomar av den senare tidens fokus på vägar och vägmiljöer inom arkeologin. Slutligen föreslår jag att begreppet *kommunikativa landskap* kan vara användbart då man t.ex. i samband med planering av arkeologiska undersökningar vill sätta just kommunikation i fokus och explicit ta avstånd från objektstänkandet.

### **Vad är en fornlämning?**

I detta avsnitt ska vi se närmare på vad det är som har gjort fornlämningsbegreppet allt mer problematiskt under de senaste decennierna. Nedan återges större eller mindre delar av *Nationalencyklopedins* (*NE*) definitioner av begreppen fornlämning, fornminnen och fast fornlämning.

**Fornlämning**, arkeologisk och antikvarisk term som i princip kan användas som synonym till det vidare begreppet fornminne, men vanligen används liktydigt med fast fornlämning. (*NE*, ”fornlämning”).

**Fornminnen**, minnesmärken, anläggningar eller lämningar efter, vanligen sedan länge, förflutna tiders händelser eller kulturella förlopp. I kulturminneslagen finns inga tidsgränser angivna utan fornminnen kan härröra från både förhistorisk och historisk tid.

Sedan mitten av 1800-talet delas de in i fasta fornlämningar och fornfynd ("lösa fornlämningar" eller fornsaker). (...) (NE, "fornminnen")

**Fast fornlämning**, en sedan mitten av 1800-talet använd term (införd av B.E. Hildebrand) för anläggningar av arkeologisk karaktär i landskapet. (...) De viktigaste kategorierna av fasta fornlämningar är gravar, gravfält och begravningsplatser, lämningar av boplatser, arbetsplatser och näringsfång, ristningar, målningar och inskrifter, ruiner av märkliga byggnader, lämningar av kommunikationsleder, lämningar av folklig kult samt skeppsvrak. (...) (NE, "fast fornlämning").

Av detta framgår att fasta fornlämningar ska vara avgränsbara objekt, eller avgränsbara ansamlingar av objekt, i ett landskap. De senaste 30-40 årens arkeologi har visat att bilden är mycket mer komplex än så. Fornlämningar är inte välavgränsade objekt i ett landskap som för övrigt är tomt på spår från det förflutna. Dagens kulturlandskap är uppbyggda av mer eller mindre tydliga, avläsbara, förtätade och förändrade spår efter mänsklig aktivitet. Detsamma gällde forntidens kulturlandskap.

Inom kulturminnesvården insåg man redan på 1960-talet problemen med att fokusera på enskilda fornlämningar istället för på sammanhängande kulturmiljöer och i samband med den fysiska riksplaneringen i slutet av decenniet kartlades kulturhistoriska *miljöer* av riksintresse (Biörnstad 2005, sid 73). Under senare delen av 1980-talet bytte man ut begreppen *kulturminnen* och *kulturminnesvård* mot *kulturmiljö* och *kulturmiljövård* (Carlie & Kretz 1998, sid 19f.). Trots den allmänna acceptansen för dessa begrepp, speciellt då det gäller fastställandet av riksintresseområden och s.k. upplevelsevården, finns det av tradition ett objektstänkande inom kulturmiljövården. Detta gäller kanske framför allt inom fornminnesinventeringen (och fornminnesregistret, ibland kallat fornlämningsregistret) och den arkeologiska undersökningsverksamheten. Fornminnesinventeringen, som syftade till en kartläggning av landets fornlämningar, inrättades formellt i sin moderna form år 1937 då riksdagen beslutade att fornlämningar skulle införas på den ekonomiska kartan (Carlie & Kretz 1998, sid 16). Kulturmiljövårdens arkeologiska utgrävningsverksamhet benämnes i dag vanligen uppdragsarkeologi. Den inrättades 1967 genom bildandet av Riksantikvarieämbetets uppdragsverksamhet (UV) (Ambrosiani 1969, Lagerlöf 2002, sid 47). Fornlämningar är skyddade av kulturminneslagen och det är länsstyrelserna som avgör om fornlämningar ska undersökas i samband med markexploatering. Om länsstyrelserna beslutar om undersökning kan de ge kommunala, stiftelseägda eller privata institutioner i uppdrag att, enligt vissa villkor och på markexploatörernas bekostnad, utföra den arkeologiska undersökningen.

Både fornminnesinventeringen och arkeologiska utgrävningar baseras på identifikation och avgränsning av fysiska objekt, fornlämningar. Enligt det nationella fornlämningsregistret finns i Sverige mer än 700 000 fornlämningar från både förhistorisk och historisk tid, på över 200 000 lokaler (NE, "fornlämningsregistret"). Denna siffra säger

emellertid inte så mycket, dels på grund av att kriterier och praxis har förändrats över tid och dels på grund av att *ett* nummer i registret kan omfatta allt från ett enstaka föremål (egentligen ett "fornfynd"), eller fragment av ett föremål, till en enskild grav till ett område om hundratusentals kvadratmeter och tiotusentals enskilda lämningar. Det är viktigt att man beaktar denna begränsning som finns inbyggd i redovisningssystemet, något som emellertid inte alltid görs, inte ens alltid då man behandlar hur fornlämningsbegreppet förändrats och utvecklats (Olsson 2003).

Det är emellertid ingen lätt sak att göra om detta system så att det bättre skulle motsvara den spridning, täthet och komplexitet av fornlämningar i landskapet som vi i dag har kännedom om. Objektstänkandet fungerade dock bättre så länge man inte kände till hur fornlämningsbeståndet i "det dolda kulturlandskapet", dvs. spåren under matjorden, såg ut. Syftet med resonemanget här är inte att agitera för att fornlämningsbegreppet ska tas bort, utan istället att peka på några av de problem med begreppet och objektstänkandet som har uppkommit bl.a. som en följd av resultaten från de senaste ca 30 årens arkeologiska undersökningar. Paradoxalt nog är det fornlämningsbegreppet och objektstänkandet inom kulturmiljölagstiftningen och kulturmiljö-vården som möjliggjort denna kunskap – och därmed insikten om fornlämningsbegreppets och objektstänkandets olämplighet! Det tyder på att man har insett det problematiska med både begreppet och tänkandet och att man tenderar att frånga det i praxis.

Fornlämningsbegreppet och objektstänkande är oförenligt, inte bara med den empiriska kunskapsstillväxten, utan också med de senaste årtiondenas teoretiska utveckling inom landskapsarkeologin. Det uppstår därför problem när uppdragsarkeologin å ena sidan avkrävs uppdaterade vetenskapliga problemformuleringar inför undersökningarna, samtidigt som myndighetsbesluten baseras på begrepp och tankemönster som är föråldrade i förhållande till dessa. Som exempel kan nämnas att man kan ombedjas välja ut "den viktiga fornlämningen" (dvs. den som ska prioriteras) inom ytor som kan innehålla komplex av tusentals lämningar från tusentals år av mänsklig aktivitet. I dag är det allt oftare fornlämningarnas rumsliga och kronologiska relationer, variationer och komplexitet som är vårt undersöknings*objekt* – dvs. mönster i hur platser och landskap har använts, förändrats och återanvänts genom årtusendena. Richard Bradley, mest känd för sina innovativa landskapsarkeologiska studier (t.ex. Bradley 2000), uttryckte sig ungefär såhär vid Anna Gröhns disputation 2004: "uppdragsarkeologins stora ytor ger oss ett mer representativt material, vilket har gjort att vi har kunnat upptäcka tidigare okända rumsliga mönster". Detta var också något som Gröhn uppmärksammat i sin avhandling (Gröhn 2004). Det är kartläggningen av dessa mönster och insikten om att platser och lämningar ständigt återbrukas som kan ge oss ingångar till mentalitetshistoriska aspekter på landskapet.

Genom de ytmässigt stora undersökningarna har vi i dag också möjligheter att nå en betydligt mer detaljerad och varierad bild av förhistorien än vad som var möjligt för bara

25-30 år sedan. När det gäller en del välundersökta områden och tidsperioder kan vi göra närmast *historiska* redogörelser för bebyggelsen och bruket av landskapet. Det innebär att man i betydligt mindre grad än tidigare är hänvisad till att generalisera utifrån enstaka undersökta lämningar (muntligen Nils Björhem). På grund av bristande källmaterial blev tidigare spåren efter *en* undersökt gård från t.ex. förromersk järnålder sinnebilderna för hela tidsperiodens bebyggelse. I dag kan undersökningen av stora sammanhängande ytor med spår efter många gårdar visa på variationen i bebyggelsen under den aktuella tiden. Därmed har underlaget för sociala och kulturhistoriska tolkningar förbättrats radikalt och i förlängningen innebär detta genomgripande revideringar av vår syn på det förflutna. Med detta i åtanke är det problematiskt att representanter från antikvariska myndigheter, vilket ibland har skett, använder den tidigare vunna, generella, kunskapen som argument för att man *inte* behöver undersöka fler gårdar från samma tid. Om generell kunskap är resultatet av att källäget är dåligt bör man ta tillvara möjligheterna till en mer nyanserad och, ur representativitetssynpunkt, mer korrekt kunskap som ett förbättrat källäge erbjuder.

Synen på fornlämningar som objekt har även medfört problem av annat slag. Enligt antikvarisk tradition bör fornlämningar, förutom att vara välavgränsade, också vara tydliga, alltså välbevarade och klart definierbara, dvs. kategoriserade enligt rådande kunskapsläge. Enligt detta synsätt är dåligt bevarade, otydliga och svårdefinierade fornlämningar ett problem i negativ bemärkelse. Ur forskningssynpunkt utgör de tvärtom ett problem i positiv bemärkelse eftersom de ställer oss inför utmaningen att försöka urskilja och tolka spår, som vi tidigare inte har förstått. I förlängningen tvingar de oss att reflektera över och revidera våra synsätt. Det är bara genom att vi får möjlighet att undersöka dåligt bevarade, otydliga och svårdefinierade lämningar som vi kan komma ur den onda cirkeln: att vi bara finner det vi letar efter, dvs. sådant som vi redan har begrepp för (Rudebeck *et al.* 2001, sid 77ff.). Detta är av speciell relevans bl.a. då det gäller spår och lämningar efter kommunikation i landskapet. Spår efter fragmentariskt bevarade kommunikationsleder, speciellt i fullåkersbygder, där det inte finns bevarade stensträngar och andra synliga markeringar, har länge varit dåligt kända och de har med all sannolikhet förbisetts under decennier. Om vägar (och andra typer av lämningar såsom t.ex. megalitgravar) ska vara lätt identifierbara för att en undersökning ska kunna motiveras leder detta i förlängningen till att man antingen finner just välbevarade vägar (och megalitgravar) eller inga alls. De som *nästan* är försvunna kommer aldrig att påträffas.

## **Kulturlandskapet är en fornlämning**

Mer precisa kriterier för fasta fornlämningar än de som anges i *Nationalencyklopedin* finns i 1 §, 2 kap. i *Lag om kulturminnen m.m.* Ett kriterium som nämns är att de ska ha ”tillkommit genom äldre tiders bruk”. Längre fram i texten anges dock att fasta fornlämningar också kan vara ”*naturbildningar till vilka ålderdomliga bruk, sägner eller märkliga historiska minnen är knutna liksom lämningar efter äldre folklig kult*” (min kursivering). Även en ”obrukad” naturbildning kan alltså vara en fast fornlämning, förutsatt att berättelser och/eller sedvänjor knutits till platsen. Ur denna synpunkt skulle, åtminstone i teorin, varje backe, varje större sten och varje våtmark i ett kulturlandskap kunna vara en fast fornlämning.

Det andra viktiga kriteriet för fast fornlämning som anges i 1 §, 2 kap. i *Lag om kulturminnen m.m.* – och som f.ö. också borde stå i *Nationalencyklopedins* förklarande text – är att de ska vara ”varaktigt övergivna”. Dagens odlingslandskap och skogar är inte varaktigt övergivna, men den odlade eller beväxta jorden utgörs ofta av material från utplöjda boplatser eller gravplatser – kemiska beståndsdelar likaväl som jord, ben, träkol och fragment av redskap m.m. – som är varaktigt övergivna i sin egenskap av boplatser och gravplatser. Ett brukat kulturlandskap kan således *utgöras* av varaktigt övergivna lämningar efter människors verksamhet, dvs. fasta fornlämningar, utan att för den skull landskapet definieras som fast fornlämning. I ett odlingslandskap är det i matjorden som stora delar av den varaktigt övergivna fornlämningen finns kvar (Sarnäs 1996 & muntligen, Rudebeck *et al.* 2001, sid 76f.). I realiteten utgörs dagens kulturlandskap av varaktigt övergivna och mer eller mindre *återanvända* lämningar – de har tillkommit genom äldre tiders bruk och *återbruk*.

Dagens *Lag om kulturminnen m.m.* kan inte förenas på ett realistiskt sätt med synen att hela kulturlandskap är fasta fornlämningar. Att upphöra med odling och skogsbruk för att förhindra utplåningen av de varaktigt övergivna lämningarna är självfallet varken möjligt eller önskvärt. Det är emellertid inte empiriskt hållbart att bibehålla synen på fasta fornlämningar som välvgränsade objekt. Inte heller är det förenligt med en landskapsarkeologi som fokuserar på ideologiska och rituella aspekter på landskapets organisation och på människors rörelser i landskapet (Grøn m.fl. 1991, Tilley 1994, Roymans 1995, Fabeck & Ringtved 1999, Bradley 2000).

## **Många vägar små...**

För mer än hundra år sedan tolkade den danske arkeologen Sophus Müller synliga gravhögar i landskapet som indirekta belegg för kommunikationsleder (Müller 1904). Likaså har spridningen av vissa typer av artefakter, ofta illustrerat genom prickar på en karta, sedan lång tid tillbaka tolkats i termer av handel eller migration. Dessa exempel visar att kommunikation i landskapet har funnits länge på den arkeologiska agendan. I båda fallen framställs emellertid kommunikationen som tämligen abstrakt och

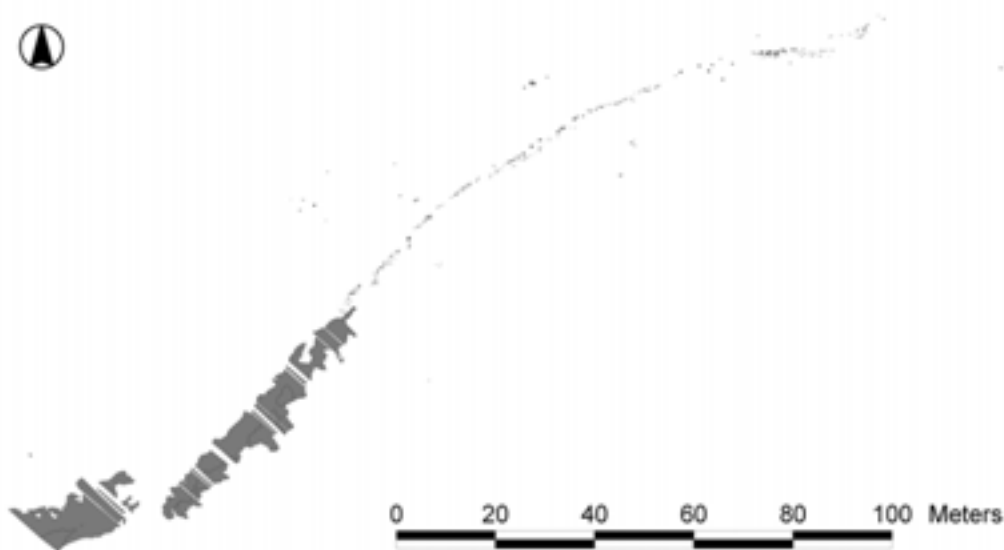
tolkningarna har inte medfört att landskapet kommit att betraktas som kommunikativt i den mening som jag avser här (se nedan!).

Under de senaste ca 10 åren har kommunikation blivit ett allt vanligare tema i skånsk arkeologi. Arkeologer har blivit bättre på att upptäcka och definiera spår efter forntida vägar (figur 1 & 2). Det ökande intresset för kommunikation i landskapet, både inom den akademiska arkeologin och i uppdragsarkeologins rapporter och syntesarbeten, har visat att de tidigare hindren för kommunikativa aspekter håller på att försvinna (t.ex. Rudebeck & Ödman 2000, Artursson 2001, Larsson 2001, Samuelsson 2001, Thörn 2001, Ekerow & Ingwald 2002, Anglert & Thomasson 2003, Hadevik & Gidlöf 2003, Svanberg 2003, Söderberg & Hellerström 2003, Grehn 2004, Gröhn 2004, Winkler 2004, Arcini & Svanberg 2005, Fendin 2005, Skoglund 2005, Steineke *et al.* 2005, Söderberg 2005). Kommunikationsaspekten har blivit en självskriven del av landskapsarkeologiska studier. Dessutom ser man allt oftare att kommunikation betraktas som en nyckel till förståelsen av många av de strukturer vi finner i förhistoriska, och historiska, landskap genom de arkeologiska undersökningarna. Numera utreds i allmänhet, så långt det är möjligt, sannolikheten för att man ska påträffa sådana spår inom de ytor som ska undersökas. Man tar här hjälp av de arkeologiska erfarenheterna, av kulturgeografisk expertis, historiska kartor, topografisk analys, fältstudier och provundersökningar för att kunna spåra upp lämningar av detta slag i en så tidig fas av undersökningarna som möjligt.



Figur 1. Profil genom en hålväg i Lockarps socken, daterad till romersk järnålder (0 – 400 e.Kr.). Vägresten påträffades år 2001 inom undersökningen Citytunnelprojektet, delområde 6. Två avsnitt om 93 respektive 17 meter dokumenterades. Foto: Ulf Celin, Malmö Kulturmiljö.

Vi vet numera också en del om vilka typer av lämningar som kan knytas till kommunikationsstråk av mer permanent karaktär. Att gravar och gravfält ofta har denna anknytning är förvisso ingen nyhet, men istället för att hänvisa till indikationer i form av synliga gravhögar, som man har gjort sedan Müllers tid, handlar det i dag om en betydligt mer detaljerad nivå. I anslutning till historiskt kända, eller på annat sätt härledda eller postulerade, kommunikationsstråk, finner vi under matjorden ansamlingar eller stråk av gravar, men också kremeringsplatser, härdområden, spår efter stolprader eller palissader, spår efter resta stenar på rad och andra spår efter gränser (Rudebeck & Ödman 2000, Hornstrup *et al.* 2002, Hadevik & Gidlöf 2003, Samuelsson 2003, Svanberg 2003, Arcini & Svanberg 2005, Fendin 2005, Strömberg 2005, Björhem *et al.* under utgivning, Heimer *et al.* under utgivning). Lämningar av detta slag kan påträffas mellan och kring de fortfarande synliga gravhögarna, men även i landskap som saknar högar. Det har också visat sig att spår efter metallbearbetning förekommer i anslutning till kommunikationsleder (Rudebeck & Ödman 2000, Rostoványi *et al.* pågående, Olsson pågående). Källäget är ännu för osäkert för att man ska våga tolka detta samband i kulturella termer, men det bör påpekas att metallbearbetning har ägt rum på gravplatser och andra typer av kultplatser, både i Medelhavsområdet och i Nordeuropa under bronsåldern (Bradley 2000, sid 41).



Figur 2. Digital ritning av en vägrestr påträffad på undersökningen Toftanäs i Husie socken. Området undersöktes 1987-90 av Malmö Kulturmiljö. Vägrestr utgjordes av en tät stenpackning med humösa lager i den södra delen och mer glest förekommande stenansamlingar längre norrut. Vägen är klart förhistorisk, men ej närmare daterad. Observera att det omkring vägen fanns arkeologiska lämningar och spår av annat slag. Dessa är dock ej medtagna på denna ritning.

## Kommunikativa landskap

Jag har tidigare kritiserat avsaknaden av kommunikationsleder i arkeologiska studier av förhistorisk bebyggelse och kallat detta ”långhusöarnas” landskap (Rudebeck 2001, 2002). Spår efter långhus började upptäckas i större skala i Sverige omkring 1980 och med tiden blev de objekt i det arkeologiska tänkandet, på samma sätt som tidigare andra typer av fornlämningar blivit. Att landskapet visade sig myllra av sådana objekt var emellertid inget som väckte tankar om kommunikation i landskapet på ett mer aktivt sätt än tidigare. Som orsaker till detta synsätt angav jag dels ”den rumsliga fragmentering av källmaterialet som länge har varit en del av uppdragsarkeologins villkor” (Rudebeck 2002, sid 170), dels att den funktionalistiskt inriktade boplatsarkeologin inte nämnvärt hade influerats av den samtida landskapsarkeologins fokus på ideologi och ritual (*ibid.*). Här har jag försökt visa att en mer grundläggande orsak till ”långhusöarna” står att finna i det objektstänkande som vidlåder fornlämningsbegreppet, både avseende definitionen och hur det används i förvaltningspraxis.

Avsaknaden av kommunikationsleder i både bebyggelsearkeologin och gravarkeologin har fått konsekvenser för tolkningarna av det sociala livet; levande människor har bott på boplatser och döda människor har lagts på gravplatser, men rörelsen mellan platser – det dåtida livet, om man så vill – har osynliggjorts. Ytterligare en orsak till detta förhållande står att finna i den ämnesinterna specialiseringen. Den medför att avgränsning av ämnen och teman enligt starkt traditionsbundna skiljelinjer – t.ex. bebyggelseutveckling, handel och gravseder – premieras i forskningen på bekostnad av studier av komplexa sammanhang.

Med ett *kommunikativt landskap* avser jag ett teoretiskt perspektiv som förenar ett speciellt synsätt på landskapet med ett speciellt synsätt på människan. Kommunikation ses som en viktig strukturerande faktor, som en nyckel till strukturer i landskapet. Rumsliga mönster mellan olika typer av lämningar är tolkningsbara utifrån detta perspektiv. Med kommunikativt landskap avser jag också att människan ses som benägen och kapabel att använda landskapet för kommunikation i både konkret och symbolisk bemärkelse. Det finns en parallell här till ”kommunikativ kompetens”, som enligt *Nationalencyklopedin* betyder ”språkbrukarens förmåga att använda språket på ett i den förevarande situationen socialt och kulturellt accepterat eller föreskrivet sätt”. Med ett kommunikativt landskap avser jag således ett specifikt analytiskt perspektiv. Detta ska inte ses om uteslutande, utan som ett alternativ till andra perspektiv, t.ex. ett som ser försörjningsekonomi som nyckel till strukturer i landskapet och människan som benägen och kapabel att både använda landskapet för försörjning och att symbolisera ekonomiska förhållanden.

Man kan fråga sig vad vi kan vinna på att tillföra ytterligare ett perspektiv till alla de som redan förekommer i arkeologiska analyser, t.ex. ekonomiska, funktionella, symboliska och ideologiska perspektiv. Man kan se det som att fler analytiska begrepp och perspektiv

medför att vårt tänkande kring komplexa samband blir ytterligare fragmenterat och konstruerat. Men man kan å andra sidan anse att fler perspektiv förbättrar möjligheterna att förstå sådana samband i det förflutna. Jag väljer här att se det på det senare sättet. Om vi arbetar utifrån det perspektiv som jag här har kallat kommunikativa landskap förbättras våra möjligheter att närma oss mentalitetshistoriska perspektiv på kommunikation i det förflutna.

## Tack

Tack till Per Sarnäs, Malmö Kulturmiljö, för värdefulla kommentarer till manus. Tack till Jan Persson, Malmö Kulturmiljö, för tillgång till den digitaliserade planen över vägen på Toftanäs (figur 2).

## Referenser

- Ambrosiani, Björn. 1969. *Uppdrag för utgrävare. Riksantikvarieämbetets uppdragsverksamhet 1968*. Småskrifter och särtryck 11. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.
- Anglert, Mats & Joakim Thomasson (red.). 2003. *Landskapsarkeologi och tidig medeltid*. Uppåkrastudier 8. Acta Archaeologica Lundensia Series in 8°, No. 41. Lund.
- Arcini, Caroline & Fredrik Svanberg. 2005. Den yngre bronsålderns brandgravsmiljöer. I: P. Lagerås & B. Strömberg (red.), *Bronsåldersbygd 2300-500 f.Kr.* Skånska spår – arkeologi längs Västkustbanan, sid 284-365. Riksantikvarieämbetet. Lund.
- Artursson, Magnus 2001. En korsning i tid och rum. Ett vägsystem från yngre romersk järnålder – folkvandringstid på en boplats vid Saxån, Skåne. I: L. Larsson (red.), *Kommunikation i tid och rum*, sid 15-40. University of Lund, Institute of Archaeology. Report Series No. 82. Lund.
- Biörnstad, Margareta. 2005. Vindelälven – ett genombrott för en ny syn på bevarande. I: Engelmark, R., T.B. Larsson & L. Rathje (red.), *En lång historia... festskrift till Evert Baudou på 80-årsdagen*, sid. 67-79. Umeå.
- Bradley, Richard. 2000. *An Archaeology of Natural Places*. London & New York.
- Ekerow, Hans & Johan Ingwald. 2002. *Öresundsförbindelsen. Robotskjutfältet 14A-B. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Rapport nr 26. Malmö Kulturmiljö. Malmö.
- Fabech, Charlotte & Jytte Ringtved (red.). 1999. *Settlement and Landscape*. Aarhus.
- Fendin, Titti. 2005. De rituella fälten på Glumslövs backar. I: P. Lagerås & B. Strömberg (red.), *Bronsåldersbygd 2300-500 f.Kr.* Skånska spår – arkeologi längs Västkustbanan, sid 366-419. Riksantikvarieämbetet. Lund.
- Grehn, Fredrik. 2004. *Öresundsförbindelsen. Västergård 18A-B. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Rapport nr 33. Malmö Kulturmiljö. Malmö.
- Gröhn, Anna. 2004. *Positioning the Bronze Age in social theory and research context*. Acta Archaeologica Lundensia Series in 8° No 47. Stockholm.

- Grøn, Ole, Ericka Engelstad & Inge Lindblom (red.). 1991. *Social Space. Human Spatial Behaviour in Dwellings and Settlements*. Odense.
- Hadevik, Claes & Kristina Gidlöf. 2003. *Öresundsförbindelsen. Fosie 11A-D samt Broläge Larsbovägen. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Rapport nr 22. Malmö Kulturmiljö. Malmö.
- Helms, Mary. 1993. *Craft and the Kingly Ideal. Art, Trade, and Power*. Austin.
- Hornstrup, Karen Margrethe, Kurt Glinborg Overgaard, Signe Andersen, Pia Bennike, Peter Hamro Mikkelsen & Claus Malmros. 2002. Hellegård – en gravplads fra omkring 500 f.Kr. *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 2002, sid 83-162.
- Lagerlöf, Agneta. 2002. Kanske inte reflexivitet men tanketid. En uppdragsarkeologisk tillbakablick. I: Å. Berggren & M. Burström (red.), *Reflexiv fältarkeologi? Återsken av ett seminarium*, sid 46-55. Riksantikvarieämbetet & Malmö Kulturmiljö. Stockholm & Malmö.
- Lag om kulturminnen m.m.* SFS 1988:950
- Larsson, Lars (red.). 2001. *Kommunikation i tid och rum*. University of Lund, Institute of Archaeology, Report Series No. 82. Lund.
- Müller, Sophus. 1904. "Vei og bygd i sten- og bronzealderen", *Aarbøger* 1904, sid 1-64.  
*Nationalencyklopedin*: "fast fornlämning"  
*Nationalencyklopedin*: "fornlämning"  
*Nationalencyklopedin*: "fornlämningsregistret"  
*Nationalencyklopedin*: "forminnet"  
*Nationalencyklopedin*: "kommunikativ kompetens"  
*Nationalencyklopedin*: "mentalitetshistoria"
- Olsson, Robert. 2003. *Fasta fornlämningar – begrepp och begriplighet*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.
- Roymans, Nico. 1995. "The cultural biography of urnfields and the long-term history of a mythical landscape", *Archaeological Dialogues*, January 1995, vol. 2, nr. 1, sid 2-38.
- Rudebeck, Elisabeth. 2001. Vägar, vägkorsningar och vadställen – liminala platser och arkeologi. I: Larsson, L. (red.), *Kommunikation i tid och rum*, sid 93-112. University of Lund, Institute of Archaeology. Report Series No. 82. Lund.
- Rudebeck, Elisabeth. 2002. Vägen som rituell arena. I: Jennbert, K., Andrén, A. & Raudevere, C. (red.), *Plats och praxis. Studier av nordisk förkristen ritual*, sid 167-200. Lund.
- Rudebeck, Elisabeth. & Chatarina Ödman. 2000. *Kristineberg. En gravplats under 4 500 år*. Malmöfynd 7. Malmö.
- Rudebeck, Elisabeth., Chatarina Ödman, Bengt-Åke Samuelsson & Anders Högberg (red.). 2001. Vetenskapligt program för Malmö Kulturmiljö. Den arkeologiska verksamheten. Malmö.

- Samuelsson, Bengt-Åke. 2001. Kan gravar spegla vägars ålder och betydelse? I: L. Larsson (red.), *Uppåkra. Centrum i analys och rapport*. Uppåkrastudier 4. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8°, No. 29, sid 177-184. Stockholm.
- Samuelsson, Bengt-Åke. 2003. Ljungbacka: a Late Iron Age cemetery in south-west Scania. *Lund Archaeological Review* Vol. 7, 2001, sid 89-108.
- Sarnäs, Per. 1996. Öresundsförbindelsen: fullåkerslandskapet. Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige, Nr. 2-3, 1996, sid. 60-62.
- Skoglund, Peter. 2005. *Vardagens landskap – lokala perspektiv på bronsålderns materiella kultur*. Acta Archaeologica Lundensia in 8° No 49. Stockholm.
- Steineke, Morten, Anna Ekenberg, Krister Hansson & Patric Ifverson. 2005. *Öresundsförbindelsen. Sunnanå 19A-F. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Rapport nr 34. Malmö Kulturmiljö. Malmö.
- Strömberg, Bo. 2005. Gestaltning av bronsålderslandskap. I: P. Lagerås & B. Strömberg (red.). *Bronsåldersbygd 2300-500 f.Kr.* Skånska spår – arkeologi längs Väst kustbanan, sid 160-219. Riksantikvarieämbetet. Lund.
- Svanberg, Fredrik. 2003. Gualöv. *En gravmiljö från yngre bronsålder*. Riksantikvarieämbetet UV Syd, DAFF Rapport 2003:3 Arkeologisk slutundersökning & Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne Rapport 2003:37. Lund.
- Söderberg, Bengt. 2005. *Aristokratiskt rum och gränsöverskridande. Järrestad och sydöstra Skåne mellan region och rike 600-1100*. Riksantikvarieämbetet Arkeologiska undersökningar skrifter No 62. Lund.
- Söderberg, Bengt & Sven Hellerström, 2003. Centralbygdens sociala landskap. Sten- och bronsålder i Järrestad. I: B. Söderberg (red.), *Järrestad. Huvudgård i centralbygd*. Riksantikvarieämbetet Arkeologiska undersökningar skrifter No 51, sid 21-82. Lund.
- Thörn, Raimond. 2001. "Förhistoriska vägar och innovationer: Reflektioner från Öresundsförbindelsen", I: L. Larsson (red.): *Kommunikation i tid och rum*, sid 51–60. University of Lund, Institute of Archaeology, Report Series No. 82. Lund.
- Tilley, Christopher. 1994. *A Phenomenology of Landscape*. Oxford.
- Winkler, Mia. 2004. *Öresundsförbindelsen. Södra Sallerup 15C & A. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Rapport nr 28. Malmö Kulturmiljö. Malmö.

*Under utgivning och pågående rapporter*

- Björhem, Berit, Martin Carlsson & Bengt Svahn. Under utgivning. Öresundsförbindelsen. Fredriksberg 13A-D (MHM 9131-9134). Rapport över arkeologisk slutundersökning. Malmö Kulturmiljö.
- Heimer, Olle, Patric Ifverson & Jenny Persson. Under utgivning. Citytunnelprojektet. Lockarps bytomt – delområde 8 (MHM 12756, MK 67, MK 130). Rapport över arkeologisk slutundersökning. Rapport nr 45. Malmö Kulturmiljö.

Rostoványi, Attila v., Anna Brusling, Fredrik Strandmark & Susan Hydén. Pågående. Kristineberg Syd (MK 20), Oxie 15:15 (MK 146) och Kristinebergsparken (MK 294). Rapport över arkeologiska slutundersökningar. Malmö Kulturmiljö  
Olsson, Mona. Pågående. Käglinge 5:24 (MK 269). Rapport över arkeologisk slutundersökning. Malmö Kulturmiljö.

*Muntlig kommunikation*

Nils Björhem, Malmö Kulturmiljö.

Per Sarnäs, Malmö Kulturmiljö. Per arbetar med en licentiatavhandling i arkeologi om matjordens arkeologiska kunskapspotential.

## 4. I rörelse – om hastighetens och vägområdets omvandling under 200 år

**Mattias Qviström**

*Vägarnas landskap formas i stor utsträckning av samhällets värderingar av rörelse och hastighet. Samtidigt präglas sättet att se på och förstå vägarna och landskapet av hur vi rent fysiskt förhåller oss till det, det vill säga hur vi rör oss och för oss genom landskapet. Samspelet mellan (1) sättet att röra sig, (2) sätt att se på rörelse, samt (3) synsättens materialiserande i vägnätets utformning står i centrum i följande kapitel. Med hjälp av några reseskildringar från det sena 1700-talet och tidiga 1800-talet, samt en studie av 1900-talets vägplanering, visas hur en tidigare diskussion om rörelse har ersatts av en mer kvantitativ och snävare diskussion om hastighet. Detta delvis nya sätt att se på rörelse har i sin tur materialiserats i dagens väglandskap. Dagens väglandskap förklarar och stadfäster därmed ett tidigare abstrakt och långt ifrån självklart synsätt på hastighet. Det finns en påtaglig risk att vi tar dagens sätt att se på rörelse och hastighet för givna, såväl i utformandet av morgondagens landskap som i analyser av väglandskapens historia. Fler studier av rörelsens historia behövs därför, för att tydliggöra såväl landskapets som vägnätets ständiga föränderlighet.*

### **Inledning**

“The way we produce our material culture – our parks and roads and movies – is derived from and in turn shapes our relationships with the physical environment. I call all of this activity *landscape*. ... It is something we think, do, and make as a social collective.”  
(Wilson 1992, sid 13 – 14)

Engelskans *landscape* är inte bara ett subjekt utan även ett verb (Lewis 1979, Mels 2000). En av de landskapsforskare som har tagit fasta på fenomenets dubbeltydighet är Alexander Wilson, i sin skildring av 1900-talets amerikanska landskap. Men Wilsons definition av landskapet som en aktivitet innebar inte att han endast intresserade sig för de enskilda individernas sysslor eller att han ägnade sig åt en mer abstrakt analys av samhällets strukturer. Däremot hamnade det ständiga samspelet mellan andskap och landskap i fokus, det vill säga samspelet mellan intentionerna och objekten. Det är i studiet av hur land skapas som landskapsforskningen har sin stora potential. En av Wilsons föregångare inom den amerikanska landskapsforskningen, John B Jackson, menar att:

”a landscape is not a natural feature of the environment but a *synthetic* space, a man-made system of spaces superimposed on the face of the land, functioning and evolving not according to natural laws but to serve a community” (Jackson 1984, sid 8).

Landskapet understödjer alltså samhället enligt Jackson – han kallar därför även landskapet för ett samhällets infrastruktur. Det finns en högst påtaglig aspekt av detta understödjande, nämligen de rumsliga strukturerna och landskapets morfologi, till exempel vägnätet som möjliggör vissa rörelser och utbyten och försvårar andra. Detta understödjande har stått i centrum för den traditionella landskapsforskningen. Till det kommer symboler och representationer av landskapet, som synliggör samhällets värderingar om vad som är värdefullt och vad som bör tigas ihjäl. En tredje ”nivå” av landskapets understödjande är mer abstrakt, nämligen de sätt på vilket landskapet representeras eller förstås. Exempel på det här är principerna bakom hur man värdesätter mark, eller hur man drar gränser eller uppfattar avstånd. De här sätten att se på landskapet upprätthålls i det vardagliga handlandet. När vi betar oss ”naturligt” och ” normalt” enligt vår omgivning så bekräftar och upprätthåller vi samtidigt ett sätt att se på och förstå den aktuella platsen.

Det är idéernas materialiserande, och hur dessa materialiseringar i sin tur kan förklara och vidmakthålla idéerna som intresserar mig, det vill säga hur en viss abstrakt princip kan konkretiseras i landskapet för att så småningom uppfattas som naturlig. Och hur man genom att studera landskapet och dess historia kan synliggöra och problematisera de föreställningar och värderingar som vi idag tar för givna, till exempel hur vi ser på tid, rum och hastighet (jämför Jackson 1984, Cosgrove 1998, Olwig 2002, Qviström 2003, Merriman 2005). Vägarnas och rörelsens betydelse för hur vi ser på och förstår landskapet har hittills studerats i begränsad utsträckning, och framförallt är det ont om studier där vägens materiella och symboliska understödjande studeras samtidigt (Qviström 2003, Divall & Revill 2005). Med en övergripande skildring av rörelsens och hastighetens utveckling under 200 år vill jag lyfta fram ett viktigt tema för den framtida landskap/väg-historiska forskningen, men också illustrera vidden av material och metoder som står till förfogande för en sådan forskning.

Utgångspunkten för följande artikel är att vägarnas landskap formas av samhällets värderingar av rörelse och hastighet. Men samtidigt präglas sättet att se på och förstå vägarna och landskapet av hur vi rent fysiskt förhåller oss till det, hur vi rör oss och för oss genom landskapet. Samspelet mellan (1) sättet att röra sig, (2) sätt att se på rörelse, (3) samt synsättens *materialiserande* i vägnätets utformning står i centrum i denna uppsats.

Inledningsvis diskuteras rörelsens filosofi, från 1700-tal till 1800-tal, dels utifrån ett tidigare arbete (Qviström 2004), dels utifrån en pågående studie av reseberättelser från 1700-talet. Analysen i detta avsnitt får betraktas som preliminär, men kan trots det

fungera som en bakgrund till det följande avsnittet där hastighetens materialisering i vägnätet under 1900-talet sammanfattas. Detta avsnitt utgår från min avhandling (Qviström 2003), och den som vill läsa mer eller studera källmaterialet hänvisas till nämnda arbete. Avslutningsvis reflekteras över vad detta innebär för kulturmiljövården och för landskapsanalyser av vägarnas historia.

### **Rörelser och rum**

1700-talets intellektuella uppvisar enligt Cristensson (2001) en barnlig förtjusning inför resandet, såväl upptäcktsresandet utomlands som de vetenskapliga resorna där Linnés studier togs som utgångspunkt. Men vissa resor företogs av helt andra skäl. Jonas Carl Linnerhielm skriver: ”Jag har rest för att Se mitt Fädernesland: se det, icke forska; och jag har skrivit hvad jag sett” (1797, sid iv). Kanslisten Linnerhielm avancerade så småningom till kansiråd, men ställde under hela sin karriär konstnärskapet och naturskildrandet i första rummet (se Schiller 1939 för en levnadsteckning). Mellan 1787 och 1807 nedtecknade han sammanlagt 49 brev i vilka resor genom landet skildras, från Södra Norrland till Skåne och Danmark. Brevens kompletterades med Linnerhielms gravyrer, gavs ut i tre volymer under hans samtid. Här bjuds läsaren på måleriska skildringar av landsbygden, parkmiljöer, städer och gruvor, men även livfulla återgivelse av vägmiljöer och resans vedermödor; här finns alltså ett omfattande material för den vägshistoriskt intresserade. Linnerhielm var starkt inspirerad av samtidens engelska strömningar inom konst och trädgårdsarkitektur, vilket tydligt framgår av skildringarna: vägmiljöerna betraktas i många fall som genom ett Claude Lorrain fönster. Kanske var det även de engelska influenserna som låg bakom hans stora intresse för *rörelsen* av alla dess former, ett intresse som skall studeras närmare nedan.

Ett inledande citat kan exemplifiera Linnerhielms skildringar av vägmiljöer, men också av rörelse. Linnerhielm har nyss lämnat Malmö bakom sig på sin väg längs med Öresundskusten till Landskrona, då han skriver:

“Landsvägen tycktes hafva försvunnit. Man kan alldeles säga, att här är ingen, om icke den bredaste fåran eller vagnspåret skall kallas väg. ... Farten är här, som du kan föreställa Dig, särdeles ledsam. Man erfar en jemn stötning mellan dessa fåror, man ser ej annat än ett tomt land, man känner ej annat än oupphörligt framstrykande vindar, man hör ej annat än en susning eller flygtiga fåglars rop, och torflukten och stinkande sjöluft öka obehagligheten av denna fart. Sällan ses någon stuga med några glesa pilar. Intet hopp ges om skugga, inte om lugn. Gärdesgårdarne äro af bara sjötång, högtals på hvarandra lagd; husen af korsvirke med illa sammanhängande murbruk, Allt förenar sig att vara fult. (Linnerhielm 1806, sid 29).

Linnerhielm bygger upp sin reseskildring med lukter, ljud, kroppsliga upplevelser och visuella betraktelser; genom att registrera landskapet med alla sinnen försöker

Linnerhielm att återge en levande miljö. I andra skildringar tas även temperaturskillnader och variationen av kroppsliga ansträngningar under resans gång med. En studie av hans reseberättelser kan därför erbjuda en mångfacetterad landskapsskildring, men framförallt kan de ge oss en inblick i hur resandet och hastigheten uppfattades av dåtidens intellektuella.

Linnerhielm brukar visserligen ordet fart i citatet ovan, men utan att abstrahera det från ”färd” – han hade lika väl kunnat använda det senare ordet. För att använda ett mer passande begrepp så *tråkar* Linnerhielm fram genom landskapet. Han använder begreppet tråka vid flera tillfällen, vilket är ett sätt att kombinera upplevelsen av resan med ett kanske subjektivt mått på hastigheten (se Linnerhielm 1797, 1806, 1816).

Om ordet tråka är ett uttryck för Linnerhielms lekfullhet och ordrikedom, så är den ständigt återkommande reflektionen över *rörelsen* ett mer tidstypiskt uttryck för hur resor skildras vid denna tid. Jag betraktar rörelse som ett nyckelbegrepp för att förstå hur resandet och sättet att se på resan har förändrats sedan 1700-talet, och därför krävs en närmare diskussion om vad som avses med rörelse. Begreppet är långt ifrån entydigt, varken idag eller på 1700-talet. Ett exempel på begreppets mångfald ger Jacob Faggot i sin skrift *Svenska landtbrukets hinder ock hjälp* från 1746. Här beskrivs handel, bergsbruk och fiskerier som rörelser, det vill säga näringar. Längre fram i samma skrift formuleras ett förslag om hur näringarna ska få ”dubbelt lif ock qvickare rörelse”, med andra ord ökad vitalitet eller produktivitet. Något senare liknas en stad som har för lite rörelse vid ett svagt hjärta; rörelse är här synonymt med cirkulation. Slutligen diskuteras rörelse på ett närmast filosofiskt plan, då han menar att ”Alt hvad rörligt är i Naturen och konsten, det röres ej af sig sjelft, utan af något annat” (Faggot 1746, citerad i Qviström 2004). Vad som sätter naturen i rörelse får vi inte veta, men med en mekanisk syn på naturen är Gud ett troligt svar (Qviström 2004). Lägga märke till hur dessa sätt att skildra rörelse glider in i varandra och bildar ett kontinuum: här kan en rörelsens filosofi anas. Det är en svårfångad filosofi, som på flera sätt skiljer sig från dagens diskussion där föreningen (rörelsen), den fysiska rörelsen och att (mentalt) bli berörd av något betraktas som tre åtskilda fenomen.

En av de som var upptagna av att återge rörelser av alla de slag var Linnerhielm, och hans ”bref” kan därför erbjuda en viss inblick i begreppets mångfald vid sekelskiftet mellan 1700- och 1800-talet. Till exempel skriver han att:

”Allt tycktes där andas lif och rörelse. Folk syntes å alla kanter, och en mängd bönder kommo just nu hurtigt körande, vilket ökte behaget af de höga lummiga Pil-Alléer, som angenämt skygga vägen och åtfölja den strida strömmen.” (Linnerhielm 1797, sid 72 - 73)

I citatet ovan är det en fysisk rörelse som avses, men troligen även livfullhet, kanske till och med vitalitet. Sammantaget bidrar ”lif och rörelse” till en estetiskt förhöjd upplevelse för Linnerhielm, vilket även framkommer när en rörelse (ett glasbruk) betraktas: ”När man nalkas denna brons slut, ger rörelsen på Glasbruket till vänster en behaglig syn mellan pilar...” (Linnerhielm 1797, sid 188). Eller är det rörelsen på ett glasbruk som betraktas? I ett senare brev skriver han: Medan jag bevandrade denna bro att betrakta Naturens fågning, nalkades äfven nu ett par båtar, ökande genom sina lysande segel utsigtens behag med rörelsens.” (Linnerhielm 1916, sid 81). Även här betraktas något som rör sig, men också en aktivitet, och Linnerhielm abstraherar inte det ena från det andra i sina berättelser.

Linnerhielm njuter av glasbrukets rörelse och segelfartygens framfart, om än på viss distans; vid flera tillfällen betraktar han rörelser från en stilla plats, vilket lyfts fram som en stor fördel. Linnerhielm reflekterar bland annat över ”Det nöje åsynen af rörelse ger, kanske allrämest när man sjelf liksom gömd, smakar lugnet” (Linnerhielm 1816, sid 3), och skildrar senare i samma bok hur en park behöver ”lugnets ljufhet bredvid den rörelse och det sorl, som rikedomens vållar (sid 34). Linnerhielm är visserligen på jakt efter det sublimes, och uppsöker därför kända vattenfall och storslagna gruvor så fort tillfälle ges, för att beröras av det storslagna. Men efter en sådan omskakande upplevelse krävs naturens lugn för att åter komma i balans:

”Med all min rörelse eller fruktan, var det dock svårt att slita mig lös från denna syn, som så starkt imponerade om det stora och höga. Men – jag måste ... och ännu i Djupadals lugna park kände mina sinnen en rörelse, som knapt kunde domna vid åens stilla brädd.” (Linnerhielm 1797, sid 122).

Linnerhielm kopplar alltså rörelse (i alla dess former) till landskapsupplevelsen och det estetiska. Nästan 50 år tidigare hade engelsmannen Edmund Burke skrivit om rörelsens betydelse för det vackra i *A philosophical enquiry into the origin of our ideas of the sublime and the beautiful* (1757). Burke skriver:

”Most people must have observed the sort of sense they have had on being swiftly drawn in an easy coach on a smooth turf, with gradual ascents and declivities. This will give a better idea of the beautiful and point out its probable cause better than almost anything else. On the contrary, when one is hurried over a rough, rocky, broken road, the pain felt by these sudden inequalities shows why similar sights, feelings, and sounds are so contrary to beauty.” (Citerad i Myers 2004, sid 126)

Rörelsen spelar alltså en central roll för vad som uppfattas som vackert, men lägg märke till att Burke även nämner andra sinnesintryck; såväl ljud som känsel beaktas, och möjligen hade även lukt kunnat infogas bland dessa intryck som påverkade det vackra.

Även Linnerhielm var intresserad av att komma fram någorlunda fort – i den bemärkelsen är intresset för hastighet inget nytt. Sandiga vägar, kraftiga backar, och framförallt bristen på nya hästar gör Linnerhielms resa långsam. Gång på gång kommenterar Linnerhielm svårigheten att få tag på nya hästar, vilket var det största farthindret på hans resa. Men viljan att komma fram någorlunda fort medför inte nödvändigtvis en diskussion om hastighet som något i sig. Lika gärna kan hastigheten skildras som en del av en aktivitet. Frykman & Löfgren (1979) beskriver hur tidsbegrepp var uppbyggda kring arbetsrytmen under järnvägarnas första decennier i Sverige. De argument som låg till grund för Sveriges första järnvägar visar på att det inte är den höga hastigheten, avståndens reducering eller den sparade tiden som lyfts fram. *Framsteg och rörelse*, båda i mycket vid bemärkelse, var däremot viktiga argument. Till exempel framförs som argument att:

“Bland sednare tiders uppfinningar, finnes väl knappast någon som hastigare och kraftigare lemnar lösningen på den stora uppgiften för nationernas täflan, som ligger i det enda ordet *framåt*, än järnvägen. Den ingifver idéer, den lifvar tanken, den påskyndar handlingen, den påpekar kapitaler, som öfverallt för dess halfslumrande ägare ligga döda; ja! den sätter lif och rörelse i allt.” (citerat i Qviström 2003, sid 76).

Det är först med järnvägarnas och ångbåtarnas intåg som en *mekaniskt jämn och hög hastighet* uppträder, och i och med det kan hastigheten diskuteras i form av ett enkelt mått: kilometer i timmen. Med järnvägens tillkomst gick det för första gången att *räkna* med ett “krympt rum” i de vardagliga aktiviteterna, tack vare kombinationen av hög och jämn hastighet samt ett pålitligt system. Det är först därefter som det är möjligt att anpassa vissa aktiviteter till en viss hastighet, eller att utforma miljöer för en viss hastighet. Man skulle kunna säga att abstraktionen kilometer i timmen realiseras först med järnvägens tillkomst, och som ger ett annat sätt att se på resan, ett annat sätt att värdera resan och ett annat sätt att se på landsvägen.

Teknikhistorikern Wolfgang Schivelbusch skildrar i *Järnvägsresandets historia* hur de tidigaste järnvägsresenärerna häpnade över det nya sättet att föra sig, att susa fram i 30 km/tim, i en mekaniskt jämn hastighet som gjorde att man knappt kunde se landskapet utanför:

”Blommorna vid åkerrenen är inte längre blommor utan bara röda eller vita streck. ... Klöverängarna ser ut som långa gröna flåtor. Sädesfälten blir till långa gula testar, kyrktorn och träd tumlar om i dans och blandar sig förryckt med horisonten.” (Victor Hugo 1837, citerad i Schivelbusch 1984, sid 51)

För att förstå det förbibusande landskapet krävs att betraktaren riktar blicken längre bort, vilket vi idag gör automatiskt. Att som Hugo försöka urskilja enskilda blommor intill vägrenen är något vi endast gör under fridfulla vandringar; vi förhåller oss alltså på olika

sätt till landskapet beroende på hur vi färdas. Vi tar även förgivet den närhet som tåg, bil och den nya kommunikationsteknologin medför; avstånden är idag relativiserade på ett helt annat sätt än före järnvägens och telegrafens införande. Även denna omvandling uppfattades, med all rätt, som omstörtande av de samtida:

”Vilka förändringar kommer inte att ske i vårt uppfattningssätt och våra föreställningar! Till och med tidens och rummets elementarbegrepp kommer att svikta. Genom järnvägarna kommer rummet att dödas och endast tiden återstår ... Det känns som om alla länders berg och skogar rycker närmre Paris. Jag känner redan doften av tyska lindar och utanför dörren hör jag Nordsjöns bränningar dåna.” (H Heine 1843, citerad i Schivelbusch 1984, sid 36 - 37)

I samband med järnvägarnas införande föds ett nytt sätt att *se* på landskapet, istället för att *röras* eller *beröras* av det. Schivelbusch menar att landskapet vid denna tid omvandlas till ett objekt, något man ser på, och så småningom tar bilder av, snarare än att uppleva det med alla sinnen. Målet med transportererna kan efter järnvägarnas införande räknas i deras förmåga att krympa avstånd eller spara tid: det gäller nu att ha de bästa kommunikationerna, att vara där avstånden är som kortast till alla andra platser. Jag pekar i min avhandling på att denna idé om krympta avstånd bygger på att platser reduceras till punkter, det vill säga det vi reser emellan reduceras bort. Ironiskt nog är det denna modell, som förnekar de materiella omständigheterna, som har stått som förebild för omformandet av vägnätet och stora delar av landskapet under 1900-talet. I det följande vill jag exemplifiera hur detta framstegets synsätt på hastighet har materialiserats i vägnätet under 1900-talet.

### **Hastigheten tar form**

I *Vägar till landskapet* studeras vägplaneringens utveckling och diskursen kring ökad hastighet från förra sekelskiftet fram till andra världskriget (Qviström 2003). Parallellt med det redogörs för en fallstudie av vägplaneringen och vägnätets förändring i Bara härad i Skåne. Målet med studien är att visa hur idén om att krympa avstånden omvandlar landskapet. I det följande ges en summarisk skildring av hur hastigheten har materialiserats under 1900-talet, utifrån nämnda arbete.

Det svenska vägnätet vid 1900-talets början kan sammanfattas som oberäkneligt, det vill säga mycket svårt att överblicka före resans avfärd. Vägarna tillät inte en homogen, beräknelig hastighet på grund av alla de kurvor, grindar, lerpölar, potthål, grushögar, hästar, ungar, cyklister, och annat folk och få som belamrade vägarna. Vägarnas ojämna kvalitet, konflikterna med dragare och andra hinder, innebar att bestämda hastigheter av det slag som järnvägarna erbjöd på sin höjd var en framtidsvision för vägtrafikanterna. Regler för hastigheter framstod därmed som relativt abstrakta, vilket framgår av diskussionerna bakom landets första automobilförordning; vid mörker föreslogs

hastigheter från "en fotgängares hastighet" till 20 km/tim, och för tätort föreslogs mellan 12 och 30 km/tim. Hänvisningen till fotgängarens hastighet är ingen tillfällighet. Det reella valet låg i att anpassa bilisten till fotgängaren, dragaren eller att erkänna en tredje "hastighet". Och hur skulle bilisten eller Länsman avgöra om bilen for fram i 30, 40 eller 50 kilometer i timmen? Det kom att dröja till 1955 innan krav på hastighetsmätare infördes, och länsmans enda redskap var en uppmätt vägsträcka och en klocka. Vägarnas karaktär gjorde det orealistiskt att hålla en jämn hastighet, och utan varelse teknik eller regelverk förblev bestämda hastigheter en abstraktion.

En intensiv billobbyism förde upp hastighetens betydelse på agendan under 1920-talet, och snart började väghållningen att anpassas efter bilistens krav, och för högsta möjliga hastigheter. Arbetet för en högre hastighet bar frukt under 1930-talet. 1931 släpptes hastigheten fri på landvägarna - hastigheten skulle därefter anpassas till omständigheterna i enlighet med den ansvarsfulle bilistens goda omdöme. För att möjliggöra dessa höga hastigheter måste dock såväl trafikanternas syn på trafiksäkerhet och vägrummets användning, som vägrummet i sig omdanas.

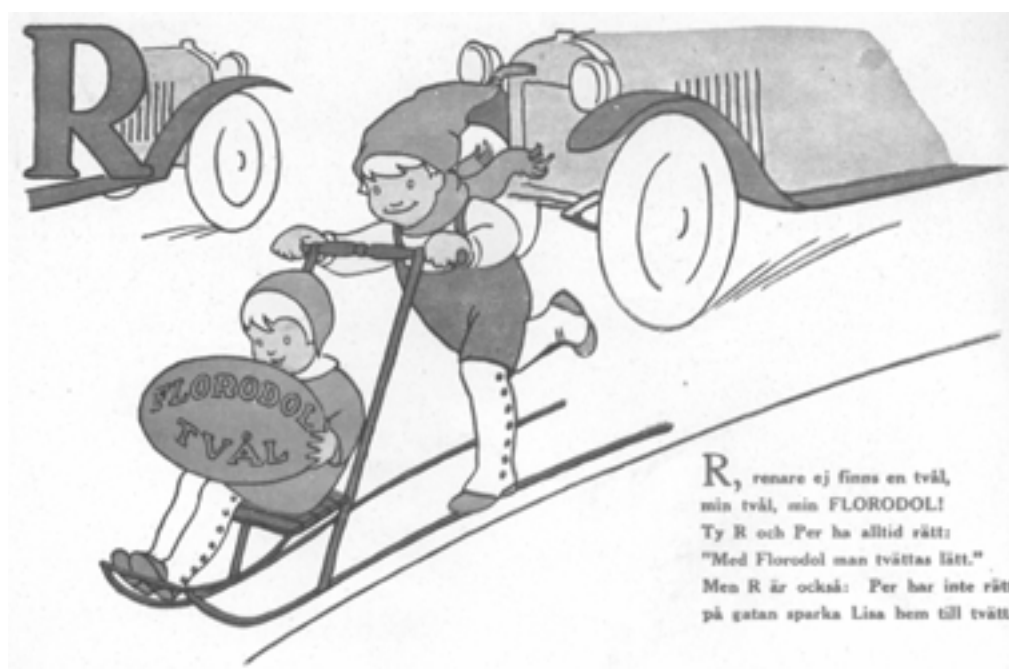


Bild 1. Kooperativa förbundets Trafikbok från 1926 vände sig till barn, men snarare i deras roll som konsumenter än trafikanter. Uppmaningar om att bete sig på rätt sätt på trottoaren får här nästan lika stort utrymme som verser om hur man skall föra sig på gatan.

Vid förra sekelskiftet var vägen inte ett tydligt urskiljbart objekt, utan en del av jordbrukslandskapet. Ett exempel på närheten till jordbruket är att uttrycket att *hävda* vägen används, vilket kan jämföras med uttrycket att hävda en äng. Det var bönder som stod för väghållningen, och i de flesta fallen stod de även för vägbyggandet, vilket

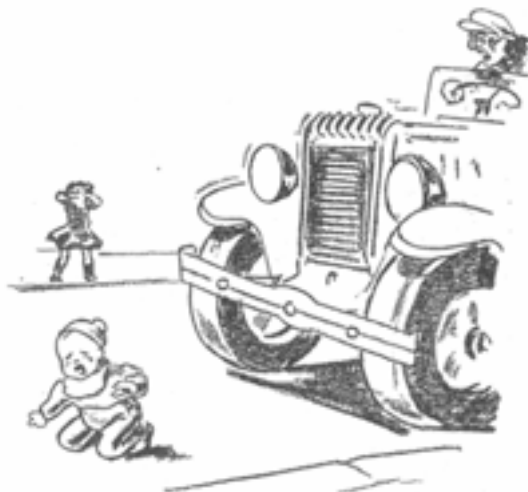
utfördes med samma redskap som i det övriga jordbruket. Vägbyggande och väghållning handlade till största delen om att forsla jord och grus. Men det var inte bara på det administrativa planet som jordbruk och väghållning var svåra att särskilja; ibland gällde det samma i fält, och bönderna gnagde successivt på vägbanan med plogen för att vidga åkerns areal. En utredning från 1917 över Bara härads vägområden visar även på att flera av häradets vägar inte alls var avstyckade som väg, och att bönderna därför hade skifteshandlingarna på sin sida då de satte plogen i vägen. Det är dessa gränsdragningar, mellan jordbruk och väg, som förtydligas på område efter område under mellankrigstiden för att kulminera i de allmänna vägarnas förstatligande år 1944. Vägen blir därmed successivt ett väldefinierat objekt från att tidigare ha varit en svåravgränsad del, såväl administrativt som morfologiskt. Denna objektifiering var en avgörande förutsättning för att möjliggöra höga hastigheter på landsvägarna.

Omkring 1930 börjar vägplanerare i USA och Tyskland att tala om dimensionerande hastighet, vilket går ut på att vägens morfologi utformas för en viss hastighet. 1938 införs för första gången detta synsätt i den svenska vägplaneringens administrativa ramverk. Hastigheten blev därmed en del av vägens morfologi i slutet av 1930-talet, en koppling som sedan dess har blivit allt tydligare. Under mellankrigstiden sker enligt väghistorikern Per Blomkvist en övergång från en vägplanering anpassad till hästens lunk, till en planering utgående från ”det fria flödets filosofi”. Benämningen är dock missledande: eftersom vägarnas morfologi och vägnätets hierarki anpassas till olika hastigheter, så är det inte ett *fritt* flöde som eftersträvas utan snarare ett *bestämt* flöde utifrån vägens egenskaper. Detta blir alltmer påtagligt under 1900-talets andra halva.

1955 kommer nya bestämmelser för vägbyggandet, med föreskrifter om att vägar skall byggas för en viss projekterad hastighet där inte bara kurvornas utan hela vägens utformning anpassas. Fyrfiliga vägar skulle projekteras för 120 km/tim, medan tvåfiliga vägar projekterades för 100, 80 eller 60 km/tim. 1971: 70-, 90- och 110-gränser införs. Hastigheten har nu bokstavligen fått en kropp, och därmed blivit i högsta grad konkret. Hastigheten har dessutom blivit det primära, då valet av hastighet avgör hur vägen och vägmiljön skall utformas, vilka trafikantgrupper som får nyttja den, om vägen kan anses vara nationell eller lokal, och så vidare.

"Se nu noga efter lillen!" Lisas mamma  
bad.

Lisa leka ville,  
glömd var snart den lille.  
Ack, en lastbil kom och ej mer Lisa kan  
bli glad.



**Se efter småsyskonen!**

Bild 2. Skånska automobilklubbens trafikbilderbok syftade till att skrämman bort barn från vägarna (Skånska automobilklubben 1931). Denna utbildning av barnen är var del i vägrummets omvandling under mellankrigstiden, från ett rum som kännetecknades av många olika former av rörelser, till ett rum för höga hastigheter.

Det sker ett stegvist uppbyggande av ett nytt vägnät anpassat för höga hastigheter under det tidiga 1900-talet. Vägmiljöerna omformades med hänsyn till friktionsfria förflyttningar av varor mellan vissa positioner. Genom att omdefiniera lokala vägar till nationella, och avgränsa dem från det omgivande landskapet samt reglera vägnas nyttjande och tillgänglighet, möjliggjordes en ökad hastighet. Ett tidigare lokalt anpassat vägbyggande standardiserades i enlighet med nationella principer. En tidigare årstidsbunden organisation och vägskötsel ersattes av en ambition att åstadkomma sommarväglag året om – med teknikens hjälp. Landsvägar som tidigare hade nyttjats av alla avgränsades och omformades för bilister. Vägnätet, som tidigare hade varit en del av lantbruket och som ofta hade oklara avgränsningar till omgivande markanvändningar, åtskildes såväl i fält som administrativt från lantbruket. Jag vill påstå att dessa exempel på hur vägnätet omdanades inte nödvändigtvis är utslag för en mer rationell eller effektiv väghållning utan snarare uttryck för en ideologi – ett materialiserande av de höga hastigheterna. Vägen blir en pipeline för att komma från punkt A till punkt B, i enlighet med föreställningen om rörelse som *hastighet* och inget annat.

## Avslutning

Landskap kan materialisera ideal, för att därmed stadfästa och förklara dessa. Jag menar att 1900-talets vägplanering har materialiserat ett sätt att se på hastighet och rörelse som kraftigt skiljer sig från 1700-talets (se Qviström 2004). Dagens väglandskap förklarar och stadfäster därmed ett tidigare abstrakt och långt ifrån självklart synsätt på hastighet. Detta förblindar oss – det förefaller naturligt att vägarna och hastigheten har denna centrala roll i vårt samhälle.

Det är viktigt att lyfta fram hur vår tillgänglighet och sätten att röra sig och förhålla sig till landskapet har förändrats dramatiskt de senaste 200 åren; här finns en mycket stor utmaning för kulturmiljövården i att på något sätt förmedla eller förklara de stora förändringarna under 1800- och 1900-talen. Omvänt kan man fråga sig om en kulturmiljövård som inte återger detta har att säga om gårdagens vägar – kanske döljer de historien mer än de belyser den?

Det är i detta sammanhang mina studier av 1700-talets reseberättelser skall ses: jag vill uppmärksamma andra synsätt på rörelse och nyttan av goda vägar, för att tydliggöra dagens dogmer om tidsbesparingar och krympta avstånd. Och inte minst: jag vill uppmärksamma hur rörligt själva definitionen av vägen och dess infrastruktur är. Vägen tycks vara i rörelse lika mycket som dess användare. Vi måste hela tiden förändra blickfånget för att följa vägens historia. Att omdefiniera kontexten, att definiera om vad som ingår i den så kallade infrastrukturen, blir därmed avgörande för ett historiskt perspektiv på vägarna.

## Referenser

- Blomkvist, Pär. 2001. *Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914 – 1959*. Brutus Östlings förlag Symposion. Stockholm/Stehag.
- Christensson, Jacob. 2001. *Om konsten att resa. Essäer om lärda svenska resenärer*. Atlantis.
- Cosgrove. 1998. *Social formation and symbolic landscape, with a new introduction*. University of Wisconsin press.
- Divall, Colin & George Revill. 2005. "Cultures of transport: representation, practice and technology", *The journal of transport history*, vol 26, sid 99 – 111. Frykman, Jonas & Orvar Löfgren. 1979. *Den kultiverade människan*. Liber förlag. Lund.
- Jackson, John B. 1984. *Discovering the vernacular landscape*. Yale University Press, Amherst.
- Kooperativa förbundet. 1926. *Trafikbok för Per och Lisa och alla andra svenska barn*. Göteborg.

- Lewis, Peirce. 1979. "Axioms for reading the landscape: some guides to the Americal scene", i: D W Meinig (Red) *The interpretation of ordinary landscapes*. Oxford university press.
- Linnerhielm, Jonas Carl. 1797. *Bref under resor i Sverige*. Rediviva, Malmö.
- Linnerhielm, Jonas Carl. 1806. *Bref under nya resor i Sverige*. Rediviva, Malmö.
- Linnerhielm, Jonas Carl. 1816. *Bref under senare resor i Sverige*. Rediviva, Malmö.
- Mels, Tom. 2000. "Landskapsfragment", i: Martin Gren, P O Hallin, Irene Molina (reda) *Kulturens plats / Maktens rum*. Brutus Östlings bokförlag Symposion, Stockholm/Stehag.
- Merriman, Peter. 2005. "'Operation motorway': landscapes of construction on England's M1 motorway", *Journal of historical geography*, vol 31, sid 113 – 133.
- Myers, Mary. 2004. "The line of grace: principles of road aesthetics in the design of the Blue Ridge Parkway", *Landscape Journal*, vol 23, sid 121 – 140.
- Olwig, Kenneth. 2002. "Landscape, place and the state of progress", i: R Sack (red) *Progress: essays in honor of Yi-Fu Tuan*. John Hopkins, Baltimore.
- Qviström, Mattias 2003. *Vägar till landskapet: Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.
- Qviström, Mattias. 2004. "Om vägar och den allmänna rörelsen – en studie av Clas Trozelius skrifter från 1760-talet", *Ale 2004*, nr 3, sid 8 – 19.
- Schiller, Harald. 1939. *Jonas Carl Linnerhielm*. Bonnier, Stockholm.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1984 (tyskt original 1977). *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet*. Gidlunds. Malmö.
- Skånska automobil-klubben. 1931. *Trafikbilderbok för skolan*. Malmö.
- Wilson, Alexander. 1992. *The culture of nature: North American landscape from Disney to Exxon Valdez*. Blackwell, Cambridge.

## 5. Förhistoriska vägval och dagens väglandskap på Bjärehalvön i Nordvästra Skåne

Jenny Nord

*Denna artikel berör framför allt bronsålderns gravhögar och hällristningsplatser på Bjärehalvön i Skåne och hur dessa har kommit att påverka senare tiders landskapsorganisation; i form av bland annat vägsträckningar och centralplatser.*

### Inledning

När jag började intressera mig för bronsålderslämningarna på Bjärehalvön i nordvästra Skåne under min grundutbildning i arkeologi var jag fokuserad på framför allt gravhögar, sedan blev även andra gravtyper och hällristningarna en fascination (Nord & Paulsson 1993; Nord Paulsson 2002a). Till slut har mitt intresse landat i själva landskapet i vilket alla dessa fornlämningar finns (Fairclough & Nord Paulsson 2002; Nord Paulsson 2002a, 2002b, Nord 2003). Bjärehalvön ligger vid gränsen mellan Halland och Skåne och sticker ut i Kattegatt mellan Själland och Halland. Halvön i sig är ca 10 x 10 km stor men studieområdet är något större då det även sträcker sig inåt land. Bjäres landskap har en tämligen god bevarandegrad av fornlämningar och har därmed också en god informationspotential i landskapet som kanske saknas i andra områden med en sämre bevarandegrad (Nord & Paulsson 1993).

Bronsålderns gravhögar kan ses som *minnen* i landskapet. Med detta menar jag att de inte bara har fungerat som platser för hågkomst i det samhälle som konstruerades i, men också att de har kommit att fungera som viktiga platser för senare tiders nedärvda kunskap om det aktuella landskapet; exempelvis var gränser går och hur man finner sin väg. Det är denna egenskap hos bland annat gravhögar, men även hos andra platser i landskapet, som jag vill diskutera.

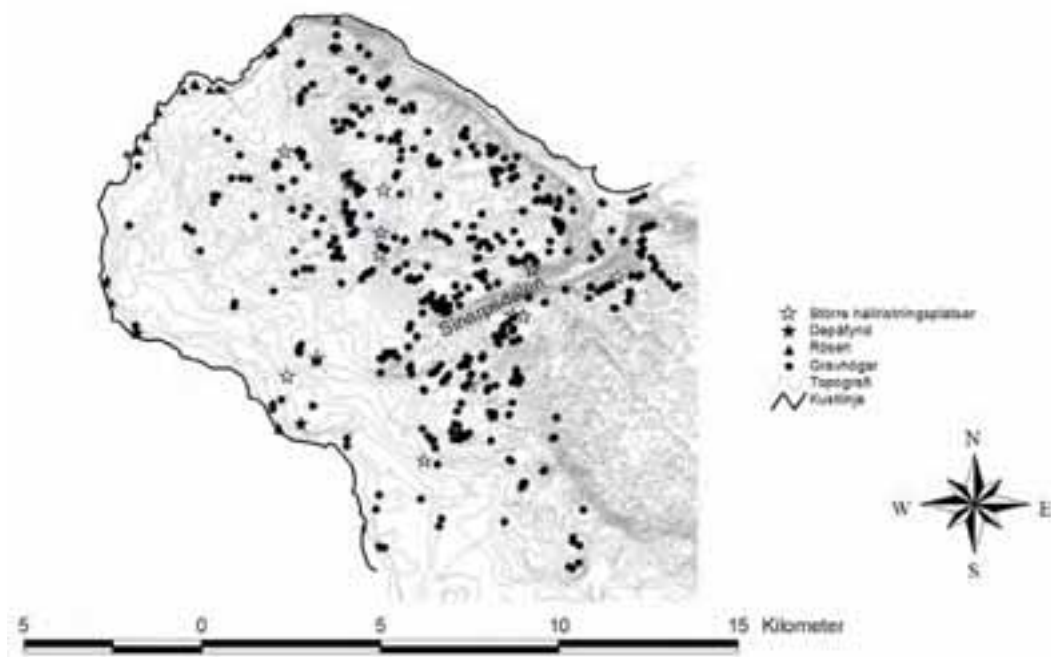
Hur olika typer av fornlämningar, framför allt gravar och hällristningar, har kommit att användas av senare förhistoriska perioder har på senare tid diskuterats av flera forskare (se bland annat Bradley 1998, 2002; Holtorf 2000-2005). Att gravhögar kan kopplas till vägar i bronsålderns samhälle är en idé som har en ganska lång historia. Redan 1904 tog Sophus Müller upp detta och det aktualiserades åter av P.E. Sköld på 60-talet (Sköld 1963), men det är först på senare tid som intresset för sambandet har aktualiserats igen, bland annat genom olika studier av förhistoriska vägar i Malmöområdet (Müller 1904; Samuelsson 2001; Erikson 2001; Thörn 2000; Rudebeck och Ödman 2000), men även i andra sammanhang (se exempelvis Carlie 2001; Gansum 2001). Elisabeth Rudebeck gjorde 2002 en djupdykning i ämnet via artikeln "Vägen som rituell arena" som har varit

ytterligare inspirerande för tankar om sambandet mellan gravar och vägar (Rudebeck 2002). Vad jag bland annat finner intressant i Rudebecks tankar är att vägen i sig själv bör ses som en del av gravhögslandskapet. Detta betyder att kommunikationsleder från denna tid bör kunna urskiljas i ett välbevarat gravhögslandskap, och att dessa vägar dessutom bör ses som en del av gravhögnas karaktäristika. Från danskt område har nyligen en ingående studie gjorts som ytterligare stärker tankarna på ett nära samband mellan gravhögar och vägar (Johansen et al 2004). Fortfarande har inte frågan om vad som föranledde det andra kunnat lösas, dvs om det var vägarna eller gravhögnas som först etablerades i landskapet. Denna diskussion kan i dags läge mest likna den om hönan eller ägget och jag menar att den kan läggas åt sidan. Sambandet i sig är otvetydigt och genom att fokusera på detta kanske vi så småningom även kan lösa frågan om vad som kom först och hur samspelet mellan vägar och gravhögar, likväl som mellan andra fornlämningar, har utvecklats.

Skandinavisk bronsålder brukar ofta talas om som en tid med intensiv långväga kommunikation. Gravhögnas, vägarna och den begynnande landskapsorganisationen kan ses i detta samband, där rörelse, kommunikation och nätverk har varit viktigt. På många sätt kan det vara fruktbart att studera det förhistoriska landskapet med utgångspunkt i rörelsemönster. Det mer långväga resandet som sträckt sig över hela det europeiska området har på senare tid diskuterats, ofta med hänvisningar till Mary Helms antropologiska studier (se bland annat Kristiansen & Larsson 2005; Helms 1988). Mitt fokus här ligger på en betydligt mer regional nivå och handlar mer om hur man har rört sig mellan olika platser inom ett begränsat område. Jag menar att detta synsätt i en landskapsstudie gör att människan och hennes aktiviteter blir betydligt mer levande för oss. Bjäres landskap är ganska kuperat. Havet är alltid nära och kan ses som en viktig mental och visuell aspekt i landskapsupplevelsen. Trots detta finns det få, för att inte säga inga, vattenvägar som sträcker sig över land. De vattendrag som finns är alltför små och begränsade för att kunna ha haft denna funktion i någon större utsträckning. Istället är det på landvägar man här har rört sig. Bjäre är också ett vyernas landskap. Man har oftast sikt över någon del av havet eller de omgivande landområdena; Halland i norr, Kullaberg i söder, Hallands Väderö i väst. I norr är landskapet betydligt mer dramatiskt än i söder. Landskapets naturgeografiskt varierade karaktär tillsammans med de rikligt förekommande fornlämningarna gör att en rekonstruktion av förhistoriska rörelsemönster kan göras med ett trovärdigt resultat.

Det inledande studiet om Bjärehalvön och dess gravhögar gjorde Jonas Paulsson och jag tillsammans, vi arbetade då med gravhögar och hällristningar och menade att dessa inte var utplacerade slumpartat i landskapet utan att deras placeringar var väl genomtänkta. Slutsatser från denna studie var att gravhögnas tillsammans med olika naturgeografiska aspekter kan indikera på bebyggelseområden medan de stora hällristningsförekomster som befinner sig mellan dessa sk bygder bör ses som centrala mötesplatser för dessa olika bygdegrupper (Nord & Paulsson 1993). Vad gäller Bjäres gravhögar tycks många av dem

att anknyta till vissa topografiska nivåer längs Hallandsåsens sluttningar. Hallandsåsen har sin västliga utpost på Bjäre och där halvön inleds finns en stor ravinliknande dal som löper tvärs över åsen; Sinarpsdalen. Gravarna tycks också till stor del förekomma i olika typer av grupperingar och i linjära formationer, vilka har tolkats indikera vägar och väggkorsningar i ovan refererade arbeten.



Figur 1. Spridningsbild på en topografisk karta av de fornlämningar som diskuteras i texten. Höjdkurvorna har 5 meters ekvidistans. Även Sinarpsdalen som sträcker sig mer eller mindre tvärs över halvön har markerats.

Förhistoriska vägar hade sannolikt en annorlunda karaktär, och kanske också innebörd än vägarna i dagens landskap. De bör förmodligen ses som relativt flexibla rörelsestråk; framför allt vad gäller de mer långväga vägarna. De mindre och mer lokala vägsträckningarna kopplade till hushåll och vardagliga funktioner kan ha varit mer platsfixerade; men å andra sidan hade dessa förmodligen också en kortare användningstid då boplatser under förhistorisk tid tenderade att flytta med generationsväxlingar inom ett bebyggelseområde.

Det regionala resandet, dvs det som skedde utanför boplatsoområdet till de gemensamma samlingsplatserna och kanske ännu längre bort, till främmande områden, var under förhistorisk tid säkerligen förknippat med föreställningar som vi idag skulle känna oss relativt främmande inför (jämför Rudebeck 2002; Helms 1988, 1998). Sannolikt var det viktigt för den lokala gruppens sociala identitet att man färdades längs med de mytiska förfädernas gravar på vägen till och från de gemensamma samlingsplatserna. Längs denna väg kan traditionerna ha spelats ut om ett gemensamt ursprung likväl som en

gemensam framtid. Dessa samband kan också ha varit ett sätt att göra resandet mentalt ”säkrare” om man rörde sig i ett främmande område där kanske inte traditionerna och sambanden var kända men där igenkänningsfaktorns betydelse var stor.

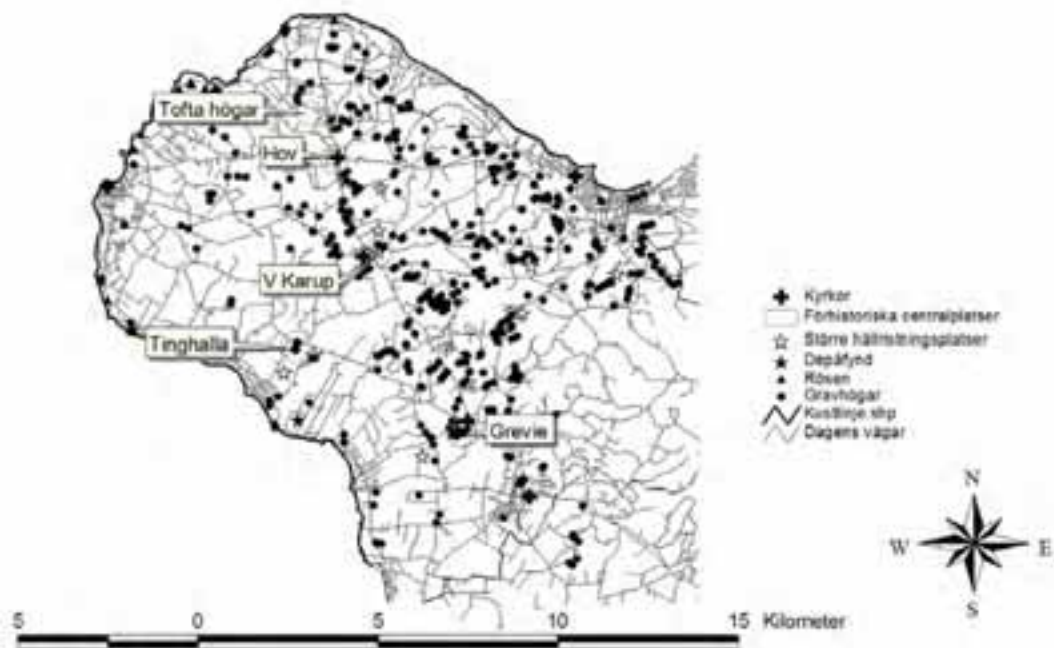
### **Fallstudie**

Under bronsålder på Bjärehalvön finns det enligt högspridningen en allmän rörelseriktning som leder åt/från sydväst diagonalt till/från nordost över halvön och framför allt längs med Sinarpsdalen och vidare inåt södra Halland och Småland norr om Hallandsåsen. Den branta Sinarpsdalen karaktäriseras av att kantas av gravhögar och rösen på hög höjd (rösen som annars bara finns längs kusterna på Bjäre) samt av rika hållristningsplatser på dominerande platser. På sydvästslätten i samma rörelseriktning finns ett kustavsnitt med en stor mängd samtida fornlämningar och även ett depåfynd av importerade bronsföremål från yngre bronsålder har gjorts här. Detta antyder att Sinarpsdalen kan ha haft betydelse i en transit rörelse för olika typer av import/exportvaror som förts vidare mot/från Småland och södra Halland. Möjligen kan inlandsrösen i detta annars så högdominerande område få en förklaring i detta rörelsemönster som utgår från kusterna och de norra landområdena där rösen normalt finns. Den rika gravspridningen, både vad gäller rösen vilka anknyter till de resandes områden norrut och högarna som anknyter söderut och till Bjäre själv ger en bild av en domesticerad rörelseled i landskapet som var välkänd, välanvänd och säker då den har beskydd av förfäder både från norr, söder och från Bjäre själv. Till detta kommer de hållristningsplatser som med jämna mellanrum förekommer längs dalstråket. Dessa kan möjligen ses som mötesplatser, rastplatser eller kanske rent av som ”vägskyltar” längs vägen (jmf Bradley 1997).

Gravspridningen och lokaliseringen av centralplatser från bronsålder kan anses utgöra en bild av generella rörelsemönster under denna tidsperiod. Denna bild kan jämföras med senare perioders centralplatser och rörelsemönster, och på så vis kan man närma sig en förståelse av det äldre vägnätet och vissa av de förändringar som skett i detta över tid. På övriga Bjärehalvön (väster och söder om Sinarpsdalen) kan man ana ett generellt rörelsemönster genom att studera högarnas spridningsmönster som leder till och från och mellan de gemensamma centralplatserna på halvön. Merparten av dessa platser är kopplade till vägkorsningar i såväl bronsålderns som i *dagens* väglandskap. Den enda plats som frångår detta är den längst i norr; Tofta Högar.

Tofta högar utgör idag ett stort gravfält från bronsålder och järnålder och innehåller även ett kulthus, sannolikt med datering till bronsålder, och en större vallkonstruktion med ovisst funktion och ursprung (se Burenhult 1976, 1981). Enligt högspridningen tycks det en gång ha funnits en vägsträckning som leder från öster rakt till Tofta Högar men som inte är tydlig i dagens väglandskap. Här syns istället vid ett större vägskal strax söder om Tofta högar en annan centralplats vid Hov kyrka. Trots att här finns ett större gravfält

med ursprung i bronsålder och kontinuitet fram i järnålder är det kanske snarare platsens funktion som tingsplats under järnålder som gör platsen till en viktig centralplats. Därtill att den senare blev kyrkplats och sockencentrum. Hov kan ha övertagit Tofta Högars plats som centralplats någon gång under järnålder. Det finns inga bronsåldersgravar som stödjer vägsträckning till Hov varför den bör ha sitt ursprung efter bronsålder men inte senare än yngre järnålder då platsen kom att fungera som Tingsplats och senare kyrkplats. Den gamla platsen Tofta högar fortsatte dock att användas på olika sätt. Från yngre järnålder finns dokumenterat både en gravläggning samt aktivitetsspår vid kulthuset (Burenhult 1976, 1981).



Figur 2. Samma spridningsbild som i fig. 1. men med dagens vägnät som bakgrund. På kartan är också platser som diskuteras i texten markerade.

Ytterligare söderut ligger Västra Karup och Drottninghall. Merparten av vägarna i dagens vägnät sträcker sig alla mot denna plats och kyrkbyn Västra Karup ter sig som spindeln i nätet. Många av dessa vägsträckningar har också stöd i gravhögs materialet, varför jag tolkar denna plats som mycket viktig för att förstå den förhistoriska människan och samhällsorganisationen på Bjärehalvön. Drottninghall är halvöns största hällristningsplats. Med mycket framträdande placering i landskapet, på en dominerande bergknalle med vid utsikt åt framför allt väster och söder ligger här halvöns rikaste och till ytan största hällristningslokal. Den har sitt ursprung i bronsålder men enligt dateringar som gjorts på härdar på platsen finns aktivitetsspår även från yngre järnålder. Keramik från järnålder har också påträffats (Arbman 1966).

Nära havet i sydväst ligger Tinghalla och Flatakull. Tinghalla ligger på en förhöjning i den mer flacka kustslätten på halvöns sydsida och är därför en plats som är tydlig när man rör sig i landskapets södra delar. Idag utgör området en vägkorsning som kan tyckas oförklarlig i dagens landskap men blickar man bakåt i tiden finner den sin förklaring, då bland annat namnet antyder att här fanns en Tingsplats under järnålder. Sammanlagt finns det namngivet tre tingsplatser på Bjäre; i Hov, i Greve samt här vid Tinghalla, vilken idag är den enda helt övergivna av dessa. Dock finns i anslutning till Tinghalla hällristningsplatsen Flatakull, vilket är halvöns mest säregna hällristningsplats från bronsålder med skålgropar med en storlek upp emot 28 cm i diameter.

I söder finner vi området kring Greve kyrka. Här fanns under medeltiden en marknadsplats, och här finns också en offerkälla samt enligt platsnamnen en tingsplats. En stor anhopning av gravhögar antyder förekomsten av ett förhistoriskt vägskäl. Men även i dagens vägnät kan man se hur man här får välja väg antingen norrut längs Sinarpsdalens kant eller vidare väster ut till Tinghalla/Flatakull eller Västra Karup.

### **Avslutning**

Många av de äldre rörelseriktningarna som antyds i gravhögs materialet känner man igen när man studerar dagens vägnät. En av de stora förändringarna som dock har skett är att en väg från söder som löper genom de gamla centralplatserna norrut har vuxit sig viktigare, kanske i samband med att fiskeläget och kapellet i Torekov på halvöns ytterspets växte fram, förmodligen under sen järnålder och under Kronans inflytande. Denna rörelseriktning kom senare att bli viktigare än den som gick via Sinarpsdalen norrut. Detta kan möjligen också ses i samband med områdets allt starkare knytning till Danska riket i söder och väster under (sen järnålder-) tidig medeltid (Janson 1999).

Vad som är uppenbart är kontinuiteten hos tre av de viktigaste centralplatserna genom förhistorisk tid, historisk tid fram till idag. Dessa finns på i princip samma platser i landskapet hela tiden; vid Hov kyrka, vid Västra Karup kyrka och vid Greve kyrka. Vägarna som leder mellan dessa platser var i stort sett markerade redan under bronsålder och många av dem används ännu idag, även om det är tydligt att en övergripande förändring i rörelseriktning har skett under framför allt historisk tid. Detta innebär att en del av den grundläggande landskapsorganisation som vi idag finner på Bjäre faktiskt har mycket gamla rötter, där rörelsemönstret i landskapet inledningsvis fann sitt stöd i förfädernas skugga via bronsålderns gravmonument. Än idag använder vi många av centralplatserna dit vägarna ledde för ganska likartade syften. Att byarna är placerade vid dessa idag beror sannolikt på det redan etablerade vägnätet kring dessa. Vägarna blev en del av byarnas primära funktion istället för att vara en del i ett rituellt landskap där de ledde till samlingsplatser som låg utanför de egna boplatssområdena och som användes av flera grupper.

Jag tror att ett långtidsperspektiv skisserat som ovan hos platser, gravar och vägsträckningar, är viktigt om vi vill försöka förstå hur vårt kulturlandskap har utvecklats över tid. I denna genomgång har jag inte diskuterat vattenvägarnas betydelse och sammanhang med landvägarna. Jag tror dock att det hela tiden finns ett viktigt samspel mellan dessa på Bjäre, vilket ter sig naturligt då området är en halvö. Jag avser dock att i mitt kommande avhandlingsprojekt studera dessa platser tillsammans.

## Referenser

- Arbman, Holger. 1966. *Rapport över undersökningarna på Drottninghall och Holmen*.  
Oppublicerad rapport från sockenarkivet vid Lunds Universitets Historiska museum  
(Västra Karup socken).
- Bradley, Richard. 1997. *Rock-art and the Prehistory of Atlantic Europe. Signing the land*.  
Routledge.
- Bradley, Richard. (Red). 1998. *World Archaeology*, Vol. 30, No. 1. The Past in the Past:  
The Reuse of Ancient Monuments.
- Bradley, Richard. 2002. *The past in Prehistoric Societies*. Routledge, London and New  
York.
- Burenhult, Göran. 1976. *Rapport över provundersökning av fornlämningsområdet Tofta  
Högar i Hovs socken, Skåne 1974-1975*. Lunds Universitets Historiska Museum.  
Lund. ATA dnr 958/1976.
- Burenhult, Göran. 1981. *Stenåldersbilder: hällristningar och stenåldersekonomi:  
hällbilder som samhällsdokument från sten- och bronsålder i Europa och  
Nordafrika 5000-500 f. Kr.* Stockholm.
- Carlie, Lennart. 2001. "Hålvägar och landskap. Äldre kommunikationsleder utmed  
Nissans dalgång, Halland", i: Larsson, Lars (red.) *Kommunikation i Tid och Rum*.  
University of Lund. Institute of Archaeology. Report Series No. 82. Lund.
- Erikson, Marja. 2001. "En väg till Uppåkra?", i: Larsson, Lars (red.) *Uppåkra. Centrum i  
analys och rapport. Uppåkrastudier 4*. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8°,  
No 29. Stockholm.
- Fairclough, Graham & Nord Paulsson, Jenny. 2002. "Bjäre and Bowland: Computer  
Applications in *European Pathways to Cultural Landscapes*, a Culture 2000  
programme", i: Burenhult, Göran (red). *Archaeological Informatics: Pushing the  
envelope CAA 2001*.
- Gansum, Terje. 2001. *Hulveger, -deler av ferdselens historie. Hulvegprosjektet i Vestfold*.  
Tønsberg. Tillgänglig via <http://www.midgardsenteret.no/>
- Helms, Mary. 1988. *Ulysses' Sail: An Ethnographic Odyssey of Power, Knowledge and  
Geographical Distance*. Princeton University Press.
- Helms, Mary. 1998. *Access to Origins: Ancestors, Affines and Aristocrats*. Austin:  
University of Texas Press.
- Holtorf, Cornelius. 2000-2005. *Monumental Past: The Life-histories of Megalithic  
Monuments in Mecklenburg-Vorpommern (Germany). A living electronic*

- monograph*. University of Toronto: Centre for Instructional Technology Development. (<http://hdl.handle.net/1807/245>)
- Janson, Linda. 1999. *Sockenbildningen i Bjäre härad, Nordvästra Skåne*. C/D-uppsats i Medeltidsarkeologi. Arkeologiska Institutionen vid Lunds Universitet.
- Johansen, Kasper. L., Laursen, Staffan.T. & Holst, Mads.K. 2004. "Spatial patterns of social organization in the Early Bronze Age of South Scandinavia", *Journal of Anthropological Archaeology*, Volume 23, Issue 1, 1 March 2004.
- Kristiansen, Kristian & Larsson, Thomas B. 2005. *The Rise of the Bronze Age Society*. Cambridge University Press.
- Müller, Sophus. 1904. "Vei og bygd i sten- og bronzealderen", *Aarbøger* 1904.
- Nord, Jenny & Paulsson, Jonas. 1993. *Bjärehalvöns bronsåldersmiljö, en rumslig regional analys*. C-uppsats. Arkeologiska institutionen, Lunds universitet. Lund.
- Nord Paulsson, Jenny. 2002a. Ritualiserandet av ett Landskap. Några tankar kring Bjäres bronsålderslämningar. I: (red) Goldhahn, Joakim. *Bilder från Bronsålder, artiklar från ett seminarie i Vitlycke i oktober 2000*.
- Nord Paulsson, Jenny. 2002b. "The cultural landscape of the Bjäre peninsula, Sweden: raising awareness and managing change", i: Fairclough, G. J. och Rippon, S.J.(red): *Europe's Cultural Landscape: Archaeologists and the management of change, EAC Occasional Paper no 2*, Europae Archaeologiae Consilium and English Heritage, Bryssel och London.
- Nord, Jenny & Bradshaw, Richard. 2003. *Rapport över paleo-ekologiska provtagningsschakt i gravhögar från bronsåldern på Bjärehalvön*. Institutionen för Arkeologi och Antikens historia, Lunds universitet. Lund.
- Rudebeck, Elisabeth och Ödman, Chatarina. 2000. *Kristineberg. En gravplats under 4500 år*. Malmöfynd 7. Malmö.
- Rudebeck, Elisabeth. 2002. "Vägen som rituell arena", i: Andrén, Jennbert & Raudvere (red.) *Plats och Praxis. Studier av nordisk förkristen ritual. Vägar till Midgård 2*. Lund.
- Samuelsson, Bengt-Åke. 2001. "Kan gravar spegla vägars ålder och betydelse?", i: Lars Larsson (red.) *Uppåkra. Centrum i analys och rapport. Uppåkrastudier 4*. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8°, No 29. Stockholm.
- Sköld, P.E. 1963. En väg och en bygd i gammal tid. *Ale* 1963:2.
- Thörn, Raimond. 2000. "En väg", i: Nils Björhem (red.) *Föresundsförbindelsen. På väg mot det förflutna*. Malmö: Stadsantikvariska avdelningen i Malmö.

## 6. Om landskapstypernas betydelse för lokaliseringen och bevarandet av förhistoriska vägar – reflektioner baserade på ny kunskap från Malmö

Raimond Thörn

*Fem förhistoriska vägar i Malmö kommer att relateras till de olika landskapstyperna. En spridningskarta upprättas och analyseras, varefter jag ger tre förklaringar och källkritik.*

### **Forskningshistorik rörande förhistoriska vägar i Malmöområdet**

Det svenska statsrådet Per Edvin Sköld (1891–1972) publicerade artikeln ”En väg och en bygd i gammal tid” år 1963. Han utgår från fortifikationsofficer Gerhard Buhrmans karta från år 1684, när han uppmärksammar en väg med anor som sträckt sig mellan Lunda- och Trelleborgsområdet och vidare österut. Som ett första led i sitt resonemang visade han att vägen legat centralt i en gammal järnåldersbygd. Här kan då exempelvis nämnas att vägen passerat den på senare tid uppmärksammade centralplatsen Uppåkra, med anor i den äldre järnåldern (Larsson 1998). Som ett andra led i slutledningen uppmärksammas att bronsålderns gravhögar synes vara koncentrerade längs detta stråk och Sköld förmodar därmed att vägen existerat redan under denna tid. Cirka 40 år efter Skölds artikel poängterar kulturgeografen Marja Erikson att den viktiga vägsträckningen i sydvästra Skåne delvis har bestått av två parallella vägdragningar (Erikson 2001). Hon närmar sig då de tankar om vägkorridorer som uttryckts av Mogens Schou Jørgensen (1996, sid 49 f.). Arkeologen Bengt-Åke Samuelsson har studerat vägens relation till de förhistoriska gravarna inom delar av fyra socknar inom Malmö kommuns gränser. Hans arbete utmynnar i ett stöd för Skölds åsikt och antyder även möjligheten att den s.k. bronsåldersvägen skulle kunna ha sina rötter i senneolitikum (Samuelsson 2001).

En rekonstruktion av ett förhistoriskt landskap som innehåller boplatser, gravar och vägar ger en mer komplett bild än en där något eller några av dessa kategorier saknas. Vi arkeologer har sedan drygt två decennier tillbaka lärt oss att finna och dokumentera långhusen på boplatserna och under senare år har vi också under vissa förutsättningar och i viss topografi kunnat lokalisera och datera vägsträckningar. En strävan efter att i våra modeller kunna återskapa ett mer komplett förhistoriskt landskap är nödvändigt för att vi inte allt för ofta skall tvingas producera det som Elisabeth Rudebeck kallar ”långhusöarnas statiska landskap” (2002, sid 169 f.).

## Vägar i Malmö

Lämningar efter vägar dokumenterades av arkeologer redan på 1980-talet i Malmö. Dessa vägparter var dock av relativt ringa ålder då de antogs härstamma från omkring 1700 e.Kr. (Nielsen & Rudebeck 1991, sid 94 ff.; Persson 1998). Det var först år 1998 som arkeologer, verksamma inom projektet Öresundsförbindelsen, kunde bekräfta att de i Malmö påträffat stenförstärkta vägar daterade till förhistorisk tid. I egenskap av projektledare fick jag fredagen den 29 maj ett telefonsamtal om att en förhistorisk väg hade påträffats på platsen för det arkeologiska undersökningsområdet Södra Sallerup 15C. Eftermiddagens besök på platsen resulterade i en stor upplevelse, då det vackert böljande landskapets skönhet sammansmälte med intrycken från den professionellt frampreparerade vägen. Man kunde följa vägen från en vindpinad västlig höjd ner mot en sänka, för att återigen upptäcka den då den ca 70 meter österut strävade upp för en av kullarna i det kuperade landskapet. Inte mindre imponerande var att nedtill 5 cm djupa hjulspår lätt kunde observeras i de drygt en meter breda vägparterna. Spåren avslöjade att dåtidens kärror haft ett avstånd mellan hjulen på knappt en meter. Vägen kunde snabbt ges en datering med hjälp av överlagrande brandrester som innehöll stora mängder keramik från den mellersta bronsåldern. En serie <sup>14</sup>C-dateringar har sedermera kommit att skärpa dateringen till intervallet 1000–800 f.Kr. (Winkler 2004, sid 50 ff.). Ytterligare tre daterade rester efter stenförstärkta vägar kom att dokumenteras inom följande undersökningsområden inom det arkeologiska projektet Öresundsförbindelsen: Fosie 11A, Fredriksberg 13A och Robotskjutfältet 14A (Ekerow & Ingwald 2002, sid 24 ff.; Hadevik & Gidlöf 2003, sid 44 ff.; Björhem et al. u.u.). Dateringarna för de fyra stenförstärkta vägarna ger följande kronologiska spridningsbild: yngre bronsålder, yngre bronsålder eller förromersk järnålder och vendel- eller vikingatid. De yngre hjulspåren utvisar att just dessa kärror från den yngre järnåldern var något bredare, då spårvidderna ligger inom intervallet ca 1,0–1,1 m. År 2001 kom en ”långsträckt mörkfärgning” att undersökas inom ramen för Citytunnelprojektets delområde nr 6 (CT6), vilket var beläget ca 650 m sydväst om Fosie 11A (Fig. 1). Ett stolphål tillhörigt ett långhus daterat till omkring 430–540 e.Kr. hade grävts genom hålvägen, vilket gav en relativ datering som visar att hålvägen inte kan vara yngre än folkvandringstid (Hansson & Celin u.u.).

För en mer detaljerad information rörande de här omtalade stenförstärkta förhistoriska vägarna hänvisas till mina tidigare publicerade artiklar, eller till de ovan refererade platsspecifika rapporterna (Thörn 2001, 2002).

## Landskap i Malmö

Topografin i Malmö har delats in i följande fyra större zoner med särskilda karakteristika (Björhem 1997): Zon 1 - Kusten, är mycket flack; Zon 2 - Kustnära inlandet, är högre beläget och uppvisar större nivåskillnader än inom Zon 1; Zon 3 - Yttre backlandskapet, präglas av en mer dramatisk topografi, där de relativt höga åsarna står i kontrast till de låglänta mosshålorna; Zon 4 – Segeåområdet, präglas av att det sluttar svagt ned mot

Sege å. Under lång tid var det Risebergabäcken och dess våtområde som markerade skiljet mellan det kustnära inlandet och det yttre backlandskapet i sydöstra delen av Malmö. På grund av utdikningar och andra omgestaltningar av landskapet, så är det numera en motorväg som markerar detta skilje mellan landskapstyperna



Figur 1: Förhistoriska vägar i Malmö: Fosie 11A, Fredriksberg 13A, Robotskjutfältet 14A och Södra Sallerup 15C. CT6 var beläget ca 650 m sydväst om Fosie 11A. Kartunderlag från Malmö stadsbyggnadskontor. Figuren är ursprungligen framställd av Nils Björhem, Malmö Kulturmiljö, och redigerad av författaren.

### Vägar i landskap i Malmö

Om en karta över de ovan omtalade platserna för förhistoriska vägar studeras, ses att tre av fem platser hamnar inom det yttre backlandskapet (Fig. 1). Undantagen, d.v.s. Fosie 11A och CT6, befinner sig mycket nära denna zon. Varför synes förhistoriska vägar vara överrepresenterade i det yttre backlandskapet? Jag kan se tre förklaringar till detta:

1. Den relativt dramatiska topografin inom det yttre backlandskapet måste ha inneburit stora påfrestningar för dragdjuren under förhistorisk tid. För att minimera risken för att kärrorna körde fast, och för att minimera energiåtgången, byggdes stenförstärkta vägar. Dessa byggdes dock bara där det verkligen behövdes (Jørgensen 1996, sid 44).
2. Den relativt dramatiska topografin inom det yttre backlandskapet innebär att det här finns en förhöjd risk för jorderosion. Att sådana erosions-skador har drabbat åkrar och/eller betesmark under förhistorisk tid kan påvisas av resultat från projektet Öresundsförbindelsen. Från platsen Robotskjutfältet 14A-B har mycket tjocka

colluvier dokumenterats, vilka överlagrar lämningar från yngre bronsålder och inom vilka det finns dateringar till äldre och yngre järnålder. Detta indikerar att jorderosionen påbörjades under slutet av yngre bronsålder och fortsatte under järnåldern (Ekerow & Ingwald 2002, sid 28). Denna iakttagelse stämmer väl med den vedertagna åsikten om en ökad röjning av mark och brukning av åker under bronsålderns slutskede (Gren 1997, sid 57). Dessa förhistoriska nackdelar har dock kommit att innebära nutida fördelar, då colluvierna kommit att skydda väglämningarna på platsen Robotskjutfältet 14A-B. På platsen för bronsåldersvägen, Södra Sallerup 15C, har det också funnits tjocka colluvier. Här har händelseförloppet dock varit mer komplicerat, då det tycks som om jorderosion förekommit både före och efter vägens tillkomst och bruk. Detta har då inneburit att vissa vägpartier varit omöjliga att återfinna (Winkler 2004, sid 52 ff.). Kanske beror detta på att en stenförstärkning inte var nödvändig i detta relativt flacka parti. Anledningen kan även vara att det är mycket svårt att observera en väg då den ligger inbäddad i colluvier.

3. Den relativt dramatiska topografin inom det yttre backlandskapet har varit en starkt bidragande faktor till att hålvägar bildats. På platsen för bronsåldersvägen, Södra Sallerup 15C, har vägen dragits tvärs en markant sluttning. Erosion inom vissa delar av vägen har kommit att innebära att den kommit att befinna sig i en relativt djup svacka i underlaget, som utgjorts av moränlera. Vägytan har först därefter kommit att förstärkas med stenar (Winkler 2004, sid 54). Fördelen med denna erosion är att vägen legat skyddad för plöjning och andra recenta ingrepp.

Jag har här framfört att förhistoriska stenförstärkta vägar i Malmö står att finna i det yttre backlandskapet. Orsaken skulle sökas i ett ökat behov av stenförstärkta vägar i denna landskapstyp. Lämningarna skulle dock kunna vara överrepresenterade inom det yttre backlandskapet, eftersom varierande erosionsförlopp under förhistorisk tid kommit att medföra mer gynnsamma bevaringsförhållanden. Spridningsbilden skulle även kunna vara missvisande eftersom det innan år 1998 fanns en bristfällig förförståelse hos arkeologer rörande hur förhistoriska vägar kan gestalta sig i det arkeologiska landskapet. Detta skrivet med tanke på att lämningarna efter hjulspår nednötta i underlaget kan se ut som lämningarna efter en ränna eller ett dike. Men detta skrivs även med tanke på förförståelsens princip, d.v.s. att varje tolkning förutsätter en föregående, föregripande förståelse.

## Referenser

- Björhem, Berit, Martin Carlsson & Bengt Svahn. Under utgivning. *Öresundsförbindelsen Fredriksberg 13A–D. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Malmö Kulturmiljö.
- Björhem, Nils. 1997. *Öresundsförbindelsen. Förslag till zonindelning av landskapet utmed Yttre Ringvägen*. Stadsantikvariska avdelningen, Malmö Museer.

- Ekerow, Hans & Johan Ingwald. 2002. *Öresundsförbindelsen Robotskjutfältet 14A–B. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Malmö Kulturmiljö.
- Erikson, Marja. 2001. ”En väg till Uppåkra”, I: Lars Larsson (red.): *Uppåkra. Centrum i analys och rapport*. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8°, No. 36, Uppåkrastudier 4.
- Gren, Leif. 1997. *Fossil åkermark. Äldre tiders jordbruk: Spåren i landskapet och de historiska sammanhangen*. Fornlämningar i Sverige 1, Andra omarbetade upplagan. Riksantikvarieämbetet, Stockholm.
- Hadevik, Claes & Kristina Gidlöf. 2003. *Öresundsförbindelsen Fosie 11A–D samt Broläge Larsbovägen. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Malmö Kulturmiljö.
- Hansson, Krister & Ulf Celin. Under utgivning. *Citytunnelprojektet. Lockarp – delområde 6*. Rapport över arkeologisk slutundersökning. Rapport nr 43. Malmö Kulturmiljö.
- Jørgensen, Mogens Schou. 1996. ”Oldtidens veje i Danmark. Nogle aspekter af den forhistoriske landfærdsel”, *Braut. Nordiske Vejhistoriske Studier* 1, sid 37–62.
- Larsson, Lars. 1998. ”Gjort och ogjort i Uppåkra”, I: Lars Larsson & Birgitta Hårdh (red.): *Centrala platser centrala frågor. Samhällsstrukturen under Järnåldern. En vänbok till Berta Stjernquist*. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8°, No. 28, Uppåkrastudier 1.
- Nielsen, Billy & Elisabeth Rudebeck. 1991. ”Introduktion till arkeologi i Södra Sallerup. En översikt över utgrävningarna kring Ängdala gård”, *Elbogen. Malmö Fornminnesförenings Årsskrift 1990*. Årgång 58, sid 64–97.
- Persson, Jan. 1998. ”Toftanäs – järnåldersbygd från tiden för Kristi födelse”, I: Lars Larsson & Birgitta Hårdh (red.): *Centrala platser – Centrala frågor: samhällsstrukturen under järnåldern. En vänbok till Berta Stjernquist*. Acta Archaeologica Lundensia Series in 8°, No 28, Uppåkrastudier 1, sid 63–72.
- Rudebeck, Elisabeth. 2002. ”Vägen som rituellt arena”, I: Kristina Jennbert, Anders Andrén & Catharina Raudvere (red.): *Plats och praxis: Studier av nordisk förkristen ritual*. Vägar till Midgård 2, sid 167–200. Nordic Academic Press, Lund.
- Samuelsson, Bengt-Åke. 2001. ”Kan gravar spegla vägars ålder och betydelse? Ett exempel från Söderslätt i Skåne”, I: Lars Larsson (red.): *Uppåkra. Centrum i analys och rapport*. Acta Archaeologica Lundensia Series in 8°, No. 36. Uppåkrastudier 4.
- Sköld, Per Edvin. 1963. ”En väg och en bygd i gammal tid”, *Ale* 2/1963, sid 1–15.
- Thörn, Raimond. 2001. ”Förhistoriska vägar och innovationer: Reflektioner från Öresundsförbindelsen”, I: Lars Larsson (red.): *Kommunikation i tid och rum*. University of Lund, Institute of Archaeology, Report Series No. 82, sid 51–60.
- Thörn, Raimond. 2002. ”Förhistoriska vägar i Malmö, Sverige”, *Braut. Nordiske Veghistoriske Studier* 2, sid 135–148.
- Winkler, Mia. 2004. *Öresundsförbindelsen Södra Sallerup 15C & A. Rapport över arkeologisk slutundersökning*. Malmö Kulturmiljö.

## 7. Vägar och kommunikation ur arkeologisk synvinkel – en presentation av ett pågående projekt

Jane Jansen

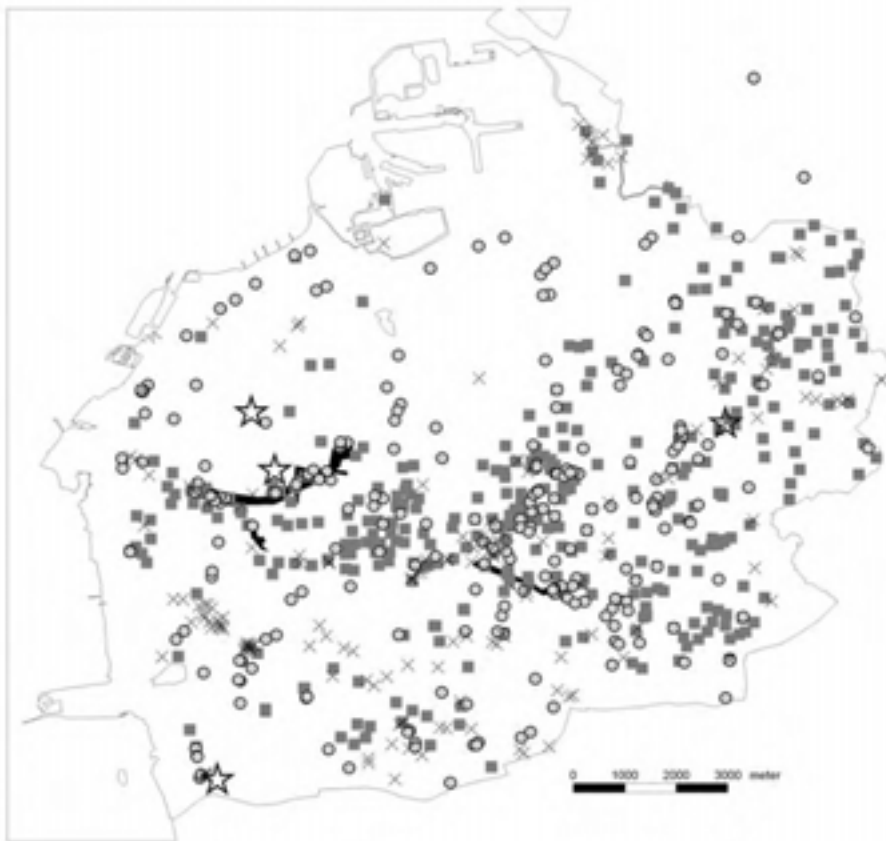
*Inför byggandet av Citytunneln har Malmö Kulturmiljö ansvarat för undersökningarna av de fornlämningar som berörs av tunneln samt järnvägen ovan mark. De arkeologiska undersökningarna är uppdelade på 10 delområden och samlade inom ett projekt som kallas Citytunnelprojektet. Citytunnelprojektet är indelat i två delprojekt; Det stora landskapet och Det lilla landskapet samt tre specialprojekt; Flinta, Miljöarkeologi och Osteologi. Resultaten från varje delområde presenteras i rapporter av huvudsakligen deskriptiv art, men därtill kommer elva områdesövergripande temapublikationer. En av dessa teman kommer att handla om förhistoriska kommunikationsstråk. Alla daterade gravar, boplatser, lösfynd och offerplatser i Malmö Stads socknar kommer att ligga till grund för studien, men särskild vikt kommer att läggas vid de gravar och boplatser som blivit kända genom Citytunnelprojektets utgrävningar. Frågeställningarna kommer från Citytunnelns projektprogram och är spridda i sin karaktär, särskilt i tid, men i praktiken även i rum. Gravarna är av så olika typ, dignitet och datering att frågor kring förhistoriska kommunikationer ansågs vara lämpligt. Kärnan i arbetet utgår från hypotesen att förhistoriska gravar har anlagts intill kommunikationsleder.*

### **Vägar och kommunikation ur arkeologisk synvinkel**

Inför byggandet av Citytunneln har Malmö Kulturmiljö ansvarat för undersökningarna av de fornlämningar som berörs av tunneln samt järnvägen ovan mark. De arkeologiska undersökningarna är uppdelade på 10 delområden och samlade inom ett projekt som kallas Citytunnelprojektet. Citytunnelprojektet är indelat i två delprojekt; *Det stora landskapet* och *Det lilla landskapet* samt tre specialprojekt; *Flinta*, *Miljöarkeologi* och *Osteologi* (Lindhé *et al* 2001). Resultaten från varje delområde presenteras i rapporter av huvudsakligen deskriptiv art, men därtill kommer elva områdesövergripande temapublikationer. Ett av dessa teman kommer att handla om förhistoriska kommunikationsstråk. Arbetsnamnet på denna temapublikation är just nu *Kommunikation & Gravar* och rör våra möjligheter att studera kommunikation i landskapet under förhistorisk tid.

I studien kommer jag att beröra alla daterade gravar, boplatser, lösfynd och offerplatser i Malmö Stads socknar, men särskild vikt kommer att läggas vid de förhistoriska gravar och boplatser som blivit kända genom Citytunnelprojektets utgrävningar (figur 1). Frågeställningarna kommer från Citytunnelns projektprogram och är spridda i sin karaktär, särskilt i tid, men i praktiken även i rum. Då gravarna är av så olika typ och

dignitet och inte minst datering tyckte jag att jag skulle använda mig av frågor kring förhistoriska kommunikationer som utgångspunkt för mina studier. Syftet är att sätta alla gravanläggningar som påträffades inom Citytunnelprojektet i ett större sammanhang.



Figur 1: Alla förhistoriska gravar (cirklar), boplatser (fyrkanter) samt depåer (stjärnor) och lösfynd (kryss) i Malmö Stad. Citytunnelprojektets undersökningsområde markerat med svart.

Orsaken till att det blev just kommunikation var att det inom vår institution redan finns en del gjort kring dessa frågor så jag kan arbeta vidare med andras hypoteser i bakhuvudet. Tanken är inte att jag skall göra någon form av grundforskning, men att jag skall arbeta utifrån den kunskap som redan finns.

Kärnan i arbetet utgår från hypotesen att förhistoriska gravar ofta har anlagts intill kommunikationsleder. Den danska arkeologen Sophus Müller publicerade 1904 en artikel som har stor betydelse för forskning kring förhistoriska kommunikationsleder (Müller 1904). Redan då fanns hypotesen om att rader med gravhögar kunde representera gamla väglinjer, men Müller drev hypotesen vidare och testade om teorin höll. Han använde kartunderlag med terränginformation och på dessa kartor ritade han in gravhögar och väglinjer. Genom sina studier visade han att högraderna oftast följde den kortaste och bekvämaste strecka mellan vadställena men även att man under förhistorien tagit hänsyn

till åar, branta sluttningar och våtmarker. Han upptäckte även att det ofta fanns koncentrationer av gravhögar vid vadställen eller andra korsningar.

Under 1960-talet följde amatörarkeologen Per Edvin Sköld upp denna teori och applicerade den på ett skånskt material (Sköld 1963). Hans resultat visade på en liknande överregional högväg som skall ha sträckt sig från Trelleborg förbi Lund/Uppåkra och norrut till Halland. Denna väg omtalas oftast som "Bronsåldersvägen".

En delsträcka av denna väg, inom Malmö Stad, studerades närmare av kulturgeograf Marja Erikson från Malmö Kulturmiljö. Hon använde sig av äldre kartmaterial samt ortnamn och kunde korrigera några anomalier i Skölds "Bronsåldersväg". Vid diskussionen om vägens datering resonerade Erikson sig fram till att via sitt källmaterial, nämligen kartmaterialet och placeringen av de medeltida byarna i förhållande till "Bronsåldersvägen", kan man förmoda att vägen är äldre än tegskiftena men att man med arkeologins hjälp kan öka möjligheterna för en datering (Erikson 2001, sid 176).

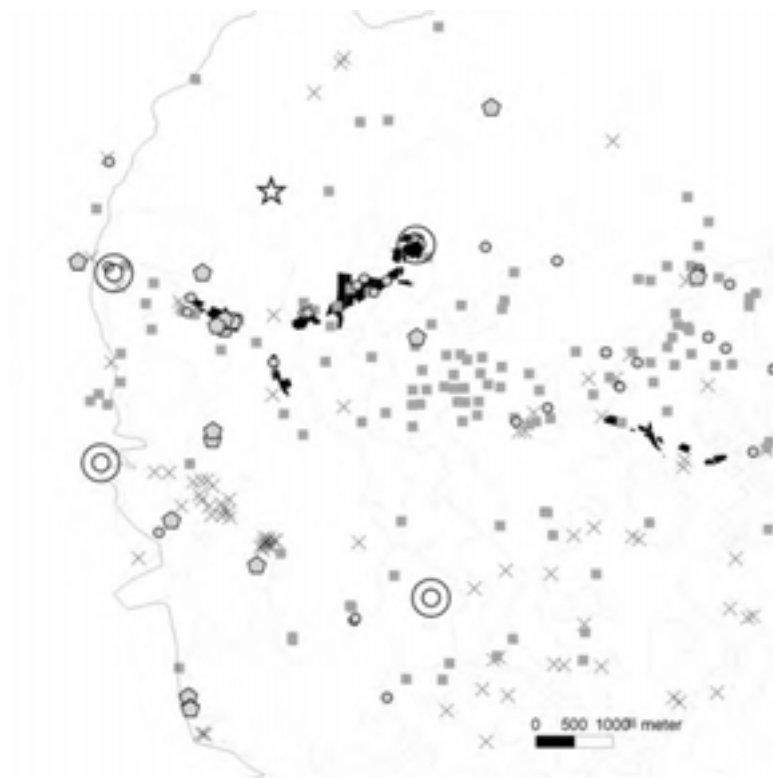
Bengt-Åke Samuelsson, också vid Malmö Kulturmiljö, tog upp diskussionen om dateringen av "Bronsåldersvägen" och studerade en 4 km lång strecka av Marja Erikssons korrigerade "Bronsåldersväg". Där gick han in i större detalj på var exakt vägen gått, bl. a förbi ett yngre järnåldersgravfält, Ljungbackagravfältet och tog hänsyn till alla kända daterade gravar längs med vägen och ansåg att "Bronsåldersvägen" förmodligen kan dateras så tidigt som till bronsålder, kanske även till senneolitikum (neolitikum är lika med bondestenålder). Tidigare än som så ansåg han inte att det var troligt att vägen funnits (Samuelsson 2001, sid 181).

Vid en studie av Kristinebergsgravfältet i Oxie sn i Malmö Stad har Elisabeth Rudebeck och Chatarina Ödman från Malmö Kulturmiljö kunnat visa på sannolika vägar genom gravfältet. Området som begränsas av undersökningsytans utbredning har detaljstudierats i spridningen av olika typer av arkeologiska anläggningar, därav de flesta gravar. Dessa gravars, och övriga anläggningars, inbördes förhållande till varandra visar hur vägar har korsat gravfältet (Rudebeck *et al* 2000, sid 206–218).

Metoden jag kommer att använda är inte särskilt annorlunda än vad de ovan nämnda arkeologerna har använt sig av, men källmaterialet som jag skall strukturera är mycket större särskilt när det gäller daterade fornlämningar. Alla platser som är undersökta skall sorteras efter datering. Informationen om boplatslägen, gravar, depåfynd och lösfynd finns delvis i olika databaser eller i rapporter. Vissa föremål och företeelser kommer att dateras typologiskt om det ej finns någon <sup>14</sup>C-datering. Information från olika typer av kartor kommer också att användas, båda historiska kartor men även yngre kartor som innehåller tillförlitlig terränginformation. Ett stort problem när man skall rekonstruera ett landskap som är så hårt exploaterat som en stad, är att landskapet har förändrat sig mycket. Redan under 1800-talet var förändringarna stora och det finns inte kartor som är

gamla nog, dvs. som innehåller nog terränginformation, till att använda som rekonstruktionsunderlag.

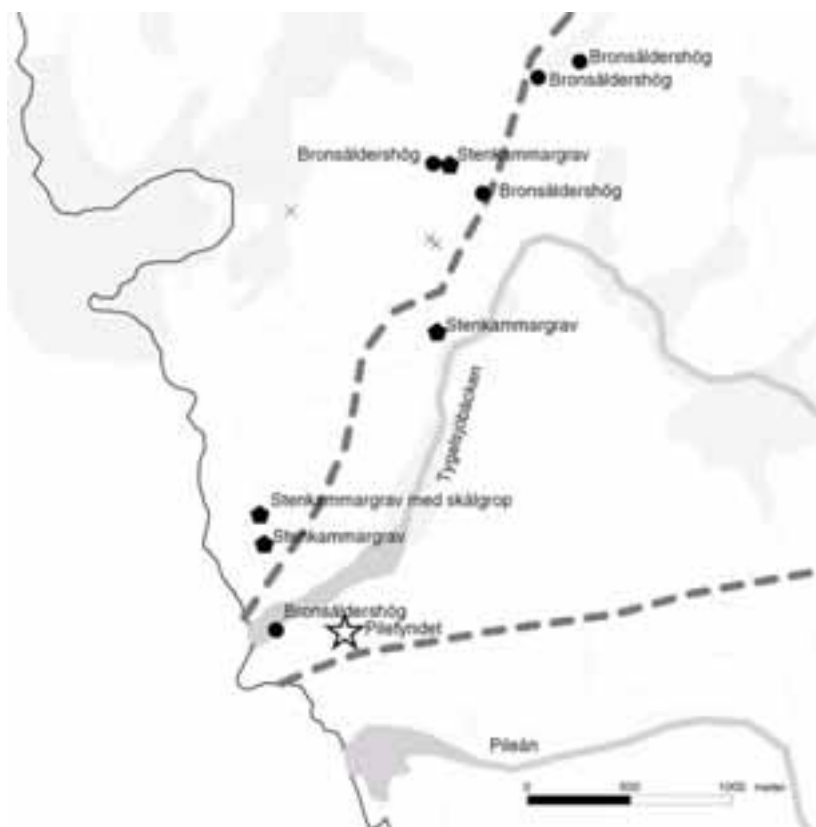
Flera stora källkritiska frågor kommer att finnas när man studerar förhistoriska kommunikationsleder i ett modernt landskap. Ett stort problem är förstås att källmaterialet har till stor del uppstått genom undersökningar inför moderna kommunikationsleder som t ex. Öresundsförbindelsen eller Citytunneln. Ett tydligt exempel på det dyker upp vid studiet av kommunikationsleder mellan de neolitiska palissaderna i Malmö Stad (figur 2). Mellan de två nordliggande palissaderna syns en tydlig svängd linje av gravar som förbinder platserna. Problemet är att linjen av gravar följer exakt Citytunnelns järnvägsspår och snarare visar vart det har utförts arkeologiska undersökningar än ger bevis för en förhistorisk kommunikationsled. Palissaden i nordväst ligger ungefär vid brofästet till Öresundsbron och den nordöstliga palissaden fanns vid Hyllie vattentorn.



Figur 2. Alla neolitiska palissader (koncentriska ringar), neolitiska gravar (cirklar), neolitiska stenkammargravar och långhögar (femkanter), neolitiska boplatser och neolitiska lösfynd i västra delen av Malmö Stad. Citytunnelns undersökningsområde markerat med svart. Den neolitiska kustlinjen förmodas ha legat på dagens 4-meters nivå.

Ofta när man tänker på kommunikationsleder föreställer man sig en resa som har en början och ett slut. Det är inte alltid lätt att hitta sådana punkter i ett landskap, i varje fall

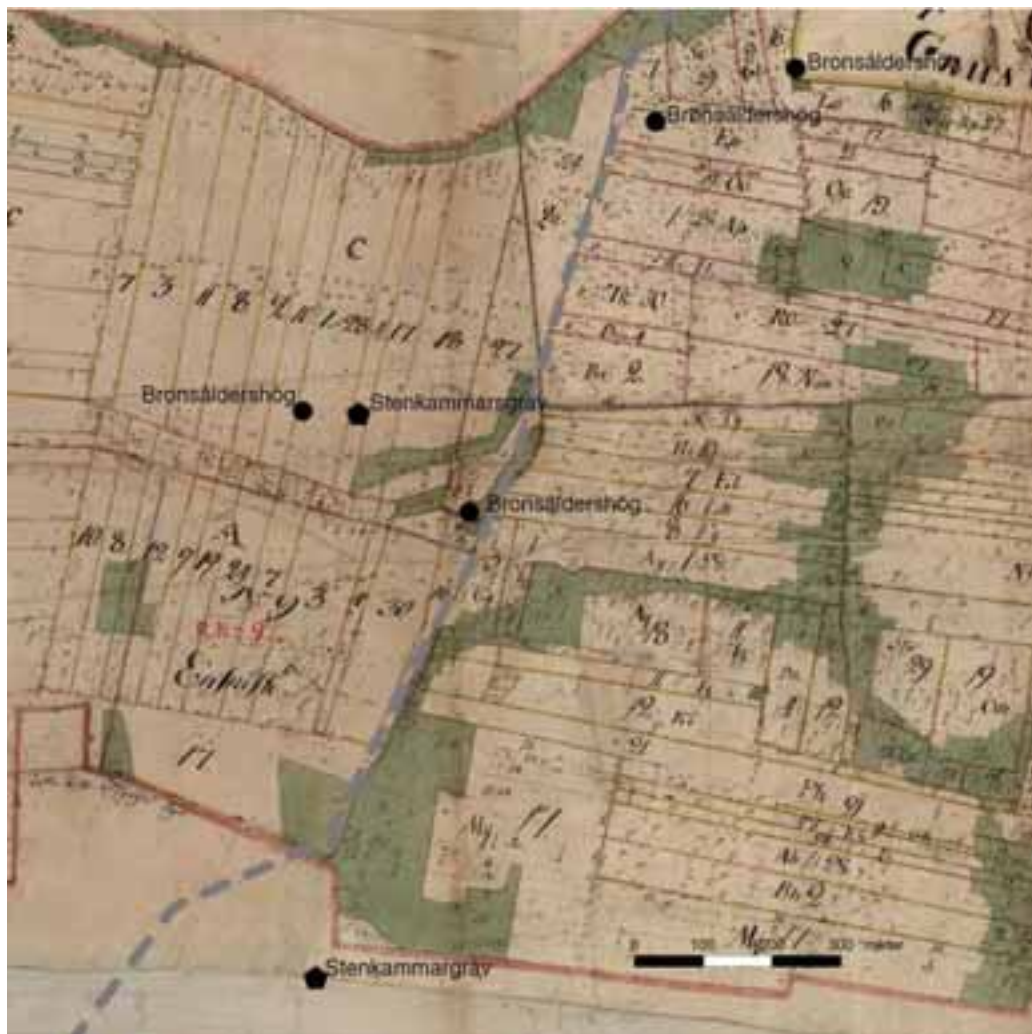
inte i en fullåkersbygd. Men det finns ändå speciella platser där det verkar som om man under förhistorien har strålat samman och konstruerat flera olika typer av monument och lämnat efter sig rester efter sakrala handlingar. Dessa platser kan just vara en början eller ett slut på en kommunikationsled. Ett exempel är Pile i Tygelsjö socken, söder om Malmö (figur 3). Pile har under förhistorisk tid bestått av ett näs mellan två åar, i dag kallade Tygesjöbäcken och Plieån. På detta näs har man efterlämnat sig en depå (Pilefyndet) bestående av: 12 kantyxor varav 11 i koppar och 1 i brons, 2 dolkar med fästen av brons, 3 fragment av dolkklingor i brons, 5 massiva ringar i brons, 1 fingerring i brons, 1 fragment av armring i brons, 4 fragment silvertråd samt 1 bronsring med spetsiga ändar. Fyndet dateras till strax innan bronsålder, dvs. den allra yngsta delen av neolitikum. På näset har det funnits en bronsåldershög och strax norr om Tygesjöbäcken finns även rester efter en megalitgrav. Följer man landskapet mot nordost framstår en möjlig kommunikationsled sammanbunden av megalitgravar och bronsåldershögar.



Figur 3: Pile. Möjliga kommunikationsleder markerad med tjock streckad linje. Kryss representerar ej daterade flatmarksgravar. Kustlinjen under bronsålder förmodas motsvaras av dagens 2-meters nivå.

En rekonstruktion av ett levande förhistoriskt landskap där boplatserna är knutna till varandra genom kommunikationsleder som varit kantade av gravar är inte lätt att illustrera. Resultatet blir tråkigt nog oftast en blid med prickar, fyrkanter och trianglar sammanbundna av streck med lite nödvändig terränginformation i bakgrunden. Det

levande förhistoriska landskapet försvinner. Det bör undvikas att boplatserna presenteras som små öar i ett landskap, men att dra streck mellan dem hjälper inte så mycket för förståelsen av landskapet. Ett försök till att återskapa en känsla av det som varit kan vara att gå ut i det numera strängt skiftade och hårt odlade landskapet och försöka hitta företeelser ur vinklar där något av det gamla fortfarande existerar och fotografera dessa. På flera ställen finns det tecken på att nuvarande tegskiften kan representera riktigt gamla gränser som kan ha använts under förhistorien som kommunikationsleder (Erikson 2001, sid 173–176, se även figur 4 nedan). Dessa fotografier kan kanske göra nytta som illustration. Även digitala 3D rekonstruktioner kan vara möjliga att göra, men är svåra att publicera på papper som fortfarande är det huvudsakliga mediet att publicera rapporter i.



Figur 4. Tegskifte i Västra Klagstorps socken. Bronsåldershögar och stenkammargravar markerade, samt en hypotetiskt kommunikationsled från förhistorisk tid baserad på tegskiftet. Bilden är ett utdrag ur en skannad och rektifierad historisk karta över Västra Klagstorp från 1788. © Malmö Kulturmiljö.

Arbetet med förhistoriska kommunikationsleder i Malmö Stad är fortfarande i sin linda men kommer att publiceras i en rapport från Citytunnelprojektet där alla temapublikationerna från projektet vill finnas samlade.

### Referenser

- Erikson, Marja. 2001. ”En väg till Uppåkra”, *Uppåkra. Centrum i analys och rapport. Uppåkrastudier 4. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8º*, No. 36, sid 173–176.
- Lindhé, Eva: Per Sarnäs & Morten Steineke. 2001. *Citytunneln och spåren i landskapet. Projektprogram och undersökningsplaner för Citytunnelns spårsträckningar och Hotelltomten*. Malmö Kulturmiljö.
- Müller, Sophus. 1904. ”Vei og Bygd i Sten- och Bronzealderen”, *Aarbøger for nordisk oldkyndighed og historie 1904*.
- Rudebeck, Elisabeth & Chatarina Ödman. 2000. *Kristineberg. En gravplats under 4 500 år*. Malmöfynd 7, sid 206–218
- Samuelsson, Bengt-Åke. 2001. ”Kan gravar spegla vägars ålder och betydelse? Ett exempel från Söderslätt i Skåne”, *Uppåkra. Centrum i analys och rapport. Uppåkrastudier 4. Acta Archaeologica Lundensia, Series in 8º*, No. 36, sid 181.
- Sköld, Per Edvin. 1963. En väg och en bygd i gammal tid. *Ale. Historisk tidskrift för Skåneland*. 1963:2.

## 8. Vägar till toppen – om ett förhistoriskt vägsystem på Monte Polizzo, Sicilien

**Håkan Aspeborg**

*Denna artikel presenterar ett pågående forskningsprojekt kring ett vägsystem som antas vara från första årtusendet före vår tideräkning. Vägar ligger på berget Monte Polizzo på västra Sicilien, i anslutning till en övergiven ruinstad som beboddes av det inhemska folket Elymerna ca 700 till 500 f. Kr. Artikeln presenterar de metoder vi använde oss av vid inventeringen och karteringen samt de resultat som vi fick fram. Slutligen berättas om kommande arbeten inom projektet.*

### **Vägar till toppen**

Syftet med denna artikel är att beskriva frågeställningar, metoder och resultat från ett pågående forskningsprojekt kring ett förhistoriskt vägsystem på berget Monte Polizzo på västra Sicilien.

År 1996 startade Kristian Kristiansen ”the Sicilian – Scandinavian Archaeological Project” inom ramen för det av honom initierade projektet ”The Emergences of the European Communities” ([www.eoec.org](http://www.eoec.org)). Två år senare började undersökningarna av en stadslignad lämning på toppen av berget Monte Polizzo på Sicilien (figur 1). Det övergripande projektets syfte är att jämföra förändringar av hushållens organisation och inre boplotsstruktur över tid samt uppkomsten av kulturella identiteter och politiska territorier under bronsålder och äldre järnålder i Europa. Det sicilianska projektet har därutöver frågeställningar kring utvecklingen av etnisk identitet och människornas relation till det omgivande landskapet samt kring kolonisation och interaktionen mellan de olika folken och de politiska grupperna (Kristiansen 2003, sid. 123).

Monte Polizzo är med sina 725 meter över havet det högsta berget på västra Sicilien. Från toppen har man en vid utsikt och kan åt tre väderstreck se Medelhavet. Boplotsen påträffades 1972 av Professor Vicente Tusa som också genomförde den första undersökningen på platsen. Staden beräknas ha varit ca 30 hektar stor och har genom sitt läge varit lättförsvarad. Den grundades och beboddes av det inhemska folket Elymerna. Detta gåtfulla folkslag omnämns av den grekiske historikern Thukydides som hävdade att de i själva verket var Trojaner som flytt efter Trojas fall. På berget har man gjort enstaka fynd från bronsålder men stadens storhetstid torde ha infallit under 600 talet f. Kr. Under samma tid grundade såväl Fenicier som Greker kolonier vid kusten i närheten. Keramikfynd på berget visar att kontakter funnits med dessa folk. Staden förstördes troligen av en jordbävning och övergavs på 500-talet. Ian Morris har beräknat att staden

beboddes av mellan 1500 och 2000 invånare (Morris *et al* 2003). Fynd antyder att ett tempel beläget på stadens akropolis fortsatte att användas under 400-talet trots att staden var övergiven. På berget fanns under medeltiden en mindre bosättning, men i övrigt har berget förmodligen varit en öde betesmark som endast besökts av traktens herdar. Denna avsaknad av senare bebyggelse gör att ruinstaden är ovanligt välbevarad.



Figur 1. Karta över västra Sicilien med Monte Polizzo, den feniciska kolonin Motzia och den grekiska kolonin Selinunte. Figurframställning: Karin Lund.

Projektet är ett internationellt samarbetsprojekt där flera institutioner är inblandade och har ansvar för skilda undersökningar. I korthet kan sägas att Soperintendenza di Trapani under ledning av Sebastiano Tusa undersöker hus, har deltagit i inventering och är ansvariga för tillståndsgivning. Göteborgs och Oslos universitet undersöker två stycken hus (Mühlenbock, 2004), medan Stanford University undersöker den inhemska religionens lämningar på stadens akropolis (Morris *et al* 2003). Dessutom har en större omlandsstudie med landskapsinventering genomförts av University of Northern Illinois (Kolb & Tusa 2001, sid 503f). Denna avslöjade att det fanns få agrara bosättningar i omgivningen men däremot finns produktionsområden som jordbruksmark och stenbrott och även två samtida gravfält. Frånvaron av närliggande agrarbosättningar gör det uppenbart att den befästa staden måste ha haft en delvis jordbrukande befolkning. Dessa har dagligen givit sig ned i dalarna för att bruka jorden och sköta sina djur.

Riksantikvarieämbetet UV deltog i projektet från starten och genomförde inledningsvis en kartering av staden. I samband med denna karterades även delar av ett vägsystem som knyter samman staden på berget med omgivningen (Johansson & Prescott, 2004). Vägarna är inte daterade men de är av allt att döma samtida med staden och de kan hjälpa oss att förstå hur staden fungerat, uppkom och planlades. Några av vägarna måste dock ha byggts innan staden anlades så att man kunde frakta upp byggnadsmaterial i form av timmer och kvadersten av kalksten till platsen. En logisk följd av att vägarna måste ha byggts innan staden är att de därigenom påverkat stadens utformning och struktur.

Vägarna har därefter spelat en avgörande roll för stadens försörjning, och det är inte heller osannolikt att de vägar som leder upp mot akropolis, har spelat en roll i det rituella livet.



Figur 2. Lars G Johansson går i täten under inventering av en Sepentinväg som idag leder från en vinodling i dalen till staden. Pär Karlsson följer efter med GPS mottagaren och karterar kontinuerlig vägen sträckning. Vägen som är relativt smal och brant har förmodligen använts av fotgängare och packåsnor. Foto Håkan Aspeborg.

När arbetet med att studera vägsystemet återupptogs 2003 fortsatte inventeringen och karteringen. Att finna fortsättningarna på de vägar som tidigare hade karterats var inte alltid lätt. För det första växte såväl högt gräs som taggiga busksnår ställvis tätt på slutningarna och för det andra är berget visserligen uppbyggt av en svåreroderad bergart men åtskilliga ras har inträffat sedan vägarna byggdes. Dessutom har denna del av Sicilien drabbats av åtskilliga jordbävningar vilket för övrigt kan vara en orsak till att staden övergavs. Det fossila vägnätet har också skadats av stora brandgator och av att skogsarbetare under senare år byggt terrasserings på bergssidorna för att underlätta trädplantering. Terrasseringsarna kunde många gånger se likadan ut som vägarna men de saknade till skillnad från dessa den jämna lutningen vilket omedelbart registrerades av våra fötter och knän.

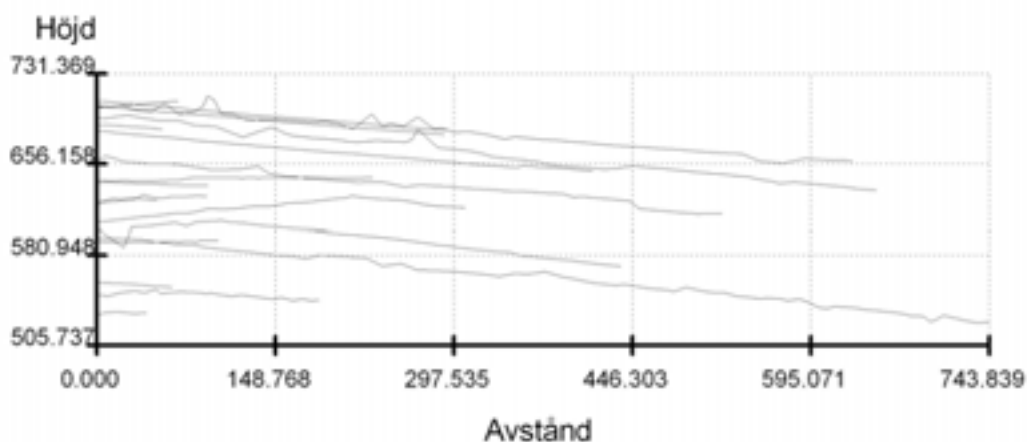
Vägarna karterades samtidigt som inventeringen utfördes (figur 2). Till detta hade vi en RTK-GPS som även gav oss tillförlitliga höjdvärden så att vägnas lutning kunde

bestämmas. Mätdata vidarebearbetades i UV:s dokumentationssystem Intrasis. Eftersom vägarna var skadade av erosion karterades i detta skede endast vägnarnas längd. Under kommande fältsäsong ska ett antal schakt grävas så att vi kan undersöka vägnarnas konstruktion, bredd och vägkropparnas beskaffenhet.



Figur 3. Det karterade vägsystemet mot bakgrund av flygfoto över Monte Polizzo. Vägnätet är markerat med streckade linjer, akropolis är markerat med en triangel och undersökningar av hus med cirklar. Figurframställning: Karin Lund.

Resultaten av den senaste inventeringen var över förväntan. Tidigare hade ca 2 km väg karterats och nu karterade vi ytterligare 8 km (figur 3). Vi räknar med att detta utgör huvuddelen av vad som finns bevarat. Trots att inte vägarnas bredd kontinuerligt dokumenterades kunde vi dock urskilja dels körvägar dels sådana som vi tror har varit gångvägar och åsnestigar. De förstnämnda var en och en halv till två meter breda medan de senare var smalare och även brantare. Trots de branta bergssidorna hade vägarna en jämn och svag lutning som var mellan 4 och 7 grader (figur 4). Detta är något brantare än svensk standard för cykelbanor där lutningar på max 5 % på en 30 m lång sträcka är en vanlig riktlinje. Detta förhållande får en att misstänka att de Elymska vägbyggarna kunde kalkylera vägglutningen innan vägen byggdes. På bergets branta sluttningar anlade de serpentinvägar och på korta sträckor, ca 100 meter totalt, har de också varit tvungen att hugga sig in i berget för att kunna anlägga vägen. Vid vägkorsningar fanns ofta stora runda stenar vilka karterades. Dessa stenar kan ha fyllt en funktion som vägs skyltar vilka berättat för vägfarna var på berget de befann sig. Att detta kunde behövas upptäckte vi under inventeringen då vi blev överraskade av en dimma som begränsade sikten till endast ett tiotal meter. Elisabeth Rudebeck har gjort mig uppmärksam på att stenarna kan ha fyllt samma funktion som de grekiska *hekate* eller *herma* stenarna, det vill säga att skydda vägfarna genom att avvärja onda andar (Rudebeck 2002, sid 29). Det är möjligt att vi i dessa ser ett kulturellt lån från de närliggande grekiska kolonierna.



Figur 4. Längd lutningen på vägarna. Enstaka hopp i höjdkurvorna på vägarna kan tillskrivas felaktiga mätvärden på grund av tät vegetation. Figurframställning: Karin Lund.

Vägarna gick på sina ställen att följa ända ned till åkrar och vingårdar i dalgångarna. I andra fall övergick de i moderna körvägar. Frågan är om vägarna endast användes för att transportera gods inom den lokala agrara ekonomin och slutade här eller om de fortsatte och knöt samman Monte Polizzo med andra stora bosättningar. Det är inte otroligt att det senare varit fallet. Här liksom på många andra håll har vägnätet bevarats på grund av att det ligger i ett marginalområde medan vägar nere i dalgångarna förstörts av odling.

Troligen fortsatte vissa av vägarna som interregionala landsvägar, som underlättade handel med såväl de grekiska och feniciska kolonierna som andra elymiska bosättningar. De kan också ha använts för snabba trupptransporter i händelse av krig.

Under sommaren 2006 planerar vi att gräva mindre schakt tvärs genom vägarna för att ta reda på hur vägarna är konstruerade, hur breda de är och hur gamla de är. Vissa kompletterande inventerings- och karteringsarbeten kan komma att göras. Vi hyser också en förhoppning om att få tag på de allierades flygfoton som togs innan invasionen av Sicilien under andra världskriget. Om dessa bilder finns över Monte Polizzo så visar de berget oförstört av skogsplanteringar och brandgator. Preliminära resultat kommer att publiceras på EOEC hemsida. De slutgiltiga resultaten presenteras i en rapport där också vägarna kommer att jämföras med andra vägar i Medelhavs världen och där den tidens landtransporter kommer att diskuteras.

## Referenser

- Johansson, L. G. & Prescott C. 2004. "Surveying and mapping the Monte Polizzo Site 1998", i: Mühlenbock, C. & Prescott, C. (Red.) *The Scandinavian Sicilian Archaeological Project. Archaeological excavations at Monte Polizzo Sicily. Reports 1998-2001*. Gotarc serie C nr 56. Göteborg. sid. 27 – 32.
- Kolb, M. & Tusa, S. 2001. "The Bronze Age and Early Iron Age landscape of interior western Sicily", *Antiquity. Volume 75. Number 28*. sid 503 – 504.
- Kristiansen, K. 2003. "Monte Polizzo – Elymernes hovedstad?", *Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademiens Årsbok 2003*. sid 123 – 131.
- Morris, I., Jackman, T. Blake, E. & Tusa, S. 2003. Stanford University excavations on the Akropolis of Monte Polizzo III. Preliminary report on the 2002 season. *Memoirs of the American Academy in Rome 48*.
- Mühlenbock, C. 2004. *The Scandinavian Sicilian Archaeological Project. Archaeological excavations at Monte Polizzo Sicily. Reports 2002-2003*. Gotarc serie C nr 57. Göteborg.
- Rudebeck, E. 2002. "Vägen som rituell arena", i: Jennbert, K. Andrén, A & Raudvere, C. (red.). *Plats och praxis. Studier av nordisk förkristen ritual. Vägar till midgård 2*. Nordic Academic Press. Lund. sid.167 – 200.

## 9. Landskapet och de väghistoriska samlingarna. Om källor till väghistorisk forskning

### Jan-Olof Montelius

*Väg- och brohistoria är ofta ganska sparsamt behandlad i den topografiska litteraturen. Finns avsnittet "kommunikationer" med är oftast vägarnas historia underrepresenterad, på bekostnad av järnvägs-, post-, tele- och sjöfartshistoria. Att skriva vägarnas historia kräver omfattande källstudier, där materialet finns på en rad olika ställen. Denna översikt presenterar en del olika typer av handlingar, som är mycket värdefulla för den väghistoriska forskningen. I första hand presenteras arkivsamlingarna vid Vägverkets museum Pylonen, men även andra arkiv med väghistoriskt material beskrivs. I Vägverkets museums arkiv finns bl a unika fotosamlingar av vägar och broar, tagna från 1930-talet och framåt. Dessa bilder kan utgöra värdefulla jämförelser när man studerar dagens väglandskap. I Riksarkivet förvaras Vägverkets arkiv från 1841 och framåt. Där finns ett omfattande material rörande vägbyggande. I anslutning till dessa vägbyggnadshandlingar finns kartor och beskrivningar som i många fall ingående beskriver det äldre vägnätet.*

### Inledning

Syftet med detta inlägg är att i första hand presentera de väghistoriska samlingarna vid Vägverkets museum i Borlänge. Att skriva vägarnas historia kräver omfattande källstudier, där materialet finns på en rad olika ställen. Av bland annat denna anledning är ofta väg- och brohistoria ganska styvmoderligt behandlad i den topografiska litteraturen. Finns avsnittet "kommunikationer" med är i allmänhet vägarnas historia underrepresenterad, på bekostnad av järnvägs-, post-, tele- och sjöfartshistoria (Montelius 2000 b).

I denna översikt vill jag peka på en del olika typer av handlingar, som är mycket värdefulla för den väghistoriska forskningen. Presentationen bygger på min artikel i Riksarkivets årsbok 2004 (Montelius 2004).

### Väghållningsskyldigheten

Redan de medeltida landskaps- och landslagarna stadgade om skyldigheten att bygga och underhålla väg och hur detta skulle gå till. Södermannalagen säger sålunda "Alla skola bygga broar och röja vägar, såväl den som äger mindre i byn som den som äger mera". Denna föreskrift återfinns med små förändringar i de övriga medeltida landskapslagarna liksom i Magnus Erikssons allmänna landslag från omkring 1350. I landslagens

byggningsbalk finns bestämmelser om vägarna och vägunderhållsskyldigheten. I dessa lagar var det också noga reglerat att syn skulle hållas två gånger om året, vid Valborgsmässan och Mikaelsmässan. Denna syneinstitution fungerade i full utsträckning ända till mitten av 1920-talet, för att helt upphöra med ikraftträdandet av 1934 års väglag 1937.

År 1891 fick vi vår första särskilda väglag. Innan dess gällde principen att jordägaren ensam skötte underhållet *in natura* av den vägdel han hade att svara för. Från och med 1734 års gästgivareordning kom tillsynen att administreras genom länsstyrelserna. Under nästan hela 1800-talet gällde fortfarande 1734 års lag, som i sin byggningsbalk föreskrev att "landsväg skall läggas i länet, där den tarvas" (Montelius 2000 a). Äldre uppgifter om vägbygge och vägunderhåll skall alltså i princip sökas i handlingar som rör det gamla bondesamhället.

### **Arkivsamlingar i Vägverkets museum i Borlänge**

Vid Vägverkets huvudkontor i Borlänge finns Vägverkets museum Pylonen. I museets arkiv finns inga direkta arkivalier i någon större omfattning då dessa normalt förvaras i verkets ämbetsverksarkiv eller, för den regionala verksamheten, i respektive landsarkiv. Undantag är väghållningsdistriktens och vägdistriktens arkiv samt länsingenjörens arkiv för Kopparbergs län fram till 1943.

I arkivet finns ämnesordnade serier rörande de flesta områden inom väghistoria och vägteknikhistoria. Det mesta är tryckt material såsom äldre författningar och lagsamlingar, äldre instruktioner och anvisningar rörande väghållning, maskinbroschyrer och pressklipp, samt okatalogiserat småtryck såsom tidningsartiklar och annat broschyrmaterial. Här finns också ett omfattande väghistoriskt bibliotek med såväl topografiska som teknikhistoriska verk. Arbetet pågår kontinuerligt med att lägga in allt detta i Vägverkets väg- och trafikhistoriska litteraturlösa databas, [www.vv.se/museum](http://www.vv.se/museum)

Arkivet innehåller också en stor bildsamling. Ett stort antal av dessa bilder är tagna av verkets egna tjänstemän, men det finns även bilder av olika externa fotografer bl.a. vykort. Motiven är oftast väg- och brobyggen och från drift och underhåll av vägar samt allmänna väg- och trafikbilder. Ett stort antal bilder föreställer vägmaskiner av olika slag. Kontinuerlig fotodokumentation av vägmiljöer och verksamhet tillför samlingarna nya bilder. Museets föremålssamling, c:a 3000 nummer, finns registrerade i föremålskataloger.

Vidare finns här ett antal tryckta kartor, exempelvis G Hermelins länskartor från slutet av 1700-talet och början av 1800-talet, samt andra samtida kartor, N G Wermings stadskartor från början av 1800-talet, G Ljungbergs Atlas öfver Sveriges städer 1862 samt en rad andra specialkartor. Tidiga utgåvor av Generalstabens kartor, ekonomiska kartan och topografiska kartan finns även i olika versioner.

Utöver denna kortfattade allmänna presentation kan det vara skäl att närmare presentera några specialsamlingar.

#### *Väghistoriska kartorna*

En mycket värdefull ingång till vägbyggnadsprojekt från början av 1900-talet och till början av 1990-talet finns i de s.k. Väghistoriska kartorna. Denna samling består av generalstabens kartor, tre till fem olika utgåvor för varje kartblad, och från 1960-talet av den topografiska kartan. Dessa kartor upprättades och fördes på de avdelningarna inom Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) och Vägverket som hade till uppgift att följa upp gjorda väginvesteringar. På kartbladen har alla vägprojekt som utförts med statliga medel ritats in med uppgift om år för arbetet, vägbredd och typ av beläggning. Uppgift finns även om det varit fråga om ett AK-arbete. Här kan man alltså på ett enkelt sätt se när olika vägomläggningar ägt rum och hur väglandskapet har förändrats. Många forskare nöjer sig med dessa uppgifter. I annat fall är det dock lätt att med utgångspunkt från året för arbetet gå till andra arkiv för att hämta ytterligare uppgifter.

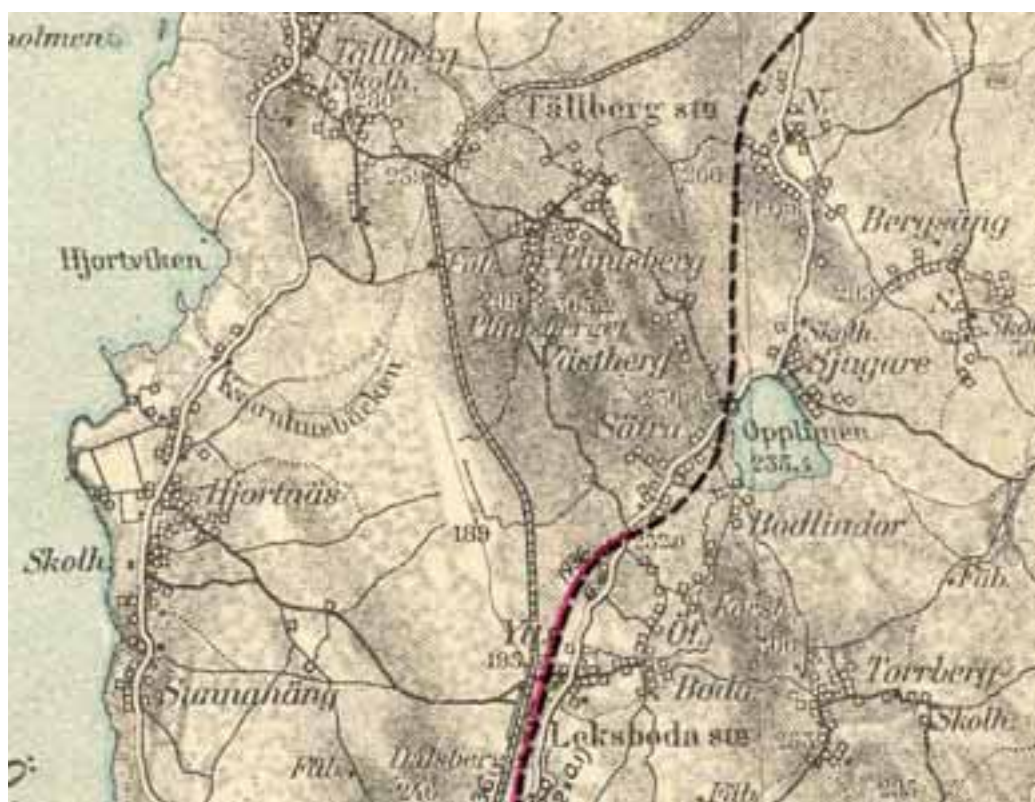


Bild 1. Med hjälp av "Väghistoriska kartan" kan man enkelt följa vägomläggningarna under 1900-talet. Utsnitt av Generalstabens karta 96 vid Sättra, Leksands socken och kommun. Den allmänna vägen gick tidigare genom byn, men omlades 1936. Numera går riksväg 70 öster om byn.

### *Broliggaren*

Det svenska brobeståndet var vid vägväsendets förstatligande 1944 mycket ålderdomligt och till stor del nedslitet. Redan i början av 1940-talet fick vägingenjören i varje län i uppdrag att inventera, fotografera och, där ritningar saknades, upprätta ritningar för varje bro på det blivande statliga vägnätet. Handlingarna låg sedan till grund för den s.k. Broliggaren som upprättades i samband med vägväsendets förstatligande 1944. Där finns så gott som alla de broarna som staten övertog 1944 registrerade med ritningar och fotografier. Handlingarna ger en mycket bra bild av länens brobestånd vid denna tid, av det då mycket ålderdomliga brobeståndet. Länsingenjörernas koncept från början av 1940-talet förvaras i respektive länsingenjörs arkiv i de olika landsarkiven.

Efter vägförstatligandet fördes Broliggaren vid verkets huvudkontor med en kopia på respektive vägförvaltning. Där infördes alla inspektionsanmärkningar, reparationer och om- och nybyggnader. Broliggaren fördes manuellt till i början av 1990-talet, då allt lades över på data. I Broliggaren finns uppgifter om c:a 19 000 broar. Här finns alla relevanta uppgifter om varje bro: typ, material, byggnadsår, entreprenör, olika mått samt foton på bron vid mitten av 1940-talet och nytagna bilder, när större förändringar har ägt rum. Varje bro finns dokumenterad med i genomsnitt fem till tio negativ. Fotograferingen skedde vanligtvis av bron med vy nedströms respektive uppströms, samt vyer längs med bron. På de senare bilderna fångades därför det kringliggande väglandskapet.



Bild 2. Exempel på foto ur Broliggaren, där inte bara bron finns med, utan också en del av det kringliggande väglandskapet. Bro över Öre älv vid Långed å väg Lucken-Långed, Nordmalings kommun, Västerbottens län. Gamla Kustlandsvägen. Foto Broliggaren 1946.

Broliggaren ger oss unika möjligheter att studera ett stort byggnadsbestånd från en tid ännu opåverkat av efterkrigstidens stora infrastrukturomvandlingar fram till 1990-talet.

### *”Kolmska broinventeringen”*

Som ett komplement till Broliggaren utförde Riksantikvarieämbetet i början av 1950-talet, genom antikvarie Hans Edestrand, en selektiv inventering av de svenska trä- och stenbroarna. För varje län uppgjordes en förteckning över värdefulla och intressanta broar, klassificerade i grupp I och II, där grupp I utgjorde de mest värdefulla. Varje län representerades av 5-10 broar i varje klass, totalt 273 trä- och stenbroar. Med denna förteckning som grund uppdrogs åt den just pensionerade överingenjören och chefen för konstruktionsbyrån vid Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Rudolf Kolm, att bedöma broarna ur byggnadsteknisk synvinkel och komma med förslag på åtgärder för att sätta dem i stånd om detta ansågs nödvändigt. Kolm gick mycket noggrant till väga. Han upprättade en promemoria för varje län. I dessa PM finns dels rent tekniska bedömningar, dels en i många fall omfattande historik över varje bro såsom avskrifter eller kopior från sockenstämmor, vattendomar och andra samtida dokument samt fotografier och ritningskopior. Serien innehåller också Kolms korrespondens med vägförvaltningarna, RAÄ, läns museer m.fl. institutioner och personer. Utredningen brukar kallas den ”Kolmska broinventeringen”, men i botten ligger alltså inventeringen och klassificeringen från RAÄ (Kolm 1961).

Inventeringen ligger också till grund för de många broinventeringar som sedan dess gjorts i ett flertal län. Man kan dock konstatera att ett antal av de inventerade och klassificerade broarna, även ur grupp I, numera är rivna.

### *Nils Fribergs samlingar*

Professor Nils Friberg (1907-1989) och hans hustru Inga bedrev under många år väghistorisk forskning. Genom vänligt tillmötesgående från Fribergs barn har detta omfattande excerptmaterial rörande svensk väghistoria som gåva överlämnats till Vägverkets museum. Fribergs arbeten resulterade bl.a. i avhandlingen "Vägarna i Västernorrlands län" (1951). Två omfattande arbeten, som dock aldrig publicerades är "Sveriges vägar" och "Dalarnas sommarvägnät på 1600-talet". "Dalarnas sommarvägar" är i princip tryckfärdigt. "Sveriges vägar" finns som manus i några olika versioner, i ännu ej publiceringsfärdig form. Dessutom finns ytterligare ett antal smärre manus och förarbeten rörande framförallt transporter och befolkningsfrågor under 1600-talet i Dalarna.



Bild 3. Nils Friberg fotograferade under 1930- och 1940-talen det äldre svenska vägnätet, då många 1600- och 1700-talsvägar fortfarande var ganska så intakta (se även omslagsbilden). Men även den tidens moderna vägnät dokumenterades. 1700-talsvägen vid Hjärtsöla, Bringetofta socken, Nässjö kommun 1939.

Samlingarna består av tre huvudgrupper; 1. Excerpter från olika arkiv, såsom domböcker, länsstyrelsedokument och andra handlingar som behandlar vägväsendet under framförallt 1600- och 1700-talen. Domboksmaterialet, som normalt är ganska svårt att tränga in i, är därför av oerhört stort värde att på detta sätt ha tillgängligt. Av andra arkiv som finns noggrant excerperat är den Elerska samlingen från UUB. Om Elers, se nedan. 2. Kopior av äldre lantmäterikartor. Dessa är avritade på ritpapper (före den moderna kopieringstekniken!) och är ett utomordentligt bra material som utgångspunkt om man sedan vill gå vidare till originalkartorna. 3. Fotosamlingen (c:a 3600 negativ). Under 1930- och 1940-talen dokumenterade paret Friberg en mycket stor del av det äldre vägnätet. Många av dessa vägar var då ännu körvägar eller hade inte vuxit igen eller körts sönder av moderna skogsmaskiner. Det finns också ett antal foton av den tidens moderna vägnät. Varje bild är dokumenterad med datum och plats. Idag skulle det vara omöjligt att kunna göra en motsvarande fotodokumentation!

#### *Per Erik Hubendicks samlingar*

Förre överingenjören vid Vägverket Per Erik Hubendick (1909-1999) skrev efter sin pensionering ett mycket omfattande arbete om vägunderhållets historia från medeltid och framåt. Han bygger sin framställning i första hand på olika lagar och andra offentliga tryck och från 1900-talet framförallt på handlingar ur Vägverkets arkiv. En stor del av de relevanta dokumenten från Vägverkets olika arkiv finns i kopior i anslutning till manuskripten. Här finns i princip allt samlat som gäller vägunderhållets historia.

Under sin aktiva tid på verket var Hubendick chef för vägunderhållet, men han bedrev även en omfattande undervisningsverksamhet inom vägestetiken, där han var en föregångare. En stor del av hans vägestetiska material, inklusive bilder, finns också i museets samlingar.

## **Andra arkiv och samlingar**

### *Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens och Vägverkets arkiv*

Det utan jämförelse viktigaste arkivet vad gäller väg- och brobyggnad under 1800-talet är Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens (VoV) arkiv, med början 1841 men med olika föregångare från början av 1800-talet.

I början av 1800-talet tillkom en rad olika styrelser och kommittéer som på olika sätt handlade vägfrågor på central nivå. Dessa ersattes år 1841 av Kungl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader. År 1882 ändrades namnet till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ett samlande namn för hela verket, Styrelsen i Stockholm, vägförvaltningarna och Statens bilinspektion, var Väg- och vattenbyggnadsverket, som verket hette från 1947. Alla centrala beslut etc. utfärdades dock i Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens namn. År 1967 ändrades namnet till Statens vägverk. Från och med april 1983 är namnet Vägverket.

I samband med vägförstatligandet 1944 tillkom en vägförvaltning i varje län. Denna organisation upphörde 1992, då landet indelades i fem stycken regioner. Den centrala förvaltningens handlingar från 1841 till 1967 finns i Riksarkivet. Handlingar yngre än 1967 finns i verkets centralarkiv i Borlänge. I dessa olika arkiv kan man i detalj följa de vägbyggnadsprojekt som genomfördes med statsmedel.

Genom tillkomsten av Kungl. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader började Kronan att mer kontinuerligt bidra till vägbyggnader. Innan bidrag kunde utbetalas hade en omfattande handläggning och korrespondens ägt rum inom Styrelsen. Vägarnas tillkomst kan därför oftast i detalj studeras (Montelius 1991).

När ett vägbygge var slutbesiktigat övergick underhållet av vägen till socknens jordägande bönder. Varje jordägare hade ett antal väglotter att underhålla, efter fastighetens storlek. Väglotternas antal och belägenhet fastställdes i skattemätningens vägdelningslängder. Dessa kan återfinnas i en rad olika arkiv; häradsrättens protokoll, länsstyrelsens serie om kommunikationer, kronolänsmannens och kronofogdens arkiv, sockenarkiv och efter 1895 även i väghållningsdistriktens arkiv.

Handlingar som är av speciellt intresse i VoV:s arkiv är Kamerarekontoret, serie F II b, som bl a innehåller kontrakt för olika vägbyggen. I dessa handlingar kan man få konkreta

beskrivningar av olika vägsträckor som man planerade att nybygga eller förbättra. Underlagen utgörs bl a av plan- och profilritningar, där ofta även den gamla vägsträckningen ingående beskrivs. De av Kronan understödda arbetena besiktigades kontinuerligt av VoV, som även företog slutbesiktning. Dessa besiktningshandlingar återfinns i Tekniska byråns arkiv, serie Inspektionsberättelser, E IV. Under 1900-talet kan man i dessa berättelser även finna fotografier av olika vägbyggnadsföretag.

Vid sidan om dessa huvudserier finns naturligtvis handlingar som beskriver det rent tekniska förfarandet vid byggande av vägar. Ett stort ritningsarkiv från omkring 1850 och framåt innehåller en rad mycket intressanta kartor med gamla och nya vägar inritade samt många vackra handkolorerade broritningar. Man kan alltså få en mycket fyllig och målande bild av ett ännu äldre vägnät, dess sträckning och standard. Mig veterligt har inte många forskare utnyttjat detta mycket intressanta material!

#### *Vägstyrelsernas och vägförvaltningarnas arkiv*

I samband med att 1891 års väglag trädde i kraft 1895 inrättades i länen socken-, härads- eller tingslagsvis väghållningsdistrikt. Genom sammanslagningar 1937 ersattes dessa av vägdistrikt. I distriktens handlingar kan man följa väghållningen och den vägtekniska utvecklingen. Även om verksamheten börjar omkring 1895 (kan variera något) kan man ibland finna handlingar äldre än från den tiden. Exempel på handlingar som finns i distriktsarkiven är allmänna protokoll från vägstämmor, syneprotokoll, vägdelningshandlingar, vägbyggnadshandlingar och ritningar. I länsingenjörens arkiv finns också underlaget för Brologgaren från början av 1940-talet.

Länshandlingar från väghållnings- och vägdistriktens arkiv (från omkring 1895 till 1943) samt länsingenjörernas arkiv från 1930-talet till 1943 förvaras numera i respektive landsarkiv.

#### *Olika länsarkiv*

Länsstyrelsernas arkiv är en viktig källa till vägarnas historia. Landskansliet arkiv innehåller material rörande skjuts- och gästgiveriväsendet samt allmänna vägar och färjor. Här återfinns oftast olika vägdelningshandlingar samt korrespondens och andra handlingar i samband med olika vägbyggnadsföretag. Viktiga handlingar är också de som rör femårsberättelserna, med underlag från uppgiftslämnare i länet.

I länsmans- och kronofogdearkiven finns mycket material rörande väghållningen. Det var länsmannen eller kronofogden som förrättade vägsyn och uppgjorde underlagen till de sk vägdelningarna. I dessa vägsynehandlingar kan man få detaljerade upplysningar om vägarnas sträckning vid olika tidpunkter och oftast konkreta exempel på vägarnas tillstånd, vad som behövde åtgärdas och namnen på försumliga bönder. I länsmans- och kronofogdearkiven finns också underlag till femårsberättelserna, med oftast detaljerade uppgifter om vägarnas tillstånd i respektive distrikt.

### *Kyrkoarkiven*

I församlingarnas kyrkoarkiv kan också uppgifter om väg- och brobyggnader finnas. Protokollen var fram till kommunalreformen 1862 gemensamma för socknens och kyrkans angelägenheter.



Bild 4. "Finabo bro" över Häggån, öster om Finabo, Fritsla socken, Marks kommun, Västergötland. Bron byggdes i mitten av 1800-talet och ligger väl synlig i ett pastoralt landskap. Bron har klassats i den högsta bevarandegruppen såväl i RAÄ:s broinventering från mitten av 1950-talet som i Älvsborgs läns broinventering från 1979-80. Bron låg tidigare på det allmänna vägnätet men tillhör sedan mitten av 1990-talet det enskilda vägnätet. Foto från "Kolmska broinventeringen", mitten av 1950-talet, Vägverkets museum.

### *Övriga arkiv*

Uppgifter om det äldre vägnätet finner man också i Lantmäteriets omfattande och unika arkiv, dels i lokalkontoren, dels i verkets historiska kartarkiv i Gävle. Dessa arkiv innehåller inte bara allmänna kartor där vägnätet kan studeras. Eftersom det var lantmätarna som mätte upp vägarna och förrättade vägdelningar finns där många handlingar som ingående beskriver det lokala vägnätet.

Krigsarkivet i Stockholm har ett mycket omfattande kartarkiv, med många specialkartor över vägar (Gäfvert 2005).

Kanslirådet Johan Elers (1730-1813) samlingar "Historia om vägarne i Sverige" i nio band förvaras i Uppsala universitetsbibliotek, UUB (UUB. Handskriftsavdelningen, Elers samlingar vol. S 10 - S 18). Elers samlade i slutet av 1700-talet in material rörande vägar och deras historia från hela det dåvarande svenska riket. Avsikten var att skriva en komplett vägshistoria. Av detta blev dock intet. Grundmaterialet finns dock tillgängligt. Här kan man finna många uppgifter om vägsträckor, brobestånd m m.

För att få underlag till denna historik tillskrev han i början av 1790-talet landets landshövdingar och biskopar med begäran att de skulle anmoda sina underordnade i länen och stiftet som kronofogdar och präster att var och en för sin ort anteckna och insända uppgifter om vägarna.

Till grund för uppgiftslämnandet hade Elers uppgjort ett frågeformulär. Frågorna rörde främst vägarnas och broarnas tillkomstshistoria. Respektive myndighet såg till att uppgiftslämnandet fullföljdes. Konzepten till de insända svaren kan därför återfinnas i länsstyrelsernas arkiv, där de kan vara svårtolkade, då Elers frågeformulär oftast inte finns bevarat i anslutning till koncepten.

Elers torde vara en av de första topografer som använt tryckta frågelistor. Exempel på frågor är "Om någon underrättelse finnes om vägarne i de äldste tider, och när de först blifvit upbrutne och röjde?, Om någre vägar äro, som hafva serskilte namn; antingen af anläggaren eller belägenheten, såsom Everts väg, Alströmers, Hålvägen &c. &c., Om vid vägarne finnas någre Runstenar, gränse-skilnader, eller andre Minnesvårdar, med deras Inscriptioner: äfven om nära vägen finnas andra ålderdoms Minnesmärken, såsom Ättehögar, domar Säten, ruiner af gamla closter och Kyrkor, &c. &c. som kunna intyga om vägens ålder?" (UUB. Elers' samling S 10, exempelvis "Utdrag af Linköpings Stiftstidningar för April Månad 1791.").

Frågorna synes märkligt moderna: både namnproblematiken och "ättehögar" som indikation på vägens ålder berörs. Vad gäller ordet hålväg torde han vara den första vägforskare som använder detta begrepp. Benämningen hålväg skulle annars inte slå igenom förrän i slutet av 1950-talet (Montelius 2002).

Mängder av uppgifter kom under de närmaste åren Elers tillhanda, av skiftande kvantitet och kvalitet. Elers ordnade de inkomna uppgifterna läns- och landskapsvis. Tyvärr fick han inte tillfälle att bearbeta materialet. Dock skrev han en allmän inledning till en svensk vägshistoria med början i forntiden. Han bygger där mycket på de isländska sagorna, varför denna historik ur kulturgeografisk och arkeologisk synvinkel kanske inte har så stort värde. Någon fullständig bearbetning av materialet har ännu inte gjorts, även om olika författare använt sig av delar av detsamma (Exempelvis Enghoff 1938, Hofrén 1950, Wikström 1968). Här finns dock en källa av utomordentligt värde för den vägshistoriska forskningen. Önskvärt vore att hela detta unika källmaterial, som ofta i

detalj beskriver vägförhållandena i slutet av 1700-talet, kunde bearbetas vetenskapligt och ges ut.

I Vägverkets museum förvaras dels en maskinskriven avskrift av en del av den inledande historiken, dels Fribergs avskrifter av stora delar av materialet. Fribergs handstil är måhända något mer lättolkad än 1700-talets!

Järnbrukens ägare var alltid intresserade av goda kommunikationer till och från bruken. Bruken tog ofta initiativ till förbättringar och nybyggnad av vägar kring bruket, vilket naturligtvis kom hela socknen till gagn. I de oftast väl bevarade bruksarkiven kan därför många värdefulla uppgifter om vägar och vägbyggen återfinnas. Bruksarkiven kan idag återfinnas i en rad olika arkiv.

I Riksarkivet förvaras också Statens arbetslöshetskommissions arkiv. Där kan man finna många uppgifter om AK-vägar i form av korrespondens med olika vägdistrikt, förteckningar över utförda arbeten, pressklipp och fotografier.

#### *Tryckta källor*

Utöver de medeltida landskaps- och landslagarnas uppgifter om väghållningsskyldigheten finns de äldsta skriftliga uppgifterna om vägarna i de medeltida breven, de s.k. diplomerna, där en stor del finns redovisade i de olika Diplomatarieserierna.

Går vi längre fram i tiden finns uppgifter rörande vägarnas tillstånd i olika reseskildringar och topografiska översikter, som i en riklig mängd började utkomma på 1700-talet. Resehandböcker, från den äldsta ”Then Swänske Ulysses” från 1709 och framåt kan också innehålla värdefulla vägupplysningar. Huvudvägarnas sträckning, från gästgivaregård till gästgivaregård, finns oftast utförligt förtecknade (Nilsson 1978).

Under 1800-talet blir naturligtvis det skriftliga materialet mer fylligt. Mycket värdefulla är de tryckta landshövdingeberättelser som då började utkomma. I dessa s.k. Femårsberättelser finns uppgifter om vägar och vägbyggen. Här kan man följa utbyggnaden av länens vägnät. Även tillkomsten av enskilda vägar, som ej tillkommit med bidrag från Kronan, omnämns.

Vägar byggda med statliga bidrag är betydligt lättare att få grepp om. Från 1841 och fram till 1938 utgav Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med jämna mellanrum sammandrag med uppgifter om vilka allmänna arbeten som fått bidrag från Styrelsen (Modig 1850, med senare tillägg).

Det är inte bara uppgifter om vägar och broar som man finner här, utan också information om sjösänkningar, kanal- och hamnbyggen samt bidrag till olika järnvägsbyggen.

I det från trycket utkomna riksdagshandlingarna finns mycket av väghistoriskt intresse, framför allt i Bondeståndets handlingar. Här kan man få upplysningar om hur rikets ledning såg på vägfrågorna inklusive skjuts- och gästgiverifrågorna. Böndernas besvärsskivelser kan dessutom ge drastiska ögonblicksbilder om vägarnas tillstånd och de tunga väghållnings- och skjutsplikterna.

När man i fortsättningen arbetar med vägarnas historia bör man därför söka sig till en del av de ovan omnämnda samlingarna och arkiven. Då kan många nya och spännande uppgifter om vårt lands väghistoria framkomma.

## Källor och litteratur

### *Källor*

Uppsala universitetsbibliotek, UUB.

Handskriftsavdelningen, Elers samlingar vol. S 10 - S 18.

### *Litteratur*

Enghoff, Karl, 1938. *De allmänna vägarna i Malmöhus län. Historisk översikt över vägväsendets utveckling från äldsta tider intill år 1937*. Lund.

Friberg, Nils, 1951. *Vägarna i Västernorrlands län. Typiska drag i deras naturgeografiska struktur och äldre utveckling jämte utblickar över det svenska vägväsendet i övrigt, speciellt i Norrland*. (Meddelande från Geografiska institutet vid Stockholms högskola 80). Stockholm och Härnösand.

Gäfvert, Björn, 2005. Krigsarkivets kartsamlingar. *Krigsarkivet 200 år. Årsbok för Riksarkivet och Landsarkiven 2005*, sid 170-200.

Hofrén, Manne, 1950. Vägar och broar i Kalmar län. Carl Rappe och 1700-talets vägväsen i Östsmåland och på Öland. *Kalmar län. Årsbok för kulturhistoria och hembygdsvård 1950*, meddelande XXXVIII, sid 5-78.

Kolm, Rudolf, 1961. Kulturhistoriskt värdefulla broar i Sverige. *Byggnadsingenjören* nr 8.

Modig, Otto, 1850. *Anteckningar om allmänna Väg- och Vattenbyggnads-arbeten i Sverige, från 1840 till 1850*. Stockholm. [Med olika tillägg fram till och med år 1872. Därefter övergår serien till att ingå i Sveriges officiella statistik, serie H].

Montelius, Jan-Olof, 1991. Vägunderhåll och vägbygge vid 1800-talets mitt. Ett bidrag till väghållningens historia. *Daedalus*, årg. 59, sid 9-32.

Montelius, Jan-Olof, 2000 a. Svensk vägadministration. En historisk översikt. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 39, sid 15-22.

Montelius, Jan-Olof, 2000 b. Vägar och vägmiljöer – en inledning. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 39, sid 5-14.

- Montelius, Jan-Olof, 2002. Vägarkeologi och hålvägar. Ett försummat forskningsfält?  
*Braut. Nordiske veghistoriske studier 2*, sid 71-86.
- Montelius, Jan-Olof 2004. Vägar i och till arkiven. Om källor till väghistorisk forskning.  
*Att resa i arkiven. Årsbok för Riksarkivet och Landsarkiven 2004*, sid 10-28.
- Nilsson, Bo G, 1978. Vägvisare och reskartor. *Fataburen*, sid 139-162.
- Wikström, Heimer, 1968. Om Härjedalens forna vägar. Ur Johan Elers' samling *Vägarna i Sverige. Fornvårdaren X:3*, sid 133-157.
- Internetlänk till Vägverkets museums väg- och trafikhistoriska hemsida, med bl a en väghistorisk litteraturlista [www.vv.se/museum](http://www.vv.se/museum)

## 10. Allén, landskapet och kulturvärdena

**Patrik Olsson**

*Dagens alléer är i många fall enbart en spillra av något som påtagligt dominerat landskapsbilden. I mitt avhandlingsarbete förklaras nyttan av att studera alléer för att förstå hur landskapet sett ut och därmed hur människan agerat. I följande avsnitt presenteras avhandlingsarbetets upplägg och utgångspunkter, med särskilt fokus på källmaterialet.*

### **Allén visar vägen**

”Alléträdens organiska form, inordnade i arkitekturens geometri, låter osökt det naturliga landskapet övergå i det byggda.” P.I Gustafsson (1985, sid 18)

Citatet ovan ger en vink om alléns särpräglade identitet. Liksom själva vägen är allén en del av en helhet. Allén är oftast tillkommen såsom markör av makt, rikedom, status, framgång och skiljer sig därmed mot de flesta andra landskapselement. Allén ger kulturlandskapet en historisk identitet. Det är en social och politisk aktör, ett rumsskapande element som ger variation och förstärker förståelsen av landskapets historia. Den är ett kulturskapat fenomen som, genom sin skärningspunkt mellan natur och kultur, också är av stor biologisk betydelse.

Avhandlingens syfte är att ge *ny kunskap* om alléernas historia sedd i ljuset av kulturlandskapets förändring. Exempel på frågeställningar är: Vad går det att säga om alléns symbolvärde och på vilka sätt har allén blivit till ett identitetsskapande element i landskapet? Vad betyder det att allén kan betraktas både som ett natur- och kulturelement? Jag har också som syfte att avsluta avhandlingen med ett rådgivande kapitel. Denna del skulle vara värdefull för natur- och kulturmiljövården och angränsande verksamheter, specifikt genom att ge *kunskapsunderlag* för beslut, generellt genom att belysa hur ett landskapselement kan sättas i ett *bredare sammanhang*. Idén har jag fått från Håkan Slottes avslutande del i hans avhandling om lövtäkt. Han benämner detta kapitel ”hamling – historisk tillbakablick och råd för naturvårdare” (Slotte 2000).

### **Teoretisk referensram**

Syftet och de empiriska frågorna kommer att innefattas i en teoretisk ram som sätter landskapet i centrum. Det innebär att frågor kring alléns tillkomst och förändring kommer att kopplas till landskapssyn och landskapsuppfattning bland dem som låtit etablera och underhålla alléer. Landskapet som begrepp blir därmed en teoretisk utgångspunkt.

Teoretiskt är allén intressant som en del av landskapet. Inom kulturgeografin finns en *modern teoriutveckling* som betonar landskapets komplexitet och helhet och som undersöker hur det fysiska landskapet är kopplat till symboliska värden, sedvänjor, människors olika uppfattningar och andra sociala aspekter (se t.ex. Cosgrove 1998, Mels 1999, Olwig 2002). Allén är i dessa sammanhang ett synnerligen intressant studieobjekt.



Bild 1. Bokallé, godsallé vid Torups slott. De följande svart-vita bilderna på alléer från 1950-talet av Weimark illustrerar den tredelning av alléer jag tänkt att bygga upp min kunskapsinsamling utifrån (se även bild 2 och 3). Denna bild visar en ”godsallé” det vill säga en allé som har ett tydligt samband med gods. (Weimark Gunnar & Henning, Naturskyddsföreningen i Skåne)

### **Definition**

Det finns flera olika definitioner på ordet allé och för att få någon ordning i begreppsfloran ämnar jag gå igenom de olika begreppsförklaringar som har funnits och finns idag. Ett intressant internationellt exempel är Crouch som beskriver att under 1600-talet var ordet allé detsamma som en *walk*, det vill säga allén som man promenerar genom fram till huvudbyggnaden (Crouch 1992, sid 12). Det främsta exemplet på detta är kanske ”the long walk” som leder fram till Windsor Castle och består av över 2000 hästkastanjer planterade i dubbla rader på var sida.

Kan *en* trädrad utmed en väg vara en allé? Min utgångspunkt och svar på denna fråga är idag ja! Om en trädrad är planterad och ingår i ett sammanhang i landskapet, så är det en

allé. Allén hjälper till att förklara landskapets rumsliga organisation. Jämför med en spontant uppkommen trädrad eller en läplantering.

### **Avgränsningar och metod**

Geografiskt väljer jag att studera Skåne. Några fallstudier kommer att genomföras och ett exempel är alléerna i landskapen kring Krapperup och Karsholms gods, dvs landskapsavsnitt som har ägts och dominerats av släkten Gyllenstierna. Ett annat område som kommer att specialstuderas är ett landskapsutsnitt på slätten där landsvägsalléer har funnits. En tredje fallstudie inbegriper infartsalléer till städer. Genom att studera hela Skåne översiktligt, och några platser och miljöer intensivt, ska avhandlingen efter en analys kunna ge en intressant tolkning av materialet. En anledning till att välja Skåne är den rika förekomsten av alléer. Här finns också en skillnad i naturgeografi som består i att man brukar dela upp Skåne i slätt-, ris- (mellan) och skogsbygd. Ytterligare en skillnad är gällande domängeografi i form av gods- och bondelandskap. Min förhoppning är att denna studie skall kunna bidra med kunskap som man kan nyttja även för andra delar av Sverige.

En annan rumslig avgränsning jag väljer att göra är gällande alléns sammanhang. Avhandlingen kommer att vara inriktad på de alléer som löper eller har löpt utmed våra vägar, dvs landsvägsalléer. Det kan vara såväl enskilda som samfällda och statliga vägar. Detta innebär att mindre kraft kommer att läggas på alléer i staden, i trädgård och park samt kyrkogårdsalléer. Stadsallén är kopplad till stadsplanering, park- och trädgårdsallé hör tydligt till park- och trädgårdshistoria och kyrkogårdsallén ingår i kyrkogårdens rum med dess särpräglade historia.

Tidsmässigt kommer jag att gå tillbaka till renässansen, det vill säga 15-1600-tal. Avhandlingen kommer att koppla tillbaka till idéer och ideal under renässans och barock. Eftersom landsvägsalléerna är så starkt förknippade med vägarnas förändring så blir även 1800-1900-talen intressanta att ta med i bilden. Gårdsallén, dvs uppfartsallén till gården, kan som längst gå tillbaka till slutet på 1700-talet och fram till 1900-talet. Särskilt intressant är hur snabbt alléer börjar uppföras vid utflyttade gårdar efter skiftesreformerna.

Ytterligare en avgränsning är inriktningen på analysen som är mot historisk geografi och landskapsgeografi. Jag går in i avhandlingsarbetet med hypotesen att en allé har ofta olika syfte och historia beroende på var i rummet den befinner sig. På ett sätt kan man säga att en allé befinner sig i en speciell "allégrupp". En indelning av alléer finns också beskriven i "Svenska landsvägsalléer", (Bengtsson et al 1996) och "Den skånska allén", (Trellid 1996). Med inspiration från dessa böcker och egen erfarenhet har jag valt att dela in alléerna i godsalléer, landsvägsalléer och gårdsalléer.

## Kunskapsöversikt och material

Idag finns det sparsamt med litteratur som avhandlar alléns historia och dess kulturhistoriska värden. I dagsläget känner jag inte till någon som bedrivit egentlig forskning om alléer. Den bok som det oftast hänvisas till i befintlig litteratur är "Den svenska landsvägsallén" (Bengtsson et al 1996). Boken beskriver kortfattat alléns historia och innehåller i övrigt en hel del alléexempel med historik samt en genomgång av olika trädslag med tanke på planteringsförhållanden. Tyngdpunkten i boken är Skåne. Skriften "Den skånska allén" (Trellid 1996) tar också upp alléns historia i Skåne på ett översiktligt sätt. År 2005 gav undertecknad ut boken "Alléhandboken" som också har tydlig fokus på Skåne och en del i boken behandlar alléns historia (Olsson 2005). Förutom dessa skrifter, som bildar basen i min litteraturgenomgång finns ytterligare litteratur som jag kort vill beskriva. En bit in i kunskapsökandet kan jag konstatera att den litteratur som finns kan delas in i några olika fack.



Bild 2: Pilallé, infartsallé till Landskrona. Bilden illustrerar en landsvägsallé utan koppling till gods. Här ingår infartsalléer till städer, alléer in i, genom och mellan byar. (Weimark Gunnar & Henning, Naturskyddsföreningen i Skåne)

### *Alléinventeringar utförda av Vägverket*

I flera av Vägverkets sju regioner har man genomfört inventeringar av allébeståndet utmed det statliga vägnätet (se t.ex. Vägverket Region Skåne 1996, Vägverket Region Mitt 2002). Arbetet har inte skett enhetligt utan regionerna har själva lagt upp sitt arbete och bestämt vad och hur alléerna skall inventeras. Resultaten är sammanställda men inte

analyserade. För Skånes del har man under år 2004 uppdaterat allévårdsplanen och från och med år 2005 börjat att kontinuerligt uppdatera allévårdsplanen. Den är tillgänglig i digital form, GIS vilket för avhandlingens del innebär bra möjligheter att analysera det material som har samlats in. Exempel på företeelser som man har sammanställt är trädslag, längd, i vilken miljö allén finns mm. Länsstyrelsen har också genomfört alléinventeringar, även här utan noggrannare analys (Länsstyrelsen i Kristianstads län 1983).

#### *Artiklar i tidskrifter*

Exempel på tidskrifter som har behandlat alléer är Stad & Land samt Utblick landskap från Alnarp, Svenska trädgårdsföreningens tidskrift, Havekunst, Lustgården, samtliga tydligt kopplade till landskapsarkitektur och trädgård/park. Andra tidskrifter som tar upp alléer är kulturhistoriska såsom Kulturmiljövård, Byggnadskultur och Bebyggelsehistorisk tidskrift. Dessa är tydligt inriktade mot godsmiljön och trädgård/park.

Svenska vägföreningens tidskrift har ett flertal artiklar om alléer och på naturmiljösidan finns Svensk botanisk tidskrift samt Skånes Natur där den senare finns representerad med en omfattande artikel, cirka 50 sidor (Törje 1955). I övrigt är artiklarna sällan över tio sidor.

#### *Examensarbeten*

Ett flertal examensarbeten från Alnarp berör alléer, ofta i ett trädgårdssammanhang. Några har en direkt koppling till alléer såsom Hamlad pil i vall och allé (Karlsson & Schibbye 1973) samt Alléer i Malmö från 1600-tal till 2000-tal (Månsson 2003). Andra examensarbeten berör i första hand trädgården och i andra hand omnämns landskapet och alléer såsom de historiska dokumentationerna över godsen Skarhult och Svenstorp (Almer 2001; Hansson 2001). Utöver Alnarp har jag inte funnit några uppsatser som berör alléer men jag känner till några som i dagsläget är under arbete vid Högskolan i Kristianstad och Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms Universitet (Hansson; manus Isaksson manus).

#### *Artiklar i kulturhistoriska böcker*

Ytterligare en källa är artiklar i kulturhistoriska böcker såsom Skånes hembygdsförbunds årsbok, Skånska godsmiljöer, (Skånes hembygdsförbund 2001) och boken Slotten och landskapet (Nilsson 2002). Som vanligt ligger fokus på godsmiljö och trädgård/park.

#### *Litteratur med tydlig koppling till alléer*

Häri ingår de böcker och skrifter som tydligt handlar om alléer och förutom ovan sagda kan också nämnas Frukträdsallén (Gunnarsson 1987), Vägen till Allén (Persson 1996) och Stubbapilen, (Fribing 2004). Särskilt Frukträdsallén är ett intressant arbete som behandlar Skånes frukträdsalléer med fokus på sydväst Skåne.

### *Litteratur med mindre tydlig koppling till alléer*

Denna grupp är synnerligen viktig för här sätts allén i ett sammanhang på ett annat sätt än vad som görs i ovan nämnda böcker som är relativt konkreta. Det är också en typ av litteratur där det i princip finns hur mycket som helst. Några är särskilt intressanta och exempel här är Allmänna vägar i Malmöhus län (Enghoff 1938) och Svensk landskapskonst (Berefelt 1965). I denna kategori vill jag också placera ett antal nära relaterade avhandlingar, till exempel Skånska bygder under förra hälften av 1700-talet (Campbell 1928), Vägar till landskapet (Qviström 2003) och Lövtäkt i Sverige och på Åland (Slotte 2000). Ingen av böckerna har fokus på alléer men det finns en historia, en bild som berättar mycket om landsvägen eller landskapets utveckling och historia. I denna kategori vill jag också placera reseskildringar. De äldsta som jag i dagsläget känner till är från 1700-tal med t.ex. Linné och Anders Tidströms resa i Halland, Skåne och Blekinge (Weibull 1891). På 1900-talet finns en av våra stora markhistoriker representerade, Mårten Sjöbeck, som i boken om Skåne (Sjöbeck 1936) ger läsaren en inblick i landskapets historia.

### *Utländsk litteratur*

Exempel i denna kategori är Crouch som behandlar alléer i England mellan 1660-1750 (Crouch 1991) och Rackham som beskriver landskapets historia i Storbritannien (Rackham 1998). Här finns även en del dansk litteratur som kan vara av intresse t.ex. Christensen, 1982 som behandlar alléerna kring Fredensborgs slott.

### *Litteratur med landskapsanknytning och teoribildning*

Slutligen i denna grupp kommer det att finnas litteratur som tar upp *modern kulturgeografisk teoriutveckling* som betonar landskapets komplexitet och helhet och som undersöker hur det fysiska landskapet är kopplat till symboliska värden, sedvänjor, människors olika uppfattningar och andra sociala aspekter (se t.ex. Cosgrove 1998, Mels 1999, Olwig 2002).

## **Bildmaterial**

I mitt avhandlingsarbete är bilden av allén en viktig del att analysera. Detta material består då dels av kartmaterial, dels bilder dvs. målningar, teckningar, foton mm. Dessa två olika källmaterial kommer att komplettera varandra på ett mycket bra sätt som jag beskriver nedan. Jag har som syfte att inte bara illustrera förhållanden med hjälp av bilden utan den skall vara en del av mitt forskningsmaterial.

### *Kartor*

I Skåne har lantmäteriet två kontor, i Malmö där kartor från fd Malmöhus län finns och i Kristianstad för fd Kristianstads län. Min erfarenhet av lantmäterikartor är att alléer normalt sett inte finns med på dessa kartor trots att de finns i verkligheten. Anledningen till detta är än så länge obekant för mig. Jag spekulerar dock i att eftersom

lantmäterikartorna kan sägas vara ekonomiska kartor så är alléerna inte med eftersom de inte ansågs vara ekonomiskt intressanta. Om detta är en korrekt uppfattning så spelar det en stor roll i synen på alléer.

Här kan det också vara intressant att göra en jämförelse mellan originalet på det lokala lantmäterikontoret och avritningen i Gävle. Något annat som är intressant som kan analyseras med hjälp av lantmäterikartor är alla de kartor som tecknar ett planerat landskap. Vilket blev resultatet av de planerade alléerna? Ett bra exempel här är lantmätare Wadmans karta över Svaneholms ägor på 1780-talet där alléer har en framträdande roll på kartan. I Skåne finns också tre kartor som visar hela Skåne där alléerna är karterade. Dessa är Skånska rekognoseringskartan från 1812-20, Generalstabens topografiska karta från 1860-65 samt häradskartan från 1910-15 (gällande gamla Malmöhus län) och 1926-34 (gällande gamla Kristianstads län). I ett sidoprojekt har alléerna i dessa tre kartverk sammanställts i digital form, GIS.

En viktig källa till kunskap är godsarkiven. En typ av karta som man kan stöta på är större planerade anläggningar. Med detta avses omgestaltningar av ibland inte bara byggnader och park utan hela landskap. Detta blev inte alltid verklighet men kartorna ger en bild av hur man såg på landskapet och hur allén placerades in i detta nya landskap.



Bild 3: Poppelallé som leder till Alfahills gård. Bilden illustrerar en gårdsallé det vill säga infartsallén till en gård. (Weimark Gunnar & Henning, Naturskyddsföreningen i Skåne)

Andra arkiv som innehåller intressant kartmaterial är t.ex. Riksarkivet, Krigsarkivet, Vägverkets arkiv, Nordiska Museet och Riksantikvarieämbetet. Ett värdefullt arkiv i Skåne är Landsarkivet med bl.a. ett flertal deponerade godsarkiv. Exempel på regionala arkiv är Regionmuseet, Malmö Museer och Kulturen i Lund. Material från flera bibliotek kommer att studeras, t.ex. Universitetsbiblioteket i Lund, Alnarps riksbibliotek för park- och trädgårdslitteratur, Regionmuseets bibliotek, olika lokala bibliotek.

#### *Målningar, teckningar och foton*

En typ av foto som är av särskild vikt är flygfotot som sätter allén i ett sammanhang i högre grad än ett foto ”på marken”. Det som delvis inte finns i ett foto men som finns i en målning är synen på allén. Konstnären eller tecknaren kan på ett annat sätt sätta allén i centrum, eller tvärtom, vilket därmed blir en intressant faktor att studera. Bildens faktainnehåll gör den värdefull på ett annat sätt jämfört med kartan som ger en nutidsskildring om det inte är en planerad allé. Jag ser därför bilden som oerhört värdefull i min forskning. Exempel på källor med ett urval av bilder är Svensk landskapskonst (Berefelt 1965) samt Scania Antiqua, Bilder från det forna Skåne (Wählin 1931). Utifrån dessa böcker kan man sedan finna ett antal källor t.ex. (Thersner 1951). Här finns också Burman-Fischers prospecter som är aktuella när det gäller Skåne (Burman 1957). I den Rålambska handskriftssamlingen finns akvareller över ett flertal Skånska gods på 1780-talet.

Den förskönade bilden ger såväl information som desinformation vilket är intressant att studera. Flera gods avbildades på 1600-1700-tal och eftersom detta kan vara beställningar av godsherren kan bilden därmed vara missvisande. Man kan ha förskönat bilden med torn och spiror, extra omfattande park och även en allé som inte fanns. Liknande fenomen kan uppstå när man studerar gårdsmålningar in på 1900-talet. Det är därför av extra vikt att särskilt studera miljöer med ett rikt bildmaterial för dessa ger tillsammans en bild av hur man såg på landskapet och på alléerna.

På Regionmuseet Kristianstad finns det i arkivet en del foton och en del målningar. Även andra museer i Skåne t.ex. Kulturen i Lund har ett bildmaterial. På Universitetsbiblioteket i Lund finns en Mårten Sjöbeck samling som är av värde att ta del av. Andra foton från 1900-talet finns i Skånes Naturskyddsförenings ägo i form av foton av Weimark. Skånes hembygdsförbund har också en del material gällande alléer.

#### *Otryckta skriftliga källor*

I de arkiv jag ämnar besöka för att studera bildmaterial finns även ett skriftligt material som är av intresse. Det jag hittills har förstått kan vara av intresse är Landshövdingarnas femårsberättelse och förarbeten till dessa. Räkenskapsböcker kan ge en beskrivning gällande inköp av alléträd. Dagboksanteckningar är en annan källa. Generellt är detta ett område där jag för tillfället saknar överblick.

## Avslutning

Som jag ser det är allén ett objekt som under åren blivit kraftigt förbisett. Allén har inte setts som en källa till kunskap utan har enbart använts som illustration för att visa ett godslandskap eller ett slättlandskap. Genom att sätta allén i centrum kan man erhålla information om helheten som tidigare saknats. Jag har också för avsikt att visa att man inte bara kan prata om *en* allé utan man måste hela tiden se allén i ett sammanhang, landskapet i centrum. Till sist vill jag också trycka på den diskussion som jag ämnar att föra gällande alléns symbolvärde och människans landskapssyn och landskapsuppfattning genom tiden. Jag studerar då allén genom att placera människan i centrum. Jag förtydligar med följande exempel.

Man diskuterar ibland kring hur rummet anses minska, avstånden reduceras och världen växer. Med detta avses att tiden för att nå en plats reduceras och världen växer på så vis att vi tar oss, på en bestämd tid, längre bort idag än för ett antal år sedan (Qviström 2003, sid 9). Allén som löper utmed vägen är dess motpol. Allén saktar tiden och får oss att uppleva inte bara allén utan även landskapet. Att som syfte med allén få folk att komma till ro och njuta av landskapet är en av mina hypoteser. Genom att färdas genom allén förstår man landskapets rumsliga organisation. Var detta även ett syfte från början? Då fanns det bara hästskjutsar och farten torde varit lika hög i allén som tidigare under färden. I detta fall handlar det inte om att konkret reducera farten utan att förlänga tiden och förtydliga makten.

## Litteraturförteckning

- Almer, L. 2001. *Skarhults trädgårdar och parker. – historisk dokumentation och åtgärdsförslag*. 2001:5. Alnarp
- Bengtsson, R. Bucht, E. Degerman, S. Pålstam, Y. 1996. *Svenska landsvägsalléer*. Stad och Land nr. 140. Alnarp.
- Berefelt, Gunnar, 1965: *Svensk landskapskonst*.
- Burman, G. 1957. *Prospecter af åtskillige märkvärdige Byggnader, Säterier och Herregårdar uti Skåne*. Malmö
- Campbell, Å. *Skånska bygder under förra hälften av 1700-talet*. 1928. Uppsala.
- Cosgrove, D.E. 1998. *Social formation and symbolic landscape*. The University of Wisconsin Press
- Crouch, S M. 1992. Practice of avenue planting in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries, 173-200. Garden History no 20.
- Edenheim, R. 2004. Wanås byggnadshistoria. Wanås historia s54-55. Kristianstad
- Enghoff, K. 1938. *De allmänna vägarna i Malmöhus län*. Lund
- Fribing, B. 2004. Stubbapilen slättens signum. En bok om pilar och pilevallar. Malmö
- Gunnarsson, A. 1987. *Frukträdsallén*. Alnarp
- Gustafsson, P I, 1985. Drömmar i verkligheten. *Utblick Landskap*, nr 4. 1985. Stockholm

- Hansson, J. M.fl. 2001. Svenstorp. – en historisk trädgård i levande tradition. 2001:7. Alnarp.
- Karlsson, R. Schibbye, K. 1973. Hamlad pil i vall och allé, *Lantbrukshögskolan Alnarp Konsulentavdelningens stencilserie - Trädgård 28*, Alnarp
- Länsstyrelsen i Kristianstads län, 1983. *Alléinventering i Kristianstads län*. Ej publicerad rapport.
- Mels, Tom, 1999: *Wild Landscapes. The cultural nature of Swedish National parks*. Lund
- Månsson, T. 2003. *Alléer i Malmö från 1600-tal till 2000-tal*. 2003:9. Alnarp
- Nilsson, S-Å. 2002. *Slotten och landskapet*. Värnamo
- Olsson, P. 2005. *Alléhandboken*. Lund.
- Olwig, K. R. 2002. *Landscape, Nature, and the Body Politic. From Britain's renaissance to America's new world*. Madison.
- Persson, B. 1996. *Vägen till allén*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Alnarp.
- Qviström, M. 2003. Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier. Alnarp
- Sjöbeck, M. 1936. *Skåne*. Stockholm
- Skånes Hembygdsförbund. 2001. *Skånska godsmiljöer*. Lund
- Slotte, H. 2000. *Lövtäkt i Sverige och på Åland. Metoder och påverkan på landskapet*. Uppsala
- Thersner, U. 1951. *Skånska utsigter / Med inledning och orientering av Wilhelm Norlind ; i samarbete med och till förmån för Kulturhistoriska museet i Lund utg. av John Kroon*. Malmö
- Trellid, H. 1996. *Den Skånska allén: en del av kulturlandskapet under ständig förändring*. Länsstyrelsen i Kristianstad län. Kristianstad.
- Törje, A. 1955. *De skånska pilarnas historia*. Skånes Naturskyddsförenings årsskrift 1955, s 3-50. Lund
- Vägverket och Region Skåne. 1996. *Allévårdsplan – Skötsel och vård för samtliga alléer på det statliga vägnätet i Skåne*. Kristianstad.
- Vägverket, Region Mitt. 2002. *Landsvägsalléer i Vägverket Region Mitt*. Härnösand
- Weibull, M. 1891. *Anders Tidströms resa i Halland, Skåne och Blekinge*, Återutgiven 1980, Köpenhamn
- Wåhlin, H. 1931. *Scania Antiqua. Bilder från det forna Skåne*. Malmö.

## 11. Landskap och landskapsbild vid planering av ny infrastruktur

**Hans Antonson**

*Den historiska landskapsbildsmetoden kan på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt användas för att ta fram kunskap om landskapet vid infrastrukturplanering. Den medvetandegör förändringar i landskapet på ett mycket enkelt sätt. Metoden betonar värdet av att visualisera eftersom det är pedagogiskt och enkelt att ta till sig även för den som inte är skolad i landskapsanalys. Man måste komma ihåg att de flesta personer inte är vana att betrakta landskapet i form av en karta vilket är det vanligaste sättet att presentera rumslig information i utredningar. De flesta är vana att se landskapet från sidan, stående på marken. Även om kartor även fortsättningsvis är ett bra hjälpmedel i utredningar har de sina tydliga begränsningar. Kartorna generaliserar mycket och har inte förmågan att visa detaljer i landskapet som bilder har. Exempel på detta är vegetationens utseende där man ur en bild kan se skillnaden på olika trädslag medan man på en karta vanligen kan se att det endast är skog. Metoden kan därför med fördel användas vid publik verksamhet, exempelvis samråd, en även i utredningar, exempelvis miljökonsekvensbeskrivningar. Metoden kan också underlätta framtagandet av visualiseringar för framtida landskap och de konsekvenser som exempelvis följer av ett vägbygge.*

### **Inledning**

Vid såväl Vägverket som Banverket har man hittills inte arbetat med landskap i de utredningar som dokumenterar, värderar, och projekterar inför byggande av ny väg. Traditionellt arbetar man med naturmiljöfrågor, kulturmiljöfrågor och frågor som rör landskapsbild. Med något enstaka undantag beaktas inte helheten i vår omgivning (Antonson, 2005a, s. 7f). Exempelvis behandlas vår förhistoria, som genom arkeologiernas försorg grävs upp och dokumenteras, som om den stod på egna ben. Arkeologi är knappas ett område som står på egna ben i den bemärkelsen att det är opåverkat av andra politikområden. Det är en integrerad del i samhället där det ibland förs fram att dess koppling till vissa områden är tydligare än till andra. Således är naturmiljö-, kulturmiljö-, landskapsbilds- och gestaltungsfrågor bara delar i en helhet och borde därför behandlas som en sådan. I utredningsmaterialet, inte minst i miljökonsekvensbeskrivningar (MKB), tar sig denna uppdelning uttryck i form av att natur- eller kulturvärden behandlas som enstaka objekt vilka pekats ut på en karta i form av linjer, punkter och inringade områden. Det kan vara enstaka fornlämningar, byggnadsminnen, riksintressen, arter, reservat o.s.v. Det är inte bara ett uttryck för en äldre antikvarisk syn som fokuserar på bevarande och skydd snarare än på brukande och

stärkande (Antonson, 2003, s. 296). Det är en stor risk att förfarandet kan uppfattas som att allt som ligger mellan punkterna, linjerna och områdena tolkas som ointressant (Antonson, 2005a, s. 17, 24). Miljön reduceras till att mestadels bestå av vita fläckar på en karta. Redan under andra hälften av 1800-talet slog helhetstänkandet igenom i Europa genom den franske geografen Paul Vidal del la Blache (Holt-Jensen, 1977, s. 31–33). Han vände sig mot den förhärskande naturdeterministiska forskningsinriktningen. I Berkeley, Californien verkade den geografiske forskaren Carl Ortwin Sauer som 1925 kom ut med sin banbrytande bok *The Morphology of Landscape* (Sauer, 1925). Denna spann vidare på Vidals helhetssyn.

Enligt Vägverkets MKB-handbok definieras kulturmiljö som ”det samlade uttrycket för människans materiella och immateriella påverkan på den omgivande miljön”; Kulturmiljöer definieras som ”områden där det finns ett tydligt historiskt och geografiskt samband betingat av den mänskliga påverkan och prägling som utformat platsen eller givit den mening” (Vägverket, 2002, s. 102). Definitionerna medger dock inte en helhetssyn på miljön vilken många gånger krävs för att vi ska förstå och bruka densamma. Landskap, så som det definieras i Europarådets Landskapskonvention (European Council, 2000), har däremot en helhetssyn avseende relationen mellan människa och natur. Det som traditionellt ryms inom det antikvariska arbetsfältet utgör en integrerad del i denna definition. Med landskap avses: ”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer”. Landskapskonventionen kommer sannolikt att ratificeras under antingen 2006 eller 2007.

Även om landskap och helhetssyn inte har nått ända fram i planeringsprocessens olika steg för byggande av ny väg, har Landskapskonventionen fått Vägverket att börja förbereda sig genom att bevilja anslag till ett flertal landskapsinriktade FUD-projekt. VisaVäg-projektet som beskrivs separat i denna bok är ett sådant projekt, likaså Landskapsbildsmetoden som refereras nedan. Trots många förberedelser kommer det sannolikt att dröja innan ett helhetstänkande avseende landskapet kommer att bli en naturlig del i planeringsprocessens många utredningsdokument. Anledningen är länsstyrelsernas föråldrade synsätt på landskap. I MKB kräver de en uppdelning i exempelvis natur, kultur och landskapsbild. Vägverket eller dess underkonsulter har att foga sig i detta, även om de har en avvikande syn, eftersom Länsstyrelsen är den myndighet som bestämmer. Det ska medges att något enstaka undantag finns från denna generaliserade bild. Riksantikvarieämbetet som är den centralt samordnande myndigheten har än så länge inte tagit sitt ansvar för att komma tillrätta med objektstänkandet.

## Bakgrund

Projektet Visa Väg startades för att möta behovet av kulturmiljöunderlag som stödjer planering och projektering av infrastruktur, så att kulturmiljön kan tas tillvara på ett bättre sätt än vad som sker idag. Det utgör också ett svar på behovet av underlag som utgår från en helhetssyn på kulturmiljön i stället för ett traditionellt objektstänkande.

En hypotes i arbetet har varit att visualisering kan ses som ett sätt att tydliggöra kulturmiljön och dess betydelse. Visualisering antas också kunna bidra till att förbättra dialogen mellan de olika intressenterna i infrastrukturplaneringen.

Planeringsunderlagen av idag är många gånger utformade för den vane betraktaren. Man måste komma ihåg att för gemene man är det normala att betrakta landskapet från sidan i markplan, inte från ovan i form av en karta eller ett flygfoto. Kartor är dock en mycket vanlig visualiseringsteknik i utredningssammanhang. Det kan emellertid resultera i en försvårad dialog med den ovane läsare, exempelvis allmänheten i de lagstadgade samrådsförfarandena.



Bild 1. Planeringsprocessens olika steg med samråden och MKB-dokumenterna tidsmässigt inplacerade enligt Vägverkets MKB-föreskrifter (SFS 1978; VVFS 2001).

Jag har bidragit med två studier inom projektet. En publikation under 2004 med titeln Hur kommuniceras kulturmiljön (Antonson, 2005a) och en promemoria under 2005 (Antonson, 2005b). Båda utgör en bakgrund till föreliggande text. Den första är en genomgång av 20 olika utredningsdokument inom planeringsprocessens olika skeden vid byggande av väg eller järnväg. Den fokuserar på hur landskapet betraktas och hur information förmedlas. Den andra utgör en dokumentation av landskapet kring Emåns dalgång vid Holsbybrunn, Vetlanda kommun, Jönköpings län, utifrån Den historiska landskapsbildsmetoden som utvecklades vid VTI några år tidigare (Antonson, 2002, Antonson & Blomqvist, 2004).

## Metod

Landskapsbildsmetoden syftar till att dels utveckla och utvärdera en metod för analys av landskapsbildens historiska dimension riktad till infrastruktursektorn; dels försöka förbättra pedagogiken vad gäller visualisering av landskapsförändring i utredningar, exempelvis MKB; dels visualisera regioner i kulturhistoriska regionindelningar.

Landskapsbild är en del i landskapsbegreppet och beskriver hur vi uppfattar vår omgivning visuellt. Varför metodens fokus ligger på bilder beror på att visualiseringar är ett kraftfullt medium för att förmedla kunskap, eftersom de kan uppfattas snabbt. Kopplas den samman med en text blir budskapet än tydligare. Fred R. Barnards ordstäv från 1921, "One look is worth a thousand words", eller som det också har översatts, "a picture is worth a thousand words", är fortfarande aktuell (Stevenson, 1948).

Metoden kan liknas vid Finn Fem Fel, ett pyssel för barn där man jämför två nästan identiska tecknade bilder med varandra och försöker identifiera vilka fem detaljer som skiljer dem åt. När det gäller landskap skulle den lika gärna kunna ha hetat Finn Flera Förändringar. En mer akademisk liknelse är att metoden består i en kombination av existerande metoder, dels jämförande fotografier – Nu & då (vanlig i fotoböcker över städer); dels kartöverlägg, d.v.s. en jämförelse av kartor från olika tid (vanlig i utredningar om landskap, kulturmiljöer etc.).

Metoden inleds med att söka äldre avbildningar från ett område som är under utredning. Avbildningarna hämtas ur olika samlingar, framförallt museiarkiv men även hembygdsföreningar, och privathem inom området. I de förra finns stora konstsamlingar med landskapsmotiv exempelvis oljemålningar, teckningar och litografier men även fotografier och vykort. I de senare finns ofta målningar av gårdamålare eller handkolorerade flygbilder över gården. Några museer har gjort sina samlingar sökbara via Internet såväl vad gäller register som avbildningarna i sig. I biblioteken finns olika topografiska tryck i böcker och tidskrifter, exempelvis illustrerad familjetidskrift från tiden kring förra sekelskiftet, men även olika typer av samlingsverk, såsom Erik Dahlbergs *Svecia antiqua et Hodierna* (Dahlbergh, 1983) eller Ulric Thersners *Fordna och närvarande Sverige* (Thersner, 1946). Vykort går också att få tag i via Internetauktioner och antikvariat.

Det svåraste momentet i arkiven är att identifiera platsen för landskapsavbildningarna. De flesta saknar över huvud taget en geografisk angivelse och sådana är obrukbara i detta sammanhang och kan lämnas därhän. Enstaka har en lägesbestämning till landskap, härad eller socken och av mycket få avbildningar framgår det om de kommer från en viss by. Finns tydliga kännetecken i motivet såsom en kyrka, en landskapsformation eller något liknande krävs sällan någon uppgift om bytillhörighet, eftersom platsen för motivet inte är hopplöst att återfinna, annars är uppgifter om bytillhörighet i princip en förutsättning.

Inom den konsthistoriska forskningsdisciplinen finns det en debatt om huruvida det går att lita på landskapsavbildningar, eller om den konstnärliga friheten tog sig så stora uttryck att motivet förvanskades. Genom att jämföra landskapsavbildningarna med någorlunda samtida kartor kan detta granskas ingående. I korta drag går förfarandet ut på att studera om olika företeelser i motivet, exempelvis vägar, bebyggelse, vegetation, åkrar, diken o.s.v. fanns i verkligheten eftersom de då borde återfinnas på den historiska

kartan. Mina erfarenheter hittills är att äldre landskapskonst har en god överensstämmelse med den dåtida verkligheten med ett undantag som gäller byggnader i äldre motiv fram t.o.m. första halvan av 1800-talet. Dessa tenderar att överdriva en viss typ av byggnadsverk, såsom corps de logie och kyrkor.

Platsen varifrån konstnären eller fotografen avbildade sina motiv är viktig att identifiera för att kunna jämföra den historiska bilden med en bild från idag. Olika företeelser i avbildningen identifieras på en modern karta och utifrån skärningspunkterna mellan dem erhålls en ungefärlig uppfattning om platsen för avbildandet. När man studerat landskapsavbildningarnas trovärdighet och någorlunda identifierat platsen varifrån konstnären eller fotografen avbildade sina motiv påbörjas fältarbetet. Det innebär att söka reda på den exakta platsen för avbildandet. Från denna plats fångas i bästa fall den historiska avbildningens vy med ett bibehållet perspektiv. Förändringar i landskapet såsom igenväxning och bebyggelse medför ibland att det är omöjligt att fotografera från samma plats. En intelligande plats fungerar dock nästan lika bra, perspektivet blir inte detsamma, och därmed minskar den pedagogiska effekten, men en analys av landskapets förändring är fullt möjlig. När väl fotografierna är tagna måste de ofta digitalt bearbetas för att efterlikna den äldre avbildningens perspektiv, sällan har man idag tillgång eller kunskap om vilken brännvidd dåtidens fotograf använde. Man sammanfogar, beskär, trycker ihop eller töjer den digitala bilden.

## **Tester**

Metoden har testats praktiskt flera gånger, bl.a. i samband med en utredning beställd av Vägverket för Riksväg 45 mellan Mora och Orsa i Dalarnas län (Antonson, 2004) samt den ovan nämnda utredningen för VisaVäg vid Riksväg 127 mellan Alseda och Sjunnen kring Holsbybrunn öster om Vetlanda. Här ska den senare presenteras.

Väg 127 utreds för närvarande av Vägverket i samband med att en vägutredning genomförs. Tre olika förbifartsalternativ utreds. Alla tre går söder om såväl nuvarande landsväg som Emån. Emåns dalgång är bred och sträcker sig ca 500–1000 meter åt kanterna. Ett större biflöde finns, Solgenån, vilken rinner samman med Emån i Holsbybrunns samhälle. Landskapets topografi är kraftigt varierande. Dalgången är flackare med sina branta sluttningar som sträcker sig mot höga höjder mer än 70 meters altitud mot drygt 210 m.ö.h. Området är brutet med jordbruksbebyggelse såväl i den mer öppna Emåns dalgång som i krönlägen vilka omges av vidsträckta granskogar. Jordbruksföretagen är i ett nationellt sammanhang att betrakta som små.

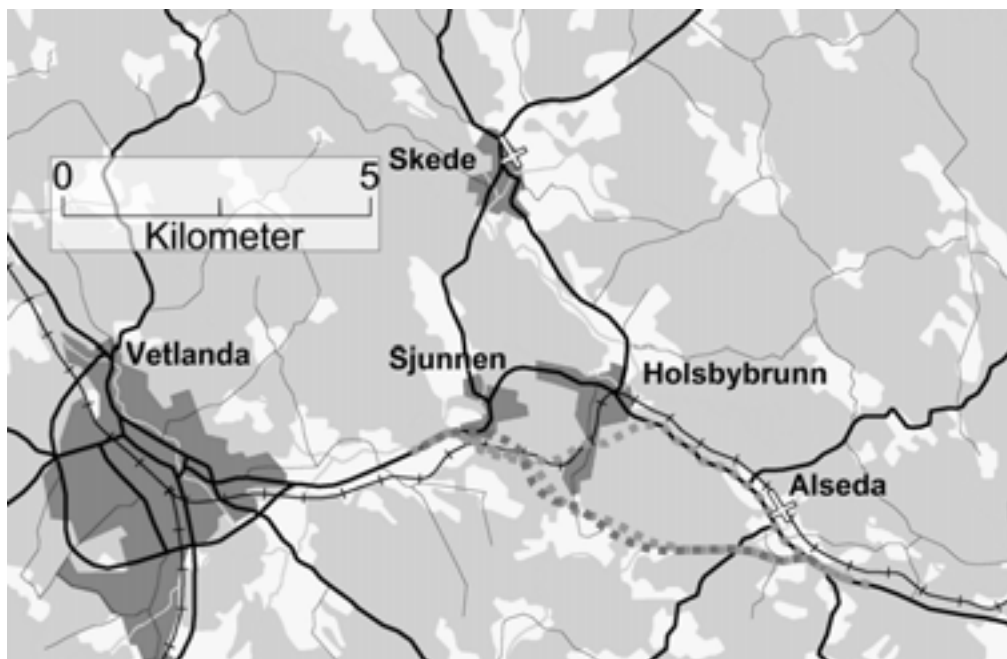


Bild 2. Karta över Riksväg 127 som passerar Sjunnen, Holsbybrunn och Alseda, Vetlanda kommun, Jönköpings län. Kartan visar med streckade linjer de tre olika förbifartsalternativ som Vägverket utreder.

127:ans förbifart runt Holsbybrunn rör områdena söder om nuvarande landsväg. För att kunna göra en landskapsanalys över området behövde undersökningsområdet utvidgas eftersom erfarenheterna ditintills hade pekat åt att det sällan finns många historiska landskapsavbildningar inom ett för snävt geografiskt område. Därför utvidgades området även åt norr mot Skede.

Förutom att Internet genomsöktes på bilder besöktes tre samlingar med landskapsavbildningar. Dels Jönköpings länsmuseum, Vetlanda museum, vilket är kommunens eget museum samt Alseda hembygdsförening. Man får betrakta mängden funna bilder från undersökningsområdet som en Jackpot. Inte mindre än 28 avbildningar påträffades där motivet på inte mindre än 25 kunde identifieras. Anledningen till att så många påträffades beror på lyckliga omständigheter. I Holsbybrunn bodde en vykortsfotograf vid namn Leif Wirén och i Skede, närmare bestämt i Språtarps by, bodde A. R. Lindholm, en konstnär som verkade i trakten. Wiréns bilder är odaterade men härrör sannolikt från 1930-, 40- och 50-talen medan Lindholms äldsta målning är från 1903 och den yngsta från 1931. För övriga vykort är fotografens namn i enstaka fall känt. I något fall finns uppgift om det förlag som givit ut ett vykort. Men flertalet fotografier saknar dock uppgift om fotograf. Fotografierna sträcker sig från en period från förra seklets början till 1951. Det äldsta daterade fotografiet är från 1917. Några av vykorterna torde dock vara äldre att döma av de klädesplagg som vissa personer bär. Sannolikt är åren kring sekelskiftet 1900. Tidsåtgången i arkiven tog sammantaget 1 arbetsdag.



Bild 3. Kraftigt kuperad terräng inom undersökningsområdet med bebyggelse i krönlägen. I förgrunden syns byn Sunnerskog och vid horisonten syns Appelhesters by. Foto: Hans Antonson maj 2005.

Riktigheten i Lindholms oljemålningar har verifierats genom jämförelser med äldre kartor. Tillgängliga historiska lantmäteriakter har dock varit för gamla, storskifteskartor från sekelskiftet 1800. Den karta som ligger närmast i tiden för att vara någorlunda samtida är den äldre ekonomiska kartan från 1950-talet i skala 1:10 000. Det visar sig att överensstämmelsen mellan målning och karta är mycket god. Inte några detaljer eller företeelser i målningen verkar vara retuscherade eller förvanskade. Naturligtvis medger oljemålning med bred pensel färre detaljer jämfört med akvarell med fin pensel. Men många detaljer finns trots detta med i Lindholms verk. Det hade varit trevligt att kunna illustrera detta, men det är inte möjligt av kostnadsskäl då den äldre ekonomiska kartan fortfarande omfattas av ett avgiftsbelagt medgivande för publicering.

Av de 28 historiska avbildningarna kunde 25 alltså identifieras i fält. Dessa har kunnat fotograferas från exakt samma position där fotografen eller konstnären en gång avbildade sitt verk. Några av bilderna har av flera skäl fått lov att fotograferas från en plats i direkt anslutning, exempelvis att igenväxning skymde för mycket eller att tillträde till platsen var begränsad (förbud). Detta har inte avsevärt försämrat bilderna. Ett flygfotografi har av kostnadsskäl inte kunnat återanvändas. Det skall dock påpekas att majoriteten bilder trots allt har kunnat återges från den plats som fotografen eller konstnären förr befann sig, något som är ovanligt vid liknande undersökningar. Fältarbetet genomfördes under två dagar i maj respektive juni 2005.

Nedan skall tre avbildningar med tillhörande beskrivning återges. Det första fotografiet är taget norrut från Skede kyrktorn av C. G. Nilsson. Årtal är okänt, men att döma av bilden torde den vara tagen under tidigt 1900-tal.



Bild 4. Fotografi norrut från Skede kyrka av C. G. Nilsson vid 1900-talets början. Foto i Vetlanda museums arkiv.

Till vänster i bild syns Johanssons affär. Den är idag riven. Landsvägarna norrut mot Ekekull och Bellö liksom mot Värne och Mellby har samma sträckningar som förr. I förgrunden fanns nyplöjd åkermark, bortom den ligger Lillgården med både ladugård och undantagsstuga. Lillgården och den plöjda åkern delades av en väg som på ömse sidor kantades av en trögärdesgård och mot Lillgården av en häck. Åkern används idag som gräsmatta och många villor har tillkommit på 1950-talet av arkitekten och det gula tegelfasaderna att döma. Ett servicehus tillkom på 1980-talet. Lillgårdens ladugård finns inte längre vilket också gäller trögärdesgården och en häck. Lillgårdens färgsättning var annorlunda förr med mörka fönsterfoder, sannolikt gröna eller röda. I bildens vänstra del syns Prästgårdens ladugård sticka fram i motivet. Den finns fortfarande kvar. På åkermarken bortom bebyggelsen syns säden lagd i skylar. Mellan åkrarna växte enstaka buskar och träd. På de norra höjderna vid gårdarna Stora Röslida och Skinnberga syntes förr stora öppna områden bestående av åkermarker och betesmarker. Idag är bilden en helt annan. Flera av åkrarna kan inte längre ses alls till följd av kraftig igenväxning och igenplantering. Skulle dagens fotografi vara taget efter lövsprickningen skulle inte några åkrar alls vara synliga. Det är slående hur lite gran som växte i landskapet förr. Nästan alla träd var lövträd vilket kan ses i lövträdens rundade profil till skillnad från barrträdens spetsigare profil. Särskilt tydligt är det runt åkern i bildens mitt där höjden börjar.



Bild 5. Samma vy som föregående figur. Foto: Hans Antonson 2005-05-19.

Det andra exemplet kommer väster om Skede kyrka och är utförd av A. R. Lindholm 1930. Tack vare höjderna i norr täcker det avbildade området en stor vy även om det egentligen endast är området närmast kyrkan som är avbildad i höstskrud. Igenväxningen har medfört att den exakta positionen inte har kunnat användas vid fotografering idag. Bilden är fotograferad ca 40 meter längre åt öster. Den gamla bilden är intressant eftersom den ger oss en bild av hur landskapets färger såg ut.

På bilden är åkern välhävdad och skörden har precis slagits och lagts samman i skylar. Mitt i denna åker syns vad som förefaller ha varit ett dike. I borte kanten av åkern finns ett större dike som avvattnar område och som rinner ut i Hällarydsgölen. Vid detta dike syns en träd och buskridå med höstfärgade löv. Bortom denna i bildens mitt syns kyrkan. Till höger om kyrkan syns en ladugård med en utbyggnad mot bilden och intill denna en gödselstack. Till höger ligger en undantagsbyggnad. I bildens högra kant syns Lillgårdens ladugård. Kyrkan är vitmålad och lantbrukens byggnader är rödmålade. Landskapet ser helt annorlunda ut idag. Åkern i förgrunden är en mossåker. Den är idag mycket blöt. Åkermarken har blivit en betesmark där betestrycket är så lågt att den sakta växer igen med högt gräs och stor tuvbildning. De tvärgående diken växer igen med salix. Kyrkan syns knappt alls, men taket kan med lite god vilja skymtas i bildens mitt. Detsamma gäller samtliga byggnader till höger om Brännagårdens ladugård. Färgerna är dock desamma på samtliga byggnader. Vegetationen skymmer även vyn mot de norra höjderna i fjärran.



Bild 6. Oljemålning över Skede kyrka och Brännagården av R. Lindholm hösten 1930. Foto i Vetlanda museums arkiv. Medgivande för publicering av Vetlanda Museum.



Bild 7. Nästan samma vy som föregående figur. Foto: Hans Antonson 2005-06-14.

Det tredje exemplet avbildar ett område söder om Alseda kyrka uppe från kyrktornet och är taget av vykortsfotografen Leif Wirén. Bilden är odaterad, men att döma av vykortets art är fotografiet taget vid 1930- eller 1940-talen.

Närmast kyrkan går landsvägen mot Vimmerby. Landsvägen är grusad och kantas av alléträd. Dessa var vid tiden lägre än idag och sträckte sig undantagsvis över husens

takåsar. Idag är vägens sträckning ändrad några meter i sidled, till höger i bild. När vägen drogs om revs den gamla affären som kan ses i bildens nedre högra hörn. Även två ladugårdslängor har rivits till följd av vägen, två tomter bortom affären. Andra hus har tillkommit, bl.a. ett missionshus och några bostadshus till vänster i bild. Färgsättningen på bebyggelsen förefaller vara någorlunda intakt, vilket är tydligast i de två stora bostadshusen närmast till vänster i bild. Bostadshuset bortom de båda rivna längorna är idag gult, men kan tidigare ha haft en mörkare färg (troligen röd). Idag har det röda huset närmast till vänster fått ett ändrat utseende vad gäller garderobsfönster. Det röda huset i bildens högra kant har fått burspråk, veranda snickarglädje och bytt fönster. Den gamla landsvägen har idag blivit en lokal körväg för kyrkobesökare och de intillboende. Alléträden finns kvar.



Bild 8. Vykort över området söder om Alseda kyrka av Leif Wirén. Odaterad, troligen 1930- eller 1940-tal. Vetlanda museums arkiv. Medgivande för publicering av Vetlanda Museum.

Landskapet var mycket öppet även om det fanns enstaka träd och buskar som växte i åkerkanter och på åkerholmar. Idag växer träden tätt, likt en ridå som kantar åkermarken. Detta är särskilt tydligt bakom missionshuset. Övergångszonen mellan åkermark och skog som tidigare ofta bestod av betesmarker med enstaka buskar och små lövträd är idag nästan helt borta. Detta är mycket tydligt i bildens borte högra del. Där låg en betesmark som var så öppen och att torpet Björkelid, som syns i den borte kanten av betesmarken, hade fri sikt ända till kyrkan. Idag står vegetationen tät av björksly. I fjärran kan man se byarna Slättåkra och Berg med dess många åkrar. Igenväxningen har gjort att åkermarken inte längre framträder lika tydligt sett på långt håll. Detta förhållande gäller såväl krönbebyggelsen som på bebyggelsen i dalgången. På samma sätt som i Skede socken är det tydligt att vegetationen inte endast har ändrat sig genom att den blivit tätare,

sammansättningen har även ändrats. Det har blivit mer barrträd, framförallt gran. En mörkgrön bård syns tydligt mellan den öppna marken söder om kyrkan och byarna Slättåkra och Berg. Denna bård är inte alls lika tydligt markerad på det äldre fotografiet.



Bild 9. Samma vy som föregående figur. Foto: Hans Antonson 2005-05-19

### **Regionala karaktärsdrag**

En av fördelarna med metoden är att den kan användas som ett hjälpmedel vid en karaktärisering av ett visst område. Att försöka fånga ett områdes karaktär och avgränsa det mot andra områden vars karaktär är annorlunda kallas för regionindelning. Att avgränsa regioner utifrån en viss företeelse har en lång forskningstradition bakåt i tiden inom geografi, den s.k. regionalgeografien. Man delade in landskapet i regioner utifrån likhet mellan de olika företeelser man studerade. Det kunde gälla den agrara bebyggelsens utseende eller placering, åkermarkens lokalisering, relationen mellan åker och äng o.s.v.

Regionalgeografins fader kan sägas vara Paul Vidal de la Blache. I Sverige växte regionalgeografien fram under tidigt 1900-tal för att nästan dominera geografiämnet. En av de tidiga är geografen Helge Nelson som 1918 skrev om Sveriges kulturgeografiska provinser vilket resulterade i 10 regioner med 6 delregioner. Det är en regionindelning där dock de kulturella dragen underordnades naturgeografien, exempelvis jordarter (Nelson, 1919). Staffan Helmfrids betydelsefulla regionindelning av "det äldre agrarlandskapet" från 1966 (Helmfrid, 1966) kan representera slutet för regionalgeografins storhet inom geografiämnet. Helmfrid hade inte sin fokus på dagens

landskap utan byggde indelningen på ”betydelsefulla kulturelement”, exempelvis odlingssystem, kolonisation, bebyggelse och näringsinriktning.

Regionindelningarna kom emellertid att få ny blomstringstid med nya användare utanför universitetens forskning. De antikvariska organisationerna och myndigheterna, exempelvis Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet, såg regionindelningar som ett bra redskap att systematisera bevarandearbetet vid utpekande av objekt och områden. Nordiska ministerrådet tog 1977 fram en *Naturgeografisk regionindelning av Norden* (Nordiska ministerrådet, 1977) liksom en *Regionindelning av det agrara kulturlandskapet i Sverige* 1987 (Carlsson, 1987). 1994 genomförde kulturgeografen Ulf Sporrang i *Sveriges Nationalatlas* en moderniserad variant av den senare.

Dessa regionindelningar är genomförda på nationell skala och är ibland för grovmaskig i det antikvariska arbetets vardag. Inom ramen för Landskapsprojektet vid Riksantikvarieämbetet presenterade Stefan Höglin 1998 en regionindelning av det agrarhistoriska landskapet i Kronobergs län (Höglin, 1998). Flera länsvisa regionindelningar följde i samarbete med läns museerna och i viss mån också länsstyrelserna. Bristen med dessa regionindelningar är att de i första hand riktar sig till en van läsargrupp. De har därför inte kommit att användas utanför den egna antikvariska yrkeskåren, exempelvis i utredningar vid byggande av ny väg. De är inte heller inriktade på att visualisera regionernas olika karaktärsdrag annat än i kartor. Kartor förmedlar inte uppgifter om landskap utifrån det perspektiv vi är vana att betrakta det ur, d.v.s. från sidan. Kartor säger sällan något om vegetationens utseende exempelvis skogens trädammansättning eller betesmarkernas buskighet, inte heller något om landskapets färgsättning. Det gör däremot landskapsmålningar och vissa fotografier.

Det finns ett stort värde i att visualisera landskapets karaktärsdrag i bild. Ofta är det svårt att fånga karaktären i ett fotografi eftersom det ofta följer med brus i bilden som stör det renodlade intryck man vill förmedla, även om det inte finns några s.k. rena regioner utan detta brus. Metoden som har presenterats i denna artikel kan hjälpa till i detta arbete. Utifrån en stor mängd historiska avbildningar kan man upprätta en fantombild över de tydligaste karaktärsdragen inom ett område. Detta kan med fördel genomföras med hjälp av en skicklig illustratör. Motsvarande fantombild kan genomföras för dagens situation utifrån de fotografier som tagits i samband med fältarbetet. Det är dessutom fullt möjligt att utifrån dessa fantombilder upprätta en fantombild över framtiden, även om tolkningen förblir hypotetisk. De senare kan komma väl tillpass i en MKB som har till uppgift att just beskriva konsekvenserna, vilket dock sällan är fallet. Vanligen kommer man inte längre än till att beskriva effekterna (begreppen påverkan, effekt och konsekvens, se Vägverket, 2002).



Bild 10. Landskapet vid Emåns dalgång som det kan ha sett ut kring 1930-40-talen. Illustrationen bygger på uppgifter från en stor mängd äldre fotografier och målningar. Illustration: Charlotte Rinaldo 2005. Medgivande för publicering av Charlotte Rinaldo.

För Emåns dalgång har två fantombilder tagits fram, dels för 1930- eller 1940-talet, dels för 2010-talet. Bilderna är utförda av Charlotte Rinaldo. Tanken är att man står på höjden vid kanten av ån och blickar ut över dalgången. Det som är karaktäristiskt med denna del är att åkermarken inte ligger intill ån som i andra delar av Sverige, utan att det är en blandning av åker och skog ända ner till åkanten. På vissa ställen finns gräsbärande våtmarker vid ån, där den förr brukade svämma över innan den reglerades för hårt av den småskaliga industrins dämmen. Våtmarkerna brukas inte idag, men användes förr som äng. Byarna ligger inte alltid intill ån. De är spridda som fläckar en bit ifrån. Byggnaderna ligger spridda men ändå någorlunda samlade. Runt åkermarken finns stenvmurar med eller utan taggtrådsstängsel. Ny åkermark bröts fortfarande vid denna tid. Inägorna intill gårdarna var förr relativt öppna, men är idag rika på träd och buskar, framförallt i skiftesgränser, men det förekommer också att smååkrar planterats igen med gran. I utkanten av åkermarken där skogsbrynet tar vid fanns betesmarker. Även om de flesta av dessa idag är borta är skogen i dessa marker betydligt glesare. Runt byarna breder skogshavet ut sig.



Bild 11. Samma vy som föregående bild men avser situationen idag. Illustration: Charlotte Rinaldo 2005. Medgivande för publicering av Charlotte Rinaldo.

### **Tillkännagivanden**

Jag vill passa på att tacka intendent Sven Melin vid Vetlanda museum samt Ingvar Letterblad vid Alseda hembygdsförening för utomordentligt god hjälp. Jag vill också passa på att tacka VisaVäg-gänget: Micke Frisk vid Vägverket samt Jerker Moström och Daniel Nilsson vid Riksantikvarieämbetet för all hjälp samt alla givande diskussioner.

### **Referenser**

- Antonson, Hans, 2002. Kulturmiljöns visuella dimension: utveckling av ett redskap för att identifiera det historiskt visuella innehållet i dagens kulturmiljö. *VTI meddelande*, 925.
- Antonson, Hans, 2003. *Det antikvariska landskapet - ett paradigmskifte inom svensk landskapsförändring*.
- Antonson, Hans, 2004. *Landskapets kulturvärden och strukturer, riksväg 45, sträckan Vattnäs-Trunna*. Promemoria.
- Antonson, Hans, 2005a. *Hur kommuniceras kulturmiljön? En kartläggning av visualiseringsstillämpningar i infrastrukturplanering*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

- Antonson, Hans. 2005b. *Redovisning av uppdrag gällande analys genom Den historiska landskapsbildsmetoden i området kring Emåns dalgång (Holsbybrunn)*. Promemoria.
- Antonson, Hans, & Blomqvist, Göran, 2004. *Landskapsbildens historiska dimension. Metod för identifiering av det historiska innehållet i dagens landskapsbild* (Vol. Publikation 2004:39). Borlänge: Vägverket.
- Carlsson, Dan, 1987. Regionindelning av det agrara kulturlandskapet i Sverige. In *Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen. 1. Regioninndeling av landskap* (Vol. Miljørapport 1987:3, s. 353-389). København.
- Dahlbergh, Erik, 1983. *Svecia antiqua et hodierna* (Ny ed.). Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- European Council, 2000. The European Landscape Convention (Sw. Europeisk landskapskonvention), European Treaty Series 176, 2000.
- Helmfrid, Staffan, 1966. Det äldre agrarlandskapet. In *Sverige land och folk*. Stockholm.
- Holt-Jensen, Arild, 1977. *Geografiens innhold og metoder* (2 ed.). Bergen, Oslo, Tromsø.
- Höglin, Stefan, 1998. Agrarhistorisk landskapsanalys, länsöversikt: Kronobergs län. *Rapport / Landskapsprojektet, Riksantikvarieämbetet, Kunskapsavdelningen, 1998:1*.
- Nelson, Helge, 1919. Sveriges kulturgeografiska provinser. *Ymer, Trettioandra årgången (1918)*(4), s. 341-354.
- Nordiska ministerrådet, 1977. *Naturgeografisk regionindelning av Norden*. Stockholm: Fritzes hovbokh. (distr.).
- Sauer, Carl O, 1925. *The morphology of landscape* (Vol. 2:2). Berkeley, Ca: Univ of California.
- SFS, 1971. Vägslag. SFS 1971:948.
- Stevenson, Burton Egbert, 1948, *The home book of proverbs, maxims and familiar phrases*. New York: Macmillan Co.
- Thersner, Ulric, 1946. *Fordna och närvarande Sverige* (Ny uppl. ed.). Stockholm.
- VVFS, 2001. *Vägverkets föreskrifter om miljökonsekvensbeskrivningar m m*. VVFS 2001:18).
- Vägverket, 2002, *Del 2, Metodik* (Vol. Publikation 2002:42). Borlänge: Vägverket.

## 12. VisaVäg - visualisering av kulturmiljö i vägplanering. Sammanfattning av ett utvecklingsprojekt

**Michael Frisk & Jerker Moström**

VisaVäg är en akronym för Visualisering av kulturmiljön i Vägplanering. Projektnamnet skvallrar som sig bör om vad projektet handlar om, nämligen en viss metod (visualisering) och en viss företeelse (kulturmiljön) i ett visst sammanhang (vägplanering). Det ger också en antydning om projektets syfte – att genom goda exempel visa vägen mot tydligare kulturmiljöunderlag som ger en ökad förståelse för kulturmiljöns innehåll och betydelse och som därigenom fungerar bättre i den komplicerade process som planering och projektering av vägar är. Detta syfte har påkallats av en diskussion som förts under minst tio års tid. Diskussionen har handlat om behovet av kulturmiljöunderlag som stödjer planering och projektering av vägåtgärder, så att kulturmiljön kan tas tillvara på ett bättre sätt än vad som sker idag. Diskussionen har förts parallellt med att synen förändrats på vad kulturmiljö är och vilken roll den ska spela i planeringssammanhang. En traditionell syn som präglats av skydds- och bevarandeperspektiv - och där fornlämningar och skyddade områden har stått i fokus - har ersatts av en mer dynamisk helhetssyn på kulturmiljöbegreppet (Frisk et. al. 2006).



Figur 1. Utsikt från Östra Karaby, Eslövs kommun. En vy som inrymmer resultaten av en mångtusenårig interaktion mellan människa och miljö. Med insikten om att den historiska dimensionen i landskapet är närvarande överallt, följer konsekvensen att skydd och bevarade endast undantagsvis är lösningen för att hävda kulturmiljöns värden i planeringen. Kulturmiljöunderlagen behöver därför bli bättre på att ge vägledning för planering och projektering av vägåtgärder så att kulturmiljön kan tas tillvara.

Utgångspunkten för projektets arbete är att visuella framställningar har klara fördelar framför textbaserade sådana när det gäller att kommunicera kulturmiljöfrågorna i

planeringssammanhang. Bildmediet ger en snabbare och mer intuitiv förståelse än text och ger också en mer omedelbar utgångspunkt för diskussion och värdering. Samtidigt är bilder och visuella framställningar lättare att integrera med annat planeringsunderlag som ligger till grund för beslut om vägåtgärder (van Raalte 2005; Frisk et. al. 2006).

Projektets bakgrundstudier visar att visualisering har en betydande potential i planeringssammanhang, både ur demokratisk synvinkel och för att skapa acceptans och väl förankrade beslut. Den visar också att det finns en frekvent formulerad och bred syn på hur kulturmiljö bör behandlas i planeringssammanhang. Synsättet innebär att ansvaret för en god kulturmiljö delas av alla. Det är alltså ingen exklusiv myndighetsfråga. Kulturmiljön bör vidare betraktas som en planeringsförutsättning och ur ett helhets-/landskapsperspektiv. Beredskap måste finnas att se kulturmiljö även i sentida och till synes triviala vardagslandskap. Olika värderingsperspektiv måste beaktas och föras in i diskussionen. Ett sådant synsätt stöds också av de nationella miljö kvalitetsmålen och den europeiska landskapskonventionen (Regeringens proposition 2000/01:130; European Landscape Convention (ELC) 2000). Därför, menar vi, bör också visualiseringar av kulturmiljö i vägplanering utgå från ett sådant synsätt.

Detta breda synsätt på kulturmiljö har dock hittills nått ett relativt begränsat genomslag i planeringens praktik. Visualisering tillämpas visserligen men utifrån ett traditionellt synsätt där tyngdpunkten fortfarande ligger på objekt snarare än helhet (Antonson 2005). I VisaVäg:s projektrapport diskuteras en rad olika förklaringar till att så är fallet, bland annat bristen på kompetens bland beställare och utförare (projektledare och konsulter). Bristen på kompetens leder till att vare sig underlagens form eller kulturmiljöfrågans hantering utvecklas. I praktiken är ofta länsstyrelsen den starkaste kompetens på området som deltar i planeringen. Genom länsstyrelsens roll leder detta till stort fokus på skydd och bevarande av objekt och avgränsade, utpekade miljöer i landskapet (Frisk et. al. 2006). Här kan även reflektioner göras kring såväl planeringens idé, som dess praktik.

Ett problem som projektet inte haft vare sig tid eller resurser att lösa, men ändå tvingats hantera, är bristen på kunskaper och metoder för att systematiskt bedöma effekter och konsekvenser på kulturmiljö. Denna brist påpekas också i flera olika forskningsrapporter (Wallentinus et. al. 2002). Projektets slutsats är att frågan om effekt och konsekvens hänger nära samman med värdering och målsättning för kulturmiljön och att den inte kan hanteras oberoende av detta (Frisk et. al. 2006).

När det gäller planeringsprocessen konstateras att det bör övervägas hur kulturmiljöfrågan behandlas i den strategiska planeringen. Projektets slutsats är att målsättningar för kulturmiljön bör formuleras och ställas i relation till andra frågor redan på en sådan övergripande planeringsnivå. Anpassade underlag i form av visualiseringar bör kunna bidra till att behandlingen av frågan utvecklas. I objektplaneringen ger de olika planerings- och projekteringsstegen gott stöd för att specificera innehållet i visualiserade

underlag. Innehållet bör svara på de frågeställningar som aktualiseras i de olika faserna. En målstyrd planeringsprocess, MKB (som process) och gestaltungsprogram utgör också incitament för att arbeta med ett modernt, dynamiskt kulturmiljöbegrepp där visualisering kan spela en roll (Frisk et. al. 2006).

Projektets bakgrundstudier resulterar i ett antal premisser för fortsatt arbete. Premisserna innebär att visualisering av kulturmiljö i vägplanering bör:

1. behandla kulturmiljö som en planeringsförutsättning,
2. utgå från ett landskapsperspektiv på kulturmiljö,
3. stödja värdering och formulering av kvalitetsmål för kulturmiljön,
4. stödja val av vägåtgärd, lokalisering och utformning och
5. fungera som underlag för MKB och gestaltungsprogram.

I arbetet med visualisering bör också en del andra frågor uppmärksammas, bland annat skala och generalisering. Det handlar här dels om överväganden av rent kartografisk natur, men också om skala i relation till bedömning av effekter och konsekvenser. Här kommer åter frågan om värderingsperspektiv in i bilden, liksom skala i en gradient som löper från den lokala till den nationella. Beredskap att diskutera konsekvenser på olika skalnivåer måste därför finnas. En annan fråga rör val av teknik. Här är rekommendationen enkel. Gör det inte mer avancerat än vad som är nödvändigt i förhållande till aktuellt planeringsskede och de frågeställningar som behandlas. Samtidigt får inte teknikrädsla hindra kreativa lösningar (Frisk et. al. 2006).

Projektet uppmärksammar även några viktiga framgångsfaktorer och frågor som rör implementering och fortsatt arbete. Framgångsfaktorerna handlar om ambition, attityd, behovet av kunskaper och utbildning samt planeringsdokumentens form. När det gäller implementering och fortsatt arbete föreslås att:

- visualisering av kulturmiljö enligt de principer som föreslås i projektets exempelsamling prövas ”skarpt” i ett vägprojekt. Projektet bör tillåtas vara av pilotkaraktär och ha utrymme för att behandla praktiska frågor, bland annat sådana som rör planeringsdokumentens form och samordningen med andra typer av underlag,
- arbetssättet utvärderas med avseende på ovan nämnda premisser och i vilken mån det fungerat för att effektivisera processen och öka acceptansen för de åtgärder som beslutats.

Projektets arbete och resultat redovisas i tre olika dokument:

- Visualisering av kulturmiljö i vägplanering - projektrapport
- VisaVäg exempelsamling - webbtillämpning
- Vägledning till visualisering av kulturmiljön i vägplanering - appendix till exempelsamling

I projektrapporten redovisas bakgrundstudier, övergripande diskussioner och ställningstaganden samt idéer om implementering och utvärdering. I bakgrundstudierna problematiseras de tre delarna visualisering, kulturmiljö och vägplanering. Delarna fogas därefter samman till en helhetsbild av vad visualisering av kulturmiljön i vägplanering kan innebära i praktiken. Denna har vi sedan försökt omsätta i exempelsamlingen. Vägledningen beskriver hur vi mer handgripligt har gått tillväga när vi arbetat fram exempelsamlingen.



Figur 2. Exempelsamlingen är anpassad efter planeringsprocessens olika skeden (vertikala raden) men också efter innehåll, dvs. vad som visualiseras (horisontella raden). Här återfinns bland annat begreppen landskapskaraktär och kulturhistorisk tema som vi menar utgör viktiga delar i en landskapsanalys. Effekt och konsekvens ligger som ett eget spår men bygger vidare på innehållet i landskapskaraktär och kulturhistoriskt tema. I skärningen mellan innehållskolumnerna och raderna med planeringsskeden uppstår en punkt där det kan finnas behov av ett underlag och därmed också en visualisering. Matrisen utgör startsida för exempelsamlingen För mer utförlig förklaring av begreppen se Frisk et. al. (2006).

Projektets exempelsamling innehåller ett tjugotal exempel på planeringsanpassade visualiseringar av kulturmiljö. Exempelsamlingen har arbetats fram med utgångspunkt i tre pågående vägprojekt som fungerat som fallstudier. Avsikten är att den ska kunna fungera som stöd för beställare av underlag i planeringssammanhang, vanligtvis vägprojektledare, och som idékälla för utförare. De senare utgörs i de allra flesta fall av konsulter.

Exempelsamling och rapporter är i skrivandes stund under utgivning och kommer från och med första kvartalet 2006 att kunna beställas alternativt laddas ned från Riksantikvarieämbetets hemsida ([www.raa.se/samhalle/visavag.asp](http://www.raa.se/samhalle/visavag.asp)).

Projektet VisaVäg genomfördes under 2004 - 2005 i samarbete mellan Vägverket och Riksantikvarieämbetet. Projektet finansierades gemensamt och till lika stora delar med medel ur respektive myndighets budget för forskning och utveckling. I projektets arbetsgrupp ingick *Michael Frisk* (Vägverket) *Jerker Moström*, *Daniel Nilsson* och *Sanna Landholm* (Riksantikvarieämbetet). Delstudier har också genomförts av *Susanne van Raalte* (Chalmers) och *Hans Antonson* (Väg och transportforskningsinstitutet).

## Referenser

- Antonson, H. 2005. *Hur kommuniceras kulturmiljön?* En kartläggning av visualiseringstillämpningar i infrastrukturplanering. Riksantikvarieämbetet, Vägverket och VTI. PDF: <http://www.raa.se/samhalle/pdf/kommunicerakulturmiljon.pdf>
- European Landscape Convention (ELC) 2000. *European Treaty Series - Nr. 176*. [http://www.coe.int/T/E/Cultural\\_Cooperation/Environment/Landscape/Reference\\_texts/Convention\\_Sweden.asp](http://www.coe.int/T/E/Cultural_Cooperation/Environment/Landscape/Reference_texts/Convention_Sweden.asp)
- Frisk, M., Moström, J., Nilsson, D. & Landholm, S. 2006. *Visualisering av kulturmiljö i vägplanering – projektrapport*. Riksantikvarieämbetet
- van Raalte, S. 2005. *Interaktiv visualisering som verktyg för kommunikation om, med och i kulturmiljöer*. Riksantikvarieämbetet, Vägverket och Chalmers Innovativ Design. PDF: <http://www.raa.se/samhalle/pdf/visualisering.pdf>
- Regeringens proposition 2000/01:130. *Svenska miljömål – delmål och åtgärdsstrategier*.
- Wallentinus, H-G., Kofoed, J., Lisitzin, K., & Lundström, S., 2002. Förstudie Kulturmiljöfrågan i MKB - processen och kompetensbehovet. Institutionen för landskapsplanering Ultuna, SLU 2002-02-06. *Riksantikvarieämbetet projektnr: 353-2755-2001*. Opublicerad rapport.

## 13. Landskapsarkitekturen och vägutformningen i Sverige under 1930 – 1979

**Tiina Sarap**

*Utgångspunkten för följande kapitel är att en skildring av hur landskapsarkitekter har arbetat med vägprojekt under 1900-talet samtidigt är en berättelse om hur natur och kultur värderats av sin samtid, inför större ingrepp i landskapet. Uppdragsgivarna, det vill säga initiativtagarna till projekten, har under olika skeden av 1900-talet haft olika övergripande avsikter med projekten - och landskapsarkitekterna har medverkat med mer eller mindre kritisk hållning. Artikeln bygger på den föreläsning som jag höll på Vägverkets arkitekturdag i september 2001.*

### **Inledning**

Under 1900-talet har landskapsarkitekturens hållning till större ingrepp i landskapet, som t.ex. vägar, förändrats. Framförallt har relationen mellan väg och landskap förskjutits från ett intimt och följsamt förhållande till att väg och landskap blir sinsemellan alltmer oberoende. Vägar utvecklas till överlagrade strukturer i landskapet, där vägars lokalisering, linjeföring och formspråk alltmer beslutas på vägens premisser. Begrepp som väglandskap och restlandskap skapas. I korthet kan tidsperioden delas in i tre epoker (Nilsson 1988), vilka tas som utgångspunkt för följande skildring:

- 1930 – 1949        vägvårdens epok
- 1950 – 1964        vägestetikens epok
- 1965 – 1979        framkomlighetens epok

### **Vägvårdsepoken 1930 – 1949**

Under denna period uppfattade sig landskapsarkitekterna som gestaltande naturvårdsarbetare. Landskapsarkitekterna kan sägas ha fört det befintliga landskapets talan. De typiska svenska naturmiljöerna värnades och skyddades från ingrepp av vägar. De breddningar som genomfördes av landsvägar för att skapa bilvägar genomfördes med stor noggrannhet i vägsträckningen. Väglinjen, rörelsen genom landskapet var i fokus för landskapsarkitekterna som reagerade emot de AK-vägar som byggts lineärt genom obanad terräng i stora delar av landet.

Åtskilliga landskapsarkitekter var aktiva i Samfundet för hembygdsvård som bildades 1916. Till exempel var John Nihlén samfundets sekreterare från 1936 till 1969, och Sigurd Curman kom över från Riksantikvarieämbetet 1944. Samfundet agerade som rådgivare vid vägars planering och utformning, genom särskilda vägvårdskonsulenter.

Bland annat var landskapsarkitekterna Sven A Hermelin och Henning Segerros vägvårdskonsulenter under 1930- respektive 1940-talet.

Instruktionerna till vägvårdskonsulenterna fastställdes av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och omfattade samordning av hembygdens och naturvårdens intressen i samband med vägbyggande, bedrivande av upplysningsverksamhet, så kallad ”propagandaverksamhet” samt rådgivning till vägväsendets olika organ. Samfundets landskapsarkitekter kan sägas ha fungerat som medlare mellan vägtekniska krav och hembygdens kultur. Sven A Hermelin skrev 1943:

”...För vägbyrå är det en stor tillfredsställelse att kunna konstatera, att dess strävan att med naturens egna medel söka hela de sår som tillfogas den, icke blott är ekonomiskt riktig utan även värdesättes av de ansvariga vägmännen.”

Svårigheten att föra ut detta synsätt framgår dock av ett annat citat. Arkitekt Erik Lundberg, professor vid Kungliga Konsthögskolan (KKH) skrev år 1940 om skillnaden mellan den gamla och den nya vägen:

”Gammal väg knogar från by till by, uppför backe och nedför. Den ringlar sig fram med kort sikt, från punkt till punkt och är därför så fullständigt anpassad efter naturen och bygden. Man kan i nästan varje blick uppfatta varför den ligger där och varför den fått just denna dragning. Landskapets egen rytm överförs utan vidare på vägen. Den tar sig fram i terrängen, viker undan för hinder, så som man gör i obanad mark. När sig göra låter, söker den sig fram uppe på höjdryggarna, där god orientering erbjuder sig och där marken är torr.

(...) Ny väg siktar mot fjärran mål. Den är lagd för att låta snabba fordon tillryggalägga långa sträckor mellan större orter. Den tar inte hänsyn till bygdens små enheter, utan dessa få anpassa sig efter den stora ledens krav. Därför skär den landskapet som en blixlinje. Detta är dess natur, som ej går att trola bort eller pressa in i gamla former.”

### **Vägestetikens epok 1950 – 1964**

Motorvägar började byggas under denna period, med tyska Autobahn som förebild. Dessa vägar utgjorde en egen struktur, med regionala förbindelser som mål. Till skillnad från ombyggda vägar skapade motorvägarna en egen stor skala genom småskaliga landskap. Ny teknik utvecklades som stöd för utformningen: bland annat infördes perspektografer och modeller som verktyg i förundersökningarna. Överingenjör Per-Erik Hubendick ombesörjde vägingenjörernas utbildning.

Landskapsarkitekterna deltog i vägutformningen, men fortsatte att hävda landskapets intressen. I *Katekes för vägbyggare* (i *Bygd och natur* 1961) formulerade Sven A. Hermelin och Henning Segerros följande:

”Idealet ur naturvårdssynpunkt är att vägen får samma våglängd som landskapet”  
En konferens genomfördes i Jönköping (1960) på initiativ av Arne Segerros och Carl-Olof Orback. Temat var ”Vägen, landskapet och motormänniskan”. Rubriken antyder en tilltagande fascination över att bilresandet också har egna värden.

Engagemanget i vägbyggandet hamnade till stora delar i skuggan av vattenkraften som innebar att kraftverksdammar och deponier av sprängsten omformade landskapet. Skillnaden i samhällets intressen för vägar i relation till vattenkraft år 1960 framgår av att naturvården (inklusive vägvården) fick 65 000 kronor av staten, medan Vattenfalls PR-budget uppgick samma år till 500 000 kr.

Perioden kännetecknas av bevarande naturvård parallellt med en uttalad stolthet över civilisationens tekniska förmåga och förväntan på utveckling till gagn för mänskligheten. Det rådde motsättningar mellan Samfundet för hembygdsvård och en tilltagande djärvhet i attityd beträffande den arkitektoniska utformningen av vägarna. Samfundet förespråkade mjuka linjer, klädda med naturlig växtlighet medan Erik Lundberg förespråkade starka och rätlinjiga former (Lundberg, 1959):

”Kraftverksbygget har ju själv sina skönhetsvärden. Ställverk och kraftledningar äro ofta mycket imponanta, vittnande om högt uppdriven anläggningskonst”

Även Samfundet för hembygdsvård förespråkade dock utbyggnad av kärnkraften. I tidskriften *Bygd och Natur* (1957) skrev man:

”Samfundet har som bekant under flera år arbetat för att vi skulle öka våra investeringar i atomkraftanläggningar för att kunna spara en del av våra vattenfall och sjöar.”

### **Framkomlighetens epok 1965-1979**

Under denna epok stod framkomligheten och effektiviteten i centrum. Transportbehov, förkortad restid och effektiva anläggningsmetoder styrde gestaltningen. Principerna gällde också bostadsbyggandet i det s.k. miljonprogrammet. Rationella och kvantifierbara argument togs på allvar.

En vändning i synsätten kan konstateras efter att boken *Tyst vår* av Rachel Carson (1962) kommit i översättning och skapat en mer allmänt utbredd miljömedvetenhet, åtminstone anade många att det finns gränser för hur mycket naturen kan utnyttjas.

Några viktiga beslut avspeglar detta. Den första professuren i trädgårdskonst och naturvård inrättas på SLU 1964 med arkitekten och landskapsarkitekten Per Friberg som den förste innehavaren. Naturvårdsverket bildades 1967, den första Miljöskyddslag fastställdes 1969.

Fysisk riksplanering instiftades 1971 och naturvårdens främsta uppgift blev därmed att identifiera platser som skulle undantas från exploatering. Begreppen ”återställning” och ”efterbehandling” infördes för ingrepp i landskapet.

Skälen till periodens avtagande intresse för vägformgivning kan vara att Nihlén avgick från Samfundet för hembygdsvård, att naturvården blev statligt organiserad, att gestaltningen inte längre var obunden från Vägverket, att kvantitativa parametrar, utsläpp, buller, mm ersatte de kvalitativa samt att miljöfrågorna uppfattades som globala, att lokala åtgärder saknade betydelse.

## Analys

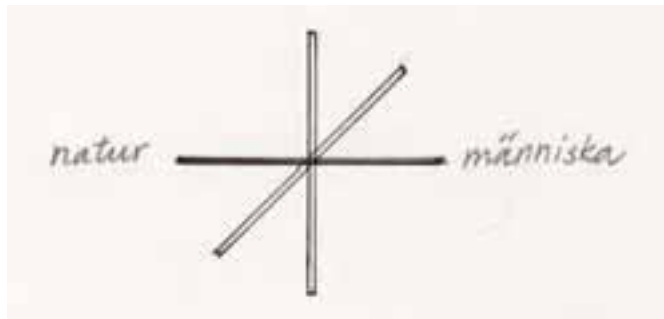
Landskapsarkitekturs tendenser under 1900-talet kan analyseras med hjälp av en figur med tre motsatspar. Motsatsparen, uttryckta som dikotomier, avser (1) landskapsarkitektens hållning till formgivningen, (2) vems talan landskapsarkitekten för, (3) landskapsarkitektens arbetssätt.

En axel (y-led) illustrerar landskapsarkitekters hållning till sin formgivning (se figur 1). Ytterligheterna är manifesterande respektive kamouflerande hållning. I perioder av stolthet över det som skapades, valdes starka och tydliga uttrycksformer där verkens väsen manifesterades. I perioder av underordnande till landskapet var målet att inte avsätta några spår alls av ingreppen, varför verkens formspråk och färgsättning bearbetades så att de smälte samman med sin omgivning eller kamouflerades bakom kulisser.



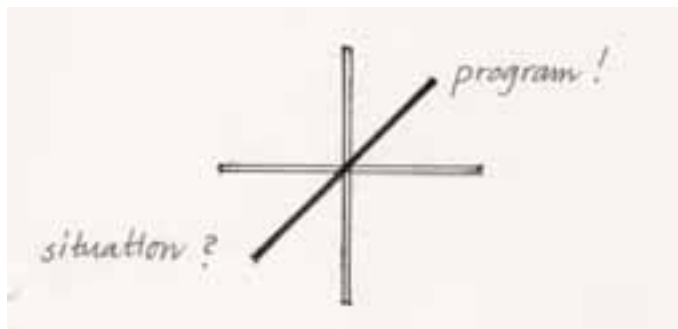
Figur 1. Vår hållning till formgivningen

Axeln i x-led illustrerar vems talan man för som landskapsarkitekt - människans eller naturens (se figur 2). Människans talan för man, när man i första hand vill uppnå positiva nyttoeffekter för människor. Man för naturens talan när man vill skona växt- och djurlivets villkor.



Figur 2. Vems talan landskapsarkitekten för

Den tredje axeln, i z-led, beskriver landskapsarkitektens arbetssätt, som antingen program- eller som situationsstyrd (se figur 3). När programmet får styra, gör man icke förhandlingsbara påståenden (utropstecken) i landskapet. Situationsstyrning innebär att man frågar platsen om lov, det vill säga att uppgiften anpassas till vad landskapet tål.



Figur 3. z-led, arbetssättet i relation till program eller till situation

En koncentration på manifest, människans intressen och programorientering gällde under det tidiga 1900-talet. Många var fängande av teknikoptimismen och människans möjligheter att tämja naturen för sina egna intressen.



Figur 4. Tendenser före 1960-talet

När miljömedvetandet vaknat på 1960-talet vände attityden, målet blev att värna naturen. Den 1 juli 1969 trädde en ny miljöskyddslag i kraft. Under en övergångsperiod användes ett kulisstänkande, som dolde ingreppens omfattning från insyn.

### Avslutning

Landskapsarkitekturens roll var 1930 – 49 att följa landskapets väsen och att propagera. Under perioden 1950 – 64 ägnade sig landskapsarkitekterna åt att formge framstegsoptimismen eller helt säga nej. Mellan åren 1965 – 79 utvecklades landskapsarkitekturen mot att argumentera rationellt och till att dölja drastiska ingrepp bakom kulisser.

Vad hände sedan? Mina iakttagelser är att säkerhetstänkandet kom i fokus under 1980 och 1990-talen. För att minska antalet skadade i trafiken vidtog en rad åtgärder som ändrade väglandskapens utseende. Alléer sågades ner, vägrenar breddades och flackare slänter skapades i skärningar. ”Väglandskapet” tog allt större markområden i anspråk och landskapsbilden i vägars närhet blev alltmer likartad. Bullerskydden fick ett väglandskapets uttryck, ofta oberoende av vilken trakt som skulle skyddas från höga ljudnivåer.



Figur 5. Tendenser från 1970-talet

I slutet av 1990-talet vaknade intresset för estetiska uttryck i vägmiljön. Utsmyckning introducerades inledningsvis som bidrag till förhöjd säkerhet. Konstnärer engagerades för att addera upplevelser till transportlandskapet, och konstverken saknade ofta relation till varken väg eller landskap. Broar formgavs och färgsattes för att hålla trafikanterna alerta, hortikulturella buskarter planerades i vägremsor, även på sträckor genom djupa skogar. Det har delvis bidragit till att ge missvisande signaler om läget och situationen. ”Är vi på väg in i ett samhälle?”

Det har alltmer utvecklats en egen väglandskapets estetik, med formstramt uppstaplade gabbioner, harmoniserande färgsättningsprogram av armaturer och räcken, alltmer som en kod för att rättfärdiga fortsatt vägutbyggnad och ökande trafikvolym.

Utvecklingen under 1900-talet har gått från ett gestaltningstänkande till ett bevarandetänkande, landskapsarkitektur blev först landskapsvård, därefter naturvård. Vår tid kännetecknas av iver att leverera ”instant design”, dvs tydliga och snabba upplevelser direkt på invigningsdagen.

### **Referenser**

Hermelin, Sven A. 1947. *Bygd och natur* 28:51-59

Hermelin, Sven A. 1964. Som landskapsarkitekt i teknikens fotspår. *Havekunst* 45: 135-140.

Lundberg, Erik. 1959. Landskapsvård – planläggningsfråga eller städningssåtgärd. *Bygd och natur* 40: 119-124, 167.

Nilsson, Kjell. 1988. *Industri möter landskap*. Stad & Land Avhandling

## 14. Veg som kulturminne og landskapselement

**Liv Marit Rui**

*Bygging av nye veger gir ikke bare bedre fremkommelighet og bedret trafiksikkerhet, men påvirker også landskapsbildet, eller landskapets estetikk, i stor grad. Både gjennom media og fra enkeltpersoner kommer tilbakemeldinger på at det har skjedd mye spennende når det gjelder utformingen av vegene de seneste årene. Samtidig har Statens vegvesen også lansert en nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner, som omfatter også helt nye veganlegg. Målet er at alle disse kulturminnene skal få et juridisk vern. Å verne veger og bruer som er en del av det operative vegnettet, med de regler og sikkerhetsforskrifter som finnes i dag og som kan komme i fremtiden, er en utfordring.<sup>2</sup>*

I dag, hvor man kan bygge veger nesten hvor som helst, og det neppe finnes andre hindringer for hvor man kan bygge veger, enn politisk vilje og finansiering, står likevel utfordringene i kø med hensyn til vegens tilpasning i landskapet. Det er mange forhold som påvirker lokalisering og utforming av vegene, foruten den tekniske utviklingen. Man kan spørre seg om det faktisk har skjedd en merkbar endring i vegbyggingen de seneste årene, og om det gjelder vegen i seg selv, eller også opplevelsen av kulturlandskapet rundt?

I Norge har vi nettopp hatt en kåring av århundrets byggverk. Blant de 15 finalistene var kjente arkitektoniske byggverk som Rådhuset i Oslo og andre monumentalbygg, samt 2 veganlegg; Atlanterhavsveien på nordvestlandet, en dramatisk veg i et storslått kystlandskap og Svinesundbruene. Dette var en konkurranse der folket skulle bestemme. Atlanterhavsveien (fig.1) vant suverent med 29 % av stemmene, dvs. 40.000 stemmer. På andre plass kom Svinesundbruene, som fikk 18 % av stemmene. Vegdirektøren uttalte at når vegprosjektene tok de to første plassene, må det bety at vegtransporten betyr svært mye for folk flest og at vi bygger pene anlegg. Vegvesenet har satt mange spor etter seg i landskapet. Veganlegg er jo inngrep i natur og landskap, men vi har fått mye ros for at vi gjør dette på en fin måte. I 2003 fikk Statens vegvesen Norsk Forms hederspris for måten vi utformer veganleggene på.

Opplevelsen av et kulturminne, et kulturmiljø eller et kulturlandskap er i stor grad knyttet til estetikk. I en avisartikkel i Aftenposten (Skouen 2002) med overskriften:

---

<sup>2</sup> Dette foredraget er hovedsakelig basert på en artikkel trykket i Årbok 2003 Fortidsminneforeningen, Oslo.

”Arkitektoniske perler i det offentlige rom” priser Synne Skouen, komponist og tidligere kultursjef i NRK, Oslofjordtunnelen: ”Den er for oss som ellers ikke liker tunneler. Særlig hvis du kommer inn i den fra Hurum-siden. Der skjer det utrolige: Ikke før er du sluset inn gjennom åpningen, så begynner en overraskende vakker og presist formet opplevelse av tid, bevegelse i rom, balanse, komposisjon. Perfekt ingeniørkunst, kombinert med en klatt kulturpenger, som heller ikke her ble strøket av budsjettet, men tvert imot brukt til å lys- og farvesette tunnelfarten på en slik måte at jeg gladelig betaler inngangsbilletten på 50 kroner!” Denne vegen, Rv 23 Oslofjordforbindelsen, fikk i 2001 International Road Federations Global Road Achievement Awards for design og konstruksjon.

Og etter åpningen av den nye Mannheller ferjekai på riksveg 5 i Sogn og Fjordane i 1995 sto følgende å lese i avisen (Sogn Avis): ”På Mannheller går fantasi, estetikk, trivsel, miljø og funksjon opp i ein høgare orden. Det vil enno ta tid før ein i Indre Sogn, og i landet elles, skjønar kva for ein fantastisk port Mannheller er til fjordeventyret. No er hundreårets gåve til fjordnorge på plass. Det er berre å ta pakka i bruk.” Kunstnerisk utsmykking av Mannheller tunnel og ferjekai er ved den internasjonalt anerkjente kunstneren Marianne Heske (fig.2). Anlegget fikk Vakre vegers pris i 1997.



Figur 1: Atlanterhavsveien. Foto: Liv Marit Rui

En veg i seg selv kan altså være en estetisk opplevelse, men gir også muligheten for opplevelse av landskapet rundt. Med erkjennelsen av at mennesket alltid har påvirket det landskapet det har vært en del av, er ikke lenger skillet mellom naturlandskap og kulturlandskap særlig relevant. Mange vil derfor hevde at alt er kulturlandskap, som i varierende grad er påvirket av kulturelle faktorer. Enkelte vil derfor også kalle landskapet i seg selv for et kulturminne.

Et kulturlandskap er i stadig forandring og det finnes mange ulike typer kulturlandskap. Imidlertid forbinder nok folk flest begrepet kulturlandskap med et gammelt jordbrukslandskap, gjerne et gammelt beitelandskap med kulturminner som en seter, en gård, en gravhaug eller også en veg. Landskapet kan altså ses på som en helhet, som består av ulike fysiske elementer, også menneskeskapte. Landskapet har et innhold, og vegen inngår som en del av kulturlandskapet. Det tradisjonelle jordbrukslandskapet oppfattes som et vakkert kulturlandskap som vi synes det er verdt å ta vare på. Det er et variert og interessant landskap, i motsetning til enkelte monotone, kjedelige, moderne jordbrukslandskap, som oppfattes som lite pene, men som avspeiler nyere driftsformer i landbruket. Vi synes som regel det er mer behagelig å se på noe som er variert. Kulturlandskap kan defineres som et landskap med figurer, for eksempel kulturminner – det bygde eller endrete landskapet. Slike byggverk, som for eksempel en gammel veg, setter sitt preg på og beriker landskapet.



Figur 2: Mannheller tunnel og ferjekai. Kunstnerisk utsmykking av Marianne Heske. Foto: Kurt Skagen

Bilvrak i skog er også et kulturminne som inngår i et kulturlandskap. De fleste vil vel oppfatte dette som et fremmedelement, dette liker vi ikke, selv om naturen her er i ferd med å ta over for kulturen. Men hvorfor liker vi det ikke? Det gir variasjon og kontrast, men oppleves likevel som negativt. Hva er det som gjør at noe er akseptabelt og annet ikke? Forklaringen kan ikke bare være at det ikke hører hjemme der, for hvorfor hører en bygning, en veg eller ei bru mer hjemme i kulturlandskapet enn en bil? Hvis vi ser på vegen som et landskapselement, finnes det ulike prinsipper for vegens landskaps-tilpasning. Vegene kan for eksempel være en positiv eller en negativ kontrast til

landskapet forøvrig. Uten å gå inn på faglige landskapsestetiske kriterier for hva som kjennetegner positiv eller negativ landskapstilpasning, kan det likevel synes som om en lettere oppfatter positive kvaliteter ved eldre veger enn ved nye veger. Det kan ha sammenheng med at de tilsynelatende føyer seg inn i terrenget, og at tiden har medført en følelse av at vegen er i harmoni med landskapet rundt fordi vegetasjonen skjuler terrenginngrepene. Mange gamle veger glir inn i landskapet og er nesten ikke synlige lenger. De inngår i og oppfattes som en naturlig del av kulturlandskapet. Mange er også bygget med minimale inngrep i landskapet.

Imidlertid har mange av de gamle vegene også en gang representert store inngrep, som for eksempel Vindhellavegen i Lærdal i Sogn og Fjordane (fig.3). Det er et kraftig byggverk som ikke går i ett med landskapet, men som tvert imot er et svært synlig og menneskeskapt inngrep i landskapet. Vindhellavegen er også et viktig kulturminne, som forteller om tidligere tiders vegbygging. Til tross for at dette er et kraftig byggverk, oppfattes det som et anlegg i harmoni med landskapet. Det inngår som en del av kulturlandskapet og beriker opplevelsen av det. Det er blitt betegnet som en positiv visuell kontrast. Vindhellavegen i Lærdal er fra 1843, og er et godt eksempel på en veg som ble fullført mens man bygde chausseer på Østlandet. Dette er et kunstverk av en veg som slynger seg oppover i terrenget i elegante svinger, oppført på høye vegmurer, over den tidligere vegen som var bygget etter det franske prinsipp.



Figur 3: Vindhellavegen. Foto: Cathrine Thorstensen

Et stort byggverk som dominerer i et fjordlandskap, er Gamle Svinesundbru. Den er nesten som en akvadukt over fjorden og til venstre for brua ligger den gamle sundstua med ferjekai. Svinesundbrua er et viktig kulturminne, en vakker og harmonisk bru, som nylig ble fredet etter kulturminneloven både på norsk og svensk side. Er det fordi vi tar

tidsaspektet med i beregning at slike byggverk oppfattes som en positiv opplevelse som bidrar til å berike kulturlandskapet? Er det med andre ord OK bare det er gammelt? Er det slik at tiden leger alle sår? Et annet stort og kraftig byggverk er de nye motorvegbruene på Ev 6 over Hølen i Akershus (fig. 4). Disse er voldsomme byggverk, nesten som dinosaurer i et slikt småskalalandskap. Her er det kanskje ikke like klart at dette kan ses på som et positivt element, men disse er også en del av kulturlandskapet og bidrar til variasjon og kontraster i et ellers ordinært landskap.

Et tilbakeblikk på veghistorien gir oss et innblikk i hvordan ulike idealer for vegbygging, naturlig nok i tråd med samfunnsidealene for øvrig, har preget landskapene vegen går gjennom. Veg kan defineres som en trasé i terrenget, skapt av menneskelig ferdsel. Vi kan i Norge prinsipielt dele vegene i tre typer: sti, rideveg og kjøreveg. De første kjørevegene ble bygget i perioden 1624-1760. En rekke rideveger ble bygget om til kjøreveger i perioden 1643-1760. Hovedvegene ble utbedret og til dels omlagt. Linjeføringen ble beholdt, men vegbanen ble utjevnet og mange steder kantet med stein. Sølvveien, Norges første kjøreveg, ble bygget i 1624, på oppdrag fra kongen for å lette frakten av sølv fra sølvgruvene på Kongsberg til utskipningshavnen i Drammen. Fra 1760-årene ble vegene bygget etter det franske prinsipp, med mest mulig rette veger. Når vegene ble anlagt etter rette linjer uten at det ble tatt større hensyn til terrenget, førte dette til problemer i Norge. Bratte stigninger var et resultat av de rette linjene og stigninger opp til 1:3 var ikke uvanlig. Rette linjer medførte stor stigning som gjorde det nødvendig å anlegge mange veger på vegmurer som i bratt terreng kunne bli svært høye. Vegene ble fra omkring 1850 bygget som chausseer, som skulle føye seg mykt inn i terrenget og ha så liten stigning som mulig, med en maksimumsstigning på 1:20. Dette gjorde at vegen i stor grad kom til å følge kotene i terrenget. Imidlertid medførte topografien i Norge at man ikke kunne følge chausséprinsippet overalt.

Den økende biltettheten ble i perioden 1912-1960 bestemmende for mye av vegbyggingen. Tidligere anlagte kjøreveger ble utbedret til bilveger. Dette innebar retting av krappe svinger og utstrakt bygging av tunneler (fig.5). I 1960 ble salget av biler frigitt. Opphevelsen av rasjoneringen og stadig økonomisk vekst gjorde at bilsalget nærmest eksploderte. Dette forholdet gjorde det nødvendig å bygge et tidsriktig vegnett. Vegbyggingen etter 1960 har nær tilknytning til den politiske utviklingen i perioden. Økte krav på transportsektorens område førte i sin tur til krav om stadig forbedret vegstandard. Også hovedvegnettet inne i selve byene ble foreslått bygd kraftig ut, og typiske motorvegløsninger, uten tilknytning til byplaner og byform, ble foreslått uten sterke motforestillinger. Loengen bru var første del av et planlagt større vegprosjekt gjennom Gamlebyen i Oslo på 1970-tallet. Deler av kvartalene ble revet, men resten av vegprosjektet ble heldigvis ikke realisert. I dag er Loengen bru revet og området tilbakeført.



Figur 4: Hølenbruene. Foto: Liv Marit Rui

Frem til omkring 1960 satte økonomien og teknologien en del begrensninger for vegbyggingen, og vegenes utforming i landskapet. Tidligere var vegene i mye større grad godt tilpasset landskapet, selv om krutt og dynamitt effektivt kunne sprengte bort berg. På 1960- og 1970-tallet var økonomien i vekst, men miljøhensyn ble ikke vektlagt. Fram til 1960 var framkommelighet det viktigste, men på 60-, 70- og delvis på 80-tallet var det en allmenn oppfatning at selve vegen var det primære målet, alt annet måtte vike. Selv om det først var i overgangen mellom 1970- og 1980-tallet at landskapsarkitekter og arkitekter ble involvert i planlegging og utforming av veger, har det vegfaglige miljøet hele tiden, i varierende grad, vært opptatt av vegestetikk. Mens idealet gikk fra mest mulig rette veger på 1700-tallet (det franske prinsipp), til veger som skulle føye seg mykt inn i terrenget på 1800-tallet (chausseer), viser en doktorgradsundersøkelse av Inger Lise Amundsen, at det i prinsippet har vært liten endring i synet på vegens visuelle kvaliteter fra slutten av 1800-tallet og frem til i dag. Men selv om idealene var ganske like, viste undersøkelsen at dette likevel har gitt seg ulike utslag i praksis. Undersøkelsen tydet på at 1930-tallsanleggene har god landskapstilpasning og dårlig utforming av vegen, mens det på 1980-tallet var motsatt. Utformingen av vegen var forbedret, men lokalisering og tilpasning til landskapet var dårligere.

Arbeidet med å minimalisere de negative konsekvensene av vegutbygging og vegtrafikk er ikke noe nytt, men har blitt mer fokusert de senere år. De siste 20 årene har det skjedd en markert dreining mot å satse mer på estetiske forhold. Vegvesenet har ansatt fagfolk med estetisk og annen miljøfaglig kompetanse som landskapsarkitekter, arkitekter, arkeologer, biologer, naturforvaltere etc. for å ivareta sitt sektoransvar for miljø med hensyn til veg- og trafikkskapt miljøproblemer. Fra 1988 har Vegdirektøren også

fokusert på dette ansvaret ved å dele ut Vakre vegers pris. At noe er vakkert, ornamentert eller fargesatt er igjen satt på dagsorden. Et nytt spennende element som fikk innpass på 1990-tallet, er kunstnerisk utsmykking eller annen medvirkning fra kunstnere. Det har altså skjedd en merkbar endring i vegbyggingen. Mange nye vegger har fått stor positiv oppmerksomhet og utmerkelse og internasjonale priser. Likevel har nok mange en oppfatning om at det er de eldste veganleggene som er de vakreste. Samtidig er jo mange av de eldre vegene også viktige kulturminner og turistattraksjoner. Men nye vegger er også kulturminner. I 2002 lanserte Statens vegvesen en "Nasjonal verneplan for vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner". Verneplanen omhandler et utvalg som representerer hele veghistorien frem til i dag. Opp gjennom historien har ulike kommunikasjonsmidler ført til at vegenes form og utseende har vært i stadig endring. Som en følge av dette har mange eldre vegger og bruer enten blitt borte eller sterkt forandret ved ombygginger eller utvidelser. Gjennom arbeidet med nasjonal verneplan har vi fått kartlagt vegminnene, og skaffet oss en oversikt over hva som er bygd opp gjennom historien. En ser da at vi har et tilfeldig utvalg av kulturminner, det som tilfeldigvis er bevart. Dette bildet endrer seg gradvis jo mer vi nærmer oss nåtiden. Vegvesenet har gjennom sin lange historie i stor grad preget omgivelsene, og vegbygging er en av de tingene som har vært sterkt med på å omskape og forandre både landskapet, tettstedet og byen, slik som for eksempel Tromsøbrua, som er blitt et landemerke med stor identitetsskapende verdi.

De store endringer som har skjedd og skjer gjør at vi er nødt til å ha et mer bevisst forhold både til kulturminner fra vår egen tid, og den virkning disse har for kulturlandskapet. Vi bygger altså ikke bare i landskapet, men byggverkene er også en del av kulturlandskapet. Det er ikke slik at kulturlandskapet bare er på hver side av vegen. Samtidig er det vi bygger også fremtidens kulturminner. Vi kan ikke ta vare på alt, samtidig som vår tid også har rett til en plass i historieboka. Derfor må vi foreta et bevisst valg, vi må bestemme oss for hva vi vil ta vare på, og hva som godt kan gå tapt. De færreste har problemer med å se at en vakker gammel steinhellebru er et kulturminne. Nyere anlegg oppfattes ikke i samme grad som kulturminner. Hvordan kan en gjennomføre vern av en veg som er i drift og samtidig opprettholde og imøtekomme krav som stilles av dagens bilister og kravene til sikkerhet? Og hvordan reagerer berørte kommuner og lokalbefolkning på fredning av deres lokalveg? Det ligger i ordets betydning at fredning normalt medfører en "frysing" av situasjonen. Man ønsker å bevare det som er, og ikke endre dette. Samtidig ønsker brukerne av vegen at den skal kunne oppgraderes, i hvert fall til en viss grad, man ønsker utbedring av vanskelige partier, ikke minst rasfarlige områder, og en ønsker naturlig nok bedre framkommelighet.



Figur 5: Vegen mellom Dalseid og Eidsland i Hordaland med en av sine mange håndborete tunneler fra 1930-tallet. Denne er nesten som en skulptur. Foto: Liv Marit Rui

Vernemyndighetene er vant til å tenke vern av bygninger, ikke vern av vegger og bruer. For å kunne forene vern med bruk, er det viktig å ta utgangspunkt i hva som er hensikten med vernet. Man ønsker for eksempel å bevare vegens linjeføring og tverrprofil samt håndborede tunneler, som gir et godt inntrykk av en veg fra 1930-tallet. Samtidig er det også vesentlig at vegen opprettholdes som kjøreveg, og ikke blir nedlagt og erstattet av ny veg. Vern gjennom bruk har vært og er et viktig prinsipp, ikke minst fordi det er gjennom bruk en får glede av vegen, har tilsyn med den og får midler til vedlikehold. Derfor er det nødvendig å imøtekomme visse krav til sikkerhet og fremkommelighet. Mindre utbedringer kan gjøres uten at dette går ut over hensikten med vernet. For å kunne lykkes med å kombinere vern med bruk, må en være villig til å godta mindre justeringer, og ofre noe for å oppnå noe annet. Den nye historien må tas vare på før den går tapt eller blir vesentlig endret. I verneplanen er det derfor lagt vekt på å få med vegmiljøer som viser flere generasjoner vegger eller bruer. Landskapets topografi og klima har vært bestemmende for trasévalg og vegens utforming. Her er det altså tenkt utover objekter, man ønsker å verne hele miljøet slik det ligger i landskapet. Samtidig er det også viktig at en tillater en utvikling av kulturlandskapet. Kulturlandskapet har aldri vært statisk, det har alltid vært i endring. Alle nye inngrep og all endring er ikke nødvendigvis negativt. Vegger og bruer vi bygger i dag er fremtidens kulturminner og kan tilføre landskapet noe positivt. Kunsten ligger ikke i å stoppe utviklingen, men å lede den på rett vei, samtidig som vi tar vare på det som er tidstypisk og viktig.

## Författarpresentationer

**Hans Antonson.** Fil. Dr. Kulturgeograf och arkeolog. Arbetar som forskare vid VTI i Linköping. Forskar om landskapsförändring, visuella kvaliteter i landskapet, metodutveckling och planeringsprocesser med koppling till infrastrukturektorn. Disputerade 2004 på en avhandling om historiska landskap i Jämtland.

**Håkan Aspeborg** är anställd som arkeolog vid Riksantikvarieämbetet UV Syd i Lund och har främst arbetat inom exploateringsarkeologiska projekt i Sverige.

**Michael Frisk** är kulturgeograf och arkeolog och arbetar med kulturmiljöfrågor på Vägverket i Borlänge, bland annat utformning av kvalitetsmål för natur och kulturmiljö i väghållningen och integrering av ett arbetssätt som bygger på styrning mot sådana kvalitetsmål i Vägverkets olika verksamheter. Arbetade tidigare på Riksantikvarieämbetet med landskapsfrågor och metodutveckling inriktad mot kunskapsunderlag för olika typer av verksamheter, bland annat Landskapsprojektet, Digitala historiska kartor, uppföljning av jordbrukspolitik och miljömål.

**Torgrim Sneve Guttormsen** er utdannet arkeolog ved Universitetet i Oslo, og er i dag forsker ved Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) i Oslo. Gjennom forskningsarbeid basert på egne arkeologiske utgravninger har forfatteren tidligere belyst ferdselshistorie i forhistorisk tid med hovedvekt jernalderens gårdssamfunn i Øst-Norge. I NIKU har forfatteren deltatt i en rekke forskningsprosjekter med fokus på kulturarvens rolle i dagens arealplanlegging. Gjennom et forskningsprosjekt i greske Makedonia har forfatteren i senere tid belyst ulike sider ved mobilitetshistorie i europeisk areal- og samferdselsplanlegging.

**Jane Jansen.** Fil. mag. Projektanställd antikvarie i Citytunnelprojektet som drivs av Malmö Kulturmiljö, är även systemadministratör inom projektet.

**Jan-Olof Montelius.** Fil. kand. Är sedan 1983 ansvarig för Vägverkets väghistoriska samlingar och Vägverkets museum Pylonen i Borlänge. En stor och viktig del av arbetet är att ge service till forskare som vill utnyttja de väghistoriska samlingarna.

**Jerker Moström** arbetar som kulturgeograf på Riksantikvarieämbetet. Hans specialområde är framförallt utveckling och tillämpning av GIS (geografiska informationssystem) i kombination med landskapsfrågor. Jerker har de senaste åren arbetat med flera utvecklingsprojekt inom fälten miljömål, landskapsanalys, digitala historiska kartor och geografisk informationsbehandling. Har tidigare varit anställd vid länsstyrelsen i Kalmar län.

**Jenny Nord** inledde år 2002 sin forskarutbildning på Lunds Universitet, Institutionen för arkeologi och Antikens Historia. Avhandlingsämnet berör Bjärehalvöns landskap. Bjärehalvön ligger i nordvästra Skåne och är ett område som är rikt på fornlämningar från framför allt Bronsålder. Jenny har inte enbart för avsikt att göra en landskapsarkeologisk analys av bronsålderns fornlämningar på Bjäre, utan är även intresserad av hur fornlämningar från äldre perioder har kommit att påverka senare tiders landskap och landskapsorganisation.

**Patrik Olsson**, kulturgeograf, är verksam vid Regionmuseet Kristianstad sedan 1996. År 2005 blev han antagen till Nordiska Museets Forskarskola. Patrik är antagen som doktorand vid Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund.

**Mattias Qviström** är landskapsarkitekt och forskarassistent vid Institutionen för Landskapsplanering Alnarp. Avhandlingen, *Vägar till landskapet* (2003) har en tydlig inriktning mot väg/landskaps-historia, och därefter har ett par mindre studier inom samma ämne genomförts. Nuvarande forskning rör främst stadsrandens landskap, men tvärvetenskapliga landskapsstudier och väg/transporthistoria är fortfarande ett viktigt tema.

**Elisabeth Rudebeck**. Fil dr. i arkeologi år 2000. Jag arbetar som 1:e antikvarie vid Malmö Kulturmiljö och som forskare vid Institutionen för arkeologi och antikens historia vid Lunds universitet. Mina intresseområden innefattar sociala och symboliska aspekter på materiell kultur, människans bruk och omvandling av platser och landskap i ett långtidsperspektiv samt genusfrågor. Min forskning inbegriper sociala, symboliska och rituella aspekter på flintutvinning, gravseder och kommunikationsleder samt arkeologiska aspekter på manlig skönhet och makt under yngre järnålder. Intresseområden av mer metavetenskaplig karaktär inbegriper människosyn i arkeologisk forskning, den svenska uppdragsarkeologins förutsättningar och villkor samt relationen mellan uppdragsarkeologi och universitetsarkeologi.

**Liv Marit Rui** har en magistergrad i nordisk arkeologi fra Universitetet i Oslo. Liv Marit är seniorrådgiver vid Statens vegvesen, Vegdirektoratet, og har det faglige ansvar for fagtemaet kulturmiljø i Vegdirektoratet.

**Tiina Sarap** är landskapsarkitekt universitetslektor i landskapsarkitektur på SLU Alnarp. Hon har under sitt yrkesliv arbetat i perioder som landskapsarkitekt i olika roller och i perioder med undervisning. Huvudintresset är samtida stadsrumsgestaltning.

1:e antikvarien och projektledaren **Raimond Thörn** har sedan år 1978 arbetat för Malmö Stad och är fil. kand. i arkeologi från Lunds Universitet. Intresseområdena är bl.a. arkeologihistoria, landskapsarkeologi, den yngre stenålderns palissader, bronsålderns kokgropar och gravhögar, samt naturligtvis förhistorisk kommunikation.

Tidigare publikationer utgivna i serien  
Rapport Institutionen för landskapsplanering Alnarp

- 2002:1 Axelsson-Lindgren, C Upplevelse av mellanfältsytor och av slätten vid omställning till ekologisk odling
- 2002:2 Westin, Anders Digitala verktyg för design i landskapsarkitektutbildningen (Lic. avhandling)
- 2002:3 Lindholm, Gunilla Områdesekologi – kontrollant, kreatör eller katalysator?  
En studie av ett LIP-projekt i Västra hamnen i Malmö
- 2002:4 Nilsson, Paula En metod att testa förskolebarns motorik och fysiska prestationsförmåga
- 2002:5 Folkesson, Anders Jag söker platsens mening
- 2002:6 Axelsson- Lindgren C, Gyllin Mats, Ode Åsa Skogsupplevelse: Fältförsök i Tranemåla
- 2002:7 Peterson Anna, Gustavsson Roland, Lundqvist Kjell, Skärbäck Erik Begreppet kulturresevat – en förutsättningslös diskussion kring begreppet och dess landskapliga implikationer i Skåne
- 2002:8 Gunnarsson, Allan Det gestaltade landskapet – den praktiska estetikens handlingar och avtryck i det agrara landskapet (Agrarhistoriska seminariets konferens 2001)
- 2003:1 Axelsson-Lindgren, Christina, Delshammar, Tim Motiv till och uppfattningar om naturvårdshänsyn i privatskogsbruk i Bockara ÖSI-område, östra Småland
- 2003:2 Ahlklo, Åsa Kronan på odlarens verk. Trädgårdens betydelse i uppbyggnaden av mönstergodset Trolleholm under 1800-talet (lic. avhandling)
- 2003:3 Hylmö Kajsa, Skärbäck Erik Acceptansprocessen – delstudie inom IVA´s DEMO-projekt ”Tillåtlighetsprocessen”.
- 2003:4 Schalk, Meike The Organic and the City – Nature and Capitalism in Urban Thought (lic avh)
- 2003.5 Lannér, Jan A Long-term Study of Historical Maps, Tree Densities, Tree Regeneration and Grazing Dynamics at Hallands Väderö (lic avh)
- 2004:1 Jakobsson, Anna Vatten, vandring, vila, vy & variation – den svenska kurparkens gestaltningsidé, exemplet Ronneby Brunnsark (lic. avhandling)
- 2004:2 Reiter, Ole Landsbygdsutveckling genom rådslag
- 2005:1 Hylmö, Kajsa The Acceptance Process in Road Planning
- 2005:2 Reiter, Ole Countryside Development Through a Deliberative Forum Process
- 2005:3 Oostr Swantje, Gunnarsson Allan Lunden och tiden - En studie av lundbegreppets användning och betydelse genom tiderna inom det svenska språkområdet