

Vägar till landskapet

Om vägars tidrumsliga egenskaper som
utgångspunkt för landskapsstudier

Mattias Qviström

*Institutionen för landskapsplanering
Alnarp*

**Doctoral thesis
Swedish University of Agricultural Sciences
Alnarp 2003**

Acta Universitatis Agriculturae Sueciae
Agraria 374

ISSN 1401-6249
ISBN 91-576-6408-0
© 2003 Mattias Qviström, Alnarp

Abstract

Qviström, Mattias. 2003. *Ways to the Landscape. The Time-space Characteristics of Roads as a Basis for Landscape Studies*. Doctoral dissertation.

ISSN 1401-6249, ISBN 91-576-6408-0

The aim of this thesis is to demonstrate what relational, time-space focused landscape research can contribute to our understanding of the role of roads in the landscape. It is claimed that landscape research can identify the new places and the altered accessibility that are the inevitable result of an ambition to improve accessibility and reduce distances. Landscape research can thereby highlight decision points and conflicts, a precondition for physical planning. Historical landscape studies are promoted as an important method for embodying, and thus problematising, the proposed improvements.

Causal definitions, polarisation between nature and society, and absolute definitions of time and space, as well as the division between subject and object characterise the modern research to which the relational approach can offer an alternative. The alternative is to produce differentiated time-space descriptions of how activities create places. With the help of contemporary theories within human geography and e.g. the work of Bruno Latour, the premises and potential of the relational approach are addressed in this thesis. The landscape is defined here in accordance with the landscape researcher John B Jackson as a composition of man-modified spaces to serve as infrastructure for society.

The case study in this thesis deals with the development of road planning and the road network in Sweden in the period 1900-1939, based on an area in Southern Skåne. This period is of special interest because the current day perception of roads and transport was founded during this time. The road network and road planning were transformed from a local issue to a national, based on a modern understanding of time, space and transport.

In conclusion, the importance of the work is discussed in relation to applied landscape analysis. It is claimed that the modern theories of time, space and transport play a major role in contemporary landscape analysis. This weakens the analysis, and is a major impediment to a broader understanding of the role of roads in the landscape.

Key words: Landscape history, transport infrastructure, time-space, actor-network theory, mobility, place, speed, landscape analysis, Sweden.

Author's address: Mattias Qviström, Department of Landscape Planning, Alnarp, SLU, P O Box 58, SE-230 53 ALNARP, Sweden.

Innehåll

Innehåll	5
Bildförteckning	6
Förord	7
1. Kan landskap krympa?	9
2. Landskapsforskning om vägar	14
Helheten och dess detaljer	15
Föregångare	38
Stötestenar	49
3. Vägvisare	58
Mellan resan och kartan	59
Tidtabeller	68
Tillgänglighetens gränser	75
Sömlösa landskap	80
4. Vägnät för en krympande värld	82
Metod och material	82
Förkortningar	87
Bara härad och Framsteget	87
Lokala vägar	102
Nationella vägar	113
Hastigheterna tar form	129
Vinterväghållning	158
Vägnätet differentieras	167
Diskussion	180
5. Den oskrivna morgondagen	185
Moderna landskap	186
Ambivalenta analyser	193
Relationella betraktelser	201
6. Stickspår	205
Sammanfattning	208
Summary	215
Källor	222

Bildförteckning

Bild 1. Regionindelning av Skåne (Campbell 1936)	24
Bild 2. Lokala tidsskillnader i Sverige (1868)	72
Bild 3. Tidsgraf över tågavgångar, MSJ (1900)	73
Bild 4. Bara härad med omgivningar (1916)	89
Bild 5. Skånska järnvägslinjer och flygförbindelser (1939)	92
Bild 6. "Vore hastigheten en synd..." (Pallin 1929)	95
Bild 7. Skånska automobilklubbens plakett (1926)	98
Bild 8. Vägprojekt (Särslöv, 1903)	106
Bild 9. Vägbredd (Holmeja, 1915)	109
Bild 10. Förslag till vägförbättring (1915)	110
Bild 11. De allmänna vägnätet i Bara härad (1928)	111
Bild 12. Trafikräkningar 1926 och 1936 i Malmöhus län	115
Bild 13. KAK:s första vägvisare (1915)	118
Bild 14. Huvudvägar i Malmöhus län (1934)	123
Bild 15. Förslag till revision av vägvisarekartan (1938)	127
Bild 16. Hastighetstabell för bilar (1926)	132
Bild 17. "Lek icke på gatan!" (1931)	140
Bild 18. Raka vägar (1934)	144
Bild 19. Regionalgeografisk analys (1936)	164
Bild 20. Vaghållningsredskap (1923 och 1933).	173
Bild 21. Vägvisioner (1933)	178
Bild 22. 1930-talets vägnät i Bara härad	179

Förord

Landskap förändras. Över åren omvandlas betesmarker till bostadsområden, skogar blir kalhyggen, och marker som en gång utdikats blir åter våtmark. Barndomens vildmarker växer upp till slitna stadsskogar eller tillrättalagda turistområden. Insikten om landskapets dynamik är varken ny eller särskilt originell, likafullt har den fånglat mig under många år. Det var min vilja att i landskapsanalyser skildra och ta hänsyn till det föränderliga som krävde vidare studier. Därför denna avhandling.

Landskapsarkitektur handlar om att gestalta och planera för ett ständigt vardande. I trädgårdar och parker varierar färg, form och funktion under året och dygnet, och anläggningarna har i sig en dynamik som gör att deras egenskaper kan förändras fullständigt på fem eller femtio år. Att beakta dynamiken är därför en förutsättning för en lyckad utformning. Det samma gäller vid anläggandet av nya vägar, i synnerhet som vägarna förändrar förutsättningarna för de aktiviteter som formar landskapet. Ögonblicksskildringar av landskapet är av begränsat värde; viktigare är att försöka förstå vart landskapet är på väg. Utan en sådan förståelse är det mycket svårt att tillvarata landskapets potentialer och värden.

Men hur skulle man någonsin kunna överblicka alla de processer som formar landskapet, eller alla de aktörer som medverkar till omvandlingen, i samband med anläggandet av nya vägar? Det var den problematiken som stod i centrum då jag våren 1998 började skissa på avhandlingen.

Det är inte möjligt att i en avhandling komma till rätta med svårigheterna med att ta hänsyn till dynamiken, däremot går det att belysa och förklara några av de bakomliggande problemen. Jag har valt att koncentrera mig på vad en i första hand kulturgeografisk landskapsforskning har att tillföra i form av en bättre förståelse av relationen mellan vägarna och landskapets dynamik. Arbetet inleddes utifrån en tidsgeografisk landskapsforskning, som till stora delar har präglat arbetets ansatser. Därefter studerades bland annat samtida landskapsteoretisk forskning, vilket ledde mig in på Bruno Latours teorier, liksom annan forskning inom vetenskaps/teknikhistoria. Samtidigt fick avhandlingens empiriska del en allt tydligare väghistorisk inriktning. Slutligen har såväl empiri som teori berikats med ett större inslag av idéhistoriska influenser. Vandrigen mellan disciplinerna har bjudit på ständigt nya perspektiv på landskapsforskningen, vilket efterhand har lett fram till arbetets slutliga skepnad.

En utgångspunkt för arbetet har dock vidmakthållits alltsedan arbetet påbörjades, nämligen tron på att en mer explicit analys av tid och rum krävs för att förstå vägaras roll i landskapet. Det är möjligheterna att via en tidrumslig analys få en bättre förståelse för vägar som "landskapsfenomen" som skildras i detta arbete. Avståndet kan tyckas vara långt mellan avhandlingens resonemang om landskapsforskning och en praktiskt inriktad landskapsanalys, men denna distans är ofrånkomlig om

målsättningen är att tillföra något nytt till dagens metoder för landskapsanalys. Förhoppningsvis ger följande arbete svar på några av frågorna om varför det är så svårt att fånga landskapets dynamik och på vilka sätt en mer dynamisk skildring kan uppnås.

Tack

Arbetet har genomförts med hjälp av medel från Vägverket.

Ett stort tack till min handledare, Eivor Bucht, som gav mig möjligheten att doktorera och som med stort tålamod har låtit mina långväga tankebanor ta sin tid. Tomas Germundsson och Tomas Wikström har värvats under arbetets gång som biträdande handledare, och har även de givit värdefulla kommentarer på mina avhandlingsutkast. Kenneth Olwig har bidragit med insiktsfull kritik under arbetets sista år, inte minst som opponenter vid mitt slutseminarium.

Katarina Saltzman, Charlotta Malm och Henrik Svensson skall ha ett särskilt tack för alla mångordiga kommentarer på diverse utkast och uppsatser, för ändlösa diskussioner om allt, och inte minst för att ha gjort det så mycket intressantare att ge sig i kast med tidigare obekanta teorier och tankebanor. Det landskapsteoretiska forum som vi bildade för snart fem år sedan har i all sin enkelhet spelat en viktig roll för min forskning. Även de övriga doktorander som deltagit i forumets diskussioner skall därför ha ett tack.

Jennie Borg, Charlotta Malm, Linda Qviström och Katarina Saltzman har hjälpt mig med att nagelfara arbetet veckorna före tryckning. Lars G B Andersson har under årens lopp stått för den tekniska supporten med allt från bildbehandlingsprogram till slipmaskiner. Åsa Ode har haft den goda smaken att slutföra sin avhandling samma gråa trista vinter som jag och har tillsammans med andra trogna kvällsarbetare på Alnarp lyst upp de sista månadernas arbete en smula. Slutligen ett tack till alla övriga vänner som stått ut med mitt eviga ältande om avhandlandet vedermödor, och som då och då har fått mig att lyfta blicken bortom bokhögarna.

1. Kan landskap krympa?

“Man står inför revolutioner och evolutioner av gigantiska mått; nu händer det så mycket och överraskande, att allt tidigare snarast liknar lilleputtspel. Avstånden reduceras ideligen inför fartmaskinerna. Brådskan blir makt. Och farten själv, ett barn av tiden, som redan vid periodens början efter dåtida begrepp nått svindlande dimensioner, ökas, *ökas* – ö k a s oupphörligt.” (Mannerfelt 1945, sid 7).

Med dessa ord sammanfattar historikern Måns Mannerfelt nittio år av Sveriges transporthistoria, från 1800-talets mitt fram till andra världskriget. Ett exempel kan visa på vidden av de omvandlingar som de nya fartmaskinerna åstadkom. Att resa från Stockholm till Malmö tog i mitten av 1800-talet 3 – 4 dygn med de nyligen introducerade ångfartygen. Under vinterhalvåret då fartygstrafiken låg nere förvisades resenären till den traditionella hästskjutsen, som grovt uppskattat behövde en vecka på sig för samma resa.¹ På 1860-talet kunde restiden med järnvägens hjälp minskas till ca 30 timmar vintertid, och endast 19 timmar sommartid (då resan genomfördes utan övernattning). Samma tur tog vid förra sekelskiftet 12 timmar, och det oavsett årstid. I slutet av 1930-talet hade restiden reducerats till åtta timmar, samtidigt som den välbärgade resenären erbjöds en flygtur på dryga två timmar (Sveriges kommunikationer 1868, 1900, 1939). Den komfort och service, de priser och den punktlighet som de nya transporterna medförde går knappast att jämföra med hästskjutsens tidevarv. Med det i minnet är det ingen överdrift att tala om en revolutionerande utveckling.

Inte heller Mannerfelts ordval då han påstår att avstånden *reduceras* är överraskande. Redan vid de första järnvägarnas tillkomst skildrades utvecklingen på detta sätt (Schivelbusch 1984, Milne 2000). Än idag uttrycks transporternas verkningar som att avstånden krymper eller reduceras (Kirsch 1995).² Krympandet beskrivs såväl i ord som i bild. I Boverkets framtidsvision *Sverige 2009* visas hur hela norrlandskusten kommer att krympa samman till ett pärlband av orter, när nuvarande busstrafik ersätts med snabbtåg (Boverket 1994, sid 65). På samma sätt visar Wichmann Matthiessen (2000) hur stora delar av Sverige och Danmark modelleras om av de nya restider som Öresundsbron medför (jämför Idvall 2000). I David

¹ Uppgifterna om ångbåtsresan bygger dels på Rosengren (1979), dels på en tidtabell från Kongl. Postverkets trafik med ångfartyg mellan Stockholm och Köpenhamn (Ångfartygs-kommunikation 1841). Även uppgifterna om hästskjutsen bygger på Rosengren (1979). Den senare uppgiften är osäker, eftersom tiden varierade kraftigt beroende på väntetiderna vid hästbyten, väderförhållanden, etc.

² Uttrycket “världen växer” är en synonym, även den med gamla anor (Schivelbusch 1984). Med “krympandet” betonas att tiden för att nå en bestämd plats minskar, med “växandet” uppmärksammas att det under en bestämd tid går att resa längre bort.

Harveys *The condition of postmodernity* (1989, sid 241) illustreras hur hela världen har krympt var gång en ny transportteknik med en högre hastighet har introducerats. Detta krympande är mycket mer än bara en allmän metafor eller en lek med kartor. Krympandet bekräftas av precisa beräkningar i väl etablerade samhällsekonomiska modeller och analyser av den förbättrade tillgängligheten, modeller i vilka den sparade tiden vägs på guldväg. Det är så betydelsen av bättre transporter förstås, och det är i första hand denna ständiga reduktion av avstånd som dagens vägplanering syftar till (Ryan 1999, Mackie et al 2001).³

Föreställningen om att förbättrade transporter krymper världen hör samman med föreställningen om och strävan efter ett ständigt samhälleligt framsteg (Harvey 1989, Williams 1993). Det är ingen tillfällighet att Robert Turgot, fransmannen som på 1700-talet formulerade den moderna idén om ett ständigt framsteg, även spelade en central roll för att förbättra Frankrikes vägkommunikationer (Williams 1993). Sedan dess har förbättrade transporter spelat en nyckelroll inom framstegsideologin. Även i mer vardagliga sammanhang framställs krympandet som ett odelat positivt fenomen; i dagens TV-reklam visas nya bilar som på ett ögonblick kan förflytta dig från hemmet till vildmarken, affären eller exotiska resmål, samtidigt som säkerheten är så gott som fulländad. Olle Hagman konstaterar att i bilreklamen är "både tiden och rummet upplösta och ersatta av ett stort nu" (Hagman 2000, sid 135, se även Eichberg 1986). Reklam speglar ofta samhällets mål och visioner (Bishop 1996, Hagman 2000), och i bilföretagens marknadsföring framgår det moderna samhällets utopiska dröm om allt högre hastigheter och förintade avstånd med all tydlighet. Det ständigt ökade tempot som Mannerfelt pekar på spelar fortfarande en central roll i dagens samhälle.

Men vad händer med landskapet då avstånden krymper? Hur kan man förstå och analysera krympandet som landskapsforskare? Kan även landskap krympa, eller går det att beskriva förändringen på något annat sätt? Och vad är det för landskap som formas då hastigheterna ständigt ökas och då "brådskan blir makt"?

Jag menar att landskapsforskningen har en viktig roll i att konkretisera visionerna om de krympande avstånden, en roll som forskningen ännu inte har axlat fullt ut. Tidigare nämnda järnväg mellan Malmö och Stockholm har reducerat avståndet mellan dessa städer tack vare en omfattande infrastruktur, som tar plats och hindrar annan markanvändning. Den som bor vid någon av järnvägens nedlagda stationer kan peka på flera av de aspekter av "krympandet" som inte syns i reklamens och visionernas perfekta värld.

³ De ekonomiska resonemangen om de krympande avstånden skall inte diskuteras här (se Lundmark 1993, Åkerman 1996, Lindberg 2002): de ses som en del av det moderna sätt att se på tid, rum och transporter som presenteras i kapitel 2. Att krympandet av avstånd är ett överordnat mål framför exempelvis förbättrad trafiksäkerhet framgår av kapitel 4 och 5.

Landskapsstudier kan klä på de vackra idéerna om krympta rum genom att beskriva de nya eller förändrade platser som förverkligandet alltid består av. Denna materialisering är viktig eftersom inga kompromisser behöver göras i visionernas eller reklamens värld, medan vardagen och de alldagliga miljöerna formas av val och eftergifter, konflikter och dubbelbokningar. Konkretiserandet av krympandet behövs för att visa på de val och konflikter som döljs bakom den påstådda ”sparade tiden”, ”ökade tillgängligheten” eller de ”förbättrade konkurrensförutsättningarna”.

Historiska studier är värdefulla som metod för att materialisera den krympande världen. Det går inte att blicka framåt med samma skärpa som det går att blicka bakåt, och det som försvinner först vid framåtblickandet är de materiella omständigheternas komplexitet och hur transportererna alltid äger rum i dubbel bemärkelse. Lika viktigt är att historiska studier kan visa på alternativa synsätt och alternativa strategier till dagens förgivettagna förhållanden. Därför spelar landskapshistoriska studier en avgörande roll i detta arbete. Längre fram i avhandlingen kommer de reducerade avstånd som Mannerfelt pekar på att analyseras i en landskapsstudie förlagd till det tidiga 1900-talets Skåne. Fartens utveckling, det barn av tiden som Mannerfelt lyfter fram, har en viktig roll i denna analys. Dessförinnan diskuteras hur landskapsforskningen kan bidra till en sådan alternativ skildring av krympandet.

Kritiken ovan mot reduktionistiska analyser är medvetet vag beträffande vilka som kritiseras. Exemplet med bilreklamen kan förklara varför; det är ett allmänt förekommande synsätt som kritiseras och det är landskapsforskarens möjligheter att komplettera detta med ett annat förhållningssätt som intresserar mig. I följande arbete presenteras ett sätt att närma sig vägen som landskapsforskare, där vägnätets tidrumsliga egenskaper står i centrum för en alternativ (relationell) analys av ”krympandet”. Med detta mål för avhandlingen knyter jag an till en lång tradition, där landskapsforskningen ses som ett komplement eller en kritik av det synsätt som föreställningen om krympandet liksom framstegstanken är en del av.

Följande arbete handlar inte om vägar *och* landskap, inte heller om vägars inverkan, åverkan eller påverkan på landskapet. Ett sådant åtskiljande mellan väg och landskap, liksom användandet av orsaksförklaringar, begränsar landskapsforskarens möjligheter att studera vägarnas roll i landskapet. Mer om det i kapitel 2. Jag anser dessutom att det inte finns någon anledning att inskränka landskapsstudier till betraktelser av vägars bieffekter, när det är möjligt att analysera vägens syfte – de tidrumsliga förändringarna. Det som behandlas nedan är vägen som landskapsfenomen, eller annorlunda uttryckt: vad en studie av vägnätet (med bakomliggande dokument, regelverk, etc inräknade) har att säga om landskapet. Jag kommer alltså inte vid något tillfälle att lämna vägnätet för att studera dess ”effekter” på omgivningen. Ett studium av vägnätet och dess utveckling är tillräckligt intressant för en landskapsforskare och har tillräckligt mycket att säga om landskapets eventuella krympande.

Avhandlingen är skriven i gränslandet mellan en i första hand kulturgeografisk landskapsforskning och en praktiskt inriktad landskapsplanering, mellan forskarens landskapshistoriska studie och praktikerns landskapsanalys.⁴ Det är forskaren som i första hand talar i detta arbete, men bakom frågeställningarna finns en vilja att nå fram till ett sätt att hantera vägar i en landskapsanalys utan att fastna i ett statistiskt eller reduktionistiskt betraktelsesätt. Arbetet syftar till en bättre förståelse för landskapet i samband med landskapsanalyser av vägprojekt, även om det inte finns en specifik planeringssituation i åtanke. Oavsett situationen, planerarens brist på underlagsmaterial, tid eller inflytande, så är sättet att betrakta vägen och landskapet av grundläggande betydelse för vilka frågor som ställs och hur analysen utformas. Denna djupdykning i landskapsteori och landskap/väg-historia är därför mitt bidrag till morgondagens landskapsanalyser.

Avhandlingens disposition

Kapitel 2 inleds en övergripande presentation av den forskningstradition som ligger till grund för arbetet, vilket i första hand är en kulturgeografisk landskapsforskning där relationen mellan samhälle och natur står i centrum för en tidrumslig analys. Därefter presenteras tidigare landskap/väg-studier och en diskussion förs om de metodproblem som försvårar sådana studier. Jag menar att problemet ligger i landskapsforskningens kluvenhet mellan den moderna forskningen och dess absoluta tids- och rumsbegrepp och försöken att hitta en mer tidrumsligt nyanserad alternativ ansats till den moderna forskningen. Kapitlet avrundas med en diskussion om den relationella ansatsen som en möjlig utväg.

I kapitel 3 konkretiseras vad som avses med att studera vägarnas tidrumsliga egenskaper och på vilket sätt detta kan bidra till en landskapskildring. På samma sätt som en utförlig reseskildring beskriver ett landskap, kan exempelvis tidtabeller, hastighetsgränser eller vägarnas begränsade tillgänglighet användas för att beskriva det vardagliga landskap som ett vägnät bidrar till att skapa. Det är därmed möjligt att få en uppfattning om den landskapsutveckling som vägarna understöder genom att studera vägnätets koordinerande roll. Inledningsvis ges en närmare beskrivning av varför vägvisarna är intressanta i en landskapsskildring. I detta sammanhang introduceras även några begrepp hämtade från Bruno Latour, som kan bidra till en mer mångfacetterad tidrumslig skildring av

⁴ Med landskapsanalys avses i detta arbete sådana projektrinriktade metoder som bland annat presenteras i Schibbye & Pålstam (2001) och Stahlschmidt (2001). En sådan landskapsanalys utförs för att finna lämpliga former för ett projekt, analyser där landskapets egenskaper och potentialer studeras parallellt med konsekvenserna av projektets genomförande. Inom kulturgeografien avses med landskapsanalys vanligen identifierandet av landskapstyper, alternativt betraktas begreppet som synonymt med landskapsstudier (se Sporrang et al 1995), en definition som alltså inte används nedan.

vägnätet. Järnvägarnas roll i landskapet används därefter som ett exempel på hur en modern transportinfrastruktur skapar en viss tidrumslighet, och hur en nyanserad analys av tidrumsligheten kan ersätta landskapsforskarens sökande efter orsaksförklaringar. En relationell definition av tillgänglighet presenteras, vilket kan underlätta en tidrumslig analys. Kapitlet avslutas med en sammanfattande diskussion.

Arbetets empiri presenteras i kapitel 4. Fallstudien beskriver vägnätets och vägplaneringens utveckling i Bara härad i södra Skåne. Studien omfattar 1900-talets första fyra decennier, i första hand mellankrigstiden. Det som studeras är hur ambitionen att krympa avstånd materialiseras med hjälp av ständigt högre hastigheter, genom att lokala vägar förändras till nationella, genom att vägnätets platsbundna egenskaper byggs bort och slutligen med hjälp av trafiksepareringar. Analysen visar hur vägnätet byggdes om och hur vägplaneringen omformades, allt i enlighet med ett modernt sätt att se på tid, rum och transporter. Det synsätt som steg för steg lades fast under mellankrigstiden har sedan utgjort grunden för dagens vägplanering och för utformandet av dagens vägnät, vilket gör perioden särskilt intressant att studera. I första hand syftar dock kapitlet till att konkretisera metodansatserna från föregående kapitel.

I kapitel 5 diskuteras den relationella, tidrumsliga analysens möjligheter. Med exempel från dagens vägplanering visas varför en sådan analys behövs. Det hävdas att det alltmer reglerade vägnätet skapar fåordiga, schablonmässiga platser som i mycket begränsad utsträckning kan anpassas till det övriga landskapet: med tidigare föreslagna analys kan de bakomliggande utgångspunkterna för detta platsskapande ifrågasättas och möjligheterna till alternativa strategier lyftas fram. Samtidigt hävdas att landskapsanalyser som präglas av det moderna sättet att se på tid, rum och transporter, bekräftar och förstärker denna fåordighet som vägplaneringens ambition att krympa världen medför. Någon ny metod presenteras inte i detta kapitel, däremot diskuteras vad tidigare förda resonemang, förhållningssätt och begrepp kan bidra med.

I det avslutande kapitlet förs en övergripande diskussion om möjligheten till och behovet av fortsatta studier.

2. Landskapsforskning om vägar

I följande kapitel beskrivs den landskapsforskning som jag utgår från, och vad den har att bidra med i samband med landskap/väg-studier. Inledningsvis avgränsas den studerade forskningstraditionen, därefter presenteras tidigare landskap/väg-forskning som följt nämnda tradition. Det är främst landskapshistoriska studier som tas upp. Slutligen diskuteras de stötestenar som möjligen kan förklara det ringa antalet landskap/väg-studier. Att en mer medvetet relationell ansats kan erbjuda en utväg är det påstående som avslutar kapitlet och som leder läsaren vidare till det därpå följande metodkapitlet.

Den relationella ansatsens egenskaper och långa tradition skildras nedan med hjälp av den franske filosofen och sociologen Bruno Latour. Hans klagande analys av den relationella metoden, liksom hans intresse för tid, rum och transporter motiverar hans nyckelposition (se Latour 1993, 1997). Till detta kommer att Latour är en representant för den nya vetenskaps/teknikhistoriska forskning som vuxit fram de senaste 20 åren som en reaktion mot bland annat en tidigare alltför objektrinriktad och teorifattig teknikhistoria (Summerton 1998).⁵ Det finns goda skäl att snegla mot detta fält om en landskap/väg-historisk studie skall utföras, med tanke på att ett vägnät är ett tekniskt system. Latours argument bakas nedan in i presentationen av landskapsforskningen både för att skärpa analysen och för att visa på de tydliga kopplingarna mellan nämnda discipliner.⁶

Landskapsforskning är ett mycket omfattande fält som rymmer allt från ekologer och geologer till konstvetare och antropologer. Den disciplinära mångfalden är en av dess viktigaste ingredienser, samtidigt som det innebär att metodansatserna och sättet att se på landskapet skiljer sig avsevärt mellan olika forskare. Det är därför som jag, trots svårigheterna, försöker att ringa in och avgränsa de grundläggande synsätt och metoder som kännetecknar den i första hand kulturgeografiska landskapsforskning som jag tar fasta på. Kulturgeografins centrala roll beror på att diskussionen om landskapets tidrumslighet har varit mest omfattande inom detta fält. Utgångspunkten tas i ett övergripande och ständigt återkommande påstående; att landskapet är en helhet. En mer detaljerad skildring av helheten får inleda kapitlet.

⁵ Den ”skola” som Latour representerar, brukar kallas aktörnätverksteori. Bland annat den vanliga missuppfattningen av vad som avses med nätverk har lett till att termen i allt större utsträckning har övergivits (se Latour 1999a, Law 1999). Se Bingham & Thrift (2000) för ett försök att ringa in Latours forskning.

⁶ Att Latours arbeten är relevanta inom landskapsforskningen är långt ifrån en nyhet: Mitchell (1994), Söderberg (1996), Turnbull (1996) och Robbins (2001) är några av de landskapsstudier som präglas av hans teorier.

Helheten och dess detaljer

Det finns en lång tradition inom landskapsforskningen att beskriva landskapet som en helhet eller enhet. Nelsson (1913), Sauer (1925), Campbell (1936), McHarg (1969), Hansen (1994), Bladh (1995), Linehan & Gross (1998), Sporrong (1998) och Muir (2000) är några av de som har skildrat landskapet på detta sätt. Etnologen Åke Campbell ger följande beskrivning, efter att först ha skildrat naturlandskapets egenskaper:

“Även kulturlandskapet utgör en högre enhet i förhållande till sina huvudbeståndsdelar: människogruppen med dess redskapsuppsättning, bebyggelsen med kulturmarken och naturgrunden. Dessa beståndsdelar stå i intimt beroende av varandra, så att de bilda om ej ett organiskt så dock ett organisatoriskt helt.” (Campbell 1936, sid 5).

Det går alltså enligt Campbell inte att förstå kulturlandskapet om redskap, bebyggelse, eller naturgrund ses var för sig. Även det omvända gäller: redskap och kulturmark är inte begripliga utan att den organisatoriska helheten beaktas. Därför behövs landskapsstudier. Senare forskare har övergett uppdelningen mellan natur- och kulturlandskap, om inte annat så för att uppdelningen hindrar snarare än möjliggör studiet av de samband som Campbell poängterar (se Saltzman 2001 för en längre diskussion). Kulturgeografen Ulf Sporrong (1998, sid 32) har formulerat det så här:

”Landskapet kan definieras som ett påtagligt och karakteristiskt resultat av ett ständigt pågående samspel mellan de fysiskgeografiska förutsättningarna på jordytan och i atmosfären samt samhället uttryckt genom dess kulturella, sociala och teknologiska potential. ... Man skulle kunna säga att landskapet utgör en odelbar helhet.”

Två uttryck är särskilt intressanta: Sporrongs *odelbara* helhet och Campbells *högre* enhet. Här antyds att det finns en kunskap som endast kan nås om landskapet som en enhet tas som utgångspunkt för studien. Enskilda detaljer kan studeras i sig inom andra discipliner, men det kan aldrig ge samma kunskap som ett studium där deras inbördes relationer står i centrum. Sambanden mellan redskap, människor och mark skulle gå förlorad om inte helheten studeras.

Denna svårgripbara enhet eller helhet kan förtydligas med hjälp av kulturgeografen Torsten Hägerstrands resonemang om att all forskning antingen ägnas åt studier av likheter eller närheter (Hägerstrand 1982b). En stor majoritet av forskarna fokuserar arbetet på likheterna, vilken Hägerstrand jämför med att se forskningen som ett sorteringsverk. Utmärkande för likhetsforskningen är ambitionen att nå kunskap som inte är beroende av en viss plats eller tid. För att nå en sådan kunskap måste dock antalet studerade faktorer kontrolleras, vilket skapar en “laboratorie-situation” som skiljer sig kraftigt från den ofta kaosartade verkligheten. När situationen väl är under kontroll kan universella orsaksförhållanden registreras, men vad har dessa för relevans utanför den av forskaren kontrollerade situationen? Andra forskare, traditionellt främst geografer

och historiker, väljer i stället att lyfta fram de specifika situationer och platser som likhetsforskarna gör allt för att reducera bort:

“I stället för att välja en klass eller ett fenomen till arbetsuppgift stannar vi inför en given del av världen. Där ser vi tillsammans sådant som man vanligtvis valt att se åtskilt. Granne befinner sig intill granne i en association. Vår undran gäller hur associationen har kommit till, hur medlemmarna har det tillsammans och vad som kan tänkas bli av den med tiden.” (Hägerstrand 1982b, sid 183).

”Närheten” syftar inte på att endast lokala studier utförs, utan på att graden av närhet, uttryckt i tid och rum (eller i situationer), är det som står i studiens centrum. Uppmärksammandet av närhetens betydelse är grundläggande för landskapsforskningen, vilket motiverar ett längre exempel.

Några välkända närhetsstudier är Carl von Linnés vägvisare, från *Iter Lapponicum* till hans *Skånska resa*, där allt av synbart intresse skildras, och det till stor del med resans gång och “bredvidvarannatheten” som ordnande principer.⁷ Vid samma tid skrev Linné även *Flora Lapponica* och en första utgåva av *Systema naturae*, två av likhetsforskningens mest framstående verk. Vad som värdesattes av samtiden är det ingen tvekan om. *Flora Lapponica* publicerades 1737, ett par år efter Lapplandsresan, och kom att innebära Linnés internationella genombrott. Vägvisaren från denna resa - *Iter Lapponicum* - publicerades 1811, långt efter Linnés död (Brusewitz 1987). Linnés arbeten är intressanta som exempel därför att de synliggör en koppling mellan närhets- och likhetsstudier. Den av samtiden uppmärksammade *Flora Lapponica* hade inte existerat utan hyllvärmaren *Iter Lapponicum*, åtminstone inte utan själva resan och dagboksanteckningarna (jämför Carey 1996). Hur denna övergång från en kontextberoende till en universell skildring går till är vanligen höljt i dunkel (Latour 1993), men med hjälp av en av Linnés föregångare kan omvandlingen skildras.

Den tyske vetenskapsmannen Daniel Gottlieb Messerschmidt företog en resa till Sibirien under 1720-talet, med samma allvetenskapliga ambitioner som Linné (Heesen 2000).⁸ Med sig hade han vid sidan om anteckningsmaterial och böcker ett stort antal förvaringsaskar av olika slag, lådor uppdelade i ett stort antal fack likt tredimensionella periodsystem redo för att fyllas med naturens företeelser. Under resans gång antecknade Messerschmidt allt av värde, och samlade på sig ett stort antal föremål som omedelbart placerades i närmaste förvaringslåda. I den av resan präglade

⁷ Ett samtida tyskt lexikon uppmanar resenären: “under resans gång skall du alltid ha griffeltavlan i händerna på det att du varje dag annoterar det tänkvärda som du ser och hör, de som du blir bekanta med osv. Varje kväll innan du går till sängs skall detta skrivas av.” (citerat och översatt av Eliasson 1999, sid 48). Avskriften kom till viss mån att systematiseras, och det är dessa första bearbetningar som vi finner i Linnés vägvisare.

⁸ Följande beskrivning av Messerschmidts resa bygger på Anke te Heesens *Boxes in nature* (2000). Min analys är delvis inspirerad av Heesen, men bygger framförallt på Latour (1993, 1998).

samlingen och reseberättelsen var stenar placerade intill fågelägg, kartskisser och torkade växter. Därefter stuvades föremålen och berättelsen om, först i enlighet med naturens tre sfärer (stenar, växter, djur) i var sitt lådsystem, och slutligen formades text och samling efter Tourneforts 22 klasser. Därmed hade Messerschmidt omrumstrerat föremål och iakttagelser från att skildra resans gång till att spegla den dåtida forskningsfrontens syn på naturen (Heesen 2000). Nu befann sig stenar bredvid stenar och inte tillsammans med växter och djur, därefter fick kanske granit, gnejs och alla övergångsformer där emellan var sina fack; ett överblickbart periodsystem av bergsarter hade skapats. Slutligen, det avgörande steget till likhetsprincipen, kunde olika förklaringar och olika teorier tillämpas beroende på vilken lådsamling som studerades (jämför Latour 1998, sid 213ff). Geologiska fenomen, botaniska iakttagelser och djurens beteenden kom därmed att uttryckas med olika begrepp och olika teorier, vilket fördunklar relationerna dem emellan (Hägerstrand 1993, Latour 1993).

Messerschmidts behållare hade inte bara i uppgift att skapa ett system för kunskapen, utan även att *behålla* de insamlade provernas essentiella egenskaper, *samtidigt* som de gjordes flyttbara. De insamlade proven fick inte förfaras. Heesen (2000) berättar hur Messerschmidt tvättade och luftade sädprover som därefter förpackades i papper, förseglades, namngavs för att slutgiltigt placeras i lämpligt fack i sädsorternas eget tredimensionella tabellsystem. Motsvarande metoder användes för att till exempel konservera delar av djur. Målsättningen var att avlägsna proverna från deras ursprungliga sammanhang utan att deras "egentliga egenskaper" för den skull förändrades.

Messerschmidts analytiska förfarande, det vill säga hans slutgiltiga grupperande av lådorna, skedde i ett tillfälligt laboratorium. Heesen (2000) lyfter fram tre egenskaper hos detta labb; det skulle vara vitmålat, tyst, och i möjligaste mån fritt från den okunniga och frågvisa lokalbefolkningen. Heesens skildring förstärker bilden av en forskare som så gott det går vill avskärma sin forskning från omgivningen, och som vill skala bort kontexten för att lyfta fram det abstrakta rummet och de universella sanningarna. Den kaotiska resans struktur omvandlas steg för steg i Messerschmidts arbete till en abstrakt och universell kunskap.

Med hjälp av resorna kunde alltså en universell kunskap vinnas. Därifrån är inte steget långt till att tro på en ständig ackumulering av kunskap, ett ständigt framsteg inom forskningens kartläggning av världen. Det är nu hög tid att ersätta Hägerstrands begrepp likhet med *modern* forskning, medan alternativet i fortsättningen benämns *relationell*. Historikern Rosalind Williams (1993) har visat på den tydliga kopplingen mellan de tidiga "framstegsfilosoferna" och det synsätt på kunskap som Messerschmidt företrädde ett par decennier före det att ekonomen och administratören Turgot i mitten av 1700-talet formulerade den moderna föreställningen om framsteg. Williams visar på varifrån detta synsätt på flyttbar kunskap kan komma:

”With some exceptions (most notably Rousseau), the *philosophes* assumed that scientific knowledge is capable of being circulated in the same way as capital: it consists of ideas that are universal counters, the same in all places, independent of personality. ... Knowledge, like merchandise, could be accumulated and bundled in one place, transported to another, and consumed there without any alteration in its essential character.” (Williams 1993, sid 384, ursprunglig kursivering).

Att detta synsätt motsvarades av ett konkret insamlande och kunskapsuppbyggande med hjälp av behållare har framgått ovan. Med bättre kommunikationer kan fler lådor förflyttas utan att förstöras, och därmed leda till en ständigt ökad kunskap.

En sista kommentar om Messerschmidts och den moderna forskningens vetenskapsideal skall ges innan vi kan gå vidare. Ovan betonades skillnaden i *förfarandet* mellan det insamlade materialet (objekten) och forskaren (subjektet). Subjektets förfarande, det vill säga Messerschmidts tillvägagångssätt, leder till ökad erfarenhet. Som metafor är resan än idag förknippad med en konstruktiv process, det stegvisa vinnandet av kunskap. Objekten däremot kan endast förfaras, det vill säga förstöras, såvida de inte förpackas i behållare.⁹ Skillnaden mellan subjekten (och deras resor) och objekten (som endast transporteras) är inom den moderna forskningen mycket markant. Tydligast framkommer detta i åtskiljandet mellan nöjesresor och vetenskapliga resor som sker vid denna tid (Carey 1996, Åkerberg 2001). Vetenskapsmannens strävan efter transporter står i bjärt kontrast mot turistens resor, som endast är en jakt efter nya intryck, upplevelser och erfarenheter. Turisten vill förändras, berikas, kanske förföras av resan, vetenskapsmannen vill i möjligaste mån observera varje plats med hjälp av samma lådsystem och schabloner. Både turisten och vetenskapsmannen åtskiljer det subjektiva och det objektiva; den allmängiltiga skildringen av rummet förpassas till vetenskapsmannens objektsamlingar och periodsystem, turistens resa leder däremot endast till en subjektiv kunskap utifrån unika upplevelser. Jeffrey Schnapps skildring av hur två ”transportkulturer” utvecklades i mitten av 1700-talet bekräftar denna uppdelning mellan subjektens resor och transporter av objekt (Schnapp 1999). Det finns goda skäl att återkomma till denna moderna strävan att åtskilja subjekt/resa från objekt/transport, en strävan efter att upprätta ett dikotomiskt förhållande som knappast underlättar en relationell studie.

Linnés landskapsresor liksom Messerschmidts systematisering visar på en successiv övergång från en berättelse präglad av resans platsbundna struktur till de moderna kategorierna. Det är inte nödvändigt att genomföra hela denna systematisering och endast betona de allmängiltiga, universella sanningar; få forskare är idag helt ointresserade av den kontext som omger forskningen. Än färre är de landskapsforskare som inte i någon mån

⁹ I kapitel 3 kommer svartlådade relationer att diskuteras. Messerschmidts skapande av objekt och hans inordnande av dessa i tabellsystem och slutna behållare är ett utmärkt exempel på hur ”svartlådadet” går till.

hänfaller åt att systematisera sin empiri med hjälp av schabloner av något slag. Gränsen mellan modern forskning och relationella studier är diffus.¹⁰ Synen på vad behållarna behåller är kanske den avgörande skillnaden. Enligt en relationell förståelse definieras föremålen till viss del av sin omgivning: att flytta ett föremål är därmed att sätta in den i ett nytt sammanhang, själva transporten förändrar föremålet. Enligt det moderna synsättet har föremålet bestämda (essentiella) egenskaper som inte förändras vid en flytt – möjligen är föremålets position en del av denna essens, vilken kan sättas in i ett abstrakt, universellt tidrum. Det är dessa essentiella egenskaper som intresserar den moderna forskaren. Han/hon skulle antagligen medge att något förloras/förändras när föremålet byter plats, men anse att detta är av mindre intresse än det som bevaras intakt. Genom att bortse från att objekten urskiljs, abstraheras, konserveras och omvandlas av forskaren, kan dels objekten betraktas som (historielösa) objekt, och forskaren betraktas som en neutral observatör (snarare än medskapare av objekten). Om en relationell ansats står i centrum skulle å andra sidan i första hand den förändring som abstraktionen och förflyttningen medför lyftas fram. I enlighet med Latour (1999b) kan vi konstatera att abstraktionen innebär att något nytt skapas, om än aldrig så nära besläktat med dess föregångare. Skillnaden mellan de statiska, paketerade objektens transporter och forskarens, subjektets, resor, blir därmed långt ifrån lika tydlig betraktat utifrån en relationell ansats. Lägga märke till hur grundläggande de olika synsätten på förflyttningar är, vilket givetvis även får konsekvenser för sättet att se på vägens roll i landskapet.

Den skillnad som beskrivits ovan kan uttryckas mer generellt. Skillnaden ligger i sättet att se på gränsdragandet, det vill säga urskiljandet av en enhetlig kategori eller ett objekt. En gränsdragning skapar åtskilda objekt och *samtidigt* en relation dem emellan, och denna samtidighet är något som förnekas inom den moderna forskningen (Latour 1993). Genom att bortse från denna relation kan objekt framställas som fristående, utan att samtidigt dess historia, (det vill säga dess beroende av någon som skapar den och något som det skapas ur), beaktas. Om däremot gränsdragandet i sig uppmärksammas och tillmäts en viss betydelse, så kommer nätverk av mänskliga och ickemänskliga aktörer snarare än enskilda objekt och subjekt att framträda för forskaren. Det är detta uppmärksammande av objektens och relationernas samtidiga tillkomst som kännetecknar ett relationellt synsätt (Latour 1993).¹¹

¹⁰ Betraktat från ett relationellt perspektiv är gränsen diffus. Skildringen ovan av det successiva omvandlandet av platsbunden kunskap utgår från en relationell förståelse: utifrån ett modernt synsätt skulle skillnaden antagligen beskrivas som en dikotomi.

¹¹ Detta är enligt Latour (1993) den avgörande skillnaden mellan modern forskning och en relationell ansats. Andra egenskaper som förknippas med ett modernt synsätt i detta arbete (sättet att se på tid och rum, att betrakta universell kunskap som primär framför platsbunden kunskap, kausala förklaringsmodeller, och inte minst transporternas krympande av avstånd och framstegstanken) går alla att

Även om Linnés reseberättelser bidrar med värdefulla skildringar av 1700-talets landskap, så var knappast Linné en landskapsforskare. De ursprungliga resedagböckerna och de enskilda platsernas egenskaper fick i hans arbeten helt och hållet stå tillbaka för ett universellt systematiserande. Idéhistorikern Pär Eliasson (1999) har skildrat detta vetenskapliga förfarande, och de tvåbokssystem som 1700- och 1800-talets resande vetenskapsmän använde sig av. Den första boken var den primära reseberättelsen, den andra boken var omrumstreringen av noteringarna till ovan nämnda periodsystem. Med hjälp av Eliassons arbete kan kopplingarna mellan dessa reseberättelser och landskapsforskningen bli tydligare. Under 1800-talet började några vetenskapliga resenärer att i större utsträckning intressera sig för dels positionerna för de olika iakttagelserna, dels stråkproblematiken, det vill säga att resandet endast gav kunskap om ett smalt stråk och det under en alltför kort iakttagelse. Å ena sidan lyftes därför behovet av att under en längre tid studera enskilda platser fram, å andra sidan behovet av att placera dessa iakttagelser kartografiskt i förhållande till andra studier (Eliasson 1999). Exempelvis visar Alexander von Humboldts forskning från 1800-talets första hälft hur de naturalhistoriska anspråken på att studera helheter närmade sig den landskapsforskning som Campbell och Sporrang har exemplifierat ovan.¹² Landskapsforskningen föddes alltså åtminstone delvis ur en större uppmärksamhet för reseberättelserna.

Är landskapsforskningens roll att *komplettera* den på detaljer fokuserade forskningen, som den ena halvan av forskningens eviga tvåbokssystem? Kanske. Men samtidigt finns det i den relationella ansatsen (dvs närhetsstudierna) en *kritik* mot den moderna forskningens alltför snäva perspektiv och dess orsakssökande. Inte minst åtskiljandet mellan samhälle och natur har kritiserats, eftersom det försvårar varje analys av hur människan samspelar med sin omgivning (se exempelvis Wilson 1992, Hägerstrand 1984, 1993). Latour har sammanfattat kritiken mot de disciplinära indelningarna utifrån en betraktelse av dagens komplexa miljöproblem. Han beskriver ett samhälle vars komplexitet är alltför stor för att hanteras utifrån den moderna forskningens likhetsprinciper, där natur och kultur studeras var för sig och där objekt, aktörer, lokala omständigheter och globala fenomen förklaras utifrån olika teorier trots att miljöproblemen uppenbart har att göra med deras inbördes samspel. Detta åtskiljande av naturfenomen och samhällsfenomen håller inte enligt Latour:

härleda till detta synsätt. Latour har benämnt den relationella ansatsen *amodern* i ett försök att undvika att den uppfattas som postmodern.

¹² Humboldt betonade enligt Eliasson (1999) såväl helheten (dvs de platsbundna egenskaperna) som de kartografiska positionerna (dvs det abstrakta rummet). Den ambivalens inom landskapsforskningen som behandlas nedan kan alltså återfinnas redan vid denna tid.

“The ozone hole is too social and too narrated to be truly natural; the strategy of industrial firms and heads of state is too full of chemical reactions to be reduced to power and interest; the discourse of the ecosphere is too real and too social to boil down to meaning effects. Is it our fault if the networks are *simultaneously real, like nature, narrated, like discourse, and collective, like society?*” (Latour 1993, sid 6, ursprunglig kursivering).

Det som borde studeras enligt Latour är hur dessa nätverk av vitt skilda fenomen utvecklas, utan att forskaren på förhand utgår från de kategorier som är ett resultat av nätverken. Att på förhand avgöra vad som är orsak och vad som är verkan, att peka ut de objekt som är inblandade och att avgöra vem som har makten, att på förhand bestämma sig för vad som är globalt och vad som är lokalt, gör det omöjligt att nå en ökad kunskap om dessa nätverk - det blir bara ett sätt att upprätthålla gällande maktförhållanden och rådande teorier (Latour 1998, sid 11ff). De grundläggande kategorierna (”lådsamlingarna”) bör inte tas för givna, eftersom det är detta inledande åtskiljande som gör det så svårt att uppmärksamma relationerna mellan de olika fenomenen. Latours utgångspunkt är därmed den samma som den landskapsforskning som här skildras. Även Hägerstrand kritiserar de snäva analyserna, och visar här samtidigt på en alternativ metodansats:

“Vad som är sant eller sannolikt kan inte fastställas experimentellt genom att några faktorer i taget prövas. Man måste bygga på indicie-kedjor. Det är inte upprepning som ger styrka åt argumenten, utan en allt vidare utsträckning av indicierna tills de hakar i varandra allt fastare och totalbilden blir allt stadigare och fylligare. Fullständig kan den aldrig bli. Men slutenheten i rum och tid ger besked om vad som saknas.” (Hägerstrand 1982b, sid 184).

Att de likhetsstudier som skildrats ovan utgår från ett modernt sätt att se på tid, rum och transporter har redan påpekats. Det innebär samtidigt att landskapsforskningen ses som ett alternativ till det moderna, en relationell ansats som betonar kunskapens platsbundenhet. Att peka ut rötterna till ett tvärdisciplinärt ämne som landskapsforskning är långt ifrån enkelt, men att ambitionen att skildra helheten bygger vidare på 1800-talets i vid mening ekologiska ansatser samt dess kritik mot den moderna forskningens oförmåga att se sambanden och därmed att skildra människans förhållande till naturen, är nog ingen överdriven tolkning (Entrikin 1991, Sörlin 1991, Oakes 1997, Eliasson 1999). Åtskilligt har hänt sedan 1800-talet, men kopplingen är ändå värd att lyfta fram. Den platsbundna kunskapen som en bas för landskapsforskningen står sig fortfarande, som en grundläggande och avgörande insikt att ”Knowledge is not simply local, it is located, it is situated, it has a place” (Turnbull 1996, sid 6).

Med påståendet att all kunskap är platsbunden avses att allt vetande vinnur ur specifika situationer på specifika platser, och att såväl objekt som subjekt i någon mån förändras (konstruktivt eller destruktivt) på resan från en plats till en annan. Platsbunden kunskap bygger även på insikten att det ”abstrakta” rummet och den ”universella” kunskapen ursprungligen vävts

samman av de abstraktioner och systematiska lådsamlingar som sammanförts utifrån det platsbundna. Platsen kommer först, det "objektiva", positionslösa, skapas från denna kunskap. Genom resor (och berättelser) vävs förhållningssättet till landskapet samman (se kap 3). Här finns en avgörande skillnad mellan närhet och likhet. Jag betonar platsen som det primära, kunskapsalstrande, medan det abstrakta rummet är det primära inom den moderna forskningen.¹³

Att kritiken mot den moderna forskningen och det moderna samhällets oförmåga att ta hänsyn till samhällets relation till naturen fortfarande är en drivkraft inom landskapsforskningen, är inte minst landskapsarkitekten Ian McHargs författarskap ett bevis på (McHarg 1969/1992). McHargs arbete, vars sätt att skildra landskapet har stora likheter med äldre geografiska studier (se tex Sauer 1925), syftar till att klarlägga just detta samspel mellan samhälle och natur.¹⁴ I ett arbete om morgondagens landskapsplanering och dess roll i kampen för ett uthålligt samhälle, visar Linehan & Gross (1998) att den relationella ansatsen är i högsta grad levande. Linehan & Gross (1998) betonar landskapets komplexitet och att den övergripande förståelsen för människans relation till naturen är det avgörande för landskapsplaneringens framtid. Samtidigt delar de ut en svidande kritik mot landskapsplanerarens alltför stora intresse för naturvetenskapliga modeller, ny teknik, dataprogram etc. Ekonomiska och ekologiska modeller kritiserar för att reducera landskapet till alltför enkla orsaksförhållanden:

"The fate of our landscapes lies squarely on the lap of society. It is therefore imperative that future research in landscape planning move beyond the traditional and technical descriptions of space, environmental determinism, academic divisions, and rational methods. Our research must also continually reassert a vision, value, and ethic, account for the relationships among the physical, cultural, economic, and political dimensions of space, and finally, better incorporate the knowledges, perceptions, and practices that exist between the places we study and the peoples and communities who call them home." (Linehan & Gross 1998, sid 216).

¹³ Att definiera plats är svårt, med tanke på den starka koppling som gjorts ovan mellan kunskap och plats. Kanske kan man definiera plats som en uppsättning av heterogena relationer som gjorts hållbara (jämför Latour 1998, sid 145ff: teknik är samhället som gjorts hållbart). Poängen med denna definition är att relationer betraktas som grunden för kunskap. För att förstå definitionen måste dock den vida definitionen av relationer beaktas: dessa kan bestå av sociala överenskommelser, symboler, stenar och cement, teknik, riter, etc. Med hänvisning till kommande definition av landskap vill jag påstå att platserna är landskapets elementa, dess grundstenar. En mer vardaglig och snävare användning av plats i betydelsen ett avgränsat ställe (som kännetecknas av en viss aktivitet och/eller ett visst värde) stämmer överens med ovanstående definition, eftersom det är specifika platser som beskrivs.

¹⁴ Motsattsparen samhälle – natur och kultur – natur används om vartannat i mitt arbete, liksom inom landskapsforskningen i övrigt i detta sammanhang.

Om denna ambition har präglat landskapsforskningen under lång tid, så är Linehan & Gross kritik samtidigt ett tecken på att landskapsforskningen inte riktigt når ända fram och att dagens landskapsforskare slits mellan de två tidigare skildrade principerna. Linehan & Gross föreslår en historisk återblick, "back to the basics", för att bättre förstå forskningens utgångspunkter och potential. Det är i den andan som jag nu fortsätter att analysera vad som avses med att landskapet är en helhet.

Det ständiga land-skapandet

Några texter av Carl Sauer, the grand old man inom den amerikanska landskapsforskningen, kan göra det möjligt att komma studiet av helheterna något närmare. Sauer var en av de mest inflytelserika landskapsforskarna i USA under 1900-talet (Muir 1998) och influerade bland annat J B Jackson (se nedan). Liksom samtida svenska geografer var han inspirerad av tysk och fransk geografi, och likheterna mellan hans studier och samtida svenska studier är påtagliga (Hägerstrand 1984, Germundsson 1996), vilket gör hans forskning till ett intressant exempel.

Sauer betonade vikten av att studera hur "land and life have come to differ from one part of the earth to another". I den citerade uppsatsen, belysande nog kallad *The personality of Mexico*, betraktas inte "land and life" som åtskilda. I stället studeras:

"a given land as lived in by a succession of peoples, who have appraised its resources for their time in terms of their capacities and needs, who have spread themselves through it as best suited their ends, and who have filled it with the works that expressed their particular way of life" (Sauer 1941, sid 353).

Sauers målsättning var att förstå hur marken och dess kultur vävdes samman och skapade ett område med en specifik karaktär (Sauer 1974). Han ville förstå och avgränsa ett landskap, inte peka ut enskilda aktiviteter och vad dessa gav upphov till (Sauer 1925). Sauers intresse för avgränsandet av specifika landskap avtog efterhand, däremot kvarstod hans intresse för relationen mellan "land and life", land – skapandet, studerat utifrån ett avgränsat område och dess historia (Sauer 1956/1963, Germundsson 1996). Därmed visar Sauers långa forskarbana upp två olika sätt att närma sig landskapet. Det ena betonar enheten, ett landskap med givna gränser inom vilka en enhetlig natur/kultur återfinns. I identifierandet ingår avgränsandet av enheten (landskapet) som en viktig del (se bild 1). Sauers senare ansats visar på hur land-skapandet kan studeras utan att ett sökande efter det enhetliga styr forskningen. Av metodmässiga skäl avgränsades en helhet (ett i tid och rum avgränsat område) vilket möjliggjorde ett studium av samspelet samhälle – natur inom ett hanterligt område. I och med att avgränsningen och det enhetliga inte betonas finns det ett ökat utrymme för att skildra ett komplext landskap.

Sauers nedtoning av gränsernas betydelse och av landskapet betraktat som en organisk enhet, kan ses som en del av hans fjärmande från en tidigare dominant naturdeterministisk syn på landskapet (jämför Sauer 1925 med Sauer 1956/1963). Determinismen bestod i att de naturgivna förutsättningarna helt och hållet ansågs bestämma hur en kultur utvecklas. Det är i enlighet med naturdeterminismen som identifierandet av enhetliga landskap tydligast betonas, då ett visst naturgivet landskap anses alstra en viss kultur. Dessa studier av givna naturregioner och deras naturliga kultur uppfattas lätt som normativa och kan därmed motivera en rasistisk ideologi (Olwig 1996). Studien förutsätter dessutom frånvaron av längre transporter och resor: kulturen betraktas bokstavligen som rotad. Men det finns fler problem med determinismen, oavsett sort, inom landskapsforskningen.

Det lockande med en deterministisk modell är dess tydlighet, vilken har att göra med att utpekandet av orsak och verkan är avklarat redan från början. Enkelheten i en natur-, kultur-, eller teknikdeterministisk ansats kan alltid förföra landskapsforskaren, särskilt i ett samhälle där orsaksförklaringar och enkla modeller värderas högt. Men dessa på förhand givna förklaringar förutsätter ett slutet system, vilket inte är kännetecknande för landskapsförändringar så som de beskrivits ovan.

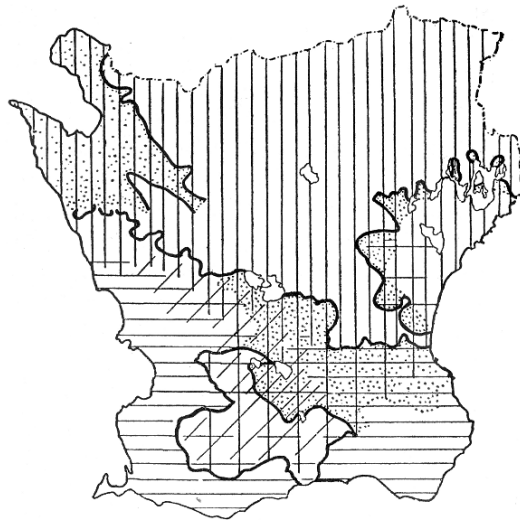


Bild 1. Regionindelning av Skåne. Åke Campbells indelning/analys av 1700-talets Skåne i slättbygder, ris- och mellanbygdbygder och skogsbygder, är ett tydligt exempel på det tidiga 1900-talets landskapsforskning och visar på stora likheter med Sauers ovan nämnda ansatser (Campbell 1936). Gränsdragandet mellan olika landskap har spelat en viktig roll inom landskapsforskningen.

En viktig grund för determinismen är åtskiljandet mellan objekt och subjekt, liksom åtskiljandet mellan samhälle och natur. Dessa uppdelningar är djupt rotade inom forskningen och i samhället i stort, med naturvetenskapen och samhällsvetenskapen och på var sin sida. I samhällsveten-

skapens förklaringar är det människor som agerar, medan objekten är stumma om de alls finns med. I naturvetenskapen studeras objektens händelser, medan människan som subjekt (inklusive forskaren själv) inte kan beaktas. Samhällsvetare har inte några verktyg, ingen legitimitet, för att uttala sig om något annat än nakna människor, eller kanske bara deras tankar. Naturvetaren å sin sida får inte engagera sig själv, lika lite som sina experiments eller artefaktens historia. De vetenskapliga förklaringarna för mänskligt agerande, makt och sociala relationer är därmed i grunden åtskilda från de modeller som hanterar fysiska föremål och naturens egenskaper (Latour 1993). Därmed kan relationen mellan teknik och samhälle bara analyseras utifrån två på förhand bestämda positioner; antingen betraktas individernas intellekt som den enda aktören, eller så presenteras teknikens materialitet som den determinerande kraften. Det ensidiga perspektivet bäddar för en deterministisk förklaring, eftersom endast tekniken *eller* teknikanvändare kan betraktas som den drivande kraften i en interaktion.¹⁵ Därav landskapsforskarens försök att "fördjupa blicken för de naturliga förutsättningarnas relativitet" genom att i stället undvika ensidiga studier där natur eller kultur studeras som åtskilda fenomen (Nelson 1913, sid 279).¹⁶

Ett alternativ till determinismen är alltså en relationell ansats, där ett både-och förhållande antyds. Termer som "possibilism" och "contingency" (eventualitet, möjlighet) har under 1900-talet använts av landskapsforskare för att påpeka att vad som helst kan hända även om vissa skeenden är mer troliga än andra, och att världen är alltför komplex för att förstås med hjälp av enkla samband (se Pred 1986 om "contingency", Åquist 1994 och Oakes 1997 om "possibilism"). Med dessa vaga begrepp i minnet är det knappast överraskande att landskapsforskningen hade svårt att hävda sig (främst beträffande teori) under 1950- och 1960-talen då betoningen på kvantitativa studier och lagsökande tog över från de tidigare syntetiserande studierna med deras vaga metoder (Åquist 1994).

De senaste decenniernas återvunna intresse för landskapsforskning har kopplats samman med miljöfrågornas uppmärksammande (Saltzman 2001). Återigen uppmärksammas forskningens oförmåga att utifrån partikulära analyser studera relationen samhälle - natur. Pendelrörelsen inom forskningen mellan den svårfångade helheten och de otillräckliga detaljerna har pågått åtminstone sedan 1800-talet (Sauer 1925), tycks fortfarande vara vid liv.

¹⁵ Jag utgår i denna diskussion från att landskapet inte utgörs av förgivettagna relationer. I kapitel 3 konstateras att sådana relationer uppfyller kraven på orsakssamband, vilket beror på att de är skapade för att göra just det.

¹⁶ Geografen Helge Nelsson hade under det tidiga 1900-talet stort inflytande över svensk landskapsforskning. Liksom Sauer vände han sig mot en deterministisk förklaringsmodell, vilket han inte var den förste i Sverige att göra (Bladh 1995). Kritikens ålder till trots behöver den fortfarande nämnas för att lyfta fram styrkan i den relationella ansatsen inom landskapsforskningen (se kritiken i Linehan & Gross 1998).

Att äga rum

Ett lika stort problem som den överhängande determinismen är att anspråken på att studera helheter inom landskapsforskningen ofta döljer en frånvaro av metod. Även om komplexiteten och mångfalden betonas så behöver landskapsforskaren lika väl som alla andra forskare förenkla sitt studieobjekt, och hur en sådan förenkling skall utföras i enlighet med närhetsprincipen är långt ifrån självklart. Ett arbete där helheten gång på gång åberopas som landskapsforskningens signum får här tjäna som exempel. Boken *Svenska landskap* (Sporrong et al 1995) syftar till att på vetenskapliga grunder skildra Sveriges olika landskapstyper. Här framgår med all tydlighet att författarnas ambition är att *allt* skall studeras. Men de landskapsskildringar som följer i boken visar inte bara att ett fåtal faktorer har studerats, utan även att urvalet reflekterar en förkärlek till spillrorna av 1800-talets rurala jordbruksområden. Här döljs, medvetet eller ej, både en metoddiskussion och en värdediskussion bakom påståendet om att allt studeras (Svensson 1998). På liknande sätt kan "helheten" åberopas i landskapsanalyser för att dölja frånvaron av metod samt dölja de värderingar som styr analysen (Hedréen 1998). De i många fall platsspecifika egenskaperna som står i centrum för analysen är ingen ursäkt för att dölja det bakomliggande tillvägagångssättet.

En av de som redan under 1940-talet reagerade mot den allomfattande landskapsforskningens svaga teoretiska ramverk var Torsten Hägerstrand. Ett halvt sekel senare återvände han till landskapsforskningen, men denna gång med en utpräglad tidrumslig metodansats i bagaget (Hägerstrand 1983). Genom att lyfta fram landskapsforskningens och geografins grundläggande fokus (att studera närheten och ägandet av rum), samt genom att betona tidrummets kontinuitet snarare än tid och rum var för sig, erbjuder Hägerstrand en djupare förståelse för landskapsforskningens egenskaper (Hägerstrand 1983, 1993).¹⁷ Några av hans utgångspunkter har varit av stor betydelse för mitt arbete, och dessa presenteras därför nedan.

Alla aktiviteter platsberoende är utgångspunkten för att förstå landskapet enligt Hägerstrand. Alla aktiviteter äger rum både i legal och i fysisk bemärkelse (Hägerstrand 1993, 1996). En aktivitet kräver ett visst utrymme under en viss tid, en plats där processen kan fortgå i fred, samtidigt som nödvändiga resurser för dess fortlevnad kan tillgodoses (Hägerstrand 1984, 1993). Detta rumsliga behov, eller platsskapande, innebär även att ett visst anspråk på morgondagen görs; för att en aktivitet skall vara meningsfull att utföra måste vi vara någorlunda säkra på att den hinner bära frukt innan

¹⁷ Hägerstrands begrepp förloppslandskapet används inte här, eftersom det inte är ovan nämnda forskning som Hägerstrand med det begreppet vill distansera sig ifrån. Hägerstrand är inte ensam om tidsgeografiskt inspirerade landskapsstudier (tex Bladh 1995, se även Pred 1986), men här utnyttjas främst hans skrifter i en analys som delvis utgår från Qviström (1998, opubl). Det är skildringen landskapet som intresserar mig, inte den representationsteknik som tidsgeografien (och därmed Hägerstrand) förknippas med – se Gren (2001) för en analys av sistnämnda.

den avbryts. Fysiska och administrativa förhållanden erbjuder en stabilitet som gynnar de befintliga verksamheterna, då det krävs mindre energi, tid eller pengar att utnyttja dessa än att skapa nya mönster. Men kontrollen över ett avgränsat rum är inte tillräcklig för att möjliggöra en aktivitet, oavsett sort. Ett agerande förutsätter även förflyttningar av något slag. Byggnadsmaterial, arbetskraft eller kunskap måste mobiliseras till en viss plats för att möjliggöra en viss aktivitet. Utgångspunkten för Hägerstrands förståelse av landskapet är alltså att ett samtidigt behov av en viss rörelse och en viss stabilitet, det vill säga en viss tidrumslig formation, ligger till grund för alla de aktiviteter som sammantaget utgör landskapet (Hägerstrand 1987b, 1988, Hägerstrand & Clark 1998).¹⁸

Hägerstrands beskrivning av hur aktiviteter äger rum är inte bara giltig för människors förehavanden utan även beträffande biotiska och abiotiska företeelser och processer. Djurens revirbeteenden är ett exempel. Han lyfter alltså fram en *gemensam nämnare* som gör det möjligt att studera vitt skilda fenomen sida vid sida på ett någorlunda jämbördigt sätt. En sådan betraktelse kan komplettera den moderna forskningen där människors agerande, djurens instinkter och biologiska processer studeras med olika delar av händelseförloppet i fokus. Genom att studera det gemensamma, ägandet av rum, kan samspelet mellan samhälle och natur lyftas fram. I ett sammanhang konkretiserar Hägerstrand detta genom att efterfråga morfologiska studier i vid mening. Lägg märke till att det materiella och immateriella inte åtskiljs utan betraktas på samma sätt:

”morfologi är ett generellt betraktelsesätt, som kan tillämpas på tillvarons vareler, relationer och processer i allmänhet och inte bara på det elementärt synliga och påtagliga. En rullstensås är en form i tid och rum, men så är också materialflödet i en produktionsprocess och till och med informationsflödet inom en befolkning. Ett sätt att utveckla förståelsen för geografisk komplexitet är just att skärpa blicken för dessa materiella och immateriella former: deras tillkomst, fusioner, fissioner, friktioner och undergång.” (Hägerstrand 1987a, sid 10).

Studiet av hur dessa förlopp äger rum kan lära oss åtskilligt om aktiviteterna i sig. Om rummet dessutom är en bristvara i någon mening, och om alla aktiviteter kräver ett specifikt tidrumsligt omfång, kan studiet dessutom visa på maktförhållanden, prioriteringar och exempelvis hur vissa aktiviteter tränger ut eller förhindrar växters och djurs nyttjande av

¹⁸ Tidrum har av Hägerstrands efterföljare översatts till *time-space*, och därmed kommit att förknippas med det rumsbegrepp som den moderna forskningen ovan har förknippats med. Olwig (2002b) har visat på hur denna missuppfattning har att göra med dubbeltydigheten i de germanska språkens rumsbegrepp, en dubbeltydighet som försvinner då rum inom den engelskspråkiga forskningen översätts till *space*. Därför vill jag betona att Hägerstrands uttryck *att äga rum* är synonymt med att skapa (eller omvandla) platser. Det är tveksamt om en sådan tolkning hade varit möjlig utifrån 1970-talets tidsgeografi; tidsgrafer riskerar att leda till en analys av “space” snarare än “place”. Hägerstrands forskning från 1990-talet betonar däremot platsen på ett helt annat sätt (Bladh 1995).

platsen. Denna kamp om utrymme i tid och rum är enligt Hägerstrand en viktig förklaringsfaktor då det gäller att förstå landskapets utveckling. Hägerstrand lyfter fram ett antal relationella begränsningar, till exempel att föremål och individer inte kan befinna sig på mer än en plats i taget. Eftersom alla aktiviteter är beroende av visst material, kompetens, arbetskraft etc, begränsas aktiviteter även av en bristande koordinering och/eller av att andra projekt bedrivs samtidigt eller alltför långt bort för att samordnas. Individernas aktiviteter begränsas dessutom av behovet av ett antal timmar sömn per dygn, behovet av ett hem av någon form som individen återvänder mer eller mindre regelbundet till, osv. Möjligheten att tänja och förändra dessa restriktioner varierar, och de kan enligt min mening inte ses som för all tid givna, allra minst i samband med transportstudier. Genom att betrakta tidrummets begränsningar går det att visa på en "kausaltet" som den moderna forskningen inte uppmärksammar:

"Naturens och samhällets gestalter tävlar om plats i ett begränsat budgetutrymme av tid, rum och energi. Därmed blir orsak och verkan inte bara en fråga om före-efter som i laboratoriet utan också om framkomstmöjligheterna i budgetutrymmet på grund av grannskapets motstånd eller villighet att öppna sig. ... *Studiet av förloppslandskapet blir en fråga om att observera och tolka olika fenomenens fysiska "maktutövning" i förhållande till varandra.*" (Hägerstrand 1993, sid 27, ursprunglig kursivering).

I citatet ovan tycks Hägerstrand för en stund ha lagt åt sidan det komplexa studiet av företeelsernas platsskapande till förmån för ett enklare studium av "fysisk maktutövning". Det finns ingen anledning att begränsa studien till det senare som hela tiden riskerar att leda till en absolut skildring av tidrum. Det är inte heller möjligt att avgränsa studiet till endast det "fysiska" och bortse från det "sociala", vilket Hägerstrand uttryckligen har poängterat (Hägerstrand 1982b). Vad är det, till exempel, som sätter gränserna för hur mycket en bil kan lastas? Det fysiska utrymmet är en sak, men det går aldrig att åtskilja från frågor om trafiksäkerhet, trafikregler, bekvämlighet, tekniska faciliteter (dragkrok), ekonomi (pengar till släp), körtortets beteckningar, körvana, och så vidare. Därför är det inte särskilt givande att studera endast de fysiska omständigheterna, åtskilda från de sociala aspekterna. Men även det omvända gäller, och det är så jag tolkar Hägerstrands ansats; sociala normer går inte att behandlas för sig, åtskilda från det fysiska rummet och tiden. Latour säger ungefär samma sak som Hägerstrand i citatet ovan, men utan samma särbehandling av den fysiska maktutövningen:

"there is no other way to define an actor but through its action, and there is no other way to define an action but by asking what other actors are modified, transformed, perturbed or created by the character that is the focus of attention." (Latour 1999b, sid 122).

Latours uttalande används här för att lyfta fram den relationella ansatsen hos Hägerstrands forskning, en ansats som bland annat framgår i uttrycket att äga rum. Med det uttrycket betonar han att alla aktiviteter *utgörs* av en

viss ”form” i tid och rum. Det vore enligt denna relationella ansats fel att säga att en process ger upphov till en viss form, då processen endast består i att uppnå just denna form (jämför Massey 1999). Detta kan jämföras med en analys som bygger på att en viss form *leder till* en viss process, eller att en process leder till en viss form. Leder utbyggandet av ett europeiskt transportnätverk till ökad handel och ökat resande, eller är det tvärt om? En sådan frågeställning är ett exempel på ett traditionellt sökande efter orsaker och deras effekter. Att se form *som* process innebär att något annat studeras, nämligen processens form; i nämnda fall skulle en indiciekedja bestående av EU-parlamentariker, svårforcerade bergspass, lastbilar, turister, trafikföreskrifter, tankfartyg och ekonomiska kalkyler nystas upp. Utbredningen och det ofrånkomliga ägandet av rum skulle skildras, däremot pekas inte i en sådan studie ut en bakomliggande drivkraft. Detta skildrande av former som processer kräver någon form av avgränsning, vilket jag återkommer till.

På samma sätt som orsaker och effekter inte studeras i den föreslagna studien av transportnätverk, är inte heller uppdelningen mellan handlande subjekt och passiva objekt av intresse. Tvärtom kan en landskapsstudie ifrågasätta denna uppdelning (jämför Hägerstrand 1994, Anderberg 1996). Hägerstrands fokus på de tidrumsliga formationerna har kritiserats för att sakna en handlande subjekt (se exempelvis Pred 1986, Harvey 1989, Bladh 1995). Kritiken (ursprungligen formulerad av sociologen Anthony Giddens) går ut på att om subjektens intentioner inte beaktas så finns det knappast någon möjlighet att säga något om händelsernas förlopp. Frågan är om inte Hägerstrands resonemang trots allt innehåller en diskussion om handlingarnas karaktär, om än inga subjekt. Hägerstrand visar nämligen hur varje försök att förstå det materiellas betydelse bortom deterministiska förklaringar kräver att åtskiljandet av ”hur” och ”varför” ifrågasätts (jämför Gren 2001). Intentioner är ointressanta att studera för sig, av samma skäl som det materiella är ointressant i sig: dessa uppdelningar leder tillbaka till modernitetens lådsamlingar och dess dunkla skildring av relationen mellan samhälle och natur.

Hägerstrand vill alltså komplettera de nuvarande samhällsanalyserna genom att uppmärksamma den tidrumsliga kontextens betydelse för handlandet, och därmed geografins bidrag till en ”handlingsteori”. Bidraget består även i att möjliggöra en förutsättningslös analys av olika företeelsers roll utan att i förhand ha delat in dem i till exempel renodlade tekniska, ekologiska eller sociala förklaringar. Återigen, att överbrygga klyftan mellan samhälle och natur är en central uppgift för landskapsforskningen.

Uttryckt med stöd av Latours terminologi går det att sammanfatta ovan beskrivna ansats; Hägerstrand för fram betraktelser av heterogena relationer och deras ägande av rum som ett alternativ till det moderna forskningsparadigmets åtskiljande av handling och händelse och deras kausala förklaringar. Mer komplicerad än så är inte Hägerstrands målsättning, och inte heller Latours. Geografi betyder att beskriva världen, och Latours målsättning är att nysta upp heterogena nätverk (Bingham 1996).

Jag vill betona det heterogena, för att läsaren inte skall glömma bort att nätverken utgörs av såväl individer som föremål.¹⁹

Det är främst sättet att avgränsa studiet av de heterogena relationerna som skiljer Hägerstrand och Latour åt. Hägerstrand lyfter fram ett avgränsat tidrum och dess budgetering som en viktig utgångspunkt för studiet av relationer: hans landskap är ett av praktiska skäl avgränsat utsnitt av jordytan och dess historia. De statiska gränser som detta ger riskerar att hämma en analys av transporternas förmåga att förändra tidrumsliga förhållanden. Latour utgår från ett nätverk i taget, utan på förhand givna rumsliga avgränsningar. I en sådan studie, där endast några indiciekedjor studeras, finns det en risk att forskaren förbigår den komplexitet och de konflikter som mötet mellan olika aktiviteter ger upphov till (Hetherington & Law 2000). Här har det avgränsade rummet som utgångspunkt för en studie fortfarande något att tillföra; de rumsliga relationerna som består i att företeelser finns bredvid varandra (eller utesluter varandra) är viktiga att uppmärksamma i en studie där åtskiljandet mellan de handlande subjekten och de passiva objekten ifrågasätts (jämför Law 1999). Samtidigt är det inte möjligt att studera alla de nätverk som formar ett avgränsat område. Ett urval är ofrånkomligt. I praktiken studeras därför alltid ett begränsat antal omständigheter, ett fåtal indiciekedjor, även i en landskapsstudie. Oavsett om Hägerstrands eller Latours avgränsning används så återstår urvalsproblematiken, vilken vi aldrig kommer ifrån.

Jag har tidigare i avsnittet påpekat att det är inkonsekvent att särbehandla det ”fysiska maktutövandet” om aktiviteters ägande av rum i en vidare bemärkelse studeras. Att i en landskapsstudie begränsa sig till ett på förhand avgränsat tidrum, är även det en ensidigt materiell avgränsning. Med en genomtänkt relationell ansats som den röda tråden finns det ingen anledning att på detta sätt begränsa landskapsforskningen till studiet av avgränsade områden. Studieområdets avgränsningar är betydelsefulla, men bör jämföras och kompletteras med studiens övriga avgränsningar, det vill säga Latours fokus på ett fåtal nätverk eller förlopp. Det avgränsade områdets betydelse samt helheten/enheten kan än en gång tonas ner (jämför diskussionen i ”Det ständiga land-skapandet”). Denna omvärdering av studieområdet menar jag är värdefull i samband med studier av transporter eller kommunikationer, då statiska gränser alltid riskerar att hämma analyser av hur tid och rum förändras.

¹⁹ Därav termen aktörnätverk, som inte skall uppfattas som att aktörer *och* nätverk studeras, utan att nätverket utgörs av en mängd ”aktörer”. Bredband betraktat som aktörnätverk består av aktiemarknadens psykologi, nedgrävda ledningar, företagsrapporter, reklamkampanjer, hemsidor, modem, kommunpolitiker, osv. Det är den ständiga missuppfattningen av detta begrepp, att vissa av nämnda komponenter skulle vara nätverk medan andra är aktörer, som har fått forskare att överge begreppet.

Kontrakt

Ett visst landskap är utformat och anpassat med hänsyn till viss uppsättning aktiviteter. Landskapet kan alltid förändras genom att en ny aktivitet äger rum, likväl underlättar de befintliga strukturerna vanligen att de tidigare aktiviteterna fortgår. De vardagliga handlingarna bedrivs hela tiden inom platser som erbjuder en viss kunskap, ett visst handlingsutrymme. Dessa platser är i sin tur resultatet av ett mer eller mindre medvetet skapande. Den amerikanske landskapsforskaren John B Jackson tog fasta på detta då han betraktade landskapet som en konstruktion som uttrycker och understöder samhällets visioner och individernas vardag;

“a composition of man-made or man-modified spaces to serve as infrastructure or background for our collective existence” (Jackson 1984, sid 8).

Jackson skildrar landskapet som en kollektiv företeelse som alla har kommit överens om, närmast som en materiell sida av ett samhällskontrakt som synliggör de samhälleliga överenskommelserna och ger dem en viss permanens (Jackson 1980, 1984). Givetvis avser inte Jackson varje enskild situation; det är snarare de bakomliggande “spelreglerna” för bland annat ägande som “vi” har kommit överens om. Inte heller behöver det vara nedskrivna regler som landskapet konkretiserar; det kan lika gärna vara ett mer informellt umgänge som avspeglas i hur markerna utformas, ett umgänge som på så sätt kompletterar de institutionaliserade kontrakten (jämför Olwig 1996).

Kontraktet uttrycker slutligen genom sin materiella form även relationen mellan samhälle och natur och inte bara de mellan enskilda individer. Sättet att se på tid och rum och dess konkreta uttryck i form av gränsdragningar spelar en central roll för dessa överenskommelser. Jackson påpekar att:

“a boundary is what binds us all together in a group, that which excludes the outsider or stranger. ... it is the symbol of law and order and permanence. The network of boundaries, private as well as public, transforms an amorphous environment into a human landscape, and nothing more clearly shows some of the cherished values of a group than the manner in which they fix those boundaries, the manner in which they organize space.” (Jackson 1980, sid 115).²⁰

Jackson intresserade sig bland annat för vägarnas roll i upprätthållandet eller omformulerandet av nämnda kontrakt. Han studerade vägar, transporter och resor som ett uttryck för ett samhälles sätt att hantera tid

²⁰ Här finns en koppling till det nordiska landskapsbegreppet, där landskapet är det av sedvanan och tinget styrda området, i kontrast mot förläningens (senare: länens) statliga, lagbundna ordning. Olwig har beskrivit det nordeuropeiska landskapsbegreppets utveckling (Olwig 1993, 1996, se även Mels 2000), och här betonas sedvanerätten, ett gemeinschaft som ställs emot länets gesellschaft.

och rum, natur och kultur. Jackson använde sig av såväl historiska studier som studier av det samtida landskapet för att belysa detta.

Jackson uppmärksammade bland annat hur en ny hastighet och en ny transportteknik möjliggör nya sätt att förhålla sig till landskapet, exempelvis i uppsatsen *The discovery of the street* (Jackson 1980). Hans analys är dock mer mångfacetterad än att endast gälla hur landskapet upplevs i hög hastighet, vilket framgår i en av hans första artiklar i ämnet, *The abstract world of the Hot-rodder* (Jackson 1997a, sid 199ff). Här skildras den nya och mer individuella rörligheten som ett uttryck för ett nytt sätt att se på naturen, och därmed ett nytt sätt att förhålla sig till och värdera sin omgivning i vid bemärkelse. Det är mellankrigstidens USA som står i uppsatsens centrum, där det nya friluftsliv som då växte fram enligt Jackson var ett uttryck för ett nytt förhållningssätt till naturen. Denna "abstrakta" natur som skidåkaren eller mopedåkaren söker, kommer enligt Jackson så småningom att påverka det sätt på vilket samhället samspelar med naturen, och därmed kommer det att ge upphov till ett nytt landskap.

I ett flertal texter vände och vred Jackson på stadslandskapets skräpiga utposter i jakten på det nya landskap, de nya synsätt och värderingar som skulle forma morgondagen - se exempelvis *The strangers path* i Zube (1970). *The future of the vernacular* (Jackson 1997b) och *The accessible landscape* (Jackson 1994) är två av de texter där Jackson blickar framåt och förutspår ett av vägnätet format landskap.

Tydligast framgår Jacksons föreställning om landskapet som ett kontrakt i *Discovering the vernacular landscape* (Jackson 1984), där tre olika grundprinciper för formandet av landskap diskuteras i bokens avslutande avsnitt. Den första principen exemplifierar Jackson i mycket vaga ordalag med ett tidigmedeltida (europeiskt) landskap, präglad av lokala aktiviteter, myter, en dynamisk markanvändning och frånvaron av en statlig inblandning. Den andra principen är renässansens landskap. Detta landskap är format utifrån moderna principer om tid och rum (se Cosgrove 1984/1998 för en längre skildring av denna landskapsprincip). Jacksons författarskap ägnades främst åt detta landskap, liksom dess nutida tecken på att övergå i det tredje, ännu obekanta landskapet där vägarna antogs spela en avgörande roll. I *The order of a landscape, Reason and religion in Newtonian America* (Jackson 1979), ges Jacksons kanske mest utpräglade analys av det moderna landskapet. Här skildras hur nya samhällsförhållanden materialiserades utifrån Newtons världsbild, där enskilda objekt följer mekaniska lagar i ett absolut och enhetligt rum. Utifrån denna föreställning formades enligt Jackson "The Grid", den markägoreform som låg till grund för den amerikanska västerns kolonisering, en reform som har påfallande likheter med det enskifte som något senare kom att präglade den skånska slätten (Qviström 2002a).

Sättet att se på tid, rum och gränser avgör hur ett visst landskap formas, och det avgör samtidigt vilken roll vägen kommer att spela i landskapet. Det exempel på ett förmodernt landskap som ges nedan, kan förhoppningsvis konkretisera detta kontrakt.

En medeltida rumsordning tas som exempel. För att förstå denna måste dagens kartor, fotografier, klockor, tidtabeller etc, tillsammans med dess produkter (rutnätsstaden och skiftesreformernas markanvändningsmönster) tänkas bort. De är alla delar av ett synsätt på tid och rum som enhetliga och objektiva matriser som omger vår värld. Måtten betraktas vidare som homogena, det vill säga att tid, rum och vikt inte förändras (kvantitativt eller kvalitativt) från plats till plats. En sådan "måttens jämlighet" måste ha tett sig absurd under medeltiden. Den enskilda platsens inarbetade värden, den tid och kostnad som där hade nedlagts och den samhälleliga position som därmed uppnåts, var betydligt viktigare för att orientera sig i vardagen. Det medeltida rummet var hierarkiskt uppbyggt, med kyrkan (altaret) som mittpunkt (Harrison 1998). Den rumsliga ordningen befästes bland annat av dåtidens kartografi (Mappa mundi) och andra avbildningar av den medeltida uppfattningen av tid och rum (Woodward 1985).

Anders Andrén (2000) har skildrat hur rumsuppfattningen uttrycktes (och bibehölls av) de medeltida landskapslagarna. Ett visst brott bestraffades olika beroende på brottsplatsen: att begå en brottslig handling vid altaret ansågs vara många gånger värre än om "samma" handling utfördes i ett vanligt bostadshus, vilket i sin tur gav ett hårdare straff än om platsen var utmarken. Platsen för brottet kändes (fysiskt eller ekonomiskt), alltså var denna föreställning om rummet högst påtaglig. Harrison (1998) berättar om en dödsdömd som undslapp hängning därför att han av en händelse befann sig utom räckhåll för lagens långa arm, nämligen i ett kloster. Det är svårt att tänka sig en mer kännbar rumsuppfattning.

Andrén (2000) lyfter samtidigt fram ett kompletterande, mer materialistiskt sätt att uppfatta rummet. Enligt detta synsätt värderas en plats utifrån hur mycket arbete som hade inarbetats i den. En välskött och välgödslad åker var mer värdefull än utmarken, och fick därmed en mer central position, i dubbel bemärkelse, i samhället. Andrén pekar på detta som en bidragande orsak till de enorma arbeten som lades ned på kyrkobyggande och deras utsmyckning; på detta sätt förankrades deras position i samhället. Till hans exempel kan läggas den medvetna strategin att skapa mer välgödslade marker nära byn (Emanuelsson et al 1985): en logistiskt framtvängd rumslig ordning, även den överensstämmande med synen på rummet. Steget mellan teknikens egenskaper och samhällets utformning är inte långt.

Den rumsliga hierarkin återfanns även i vägnätets utformning och dess lagstiftning. Skånelagen, som gällde under hela medeltiden i Skåne, Halland och Blekinge, ger en bild av det medeltida skånska vägnätet. Vid sidan om förbud att bygga, plöja, eller på annat sätt spärra eller förstöra vägen, uppföra väg på annans mark, förstöra någon annans gårdsgård, etc, framträder i Skånelagen ett tredelat vägsystem. Skånelagen säger att om en byväg spärras kan män från byn intyga vägens rätta läge. Om däremot en häradsväg eller väg till köpplats, strand eller skog spärras, då skall tolv män (häradsmän) väljas på tinget, inför konungen eller inför ärkebiskopen. Därefter skall de intyga den rätta vägen. Den som ej vill vittna får böta till

konungen. Slutligen nämns en tredje kategori: sockenvägen (vägen till kyrkan). I detta fall skall ärkebiskopen utse tolv män, och den som inte vill vittna skall böta till ärkebiskopen. (Holmbäck & Wessén 1979).

De tre olika vägkategorierna åtskiljs som olika "samhälleliga fenomen". Vägen till kyrkan kunde inte de enskilda byborna råda över, lika lite som de rådde över häradsvägen. Olika vägar kunde ha olika syften och därmed vara meningsbärare av olika slag (jämför Hindle 1988). I en hierarkisk rumslig ordning blir resandet en meningsladdad handling på ett annat sätt än då rummet betraktas som homogent. Gränsen mellan resan som metafor och handling, och mellan vägen som metafor och objekt, blir därmed otydlig (pilgrimsresan är ett extremt exempel på detta).

Den rumsliga ordningen kan inte ses som en immateriell föreställning. Den medeltida kosmologin innefattade visserligen en allmän världsbild, men denna vore motsägelsefull om den inte motsvarades, konkretiserades, och förklarades av hur de vardagliga miljöerna organiserades, hur regelverk och samhälleliga strukturer - och vägnät - utformades. Och detta kan inte ske någon annanstans än i det lokala, i det vardagliga och i det högtidliga. Idag har vi ett annat synsätt på tid och rum, med andra kopplingar till makt än de som visats ovan, men fortfarande stadfästs dessa synsätt i det vardagliga. Den helhet som tidigare har omtalats består inte minst i ett uppmärksammande av dessa relationer mellan de vardagliga detaljerna och de föreställningar som dessa upprätthåller/upprätthålls av.

Helheten ifrågasatt

I det landskap som Jackson beskriver är alla överens om ett visst sätt att se på gränser, ägande, monument, mötesplatser etc. Utifrån det gemensamma förhållningssättet formas landskapets fysiska förhållanden. Men är verkligen alla överens, och är det en förutsättning för att landskapet skall gå att skildra som ett kollektivt fenomen? Den forskning som Sauer har fått representera i de senaste decenniernas landskapsforskning, har kritiserats för dess förgivettagande av kulturen som en homogen och "superorganisk" företeelse (Duncan 1980, Mitchell 1994). Även Jackson omfattas av denna kritik (Mitchell 2001). James Duncan menar att Sauer skildrar kulturen som något i sig, som en fristående struktur som avgör individens beteende. Sauer anammade enligt denna kritik en kulturdeterministisk modell, där individerna är slavar under en överordnad och från individerna fristående kultur. Det medförde att kulturens mångfald tonades ned, och med denna tonades minoriteter ned. Om kulturen avspeglas i landskapet innebär det att en mer pluralistisk syn på kulturen också borde kräva en större uppmärksamhet för olika sätt att förhålla sig till tid, rum och gränsdragningar i landskapet. Komplexiteten lyfts därmed fram tydligare än då samspelet mellan kulturen/naturen står i centrum.

Inom den humanvetenskapligt inriktade kulturgeografin började under 1970-talet åter landskapet att uppmärksammas efter ett par decenniers tynande tillvaro. Donald Meinigs artikel, *The beholding eye, Ten versions*

of the same scene, är ett belysande exempel. Rubriken sammanfattar artikelns innehåll, där tio personer med olika bakgrund antas uppleva samma landskap på tio olika sätt (Meinig 1979a). David Lowenthals artikel i samma bok problematiserar på motsvarande sätt tidsdimensionen i en landskapsstudie, då han visar på hur uppfattningen av gårdagen konstrueras (Lowenthal 1979). Studiet av "landskapet i människan" kom därmed att lyftas fram som ett komplement till studiet av människan i landskapet (Saltzman 2001). Det synliggjorde inte bara kulturens mångfald, utan även den roll som landskapsforskarens egna bakgrund och synsätt spelar för studiens resultat.

Intresset för landskapsstudier växte även bland marxistiskt influerade geografer under denna tid. Under 1980-talet kombinerades dessa ansatser i en landskapsforskning med ambitionen att åtgärda den äldre forskningens alltför fyrkantiga skildringar av kulturen, dess alltför empiriskt och morfologiskt inriktade forskning, samt dess fokusering på det platsbundna och unika (Rowntree 1996, Setten 1999, se tex Duncan & Ley 1993).²¹ Betoningen på fallstudien och dess unika förhållanden ersattes till viss del av ett intresse för kunskapens platsbundenhet; kunskapssynen snarare än metoden (fältstudien) kom därmed att lyftas fram.

Sättet att se på helheten är belysande för landskapsforskningens omvandling. "Helhet" kan antyda ett totalitært perspektiv, att forskaren skulle kunna överblicka mer än någon annan, eller att landskapet skildras "som det verkligen är" (Hedré 1998). Begreppet är absolut: det går inte att skildra "lite helhet". Den ökade fokuseringen på makt gör det komplicerat att diskutera helheter, men Don Mitchell (1994) visar trots detta på värdet av att studera landskapets "helheter", om än på ett annat sätt:

"As 'activity' landscape is always in a state of becoming; no aspect of it is entirely stabilized. Yet, landscape is *also* a totality. That is to say, powerful social interests are ever trying to represent *the* landscape as a fixed, total, and naturalized form. Hence it remains possible and at times necessary to speak of the landscape as if it were a stable, apprehendable entity. Although constituent parts of the landscape may be always in flux, we can (and social actors often do) speak of the landscape as a unitary thing. ... landscape becomes singular and stable through the social actions and representations of contesting social formations. Landscape is best understood, then, as a certain kind of produced, lived, and represented space constructed out of the struggles, compromises, and temporarily settled relations of competing and cooperating social actors: it is both a

²¹ Skillnaden mellan en "ny" och en "gammal" landskapsforskning bör tonas ned: alltför ofta har dessa skildrats som varandras motsatser, något som under senare år har beskrivits som en återvändsgränd (Mitchell 1994, McCann 1997). Styrkan hos landskapsforskningen ligger i kombinationen av dessa traditioner (Jones 1991). För en utförligare presentation och kritik av den "nya" kulturgeografin och dess förhållningssätt till landskapet, se Setten (1999).

thing and a social 'process', at once solidly material and ever-changing." (Mitchell 1994, sid 10, ursprunglig kursivering).

Mitchell uppmärksammar att landskapsforskningens helhetsskildringar kan leda till att enheter inte bara skildras utan även konstrueras eller bevaras tack vare skildringarna. Till synes objektiva beskrivningar kan enligt Mitchell dölja de meningsmotsättningar och den mångfald som formar landskapet. Den konflikt som Mitchell pekar på mellan hegemoniska skildringar eller försök till att homogenisera landskapet å ena sidan och värdet av landskapets mångfald å andra sidan, har varit ett ständigt återkommande tema inom de senaste två decenniernas landskapsforskning (Mitchell 2001). Landskapet har därmed gått från att uppfattas som ett neutralt medium i vilket vardagliga företeelser kan studeras, till att betraktas som ett verktyg med vars hjälp ideologier eller vissa synsätt kan förmedlas för att cementera en viss samhällsordning eller maktstruktur (Cosgrove 1984/1998, Mitchell 2001). Skillnaden jämfört med Jacksons landskapsskildringar skall inte överdrivas. Mitchells uttryck "the making of the ordinary", vardagliggörandet, är snubblande nära det kontrakt som beskrivits ovan även om Mitchell lyfter fram orättvisor och maktförhållanden på ett helt annat sätt än Jackson (Mitchell 1994). McCann (1997) och Schein (1997) är exempel på studier som påminner om Jacksons, med den skillnaden att de tydligare lyfter fram konflikter och mångfalden i landskapet och dess aktörer.

Mitchell lyfter fram landskapet som ett som ständigt revideras, med ett oräkneligt antal författare (från grafitti-konstnärer till byggherrar), och inte minst med en möjlig mångfald och nyansering som ett skrivet kontrakt inte kan åstadkomma. De oskrivna kontrakten omformas ständigt och erbjuder en mångfald både rumsligt sätt och vad gäller tolkningarna av deras "innehåll".

Om det är något som skiljer en traditionell landskapsforskning från de senaste två decenniernas forskning, så är det analyserna av för forskningen grundläggande begrepp. Till synes neutrala begrepp som landskap, natur och kultur analyseras, för att visa på de förhållningssätt till omgivningen som dessa begrepp antyder (Cosgrove 1990). Detta omfattar även tid och rum, som inte betraktas som något värdeneutralt eller som något i sig, utan som (om)formade av och som en del av samhället. De ses inte heller som en drivande kraft och inte som ett resultat av samhället, utan just som en del av samhället (Crang & Thrift 2000). Därmed blir representationer av tid och rum i alla dess former intressanta, dels därför att de återger förhållningssättet till tid och rum, dels därför att de upprätthåller detta synsätt. Konstruktionen av tid och rum spänner från representationer inom konsten till det konkreta forandet av enskilda hus, vägar eller städer. En gräns som dras i försäkringsbolagens dokument eller av länsantikvarien kan ha lika stort inflytande på individernas beteende och på den kommande markanvändningen som de förändringar markägaren åstadkommer med en bulldozer (se Schein 1997). Liksom tid och rum betraktas inte heller natur

och kultur som en statisk bakgrund eller som den scen på vilka studierna kan utföras.

Även landskapets dynamik har relaterats till makt inom dagens forskning. Vem är det som upprätthåller eller försöker att förändra landskapet, varför, och vad det är för symboler, maskiner och människor som mobiliseras i detta syfte? Michael Jones (1991, sid 235) ställer frågan: ”What changes when something is conserved? What is conserved when some things are changed?” Jones konstaterar att sådana frågor kan avslöja bakomliggande ideologier och dolda värderingar som tidigare inte uppmärksammats i landskapsstudier (jämför Brassley 1998).

Det finns en omfattande litteratur som vrider och vänder på forskningens grundläggande antaganden. Jag begränsar mig i detta sammanhang till teorier hämtade från Latour och Hägerstrand, men det finns alltså gott om andra arbeten som kan utnyttjas för en liknande analys av modernitetens alltför enkla och förment neutrala eller objektiva tids- och rumsuppfattning.²²

Det är med en ifrågasatt helhet som jag vill knyta samman ovan förda diskussion om landskapsforskning. Några sammanfattande kommentarer skall ges före det att tidigare landskap/väg-forskning tas upp.

För mig framstår Jacksons definition av landskapet som en samhällets infrastruktur, en vidare skildring av ett (sambands)kontrakt, som en god utgångspunkt för att förstå samhällets samspel med naturen. Detta kontrakt utgörs av såväl nedskrivna regler och andra dokument, som outtalade överenskommelser och den fysiska miljöns utformning. Sättet att förhålla sig till tid och rum, eller sättet att med aktiviteter och konkreta föremål

²² Fenomenologiska ansatser har använts av flera landskapsforskare, främst Yi-Fu Tuan (1974, se även Adams et al 2001). Edward Caseys *The fate of place* (1997) ger en vidare och mycket grundlig filosofisk bas för en fenomenologisk analys. Men även andra utgångspunkter för en tidrumsligt nyanserad analys har presenterats. Under senare år har Henri Lefebvres *The production of space* varit en viktig utgångspunkt för rumsliga analyser. Även Michel deCerteaus *The practice of everyday life* har haft ett visst inflytande. De två senast nämnda introduceras, tillsammans med bland annat Latour, i *Thinking space* (Crang & Thrift 2000). David Harveys arbeten har haft ett stort inflytande främst inom kulturgeografien, och hans analys av det relationella rumsbegreppet har tydliga likheter med det rumsbegrepp som används här – se främst *Nature, justice and the geography of distance* (1996), där en grundlig redogörelse för olika sätt att se på tid och rum ges (se även Harvey 1989). Att kombinera Harveys dialektiska utgångspunkt med Latours är lång ifrån oproblematiskt, varför Harveys relationella ansats har lagts åt sidan i detta arbete. I samband med analysen av moderna platser skall Marc Augés *Non-places, introduction to an anthropology of supermodernity* (1995) nämnas. Slutligen bör Manuel Castells nämnas, även om hans arbeten om *Informationsåldern* i begränsad utsträckning har influerat den landskapsforskning som här används. Se Crang & Thrift (2000), Beckmann (2001) och Cresswell (2002) för en överblick över olika teorier om tid, rum och plats.

bekräfta en viss ”tidrumslighet” spelar en viktig roll i detta sammanhang. Tid och rum har skildrats ovan som en fråga om makt och moral – inte som neutrala raster. En tidrumslig analys blir därmed en betydligt vidare analys än bara ett studium av förflyttningar, avstånd, etc.

Landskapsforskningens utgångspunkt i en platsbunden kunskap har skildrats, och jag har försökt att visa på hur centralt sättet att se på resor och transporter är för denna kunskapssyn. Mer om det i nästa kapitel.

Med ambitionen att inte åtskilja natur och kultur, immateriellt och materiellt, varför och hur, och med ett synsätt på landskapet som en ständigt föränderlig företeelse återstår endast den möjlighet som Hägerstrand och Latour lyfter fram: att nysta upp relationer och deras ägande av rum, att beskriva landskapets egenskaper. För att inte falla in i modernitetens dikotomier krävs dock en uttalad relationell ansats för att genomföra en sådan studie.

Föregångare

“One of the least investigated aspects of our European-American culture is our ambivalent attitude toward the road and the street.” (Jackson 1994, sid 5).

J B Jackson har visserligen presenterats i det föregående avsnittet, men det finns goda skäl att återvända till hans studier då föregångare inom landskap/väg-forskningen skall tas upp. Han är den landskapsforskare som har ägnat störst intresse åt vägarnas roll i landskapet. Hans viktigaste arbeten har nämnts ovan, i övrigt hänvisas till Helen Lefkowitz Horowitz bibliografi och utförliga skildring av Jacksons forskning (Lefkowitz Horowitz 1997). Jacksons studier är värdefulla, eftersom de visar på möjligheterna att utföra intressanta analyser av vägar som landskapsforskare. Men om han ses som en förebild för den diskussion om vägar som förs här, så bör inte kritiken mot hans arbeten glömmas bort. Och den har varit hård. Donald Meinig sammanfattar sin kritik, efter en analys av Jacksons artiklar i tidskriften *Landscape*:

“All is assertion and argument, nothing is documented or formally demonstrated; much is observed, nothing is measured. Jackson is a stimulating thinker, he is not a professional scholar. His writings are never supported by the usual research apparatus” (Meinig 1979b, sid 229).²³

²³ Även Rowntree (1996) och Cosgrove (1984/1998) tar fasta på denna kritik mot Jackson. Mitchell (2001) går steget längre och kritiserar Jackson för att skildra det vardagliga landskapet utifrån sina egna erfarenheter utan att prata med de vars vardag han skildrar, och att han beskriver en alltför homogen kultur. Kritiken är överdriven men framförallt orättvis, med tanke på att Jackson var en av pionjerna i studiet av det vardagliga och att hans arbete därmed har möjliggjort sådana arbeten som Mitchell efterfrågar.

Kritiken beror delvis på stilistiska grepp från Jacksons sida och är inte helt rättvis mot hans arbeten från 1980- och 1990-talen beträffande bristen på referenser. Jacksons analyser är enligt Lefkowitz Horowitz (1997) och Groth (1998) väl förankrade i samtida forskning, däremot tycks han ha varit ganska ointresserad av att visa det för läsaren. Likafullt saknas en vetenskaplig metod, kanske även ett intresse för att gå vidare med mer omfattande fältstudier eller annan empiri.²⁴ Till detta kommer Jacksons ointresse för landskapets begränsande egenskaper, det vill säga Hägerstrands käpphäst att vissa företeelsers ägande av rum förhindrar andra aktiviteter. De nya inslagen i landskapet noteras i Jacksons arbeten utan att det som samtidigt försvinner uppmärksammas, vilket gör att (värde)konflikter av olika slag hamnar i skymundan. Å andra sidan: om även detta hade lagts till hans landskapsstudier, så skulle de ha blivit än mer komplexa, än mer oregerliga och skulle antagligen uppfattas som än mindre vetenskapliga.

Kritiken mot Jackson visar på ett avgörande problem inom landskap/vägforskningen. Det som gör vägen intressant att studera i en landskapsstudie, är det samma som gör vägarna så svåra att studera i samma studie. Det *intressanta* med vägar betraktat från landskapsforskningens perspektiv ligger i deras sömlösa förhållande till omgivningen, medan *svårigheten* med att studera vägar är att hantera de gränsdragningar som forskningen tycks kräva utan att förbigå sömlösheten. Det är fullt möjligt att studera en väg som ett enskilt objekt i en landskapsstudie, men en sådan studie visar endast ett litet utsnitt av hur vägen samspekar med sin omgivning. En vidare studie där sömlösheten framgår riskerar alltid att förlora fokus, men framförallt är en metod svår att skönja. Jackson betraktade vägen som en integrerad del av det samhälle som formar morgondagens landskap. Därmed har så gott som allt någon slags koppling till vägnätet, och alla studier där vägens inverkan, påverkan eller medverkan till samhällets utveckling behandlas är av intresse. Om vägen betraktas som ett (flyttbart) objekt, ett essentiellt föremål, så är det relativt enkelt att hantera i enlighet med den moderna forskningens likhetsprincip. Samtidigt blir vägen ett ganska harmlöst fenomen.

Jacksons breda ansats försvårar alltså den vetenskaplighet och tydliga metod som hans kritiker efterfrågar. Att nå bortom Jacksons inledande identifiering av fenomen, att utveckla analysmetoder utan att reducera landskapet till ett fåtal kvantitativa parametrar i jakten på fakta, är en svår

²⁴ Se inledningen i Jackson (1984) för en kritik av den akademiska världen. Jackson menar att fältstudier är den viktigaste primärkällan, men att landskapsforskare i stället gräver ner sig i arkiv där de fastnar i detaljstudier där de fåtal fenomen som redan är väl dokumenterade studeras. Detta har enligt Jackson lett till en fragmentarisk kunskap om landskapets historia. Jackson hade en kluven inställning till forskning, och det är inte säkert att han uppfattade Meinigs invändningar som en allvarlig kritik. Samtidigt präglas många av hans texter av genomtänkta kulturhistoriska analyser vars vetenskapliga skärpa inte enbart kan bedömas med de parametrar som Meinig ställer upp.

balansgång. Den röda tråden i nedanstående litteraturstudie är jakten på sådana balanskonstnärer.

Det är studier där såväl vägar som omgivning (och inte minst relationen dem emellan) betraktas som föränderliga och inte ses som kulisser eller statiska objekt som intresserar mig. Arbeten med tydliga metodansatser är särskilt intressanta. Litteraturgenomgången är begränsad till forskning inom det gränsöverskridande konglomeratet av kulturhistorisk - väg/teknikhistorisk - kulturgeografisk/landskapshistorisk forskning. Att urskilja detta som tre olika forskningsfält låter sig inte göras, då flera studier omfattar mer än en av dessa discipliner. Studien avgränsas främst till arbeten som behandlar 1900-talet (arbeten om städer och gator behandlas inte). Jag bortser till största delen från järnvägshistoriska arbeten, liksom från ekonom-historisk forskning, där åtskilligt har skrivits om transporter om än mycket sällan med landskapet i fokus. Inte heller den numera omfattande forskningen om bilens och bilkulturens historia behandlas (av samma skäl), även om övergången till vägshistorisk forskning ofta är diffus.

Landskap/väg-forskning

Kulturhistorisk forskning om vägar och bilism har främst bedrivits i USA (Hagman 2000). Det mest omfattande amerikanska arbetet är *The national road*, redigerad av Karl Raitz (1996). "The national road" var namnet på det första stora statsfinansierade vägbygget i USA, från Maryland, via Ohio och Indiana till Illinois. I nämnda bok skildrar 12 forskare vägens historia från dess tillkomst i början av 1800-talet fram till idag. Flera artiklar handlar uttryckligen om landskapet och väggrummets utveckling, andra behandlar vägens kulturhistoria eller dess tillkomst. Arbetet är till allra största delen deskriptivt och ger en övergripande historisk skildring av "The national road", liksom en allmän skildring av transportutvecklingen i USA. Då ett så stort område studeras över två sekel, och då ansatsen är tvärvetenskaplig, blir analysen med all rätt mycket övergripande. Tyvärr präglas uppsatserna av en essäistisk ambition vilket innebär att metoddiskussionerna har fått stryka på foten. Den enda gemensamma röda tråd som lyfts fram är aktiviteternas betydelse, att vägen inte har tillkommit "av en händelse" utan genom hårt arbete. Det stora antalet författare, var och en med olika infallsvinklar, och avsaknaden av en syntes i ett inledande kapitel, gör denna brist alltför tydligt. Därmed saknas det som främst intresserar mig: diskussionen om landskapsforskningens möjlighet att studera vägar. Det som Jackson anklagades för att sakna, en tydlig metod och en utarbetad empiri, saknas än tydligare här, trots ett stort antal källor. En senare artikel av Raitz (1999) är intressantare ur detta perspektiv, eftersom det kan ses som den utelämnade syntesen i ovanstående arbete. Raitz visar här på tydliga influenser från J B Jackson.

Ett arbete av stort intresse är Howard Lawrence Prestons *Dirt roads to Dixie*, med underrubriken *Accessibility and modernization in the South, 1885 – 1935*. Preston ger en detaljrik skildring av bilkulturens framväxt i

södra USA och kampen för ett modernt samhälle i de perifera södern, där bra vägar under den studerade perioden kom att bli en central symbol för framsteg. Här skildras såväl billobbyisternas som enskilda markägares argument och agerande. Successivt växer bilkulturen fram i Prestons berättelse i form av nya vägar, bensinmackar, turistanläggningar, förbättrade bilkartor, bilorganisationer, etc. Preston visar hur kampen för en ökad tillgänglighet för alla i Södern slutade med att en ny periferi skapades. Studien visar på att skillnaden mellan en kulturhistorisk och en landskaps-historisk studie är glidande och främst en fråga om vad som betonas och inte nödvändigtvis om metod. Naturförutsättningar och rumsliga förhållanden hamnar visserligen i skymundan i Prestons arbete, men en större betoning på dessa omständigheter hade varit fullt möjlig även med hans ansats.

Vid sidan om nämnda arbeten finns det flera vida kulturhistoriska analyser, exempelvis Alexander Wilsons *The culture of nature, North American landscape from Disney to Exxon Valdez* (1992). Wilson vill lyfta fram landskapet, eller kulturens materiella aspekter, för att tydligare uppmärksamma människans samspel med naturen. De stora bilvägarnas framväxt i USA är ett av hans exempel. Tyvärr skriver Wilson främst om 1950- och 1960-talens bilvägar, och hans analys ger lika lite som Jackson någon uttalad vägledning för fortsatta landskap/väg-studier.

En artikel som sticker ut från övrig amerikansk kulturhistorisk forskning, är Jeffrey Schnapps *Chrash (speed as engine of individuation)* (1999). Med fascinationen inför hastigheten som det bärande temat skildrar Schnapp transporternas kulturhistoria från 1700-talet och framåt. Schnapp katalogiserar sitt arbete som en studie av hastighetens antropologi. Hans förmåga att kombinera analyser av skönlitterära arbeten och samtids-skildringar av hur transporterna upplevdes med goda kunskaper om väg- och transporthistoria gör arbetet särskilt intressant.

Ytterligare några artiklar från den amerikanska forskningen bör lyftas fram. John A Jakles forskning skildrar i första hand det amerikanska väggrummets kulturhistoria (se exempelvis Jakle 1990, 2000). James R Akerman (1993a, 1993b) skildrar främst kartografins roll för den framväxande bilismen, men även här finns det tydliga kopplingar till landskaps-forskningen.

Peter Bishop har i två artiklar studerat det Australiska landskapet främst via bilreklam och tågkylor (Bishop 1996, 2002). Inte minst i den senare artikeln, *Gathering the land: the Alice Springs to Darwin rail corridor*, bidrar Bishop med en innovativ analys (inspirerad av Schivelbusch 1984) av transporternas förmåga att förstöra och skapa platser. Järnvägens uppgift att binda samman Australien spelar en central roll i detta paper, och genom att studera järnvägen såväl från sidan (dess barriäreffekter), från luften, i reklamdokument och slutligen från tågekupén, berättar Bishop om järnvägens identitetsskapande förmåga. Analysen blir särskilt intressant eftersom delar av den studerade järnvägen ännu efter 130 års diskussioner inte är realiserad; det är därmed det moderna Australiens drömspår som

Bishop skildrar, som en parallell, konflikt och kontrast till aboriginernas traditionella drömspår.

Catherine Bertho Laventir har i uppsatsen *How the motorcar conquered the road* (2000) gett en koncis men ändå bred skildring av fransk vägshistoria under det tidiga 1900-talet, där bland annat billobbys roll för landskapsvården diskuteras. Stephen L Harps *Marketing Michelin* (2001) kompletterar Bertho Laventirs artikel, delvis med hjälp av hennes mer omfattande arbeten på franska (som jag tyvärr inte kan ta del av). Harp analyserar Michelins roll för den franska kulturens utveckling under 1900-talet, en analys där man till viss del får läsa mellan raderna för att se studiens relevans för landskapsforskningen. Här skall även Timothy Nicholsons brittiska studie av cykel- och bilkartornas historia nämnas, även om den inte har samma teoretiska underbyggnad och inte heller en lika tydlig koppling till landskapsforskningen (Nicholson 1983). Nämnade arbeten är intressanta i sig, men är även värdefulla därför att de i någon mån kompenserar dominansen av forskning från USA. I det sammanhanget skall även två artiklar om tysk vägplanering, Rollins (1995) och framförallt Zeller (1999) nämnas. Båda behandlar vägplaneringen och dess ideologiska bagage under 1930-talet i Tyskland, och här förekommer både en diskussion om landskapets (och landskapsarkitektens) roll och vägplaneringen.

Vid Etnologiska institutionen i Lund har vägar, rörelse och landskap studerats vid flera tillfällen (se Saltzman & Svensson 1997). Orvar Löfgren har skrivit flera artiklar i ämnet (Löfgren 1991, 1997, 2000), som varit en viktig inspirationskälla i mitt arbete. Likheterna med Jacksons författarskap (ämnesmässigt, stilistiskt, men även beträffande den analytiska skärpan) är påfallande. I Fredrik Nilssons *I rörelse, politisk handling under 1800-talets första hälft* (2000), analyseras rörelsens betydelse utifrån två fallstudier. Rörelse uppfattas i hans arbete som ett tredelat fenomen: logistik, emotionalitet (att beröras av något, att dras med i något), samt ideologi (politiska rörelser). Nilsson intresserar sig främst för den första formen av rörelse och dess förhållande till de övriga två. Budkavlens, kyrkklockans och byahornets roll i det tidiga 1800-talets Skåne analyseras tillsammans med transport- och kommunikationsmetodernas koppling till de olika sociala positionerna i dåtidens samhälle. Nilsson visar på fruktbarheten i en vid historisk analys av kommunikationernas betydelse. Även Markus Idvalls *Kartors kraft, regionen som samhällsvision i Öresundsbrons tid* (2000), skall nämnas. Arbetet innehåller bland annat två fallstudier där väg/bro-projekt i Sydvästra Skåne behandlas. Nilsson och Idvall anknyter till teorier om tid, rum och hastighet, och Idvall diskuterar även representationernas betydelse för sättet att se på landskapet.

Inom svensk kulturhistorisk forskning bör slutligen Olle Hagmans avhandling lyftas fram, med titeln *Bilen, naturen och det moderna, Om natursynens omvandlingar i det svenska bilsamhället* (2000). Även Emin Tengströms forskning förtjänar att uppmärksammas (se exv Tengström 1991), men Tengström för en vid samhällsanalys av bilismen där den

fysiska miljön och vägarna hamnar i bakgrunden. Hagmans avhandling är intressant eftersom den tydligare betonar relationen mellan bilismen och naturen, och därmed även uppmärksammar vägarna.

Den främsta inspirationskällan finns inom väg/teknik-historisk litteratur, som i vissa fall tangerar landskapsforskningen. Steget från ovan beskrivna kulturhistoriska forskning till de senaste decenniernas teknikhistoriska studier är inte långt. I en artikel från 1986 om bilismens historia, skildrar Henning Eichberg den omvandling av ämnet teknikhistoria som skedde vid denna tid (Eichberg 1986). För det första, framhåller han, måste föreställningen om teknikens *framsteg* ersättas av en mer kritisk analys av de *förändringar* som tekniken ger upphov till. Dessa förändringar är inte bara av teknisk art, utan handlar även om samhällsliga förändringar. För det andra måste ämnet överge studiet av stora mäns (uppfinnares) hjältemodiga insatser, och i stället anamma en mer kritisk och vidare analys där även teknikens negativa effekter uppmärksammas. För det tredje måste studierna ta tag i vardagskulturen på ett helt annat sätt än tidigare:

“Teknikhistorie bør ikke blot være en produktionens historie, men også og især behandle *tingenes brug*, deres hverdagspræg og praktisk-kulturelle betydning. Dette har den hidtidige teknikhistorie næppe systematisk bidraget til.” (Eichberg 1986, sid 53).

Eichberg nämner som ett exempel att en analys av 1800-talets intresse för vadsugning vid hästtävlingar, sprinterlopp, rodd, vintersporter etc, och dess koppling till den tidiga bilismen, kan vara väl så viktigt som ett studium av de tidiga biltverkarnas tekniska innovationer. Det främsta skälet till att ovan nämnda ansats behövs enligt Eichberg, är att det finns så många ouppklarade frågor om bilismens historia. Framväxten av sovstaden och trafiksepareringen behöver studeras, men även;

“vejbyggeriets historie, indskrænkningen af den offentlige transport til fordel for bilen, trafikreguleringens og hastighedsbegrænsningens historie, motorsporten og bilturismen, interiørets og køreegenskabernes historie, bør stadig udarbejdes.” (Eichberg 1986, sid 54).

Om man till Eichbergs skildring av en ny forskning lägger det ökade intresset för att kombinera vetenskapshistoria och teknikhistoria, så har vi en grov skildring av den vetenskaps/teknikhistoria som växte fram på 1980-talet.²⁵ Latour är en av förgrundsgestalterna inom fältet, och den tidigare skildringen av landskapsforskningen visar med all tydlighet på varför vetenskap, teknik och samhälle måste studeras sammantaget.

Vid sidan om Latour är det (åtminstone i Sverige) framförallt Tomas Hughes forskning som har inspirerat till vetenskaps/teknikhistoriska studier. En av Hughes tidigare studenter, Rosalind Williams, tillhör de mest intressanta inom detta fält. Williams analyserar i artikeln *Cultural origins of environmental implications of large technological systems* (1993) transportstrukturernas kulturhistoria, med målsättningen att bättra

²⁵ Eichberg (1986) lyfter även fram en handfull förelöpare från 1970-talet.

förstå hur de omvandlar våra vardagsmiljöer. Mig veterligt är Williams den enda teknikhistoriker som knyter an till landskapsforskningen; J B Jackson används i nämnda artikel, medan hon i ett annat arbete (Williams 1992) hänvisar till Yi Fu Tuan i samband med en diskussion om platsens betydelse. Sistnämnda arbete handlar i begränsad utsträckning om vägar och har därför inte använts här.

Arne Kaijsers *I fädrens spår, den svenska infrastrukturens utveckling och framtida utmaningar* (1994) består till stora delar av en introduktion av Tomas Hughes begrepp och teorier om stora tekniska system till svenska. Begreppet infrastrukturens system (förkortat till infrasystem) är centralt i hans arbete. Med den termen poängteras att ett tekniskt system inte bara utgörs av tekniken i sig, utan även av de inblandade aktörerna, ingenjörerna, intressegrupper och systemanvändarna. De institutionella förhållandena, ägoförhållandena, organisationsstruktur, lagar och regelverk betonas vid sidan om transportnätverkets prestanda och utbredning.

I Hughes och Kaijsers fotspår har Pär Blomkvist skrivit avhandlingen *Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914 – 1959* (Blomkvist 2001). Blomkvist studerar i första hand Svenska vägföreningens arbete för att anpassa vägarna till bilismen (se även Blomkvist 1998). Arbetet ger en god inblick i mellankrigstidens debatt och skildrar övergången från en väghållning anpassat till dragare till en bilanpassad väghållning. Tyvärr relateras detta i begränsad utsträckning till de faktiska förändringarna av vägnätet, och vägplaneringens historia studeras endast beträffande efterkrigstiden. Avhandlingen har trots det varit en värdefull inspirationskälla och informationskälla, främst i samband med fallstudien. Blomkvists metodutveckling är inte lika nydanande (vilket inte heller är avhandlingens syfte), och har därför inte spelat in på de följande metoddiskussionerna.

Om Eichberg i mitten på 1980-talet påpekade bristen på tidigare teknikhistoriska studier av ovan nämnda slag, så nämner han samtidigt några föregångare. En av dessa får idag betraktas som en teknikhistorisk klassiker. Wolfgang Schivelbuschs *Järnvägsresandets historia* med undertiteln *Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet* (1984) belyser kopplingen mellan teknikutveckling och tids- och rumsuppfattning ur ett flertal perspektiv. Schivelbusch skildrar hur järnvägen förändrade tids- och rumsuppfattningen och hur järnvägen möjliggjorde nya verksamheter och upplevelser. Ett nytt sätt att förhålla sig till tid och rum uppstod, i form av allt från en stilbrytande glasarkitektur vid bygget av järnvägsstationer till ett nytt sätt att se på resande och avstånd. Med hjälp av reseskildringar från 1800-talet illustrerar Schivelbusch hur ett tidigare rumsbegrepp kolliderade med järnvägens nya upplevelser och möjligheter. Schivelbusch kopplar det nya, från omgivningen avskilda resandet till en till visuella aspekter reducerad landskapsuppfattning (se även Waldenfels 1994). Även om Schivelbuschs arbete har beskyllts för att vara teknikdeterministiskt (Bingham 1996) och även om vissa av de förändringar som han kopplar till järnvägen enligt senare forskare föregick järnvägarna

(Schnapp 1999), så är arbetet fortfarande att betrakta som ett centralt verk för den som vill studera transporter och tidrumsliga förändringar. Även Stephen Kerns arbete *The culture of time and space 1880 – 1913* (1983) skall nämnas i detta sammanhang. Kerns studie har dock en tydligare idé- och kulturhistorisk inriktning, där kopplingarna till tekniken och de fysiska förändringarna inte alls behandlas i samma utsträckning som i Schivelbusch (1984).²⁶

Från Schivelbuschs och Kerns diskussioner om tid, rum och teknik, är avståndet till kulturgeografisk forskning så gott som obefintligt. I detta sammanhang skall kulturgeografen Nigel Thrift nämnas, trots att hans egna arbeten inte har varit någon större inspirationskälla för mitt arbete. Thrift har däremot under lång tid varit en frontfigur inom den kulturgeografiska tidrumsliga forskningen, bland annat som redaktör för tidskriften *Environment and planning D: society and space*, som i sin tur har spelat en mycket viktig roll i detta arbete (se exv Mitchell 1994, Kirsch 1995, Bingham 1996, Hetherington & Law 2000, Bishop 2002). Thrift har ägnat sig åt Brittisk transporthistoria i flera artiklar (se exv 1981/1996). Thrift var tidigt inspirerad av tidsgeografi och presenterade tidsgeografien för en internationell krets. Under senare år har han även inspirerats av Latour. I artikeln *Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power* (Thrift 1994) experimenterar Thrift bland annat med Latours idéer. Mer jordnära landskapsstudier är däremot ingenting som Thrift intresserar sig för: resonemangen är antingen generella eller så rör de (vanligtvis) England i sin helhet. Latours tankegångar utvecklas inte i den sistnämnda artikeln, utan betraktas snarare som en inspirationskälla (se dock Bingham & Thrift 2000).

Tidsgeografisk forskning (vid sidan om Hägerstrand) har inte spelat någon större roll i detta arbete, även om Bertil Vilhelmsons forskning om resandets utveckling skall nämnas (se exempelvis Vilhelmson 1990).

Det finns gott om väghistoriska arbeten, inte minst om 1900-talets vägar. Maxwell Lays bok *Ways of the world, a history of the world's roads and the vehicles that used them* (1992) är något av en väghistorisk klassiker, där det med all tydlighet visas att inget är nytt under solen. Trafikregleringar fanns i Syrien på 700-talet f.Kr., trafiksignaler infördes i London på 1860-talet, och en första ”grön väg” av sammankopplade trafikljus anlades i USA år 1917. Men med hans globala historieskildring framgår samtidigt skillnaden mellan en historisk och en geografisk ansats: det är inte teknikens tillkomst eller vägbyggandets allmänna utveckling som är intressant utifrån landskapsforskarens synvinkel, utan vägens och

²⁶ Beckmann (2001) ger en översikt över sociologisk forskning om bilismen och den ”rörelsekultur” som bilismen är en del av, men säger inte mycket om rörelsekulturens materiella aspekter. Även Cresswell (2002) skall nämnas i detta sammanhang, då han ger en god överblick över de teoretiker som under de senaste decennierna ägnat sig åt mobilitetens betydelse. Både hos Beckmann (2001) och Cresswell (2002) blir dock denna diskussion om mobilitet mycket abstrakt.

teknikens samspel med specifika platser. Teknikerna i sig är välkända, så länge de betraktas skilda från de platser där de agerar. Men om i stället deras ständiga, ofrånkomliga, formande av en omgivning studeras, det vill säga om de studeras utifrån ett geografiskt perspektiv, är deras historia betydligt mindre välkänd. Samma "problem" gäller Hagson (2000), där rötterna till dagens modeller för trafikplanering analyseras, men endast visionerna studeras, inte deras mer svårfångade realisering.

Svensk väghistorisk forskning har främst utnyttjats som sekundärmaterial i fallstudien och kommenteras därför i inledningen till kapitel 4. Några övergripande skildringar skall dock nämnas här. Någon motsvarighet till Steffen Elmer Jørgensens *Fra chaussé til motorvej* (2001), där de senaste 250 årens utveckling av det danska vägnätet skildras på över 600 sidor, finns inte för svensk del, men Arne Kaijers redan nämnda arbete (Kaijser 1994), liksom Hans Westlunds *Infrastruktur i Sverige under tusen år* (1998) skildrar den svenska infrastrukturens historia i stora drag. Artiklarna i *Bebyggelsehistorisk tidskrift volym 39* ger en överblick över svensk väghistorisk forskning (Montelius 2000, K Nilsson 2000). Ylva Stenqvist Milldes artikel är särskilt värd att lyftas fram, eftersom hon anknyter till fenomenologisk landskapsforskning med hjälp av begreppet räckhåll (Stenqvist Millde 2000). Jan-Olof Montelius har givit en överblick över väghistoriskt källmaterial (Montelius 1996), och har även skildrat 1800-talets vägbyggande och vägunderhåll (Montelius 1991). Även antologin *Vägar dåtid nutid framtid*, redigerad av Bertil Heddelin (1991) förtjänar att nämnas trots dess populärvetenskapliga utformning.

Slutligen skall några traditionella kulturgeografiska, väghistoriska arbeten kommenteras.²⁷ Gunnar Hoppes arbete om Norrbottens väghistoria (1945), Nils Fribergs avhandling om Västernorrlands äldre väghistoria (1951), samt Mauno Lassilas arbete om Västernorrlands väghistoria (1972) är tre regionalgeografiska avhandlingar värda att nämna. Samtliga är utpräglade empiriska arbeten, där de regionala förhållandena i begränsad utsträckning sätts in i en vidare kontext. De anlägger inte heller ett landskapsperspektiv på vägarnas historia. I dessa avseenden är en något nyare avhandling om järnvägar av större intresse, nämligen Stig Svallhammars arbete om järnvägens introducerande i Kalmar län. Samspelet transportapparat – omland står i centrum i studien, analyserat utifrån kommunernas och de enskilda järnvägs-aktieägarnas perspektiv (Svallhammar 1991). Svallhammar lyfter fram relationen mellan de olika transportslagen och analyserar även i viss mån vägnätets utveckling.

En vid väghistorisk ansats kännetecknar Måns Mannerfelts arbeten, som i flera fall har en regionalgeografisk karaktär (vilket tydligast framgår av Mannerfelt 1936). Hans fyra böcker om Västergötlands väghistoria (med en generös definition av vad som omfattas av Västergötland) är ett av få arbeten som även berör efterkrigstidens väghistoria (Lassilas studie går

²⁷ Med traditionell kulturgeografi avses i detta sammanhang regionala studier där morfologiska fenomen karteras, och där kartan både är ett viktigt mål och medel.

endast fram till 1944). Dessa böcker innehåller allt från anekdoter och barndomsminnen till mer traditionella historiska studier. Det för mig intressantaste arbetet av Mannerfelt är *Vägar och vägkunskap i Mellanuropa under trettioåriga krigets sista skede*, där vägarnas karaktär och vägvisningen i vid bemärkelse skildras sida vid sida (Försvarsstabens krigshistoriska avdelning 1948). Karthistorikern Herman Richter och historikern Alf Åberg är medförfattare till detta arbete, vars styrka är kopplingen mellan itinerarier, kartografins utveckling, aktörernas (generalernas, vägvisarnas) kännedom om regionen, och vägnätets karaktär. En så sammanhållen historisk skildring av vägarnas och vägvisningens historia har jag inte stött på i något annat svenskt arbete (se dock Mannerfelt 1944), och kanske är denna typ av militärhistoria en möjlig källa för landskap/väg-forskare. Det är ingen tillfällighet att begreppet infrastruktur kommer från det militära.

Främst svensk forskning har studerats, men en intressant engelsman skall nämnas. Brian Hindle har under många år har studerat vägnätets historia i gränslandet mellan arkeologi och geografi, en forskning som han bland annat har presenterat i *Roads, tracks and their interpretation* (1993). Även Hindles *Medieval roads and tracks* (1988) är värd att nämnas, då det är en behändig guidebok till väghistoriska källor.

Analys

Studien ovan skulle kunna utvidgas med ett stort antal discipliner, varav några skall nämnas före den egentliga analysen. Forskning om turism och om äldre tiders resande är ett intressant ämne (se Eliasson 1999), liksom studier av dagens trafikantupplevelser (se Bucht et al 1996), eller varför inte uppmärksamma de kopplingar till idrottshistoria som Eichberg (1986) visar på. Ovanstående kultur/teknik-historiska perspektiv hade varit möjligt (och säkert fruktbart) att kombinera med landskapsekologisk forskning. Flera av de forskare som tidigare har nämnts (främst Tuan, men även Jackson och Olwig) är influerade av fenomenologin, och givetvis hade en vidare studie inom detta fält varit ett värdefullt komplement.

Inte heller transportgeografisk forskning har inte studerats närmare. Den kvantitativa tradition som präglar denna disciplin innebär att sättet att se på tid, rum och transport skiljer sig kraftigt mot det förhållningssätt som ligger till grund för min studie (Hallencrutz 2000, se tex Hoyle & Knowles 1998). Det skall dock påpekas att denna förenklade bild av transportgeografien enligt Beckmann (2001) måste revideras, på grund av de nya och vidare ansatser som under senare år har visat sig. Mikael Jonassons avhandling, *The creation of places in traffic through performative action* (2000) är ett tydligt exempel på detta trendbrott. Jonasson studerar utifrån ett geografiskt perspektiv hur trafikmiljöer ständigt omformas och/eller omtolkas av de inblandade aktörerna. I de teoretiska utgångspunkterna finns vissa paralleller till mitt arbete – främst i betonandet av de ständiga omförhandlingarna av platsens egenskaper samt ifrågasättandet av ett

renodlat kvantitativt synsätt på rum och transporter. Jonassons empiriska del saknar en historisk ansats och behandlar urbana trafikmiljöer, vilket gör den relativt ointressant i detta sammanhang.

Med tanke på vägarnas och transporternas centrala roll i samhället vore det konstigt om inte de flesta discipliner på något sätt kunde relateras till ämnet. Fokus har dock riktats mot ett gränssnitt mellan landskapsforskning och väg-historisk forskning, *inte* mot alla de studier som kan ge kunskaper om vägarnas roll i landskapet. Med det i minnet skall något sägas om studiens resultat.

Det som i första hand saknas är en någorlunda sammanhållen vetenskaplig debatt om landskap/väg-forskning, och i avsaknad av en sådan är det svårt att utföra en vetenskaplig litteraturstudie, vilken förutsätter någon form av vetenskapligt avgränsat arbetsfält att studera (avhandlingsserier, tidskrifter, etc). De intressantaste studierna har i många fall dykt upp i en periferi som inte hade fångats in i en sådan studie. Jackson är ett utmärkt exempel. Flera fall av enskilda artiklar har nämnts ovan, och även om det finns vissa gemensamma referensarbeten så är det inte ett sammanhållet forskningsfält som skildras. Med detta sagt är det ofrånkomligt att min tvärvetenskapliga analys får en något famlande karaktär.

Relativt få landskapsforskare har följt i Jacksons fotspår i en teoretisk diskussion om vägens roll i landskapet. Få väg-historiskt intresserade forskare har tagit sin utgångspunkt i eller intresserat sig för den landskapsforskning som tidigare har beskrivits. En genomgång av ett antal vetenskapliga tidskrifter där denna forskning borde återfinnas, visar att antalet artiklar är försvinnande litet. De senaste femton åren har tidskriften *Landscape research* (vol 12 - 26) publicerat endast två artiklar som i någon mån handlar om vägar; dels en artikel om allén som symbol (Groth 1993), dels en om trafikantupplevelser (Kent 1993). Ingen artikel handlar mer specifikt om vägar eller vägnät. En genomgång av framstående kulturgeografiska tidskrifter med anknytning till landskapsforskningen visar på att vägarna till stora delar har försummats även där, åtminstone de senaste tio åren.²⁸ Därmed har analysen av det nya landskap som Jackson antyder åtminstone delvis uteblivit.

Metoddiskussioner om landskap/väg-forskning saknas till största delen i ovan nämnda litteratur, även om de vida analyserna inom dagens vetenskaps/teknikhistoriska forskning delvis kan fungera som ett substitut.

²⁸ *Annals of the association of American geographers, Environment and planning D, Transactions of the institute of British geographers* samt *Progress in human geography*, årgångarna 1990 – 2001, har genomsökts efter landskap/väg-studier. Tidkrifterna syftar till att överblicka den kulturgeografiska forskning och inte minst dess nya teoretiska ansatser, vilket motiverat tidskriftsval. Resultatet av studien har bakats in i redovisningen ovan.

Litteraturgenomgången visar även att få landskapshistoriska studier uppmärksammar vägens koordinerande uppgift. Raitz (1999) liksom Jakle fokuserar främst på de företeelser som uppkommer längs med vägarna och som sammantaget utgör vägrummet. Symboler och visuella uttryck ges ett stort utrymme i deras studier. Däremot betraktas inte vägens syfte, att koordinera aktiviteter, spara tid, reducera avstånd. Att bilisten rör sig är visserligen av betydelse för deras analyser (liksom hos Schnapp 1999, mfl), men inte varför han/hon reser. Med andra ord: resans upplevelser står i centrum, sällan resmålen och än mer sällsynt är det att transporter nämns. Andra studerar endast transporternas och koordineringens historia, och bortser helt från resandet. Kaijser (1994, sid 38) poängterar att distinktionen mellan person- och godstransporter är av ”fundamental betydelse”. Vad det är som gör denna uppdelning till ett fundament, det vill säga en given utgångspunkt för hans forskning, förklaras däremot inte. Jag tror inte att detta återkommande åtskiljande, som begränsar den vida analysen av vägens roll, är en tillfällighet. I följande avsnitt analyseras bland annat varför denna uppdelning är problematisk.

Stötestenar

Med få landskap/väg-studier är det inte minst ont om arbeten där metoder och metodproblem för sådana studier tas upp (se dock Jakle 2000). Följande analys är därför lika mycket ett resultat av mina personliga erfarenheter efter ett antal trevande försök att studera vägar, som en analys av landskapsforskningen i stort. Slutsatsen kan framstå som paradoxal; landskapsforskningen som den skildrats ovan är lämpad för vägstudier, däremot leder den moderna forskningens lockelser till problem. Därmed är problemet främst landskapsforskarens ambivalenta förhållande till den moderna forskningen, och svårigheten att hålla fast vid en relationell ansats. Detta kluvna förhållande skildras nedan, inte i första hand för att kritisera tidigare forskning utan för att klargöra mina utgångspunkter.

Ambivalens inför det moderna

Det har inom landskapsforskningen funnits ett påfallande ointresse för det sena 1900-talets urbaniserade, ”skräpiga” eller all dagliga landskap, vilket bland andra Cosgrove (1990), Muir (1998) och Jakle (2000) har påpekat. 1900-talets vägar stämmer in på samtliga fält som tidigare har ignorerats inom landskapsforskningen. Jakle (2000) konstaterar syrligt att geografer tycks undvika att studera vägrummet därför att de tror att man måste uppskatta de miljöer som man studerar.²⁹ Med Jackson som en av

²⁹ Jakle (2000) menar även att geografer betraktar studiet av vägrummet som alltför trivialt. Det är för enkelt att ”läsa ett landskap” som är utformat för att vem som helst skall kunna läsa och förstå dess budskap på ett ögonblick, färdandes i 90 km/tim.

pionjärerna har inställningen till det nutida vardagslandskapet till stora delar förändrats. Under 1980- och 1990-talen har fokus vidgats betydligt, då spökstäder, biopalats, köpcentrum, osv, har studerats utan nämnvärda metodproblem (se Saltzman & Svensson 1997, Nye 1999, Adams et al 2001). Det är idag svårt att se några gränser för vad som kan studeras i en landskapsstudie. Ambivalensen inför det moderna samhällets bakgränder kan till viss del förklara varför det är ont om studier, men idag förefaller alltså den förklaringen vara något överspelad.

Modernitetens ambivalens

Tveksamheten inför det moderna, betraktat som en motsats till det traditionella, kan i sig skildras i en landskapsstudie. Timothy Oakes (1997) menar att kluvenheten är ett centralt inslag i det moderna samhället, och att det därför är viktigt att skildra denna inneboende motsättning. Modernitetens ambivalens har enligt Oakes (1997) tydligast skildrats i kritiska skönlitterära arbeten. Poeten och naturforskaren Sten Selander, som under många år brottades med modernitetens Janusansikte (Kylhammar 1990) får därför exemplifiera denna ambivalens. I *En uppsvensk landsväg* skildrar han konflikten mellan det traditionella och det moderna:

”Vi har inte råd att bruka den gamla vägen längre. Ty vi är oerhört mycket rikare än våra fäder i fråga om allt annat: men vi är fattigare på tid. Vårt århundrades symbol är den nya bilchaussén. Den hinner inte följa den smala, slingrande strimman av odlad bygd från gård till gård, lika lite som den hinner väja för några hinder. ... Och var den går fram upphör naturen att vara natur – utan att för den skull bli kulturbygd. Chaussén har inte skapat något, inte ännu. Djur och blommor vill inte komma nära den. Sprängytorna och grusbänkarna grinar nakna i det gröna växttäcknet som det blottade benet i ett oläkt sår; eller också är de bevuxna med molla och surkullor och andra illaluktande ogräs, vilka är lika olika lingonris och linnea som gröngult var är olikt friskt, rött blod. Chaussén hör inte mera hemma i det landskap där den går fram än dess namn hör hemma i vårt språk.” (Selander 1934, sid 108).³⁰

Selander fortsätter därefter att skildra samtliga företeelser förknippade med den nya vägen som att de omöjligt kan rota sig i landskapet: de är en del av något annat. Samtidigt ser den nya vägen till att det ”riktiga” landskapet långsamt dör bort, då allt liv steg för steg försvinner bort från den gamla landsvägen till den nya chaussén. I Selanders berättelse skapar samhällets framsteg en allt större klyfta mellan nuet och gårdagen och mellan samhälle och natur. Därmed framgår modernitetens ambivalens med all tydlighet – men är det en oproblematiserad utgångspunkt för en landskapsstudie att ta denna utveckling på allvar? Är det konstruktivt att som

³⁰ Citatets drag av ”Blut und Boden” skall ställas mot Selanders tidiga och mycket skarpa kritik mot den nazistiska ideologi som ”Blut und Boden” vanligen kritiseras för (Kylhammar 1990).

landskapsforskare definiera vägens inverkan på landskapet som att natur och kultur åtskiljs?

Rosalind Williams är en av de som, trots en noggrann analys av framstegstankens idéhistoriska rötter, tar just denna framstegstanke för givet i sin analys av hur vägnätet förändrar den fysiska miljön. I följande citat sammanfattar Williams framstegstankens effekter:

“Significant knowledge comes to be defined as information that can be circulated on technological systems, as opposed to that which can be communicated only face-to-face. Types of discourse that do not fit the information model became devalued as “emotional” and “feminine”. Truth becomes identified with information that is mobile, universal, contextless. ... Destruction of place is therefore not a regrettable side effect but a central outcome of modernity” (Williams 1993, sid 396).

I det moderna samhället förstörs enligt Williams platserna och den platsbundna kunskapen. Samma platsbundna kunskap har tidigare i detta kapitel beskrivits som utgångspunkten för landskapsstudier. Landskapsforskare kan i sådana fall endast ägna sig åt att skildra platsernas försvinnande.

Jag menar att problemet med såväl Williams som Selanders text är den klivna modernitet som Oakes anser att vi skall lyfta fram. För vad händer med landskapsforskningens utgångspunkter (att inte särskilja natur och kultur, den platsbundna kunskapen) om moderniteten skildras som ett allt större gap mellan natur och kultur och att det platsbundna utplånas? Bilvägen anses inte vara en del av landskapet, och gårdagens natur ställs mot den nya vägen och dess obevekliga framtid. Den moderna vägen och det samhälle den är en del av, lämnar den tidigare naturen/kulturen. Landskap och vägar/transporter hamnar här på var sin sida i det moderna samhällets påstådda uppbrott från naturen. Vägen betraktas å ena sidan som en ofrånkomlig drivkraft för samhällets framsteg, å andra sidan som ett allvarligt hot mot vår (livs)miljö (Hagman 2000). Å ena sidan förfasas vi över de ingrepp och de sår som vägar åstadkommer – å andra sidan skildras vägens positiva egenskaper som att vägen bryter bygd. Det är detta förhållande som Jackson pekar på i kapitlets inledande citat om den ambivalenta inställningen till vägar. Samma växande klyfta skildras av McHarg (1969). Bishop (2002) ger ett liknande exempel utifrån Bruce Chatwins bok *Drömlinjer*, där urinvånarnas rotade natur/kultur ställs mot de vita ingenjörernas hårdnackade förhållningssätt till naturen. Om landskapsforskare skildrar modernitetens verkningar som att natur och kultur faktiskt åtskiljs, eller som att den platsbundna kunskapen försvinner, då har han/hon kommit till vägs ände.³¹

En förgivettagen, statisk föreställning om natur och kultur ligger bakom uppfattningen om att naturen förstörs (jämför Latour 1999b). Jackson

³¹ Stine & Tarr (1998) pekar i sin litteraturgenomgång på en generell brist på kombinationen teknologi – miljöfrågor i historiska studier. Landskap/väg-studier hamnar liksom övriga teknologi/miljö-studier i glappet mellan samhälle och natur.

(1984, 1997a, sid 199ff), Wilson (1992) och Bishop (1996, 2002) visar på ett annat sätt att närma sig vägen, då de skildrar hur nya rörelser ger upphov till en ny förståelse av naturen (och den kultur) som vägarna och den nya rörelsen ger upphov till. På samma sätt kan man fråga sig vilken ny platsbunden kunskap som vägarna ger upphov till, och vad det är för platser som skapas (Hillis 1998). Här är det samtidigt viktigt att påpeka att de förändringar som i stället skildras inte behöver vara mindre drastiska, och skildringen inte mindre kritisk, än Williams ovan citerade.

Landskapsforskarens ambivalens

Ovanstående diskussion visar på landskapsforskarens ambivalens inför den moderna forskningen, en ambivalens som framkommer i sättet att åtskilja natur och kultur, men även i användandet av orsaksförklaringar och i synen på den platsbundna kunskapen. Nicholas Entrikins bok *The betweenness of place* (1991) är en enda lång uppgörelse med den klivna forsknings-traditionen. Jag har tidigare pekat på denna landskapsforskningens ambivalens, hur de deterministiska orsaksförklaringarna ständigt lockar, inte minst därför att landskapsforskningens egna teorier uppfattas som vaga och allt för begränsade av det platsbundna perspektivet.

Ian McHargs skildring av landskapet är ett tydligt exempel på denna kluvenhet. Hans bok *Design with nature* kom att bli en milstolpe inom landskapsarkitekturen (Linehan & Gross 1998, Primdahl 1999), och den metod som McHarg presenterar har fått stor spridning. McHarg från en skarp kritik mot det moderna: han förespråkade en biocentrisk ansats och var mycket kritisk till det västerländska, antropocentriska synsättet. Vidare skildrade McHarg landskapet som en helhet för att därmed bättre förstå hur människans aktiviteter kunde integreras med de naturgivna förutsättningarna. Men i sin metod för att studera landskapet försvinner detta avståndstagande från det moderna. I hans metod för landskapsanalys registreras och värderas naturgivna egenskaper på olika transparenta kartor, samt läggs ovanpå varandra för att därmed utvisa spelplanen för en uthållig samhällsplanering. I förordet till en nyutgåva av *Design with nature*, beskriver McHarg sin metod och dess styrka:

“The innovation of which I am most proud was the discovery that the competing claims of the many environmental scientists could be organized through the employment of cronology. Investigation began with the oldest evidence and proceeded towards the present. The collateral discovery was the layer-cake representation of regions with geology as the base followed by Pleistocene geology, the meteorology, all reinterpreted to explain groundwater hydrology and physiography, thereafter surficial hydrology, soils, vegetation, wildlife, culminating in land use. ... each layer was dependent upon the underlying ones, each augmented the explanation; the culmination was a descriptive bio-physical model. This permitted queries – which areas are most propitious for prospective uses, which most

detrimental? Find these locations where all, or most, propitious factors exist with none or few detrimental ones.” (McHarg 1969/1992 sid iv – v).

Lägg märke till hur nära detta synsätt befinner sig kartografins formelement och kartans struktur. Det är ett kartans landskap som skildras. Kartöverlägget bygger på att landskapet betraktas som ett lager-på-lager-fenomen, lager som kan beskrivas på samma sätt i en karta. Därefter kan tydliga orsakssamband pekats ut. McHarg utnyttjar tid och rum som ett statistiskt ramverk med vars hjälp lager efter lager av landskapselement kan jämföras. Denna metod var dock inte ny, utan hade använts redan under 1800-talet inom geografin. Carl Sauer ger redan på 1920-talet en bitter kritik mot denna förenkling av landskapet till ett fåtal parametrar med det enda syftet att kunna peka ut orsakssamband (Sauer 1925).

McHargs modell betraktas idag som en föregångare för dagens GIS-verktyg, där landskapet presenteras och analyseras på det sätt som beskrivs i citatet ovan. Även i Vägverkets handbok för miljökonsekvensbeskrivningar av vägprojekt skildras landskapet på detta sätt (Vägverket 1995). Vad händer med analysen av vägens roll i landskapet då orsaksförklaringar förs in, och då vägen betraktas som ett ingrepp i naturen, utifrån ett särskiljande av natur och kultur? Nedan ges ett exempel på hur en sådan ansats försvårar förståelsen för vägens roll.

Landskapets och vägnätets tröghet innebär att en ny väg kan ge effekter långt efter dess färdigställande, och att gamla vägdragningar anpassade till medeltida maktstrukturer och markanvändningsmönster fortfarande påverkar dagens vägnät och landskapets utveckling. För att besvara hur vägen påverkar landskapet, måste först en viss tidshorisont men även ett visst område utpekats. Om endast de så kallade direkta och lokala effekterna är av intresse, så är det möjligt att urskilja vägens inverkan på ett någorlunda enkelt sätt, men vägens inverkan är enligt ovanstående resonemang i mycket begränsad utsträckning direkta utan långsamma/långsiktiga och påverkade av tidigare aktiviteter. Om de långsiktiga effekterna fokuseras, låt säga ur ett regionalt perspektiv, hur skall vi då kunna urskilja vägens inverkan från de övriga processernas roll?

Samma problem kan skildras på ett annat sätt. Vägen är inte ett självständigt fenomen utan i sig ett resultat av, men även en pådrivande kraft för, andra aktiviteter. Detta leder till en “hönan och ägget-problematik” som omöjliggör en skildring av tydliga orsakförhållanden (Hindle 1993), men även till svårigheter att avgränsa “studieobjektet” då vägens inverkan på landskapet studeras. Samma resonemang kan alltså föras här: om en vägstudie avgränsas till att endast hantera själva vägkroppen som ett objekt, så är det inte särskilt svårt att skildra dess påverkan på omgivningen. Å andra sidan är denna påverkan relativt harmlös. Om vägen/trafiken i stället sätts in i dess samhälleliga sammanhang i vidaste mening, hamnar vi i en situation där nära nog allt skall studeras. *Var och hur vägen avgränsas från landskapet avgör därmed hur dess inverkan på landskapet uppfattas.* Att diskutera vägens inverkan, ingrepp eller påverkan på landskapet är av ovanstående skäl inte lämpligt: dels bygger det på en

åtskillnad mellan väg och landskap som i sig är det som avgör hur denna inverkan kommer att uppfattas, dels gör dessa begrepp anspråk på ett alltför tydligt orsaksförhållande som knappast går att urskilja (Bingham 1996, Berger & Selstad 1999).

Dessa problem borde räcka för att motivera ett annat sätt att närma sig vägens relation till landskapet, där letandet efter orsaksförhållanden ersätts med en tidrumslig analys (Kirsch 1995, Hillis 1998). Med en större fokusering på såväl föreställningarna om tid och rum som de tidrumsliga nyanser som landskapet består av, får landskapsforskaren en möjlighet att övervinna ambivalensen. Och omvänt: ambivalensen uppstår på grund av en onyanserad rumslig/tidslig analys. Alltför fyrkantiga skildringar eller onyanserade analysredskap försvårar alltså de tidrumsliga analyserna. Problematiken kan exemplifieras med hjälp av ett centralt begrepp i många landskapsstudier – skala.

Det kartografiska begreppet skala står för storleksförhållandet mellan en avbildning och det den avbildar. Om ett objekt avbildas i två olika skalor skall därför avbildningarna skilja sig endast storleksmässigt.³² Av tekniska och praktiska skäl är även mängden information och dess geografiska precision samt det illustrerade områdets storlek beroende av vilken skala som används (Meentemeyer 1989, Hudson 1992). En större skala innebär av att ett mindre område återges och att mer detaljerad information ryms på kartbladet, vilket beskrivs som att olika skalor står för olika ”upplösningsnivåer”. Meentemeyer (1989) beskriver hur dessa ”nivåer” formas av tillgänglig information, teknikens egenskaper, det studerade områdets storlek, ekonomiska förutsättningar, slumpen, etc (se även Wood 1993). Samtidigt konstaterar Meentemeyer att olika företeelser *finns* i olika skalor. Kümmerer (1995) beskriver på samma sätt hur miljöproblem av olika slag förekommer i olika skalor. Det paradoxala ligger i att en skala används för att identifiera strukturer och relationer, samtidigt som denna skala är intimt beroende av en medveten skildring av just sådana förhållanden.

Denis Wood (1993) ger en god sammanfattning av kartans egenskaper – “maps work”. Uttrycket är dubbeltydigt; kartan är ett *aktivt* redskap som förändrar användarens förhållningssätt till omvärlden (kartan arbetar), samtidigt är kartan ett *värdefullt* redskap (kartan fungerar). Kartor tydliggör rådande tidrumsliga förhållanden och underlättar handlingar i enlighet med just dessa, vilket samtidigt innebär är de ett maktmedel.³³ Det viktiga är inte att förkasta kartorna, utan att skapa distans till det

³² Begreppet används även för att skildra storleksrelationer mer generellt (Morrow 1987). Denna förvirring behöver dock inte tas upp här.

³³ Wachtel (1995) har skildrat perspektivets tillkomst och dess beroende med det transparenta glaset som en förutsättning för att formulera den abstrakta idé som perspektivet innebar. Representationerna är inte underordnade eller överordnade kulturen, däremot en viktig del av den. Kartografin påverkar hur landskapet uppfattas, men det är inte en enkelriktad relation.

kartografiska synsättet. David Turnbull (1996, sid 7) sammanfattar kartans konstruktiva egenskaper:

“Modern systematic maps rely on standardised form of knowledge which establishes a prescribed set of possibilities for knowing, seeing and acting. They create a knowledge space within which certain kinds of understandings and of knowing subjects, material objects and their relations in space and time are authorised and legitimated”.

En viss karta, eller en kartserie i en viss skala, erbjuder en viss “knowledge space”, låt oss kalla det en färdigförpackad bunt av rumsliga förhållanden. En ofta användbar förpackning, som tyvärr är problematisk då kommunikationer av något slag studeras. Jonasson (2000, sid 27) konstaterar att:

“The traditional notion of scale collapses the moment we realize that the distance between the traffic light and the traffic manager can be experienced as closer than the distance between me, as a driver who stops at the red light, and the traffic light”.

Transporter och kommunikationsmedel syftar till att överbrygga avstånd och faller därmed utanför det som kan beskrivas som en storleksrelation. Orsaken till vägarnas frånvaro inom geografin är alltså inte att fel skalor har betraktats som Jakle (2000) antyder, utan snarare att bestämda skalor över huvudtaget har utgjort en utgångspunkt för landskapsforskarens studier av vägar (jämför Hillis 1998).

Inom transportgeografin är en ”översättning” av rumsliga relationer till tid en förutsättning för att förstå de relativa avstånden och rummets krympande (Åkerman 1996, Ryan 1999). Om en karta i en viss skala är en färdigförpackad beskrivning av relationer i tid och rum, är denna ”krympning” av rummet en färdigförpackad (det vill säga på förhand given) beskrivning av hur dessa relationer kan förändras. Om vägen är till för att förändra relationer i tid och rum så är det inte fruktbart att ta denna förståelse av krympandet som en utgångspunkt för en analys (jämför Jonasson 2000). Det behövs andra sätt att studera vägar inom landskapsforskningen för att vi inte skall styras av kartan eller andra skalberoende analyser. I samband med ett vägbygge kan förhållandet definitivt inte ses som konstant, då vägens roll är att förändra detta förhållande. Rummet krymper inte med en ny väg, däremot förintas hegemonin kring de tidrumsliga relationer som bygger upp landskapet, på grund av de nya möjligheter, nya synsätt, som erbjuds.

Skalan borde vara ett studieobjekt för landskapsforskare snarare än förgivettagen utgångspunkt (Schein 1997). Och det är inte bara skalan skymmer sikten - även begrepp som ingrepp och barriär bär på ett förgivettaget tidrumsligt perspektiv som alltför sällan ifrågasätts då vägens påverkan på landskapets beskrivs (Bucht et al 1997, se Hägerstrand 1993 för en generell begreppskritik). Dessa och liknande begrepp är grundläggande i de informationssammanställningar, främst kartor, med vars hjälp vägens relation till landskapet skildras.

Utvägar

Diskussionen om kartöverlägg, skala och hanteringen av vägar som enskilda objekt, kan utvecklas till en vidare analys av kartografins betydelse för det moderna synsättet på tid och rum. Kartografen är en viktig komponent i det absoluta tids och rumsbegrepp som präglar moderniteten (Cosgrove 1984/1998, Widmalm 1991, Turnbull 1996). I det absoluta ligger dels att tids- och rumspositioner har ett absolut värde, att tid och rum är åtskilda som egna enheter, och att dessa fenomen finns i sig oberoende av samhället och dess värderingar. Rummet betraktas alltså som oberoende av aktiviteter, som något som föregår skapandet av de enskilda platsernas egenskaper. Framstegstanken, nära kopplad till krympandet av rummet, bygger på denna föreställning om ett absolut rum (Latour 1993, Olwig 2002a).

Jag är inte den första att kritisera föreställningen om rummets krympande. Scott Kirsch (1995) påpekar att teknikens förmåga att påverka samhällets rumsliga förhållanden är alltför viktig och sker på ett alltför rumsligt nyanserat sätt för att inom den kulturgeografiska forskningen sammanfattas i så grovhuggna metaforer som till exempel att världen krymper. I denna kritik får han medhåll av Tor Aase (1994), som kritiserar den alltför statistiska rumsliga analysen inom dagens geografi. Den sociala dimensionen och märkligt nog även den rumsliga dimensionen av detta krympande tycks vara i behov av mer nyanserade analyser (Massey 1993). Men som ett resultat av (och en orsak till) de fåtaliga analyserna står vi idag med en begreppsapparat och även en kartografi som erbjuder klumpiga verktyg för en analys av krympandet. En mångfacetterad analys av de komplexa relationer som formar landskapet och dess tids- och rumsspann, kan ses som en utväg, ett sätt att lämna modernitetens tidrumsliga hegemoni. Latour (1993), Law (1999) och Massey (1999) är några av de forskare som av detta skäl efterlyser ett relationellt synsätt på tid och rum, vilket även är utgångspunkten i mitt arbete. Den tidrumsliga analysen har därmed satts in i ett vidare sammanhang, som ett försök att analysera eller kritisera det moderna utan att för den skull hamna i det som Latour (1993) benämner den postmoderna återvändsgränd, det vill säga att modernitetens absoluta rum och objektiva sanningar ersätts av en relativ rumsuppfattning och subjektiva sanningar. Nyss nämnda föregångare försvarar i stället realismen, det vill säga möjligheten att vinna någorlunda säker kunskap om verkligheten, men knyter denna kunskap till platser till skillnad från modernismens universella sanningar.

Vad är det då som lockar med den moderna forskningsansatsen? Varför uppstår den ambivalens inför det moderna som exempelvis McHarg har beskyllts för tidigare i detta avsnitt? För att förstå det måste några av modernitetens grundläggande dikotomier beskrivas. Det moderna synsättet baseras bland annat på följande åtskiljanden:

platsbundna upplevelser	—	universell kunskap
enskilda händelser	—	allmängiltiga skeenden

Till dessa kommer ett antal motsattsförhållanden som hör samman med framstegstanken, där en utveckling från gårdagens egenskaper till framtidens betraktas som ofrånkomlig. Den moderna människan slits mellan oförmågan att bevara gårdagen och viljan att följa med i det ständiga framsteget:

dåtid	→	framtid
lokalt	→	globalt
rotad, platsbunden kultur	→	rörlig kultur
cyklisk tidsuppfattning	→	linjär tidsuppfattning
natur/kultur	→	natur ↔ kultur
enhetliga landskap	→	komplexa landskap
vidskepelse	→	vetenskap

Sammantaget placerar dessa uppdelningar landskapsforskningen i det förgångna, och i uppdelningen mellan plats och rum placeras landskapsforskaren bland den subjektiva och platsbundna kunskapen. Därmed är landskapsforskningen i högsta grad perifer, om den i sin platsbundna och subjektiva form ens är värd att kallas forskning. Jackson (1980) konstaterar att hans studenter knappast lärde sig mycket mer än att bli uppmärksamma turister, vilket är en mycket god sammanfattning av vad som återstår för landskapsforskaren om han/hon ger den moderna forskningsansatsen tolkningsföreträdet för vad som betraktas som forskning. Landskapsforskningen målas med den moderna forskningens hjälp in i ett hörn. Det är dessa uppdelningar som försvårar landskapsforskarens arbete, och som frestar forskaren att utföra objektiva, universella, studier, att skildra hur natur och kultur åtskiljs, hur det globala står mot det lokala, osv. Resultatet är en kluven landskapsforskning med trubbiga verktyg för en analys. En analys som inte utgår från det moderna synsättet på tid och rum måste alltså ifrågasätta eller se bortom dessa dikotomier, som i vanliga fall tas förgivna.

Jag har i detta kapitel knutit an till en lång tradition inom landskapsforskningen, och dess relationella synsätt. Svårigheten med en sådan ansats skall inte underskattas. Den ambivalens inför det moderna som skildrats i kapitlet, visar på landskapsforskarens dilemma. Att föra en diskussion bortom modernitetens principer är mycket svårt (Casey 2001). Studien nedan syftar inte till någon slutgiltig uppgörelse med det moderna, däremot till en något mer tidrumsligt nyanserad analys av relationen mellan vägarna och landskapet, där några av ovanstående dikotomier ifrågasätts. Förhoppningen är att ett litet steg kan tas mot en mer självständig och därmed mer fruktbar landskapsanalys.

3. Vägvisare

I följande kapitel konkretiseras vad som avses med att studera vägarnas tidrumsliga egenskaper och att utföra en relationell studie av avståndens krympande.

Med titeln *Vägvisare* vill jag inte bara betona att kapitlet visar vägen till efterföljande fallstudie. Kapitlet handlar till stor del om vägvisare. En vägvisare är den person som visar resenären den rätta vägen. När frågorna om vägvalen blir för många kan han/hon sätta upp en skylt, en vägvisare. Även väggroppens och vägrummets utformning kan avslöja en hel del om vägvalet. Resenären kan teckna ner färdvägen med väggors, landmärken, milstenar och gästgiverier som kännemärken, till en vägvisare, även kallad itinerarie. Itinerarier har i många fall vidareutvecklas med tips om sevärdheter och intressanta resmål, uppgifter om hotell och beskrivningar av resmålen, men även med förmaningar och förordningar om hur resenären bör bete sig. Även dessa guider benämns vägvisare. Slutligen bör två vanliga nutida former av vägvisare nämnas, nämligen tidtabeller och kartor. Dessa vägvisare skildrar *sammantaget* en viss tidrumslig struktur och ett visst sätt att se på tid och rum, men även ett visst sätt att föra samman mark och människor. Tillsammans med en studie av den tillgänglighet som vägnätet erbjuder kan vägvisarna därmed skildra ett landskap, "a composition of man-made or man-modified spaces" (Jackson 1984, se föregående kapitel).

Vägvisare utnyttjas alltså som de indicieträdar med vars hjälp landskapets egenskaper nysats upp. Med deras tidrumsliga skildring vill jag lyfta fram det landskap som skildras "mellan raderna" inom den moderna vägplaneringen och vägbyggandet, det vill säga det landskap som den moderna vägplaneringen bidrar till att skapa men vars ofrånkomliga tillkomst sällan beaktas. Eftersom vägarna är av stor betydelse för åtskilliga av de aktiviteter som formar landskapet, så innebär en skildring av vägnätet att en betydelsefull struktur för stora delar av landskapet beskrivs.

Målet är en nyanserad tidrumslig skildring, men för att nå dit måste modernitetens dikotomier undvikas. Den relationella analysens viktigaste utgångspunkt är att se bortom modernitetens motsattspar, och att ge en nyanserad och differentierad tidrumslig skildring i stället för att skildra orsaksförhållanden. I detta kapitel skildras dels några av de viktigaste dikotomier som kan stå i vägen för en sådan analys, dels ges exempel på hur vägnätet kan skildras tidrumsligt i stället för utifrån orsaksförhållanden.

Inledningsvis ges en närmare beskrivning av varför vägvisarna är intressanta i en landskapsskildring. Några begrepp hämtade från Bruno Latour introduceras, som kan bidra till en mer mångfacetterad tidrumslig skildring av vägnätet. I *Tidtabeller* ges ett exempel på hur ett modernt nätverk skapar en viss tidrumslighet, och hur en nyanserad skildring av tidrummet kan ersätta sökandet efter orsaksförklaringar. Av exemplet

framgår även att vägvisning och tillgänglighet inte kan åtskiljas: i båda fallen är det frågan om att koordinera aktiviteter. Järnvägarna används som exempel dels därför att den tidrumsliga strukturen är tydlig, dels därför att de föregick de bilvägar vars framväxt skildras i nästa kapitel. Järnvägarna var betydelsefulla både som förebild och som motpol för de senare. I *Tillgänglighetens gränser* ges slutligen en relationell definition av tillgänglighet, vilket underlättar en tidrumslig analys. Därefter avslutas kapitlet med en sammanfattande diskussion.

Mellan resan och kartan

I ett äldre arbete om vägar skildras det europeiska vägnätets framväxt så här:

“Naturvägarna till lands och vatten bestämma de första vägnas sträckningar. Detta innebär i korthet, att trafiken söker sig fram, där marken är fast, där inga hinder möta. Omvänt gå inga naturleder gärna genom skogs- och bergsterräng ... Vid vattendragen uppsökas vadställen.” (Försvarsstabens krigshistoriska avdelning 1948, sid 48).

Påståendet är vid första anblicken inte särskilt uppseendeväckande, men visar trots det på den problematik som tas upp nedan. I citatet skildras hur naturgivna förhållanden på egen hand formar individernas rörelsemönster. Jag vill inte på något sätt förneka ”naturvägnas” betydelse, däremot finns det anledning att lyfta fram det problematiska i att förklaringsmodellen helt utgår från naturens egenskaper. Jag menar att transporter leder till något, att reseupplevelser har ett värde i sig (positivt eller negativt), och att de rörelsemönster som ett samhälle uppvisar inte enbart säger något om naturens egenskaper. Men detta kan inte uppmärksammas i en studie där människans och inlandsisens rörelsemönster ges samma förklaringar och där människan endast vegeterar på samma villkor som alla andra varelser.

Att en resa kan leda till nya kunskaper har de flesta personliga erfarenheter av. Men denna kunskap betraktas vanligen som subjektiv; en första resa över Atlanten må vidga den egna erfarenheten, men inte samhällets. Den information som en atlas bygger på betraktas däremot vanligen som objektiv, även om projektioner, urval etc kan ifrågasättas. Att kartan en gång har byggts upp av ett antal reseberättelser framgår inte, och förståelsen av rummet presenteras som oberoende av rörelse. Lika lite som i ovanstående citat går det att se det ömsesidiga förhållandet mellan kartans (eller naturens) rumslighet och enskilda resor. Med denna uppdelning mellan resan och kartan kan inte kroppen, hastigheten och de ofrånkomliga perspektiv ur vilka omgivningen upplevs/förstås skildras som aktiva i skapandet av platser, vilket gör det svårt att greppa betydelsen av resor och transporter för förandet av landskap. I detta avsnitt skildras hur relationer mellan resan och kartan kan studeras med vägvisarnas hjälp och hur

vägnätets tidrumslighet därmed betraktas utan ett åtskiljande av en subjektiv resa och en objektiv karta eller en objektiv natur.

Låt oss börja med den enskilde resenären. Med hjälp av en fenomenologiskt influerad landskapsforskning kan förhållandet mellan resan och rummet beskrivas. Kulturgeografen Yi-Fu Tuan menar att det inte går att förhålla sig till tid, rum och plats utan ett fysiskt förhållningssätt; sättet att beröra, sättet att röra sig på, den fysiska räckvidden, hur vi färdas, med vilken fart, etc, har en avgörande betydelse för hur vi uppfattar platser och landskap. Tuan (1977, sid 12) hävdar att:

”Movements such as the simple ability to kick one’s legs and stretch one’s arms are basic to the awareness of space. Space is experienced directly as having room in which to move. Moreover, by shifting from one place to another, a person acquires a sense of direction. Forward, backward, and sideways are experientially differentiated, that is, known subconsciously in the act of motion”.

Resan spelar därmed en viktig roll för hur avstånd, närhet, hastighet och tillgänglighet förstås. Vägarnas egenskaper liksom det aktuella transportmedlet hjälper till att skapa detta förhållningssätt, inte bara i den bemärkelsen att det går fortare att ta sig fram med motorvägar och bilar än till fots på en slingrig skogsstig. I 100 km/tim kan man även se på, förstå och tolka omvärlden på ett annat sätt än om man bara hade färdats till fots (Schivelbusch 1984).³⁴ Såväl förståelsen för omvärlden som handlingsmöjligheterna förändras. På vilket sätt detta förändras med ett visst transportmedel är dock inte för evigt givet. Vidare hävdar Löfgren att:

”Varje ny rörelseteknologi omdefinierar de tidigare. Fotvandringen blev en romantisk upplevelse med järnvägsresandets utveckling, medan tågresandet idag kan ersätta en nostalgisk innebörd. ... Reformen ersätter inte varandra - de blandas, samexisterar och hämtar sin karaktär just genom profileringen mot andra former. Nittonhundratalets människa väljer mellan bilen, tåget, cykeln, vandrarskorna, hästryggen eller flygfåtöljen - inte bara som olika transportmedel utan även som olika upplevelser. ... Ökad hastighet omdefinierar föreställningar om närhet och närhet, men skapar även nya former för distans till det näraliggande”. (Löfgren 2000, sid 38, jämför Kern 1983, 129 ff).

Detta samspel mellan olika rörelseteknologier är värt att poängtera. Till Löfgrens uppräknande av rörelseteknologier bör läggas vägnätets utformning, vars betydelse snart skall kommenteras.

Hur kan då skildringar av den enskilda resan utvecklas till att beskriva något allmänt och illustrera en historisk utveckling av vägarna? Det problematiska med att beskriva relationen mellan resor och rum utifrån enskilda

³⁴ Det är värt att påminna om att långväga resor inte är något nytt för dagens samhälle, vilket ibland antyds i äldre studier. Några som tydligt visat på de omfattande kontaktnät och resemönster som fanns långt före järnvägarnas ankomst är Myrdahl (1991), Svallhammar (1991), Harisson (1998) och Mörner (2001).

händelser är inte bara att det allmänna utan även det historiska djupet riskerar att falla bort ur analysen. Ett exempel är Paul Adams beskrivning av bilistens upplevelser av landskapet, vilka enligt honom har reducerats till ”a visual tableau, an abstract play of angles and light” (Adams 2001, sid 189). Bilradions musik och bilens slutenhet bidrar till denna omvandling av landskapet till ett sceneri (jämför Schivelbusch 1984, Waldenfels 1994). Adams beskrivning av relationen bilist – omgivning utgår helt och hållet från bilistens upplevelser och det från en skildring av en ögonblickshändelse: varken vägrummets historia eller bilistens förehavanden före eller efter resan tas upp. Bakom bilistens utanförskap ligger dock ett sekellångt arbete för att åstadkomma ett vägrum där bilisten oberoende av sin omgivning kan sväva fram (jämför Latour 1997). Den omgivning som Adams alltså att bilisten är helt åtskild och oberoende av (vilket är vägrummet) är just den omgivning som möjliggör en sådan upplevelse.

Det avgörande problemet med att ta fasta på skildringar av enskilda resor är dock att reseberättelser i första hand lyfter fram det oväntade och spektakulära snarare än resans struktur. Det finns en risk att sådana berättelser förstärker åtskiljandet mellan resor och transporter, en uppdelning som i kapitel 2 beskrevs som hemmahörande i den moderna forskningen. Men det finns andra berättelser, sådana som berättas för att göra det möjligt att återupprepa resan. Här framkommer det vardagliga liksom den tidrumsliga strukturen betydligt tydligare. Sådana beskrivningar åtskiljer inte heller resor och transporter.

Om vägvisare studeras i stället för enskilda reseskildringar så försvinner till viss del problematiken med det individuella och det momentana. Det som fångas in är resans struktur och vägnätets koordinerande uppgift. ”Iter” är latin för ”att resa”, men även för ”att upprepa” (itera). Itinerarier består i sin enklaste form av en beskrivning av ett antal platsers turordning vid en resa mellan två orter: en minnesanteckning gjord av en resenär som gör det möjligt att återupprepa resan. Itinerarien kan broderas ut genom att kännemärken längs med vägen skildras, liksom inkvarteringsmöjligheter, vägens kvalitet, etc. Dessa vanligen mycket koncisa reseskildringar spreds (före den moderna kartografins intåg) med dess resenärer, kompletterades, såldes, korrigerades och lades samman med andra itinerarier till små häften, eller förenklades ytterligare till avståndstabeller (Försvarsstabens krigshistoriska avdelning 1948, Nilsson 1978, Ehrensvärd 1991). Med hjälp av ett antal itinerarier som skildrar samma område, kan ett vägnät vävas samman och därmed har en stomme för en karta konstruerats. I den mån kartor producerades fram till början av 1600-talet, var det ofta med itinerarier som bas (Widmalm 1990). Lägga märke till hur dessa itinerarier alltid tar sin utgångspunkt i en resa: här finns alltså en successiv övergång mellan resan och kartan. Därefter kunde vägvisare konstrueras, där vägar, gästgiverier, städer och sevärdheter beskrevs (Åkerberg 2001). Än mer intressant är att vägvisarna försågs med böner och förmaningar om hur den resande skulle bete sig. Denna så kallade apodemiska tradition med rötter i medeltiden skulle se till att framförallt de yngre resenärerna förfor på ett moraliskt uppbyggande sätt (Eliasson 1999). Bilismens vägvisare

innehåller på motsvarande sätt trafikkungörelser och förteckningar över vägskyltar som har åtskilligt att säga om hur trafikanten förväntas bete sig.

Vägvisare består inte bara av papper. Om någon får för sig att flytta om vägskyltar, ta bort milstenar och andra kännemärken samt vid förfrågan ge resenären en felaktig resebeskrivning, då förlorar itinerarien den förankring som är en förutsättning för att den skall vara användbar. Ett sätt att komma runt detta är att förankra vägvisaren i fastare föremål, det vill säga att med någorlunda precision märka ut berg, kvarnar, vattendrag, byar och vägkors. Nya vägar leder dock till en förändrad tillgänglighet och ett ifrågasättande av den tidigare tidrumsliga struktur som vägvisarna skildrar – här finns ett ständigt skiftande samspel mellan vägnätet och dess vägvisning.

Det intressanta med dessa vägvisare är inte bara att de består av kortfattade reseskildringar där enskilda platser kopplas samman, utan även att de uttrycker ett sätt att se på tid och rum. Att som landskapsforskare följa vägvisaren blir därför en dubbel process. Å ena sidan illustrerar vägvisaren i sig ett visst förhållningssätt till tid och rum. Å andra sidan kan sättet att binda samman vägbeskrivning och moraliskt uppbyggliga förmaningar med konkreta föremål studeras; vägens roll i landskapet kan knappast förstås utan att dessa två sidor studeras sammantaget.

En omskriven reform i svensk vägvisning, 1649 års gästgivareordning, kan exemplifiera tidrumsskapandet.³⁵ Kontexten kan bara antydast; det är en berättelse om hur statsmakten med förbättrade kommunikationer, lagstiftning, administration och symboler ville knyta samman och kontrollera den unga och glest befolkade stormakten (Mörner 2001). Brayschay et al (1988) har pekat på kommunikationernas centrala roll för uppbyggandet av europeiska nationalstater vid denna tid, inte bara som ett sätt för statsmakten att kontrollera undersåtarna och koordinera administration eller militära aktioner, utan även för att skapa gemensamma referenser (i vid mening), exempelvis ett gemensamt språk. Det är alltså frågan om att skapa nationella kommunikationer i vid bemärkelse, med vars hjälp den nya nationalstatens territorium kunde hållas samman (Milne 2000). Gästgivareordningen syftade till att förbättra de nationella kommunikationerna, främst de som var av intresse för centralmaktens organisation. Med vägarnas hjälp skulle landet bindas samman och i samma moment lämnades ett viktigt bidrag till ett nationellt rumsbegrepp. Lagstiftning, skjutstrafik, milstolpar och världshus var alla viktiga komponenter i den nya transportinfrastrukturen och dess tidrumslighet.

1649 års gästgivareordning skulle förbättra resmöjligheterna genom att strama upp reglerna för gästgiveri- och skjutsväsendet. Bland annat ställdes krav på att vägvisare och gästgiverier skulle finnas på jämna avstånd längs med landsvägarna. En viktig detalj i reformen var milstenarna, samt den nya nationella måttenheten. En mil skulle nu vara lika lång över hela landet - 18000 alnar (10689 meter). Begreppet mil har funnits med i lagstiftningen

³⁵ Förordningen heter *Kongl M:s Krogare- och Gästgifware Ordningh*, vilket här förkortas till gästgivareordning.

åtminstone sedan medeltiden, och redan på 1500-talet hade staten fastslagit ett enhetligt pris för att bli skjutsad en mil. Men fram till 1649 varierade alltså milens längd beroende på i vilket landskap man befann sig, en variation som enligt Stefan Nordin (1996) motsvarades av svårigheten att ta sig fram. I Dalarna och Västergötland gick det ungefär 7 – 8 mil på en grad, medan det i Hälsingland och övriga Norrland gick 22 mil på en grad (Nordin 1996). Alla landsvägar mättes in enligt den nya måttenheten, milstenar placerades var $\frac{1}{4}$ mil, och gästgiverier och skjutshåll var annan mil. Målsättningen, om än sällan uppfylld, var att alla mätningar skulle utgå från Stockholms slott (Söderpalm 1967). Uppmätningarna av landsvägarna, och uppsättandet av milstolpar och avståndstavlor, gav underlag för en ny generation itinerarier. Nilsson (1978, sid 139) konstaterar att;

“De svenska resehandböcker och vägvisare, som producerades fram till järnvägarnas genombrott i slutet på 1800-talet, var intimt sammanknippade med och utformades med tanke på den säregna reseorganisation som gästgivar- och skjutsväsendet utgjorde”.

Exemplet visar hur ett nationellt rumsbegrepp tar form, först som en ny måttenhet och ett nytt regelverk, som konkretiseras av milstenar, gästgiverier och det vardagliga skjutsandet, vilket sätter spår i itinerarier och resehandböcker som slutligen används för att konstruera kartor. Det nya nationella rumsbegreppet var därmed bundet till platser på ett högst konkret sätt.

Steget mellan 1600-talets och 1900-talets vägvisare är inte så långt som det vid första anblicken kan tyckas vara. Likheterna är slående mellan ovan skildrade reform och de första framgångsrika amerikanska vägkartorna. James Akermans arbeten om Rand McNallys vägkartor visar på de tydliga parallellerna (Akerman 1993a, 1993b). Till skillnad från konkurrenternas svåränvändbara vägvisare förstod McNally betydelsen av att förankra kartorna. Under mellankrigstidens första år kom hans företag därför att märka ut och namnge vägar både i terrängen och på kartan, samt till detta knyta de hotellägare, bensinmackar, restauranger, turistcenter etc, som fanns utmed de föreslagna bilvägarna. Dessa förpliktigades i gengäld att marknadsföra kartan eller att betala för att de markerades – “You can’t afford to be off this map” skrev McNally till en hotellägare (Akerman 1993b, sid 87). McNallys rutter lade grunden för det amerikanska landsvägssystemet och dess numrering (Akerman 1993a, 1993b).

Bertho Laventir (2000) beskriver utvecklingen av Frankrikes tidiga vägvisare för bilister på ett snarlikt sätt. I Frankrike dominerades arbetet för bättre guideböcker, vägskyltar, bilkartor och vägnumrering av däck-tillverkaren Michelin (Harper 2001). Guideboken Guide Michelin, med omfattande uppgifter om bensinmackar, verkstäder, restauranger och hotell, delades ut gratis från år 1900. Detaljerade vägkartor med Michelins egenhändiga vägklassificering var färdigutgiven för hela Frankrike år 1914. Vid denna tid hade 30 000 franska städer fått namnskyltar donerade av Michelin, och ett nytt system för vägnumrering hade genomdrivits till stora delar på företagets initiativ och förslag (Harper 2001). Därmed hade

även Michelin förankrat en ny tidrumslig ordning, ett bilvägnät, genom att förankra kartorna i ett delvis förändrat vägnät. Exemplet med Michelin visar även att upprättandet av reseskildringar inte bara innebär ett passivt registrerande av omgivningen. I nära samarbete med väg- och bilföreningar föreslogs inte bara intressanta utflyktsmål och förstklassiga restauranger i Guide Michelin, utan samtidigt arbetade de aktivt för att förbättra dessa restauranger, modernisera hotellen, bevara scenerier längs med guideböckernas föreslagna rutter och främja den lokala kulturens kännemärken för turisternas skull (Bertho Laventir 2000).

Det franska och det amerikanska exemplet visar båda på vikten av samordning mellan de olika vägvisarna, landmärket, krogskylten, itinerarien och kartan. Exempelen visar även på den ömsesidiga relation som finns mellan dessa vägvisare. Det är inte frågan om passiva avbildningar av vägnätet utan de kan inverka på användarens vägval och upplevelser, samt vara en del av en medveten strategi för att förändra landskapet. Med vägvisarnas hjälp vill jag rikta bort blicken från enskilda vägar eller vägbyggnadsprojekt, men även bort från de enskilda reseupplevelserna.

I och med att min studie tar fasta på vägvisarnas mångfald och interaktion med vägnätet innebär det att vägnätet inte skildras som endast bestående av vägkroppar. Vägingenjör Hugo Pallin, som vi kommer att stifta bekantskap med i nästa kapitel, formulerade vägvisningens syfte som ”att andligen uppfylla vägkroppens lekamliga brister” (Pallin 1925a, opubl). Det är möjligt att denna poetiska vändning fortfarande är att föredra, förutsatt att inte en tydlig gräns dras mellan det andliga och det kroppsliga. Om vägnätet och vägvisningen ses som en enhet så har ett landskapsfenomen har beskrivits, ett heterogent nätverk (eller en heterogen transportinfrastruktur) identifierats vars samlade komponenter knappast skulle studeras sida vid sida i en modern studie. Genom att studera vägen som ett sådant nätverk går det att få en uppfattning om vad det är för landskap som vägen bidrar till att vidmakthålla.

Transformationer

I beskrivningen av vägvisarna betonades att den enskilde resenären är en av flera viktiga aktörer som upprätthåller eller omformar den tidrumsliga skildringen. Resenären bekräftar denna tidrumslighet genom att handla i enlighet med den, alternativt protesterar mot den (bryter mot trafikregler, plöjer upp vägen, tillför nya avfarter eller vägbeskrivningar) och därmed underminerar den tidrumsliga ordningen. Med hjälp av Latours åtskiljande mellan olika relationer skall jag nedan utveckla analysen av detta tidrumskapande, utan att använda mig av den moderna uppdelningen mellan (subjektets) resor och (objektens) transporter (se kapitel 2). Med Latours skildring kan resor/transporter betraktas som räckor av händelser som bidrar till att skapa en viss tidrumslighet. Det är detta synsätt som skall utvecklas något, innan jag går vidare med att beskriva framväxten av en transportinfrastruktur och dess tidrumsliga egenskaper.

Latour studerar nätverkens förbindelser och dess successiva utbredning i/av tid och rum. Jonathan Murdoch (1998) definierar utifrån Latours teorier det relationella rumsbegreppet som helt och hållet beroende av de nätverk som omformar tidigare förhållanden – det går inte att skilja nätverkets egenskaper från dess rumslighet, och det går inte att iaktta något rum eller någon tid bortom ett nätverk.³⁶ Murdochs analys av det relationella rumsbegreppet ger därmed en god bild av ägandet av rum, men även ifrågasättandet av de handlande subjekten och de passiva objekten:

”Thus each network traces its own particular space-time which reflects both the variety of the materials used in construction and the relations established between the combined elements. And if these networks are successfully established, if all the elements act in concert, then they will take on the properties of actors (Latour 1987; Law 1994). This conclusion follows from the observation that actors can only do things in association with others (Latour, 1986); it is only by enlisting heterogeneous others in sets of stable relations – relations which allow for the transmission of action – that things happen.” (Murdoch 1998, sid 361).

Murdoch menar att stabila relationer skapar ett visst nätverk och en viss tidrumslighet, som skiljer sig från det som andra relationer skapar. Här finns en avgörande skillnad mellan två olika sorters relationer: färdigförhandlade relationer och relationer som är under förhandling. De förra kännetecknas av att alla ingående parter accepterar sin position och handlar därefter. Dessa relationer kan även kallas svartlådade. I ett sådant system, oavsett om det handlar om en bilmotor eller en organisation, vet man i förväg hur resultatet kommer att se ut om man trycker på en knapp, ger en order eller för vidare en vara. Sådana relationer ”som varar längre än de interaktioner som skapade dem” behövs för att stabilisera ett samhälle enligt Latour (1998, sid 18). Exempel på svartlådade förhållanden blir lätt banala, eftersom en svartlådad relation betraktas som självklar. *Givetvis* färdas alla bilister på höger sida, *naturligtvis* är trafikreglerna de samma även i morgon, och förhoppningsvis är bussarnas avgångstider, affärernas öppettider, Telias tariffer och säkerhetsföreskrifterna på Barsebäck de samma i morgon – åtminstone kommer jag att planera min vardag efter dessa förhållanden. Därmed bidrar jag till att bibehålla dessa förgivettagna relationer. Ken Hillis påpekar i detta sammanhang att:

”technology achieves its greatest affect after a disappearing act – when it becomes so commonplace that it is accepted as an indispensable ’second nature’. ... any material or cultural technology must recede into the ’background’ of a place if it is to have any meaningful affect” (Hillis 1998, sid 546 – 547).

³⁶ Lägga märke till att nätverk därmed blir synonymt med plats (se kap 2 för en definition av plats). Nätverk leder dock tankarna till något fibröst, medan plats uppfattas som ett avgränsat, samlat fenomen. Jag använder dessa associationer då jag beskriver nätverk som bestående av platser, dvs platserna är nätverkens ”byggstenar”.

Teknik, men även nämnda regelverk, tidtabeller, tariffsystem, etc, fungerar bäst när den har blivit en ”andra natur” (Bowker 1995), det vill säga när dess funktioner tas för givet av samtliga aktörer som något ”naturligt”.

Men, poängterar Latour, alla svarta lådor kan öppnas. Därmed får vi relationer som är under förhandling, i fortsättningen benämnda öppna relationer, som medför en helt annan rumslighet. De ingående aktörerna i en öppen relation för inte vidare en uppgift utan att själva tillföra något, förändra budskapet, etc. Detta gör det omöjligt att dela in handlingsförloppet i orsak och verkan, eftersom handlingen i sig transformeras av varje aktör, budskapet ändrar riktning och innehåll. Svartlådade relationer kan jämföras med biljardbollens förutsägbara beteende efter det att den har stötts till, medan öppna relationer snarare kan liknas vid en fotbollsmatch: en lyckad avspark är knappast determinerande för vad som inträffar i matchens slutminut. Alltför många aktörer och motstridiga viljor är inblandade för att förloppet skall vara möjligt att förutspå.

Förmågan att svartlåda relationer är alltså förmågan att kontrollera olika aktörer. En mäktig person, exempelvis en företagsledare, är en person som kontrollerar ett stort antal svarta lådor. Företaget i sig består till stora delar av ett antal svarta lådor, eftersom en av poängerna med detta abstrakta begrepp är att det tillåter oss att inte åtskilja konstruktioner som byggnader från exempelvis ett organisationsschema eller ett anställningsbevis. Eftersom de svarta lådorna är stängda, så är denna aktör inte mer komplicerad än en liten aktör – hur skulle den i så fall kunna fungera? De öppna relationerna är systemets variabler, och ett system med ett stort antal sådana oförutsägbara viljor som drar åt olika håll blir ett mycket löst sammanhållet nätverk. En effektiv organisation, ett fungerande regelverk eller ett pålitligt verktyg har endast ett fåtal av dessa jokrar, oavsett hur omfattande systemet är. Detta antagande av Latour är värdefullt i den fortsatta studien: en stor organisation eller ett omfattande nätverk kan inte vara svårare att överblicka än en liten organisation. Latour skildrar detta behov av enkelhet eller möjlighet till överblick, då han konstaterar att han aldrig har stött på en vetenskap vars ”ögonblick av sanning inte har kunnat återfinnas på en platt yta av en eller två kvadratmeter” som en forskare med en penna i hand noga kan inspektera och analysera (Latour 1998, sid 240). Påståendet är lika giltigt för det organisationsschema med vars hjälp ett internationellt företag samordnas, eller kontrollpanelen i en bil.

Även om Latours svarta lådor kan ha varierande utseende, så är det alltid högst konkreta. Latour har i en ovanligt ironisk uppsats skildrat sig och sina kollegor som ”samhällsteorins plattfotingar”:

”I det vi kallar institutioner ser de [plattfotingarna] bara byggnader, dörrar, dörrstängare, skrivbord, blanketter, pennor, in-korgar, ut-korgar, organisationsscheman, diagram och aldrig, aldrig ser de en institution ...” (Latour 1998, sid 291).

Latour passar samtidigt på att driva med sociologernas tro på makt, marknad och klass, osynliga vålnader som behövs så länge inget annat kitt (det vill säga samhällets materialitet) accepteras som en förklaring på hur de relationer som samhället utgörs av kan vara så hållbara. Det som håller ihop det samhälle som Latour skildrar är svartlådade relationer som består av scheman, stämpelklockor, kontorsmoduler, kontrakt och hårddiskar.

Latours uppdelning av öppna relationer och svartlådade förhållanden möjliggör mångfacetterade analyser av förändringar och förflyttningar. Att utföra en förflyttning av något (en vara, en idé, ett budskap) utan att andra förändringar sker, kräver enligt Latour ett nätverk av färdigförhandlade relationer. Något som är oförhandlat kan inte förflyttas utan att samtidigt förändras. En svartlådad förflyttning förutsätter därför en svartlådad transportinfrastruktur, och det krävs åtskilligt arbete för att hålla denna infrastruktur stabil. Därmed kan vi även vid en sådan förflyttning studera transformationer; (1) svartlådandet i sig innebär en viss omvandling och förhandling, (2) upprätthållandet av infrastrukturen kräver prioriteringar och ständiga omförhandlingar, (3) slutligen kan själva positionsförändringen studeras. ”Immutable mobiles”, vilket tidigare har kallats för flyttbara behållare, möjliggör att något förflyttas utan att förändras. Hela system kan byggas upp för att möjliggöra detta: gasledning, postsystemet, men även dagens motorvägar är tre exempel. Storlek är enligt Latour en fråga om mobilitet, det vill säga nätverkens hållbarhet, omfattning och ”bundenhet”. Det nationella måste vara mer svartlådadt, förgivettaget, än det lokala, vilket exemplifieras i nästa avsnitt.

En vara som transporteras inom ett stabilt nätverk förändras inte, den förflyttas. Om nätverket inte är stabilt så kommer varan eller budskapet att förändras, förhindras, omtolkas, det vill säga transformeras på ett eller annat sätt. Syftet med en förflyttning är i slutändan att någon form av transformering skall ske (kombinering, konsumering, att omvandla/använda en vara eller ett budskap). Skillnaden ligger i förmågan till kontroll över när och var dessa transformationer sker. I en analys av ett transportnät kan därför följande frågor ställas: var och när sker transformationer, vem, hur och med vilka medel försöker systembyggaren komma till rätta med detta? Åtminstone ser en analys där nätverksbyggarens perspektiv står i centrum ut på detta sätt. Ingenting säger att ”de oönskade” transformationerna är oönskade för alla – här finns goda möjligheter för en mångsidig analys. Detta kan jämföras med begreppet avståndsfriktion som används inom kulturgeografien för att skildra relationer mellan olika platser och deras aktiviteter. En sådan analys tar fasta på att det krävs pengar, tid eller energi för att övervinna avstånd, vilket innebär att rumsliga förhållanden (alternativt avstånd i tid) spelar in på lokaliseringar av olika slag. Ju billigare, snabbare och smidigare en vara transporteras, desto mindre är detta rummets friktionsvärde. Avståndsfriktionen kan definieras på olika sätt, men i slutändan är det ändå frågan om att relationen mäts som ett avstånd i rum eller tid. Förändringar av transportteknik, ekonomi, politik, väder, etc, kan antingen krympa eller öka avståndet, men ingenting annat.

Latour skildrar i stället friktionen inte i första hand som beroende av avstånd, utan av nätverkets omfattning och dess stabilitet (Latour 1997).

De oönskade transformationerna i samband med en förflyttning, kan integreras i nätverket genom att de definieras om som önskade. Teknikutvecklingen spelar en avgörande roll för möjligheterna att omforma resans betydelse. Idén om att transporter ska anlända ”just in time” är ett exempel på hur bland annat den nya informationstekniken kan förändra transporttidens betydelse. Leveranser enligt denna princip förutsätter mycket pålitliga transportsystem. Rummets betydelse har inte på något sätt minskat i och med just-in-time: tvärt om förutsätts ett omfattande och mycket pålitligt transportsystem. Varianterna av dessa förändringar och förflyttningar inom ett transportsystem är många, medan en analys av avståndsfriktionen (det vill säga en analys av rummets eller tidens ”krympande”) är högst fåordig.

Vägtransporter syftar både till svartlådade förflyttningar och transformeringar. Dels flyttas varor och individer i rummet, dels placeras dessa i ett nytt sammanhang. Det kan tyckas trivialt att påpeka att varor skall förändras eller förbrukas vid ett visst tillfälle, och där emellan förflyttas utan att förändras annat än beträffande dess position i tid och rum. Men det är detta åtskiljande som sysselsätter trafikingenjörer, teleoperatörer, brevbärare och kanske även samhällsplanerare. Att studera relationen mellan transformeringarna och förflyttningarna inom en ”transportaktivitet”, och att inte godkänna åtskiljandet mellan dessa som transport respektive aktivitet, är en viktig lärdom av Latours analys.

Tidtabeller

I det följande beskrivs framväxten av ett omfattande transportnätverk och dess behov av enkla, svartlådade förhållanden. Orsaksförklaringar av järnvägarnas roll undviks, för att i stället skildra dess tidrumslighet.

Under 1800-talet hävdade bland andra geografen Friedrich Ratzel att ”järnvägen skapade städer” (Svallhammar 1991, sid 214), en slutsats som fördes vidare av järnvägens förespråkare. Även de positiva ekonomiska effekterna av järnvägsbyggen i USA kom att stå som modell för de svenska förespråkarna (Svallhammar 1991). I en festskrift till 50-års jubileet av Malmö – Ystads järnväg heter det att:

“Ingenting har fört världen så framåt som järnvägarna, genom dessa ”förkortades avstånden” och de hinder, som förut rest sig för varuutbyte, föllo oemotståndligt. ... Utvecklingen av handel och industri samt jordbrukets storartade uppsving i orterna längs Malmö – Ystads järnväg följde ock först efter järnvägens tillkomst.” (Nihlén 1924, sid 63).

Järnvägens betydelse för att ”bryta bygd” är ett exempel på svårigheten att urskilja orsak och verkan. Men detta bygdbrytande skedde inte av sig

självt. Andy Piasecki (2000) har skildrat de amerikanska järnvägsbolagens massiva kampanjer för att locka till sig ”bygdbrytare”. Järnvägsbolagen, som ägde marken intill stationerna, hade ett mycket stort ekonomiskt intresse i att samhällsbildningar uppstod. Omfattande annonsering och föreläsningkampanjer anordnades därför i de delar av Europa där oroligheter, förtryck eller hög arbetslöshet gav goda förutsättningar för utvandring. När målgruppen identifierats producerades reklamkartor, föreläsningar av diverse auktoriteter, och reklamblad med för tillfället lämpliga argument som visade på att de trakter som deras järnväg passerade igenom var de bördigaste och därmed de intressantaste vid en emmigration. De torra och ogästvänliga markerna i väst definierades om till nationens grönskande framtid; till sin hjälp utnyttjade bolagen kvasi-vetenskapliga teorier som visade att mängden nederbörd ökade då marken plöjdes och att tågens höga hastighet skapade elektriska urladdningar vilka orsakade regn.

Piaseckis artikel är bara en i raden av arbeten där järnvägen som drivkraft analyseras. Järnvägen presenteras i vissa fall som bygdbrytare och avgörande för samhällsutvecklingen, i andra fall som verkningslös i ett utvecklingsskede som oavsett järnvägen skulle ha ägt rum (Svallhammar 1991, Mårtensson 1994). Studiet av de svenska järnvägarna kompliceras av att de övervägande privata anläggningarna anpassades till ett befintligt behov (där pengarna fanns), inte till samhällsvisionerna om att bryta nya bygder (Mårtensson 1994). Hade då järnvägen ingen betydelse i sig? Det är svårt att se hur exempelvis sockerbetsodlingen på den skånska slätten skulle ha bedrivits utan de kraftigt förbättrade transporterna och den vidgade marknad som järnvägen erbjöd. Men själva utpekandet av en enskild faktor som bygdbrytare leder in analysen i en återvändsgränd. Diskussionen, som dessutom utgår från ett åtskiljande mellan transport och aktivitet, kan därför läggas åt sidan.³⁷

En alternativ ansats är att skildra de nya nätverk som järnvägen var en del av och de tidrumsliga egenskaper som formades med järnvägarnas hjälp. De egenskaper hos järnvägen som togs tillvara och utvecklades var främst den höga hastigheten, stora transportkapaciteten, de låga fraktkostnaderna, samt järnvägens goda regelbundenhet vilken delvis var framtvungad av

³⁷ Transporter och markanvändning ställs mot varandra i diskussionen om transporternas effekter, det ena betraktas som en drivkraft och det andra som dess resultat. Tidsgeografin erbjuder en alternativ skildring, där markanvändningen (exempelvis boende) ses som en del av ett visst rörelsemönster (Hägerstrand & Clark 1998). Hemmet och vägen skildras därmed som komponenter i samma aktivitet och alla aktiviteter beskrivs som tidrumsliga förflyttningar, oavsett om de benämns resa, transport eller markanvändning. Detta synsätt utnyttjas nedan: en resa, en transport eller någon annan landskapande aktivitet betraktas som en räkka av händelser. Tyvärr är liknande analyser sällsynta inom tidsgeografin, där transporter främst behandlats som tidsödande förflyttningar vars egenskaper vi får veta mycket lite om (se Hägerstrand 1987b, Vilhelmson 1990).

rälsens begränsande egenskaper.³⁸ Sammantaget erbjöd därmed järnvägen nya sätt att förhålla sig till tid och rum, och det är dessa som studeras här. Även om förändringen innebar att restiden mellan vissa orter blev kortare så är det alltför enkelt att säga att rummet krympte. Med en mer nyanserad tidrumslig skildring vill jag visa är att den höga hastigheten hade varit relativt ointressant utan den goda regelbundenheten, och regelbundenheten hade inte varit reell utan en nationell klocktid (samt klockor som var tillgängliga för allmänheten), synkroniserade tidtabeller (även dessa tillgängliga, det vill säga spridda), samt lokförare och järnvägsföretag som satte ett värde i att passa tiden. Slutligen förutsätter hela detta system en enkelhet, en gemensam nämnare som kan samordna alla de inblandade aktörerna: här spelar tidtabellen en viktig roll.

En kort tidtabellshistorik ges av Svenska järnvägsföreningen (1926).³⁹ Föreningen var en samarbetsorganisation för det otal järnvägsbolag som fram till andra världskriget stod för trafikens längs med flertalet av de svenska järnvägssträckorna. Enskilda järnvägslinjer är av begränsat värde, ett samordnat järnvägsnät med samordnade avgångar är desto mer värt. Därför en järnvägsförening, med ett stort intresse för bland annat samordnade tidtabeller.

Inledningsvis anslög järnvägsbolagen sina tågtider vid stationerna, där de även delades ut som flygblad till resenärerna. Då nya tidtabeller infördes annonserades dessa i lokalpressen, som i många fall även valde att trycka upp tidtabellerna separat. I och med att antalet järnvägslinjer och järnvägsföretag blev allt större uppstod ett behov av en gemensam tidtabell för samtliga järnvägar. *Vägvisare för Sverige* var namnet på den första sammanställningen, vilken kom att ges ut från och med 1862. Priset för publikationen var dock alltför högt satt, till men för dess spridning. Billigare konkurrerande sammanställningar kom därför att ges ut, framförallt *Sveriges kommunikationer* från och med 1867.

Även vid stationerna kom efterhand de anslagna tabellerna att samordnas. Till en början anslogs grannbanornas tidtabeller intill den rådande tabellen, men överblicken försvårades av tabellernas olika utformning. Svenska järnvägsföreningen beslöt därför att skapa en gemensam tabell, i vilken närliggande banor gemensamt redovisades, liksom avstånd, priser, samt anslutningar till andra kommunikationer. (Svenska järnvägsföreningen 1926).

³⁸ Värdet av att komma i tid är i sig något som industrialism och tidtabeller i högsta grad uppvärderade (Zerubavel 1982, Thrift 1981/1996). Se även Frykman & Löfgren (1979) för en allmän diskussion om tidsuppfattningarnas förändring under järnvägarnas epok. Inte heller här är det alltså fruktbart att försöka urskilja en orsak och en verkan.

³⁹ Tidtabeller i vid bemärkelse har funnits sedan den första tekniken för att mäta tid uppfanns (Zerubavel 1981). Tidiga ansträngningar för att mäta tid hörde samman med en ambition att anpassa aktiviteter till företeelser som hade en viss frekvens: översvämnningar, årstider, etc. Tidmätning och tidtabeller är alltså inte möjliga att åtskilja (Zerubavel 1981, Adam 1995).

Införandet av en högre hastighet liksom användandet av tidtabeller som en neutral koordinator, krävde en enkel (inter)nationell klocktid (Thrift 1981/1996, Schivelbusch 1984). Tidigare hade varje ort haft sin egen tid, det vill säga man hade ställt klockan efter solens vandring på himlen, eller kanske efter kyrkklockan (som i sin tur var ställd efter solen). Därmed varierade tiden från by till by, en variation som var försumbar så länge resenären förflyttade sig till fots eller till häst. Med järnvägens införande kom tidsförskjutningarna att bli betydelsefulla på grund av de höga krav på samordning som ställdes på tågtrafiken. Eviatar Zerubavel beskriver hur samordnandet av tidtabeller inte bara förde med sig nationellt standardiserade klocktider, utan även en global samordning av denna tid. Även andra kommunikationstekniker bidrog till detta, men järnvägen hade enligt Zerubavel (1982) avgjort störst betydelse:

”Modern temporal coordination relies heavily on the use of *timetable*, and it is important to note that the railroads were primarily responsible for spreading the use of this typically modern institution (Howse 1980, p. 84). The first railroad timetables, however, were quite cumbersome, due to the lack of a single, uniform standard of time throughout the network. ... it is hardly surprising that the greatest push toward standardizing time reckoning at a supralocal level came from the railroad world. If there was to be a single timetable for an entire railway system, there was also a need for a *single, uniform standard of time*.” (Zerubavel 1982, sid 7, ursprunglig kursivering).

I ett drygt decennium behövde de som använde *Sveriges kommunikationer* ta hjälp av en tidskillnadstabell för att dechiffrera de lokala tidernas förhållande till varandra (se bild 2). Därefter fick hela landet gemensam tid, samma år som det internationella metersystemet infördes (Lundmark 1993). I maj 1878 beslutades att en gemensam borgerlig tid skulle införas i landet från och med årsskiftet. Den gemensamma tiden angavs utifrån en viss position, vilket i praktiken innebar att soltiden på en plats utanför Örebro blev den gemensamma svenska tiden (SFS 1878, nr 14). År 1900 korrigeras tiden med 14 sekunder för att anpassas till det internationella systemet (Lundmark 1993).⁴⁰ Sverige hade därmed fått en globalt anpassad tid, definierad utifrån Greenwich Mean Time.

Tidtabellen erbjöd en enkel, endimensionell, kvantitativ och till synes neutral tid, illustrerad på ett översiktligt och enkelt sätt i varje tidtabell. Denna enkla struktur gjorde det möjligt att åstadkomma ett stort och väl sammanhållet transportsystem. Men samtidigt som tidtabellen bygger på något så okomplicerat och enkelt som klocktid, är det ett tidsbegrepp som delvis frambringats av järnvägsbolagen utifrån ambitionen att krympa avstånd, där tid ses som pengar. Det är med andra ord en värdeladdad tid

⁴⁰ I riksdagens skrivelse (1899, nr 38), som låg till grund för beslutet, nämns den internationella telefontrafiken som det främsta skälet för tidskorrigeringen med de 14 sekunder som skilde svensk tid från den centraleuropeiska.

som betraktades som neutral, dess roll har vardagliggjorts. Tidtabellens ställning är svartlådad.

Tidskillnads-Tabell,

utvisande huru många minuter man bör tillägga den i tabellerna utsatta järnvägstiden, för att erhålla nedanskrifna stationers lokaltider för bantagens ankomst och afgang.

minuter.	minuter.	minuter.	minuter.
Alfvesta 10	Herrljunga 4	Malmö 4	Tenhult 10
Alingsås 2	Hessleholm 7	Mullsjö 8	Töreboda 9
Elmhult 9	Hör 6	Norrköping 17	Uppsala 25
Falköping 6	Jönköping 9	Nässjö 11	Wingåker 16
Finnerödja 10	Katrineholm 17	Sköfde 8	Wretstorp 12
Forserum 10	Kristinehamn 9	Sparreholm 19	Örebro 15
Gnesta 21	Lamhult 10	Stockholm 24	Örtofta 5
Göteborg 0	Laxå 11	Säfsjö 11	
Hallsberg 15	Lund 8	Södertelje 25	

Bild 2. Lokala tidsskillnader i Sverige (Sveriges kommunikationer 1868). Tabellen fanns i *Sveriges kommunikationer* fram till det första numret 1879 då en internationellt anpassad och nationellt gemensam tid infördes.

Eftersom åtskilliga aktiviteter går att beskriva i enlighet med klocktid, kan många och vitt skilda aktiviteter samordnas med hjälp av en tidtabell. Med tidtabellens enkla struktur kan åtskilligt sammanföras, vilket öppnar upp för att nya värden och värderingar kopplas till tider och platser på ett nytt sätt. Tack vare möjligheten att (med en enkel metod) nyansera relationer/regleringar i tid och rum, möjliggjorde tidtabellen nya organisationsprinciper för (aktiviteter i) tid och rum.

Klocktiden och tidtabellen användes alltså av järnvägsbolagen för att koordinera diverse aktiviteter. Dessa verktyg var i sin tur lämpliga för ett synsätt på tid som pengar, ett synsätt som i sin tur präglas av den nya transportteknikens möjligheter. De hopplösa frågeställningarna om vad som kom först läggs här åt sidan. I stället konstateras att detta sammantaget möjliggjorde att nya nätverk, nya sätt att förhålla sig till tid och rum, kunde breda ut sig.

Det är med tidtabellen som karta som järnvägens relation till landskapet formas, så länge tid ses som pengar och resor/transporter anses innebära en bortkastad tid. Med tidtabellen i fokus blir uppgiften enkel för den som vill förbättra dagens situation: pressa tiderna (restid, förseningar, uppehållstider vid perronger, etc), utan att äventyra säkerheten. Från tågstationernas ankomster och avgångar sprids tidskoordineringen som ringar på vattnet. Regionala tåg anpassas efter de nationella tågens tidtabeller, bussar anpassas efter flygens ankomst, möten eller arbetspass anpassas efter de orubbliga tidtabellerna. Men det är inte bara vid noderna som tidtabellerna sprider sig: även vid järnvägsbommar materialiseras tidtabellen och ingriper därmed i de övriga aktiviteter som formar landskapet. Då tidtabellerna dessutom pressas och då säkerheten skall hållas på tidigare nivå, leder det till att järnvägen blir ett allt mer påtagligt strukturerande element i landskapet. Ett exempel kan tydliggöra resonemanget. Att jag tar järnvägen

mellan Malmö och Ystad som exempel beror på att järnvägslinjens långa historia och successiva förbättringar gör den till ett intressant studieobjekt.

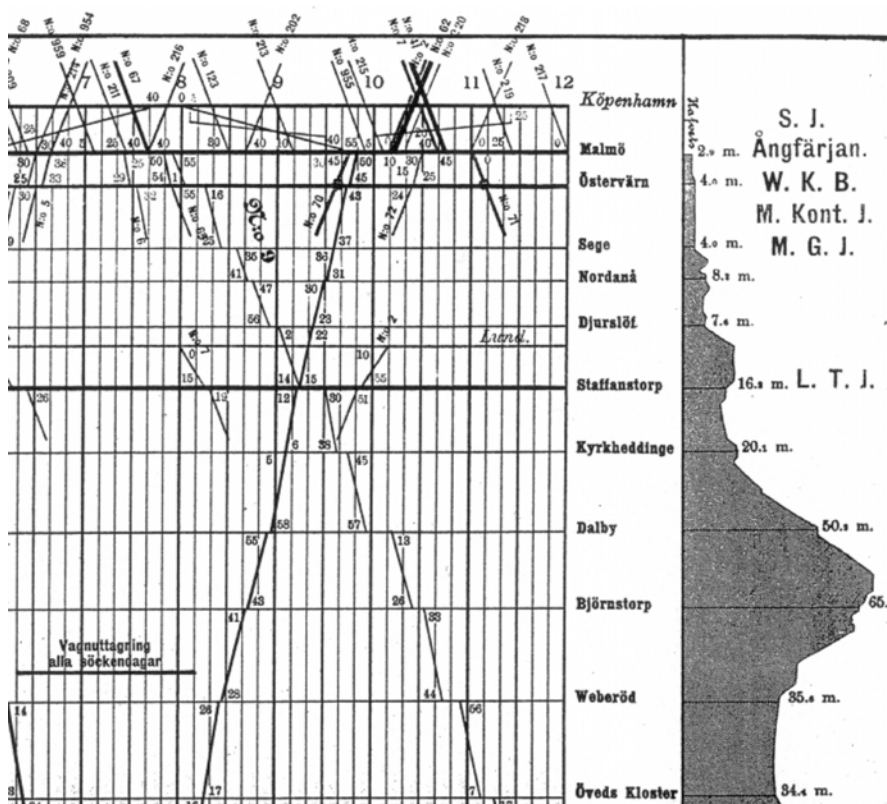


Bild 3. Tidsgraf över tågavgångar. Utdrag från Malmö – Simrishamns järnvägs tidtabell (oktober 1900). Grafen är en tidrumslig samordningstabell för järnvägstrafiken. I tabellens vänstra kant finns avstånden mellan stationerna angivna, liksom förekomsten av lokstall, kolupplag, vattenstation, etc. Järnvägsspårens begränsade kapacitet krävde en noggrann samordning. Här skapas de första trajektorierna, medelhastigheten blir för första gången en realitet. Jämför den tidseografiska notationsteknik som konstrueras vid slutet av 1960-talet.

Jungfrufärden på järnvägen mellan Malmö och Ystad år 1874 företogs i 30 km/tim. 1923 var hastigheten 70 km/tim, vilket år 1993 hade ökat till 90 km/tim på större delen av sträckan (Nihlén 1924, Andersson 1993). Detta år elektrifierades och uppgraderades banan för att möjliggöra en “från resenärens synpunkt attraktiv tidtabell” (Andersson 1993, sid 91). Hastigheten ökades i samband med det till 160 km/tim på större delen av sträckan. Resan hade därmed kortats ned från tre timmar till 46 minuter. Dagens sträckning har delvis ändrats, men järnvägen är trots det obetydligt kortare än vid invigningen. Stationernas antal har minskat från 12 till 9, men den stora förändringen ligger i turtätheten – från två tåg per dag 1874 till nitton tåg i vardera riktningen under en vardag 1999 (Qviström 1999).

År 1913 - 1914 fanns det enligt den ekonomiska kartan dryga 100 vägövergångar på denna sträcka, alla i samma plan. På 1969 - 1973 års ekonomiska karta återfinns nästan lika många, varav en handfull planskilda (samtliga i de större samhällena). Analysen visar att eventuellt en övergång hade skurits av under denna period, i övrigt hade några mindre "kostigar" försvunnit. Den stora förändringen ligger snarare i att ny bebyggelse och andra markanvändningsförändringar har anpassats till banvallen. Den ekonomiska kartan från 1987 - 1989 visar däremot på betydande förändringar: antalet övergångar halverats, och av dessa har antalet planskilda korsningar mer än fördubblats. Av de mindre vägarna och stigarna som korsar spåret återstår 7 - 8 stycken, i gengäld har gång/cykeltunnlar tillkommit i samhällena.⁴¹

Andersson (1993) skildrar utvecklingen vid en av järnvägens stationer, Svarte hållplats, mellan åren 1975 (då stationen lades ned) och 1993 (före banans upprustning). Mellan dessa år byggdes vägkorsningen om till planskild, och bullervallar och staket uppfördes utefter banvallen. Nya hus uppfördes, men bara på ena sidan om spåret. Planskildheten ledde till ett oberoende av järnvägens aktiviteter, samtidigt som under- och övergångarna blir noder, tack vare dess goda framkomlighet. Ystadbanan går över en intensivt odlad slätt, där småbiotoper och andra strukturer som inte är relaterade till kommunikation eller transport, till stora delar har försvunnit under 1900-talet. De restytter och strukturerande inslag som styr markanvändningen utgörs idag till stora delar av transport- och kommunikationsstrukturer.

Ett exempel på tidtabellernas sömlösa relation kan visa på järnvägens förhållande till andra aktiviteter som formar landskapet. Från och med 1862 tillämpades en överenskommelse mellan SJ och Postverket om att postkontor och järnvägskontor administrativt skulle samordnas. Ofta skedde denna samordning även rumsligt. Av Erik Lindgrens studier framgår att detta så småningom snarare var regel än undantag även för de enskilda järnvägslinjerna i Skåne (Lindgren 1992, opubl a, b, c). Malmö-Ystads järnväg upprättade ett avtal med Poststyrelsen 1874 enligt vilket poststationer vid järnvägens 10 mellanstationer skulle upprättas och samordnas med dessa järnvägsstationer (Lindgren, opubl c). Posten och järnvägen fick därmed samma tidtabell att rätta sig efter. Även telegrafverksamheten (som behövdes för järnvägens drift) placerades vid järnvägsstationerna enligt avtal med Telegrafstyrelsen, vilket innebar att det gick att skicka internationella telegram från samtliga stationer (Nihlén 1924).

De nya transportmedlens syfte är att erbjuda nya sätt att förhålla sig till tid och rum. Men för att en transportteknik skall kunna ge spår i

⁴¹ Kartornas olika utformning (de äldre kartorna är mer detaljerade) kan ha lett till att någon övergång inte redovisas i den senaste kartan. Fältstudier bekräftar dock utvecklingen, och eftersom jag endast är ute efter en principiell diskussion så nöjer jag mig med ovanstående analys. En liknande studie, som visar på samma utveckling, finns i Blix et al (1996), där en bit av södra stambanan studeras.

landskapet, krävs även sätt att hantera tid och rum på, nya sätt att binda samman "land and life". En viktig del är koordineringen, som konkretiserar de nya sociala och ekonomiska gränser som dras i tid och rum. Med tidtabeller, en internationell tid, med tåg som passade tiden (och med järnvägsbolag som ansåg det värdefullt att passa tiden), samt med urets allmänna spridning, konkretiserades dessa gränser.

Att endast hävda att järnvägen är en barriär som samtidigt krymper rummet är att ge en mycket grov skildring av just det som järnvägen/tidtabellen uttrycker med så stor noggrannhet och just därför förändrar landskapet, nämligen dess tidrumslighet. Det är detta som kan studeras i en landskapsstudie då jakten på orsaksförhållanden har lagts åt sidan.

Tillgänglighetens gränser

Den tidrumsliga struktur som de tidtabellerna beskriver, är lika mycket en skildring av en viss tillgänglighet som en fråga om vägvisning. Men någon gräns där emellan kan knappast dras. Begreppet tillgänglighet står ofta i centrum i analyser av förhållandet mellan vägnät och markanvändning (Handy & Niemeier 1996). Alla aktiviteter är beroende av en viss tillgänglighet; en ny väg förändrar tillgängligheten och förändrar därmed förutsättningarna för de aktiviteter som formar landskapet. En analys av tillgängligheten är därför ett viktigt inslag i den tidrumsliga analys som utförs i detta kapitel. Men samtidigt är begreppet centralt i den moderna vägplaneringens ambition att krympa avstånden, och öka tillgängligheten. För att förstå hur en relationell analys av tillgängligheten är möjlig, måste först den moderna synen på tillgänglighet och hastighet diskuteras. Låt oss börja med ett tillbakablick på den förändring av hastighetens egenskaper som beskrevs i föregående avsnitt – först därefter kan tillgängligheten definieras.

Intresset för att ta sig fram snabbt är ingen nyhet; 1600-talets gästgivare-reform var ett uttryck för viljan att fortast möjligt tillryggalägga avstånden mellan landets viktiga orter. Men möjligheten att diskutera, ta hänsyn till och planera kommunikationer utifrån hastigheten var långt ifrån de samma före respektive efter järnvägens och ångbåtarnas tillkomst. Jag vill hävda att hastigheten inte bara ökade i betydelse eller blev lättare att mäta, utan att sättet att se på hastighet, ta hänsyn till hastighet och avgränsa själva fenomenet hastighet förändrades.

Det är ingen självklarhet att skildra hastighet som något i sig. Lika gärna kan hastigheten skildras som en del av en aktivitet (jämför Cresswell 2002). Frykman & Löfgren (1979, sid 24) beskriver hur tidsbegrepp var uppbyggda kring arbetsrytmen under järnvägarnas första decennier i Sverige:

“Det var ord som beskrev hur länge man kunde plöja utan rast, hur lång tiden var mellan två måltider, hur länge kreaturen betade på samma fläck, eller hur länge hästen behövde rastas vid vägkanten. ... en *tåka* kunde vara ett par timmars körning med vandringsströskan, en *ökt* eller *orka* var ett lagom arbetspass, medan ett *pusthåll* var den vägsträcka man kunde köra utan vila.”

Mot detta kan ställas postväsendets tidiga fokus på hastigheten (se Brayshay et al 1998, F Nilsson 2000), eller åtminstone på tiden för ett brev levererande. Brevet skulle vara det samma, med obrutet sigill och utan nya tillägg: det är frågan om en ren positionsförflyttning där intresset för hastigheten (dvs måttet km/tim) är ett viktigt kännetecken. Här framkommer skillnaden mellan transformeringar (där ett åtskiljande mellan aktivitet och hastighet är ointressant) och positionsförflyttningar, det vill säga svartlådade förflyttningar, med all tydlighet.

Nihléns tidigare citerade uttalande om hur järnvägen sparade tid kan ses som ett typiskt 1900-tals argument för bättre kommunikationer. En översiktlig studie av 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.⁴² *Framsteg* och *rörelse*, båda i mycket vid bemärkelse, var däremot viktiga argument. Nedan ett citat från Jonas Alströmers inlägg vid 1847/48 års riksdag, som var den första riksdag då järnvägen framfördes som ett realistiskt och värdefullt alternativ till kanalbyggande (SOU 1923:49):

“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.” (Riddersk o adelns protokoll, 1847 - 1848 häfte 1, sid 435, ursprunglig kursivering).

Hastigheten var vid denna tid antagligen alltför starkt förknippat med enskilda aktiviteter för att uttryckas som krympta avstånd. Det är först med järnvägarnas och ångbåtarnas intåg som en *mekaniskt jämn och hög hastighet* uppträder (Schivelbusch 1984), och i och med det kan hastigheten diskuteras i form av ett enkelt mått: kilometer i timmen. Detta måste påpekas extra tydligt eftersom det är egenskaper hos hastigheten som idag betraktas som självklara. 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 (se

⁴² Jag utgår från SOU 1923:49, där en noggrann genomgång finns av järnvägsfrågans behandling i riksdagen under 1800-talet. Med hjälp av denna utredning har därefter originalhandlingarna studerats.

bild 3). Det är först därefter som det är möjligt att anpassa vissa aktiviteter till en viss hastighet, eller att utforma miljöer för en viss hastighet.

Med hjälp av 1900-talets stora fartygskatastrof över 60 år efter Alströmers inlägg kan hastighetens förändrade betydelse illustreras. Tidtabellerna och den jämna hastigheten hade vid denna tid (med årtionden av järnvägar och ångfartygskommunikation, samt ett allt mer industrialiserat samhälle) blivit betydligt mer påtagligt för allmänheten, en allmänhet som ställde krav på allt högre hastighet;

“The White Star Line that designed the *Titanic* hoped to surpass all rivals in speed and luxury. As several expert mariners testified at the British inquiry into her sinking, the pressure to keep to schedule obliged many captains to steam at recklessly high speeds through fog and ice. One survivor commented that the public demanded more speed every year and refused to patronize the slower lines.” (Kern 1983, sid 110).

Med teknikens utveckling hade ett delvis annorlunda synsätt på tid och rum möjliggjorts: antal kilometer i timmen hade blivit ett av de viktigaste försäljningsargumenten. Lägga märke till att det inte är frågan om en given utveckling: de pressade tidtabellerna upprätthölls på bekostnad av säkerheten. Utvecklingen var lika mycket ett resultat av ett medvetet arbete för att konkretisera en viss uppfattning om transporter.

Även om det är en fragmentarisk skildring av hastighetens historia som presenterats ovan, så visar den ändå på att hastighet inte nödvändigtvis måste ses som ett enkelt mått, eller som skilt från en viss aktivitet. Det sätt att hantera hastigheten som tar form i och med järnvägarna bygger på en modern uppfattning om tid, rum och transporter. Det var därmed ett modernt sätt att binda samman människor och mark som konkretiseras med tidtabellens hjälp. Jag menar att det är denna föreställning om hastighet som ligger till grund för hur tillgängligheten definieras inom dagens transportplanering.

Låt oss se hur begreppet tillgänglighet (accessibility) definieras inom dagens kulturgeografiska forskning, vilken i sin tur ligger till grund för hur tillgängligheten hanteras inom den fysiska planeringen. Fördelningen av olika aktiviteter och transportstrukturens utformning är avgörande för graden av tillgänglighet enligt Handy & Niemeier (1996). Omfattningen, kvaliteten och karaktären på de aktiviteter som kan nås inom en viss tid avgör vilken tillgänglighet en viss plats har. Resekostnader är centralt: desto mindre pengar och tid som spenderas på resandet, desto större räckvidd har resenären inom en viss avsatt budget. Ju fler alternativa resmål eller alternativa transportsätt, desto högre tillgänglighet. Slutligen lägger författarna till en brasklapp om att tillgängligheten kan upplevas olika av olika individer, beroende på behov och önskemål. I stort sett samma definition återfinns i Johnston et al (2000).

De rumsliga förhållandena är i ovanstående definition reducerade till avståndsfriktion, medan resor och transporter är reducerade till

positionsbyten. Det är ett abstrakt hanterande av rummet, där de enskilda aktiviteternas behov av platser, eller utrymme i tid och rum, inte beaktas. Även åtskiljandet mellan aktiviteter och transporter (= positionsbyten) skall påpekas. Med ovan nämnda synsätt är skillnaden mellan en ökad hastighet, framkomlighet eller rörlighet respektive en ökad tillgänglighet mycket diffus. David Hodge (1997) påpekar att begreppen rörlighet och tillgänglighet ofta blandas ihop, och försöker därför att klargöra skillnaden. Enligt Hodge står rörlighet för de faktiska förflyttningarna (det som kan studeras empiriskt), medan tillgänglighet är ett analytiskt begrepp. Tillgängligheten skulle alltså vara den teoretiskt möjliga rörligheten, vilket stämmer överens med Handy & Niemeiers definition. Därmed har tillgänglighet definierats som något som endast utgörs av en viss rörlighet, men ingenting annat. Med en sådan definition finns det inte någon gräns för hur stor tillgängligheten kan bli, åtminstone inte förrän allting finns på ett ögonblickligt avstånd. Är det ett rimligt sätt att skildra tillgänglighet på? Adams visar på resonemangets svaghet – det är alltid en fråga om *prioriteringar* mellan olika gruppers tillgänglighet:

”As landscapes are reorganized to support greater mobility, facilities become larger and farther apart, reducing walker’s accessibility, demanding technologically assisted mobility, and contributing to a more vehicular lifestyle. In technical terms, one must become more mobile simply to retain the same level of accessibility. ... the diverse values of walking (physiological, social, and aesthetic) are overshadowed by a single one of its attributes, its slowness, which when inserted within a time = money rationality becomes nothing more than a high transportation cost.” (Adams 2001, sid 190 – 191).

Adams exempel visar på hur absurd en strävan efter högre hastigheter eller en ökad tillgänglighet kan bli, när den formuleras på ett allmänt plan och inte i förhållande till de aktiviteter som hastigheten är en del av, eller som tillgängligheten möjliggör. Den höga abstraktionsnivån gör det möjligt att påstå att tillgängligheten skall öka, utan att beakta den prioritering som Adams skildrar.

I föregående avsnitt hävdades det att järnvägens förmåga att förändra avstånd inte enbart berodde på den höga hastigheten, som ensam skulle vara av begränsat värde. Det var genom kombinationen med en tydlig tidrumslig struktur, regelbundna avgångar och översiktliga tidtabeller, som tillgängligheten förändrades. En studie av endast det ständiga upptrissandet av hastigheten leder till att modernitetens föreställning om krympande avstånd bekräftas.⁴³ Om däremot det samtidiga behovet av och skapandet

⁴³ Rörelse skildras enligt Lenntorp (1998) vanligen som gränsupplösare. Mest påtagligt blir detta moderna synsätt i Paul Virilios texter. Vektorer (hastigheter) ställs här mot territorier som två olika sätt att organisera ett samhälle på. Enligt Virilio är dagens samhälle på väg från ett territoriellt samhällsparadigm till ett vektoriskt. Det militära står som en förebild för Virilios diskussion, dessvärre utan att Virilio uppmärksammar militärens samtidiga behov av att skydda sig.

av gränser eller tidtabeller uppmärksammas, blir resultatet en mer differentierad diskussion om den tidrumsliga omdaning. Förhållandet kan förstås utifrån Hägerstrands påstående om att varje aktivitet kräver förflyttningar och ett utrymme i tid och rum; varje aktivitet kräver en kontrollerbar och/eller förutsägbar rörlighet för att äga rum. I enlighet med den skildringen vill jag lyfta fram en relationell definition av tillgänglighet som kan ställas mot Handy & Niemeiers definition. Åke Forsström (1999) har påpekat att "accessibility" (tillgänglighet) kommer av "accede", vilket betyder att samtycka, träda in i. Ett inträdande kräver mer än bara rörlighet - det förutsätter att det finns något att träda in i, en avgränsning, en *plats*.

Handy & Niemeiers definition av tillgänglighet är *absolut* eftersom tillgängligheten hela tiden kan ökas och förbättras, den senare där både gränser och rörelse beaktas är *relationell* då den uppmärksammar den ökade hastighetens eller rörlighetens samtidiga behov av gränser och dess omvandlande av tidigare gränser, det vill säga dess platskapande. Om tillgängligheten på detta sätt definieras utifrån ett platsbundet perspektiv, framgår det omöjliga med att sträva efter en generell ökning eller förbättring av tillgängligheten, eftersom varje förändring av rörelse eller gränser förändrar platsens egenskaper. Däremot är det möjligt att förbättra förutsättningarna att bedriva vissa aktiviteter, eller att förbättra tillgängligheten för vissa personer. Tillgänglighet blir därmed en fråga om en viss plats relation till sin omvärld, sett utifrån en viss aktivitet eller ett visst intresse.

Uppmärksammandet av platsen kan även leda till en vidare analys av tillgängligheten. En viktig poäng med detta begrepp är även att det inte behöver leda till en snävt avgränsad analys - tvärtom möjliggör diskussionen om tillgänglighet att upplevelser av platsen, känslor av obehag eller trygghet fogas in som en del av begreppet (jämför Bucht et al 1997).

Utifrån ett modernt sätt att se på tillgänglighet kan denna alltså ökas genom att hastigheten höjs, vilket har varit en viktig målsättning under 1900-talet. Utifrån ett relationellt synsätt kan i stället studeras hur den moderna rumsuppfattningen tar form då hastigheten inte bara höjs utan på grund av nya gränsdragningar även förändras och regleras under 1900-talet. Det är det moderna synsättet och dess ofrånkomliga materialisering och prioriteringar som skildras i nästa kapitel.

Modernitetens visioner om en krympt värld har nog aldrig tagits på så stort allvar som av Virilio (Virilio 1986, för en närmare analys, se Luke & Tuathail 2000).

Sömlösa landskap

I kapitlet har transportinfrastrukturens tidrumslighet studerats, och möjligheten att komma åt denna genom att studera vägvisare samt den tillgänglighet som infrastrukturen erbjuder. Det är en tidrumslighet som, i enlighet med Latour, utgörs av i högsta grad handfasta förhållanden; vägs skyltar, vägbyggnadsbestämmelser, vägrummets utformning, regelverk, bilarnas prestanda, och så vidare.

Det är ett sömlöst landskap som har skildrats i kapitlet. Jag menar att ett alternativ till orsaksförklaringar är att studera denna sömlöshet. Järnvägen fick en stor roll för landskapets utveckling eftersom järnvägsbolagen knöt till sig en mängd aktiviteter, allt från enskilda jordbrukare som fraktade sina varor till staden, till Postverket. Järnvägen och dessa aktiviteter samordnades, och det är genom att följa dessa förhandlingar och konflikter som järnvägens roll kan följas långt bortom banvallen och ge en förståelse för transporternas betydelse i landskapet. De sömlösa relationerna kan även utgöras av en konflikt, vilket bland annat framkommer vid banvallarnas och järnvägsövergångarnas strukturerande roll för den omgivande markanvändningen. Såväl samordnade, underordnade som bortträngda aktiviteter kan alltså studeras. Begreppet infrastruktur belyser det sömlösa förhållandet; här betonas en underliggande struktur, som snart sagt kan innefatta allt. Men detta nystande av relationer måste ta sin utgångspunkt i något, och det är viktigt att redan från första början utgå från en heterogen relation om sådana skall studeras framöver. Jag har lyft fram vägvisningen och tillgängligheten, med fokus inriktat mot de tidrumsliga förändringarna.

Den sömlösa skildringen av ett heterogent nätverk visar även hur jag hanterar tidrumslighetens mångfald. Det är inte frågan om ett enhetligt tidrum, men inte heller flera fristående tidrumsliga perspektiv (jämför Law 1999). Den sömlösa, relationella skildringen betonar i stället relationen mellan de olika tidrummen. Om konflikter kan skildras så kan även olika tidrumsliga förhållningssätt inkorporeras i studien. De olika förhållningssätten kan vara överordnade, samordnade, underordnade eller undanträngda i förhållande till nätverket.

De tidrumsliga omständigheterna står i studiens centrum därför att de är så centrala i samband med transporter och kommunikationer. Även om jag inte godkänner argumentet att vägar krymper avstånd, så betraktar jag transporternas uppgift som att upprätthålla eller förändra tidrumsliga förhållanden.

Inledningsvis skildrades hur vägar förändrar landskapet genom att binda samman nya heterogena nätverk. Här framgår hur nya nätverk skapas, bestående av vägar, vägs skyltar, resenärer, vägkrogar, kartor, tidtabeller etc. Sammantaget skapar de ett vägnät, som konkretiserar ett visst sätt att förhålla sig till tid och rum. Jag har beskrivit hur vägvisningen och vägens egenskaper sammantaget innebär ett ständigt förhandlande och beskrivande av vägens syfte och dess tillgänglighet; någon gräns mellan vägvisning och tillgänglighet kan inte dras. Efter en beskrivning av hur olika relationer

skapar olika tidrumsliga förhållanden, visades i det tredje avsnittet hur vägnäten *nyanserar* tidrummet snarare än *krymper* det. Mitt antagande är att ju mer nyanserad den tidrumsliga skildringen är, desto mer betydelsefullt blir vägnätet för landskapets utveckling. Resonemanget om den tidrumsliga nyanseringens betydelse kan förklaras utifrån den relationella definition av tillgänglighet som ges i det fjärde avsnittet. Här resoneras även kring det moderna synsätt på hastighet och tillgänglighet som ligger till grund för dagens transportplanering.

Ambitionen att krympa rummet leder till en ständig nyansering och förändring av tid och rum. Landskap krymper inte, de förändras. En landskapsstudie av ambitionerna att krympa avstånd kan lyfta fram det omfattande arbete och den plats detta tar, de svartlådningar och den koordinering som krympandet kräver (eller utgörs av), samt de ständiga prioriteringar och därmed rumsliga nyanseringar som arbetet, vägnätet och koordineringen ger upphov till. I kapitlet synas därför de moderna ambitionerna som ligger bakom utformningen av dagens vägnät.

De viktigaste dikotomier som betonats ovan är värda att sammanfatta. Det är dessa som dels skall studeras, dels ifrågasättas:

- Moderniteten åtskiljer ett subjektivt och ett objektiva rum. Transporter skildras i enlighet med den objektiva rumsuppfattningen, reseupplevelser i enlighet med den subjektiva: därmed blir det svårt att se hur de sammantaget formar rummet. Förhållandet mellan rum och rörelse är svårt att studera utifrån denna moderna rumsuppfattning. Det alternativ som här presenteras tar fasta på föreställningen om rum som skapade av aktiviteter.
- En modern forskning studerar orsaksförhållanden, exempelvis vilka effekter en väg ger upphov till. Detta förutsätter dock en uppdelning mellan transport och aktivitet, som är oförenlig med ett relationellt synsätt. Ett alternativ, i enlighet med ovan skildrade rumsuppfattning, är att skildra de sömlösa tidrumsliga konfigurationer som transportinfrastrukturen utgör.
- Moderniteten bygger på en föreställning om framsteg: ett krympande rum. Detta förutsätter dock en åtskillnad mellan rörelse och gränser, som inte stämmer överens med det relationella synsätt som här anammas. Ett mer mångfacetterat sätt att analysera resor och transporter ersätter här det moderna synsätt på tid och rum som skildrandet av avståndsfriktion och krympande rum förutsätter.

4. Vägnät för en krympande värld

I följande kapitel studeras vägnätets föränderlighet under 1900-talets första årtionden, med Bara härads väghållningsdistrikt i södra Skåne som utgångspunkt. Analysen är i första hand koncentrerad till mellankrigstiden, vilket var en omvälvande period i vägbyggandets historia. Vid slutet av första världskriget var vägen en markanvändning bland andra och hästarnas lunk var den givna farthållaren. När andra världskriget tog sin början hade vägens roll i landskapet fullständigt förändrats. Bilismen hade fått sitt genombrott, en nationell vägplanering hade tagit form, och en ny syn på hastighet och vägnätets morfologi hade slagit rot. De stora omvandlingarna av vägnätet, till exempel utbyggandet av motorvägar och kringfartsleder, hade ännu inte skett, däremot låg marken förberedd inför sådana omdaningar. Mycket av det som idag tas för givet beträffande vägar och vägplaneringen slogs fast under denna period. Man skulle kunna säga att vägnätet "mobiliseras" med hänsyn till de nya transportmedlen och visionerna om avståndens krympande. Denna mobilisering återkommer jag till i kapitlets avslutande diskussion.

Inledningsvis kommenteras metod, material och tidigare studier, därefter ges en introduktion till studieområdet och vägplaneringen under mellankrigstiden. Studiens huvudsakliga analys presenteras sedan i de fem därpå följande avsnitten, för att därefter avslutas med en diskussion.

Metod och material

I föregående kapitel gavs några korta vägbeskrivningar till landskapet; nedanstående exempel är längre men visar på samma sätt att beskriva landskap utifrån vägnätets tidrumsliga egenskaper. Med hänvisning till föregående kapitel ges ingen utförlig metodbeskrivning här. Men några inledande kommentarer skall ändå ges, före det att källmaterialet kommenteras.

Den analys som tidigare skisserats bygger på att vägnätets tidrumsliga egenskaper och dess sömlösa förhållande till omgivningen beskrivs; därmed skildras även vägnätets roll i landskapet. Samma utgångspunkt gäller här och därför utgår studien från en analys av vägplaneringen, vägplanerarnas visioner, lagstiftning och regelverk för vägbyggande, samt en beskrivning av vägnätets morfologiska egenskaper. Studien bygger främst på material från väghållningens organisationer. Förhållandet mellan vägväsendet och vägnätet, samt den förändrade tillgängligheten, används för att skildra vägnätets förändrade tidrumslighet.

I studien tar jag fasta på ett antal tidrumsliga förändringar av vägnätet som är relaterade till ambitionen att krympa avstånd. Jag har tidigare visat att tid och rum inte bara förändras strukturellt utan även beträffande sättet

att se på tid och rum, samt sättet att knyta samman nätverk. De strukturerande egenskaperna framkommer tydligast under efterkrigstiden – under mellankrigstiden sker däremot stora förändringar i sättet att definiera vägnätet. Sättet att se på tid och rum, vägnätets roll i landskapet, förändras. Det är ointressant att mäta förändringar om den mest markanta förändringen är att måttstocken ändras: en studie av de strukturella omvandlingarna av vägnätet under mellankrigstiden riskerar därför att ge en missvisande bild.

Vad betraktades som lokalt, regionalt och nationellt? Hur såg man inom vägplaneringen på hastighet? Hur avgränsades och definieras vägnätet, i vilket syfte? Svaren på dessa frågor förhandlades fram under mellankrigstiden, förhandlingar där markägare, billobbyister, men även det befintliga vägnätet, var viktiga ”aktörer”. Vägnätets tidrumsliga egenskaper tog form utifrån svaren på ovanstående frågor. I det följande kapitlet studeras några av de förändringar som visar på den nya tidrumslighet som vägnätet får;

- *Bara härad och Framsteget* ger en inledande skildring av Bara under mellankrigstiden, men skildrar även framstegstankens roll och synen på hastighet i den framväxande vägplaneringen under denna period.
- *Lokala vägar* beskriver 1910-talets vägnät i Bara och vad det var för egenskaper som gjorde vägarna lokala.
- *Nationella vägar* skildrar den framväxande vägplaneringen, uppdelningen av nationella, regionala och lokala vägar och vägvisningens roll i detta.
- *Hastigheterna tar form* handlar om hur vägrummet definierades om och avgränsades på ett nytt sätt för att anpassas till högre hastigheter. Vägen blir under mellankrigstiden ett alltmer slutet system med en begränsad tillgänglighet.
- *Vinterväghållning* beskriver ambitionen inom vägplaneringen att bygga bort vägnätets platsbundna egenskaper, och den differentiering och nya platsbundenhet som detta innebär.
- *Vägnätet differentieras* tar upp vägnätets utveckling inom häradet under 1920- och 1930-talet, främst hur vägarna delas in i olika hierarkier och den begynnande trafiksepareringen.

Källmaterial

Det stora arbetet om skånsk vägghistoria är historikern Karl Enghoffs *De allmänna vägarna i Malmöhus län* från 1938. Enghoff utförde sitt arbete på uppdrag åt länsvägsnämnden, bland annat med hjälp av vägingenjör Ernst Augustinsson. Tyngdpunkten i arbetet, och den del som är mest tillförlitlig, är perioden 1891 – 1936. Det är vägadministrationens historia som står i centrum, och även om källförteckning saknas så går det att spåra de flesta uppgifterna till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sammanställningar, kompletterat med en genomgång av Länsstyrelsens ärenden. Därmed ger Enghoff en utförlig bild av hur länets vägnät tedde sig – från de statliga myndigheternas horisont. Ett exempel på detta är att endast vägprojekt som

fått statliga medel behandlas av Enghoff, och att de konflikter som tas upp är sådana som inte varit möjliga att lösa på en lokal nivå.⁴⁴ Vägvisningen behandlas inte, och den begynnande vägplaneringen hanteras styvmoderligt. Min studie har långt ifrån samma omfattning som Enghoffs, men det källmaterial som används kan i flera avseenden ses som ett komplement till hans historieskrivning.⁴⁵

Även Pehr Jonsson har skrivit om Skånes väghistoria under 1900-talet. *Vägar och vägmärken i Östra Göinge* (Jonsson 1944) innehåller en presentation av ett antal ärenden som Östra Göinge väghållningsdistrikt behandlade åren 1894 – 1943. Jonsson tycks vara den ende som tidigare har utnyttjat väghållningsdistriktens akter för en väghistorisk studie i Skåne. Därtill skall artiklarna i Skånes hembygdsförbunds årsbok år 1967, *Skånsk väg* (Thun 1967), liksom en artikel av Nils Lewan (1968) nämnas. Lewans artikel innehåller en översiktlig analys av vägnätets utveckling i Lunds omland under 1800- och 1900-talet, en studie som delvis omfattar Bara härad. I övrigt är det ont om väghistoriska arbeten där 1900-talets Skåne studeras.⁴⁶

Väglagstiftning och vägadministration har behandlats av Enghoff (1938) och Erik Schalling (1935), men framförallt av Ove Pettersson i hans avhandling om svensk vägadministration mellan 1885 och 1985 (Pettersson 1988). Blomkvists arbeten om vägföreningen har redan nämnts (Blomkvist 1998, 2001). I de fall där Blomkvist behandlar samma frågor som jag, kompletterar studien av Bara hans nationella perspektiv med ett platsrelaterat exempel.

Ett av de mest intressanta arbetena finns endast i manusform. Per Erik Hubendicks utkast till *Vägunderhållets historia*, utarbetades för Vägverkets räkning under åren 1976 – 1986. Hans manuskript på 2500 sidor förvaras idag i Vägverkets historiska samlingar. I första hand bygger studien på Vägverkets arkivmaterial. Hubendicks noggrannhet i kombination med hans långa yrkeserfarenhet som högt uppsatt tjänsteman inom Vägverket gör arbetet värdefullt. Stora delar av manuset ägnas åt materialutveckling, ekonomi etc, som är av begränsat intresse här, men några kapitler belyser vägvisningens och vägrummets historia. Hubendicks arbete har varit en

⁴⁴ Enghoff skildrar bland annat mycket få vägprojekt i Bara härad mellan åren 1892 – 1922 (Enghoff 1938, sid 419). Detta trots att ett flertal mindre vägförbättringar utfördes i häradet mellan dessa år (se nedan), men dessa fick inte statligt bidrag och behandlas därför inte av Enghoff.

⁴⁵ Det fanns fler som efterfrågade minnesskrifter i samband med den nya vägadministrationen 1937 eller förstatligandet 1944. Se *En vägbok för Uppsala län* (1937) och Hamilton et al (1944). Även Lorichs (1932) och Ernvik (1974) skall nämnas. Att dra paralleller till dessa studier, eller att utnyttja studierna som källmaterial, har dock visat sig vara svårt eller åtminstone alltför tidsödande. Det samma gäller Jørgensens danska studie (2001). Dessa arbeten har därför inte använts här.

⁴⁶ Dahl (1942) ger några korta kommentarer om vägarnas historia, även om han skriver att ämnet har utelämnats från hans studie.

viktig inspirationskälla, men eftersom materialet är opublicerat och källhänvisningar saknas till vissa kapitel, har jag i möjligaste mån gått vidare till primärkällorna, främst statliga utredningar och förordningar.

Statliga utredningar och förordningar spelar en stor betydelse i fallstudien, både som faktakällor och för att skildra mellankrigstidens debatt. Antalet utredningar och nya förordningar är mycket stort; väg- och trafiklagstiftningen var ständigt utsatta för revideringar under den studerade epoken. Utredningarna färgas av utredarens inställning i frågan, men att spåra utredarnas bakgrund för att bättre förstå vems synpunkter som framförs har av tidsskäl inte varit möjligt.

Även *Svenska vägföreningens tidskrift* (tidigare *Svenska vägföreningens handlingar*) har använts både för att fånga den samtida debatten och för att komma åt fakta om vägar och teknik. Årgångarna 1914 – 1940 har studerats. Tidningens inflytande i Bara framgår av att väghållningsdistriktet (som redan 1914 blev medlem i vägföreningen) år 1937 prenumererade på 27 exemplar av tidskriften (Styrelsen 1937 § 96). Dessutom har tidskriften *Våra vägar* (Aktiebolaget vägförbättringars tidskrift, 1925 - 1939) liksom *Skånebilisten* (1938 – 1940) studerats, men dessa är av mindre betydelse. Till detta kommer en brokig samling av material; enstaka publicerade radioföreläsningar, läroböcker i vägbyggnad och trafikteknik, KAK:s vägguider, osv. Även detta material skildrar både debatt och vid tidpunkten rådande förhållanden beträffande vägnätet.

Primärmaterial utgörs främst av material från Bara väghållningsdistrikts protokoll, bilagor och (i mindre utsträckning) vägbyggnads handlingar, åren 1894 – 1939. Det är ett digert material, åtminstone beträffande åren 1925 – 1939 då protokoll och bilagor i gengäld är väl systematiserade med sökordsregister. Det äldre materialet är handskrivet, med protokoll och bilagor om vartannat, men dess sammanlagda omfång är å andra sidan en bråkdel jämfört med materialet från 1920-talets andra hälft och 1930-talet. Kort sagt: materialet är mycket varierande och dess omfång och systematik återspeglar förändringarna inom vägadministrationen.

Vägingenjören i Malmöhus läns arkiv har studerats, men detta innehåller mycket lite material (främst trafikräkningar). Däremot framgår vägingenjörens agerande liksom mellankrigstidens vägdebatt av bevarade tidningsurklipp från skånska dagstidningar och vissa svenska facktidningar mellan 1925 - 1940 som finns i Vägförvaltningens i Malmöhus läns arkiv. Landskansliets material har inte studerats, trots att detta skulle kunna komplettera materialet beträffande den regionala administrationen. Jag har ansett att Enghoff (1938) i kombination med den korrespondens som återfinns både i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv och i Bara härad, ger en tillräckligt tydlig bild av Länsstyrelsens och den regionalt placerade vägingenjörens agerande.

För att komplettera studien beträffande den nationella vägadministrationen har Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv studerats, om än inte

lika omfattande som Bara härad. Slutligen har Lantmäteriets kartmaterial och ett fåtal skiftesakter använts.

Primärmaterialen ger sammantaget en god bild av den lokala och nationella vägadministrationen under mellankrigstiden, både beträffande det faktiska vägunderhållet och vägbyggandet samt den förda debatten. Vägdistriktets eget kartmaterial och de fotografier som enligt protokollen togs av olika vägprojekt saknas i stor utsträckning, vilket till viss del har begränsat möjligheterna till en analys av vägnätets utveckling. Det som främst har begränsat den rumsliga analysen är dock svårigheten att sammanställa de otaliga små vägbyggnadsprojekt som sammantaget förändrar vägnätet under perioden. Jag har därför till största delen förlitat mig på väghållningsföreningens egna sammanställningar, vilka inte alltid har utförts på det sätt eller vid den tidpunkt som jag hade önskat. I några fall kommenteras den allmänna utvecklingen utifrån de tendenser som kan ses i styrelsens ärenden, kommentarer som därför saknar hänvisningar till enskilda år eller akter.

Det är ofrånkomligt att styrelsen och stämman i väghållningsdistriktet delvis sätter agendan för vad som är relevant att diskutera, men även för vad som är så självklart att det inte behöver kommenteras eller skrivas ned i protokoll och bilagor. Möjligheten att verifiera eller komplettera de skrivna dokumenten med hjälp av fältstudier har visat sig vara mycket små. Dagens vägar är märkbart tidlösa; gamla vägkroppar plöjs upp och ständiga förändringar av de befintliga vägarna gör att de inte avslöjar mycket om sin historia. Inte heller framgår förändringarna mer än i vissa avseenden i en kartstudie, vilket framgår av studien nedan. Landskapets komplexitet faller därmed till viss del bort, då de olika synsätt som formar landskapet begränsas till styrelsens och stämmans intressen. I den mån motsättningar och alternativa synsätt framkommer av dessa källor har de därför lyfts fram. Det tydliga perspektivet är å andra sidan värdefullt; det är vägplanerarens perspektiv som skildras här, oavsett om han (det är under mellankrigstiden alltid en han) agerar utifrån socknens, Svenska vägföreningens, Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens eller Länsstyrelsens intressen.

Skildringen är inte heltäckande i den meningen att hela vägnätet inom häradet studeras. Till exempel studeras inte broar och enskilda vägar (det vill säga vägar som inte omfattades av häradets administration), och mycket lite sägs om förändrade trafikflöden, nya resemönster eller förändringar inom transporttekniken. De enskilda vägarna är dock relativt få inom häradet, så den avgränsningen är av mindre betydelse. För broarnas historia under perioden, se Larsson (1997).

Hänvisningarna till väghållningsdistriktets akter varierar beroende på dokumentets ålder och karaktär, i enlighet med distriktets förändrade system. Det kan verka inkonsekvent men utformningen är gjord för att läsaren skall ha möjlighet att återfinna dokumenten. Då bilagor används, hänvisas till den paragraf i styrelsens/stämmans protokoll som den hör till.

Förkortningar

Bara = Bara väghållningsdistrikt.

Styrelsen (i Bara) = Bara härads väghållningsdistrikts styrelse.

Stämman (i Bara) = Bara härads väghållningsdistrikts stämma.

KAK = Kungliga automobilklubben

SAK = Skånes automobilklubb (KAK:s regionala avdelning).

VoV = Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen (dvs Vägverkets föregångare)

Lundavägen (väg 1) = landsvägen Malmö – Lund (via Arlov)

Kustvägen (väg 2) = landsvägen från Arlov via Lomma till Landskrona

Dalbyvägen (väg 3) = landsvägen från Arlov via Staffanstorps till Dalby

Bara härad och Framsteget

“När man reser från Lund till Malmö, kan man knappt tycka, att det är landet, det som man ser omkring sig. Husen ligga så nära till varandra, och oupphörligt sticker det upp en fabriksskorsten. Vid järnvägsstationerna ligga samhällen, som se ut alldeles som små städer. Den som farit samma väg några år förut kan knappast känna igen sig ... På många ställen i denna trakt har man elektriskt ljus efter landsvägarna, och det gör, att allt förefaller ännu mera stadsligt. Men ännu så länge finnas dock både bondgårdar och herrgårdar emellan fabrikerna.” (Sandström 1924, sid 32).

Sandströms färd mellan Lund och Malmö var till största delen en resa genom Bara härads väghållningsdistrikt. Distriktet sträckte sig från backlandskapet sydost om Malmö till Öresund (se bild 4). I de västra delarna bredde stora åkerstycken ut sig i ett täckdikar och skoglöst land där pilevallar och gårdsträd intill de utskiftade gårdarna i stort sett var den enda högre vegetationen. Vore det inte för den framväxande urbanisering som Sandström skildrar så skulle 20-kronorssedelns stiliserade skifteslandskap inte ha varit långt borta. Rätlinjigheten saknades visserligen, men inte de storslagna åkerfälten. Längre österut övergick slätten i en småkuperad terräng formad av dödisarnas oregelbundna morän. Stora gods präglade dessa delar, tillsammans med bokskogar och en och annan sjö mellan åkerfält och betesmarker.

På 1920-talet utgjordes 80% av Bara härads areal av åker medan endast 7% var skog, vilken uteslutande fanns i backlandskapet i häradets sydöstra del. Övriga häradet var ett utpräglat åkerlandskap. 3% av arealen utgjordes av sjöar, även dessa i backlandskapet. Häradets tre municipalsamhällen, tillsammans med ängs- och betesmarker i sydöstra delen av häradet, stod för den återstående markytan enligt Jönsson & Tufvessons statistik (1924).

År 1923 hade häradet drygt 22000 invånare, vilket var några hundra fler än vid det föregående sekelskiftet. Stora omflyttningar hade dock skett inom området, främst till förmån för det mest stadslika samhället mellan Malmö och Lund, det ständigt expanderande Arlov. Från att ha varit en ordinär by vid mitten av 1800-talet hade Arlov vuxit till att i början av

1920-talet ha 5300 invånare, främst tack vare dess järnvägsstation på stambanan, sockerfabriken, tillsammans med ett antal mindre fabriker, flera banker och affärer, ålderdomshem och sjukhus. Häradets näst största samhälle var Lomma, med 3600 invånare vid samma tid (Jönsson & Tufvesson 1924). Även i Lomma fanns det industrier (främst tegelindustrier) och en hel del serviceinrättningar och butiker. Ett tredje municipalsamhälle, Åkarp, låg liksom Arlöv vid stambanan och hade dryga 800 invånare. Två stora samhällen, Hyby i söder (ca 2000 inv 1923) och Genarp i öster (ca 1800 inv 1923), minskar under den studerade perioden. Staffanstorps studieområdets idag största ort, var vid denna tid ännu bara en vildvuxen hussamling, några butiker och ett sockerbruk intill en järnvägs korsning.

Ingenstans i Sverige har det varit så tätt mellan järnvägslinjerna som i Skåne under 1900-talets första decennier (Sandin 1990, se bild 5). Godsvagnarnas innehåll ger en god skildring av de bygder som järnvägarna band samman. Malmö – Genarps järnväg kan tas som exempel, ett bolag som så många andra skånska järnvägar hade sin stora fraktinkomst från sockerbetsodlingen (Svensson 1934). Vid sidan om jordbrukets varor forslades lera från Kongsmarken till Klagshamn, timmer från skogarna vid Torup, Toppeladugård och Häckeberga, och från Genarp transporterades sand till tegelbruken. Enstaka vagnar med tegel transporterades från Bara, och bensin fraktades till Bulltofta flygplats (Åstedt 1988). Godsvagnarnas last berättar om de växande städerna; sten, makadam, grus, stenkol, koks, ved och trävaror fraktades till bostäder och växande industrier som slogs med lantbruket om arbetskraft. Samtidigt spelade jordbrukets varor en nyckelroll för slättens järnvägar, och ännu i mitten av 1920-talet var de största exportvarorna i Malmö hamn smör och levande kreatur (Sandström 1924). Baras industrier var starkt förknippade med jordbruket, eller åtminstone med jorden: sockerbruk, tegelbruk, brännerier, mejerier, osv.⁴⁷ Slutligen fraktades en helt annan vara i provisoriskt ombyggda godsvagnar under pingst och sommartid, då stadsborna ville till Torups bokskog, medan Lund-Trelleborgs järnväg nyttjades för att ta sig till skogarna i närheten av Bökebergsslätt. Dessa skogsområden var vid denna tid mycket välbesökta utflyktsmål (Andersson 1980, Åstedt 1988).

⁴⁷ Se även Nihlén (1924), som använts för en liknande skildring av Malmö-Ystads järnväg (Qviström 1999). Uppgifter har även hämtats från Riksarkivet, om Malmö-Simrishamns järnväg.

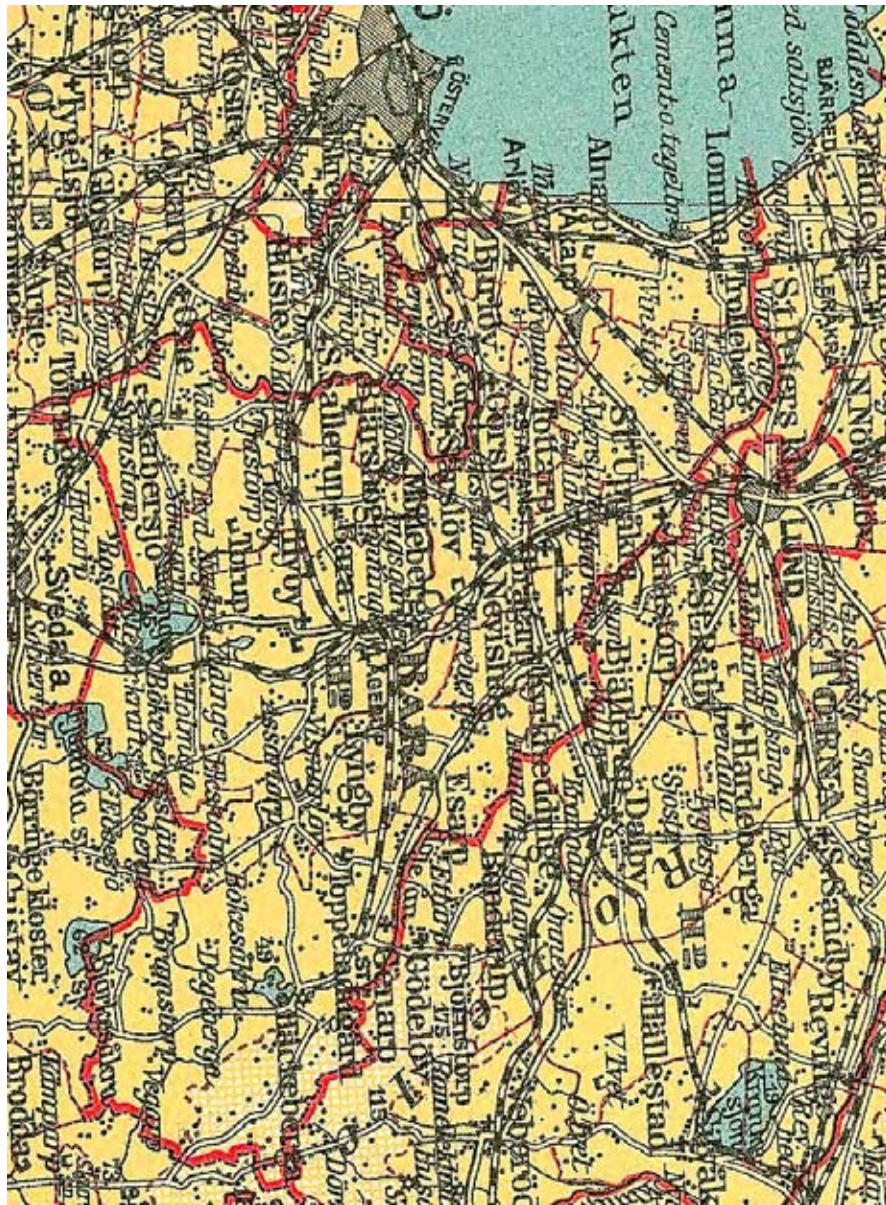


Bild 4. Bara härad med omgivningar (Sverige i 32 kartblad, 1916). Kartan är liksom följande kartor vänd med väster uppåt, med hänsyn till studieområdets form. Skala 1: 250 000. Baras 315 kvadratkilometer kan grovt sett delas in i två delar, där den västra delen (fulläkersbygden) stod för urbaniseringen och befolkningsökningen under mellankrigstiden, medan den mer kuperade sydöstra delen präglades av de stora godsens ägor med bokskogar och betesmarker mellan åkrarna. Lägga märke till det stora antalet järnvägar och närheten till Malmö och Lund. Idag ingår Bara i kommunerna Staffanstorp, Lomma, Burlöv, Svedala och Lund.

Jordbrukets mekanisering ägde tidigt rum på den sydsånska slätten. Kanske kan kombinationen av en tätbefolkad bygd, mycket god jordbruksmark, stora och rika markägare samt "innovationscentrum" som Alnarps lantbruksinstitut och Hvilans lantmannaskola (i Åkarp) förklara varför. Även det finmaskiga järnvägsnätet var en del av jordbrukets omvandling, ofta finansierat av rika markägare (Möller 1989). Sandström (1924) menar att ingen annan landsända var så välförsedd med maskiner som den sånska landsbygden i början av 1920-talet. Hon förundras över hur säden på många håll sås, skärs, binds och tröskas maskinellt, liksom över de elektrifierade ladorna med elektriska tröskverk, kvarnar, pumpar, mjölkmaskiner, osv. Sandström (1924, sid 24) skildrar även hur de stora markägarna (i Bara härad främst Alnarp, Torup, Håckeberga och Skabersjö) präglar landsbygden:

"Ibland kommer man in på en väg, planterad med andra träd än de vanliga pilarna: med almar, lindar och popplar ... vi åka länge, länge bredvid en enda åker, den tycks aldrig vilja ta slut – det kan hända, att den räcker mer än en kilometer ..."

Det är på dessa gårdar och gods som de första järnskodda traktorerna syns till. Ett tjugotal gårdar hade i mitten av 1910-talet skaffat traktor i Malmöhus län (Larson 1964). Traktorns fortsatta spridning kan speglas i den successiva minskningen av antalet hästar.⁴⁸ Från 1905 till 1944 minskar antalet i någorlunda jämn takt från 2140 till 1740. Därefter halveras antalet till början av 1950-talet, för att tio år senare vara nere i dryga 100 hästar (Hammarskjöld-Reitz 1995). Siffrorna påminner om att periodens tekniska utveckling och mekanisering visserligen ansågs som omvälvande av samtiden, men att dagens maskinella jordbruk ändå var långt borta. Landsbygden präglades i första hand av ett myller av människor snarare än av maskiner. Den för slätten så viktiga sockerbetsodlingen är ett tydligt exempel där galizier (från södra Polen) tillsammans med andra långväga arbetssökande hjälpte till under betkampanjen. Godsen hade ännu stora skaror av arrendatorer, som tillsammans med egnahemsrörelsen visar en annan sida av den stadsnära landsbygdens karaktär under denna period.

I en studie av Tottarps socken (intill Åkarp) uppmärksammas omvandlingen av sysselsättningen på landsbygden, liksom mellankrigstidens smygande industrialisering (Lewan 1967). År 1910 fanns det gott om hantverkare i socknen, vilka ofta samtidigt bedrev ett jordbruk. Det fanns två smedsmästare, tre vagnsmakare, två skomakare, tre skräddare, toffelmakare, sadelmakare, taktäckare, osv. Flertalet av hantverkarna hade försvunnit år 1945. Samtidigt befolkades städer och municipalsamhällen med nya yrkesgrupper: busschaufförer, bilmekaniker och vägarbetare.

⁴⁸ Uppgifterna gäller för Staffanstorps kommun, som idag innefattar större delen av Bara härad. Siffrorna kan därför ge en bild av utvecklingen, även om uppgifterna om antalet hästar inte gäller för hela häradet.

Framstegets tidevarv

Mellankrigstiden var radions och biografens tid, den tid då elledningarnas och telefontrådarnas stolpar steg för steg mutade in landsbygden. Mellankrigstiden var även flygets barndom. De sköra flygmaskinerna lämnade under 1910-talet rollen som cirkusinstrument för att bli ett accepterat kommunikationsmedel. Vid Bulltofta, ett stenkast från Bara härad, placerades 1923 en av landets första flygplatser, bestående av en hangar och en någorlunda plan gräsyta som landningsbana (Waernberg 1995). De nationella och internationella flygrutterna började nu att läggas ut, och i detta nät blev Bulltofta en viktig knutpunkt. 1924 utsågs Bulltofta till Sveriges första internationella flygplats, vilket följdes av en glansperiod under 1930-talet då det var en toppmodern anläggning med flygningar över stora delar av Europa (Waernberg 1995, se bild 5).

Från och med 1933 kunde man tack vare det europeiska samarbetet inom flygtrafiken skicka brev över större delen av kontinenten som kom fram dagen därpå (Waernberg 1995). Två år senare fick Sverige ”världstelefon”; det gick nu att ringa till valfri ort världen över från hemmets lugna vrå (Kylhammar 1998).⁴⁹ Omvärldens brus trängde även in i vardagsrummen via radion, vars regelbundna sändningar påbörjades 1925. Även om flygtrafiken liksom det internationella telefonerandet var exklusivt under mellankrigstiden så bör de nämnas, inte minst som viktiga symboler för de krympande avstånden och teknikens ständiga framsteg.⁵⁰ Det är främst den för vägplaneringen och den gryende bilismen så viktiga synen på framsteget och hastighetens roll i detta sammanhang som kommenteras nedan.

Kern (1983) och Schivelbusch (1984) beskriver den centrala position som de nya transporterna hade för sättet att se på samhället och dess förmåga att ånga på i en allt snabbare takt. I futuristernas manifest från 1909 framkommer denna tro på tekniken i sin mest extrema form;

”We’re about to see the Centaur’s birth and, soon after, the first flight of Angels! _ _ _ Time and Space died yesterday. We already live in the absolute, because we have created eternal, omnipresent speed.” (Marinetti 1909, i Flint & Coppotelli 1991, sid 47, 49).

⁴⁹ År 1900 gick det 10 telefoner per 1000 invånare i Sverige. 1930 var siffran 86, år 1950 var antalet uppe i 230 (Andersson Skog 1998).

⁵⁰ Även bilen hade, åtminstone under seklets två första decennier, samma symboliska roll. Vid den första bilregistreringen i Malmöhus län år 1907 fanns det 41 bilar. Tre år senare hade antalet tredubblats, för att år 1915 vara uppe i 582 bilar (Hammar skjöld-Reitz 1995). 1923 var antalet 4700, samt 1700 motorcyklar. 1937 hade det ökat till 17500 (varav 12700 personbilar) och 3800 motorcyklar (Enghoff 1938). En enligt samtiden explosionsartad utveckling. Fördelat på en halv miljon invånare framstår antalet trots allt som ganska blygsamt.

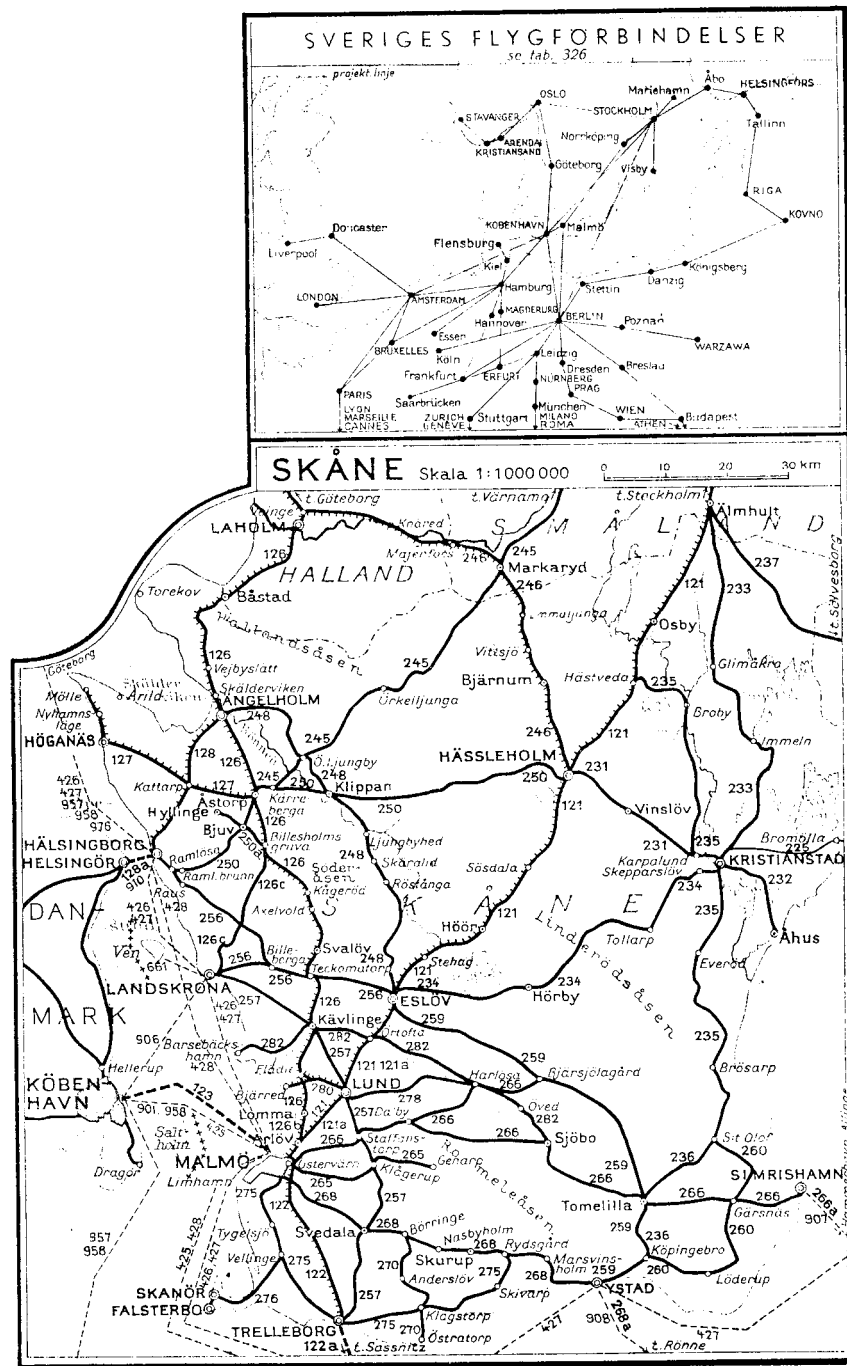


Bild 5. Skånska järnvägslinjer och flygförbindelser enligt utdrag från *Sveriges kommunikationer* år 1939. Långt ifrån alla järnvägsstationer är markerade på kartan. Även ett stort antal busslinjer redovisas i *Sveriges kommunikationer* vid denna tid.

Beundran inför den nya tekniken var dock inte enhällig. De nya maskinernas brutalitet framkom med all tydlighet vid första världskriget, som vanligen betraktas som slutet för en naiv och oproblematisk teknik-optimism. I vilken mån kriget förmörkade tilltron till tekniken i Sverige är svårt att avgöra. Kanske var den ensidiga betoningen av nyttan under mellankrigstiden ett utslag på detta; nöjet med höga hastigheter nämns mycket sällan i de nedan studerade dokumenten, däremot betonas det ansvar som krävs för att hantera höga hastigheter. Marinetti hade klätt fascinationen inför hastigheten med halsbrytande metaforer, i mellankrigstidens Sverige doldes samma intresse i nyktert ekonomiska och vetenskapliga argument (jämför Eichberg 1986).⁵¹ Den nya tekniken och det stegrande tempot betraktades som ofrånkomligt för den som inte ville bli akterseglad.

Ett exempel på sättet att betrakta framsteget ges i boken *Trafikens världsherravälde*, där vägingenjör Hugo Pallin försöker finna en bred filosofisk grund för trafikplanering utifrån rörelsens betydelse (se även Pallin 1929, 1936, 1943). Pallin menar att rörelse är såväl mål som medel för allt liv. Det är därför som ökade aktionsradier, större snabbhet och allt vad förflyttningar heter är av så stort intresse för människan. Enligt honom måste ett underlättande av en livlig och billig trafik "i alla avseenden och i alla riktningar" ses som ett centralt mål i ett modernt samhälle. Men den ständigt högre hastigheten har omfattande konsekvenser; kulturen kommer att likriktas, och endast de livs- och rörelsedugligaste kommer att överleva:

"På samma sätt som naturfolken steg för steg har utrotats till följd av en irreparabel dynamisk efterblivenhet, skola därför också andra statistiskt betonade raser och folk gå under eller antaga den oemotståndliga, i Västerlandet uppammade rörelsekulturen, om de så kunna. Ett tredje gives icke." (Pallin 1932, sid 21).

Samma synsätt tillämpar Pallin för att karaktärisera motsatsförhållandet mellan en naturlig och statisk landsbygd respektive en onaturlig och dynamisk stad:

"Där städer icke finnas, förblir livet vegeterande, konserverande, traditionellt, epoklöst, omedelbart och trosvisst, på sätt och vis ett himmelrike. Liv kan ur en viss synpunkt sägas vara det oiakttagna, det ännu ej genom reflektion urkramade. Om så är, är det endast fjärran från städer, som naturligt liv kan levas. I städerna blir livet rörelsealstrande, revolutionerande, epokbildande, iakttagande, reflekterande och kritiskt, på sätt och vis ett helvete. ... liv i städer [blir] onatur och undergång. ... Landsbygdens reaktion mot städerna är därför i mer än en bemärkelse

⁵¹ Redan 1904 påpekas att bilismen "numera" är ett nyttofordon (Kommittébetänkande, 1906). Hagman (2000) skildrar denna historieskrivning, där bilen har gått från nytta till nöje, och konstaterar att det lika mycket handlar om retorik som fakta. Blomkvist (2001) visar hur billobbyisterna gjorde sitt bästa för att åtskilja de nöjesbetonade resorna från de ekonomiskt nyttiga transporterna, för att därmed med större tyngd hävda behovet av bättre vägar.

naturlig och oemotståndlig. Utan våld på utvecklingen kan den dock icke genomdriva sina huvudsakligen defensiva krav. Utan våld på naturen kan ej heller stadsutvecklingen genomdriva sina huvudsakligen offensiva krav.” (Pallin 1932, sid 48 – 49).

Rörelse var liv för Pallin – och hastighet var liktydigt med utveckling (Pallin 1929). Pallin skildrar inte denna utveckling som önskad, däremot är den enligt hans mening ofrånkomlig.⁵² Den nya tekniken och de ökade hastigheterna går inte att hejda, de leder till en ökad välfärd men får oss samtidigt att lämna naturen för stadens helvete.

Med kommunikationernas utveckling som ett tydligt exempel på samhällets fortgående framsteg, lanserades under mellankrigstiden nya idéer inom stadsplanering och arkitektur. Gregor Paulssons *Den nya arkitekturen* (1916) kom att betraktas som en förelöpare och programskriften *acceptera* (1930) som den stora milstolpen för de nya idealen (Eriksson 2001). Stilen kallades modernism eller funktionalism. I modernitetens anda skildras i *acceptera* hur gamla uppfattningar står i vägen för nya ideal och en ny mentalitet, liksom för en billigare, standardiserad och bättre formgivning. Eva Eriksson sammanfattar den nya inställningen:

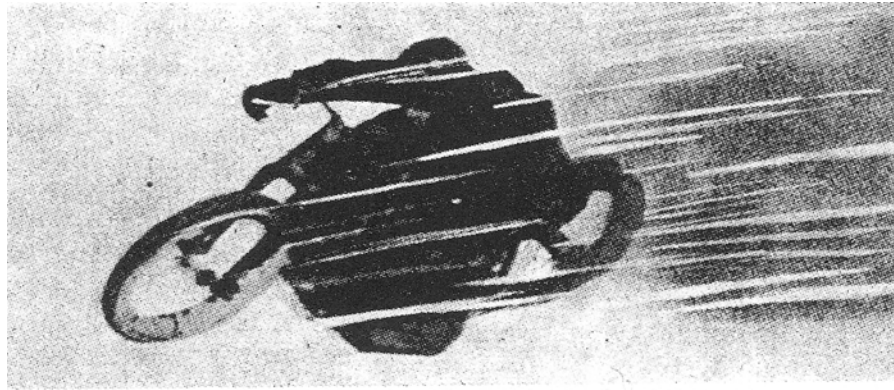
”Man skulle kunna säga att ”tiden” är huvudpersonen i *acceptera*, tiden som en självständig och obetvinglig kraft. Uppgiften var att skapa ”i tiden, inspireras av tiden, dikta med tidens anlete”, ”anmäla sig som tidens tjänare, bejaka tidens krafter”. Den som ville hindra det moderna eller förvisa det till utkanten, tog enligt författarna till *acceptera* upp kampen med ”en fruktansvärd makt: själva tiden och dess vilja”. Tiden var för dem närmast liktydig med moderniseringsprocessen, som vi använt begreppet här. Kluvenheten mellan historia och modernitet uppfattade de som ”den ständiga och kraftödande dragkampen mellan framåt och bakåt i vår kulturs slitande tvåkammarsystem.” Kluvenheten hade alltså blivit till ett nödvändigt val, ett kompromisslöst antingen – eller. Det gällde att acceptera för att behärska och förändra.” (Eriksson 2001, sid 463).

Inom modernismen betonades stilens internationella drag. Platsspecifika egenarter skulle enligt författarna till *acceptera* långsamt tyna bort, till förmån för en internationell kultur. Med Konsumbutikernas och bensinmackarnas arkitektur bjöds landsbygdens befolkning på en försmak av modernismen och dess förkärlek för det standardiserade (Eriksson 2001).

Pallin, författarna till *acceptera* och Dhejne (se nedan) skildrar alla en abstrakt tid, dynamik eller hastighet som samhället inte kan påverka men

⁵² Larsson (1997) ger exempel på Pallins skarpa kritik av funktionalismen, men även på hans tvekan inför en alltför intensiv trafik i Stockholm. Hans inställning till det moderna och framsteget är inte entydig. Tydligast framgår hans skepsis i Pallin (1943) där inställningen till rörelsen är mer reserverad, och här ställer sig Pallin i kampen mellan stad och land oreserverat på landets (jordbrukarnas) sida. Paradoxalt nog skrivs detta samtidigt som markägarnas roll i väghållningen av de allmänna vägarna upphör.

däremot blint måste följa. Här framkommer den enligt Eriksson (2001) tidstypiska vändan mellan modernitet och tradition (eller mellan en enligt Pallin "naturlig" och en "onaturlig" kultur), den modernitetens ambivalens som tidigare har nämnts i kapitel 2. Lägg märke till hur det lokala, det platsbundna, skulle försvinna med det moderna samhällets ankomst. Alla var visserligen inte lika övertygade om denna självgående och accelererande utveckling: Mannerfelt och Selander är två kritiker som tidigare nämnts (Kylhammar 1990, Mannerfelt 1942, 1945). Men skeptikerna till trots var det den deterministiska framstegsfilosofin som präglade åtminstone argumenten inom mellankrigstidens vägplanering.



"Vore hastigheten en synd, då är jag den största syndaren i världen".

(Fritt efter *Shakespeare*.)

Bild 6. "Vore hastigheten en synd..." (Pallin 1929, bilden något beskuren). Professor Pallin formulerade i vetenskapliga termer hastigheten som grunden för allt. Det var inte nöjet utan nyttan av förbättrade transporter som fördes fram inom vägplaneringen. Fascinationen inför de höga hastigheterna fanns dock med i bakgrunden: de vetenskapliga slutsatserna om hastighetens betydelse sammanföll med bilentusiasternas och motorsportens intressen. Möjligheterna till allt högre hastigheter kan inte, och bör inte stoppas enligt Pallin.

Pallin var en praktiskt inriktad vägingenjör, professor i vägbyggnads- och kommunikationsteknik vid KTH (tf professor 1929 – 1931, ordinarie 1932 – 1945), han tillhörde Svenska vägföreningens inre krets och var en flitig debattör i vägbyggnadsfrågor.⁵³ Men han var även en hängiven alpinist, och skrev flera uppsatser i ämnet (Ödmann et al 1982). Det finns därmed goda möjligheter att fånga såväl Pallins synsätt på de nyttobetonade transporterna som hans personliga intresse för upplevelsebaserade resor i

⁵³ KTH var fram till 1937 Sveriges enda tekniska högskola, och ingen professur vid Chalmers motsvarade under mellankrigstiden Pallins (Chalmers tekniska högskola 1954). Pallin var därmed landets ende professor i det som idag heter trafikteknik. Det är ett av skälen till att Pallin uppmärksammas här. Ett annat skäl är hans ämnesmässiga vidd, från texter om vägbyggnad, via filosofiska arbeten om rörelse och trafikplanering till uppsatser om bergsbestigning.

vid bemärkelse. När det gäller de senare var Pallin definitivt ute efter strapatser och fysisk ansträngning; han ville besegra naturen snarare än uppleva den. Att bestiga ett berg jämförs av Pallin med att erövra en kvinna (Ödmann et al 1982). Hans natursyn var renodlat expansiv, då det endast var det första bestigandet som räknades: en redan besegrad natur eller en alltför lättåtkomlig upplevelse betraktades av Pallin som ointressant; platser och upplevelser *konsumerades*, för att låna en formulering från Schnapp (1999).

Lena Eskilsson (2001) har beskrivit mellankrigstidens vurm för kroppens rörelse, kontakten med naturen, strävan efter en fysisk (och ras-) renhet, som en reaktion på den förslöade stadsmänniskan.⁵⁴ Även här framgår den expansiva natursynen och konflikten mellan det lättåtkomliga respektive intresset för det ännu icke tämjda. Pallins rörelsefilosofi stämde väl överens med den friluftsideologi som växte sig stark under mellankrigstiden, och som förstärktes av den ökade fritiden och semestern (Eskilsson 2001). 1920 infördes åtta timmars arbetsdag (6 dagar i veckan), och 1938 infördes två veckors betald semester per år. Transporterna spelade en viktig roll i det framväxande friluftslivet, främst de billiga kollektiva transporterna tillsammans med cykeln (Eskilsson 2001). Med järnvägens, cykelns och senare med bilens hjälp nådde friluftsentusiasterna ut till de avlägsna naturområden som de ville bevara (jämför Ödmann et al 1982 om nationalparkernas tillkomst). De tidiga cykel- och motorklubbarna var visserligen sportklubbar, men när inte tävlingar stod på programmet så var utflykter i naturen ett vanligt tema. Bilen blev därför tidigt ett redskap för att uppleva naturen (Eichberg 1986, Bertho Laventir 2000, Hagman 2000).

Skånska automobilklubben (SAK) ordnade under 1930-talet en årlig utflykt på den skånska eller danska landsbygden, samt upprättade förslag på resruttor för bilfärder i Sverige och utomlands. Föreningen gav även ut *Vägvisare över Skåne* (SAK 1926) där rundturer till slott och herresäten föreslogs, dock utan närmare anvisning om vilka vägar som lämpade sig för bilism. 1937 beslutades att SAK skulle ”arbeta för en förening av bilen och fritiden till ett stärkande friluftsliv”. Detta skulle uppnås genom att i anknytning till föreslagna bilfärder även upprätta förslag på vandringsturer ”genom natursköna trakter och på vägar, som ligga utanför de vanliga färdvägarna”. Förslagen fanns tillgängliga året därpå (SAK 1928 – 1938).

Vid sidan om att föreslå vandringsleder propagerade SAK bland annat för bättre bilvägar och tydligare vägvisning. Men framförallt ordnade föreningen biltävlingar. Inom den framväxande motorsporten gavs fascinationen inför de höga hastigheterna fritt spelrum. Sporten kom att spela en viktig roll för bilismen, och inte minst för hur motorcykeln kom att uppfattas (jämför bild 6). Tävlingarna syftade uttryckligen till ”motorfordonens fulländande” och spelade en viktig roll för marknadsföringen och den tekniska utvecklingen (Eichberg 1986, Lagergren 2002). I Saxtorp,

⁵⁴ Bekvämlighet är ett tecken på samhällets dekadens enligt Pallin (1929) och Marinetti (Flink & Coppotelli 1991).

några kilometer norr om Bara härad, genomfördes de tävlingar som kom att innebära det publika och ekonomiska genombrottet för motorsporten i Sverige. Den första tävlingen 1930 följdes av ca 70 000 åskådare, en siffra som nio år senare hade mer än fördubblats. Saxtorps Grand Prix lockade med ”raketfarter” på 160 – 170 km/tim på raksträckorna, men även de tvära kurvorna drog stora åskådarskaror tack vare alla dramatiska kullkörningar. (Lagergren 2002).

Det är inte svårt att finna exempel på landskapsskildringar från mellankrigstiden där framstegstanken och de höga hastigheternas lockelse skiner igenom. En ny genre av reseberättelser växte fram under 1920-talet, där bilisterna skildrade landskapet (Löfgren 1991). Hans Dhejne ger i *Skåne genom vindrutan* en god illustration av bilistens landskap, då han far fram strax söder om Bara härad i sin jakt på våren⁵⁵:

”Men vidare. Bilen har brått. Jag hinner nätt och jämt notera mina iakttagelser i minnet. Det går trots hastigheten ... Gårdar med vita längor och allmalléer, tydligt tecknade som med radérnål mot rörliga molnformationer. Det är en välkänd syn, inramad vid horisonten av Kvarnby och Malmö stads utkanter. ... Det är bredd och must över tavlan, och den lantliga odören gör atmosfären på något sätt betydelsefull. I rask takt - 90 km i timmen - susa vi ner till Oxie ...” (Dhejne 1939, sid 10, jämför bild 7).

Kontrasterna är påtagliga i Dhejnes skildring av den skånska våren. Å ena sidan en ålderdomlig landsbygd, formad av de tunga jordarnas motstånd och av de strävsamma hästarna vars hovar sjunker ner djupt i myllan. Å andra sidan den brådslande bilen och den okuvliga frihet som får Dhejne att sväva ovanför den tavla som han målar upp. Den sega leran och den obönhörliga immobiliteten förvandlar landsbygden till tavlor för den förbipasserade stadsbon (jämför Hagman 2000). Rådjur skildras som en ”dekorativ och rörlig fris”, filmmetaforer återkommer vid flera tillfällen i Dhejnes berättelse, och i utrop som ”nästa bild!” förenas den höga hastigheten och det visuella.

Lägg märke till hur landsbygdens traditionella inslag skildras i synnerligen pittoreska ordalag av Dhejne, och att en viktig del i hans resa är att uppleva detta landskap. Bertho Laventir (2000) har skildrat hur utgivarna av franska bilguider (främst Michelin) redan vid förra sekelskiftet arbetade aktivt för att bevara monument, lokala sevärdheter, till och med de lokala maträtterna vid guidens rekommenderade restauranger. Att erbjuda bekväma, underhållande rutter där landskapets säregna drag kunde upplevas var enligt henne ett viktigt inslag i den tidiga bilismen, som på detta sätt ville skapa ett behov av bilism (se även Wilson 1992).⁵⁶ Den svenska landskapsvård i samband med vägbyggande som institutionaliserades mot slutet av den studerade perioden, är i ett avseende en parallell

⁵⁵ Ett äldre skånskt namn på våren var framtiden (Frykman & Löfgren 1979), och våren är en vanlig metafor för det nya. Valet av årstid är ingen tillfällighet.

⁵⁶ Påståendet att bilismen snarare producerar ett behov än uppfyller ett befintligt förs även fram av Eichberg (1986).

till detta (K Nilsson 2000). Även inom svensk vägplanering saknades en tydlig gräns mellan landskapsvårdens bevarande och vägplaneringens omdaningar; återigen en påminnelse om hur bilismen och så småningom det nya vägnätet och vägplaneringen inte bara bidrog till ett nytt sätt att se på naturen utan även medverkade till att omforma scenerier i enlighet med detta förhållningssätt.



Bild 7. Skånska automobilklubbens plakett, där de mest välkända symbolerna för den skånska landsbygden förses med fartränder (Skånska automobilklubben 1926). Bilen flyger fram genom ett i övrigt av bilismen opåverkat landskap. Samma motiv, något mer stiliserat, prydde vid denna tid framsidan av föreningens skrift. Biltävlingar, men även bilutflykter på landsbygden, var viktiga inslag i klubbens verksamhet; bilen erbjöd under mellankrigstiden ett nytt sätt att närma sig naturen.

Bilistens verklighet var mer påträngande än vad som framgår av Dhejnes skildring. Den (individuella) frihet som bilisterna eftersträvade måste backas upp av en omfattande (kollektivt uppbyggd) infrastruktur som aldrig gav sig till känna i bilisternas landskapsskildringar. I detta märkliga dubbelspel hade Kungliga Automobilklubben (KAK, som bildades 1903) tillsammans med Svenska vägföreningen stor betydelse som förespråkare för ett mer bilanpassat vägnät och ett bilvänligare samhälle.

Svenska vägföreningen med dess oreserverat positiva inställning till det moderna, innebar ett starkt stöd för de ingenjörer, arkitekter och politiker som slöt upp bakom anspråken på en ökad rörlighet i framstegets anda. Föreningen bildades 1914 som en lobbyorganisation för bättre vägar, med gräddan av ingenjörer, landshövdingar och bilägare som medlemmar. Blomkvist (1998, 2001) beskriver föreningens arbete för att definiera om samhällets strävan efter bättre vägar till att innebära bättre *bilvägar* (jämför

Preston 1991, Bertho Laventir 2000). En sådan omvandling förutsatte enligt föreningen att naturavvållningen försvann, då denna omöjliggjorde en rationell skötsel av vägarna med modern teknik (se tex Pallin 1917). Vidare skildrar Blomkvist vägföreningens arbete som en kamp för det moderna:

”En ny sorts människa skulle skapas. Bonden måste fås att förstå att ett rationellt vägunderhåll betydde mera pengar i egen kista genom den ökande fraktkapacitet som blev resultatet. Vägföreningen menade att bönderna inte brydde sig om ifall de fick åka flera turer med egen last i sin kärra varje gång, därför att de inte hade ett riktigt tidsbegrepp. Rummets krympande och tidens ökande värde skulle bana väg för den nya och moderna människa som insåg vägarnas betydelse för hela riket.” (Blomkvist 1998, sid 167).

Vad var det då för vägorganisation som vägföreningen ville förändra? En kort redogörelse för denna behövs innan Baras vägar kan studeras.

Vägadministration

Vägadministrationen utgick från väghållningsdistrikten, som i Malmöhus län i stort sett överensstämde med häradsindelningen (Enghoff 1938). Vägstämman var det beslutande organet inom distriktet, och utgjordes av representanter från häradets socknar.⁵⁷ Vägstyrelsen var det verkställande och förvaltande organet. Väghållningen sköttes under större delen av mellankrigstiden av markägarna, som genom en omständlig vägdelningsprocedur tilldelades var sin del av de allmänna vägarna att sköta in natura, med en mindre ekonomisk kompensation från staten.⁵⁸ Vissa viktiga vägar eller vägar som ännu inte hade delats upp enligt detta system lades ut på entreprenad för distriktets räkning, med hjälp av den så kallade vägkassan. Vägkassan utgjordes av den vägskatt som jordbruksfastigheter, säterier, industrifastigheter mfl, ålades att betala i reda pengar. Distriktet stod också för vägbyggandet. Under mellankrigstiden kom allt större vägsträckor att (permanent) underhållas via vägkassan, efter det att en lagändring gjort detta möjligt år 1921 och därefter förmånligt år 1927. Naturavvållningen avskaffades helt år 1937, och samtliga allmänna vägar skulle därmed underhållas av de större vägdistrikt som infördes samma år (vilket inte

⁵⁷ När Baras första styrelse sammanträder 1894 håller riksdagsman J Bengtsson i klubban och friherre H Wrangel i pennan. Några år senare får de sällskap av greve T Thott som vice ordförande. Styrelsemedlemmarna för samtliga Malmöhus distrikt åren 1923 – 1936 finns presenterade i Enghoff (1938). Sammansättningen speglar distriktens egenskap som kommun: det är gott om riksdagsmän, kommunpolitiker, landstingsmän, men även häradsdomare och landsfiskaler. Samtliga är män.

⁵⁸ Skildringen gäller landsortskommunerna (dvs inte städerna), som i och med 1891 års väglag var indelade i 379 väghållningsdistrikt. För utförligare beskrivning av administration och lagstiftning, se Schalling (1935) och Pettersson (1988).

påverkade Baras storlek). 1944 förstatligades det allmänna vägnätet (se Gustafsson 1987), men så långt fram går inte denna studie.

Beslutsrätt i vägfrågor, främst kopplad till villkor för statliga bidrag, låg hos Länsstyrelsen. Till sin hjälp hade Malmöhus län år 1916 – 1918 en vägkonsulent som gav råd och upplysningar om vägnätets underhåll och anläggande. 1925 anställdes två tekniskt sakkunniga med liknande arbetsuppgifter, vilka 1930 ersattes med den vägingenjör som VoV detta år placerade i länet (Enghoff 1938). Dessa vägingenjörer kom att spela en nyckelroll inom vägplaneringen, och under 1930-talet flyttades beslutsrätten i praktiken alltmer över till dessa (Pettersson 1988). Det var vägingenjören som hade den tekniska kompetensen, och hans rådgivande funktion till såväl Länsstyrelsen som till väghållningsdistrikt, landsfiskaler och enskilda väghållare kom att bli mycket betydelsefull.

Malmöhus läns vägingenjör, Ernst Augustinsson, är en av de personer som är värd att presenteras redan här. Även om min överblick gällande inblandade aktörer inte är fullständig så finns det en poäng med att nämna några nyckelpersoner. Dels påminner det om betydelsen av de enskilda individernas initiativ (som ett komplement till ovan presenterade regelverk), dels visar det på omöjligheten att placera in dessa aktörer på en specifikt lokal, regional eller ens nationell arena (även detta till skillnad från regelverken, bidragssystemen, etc).

Augustinssons ställning som aktad vägexpert är påfallande i 1930-talets tidningsartiklar om vägfrågor, och samtidigt som han satt med vid lokala vägstämmor så visar hans ofta ingående diskussioner med centrala tjänstemän inom VoV både på inflytande och en nära kollegial relation. Augustinsson skrev flera artiklar i *Svensk vägförenings tidskrift* (främst om vägväsendets ekonomi), och att det är Augustinsson och inte någon centralt placerad ämbetsman inom VoV som får äran att hålla tre radioföreläsningar på temat ”Våra vägar”, kanske säger något om hans ställning (se Augustinsson 1932).

Även inom Bara härad fanns det drivkraftiga personer. Störst drivkraft tycks Wilhelm de Shårengard ha haft, ordförande i vägstyrelsen mellan åren 1923 – 1936, och dessförinnan sockenombud i vägstämman för Lomma.⁵⁹ Till vardags var kemisten Shårengard under hela mellankrigstiden VD för försäljningsbolaget Cementa i Malmö (Åberg 1972). I denna roll hade han ett mycket tydligt intresse av ett ökat vägbygge i form av betongbroar och betongvägar, men även tillgång till ett företag med goda kunskaper inom väg- och brobyggnad.⁶⁰ 1935 får vägstyrelsen i Bara via Shårengard ta emot en gåva på 6000 kronor från *Cementindustrien i*

⁵⁹ Periodvis hade Lomma ett annat ombud, vilket fick Shårengard att (liksom en handfull andra) agera som privatperson vid stämman. Stämman var öppen för alla med rösträtt.

⁶⁰ Namnet Cementa har senare övertagits av Skånska cementaktiebolaget, som under mellankrigstiden var det dominerande bolag vars betong Cementa sålde.

Sverige “som ett tack för det att Bara varit en av banbrytarna för cementbetongens användning inom landets vägväsende” (Styrelsen 1935 § 32).

Shärengrad var vice ordförande för Skånska automobilklubben (KAK:s skåneavdelning), samt ständig medlem i Svenska vägföreningen från dess första år (Svenska vägföreningen 1915). Under hans ledning bildades 1923 en samarbetsorganisation för Malmöhus läns vägstyrelser (Enghoff 1938). Denna så kallade länsvägsnämnd kom att verka för bättre vägar inom länet, och har troligen spelat en stor roll för standardiseringen av vägnätet. I praktiken verkade dock länsvägsnämnden via de enskilda vägstyrelsernas och Länsstyrelsens beslut. Vid samtliga länsvägsnämndens möten var Shärengrad ordförande och landsfiskal Erik Grimmlund (bosatt i Arlov) sekreterare (Enghoff 1938).

År 1913 fick styrelsen i Bara sin förste ingenjör som medlem: Fredrik Weidling, som förblev ledamot till och med 1916. Om Weidlings yrkesmässiga kompetens påverkade styrelsens arbete framgår inte av protokollen eller av de uppdrag som han åtog sig.⁶¹ Däremot kom civilingenjör Gustaf Streiffert, vägstyrelsens sekreterare åren 1925 – 1935, att bidra med yrkesmässiga kunskaper av stor betydelse för styrelsens hantering av ärenden. Streiffert hade fram till 1920-talets slut (då han avlastades av nyanställd personal) uppgjort förslag och ritningar till vägarbeten, utbudit beslutade arbeten på entreprenad och kontrollerat anbud och utföranden, besiktigat arbeten, etc. (Styrelsen 1927 § 193). I mitten av 1930-talet började Streifferts arbetsuppgifter att ifrågasättas, av kostnadsskäl (Styrelsen 1934 § 62), vilket ledde till att han avgick. Ärendet illustrerar hur styrelsens handfasta arbete med väghållningen stegvis minskade under mellankrigstiden, då kompetensen hos vägarbetarna samtidigt förbättrades. Samtidigt dikterades planeringsarbetet alltmer av Länsstyrelsen, vilket tydligt märks i och med den nya väglagens ikraftträdande 1937. De enskilda personerna i det sena 1930-talets styrelse är därför inte lika framträdande eller intressanta att studera här.

Händelseutvecklingen i Bara kommer inte att jämföras med andra väghållningsdistrikt, men det är ändå värt att påpeka att häradet knappast kan ses som representativt beträffande tidpunkten för olika händelser. Häradet är mycket tidigt ute beträffande bland annat vägplanering, teknisk utveckling och vägvisning. Bara skildras i samtida skånsk dagspress som en föregångare i dessa frågor och som ett härad med goda och välskötta vägar.⁶² I den mån Johnssons studie möjliggör en jämförelse med händelseförloppet i Östra Göinge (i norra Skåne) så förefaller Bara befinna sig 5 –

⁶¹ Weidling var i början av 1930-talet föreståndare för besiktningsmyndigheten för motorfordon vid Malmöhus länsstyrelse. Hans arbete under 1910-talet är okänt.

⁶² Se “Från klövjestigen till den permanentbelagda chaussén”, Skånska aftonbladet 14/2 1931, där Bara används som förebild för det moderna vägdistriktet. I “Bara härads vägarbeten”, Skånska dagbladet 14/3 1925, kritiseras Bara för att vara alltför mån om att gå i täten för utvecklingen. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

10 år före beträffande mekanisering och bilanpassning (Johnsson 1944). Till detta skall läggas att Malmöhus län var tidigt ute beträffande dessa frågor, jämfört med andra län i landet. Länet var under mellankrigstiden Sveriges vägtätaste (Augustinsson 1932, Hoppe 1945), och räknat per person det biltätaste, det senare åtminstone under 1920-talet (Pallin 1925b, SOU 1934: 27). Att Lundavägen var Sveriges mest trafikerade väg upprepades som ett mantra från tidigt 1920-tal och framåt av aktörerna i Bara, av Augustinsson, i dagspressen men även av Tranéus & Wretling (1928). Även kustvägen framställdes som en av landets mest trafikerade vägar. Däremot övergavs naturavvågshållningen relativt sent i Bara, liksom i Malmöhus i övrigt (Pallin 1925b). Studiens allmängiltighet ligger dock på ett annat plan, då den visar hur det plats specifika ersätts av nationella regelverk och i och med det av en annan rationalitet. Det unika med Bara härad är därför en given utgångspunkt, och inte något som hindrar en vidare diskussion om de moderna vägarnas framväxande roll i landskapet.

Lokala vägar

Att beskriva det tidiga 1900-talets vägnät som lokalt är knappast kontroversiellt, men vad menas med lokalt i detta sammanhang? Nedan skildras 1910-talets vägar i Bara samt förklaras vari det lokala bestod och varför de tidiga bilisterna ogillade dessa egenskaper.

Lars Levander (1935/1976) har skildrat perioden 1870 – 1920 som ”den svenska landsvägens idylliska tid”. Det är ett hästens och fotgängarens vägnät som möter oss under det förra seklets första två decennier. Det idylliska var en del av ett av järnvägen avlastat och delvis försummat vägnät som ännu inte konfronterats med bilismen. Antalet skjutsar med den organiserade skjutstrafiken hade minskat dramatiskt i Skåne från och med 1850-talet; bara spillror av den gångna trafiken kvarstod vid seklets slut, och denna trafik utgick till stora delar från järnvägsstationerna (Söderpalm 1967). Passagerare och gods transporterades däremot till och från järnvägsstationerna med landsvägarnas hjälp, vilket orsakade en trafik vars omfattning inte skall underskattas. Bättre vägar till järnvägsstationerna var ett vanligt tema i skrivelserna till styrelsen i Bara under 1900-talets två första decennier.

1891 års väglag delade in vägnätet i enskilda vägar och allmänna vägar, de senare bestående av bygdevägar och landsvägar.⁶³ Bygdevägar skulle vara 3.6 meter breda, medan landsvägen skulle vara 6 meter bred. Men om det var för kostsamt eller för svårt att uppnå dessa bredder så kunde anvisningarna frångås (SFS 1890, nr 68). Skillnaden i bredd skall därför

⁶³ Sedan gammalt hade vägnätet varit indelat i by-, socken- och häradsvägar, en uppdelning som återfinns såväl i Skånelagen som i 1734 års Byggningsbalk. Att det i 1891 års lag inte lagstiftas om byvägar utan om enskilda vägar skall ses i ljuset av skiftesreformerna.

inte överdrivas, och i övrigt nämner lagen inga andra skillnader beträffande hur landsvägar och bygdevägar skulle utformas.⁶⁴ Däremot var deras uppgifter olika. I väglagen definieras landsvägen enligt följande:

”väg, som för allmänna samfärdseln är af större betydelse och förenar riket med annat rike eller län med annat län, leder från en stad till en annan eller tjenar att förbinda något härad i dess helhet eller till väsentlig del med stad, större hamn- och lastageplats, järnvägsstation eller annat jemförligt ställe” (SFS 1890, nr 68).

Förenandet av städer och riken var dock i första hand en uppgift för järnvägarna vid förra sekelskiftet. Den som för hundra år sedan ville ta sig mellan de större samhällena i Skåne tog tåget. Järnvägarna hade därmed avlastat landsvägarna, vilket undergrävde vägarnas hierarki. Länsstyrelsen i Malmöhus län påpekar vid denna tid att många bygdevägar är lika breda som landsvägarna och att de har en snarlik prestanda (Enghoff 1938). Pallin (1925b) konstaterar att gränsdragningen mellan landsväg och bygdeväg skiljer sig kraftigt mellan landets olika väghållningsdistrikt och att uppdelningen tycks vara ganska godtycklig (se även Mannerfelt 1945). Pettersson (1988) pekar på samma godtycklighet beträffande uppdelningen mellan allmänna och enskilda vägar. I ett yttrande år 1900 på ändringar av 1891 års vägslag skildrar Länsstyrelsen i Malmöhus län vägnätets nya karaktär:

”Annan fastighet än jordbruksfastighet är numera vanligen belägen vid eller i närheten av järnvägsstation, och dess ägare använder således icke i synnerlig grad lands- eller bygdevägar, vilka åter flitigt användas av ägare eller innehavare av jordbruksfastighet för att till fabriker eller järnvägsstationer framföra sina produkter.” ... ”efter det att städer och viktigare affärscentra hunnit förenas medelst järnvägar, så att för samfärdseln dem emellan landsväg ej vidare kommer till användning, skillnaden mellan lands- och bygdeväg icke bör göras. Rörelsen å de allmänna vägarna är visserligen olika stor och kan kräva olika bredd på vägarna, men detta beror icke på huruvida vägen förenar rike med rike, län med län eller stad med stad o.s.v.” (citerat i Enghoff 1938, sid 433).⁶⁵

Vägnätets vacklande tredelning visar samtidigt på en frånvaro av vägplanering, åtminstone enligt kritikerna. En av dessa, Pallin, riktar i *Planläggning och utbyggnad af vägnät* (1917) skarp kritik mot den alltför lokalt utformade vägplaneringen. Nya vägar planeras inte med hänsyn till det omgivande vägnätet, utan endast med hänsyn till lokala omständigheter och terrängförhållanden. Vägstump för vägstump tillförs, utan en tanke på ”det hela” enligt Pallin. Dessutom beklagar han att bredden på de nyanlagda vägarna varierar kraftigt och att vägarnas geometri bygger på

⁶⁴ Inte heller i VoV:s cirkulär från 1901 regleras vägarnas utformning. Jag har inte funnit äldre normalbestämmelser för vägarnas utformning än från 1927.

⁶⁵ Jämför med 1906 års kommittébetänkande inför den första automobilförordningen, där Malmöhus länsstyrelse pekar på det orealistiska antagandet att lands- och bygdevägar skulle gå att åtskilja vid en besiktning i fält.

omoderna traditioner, underförstått att vägarna är anpassade till hästarnas krav.

Vägarnas skötsel var än mer uppsplittrad, "upplöst i atomer" enligt Pallin (1917, sid 1). Vägunderhållet i Sverige vid förra sekelskiftet var uppdelat på 350.000 väglotter, där inte mindre än 40.000 hade en vägsnutt på högst 10 meter (Mannerfelt 1945). Väglottens längd var bland annat beroende av vägens trafikbelastning: ju mer trafik, desto kortare vägloft. Detta ledde till att bland annat det hårt trafikerade landsvägen mellan Malmö och Lund var uppdelad i väglotter som i vissa fall inte var längre än någon decimeter (Bara F 1:2). Augustinsson (1932) har liknat sekelskiftets vägar vid trasmattor. Kanske var det i första hand det varierade väglagningsmaterialet som han avsåg, då det gav upphov till "randiga" vägar. Amelie Bergstrand ger följande minnesbild av slättens vägar norr om Lund då seklet var ungt:

"Väglagningen ombesörjdes av lantbrukarna ... Vägen blev då likt ett tvärandigt band av olika färger och stenarter. Vid nästan varje avtagsväg låg en hög med stenar, för det mesta upplockade på de egna åkrarna, och bredvid denna stod en gammal man som med en stor klubba slog sönder dem" (Bergstrand 1991, sid 24).

Även vägrummets legala ställning kan liknas vid en trasmatta, om än en mycket ojämn sådan. Svårigheterna för styrelsen i Bara att överblicka vägarnas juridiskt fastställda bredd resulterade i att en utredning beställdes från Lantmäteriet, vilken blev färdig 1917. Lantmätare E:son Erics utredning om vägbredderna går i många fall tillbaka till de hundra år gamla skiftesakterna, vilket i sin tur innebar att 1734 års lag och dess föreskrivna vägbredder ännu hade stor betydelse för vägnätets egenskaper. Lagen angav att landsvägen skulle vara 10 alnar bred (= 6 meter), medan väg till kyrka, ting och kvarn endast behövde vara 6 alnar (= 3.6 meter). Så långt var allt väl. Men skiftesreformerna hade inte lämnat ett enhetligt vägnät efter sig, varken beträffande vägbredder eller vägarnas placering. Vissa lantmätare hade nöjt sig med att på enskifteskartan rita ut vägarna (eller snarare: de omgivande linjalräta ägo gränserna), vilket ledde till raka vägar men oftast med en varierande bredd, andra angav bredden i skiftesakten men undlät att rita ut vägarna på kartan. De gamla vägarnas sträckning fick i sistnämnda fall bestå (Qviström 2002a).

Den verkliga utmaningen för E:son Erics, och för den som ville se ett enhetligt vägnät, låg dock inte i skiftesakterna i sig. Vissa vägar fanns nämligen inte i det läge som akterna hade pekat ut. Andra vägar gick överhuvudtaget inte att spåra i någon lantmäteriakt. Åter andra vägar hade avstyckats från omgivande fastigheter till en bredd av två meter, vilket var alldeles för smalt för en allmän väg. De bredaste vägområdena återfinns E:son Erics i de häradsvägar som fastlagts i samband med enskiftet samt de vägar som hade anlagts av järnvägsbolagen. De sistnämnda är dock få och korta, och är närmast att betrakta som paradgator upp till järnvägsstationerna. I vissa fall tillåter sig E:son Erics att fastslå vägarnas bredd på lite mer osäkra grunder, exempelvis för Mossheddinge by där skiftesförmannens glömska anförs som argument till varför den allmänna vägen

inte nämns i skiftesakten. Vägen fastslås därför till 8 alnar, som de övriga vägarna inom byn. I andra byar (tex Vårby) hänvisas till måttagningar utförda vid ett storskifte som aldrig fastställdes.

Landsvägen mellan Arlov och Kyrkheddinge (Dalbyvägen) kan tas som exempel på vad det var för vägar som dessa skiften hade lämnat efter sig. På en sträcka av 15 kilometer skiftade landsvägens bredd 13 gånger, och det mellan 7 och 14 meter. Lägga märke till att dessa mått endast anger det i skiften stadgade vägområdet, inte vägens faktiska bredd. Dalbyvägen var vid denna tid på de tre smalaste ställena mellan 4 och 5 meter, och den smala vägen omgavs bitvis av djupa diken (Styrelsen juni 1918).

Sammantaget visar dokumenten på ett splittrat vägnät, och Pallins formulering att det var upplöst i atomer är inte helt missvisande. "Atomerna" var de enskilda lantbrukarna som med varierande intresse och förmåga hävdade den vägbit som de tilldelats, och det på samma sätt, med samma redskap och med samma egenhändigt komponerade väglagningsmaterial oavsett om vägen benämndes landsväg eller bygdeväg. Låt oss nu studera vad som hände med detta vägnät i Bara härad under 1900-talets två första decennier.

Det allmänna vägnätet i Bara

Det allmänna vägnätets längd i Bara kom att mer än fördubblas mellan åren 1894 och 1914 (Enghoff 1938). En stor del av skrivelserna till styrelsen före bilismens genombrott handlar om upptagande av enskilda vägar till allmänna. Önskemålet berodde på att den enskilda vägen fick ägaren sköta på egen hand, medan skötseln av de allmänna vägarna delades upp mellan distriktets lantbruksfastigheter för att skötas mot en viss statlig ersättning. Samtidigt hade denna ökning av allmänna vägar knappast skett om inte alla de inkorporerade bygdevägarna faktiskt hade en trafik som var någorlunda jämbördig med tidigare allmänna vägar – beaktat den dåliga översyn över trafikflöden som styrelsen och stämman hade.

En skrivelse från 13 markägare angående den enskilda vägen över Segeå vid Djurslövs järnvägsstation ger en god bild av argumentationen vid seklets början. Här påpekas att vägen "från urminnes tid" varit markerad på ägokartorna som för samfärdseln använd byväg, och att det vid ett studium av Generalstabens karta framgick att vägen var en felande länk i det allmänna vägnätet. Dess läge intill järnvägsstationen liksom dess betydelse för sockerbetstransporter lyfts särskilt fram. Slutligen hade bron och vägen under de gångna 20 åren blivit tidsenligt iståndsatta (se bild 8). Därför borde vägen nu betraktas som allmän landsväg (Styrelsen juli 1906). Att järnvägen och sockerbetorna spelade en viktig roll i argumentationen var symptomatiskt för denna slättbygd under seklets första decennier. Motiven känns igen från andra ärenden vid denna tid: ökad trafik, sockerbetor – och inte minst vägnätets felande länkar.

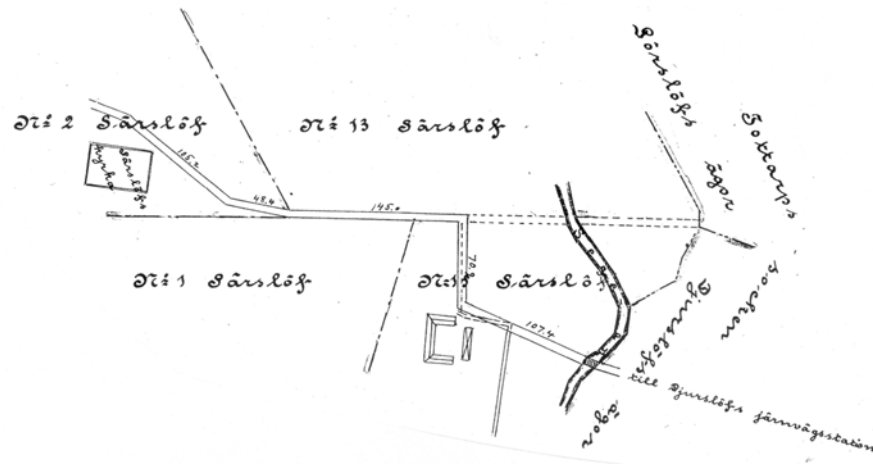


Bild 8. Vägprojekt i Särslöv år 1903. Den "tidsenligt iståndsatta vägen" är tidstypiskt nog utförd i anslutning till en på 1890-talet invigd järnvägsstation (jämför Svallhammar 1991). Streckad linje = befintlig väg. Heldragen linje = föreslagen väg. Lägg märke till de tvära "kurvorna". Det är hästens väg och hästens hastighet som ligger till grund för denna vägplanering.

I augusti 1915 presenterade styrelsen ett förslag på de vägar som de närmast framförvarande åren borde åtgärdas. Det föreslogs att samtliga vägar (13 stycken) skulle utvidgas till 5 meters bredd. Under de närmast föregående åren hade denna bredd använts för bygdevägar (i stället för väglagens stadfästa 3.6 meter), medan landsvägarna, i den mån de åtgärdats, hade utvidgats till 6 meters bredd. I slutet av månaden presenterade styrelsen förslaget för stämman, men möttes då av ett motförslag. Lommas sockenombud, Shårengard, föreslog att samtliga 13 bygdevägar skulle utvidgas till 6 meter. Efter det att kostnaderna för de två förslagen hade utretts beslutade stämman senare samma år att 5 av vägarna skulle utvidgas till 6 meter och övriga till 5 meter (Stämman november 1915).

Ärendet visar på det synsätt på det allmänna vägnätet som rådde under denna tid. Gränsen mellan bygdevägar och landsvägar var fullt förhandlingsbar, om uppdelningen ens betraktades som relevant. Med undantag av Lundavägen, vars ställning som "riksväg" var ohotad, framstod de olika vägarna inom Bara som någorlunda jämbördiga. Dalbyvägen var (som ovan påpekats) inte bredare än en bygdeväg, och vid stämman 1916 nämns Kustvägen som landsväg först efter en viss diskussion (Stämman juni 1916). Inte heller Lundavägen var särskilt bred vid denna tid (ca 5.5 meter), däremot hade den breda sidoområden och en ordentligt anlagd, makadamiserad vägbana (Styrelsen mars 1921).

År 1916 beslutades att vägar som intogs i vägdelningen dessförinnan utan kostnad för vägkassan skulle iordningställas till 5 meters bredd (Stämman juni 1916). Samtidigt föreslogs att 40 nya vägar skulle ingå i den då nyligen påbörjade vägdelningen, bland annat ett flertal vägar till

järnvägsstationer. Några år senare konstaterades att större delen av dessa hade utvidgats till 5 meter (Styrelsen 1921 § 13).

Stora resurser satsades på att utvidga och förbättra bygdevägar och tidigare enskilda vägar som intagits i det allmänna vägnätet. De svaga länkarna snarare än vägnätets pulsådorr stod i centrum. Åtskilliga vägar kom att breddas till 5 eller 6 meter under 1910-talet, arbeten som beskrivs som relativt enkla att utföra då omgivande mark vanligtvis var uppodlad. Där det var möjligt användes jordmassor från samtida backutgrävningar för att bredda vägarna, i annat fall grävdes diken för att få jord (Bara F 1:11). Makadam påfördes ett år senare. Lantbrukarna (det vill säga markägarna) intresse av bättre vägar (vilket tydligt framkommer i flera skrivelser till styrelsen) underlättade antagligen processen åtskilligt. Resultatet av detta arbete blev ett mer enhetligt vägnät.

Utgrävning av backar var en av de stora frågorna för vägstyrelsen decennierna runt sekelskiftet. Även om backarna kan te sig beskedliga med dagens ögon, så var de med vägarnas djupa lervälling, vagnarnas smala hjulringar och lantbrukarnas tunga betlass, inte desto mindre ett av de stora bekymren. År 1906 skriver 37 lantbrukare till styrelsen för att få tre backar utgrävda mellan Lyngby och Kongsmarkens järnvägsstation, detta för att jordbruket skall kunna skötas på ett ”rationellt sätt” och för att de skall kunna leva upp till jordbrukets ständigt ökande utgifter:

”En för oss landtbrukare i sådant afseende viktig sak är, i hvad mån vägarna genom sin beskaffenhet med – eller motverkar oss i vår sträfvan. ... Backarna som finnas emellan våra jordar och Kongsmarkens station der vi numera aflemna våra produkter, säd och sockerbetor, och der vi afhemta vad som för landtbruket och utfordringen af kreatur erfordras, befinnas i sådana lutningsförhållanden att de försvåra trafiken i särdeles hög grad.” (Styrelsen juni 1906).

I samband med en annan backutgrävning sammanfattar entreprenören J Malm: “Samtliga backar äro mycket branta och besvärliga för trafiken, men samtidigt helt obetydliga, och kunna för en ringa kostnad borttas.” (Bara F 1:11) Skildringen skulle antagligen ha passat in på många av backutgrävningarna och vägbreddningarna vid denna tid.

I en skrivelse till styrelsen år 1915 (formulerad av Shärengrad, stödd av 12 andra underskrifter) sammanfattas 1910-talets omdaningar av vägnätet:

”Under de senaste åren ha i Bara härads väghållningsdistrikt på grund av Vägstämman beslut betydliga kostnader nedlagts på de allmänna vägarnas förbättring. Smala vägar ha utvidgats till större bredd, backar ha genomskurits och dälder ha blivit utfyllda. Væghållningsskyldige ha därmed visat ett intresse för häradets vägar ... och för närvarande pågå stora arbeten i syfte att så småningom över hela häradet åstadkomma ett vägnät, som fyller nutida anspråk.”

Därefter konstateras att utvidgningarna har inneburit att det nu är möjligt att någorlunda bekvämt mötas med vagn på ställen där detta tidigare varit

omöjligt. Men, fortsätter Shàrengard, som skriver för att åstadkomma en första mekanisering av Baras väghållning:

“någon vältning av den påförda stenskarven ej förekommit, vare sig det varit fråga om allenast vägbanans utvidgning, eller, såsom exempelvis vid backarnas genomskärande, om vägens fullkomliga ombyggnad. Skärven har fått ligga lös tills den blivit nerkörd av de trafikerande vagnarna. Men då dessa tydligtvis söka undvika den lösa skärven så mycket som möjligt, har ... den tillagda jordremsan fått ligga orörd, och den har därigenom så småningom förvandlats till en stenig gräsvall, vilken mestadels varit blott till ringa nytta, men i stället ofta till betydlig skada i det att den genom att hämma vattenavloppet försvårat den gamla vägbanans goda vidmakthållande.” (Styrelsen aug 1915).

En motorvält borde alltså inköpas, ett ärende som tidigare bordlagts på grund av bristande kunskaper om teknikens förtjänster.⁶⁶ Nu påpekas dock att Svenska vägföreningen genom sin verksamhet har bidragit med ökade kunskaper, och att ett näralliggande härad redan skaffat en motorvält. Tiden var alltså mogen: två motorvältar införskaffades, vilket var det första initiativet till en gemensam maskinpark i Bara (Styrelsen 1915). Fyra år senare tillkom två vägskrapor, med vars hjälp de väghållningsskyldiga på ett effektivt sätt skulle bortföra all den “smuts” och ävja som i första hand alla bettransporter och transporter av slamkalk gav upphov till enligt förslagshållaren (Styrelsen februari 1919). Redskapen lånades därefter ut gratis till de väghållningsskyldiga, det vill säga markägarna.

Innan avsnittet avslutas med en analys skall något sägas om gångstigarna. Bilar, cyklar och hästar till trots, det vanligaste transportmedlet var apostlahästarna. Denna vandrande befolkning faller lätt bort då vägnätet skildras, eftersom de är så gott som osynliga i de dokument som här studeras. Samma öde drabbar de gångstigar som antagligen ringlade längs med stora delar av häradets allmänna vägar. Endast en handfull notiser i väghållningsdistriktets akter nämner deras existens. 1919 beslutade vägstämman i Bara härad att en utredning och ett åtgärdsförslag skulle upprättas för skötseln av gångstigar vid järnvägsstationerna och andra ställen där ”stark gångtrafik” förekom (Styrelsen juli 1919, aug 1919). Senare samma år “rengjordes” gångstigar i Kyrkheddinge, Staffanstorp, Arlöv och Klågerup (styrelsen okt 1919). I samband med ett vägprojekt nämndes uttryckligen att gångstigen längs med vägen infogades i den nya, breddade vägbanan (Bara F 1:11). Drabbade detta fler gångstigar, eller var det bondens plog som begravnade stigarna, eller försvann de i samband med att vägarna blev bättre och (de allt färre) fotgängarna föredrog att gå på den fasta vägbanan? Väghållningsdistriktets dokument ger inget entydigt svar på den frågan.

⁶⁶ Redskapen var i övrigt lantbrukarens (se Montelius 1991). En god bild av de första särskilda väghållningsredskapen och dess användning ges i Tranéus (1923).

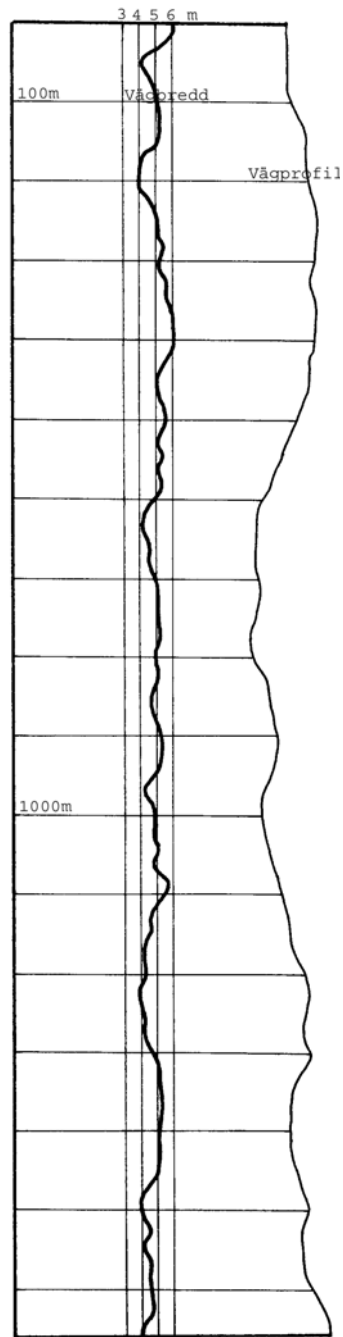


Bild 9. Vägbredd hos en äldre väg vid Holmeja järnvägsstation år 1915 (renritning av dokument från Bara F 1:10). På de tre kilometer som hela diagrammet redogör för (ovan visas halva sträckan), varierar bredden mellan 3 och 6 meter. I samband med en vägomläggning kom denna väg att få en genomgående bredd – en homogenisering av vägbredden som är lätt att missa i exempelvis en kartstudie.

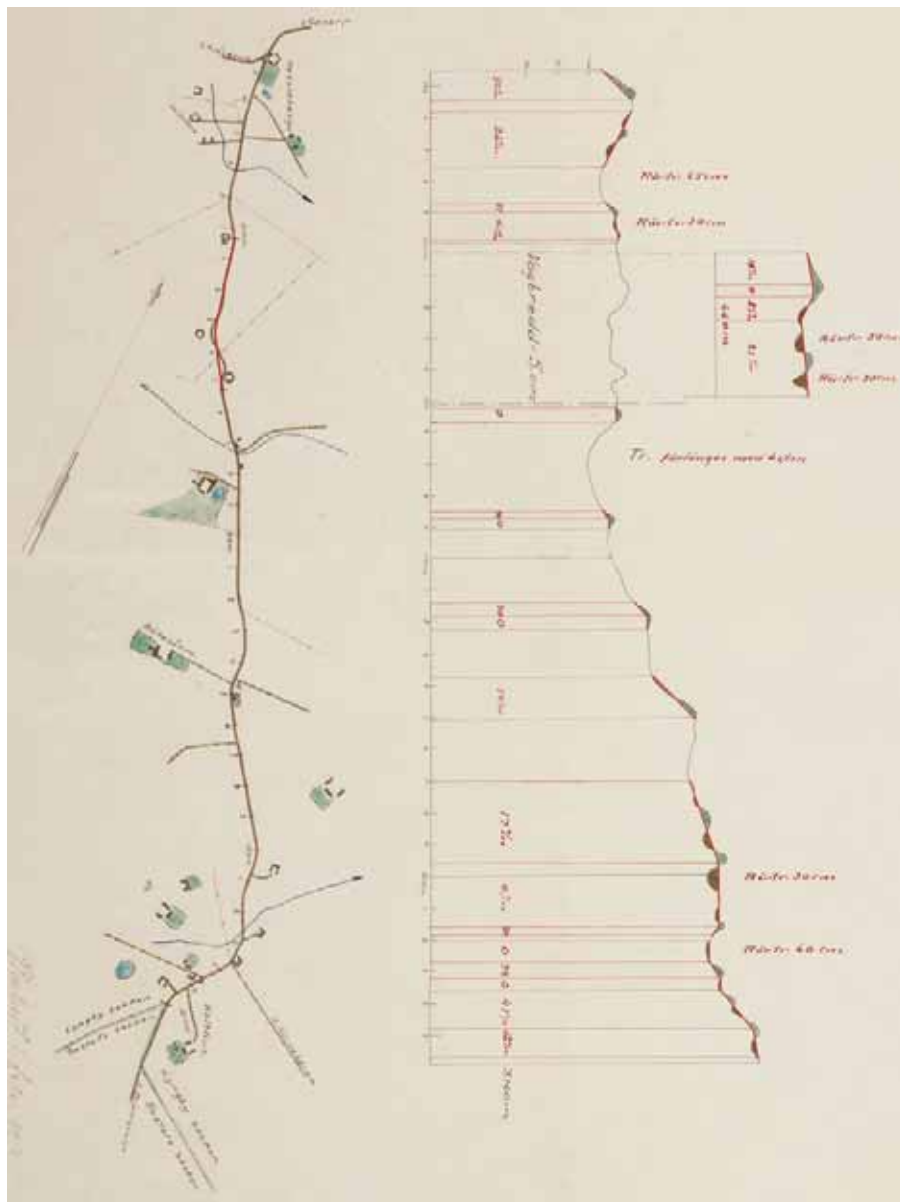


Bild 10. Förslag till vägförbättring av en del av vägen mellan Bara och Bökesåkra år 1915 (Bara F 1:11). Detta var ett av de förslag till vägförbättringar som lades fram vid stämman i augusti 1915, och som kom att genomföras under de två följande åren. Lägg märke till att vägens läge i plan knappt ändras, medan omfattande ändringar i profil föreslås. Det är det genomgående draget för de vägprojekt som genomförs under 1910-talet. Även dessa förändringar riskerar att vara osynliga i en kartstudie.

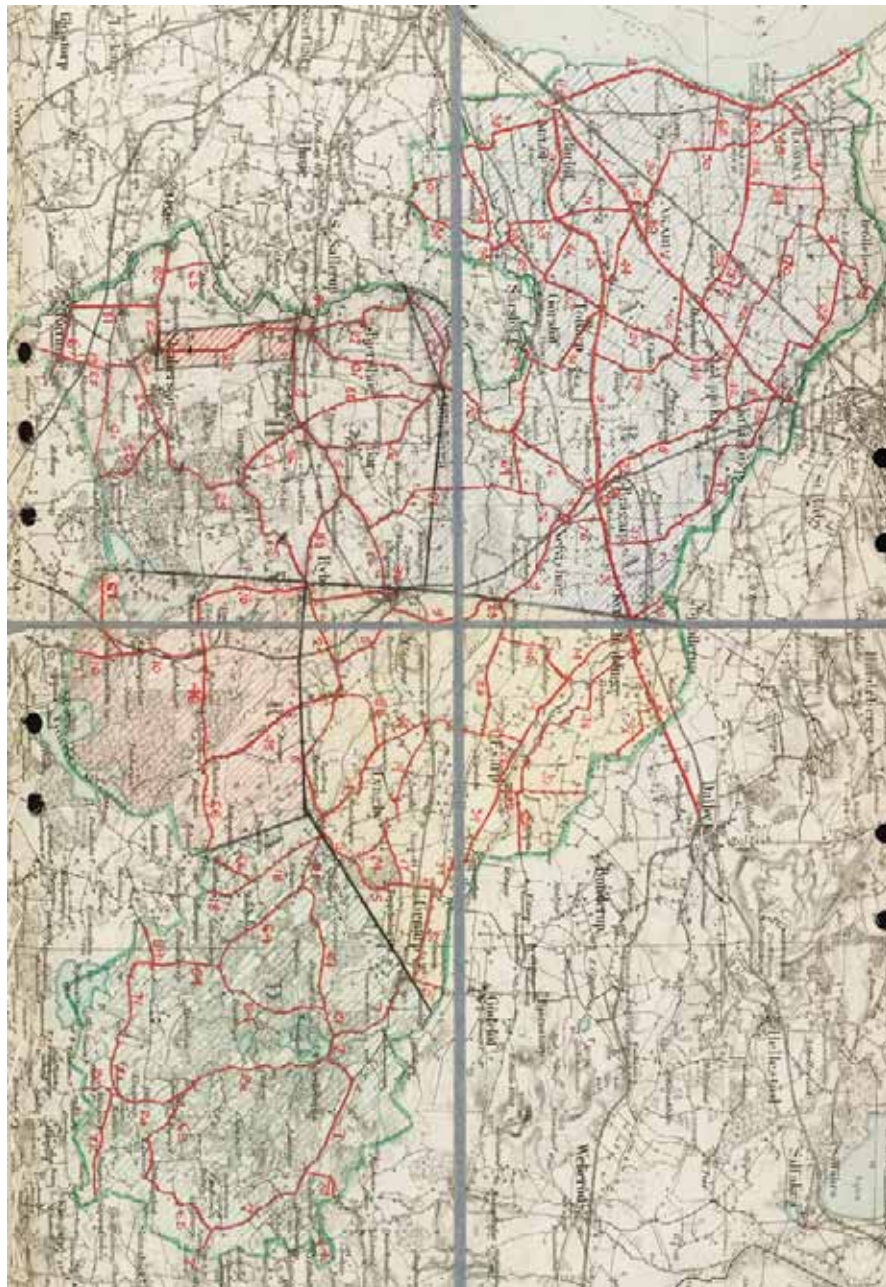


Bild 11. Det allmänna vägnätet i Bara härad med väghållningsdistriktets numrering år 1928, markerat på Generalstabens karta. Övriga markeringar på kartan visar på grustillgångarna inom häradet, vilket var en ständig bristvara (Styrelsen 1928 § 11). Vid denna tid hade utvidgningen av det allmänna vägnätet till stora delar avslutats.

Analys

Lokalt och nationellt är inte endast en fråga om antalet resenärer och var de är på väg. Det är snarare en fråga om vilka nätverk som vägarna ingår i och möjligheten att överblicka dessa nätverk. Jag har tidigare nämnt att Postverket kom att överge landsvägarna till förmån för järnvägarna (se kap 3), och att detsamma gällde skjutstrafiken. Det är två exempel på nationella nätverk där landsvägarna hade spelat ut sin roll.

Det var omöjligt att överblicka vägnätet eller ingripa i dess utveckling någon annanstans än på plats. Kartor och lantmäteriakter gav inte nödvändigtvis en korrekt bild av vägnätet (se nedan om kartorna). Ägoförhållandena var oklara. Om en väg var landsväg eller bygdeväg eller privat väg var en öppen förhandlingsfråga, och resultatet var mer eller mindre godtyckligt. Allt detta försvårade för den långväga resenären, om han/hon av någon anledning inte valde tåget. Pallins kritik ovan mot det lokala kan därför bemötas på goda grunder; vägnätet skulle inte tjäna nationella utan i första hand lokala transporter, vilket innebar att ett finmaskigt och till lokala förhållanden anpassat vägnät inte nödvändigtvis var ett problem. Det var järnvägarna och järnvägsbolagen som koordinerade, lokaliserade verksamheter, bestämde avstånd, det var järnvägen som var samordnad med telegrafan och som samordnade avgångar med hänsyn till internationella kommunikationer, osv.

Ett vägbyggnadsprojekt kan visa på en annan godtycklighet, som gör det än svårare att från annan plats (eller i efterhand) greppa vägnätets egenskaper. Allt vägbyggande utfördes på vägdistriktets bekostnad av den entreprenör som var villig att utföra det till lägsta kostnad. Entreprenörerna var vanligen lantbrukare som såg möjligheten att tjäna några kronor, och dessa var mer eller mindre insatta i vägbyggandets ädla konst. En backutgrävning utfördes åt distriktet i Mölleberga år 1918 av Per Andersson, lantbrukare i Mölleberga (Styrelsen augusti 1918). Då arbetet avsynats konstateras att Andersson:

“fullgjort åtagandet på ett förtjänstfullt sätt, enär han dels gått cirka 30 % djupare i backen än ritningen utvisar och dels genom fyllning strax söder om backen rättat vägen ganska betydligt. Arbetet i sin helhet måste alltså ... godkännas med utmärkt beröm.” (Styrelsen maj 1919).

Ett gott markarbete var vid denna tid viktigare än ritningar. Andersson har alltså inte följt ritningen, kanske inte ens förstätt den, men trots det får hans backutgrävning ett högt betyg vid inspektionen.⁶⁷ Det innebär

⁶⁷ Ritningen kan rekonstrueras från liknande projekt, vilka det är gott om (Bara F 1:1 – F 1:11). På ett millimeterpapper har två streck dragits, vilka dels betecknar nuvarande backprofil, dels ett rakt streck som visar den tilltänkta väglinjen. Ytan däremellan motsvarar den massa som skall flyttas, och som låg till grund för entreprenörens prissättning. Dessa ”ritningar” (massberäkningar) visade alltså endast profilen, inte eventuell förändring i plan. Av projekt där statliga medel skulle användas krävdes det däremot mer utförliga ritningar (VoV 1901).

samtidigt att den som ville påverka vägbyggandet var tvungen att göra det i fält, med stakningspinnar, måttband och långa diskussioner med markägare och entreprenörer.

E:son Erics utredning av Baras vägbredder är ett tydligt exempel på vad som händer när man för första gången betraktar flera lokala vägar sammantaget utifrån ett regionalt perspektiv. Utredningen uppvisar ett splittrat vägnät, en skör infrastruktur på denna nivå. Men resultatet av utredningen var samtidigt att det för första gången blev möjligt att diskutera ett vägnät inom Bara härad som en enhet. Utredningen var ett första steg mot ett regionalt betraktande av vägarna. Nedan skildras hur en nationell vägplanering tog form under mellankrigstiden, genom att steg för steg åstadkomma en liknande samordning av vägnätet.

Nationella vägar

Vägarnas stämpel som lokala angelägenheter för 100 år sedan låg inte minst i frånvaron av ett koordinerat vägnät. Den samordning och överblick som kännetecknade järnvägarna vid denna tid, saknades till stora delar beträffande landsvägarna. Nedan skildras mellankrigstidens framväxt av ett nationellt vägnät. Detta nationella vägnät förutsatte en differentiering av vägnätet, och den överblick som vägvisare, kartor, vägbyggnadsnormer och andra svartlådningar erbjuder.

Utan överblick – ingen planering

Under 1920-talet ökade biltrafiken kraftigt i Sverige, vilket nedanstående diagram visar för Skånes del (bild 12). I samband med trafikökningen växte kraven på en nationell vägplanering. I och med införandet av bilskatt (1924), vars medel kopplades till förbättringar av vägnätet, ökade även statens intresse för vägplaneringen (Pettersson 1988). Statsbidraget för vägunderhållet ökade successivt, från 10% år 1891, 15% år 1915, 30% år 1918, till att i början på 1930-talet uppgå till 75% (Gustafsson 1987). Bidragen grundades på bilskatten, och kom med den ökade bilismen att växa snabbt. I *Våra vägar* år 1936 heter det att:

”[Sedan] automobils kattens rikliga medel från och med 1924 börjat flöda, har den ”ekonomiska skalan” blivit allt större, och man rädes nu icke millionutgifter, där man tidigare hesiterade för ett arbete på 50,000 kronor. ... Otvivelaktigt ha de rikliga automobilskattemedlen varit den trollstav, som framkallat eller påskyndat alla viktiga vägreformer sedan 1924.”⁶⁸

⁶⁸ ”Vägreformer sedan 1914”, i *Våra vägar* 1936, nr 1. Bolinder (1938) och Augustinsson (1932) är två andra samtida författare som lyfter fram bilskattens införande som den avgörande brytpunkten under mellankrigstiden.

Blomkvist pekar på billobbys betydelse för vägnätets omvandling till ett bilvägnät under denna tid. Det var i början av 1920-talet som "striden" mellan bil- och hästförespråkare ägde rum, och bestämmelserna för bilskattens användning år 1926 kan betraktas som spiken i kistan för hästvägarnas del. Automobilskattemedel skulle enligt anvisningarna användas till:

"förbättring av för automobiltrafiken särskilt viktiga vägar och broar inom länet samt till underhåll av sådana av vederbörande vägkassa underhållna vägar och broar, vilkas underhåll på grund av automobiltrafik i synnerlig grad försvåras, ävensom till sådan vinterväghållning, som är till särskild gagn för automobiltrafiken. ... Söker vägstyrelse bidrag till mera än ett företag, skall vägstyrelsen i ansökningen angiva, i vilken ordning dessa företag med hänsyn till företagets nytta för den allmänna samfärdseln med motorfordon av vägstyrelsen anses böra ifrågakomma vid tilldelningen av bidrag." (SFS 1926, nr 476).

Vilka var då dessa för bilismen särskilt betydelsefulla vägar? Med tanke på den utslätade väghierarkin var denna fråga lika svår som viktig att besvara. Från statligt håll efterlystes en planmässighet i vägbyggandet, något som kom att betonas allt mer ju mer pengar som lades på vägarbeten tack vare den ständigt ökade inkomsten från bilskatten. Statens intresse gällde inte bara de enskilda projektens utförande, utan även vägplaneringen i stort. I en statlig utredning år 1924 påpekas att:

"Lämpligaste sättet att åstadkomma den önskade överskådligheten torde vara *upprättandet av flerårsplaner* för vägnätets utveckling i olika avseenden." (SOU 1924:19, sid 8, ursprunglig kursivering).

Utredarna föreslår att distriktens önskade vägprojekt skulle sammanställas av Länsstyrelsen, dels i tabeller där vägprojektens karaktär (ombyggnad, reglering, stensättning, etc), vägbredd och hjultryck anges, dels att vägarna märks ut på generalstabens översigtskarta.⁶⁹ Utredningen fick till följd att Länsstyrelserna rekommenderades att upprätta flerårsplaner, vilket från och med 1930 blev obligatoriskt (Pettersson 1988). Flerårsplanerna skulle rationalisera vägplaneringen genom att möjliggöra en större framförhållning. I planen skulle anges vilka vägar som ansågs vara huvudvägar, behovet av vägförbättringar, samt vilka av dessa vägföretag som borde komma till stånd inom planens treårsperiod. (Schalling 1935).

⁶⁹ Väghållningsdistrikten fick bygga vägar utan tillstånd från Länsstyrelsen, däremot var de statliga bidragen knutna till ett godkännande från denna instans och därmed krävdes att projektet ingick (eller i efterhand fördes in i) flerårsplanen.

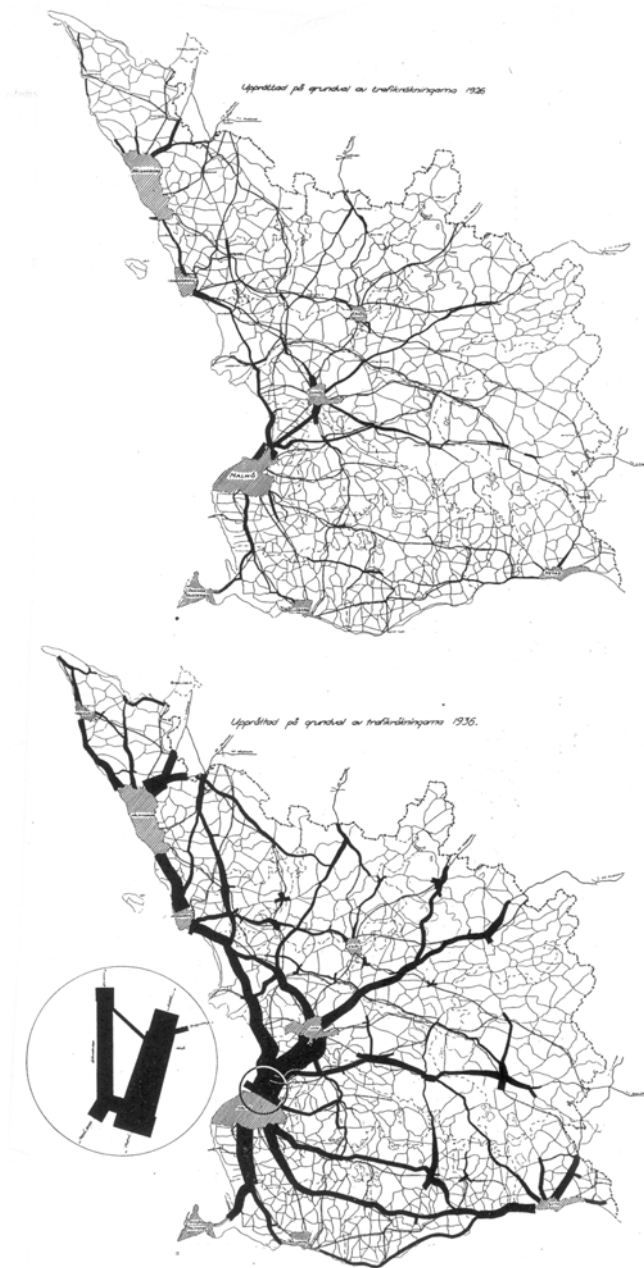


Bild 12. Trafikräkningarna 1926 och 1936 i Malmöhus län. Antalet motorfordon i länet fördubblades mellan dessa år (Enghoff 1938). 1926 dominerade bilismen på de studerade vägarna, några vägar i de östra delen av länet undantagna.⁷⁰ Ett stort antal bygdevägar ingick inte i trafikräkningen, och "huvudvägarnas" dominans blir därmed överdriven på kartorna ovan.

⁷⁰ Vägingenjören i Malmöhus läns arkiv, H 1.

De regionala flerårsplanerna skulle sammantagna utgöra en generalplan för landets vägväsende. Sammanställandet och överblicken över huvudvägnätet överlämnades till VoV (Schalling 1935). Därmed var en institutionell grund lagd för en till bilismen anpassad nationell vägplanering. Men det institutionella ramverket saknade ännu de objekt som kunde förankra dess verksamhet i väghållningen, och den saknade även den överblick som krävdes för att ordna dessa objekt. De för bilismen "särskilt viktiga vägarna" fanns helt enkelt inte, åtminstone var ingen kapabel att ge en tillräckligt opartisk bedömning av vilka vägar som borde tillmätas denna status. Med 1929 års regionala flerårsplaner utförda och med kravet på att VoV skulle upprätta en generalplan inträffade därför "ett visst lugn" i diskussionen om riksvägarna enligt Hellström (1932a); vägbeläggning och vägvisare diskuterades de följande åren, men inte vägnätets sträckning. VoV klarade inte av att överblicka det nationella läget utan valde att invänta 1931 års trafikräkning.

Fem år senare hade fortfarande ingenting hänt. Generalplanen lyste med sin frånvaro. I artikeln *När kommer generalplanen?* (1936) hävdade Gunnar Tranéus att flerårsplanerna var det enda som tillkommit under de 12 åren som passerat sedan behovet av en nationell planering för första gången lyftes fram. Och dessa planer var i högsta grad förrådiska enligt Tranéus, då de endast gav sken av en genomtänkt planering. Ständiga kompromisser mellan sockenombud och Länsstyrelse präglade planerna, med följden att föreslagna vägbredder varierade för varje distrikt, att det saknades en korrelation mellan trafikmängd och vägstandard, samt att planerna inte gav det vidare tidsperspektiv på vägbyggandet som de var avsedda att ge. En svidande kritik, om än från en person som tillhörde billobbys innersta krets.

Förslag på nationellt viktiga vägar saknades däremot inte. Redan 1924 publicerades två inlägg i Vägförningens tidskrift, med rubrikerna *Gustaf-Adolfs-vägen* (Hedström 1924) respektive *Gustaf-Vasa-vägen* (Pallin 1924). Hedström ville att normer för en väg mellan Stockholm – Göteborg skulle fastställas för de enskilda vägdistriktens vägförbättringar, trots att en given sträckning ännu saknades. Även Pallin var försiktig att peka ut Gustaf-Vasa-vägens definitiva sträckning, men ansåg trots allt att den främst skulle följa befintliga vägar. Vägen skulle dras från Stockholm till Rättvik, och både bjuda turisterna på vackra scenerier och underlätta transporter. Initiativen kan jämföras med USA:s "highway associations" från 1910-talet, där vägar som Lincoln highway rustades upp på ett framgångsrikt sätt (Akerman 1993a). Dessa svenska efterapningar tycks dock ha saknat förankring i de enskilda väghållningsdistrikten vilka stod för vägbyggandet, och planerna kom inte längre än till idéstadiet.

VoV förmådde alltså inte att samordna länsplanerna, men även på den regionala nivån stötte man på problem med att greppa vägnätets karaktär. Länsvägsnämnden i Malmöhus län hade redan 1923 engagerat sig för en klassificering av vägarna, men svårigheterna med att hitta ett mått för att mäta vägnätets betydelse liksom att överblicka vägnätet visade sig snart

vara alltför stora (Enghoff 1938). Länsvägsnämnden tvingades rådfråga de enskilda vägstyrelserna om de olika vägarnas betydelse. Inte helt oväntat blev resultatet starkt lokalt präglat och utifrån ett regionalt perspektiv alltför splittrat. Länsvägsnämnden kunde bara konstatera att det fanns ett behov av mer uppgifter om vägarnas beskaffenheter för att komma någon vart i ärendet (Enghoff 1938).

Utan överblick - ingen planering, åtminstone inte ovanför den lokala nivå som väghållningsdistrikten stod för. I det följande visas hur såväl Baras styrelse som VoV lyfter blicken.

Vägvisare

Den samordnade nationella vägplanering som växte fram under mellankrigstiden utgjordes av ett flertal små beslut, som sedda var för sig kan tyckas ha en begränsad betydelse. Tillsammans kom de däremot att spela en viktig roll för vägnätets utveckling.

En viktig komponent i den framväxande nationella vägplaneringen var en förbättrad vägvisning. En första bilkarta över Skåne (där de för biltrafik tillåtna vägarna angavs), utgavs av Kungliga automobilklubben (KAK) år 1909 i skala 1:300.000. Här angavs för första gången "hufvudrouter", men deras sträckningar är inte helt övertygande då det i vissa avseenden avviker från de vägar som anges på vägkartorna ett par år senare. Till detta kommer att det för bilisterna tillåtna vägnätet uppvisar en del stora maskor och återvändsgränder, där mindre vägpartier är avstängda för bilism.

Efter första världskriget bildades en mer organiserad bensinstationsverksamhet, och med den även välbehövliga förteckningar över landets bensinmackar (Wilsson 1995). Åren 1915 - 1916 påbörjades utgivningen av två betydelsefulla kartverk, dels *Sverige i 32 kartblad* (skala 1:500 000), dels *Generalstabens översiktskarta* (skala 1:100 000 för Skånes del). Den sistnämnda skiljer på fyra olika slags vägar: allmän väg ej under 3.6 m, annan bättre körväg, sämre körväg, samt gångstig (det sista endast i de norra delarna av landet). Uppgifter om vägbredder och ändrade vägdragningar infordrades från väghållningsdistrikten med jämna mellanrum. Med dessa och nedanstående nämnda vägvisare gavs det för första gången ut nationella kartor med stor noggrannhet, som var till nytta för bilisten (Adlercreutz 1917).

1911 tog KAK initiativet att tillsammans med Generalstabens litografiska anstalt förse generalstabskartorna med angivelser om bilvägnätet. Kartorna kom att granskas varje år (med väghållningsdistriktens och länsstyrelsens hjälp) och nytryck lanserades enligt Ottoson & Sandberg (2001) så fort förändringar i vägnätet utförts. Från och med 1921 fogades avståndsangivelser till kartan mellan diverse orienteringspunkter längs med de markerade vägarna. Dessa kartor kom att få en stor spridning och spelade en viktig roll för bilistens möjlighet att orientera sig (Ottoson & Sandberg 2001). 1915 kompletterades kartorna med KAK:s första

”Turbok” innehållande vägbeskrivningar, stadskartor, förteckningar över hotell, restauranger, reparationsverkstäder, var man kunde köpa bensin, samt inte minst en koncis skildring av orternas sevärdheter (KAK 1915, se bild 13). Kort sagt: en klassisk vägvisare av samma modell som funnits sedan århundraden.⁷¹

1 MALMÖ		1	
Malmö—Göteborg	1 — 10 — 17 — 23 — 24 — 28 — 29 — 33 — 40		
Malmö—Jönköping	1 — 10 — 11 — 19 — 25 — 30 — 45		
Malmö—Karlskrona	1 — 10 — 12 — 14 — 16 — 20 — 21 — 22		
Malmö—Stockholm	1 — 10 — 11 — 19 — 25 — 30 — 45 — 47 — 59 — 62 — 64 — 74 — 75 — 99 — 100		
Malmö—Växjö	1 — 10 — 11 — 13 — 18 — 26 — 31		
1—8		Km.	Km.
M.—LANDSKRONA Blad 1, 2, 5, 4			40.5
MALMÖ Ö. Förstadsgatan—Lundavägen — 4.0 Arlöf S ^h †			
— 11.5 Bjerred S ^h — 4.5 Borgeby C Y — 1.5 Löddeköpinge † S ^h † (+ 4.0 Barsebäck † C)	21.5	21.5	
— 10.0 Saxtorp † † — 5.5 Axeltofta —			
— 3.5 LANDSKRONA S	19.0	40.5	
1—10			
M.—LUND Blad 1, 2, 5			16.5
MALMÖ, Östra Förstadsgatan—Lundavägen —			
— 4.0 Arlöf † —			
— 12.5 LUND IO, Stora Södergatan			16.5
1—6			
M.—SJÖBO Blad 1, 2			48.0
MALMÖ, Östra Förstadsgatan—Lundavägen —			
— 4.0 Arlöf — 3.0 † (+ Burlöf †) — 3.0 Tottarp † —			
— 3.0 Staffanstorps — 1.5 † — 3.5 Kyrkheddinge † —			
— 5.0 DALBY † † S ^h	23.0	23.0	
— 9.5 Veberöd S ^h † — 2.5 Y (—Ystad se 5—10) —			
— 1.0 † † Y — † —			
— 12.0 SJÖBO 6	25.0	48.0	

Bild 13. KAK:s första vägvisare. (Kungliga automobilklubben 1915). KAK namngav i de följande guiderna de olika vägarna, och ger dem därmed en identitet som gör att de framstår som mer enhetliga än de var vid denna tid. KAK:s guideböcker föregick den nationella vägplaneringen beträffande vägindelning och vägarnas namngivning.

I inledningen till KAK:s turbok påpekas att vägvisaren var ett komplement till den Sverigekarta i 1:600 000 som föreningen nyligen gett ut, där bokens 200 itinerarier hade markerats. Turbokens spartanska och kryptiska vägbeskrivningarna måste onekligen ha krävt en karta som

⁷¹ En snarlik fransk guide för bilresenärer, Guide Michelin, hade funnits sedan 1900 (Bertho Laventir 2000), i sin tur förebådad av franska automobilklubbens guide från 1891 (Harper 2001). Se även Akerman (1993a, 1993b).

komplement (se bild 13). Störst värde var antagligen upplysningarna om verkstäder och återförsäljare av bensin. I Baras omland fick bilisten ta sig till Lund, Malmö eller Skurup om fordonet krånglade. I Genarp var bensin ”inte att räkna med”, och några övriga orter i Bara omnämns inte i guiden. Landsbygden hade ännu inte anpassats för bilismen.

KAK:s följande vägvisare, från 1924, har en helt annan utformning (KAK 1924). De beskrivna rutterna är längre och vägbeskrivningarnas kryptiska tecken hade övergetts till förmån för en koncis vägbeskrivning i ord. Med KAK:s guideböcker och bilkartor, bensinstationsförteckningar och andra översiktsskator, måste behovet av vägvisare i denna form ha varit någorlunda tillfredsställt. Men lägg märke till att guiderna tillkom före det att vägnätet differentierades: svårigheten kvarstod därför att i fält urskilja de olika vägarna, samtidigt som kartografernas försök att urskilja de bästa vägarna var något av ett pionjärbete. Föregriper KAK den nationella vägplaneringen? Så skedde i såväl Frankrike som i USA (Akerman 1993a, 1993b, Bertho Laventir 2000, Harper 2001). Om så även var fallet i Sverige, skedde urvalet av färdleder på basis av äldre kartor och itinerarier? Det skulle i sådana fall innebära att de gamla häradsvägarna trots allt bibehöll en högre status än andra vägar. Detta troliga (men inte vidare undersökta) scenario är värt att hålla i minnet de kommande sidorna.⁷²

Vägskyltar, framförallt vägvisare, var i början av förra seklet mycket få och inte anpassade efter de långväga bilisternas behov. I bland annat *Vägfrågans ståndpunkt* (1915) beklagas frånvaron av vägvisare, och de alltmär ålderstigna milstolparna och gästgiveriernas avståndstavlor lyfts fram som de enda undantagen. Året därpå påpekade KAK denna allmänna brist i ett brev till samtliga väghållningsdistrikt (Styrelsen oktober 1916). Även inom Bara härad kommenterades vägvisarnas ringa antal och bristande kvalitet vid denna tid (Styrelsen maj, nov 1915).

1919 beslutade styrelsen i Bara att åtgärda den bristande vägvisningen, i första hand genom att ersätta de skyltar som var vandaliserade (Styrelsen nov 1919). Ärendet drog dock ut på tiden. Inte förrän sommaren 1921 inventerades de befintliga vägs skyltarna, en inventering som visade att häradets 37 skyltar hade satts upp utan ett uns av samordning. KAK, som hade låtit utforma en standardmodell för vägvisare, hade satt upp ett provexemplar vid Malmös utfart mot Lund (Styrelsen oktober 1916). Till detta kom en mängd lokalt tillverkade skyltar. I Skabersjö socken fanns endast en, sönderslagen vägvisare; dessutom var vägen vid Svenstorps före detta gästgivaregård ”mycket trafikerad af långväga billister, kommer di från Malmö, tror di att vägen till Kärrstorp är Svedala, samma från Svedala, att vägen mot stationen, är Malmö”. Däremot vimlade det av vägvisare i Lomma socken, alla i närheten av Lomma bro.

⁷² Någon jämförelse mellan äldre itinerarier och tidiga vägkartor har tyvärr inte varit möjlig inom avhandlingsarbetet, av tidsskäl.

Inventeringen ledde inte omedelbart till fortsatta insatser. Landsfiskal Grimmlund påpekade sommaren 1924 att det fortfarande saknades 81 vägvisare inom Bara härad, på sammanlagt 51 platser. Kullaröd behövde enligt Grimmlund en skylt till Bramstorp, och i Bramstorp saknades en skylt till Kullaröd, Mossheddinge behövde en skylt till Kornheddige och vice versa, Lilla Mölleberga och Tirup saknade skyltning mot Stora Mölleberga, och så vidare. Det landskap som (de efterfrågade) skyltarna målar upp är så finmaskigt så att det antagligen gick att se flertalet av de orter från den plats där skyltarna skulle placeras. De enda orter utanför häradet som angavs var Malmö och Lund. Var det inte möjligt att skylta längre än så här? Den utfläckade vägghierarkin innebar att vägarna i sig inte antydde vägvalet: därmed ger dessa krav på skyltar en bild av dåtidens vägnät snarare än av en ensidigt lokal trafik. Landsfiskalen tycks vara ointresserad av att skylta till orter som Ystad, Simrishamn och Stockholm, orter till vilka det å andra sidan fanns järnväg.⁷³

Den lokala prägeln förstärktes av vägs skyltarnas utförande. Deras brokiga flora tilltalade inte vägstyrelsen i Bara härad, som 1925 gav sekreteraren i uppgift att utforma förslag till en för häradet enhetlig utformning. Sekreteraren komponerade därefter ihop fyra förslag på papper med färgkrita; snirkliga spetsar, runda spetsar, hål efter namnet, och varierande färgval. Den som mest överensstämde med KAK:s skyltar antogs (Styrelsen 1925 § 157).⁷⁴ Men det är tveksamt om några skyltar med detta utförande någonsin sattes upp; standardiseringsambitioner började nämligen dyka upp högre upp i väghållningens administrativa hierarki.

Standardiseringsambitionerna omfattade skyltarnas utseende men framförallt deras ortsangivelser. Väg föreningen konstaterade redan 1917 att en större enhetlighet behövdes beträffande ortsangivelserna och att påskriften borde ange ort "som är allmänt känd och lätt att återfinna å de vanliga av vägfarande begagnade kartorna." Vidare ansåg föreningen att skyltningen skulle ta fasta på den ort "som är belägen vid vägens ändpunkt." (Svenska vägföreningen 1917). Ett liknande påpekande görs i en statlig utredning år 1924:

⁷³ Vägslagen meddelade endast att "Där vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas" (SFS 1890, nr 68). Inte ens i förarbetena ges anvisningar om vad dessa vägvisare skulle ange (Hubendick, opubl). Valet av ortsangivelser ovan var alltså landsfiskalens.

⁷⁴ I Kungl maj:ts förordning från den 15 juni 1923 stadgas det att varningstecken skall vara tydliga och tjänliga, och att "vägvisare för väg, förbjuden för automobiltrafik, skall målas röd" I övrigt saknades anvisningar om hur skyltarna skulle utföras. I frånvaron av en nationell standard för skyltarnas utformning kom KAK under 1920-talet delvis att sätta standarden för skyltarnas utseende (Svenska kommunaltekniska föreningen 1930).

“Särskilt de långväga resandena, som icke känna till trakten, hava behov av att veta, varthän respektive vägar leda ... [därför borde angivas] *dels* namnet å närmast i utmärkta riktning intill vägen belägna kyrka, samhälle, järnvägsstation eller annan å översiktskartor allmänt upptagen huvudort, *dels* namnet å platsen för vägens ändpunkt” (SOU 1924:19, sid 15).

Avgörande frågor var alltså dels vad som framgick av kartan (vilket även Hubendick (opubl) har pekat på), dels var vägen började och slutade.

År 1925 tillsatte länsvägsnämnderna i Kristianstads och Malmöhus län tillsammans med SAK en vägvisarekommitté, där vägvisningen behandlades gemensamt för hela Skåne. Baras styrelse var väl underrättad i ärendet. Shärengrad (Baras ordförande) ledde kommitténs arbete. Men slutrapporten året därpå betraktades i Bara som ett nederlag; vaga riktlinjer för skyltarnas utseende presenterades och det enda som sades om ortsangivelser var att bilkarta och vägvisare borde överensstämna (Svenska vägföreningen 1927a). Riktlinjerna dög uppenbarligen inte i Bara, där det 1927 tillsattes en lokal vägvisarkommitté för att avgöra hur häradets skyltar och ortnamnsbeteckningar skulle utformas (Styrelsen 1927 § 161).

Även KAK tillsatte vid denna tid en vägvisarekommitté. Baras kommitté försökte därför att få KAK att lämna synpunkter på deras arbete, och SAK:s sekreterare deltog vid åtminstone ett möte. De goda råden uteblev, troligen därför att Baras kommitté låg några månader före i sitt arbete. Häradets intresse för de nationella normerna var tydligen inte tillräckligt stort för att vänta några månader på att KAK skulle avsluta sitt arbete, och man sökte sig därför söderut för att hämta inspiration. Det som kommittén i första hand väljer att lyfta fram som inspirationskälla var Tysklands nationella normer som ordföranden och sekreteraren bekantat sig med under en studieresa som genomfördes under det att utredningen pågick. Till detta kom KAK:s befintliga skyltmodeller och ovan nämnda utredning för Skåne. (Styrelsen 1929 § 67, 214, 1930 § 32).

I april 1929 presenterade kommittén sin mycket ambitiösa utredning om skyltarnas material och utförande, samt deras placering och ortsangivelser. Längs “stråkvägarna” skulle enligt utredningen två namn anges, dels “vägens huvudriktning eller mål”, dels närmaste ort. Sammanlagt föreslogs över 300 namnskyltar. Men om ambitionerna var stora så var de fortfarande fokuserade på det lokala: antalet vägvisare till orter utanför häradet var försvinnande få (i första hand angavs Lund och Malmö), och inte en enda skylt visade vägen till en ort utanför Skåne.

Och hur skulle det kunna vara annorlunda? Än fanns det inte en nationell planering; om det i Bara angavs en väg till Stockholm så var man samtidigt beroende av att ett otal andra väghållningsdistrikt var av samma uppfattning. Vägen till huvudstaden bestod i själva verket av lika många vägar som väghållningsdistrikt: förhandlingen var inte mer hållbar än så.⁷⁵

⁷⁵ Postväsendet och diligenserna som en gång i tiden höll samman det nationella vägnätet, hade med järnvägarnas tillkomst fått en annan struktur (se kap 3).

Bille (1934) skildrade vägen mellan Malmö och Stockholm några år senare, en väg som underhölls av 38 vägdistrikt (städer inräknade) i 7 län, en väg vars beläggingsmaterial varierade för varje distrikt, och vars bredd skiftade mellan 6 och 9 meter. Till skildringen fogades dessutom en brasklapp om att den “mera allmänt vedertagna sträckningen” mellan de två städerna hade studerats. Billes sammanställning visar att det inte var frågan om en väg, om det inte hade varit för att vägbeskrivningar av olika slag (med rötter i diligensernas och gästgivaregårdarnas tid) pekade ut denna färdväg.

I och med uppsättandet av de 300 namnskytlarna betraktades vägvisarefrågan av styrelsen i Bara som löst en gång för alla, vilket man med märkbar stolthet påpekade för KAK:s och VoV:s representanter (Styrelsen 1929 § 177). Men parallellt med styrelsens arbete utvecklades en nationell vägvisarestandard, som fastslogs 1931 (SFS 1931, nr 252). I juli 1936 skulle samtliga vägvisare vara utbytta mot den nationella standarden. Däremot förordnades ingenting om vilka orter som skulle anges på skyltarna; detta kom att kräva ett fortsatt arbete under 1930-talet.

Huvudvägar och ringorter

För att standardisera namngivningen på en nationell nivå påbörjades arbetet med en vägvisarekarta 1932, enligt Ernst Augustinsson utifrån hans föreslagna modell.⁷⁶ Två syften med kartan hade förts fram av Augustinsson, som vid denna tid var den regionalt anställda vägingenjören i Malmöhus län. Dels skulle den vara till ledning för ett ensartat vägvisaresystem, dels skulle den som karta underlätta färdvalet för de långväga resenärerna.⁷⁷ Dess uppgift som vägkarta blev dock begränsat, då kartan var otymplig i sitt format. Andra bilkartor fanns redan som vi har sett ovan: det var snarare ambitionen att upprätta en *officiell, nationell* vägkarta som stod i centrum. Kartan kom att få betydelse för utpekandet av vilka orter (nedan benämnda ringorter) som skulle anses vara av störst betydelse på en nationell nivå (Hubendick, opubl).

Arbetet med vägvisarekartan skall ses som följderna av det relativa lugn som uppstått i arbetet med generalplanen (se ovan).⁷⁸ Namngivningen innebar nämligen en uppdelning av de olika orternas och vägarnas betydelse som lokala, regionala eller nationella. Den vägvisning som VoV bekymrade sig om gällde den långväga trafiken, underförstått vägvisningen

⁷⁶ ”Vägvisarefrågan inom landet löst inom kort”. Sydsvenska dagbladet 14/6 1932. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

⁷⁷ VoV:s arkiv, Vägtrafikbyrå, Vägvisare F XII, vol 1

⁷⁸ Gustafsson (1987) illustrerar “VoV:s generalplan 1932 för den genomgående, mer långväga trafiken”. Källan till skissen anges inte, men av den sparsmakade planen att döma kan man misstänka att det är en skiss från det pågående arbetet inom VoV. Att skissa på Sveriges viktigaste transportleder är en sak, att förankra en nationell vägplanering i det reella omformandet av vägnätet som skedde i väghållningsdistrikten är en annan. Det är det senare arbetet som skildras nedan.

längs med (de nationella) huvudvägarna. I en artikel i Sydsvenska dagbladet slås visserligen fast att

“Kartan innebär naturligtvis intet fastställande av huvudvägarna, utan skall endast tjäna som exempel vid val av ortnamns punkternas lägen och för vägvisarenätets lämpliga täthet”.⁷⁹

Men utan ett sådant fastställande är beslutet om vilka orter som skall anges på vägkartan tämligen värdelöst (se bild 15).

Vilka räknas som våra huvudvägar inom länet?

Ett apropos till vägingenjörrens förslag om höjd hastighet inom tätbebyggt samhälle.

Som vi kunde meddela i gårdagens tidning har vägingenjören i länet, kapten Ernst Augustinsson, inlämnat en skrivelse till länsstyrelsen, där han föreslår en höjning av hastigheten på Malmöhus läns huvudvägar inom tätbebyggt samhälle från 35 km/tim. för personbilar, avsedda för högst sju personer, till 45 km/tim.

I anledning av denna för våra bilister glädjande nyhet har Sydsvenska Dagbladet i går emottagit ett stort antal telefonpåringningar med begäran om upplysningar, vilka av våra många vägar inom länet, som räknas till huvudvägar. På vidstående karta finner läsaren de vägar, som kallas för huvudvägar inom Malmöhus län och vilka det således gäller hålla reda på, när — som vi hoppas — den föreslagna välmotiverade ändringen vinner länsstyrelsens bifall.

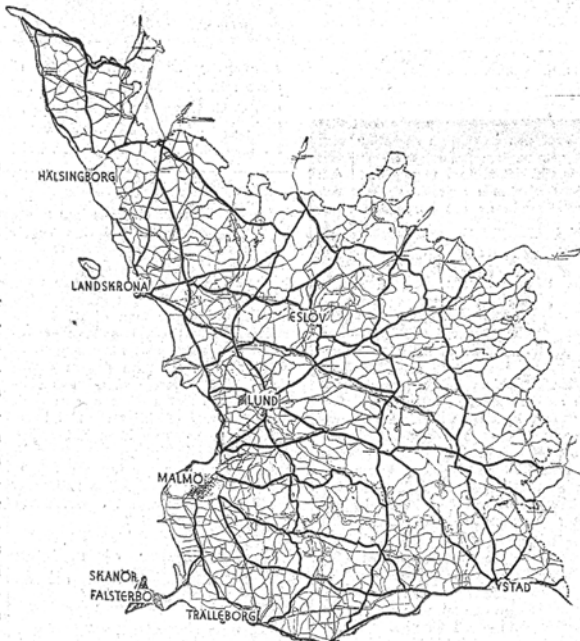


Bild 14. Huvudvägar i Malmöhus län år 1934. (Sydsvenska dagbladet 8/5 1934). “Vilka räknas som våra huvudvägar inom länet?” Frågan var, som bildtexten också visar, fullt befogad i mitten av 1930-talet. Vägnetet kan jämföras med skjutsvägarnas utbredning under 1700- och 1800-talen med hjälp av kartorna i Söderpalm (1967). Några vägar överensstämmer (i stora drag), men åtskilliga saknas eller har tillkommit sedan dess. De “gamla landsvägarnas” status var alltså inte på något sätt given.

⁷⁹ “Vägvisarefrågan inom landet löst inom kort”. Sydsvenska dagbladet 14/6 1932. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

Om VoV fastslog de nationella huvudvägarnas skyltning, så låg det på den regionala väggingenjören att ge ut anvisningar för den regionala vägvisningen. Därefter kunde det enskilda häradet komplettera med lokala vägvisare. Augustinssons angivelser för Malmöhus län utkom redan en månad efter det att vägvisningen för första gången hade diskuterats, det vill säga i juli 1932. Bestämmelserna sammanfattas av Sydsvenska dagbladet: "Systemet bygger huvudsakligast på en gradering av orter och vägar efter deras betydelse. Man kan sålunda indela orterna i A-orter (röda på kartan), B-orter (blå på kartan), C-orter, D-orter, o.s.v. Vid namngivning har man sökt att först ange A-orter [o.s.v.]".⁸⁰ Samtidigt framgår det av texten att även vägarna har delats in i röda, blå, osv.

I april 1934 ombads Länsstyrelsen i Malmöhus län att lämna synpunkter på VoV:s förslag till vägvisarekarta. I VoV:s följebrev påpekades att överskådligheten och läsläsheten krävde att ett begränsat antal orter angavs. Trots det var Länsstyrelsens främsta invändning att "skalan" var alldeles för stor för det tätbefolkade Malmöhus län. Flera orter saknas på kartan; Lilla Bedinge, Marsvinsholm, Knutstorp, Alnarp, Flyinge, Kämpinge, Nyhamnsläge, Vrams Gunnarstorp, Kulla Gunnarstorp, samt Björnstorp. Här framträder kampen om "skalan" (det vill säga orternas och vägarnas hierarki); den lättfattliga, nationella överblicken krävde att flertalet orter betraktades som en lokal angelägenhet.⁸¹

Vägvisarekartan färdigställdes senare detta år (1934), utan nämnda orter. Samma år slår en statlig utredning fast att de senaste åren har vuxit fram ett behov av ett differentierat vägnät:

"Det är inte längre riktigt, som 1920 års vägsakkunniga uttalat, att det icke finnas någon markerad gräns mellan olika vägkategorier. En dylik uppfattning var sannolikt riktig före bilismens starkare utveckling, men numera är den det ej med hänsyn till trafikens olikhet och vägarnas olika uppgifter" (SOU 1934: 27, sid 218).

Detta uttalande kom att avspeglas i den nya väglag från 1934 som trädde i kraft år 1937. Med denna lag kom en ny vägkategori att införas: huvudleder. I samband med huvudvägledernas införande skickade VoV en skrivelse till de regionala väggingenjörerna, där en snar omarbetning av vägvisarekartan förebådades. Det är införandet av "huvudledsbegreppet" som gjort denna omarbetning nödvändig:

⁸⁰ "Uppsättandet av vägvisare i Malmölandet". Sydsvenska dagbladet 29/11 1932. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

⁸¹ VoV:s arkiv, Vägbyrån, Vägtrafikavdelningen. F IV, vol 3.

”I samband med denna omarbetning kommer att övervägas, huruvida icke de å kartan såsom ”i vägvisarsystemet ingående ort” särskilt utmärkta orterna – de s.k. ringorterna – böra, vad huvudlederna beträffar, väljas med större inbördes avstånd, så att den mera långväga trafiken skulle kunna färdas mellan orter av större betydelse, utan att alltför ofta behöva välja ny ”ringort”. Härigenom skulle det dock bli nödvändigt att införa ringorter av tvenne slag.”⁸²

Ringorterna skulle alltså delas in i primära och sekundära ringorter och de huvudleder som framgick av vägvisarekartan skulle kompletteras med rikshuvudleder. Två förslag presenteras i nämnda skrivelse: i alternativ 1 fanns 52 primärringorter, i alternativ 2 endast 36. Malmöhus vägingenjör, som de flesta andra, ansåg att alternativ nummer 2 var att föredra. I juni 1937 framställde VoV sitt förslag på rikshuvudvägar till kommunikationsdepartementet, där det antogs i slutet av året.⁸³ Samtidigt påbörjades en översyn över vilka vägar som skulle kallas huvudvägar. Ett nytt förslag på rikshuvudvägar presenterades i oktober 1938 med endast 26 primärringorter. Nya orter på listan var Trondheim, Oslo och Åre, vilket visar på en delvis förändrad ansats. Tidigare hade vägnätet endast utgått från svenska orter.⁸⁴

Vägvisarekartan var inte obetydlig i samband med utpekandet av de olika vägnätens status. Det var utifrån denna karta som diskussionerna fördes om vilka stråk som skulle prioriteras och vilka orter som skulle bindas samman. Argumentens relevans vägdes mot kartan. En viktig pusselbit i detta sammanhang var numreringen av vägarna, ett arbete som pågick parallellt med framtagandet av vägvisarekartan. Förslaget att vägarna skulle numreras hade först framförts av KAK, åtminstone enligt deras egen uppgift. Därefter fördes förslaget vidare och utvecklades 1936 av ”den stridbare kapten E. Augustinsson i ett P.M. rörande Väg- och Vattebyggnadsstyrelsens förslag till huvudvägnät”.⁸⁵

Det kan låta harmlöst att numrera vägarna, särskilt då syftet endast var att trafikanten skulle hitta rätt.⁸⁶ Men numreringen av vägarna krävde att varje väg fick en början och ett slut, det vill säga att vägnätet delas in i olika vägar med var sin identitet. Därtill behövdes, enligt den av VoV valda modellen, en indelning i rikshuvudvägar, länshuvudvägar och vanliga landsvägar. Dessa tre skulle nämligen ingå i olika nummerserier, allt med hänsyn till den tydliga mycket förvirrade bilisten. Frågan är om det inte snarare var planeraren som behövde vägledning av de efterfrågade kartorna, för att kunna röra sig på en regional och nationell nivå. Här anar man en bakomliggande vilja att systematisera vägnätet och att möjliggöra

⁸² VoV:s arkiv, Vägtrafikbyrån, Vägvisare F XII, vol

⁸³ VoV:s arkiv, Vägtrafikbyrån, Vägvisare F XII, vol 1

⁸⁴ VoV:s arkiv, Vägtrafikbyrån, Vägvisare F XII, vol 1

⁸⁵ ”Numrerade riksvägar”. Svensk motortidning 22/12 1936. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

⁸⁶ VoV:s arkiv, Vägtrafikbyrån, Vägvisare F XII, vol 1

en nationell vägplanering. De vägar som indirekt hade sållats ut som riks- och länsvägar i samband med Vägvisarekartans upprättande, gavs i och med numreringen en mer officiell status.

En nästan färdig generalplan

I december 1937 fattades det nygamla beslutet att upprätta en generalplan för utbyggnaden av landets huvudvägar (Bolinder 1938). Generalplanen skulle upprättas länsvis i samråd med Länsstyrelsen och vägghållningsdistrikten, med syftet att ekonomiskt och tekniskt koordinera vägbygget i landet (Bolinder 1938). Den sedan 1920-talet efterfrågade och beslutade generalplanen skulle nu äntligen realiseras. Vägingenjören i Örebro beskriver det regionala förarbetet så här:

”Arbetet omfattar i första rummet en inventering av huvudvägarna i deras nuvarande skick. Därefter uppgjordes väg efter väg en inventeringstabell, utvisande kostnaderna för den erforderliga, ytterligare, utbyggnaden. Slutligen ordnades inventeringstabellens olika företag i en behovsplan i tre olika angelägenhetsgrader ...”⁸⁷

Det är tveksamt om materialet för hela Sverige någonsin sammanställdes. Av det material som finns bevarat i Riksarkivet att döma, är det svårt att tro att en sådan sammanställning och jämförelse mellan de olika regionala analyserna skulle vara möjlig. Alltför snart kom dessutom vägplaneringen att överskuggas av andra världskriget, och efter krigsslutet hade Vägverket inledningsvis annat att ägna sig åt (de allmänna vägarna förställdes 1944), och det kom därför att dröja ända till 1958 innan en nationell vägplan antogs (SOU 1958: 1 - 2, Pettersson 1988). Men de enskilda delar som generalplanen bestod av - vägvisningen, vägnumreringen, utpekandet av viktiga vägar på nationell, regional och lokal nivå, kom däremot att prägla vägbyggandet redan under 1930-talet och därmed fanns det redan vid denna tid en nationell vägplanering.

En sista pusselbit behövs för att förstå den nationella vägplanering som tog form under 1930-talet: de nya tekniska anvisningar (normalbestämmelser) för vägbyggnad som infördes 1938. Normalbestämmelserna innehöll noggranna anvisningar om vilka uppgifter och handlingar som skulle sändas till styrelsen vid ansökan om statsbidrag; utan dessa handlingar kunde inte företaget godkännas av Länsstyrelsen och VoV. Och utan ett sådant godkännande var det inte möjligt att få statsbidrag. Normalbestämmelsernas rådgivande karaktär blev mycket stark i och med att de statliga bidragen (som vid denna tid till största delen bekostade vägbyggandet) kopplades till dessa.

⁸⁷ VoV:s arkiv, Distriktsarkiven, Vägingenjörernas årsberättelser. E:1.

FÖRSLAG
till omarbetning av 1934 års vägvisarkarta genom införande av primärringorter å rikshuvudvägarna.

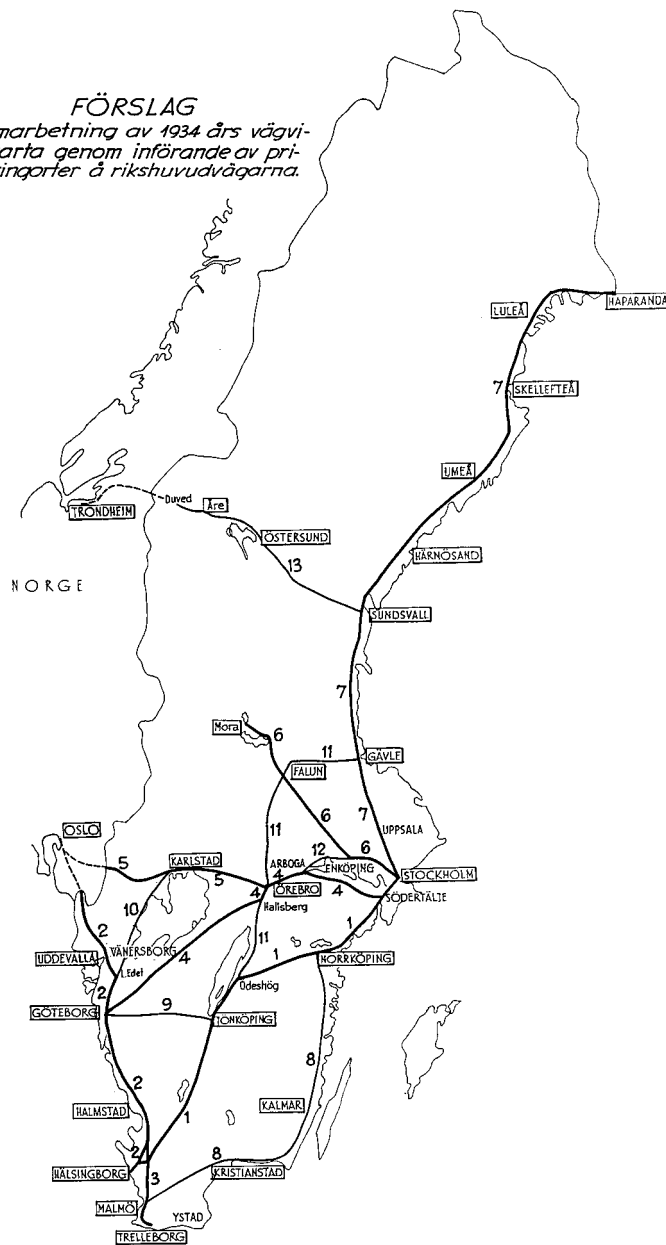


Bild 15. Förslag till revision av vägvisarekartan, från år 1938. Samma underlagskarta användes i det parallella arbetet med att numrera vägarna. Lägg märke till att numreringen är med även på denna karta, vilket visar hur tätt sammankopplade dessa arbeten var. Vägar av betydelse för utrikestrafiken betecknas med en tjockare linje än andra rikshuvudvägar. Därmed har i praktiken ännu en nivå i vägnätet tillkommit. De orter vars namn är inrutade är primärringorter.⁸⁸

⁸⁸ VoV:s arkiv, Vägbyrån, Vägtrafikavdelningen F IV, vol 4

Nya bestämmelser för finansiering av vägbyggnadsprojekt infördes i samband med den nya väglagen 1937 (SFS 1936, nr 451). Bidrag skulle nu utgå med 90% av byggkostnaderna för ”byggande av huvudväg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln eller eljest av stor betydelse ur trafiksynpunkt”, 85% vid byggande av annan huvudväg, samt 80% vid byggande av landsväg. Samtidigt ålades VoV att (med länsstyrelsernas synpunkter i beaktande) avgöra vilka vägar som var huvudvägar (SFS 1936, nr 466). I de nya bestämmelserna delas landsvägarna in i tre kategorier:

- ”1) huvudväg, som är av synnerlig betydelse för den genomgående, långväga samfärdseln eller eljest av stor vikt ur trafiksynpunkt, i det följande benämnd rikshuvudväg,
- 2) annan huvudväg, som är av stor vikt för den allmänna samfärdseln mellan eller till huvudorter i ett län eller för förbindelser med dylika orter i andra län, i det följande benämnd länshuvudväg,
- 3) allmän landsväg, i det följande benämnd bygdeväg.” (VoV 1938).

Dessutom kopplades statsbidragen för vägbyggnad tydligare samman med Länsstyrelsernas flerårsplaner. Det räckte alltså inte med att ett väghållningsdistrikt hade utformat ritningar och ansökningar efter konstens alla regler, att vägprojektet var anpassat efter vägens klassificering som rikshuvudväg, huvudväg eller allmän landsväg. Vägen måste dessutom ingå bland de vägar som enligt flerårsplanen skulle åtgärdas under det aktuella året. Väghållningsdistriktets autonoma ställning var därmed mycket starkt begränsad vid 1930-talets slut.

De normalbestämmelser som infördes 1938 skiljer sig markant från bestämmelserna som hade utfärdats sju år tidigare. Skillnaden kan enklast beskrivas som att 1931 års bestämmelser endast handlade om vägbyggnad, medan 1938 års bestämmelser i lika hög grad ägnas åt trafikplanering. Det påpekas till exempel att:

”Vid vägs dragande skall hänsyn tagas till trafikens behov av säkerhet och snabbhet vid olika trafikslags framförande samt till de praktisk-ekonomiska och allmänna intressen – riksförsvaret, bebyggelse, jordbruk, industri, skogshantering, turisttrafik, forn- och kulturminnesvård, naturskydd m.m. – som kunna påverka vägens sträckning eller tillkomst.” (VoV 1938, sid 6)

Anpassandet av vägarna till en säker och snabb trafik är det mest påtagliga nytillskottet: dessa bestämmelser är helt och hållet anpassade för bilismen, en anpassning som kräver en ny vägformologi (se nästa avsnitt).

Med dessa bestämmelser kom vägindelning och vägbyggnadsnormer att knytas samman än hårdare. Vägvisningens indelning av vägnätet i olika kategorier hade nu kopplats till såväl bidragssystem som vägens morfologi. Det är i enlighet med denna uppdelning som det tidigare nivellerade vägnätet kom att omformas till lokala, regionala och nationella vägar. Under en period av femton – tjugo år hade därmed ett nivellerat vägnät delats in i nationella, regionala och lokala vägar vilka kom att omfattas av

olika bestämmelser, olika bidragsformer, etc. Vägnätet svartlådades: med färre variabler blir systemet möjligt att hantera på ett nationellt plan.

Skildringen ovan visar på vägplaneringens och vägvisningens pusselliknande karaktär, där vägnumrering + vägkartor + standardiserad vägvisning + bidragsregler + normalbestämmelser sammantaget bidrog till att definiera och dela in vägnätet i olika kategorier. Vägarna definierades under processens gång allt mer som nationella, regionala eller lokala. Första steget i detta arbete var att inventera, nästa steg att kategorisera, och slutligen att homogenisera de vägar som ingick i en viss kategori.

Eftersom vägvisningens historia inte har skildrats i form av kausala samband, har en nyanserad skildring av förhållandet mellan vägarnas och vägvisningens egenskaper möjliggjorts. Förändringarna sker inte i en bestämd ordning; vägvisningen och kartorna inverkar på vägnätet, och tvärt om.

Hastigheterna tar form

I föregående avsnitt har framväxten av en nationell vägplanering skildrats. Målsättningen var att skapa ett nationellt vägnät, ett riksvägnät, anpassat för långväga transporter. En av de stora förändringarna i samband med detta var synen på vad som avgjorde en vägs standard. Frågan ventilerades bland annat vid Svenska vägföreningens årsmöte 1927 då det framtida riksvägnätets egenskaper debatterades. Många frågor visade sig ännu vara obesvarade och svaren var långt ifrån givna: skulle riksvägarna ha en särskild bredd, tillåta högre hastighet än övriga vägar, vara öppna för alla trafikanter, ha särskilda minimiradier, särskilda krav på beläggning, etc? Behövdes särskilda trafikföreskrifter, och borde ny bebyggelse utmed vägarna förbjudas? (Hedström 1927, Hellström 1932a). Vilka kvaliteter (tillåtet hjultryck, vägbredd, vägarnas linjeföring eller beläggning) skulle ligga till grund för vägarnas klassificering? Under de följande åren kom hastigheten att få en allt viktigare roll som en avgörande variabel för vägnätets utformning. Vägarnas övriga egenskaper kom i allt större utsträckning att anpassas till den eftersträlvade framfarten. En nationell, regional och lokal nivå blev liktydligt med olika hastigheter.

Redan i 1910-talets debattinlägg om "rationellt vägbyggande" fanns det en förmåga att dra likhetstecken mellan landsvägens långväga transporter och bilism (Blomkvist 2001, se tex Pallin 1917). Denna bilism inte bara möjliggjorde utan krävde höga hastigheter enligt dess förespråkare. Eichberg (1986) konstaterar att biltillverkarna, med motorsportens tävlingar som en viktig drivkraft, redan från första början koncentrerade sig på att tillverka fordon för högsta möjliga hastighet snarare än största samhällsnytta. Jag har tidigare pekat på hur ökad hastighet betraktades som grunden för framsteg och ökad tillgänglighet under den studerade perioden, och med det i minnet är det inte svårt att förstå varför hastigheten gavs en så central roll i den framväxande vägplaneringen.

Intresset för allt snabbare transporter var stort under mellankrigstiden, och bilarnas hastighet blev också allt högre. Men samtidigt *förändrades* hastigheten, och blev alltmer konkret. Att vägrummet definierades som ett exklusivt objekt för en viss hastighet var en viktig del i denna utveckling. Säkerhet, tillgänglighet och vägens morfologi bands samman på ett sätt som idag tas för givet, antalet variabler, både rent fysiskt i vägrummet och i vägplaneringen, reducerades kraftigt vilket möjliggjorde ett nationellt hanterbart infrasystem. Olika hastigheter för olika ”skalor” tog långsamt form. Det är denna hastighetens omvandling och materialisering som skildras nedan.

Avsnitten inleds med en redogörelse för de förändrade hastighetsreglerna under perioden, samt för den syn på hastighet som diskussionen om hastighetsregler och hastighetsmätare visar på.

Hastighetsregler

Sveriges första automobilförordning antogs 1906, och med den infördes för första gången nationella hastighetsregler för bilar. Biltrafik tilläts enligt förordningen endast på allmän väg med en bredd av minst 3.6 meter, även om dispens kunde lämnas för andra vägar. I tätbebyggda områden sattes hastigheten till 15 km/tim, på övriga vägar 25 km/tim, samt vid mörker och dimma 10 km/tim på samtliga vägar (SFS 1906, nr 90). Hamilton (1997) har studerat förordningens förlagor och pekar på förslagets stora spännvidd; 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 bilismen till gångaren, dragaren eller att erkänna en tredje ”hastighet”. Svårigheten för utredarna att förstå vad de hastigheter som diskuterades egentligen innebar framkommer i förslaget om att bilen oavsett hastighet alltid skall gå att stanna på en sträcka motsvarande bilens dubbla eller tredubbla längd, vilket knappast var möjligt vid 30 km/tim (Hamilton 1997). Om man till detta lägger vägarnas ojämna kvalitet, konflikterna med dragare och andra hinder, förstår man att bestämda hastigheter av det slag som järnvägarna erbjöd på sin höjd var en framtidsvision för vägtrafikanterna. Kanske var det mer relevant vid denna tid att diskutera bilens ”framfart”, där buller, körsätt, bilens ”annorlunda utseende”, fart och inte minst dess explosionsrisk betraktades som en enhet (jämför Hagman 2000).

Den kommitté som förberedde den första automobilförordningen var mycket positiv till bilismen, och därtill optimistisk inför den tekniska utvecklingen. I utredningen lyfts bilismens stora fördelar fram, och tekniken framställs som så gott som fulländad. De små detaljer som återstår, exempelvis bilens bristande förmåga att ta sig fram på vintervägarna, skulle enligt utredarna komma att åtgärdas inom kort. Bilismens stora problem var inte av teknisk art enligt utredarna, utan bestod i de ovana och

därför lättskrämda hästarna som befolkade landsvägarna. Så här beskrivs problematiken:

“Genom att automobilen rör sig fritt på marken och att således ett åkdon, förspändt med häst, kommer vida närmare en automobil än t. ex. ett järnvägståg ... samt att de vanligaste motorerna åstadkomma något buller, är det naturligt, att automobiler redan i och för sig skola utöfva en skrämmande verkan ... och denna inverkan blir gifvetvis större, om automobiler till sitt yttre väsentligt skilja sig från hittills brukliga fordon eller om de åstadkomma starkare buller eller utveckla rök, ånga eller gas i betydande mängd. Kommer så därtill möjligheten att framdriva automobiler med en betydande hastighet, den eld- och explosionsfara, som föreligger vid mindre betryggande konstruktion af kraftmaskinen, samt de i följd av dessa förhållanden vid sammanstötning eller ikullkörning studom uppkommande olyckshändelser...” (Kommittébetänkande 1906, sid 9).

En tydligare skildring av bilens framfart är svår att ge. Hastigheten nämns i samma andetag som explosionsfaran, och strax efter problemen med buller och egenskapen att skrämma hästar. I ett väsentligt avseende skilde sig dock hastigheten från bilens övriga karaktärsdrag: den innebar en stor fördel, övriga egenskaper var endast nackdelar. I de fortsatta utredningarna och förordningarna kom därför hastigheten att behandlas för sig, åtskilt från buller och tekniska egenskaper.

1917 infördes nya hastighetsbestämmelser. Den högsta tillåtna hastigheten på landsväg i dagsljus sattes till 30 km/tim, vilket fick höjas till 40 km/tim då föraren kunde överblicka 250 meter av den närmaste vägsträckan (SFS 1916, nr 315). Som en jämförelse kan nämnas att den vid denna tid populära T-forden hade en toppfart på ca 50 – 55 km/tim (Hamilton 1997). 1923 höjdes hastigheten åter, denna gång till 45 km/tim på landsbygd och 35 km/tim i tätort (Nordqvist 1986).

Hur avgjorde bilisten och länsman om bilen for fram i 30, 40 eller 50 kilometer i timmen? Även om hastighetsmätaren hade introducerats av Oldsmobile redan 1901 så saknade många bilar hastighetsmätare, och det skulle dröja till 1955 innan denna detalj lagstiftades (SFS 1955, nr 313). Till länsmans förfogande fanns under mellankrigstiden endast möjligheten att notera hur lång tid en bil tog på sig för att forcera en viss sträcka. Det innebar starkt begränsade möjligheter att kontrollera eller botfälla fartsyndare. 1916 föreslogs därför att avståndsmärken skulle sättas upp med en kilometers mellanrum vid de allmänna vägarna för att underlätta hastighetskontroller (Hubendick, opubl). Förebilden var inte långt borta: de milstenar som hade föreskrivits fram till 1891 hade (åtminstone i teorin) en uppgift som farthållare inom skjutsväsendet.⁸⁹ Lagförslaget om avståndsmärken blev endast en skrivbordsprodukt, men visar på problemet med att kontrollera (eller konkretisera) bilarnas hastighet.

⁸⁹ Se Nordin (1996) för en kritik mot detta resonemang kring milstenarna.

1922 påpekas i en utredning att tillförlitliga hastighetsmätare på sista tiden har blivit "synnerligen allmänna" och att så gott som samtliga amerikanska bilar hade denna anordning. Mätarna var dessutom vanligen försedda med vägmätare (SOU 1922:39). Men trots den påstådda tillförlitligheten och den allmänna förekomsten av hastighetsmätare så gav Skånska automobilklubben ut en tabell några år senare, med vars hjälp hastigheten kunde uppskattas eller kalibreras (se bild 16). Tabellen tyder på att tekniken ännu inte var helt tillförlitlig, en misstanke som bekräftas av uppsättandet av avståndspelare.

HASTIGHETSTABELL FÖR AUTOMOBILER.

I kilometer pr min. sek.		Genomsnittshastighet pr tim. km.	I kilometer pr min. sek.		Genomsnittshastighet pr tim. km.	I kilometer pr sek.	Genomsnittshastighet pr tim. km.	I kilometer pr sek.	Genomsnittshastighet pr tim. km.
3	—	20	1	35	37.894	58	62.068	28 ¹ / ₅	127.659
2	55	20.571	1	34	38.297	57	63.157	28	128.571
2	50	21.735	1	33	38.709	56	64.285	27 ⁴ / ₅	129.496
2	45	21.818	1	32	39.130	55	65.454	27 ³ / ₅	130.434
2	40	22.500	1	31	39.560	54	66.666	27 ² / ₅	131.386
2	35	23.225	1	30	40	53	67.924	27 ¹ / ₅	132.352
2	30	24	1	29	40.449	52	69.230	27	133.333
2	25	24.827	1	28	40.909	51	70.580	26 ⁴ / ₅	134.328
2	20	25.714	1	27	41.379	50	72	26 ³ / ₅	135.338
2	15	26.666	1	26	41.860	49	73.469	26 ² / ₅	136.363
2	10	27.692	1	25	42.352	48	75	26 ¹ / ₅	137.404
2	5	28.800	1	24	42.857	47	76.595	26	138.462
2	—	30	1	23	43.373	46	78.260	25 ⁴ / ₅	139.534
1	59	30.252	1	22	43.902	45	80	25 ³ / ₅	140.625
1	58	30.508	1	21	44.444	44	81.818	25 ² / ₅	141.732
1	57	30.769	1	20	45	43	83.720	25 ¹ / ₅	142.857
1	56	31.034	1	19	45.569	42	85.714	25	144
1	55	31.304	1	18	46.153	41	87.804	24 ⁴ / ₅	145.161
1	54	31.578	1	17	46.753	40	90	24 ³ / ₅	146.341
1	53	31.858	1	16	47.368	39	92.307	24 ² / ₅	147.545
1	52	32.142	1	15	48	38	94.736	24 ¹ / ₅	148.760
1	51	32.432	1	14	48.648	37	97.297	24	150
1	50	32.737	1	13	49.315	36	100	23 ⁴ / ₅	151.260
1	49	33.027	1	12	50	35	102.857	23 ³ / ₅	152.542
1	48	33.333	1	11	50.704	34	105.882	23 ² / ₅	153.846
1	47	33.644	1	10	51.428	33	109.090	23 ¹ / ₅	155.172
1	46	33.962	1	9	52.173	32	112.500	23	156.521
1	45	34.285	1	8	52.941	31	116.629	22 ⁴ / ₅	157.894
1	44	34.615	1	7	53.731	30	120	22 ³ / ₅	159.292
1	43	34.951	1	6	54.545	29 ⁴ / ₅	120.805	22 ² / ₅	160.714
1	42	35.294	1	5	55.384	29 ³ / ₅	121.621	22 ¹ / ₅	162.162
1	41	35.643	1	4	56.250	29 ² / ₅	122.447	22	163.636
1	40	36	1	3	57.142	29 ¹ / ₅	123.294	21 ⁴ / ₅	165.137
1	39	36.363	1	2	58.064	29	124.137	21 ³ / ₅	166.666
1	38	36.734	1	1	59.016	28 ⁴ / ₅	125	21 ² / ₅	168.224
1	37	37.113	1	—	60	28 ³ / ₅	125.874	21 ¹ / ₅	169.811
1	36	37.500	0	59	61.016	28 ² / ₅	126.760	21	171.428

Justera Eder hastighetsmätare efter denna tabell.

Bild 16. Hastighetstabell för automobiler (Skånska automobilklubben 1926). Uppmaningen, "Justera Eder hastighetsmätare", tyder på en otillförlitlig teknik. Till detta kommer att polisen hade mycket begränsade möjligheter att registrera bilarnas hastighet, och att vägnas varierande egenskaper innebar att någon konstant hastighet knappast kunde hållas. I statliga utredningar från 1920-talet framgår hur svårt det var för utredarna att finna godtagbara skäl för att lagstifta om hastighetsmätare – eller ens hastighetsregler. Hastigheten som en avgränsad företeelse var alltså ännu vid denna tid relativt abstrakt.

För att bilisten skulle kunna bedöma hastigheten föreslog KAK 1928 att man skulle uppföra avståndspelare på Lundavägen i Bara härad, vilket kom att realiseras av vägstyrelsen i Bara året därpå. Bortsett från kilometerstolpar kom även att utsättas 100-meterspålar på varje udda hundratal mellan de två första stolparna i vardera riktningen (Styrelsen 1928 § 59, 1929 § 175). På så vis kunde den ansvarsfulle bilisten och länsman räkna ut bilens hastighet. Året därpå kompletterades skyltarna av SAK, som "för att möjliggöra kontroll av väg- och hastighetsmätare" märkte ut en kilometer av Lundavägen strax söder om Baras gräns (Skånska automobilklubben 1928 – 1938).

KAK och SAK arbetade även för att få bilisterna att sänka hastigheten i kurvor och i tätbebyggda områden, och satte därför upp varningsmärken. Kanske kan dessa betraktas som en första ansats till hastighetsangivelser. Även ortsnamnstavlor hade denna funktion, vilket bland annat framgår av ett brev från styrelsen i Bara till KAK.⁹⁰ I brevet förklaras häradets syn på ortsnamnstavlor:

"Dessa tavlor uppsätts ej blott vid köpingar ... utan även vid sådana platser, där man anser att bilisten bör sakta farten för att antingen njuta av naturen eller där på grund av den senare större anhopningar av bilister och turister i allmänhet förefinnes. Ortsnamnen skola således beteckna att bilisten skall iaktta varsamhet." (Styrelsen 1929 § 67).

Baras styrelses inställning i övrigt till hastighetsreglerna framkom 1926 då flera bussbolag ansökte om dispens för att få framföra bussar i 30 km/tim. Styrelsen ansåg att den högre hastigheten var motiverad. Dels menade man att vägarnas standard hade höjts avsevärt, dels att en så låg fart som 20 km/tim inte alltid kunde hållas, särskilt inte då "allmänheten fordrar och även kan anses ha rätt till snabbare kommunikationer." (Styrelsen 1926, § 266). I övrigt är det ont om explicita diskussioner om hastighet i Bara.⁹¹ Däremot finns det åtskilliga intressanta statliga utredningar, där behovet av högre hastigheter ställs mot behovet av kontroll, problemen med trafikolyckor och de snabba bilarnas hårda slitage på vägarna. En av de mest givande diskussionerna förs om hastighetsmätare.

Inför revideringen av automobilförordningen 1922 hade utredarna bland annat i uppgift att studera behovet av hastighetsmätare (SOU 1922:39). Utredarna hade påfallande svårt att finna motiv till varför denna teknik skulle vara obligatorisk. Mätarna erbjuder visserligen ett gott stöd för den som exempelvis skulle lockas av att hålla en högre hastighet på rak-

⁹⁰ Ortsnamnstavlor vinkelrätt placerade mot vägen hade enligt Levander (1937) denna innebörd, men enligt samma källa var det endast en bråkdel av bilisterna som kände till denna bestämmelse i mitten av 1930-talet.

⁹¹ Källan till lokala hastighetsrestriktioner är "Länsstyrelsens kungörelser angående trafiken med motorfordon å allmänna vägar i Malmöhus län". Dessa förordningar finns i Bara väghållningsdistrikts material, men har inte mycket att tillägga. Vägarna i sydvästs-skåne ansågs vara goda, så få restriktioner behövdes.

sträckor, men samtidigt konstateras att för fordon som endast får framföras i 20 km/tim (det vill säga bussar och lastbilar) har mätaren ingen större betydelse. Att polisens kontroll inte underlättas av hastighetsmätarna är en avgörande nackdel enligt utredarna, vilket gör att de inte rekommenderar ett obligatorium. Däremot lyfter de fram möjligheten att införa självregistrerande hastighetsmätare, det vill säga färdskrivare. Med dessas hjälp skulle polisen få en möjlighet att i efterhand se om hastigheten på en viss sträcka har överskridits. Tekniken fanns redan, men var inte tillräckligt driftsäker för att utredarna skulle föreslå ett allmän införande.

I en utredning år 1924 konstateras att tillförlitliga självregistrerande hastighetsmätare ännu saknas, men att tekniken snart borde finnas på marknaden (SOU 1924:19). Utredarna understryker det stora behovet av färdskrivare, eftersom det "vore allmänt bekant" att bilar och motorcyklar framfördes betydligt snabbare än vad hastighetsreglerna föreskrev, samtidigt som polisen stod mer eller mindre maktlös. Tekniken var dock ännu inte helt tillförlitlig, så därför infördes en brasklapp i motorfordonsförordningen 1923; om Konungen så meddelade skulle färdskrivare införas (SFS 1923, nr 281).

En utredning fem år senare var betydligt mer skeptisk till färdskrivarnas framtid. Utredarna konstaterar att om tekniken någonsin kommer att se dagens ljus så skulle den att vara alltför komplicerad, dyr, otillförlitlig och sårbar. Dessutom kommer det vara svårt att få tag på reservdelar. Slutligen påpekas att endast Sverige vill föreskriva färdskrivare, vilket betraktades som en avgjord nackdel. Utredarnas förmåga att räkna upp problem hos en framtida teknik är imponerande. Till slut anges det bakomliggande skälet till deras njudda inställning – införandet av färdskrivare främjar inte trafiksäkerheten, vilket var dess syfte:

"i siffror fixerade hastighetsbestämmelser [är] ur trafiksäkerhetssynpunkt av förhållandevis underordnad betydelse. Vida viktigare för trafiksäkerheten äro föreskrifter om nödig varsamhet vid möte och omkörning, samt i kurvor, vägkorsningar och andra för trafiken farliga ställen. För ett effektivt övervakande av att dylika bestämmelser efterlevas är [den självregistrerande] hastighetsmätaren av föga värde." (SOU 1929:16, sid 79).

Även om departementschefen underkänner ovanstående resonemang och lyfter fram behovet av polisiär övervakning (prop. 1930, nr 121) så går riksdagen på utredarnas förslag: möjligheten att införa ett krav på självregistrerande hastighetsmätare tas bort. Vanliga hastighetsmätare nämns inte, antagligen därför att de inte underlättar en polisiär kontroll. Dessutom betraktas alltså hastighetsregler som förhållandevis ointressanta, till och med *omoraliska* då de fråntar bilisten dess ansvar.

I utredningen från 1929 lyfts bilens hastighet fram som dess förnämsta egenskap, varefter utredarna konstaterar att ingenting i gällande motorfordonsförordning är ett större hinder för utvecklingen än hastighetsbestämmelserna, som därför fullständigt måste omarbetas. Det konstateras visserligen att hastigheten kan medföra "viss fara för trafiken", men dessa

faror har minskat avsevärt enligt utredarna i och med att häståkdonens antal har minskat och bilarnas hastighet i allt större utsträckning har blivit den normala. De höga hastigheterna var uppenbarligen inte problemet enligt utredarna:

”Det är de omständigheter, varunder hastigheten utvecklas, som spela huvudrollen [för säkerheten]. Snart sagt varje hastighet kan i en viss situation vara för hög. Verklig trafiksäkerhet uppnås först, när såväl automobilisterna som övriga slag av vägfarande bliva medvetna om sitt ansvar. Genom att stadga vittgående hastighetsinskränkningar för motorfordon och föreskriva stränga straff för dem, som överskrida den tillåtna hastigheten, kan man lätt riskera, att ansvarskänslan försvagas hos andra kategorier av vägfarande.” (SOU 1929:16, sid 154).

Maximihastigheter var enligt utredarna förslappande och motverkade att bilisten anpassade sig till situationen. De menar vidare att körskickligheten och ansvarskänslan hade ökat väsentligt under de senare åren, och att en större frihet skulle göra det möjligt att förbättra förarnas omdöme och moral ännu ett steg. Därför föreslås att hastighetsgränser för privatbilar utanför tätbebyggda områden avskaffas (SOU 1929:16). Majoriteten av länsstyrelser, KAK (som drivit frågan under flera år enligt utredarna), liksom länsvägsnämnden i Malmöhus län, stödde detta förslag. Bland skeptikerna fanns departementschefen som ansåg att trafikskulturen ännu inte hade utvecklats till den grad att hastigheten kunde släppas fri. I propositionen ändrades därför förslaget till en maxhastighet på 65 km/tim, med hänsyn till rådande trafikskultur, de allmänna vägarnas standard samt att det saknades ett behov av högre hastigheter än så (prop. 1930: 121).

Riksdagen ställde sig positiv till utredarnas förslag, departementschefens reservationer till trots. År 1931 kom därför hastigheten att släppas fri utanför de tätbebyggda områdena. Inom tät bebyggelse sattes hastigheten till 35 km/tim, vilket av Länsstyrelsen kunde höjas till 45 km/tim (se bild 14). Bussar och lastbilar gavs en högsta tillåtna hastighet på mellan 25 och 40 km/tim beroende på tyngdklass (SFS 1930, nr 284).⁹² Enligt Bolinder (1938) var den maximala hastigheten (i genomsnitt, för standardbilar) 91 km/tim år 1926, 100 km/tim år 1928 och 138 km/tim år 1936, vilket ger en bild av de tekniska hastighetsramarna.

Den 1 januari 1937 släpptes hastigheten fri även inom tätbebyggt område (SFS 1936, nr 562). Detta gällde dock inte för bussar eller lastbilar. Motiven var de samma som tidigare nämnts, nämligen att hastighetsgränserna förtog effekten av de grundläggande bestämmelserna om akt-samhet, och att de därmed verkade avtrubbande på ansvarskänslan (SOU 1954:38). Dessutom påpekas att hastighetsföreskrifterna i varje fall inte

⁹² Länsstyrelsen hade en möjlighet att inskränka detta, men Baras styrelse meddelade att man inte ville se någon annan inskränkning än förbud mot övningskörning på landsvägarna (Styrelsen 1931 § 19). Länsstyrelsens kungörelse 1935 innehåller endast en restriktion i Bara (begränsat hjultryck för viadukten i Staffanstorp). Ingenting sägs om hastighetsbegränsningar (Styrelsen 1935 § 337).

efterlevs, och att de är “otidsenliga och icke överensstämma med utvecklingens krav”. Vid denna tid fanns det enligt Lay (1993) tillförlitlig teknik med vars hjälp de förbipasserande bilarnas hastighet kunde mätas, och därmed fanns de möjligheter att kontrollera bilisterna som tidigare hade efterfrågats. Men debatten hade förändrats, och begränsade hastigheter betraktades inte längre som ett intressant alternativ.

Hastigheten för bussar och lastbilar kom i samband med att fri hastighet infördes i städerna att höjas till 40 km/tim i tätbebyggda områden, i övrigt 50 km/tim (SFS 1936, nr 562). Men de som företrädde lastbils- och busstrafiken ansåg att även dessa borde ha fri hastighet, bland annat med motiveringen att försenade bussar måste ges en möjlighet att vinna tid genom att köra fortare (SOU 1935:23). Lobbyisternas motivering får sammanfatta de under mellankrigstiden ständigt återkommande argumenten för högre hastighet:

“Det måste ligga såväl i producentens som konsumentens intresse att få produkter snabbt och på lämpligaste och mest regelbundna tider transporterade för distribution. Trafikbilägarna och deras förare vore också beredda att taga det ökade ansvar, som helt naturligt en fri hastighet kommer att kräva, och vore även övertygade om att ... kunna bära detta ansvar.” (SOU 1935:23, sid 171).

Trafikkultur och trafiksäkerhet

Kraven på en högre hastighet var, som visats ovan, starkt förknippat med tron på individens förmåga att handskas med dessa hastigheter. Det avgörande enligt detta resonemang var att trafikantens ansvarskänsla och kompetens var tillräckligt stor. Trafikolyckor tillskrevs förarens okunnighet, oduglighet eller onykterhet, och det var trafikantens brister som ansågs vara den svaga länken i systemet. Trafikkulturen, den enligt Tranéus & Wretlind (1928) vedertagna benämningen på de sammantagna mänskliga faktorerna i trafiken, förväntades göra samma framsteg som tekniken. Utvecklingen gick bara något långsammare inom det kulturella området. Tranéus & Wretlind (1928, sid 290) betraktade såväl hastighetsregler som körkort som en “eftergift åt den mänskliga trögheten”. Dessa restriktioner hörde med andra ord hemma i en övergångsfas, och skulle så småningom (då trafikkulturen förfinats) bli överflödiga. Det här är inte platsen för att utreda trafiksäkerhetens (oskrivna) historia, men några kommentarer måste ändå ges för att hastigheten och vägrummet skall gå att koppla samman.

År 1924 höll Axel Norlander, generalsekreterare i KAK, ett föredrag under rubriken *Trafikkultur*, med anledning av den “oerhört stora mängd trafikolyckor, som har inträffat de senaste åren” (Norlander 1924, sid 1). Föredragets titel sammanfattar den samtida trafiksäkerhetsdebatten, och det problem som Norlander uppmärksammar är främst bristen på gentlemän på de svenska landsvägarna. Norlanders ställning inom KAK kan till viss del förklara varför han talade till bilisterna snarare än till vägbyggarna. Samtidigt hade bilismen ännu inte så stark ställning att ett anpassande av

vägnätet till bilismens krav hade accepterats; den som förespråkade bilismen gjorde vid denna tid rätt i att framhålla vikten av bilisternas ansvar snarare än att påpeka problemet med bristfälliga vägar. Om inte motormännen inser vikten av att de arbetar för en bättre trafikultur kommer det inte att dröja länge innan lagar och förordningar förhindrar en "sund utveckling" av bilismen enligt Norlander. Därefter avslutar Norlander arbetet med att lyfta fram de allmänna vägarnas allmänna egenskaper;

"Skjutskarlar, cyklister, sparkstöttingsåkare och gående, alla dessa grupper trafikanter äro också skyldiga att respektera landsvägens frihet för alla. ... först då satsen "lika rätt och lika plikt" blivit allmänt erkänd och följd ... kan vårt folk göra anspråk på att hava tillägnat sig de första grunderna för en riktig trafikultur. Finnes denna kultur ... då inser man allmänt, att motorismen är nyttig, den förbinder avlägsna landsändar med varandra, förkortar avstånden och bidrager liksom andra kommunikationsmedel att sprida ljus och upplysning." (Norlander 1924, sid 15).

Trafikkulturen kopplas av Norlander samman med ett kulturens framsteg i vidare bemärkelse. Lägg även märke till den grundläggande principen för denna trafikultur: lika rätt och lika plikt, det vill säga att den allmänna vägen är allas, att brukas på ett ansvarsfullt sätt.

De enda åtgärder som fram till 1920-talets mitt hade vidtagits för att öka säkerheten var enligt Pallin (1925a, opubl) att automobilförordningen hade skärpts och att den nya vägtrafikstadgan medförde att regler för samtliga trafikanter för första gången infördes (se SOU 1922:39, som låg till grund för dessa förändringar). Trafikkulturen hade med andra ord förankrats med förordningar, medan övrigt trafiksäkerhetsarbete hade lagts åt sidan (Pallin 1925a, opubl). Inte heller hade trafiksäkerheten på de svenska vägarna studerats. Pallins arbete, *Vägbyggnad och trafiksäkerhet*, betraktades därmed (åtminstone av författaren själv) som ett pionjärarbete i uppmärksammandet av vägarnas betydelse för trafiksäkerheten (Pallin 1925a, opubl). Endast en svensk studie hade föregått hans arbete, vid sidan om en handfull artiklar. I övrigt var det främst material från USA som Pallin kunde luta sig mot. I arbetet sammanfattas dåtidens kunskap om olycksorsaker i följande tabell:

Fordonsförare	82%
Andra pers. (fotgängare mfl.)	9%
Fordonets beskaffenhet	7%
Vägens beskaffenhet	2%

Snarlika siffror, baserade på finsk och dansk statistik, presenterades tio år senare av Segebaden (1935). Tabellen ovan tolkades av Pallin som att dryga 90 % av alla vägtrafikolyckor har en "psykologisk orsak". Han poängterar att:

”[De] psykologiska olycksanledningarnas ofantliga betydelse för trafik-säkerhetsfrågans behandling torde utan vidare vara för de flesta uppenbar” (Pallin 1925a opubl, sid 5).

Det var så olyckor förklarades vid denna tid (se Tranéus & Wretling 1928).⁹³ Men även om Pallin till största delen delar denna syn, så gör han det inte utan invändningar. Han menar att olycksförhållandena är komplexa, de orsakas av flera faktorer. En systematisk analys skulle enligt Pallin visa att vägnarnas roll är större än i ovanstående diagram. Vägen är ett ”passivt och orubbligt faktum”, och därför söks förklaringarna till olyckorna så gott som uteslutande på annat håll. Enligt Pallin är det en bekväm förklaring att skylla på trafikanterna; det är billigare att peka på dåliga omdömen än att uppmärksamma en olämplig utformning av vägen.

År 1935 började SCB att föra statistik över trafikolyckorna, baserat på polisens olycksrapporter. Utifrån denna statistik konstaterades så sent som 1938 att i 87.5% av tillbudena var det trafikanternas olämpliga handlande som var huvudorsaken till olyckorna. Denna statistik fördes ut av media, och kom att prägla allmänhetens uppfattning om problematiken (SOU 1940:33).⁹⁴

Stärkt av SCB:s statistik levde ovan beskrivna syn på trafiksäkerhet kvar, åtminstone till slutet av den studerade perioden. Några talande exempel på hur trafikolyckorna förklarades ges i första numret av *Skåne-bilisten*, från 1939. Advokaten Carl Bergström pekar här ut en ökad självbesinning som den givna lösningen för att komma åt de allt större olyckstalen. Samtidigt beskriver han faran med trafikrestriktioner med samma argument som lett till införandet av den fria hastigheten; trafiken måste anpassas till situationen, inte till schabloner som får den oansvarige bilisten att låta bli att ta ansvar. Bilisterna måste därför uppfostras för att bli mogna och ansvarsfulla. I ”friheten ligger även uppfostran”.

Intressantast i *Skåne-bilisten* är Otto Wallenbergs debattinlägg, då han var direktör för den två år gamla Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF). Under rubriken *Självbesinning eller restriktioner?* konstaterar han att trafiksäkerhet antingen kan uppnås ”med omdömen” eller med ett ”desperat bakåtsträveri, som mindre tjänar trafiksäkerheten än ett spontant uttryck för olusten över ”inbördeskriget på landsvägarna”.” Valet mellan självbesinning och restriktioner förefaller alltså vara enkelt för NTFs direktör. Wallenberg fortsätter:

⁹³ Se Bertho Laventir (2000) för en internationell jämförelse: franskt (och brittiskt) säkerhetstänkande hade stora likheter med det svenska synsätt som skildrats ovan.

⁹⁴ Den statistik som Segebaden och Pallin hänvisar till har troligen upprättats utifrån samma polisiära material som det som SCB publicerar från 1935. Pallin redovisar dock inte varifrån statistiken är hämtad (mer än att den i första hand är tagen från USA), men av siffrorna att döma borde det vara upprättat i samma syfte (se diskussion nedan).

”motorismen måste, när den framträder kollektivt, förklara sig ärligt och intresserad beredd att för sin del med all kraft gå till rätta med de mänskliga fel och brister, som bilda den övervägande källan till olyckorna. En motsatt, mera obesvärad och kallsinnig inställning till trafiksäkerhets-spörsmålen, kommer utan varje tvivel att leda dithän, att de mot motorismen negativt inställda krafterna hårdna till i sin fientlighet och – så obestämd som den allmänna opinionen i dessa ting egentligen är – påverka stämningen för drakoniska och utvecklingsfientliga åtgärder”. (Wallenberg 1939, sid 8).

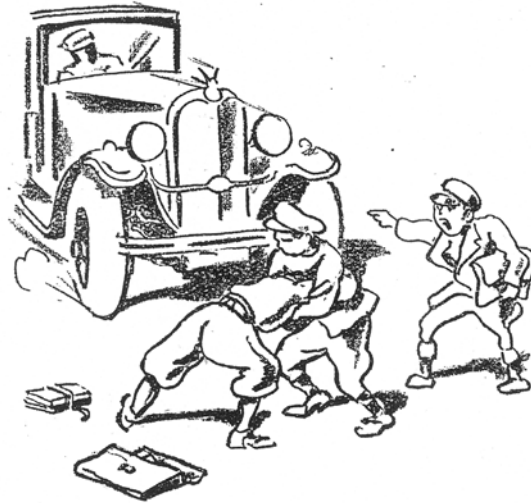
Bättre körkortundervisning, kampanjer mot rattfylleri, samt trafikundervisning i skolan var tre av de viktigaste insatserna för en förbättrad trafikultur. Det sistnämnda är särskilt intressant, eftersom det inte riktade sig till bilisterna utan till några av vägrummets övriga aktörer. KAK uppmärksamade frågan redan i början av 1920-talet, bland annat genom att föreslå särskilda trafikregler för barn (Gummesson 1983). År 1926 gav Kooperativa förbundet ut en barnbok, *Trafikbok*, där Per och Lisa tar sig igenom alfabetet i 26 rimmande verser. Varje vers behandlade trafikfrågor, men gjorde samtidigt reklam för var sin av föreningens produkter. Med Florodol tvål eller Gyllenhammars havremust i blickfånget blev inte mycket kvar åt säkerhetsfrågor. Ett budskap upprepas dock tillräckligt många gånger för att synas mellan läkerolaskarna: barn hör inte hemma på vägen eller gatan (Kooperativa förbundet 1926).

Fem år senare gav Skånska automobilklubben ut *Trafikbilderbok för skolan*, som kom att delas ut i 20 000 exemplar till skånska skolbarn. Boken delades åter ut 1938, då den “rönt livligt erkännande från på trafiksäkerhetens område arbetande pedagoger” (Skånska automobilklubben 1928 – 1938). Den uppskattade pedagogiken bestod av 13 verser med Gubben Noak som melodi. De illustrerade verserna berättar om småsyskon som blir överkörda, barn som “köres mitt itu” och om arga föräldrar som får betala barnens trafikböter (Skånska automobilklubben 1931, se bild 17). Även i denna skrift är det huvudsakliga budskapet att barnen borde hålla sig borta från vägarna. De argument som bland annat KAK framförde för ett införandet av fri hastighet (“i friheten ligger även uppfostran”, “regler är förslöande”) ersattes här av en helt annan uppfostringsprincip: stränga regler och bilder av hotfulla föräldrar och arga poliser (Gummesson 1983).⁹⁵

År 1936 infördes obligatorisk trafikundervisning i skolan (SOU 1940:33). Året därpå gav NTF ut en handbok för trafikundervisning, där tidigare

⁹⁵ I en sketch från 1938, med titeln *Trafikkultur*, driver Nils Oldin med de märkliga kraven på trafikanterna. Poliskonstapeln ber “Mamman” att visa körkort och förarbevis för barnvagnen, “Flickan” får reda på att minderåriga inte får rulla rullband, medan en fotgängare påminns om att det är böter på att börja med höger fot, och ombeds att visa gåkort. Samtidigt tillåts den kraftigt berusade bilisten att fortsätta utan några invändningar från polisen (Oldin 1938). “Frihet under ansvar” var en frihet som begränsades till bilisterna.

illustrerade synsätt på olyckorna åter presenteras. Här konstateras att bilen är fulländad, de moderna vägarna är felfria, men att det däremot återstår en hel del arbete för att fullända trafikanterna (SOU 1940:33). Allt större vikt lades alltså vid undervisning och propaganda under 1930-talet, men trots det ökade antalet döda och skadade i takt med bilarnas explosionsartade utveckling. Trafiksäkerhetsarbetet sammanfattas i en utredning 1940 som i stort sett misslyckat, vilket knappast var en överdrift med hänsyn till olycksstatistiken. Mellan åren 1935 och 1938 ökade antalet motortrafikolyckor i genomsnitt med 15 % per år, och antalet dödade i trafiken steg från 331 till 547 (SOU 1940:33).



Lek icke på gatan!

Bild 17. "Lek icke på gatan!" Trafikundervisning från 1930-talet, Skånska automobilklubben (1931). Vägrummet definieras om till ett rum enbart för höga hastigheter, det vill säga bilism. Jämför föreningens plakett, bild 7, där den framskyndade bilen framställs i ett annat sammanhang.

I nämnda utredning, *Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan*, förklaras att SCB:s statistik som ligger till grund för det då rådande sättet att se på olyckorna, ger en felaktig bild (SOU 1940:33). Detta missförhållande berodde på underlagsmaterialets (det vill säga polisutredningarnas) karaktär. Polisens undersökningar syftade till att ta reda på om någon skulle åtalas för brott i samband med olyckan; därmed studerades endast trafikanternas agerande, inte i vilken utsträckning vägmiljön hade bidragit till händelseförloppet. Det juridiska ansvaret och möjligheten att motverka olyckor blandades ihop, enligt enmansutredaren Lode Wistrand. NTF och inte minst Otto Wallenberg ställs här vid skampålen för att ha gett en missvisande bild av trafiksäkerhetens problematik. Wistrand lyfter i stället

fram ett annat synsätt. Tanken är att trafiksäkerhetsarbetet måste föras parallellt på tre fronter: (1) vägarna måste förbättras, (2) fordonen måste utvecklas, och (3) trafikanterna bör, i den mån det är möjligt, bli mer vaksamma och kunniga om trafiksäkerhet. Att förändra eller införa restriktioner mot bilismen (tex att införa hastighetsbegränsningar) anses däremot inte vara ett realistiskt alternativ utan avfärdas redan i utredningens inledning.

Med hjälp av uppgifter från Wistrands pågående utredningsarbete höll socialministern och före detta kommunikationsministern Albert Forslund sommaren 1939 två radioföreläsningar om trafiksäkerheten på landsvägarna.⁹⁶ Forslund konstaterar att olyckor sker när en person hamnat i en alltför svår situation, vilket vanligen tolkas som att personen inte är en duglig förare. Mot detta ställs ett annat synsätt:

“Men man kan också nästan alltid säga, att olyckan berodde på att *situationen* var för svår, och det brukar man uttrycka så, att en “ren olyckshändelse” föreligger. Att diskutera, huruvida det ena eller det andra är fallet, är enligt min mening en ofruktbar sysselsättning. ... nyttigare är att ställa frågan: Vad kan man göra, för att en sådan olycka inte skall upprepas?” (Forslund 1939, sid 7, ursprunglig kursivering).

Åtskilligt kan göras, om vi får tro Forslund. Han lyfter liksom Wistrand fram de tre kategorierna (väg, fordon och trafikant) och pekar på behovet av att förbättra alla tre. Bilen är (till skillnad från motorcykeln) så gott som fulländad enligt Forslund, och trafikanterna kan man inte göra mycket åt. Påpassligheten och skickligheten att hantera trafiken kan bara drivas upp till en viss gräns, och denna gräns är enligt honom snart nådd. Återstår då vägarna, där i gengäld mycket goda möjligheter finns för att skapa nästan 100% trafiksäkra miljöer:

“Man *kan* verkligen bygga en väg så, att risken för trafikolyckor är nästan helt borta, och det finns redan sådana vägar. Med dessa är trafiksäkerhetsproblemet praktiskt taget löst.” (Forslund 1939, sid 8, ursprunglig kursivering).

Forslunds förebild var de tyska motorvägarna. För att en väg skall bli så gott som helt säker krävs enligt honom separata g/c-banor, planskilda väg- och järnvägs korsningar, 7 – 8 meter breda körfält som åtskiljs från den mötande trafiken av en bred gräsremsa, mjuka kurvor, avrundade backkrön och alltid fri sikt på långa sträckor framåt. Vidare skall vägganten vara tydligt markerad och vägarna skall vara av betong samt fria från grus och stenar. Även på en sådan väg kan onyktra och trötta förare åstadkomma olyckor, punktering och trasig belysning kan leda till tillbud, och storm, dimma eller snöyra, kan äventyra säkerheten;

⁹⁶ Föreläsningarna kom att ges ut av Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund, som uppenbarligen ansåg att Forslund talade för deras sak.

“Men det är också allt. ... Hade vi sådana vägar, skulle alltså vår olycksstatistik se helt annorlunda ut. Vi skulle inte längre höra talas om körning med för stor hastighet, oförsiktig körning, ovarsam framfart o.s.v., och domstolarna skulle slippa att döma olyckliga människor för vållande till annans död.” (Forslund 1939, sid 9).

Forslunds mycket positiva bild av vägbyggandets möjligheter ges en mer nyanserad behandling i Wistrands utredning, där det bland annat konstateras att autostrador endast kan byggas för långväga trafik och att andra former av trafikseparering behövs för den lokala eller regionala trafiken. De tyska motorvägarna reducerar enligt Wistrands statistik antalet olyckor till en sjättedel. Men Wistrands och Forslunds budskap var det samma; trots att det var otänkbart med hastighetsrestriktioner och trots att individerna inte kunde bli mer uppmärksamma, så gick det att skapa ett mycket trafiksäkert vägnät genom att förändra vägarna och vägområdets utformning. Det första steget mot detta synsätt bestod i att de raka vägnätens trafikfarliga egenskaper uppmärksammades.

Dimensionerande hastighet

Fartblindhet uppstår lättast på en rak (och jämn) väg, då det är kurvor, gupp och andra ojämnheter som avslöjar hastigheten för bilisten. Med höga hastigheter blir därmed långa raksträckor en trafikfara. Raka vägar är ett uttryck för en äldre vägplanering som utgick från hästarnas lunk och som fokuserade på avstånd i stället för hastighet, och anpassade vägarna till markägogränsernas stela formspråk (Blomkvist 2001). När ingenjören böjer linjalen får han ett verktyg med vars hjälp hastigheten kan hanteras: kurvor och klotoider uttrycker (kombinerat med vägbredd och en likaledes ”kurvad” vägprofil) en ideal hastighet. Därmed kan hastigheten materialiseras i vägnätet, och olika vägar för olika hastigheter kan utformas.

Tranéus & Wretlind (1928, sid 40) menar att en god väg går “möjligast rakt mellan ändpunkterna” och om kurvor nödvändigtvis behövs skall de ges största möjliga radie. Drygt tio år tidigare hade samma enkla princip för stakning av vägar förts fram som ett ideal av Pallin (1917). Men denna vägbyggnadsprincip med spikraka vägar började ifrågasättas under 1930-talet. Augustinsson varnade redan 1930 för idéerna om ett överordnat bilvägnät av linjeräta vägar, då alltför långa raksträckor tröttnar ut bilisten.⁹⁷ Men hur lång en alltför lång raksträcka är framgår inte av Augustinssons inlägg och så sent som 1937 betraktades raksträckor på 3 kilometer som god standard (Almquist 1937).

Omkring 1930 började vägplanerare i USA och Tyskland att tala om ”dimensionerande hastighet”, vilket innebär att vägens morfologi utformas för en viss hastighet. Tidigare hade endast kurvorna anpassats för en viss hastighet, vilket hade lett till att rekommenderade radier ständigt ökades.

⁹⁷ ”Framtidens bilvägar – ett aktuellt och intressant problem”. Sydsv dagbladet 13/5 1930. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

Under 1930-talet övergav den tyske vägingenjören Hans Lorentz detta koncept för att i stället utforma hela vägen som långa mjuka kurvor, anpassade till en viss hastighet. Därmed kunde de farliga raksträckorna undvikas helt (Lay 1993, Rollins 1995).

Bakgrunden till denna nya vägutformning är omdiskuterad. Rollins (1995) menar att det är landskapsarkitekternas intåg i vägplaneringen som är orsaken till de böljande vägarna. Formspråket skulle enligt honom vara hämtat från den engelska landskapsparken: anpassningen till en viss hastighet liksom säkerhetsargumenten skulle alltså vara en efterkonstruktion. Även det svenska införandet av en mer ”naturlig” linjeföring presenterades av naturvårdens förespråkare som en eftergift inför deras intressen (Hermelin 1943). Zeller (1999) menar å andra sidan att de tyska motorvägarnas naturanpassning till stora delar är en myt, eller rättare: ett resultat av dåtidens framgångsrika propaganda som fortfarande präglar bilden av tredje rikets vägbyggande. Enligt Zeller accepterades de mjuka kurvorna först efter flera års vägbyggande, och det av säkerhetsskäl. Frågeställningen om vad som kom först läggs här åt sidan. Däremot är det värt att konstatera att den nya vägformologin betraktades som en förbättring både bland vägingenjörer och vägvårdare.

I en statlig utredning 1923 konstateras att ett bibehållande av den högsta tillåtna hastigheten (45 km/tim) krävde en kurvradie på 300 meter, samtidigt som den för landsvägar vanligen angivna minimiradien (100 meter) krävde att hastigheten sänktes till 25 km/tim i kurvan (SOU 1923:54). Radier under 30 meter ansågs inte lämpliga.⁹⁸ Resonemanget tycks ha fått gehör, åtminstone av de nya bestämmelser som följer ett par år senare. 1927 års normalbestämmelser anger följande radier för kurvor (VoV 1927):

Kurvor å landsväg:	icke mindre än 300 m bör icke understiga 100 m i undantagsfall 40 m
Kurvor å bygdeväg:	icke mindre än 200 m bör icke understiga 60 m i undantagsfall 20 m

⁹⁸ Möjligheten att framföra hela timmerträd var vägledande i diskussionen om denna minimiradie. Med en radie på 30 meter ansåg utredarna att framkomligheten för samtliga fordon skulle vara tryggad (SOU 1923:54).

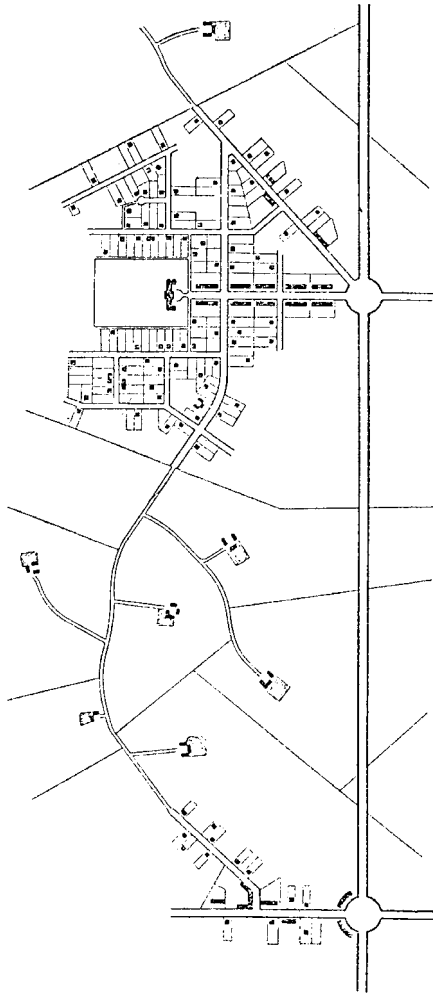


Bild 18. Raka vägar (SOU 1934:27). Bilden visar en "rationellt ordnad bebyggelse längs en huvudväg" där den genomgående trafiken kan "uppnå stor hastighet med väsentligt ökad säkerhet" bland annat tack vare de långa avstånden mellan korsningarna. Det konstateras vidare att "Vägar för nutida trafik böra stakas möjligast raka och med minsta möjliga antal kurvor" (SOU 1934: 27, sid 255). Preferensen för spikraka vägar var ett arv från hästvägarnas tid. De efterföljande åren kom en annan filosofi att introduceras i svenskt vägbyggande, där vägarnas morfologi anpassas efter en viss hastighet.

År 1931 ökades landsvägens föreslagna radier till att de helst skulle överstiga 500 meter, samtidigt som 150 meter angavs som minimum. För bygdeväg angavs 150 respektive 50 meter (VoV 1931). Övergången till Lorentz långa kurvor kan därför betraktas som successiv, och så sent som 1934 visas i en statlig utredning hur spikraka vägar skulle skapa förutsättningar för den långväga trafiken (se bild 18). Med 1938 års normalbestämmelser tas dock ett avgörande steg mot en vägplanering i

enlighet med Lorentz principer. Enligt bestämmelserna skulle vägarna anpassas till en säker och snabb biltrafik, vilket kräver en ny vägmorfologi:

”Då mjuka linjer i plan och profil i allmänhet äro att föredraga framför en stel linjeföring, bör vid vägs utstakning städse eftersträvas en smidig inpassning av vägen i terrängen, särskilt därest dyra terrasseringsarbeten och onödigt stora ingrepp i naturen härigenom kunna undvikas. Det är emellertid av stor vikt, att plan- och profilkurvor erhålla så stora radier, som förhållandena medgiva...” (VoV 1938, sid 6).

De olika vägkategorierna anpassas här till olika hastigheter (beträffande den fria sikten i kurvor):

Rikshuvudväg: fri sikt 150 m = 90 km/tim

Länshuvudväg: fri sikt 100 m = 70 km/tim

Bygdeväg: fri sikt 60 m = 50 km/tim.

I den bakomliggande utredningen (SOU 1934:27) utreds förhållandet mellan fri sikt och kurvradier, liksom den maximala, bekväma hastigheten i olika kurvor. Här föreslås att kurvradier på mellan 500 och 1000 meter skall användas, och att den ”normala minimiradien” för de tre vägkategorierna skall vara 300, 150 respektive 50 meter.

Hastigheten blev alltså successivt en del av vägens morfologi under 1930-talet, en koppling som sedan dess har blivit allt tydligare. Under mellankrigstiden skedde enligt Blomkvist (2001) en övergång från en vägplanering anpassad till hästens lunk, till en planering utgående från ”det fria flödets filosofi”. Benämningen är dock missvisande. 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. Det bestämda och alltmer reglerade flödet blev än mer påtagligt under 1900-talets andra hälft. Även vägrummet kom att utformas med hänsyn till de nya, höga hastigheterna. Det är denna förändring som skildras nedan.

Vägrum för bilism

Det är lätt att missa alla de detaljer som sammantaget utgör vägrummet, men som så sällan förekommer på kartor eller endast kan skimras i vägstyrelsens eller stämmans protokoll. Några exempel kan komplettera bilden av det tidiga 1900-talets vägar. Sedan lång tid tillbaka lades grus, makadam och annat väglagningsmaterial vid sidan av (eller på) vägen i väntan på att det årliga vägunderhållet skulle bli av. Även telefonstolpar placerades ibland på vägen eller mitt i en korsning. De första mjölkborden började byggas på 1920-talet (Hubendick, opubl), vid sidan om milstenar, häckar, utfarter, hemmagjorda varningsskyltar, vägvisare, mer eller mindre lagenliga reklamskyltar, kantmarkeringsstenar, snöskärmar, brevlådor, vägräcken, och så förstås alléträd, fruktträd, bebyggelse, djur och människor. Stigar, stenvägar och buskage löpte även längs med Bara

härads vägar, även om de var mer frekventa uppåt landet. Mannerfelt (1942, sid 124 – 125) har gett följande skildring av den sömlösa vägen:

“*Vägen* var en gång ej blott en teknisk produkt, den ibland bättre, ibland sämre underhållna vägbanan. ... Vägen var ej blott en farled med grus och mo, jord och stenar ... Vägen, det var mil efter mil med stenvägar (vid vilka det växte mossor och hallon eller björnbär och ormbunkar), det var gårdsgårdar och staket ... det var väl också slutligen gästgivaregårdar med eld och värme ... Och ho vet rätteligen, var vägen slutar och den egentliga bebyggelsen, odlingen och markerna taga vid?”

Idag benämns ovan nämnda ting (i den mån de finns kvar) för vägrummets möblering, men den benämningen förutsätter att vägrummet betraktas som en avgränsad behållare som kan möbleras. Så var inte fallet på 1920-talet. Vid denna tid var det fortfarande en öppen fråga var vägen slutade och var lantbrukarens marker tog vid. Flera ärenden i Bara visar på den otydliga gränsen (beträffande ägande och disponering av mark) mellan väg och omland. I vissa fall plöjdes vägar upp eftersom marken inte var utskiftad till väg i laga ordning (Enghoff 1938). Andra vägar plöjdes successivt upp, utan att några otydligheter gällande fastighetsgränserna fanns. Som exempel kan nämnas väg 90 mellan Äppelgården och Djurslöv, vars bredd minskade från fem till inte ens fyra meter under åren 1927 och 1936 (Styrelsen 1936 § 244). Liknande missförhållanden fick landsfiskal Grimmlund att skriva till vägstyrelsen i Bara i november 1922:

”Vid flera tillfällen har det visat sig förenat med svårighet att avgöra gränserna för allmänna vägarna inom Arlövs distrikt, särskilt i de fall, då vägarna ligga i jämnhöjd med intillvarande mark och dike ej finnes. I ett par fall har undertecknad måst ingripa, då plöjning ägt rum, så att väg, efter allt att döma, berörts, men vederbörande hava förklarat sig sakna kännedom om gränsen ... vägstyrelsen måtte omedelbart låta på lämpligt sätt utmärka vägarna, där så är erforderligt, genom vägstenar, upptagande av ordentligt dike eller eljest.”

Problemet togs även upp i Länsvägsnämnden fyra år senare. Flera vägar hade enligt nämnden tillkommit under de gångna åren utan att den jordbruksmark som vägarna tog i anspråk hade avstyckats från omkringliggande jordbruksfastigheter. Nämnden påpekade att en rationell skötsel av vägarna bland annat förutsatte att vägens ägo- och brukningsförhållanden var klarlagda.⁹⁹ Vägrummet hade ännu inte tagit form, varken som en juridisk term eller i utformningen och skötseln av vägens närmaste område. Det intressanta är att detta nu börjar uppfattas som ett problem, vilket inte tycks ha varit fallet tidigare.

Hur kom det sig att ägandet och ansvarsfrågan var så oklar? Antagligen kan det förklaras utifrån den lokala väghållningen. Tidigare förutsattes att

⁹⁹ ”Vems äro träden som växa vid allmän väg?”. Sydsvenska dagbladet 15/1 1926. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp. Jämför Enghoff (1938, sid 563), som citerar en annan tidningsartikel angående detta.

marken uppläts av markägarna, att vägarna underhölls av lantbrukarna och att de sköttes och användes av de samma. Om vägen skulle rätas, dikas eller grävas ut, så tog traktens lantbrukare på sig även dessa arbeten. Om någon skulle ha betalt så kom pengarna till största delen från den egna socknens vägs katt. Det var ont om pengar, men det tycks även ha varit ont om anspråk. Utvidgningar av vägar skulle enligt styrelsen i Bara endast ske om marken "ställes utan kostnad till vägkassan" (Styrelsen aug 1915). Fyra år senare upprepades denna ståndpunkt och förtydligades att detta även omfattade tagande av vägbyggnadsmaterial (Styrelsen juli 1919). Ett flertal vägbreddningar ägde rum mellan dessa år: mark ställdes alltså till väghållningsdistriktets förfogande. Till detta kom, vilket E:son Erics utredning visar på, att det var relativt oklart vems marken egentligen var (E:son Erics 1917). Utifrån samma resonemang om den lokala väghållningens betydelse, kan de ökade ersättningsanspråken och upplöjningen av vägar tolkas som markägares protester mot en väghållning som lämnar det lokala, mot alltför avlägsna styrelseledamöter i väghållningsdistriktet eller mot att väghållningen anpassades till en bilism som inte hade med jordbrukarnas verksamhet att göra. Under 1920-talet började vägarna att befaras av allt fler bilister, och relationen mellan markägande, vägutnyttjande och väghållning började luckras upp. De ökade ersättningsanspråken skulle alltså vara lantbrukarnas sätt att utnyttja eller anpassa sig till väghållningens nya egenskaper. Med E:son Erics utredning hade ägoförhållandena klarlagts, och med väghållningsdistriktets ökade statsanslag fanns det resurser för markinköp.

Från och med 1928 kom samtliga vägar i Bara att skötas direkt av väghållningsdistriktet, vilket innebar att lantbruk och vägskötsel åtskildes; lantbrukarna var inte längre delaktiga och medansvariga för det allmänna vägnätet. Men vägnätet vilade fortfarande på god jordbruksmark, i vissa fall utan att ha skiftats från omkringliggande ägor. Detta år föreslog vägstyrelsen nya åtgärder för att markera väggrummets gränser. Dels skulle de gamla märkesstenarna för väglotterna återanvändas som markörer av väggrummets bredd, eftersom de inte längre behövdes i sin gamla roll (Styrelsen 1928, §§ 188, 192). Dels infördes annonser i regionens dagstidningar, där det klargjordes att de som plöjde upp vägmark i Bara i fortsättningen skulle stämmas. (Styrelsen 1928 § 193). Styrelsen tog åter upp frågan 1937 efter en inspektionsresa av några av häradets vägar, och vid detta tillfälle föreslogs att vägområdet skulle markeras med järnrör efter överenskommelse med markägaren eller efter en lantmåteriförrättning (Styrelsen 1937 § 329).

Med lagen om vägrätt år 1930 åtskildes ägandet och bruksrätten av väggrummet (Schalling 1935). Denna lag gällde även retroaktivt, dvs även för befintliga allmänna vägar. Lagen blev inte oväntat uppskattad inom styrelsen, vilket framgår vid en direkt förfrågan fyra år senare (Styrelsen 1934 § 48). Däremot var markägarens varierande ersättningskrav fortfarande ett problem. En neutral värdering av markens värde saknades, och styrelsen föreslog därför att tre värderingsmän skulle väljas ut bland nämndemännen som utifrån sin goda ortskänedom skulle ge ett definitivt

besked (Styrelsen 1934 § 48). Att markersättningen var en viktig fråga framgår av alla de ärenden om ersättning för mark som belastar styrelsens arbete vid denna tid. De ekonomiska anspråken varierade kraftigt. Vissa skänkte bort marken i enlighet med den äldre traditionen, andra krävde (enligt styrelsen) orimligt hög ersättning. Även styrelsens agerande varierar, från att utdela en jämförelsevis hög ersättning (till en "mindre bemedlad") till att flytta vägen i sidled för att undvika de höga ersättningskraven. Det utdragna förfarandet att exproprieras mark förekommer däremot sällan.

År 1937 beslutade styrelsen återigen att annonsera i tidningarna, denna gång för att få bort traktorer med "oskyddade gripskor, broddar eller dylika anordningar" från vägarna. Dessa förstörde nämligen vägbanan; de nya beläggningarna var anpassade till bilarnas mjuka däck, inte till hästar eller järnskodda traktorer. Böter på 100 respektive 200 kronor delades samma år ut till två traktorägare av denna anledning (Styrelsen 1937 § 145, 314). Även Länsvägsnämnden behandlade problemet, som främst rörde de permanentbelagda vägarna. Nämnden beklagade även att traktorerna förde ut jord på vägbanan (Styrelsen 1937 § 322). Tillsammans med spilld melass, lera och hästspilling såg traktorsläp och dragare till att de sten-satta vägarna och betongvägarna blev såphala. De nya vägarna var uppenbarligen inte anpassade till jordbrukets krav. Den permanenta beläggningen av vägarna var en viktig del i vägrummets omvandling från att vara en del av lantbruket till att bli en egen företeelse.

Vägrummet förändrades även i andra avseenden. Under mellankrigstiden formulerades för första gången regler för hur samtliga trafikanter skulle bete sig på de allmänna vägarna. Sveriges första vägtrafikstadga började gälla år 1924. I den utredning från 1922 som låg till grund för stadgan betonades att inget transportslag har företrädesrätt till vägarna. Vägarna är till för alla. Att de hade byggts för dragare innebar inte att senare tillkomna trafikslag skulle behöva göra på sig; i och med att väghållningen inte längre enbart låg "på jorden" saknas enligt utredarna varje grund för en sådan ståndpunkt. Men de påpekar även att vissa bilister uppträder som om de hade företrädesrätt till vägrummet, vilket är lika fel (SOU 1922:39). Uttalandet fälldes under den tid då bilisterna gjorde anspråk på att få nyttja vägarna med samma rätt som dragare (Blomkvist 2001). Så småningom kom definitionen av vägrummet alltmer att begränsas till förmån för bilisten. Att hästar, traktorer och barn inte hörde hemma på de nya vägarna har redan visats, och längre fram skall cyklisternas ställning diskuteras (se "Vägnätet differentieras"). Vägrummets "markanvändning" definierades (om) och snävades in.

Frågan var inte bara vem som fick nyttja vägrummet, utan även hur de skulle bete sig. Ett exempel på den allt tydligare definitionen av vägrummet var frågan om på vilken sida om vägen som trafikanten skulle färdas. Högertrafikens vara skall inte diskuteras här, även om de första utredningarna för högertrafik tillsattes redan 1939 (SOU 1940:30). Det är

snarare den förändrade omfattningen av vänstertrafiken som är intressant att lyfta fram.

År 1734 infördes vänstertrafik för första gången, men därefter kom det att dröja till den reviderade automobilförordningen 1916 innan sidvalet nämns i svensk lagstiftning (SOU 1940:30). 1891 års väglag liksom den första automobilförordningen (år 1906) nämner alltså inte huruvida Sverige har höger- eller vänstertrafik. År 1916 föreskrivs dock att trafikanterna;

“vid möte och när körbanan ej kan fullt överskådas hålla till vänster samt att hålla till höger, när annan trafikant förbiköres.”

1920 års sakkunniga föreslår den skarpare formuleringen, att fordon i “allmänhet skall framföras på vänstra sidan”. Men förslaget uteslöts i den följande propositionen, med motiveringen att vägarnas kvalitet krävde att fordonen fick framföras där vägbanan var lämplig, oavsett vilken sida av vägen det må vara (SOU 1940:33). Detta kan förklara varför Augustinsson kategoriskt avfärdar mittlinjer mellan körfälten annat än i kurvor;¹⁰⁰ en sådan uppdelning av vägen i två filer var vid den tiden ännu inte möjlig att realisera, och det var också mycket sällsynt med mittlinjer före andra världskriget (Hubendick, opubl). Lagstiftningens vaga formulering beklagas av Norlander (1924, sid 3) som frågar sig: “hur många hålla till vänster icke endast vid själva mötet, utan även då möte kan befaras, d.v.s. i kurvor, backar och å andra platser, där utsikten icke är fri?”. Av den retoriska frågan anar man en påtaglig brist på sådana ansvarsfulla trafikanter. Hur fotgängare skulle förhålla sig till dessa regler tycks ha varit oklart, åtminstone för de gående. Frågan diskuterades 1934 i Sydsvenska dagbladet, där Augustinsson dels konstaterade att de gående borde “se faran i vitögat” (dvs gå på höger sida), dels att de allra flesta gör tvärt om.¹⁰¹ Ännu i slutet av 1930-talet uttrycktes vänstertrafiken relativt vagt:

“Annan vägfarande än gående bör, där så lämpligen kan ske, färdas å körbanans vänstra sida.” (Vägtrafikstadgan, SFS, 1936, nr 562).

Men med de vägbyggnadsprinciper som förelåg i slutet av 1930-talet fick vägarna successivt en allt mer homogen och standardiserad form, och därmed kunde allt fler vägar förseas med mittlinjer och en tydligare åtskillnad av trafiken. År 1954 beslutade VoV att mittlinjer skulle finnas på samtliga belagda vägar (Hubendick, opubl). I och med detta blev det även lättare att hålla sig på den vänstra sidan om vägen och så småningom möjligt att formulera vänstertrafiken i skarpare ordalag.

Vägarna måste alltså uppnå en viss enhetlighet för att schablonmässiga regler skall vara möjliga att genomföra. När schablonerna väl följs så skapar i sin tur en större enhetlighet. Vägträdens historia kan exemplifiera denna successiva framväxt av ett för bilismen anpassat vägrum.

¹⁰⁰ ”Framtidens bilvägar – ett aktuellt och intressant problem”. Sydsvenska dagbladet 13/5 1930. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

¹⁰¹ “Vad är “rätt sida” för en fotgängare?” Sydsvenska dagbladet 10/4 1934. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

Vägträdens historia

Vägrummets historia är inte minst vägträdens historia. Diskussionen om vägträd kan knyta samman ovan förda analys av hastighetens förändring och analysen av den allt tydligare (och alltmer uteslutande) definitionen av vägrummet.

Ett stort antal pilevallar, men även fruktträdsalléer, fanns utmed Baras vägar i början av förra seklet. Nils Sonesson (1922) nämner att det fanns 15000 fruktträd längs vägarna i Malmöhus län, och Allan Gunnarsson (1987) uppskattar fruktträdsalléernas längd inom länet till ca 7 mil i början av 1930-talet. Många av dessa alléer, varav de flesta planterades under 1910- och 1920-talen, fanns inom Bara härad (enligt karta i Gunnarsson 1987). Även om fruktträden främst planterades vid de enskilda vägarna (Sonesson 1922), så bör en del ha ingått i det allmänna vägnätet med tanke på det stora övertaget av enskilda vägar under denna tid.¹⁰²

Planterandet av fruktträd längs med vägarna hade kommit igång på 1880-talet, och sammanföll därmed med det som tidigare har kallats den svenska landsvägens idylliska tid. Pilevallarna förknippas vanligen med skiftesreformerna, vilket innebär att de till stora delar hade planterats i början av 1800-talet i Bara. Pilarna hade planterats för att markera de nya ägo gränserna och gav samtidigt virke och ved, två ständiga bristvaror på slätten (Qviström 2002a). De gamla pilevallarna började förfalla under 1910-talet, vilket fick hushållningssällskapet att locka med bidrag till nya planteringar av ädlare träd längs med vägar och ägo gränser (Larsson 1964). Till detta kom de träd som väghållningsdistriktet planterade (se nedan), vilket sammantaget skapade en varierad trädvegetation. På den ekonomiska kartan från 1910-talet uppträder ett till synes slumpartat mönster av alléer, ofta intill enskilda gårdar (tydligast vid de stora godsens) men även längs med ett stycke av en landsväg eller annan allmän väg.

Trädens nyttoaspekter och skönhetsvärden talade för planterandet. Problemen med vägträden bestod enligt samtida kritiker främst i att träden försämrade markens upptorkande, i risken att träden vandaliserades av förbipasserande, och i att grenarna vid blåst kunde skrämra upp hästar (Gunnarsson 1987). Att träden skulle skymma sikten eller på något annat sätt försämma trafikförhållandena nämns däremot inte. Förhållandet var snarast det motsatta, vilket ett citat från Baras styrelse kan visa på:

“I närheten af vägkorsningen i Burlöfs socken borde vid södra sidan af vägen planteras 4 st skyddsträd” (Styrelsen juni 1918).

Som visats ovan var det vid denna tid ofta oklart vem som ägde och hade rätt att disponera allmänna vägar, liksom var dessa vägar skulle avgränsas i förhållande till omgivande marker. Detta gällde även vägträden, vilket framkommer i en artikel i Sydsvenska dagbladet 1926:

¹⁰² I Baras styrelse diskuteras planering av fruktträd vid ett par tillfällen, men utan att det leder till annat än utredningar och bordläggningar (Styrelsen aug 1915, maj 1916, sept 1917).

”Beträffande nyttighet å allmän väg råder även olika uppfattningar, säger vägnämnden vidare. På dylika nyttigheter, såsom träd m.m., gör jordägaren ibland anspråk. Väghållaren, som sköter vägen och vårdar träden, anser sig emellertid vara den, som ensam äger taga befattning med hithörande saker. Särskilt för Malmöhus län, där alléträd i stor utsträckning förekomma utmed de allmänna vägarna och där intresset för trädplantering är synnerligen stort, är frågan om dispositioner och äganderätten till träden enligt nämndens uppfattning av största betydelse.”¹⁰³

Sammanfattningsvis betraktades alltså träden som en nyttighet, ett väghållarens privilegium, samt ett olycksförebyggande element. Två enskilda fall från det sena 1910-talet kan illustrera styrelsens stora intresse för vägträd. I maj 1919 beslutades att vägträden mellan Kyrkheddinge och Hemmeslöv skulle flyttas i samband med en föreslagen vägbreddning (Styrelsen maj 1919) och senare samma år hotades Jöns Jönsson i Mölleberga av stämning om han inte senast till våren planterade en ny allé som ersättning för de vägträd som han huggit ner (Styrelsen juli 1919).

År 1916 nämns vägträden i Svenska vägföreningens tidskrift för första gången i en notis med den talande rubriken “Träd, som hindra vägens upptorkande, måste bort” (Svenska vägföreningen 1916). Vägbanans upptorkande tycks ha varit det tidigaste argumentet mot vägträd, eller åtminstone mot alltför täta alléer på vägens södra sida. När Sonesson (1922) sammanfattar argumenten några år senare, är det fortfarande vägbanans upptorkande som ses som det främsta problemet för att kombinera vägträd med en “rationell skötsel”. För vägträden talar deras estetiska värden, att de markerar vägen vintertid, den skugga de skänker åt resenären, samt (om man väljer fruktträd) att träden kan ge en ekonomisk avkastning.

“Vandalism”, utropar Skånska aftonbladet i mars 1928. Det är vägträdens dystra öde som uppmärksammas. Reportern konstaterar att det har ordnats omfattande skogsplanteringar inom länet, som kommer att leda till en välbehövlig ansiktslyftning av vissa områdets risiga, snaggade, stubbiga utseende. Samtidigt, påpekar reportern,

”ha vi på andra håll en hel del medborgare, som med energi arbeta på att beröva det skånska landskapet en avsevärd procent av det trädbestånd, som ännu finnes i form av vördnadsvärda och minnesrika alléer längs landsvägarna.”

Det är i första hand vägstyrelserna som beskylls för vandalismen, vilken hänger samman med vägbreddningar. Syftet är även att få en torrare väg-bana, då denna med trädens borttagande blir solbelyst. Andra skäl framgår av följande dags artikel (se nedan); då vägarna samtidigt rätas, och en större marginal i kurvorna behövs för bilisternas framfart, är det svårt att ha kvar alléerna. Tidigare nära på lodräta diken ges en svagare lutning för att

¹⁰³ ”Vems äro träden som växa vid allmän väg?”. Sydsvenska dagbladet 15/1 1926. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

förstärka vägkroppens hållbarhet, vilket kräver utrymme. Slutligen handlar det om ekonomi: om marken där träden står tas i anspråk för vägbreddningen behöver inte ny mark lösas in för ombyggnaden. Men i Skånska aftonbladet ifrågasätts argumenten:

”Naturligtvis kunde man ha nöjt sig med att hugga ner blott ena trädraden. Vägbreddningen hade kunnat genomföras lika behändigt för det. ... Men nu var man ”rationell”. Man tog rubb och stubb. ... Vad ha vi för glädje av raka och fina släta vägar, när vi på dem köra genom landskap, som i fråga om tråkighet och enformighet och slätstrukenhet kanske söker sin like?”

Det var med andra ord inte bara en fråga om teknik och ekonomi, utan även en alltför storskalig organisation och dess bristande medvetenhet om estetik, eller bristande ansvar för det skånska landskapets utveckling. Det är ”de mäktiga institutionerna” – vägstyrelserna – som pekas ut som syndabockar i artikeln. Artikeln är närmast ett upprop, som dagens därpå följs upp med intervjuer med olika organisationer som enligt reportern borde agera. Bland dessa kan Skånes naturskyddsförening, Samfundet för hembygdsvård, samt SAK nämnas. Representanterna var rörande överens om att utvecklingen var beklaglig men att de inte kunde göra något åt saken.¹⁰⁴

Den kritik som framfördes i Skånska aftonbladet tycks ha gett resultat i Bara. Senare samma år (1928) beslutade styrelsen att 134 nya almar skulle planteras längs med Lundavägen för att ”få fram en fulltalig allé längs hela vägen, och densammans vidmakthållande”. Dessutom fattades ett generellt beslut om att alltid ersätta alléträd som av någon anledning utgått (Styrelsen 1928 § 182). Däremot togs flera vägträd bort i slutet av 1920-talet av privatpersoner vars tomter skuggas av träden (med styrelsens goda minne). Att överblicka vägträdens historia i Bara är svårt (Baras akter ger troligen en ofullständig bild av utvecklingen), men utvecklingen kan ändå i grova drag sammanfattas med att skillnaden mellan vägträd och andra träd blev allt tydligare. De träd som stod i gränslandet mellan väg och åker (eller mellan vägen och trädgården) och som inte ingick i en allé hade styrelsen inga invändningar emot att de togs ned. Och dessa ärenden är många. Samtidigt värnade styrelsen alltså om alléerna. Avståndet mellan vägträd och andra träd, liksom skillnaden mellan vägområdet och annan markanvändning, blev allt större.

År 1930 föreslogs att trädstammarna i Bara skulle målas vita på träd i farliga kurvor, vilket ordföranden och sekreteraren hade sett på kontinenten i samband med en studieresa till Tyskland föregående år. Då landsfiskal Grimmlund påpekade att ingen kollision eller annan olycka inträffat på grund av att träden saknade markering, röstades förslaget ner. (Styrelsen 1930 § 250). De följande åren genomfördes åtminstone två trädplanteringar av skyddsträd, det vill säga träd som skulle förbättra trafiksäkerheten. 1931

¹⁰⁴ ”Vandalism” och ”Alléerna vid våra skånska landsvägar böra ej få skövlas”, Skånska aftonbladet 14/3 och 15/3 1928. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

planterades rödpil längs med vägen mellan Ljunggården och Roslätt, för att tjänstgöra som skydd mot ett djupt dike (Styrelsen 1931 § 255) och året därpå beslutades om alléplantering med hästkastanjer längs med väg 6, en dryg meter utanför stenläggningen (Styrelsen 1931 § 72).

År 1935 behandlades återigen förslaget om att vitmåla trädstammarna, denna gång längs med Lundavägen. Förslaget antogs, trots att Grimmlund återigen hade påpekat att det inte fanns något samband mellan olyckorna och trädens placering (Styrelsen 1935 § 10). Grimmlunds agerande visar mycket tydligt på det synsätt på trafiksäkerhet som polisrapporterna från och med detta år kom att stadfästa med hjälp av SCB:s statistik (se ovan).

År 1927 uppmärksammades de stränga amerikanska rekommendationerna för vägträdens placering i vägföreningens tidskrift (Svenska vägföreningen 1927b). Därefter skulle dröja till 1934 innan någon artikel i tidskriften tog upp den fria sikten som avgörande för trädens placering (Murelius 1934a). Murelius skriver tre artiklar detta år där vägträdens vara diskuteras. Vid sidan om den fria sikten och vägbanans upptorkande nämns här betydelsen av att förutse framtida vägbreddningar. Träden borde enligt Murelius placeras på ett visst avstånd med hänsyn till "de breddningar, som under exempelvis ett århundrade kunna tänkas komma till stånd" (Murelius 1934c, sid 366).

"Bra beslut: Vägträden bort!" skriver svensk motortidning år 1936. Artikeln bygger på ett förslag som Augustinsson har lagt fram:

"De lummiga alléerna utefter Skånes bilvägar, vilka kommit många svåra bilolyckor åstad och – som Motortidningen med skärpa framhållit – måste anses innebära en ständig fara för trafiken, har lyckligtvis sett sin bästa tid. Vägingenjören i Malmöhus län ... har nu anmodat samtliga vägstyrelser att inställa alla åtgärder för nyplantering av träd efter vägarna i avvaktan på en utredning som pågår i alléfrågan i dess helhet. Man har alltså gott hopp om att dessa dödsfallor i sinom tid kommer bort. ... i dessa fall måste skönhetskraven stå tillbaka för säkerheten till liv och lem".¹⁰⁵

Orsaken till Augustinssons vädjan var att alltför träd planterades av vägstyrelserna, samtidigt som direktiv för deras placering saknades. VoV hade därför av Augustinsson ombetts utreda detta inför arbetet med de nya normalbestämmelserna.¹⁰⁶ Svensk motortidning missuppfattade alltså Augustinsson, som endast ville ha rätt sak på rätt plats.¹⁰⁷ Däremot visar

¹⁰⁵ "Bra beslut: vägträden bort!", Svensk motortidning 27/10 1936. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

¹⁰⁶ "Våra vägar. Trädplanteringen längs våra vägar", Skånska dagbladet 28/12 1935. "Trädplanteringarna vid vägarna inställas", Sydsvenska dagbladet 23/10 1936. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

¹⁰⁷ "Blommor vid väg, prydnad för landskapet", Sydsvenska dagbladet 5/2 1936. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp. När Bara härad år 1939 vill ta bort två av tre träd på Lundavägen för att öka trafiksäkerheten (15 träd hade året innan tagits bort för att förbättra sikten), avslås projektet av Länstyrelsen efter Augustinssons avrådan (Styrelsen 1939 § 112).

artikeln på hur hastigheten och utformningen av vägarnas omgivning började uppmärksammas. Vid denna tid hade den fria hastigheten hade slagit igenom, antalet bilister hade ökat kraftigt och så även antalet olyckor (se ovan). Bilismens ställning var säkrad, och därmed kunde krav framföras för att anpassa vägrummet till de fria hastigheterna.

Till diskussionen om vägträd kom frågan om på vilket avstånd från vägen som träden skulle planteras. I 1891 års vägslag stadgas enligt Hubendick (opubl) för första gången om vägens sidoområde. Här fastslås att byggnader inte får uppföras närmare än 3.5 meter från vägkanten utan Länsstyrelsens tillstånd (SFS 1890, nr 68). Det skulle dock dröja innan vägstyrelsen i Bara besvärades av hus, träd och annat i vägens närhet. Nyckelordet var dispens. Tre gatehus hade redan 1898 tillåtits att uppföras endast en dryg meter från vägen (styrelsen mars 1891), och de följdes under 1910- och 1920-talen av ett stort antal uthus, tillbyggnader och garage som uppfördes på dispens. Avståndsreglerna slog igenom i Bara först 1936, då avslag på uppförandet av byggnader dominerade över eftergifterna (Styrelsen 1936, §§ 87, 98, 129, 259). Med 1937 års vägslag ändrades avståndet från väg till byggnad till 12 meter (SFS 1934, nr 241). Med den allt starkare kopplingen mellan regelverk och det faktiska agerandet inom vägplanering och väghållning, hade därmed ett kraftigt incitament mot vägträd införts.

Planteringar var något som inte hade nämnts i 1927 eller 1931 års normalbestämmelser. Det enda som sades i 1931 års normalbestämmelser (till skillnad från de från 1927) var att i samband med röjningen, då alla träd och buskar skall tas bort till en bredd av minst 2 meter utanför ytterkant av blivande vägdike, får inte allé och prydnadsträd fällas utan vägingenjörens anvisning (VoV 1931). Detta förtydligas år 1938:

”Allé och prydnadsträd samt andra träd som kunna vara av värde att bevaras, och som icke äro direkt till hinder för vägarbetets utförande, få icke fällas utan vägingenjörens medgivande” (VoV 1938, sid 22).

I ett nytt tillägg till normalbestämmelserna 1938 ges en tvetydig skildring av vägträdens värde, som kan sammanfatta 1930-talets syn på vägträd:

”I öppen terräng samt inom eller i närheten av samhällen kunna planteringar med träd, buskar eller häckar intill vägen understundom vara motiverade ur såväl trafikteknisk som prydnadssynpunkt. Sålunda kan exempelvis genom en rad träd i yttersidan av trafikvådlig kurva uppnås en effektiv varning, vilken kan ytterligare förstärkas genom att måla viss del av trädstammen vit. Som allmän regel vid utförande av planteringar gäller emellertid, att desamma icke få försämra siktförhållandena samt ej heller på annat sätt medföra olägenhet eller fara för vägtrafikanter. Träd böra i regel stå på sådant avstånd från körbanekant av minst en, helst två meter och i övrigt på ett sådant sätt, att de ej komma att medföra hinder för en eventuell utbyggnad med gång- och cykelbanor. Avståndet mellan alléträd på samma sida om vägen bör vara minst 15 meter för lågt växande och 30 meter för högt växande träd”. (VoV 1938, sid 17 – 18)

Sammantaget går det att konstatera att vägträdens roll och karaktär förändrades under mellankrigstiden från att betraktas som en resurs och en trafiksäkerhetsåtgärd, till att bli fasta objekt som planterats farligt nära vägen. Går det samtidigt att ana hur trädens estetiska värden och alléernas kulturhistoria åtskiljs från vägplaneringen? Samfundet för hembygdsvård kom under 1930-talet kom att arbeta för en bättre anpassning av vägbyggnadsprojekten till kulturlandskapet (K Nilsson 2000). I slutet av 1939 kom en vägvårdskonsulent att anställas av nämnda samfund. Hembygdsföreningens arbete innebar att en utanförstående grupp tog sig an vägträdens kulturhistoriska och estetiska värden. En parallell kan dras till Löfgrens iakttagelse att de gamla milstolparna blev oläsbara då hastigheten på vägarna ökade, och att de därmed i samma stund förvandlades till fornminnen (Löfgren 1991). Det var i slutet av 1930-talet som en fri hastighet, kartor, vägskyltar och vägstandard ledde till denna omvandling och förenkling av milstenar och vägträd till fasta objekt (inom vägplaneringen) respektive kulturminnen (inom kulturmiljövården).

Analys

“After the destruction of the antique good and the antique evil, we create a new good, speed, and a new evil, slowness.” (Marinetti 1916, i Flint & Coppotelli 1991, sid 103).

Hastighetens ökade betydelse för vägplaneringen under mellankrigstiden har skildrats ovan. Trafiksäkerheten spelade en viktig roll i detta sammanhang. Utvecklingen kan grovt sett sammanfattas som en övergång från en vid diskussion om trafikultur (Norlander 1924) till en betydligt snävare analys av trafiksäkerhetens förutsättningar (SOU 1940:33). Kanske bidrog hastighetens alltmer konkreta form (som ett fenomen åtskilt från enskilda aktiviteter) och vägnätets allt tydligare systemstruktur till att hastigheten hamnade i fokus för trafiksäkerheten (och tvärt om). Marinettis slagkraftiga påstående att hastigheten är den nya moralen i det moderna samhället är visserligen överdriven men långt ifrån ointressant; den äldre moralen för hur man skulle bete sig på landsvägen hade inget med hastighet att göra, utan hängde snarare samman med markutnyttjandet, samfällighetens moral. I det sena 1900-talets trafiksäkerhetsmoral är hastigheten den röda tråden.

Ytterligare några påpekanden skall göras om den syn på transporter och resor som låg bakom den trafiksäkerhet och det vägrum som utkristalliserades under perioden. För det första: resan, eller nöjet med att fara fram i en bil, var helt frånvarande i argumenteringen för högre hastighet och i trafiksäkerhetsdiskussionen. Trafikkultur handlade endast om ansvar. Det var behovet av långväga (snabba) transporter som stod i centrum för argumenteringen – bilismen betraktades endast som nyttobetonad och det var utifrån denna skildring som trafiksäkerheten utformades. För det andra: det preciseras inte vad det är för långväga transporter som vägarna skall understödja. De aktiviteter som transporterna är en del av tas inte upp, lika lite som det kommenteras vad bilister och cyklister har på vägen att göra,

endast att de finns där. För det tredje: att sänka den tillåtna hastigheten betraktades inte som ett alternativ i 1930-talets trafiksäkerhetsdebatt. Framstegstanken var en given utgångspunkt.

Fram till 1955 var hastigheten fri på landets samtliga vägar (dock inte för bussar och lastbilar), men detta år infördes gränsen 50 km/tim i tätbebyggda områden (SFS 1955, nr 313). I slutet av 1950-talet infördes även tillfälliga hastighetsbegränsningar för att utvärdera dess effekter på trafiksäkerheten (Andréasson *et al* 1997). Normalbestämmelserna från 1938 ersattes år 1955 med föreskrifter om att vägar skulle byggas för en viss projekterad hastighet där inte bara kurvornas utan hela vägens utformning skulle anpassas. Fyrfiliga vägar skulle projekteras för 120 km/tim, medan tvåfiliga vägar projekterades för 100, 80 eller 60 km/tim (Pettersson 1988). År 1968 började Vägverket att experimentera med olika hastighetsgränser, vilket ledde till mer permanenta hastighetsregler 1971 då 70-, 90- och 110-gränser infördes (Nordqvist 1986). Dessa hastighetsgränser hade dock mycket lite att göra med de som fanns på 1920-talet: hastighetsmätare i kombination med den tredelade vägghierarki som vuxit fram, och de nya vägar som projekterats för en viss fart gav hastigheten en helt annan påtaglighet än tidigare.

Ännu i mitten av 1950-talet hade inte dagens hastigheter helt tagit form fullt ut, vilket framgår i den utredning som låg bakom hastighetsreglernas återinförande. I utredningen betraktas hastighetsreglerna som övre gränser som åtminstone inte skall överskridas, däremot är det inte tänkt att alla skall fara fram i den hastighet som skyltarna anger:

“Utredningen har icke funnit fog för påståendet, att existensen av en hastighetsgräns skulle driva upp hastigheterna mot den maximalt tillåtna hastighetsgränsen. Erfarenheten ger tvärtom vid handen, att en fartgräns får till resultat en allmän sänkning av körhastigheterna och därmed också en allmänt bättre hastighetsanpassning.” (SOU 1954, nr 38, sid 283).

Idag betraktas förare som trafikfarliga när de inte följer den angivna hastigheten. Trafikforskare talar om “hastighetspridning” och om de stora vinster i trafiksäkerhet som varje minskning av spridningen leder till (Englund *et al* 1998). Detta har också lett till ett system som går att räkna på i en helt annan utsträckning än tidigare.

Vägsystemet var vid 1960-talets slut så renodlat och sammanhållet att tidigare vaga ekonomiska beräkningar och tidsuppskattningar kunde preciseras. Möjligheten att bedöma förkortade restider i pengar för att avgöra vägprojektens lönsamhet diskuteras visserligen i vaga ordalag redan 1934, men resonemanget var vid denna tid snarast av principiell karaktär och i första hand betonades vägunderhållets omkostnader (SOU 1934:27). Under 1960-talet infördes samhällsekonomiska kalkyler av restidskostnader för första gången inom Vägverket, vilket innebar att precisa

värderingar av hastighetens betydelse erbjöds.¹⁰⁸ Vägplan 70 innebar en starkare koppling mellan vägens morfologi och vägens ändamål, ett ändamål som fastslogs i nationella och lokala planer. Vägplanen utgår från ett renodlat synsätt på tid som pengar och restid som bortkastad tid, vilket ställer tydliga krav på vägarnas utformning:

”Krav på ökad reshastighetsstandard på vägnätet är en naturlig följd av den ökade levnadsstandard, både arbetstid och fritid värderas allt högre. Det är inte längre avståndet i kilometer räknat, utan tiden som i första hand tas till utgångspunkt för bedömningar när det gäller val av bostad, arbetsplats, sommarstuga, osv. ... Att en allt större hänsyn måste tas till trafikanternas restid vid val av typsektion och linjeföring är uppenbart” (SOU 1969:57, sid 35).

Detta kopplas samtidigt till en väghierarki där olika hastigheter får stå för det lokala, regionala respektive nationella. Tydligast framgår detta i Gunnarssons och Lindströms *Vägen till trafiksäkerhet* (1970), där “rätt” och “fel” principer för vägbyggande och trafikplanering exemplifieras i ett antal bilder. Arbetet är en populär presentation av de vid denna tid nya reglerna för vägbyggande (Gunnarsson 1991). Rätt planering är enligt författarna när lokala, regionala och nationella stråk åtskiljs, ges olika utformning och utformas utifrån olika hastigheter. Synsättet präntas under de följande decennierna in i landskapet med vägarnas hjälp.

Hastighet ”i sig” (det vill säga km/tim) var något mycket abstrakt under bilismens första tre decennier, då det snarare är det bilens framfart och bilistens goda omdöme som stod i centrum för hastighetsdiskussionen. Så småningom gavs dock hastigheten bokstavligen en kropp, och blev i högsta grad konkret. Hastigheten blev dessutom en central variabel då valet av hastighet kom att avgöra vägens och vägmiljöns utformning, vilka trafikantgrupper som fick nyttja den, om vägen ansågs vara nationell eller lokal, etc. Hastigheten ökar inte hela tiden utan förändras, abstraheras och konkretiseras, inte minst via ett stort antal regleringar, av vägrummets användning, utseende och tillgänglighet.

Även det följande avsnittet handlar om hur vägnätet omformats utifrån kraven på hastighet och nationella vägar, men nedan står en annan aspekt av den moderna visionen i centrum, nämligen dess klivna förhållande till vägnätets ofrånkomliga platsbundenhet.

¹⁰⁸ Vägverket införde samhällsekonomiska analyser i början av 1960-talet (Lindberg 2002), vilket även är den tidpunkt som Mackie et al (2001) anger för utvecklandet av modeller för att beräkna tidens värde i detta sammanhang. Synsättet på tid som pengar är betydligt äldre: enligt Lundmark (1993) slog det igenom i slutet av 1700-talet och systematiska beräkningar av tid som pengar började utföras hundra år senare. Han visar på den parallella utvecklingen av tillförlitliga ur och intresset för att mäta/värdera tiden. Ovan har visats hur vägnätet ges motsvarande "tillförlitlighet" vilket möjliggjorde beräkningar. Någon mer utförlig beskrivning av hur dessa bedömningsmetoder har utvecklats och hur deras inflytande har ökat inom vägplaneringen har tyvärr inte påträffats.

Vinterväghållning

Den "avståndsfriktion" som den skånska slättens landsvägar bjöd resenären på för hundra år sedan, varierade kraftigt beroende av väderleken, årstiden och tiden på dygnet. Järnvägarnas överlägsenhet vid denna tid bestod inte bara i deras lastkapacitet och komfort, utan även i att de kunde erbjuda en regelbundenhet och jämn hastighet som gjorde det möjligt att på förhand avgöra hur lång tid resan skulle ta. Möjligheten att förutse resans tid även vid landsvägstrafik var därför av stort intresse bland bilförespråkarna, men det krävde att de platsspecifika egenskaperna på något sätt åtgärdades. Så länge vägarna och väghållningen anpassades till terrängförhållanden, jordart och hydrologi, liksom till väder, vind och årstidernas växlingar var något sådant knappast möjligt att uppnå. Problemet bestod alltså i vägarnas platsbundenhet. Nedan skildras vintervägarnas förändrade roll under mellankrigstiden och förändringarna i betydelsen av platsens egenskaper.

Vintervägarnas stora betydelse för transporter ska inte tas upp här: vinterns positiva inverkan på transporter berörde nämligen främst norra och mellersta Sverige (se bild 19). Men även i Skåne krävdes då och då en omfattande insats för att iordningställa vägarna vintertid och även Skåne omfattades av den särskilda organisation för väghållning som trädde i kraft då snön föll. Den vägadministration som tidigare beskrivits gällde endast vid barmark: vid vinterväglag tog vinterväghållningens ploglag över. Varje sådant ploglag utgjordes av ett antal jordbruksfastigheter som mot ersättning hade att upprätthålla vägnätets farbarhet då marken inte var bar.

Vinterväglagen såg till att vägarna var farbara med släde. Denna till hästen anpassade snöröjning passade inte bilisten. Eller rättare: vintern passade inte bilismen. I VoV:s första förslag till bestämmelser för automobiltrafik (år 1902) konstateras att motortrafik är olämpligt i Sverige på grund av vinterförhållandena (snö och is) och på grund av det smala vägnätet (Hamilton 1997). Ännu 1929 påminns om väderlekens stora betydelse i Svenska vägföreningens tidskrift. I tidskriften påpekas att särskilt snö och is har ett genomgripande och "mycket mångsidigt både fysiskt och psykiskt inflytande på de allmänna kommunikationerna", och att vägunderhållet därför måste anpassas till väderleken, vilket i sin tur kräver ökade meteorologiska kunskaper bland väghållarna (Svenska vägföreningen 1929). Därefter presenterades en aktuell snödjupskarta över landet, vilken återkom i uppdaterad form i varje vinternummer under de närmast följande åren.

Händelseutvecklingen under mellankrigstiden kan sammanfattas med att ovanstående resonemang vändes till bilisternas favör: snö och is kom att betraktas som olämpligt med hänsyn till bilismen. Vägföreningen lade ner mycket energi på att informera om en mer rationell vinterväghållning, det vill säga en vinterväghållning med omfattande plogning och sandning (Blomkvist 1998). En sådan väghållning skulle dock samtidigt omöjliggöra dragarens släde: konflikten mellan häst och bil var uppenbar. Det är

påfallande att vägföreningens snödjupskarta försvinner samtidigt som artiklar om sandning införs, det vill säga i mitten av 1930-talet.

Ernst Augustinsson beskrev i ett radioföredrag 1931 nämnda vinterväghållning, och skälen till att denna inte hade överförts från naturaväghållarna (dvs ploglagen) till vägdistriktet i samma omfattning som sommarvägunderhållet. Sveriges skiftande väderförhållanden var enligt Augustinsson den främsta anledningen:

”I våra nordligare landsändar äro snöfallen jämnare, vintern snörik och i allmänhet förekommande under långa perioder. I våra sydligare provinser är snön en mera sporadisk företeelse, ett hastigt uppkommande ymnigt snöfall, vanligtvis förenat med storm och sålunda stark drivbildning. Efter en kortare tid är snön borta. Genom rationell plogning har vägstyrelserna i norr kunnat nedbringa kostnaderna till betydligt mindre summor än samma utgifter till ploglagen. I de sydligare delarna med dess tätare vägnät och sporadiska snöfall innebära ploglagen en ganska elastisk organisation.” (Augustinsson 1932, sid 7 - 8).

De lokala väderförhållandena innebar alltså att en centraliserad skötsel av vägarna vintertid i Skåne inte kunde betraktas som rationell.

I Bara härad utfördes ännu år 1926 all skottning för hand. Även de landsvägar som övertagits av vägkassan några år tidigare sköttes på detta sätt (Styrelsen 1926 § 65). Detta år skrev landsfiskal Grimmlund till styrelsen angående möjligheten att sköta landsvägarna även vintertid via vägkassan, vilket skulle innebära att vägkassans personal och tekniska utrustning kom till användning även vintertid. Mot förslaget talade däremot att det skulle ta för lång tid för vägkassan att ploga landsvägarna, samt att snödriften försvårade en maskinell plogning (Styrelsen 1926 § 65).

Grimmlunds brev ledde till att styrelsen tillsatte en kommitté, men (i brist på snö?) tycks deras arbete ha runnit ut i sanden. Det skulle dröja tre år innan vintervägarna åter nämndes av styrelsen, i samband med att man för första gången köpte in snöplogar med vars hjälp snön “på de förnämsta vägarna” skulle jämnas till efter det att den vanliga skottningen hade ägt rum (Styrelsen 1929 §§ 38, 40). Även om det inte var frågan om att skrapa vägarna rena från snö, så får inköpet betraktas som första gången som bilismen ger ett avtryck i Baras vinterväghållning.

Ett omfattande snöoväder i februari 1929 fick intresset för vinterväghållningen att vakna. Stora snömängder i kombination med kraftig blåst hade lett till att:

”Lundavägen barrikerades av höga och långa drivor, vilka snöploglagens manskap under gårdagen omöjligt kunde på antagbar tid forcera. ... Då denna inte endast är Sveriges mest trafikerade landsväg, utan därtill förmedlar trafiken mellan två i handel och industri starkt samarbetande städer, hade ansetts ... [att] ... något exceptionellt måste göras.” (Styrelsen 1929 § 40).

Det exeptionella bestod i att 30 personer kallades in som förstärkning till det redan 50 man starka ploglagen. Två Malmöföretag, Yllefariken och Solidar, hade dessutom kommenderat ut ca 60 man för att skotta fram företagens lastbilar. Dagarna efter snöstormen bestämde sig styrelsen även för att köpa in fyra enkla plogar för häst, samt att distriktets två lastbilar skulle förses med varsin ”maskinplog”. Uppenbarligen hade ovädret varit lika omtumlande i de angränsande distrikten; plogarna från ”AB Vägmaskiner” anlände i samma lass som liknande plogar adresserade till Harjager och Torna härad. (Styrelsen 1929, §§ 40, 41, 43, 44, 45).

Även Länsstyrelsen väcktes av vinterns oväder. Några veckor efter händelsen skickades en förfrågan till vägstyrelserna angående den årgamla förordning som gjorde det möjligt för Länsstyrelsen att bestämma om en väg vintertid skulle hållas farbar för biltrafik, eller endast för dragare (Styrelsen 1929 § 53, SFS 1927, nr 296). Styrelsen i Bara menade dock att alla vägar i häradet borde hållas öppna även för bilar.

Följande vinter hade styrelsen utarbetat en snöröjningsplan. Vintervägarna hade delats in i två klasser, där klass 1 (de tre landsvägarna) skulle övertas av vägkassan för maskinplogning till 5 meters bredd, medan klass 2 (övriga vägar) även fortsättningsvis skulle skötas av ploglagen och plogas med häst och tröplog till 3 meters bredd. (Styrelsen 1929 § 294). Vidare konstaterade styrelsen att ”Vid all skottning skall iakttas, att den sker till det djup och den bredd, som ärfordras för bilars framkomlighet”. (Styrelsen 1929 § 53). Detta snödjup definierades senare till max 15 cm (Styrelsen 1929 § 294). Med detta snödjup och ingen sandning skulle bilar och hästar samsas om vintervägarna.

Halkbekämpning ingick inte i ploglagens ursprungliga arbetsuppgifter, och påbörjades därför generellt först efter det att väghållningen hade övertagits till vägkassorna (Hubendick opubl). På 1920-talet sandade man enligt Hubendick endast vissa utsatta partier, som infarter till städerna, backar, etc. I november 1932 skrev Skånes Omnibusägareförbund till Länsstyrelsen i Malmöhus län angående vägarnas sandning. Förbundet lovordade införandet av motorplogar, och den förbättring av vinterväghållningen som därmed hade åstadkommit. Däremot var uppkomsten av isgator fortfarande ett problem:

”Bilkörning i dylikt väglag är alltid förenat med risker, i synnerhet i backslutningar som ofta vid dylika tillfällen är ett känt tillhåll för kälk o. sparkstöttingsåkande. Särskilt omnibusrörelsens utövare, som året runt har att följa sin turlista, bringas ofta i svåra situationer vid dylikt väglag.”

Vägarna borde därför sandas enligt föreningen, vilket även skulle leda till att kälk- och sparkstöttingarna förpassades till mindre farliga platser. (Styrelsen 1933 § 155). Vid den tid då bussägarna skrev till Länsstyrelsen har ännu ingen grusspridare införskaffats i Bara, och man kan därför anta att ingen sandning ägde rum.

Bussägarnas förfrågan om sandning besvarades ett halvår senare av Augustinsson (som uttalade sig för Länsstyrelsens del). Han konstaterade att vägstyrelserna ansvarade för:

”sandning av isgata och svallis *ävensom påförande av snö vid menföre ...* Författningen förutsätter sålunda, att åtgärder kunna erfordras ej blott i den riktning Omnibusägareföreningen önskar utan även i motsatt riktning.” Ansvar vilade enligt honom helt och hållet på den enskilde bilisten: ”att för vart fall själva vidtaga sådana åtgärder, såsom anbringande av snökedjor, synnerlig försiktig körning och dylikt, att risken vid körning minskas, hellre än att genom en föreskrift för vägstyrelserna på dem övervältra så gott som allt ansvar för eventuella olyckshändelser. En dylik föreskrifts konsekvenser skulle dessutom kunna bli, att ansvaret för riskmoment på grund av slirningar av annan anledning än is och snö skulle kunna komma att vila på vägstyrelserna”. (Styrelsen 1933 § 155, min kursivering).

De allmänna vägarna var till för alla, att brukas på ett ansvarsfullt sätt (jämför SOU 1922:39 och Norlander 1924). Intresset för bussarnas tidtabeller hade ännu inte förändrat denna definition av det allmänna.

I december 1933 omvandlades större delen av Lundavägen till en isgata två dagar i sträck, och ett stort antal bilar kom därför att överges längs med vägen. Styrelsen beslutade efter denna incident dels att Lundavägen skulle ”grusas” vid behov, dels att distriktet skulle köpa in en grusspridareapparat (Styrelsen 1933 §§ 225, 226). “Grusningen” kommenterades därefter inte av styrelsen förrän 1936, då man kort och gott konstaterade att den sköttes på ett tillfredsställande sätt (Styrelsen 1936 § 48). Ett brev från SAK om vinterväghållningen orsakade denna kommentar; konflikten mellan bilist och dragare ägnades däremot inte ett ord i denna korrespondens mellan styrelsen och SAK, trots att sandningen måste ha förhindrat slädåkning.

År 1937 tog den nya väghållningsorganisationen vid, vilket enligt Hubendick (opubl) avgjorde vinterväghållningens bilanpassning en gång för alla. De större distrikten möjliggjorde en större maskinpark, och därmed en maskinell vägskötsel. Men Bara väghållningsdistrikt blev inte större vid omorganiseringen, och vinterväghållningen förändrades inte mer än administrativt då ploglagen upphörde (Styrelsen 1937 § 46). Om det är svårt att se de administrativa strukturernas betydelse för teknifieringen, så framgår en annan “aktör” med all tydlighet samma vinter, då ett nytt snöoväder lamslår landsvägarna. Ovädret visade på brister i distriktets plogningskapacitet, och i all hast fördubblades distriktets plogar till 8 st (Styrelsen 1937 § 99).

I januari 1938 konstaterades att sandning av vägarna skulle verkställas ”i största möjliga omfattning”, ett beslut som tycks ha omfattat samtliga allmänna vägar. (Styrelsen 1938 §§ 27, 60). En skrivelse från Augustinsson till länets vägdistrikt skickades ut några dagar efter det att ovanstående beslut hade fattats. Brevet illustrerar den förändring i inställning till såväl

bilismen som säkerhetsfrågor som skett under det fåtal år som här behandlas (jämför de två tidigare citaten av Augustinsson):

”För rationalisering av sandningen böra distriktens sandningsberedskap ytterligare ökas. ... sandningen [bör] inte inskränkas till vissa platser, såsom backar eller skarpa kurvor, utan vara genomgående. Det innebär nämligen icke ringa fara för trafikanterna, att körbanan omväxlande är sandad och osandad. ... Ehuru hållande av fullt trafiksäker väg bana vid förekommande isgata är omöjligt, och trafikanternas anspråk i detta avseende ofta äro grundade på oförståelse för de stora svårigheterna, önskar jag framhålla för vägdistrikten, att väghållningen är till för trafikanterna, och att det är väghållarens skyldighet att söka, med iakttagande av skälig sparsamhet, på effektivaste och bästa sätt tjäna trafiken, även om svårigheterna ofta synes vara så gott som oöverbinnerliga.” (Styrelsen 1938 § 60).¹⁰⁹

Väghållarna skulle alltså i möjligaste mån tillgodose bilisternas framkomlighet och säkerhet vintertid. Av Bara härads plogningsplan framgick det att i första hand riksvägarna, därefter de regionala och slutligen de lokala vägarna skulle plogas. Riksvägarnas status och trafik var ett skäl till detta, men även deras hårdgjorda vägbanor (som lätt blev hala), och att trafiken på dessa vägar dominerades av bilar. Omvänt var de lokala vägarna inte hårdgjorda och hade en större andel dragare. Vinterväghållningen, som tidigare jämställt alla vägar, förstärkte nu vägarnas hierarki och hästrafikens perifera ställning.

När lantbrevbärare Bengtson i Genarp i januari 1939 klagar på vinterväghållningen, illustrerar han vägnätets framväxande hierarki. Det var väg 54 vid Bramstorp (nära Sturup) som Bengtsson,

“inte har kunnat taga sig fram [på] sedan juldagarna utan att köra på åkrarna, vid töväder för några dagar sedan blev detta omöjligt då hästar och åkdon sjönko genom snön långt ned i den uppblötta jorden ... Vid förfrågan hos vägdistriktet sade man “Vi har annat att göra än tänka på småvägar”, sagt i från ton. Det förtjänar möjligen också framhållas att under det snörika året 1929 ... då skottade man så gott man hann med det samt satte ut märke som man kunde följa efter, nu är man åter hänsynslös som aldrig förut.”

Vägdistriktet meddelade dock att väg 54 tillhörde klass C, som vintertid inte iordningställdes för bilar. Och brevberaren hade setts i bil, vilket försvagade hans argument. Enligt vägdistriktets sandningsplan detta år skulle riks- och huvudvägarna sandas först, vilket klarades av på 3 timmar vid ett snöoväder (Styrelsen 1939 § 239), men väg 54 hade någon gång mellan 1929 och 1939 blivit en småväg och det var därför enligt styrelsen i Bara och Länsstyrelsen i sin ordning att den inte skottades.

¹⁰⁹ Skrivelsen citeras i sin helhet i Sydsvenska dagbladet och Skånska dagbladet 20/1 1938. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

Det vägnät som beskrivs i snöröjningsplanerna skall inte redogöras för i detalj, men några kommentarer bör ändå ges. År 1929 innefattade snöröjningsklass 1 såväl de tre landsvägarna som större delen av de "huvudvägar" som fanns inom häradet enligt uppgifter lämnade till KAK:s revidering av deras bilkarta (Styrelsen 1929 § 56, 294). Dessa innefattade vägen mellan Lomma – Trolleberg, vägen från Lund via Staffanstorp och Hyby och vidare mot Svedala, vägen mellan Hyby och Södra Sallerup, Baras del av landsvägen mellan Malmö och Svedala, vägen från Kyrkheddinge till Genarp och vidare över Härkeberga till häradsgården, samt vägen mellan Bulltofta flygplats och Nordanå järnvägsstation (Styrelsen 1929 § 294). Övriga vägar ingick i klass 2. När planen reviderades tre år senare var den stora förändringen att endast de tre landsvägarna kom att utgöra klass 1. Övriga nyss uppräknade vägar kom tillsammans med några andra vägar (vägen mellan Hyby och Genarp samt några kortare vägvägar vid Genarp) att utgöra klass 2 i den nyinförda tredelade klassningen (Styrelsen 1932 § 13). I och med denna revidering överensstämde vinterväghållningens klass 1 och 2 i princip med de till KAK år 1929 inrapporterade huvudvägarna, det vill säga de vägar som ansågs vara de viktigaste bilvägarna i Bara. Den reviderade planen från 1937 innebar att väglängden nära på fördubblades i kategori 2 medan kategori 1 (de tre huvudvägarna) förblev den samma (Styrelsen 1937 § 375). Snöröjningsplanerna visar dels på landsvägarnas allt tydligare särbehandling, dels på den framväxande tredelningen av vägnätet där de viktigaste vägarna anpassades för bilism medan mindre och perifera vägar endast anpassades till dragare.

Det enda som behövs för att föra fram skildringen till idag är en kommentar om 1971 års vägplag, där ingen som helst åtskillnad görs mellan barmarksunderhåll och vinterväghållning. Vägarna skall hållas i tillfredsställande skick, oavsett var och när (Hubendick opubl). Därmed hade årstiderna raderats ut inom väghållningen.

De nationella platsernas karaktär

Vintervägarnas status är ett exempel på hur vägnätets platsspecifika egenskaper omvärderas under mellankrigstiden. På samma sätt som vintern "byggs bort", åtgärdas exempelvis även tjälen. I början av 1920-talet tilläts inte lastbilar och bussar att använda landsvägarna i Bara under tjällossningen. Med en bärkarftigare, hårdgjord vägkropp, behövdes inte sådana restriktioner i samma omfattning. I det sammanhanget skall även de allt högre kraven på vägbyggnadsmaterialets sammansättning nämnas. Tidigare hade på platsen befintligt material använts, men när vägarna började att byggas på ett mer professionellt sätt kom byggnadsmaterialet att hämtas från annat håll – med stora grustag, omfattande transporter och överskottsmassor till följd. Strävan efter en icke platsbunden väg förutsatte även ett ökat underhåll, det vill säga fler aktiviteter på platsen, och därmed kom denna väg att spela en större roll på den plats som skulle "lämnas". Strävan efter ett icke platsbundet vägnät skapade en ny platsbundenhet.

Med hänsyn till skildringen av vägrummets historia är knappast utvecklingen överraskande. Det som gör den intressant är att utvecklingen inte på något sätt var given i bilismens barndom.

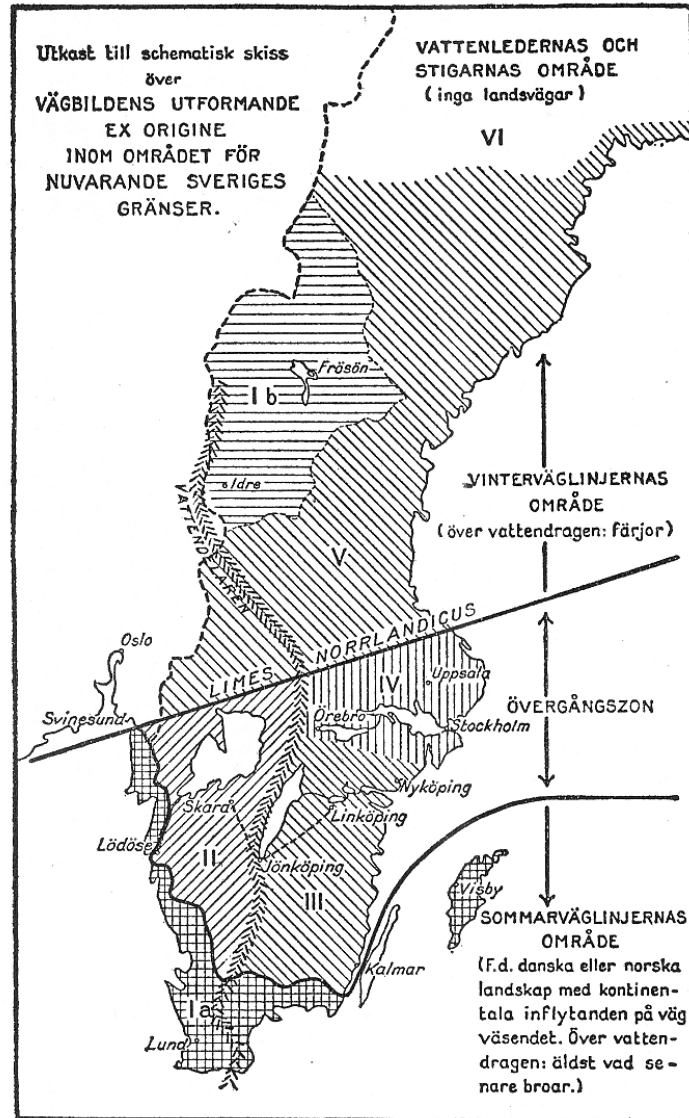


Bild 19. Regionalgeografisk analys av Sveriges transportförhållanden. (Mannerfelt 1936). Kartan visar en regionindelning utifrån landtransporternas klimatberoende. Förhållandena för vägtrafik på den skånska slätten skilde sig i början av 1900-talet avsevärt från förhållandena i skogstrakterna eller förhållandena längre norrut. En av de stora förändringarna under 1900-talet bestod i att förutsättningarna för transporter homogeniserades. Vintervägarnas försvinnande är viktiga att nämna i detta sammanhang.

Svenska vägföreningen uppvisade under mellankrigstiden två strategier beträffande vintervägarna. Låt oss kalla den ena för fenologisk och den andra teknisk, båda med målsättningen inställd på en mer rationell och nationellt sammanhållen väghållning.¹¹⁰ Med det fenologiska avses inte en passiv eftergift inför vädrets makter, utan snarare ett försök att förutse förändringarna och att anpassa skötseln därefter. Snöstaket och en decentraliserad skottning är delar av denna strategi.

Augustinsson återkom gång på gång till behovet av platsberoende lösningar. En generell målning med vita linjer i vägbanans mitt avfärdade han kategoriskt, men framförallt framkom platsberoendet i diskussionen om vägbeläggning:

”en beläggning passar på en plats, en annan på en annan och vilken man skall välja, måste avgöras från fall till fall beroende på särskilt tre omständigheter: markens beskaffenhet, trafikens intensitet och tillgängliga medel”.¹¹¹

Även i Sveriges första lärobok i trafikteknik från år 1936, skriven av Hugo Pallin, framkommer det fenologiska synsättet.¹¹² Pallin ägnar sammanlagt 18 sidor åt solens roll i trafikplaneringen, därefter behandlas vind och dimma, allt i kapitlet ”Geofysiska faktorer”. Även i kapitlet ”Trafikens perioder” återfinns dessa i de närmaste fenologiska resonemang. Pallins bok är influerad av stadsplanering, där vind, skuggförhållanden etc., fortfarande behandlas. I poetiska ordalag betonas trafikens ständiga växlingar:

”Runt jorden ilar varje dygn en bölja av solstrålning, sammansatt av en ljusvåg, som kulminerar vid sann middag, och följd av en värmevåg ... I den senares släptåg följer trafikvågen, som når sin höjdpunkt ett par timmar efter det värmevågen passerat, varpå alla dessa vågor efter varandra sjunka i nattens mörker under sin färd runt jorden för att regelbundet åter uppenbara sig varje morgon vid varje ort på samma bestämda tider, trafikvågen vanligen med ett självständigt morgonsvall, som åter något dämpas på förmiddagen, medan ljus och värme nå sina maxima omkring tiden för den astronomiska middagen. På samma sätt drar solens årsvågor trafiken med sig till liknande årliga maxima och minima med en motsvarande förskjutning och regularitet. Trafiken följer solen, liksom

¹¹⁰ Fenologi = läran om de periodiska företeelserna (inom växt- och djurlivet). I en fenologisk sammanställning, *Det svenska året* (Edin et al 1941) illustreras inte bara fåglarnas flyttningar, vinterns ankomst och den genomsnittliga barmarksperioden i de olika landsdelarna, utan även jordbrukets rytmik och dess platsbundna egenskaper. Steget därifrån till att skildra vinterväghållningen (som utfördes av samma jordbrukare) är inte långt. En sådan beskrivning betonar dock kopplingen mellan jordbruk och väghållning, vilket Vägföreningen med dess aversion mot naturaväghållningen knappast önskade.

¹¹¹ “Framtidens bilvägar – ett aktuellt och intressant problem”, *Sydsvenska dagbladet*, 13/5 1930. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

¹¹² Uppgiften om att det skulle vara den första läroboken är från Blomkvist (2001).

havet följer månen och uppvisar en av de mest talande bilderna av vår samhörighet med världsalltet och dess ingripande i vårt dagliga liv samt tvånget att anpassa vårt arbete liksom våra bostäder och samhällen därefter.” (Pallin 1936, sid 170 – 171).

Den äldre väghållningen var anpassad till årets växlingar, men på vilket sätt Pallin tänkte sig en sådan anpassning i mitten av 1930-talet framgår inte av hans lärobok. Hur ser till exempel en vägplanering ut som inte endast tar fasta på den maximala trafikbelastningen utan även anpassas till den minimala belastningen? Frågan har åter ställts under senare år, efter decennier av vägbyggande i enlighet med den tekniska strategin.

Den tekniska strategin bygger på att samma skötsel i hela landet, samma standard och samma aktiviteter eftersträvas på vägnätet i hela landet året runt, dygnet runt. Jämför bussägarnas krav att kunna följa sina tidtabeller, som inte tog hänsyn till den nyckfulla väderleken. Det var en nationell rationalitet som eftersträvades. Om väghållningen även fortsättningsvis hade anpassats efter årsväxlingarna så hade incitamenten för större väghållningsdistrikt eller en nationellt samordnad väghållning inte varit lika stora: en nationellt samordnad väghållning hade inte framstått som mer rationellt än en decentraliserad sådan. Om väghållningen styrs av platsbundna egenskaper så är naturavväghållningen en fortsatt rimlig utgångspunkt för vägväsendet. Med målsättningen att avskaffa naturavväghållningen och bygga upp en ingenjörsmässig vägapparat (Blomkvist 2001), framstod en nationell väghållning som betydligt intressantare. Med bilismens starkare ställning och vägadministrationens ökade budget, vann teknikens förespråkare mark.

Tidigare har påpekats att hög hastighet blev liktydigt med nationella vägar, medan låg hastighet förknippades med lokala vägar. På samma sätt blev nationellt liktydigt med en ständig framkomlighet, det vill säga ett oberoende av de enskilda platser som vägnätet utgörs av. Visserligen uppstår omfattande bilköer på stora motorvägar och flygplatser ”snöar igen”, men detta betraktas också som allvarliga problem. En global plats kan inte vara beroende av lokala tidsperspektiv (dygn, årstid). De nationella vägarnas ofrånkomliga materialitet studerades redan i det föregående avsnittet, men med årstidernas förändrade roll har ännu en sida av de krympande avståndens platsbundenhet visats upp.

Vinterväghållningen visar på en allt tydligare åtskillnad av olika vägar i Bara. Nedan studeras denna differentiering av vägnätet närmare.

Vägnätet differentieras

Ovan har vägkategoriernas framväxt studerats, liksom deras allt tydligare och alltmer svartlådade egenskaper. Vägnätet differentierades i åtminstone tre kategorier: lokala, regionala och nationella vägar. Följande kapitel tar vid där avsnittet "Lokala vägar" slutade, det vill säga i början av 1920-talet, och visar på vägnätets differentiering i Bara. Främst studeras framväxten av ett nationellt vägnät, och den nya periferi som detta ger upphov till (jämför Preston 1991).

De nationella vägarna beläggs

Bilarnas frånvaro i vägstyrelsens och vägstämmans protokoll fram till 1920 är påfallande. Den livliga biltrafiken på Lundavägen nämndes redan 1917, men i övrigt finns endast en handfull kommentarer från 1910-talet om bilism och bilister i styrelsens dokument (Styrelsen maj 1917). Någon enskilda bilolycka noterades i förbigående i form av skadeståndsärenden, och i ett fall behandlades problemet med hästarnas rädsla för bilar. Baras nyligen införskaffade motorvält hade gått sönder och blivit stående på bygdevägen i Kyrkheddinge, där den stillastående maskinen enligt lantbrukare Andersson fick vägföraren, "möjligtvis med skygga hästar", att undvika vägen och i stället ta en omväg genom Anderssons rågfält (Styrelsen juli 1916). Ärendet låter oss ana hur ovanligt det var med bilar utanför städerna och bortom chaussén mellan Malmö och Lund. Bilism som en allmän företeelse av betydelse för vägplaneringen, diskuterades inte i Bara under 1910-talet.

Åren 1918 och 1919 var depressionens år i skuggan av första världskriget, men därefter tog den ekonomiska utvecklingen åter fart. Åren 1920 och 1921 började den ökade bilismen att märkas i Bara väghållningsdistrikts ärenden, inte minst trafiken mellan Malmö och Lund på Lundavägen och trafiken på Dalbyvägen mellan råsockerfabriken i Staffanstorp och sockerraffinaderiet i Arlov. En trafikräkning från månadsskiftet augusti – september 1921 visar på trafikmängderna på dessa två vägar:

	Lundavägen i Arlov	Dalbyvägen i Staffanstorp
Dragare	300	146
Motorcyklar	46	9
Personbilar	269	22
Lastbilar	126	12

Jämförelsen mellan Lundavägen och Dalbyvägen är inte helt rättvis, då räkningen av Lundavägens trafik registrerades i Arlov och därför rimligen fångade upp en hel del trafik som endast berörde detta samhälle.¹¹³ Trots

¹¹³ Trafikräkningen ovan utfördes på vardagar, klockslagen för mätningen är inte angiven (F 1:2). Dalbyvägens resultat är genomsnitt av två mätningar utförda under samma vecka.

det är skillnaden i förhållandet bil per dragare mellan de två vägarna mycket markant. Trafikräkningen visar på Lundavägens flera gånger nämnda särställning. Tyvärr finns det inga motsvarande uppgifter från de mindre vägarna. Däremot kan en mer utförlig trafikräkning från november 1923 (mellan 7 fm – 9 em) tas upp, även denna från Lundavägen i Arlov. Räkningen är intressant eftersom antalet cyklister noteras (lägg även märke till antalet bussar):

Fotgängare:	256
Cyklar:	455
Dragare:	155
Motorcyklar:	16
Personbilar:	238
Bussar:	164
Lastbilar:	313

Lundavägen trafikerades vid denna tid av överlägset flest busslinjer i länet (Enghoff 1938). Jämför trafikräkningarna med trafikräkningarna 1926 och 1936 (bild 12).

I april 1920 meddelade landsfiskal Grimmlund att det på grund av den ökade biltrafiken var svårt att hålla Lundavägen i farbart skick. Han föreslog därför att vägen intas till vägkassans skötsel, vilket också beslutades i augusti samma år (Styrelsen april 1920, Stämman aug 1920). I den fåordiga debatten avslöjas inte mycket om vägens kvalitet eller trafikens intensitet. Beslutet ledde till att landsvägen delades upp i tre delar, vilka därefter underhölls av var sin tillsynsman mot en årlig avgift. För att underlätta deras arbete placerades stenskärv ut på ett antal platser längs med vägen (Styrelsen jan 1921). Antalet väghållare minskade därmed dramatiskt, däremot förändrades inte redskap eller arbetsätt jämfört med naturavvaghållningen. Å andra sidan var ett av de stora problemen med naturavvaghållningen dess bristande kontinuitet (då väglotterna i många fall endast sågs över en gång om året), ett problem som nu hade lösts. Vägskrapor och motorvält hade införskaffats till distriktet några år tidigare (se avsnittet "Lokala vägar"), och därmed fanns redan de vid denna tid viktigaste redskapen för en "rationell" vägskötsel enligt billobbyisterna (se Tranéus 1923).

I mars 1921 inspekteras Lundavägen av styrelsen tillsammans med J Malm, Baras vid denna tid flitigt anlitade vägexpert. Ett av Malm upprättat förbättringsförslag för Lundavägen hade vid föregående stämma förkastats då det ansågs alltför omfattande och kostsamt (165 000 kr fördelat på tre år). Inspektionen skulle alltså ligga till grund för en billigare utrustning av vägen. Resultatet var nedslående; så gott som hela sträckan behövde förbättras, och de breda sidoområdena var gropiga och saknade fast underlag. Denna "kanske Rikets mest trafikerade vägsträcka" borde hålla högre standard än så enligt styrelsen (Styrelsen mars 1921). Därför föreslogs att vägbanan skulle utvidgas och makadamiseras till hela chausséns bredd, dvs ca 7 meter. Vid vägstämman senare samma månad ifrågasätts om det inte

fanns flera andra vägar som behövde samma förbättringar, men det bantade förslaget (115 000 kr fördelat på tre år) godkändes trots det (Stämman mars 1921).

I juni samma år meddelade styrelsens ordförande Svedin att transporter av sockerbeter från uppsamlingsställena till sockerfabrikerna i fortsättningen skulle ske med lastbil. Järnvägarnas höga fraktkostnader sades vara den bakomliggande orsaken. De tunga lastbilarna skulle enligt ordföranden leda till allt större krav på vägunderhållet. Var Svedins uppgifter hade hämtats får vi inte veta, men av styrelsens agerande att döma betraktades den snara trafikomläggningen som högst trovärdig. Då ett intagande av fler vägar till vägkassan inte var aktuellt, beslutades att en "utredning över kostnaden för istandsättande av vägar vid vissa platser" skulle verkställas (Styrelsen juni 1921).

Det "istandsättande" av vägarna som Svedin avsåg, var stensättning med gatusten. Svedin gavs av styrelsen i uppdrag att närmare undersöka möjligheterna för den omfattande stensättningen. Att styrelsen inte kunde föreslå ett övertagande av landsvägarna till vägkassan berodde på stämmas negativa inställning till detta. Även stensättandet av delar av landsvägarna kom att fastna i stämmans långbänk på grund av de stora anläggningskostnaderna. Två kortare sträckor i Arlov respektive Staffanstorp beslutade sig dock stämman för att stensätta (Stämman dec 1921).

Den genomförda makadamiseringen och breddandet av Lundavägen hade visat sig vara otillräcklig i förhållande till den ständigt ökade trafikmängden. I jakten på billigare material prövades därför "hårdgörning med tjärning resp övergjutning av ett tjockt lager tjära" på landsvägarna efter Grimmlunds förslag under våren 1922 (Styrelsen maj 1922). Men försöken föll inte väl ut. Grimmlund var övertygad om att en stensättning av landsvägarna skulle lösa det stora väghållningsproblemet, men stämman var fortsatt avvisande inför den alltför stora engångskostnaden (Styrelsen mars 1922, juli 1922).

Sommaren 1923 konstaterades att underhållet av landsvägarna var en alltför stor belastning på Baras finanser. Inte minst stensättandet av landsvägen i Staffanstorp hade drabbat vägkassan, och till detta kom införskaffandet av en ny motorvält. Bara tvingades därför att uppta ett lån för det fortsatta vägunderhållet (Styrelsen aug 1923, Stämman aug 1923). Den kärva ekonomin blev inte bättre av att än fler enskilda vägar överfördes till det allmänna vägnätet. Landsfiskalen konstaterade i november 1923 att den nya vägdelningen (som togs i bruk 1 jan 1924) innebar att ett antal mindre goda vägar, såväl beträffande bredd som bärighet, intogs i det allmänna vägnätet. Han ansåg därför att styrelsen måste ta initiativet till en vägplan, med vars hjälp de olika vägförbättringarna kunde prioriteras. Grimmlunds skildring av den samtida "vägplaneringen" är särskilt intressant:

“Vägstyrelsen bör ... icke låta de skilda ortsintressenas mer eller mindre företagsamma talesmän allt för mycket inverka på gången av ifrågavarande arbetens utförande, vilket tidigare merendels synes hava varit fallet.”

Kritiken mot sockenpolitiken var ett angrepp på den tidigare strategin att utjämna vägnätet. Grimmlunds förslag skall ses mot bakgrund av den starkt ökade trafiken på landsvägarna och hans stora engagemang för att förbättra landsvägarnas skötsel och status. Grimmlunds idé om en vägplan fördes vidare av Shärengrad i mars 1924, då han föreslog två utredningar för att få ett längre tidsperspektiv i vägbyggandet. Shärengrad menade att ett större lån måste upptas för att stensätta Lundavägen, samtidigt måste övriga behov av vägförbättringar utredas.

I maj 1924 beslutades om en utredning för iståndsättande av de tre landsvägarna för biltrafik. Bils kattens införande samma år var ett viktigt argument, då man menade att utredningen kunde få Länsstyrelsen att tillfördela Bara en större andel av länets vägbudget. Styrelsens sekreterare, ingenjör Streiffert, fick i uppdrag att upprätta förslag för stensättning eller betongbeläggning av Lundavägen, samt beläggning med asfaltsmakadam av de andra två landsvägarna, med stensättning eller betong i Lomma (styrelsen maj 1924). Även den andra av Shärengrads föreslagna utredningar sju sattes nu; en utredning om vilka andra arbeten som skulle behövas inom distriktet de närmaste åren.

Stensättningen av Baras landsvägar var ett för tiden mycket omfattande projekt, och förslaget kom därför att uppmärksammas i dagspressen. Inte minst väghållningsdistriktets ansökan om ett statligt lån för projektets genomförande kom att debatteras. Låneansökan gällde det för väghållningen svindlande beloppet av två miljoner. I svaret på Baras ansökan framhöll VoV att förslaget var väl motiverat med tanke på landsvägarnas omfattande trafik. Det som talade emot ansökan enligt VoV var:

”att man därigenom för avsevärd tid utesluter möjligheten att utföra andra arbeten, vilka först framledes blir av vikt. Häremot må emellertid anföras ... att vägnätet inom Bara härads väghållningsdistrikt redan nu torde vara så fullständigt, att ytterligare krav på dess utbyggande knappast torde vara att förvänta”.¹¹⁴

I ett mycket kritiskt inlägg i Skånska dagbladet i mars 1925 ifrågasätts det storslagna projektet. Debattören menar att Dalbyvägen på sin höjd var att betrakta som en tredje klassens landsväg och att projektets överdrivet ambitiösa och kostsamma målsättning helt och hållet förutsätter att den nyligen införda bils katten även framgent skulle tillfalla väghållningsdistrikten. Skatten kunde komma att avskaffas lika fort som den tillkommit, påpekar artikelförfattaren; väglagens pågående revidering och de ständigt

¹¹⁴ ”Bara vägdistrikts lån på 2 miljoner kr. tillstyrkes”. Sydsvenska dagbladet 30/8 1925. Distrikten fick inte uppta lån utan godkännande av Kungl Maj:t eller av Länsstyrelsen (Pettersson 1988). Vägförvaltningens arkiv, tidsningsurklipp.

skiftande regeringarna var skäl nog för att gå varsamt fram.¹¹⁵ Annan skarp kritik riktades mot förslaget från Genarps sockenombud. Ett motförslag, där beläggningsarbetet drogs ut på 10 års tid, lades fram av sockenombudet, men beaktades inte av styrelsen dels för att beräkningarna var felaktiga, dels för att förslaget inte var remitterat i rätt ordning.¹¹⁶ Att kritiken kom från Genarp, ett av de större men alltmer perifera socknarna som inte berördes av vägbyggnadsprojekten, var knappast en tillfällighet.

Parallellt med de storslagna planerna att förse landsvägarna med en permanent beläggning utförde "lilla kommittén" sitt arbete, där övriga behov av vägarbeten inventerades. I lilla kommitténs arbete levde 1910-talets vägplanering kvar, i ambitionen att jämna ut vägarnas uppdelning och åtgärda de svaga länkarna i vägnätet. Kommittén slutförde sitt arbete under vintern 1923/1924 och presenterade därefter en rangordning över de regleringar som behövdes på bygdevägarna. Listan med projekt dominerades helt av dryga 30 backutgrävningar (Styrelsen 1929 § 89).

Med dessa båda utredningar var det tänkt att vägplaneringen i Bara skulle vara avklarad för de närmaste åren, vilket dock inte blev fallet. Landsvägarnas stensättningar realiserades, men som av en händelse glömdes Lilla kommitténs utredning bort, och men den de till dragarna anpassade vägförbättringarna. Först 1929 kom Måns Belander (styrelsemedlem och ordförande i Lilla kommittén) efter upprepade efterfrågningar att överlämna ett exemplar av utredningen till styrelsen, då den saknades i styrelsens handlingar (Styrelsen 1929 § 89). Belander själv borde rimligen ha känt till utredningens innehåll, men att andra i styrelsen inte gjorde det framgår av det följande mötet. Här föreslogs reglering i profil, breddning och broombyggnad för väg 55, samt regering och breddning av sträckan mellan smedjan i Önsvala vid väg 31 – väg 69 – väg 76 mellan väg 69 och väg 9. Båda dessa projekt hade föreslagits av Lilla kommittén fem år tidigare och godkändes därför av styrelsen.

Med Lilla kommitténs ambitioner i byrålådan var det ett annat vägnät som växte fram. I stället för vägomläggningar anpassade till hästens förutsättningar, utfördes en mängd mindre omläggningar av vägarna med hänsyn till den tilltagande bilismen och de höjda hastigheterna. Korsningar vidgades, skarpa svängar projekterades om och den fria sikten i korsningar och kurvor förbättrades. Åren 1926-28 dominerades vägarbetena av landsvägarnas hårdgörning, regleringar av korsningar och krökar (åtminstone 12 stycken), även om vissa backregleringar utfördes parallellt med detta. Det nya synsättet framkommer i en tidningsartikel från 1934, där de gångna årens vägplanering kritiserats:

¹¹⁵ "Bara härads vägarbeten". Skånska dagbladet 14/3 1925. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

¹¹⁶ "Bara härads vägstyrelse ingår i utförligt bemötande av kritiken mot de beslutade vägomläggningarna." Sydsvenska dagbladet 27/3 1925. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

“Utbyggandet av småvägar till huvudvägens eller chausséns standard är något, som numera blivit allmänt förekommande, och som vållar dels alldeles orimlig penningförbrukning och dels i allra flesta fall också ett synnerligen onödigt och skadligt intrång på markägarnas intressen.”¹¹⁷

Att 1910-talets utjämnande av vägnätet snarare hade skett i samklang med markägarnas intressen (och på deras begäran) noterades inte av artikelförfattaren.

Väghållningen professionaliserades successivt i Bara, med anskaffande av personal, lokaler och maskinpark, en utveckling som satte fart i och med bilskattens införande och landsvägarnas intagande till vägkassan. De tre landsvägarna intogs till vägkassan 1922, ytterligare 11 vägar intogs år 1927, och först 1928 övertogs samtliga allmänna vägar av vägkassan (Enghoff 1938).

Maskinparkens tillväxt ger en god bild av händelseutvecklingen (se bild 20). Styrelsen beslutade i mitten av 1920-talet att vägreddskap avsedda för hästkörning skulle placeras på flera platser i häradet, för naturavväghållningen. År 1926 hade sex väghyvlar, sex vägskrapor, en vägsladd samt en stenvält placerats på sju olika ställen i häradet. För skötseln av de tre landsvägarna införskaffades en modern maskinpark: två lastbilar, en väghyvel och en hjulskopa (för ävjans ihopsamlande från vägrenarna). Dessutom fanns det sedan tidigare två motorvältar (styrelsen 1926 § 212). Samtidigt med att samtliga återstående vägar intogs till vägkassan år 1928 såldes hästredskapen (styrelsen 1928 § 39). Dessutom införskaffades en ny lastbil, en väghyvel och en mängd andra verktyg till en verkstad i Staffanstorp (styrelsen 1928 § 25, 38). Väghållningen inom Bara leddes vid denna tid av en högskoleutbildad ingenjör; jordbrukets “hävdande” av vägarna var förbi.

År 1930 hade häradet; fem lastbilar, en personbil, fyra motorcyklar, fyra snöplogar, två motorvältar, fyra stenvältar, sex vägskrapor, en vägsladd, väghyvel, hjulskrapa, bensinpump (i Staffanstorp), slättermaskin, vattenvagn, gruslastare samt räls, tippvagnar och tippanordning i Vinninge, kontorsmöbler, smärre inventarier, räknemaskin samt diverse redskap i verkstaden och kontoret i Staffanstorp. (Styrelsen 1931 § 222).

Sammantaget visas ovan hur en väghierarki växte fram under 1920-talet, från ett tidigare relativt utjämnat vägnät. Landsvägarnas omvandling till nationella vägar dränerade Baras ekonomi, vilket samtidigt skapar en ny periferi i de östra och södra delarna av häradet.

¹¹⁷ “De spikraka vägarna.” Skånska aftonbladet 24/11 1934. Vägförvaltningens arkiv, tidningsurklipp.

1923

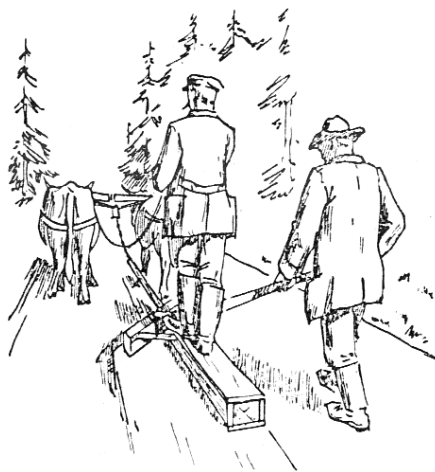


Fig. 11. Väghyvel i arbete efter två dragare med en man på hyveln och en hållande i styrspaken.

1933

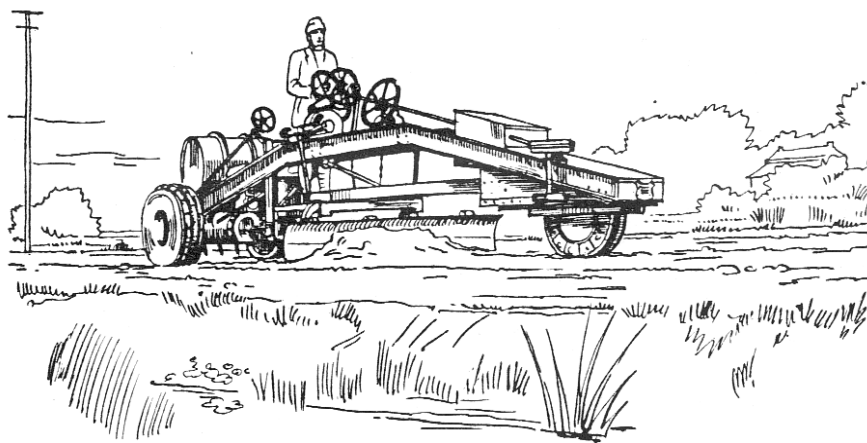


Fig. 12. Väghyvel med 26 hkr. motor skötes lätt av en man.

Bild 20. Vaghållningsredskap, 1920- respektive 1930-tal, enligt Wretlind (1933). Bilderna skall enligt artikeln illustrera den enorma teknikutveckling som skett under de gångna 10 åren. Bilden från 1920-talet är ursprungligen från Tranéus (1923), där metoden framställs som önskvärd snarare än en realitet. Det är med andra ord två ideal, 20-talets och 30-talets, som ställs mot varandra. I Bara fanns de olika teknikerna sida vid sida under 1920-talet: de nyare redskapen användes för skötseln av de nationella vägarna, den äldre för skötseln av övriga vägar.

Cykelvägar

I november 1938 översände Augustinsson förslaget till generalplan för Malmöhus län till VoV i Stockholm. Av inventeringen att döma var standarden på vägnätet i länet överlag god, däremot var belastningen av den alltmer omfattande bilismen stor. Inom Bara behövde viadukten i Staffanstorp åtgärdas, samt vägsträckan Tottarp – Arlov på Dalbyvägen breddas enligt Augustinsson. Till detta kom att vägen mellan Malmö och Lund liksom vägen mellan Malmö och Saxtorp som de enda vägarna inom länet förslogs byggas ut till ”Väg av autostradatyp”. I övrigt föreslogs inga förbättringar av bilvägnätet i Bara. Däremot föreslogs cykelvägar i en omfattning som är svår att se en motsvarighet till idag. Sammanlagt föreslogs att 43 mil cykelväg skulle anläggas i Malmöhus län. Det skall jämföras med de 30 mil väg som på något sätt behövde åtgärdas enligt samma plan.¹¹⁸ Cykeln hade visserligen fått en viktig roll som transportmedel under mellankrigstiden (Ekström 2001). Men en minst lika viktig förklaring till planförslaget var den framväxande bilismen (jämför bild 21). Vägarna räckte inte till för både den kraftigt expanderande bilismen och cyklisterna.¹¹⁹

Augustinssons kommentarer till planen saknas, men den samtida debatten förklarar varför den ser ut som den gör. Frågan om cykel- och gångbanor debatterades flitigt under 1930-talets början, och 1933 skickade kommunikationsdepartementet ut en skrivelse till samtliga väghållningsdistrikt där behovet av gång- och cykelbanor utmed de allmänna vägarna påpekades (Styrelsen 1933 § 235). Dels behövdes de för att öka fotgängares och cyklisters framkomlighet, dels för att förbättra trafiksäkerheten. Även landsfiskal Grimmlund gjorde ett inlägg i frågan genom att föreslå att styrelsen i Bara vid varje vägreglering skulle anlägga separat g/c-bana. Bilisternas fria hastighet är ett viktigt skäl:

“Under senare åren och särskilt efter det att den s.k. fria hastigheten för personautomobiler och motorcyklar införts har det visat sig ur trafiksynpunkt synnerligen olägligt, att cykel- och gångtrafiken, där denna är av någon omfattning, framgår å samma bana som övrig trafik”. (Styrelsen 1933 § 219).

Styrelsen ansåg dock att man hade gjort sitt för cyklisterna. En cykelväg hade anlagts längs med Lundavägen och en utmed kustvägen från Arlov till Lomma ett par år tidigare, och styrelsen ansåg därmed att Bara hade bidragit med sin beskärda del (Styrelsen 1929 § 87, 173, 1930 § 40).

¹¹⁸ VoV, Vägbyrå, Väginspektionen, F II.

¹¹⁹ Jämför skildringen av cykelstigar i Norrbotten i Hoppe (1945, sid 284 ff). Tidigare gångstigar omvandlades till cykelstigar under 1920- och 1930-talen. 1940 fanns det sammanlagt 95 mil anlagda cykelstigar i Norrbotten (och 670 mil allmänna vägar), och dessa spelade en stor betydelse bland annat för skogsarbetarnas möjligheter till att pendla till arbetet. Inom vissa områden bildade cykelstigarna sammanhållna nätverk.

Uppgifterna om antalet cyklar är få, men 1931 års trafikräkning ger ändå en viss inblick. På Lundavägen i Arlöv passerade ca 660 cyklar/dygn sommartid, och 490 under hösten. Vid Höjebro var motsvarande tal 790 (sommar) och 520 (höst). Vid Lomma bro: 750 (sommar) och 600 (höst). (SOU 1934:27). Om 1923 års trafikräkning i Arlöv stämmer så var inte ökningen av antalet cyklar särskilt stor under dessa år, trots det ökade intresset för särskilda cykelbanor.

”När få Skånes landsvägsstråk cykelbanor?” är den inledande frågan till *Skåne-bilistens* andra nummer 1939. Framsidan pryds av ett foto av en dansk betongväg med dubbla cykelbanor. Här konstateras att en förbättrad säkerhet visserligen kräver varsammare trafikanter, men även ”en ändamålsenlig anläggning och utformning av vägen och vägbanan” (SAK 1939a, sid 1). Men det är inte bättre vägar som efterfrågas, utan en separering av bilister och cyklister. Livlig trafik på smala vägar med fordon med så skilda hastigheter medför enligt artikelförfattaren stora risker även om trafikanterna är varliga. Därför behövdes särskilda cykelbanor. I artikeln utpekade ett antal vägar som borde kompletteras med cykelvägar, och myndigheterna uppmanas ta itu med detta allt mer accelererande problem.

I följande nummer av tidningen återfinns artikeln ”Bilar och cyklister” där det påpekas att landets tre miljoner cyklar används flitigast används på landsvägarna, där de visserligen är till stor nytta. Men även om cykeln är oumbärlig så har den inte desto mindre "skapat ett cykelproblem". Myndigheterna borde enligt författaren göra något för att tillmötesgå alla trafikanter och samtidigt förbättra säkerheten:

”Bilisterna ha som en erkänsla åt autoteknikens ökade effektivitet och åt det alltmera utbredda rattvettet erhållit belöningen att få färdas med vad man populärt kallar ”fri hastighet”. Men detta medgivande åt förarkultur och fordonskonstruktörer blir ofta en undantagsparagraf, så länge vägarna på samma bana nödgas hysa även cyklister och fotgängare med alla de risker detta innebär. Cykelstigen är ... allmänt nödvändig, om moderna anspråk på snabbhet och samtidigt säkerhet skola kunna tillgodoses. Den måste bli direkt påbjuden utmed huvudvägarna”. (SAK 1939b, sid 14).

Artikelförfattaren menar att en cykelskatt borde införas, så att cyklisterna på samma sätt som bilisterna skulle bidra till vägförbättringarna. Underförstått: bilisterna hade betalat för de relativt goda befintliga vägarna, vilka därför var att betrakta som bilismens vägar. Frågan om cykelvägar var i slutändan ett försök att återigen definiera om vägnätet som ett exklusivt bilvägnät; hästarna hade redan manövrerats ut och nu var det cyklarnas tur. Cykelskatten hade dock bestämt avfärdats i en statlig utredning ett par år tidigare, dels av skattetekniska skäl, dels av rättviseskäl (SOU 1936:58). Det påpekas i utredningen att intresset för dessa banor inte alls bara är cyklisternas utan i lika hög grad bilisternas. Behovet av cykelbanor är inte desto mindre stort, enligt samma utredning, och i en vag formulering konstateras att berörda myndigheter bör se till att utbyggnaden av cykelnätet genomförs.

När en nationell vägplan slutligen antogs, i slutet av 1950-talet, saknades den regionala plan för cykelvägar som Augustinsson hade skisserat (SOU 1958: 1 – 2). Bilen var ensamt det transportslag som låg till grund för denna plan.

Järnvägarnas kräftgång

Studien ovan har helt fokuserats på landsvägarna, men innan avsnittet avslutas bör läsaren påminnas om den parallella utvecklingen (eller kräftgången) inom järnvägstrafiken. Malmö – Simrishamns järnväg tas här som exempel.

År 1924 uttalade sig styrelsen i Bara positivt om den ökade konkurrensen mellan järnvägsbolagen och den ökade lastbils- och busstrafiken. Konkurrensen medförde att järnvägsbolagen mera än förut “bemödat sig om att tillgodose allmänhetens berättigade krav” (styrelsen feb 1924). Nio år senare hade antalet lastbilar tredubblades, samtidigt som lastkapaciteten per lastbil hade förbättrats. Antalet bussar hade ökat med 60 % (Enghoff 1938). Lastbilar eller traktorsläp innebar att bonden inte behövde lasta om vid järnvägsstationen utan kunde köra hela vägen till sockerfabriken, bränneriet, kvarnen, etc. Därmed underminerades järnvägsbolagens verksamhet då deras viktigaste inkomstkälla försvann, samtidigt som den tunga landsvägstrafiken ökade kraftigt, vilket i sin tur ställde krav på bättre vägar (vilket i sin tur möjliggjorde mer och tyngre trafik, osv). År 1933 utfördes en utredning om minskade driftskostnader för Malmö – Simrishamns järnväg. Landsvägstrafiken skildras i denna som det stora hotet mot företagets ekonomi. Konkurrensen från lastbilarna framställdes som “mördande”, vilket i efterhand framstår som en god beskrivning. I maj 1939 fattades ett riksdagsbeslut om att förstatliga samtliga järnvägar, vissa mindre, industriintegrerade banor undantagna (Sandin 1990). Malmö-Simrishamns järnväg förstatligades 1943.

I ovan nämnda utredning från 1933 påpekas att “När bilen håller hos trafikanten och tigger om transport, måste järnvägen kunna handla snabbt.”¹²⁰ Möjligheten att “handla snabbt” är värd att kommentera. Mårtensson (1994) visar på hur koordineringen av alla de enskilda järnvägsbolagens intressen blev alltför svårhanterbar, vilket även framgår av Malmö-Simrishamns järnvägs diskussion om de stora begränsningarna beträffande möjligheterna att förbättra tidtabellen. Som vi har sett ovan hade under samma period koordineringen av landsvägarna förbättrats avsevärt. Vissa vägar hade vid 1930-talets slut uppnått samma regionala och nationella status som järnvägarna. Det som återstod för Malmö-Simrishamns järnväg var därför (vid sidan om att minska driftskostnaderna) att med bättre service och ihärdiga förhandlingar knyta företag, gods och gårdar till järnvägen.

¹²⁰ Malmö-Simrishamns järnväg, Ö II, vol 1. Riksarkivet.

Framväxande väghierarkier

Ernst Augustinsson fångar vägnätets motsägelsefulla syfte, då han skildrar ett framväxande riksvägnät och en begynnande differentiering av vägnätet:

“[B]ilen har verkat utjämnande av rum och tid. Hastigheten på vägarna överstiga till och med järnvägarnas, ger möjlighet till bättre utnyttjande av tiden och därav följande fördelar för handel och industri. Varutransporterna delas visserligen upp i smärre enheter än på järnvägarnas tid, men varorna fördelas så mycket snabbare till respektive avnämare. Förbrukarna få sina varor till dörren och affärsmännen sätta en ära i att hämta och avlämna varorna vid dörren. Varutransporterna ske icke utefter särskilda koncentrerade stråk utan äro spridda över hela vårt vägnät.” (Augustinsson 1932, sid 4).

Att ovanstående är skrivet under mjölkbordets guldålder framgår med all tydlighet. Men samtidigt blickar Augustinsson framåt genom att skildra de pågående trenderna inom vägplaneringen:

”Vi måste tänka oss ett huvudnät av vägar, som med blick på lång tid framåt byggas efter de modernaste principer. Dessa huvudpulsådrar – vi kunna kalla dem riksvägar – få icke byggas efter lokalpatriotiska eller egoistiska synpunkter utan huvudsakligast med hänsyn till trafikens krav. Till dessa riksvägar skola sedermera anslutas av riksvägarna ej direkt berörda orter, vägar, byggda allt efter för vart fall gjord bedömning av trafikens emotsedda krav ... ” (Augustinsson 1932, sid 21).

När hastigheten ökas och blicken lyfts från de lokala till de nationella förhållandena, faller den utjämnande verkan av tid och rum som Augustinsson beskrivit. Ju finmaskigare vägnät, desto svårare (och farligare) att färdas en längre sträcka. Ju större vägar, desto längre omvägar (jämför Lewan 1968, Eichberg 1986). Denna paradox, som bygger på ett synsätt på tillgängligheten som absolut, är central för att förstå den roll som dagens vägar spelar i landskapet. Augustinssons uttalande visar samtidigt på det nya synsätt på vägarnas hierarki som växte fram, då 1920-talets kortlivade strategi för vägplanering bortförklaras som lokalpatriotisk, underförstått irrationell.

Differentieringen av vägnätet påbörjades under mellankrigstiden, men några entydiga hierarkier hann inte utbildas under denna tid. En inventering av de vägar som användes för transport av sockerbeter år 1935, visade på att dessa transporter fortfarande skedde på de stora vägarna. Det går inte att se ett differentierat vägnät i lantbrukarnas användning av vägnätet, åtminstone inte i denna inventering. Den enda inskränkningen i trafiken på de allmänna vägnätet vid denna tid var att Staffanstorpsviadukten inte fick trafikeras med fordon över 1200 kg (Styrelsen 1930, § 268, 1936 § 38, 261). Å andra sidan konstaterar vägstyrelsen i meningen efter att detta ”med största sannolikhet” överskrids under betkampanjen. Beträffande vägnätets (frånvarande) reglering var vägarna fortfarande jämställda, i den ”fria hastighetens” och den ansvarsfulle bilistens anda.

Det vägnät som fanns i Bara år 1939 visar på en tidigare ordning som är i upplösningstillstånd och den successiva framväxten av något nytt (se bild 22). Järnvägsbolagen höll långsamt på att tyna bort i konkurrensen, autostrador efter kontinentala förebilder planerades och i arbetet för nya cykelvägar märktes det fortsatta arbetet för oinskränkta bilvägar. På papperet hade bilarnas vägnät däremot redan tagit form, och betydelsen av dessa dokument, kartor och normalbestämmelser var väsensskilt jämfört med motsvarande dokument inflytande 20 år tidigare. Ett streck på en karta, låt oss säga en linje dragen mellan Malmö och Lund på Augustinssons skisserade generalplan från 1938, kunde leda till en ny autostrada flera år senare.

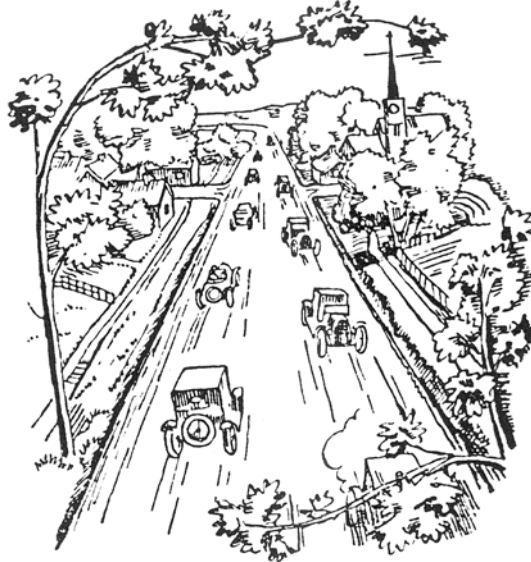


Bild 21. Vägvisioner (Tranéus 1923, även i Wretlind 1933). Illustration från det tidiga 1920-talet av billobbys och vägföreningens önskade bilväg – bred och rak, utan sikthinder. Lägga märke till de separata gångstigarna och frånvaron av såväl cyklister som dragare.

I samband med den skisserade generalplanen växte en ny tidsdimension fram inom vägplaneringen: vägarna föregicks av vad Bishop (2002) har kallat för en drömlinje, ombesvärjda i dagstidningar och inritad i framtidsplaner av olika slag. Därmed kom vägen att spela en roll i landskapets utveckling före det att den rent fysiskt tagit plats (jämför Söderberg 1996). Tydligast framgår detta av diskussionerna om Öresundsbron, som under 1930-talets slut åter aktualiserades (se Idvall 2000). Samtidigt lyfte sig sakta vägplaneringen ovan markplanet. År 1938 flygfotograferades markerna i närheten av Lundavägen på uppdrag av Bara, för att underlätta undersökningen av en ny väg mellan Malmö och Lund. (Styrelsen 1937 § 176). Lantmätaren behövde inte längre stövla fram och sätta ned käppar i marken eller trampa in i någons åker för att markera en tilltänkt väg. Stora

delar av analysen och projekteringen hade därmed flyttats från den enskilda platsen, både i tid och rum, samtidigt som de planer och ritningar som konstruerades inte transformerades och omformulerades vid genomförandet. Morgondagens vägnät hade verkligen tagit form på papperet, i dubbel bemärkelse.

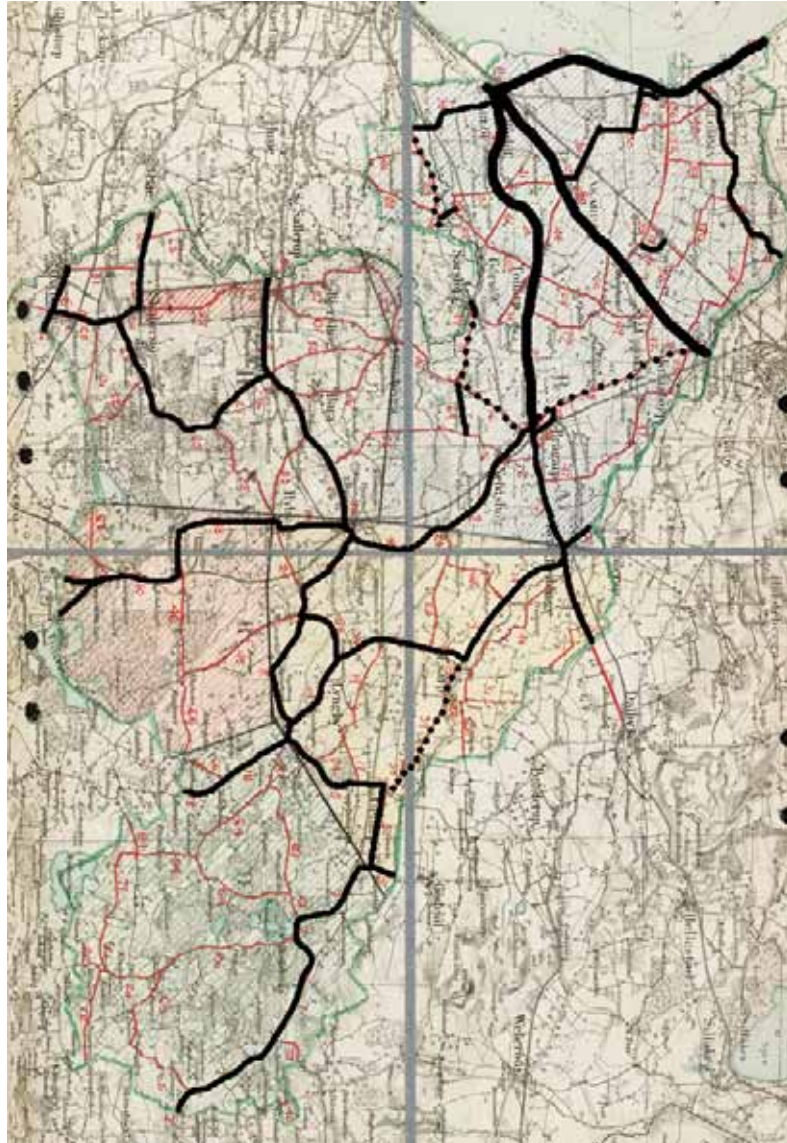


Bild 22. 1930-talets vägnät i Bara härad. Tjock linje: huvudväg > 6 m. Tunn linje: huvudväg eller annan väg 5 – 6 m bred. Prickad linje: huvudväg < 5 m. (Styrelsen 1935 § 39). Övriga allmänna vägar är inte markerade. Hälften av vägarna med en bredd på 5 – 6 meter är huvudvägar. De tre landsvägarna framträder, i övrigt har vägarnas hierarki ännu inte utkristalliserats i fält. Underlagskarta, se bild 11.

Diskussion

När var det vägingenjör Augustinsson kom farande genom Bara härad, för att till sin stora förvåning stoppas av en vägomläggning som enligt flerårsplanen inte skulle äga rum? Det måste ha varit alldeles i början av 1930-talet; en pinsam incident som säkert ledde till att såväl Baras styrelse som Augustinsson (och därmed Länsstyrelsen) blev noggrannare med att kontrollera regelverkens efterlevnad. Och vad hände med den "entreprenör" (läs: lantbrukare) som någon gång under 1920-talets andra hälft riskerade att ruinera både sig själv och sina borgenärer eftersom han inte hade lusläst kontraktet inför ett vägbygge? Affären kan knappast ha gått spårlöst förbi i bygden. Kanske avskräckte den andra lantbrukare från att därefter involvera sig i det alltmer avancerade vägbyggandet, till förmån för *AB Vägförbättringar* och andra företag med såväl ingenjörskompetens som riskkapital. Under mellankrigstiden ställdes allt tydligare krav på att vägarbeten utfördes i enlighet med förordningar, avtal, ritningar och flerårsplaner (Pettersson 1988). De överensstämmelser som förutsattes vid 1930-talets slut hade över huvud taget inte varit möjliga att åstadkomma vid periodens början. Med den allt tydligare kopplingen fick flerårsplanerna och ritningarna en ökad betydelse för vägnätets utformning, och bidrog till att normalisera vägnätet i enlighet med normalbestämmelsernas kategorier.

Nyss nämnda händelser har noterats i ögonvrån, notiser som därefter har drunknat i hyllmeter av bilagor och paragrafer. Tillsammans med andra enskilda händelser kan de bidra till en, med Hägerstrands ordval, "stadigare och fylligare totalbild" av utvecklingen. Jag har i fallstudien strävat efter att visa på betydelsen av sådana små förändringar i regelverk, till synes obetydliga detaljer i vägrummet, mindre tillägg i väghållningsdistriktets redskapsbod och högst tillfälliga väderomslag. Dessa triviala aktiviteter och vardagliga konflikter skapade sammantaget vägnätets nya tidrumsliga uttryck, vilket i sin tur var en viktig del i omvandlingen av mellankrigstidens landskap. Det är så de "kontrakt" som landskapet utgör vanligen omförhandlas: detalj för detalj. Det är ett vardagliggörande både i den bemärkelsen att stegvisa förändringar av vardagens platser genomförs och att dessa nya tillägg smälter samman med och förändrar bilden av det vardagliga (jämför Mitchell 1994). De nya tilläggen blir successivt en del av det självklara, och tas därmed förgivna.

I efterhand är det lätt hänt att dessa enskilda händelser ersätts av en skildring av "de stora dragen", trots att några sådana drag knappast uppfattades av samtiden. Mellankrigstidens vägplanering färgades av den ständiga osäkerhet som rådde beträffande regelverkens livslängd och bidragssystemens permanens. 1891 års väglag var redan från början en kompromiss, och under de följande decennierna pågick ständigt nya utredningar med uppdrag att utvärdera väglagen eller automobilförordningen, motivera bil- och bensinskatten, utreda järnvägarnas roll, osv. Vissa utredningar blev endast skrivbordsprodukter, andra medförde tillägg eller revideringar i lagstiftningen. Hög- och lågkonjunkturerna växlade

ständigt under mellankrigstiden, regeringsskiften inträffade än oftare. Nya normalbestämmelser, nya förordningar, en ständigt oanad transport- och teknikutveckling och en förändrad väghållningsadministration måste sammantaget ha försvårat för samtliga aktörer att handla med framförsikt. Samtiden är alltid kaotisk och morgondagen någorlunda oskriven. Svenska vägföreningens och billobbyisternas framtidsvisioner och deterministiska skildringar av det ständiga framsteget skall visserligen inte underskattas som drivkraft; det innebar dels en tydlig framförhållning, dels att den utveckling som de strävade efter framställdes som den enda naturliga. Däremot är det alltför enkelt att skildra Shärengs eller Augustinssons arbete som att de endast strävade efter att uppfylla vägföreningens idéer.

En avgörande kursändring kan trots allt uppmärksammas beträffande Baras vägplanering under den studerade epoken. Vägnätet vid förra sekelskiftet var lokalt, och svårigheten att överblicka vägnätet omöjliggjorde en regional planering. Å andra sidan var en sådan planering relativt ointressant, så länge järnvägarna representerade det regionala och nationella. Tydligast framgår Baras strategi att skapa ett finmaskigt vägnät av jämbördiga vägar som ett komplement till järnvägsnätet under 1910-talets andra hälft. Under 1920-talet började denna strategi att suddas ut i samband med att nationella vägar efterfrågades; väghierarkier, förenklingar av vägadministrationen och vägbyggandet ägde rum, samtidigt som järnvägsbolagen hämmades allt mer av konkurrensen från lastbilstrafiken. I efterhand skildras den förra strategin som en irrationell bygdepolitik, medan den senare strategin skildrades som den givna, rationella vägplaneringen.

I fallstudien har det stegvisa uppbyggandet av modernitetens rum betonats. Vägmiljöer byggdes upp för friktionsfria förflyttningar av varor mellan vissa positioner, där det förflyttade inte i något avseende skulle förändras under förflyttningen. Hastigheten betraktades som transportens essens. Långsamt byggdes ett nytt vägnät upp under 1900-talet; genom att man omformade, avgränsade och reglerade de äldre vägarna på ett nytt sätt som möjliggjorde en ökad hastighet samtidigt som landskapet förändrades. Vägarna svartlådades alltmer för att bli hanterbara på en nationell nivå. Med ett annat ord kan vi säga att vägarna mobiliserades. Den reducering av förhandlingsbara parametrar som detta innebar, utmynnade i en fokusering på i första hand hastigheten, utifrån föreställningen om en möjlighet att ständigt öka tillgängligheten med hjälp av högre hastigheter.

Latour (1999b, sid 53) hävdar att han aldrig har studerat en vetenskap "whose moment of truth was not found on a one- or two-square-meter flat surface that a researcher with pen in hand could carefully inspect". Utan en möjlighet att förenkla situationen på detta sätt, blir inte bara en forskare utan även den fysiska planeraren starkt begränsad. Latours påstående är i högsta grad giltigt för för mellankrigstidens vägplanerare, och i kapitlet "Nationella vägar" har jag beskrivit deras successiva framgångar med att förenkla och systematisera vägnätet för att därmed möjliggöra en

överblick. Omvandlingen av vägnätet skedde parallellt, att det långsamt utvecklades tydligare kategorier.

Ett lokalt, regionalt och nationellt vägnät utkristalliserades under perioden. Det är inte frågan om att vägarna fick en ny skala – det är snarare det aktiva arbetet för att *särskilja* vägnätet och *skapa* tre skalor som skildras ovan. Detta var långt ifrån ett enkelt arbete: större delen av mellankrigstiden gick åt innan förhandlingarna om vad som var lokalt och vad som var nationellt hade formulerats och paketerats av VoV. De gamla landsvägarna växte inte på ett “naturligt” sätt in i den nya rollen som bilvägar.

Strävan efter ett närmast immateriellt resande och ett krympande av världen kräver ett omfattande materiellt nätverk som ockuperar den värld som tycks försvinna. Vägrummet blir allt mer påtagligt, alltmer konkret, förutsätter vägbyggnadsmaterial från andra platser och byggs upp med skärningar och banker – allt för att avskärma vägen från de lokala förhållandena. Här framgår modernitetens paradox med all tydlighet.

Även om många av dagens landsvägar har en lång historia så var det inte givet vilka vägar som skulle få nationell eller regional karaktär. Dessutom: vad återstår av de gamla vägarna? Läget är ofta ändrat på de enskilda platserna, om inte annat så för att linjeföringen har ändrats, och vägrummet har fullständigt förändrats. Hastighetsökningen innebär att såväl vägmiljön som vägarnas roll idag är helt förändrad jämfört med i början av mellankrigstiden. Varför har vi uttryck som ”gammal som gatan” och ”den gamla landsvägen” där vägarnas permanens lyfts fram? En möjlig förklaring är att det *enda* som återstår, det enda som möjligen är detsamma sekel efter sekel, är gatans och vägens positioner på kartor. Däremot är inte vägens ställning i väghierarkin, vägens roll i landskapet, vägens, vägvisningens, gästgiveriverksamhetens och skjutsverksamhetens förmåga att underlätta olika transporter, vägrummets utseende, skötsel och tillmätta värden, samt de aktiviteter som bedrivs på vägen desamma som för några årtionden sedan. Jämfört med dessa egenskaper är vägens koordinater förhållandevis ointressanta. Kanske är detta en bidragande orsak till bristen på landskap/väg-studier: om vägen som kartografiskt definierat fenomen studeras så är det ett ovanligt torftigt studieobjekt.

Ett mycket viktigt inslag i mellankrigstidens utveckling var den alltmer kontrollerade tillgängligheten. De regleringar som följde med den ökade hastigheten var lika betydelsefulla som hastigheten för forandet av mellankrigstidens landskap. En allt bättre framkomlighet och en allt högre hastighet har eftersträvat under 1900-talet, samtidigt som krav har ställts på en allt bättre trafiksäkerhet. Kombinationen har förutsatt att en viss tillgänglighet prioriteras (valet har fallit på bilism mellan större orter), och att omfattande regleringar accepterats. Rummet har inte krympt till följd av detta, däremot har en reglerad rörlighet uppstått, där avstånd i rummet inte längre är den enda avgörande faktorn. Vägen har fått en differentierad roll (motorväg, landsväg, brukningsväg, etc), och har åtskilts från den lokala markanvändningen för att möjliggöra en regional, nationell eller

internationell planering för en ökad rörlighet på dessa nivåer. Den nya hastigheten måste äga rum – vägrummet utformas därför som ett exklusivt område för höga hastigheter. Den reglerade tillgängligheten sätter spår i landskapet, inte bara i markanvändningen utan även i upplevelserna av landskapet och möjligheten att utöva kontroll (jämför Williams 1993, Svensson 1998).

Samtidigt vill jag lyfta fram en annan viktig förändring av tillgängligheten som ägde rum under mellankrigstiden. Den studerade perioden kännetecknades av förändring i synsätt snarare än de förändringar av vägnätet som nyss nämnts. Ett synsätt där ett ständigt framsteg stod i centrum. Det var efter andra världskriget som den nationella vägplaneringen liksom en omfattande fysisk planering satte spår i landskapet, samtidigt som nämnda synsätt finjusterades och institutionaliserades i avancerade modeller med hjälp av datorer, tabeller, osv. Pettersson (1988) konstaterar att den nationella vägplanering som växte fram under 1930-talet gavs en fastare form under efterkrigstiden för att först på 1970-talet börja ifrågasättas. Ett citat från Fritiof Nilsson Piratens *Historier från Färs* fångar landsvägens förändrade roll;

“... innan det var ljusst måste vi vara på den stora landsvägen som är kronans väg där alla har lika rätt och ingen kan fråga den andre varifrån eller vart.” (Nilsson Piraten 1940/1991, sid 94).

Piraten nämner inget om beläggning, trafik, skötsel eller utseende i övrigt – hans landsväg kännetecknas av något annat. Det är frågan om en allmän plats, förenad med Kronan på ett sätt som för tankarna tillbaka till beskrivningen av den medeltida kosmologin (se kap 2). Oavsett om läget för Piratens landsväg finns kvar idag, så har landsvägen som fenomen förändrats, från ovan antydda samhällseliga institution till att förknippas med en viss hierarki i vägnätet, en viss morfologi och så småningom en begränsad tillgänglighet och en viss hastighet. Båda vägarna kan binda samman ett land, om än enligt två vitt skilda principer.

Landsvägen omvandlades under 1900-talet från ett uttalat syfte till en hastighet (med ett outtalat syfte), vilket även har accepterats inom dagens fysiska planering. Piratens skildring skiljer sig kraftigt från detta, vilket visar att det finns andra sätt att definiera det nationella, regionala eller lokala. Med ett allt ensidigare betonande av tid, hastighet och pengar har något fallit ifrån som betonades under mellankrigstiden. Svenska vägföreningen (1924, sid 198) hävdar att “vägar icke blott [äro] ett medel till högre kultur utan ävensom bidra till höjande av näringslivet”. Mannerfelt (1942, sid 124) menar att “kulturens bästa och rätta framsteg mätas inte med hastighetsmätare utan med dess eget väsen, som är måttfullhet och hänsyn.” Vägföreningen och Mannerfelt var alltså överens om att vägarna skapade en viss kultur, att de inte bara var till för att skapa bättre förutsättningar för näringslivet. Var tog kulturen vägen?

Begreppet trafikultur ersattes av trafiksäkerhet under den studerade perioden, vilket innebar en reduktion som vid första anblicken tycks leda

till att de kulturella implikationerna försvann. Men dagens trafiksäkerhet är antagligen mer central än någonsin beträffande hur vägarna knyter samman "land and life", och (som vi skall se i nästa kapitel) trafiksäkerheten innehåller alltid en moral kopplad till rumsliga beteenden, tillgänglighet, etc. Inte minst är det här som idealet hög hastighet bemöts och omformas från en problemfri vision till frågor om vägnätets utformning, regleringar, konflikter, osv. Det är alltså inte i första hand kultur/natur-skapandet som har försvunnit från vägplaneringen, utan snarare en insikt om eller åtminstone redogörelsen för detta skapande. Därför är det trafiksäkerhet och nya tidrumsliga strategier som tas som exempel i det följande kapitlets diskussion om vägplanering och landskapsanalys.

Vad en väg är och vad vägens infrastruktur utgörs av tas lätt för givet. I detta kapitel har några av de omvälvande förändringar som skett under 1900-talet skildrats. Att endast beskriva dåtidens vägar som sämre än dagens vore att gå miste om den djupare förståelse för dagens vägnät som de förändrade förhållningssätten till väghållning och transporter som en sådan studie erbjuder. Historiska studier möjliggör ett uppmärksammande av vägnätets ständiga förändring, samt att morgondagen är tillräckligt oskriven för att förändras. Sådana tillbakablickar gör det även möjligt att se på vilka sätt vägnätet har, och kan, förändras, vilket hjälper oss att inte fastna i en statisk, förgivettagen uppfattning om vägnätet.

5. Den oskrivna morgondagen

”[M]uch of our contemporary American landscape can no longer be seen as a composition of well-defined individual space-forms, counties, states, territories, and ecological regions - but as the zones of influence and controls of roads, streets, highways: arteries which dominate and nourish and hold a landscape together and provide it with instant accessibility ... a landscape tradition a thousand years old in our western world is yielding to a fluid organization of space that we as yet do not entirely understand, nor know how to assimilate as a symbol of what is desirable and worth preserving” (Jackson 1994, sid viii).

Framtiden är tillräckligt oskriven för att förändras. Att som neutral betraktare skildra det kommande landskapet är mycket svårt, inte minst eftersom varje skildring av morgondagen kan förändra våra föreställningar och vår förväntan på den samma. Däremot är det fullt möjligt att *sträva* framåt. Det går att bana väg för en viss utveckling, och skildringar av framtiden kan leda till förändringar i enlighet med den utförda analysen. Det är även möjligt att studera dagens landskap, vilket alltid ligger till grund för morgondagen. Det nya kan nämligen endast långsamt ta en annan form än dagens landskap, vilket Hägerstrand har påpekat i flera olika sammanhang (tex Hägerstrand 1987b, 1993, Hägerstrand & Clark 1998). Minst lika intressant är det att blicka bakåt. Jag har, liksom Jackson, utfört en historisk studie för att bättre förstå dagens landskap och för att reda ut på vilka sätt vägarnas roll i landskapet har förändrats och kan förändras.

I följande kapitel kommer jag att argumentera såväl för ett bakåtblickande, liksom ett studium av dagens landskap, samt ett framåtsträvande, i samband med landskapsanalyser av vägar. Med stöd av de metoder och teorier som presenterats i arbetet visas hur en tidrumslig studie utifrån en relationell ansats kan leda till en bättre förståelse för vägens roll i landskapet. Inte minst kan en sådan studie visa på möjligheterna att förändra vägarnas roll i landskapet. Någon ny metod för landskapsanalys presenteras inte, däremot diskuteras vad detta arbete kan bidra med. Liksom i tidigare kapitel förhåller jag mig fritt till olika metoder för landskapsanalys och specifika planeringssituationer och nöjer mig med en principiell diskussion. För att betona att det är frågan om en diskussion utifrån tidigare presenterade tankegångar undviker jag i flera fall att referera till andra arbeten eller annan forskning.

I det inledande avsnittet beskrivs de platser som skapas inom dagens vägplanering, och deras schablonartade karaktär. Möjligheten att läsa det landskap som vägplaneringens normer och dokument uttrycker ”mellan raderna” lyfts fram i detta avsnitt. Därefter diskuteras i *Ambivalenta analyser* vilken roll dagens landskapsanalyser spelar i skapandet av dessa platser. Här ges exempel på den ambivalens inför det moderna som kännetecknar dagens landskapsanalyser. Analyserna bekräftar snarare än kritiserar det system som vägplaneringen bygger på. Sättet att skildra

vägarnas historia tas upp som ett viktigt exempel: historiska analyser kan dels visa på alternativa synsätt eller bekräfta det rådande synsättet, beroende på hur analysen utformas. Slutligen diskuteras den öppna framtiden och hur landskapsanalyser som visar dels på tidrumsliga förändringar och dels på den oskrivna morgondagen behövs. Jag menar att landskapsanalysens rationalitet borde bedömas på ett annat sätt, vilket skulle kunna leda till mer nyanserade tidrumsliga betraktelser och att analyserna visade upp en större självständighet och förhoppningsvis flera handlingsalternativ inom vägplaneringen.

Moderna landskap

Under 1900-talet omvandlades vägnätet för att reducera avstånd, vilket medförde ett alltmer svartlådat vägnät som kännetecknades av ett stort antal restriktioner och prioriteringar beträffande vägnätets tillgänglighet till förmån för bilismen. Det synsätt som växte fram inom vägplaneringen under mellankrigstiden är i grova drag det som råder än idag, och det nuvarande vägnätet är format utifrån detta synsätt på tid, rum och transporter (Hagson 2000). Nyanserna försvinner i en sådan generalisering, men för nedanstående diskussion är det ändå värt att lyfta fram de stora likheterna mellan 1930-talets och det tidiga 2000-talets vägplanering.

I fallstudiens avslutning påpekades att en analys av trafiksäkerhetsvisionerna är en möjlig ingång för att studera vägnätets roll i landskapet. Av dessa visioner framgår nämligen hur resor och transporter betraktas inom vägplaneringen, hur högt hastigheten värderas, samt var gränsen mellan transportapparat och omland dras. Säkerhetsmålen är dessutom kompletterade med konkreta krav eller riktlinjer för hur vägrummet och vägarnas hierarki bör se ut, liksom hur tillgängligheten till vägnätet skall utformas för att uppfylla säkerhetskraven. Sverige har sedan 1990-talet en mycket högt satt ambition inom trafiksäkerhetsområdet, och en mycket tydligt uttalad vision som explicit bygger på en viss moral. Därmed finns det goda möjligheter att skildra dagens vägplanering, och de miljöer som planeringen skapar, utifrån de rådande trafiksäkerhetsmålen. Därför några korta kommentarer om dagens trafiksäkerhetspolitik innan de moderna landskap som vägplaneringen bidrar till att skapa studeras.

Dagens trafiksäkerhetspolitiska vision, nollvisionen antogs i oktober 1997 av riksdagen. Nollvisionens långsiktiga målsättning är att ingen skall dö eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor.¹²¹ Visionen skall inte

¹²¹ Nollvisionen är idag ett av fem trafikpolitiska mål i Sverige; de övriga handlar om god tillgänglighet, hög transportkvalitet, positiv regional utveckling och en god miljö. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet (SIKA 2000). Till detta kommer en allt mer

diskuteras i detalj, men en viktig förändring skall tas upp, nämligen att nollvisionen innebär en starkare koppling mellan hastighet och vägmiljö. Trafikrummet och bilen skall enligt nollvisionen vara förlåtande; ett misstag från trafikantens sida skall inte leda till döden. Att utforma en trafikfarlig miljö betraktas därför enligt nollvisionen som ett brott. Kopplingen mellan vägens morfologi och trafikbeteendet kan knappast bli tydligare än så: all vägplanering skall i första hand synas utifrån föreställningarna om hur en förlåtande och trafiksäker vägmiljö skapas (SOU 1997:35, Qviström 2000).

Den avgörande faktorn enligt dagens sätt att se på trafiksäkerhet är hastigheten (Englund et al 1998), och det är utifrån det synsättet på trafiksäkerhet som nollvisionen kommit till. De högre hastigheter som eftersträvas av ekonomiska skäl, leder till fler dödsfall i trafiken. Ekvationen går endast ihop om vägrummet utformas för bestämda hastigheter och om ett slutet, säkert system skapas. I kombination med målsättningen att krympa avstånden har därför vägplaneringen under 1900-talet lett till ett alltmer differentierat vägnät och en alltmer reglerad tillgänglighet, med hastighet som den enda kvarvarande variabeln. Med allt större fokus på hastigheten har också positionsbyten fått en central roll, då det är sådana som hastigheten uttrycker. Hastigheter har under 1900-talet materialiserats i form av hastighetsmätare, vägskyltar, lagstiftning, samhällsekonomiska analyser, trafikpolisering, säkerhetskampanjer, ny teknik, nollvisionens arbete för en ny moral, vägbyggnadsnormer – och inte minst de omfattande vägbyggnadsprojekt som utförts i enlighet med dessa normer. Tidsanpassade hastighetsregler har införts, samtidigt som vägbulor tillsammans med vägens linjeföring och övriga utformning används allt mer för att styra trafikantens beteende. Dessa regleringar begränsar inte bara tillgängligheten och styr våra beteenden, de definierar även avstånd i tid mellan olika platser, och bestämmer därmed grundläggande förutsättningar för ett stort antal aktiviteter som formar dagens landskap. Ju mer reglerat vägnätet blir, desto större inflytande kommer det att ha på det framtida landskapets strukturer.

Eftersom dagens vägnät är så starkt reglerat, så tydligt svartlådat utifrån olika hastigheter, är det även möjligt att till stora delar förutse vad en eventuell förändring i systemet leder till. Gunnar Carlsson (1999) slår fast att om det inte vore för de tunga fordonen, att vissa förare inte använder bilbälte och för att det finns "hårda föremål" vid vägkanten, så skulle nästan inga dödsfall äga rum om hastigheterna begränsades till 70 km/tim vid mötande trafik, 50 km/tim vid korsande trafik och 30 km/tim där bilism och fotgängare delar på vägrummet. Han visar vidare hur väl dagens trafikforskare utifrån hastigheten kan förutspå förändringar inom den tydligt definierade trafikapparaten som dagens vägnät utgör och att varje enskild hastighetsgräns idag har en egen "säkerhetsprofil". Enligt Carlsson medför en sänkt hastighet att säkerheten förbättras, att bensinförbrukningen

inflytelserik europeisk planering som inte kan behandlas här. Se Europeiska kommissionen (1999).

och utsläppen minskas - samt att restiderna förlängs. Ett exempel på detaljnivån i hans beräkningar skall ges. Carlsson beräknar att om hastigheten på samtliga tvåfäls 90-vägar sänks till 80 km/tim så kommer 77 liv att räddas, 4079 färre egendomsskadeolyckor att äga rum, och utsläppen av koldioxid kommer att minska med 249 miljoner kilo, allt räknat per år. Vidare sparas 457 000 däck in (eftersom slitaget minskar), samtidigt som restiden ökar med 39,2 miljoner persontimmar = 1903 miljoner kronor. Carlssons beräkningar är ett exempel på hur det alltmer reglerade och kontrollerade vägsystemet möjliggör alltmer detaljerade beräkningar.¹²² Samtidigt framgår även i klartext problemet med att sänka hastigheten, då det alltid innebär en konflikt med de samhällsekonomiska ambitionerna. En möjlig utväg finns: höga, men starkt kontrollerade hastigheter i ett för de höga hastigheterna utformat vägnät.

Bakom nollvisionens tillkomst låg bland annat en stor tilltro till teknikens utveckling. De senaste tio åren har förhoppningarna främst ställts till utvecklingen av så kallade intelligenta transportsystem (se exempelvis SOU 1997:35, Vägverket 1999). I Vägverkets nationella program för väginformatik (1999) beskrivs en mängd mer eller mindre aktuella tekniker med vars hjälp hastigheten kan regleras; fjärravstängning om polisen vill stoppa en bil, satellitnavigering, avståndshållningssystem (för att hålla rätt avstånd till närmaste bil), system som möjliggör övervakning av förare och som kan varna om han/hon brister i uppmärksamhet eller håller på att somna, miljözoner med olika vägavgifter beroende på tid och plats, digitala nummerskyltar, samt inte minst situationsanpassade trafikregler. Något som är mycket påtagligt är hur tids- och platsdifferentierade avgiftssystem lyfts fram som värdefulla metoder för att ytterligare reglera vägnätets användning (se SOU 1997:35). Störst intresse har riktats mot olika system för intelligent hastighetsanpassning; med dessa system blir hastighetsgränserna än mer påtagliga, då bilisten vid fortkörning påminns av blinkande lampor, ljudsignaler eller ett kraftigt ökat motstånd i gaspedalen. Samtliga nämnda system gör det möjligt att än mer ingående reglera de tidrumsliga förhållandena inom dagens vägnät, inte minst att än tydligare se till att bilisterna följer hastighetsreglerna. Detta leder till en alltmer reglerad tillgänglighet, ett mer bundet system och ständigt ökade möjligheter att utifrån den reglerade hastigheten förstå och kontrollera transportinfrastrukturens egenskaper och användning.

Vad är det för uppfattning om trafiksystemet som ligger till grund för dessa regleringar? Gunnar Lind har beskrivit denna bakomliggande idé, och pekar tydligt mot ett modernt sätt att se på tid, rum och transporter.

¹²² Jonasson (2000) framför en svidande kritik mot denna föreställning om ett slutet system som kan kontrolleras och där handlingar kan förutses. I gengäld för han fram ett synsätt där alla relationer tycks vara ständigt öppna för förhandling. Möjligheten att öppna de svarta lådorna skall visserligen inte glömmas bort, men jag vill påstå att Jonasson undervärderar trafiksystemets slutenhet och stabilitet, dels det svartlådade systemets fördelar, det vill säga att det är ett hanterbart, kontrollerbart system som byggs upp.

Detta synsätt understöds samtidigt av en närmast fundamental nollvision, som klargör att detta sätt att se på trafik och trafikolyckor är det enda rätta:

“Nollvisionen är ett teknokratiskt synsätt med religiösa drag. Trossatserna får inte ifrågasättas. Det talas om rätt och fel i trafiksäkerhetsarbetet. Det diskuteras om en i och för sig bra åtgärd är i “nollvisionens anda”. Den utgår från att säkerhet är överordnat andra mål i samhället. Det är ett mycket förenklat synsätt som i stort sett utgår från ett mekaniskt betraktelsesätt på rörelseenergi. Inga människor, inga beteenden, ingen kommunikation eller dialog ingår i beskrivningen av nollvisionen. Visionen utgår från ett idealt icke-existerande utopiskt samhälle.” (Lind 2002, sid 133).

Inga människor och inga beteenden beaktas i nollvisionen; trafikapparaten har reducerats till den föreställning om svartlådade förflyttningar mellan A och B som skildrats i kapitel 3. Resor och transporter har reducerats till den moderna rumsuppfattningens essens, hastighet. Med nollvisionen har planeringen reducerats till en enda variabel i ett i övrigt svartlådat system – endast hastigheten återstår. Det som blir kvar av livskvalitet och identitet i en sådan modell är den sköra trajektorie av liv som nollvisionen gör allt för att värna om. En sådan reduktion av individerna är enligt min mening inhuman: det finns ingen möjlighet att ta hänsyn till enskilda individers intressen, upplevelser, värderingar, eller över huvudtaget deras liv utanför transportapparaten.

Resor liksom reseupplevelser är enligt nollvisionen ointressant; en ansvarsfull bilist är inte intresserad av något annat än att komma fram, möjligen vid en viss tidpunkt. Det finns inte plats för andra intressen, några andra sätt att se på resan, inom nollvisionen. Kontrasten mot Schnapps skildring av resan är påfallande: han beskriver (den alltför höga) hastigheten och risken för olyckor det väsentliga (Schnapp 1999). Antalet motorsportprogram och biljakter på TV är väl tillräckligt tydliga tecken på att intresset för de höga hastigheterna inte bara har med ekonomi att göra; resan handlar i vissa fall även om en existentiell, kroppslig erfarenhet. Schnapps skildring är visserligen lika extrem som nollvisionen, om än fokuserad på den motsatta polen. Jag menar att de flesta resor/transporter består av båda inslagen, och att de sällan går att åtskilja. Men resan (mer korrekt: transformationerna) har alltså reducerats bort inom nollvisionen. Dessutom har nollvisionen begränsats till att endast utveckla en moral för vad som skall försiggå inom vägtrafikområdet, utan att bekymra sig om varför resenärerna eller transportererna utnyttjar detta system eller om det finns alternativa transportsystem.¹²³

¹²³ Det finns goda möjligheter att ifrågasätta den moral som nollvisionen utgår ifrån, med tanke på de avgränsningar som ligger till grund för moralen. Om det endast handlade om att rädda liv, så borde arbetet koncentreras till att förbättra järnvägarna och att förhindra all biltrafik över 30 km/tim. Nollvisionen handlar om lika mycket om att rädda både bilismen som att rädda liv. Se Lind & Schmidt (1999) och Qviström (2000) för en vidare analys av nollvisionen.

Det finns två möjliga utvägar i arbetet med att kombinera de ekonomiska ambitionerna (dvs den ökade tillgängligheten, den höga hastigheten) med en god säkerhet. Dels kan ny teknik som styr hastigheten och bilistens beteende användas, dels kan vägrummet tydligare anpassas efter en viss hastighet. Med hänsyn till nollvisionens (oändligt) höga målsättning, kommer båda dessa angreppssätt att behövas. Det ökande antalet rondeller och miljöprioriterade gator, liksom kraven på att vägarna skall ha ”förlåtande” sidoområden (läs: inga träd inom 9 meters avstånd vid 90 km/tim), är några exempel på åtgärder som än tydligare anpassar vägarna efter en viss hastighet. År 2000 bedrevs endast 2% av trafikarbetet på vägar som levde upp till nollvisionens krav (Qviström 2000) – övriga vägar återstår alltså att åtgärda. Att mer konkret beskriva de platser som skapas är svårt, men ett principiellt resonemang kan föras om vad som kännetecknar dessa platser.

Förenklingarna, systematiseringarna och schablonerna leder till att alltmer fåordiga platser skapas. Fåordigt i bemärkelsen att antalet variabler är få och att planeringsdiskussionen därmed styrs in på ett fåtal frågor, ett fåtal möjliga alternativ. Dessa platser är standardiserade och barskrapade på inslag som inte är relevanta för de snabba transporterna och trafikanternas krav på otvetydig orientering och en trafiksäker miljö. Även i detta avseende är platserna fåordiga. Platser för 110 km/tim utformas på samma sätt, med samma element, samma måttangivelser, utifrån samma schabloner i Malmö som i Pajala. Edward Casey (2001) väljer att skildra liknande miljöer med begreppet ”thinned-out places”.¹²⁴ Det som är uttunnat för Casey är vad platserna har att erbjuda, upplevelsemässigt och kunskapsmässigt. Jakle (2000) använder uttrycket ”place-product-packaging” för att beskriva hur vägrummet och dess omgivningar omvandlas till ett modul-landskap. Strategin kännetecknar främst bensinmackarnas och snabbmatskedjornas färdigförpackade koncept för hur skyltar, hus, lekplatser, och mat serveras för bilisten. Men även rastplatser och andra miljöer i vägens närhet kan räknas hit. Det är en marknadsföring av närmast globala platser som Jakle beskriver, platser vars syfte och budskap är lika lätta att förstå som en motorvägsskylt. Hastigheten har spelat en viktig roll för detta formande av enkla budskap (Löfgren 1991). I en mening skapas ett flyttbart landskap, då dessa vägrummets moduler återkommer oavsett det omgivande landskapets egenskaper (jämför Robbins (2001) begrepp “portable landscapes”). Det innebär också en betydligt större grad av utbytbarhet, då objekt snarare än platsspecifika relationer betonas. Det är i samband med dessa schabloner, dessa svartlådningar som möjliggör internationella infrastrukturer, som vi kan

¹²⁴ Begreppet kommer ursprungligen från Robert Sacks *Homo geographicus* (1997). I likhet med Marc Augés diskussion om moderna platser i *Non-places, introduction to an anthropology of supermodernity* (1995) skulle Sacks arbete säkert kunna fördjupa analysen. Syftet här är dock endast att diskutera dagens vägmiljöer utifrån den teori och fallstudie som tidigare har presenterats, inte att föra in nya teorier.

återvända till landskapets krympande. I detta avseende finns det skäl att påstå att landskapet krymper; svartlådandet innebär att landskapet förenklas på ett sätt som möjliggör stora system. Krympandet består i att fåordiga platser skapas – åtminstone innebär det moderna sättet att krympa avstånd att detta sker.

Vägplaneringen syftar fortfarande till att ”förbättra” tillgängligheten i stället för att öppna för en vidare diskussion om hur vägar förändrar tillgängligheten. I kombination med en endimensionell planering fokuserad på hastighet finns det en överhängande risk för en social ingenjörskonst där fåtalet parametrar kan matas in i en dator och ut kommer morgondagens vägnät. Att en sådan skildring inte stämmer överens med samtliga vägprojekt gör det inte mindre intressant: graden av svartlådning är nämligen beroende på projektets tilltänkta ”skala”. Eftersom högre hastighet betraktas som liktydigt med en högre grad av tillgänglighet, är också hastigheten ett uttryck för ett visst rumsligt omfång (se Gunnarsson & Lindström 1970):

30 km/tim: närsamhällets vägar

50 km/tim: stadsvägar

70 km/tim: regionala vägar

90 km/tim – 110 km/tim: nationella vägar

? km/tim: Trans-european transport network (ännu inte förverkligat i normer, hastigheter och vägstandard).

Ju längre ner på denna lista vi kommer, desto mer svartlådad är systemet. Med en högre hastighet krävs en mer reglerad tillgänglighet, en mer rigid utformning av vägrummet etc – kort sagt ett mer sammanhållet och schablonartat system och därmed en förutbestämd utformning. De nationella vägarnas stora slagkraft ligger i att de är mer svartlådade än andra vägar. Det ger stora möjligheter, förutsatt att inte de förgivettagna utgångspunkterna och schablonerna börjar ifrågasättas.

Samtidigt skall dessa vägar hanteras i en planeringssituation, där allmänheten ges möjlighet att påverka vägarnas utformning. Det är här den öppna framtid som Massey (1999) skriver om måste lyftas fram. Massey påpekar att olika platser inte befinner sig ”före” eller ”efter” i en given utveckling, utan kan forma sin egen framtid. Men en öppen planeringssituation där samhällets framtid diskuteras, förutsätter att fenomen inte redan har klassats som stora eller små, viktiga respektive perifera. För att uppnå en otvungen diskussion måste det dessutom finnas handlingsalternativ, vilket inte gäller om en enda lösning framställs som den naturliga. Planering kräver alltså en viss mångfald av möjliga parametrar. Det måste vara möjligt att ”vrida och vända” på ett förslag, ifrågasätta förutsättningarna, syna de bakomliggande värderingarna och diskutera projektets status och utformning i förhållande till andra aktiviteter eller platser. Den enkelhet som stora vägprojekt kräver är alldeles för fåordig i en sådan planeringssituation. Vägarna har blivit alltför fåordiga för att relateras till det mångordiga landskap som de trots allt är

del av. Alternativ avfärdas därför att de är lokala, perifera eller irrelevanta, de värden som ställs emot ett nationellt vägprojekt definieras som lokala och därmed mindre värda.

Den vägplanering som beskrivits i detta avsnitt erbjuder alltså inte en öppen problemanalys av morgondagen (jämför citatet av Lind ovan). Tvärt om bygger dess effektivitet på att ett litet antal parametrar används inom vägplaneringen. Jag har ovan pekat på att hastigheter spelar en nyckelroll i detta svartlådade system, och att andra omständigheter beträffande vägarnas utformning anpassas efter den dimensionerande hastigheten. Jag har i tidigare kapitel pekat på att hastigheten har fått denna centrala roll tack vare att ökad tillgänglighet, liksom det samhälleliga framsteget i stort, har betraktats som beroende av hastigheten och dess krympande av avstånd. Det är detta som möjliggör en enkel, endimensionell planering, som är ett lika effektivt maskineri som den är problematisk inom en öppen diskussion om morgondagens samhälle.

Därmed är vi tillbaka vid definitionen av tillgänglighet. Det är bland annat bortrationaliserandet av gränsernas betydelse för tillgängligheten som möjliggör en förenklad analys av tillgänglighet som om det endast handlade om rörelse och hastighet. En nyckel till förändring är att förkasta idén om renodlade positionsbyten, att öppna den svarta låda som dagens referenshastigheter vilar på för att därmed lyfta fram den mångfald av förgivettagna faktorer som finns dolda bakom dessa "referenser". Problemet med den moderna vägplaneringen är inte bara åtskillnaden mellan rörelse och gränser, utan att denna åtskillnad leder till att rörelse (resor och transporter) kan diskuteras i sig utan att ses som en del av vissa aktiviteter, och i de mest extrema diskussionerna att liv kan åtskiljas och behandlas i sig skilt från livskvalitet. En utväg är att fokusera vägnätets förändrade tillgänglighet och att öppna upp för detta begrepps mångtydighet. Om tillgänglighetens gränser beaktas så kommer den moderna vägplaneringens ambition att ständigt öka hastigheten att kunna analyseras som en förändrad tillgänglighet. Denna föränderlighet kan skildras som en fråga om prioriteringar och makt och därmed kopplas till en planeringssituation.

Ambivalenta analyser

Då allt annat inom vägplaneringen har mobiliserats, det vill säga svartlådats och vägplaneringen därmed i en mening är mycket effektiv, är det lätt att lockas av denna effektivitet även i samband med en landskapsanalys. Carlssons beräkningar togs som exempel i föregående avsnitt på de noggranna analyser som går att utföra inom ett så slutet system som dagens transportinfrastruktur. Trafikingenjörernas mallar för vägens utformning är ett annat exempel på ett liknande system. Miljömål för till exempel koldioxidutsläpp har samma definitiva egenskaper. Priset för den slagkraftighet som det i en viss kvantitet fixerade målet erbjuder, är att ett komplext problem reduceras till ett enda mått eller en enda variabel.

I jämförelse med väggingenjörernas ritmallar och riktvärden eller ekonomens beräkningsmetoder framstår landskapsanalytikerns metoder som odefinierade, godtyckliga och därmed lekmannamässiga. En historisk landskapsanalys leder sällan till tydliga riktlinjer och än mindre till generella mallar för framtida projekt, däremot kan den leda till en bättre förståelse för landskapets utveckling och dess värden. Landskapsstudien tar dessutom tid, och varje studie kräver att analytikern börjar om från början för att bygga upp en förståelse för det område som studeras. Landskapets komplexitet tynger arbetet och sinkar analytikern, som i slutändan styrs av projektets begränsade budget. Det är därför inte konstigt om landskapsanalytikern efterfrågar effektivare metoder för att analysera landskapet. Här finns dock en stor risk att planeraren förenklar och schabloniserar analysen av landskapet, och att dessa "rationaliseringar" snarast försämrar analyserna än förbättrar dem. En sådan analys riskerar att bli utförd i enlighet med vägplaneringens föreställning om rationalitet, vilken har skildrats i föregående avsnitt. Inom vägplaneringen har man gjort allt för att lämna de platsbundna egenskaperna för att skapa ett enhetligt, lätthanterligt system. Enligt min mening är det just denna förenkling och dess avsaknad av en vidare kontext som landskapsplaneraren borde kritisera och i möjligaste mån öppna upp. Vad har landskapsanalysen då att tillföra om man accepterar samma kontextlösa ansats?

För att visa på den ambivalens som finns inom dagens landskapsanalyser tas åter kartografins roll upp. Denna gång betraktas kartografin dock från ett relationellt perspektiv, som ett tillägg till landskapet (jämför diskussionen om vägvisare i kapitel 3). Utifrån en sådan förståelse går det knappast att skildra en analys på något annat sätt än som ett tillägg, en vidareutveckling av de indicietrådar som det sömlösa landskapet består av. Därmed inte sagt att analysen inte visar på reella företeelser i landskapet, men redan i *urvalet* av företeelser har något litet tillförts. På samma sätt som geografer och ekonomer har adderat något till landskapet i samband med analyser och beräkningar av de krympande avstånden, tillför landskapsanalytikern något – oavsett om han/hon är medveten om det eller

ej.¹²⁵ Landskapsanalysens tillskott är ofrånkomligt och inte ett problem i sig, vilket däremot analytikerns omedvetenhet är. Genom att uppmärksamma detta bidrag vill jag visa på problemet med den effektivitet som kartografin och de tydliga schablonerna erbjuder.

Kartor är värdefulla, i dubbel bemärkelse. De är ovärderliga därför att de sammanfattar landskapet i en form som kan läggas på ritbordet, något som man kan skissa på. Kartor möjliggör även en övergripande förståelse för ett stort område, trots den korta tid som vanligen står till förfogande för en landskapsanalys. Samtidigt är de värdefulla i den meningen att de för fram ett visst sätt att se på landskapet. Användandet av kartor leder till att vissa kvaliteter och viss kunskap beaktas, medan andra perspektiv på tillvaron hamnar i skymundan. Med kartografins hjälp tillförs nya egenskaper till landskapet, företeelser som inte hade haft samma karaktär eller samma roll om de inte hade tillkommit med kartans hjälp. Denis Wood är en av de som har uppmärksammat kartans kreativa egenskaper. Han konstaterar att:

“To sketch a river is to bring into being - inescapably - the land that it drains; what was originally whole is suddenly in pieces - water, banks, slopes, hills - which, as they materialize take their places (if only vis-à-vis each other) and soon enough, names.” (Wood 1993, sid 78).

Kartografins sätt att uttrycka relationer, dess förmåga att urskilja och lyfta fram enskilda objekt, omvandlar floden från att vara ett sömlöst fenomen, ett otal obetydliga rännilar som väver samman ett avrinningsområde, till att bli ett avgränsat, avlångt objekt. Med kartografins hjälp kan tabeller upprättas över världens längsta floder, som om de hade samma morfologiska egenskaper som ett snöre, något som löper fram med en otvetydig början och slut. Att samma resonemang kan föras om ett vägnätets sömlösa förhållande till de aktiviteter som formar landskapet har förhoppningsvis framgått av tidigare kapitel. Varför lyfts just dessa objekttegenskaper fram inom kartografin? Woods beskrivning är även här värd att citera:

”Not until there is some *interests* in *representing* the presence of hills (the better to mark the limits of suzerainty) or the width of hills (the better to lob a cannonball over them) or the volume of hills (the more effectively to mine them) will the representation of hills” (Wood 1993, sid 147).

Det intresse som låg till grund för dagens kartografi var att kartlägga ägande, i form av enskilda objekt (Cosgrove 1984). Maktavares behov av överblick för att kunna beskatta och sälja mark låg bakom kartografins tydliga ägogränser. Kartor är därför utmärkta redskap för att fördela markägande och för att reglera maktförhållanden, vilket förklarar de mycket starka banden mellan fysisk planering och kartografi (Söderberg 1996). Ägogränser är antagligen kartografins viktigaste bidrag till dagens landskap. Tillförandet av nya egenskaper är alltså inte en tillfällig biprodukt av kartografin utan ett av dess huvudsakliga syften.

¹²⁵ Avsnittet bygger delvis på Qviström (2002b), där fler exempel ges på vad som adderas till landskapet.

Även skalan har förts till landskapet med kartografins hjälp. Skalan har redan tidigare diskuterats, och skapandet av ”skalor” har exemplifierats i fallstudien. Vägrummens utformning liksom vägnätets uppdelning och till och med vägplaneringens struktur är utformad utifrån föreställningen om olika skalor, att företeelser, intressen och värden finns på olika ”nivåer” som motsvaras av områdesstorlek och kartans skalstock. Carl-Olof Ternryd, före detta generaldirektör för Vägverket, har beskrivit efterkrigstidens tekniska utveckling inom vägplaneringen, där mätinstrument, flygbilder, databehandling, projekteringsredskap, etc gavs en allt större roll. Ternryd beskriver hur ett ”rationellt utnyttjande av de till buds stående hjälpmedlen” gjorde det nödvändigt att dela in vägprojekteringen i tre faser: lokalisering, utredningsprojektering samt detaljprojektering (Ternryd 1991). Denna indelning är fortfarande grundläggande för vägplaneringen (se Vägverket 1995), där de övergripande och avgörande frågorna behandlas beträffande ett stort område som betraktas översiktligt, varefter planeringen stegvis går in på detaljer, mindre avgörande frågor och ett allt mindre område. Ternryd konstaterar att denna indelning i olika stadier var nödvändig, eftersom:

”kraven på detaljeringsgrad hos erforderliga informationer varierade under processens gång, från översiktliga informationer i det första stadiet till mycket detaljerade informationer för detaljprojekteringsstadiet och byggandet.” (Ternryd 1991, sid 66).

Skaldeterminismen är mycket nära med en sådan planeringsstruktur, då det finns en påtaglig risk att vissa frågor placeras på en viss nivå eller skala. Därmed förpassas de platsbundna studierna till att studera lokala föremål, medan nationella studier ägnas åt de viktiga och avgörande frågorna. Problemet är att den långsamma omvandlingen av de små detaljerna är det som förändrar helheten. Det är nästan alltid de små detaljerna som landskapsarkitekter arbetar med, även om större områden analyseras och sätts i relation till dessa detaljer. De abstrakta visionerna placeras högst upp i skalhierarkin, där de avgörande besluten tas. Därmed blir de konkreta omvandlingarna nästan alltid underordnade abstrakta visioner – men de befinner sig på ”olika plan” och kan därför inte kommunicera. Detaljerna degraderas till att bli en fråga om bisaker och perifera företeelser, och betraktas inte som en potential till en medveten förändring av helheten.

Som ett komplement till skalan erbjuder kartans landskapselement enkla och effektiva, färdigförhandlade utgångspunkter för en landskapsanalys. Dessa element delas vanligen in i punkt-, linje- och ytelement; här förväxlas kartans uttrycksmedel med landskapet vilket Mels (2000) har pekat på. Indelningen återfinns exempelvis inom dagens landskapsekologi (se Forman & Godron 1986), men även i kulturhistoriska analyser (Muir 2000). Analyserna är alltså anpassade till kartans kategorier och kartans språk. Med GIS-analyser förenklas landskapet till väl avgränsade objekt, med otvetydiga identiteter (värden), vars gränser kan jämföras med hjälp av olika kartöverlägg. De otydligheter, skissartade inslag och unika

företeelser som ryms i en handritad karta läggs nu tillräta och klassificeras. Därmed framställs landskapet allt tydligare som enskilda element eller tydligt avgränsade kategorier, vilket möjliggör en vetenskapligt ansedd och avancerad analys. De landskapselement som definieras som objekt behandlas till stora delar som statiska; de kan bevaras, degenereras eller försvinna, men inte så mycket mer. Utifrån sådana analyser och efterföljande åtgärdsförslag och skötselplaner ”bevaras” och ”skyddas” landskapet *som* landskapselement, det vill säga som enskilda objekt, stråk och ytor (Qviström 2002b).

Kartan för till nya egenskaper till landskapet, på gott och ont. Dalgångar, trädgångar och stenvägar betraktades ur ett annat perspektiv innan kartografin fick den roll i samhället som den har idag, och dessa fenomen upprätthölls måhända utifrån ett snarlikt men knappast samma synsätt som kartan erbjuder. Höjder, trädgångar och floder formades delvis om utifrån ett kartografiskt synsätt till höjdkurvor och enskilda landskapselement, objekt bredvid objekt.

Med tillförandet följer även ett uteslutande. Vad är det som inte finns inte i kartans värld, och som därför inte reproduceras via dagens landskapsanalyser? Enligt Paul Brassley är det landskapets efemära egenskaper som inte fångas. Brassley (1998) vill därför uppmärksamma vissa bortglömda eller undanskymda aspekter av landskapet; vädrets växlingar, årstidernas gång, växtlighetens långsamma förändringar, osv. Dessa är, menar han, ”remarkable and worthy of academic study”, men trots det helt bortglömda inom dagens landskapsforskning. Vad som däremot uppmärksammas enligt Brassley är följande permanenta inslag; byggnader, skogar, gränser, vägar, järnvägar, åar, kanaler och byggnader. Med andra ord: det som syns på en översiktskarta. Eftersom dessa ”statiska” företeelser syns på vilken översiktskarta som helst så är de lätta att studera och därmed också mycket svåra att bortse från. Lagstiftning och landskapsvård tar hand om dessa objekt enligt Brassley, medan samma instanser glömmar bort det efemära, som inte finns med på kartan.

Nämnda studie av det efemära landskapet visar tydligt på kartografins inflytande. Men samtidigt tas en viktig omständighet för given i artikeln: uppdelningen mellan det statiska och det efemära. Är det verkligen självklart att byggnader, vägar och åar betraktas som statiska medan årstidsväxlingarna (som uppvisar en stor regelbundenhet) ses som föränderliga? Hus och vägar kräver ständigt underhåll, floders flöde och förlopp ändras hela tiden. Skogar förändras ständigt, vilket inte hindrar att de samtidigt finns kvar under lång tid. Men här har kartografin inpräntat en tydlig uppdelning mellan betydelsefulla, statiska objekt (finns på kartan) och perifera, efemära företeelser (finns inte på kartan). Den uppdelningen tar alltså Brassley för given, med följd att det som representeras på kartan behandlas *som* statiska objekt. Urvalskriteriet för vad som tagits med på kartan har dock ingenting med företeelsers statiska egenskaper att göra, utan snarare med vad som har ansetts vara (i första hand ekonomiskt) värdefullt (Wood 1993). Ägande, kopplat till objekt, poängteras därmed på

bekostnad av de ständiga processerna som skulle kunna förklara platsernas natur/kultur-givna egenskaper. Ett sådant urval på ekonomiska premisser kan ifrågasättas som en given utgångspunkt för en landskapsanalys.

Det efemära reduceras av Brassley till något som är ”superimposed upon [the landscape]”, det vill säga företeelser som är lagda på landskapet, en extra garnityr ovanpå det egentliga, essentiella, statiska landskapet. Om kartografins uppdelning mellan vad som är (ekonomiskt) betydelsefullt = objektivt och vad som är tillfälligt, mindre värdefullt, eller subjektivt tas för givet, så kommer landskapets processer att sättas i andra hand och de karterade objekten att betonas som det väsentliga. Därmed förringas den ständiga dynamiken i en landskapsanalys, liksom det plats-specifika. De enskilda platsernas egenskaper reduceras till personliga upplevelser, en krydda, men inte en väsentlig egenskap hos landskapet.

Alla dessa förenklingar bidrar till att skapa ett nytt landskap. Om landskapsanalytikern lyckas uppnå samma rationella förfarande som vägingenjören finns det en överhängande risk att han/hon i lika stor utsträckning kommer att bidra till schablonartat utformade miljöer, fåordiga platser. Dessa modeller *bekräftar* och bidrar till att *vidmakthålla* det nuvarande synsättet inom vägplaneringen. Detta görs i stället för den fristående analys utifrån andra utgångspunkter och med andra perspektiv, som så väl hade behövts. De bekräftande modellerna är å andra sidan effektiva, de passar in i systemet på ett smidigt sätt. På detta sätt hjälper landskapsanalysen till att skapa fåordiga platser, mobila landskap.

Med historiska kartöverlägg över vägnätets utveckling kan en annan av dagens egenskaper hos vägnätet bekräftas snarare än analyseras. I fallstudien har visats att det är vägens läge i höjdded som förändrades under mellankrigstiden (jämför bild 10) – detta faller bort i ett kartöverlägg och därmed förs omvandlingen av vägnätet tidsmässigt till efterkrigstiden. Samtidigt missar man en annan avgörande förändring om ett väldefinierat vägnät och en jämn vägbredd tas för given (jämför bild 9). Gårdagens vägar framställs som påfallande lika dagens vägar, om än smalare och krokigare. Äldre vägar antas vara *sämre*, inte *annorlunda*. Analysen lyfter inte fram de olika förgivettagna relationer som har format dagens vägnät, och därmed kan inte heller möjligheten att omförhandla dessa omständigheter lyftas fram.

Två inventeringar av väg-historiskt värdefulla vägmiljöer i Skåne kan exemplifiera det nyss sagda. I *Vägen – ett kulturarv* (Helgesson & Trelld 1997) presenteras en analys av samtliga statligt ägda vägar i Skåne, samt en bedömning av vilka vägar i länet som har de största kulturhistoriska värdena. En äldre rapport, *Vägmiljö – kulturmiljö* (Edling & Hammer 1982), innehåller en snarlik inventering och analys som omfattar slätt-bygderna söder om Bara härad. De bedömningsaspekter som lyfts fram i sistnämnda rapport är (a) karthistoriken, (b) kulturhistoriskt intressanta miljöer i anknytning till vägen, samt (c) vägens tekniska tillstånd. Kartornas dominans är tydlig i analysen, och har främst kompletterats med fältstudier där de två andra aspekterna studerats utifrån en allmän

kännedom om slättens och vägarnas kulturhistoria. Samma förfarande ligger till grund för Helgesson & Trelid. I den nyare utredningen hävdas att det finns ”en lång rad skriftliga källor” om vägarnas historia som har använts vid inventeringen och värderingen. Men det enda material som redovisas är kartmaterial, från 1600-talet och framåt. Den skånska rekognoceringskartan från tidigt 1800-tal har spelat en viktig roll vid båda inventeringarna, tillsammans med översiktskartor från sent 1800- och tidigt 1900-tal. Kartmaterialet ger enligt Helgesson & Trelid en god bild av vägnätets framväxt och inom vilka intervall som nya vägar har tillkommit. I Edling & Hammer ges en kort källkritisk kommentar, i övrigt saknar båda inventeringarna en diskussion om vilka förändringar av vägnätet som kartmaterialet inte fångar. Helgesson & Trelid (1997, sid 5) påpekar bland annat att inventeringen visar på vägnätets mycket långa kontinuitet, och att:

”Många vägar kan spåras på kartor 300 år tillbaka i tiden och deras förhållande till bl a kyrkor, byar, storgårdar och fornlämningar indikerar en kontinuitet ner till medeltid och kanske förhistorisk tid”.

Samma rapport lyfter fram att profiljusteringar och breddningar av gamla vägar är två vanligt förekommande nutida hot mot de kulturhistoriskt värdefulla vägarna. Att sådana har förekommit under lång tid och att kartorna inte fångar dessa förändringar, uppmärksammas inte. Även i Lewans kartanalys av vägnätet historia i Lunds omland återkommer påståendet att vägnätet har varit påfallande stabilt sedan århundraden tillbaka, för att därefter omvandlas under 1900-talets andra hälft (Lewan 1968).

Den skånska rekognoceringskartan är onekligen ett intressant dokument som låter oss ana hur militären och statsmakten uppfattade den skånska transportinfrastrukturen för 200 år sedan, men det är långt ifrån självklart hur kartan skall läsas. En intressant fråga är var kartografen ansåg att hans beskrivning av vägnätet slutade, och var skildringen av ett eventuellt omland tog vid. Bördiga åkrar och lämpliga härbärgen var kanske lika viktiga delar av transportinfrastrukturen som välbyggda broar? En annan fråga gäller hur väl rekognoceringskartan representerar lantbrukarnas syn på vägnätet vid denna tid. Hur vägen avgränsas från övrig markanvändning är långt ifrån givet, utan beror på vilken tidsepok och ur vems perspektiv vi betraktar vägen. Att betrakta äldre vägkartor på samma sätt som dagens bilkartor är att dölja historiens vingslag.

I nämnda utredningar finns det ett markant glapp mellan deras allmänna historieskrivning om vägar och kulturlandskap, och den operativa skildringen av hur kartor och visuella bedömningar kan användas för att avgöra vägarnas kulturhistoriska värden. Det finns en påtaglig obalans mellan hur enkelt det är att utföra en analys av äldre vägsystem med hjälp av kartöverlägg – och hur lite de säger om den faktiska förändring som ägt rum, liksom om vägarnas historia. Kartografen lyfter fram den aspekt av vägnätet som inte har förändrats på hundratals år (dvs vägens koordinater i sidled), åtminstone framgår inte sådana förändringar i en översiktlig kartanalys. Vägnätets och bland annat hastighetens föränderlighet och

mångsidighet döljs i sådana analyser som de ovanstående (jämför med de analyser som utförts i kap 4).¹²⁶

Det moderna tids och rumsbegreppet bekräftas på flera sätt av landskapsanalyserna. Bland annat gäller detta den tidigare presenterade uppdelningen mellan ett subjektivt rum (där rörelsen analyseras) och ett objektiva, kartografiskt rum som inte sätts i relation till rörelsen (se kapitel 3). Nyss nämnda kartstudie där Skånes väghistoria studerades, är tydliga exempel på det senare. Upplevelsen av att röra sig i landskapet hamnar i en sådan analys i periferin, men allvarligare är att rörelsens och resans betydelse för det ständiga upprätthållandet eller förändringen av landskapet inte analyseras. Samtidigt utförs andra analyser där endast trafikantupplevelserna skildras och där det omgivande landskapet uppvisar en dans för trafikantens öga. Bilistens hastighet är i dessa analyser en given utgångspunkt; ju högre hastighet, desto mer komprimerat blir landskapet (Appleyard et al 1964, Bucht et al 1997). Det alternativ som tycks stå till förfogande idag, baserat på kartöverlägg eller kartanalyser, innebär att hastigheten inte hanteras alls. Båda synsätten vilar på en förgivettagen, färdigförpackad beskrivning av rummet och tiden, trots att det är dessa relationer som borde studeras.

Det ligger i kommunikationers och transporters roll att förändra själva relationen mellan (exempelvis) väg och omgivning. De analyser som jag kritiserar ovan är studier där denna relation betraktas som statisk, och som därmed framställer dagens relation som naturlig. Vem kan därefter ifrågasätta och förändra det naturliga? Sådana analyser bekräftar dagens vägnät och dagens vägplanering och döljer dess föränderlighet.

Landskapsforskningen kan, via historiska studier, visa på några av de bortglömda parametrar som åter kan förändras, vilket kan leda till en vidare diskussion om transporter och resor. Analyser av "krympandet" kan visa på vägar till landskapet, där landskapsforskaren inte är bakbunden av modernitetens tankebanor. En förutsättning för att en historisk studie skall leda till uppmärksammandet av förgivettaganden och att visa på alternativa utvecklingar och strategier, är att inte framstegstanken (den "givna utvecklingen") tas som en given utgångspunkt. I min studie har bland annat hastighetens föränderlighet och tillgänglighetens relationella egenskaper lyfts fram, samt att förändringar i vägnätets reglering och vägvisning har väl så stor förmåga att förändra vägarnas roll i landskapet som ökad

¹²⁶ Samma kritik kan riktas mot bildanalyser, där äldre bilder jämförs med dagens scenerier utan att övriga olikheter beaktas. Antonssons historiska landskapsbildsmetod är ett exempel, en metod som av Antonsson föreslås i samband med vägprojekt för att lyfta fram landskapets kulturhistoria (Antonsson 2002). Detta betraktande av landskapet från sidan är kännetecknande för vår tid, och redan det faktum att dagens bilist upplever landskapet i en helt annan hastighet innebär att en jämförelse av två frusna scener är missvisande. De aktiviteter som formar landskapet och vägen framgår sällan i en bildanalys, och dessa aktiviteter präglar uppfattningen, upplevelsen och förståelsen av landskapet.

hastighet eller bredare vägar. Dessa uppmärksammanden riktar blickarna mot fenomen som tidigare inte studerats, ställer frågor angående dokument som tidigare inte ansetts intressanta ur "landskapssynpunkt", och visar upp sidor av vägnätets dynamik som vanligen inte uppmärksammas. Det är sådana ifrågasättanden som jag menar att historiska studier borde bidra med, och jag är övertygad om att det finns åtskilliga svarta lådor kvar att öppna med hjälp av historiska analyser av vägnätet.

I det sammanhanget vill jag även lyfta fram kulturmiljövårdens betydelse för att möjliggöra olika handlingsalternativ och en öppen diskussion om morgondagen. Kulturmiljövård kan bidra till att skapa en förståelse, i detta fall, för tidigare förhållningssätt till tid, rum och transporter. Det är långt ifrån enkelt att beskriva de räckhåll eller tillgänglighet som formade äldre tiders landskap, men om det inte görs inom kulturmiljövården så görs de antagligen ingen annan stans heller. Här behövs en mer experimentell och idéhistoriskt inriktad kulturmiljövård, som kan lyfta fram alternativa förhållningssätt mellan samhälle – natur, och därmed bidra till en mer mångordig samhällsplanering.

Man måste alltid fråga sig varför en analysmodell fungerar, eller rättare: vad det innebär att en analysmodell fungerar. Ovanstående exempel visar att flera metoder för landskapsanalys är effektiva därför att de utgår från välkända kunskapssammanställningar och konventionella synsätt, inte därför att de fångar de förändringar som sker i samband med ett projekt. Jag vill verka för ett förändrat synsätt, en insikt om att en analys tillför något och inte objektivt skildrar landskapet. Med den utgångspunkten måste man fråga sig *vad* en viss analys tillför och i vilken mån dessa analyser/bidrag kan förändra rådande situation. Analysens förmåga att tillföra andra perspektiv på tillvaron borde vara avgörande för dess rationalitet. Det behövs en större medvetenhet om landskapsanalysens aktiva roll, så att den kan utnyttjas till fullo och så att dess ställningstaganden och perspektiv tydligare kopplas till den fysiska planeringen.

Relationella betraktelser

”If time-space compression can be imagined in that more socially formed, socially evaluative and differentiated way, then there may be the possibility of developing a politics of mobility and access. For it does seem that mobility and control over mobility both reflect and reinforce power.” (Massey 1993, sid 62).

Om tid och rum ses som delar av samhället snarare än som överordnade och neutrala raster, innebär det att varje tidrumslig skildring och förändring rymmer en viss samhällssyn. Förändringar av tid och rum är värdeladdade. Därför är det viktigt att belysa de påstådda förbättringarna, de ”kortare avstånden” eller ”den sparade tiden” i samband med vägprojekt. Det som Massey efterfrågar i citatet ovan är vad jag vill se i morgondagens landskapsanalyser.

Avhandlingen har visat att tidrumsliga studier inte behöver vara det samma som de avskalade betraktelser av trajektorier som tidsgeografien förknippas med. Med den platsbundna kunskapen som utgångspunkt får en tidrumslig analys en annan karaktär, och ett större fokus på förändringar av tid och rum, uttryckt i form av förändrade relationer, snarare än förändringar i tid och rum. Det är inte givet vilka tids- eller rumsperspektiv som är intressanta i en analys, inte heller är det givet på vilka sätt analytikern bör förhålla sig till tid och rum. En analys av medeltidens vägar förutsätter andra synsätt på närhet, tillgänglighet och avstånd än en analys av dagens väginformatik. Det är tveksamt om till exempel tidsgeografins grafer går att använda för en analys av någon av dessa: däremot är det ett utmärkt verktyg för att beskriva den moderna vägplaneringens visioner (jämför bild 3). Representationsmetoden måste väljas med stor försiktighet, då den alltid riskerar att tillföra ett nytt synsätt på tid och rum. Dessa val av tidrumsliga perspektiv (synsätt, representationsform, valet av skildrade tids- och rumsspänn, etc) borde ges betydligt större utrymme i landskapsanalysen. En mer dynamisk skildring av landskapet är enligt min mening det samma som en större medvetenhet om vad det är för tidrumsliga perspektiv som lyfts fram, varför dessa betonas och vad det är för förhållningssätt till tid och rum som presenteras. Eftersom en landskapsanalys i slutändan endast kan presentera en mycket begränsad mängd information om den skall vara hanterbar så blir urvalet desto viktigare.

Att uppnå viss förståelse för vägens roll i landskapet tar tid, och låter sig inte summeras i några meningar. Jag vill inte och kan inte erbjuda en färdigförpackad modell för landskapsanalys. Tidigare i kapitlet har jag uttalat en stor skepsis inför sådana välordnade modeller. Jag anser inte heller att det är nya modeller som behövs, utan i första hand en ökad förståelse för landskapsforskningens möjligheter och begränsningar, verktygens betydelse och analysens förhållande till det moderna synsättet.

Möjligen kan frånvaron av en ny metod kompenseras av ett antal frågor att ställa i samband med en analys. Det är inte på något sätt en checklista,

men följande frågor är några av de som kan synliggöra analysens syfte och utgångspunkter. Vad är det för perspektiv på tillvaron och vad är det för värderingar som analysen förmedlar och därmed bekräftar? Vad är det för tids- och rumsspänn som skildras, varför just dessa? Visar analysen endast på ett synsätt, eller öppnar den upp för alternativ? Vem och vad har avgjort studiens urval av information? Vad skildras som fast och vad skildras som föränderligt, vad beskrivs som de stora sammanhangen och vad skildras som små detaljer? Varför ägnas landskapsanalyser och MKB åt vägens bieffekter, medan ekonomerna skildrar vägens syfte? Och hur kommer det sig att det finns så mycket i dagens samhälle (tekniska beskrivningar, förordningar, tidtabeller, företags policydokument, budgetförslag) som inte beaktas i landskapsstudier, varför behandlas endast det som syns vid en snabb färd genom studieområdet och sådant som markerats på diverse kartor? Om analytikern reflekterar över dessa frågor, lägger större vikt vid inventeringen (men väntar med karteringen) och tydligare uppmärksammar kopplingen mellan landskapsanalysens urval och samhällsplaneringen, så finns det goda möjligheter för en mer medveten och tidrumsligt nyanserad analys.

Det är svårt att föreställa sig en mer onyanserad hantering av tid än då förändringarna skildras som "före" och "efter" eller med termerna "direkta" och "sekundära" effekter. Begreppen "korridor" och "barriär" uppvisar motsvarande frånvaro av nyanser beträffande den rumsliga skildringen (jämför avsnittet "Tidtabeller"). När var egentligen "före", och under hur lång tid är skildringen av "efter" giltig? Det finns ingen anledning att begränsas av så klumpiga uppdelningar; det är just dessa olika tids- och rumsperspektiven på vägens relation till omgivningen som borde ges en mångfacetterad och probleminriktad skildring. En sådan analys begränsas dock till viss del av att landskapselementen betraktas som oföränderliga objekt. När tidrumsliga relationer förändras så ändras även de vinklar ur vilket det är intressant att skildra landskapet, vad som är relevant att skildra och hur landskapets olika "objekt" kan avgränsas. Att en vy ser likadan ut "före" och "efter" det att en väg har anlagts, kan mycket väl vara ointressant om tillgängligheten till platsen har förändrats. Jag har tidigare visat på hur det krympta rummet är det samma som förändrade relationer och därmed även förändrade avgränsningar av vägrummet, förändrade landskapselement. Att diskutera nya definitioner av landskapselement och att ifrågasätta studieområdets statistiska avgränsning borde därför vara två viktiga inslag i en studie som strävar efter ett dynamiskt synsätt på landskapet.

De tidrumsliga förändringarna av vägnätet sker inte bara med hjälp av grävmaskiner, utan även med policydokument och ny teknik. En policys betydelse, nollvisionen, har redan lyfts fram. En kort kommentar om teknikens stora betydelse får avsluta kapitlet.

Den nya tekniken inom dagens väg- och trafikplanering möjliggör nya sätt att se på förhållandet mellan trafik och aktivitet. Flera forskare har beskrivit den nya logik eller det nya paradigm som håller på att etableras

inom väg- och transportplaneringen (Engström & Jonasson 1997, Guy & Marvin 1998, Ljungberg 2001). En diskussion om vad detta innebär för landskapet lyser däremot med sin frånvaro inom landskapsforskningen. Engström & Jonasson (1997) diskuterar visserligen det nya "IT-landskapet", och lyfter fram de nya tidrumsliga relationer som ligger till grund för detta, men deras IT-landskap är endast en metafor för ett nytt samhälle, vilket framgår när författarna ställer IT-landskapet som en motsatts till det fysiska landskapet. Och i Vägverkets nationella program för väginformatik konstateras att:

"Den moderna informationstekniken gör det möjligt att omvandla vägtransportsystemet i grunden. Med hjälp av IT i vägtrafiken kan den moderna livsstilens behov och värderingar mötas på ett helt nytt sätt utan att tumma på de högt ställda kraven på trafiksäkerhet och miljö" (Vägverket 1999, sid 5).

Ännu en vacker vision har därmed presenterats, vars revolutionerande omdaningar enligt Vägverket inte kommer ha en tillstymmelse till påverkan på miljön. Det är en abstrakt förändring som presenteras, och en oproblematiserad förbättring som inte kommer att ge upphov till nya konflikter eller ett förändrat landskap. Men det "helt nya sätt" som omtalas kommer att bestå av nya rörelsemönster, förändrade transportbehov, och därmed nya bebyggelse- och markanvändningsstrukturer.

En av de satsningar som presenteras i nyss citerade rapport är uppbyggandet av en nationell vägdatabas (NVDB). I rapporten beskrivs de parametrar som skall användas för att bygga upp databasen, vilken är tänkt att få en nyckelroll inom morgondagens väg- och trafikplanering. Databasen skall bland annat innehålla uppgifter om de olika vägarnas funktion, det vill säga den om vägen betraktas som riksväg, lokalväg, förbifart, etc. Till detta kommer uppgifter om dess prestanda, tillåten hastighet, etc. Jag har i kapitel 4 skildrat motsvarande samordning av vägvisningen under mellankrigstiden, och pekat på att denna var en viktig pusselbit i det nya sätt att se på tid och rum inom vägplaneringen. Nu finns det goda möjligheter att förhandla om dessa förhållanden. Ett första steg för en sådan omförhandling är att lyfta fram det ofrånkomliga landskapande som bland annat upprättandet av NVDB innebär.

Kommer gränsen mellan vägnätet och omgivande aktiviteter åter att ifrågasättas, och vägnätets innehåll och avgränsning därmed att få en ny form? Förslagen om vägavgifter och miljözoner antyder det. Kommer synsättet på restiden att förändras? Den nya informationstekniken ger goda förutsättningar för det, då restiden blir användbar på ett helt annat sätt än tidigare, och då närheten förändras med mobiltelefoner och Internet. Kan även sättet att se på tillgänglighet förändras? Kanske. Med hjälp av dagens teknik kan stora förändringar ske, men likaväl kan dagens synsätt cementeras om inte de nya möjligheterna och deras fördelar uppmärksammas. Här har landskapsforskningen en svår men viktig roll.

De dikotomiska uppdelningar som beskrevs och problematiserades i kapitel 3, och vars materialisering skildrades i kapitel 4, kan med den nya teknikens hjälp ifrågasättas och ett nytt vägnät kan därmed ta form. Men detta förutsätter analyser som lyfter fram och problematiserar det nuvarande synsättet på tid, rum och transporter, samt visar på teknikens betydelse ur ett vidare perspektiv än i dagens tekniska analyser. Denna avhandling har bidragit till ett sådant problematiserande och lyft fram avgörande problem med dagens system, men åtskilligt kvarstår att göra.

Jag tror inte på omedelbara, omvälvande förändringar, varken beträffande vägnätets utformning eller metoderna för landskapsanalys. Förändringarna kan endast ske i små steg; befintligt informationsmaterial, den fysiska planeringens regelverk och traditioner, förordningar, tidigare synsätt och åtskilligt med sten och cement stretar emot. Men det går att sträva efter ett annat synsätt, och utvecklingen skriver inte sig själv. Detalj för detalj kan en ny transportinfrastruktur byggas upp, med tiden lika revolutionerande som den som skapades under mellankrigstiden.

6. Stickspår

Avvikelser från ämnet hör inte till forskarvärldens mest omhuldade företeelser, vilket uttrycket ”kill your darlings” påminner om. Jag har trots det behållit flera av arbetets stickspår. En och annan fotnot har tillåtits att berätta sin egen berättelse, och förhoppningsvis för något citat läsaren vidare bortom Bara härad eller landskapsforskarens verktygslåda. Nedan redovisas andra avvägar, som kan leda till framtida landskapsstudier.

Det är landskapets sömlöshet som lyfts fram i min avhandling, och i och med det måste stickspårens betydelse omvärderas. Sömlösheten försvårar alla former av väl avgränsade studier, men med det sömlösa följer även att de lösa trådarna är en del av studien. Det är dessa stickspår som gör det möjligt att spinna vidare på berättelsen och ge en fylligare skildring av landskapet. Spåren leder till sidoberättelser som kan komplettera den röda trådens dominans, och ge en mer mångfacetterad skildring. Ett landskap kännetecknas mycket sällan av en enda berättelse. Föreställningen om den väl avgränsade och heltäckande studiens förträfflighet borde därför ifrågasättas i samband med en landskapsstudie.

Målsättningen med avhandlingen är att visa på vad en landskapsstudie utifrån en tidrumslig relationell ansats har att säga om det påstådda reducerandet av avstånd. Det är ett ganska vagt utformat mål, i enlighet med arbetets förhållandevis breda diskussion om landskap/väg-studier. Bristen på tidigare studier kan till viss del förklara varför en bred ansats är intressant; vissa resonemang är alldeles för viktiga för att undvikas med hänsyn till bristande empiri eller brist på tidigare studier. Och vissa arbeten är alltför intressanta för att inte nämnas, trots att deras roll i mitt arbete har varit begränsad. I dessa avseenden tar jag på mig rollen som pionjär i ett i och för sig delvis utforskat men långt ifrån sammanhållet fält: landskap/väg-forskning.

Beträffande avhandlingens teoretiska ansats finns det åtskilligt som kan utvecklas. Med kritiken mot moderniteten har ribban placerats mycket högt. Är det verkligen möjligt att lämna det moderna synsättet inom forskningen? Det är en sak att uppmärksamma den bristande dynamik och de förgivetta ganden som modernitetens dikotomier medför, till exempel åtskiljandet mellan resa och transport, eller mellan samhälle och natur. Detta uppmärksammande kan leda till en intressant analys av vägplaneringens utgångspunkter, vilket visats ovan. Men det är en helt annan sak att undvika orsaksförklaringar eller att undvika att upprätta nya dikotomier i de egna analyserna. Att undvika formuleringar där kausala samband antyds är svårt och leder ofta till krångliga formuleringar. Varje gång jag påpekar att landskapsstudier handlar om att studera samspelet mellan samhälle och natur återupprepar jag den dikotomi som studien syftar till att se förbi. Frågan är om det inte är ännu svårare att undvika modernitetens tankebanor än dess språkbruk. Ambivalensen inom landskapsforskningen har skildrats som ett problem, och det är tydligt att

det inte är något som kan åtgärdas över en natt. Det vore att underskatta modernitetens inflytande över samhälle, teknik, vetenskap och inte minst språket.

Då inspiration har hämtats från flera olika håll har en vildvuxen begreppsflora vuxit fram. Tidrum, förlopp, svarta lådor, heterogena nätverk, fåordiga platser ... behövs alla dessa begrepp? Jag är inte helt säker, men jag tror det. "Plats" uppfattas som ett konkret och avgränsat område, "att äga rum" som en händelse, medan "nätverk" ses som något fibröst; framkommer inte det radikala med en relationell ansats tydligare om dessa synonymer används om vartannat? Jag vill inte göra anspråk på att ha utnyttjat begreppsförvirringen riktigt så medvetet, däremot vill jag lyfta fram möjligheten att göra det. De konventionella tolkningarna av nämnda begrepp sätter ständigt käppar i hjulet för en relationell betraktelse.

Behovet av en mer explicit tidrumslig analys har lyfts fram i arbetet. Det är ofrånkomligt att en sådan utgångspunkt leder till frågan om studien har borrar tillräckligt djupt i de oändliga teorierna om tid och rum. Det går alltid att efterfråga en mer djuplodande ansats, en mer konsekvent hantering av den platsbundna kunskapen eller att fler tidrumsliga perspektiv lyfts fram. Inte minst Latours resonemang kan utnyttjas än mer för att fördjupa denna diskussion.

Ribban har inte bara placerats högt i samband med kritiken av det moderna. Det finns till exempel gott om lösa trådar i fallstudien, och ett urval av möjliga kompletterande studier skall nämnas.

Uppmärksammandet av det begränsade utrymmets betydelse har till viss del hamnat i skymundan i min studie. Motstånden, såväl de sociala (andra sätt att se) och de materiella (budgeteringens betydelse) skulle kunna lyftas fram med hjälp av ett studium av andra arkiv, förslagsvis utifrån ett företags verksamheter i Bara under mellankrigstiden. Här finns goda möjligheter att komplettera studien, och därmed att fånga in fler av landskapets aspekter men även att få en mer tidrumsligt nyanserad diskussion.

Även de ekologiska förhållandena har satts på undantag i fallstudien. Med den sömlösa skildring som jag har utgått från finns det all möjlighet att foga in aspekter av en landskapsekologisk karaktär. Jag vill särskilt lyfta fram tidsekologin som en möjlig inspirationskälla för vidare analyser. Tidssociologen Barbara Adam har myntat begreppet *timescape* (time + landscape), vilket har använts i tidsekologiska arbeten. Dessa har flera likheter med Hägerstrands föreslagna landskapsskildringar. Diskussionen om tid är dock mer nyanserad och har åtskilligt att bidra med i en landskapsstudie, inte minst för att betona maktdiskussionen (jämför tex Hägerstrand 1985 och Adam 1995). Tyvärr tas landskapet för givet inom tidsekologin: Martin Held (2001) konstaterar helt enkelt att alla vet vad begreppet landskap står för, och använder sig sedan av detta begrepp i betydelsen ett avgränsat område bestående av ett antal objekt. Det hindrar inte att tidsekologin används, däremot kräver det en viss vaksamhet beträffande de olika synsätten på landskapet.

Stadens trafikplanering har inte tagits upp, och därmed har inte heller förhållandet mellan stadsplaneringen och landsbygdens vägplanering behandlats, trots att samma personer ägnade sig åt trafikplaneringen i staden (som var integrerad med stadsplaneringen) och vägplaneringen (se tex Pallin 1936). Eftersom stadsplaneringen är så mycket mer omfattande så finns det gott om intressant material att hämta (se Hagson 2000). Vägplaneringens förhållande till gatuplaneringen är alltså en möjlig fortsatt studie, liksom att mer utförligt studera vägnätets och bilismens relation till järnvägarna och exempelvis den framväxande flygtrafiken.

En fortsatt studie av perioden från 1940 fram till idag skulle vara av stort värde. Min ursprungliga ambition att studera hela 1900-talet fick tidigt överges, eftersom jag drunknade i material. Det finns idag mycket få landskapsstudier av de senaste tre decenniernas utveckling, trots det omfattande vägbyggandet under denna period. Det är i första hand en sådan studie av efterkrigstidens utveckling, i kombination med studiet av budgeteringen, som jag uppfattar som de intressantaste sätten att utveckla fallstudien.

De tillvägagångssätt som presenteras i kapitel 3 har lett mig in på ett källmaterial som tidigare har använts i mycket begränsad omfattning inom landskapsforskningen. Det har även lett mig in på intressanta ämnen som annars inte skulle ha studerats, främst trafiksäkerhet, vägvisning och hastighetens föränderlighet och relationella karaktär. Viktigast är dock att metodansatsen har möjliggjort analyser av ett material som ofta uppfattas som alltför "abstrakt" eller ointressant för att användas i en landskapsstudie, trots att det har stor betydelse för landskapets föränderlighet. Kombinationen av landskapsforskning och vetenskaps/teknikhistoria har varit betydelsefull i detta sammanhang och det finns goda möjligheter att utveckla denna givande symbios.

Sammanfattning

Avhandlingen *Vägar till landskapet, om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*, är skriven av Mattias Qviström vid Institutionen för Landskapsplanering, Alnarp, SLU.

Inledning

Det sätt på vilket landskapet och dess dynamik förstås inom den fysiska planeringen, sätter spår i morgondagens landskap. En bristande förståelse för dynamiken, eller landskapets tidrumslighet, begränsar landskapsplanerarens möjlighet att förstå hur vägar förändrar landskapet.

Förståelsen för vägarnas roll i landskapet domineras idag av modeller som utgår från den moderna framstegsfilosofin. Enligt denna filosofi är nya vägar till för att spara tid eller reducera avstånd. Nya vägar leder enligt framstegstanken till bättre konkurrensförutsättningar, ökad tillgänglighet, etc. Denna föreställning bygger på en mycket starkt reducerad analys av verkligheten.

Jag menar att landskapsforskningen har en viktig roll i att konkretisera idéerna om de krympande avstånden, en roll som forskningen ännu inte har tagit på sig fullt ut. En ny väg som "reducerar avstånden" mellan två orter gör det med hjälp av en omfattande infrastruktur som tar plats och hindrar annan markanvändning. Den nya vägen innebär inte att alla avstånd krymper eller att tillgängligheten generellt ökar, det är snarare frågan om en omprioritering av vilka avstånd och vilken eller vems tillgänglighet som är viktig. En landskapsstudie kan synliggöra dessa val.

Avhandlingens syfte är att visa på vad en landskapsstudie med hjälp av en relationell, tidrumslig ansats har att säga om det påstådda krympandet. Jag menar att en sådan analys kan materialisera krympandet. Med denna målsättning knyter jag an till en lång tradition inom landskapsforskningen: att kritiskt granska det synsätt som föreställningen om krympandet liksom framstegstanken är en del av.

Kapitel 1 ger en inledande beskrivning av arbetets utgångspunkter och disposition. I kapitel 2 beskrivs landskapsforskningens utgångspunkter, presenteras tidigare landskapsforskning om vägar, samt analyseras de problem som är behäftade med sådan forskning. Kapitel 3 beskriver den relationella, tidrumsliga ansatsen. Arbetets fallstudie presenteras i kapitel 4. I kapitel 5 diskuteras arbetets betydelse för landskapsplaneringen. Kapitel 6 innehåller några avslutande reflektioner, främst beträffande möjliga fortsatta studier.

Landskapsforskning

Arbetet baseras i första hand på kulturgeografisk landskapsforskning där relationen mellan samhälle och natur studeras med hjälp av en tidrumslig analys. Landskapsforskningen betraktas som ett komplement till den moderna forskningens strävan efter universella och kontextlösa sanningar. Världen är alldeles för komplex för att endast skildras i enkla kausala modeller som den moderna forskningen utgår ifrån; i dess ställe studeras det mångfacetterade och ständigt föränderliga förhållandet mellan människan och hennes omgivning. Kanske kan man säga att det innebär att den moderna forskningens studium av detaljer kompletteras med studier av avgränsade områden som studeras i sin helhet. Diskussionen om helheten tas som utgångspunkt för att klargöra landskapsforskningens metoder, problem och disciplinens utveckling. Den deskriptiva traditionen, den relationella ansatsens djupa rötter och den platsbundna kunskapens betydelse lyfts fram. Även de senaste decenniernas allt större uppmärksammande av betydelsen av hur forskaren och landskapets aktörer ser på tid, rum och landskap lyfts fram, men också den kritik som riktats mot ambitionerna att skildra enhetliga landskap och landskapsforskarens möjlighet att skildra helheten.

Den amerikanske landskapsforskaren John B Jackson studerade ofta vägarnas roll i landskapet och är en av förebilderna för min studie. Landskapet definieras i enlighet med Jackson som “a composition of man-made or man-modified spaces to serve as infrastructure for our society” (Jackson 1984).

Även den svenske kulturgeografen Torstens Hägerstrand och hans tidsgeografiska landskapsforskning har varit en viktig inspirationskälla, även om mitt sätt att betrakta tid och rum på skiljer sig från den traditionella tidsgeografien. Hägerstrand visar på landskapsforskningens styrka att utgå från tid, rum och plats för att analysera människans relation till sin omgivning. Landskapsforskare kan i enlighet med hans ansats skildra de tidrum som exempelvis vägnätet uttrycker, rent fysiskt, i reklamdokument, upplevelsemässigt när vi rör oss längs med eller vid sidan om vägen, i förordningar och på vägskyltar, etc. Därmed framträder det landskap som vägarna hjälper till att skapa.

Med hjälp av den franske filosofen och sociologen Bruno Latour analyseras den relationella forskningsansats som ligger bakom ovan nämnda landskapsforskning. Det platsbundna perspektivets centrala roll inom landskapsforskningen lyfts fram med hjälp av Latours forskning. Även Latours analys av modernitetens egenskaper har haft stor betydelse för min förståelse av landskapsforskningens styrka och svagheter.

Få landskapsforskare har följt i John B Jacksons fotspår och utfört landskapsstudier av vägar. Däremot finns det åtskillig forskning om vägar inom näraliggande discipliner, och några av de mer intressanta arbetena tas upp i en litteraturgenomgång. Därefter förs en diskussion om avsaknaden av landskapsstudier. Jag lyfter i detta sammanhang fram landskaps-

forskningens ambivalenta förhållningssätt till det moderna synsättet på tid och rum samt platsbunden kunskap, en ambivalens som i flera avseenden försvårar studiet av vägar. Då det moderna, absoluta sättet att se på tid och rum tas för givet, blir landskapsanalysernas skildring av de tidrumsliga förhållandena uddlösa. Ambivalensen beror delvis på att sökandet efter orsaksförhållanden har ett stort anseende i dagens samhälle, och att de relationella metoderna upplevs som otydliga. Mer nyanserade eller differentierade tidrumsliga skildringar av landskapet är en möjlig utväg, vilket jag tar fasta på i metodkapitlet.

Metod

Vägnätet har en central roll för ett stort antal aktiviteter som tillsammans formar landskapet. Därför kan en studie av vägnätets egenskaper visa på vad det är för aktiviteter och landskap som vägnätet understöder. Detta är en viktig utgångspunkt i avhandlingen. Avhandlingen handlar därför inte om vägar *och* landskap, inte heller om vägars *inverkan* på landskapet. Denna åtskillnad mellan väg och landskap, liksom användandet av orsaksförklaringar inom landskapsforskningen, begränsar landskapsforskarens analys eftersom åtskiljandet liksom orsaksförklaringarna utgår från det moderna synsättet. I stället studeras vägen som landskapsfenomen, eller annorlunda uttryckt: vad en studie av vägnätet (med bakomliggande dokument, regelverk, etc inräknade) har att säga om landskapet. Genom att fokusera på vägnätets tidrumsliga egenskaper kan landskapsforskaren studera ”krympandet”, det vill säga vägnätets förändrade relationer till omgivningen.

I kapitel 3 konkretiseras vad som avses med att studera vägnätets tidrumsliga egenskaper och att utföra en relationell studie av avståndens krympande.

På samma sätt som en utförlig reseskildring beskriver ett landskap, kan exempelvis järnvägarnas tidtabeller användas för att beskriva det landskap som järnvägarna bidrar till att skapa eller upprätthålla. En motsvarande tidrumslig betraktelse är även möjlig beträffande vägnät. Eftersom vägarna är av stor betydelse för ett stort antal av de aktiviteter som formar landskapet, så innebär en skildring av vägnätet att en betydelsefull struktur för stora delar av landskapet beskrivs. Det är alltså möjligt att få en uppfattning om den landskapsutveckling som vägarna understöder genom att studera vägnätets tidrumsliga egenskaper eller dess koordinerande roll.

Med kapitlets rubrik, *Vägvisare* vill jag inte bara betona att kapitlet visar vägen till efterföljande fallstudie. Kapitlet handlar till stor del om vägvisare. En vägvisare är den person som visar resenären den rätta vägen. När frågorna om vägvalen blir för många kan han/hon sätta upp en skylt, en vägvisare. Även väggroppens och vägrummets utformning kan avslöja en hel del om vägvalet, till exempel vilken av vägarna i ett vägskäl som är landsväg och vilken som är byväg. Resenären kan teckna ner färdvägen med vägkors, landmärken, milstenar och gästgiverier som kännemärken,

till en vägvisare, även kallad itinerarie. Itinerarier har i många fall vidareutvecklas med tips om sevärdheter och intressanta resmål, uppgifter om hotell och beskrivningar av resmålen, men även med förmaningar och förordningar om hur resenären bör bete sig. Slutligen bör två vanliga nutida former av vägvisare nämnas, nämligen tidtabeller och kartor. Dessa vägvisare skildrar *sammantaget* en viss tidrumslig struktur och ett visst sätt att se på tid och rum, men även ett visst sätt att koppla samman mark och människor. Tillsammans med en studie av den tillgänglighet som vägnätet erbjuder kan vägvisarna därmed skildra ett landskap, "a composition of man-made or man-modified spaces".

Med vägvisarnas hjälp och med en studie av den alltmer reglerade tillgängligheten, vill jag lyfta fram det landskap som skildras "mellan raderna" inom den moderna vägplaneringen och vägbyggandet, det vill säga det landskap som den moderna vägplaneringen bidrar till att skapa. För att en analys av nämnda vägvisare skall vara intressant som landskaps-skildring krävs dock att analysen inte i alltför stor utsträckning präglas av modernitetens motsattpar. Tre sådana dikotomier är särskilt viktiga att problematisera i en vägstudie: (1) åtskiljandet av transport och resa, (2) åtskiljandet av vägar och markanvändning/aktiviteter, (3) åtskiljandet av hastigheter och gränser. Dessa motsattpar analyseras i kapitlet.

Inledningsvis ges en närmare beskrivning av varför vägvisarna är intressanta i en landskapsskildring. Därefter introduceras några begrepp hämtade från Bruno Latour, som kan bidra till en mer mångfacetterad tidrumslig skildring av vägnätet. Järnvägarnas roll i landskapet används därefter som ett exempel på hur en modernt transportinfrastruktur skapar en viss tidrumslighet, och hur en nyanserad analys av denna tidrumslighet kan ersätta ett sökande efter orsaksförklaringar. En relationell definition av tillgänglighet presenteras därefter, en definition där såväl behovet av rörelse som av gränser betonas.

Fallstudie

Historiska studier används som metod för att förkroppsliga, och på så vis nyansera, bilden av de krympande avstånden. Landskapshistoriska studier av vägnätet kan även belysa de omfattande förändringar som skett det senaste århundradet, och därmed bidra till en öppnare diskussion om hur morgondagens vägar skall formars. Vägar idag är på många sätt väsensskilda från de vägar som fanns för hundra år sedan. Beroende på hur vi planerar nya vägar kan de om några decennier i sin tur vara lika väsensskilda från dagens vägar. Jag utför alltså en historisk studie, men med blicken riktad framåt.

I fallstudien beskrivs vägnätets och vägplaneringens utveckling i Bara härad i sydvästra Skåne. Studien omfattar 1900-talets första fyra decennier. I första hand syftar kapitlet till att konkretisera tankegångarna och metodansatserna från föregående kapitel.

Ambitionen att krympa avstånd, med hjälp av ständigt högre hastigheter, genom att förändra lokala vägar till nationella, genom att bygga bort vägnätets platsbundna egenskaper och slutligen med hjälp av trafiksepareringar, tas som utgångspunkt för skildringen av de tidrumsliga förändringarna. Analysen visar hur vägnätet byggdes om och hur vägplaneringen omformades, allt i enlighet med ett modernt sätt att se på tid, rum och transporter.

Studien bygger främst på material från den lokala väghållningsorganisationens arkiv, samt statliga utredningar och förordningar. Även Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv har till viss del studerats. En viktig poäng med studien är att visa på användbarheten i detta (för landskapsforskare) förhållandevis okända och outnyttjade källmaterial.

Analysen är i första hand koncentrerad till mellankrigstiden, en omvälvande period i vägbyggandets historia. Vid slutet av första världskriget var vägen en markanvändning bland andra och hästarnas lunk var den givna farthållaren. När andra världskriget tog sin början hade vägens roll i landskapet fullständigt förändrats. Bilismen hade fått sitt genombrott, en nationell vägplanering hade tagit form, och en ny syn på hastighet och vägarnas morfologi hade slagit rot. De stora omvandlingarna av vägnätet, till exempel utbyggandet av motorvägar och kringfartsleder, hade ännu inte skett, däremot låg marken förberedd inför sådana omdaningar. Mycket av det som idag tas för givet beträffande vägar och vägplanering slogs fast under denna period. En vägplanering anpassad för ett bilsamhälle växte fram. Det moderna synsättet på transporter som positionsförflyttningar i ett abstrakt rum etablerades, både fysiskt och i form av modeller, nya synsätt, etc. Dessa principer för vägplanering lever i stort kvar än idag och ligger till grund för dagens vägplanering. Den historiska studien kan därför bidra till en bättre förståelse för dagens vägplanering.

Vägnätet i fallstudieområdet var vid förra sekelskiftet lokalt. Svårigheten att överblicka vägnätet omöjliggjorde en regional planering. En sådan planering var inte heller intressant så länge järnvägarna ombesörjde det regionala och nationella transporterna. Tydligast framgår vägnätets ensidigt lokala uppgift i den lokala väghållningsorganisationens strategi att skapa ett finmaskigt vägnät av jämbördiga vägar som ett komplement till järnvägsnätet under 1910-talets andra hälft. Under 1920-talet började denna strategi att suddas ut i samband med att nationella vägar efterfrågades; väghierarkier etablerades, förenklingar av vägadministrationen och vägbyggandet ägde rum, samtidigt som järnvägsbolagen hämmades allt mer av konkurrensen från lastbilstrafiken. Ett lokalt, regionalt och nationellt vägnät utkristalliserades under perioden. Det är det aktiva arbetet för att *särskilja* vägnätet och *skapa* tre skalor som skildras. Detta var långt ifrån ett enkelt arbete: större delen av mellankrigstiden gick åt innan förhandlingarna om vad som var lokalt och vad som var nationellt hade formulerats och svartlådats av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De gamla landsvägarna växte inte på ett "naturligt" sätt in i den nya rollen som bilvägar.

Det stegvisa uppbyggandet av modernitetens rum lyfts fram i fallstudien. Vägmiljöer byggdes upp för friktionsfria förflyttningar mellan A och B, där det förflyttade inte i något avseende skulle förändras under förflyttningen. Hastigheten betraktades som transportens essens. Långsamt byggdes ett nytt vägnät upp under 1900-talet; genom att omforma, avgränsa och reglera de äldre vägarna på ett nytt sätt som möjliggjorde en ökad hastighet samtidigt som landskapet förändrades. Vägarna svartlådades alltmer för att bli hanterbara på en nationell nivå. Denna reducering av antalet parametrar inom vägplaneringen utmynnade i en fokusering på i första hand hastigheten, utifrån föreställningen om en möjlighet att med hjälp av högre hastigheter ständigt kunna öka tillgängligheten.

Landsvägarna omvandlades successivt under 1900-talet till att möjliggöra höga hastigheter. Hastigheten i sig betonas, i stället för de aktiviteter som resorna och transportererna är en del av. Därmed blir syftet med de höga hastigheterna och dess krympande av rummet mycket diffust.

Ett viktigt del i mellankrigstidens utveckling var den alltmer kontrollerade tillgängligheten. De regleringar som följde med den ökade hastigheten var lika betydelsefulla som hastigheten för formandet av mellankrigstidens landskap. Rummet har inte krympt, däremot har en reglerad rörlighet skapats. Vägen har fått en differentierad roll (motorväg, landsväg, jordbruksväg, etc), och har åtskilts från den lokala markanvändningen. Den nya hastigheten tar plats – vägrummet utformas därför som ett exklusivt område för höga hastigheter.

Trafiksäkerheten är i flera avseenden en nyckel till att förstå hur vägnätet väver samman ”land and life”, och dess utveckling under mellankrigstiden studeras därför. Det är med hjälp av trafiksäkerheten som de höga hastigheterna anpassas till samhället, och det sker med hjälp av en alltmer reglerad tillgänglighet till vägrummet och en alltmer reglerad vägtrafik. Trots att den tidigare benämningen trafikultur under mellankrigstiden ersattes med det mer neutrala begreppet trafiksäkerhet, så är det senare lika mycket som tidigare frågan om en kulturskapande verksamhet. Trafiksäkerhetens ständiga landskapande, och de bakomliggande synsätten och prioriteringarna (som främst gynnar bilismen) är däremot ingenting som visas upp inom vägplaneringen.

Fallstudien visar att en landskapsstudie av ambitionerna att krympa avstånd kan lyfta fram: (1) det omfattande arbete och den plats som transportinfrastrukturen tar, (2) de svartlådningar och den koordinering som krympandet kräver, (3) de ständiga prioriteringar och förändrade tillgänglighet som ambitionerna ger upphov till.

Analys

Vad en väg är och vad vägens infrastruktur utgörs av tas lätt för givet. Fallstudien visar några av de omvälvande förändringar som skett under 1900-talet och att dagens vägnät inte har mycket gemensamt med det som fanns för hundra år sedan. Historiska studier gör det möjligt att belysa vägnätets ständiga förändringar, men ökar också vår insikt om att morgondagen är tillräckligt öppen för att förändras. Historiska studier gör det möjligt att se på vilka sätt vägnätet har förändrats, och kan förändras, vilket hjälper oss att inte fastna i en statisk, förgivettagen uppfattning om vägnätet.

I kapitel 5 diskuteras dels den relationella, tidrumsliga analysens styrka och behovet av sådana analyser, dels problemen med den ambivalens inför det moderna som idag präglar landskapsanalyserna. Exempel hämtas från dagens vägnät och dagens vägplanering. Inledningsvis beskrivs de platser som skapas inom dagens vägnät, och deras schablonmässiga utformning. Den schablonmässiga planeringen gör det förhållandevis enkelt att utforma de stora och omfattande transportnätverken, men försvårar samtidigt vägarnas anpassning till de lokala förutsättningarna och lokala intressen.

Samtidigt hävdas att landskapsanalyser som präglas av det moderna sättet att se på tid, rum och transporter, ofta bara bekräftar och förstärker den schablonmässiga hanteringen av landskapet som vägplaneringens ambition att krympa världen leder till. Ambivalensen inför det moderna medför att analyserna tar fasta på ett kartografiskt synsätt och kausala förklaringar där landskapet skildras som enskilda landskapsobjekt. Därmed bidrar landskapsanalysen till att forma ett allt mer schablonartat landskap. En sådan analys innebär även att de landskapsomvandlingar som borde lyftas fram inte tas upp.

Den relationella, tidrumsliga analysen kan tillföra nya insikter och bidra till nya metodansatser inom dagens vägplanering. Med föreslagna analys kan de bakomliggande utgångspunkterna för vägplaneringens platskapande synliggöras och ifrågasättas, samt möjligheterna till alternativa strategier lyftas fram. Någon ny metod presenteras inte. Däremot diskuteras vad tidigare förda resonemang, förhållningssätt och begrepp kan bidra med. Inte minst är det viktigt att uppmärksamma hur landskapsanalyserna alltid deltar i omvandlandet av landskapet.

Summary

Ways to the Landscape. The Time-Space Characteristics of Roads as a Basis for Landscape Studies. Mattias Qviström, Department of Landscape Planning, Alnarp, Swedish University of Agricultural Sciences.

Introduction

The way in which landscape and landscape dynamics are perceived within physical planning affects the landscape of tomorrow. An insufficient understanding of the dynamics, i.e. of the time-space character of the landscape, limits the ability of landscape planners to understand how roads alter the landscape.

The importance of roads is currently interpreted using models based on the modern idea of progress. According to modern philosophy, new roads are time saving and reduces distances. These roads thereby lead to better conditions for competitiveness, increased accessibility etc. This approach is based on a very narrow analysis of reality.

I believe that landscape research has a vital role to play in embodying ideas on the shrinkage of space, a role still not fully embraced. New roads reduces distances between two places at the cost of an extensive infrastructure that takes up space and that prevents other land uses and decreases accessibility between other places. All distances are not reduced and accessibility is not increased in general; rather it is a question of a reprioritisation of which distances and of which or whose accessibility is important. A landscape study can identify these choices as well as the inevitable production of places when striving for reduced distances.

The aim of the thesis is to indicate what a landscape study using a relational time-space approach can reveal regarding the attempts to decrease distances.

Chapter 1 provides a background and a disposition of the thesis. Chapter 2 describes the fundamentals of landscape research, presents previous landscape research dealing with roads and analyses the problems associated with such research. Chapter 3 describes the relational, time-space approach. The case study is presented in Chapter 4, while Chapter 5 discusses the relevance of the work for landscape planning. Chapter 6 contains some concluding reflections regarding potential future areas of study.

Landscape research

The work is based on landscape research, primarily from human geography. A time-space analysis is used for the study of the relationship between society and nature. Landscape research is regarded as a complement to the endeavours of modern research to find universal and context-free truths. The world is far too complex to be defined merely by the simple causal models on which modern research is based; instead, landscape research investigates how land and life have come together, i.e. the multifaceted and constantly changing relationship between man and the environment.

A discussion on whether landscape could be defined as a whole forms the starting point for an exposition of the methods used in landscape research, the problems encountered and the development of the discipline. The descriptive tradition, the deep roots of the relational approach and the relevance of situated knowledge are addressed. In addition, the increasing importance placed in recent decades on how researchers and landscape actors view time and landscape is scrutinised, as is the criticism directed at ambitions to define unitary landscapes and the scope of the landscape researcher to define the whole.

The American landscape researcher John B Jackson often studied the role of roads in the landscape and is one of the inspirations for my work. According to Jackson, the landscape is defined as a composition of man-made or man-modified spaces to serve as infrastructure for our society.

The Swedish human geographer Torsten Hägerstrand and his time-geographical landscape research was another important source of inspiration, even if my way of considering time and space differs from that in traditional time-geography. Hägerstrand demonstrates the ability of landscape research to consider time, space and place in analysing the relationship between society and nature.

With the help of the French philosopher and sociologist Bruno Latour, I analysed the relational research approach in the landscape research described above. The central role of the situated knowledge within landscape research was identified using Latour's work. Latour's analysis of the characteristics of modernity were also very significant for my understanding of the strengths and weaknesses of landscape research.

Few landscape researchers have followed in the footsteps of John B Jackson and carried out landscape studies on roads. In an analysis of this discrepancy, I highlight the ambivalent method of approach of landscape research to the modern perception of time, space and situated knowledge, an ambivalence that in several respects complicates the study of roads. The ambivalence is partly due to the fact that the search for causal relationships is held in high regard in today's society, and that relational methods are considered to be unclear. More detailed and differentiated time-space descriptions of the landscape are a potential alternative that I focus on in the methods chapter.

Theory

The road network plays a central role in a large number of activities together forming the landscape. Therefore, a study of the properties of the road network can identify the type of activities (and landscape) supported by the road network. This is an important starting point for the thesis. The thesis does not deal with roads *and* landscape, neither with the *impacts* of roads on the landscape. This distinction between road and landscape, like the use of causal explanations in landscape research, limits the landscape researcher's analysis since both the distinction and the causal explanations are based on the modern perception. Instead, the road is studied as a landscape phenomenon, or in other words: what a study of the road network (with substantiating documents, legislation, etc. being considered) has to say about the landscape. By focusing on the time-space characteristics of the road network, the landscape researcher can study the road network's altered relationships to the environment.

Chapter 3 provides a concrete description of what is meant by studying the time-space characteristics of the road network and performing a relational study of distance decay.

In the same way as a detailed travelogue describes a landscape, a railway timetable can, for example, be used to describe the landscape that the railway contributes towards creating or maintaining. It is possible to get an idea of the landscape development supported by the roads by studying the time-space characteristics of the road network or its co-ordinating role.

The title of the methods chapter is *Vägvisare*, a Swedish concept embracing actual people giving directions, signposts directing the driver, guidebooks with the same purpose, and finally roadmaps. These "vägvisare" are treated as a unit, and as a link between the personal travel experiences (supposed to reveal a "subjective" experience of place) and the map (supposed to chart objective space). The chapter deals mainly with these "materialised guides" and the relational time-space they weave together. These vägvisare *together* define a certain time-space structure and a certain way of regarding time and space, but also a certain way of binding land and life together. Complemented with an analysis of the accessibility of the road-net, these vägvisare reveal a landscape, a composition of man-made or man-modified spaces.

Studying vägvisare and the increasingly regulated accessibility, I wanted to identify the landscape defined between the lines within modern road planning and road construction, i.e. the landscape to which modern road planning is contributing. However, for an analysis of the said vägvisare to be more interesting in defining a landscape, it is essential that the analysis is not characterised by the opposing pairs of modernity. Three such dichotomies are particularly important in a road study: 1) transport and travel; 2) roads and land use/activities; and 3) mobility and boundaries. These opposing pairs are analysed further in this chapter.

A preliminary paragraph gives a more detailed description of why vägvisare are interesting in the depiction of a landscape. There follows an introduction to some concepts taken from Bruno Latour that can contribute to a more multifaceted time-space account of the road network. The role of railways in the landscape is then used as an example of how a modern transport infrastructure creates a certain time-spaciousness and how a modified analysis of this time-spaciousness can replace a search for causal explanations. A relational definition of accessibility is then presented, a definition in which the need for both mobility and boundaries is emphasised.

Case study

Historical studies are used as a method for embodying, and in this way modifying, the idea of decaying distances. Landscape historical studies of the road network can also illustrate the comprehensive changes that have taken place during the past century and can accordingly contribute to a more open discussion of the roads of tomorrow should be formed. The contemporary transport infrastructure is in many ways completely different from the infrastructure of a hundred years ago. Depending on how we plan new roads, they in turn can in a few decades be just as different from the roads of today. In other words, I carried out a historical study, but with the focus on the future.

The case study describes the development of the road network and of road planning in Bara district (an area beside Malmö and Lund in southern Sweden). The study encompasses the first four decades of the 20th Century.

The ambition to reduce distance, by constantly increasing speeds, by changing local roads to national, by constructing new places and finally with the help of traffic separation, is taken as the starting point for the portrayal of the changes in time-space. The analysis shows how the road network is converted and how road planning is reformulated, all in accordance with a modern way of viewing time, space and transport.

The study mainly builds on material from the archives of the local road maintenance organisation and on government enquiries and legislation. The archives of the National Road Administration were also studied to some extent.

The analysis is primarily concentrated on the years between the world wars, a revolutionary period in the history of road construction. At the end of the first world war, the road was one land use among others and the plod of horses was the accepted pace-setter. By the start of the second world war, the role of the road in the landscape had changed completely. The motor car as well as a new view of speed and road morphology had made a break-through. The great transformation of the road network, e.g. the construction of motorways and bypasses, had still not occurred, but the ground was prepared for such upheavals. Much of that we take for granted

today regarding roads and road planning was determined during this period. A road planning system adapted for a car society emerged and the modern perception of transport as positional displacement in an abstract space was established, both physically and in the form of models, new concepts etc. These principles of road planning still survive relatively unchanged to the present day and form the foundation for the road planning of today. Historical studies can consequently contribute towards a better understanding of current road planning.

The road network in the case study area was local at the turn of the last century. The difficulty in overseeing the network prevented regional planning. Such planning was also incidental so long as the railway supplied regional and national transport. The one-sided local character of the road network was most clearly apparent in the local road maintenance organisation's strategy of creating a close network of equal roads as a complement to the rail network during the first decade of the 20th Century. During the 1920s, this strategy began to be erased in conjunction with the increasing demand for national roads; the establishment of road hierarchies; the rationalisation of road administration and road construction; and the strangulation of the railways by the competition from road transport. A local, regional and national road network crystallised during this period. It is the active work of *differentiating* the road network and *creating* three scales that is described. This was far from being a simple task: the inter-war period was largely over before negotiations on what was local and what was national had been formulated and black-boxed. The old country roads did not "naturally" grow into their new role as car roads.

In the case study, the incremental construction of modernity's space is emphasised. Road environments are constructed for friction-free displacement between A and B, where the displaced must in no respect be altered during the displacement. Speed was regarded as the essence of transport. Slowly, a new road network emerged during the 1900s; by reforming, delineating and regulating the older roads in a new way, which permitted increased speeds and changed the landscape at the same time. The roads were black-boxed to an increasing extent to make them more manageable on a national level. This reduction in the number of parameters within road planning culminated in a focus primarily on speed, based on the premise of a potential to continually increase accessibility with the help of higher speeds.

Country roads were transformed successively during the 1900s to permit high speeds. Speed *per se* was emphasised, instead of the activities of which trips and transport form part. Therefore the aim of the high speeds and their contraction of space became very diffuse.

An important part of the inter-war development was the increasingly controlled accessibility. The legislation that arose together with the increasing speed was just as significant as the speed itself in creating the inter-war landscape. The space had not shrunk, but instead a regulated

mobility had been created. The road had acquired a differentiated role (motorway, A-road, B-road etc.) and had been separated from local land use. The new speed was space-demanding – the road space was therefore designed as an exclusive area for high speeds.

Traffic safety is in several respects the key to understanding how the road network interweaves land and life and therefore its development during the period between the wars was studied. Traffic safety is used as means to adapt high speeds to society and this takes place with the help of increasingly regulated access to the road space and increasingly regulated road traffic. The earlier concept traffic culture was replaced during the inter-war period with the more neutral concept traffic safety, both being question of a culture creating activity. The continual landscaping of traffic safety and the underlying perceptions and prioritisations (which mainly favour motorists) are, however, never addressed in road planning.

The case study shows that a landscape study of the ambitions to reduce distance can highlight: 1) the extensive work and the space taken by transport infrastructure; 2) the black-boxing and co-ordinating the reduction requires; and 3) the constant prioritisation and alterations to which the ambitions give rise.

Analysis

What a road is and what the road infrastructure consists of are easily taken for granted. The case study shows some of the revolutionary changes that occurred during the 20th Century and how today's road network has little in common with that of a hundred years ago. Historical studies make it possible to illustrate the constant changes in the road network, but also increase our perception that tomorrow is sufficiently open to be changed. Historical studies make it possible to see in what way the road network has changed, and can be changed, which help to prevent us becoming stuck in a static, taken-for-granted perception of the road network.

Chapter 5 discusses the strengths of relational, time-space analysis and the need for such analyses, as well as the problem of the ambivalence towards the modern that characterises current landscape analyses. No new method of landscape analysis is presented, but the potential contribution of such work is discussed. Examples are taken from today's road network and today's road planning. The introduction describes the places created within the current road network and their stereotypical design. Stereotypical planning makes it relatively easy to design the new and extensive transport network but at the same time impedes the adaptation of roads to local conditions and interests.

At the same time, it is claimed that landscape analyses characterised by the modern way of viewing time, space and transport often confirm and reinforce the stereotypical management of the landscape caused by the ambition of road planning to shrink the world. The ambivalence towards

the modern means that the analyses proceeds from a cartographical perspective and causal explanations in which the landscape is depicted as a separate landscape object. In this way, landscape analysis contributes towards the design of an ever more stereotypical landscape. Such a landscape analysis also means that the landscape changes that should be highlighted in the analysis are largely ignored.

Relational time-space analysis can provide new insights and contribute to new methodological approaches in current road planning. The proposed analysis allows the underlying presumptions for the spatial design in road planning to be identified and questioned, and the possibilities for alternative strategies to be determined. No single new method is recommended. Instead, there is a discussion of what previous arguments, attitudes and concepts can contribute. Not least, it is important to observe how landscape analyses always form part of the transformation of the landscape.

Källor

Landsarkivet, Lund

Bara härads väghållningsdistrikts arkiv.
Vägingenjören i Malmöhus arkiv
Vägförvaltningen i Malmöhus läns arkiv, 1944 – 1978

Lantmäteriet, Malmö

Skifteshandlingar, kartmaterial.

Malmö stadsbibliotek, Skånesamlingen

Lindgren, Erik (opubl, a) *Posten vid järnvägen Malmö - Genarp*.
Lindgren, Erik. (opubl, b) *Posten vid järnvägen Malmö – Simrishamn*.
Lindgren, Erik. (opubl, c) *Posten vid järnvägen Malmö – Ystad*.

Riksarkivet, Stockholm

Väg och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv.
Malmö – Simrishamns järnväg.
Landskrona – Lund – Trelleborgs järnväg.

Väghistoriska samlingarna, Vägverket, Borlänge

Hubendick, Per-Erik. *Manus till Vägunderhållets historia*. Skrivet 1976 – ca 1986.

Statliga utredningar, betänkanden etc (i kronologisk ordning)

Riddersk. o adelns protokoll, 1847 – 1848, häfte 1.
SFS (svensk författningssamling) 1878 – 1955
Riksdagens skrivelse, 1899, nr 38.
Kommittébetänkande 1906, 2 saml, 2 afd, 1 band. Förslag till bestämmelser om automobiltrafik.
Kommittébetänkande 1916, 2 saml, 2 avd, 4 band. Automobilförordning.
SOU 1922:39. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon.
SOU 1923:49. Statens ställning till järnvägar i Sverige.
SOU 1923:54. Betänkande, angående regelbunden automobiltrafik samt angående maskinell vägtrafik i de nordliga länen.
SOU 1924:19. Anvisningar rörande vägväsendet och automobiltrafiken.
SOU 1929:16. Betänkande med förslag till förordning om motorfordon m.m.
Proposition 1930:121. Förslag till motorfordonförordning m.m.
SOU 1932: 21. Betänkande med förslag till Lag om allmänna vägar och Lag om vägdistrikt mm.
SOU 1934: 27. Teknisk-ekonomiska utredningar rörande vägväsendet. Del 1: vägar.
SOU 1935:23. Betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga mm.
SOU 1936:58. Utlåtande rörande finansieringen av vägförbättringsföretag, den budget-tekniska regleringen av statsbidragen till vägunderhållet på landet.
SOU 1940:30. Betänkande med förslag rörande övergång till högertrafik i Sverige.

SOU 1940:33. Principbetänkande i trafiksäkerhetsfrågan.
SOU 1954:38. Trafiksäkerhet I.
SOU 1958: 1 – 2. Vägplan för Sverige.
SOU 1969: 56 - 57. Vägplan 70.
SOU 1997: 35. Ny kurs i trafikpolitiken.

Litteratur

- Aase, Tor H. 1994. "Sybolic space. Representations of space in geography and anthropology". *Geografiska annaler, vol 76B*, sid 51 – 58.
- Adam, Barbara. 1995. *Timewatch. The social analysis of time*. Polity Press. London.
- Adams, Paul C. 2001. "Peripatetic imagery and peripatetic sense of place." I: Paul C Adams, Steven Hoelscher, Karen E Till (red) *Textures of place: exploring humanist geographies*. University of Minnesota press. Minneapolis.
- Adams, Paul C, Steven Hoelscher, Karen E Till (red). 2001. *Textures of place: exploring humanist geographies*. University of Minnesota press. Minneapolis.
- Adlercreutz, Bolivar. 1917. "Nya svenska kartverk med gedigen vägframställning", *Svenska vägföreningens handlingar 1917*, sid 213 – 218.
- Agnew, John. 1993. "Representing space. Space, scale and culture in social science." I: James Duncan, David Ley (red) *Place/culture/representation*. Routledge. London, New York.
- Akerman, James R. 1993a. "Blazing a well-worn path: cartographic commercialism, highway promotion, and the automobile tourism in the United States, 1880 – 1930". *Cartographica, monograph 44*, sid 10 - 20.
- Akerman, James R. 1993b. "Selling maps, selling highways: Rand McNally's 'blazed trails' program" *Imago mundi, vol 45*, sid 77 – 89.
- Almqvist, Einar. 1937. "Vägstakningens huvudproblem". *Svenska vägföreningens tidskrift*, sid 341 – 357.
- Anderberg, Stefan. 1996. *Flödesanalys i den hållbara utvecklingens tjänst. Reflektioner kring en "metabolism"-studie av Rhenområdets utveckling*. Lund university press. Lund.
- Andersson, Gunnar. 1993. "Upprustning av järnvägen Malmö – Ystad". *ÖSJ-bladet*, sid 88 – 96.
- Andersson, Helge. 1980. "Ånga och skogsromantik". I: Helge Andersson (red) *Bara kommun*. Bara.
- Andersson Skog, Lena. 1998. "De osynliga användarna. Telefonen och vardagslivet 1880 – 1995." I: Pär Blomkvist & Arne Kaijser (red) *Den konstruerade världen, Tekniska system i historiskt perspektiv*. Symposion. Stockholm.
- Andolf, Göran. 1978. "Resandets revolutioner". I: *Fataburen 1978*. Berlings. Lund.
- Andréasson, Rune, Jonas Gawell, Sven Gerentz. 1997. *Bilismens genombrottsår i Sverige. Om nätverken, aktörerna och samspelet mellan organisationerna, företagen och myndigheterna*. Uppsala publishing house AB. Uppsala.
- Andrén, Anders. 2000. "Landscape and settlement as utopian space". I: Charlotte Fabeck & Jytte Ringtved (red): *Settlement and landscape: proceedings of a conference in Århus, Denmark*. Jutland Archaeological Society. Højbjerg.

- Antonson, Hans. 2002. *Kulturmiljöns visuella dimension. Utveckling av ett redskap för att identifiera det historiskt visuella innehållet i dagens kulturmiljö*. Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI). Linköping.
- Appleyard, Donald, Kevin Lynch, John R Myer. 1964. *The view from the road*. MIT press. Cambridge, Mass.
- Augustinsson, Ernst. 1932. *Våra vägar: trenne radioföredrag år 1931*. Malmö.
- Beckmann, Jörg. 2001. "Automobility – a social problem and theoretical concept". *Environment and planning D, vol 19*, sid 593 – 607.
- Berger, Sune & Tor Selstad. 1999. "Infrastrukturen och den regionala utvecklingen". I: Bo Elling (red) *Scenarier för nordens infrastruktur- och transportinfrastruktur, miljö och regional utveckling del II*. Nordregio. Stockholm.
- Bergstrand, Amelie. 1991. "Minnen från en bygd, en skola och några lärare då seklet var ungt." *Wallkärra-Torns hembygdsförening 1991*, sid 21 – 36.
- Bergström, Carl. 1939a. "Trafiksäkerheten och den fria hastigheten". *Skåne-bilisten*, juli 1939, sid 8.
- Bergström, Carl. 1939b. "Trafiksäkerhet och omdömet". *Skåne-bilisten*, aug 1939, sid 6, 11 – 12.
- Bertho Laventir, Catherine. 2000. "How the motor car conquered the road." I: Miriam R Levin (red) *Cultures of control*. Harwood academic publishers. Amsterdam.
- Bille, K V. 1934. "Några synpunkter beträffande permanentbeläggning av kontinentalvägen Stockholm – Malmö." *Svenska vägföreningens tidskrift 1934*, sid 254 – 270.
- Bingham, Nick. 1996. "Object-ions: from technological determinism towards geographies of relations". *Environment and planning D, vol 14*, sid 635 - 657.
- Bingham, Nick & Nigel Thrift. 2000. "Some new instructions for travellers. The geography of Bruno Latour and Michel Serres". I: Mike Crang & Nigel Thrift (red) *Thinking space*. Routledge. London & New York.
- Bishop, Peter. 1996. "Off-road: four-wheel drive and the sense of place". *Environment and planning D, vol 14*, sid 257 – 271.
- Bishop, Peter. 2002. "Gathering the land: the Alice Springs to Darwin rail corridor." *Environment and planning D, vol 20*, sid 295 – 318.
- Bladh, Gabriel. 1995. *Finnskogens landskap och människor under fyra sekler – en studie av natur och samhälle i förändring*. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Göteborg.
- Blix, Järda, Karin Schibbye & P-O Törnqvist. 1996. *MKB för kulturmiljön*. Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Kronobergs län. Stockholm.
- Blomkvist, Pär. 1998. "Ny teknik som politisk strategi. Svenska vägföreningen och det gryende bilsamhället, 1914 - 1924". I: Pär Blomkvist & Arne Kaijser (red) *Den konstruerade världen, Tekniska system i historiskt perspektiv*. Symposion. Stockholm.
- Blomkvist, Pär. 2001. *Den goda vägens vänner. Väg- och billobbyn och framväxten av det svenska bilsamhället 1914 – 1959*. Brutus Östlings förlag Symposion. Stockholm/Stehag.
- Bolinder, Nils. 1938. "Riktlinjer för det svenska vägnätets fortsatta utbyggnad". *Svenska vägföreningens tidskrift*, sid 282 – 303.
- Boverket. 1994. *Sverige 2009 – förslag till vision*. Boverket. Karlskrona.

- Bowker, Geoffrey C. 1995. "Second nature once removed. Time, space and representations". *Time and society*, vol 4, sid 47 – 66.
- Brassley, Paul. 1998. "On the unrecognized significance of the ephemeral landscape", *Landscape research*, vol 23, sid 119 – 132.
- Brayshay, Mark, Philip Harrison & Brian Chalkley. 1998. "Knowledge, nationhood and governance: the speed of the royal post in early-modern England." *Journal of historical geography*, vol 24, sid 265 – 288.
- Brusewitz, Gunnar. 1987. *Carl von Linné. En introduktion till skrifterna*. Gidlunds. Lund.
- Bucht, Eivor, Ylva Pålstam & Carola Wingren. 1996. *Trafikantupplevelse på väg*. Movium. Alnarp.
- Bucht, Eivor, Lennart Folkesson & Karin Schibbye. 1997. "Natur- och kulturmiljö i infrastrukturplaneringen". I: Hans Andersson (red) *Trafik och miljö, forskare skriver om kunskapsläge och forskningsbehov*. KFB/Studentlitteratur. Stockholm/Lund.
- Campbell, Åke. 1936. *Kulturlandskapet. En etnologisk beskrivning med särskild hänsyn till äldre svenska landskapstyper*. Albert Bonniers förlag. Stockholm.
- Carey, Daniel. 1996. "Compiling nature's history: travellers and travel narratives in the early royal society." *Annals of science*, vol 54, sid 269 - 292.
- Carlsson, Gunnar. 1999. "Nollvisionen, hastigheterna och samhällsekonomin." (Föredrag hållet vid Transportforum 1999, 5 sid). www.ntf.se
- Casey, Edward S. 2001. "Body, self and landscape. A geophilosophical inquiry into the place-world." I: Paul C Adams, Steven Hoelscher & Karen E Till (red) *Textures of place: exploring humanist geographies*. University of Minnesota press. Minneapolis.
- Chalmers tekniska högskola 1829 – 1954: minnesskrift utg. till högskolans 125-årsjubileum*. 1954. Göteborg.
- Cosgrove, Denis. 1984/1998. *Social formation and symbolic landscape, with a new introduction*. Univ. of Wisconsin Press.
- Cosgrove, Denis. 1990. "Landscape studies in geography and cognate fields of the humanities and social sciences". *Landscape research*, vol 15, sid 1 - 6.
- Crang, Mike & Nigel Thrift. 2000. "Introduction". I: Mike Crang & Nigel Thrift (red) *Thinking space*. Routledge. London & New York.
- Cresswell, Tim. 2002. "The production of mobilities. *New formations*, vol 43, sid 11 – 25.
- Dahl, Sven. 1942. *Torna och Bara. Studier i Skånes bebyggelse- och näringsgeografi före 1860*. Carl Bloms tryckeri. Lund.
- Dhejne, Hans. 1939. *Skåne i vindrutan*. C W K Gleerups förlag. Lund.
- Duncan, James. 1980. "The superorganic in American cultural geography". *Annals of the association of American geographers*, vol 70, sid 181 - 198.
- Duncan, James & David Ley. 1993. "Representing the place of culture". I: James Duncan & David Ley (red) *Place/culture/representation*. Routledge. London & New York.
- Edin, Gustaf, Gösta Lundqvist & Rudolf Söderberg. 1941. *Det svenska året*. Svenska turistföreningens förlag. Stockholm.
- Edling, Rolf & Anders Hammer. 1982. *Vägmiljö – kulturmiljö. En kulturhistorisk inventering av de allmänna vägarna i södra delen av Malmöhus län*. Skånes hembygdsförbund, Länsstyrelsen i Malmöhus län. Lund.

- Ehrensvärd, Ulla. 1991. "Vägen på kartan". I: Bertil Heddelin (red) *Vägar dåtid nutid framtid*. Vägverket. Borlänge.
- Eichberg, Henning. 1986. "Automobilens revolution. Materialer til en teknologihistorie, der medtænker tingenes forsvinden." *Den jyske historiker, historie-teoretisk tidskrift*, vol 35/36, sid 57 – 72.
- Ekström, Gert. 2001. *Älskade cykel [år 1800 – 2000]*. Prisma. Stockholm.
- Eliasson, Pär. 1999. *Platsens blick. Vetenskapsakademien och den natural-historiska resan 1790 – 1840*. Institutionen för idéhistoria, Umeå universitet. Umeå.
- Emanuelsson, Urban, Claes Bergendorff, Bengt Carlsson, Nils Lewan & Olle Nordell. 1985. *Det skånska kulturlandskapet*. Bokförlaget Signum. Lund.
- Enblom, G. 1922. "Vägarna och vintertrafiken". *Svenska vägföreningens handlingar 1922*, sid 35 – 42.
- Enghoff, Karl. 1938. *De allmänna vägarna i Malmöhus län*. Håkan Olssons tryckeri. Lund
- Englund, Anders, Nils Petter Gregersen, Christer Hydén, Per Lövsund & Lars Åberg. 1998. *Trafiksäkerhet en kunskapsöversikt*. KFB, Studentlitteratur. Lund.
- Engström, Mats-G & Rickard Johanson. 1997. *Med IT mot nya organisations- och arbetsformer. Flexibilitet i tid, rum och organisation*. KFB, Stockholm.
- Enrikin, Nicholas J. 1991. *The betweenness of place. Towards a geography of modernity*. The Johns Hopkins university press. Baltimore.
- En vägbook för Uppsala län: bidrag till länets vägghistoria*. 1937. Almqvist & Wiksell. Uppsala .
- Eriksson, Eva. 2001. *Den nya staden tar form. Arkitektur och debatt 1910 – 1935*. Ordfront. Stockholm.
- Ernvik, Arvid. 1974. *Att resa i Värmland* (2 vol). Generalstabens litografiska anstalts förlag. Stockholm.
- Eskilsson, Lena. 2001. "Modärnt att gå". I: Lena Eskilsson & Mohammad Fazlhashemi (red) *Reseberättelser, idéhistoriska resor i sociala och geografiska rum*. Carlssons. Bjärnum.
- E:son Erics, Ivar. 1917. *Utredning, angående bredden för hvarje särskild allmän väg och vissa andra vägar inom Bara härads väghållningsdistrikt i Malmö hus län*. Håkan Olssons Boktryckeri. Lund.
- Europeiska kommissionen. 1999. *ESDP. Det regionala utvecklingsperspektivet inom Europeiska unionen. Mot en balanserad och hållbar utveckling av EU:s territorium*. Luxemburg.
- Flint, R W & A A Coppotelli (red). 1991. *Let's murder the moonshine: selected writings F T Marinetti*. Sun & Moon classics. Los Angeles.
- Forman, Richard T T & Michel Godron. 1986. *Landscape ecology*. John Wiley & sons. New York.
- Forslund, Albert. 1939. *Landsvägens trafiksäkerhetsproblem. Två radioföredrag av statsrådet Albert Forslund*. Motorförarnas helnykterhetsförbund & Motormännens riksförbund. Karlshamn.
- Forsström, Åke. 1999. *Bygd och befolkning, vägnät och förändring*. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet. Göteborg.
- Fredén, H & H Andersson. 1928. "Om permanenta beläggningar å huvudvägarna i Malmöhus län". *Svenska vägföreningens tidskrift 1928*, sid 595 – 604.

- 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 Norrland*. Meddelande från geografiska inst vid Stockholms högskola. Stockholm.
- Frykman, Jonas & Orvar Löfgren. 1979. *Den kultiverade människan*. Liber förlag. Lund.
- Försvarsstabens krigshistoriska avdelning. 1948. *Vägar och vägkunskap i Mellan-europa under trettioåriga krigets sista skede*. Generalstabens litografiska anstalts förlag. Stockholm.
- Germundsson, Tomas. 1996. "Människan, kulturen och landskapet – speglingar av några teman hos Carl Sauer". *Svensk geografisk årsbok 1996*, sid 84 – 92.
- Gren, Martin. 2001. "Time-geography matters". I: John May & Nigel Thrift (red) *Timespace, geographies of temporality*. Routledge. London & New York.
- Groth, Paul. 1993. "The avenue at war". *Landscape research*, vol 17, sid 78 – 90.
- Groth, Paul. 1998. "J. B. Jackson and geography". *The geographical review*, vol 88, sid iii – vi.
- Gummesson, Margit. 1983. *Trafikundervisningens historia, som den beskrivs i cirkulär, läroplaner och andra centrala dokument*. Pedagogiska institutionen, Uppsala universitet. Uppsala.
- Gunnarsson, Allan. 1987. *Frukträdsallén. Om frukträd utmed landsbygdens, Skånes, Sveriges och tankens vägar*. Institutionen för landskapsplanering, SLU, Alnarp.
- Gunnarsson, S Olof & Sune Lindström. 1970. *Vägen till trafiksäkerhet*. Rabén & Sjögren. Halmstad.
- Gunnarsson, S Olof. 1991. *Trafikplaneringens paradigm – från Buchanan till SCAFT, TRÅD – och till VAD?* Chalmers tekniska högskola.
- Gustafsson, Bo. 1987. "Hur vägarna blev en kollektiv nyttighet". I: *Över gränser: Festskrift till Birgitta Odén*. Lund.
- Guy, Simon & Simon Marvin. 1998. "Creating networks - Towards a new paradigm of transport planning?" I: *Transport and land-use policies: resistance and hopes for coordination*. European commission directorate general transport.
- Hagman, Olle. 2000. *Bilen, naturen och det moderna. Om natursynens omvandlingar i det svenska bilsamhället*. Kommunikationsforskningsberedningen (KFB).
- Hagson, Anders. 2000. *Stads- och trafikplaneringens paradigm: om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö*. Tema stad & trafik, Chalmers tekniska högskola. Göteborg.
- Hallencreutz, Daniel. 2000. *Persontransporter på järnväg. En fråga om tillgänglighet i ett hela-resan-perspektiv*. Kulturgeografiska institutionen, Uppsala universitet.
- Hamilton Carl, S P Hollertz & Åke Joachimsson (red). 1944. *Östergötlands vägbok: en minnesskrift över Östergötlands vägväsen på kommunal grund*. Östgöta Correspondenten. Linköping
- Hamilton, Ulf. 1997. *Teknik på bönders villkor. De tekniska och politiska aktörernas inflytande på den statsreglerade tekniska förändringen i Sverige 1806 – 1972*. Almqvist & Wiksell International. Stockholm.

- Hammarskjöld-Reiz, Ingeborg. 1995. *Staffanstorps kommun i uråldrig bygd. Kulturminnesvårdsprogram för Staffanstorps kommun*. Ingeborg Hammarskjöld-Reiz arkitektbyrå AB.
- Handy, S L & D A Niemeier. 1997. "Measuring accessibility: an exploration of issues and alternatives". *Environment and planning A*, vol 29, sid 1175 - 1194.
- Hansen, Frank. 1994. "Landskabsgeografi med eksempler fra Danmark og Finland". I: Jan Öhman (red) *Traditioner i nordisk kulturgeografi*. Nordisk samhällsgeografisk tidskrift. Stockholm.
- Harp, Stephen L. 2001. *Marketing Michelin. Advertising & cultural identity in twentieth-century France*. The Johns Hopkins university press. Baltimore & London.
- Harrison, Dick. 1998. *Skapelsens geografi. Föreställningar om rymd och rum i medeltidens Europa*. Ordfront förlag. Stockholm.
- Harvey, David. 1989. *The condition of postmodernity*. Blackwell publishers. Cambridge & Oxford.
- Heddelin, Bertil (red). 1991. *Vägar dåtid nutid framtid*. Vägverket. Borlänge.
- Hedrén, Johan. 1998. "Vävesunda – hållbart kulturlandskap". I: Rickard Pettersson & Sverker Sörlin (red) *Miljön och det förflutna: landskap, minnen, värden*. Institutionen för idéhistoria, Umeå universitet.
- Hedström, Erland. 1924. "Gustaf-Adolfs-vägen". *Svenska vägföreningens handlingar 1924*, sid 24 – 25.
- Hedström, Erland. 1927. "Föredrag och diskussion vid svenska vägföreningens årssammanträde den 30 maj 1927." *Svenska vägföreningens tidskrift 1927*, sid 295 – 315.
- Heesen, Anke te. 2000. "Boxes in nature". *Studies in history and philosophy of science*, vol 31, sid 381 – 403.
- Held, Martin. 2001. "Sustainable development from a temporal perspective". *Time and society*, vol 10, sid 351 – 366.
- Helgesson, Bertil & Hampus Trelid. 1997. *Vägen - ett kulturarv: kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer på det statliga vägnätet i Skåne värda att bevara*. Region Skåne, Vägverket. Kristianstad
- Hellström, Pedro. 1932a. "Utvecklingen av vår riksvägsfråga samt synpunkter i samband därmed." *Svenska vägföreningens tidskrift 1932*, sid 102 – 108.
- Hellström, Pedro. 1932b. "Utvecklingen av vår riksvägsfråga samt synpunkter därmed." *Svenska vägföreningens tidskrift 1932*, sid 321 – 326.
- Hermelin, Sven A. 1943. *Vägvård*. Samfundet för hembygdsvård. Stockholm.
- Hetherington, Kevin & John Law. 2000. "Guest editorial: After networks". *Environment and planning D*, vol 18, sid 127 - 132.
- Hillis, Ken. 1998 "On the margins: the invisibility of communications in geography". *Progress in human geography*, vol 22, sid 543 - 566.
- Hindle, Brian P. 1988. *Medieval roads and tracks*. Shire publications Ltd. Buckimhamshire, UK.
- Hindle, Brian P. 1993 *Roads, tracks and their interpretation*. Batsford. London.
- Hodge, David C. 1997. "Accessibility-related issues". *Journal of transport geography*, vol 5, sid 33 – 34.
- Holmbäck, Åke & Elias Wessén. 1979. *Svenska landskapslagar. Fjärde serien: Skånelagen och Gutalagen*. Awe/Gebbers. Stockholm.

- Hoppe, Gunnar. 1945. *Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafik-geografiska utvecklingen från 1500-talet till våra dagar*. Geographica, nr 16. Lundequistska bokh. Uppsala.
- Hoyle, Brian & Richard Knowles (red). 1998. *Modern transport geography. Second, revised edition*. John Wiley & Sons.
- Hubendick (opubl) – se under rubriken "Väghistoriska samlingarna" ovan.
- Hudson, John C. 1992. "Scale in time and space". I: R F Abler, M G Marcus, J M Olson (red) *Geography's inner worlds: pervasive themes in contemporary American geography*. Rutgers University Press. New Brunswick.
- Hägerstrand, Torsten. 1982a. "Diorama, path and project". *Tijdschrift voor economische en sociale geografie, vol 6*, sid 323 - 339.
- Hägerstrand, Torsten. 1982b. "Likhet och närhet. Om geografins ansvar för balansen mellan kunskapsperspektiv." *Ad Novas – Norwegian geographical studies, nr 19*. Oslo.
- Hägerstrand, Torsten. 1983. "In search for the sources of concepts". I: Anne Buttimer (red) *The practice of geography*. Longman, London.
- Hägerstrand, Torsten. 1984/1991. "Landscape as overlapping neighbourhoods". I: G Carlestam & B Solbe (red) *Om tidens vidd och tingens ordning, Texter av Torsten Hägerstrand*. Stockholm, Byggnadsrådet.
- Hägerstrand, Torsten. 1985. "Time and culture". I: G Kirsch, P Nijkamp & K Zimmerman (red) *The formulation of time, preferences in a multidisciplinary perspective*. WZB-publ.
- Hägerstrand, Torsten. 1987a. "Den regionalgeografiska problematiken." *Ymer* 1987, sid 8 – 11.
- Hägerstrand, Torsten. 1987b. "Human interaction and spatial mobility: retrospect and prospect". I: P Nijkamp, S Reichman (red) *Transportation planning in a changing world*. Gower publishing company Ltd.
- Hägerstrand, Torsten. 1988. "Krafter som format det svenska kulturlandskapet." *Mark och vatten år 2010*. Bostadsdepartementet.
- Hägerstrand, Torsten. 1993. "Samhälle och natur". I: Norlav Veggeland (red) *Region och miljö*. NordREFO.
- Hägerstrand, Torsten. 1994. "Handlingar och händelser." *Svensk geografisk årsbok 1994*, sid 151 – 154.
- Hägerstrand, Torsten. 1996. "Att äga rum". *Svensk geografisk årsbok 1996*, sid 105 – 112.
- Hägerstrand, Torsten & Eric Clark. 1998. "On the political geography of transportation and land use policy coordination". I: *Transport and land-use policies: resistance and hopes for coordination*. European commission directorate general transport.
- Idvall, Markus. 2000. *Kartors kraft. Regionen som samhällsvision i Öresundsbronns tid*. Nordic academic press. Lund.
- Jackson, John B. 1979. "The order of a landscape. Reason and religion in Newtonian America". I: Donald W Meinig (red) *The interpretation of ordinary landscapes*. Oxford university press.
- Jackson, John B. 1980. *The necessity for ruins and other topics*. The university of Massachusetts press. Amherst.
- Jackson, John B. 1984. *Discovering the vernacular landscape*. Yale University Press. New Haven & London.

- Jackson, John B. 1994. *A sense of place, a sense of time*. Yale University Press. New Haven & London.
- Jackson, John B. 1997a. *Landscape in sight. Looking at America. John Brinckerhoff Jackson*. Yale university press. New Haven & London.
- Jackson, John B. 1997b. "The future of the vernacular". I: P Groth, T Bressi (red) *Understanding ordinary landscapes*. Yale University Press. New Haven, Conn.
- Jakle, John A. 1990. "Landscapes redesigned for the automobile". I: Michael P Conzen (red) *The making of the American landscape*. Routledge. New York.
- Jakle, John A. 2000. "Engaging the American roadside: lessons learned along the way". *Bulletin of the Illinois geographical society*, vol 42 (spring), sid 3 – 20.
- Johnsson, Pehr. 1944. *Vägar och vägmärken i Östra Göinge*. Kristianstads boktryckeri aktiebolag. Kristianstad.
- Johnston, Ronald, Derek Gregory, Geraldine Pratt & Michael Watts. 2000. *The dictionary of human geography. 4th edition*. Blackwell reference. Oxford.
- Jonasson, Mikael. 2000. *The creation of places in traffic through performative action*. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet.
- Jones, Michael. 1991. "The elusive reality of landscape. Concepts and approaches in landscape research". *Norsk geografisk tidskrift*, vol 45, sid 229 - 244.
- Jönsson, Emil & Theodor Tufvesson. 1924. *Skånes landsbygd. Geografisk, topografisk och statistisk kalender*. Malmö tryckeri- och pappersbolag.
- Jørgensen, Steffen Elmer. 2001. *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761*. Dansk vejhistorisk selskab, Odense universitetsforlag. Odense.
- Kaijser, Arne. 1994. *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens utveckling och framtida utmaningar*. Carlssons.
- Kent, Richard L. 1993. "Attributes, features and reasons for enjoyment of scenic routes: a comparison of experts, residents, and citizens". *Landscape research*, vol 17, sid 92 – 102.
- Kern, Stephen. 1983. *The culture of time and space 1880 – 1913*. Harvard university press.
- Kirsch, Scott. 1995. "The incredible shrinking world? Technology and the production of space". *Environment & planning D*, vol 13, sid 529 - 555.
- Kooperativa förbundet. 1926. *Trafikbok för Per och Lisa och alla svenska barn*. Oscar Isacssons boktryckeri. Göteborg.
- Kungliga automobilklubben. 1915. *Kungl. Automobilklubbens turbok för Sverige 1915*. Stockholm.
- Kungliga automobilklubben. 1924. *Kungl. Automobilklubbens turbok över Sveriges bilvägar 1924*. Stockholm.
- Kungliga automobilklubben. 1930. *Kungl. Automobilklubbens turbok över Sveriges bilvägar 1930*. Stockholm.
- Kylhammar, Martin. 1990. *Den okände Sten Selander : en borgerlig intellektuell*. Akademeja. Stockholm.
- Kylhammar, Martin. 1998. "Sveriges andra stormaktstid – från världsstat till folkhem." I: Peter Elmlund & Kay Glans (red) *Den välsignade tillväxten. Tankelinjer kring ett århundrade av kapitalism, teknik, kultur och vetenskap*. Natur och kultur. Södertälje.

- Kümmerer, Klaus. 1995. "The ecological impact of time". *Time and society*, vol 5, sid 209 – 235.
- Lagergren, Lars. 2002. *Saxtorps Grand Prix. Motorcykeltävlingen som blev en folkfest*. Symposion. Stockholm/Stehag.
- Larsson, Sigfrid. 1964. *Malmöhus läns hushållningssällskap 1814 – 1964*. Malmö.
- Larsson, Ulf. 1997. *Brobyggaren: Otto Linton, byggnadskonsten och dess professioner i Norden under första delen av 1900-talet*. Carlssons. Stockholm.
- Lassila, Mauno. 1972. *Vägarna i Västerbottens län. Kommunikationernas utveckling mot bakgrund av befolkning och näringsliv*. Geografiska institutionen, Umeå universitet. Umeå.
- Latour, Bruno. 1993. *We have never been modern*. Harvard university press. Cambridge, Massachusetts.
- Latour, Bruno. 1997. "Trains of thought. Piaget, formalism and the fifth dimension". *Common knowledge vol 6*, sid 170 - 191.
- Latour, Bruno. 1998. *Artefaktens återkomst. Ett möte mellan organisationsteori och tingens sociologi*. Nerenius & Santérus förlag. Göteborg.
- Latour, Bruno. 1999a. "On recalling ANT". I: John Law, John Hassard (red) *Actor network theory and after*. Blackwell publishers/The sociological review.
- Latour, Bruno. 1999b. *Pandoras hope: essays on the reality of science studies*. Harvard university press, Cambridge and London.
- Law, John. 1999. "After ANT: complexity, naming and topology". I: John Law, John Hassard (red) *Actor network theory and after*. Blackwell publishers/The sociological review.
- Law, John. 2000. "Transivities". *Environment and planning D*, vol 18, sid 133 - 148.
- Lay, Maxwell. 1992. *Ways of the world. A history of the world's roads and of the vehicles that used them*. Rutgers university press.
- Lefkowitz Horowitz, Helen. 1997. "J. B. Jackson and the discovery of the American landscape". I: *Landscape in sight, looking at America. John Brinckerhoff Jackson*. Yale university press. New Haven & London
- Lenander, A. 1937. "Trafiksäkerheten". *Svenska vägföreningens tidskrift*, sid 337 – 340.
- Lenntorp, Bo. 1998. "Den omöjliga gränslösheten." *Svensk geografisk årsbok 1998*, sid 20 – 49.
- Lewan, Nils. 1967. "Tottarp i Bara härad. Utveckling av bebyggelse och domänstruktur sedan enskiftet". *Svensk geografisk årsbok 1967*, sid 75 - 85.
- Lewan, Nils. 1968. "Från markväg och stig till motorväg". *Svensk geografisk årsbok 1968*, sid 79 - 89.
- Levander, Lars. 1935/1976. *Landsväg, krog, marknad*. Gidlunds förlag. Lund.
- Lind, Gunnar. 2002. "Trafiksäkerhet som religion. Kritisk granskning av nollvisionen." I: Krister Spolander (red) *Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och Nollvision*. Vinnova, rapport VR 2002:2.
- Lind, Gunnar, Kristina Schmidt. 1999. *Leder nollvisionen till det trafiksäkra samhället? En kritisk analys av effektiviteten i trafiksäkerhetsarbetet*. KFB. Stockholm.
- Lindahl, Göran. 1986. "Stambanor och motorvägar". *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, sid 131 – 138.

- Lindberg, Gunnar. 2002. "Vad är nytta och hur värderas den i samhällsekonomisk analys?" I: Krister Spolander (red) *Rationalitet och etik i samhällsekonomisk analys och nollvision*. Vinnova, rapport VR 2002:2.
- Lindgren, Erik. 1992. *Posthistoriska glimtar från Lunds kommun*. Förlaget på post. Växjö. (Se även under rubriken "Malmö stadsbibliotek" ovan).
- Linehan, John R, Meir Gross. 1998. "Back to the future, back to basics: the social ecology of landscapes and the future of landscape planning". *Landscape and urban planning*, vol 42, sid 207 - 223.
- Ljungberg, Christer. 2000. "Mobility management – nya möjligheter att påverka trafikens miljöproblem." I: *Trafik, miljö och tillväxt – går det ihop?* Naturvårdsverket.
- Lorichs, Lorentz. 1932. *Vägar och gästgivaregårdar i Västmanlands län. Västerås*.
- Lowenthal, David. 1979. "Age and artifact. Dilemmas of appreciation." I: Donald W Meinig (red), *The interpretation of ordinary landscapes*. Oxford University Press.
- Luke, Tim, Gearóid Ó Tuathail. 2000. "Thinking geopolitical space. The spatiality of war, speed and vision in the work of Paul Virilio". I: Mike Crang & Nigel Thrift (red) *Thinking space*. Routledge. London & New York.
- Lundmark, Lennart. 1993. *Tiden är bara ett ord. Om klockors makt och hur man bryter den*. Rabén prisma. Borås.
- Löfgren, Orvar. 1991. "Vägen in i bilsamhället". I: Bertil Heddelin (red) *Vägar dåtid nutid framtid*. Vägverket.
- Löfgren, Orvar. 1997. "Mellanrum. Vita fläckar och svarta hål i storstadens utkant". I: Katarina Saltzman & Birgitta Svensson (red) *Moderna landskap, Identifikation och tradition i vardagen*. Natur och kultur. Stockholm.
- Löfgren, Orvar. 2000. "Rum och rörelse. Landskapsupplevelsens förvandling". *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 38, sid 31 - 42.
- Mackie, P J, S Jara-Díaz, A S Fowkes. 2001. "The value of time savings in evaluation." *Transport research part E*, vol 37, sid 91 – 106.
- Mannerfelt, Måns. 1936. *Svenska vägar och stigar*. Studentföreningen Verdandis småskrifter. Albert Bonniers förlag. Stockholm.
- Mannerfelt, Måns. 1942. *Västgötavägar II. Från mitten av 1600-talet till järnvägarnas första tid*. Lund
- Mannerfelt, Måns. 1944. "Väggors och korsvägar. Från "blekade" trän och andra primitiva ledsägare till vår tids vidlyftiga vägmöblering". *KAK:s årsbok 1944*, sid 119 – 143.
- Mannerfelt, Måns. 1945. *Västgötavägar III. Från mitten av 1800-talet till våra dagar: kulturhistorisk exposé*. Lund.
- Mannerfelt, Måns. 1952. *Västgötavägar IV. Aktuella överblickar år 1951 och 1952*. Almqvist & Wiksells boktryckeri-aktiebolag. Uppsala.
- Massey, Doreen. 1993. "Power-geometry and a progressive sense of place." I: J Bird, B Curtis, T Putnam, G Robertson & L Tickner (red), *Mapping the futures. Local cultures, global change*. Routledge, London.
- Massey, Doreen. 1999. "Spaces of politics". I: Doreen Massey, John Allen & Philip Sarre (red) *Human geography today*. Polity press. Cambridge.
- McCann, Eugene. 1997. "Where do you draw the line? Landscape, texts, and the politics of planning". *Environment and planning D*, vol 15, sid 641 - 661.

- McHarg, Ian. 1969/1992. *Design with nature*. John Wiley & sons inc. New York.
- Meentemyer, Vernon. 1989. "Geographical perspectives of space, time and scale". *Landscape ecology, vol 3*, sid 163-173.
- Meinig, Donald W. 1979a. "The beholding eye. Ten versions of the same scene." I: Donald W Meinig (red), *The interpretation of ordinary landscapes*. Oxford University Press. New York.
- Meinig, Donald W. 1979b. "Reading the landscape. An appreciation of W G Hoskins and J B Jackson." I: Donald W Meinig (red), *The interpretation of ordinary landscapes*. Oxford University Press. New York.
- Mels, Tom. 2000. "Landskapsfragment". I: Martin Gren, P O Hallin & Irene Molina (red) *Kulturens plats/maktens rum*. Symposion.
- Milne, Esther. 2000. "'The ministers of locomotion': some historical speculations on velocity culture". *M/C: a journal of media and culture, vol 3, nr 3*. <http://www.media-culture.org.au/0006/ministers.html> (021109)
- Mitchell, Don. 1994. "Landscape and surplus value: the making of the ordinary in Brentwood, CA". *Environment and planning D, vol 12*, sid 7 - 30.
- Mitchell, Don. 2001. "The lure of the local: landscape studies at the end of a troubled century". *Progress in human geography, vol 25*, sid 269 – 281.
- Montelius, Jan-Olof. 1991. "Vägunderhåll och vägbygge vid 1800-talets mitt. Ett bidrag till vägunderhållningens historia." *Daedalus 1991*, sid 9 – 32.
- Montelius, Jan-Olof. 1996. "Gammal teknik på väg. Teknikhistoriska källor till väg- och brobyggen i Kopparbergs län". *Polhem, vol 14*, sid 86 – 96.
- Montelius, Jan-Olof. 2000. "Vägar och vägmiljöer - en inledning". *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 39*, sid 5 - 14.
- Morrow, Baker H. 1987. *A dictionary of landscape architecture*. University of New Mexico press. Albuquerque.
- Muir, Richard. 1998. "Reading the landscape, rejecting the present", *Landscape research, vol 23*, sid 71 – 82.
- Muir, Richard. 2000. "Conceptualising landscape". *Landscapes, vol 1*, sid 4 - 21.
- Murdoch, Jonathan. 1998. "The spaces of actor-network theory". *Geoforum, vol 29*, sid 357 – 374.
- Murelius, G. 1934a. "Trädet vid vägen" *Svenska vägföreningens handlingar 1934*, sid 172 – 176.
- Murelius, G. 1934b. "Trädet vid vägen" *Svenska vägföreningens handlingar 1934*, sid 285 – 290.
- Murelius, G. 1934c. "Trädet vid vägen" *Svenska vägföreningens handlingar 1934*, sid 361 – 366.
- Myrdal, Janken (red). 1991. *Alla de dagar som är livet. Bondedagböcker om arbete, resor och umgänge under 1800-talet*. Nordiska museet.
- Mårtensson, Torbjörn. 1994. *Bantågens gång. Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet, branschstruktur och transportefterfrågan 1890 - 1985*. Ekonomisk-historiska institutionen, Göteborgs universitet. Göteborg
- Möller, Jens. 1989. *Godsen och den agrara revolutionen. Arbetsorganisation, domänstruktur och kulturlandskap på skånska gods under 1800-talet*. Lund university press. Lund.
- Mörner, Magnus. 2001. *Människor, landskap, varor och vägar: essäer från svenskt 1600- och 1700-tal*. Atlantis. Stockholm.

- Nelson, Helge. 1913. "En bergslagsbygd". *Ymer*, häfte 3, sid 278 – 352.
- Nicholson, Timothy Robin. 1983. *Wheels on the road: maps of Britain for the cyclist and motorist 1870-1940*. Geo Books. Norwich
- Nihlén, Knut. 1924. *Malmö-Ystads järnväg 1874 – 1924*. Skånska litogr a.-b. Malmö.
- Nilsson, Bo G. 1978. "Vägvisare och reskartor". I: *Fataburen 1978*. Berlings. Lund.
- Nilsson, Fredrik. 2000. *I rörelse – politisk handling under 1800-talets första hälft*. Nordic academic press. Lund.
- Nilsson, Kjell. 2000. "Vägen i landskapet. Samfundet för hembygdsvård och den svenska vägföreningens historia." *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 39*, sid 137 – 146.
- Nilsson Piraten, Fritiof. 1940/1991. *Historier från Färs*. Bonnier. Stockholm.
- Nordin, Stefan. 1996. "Milstolpar i Norden". *Braut, Nordiske vejhistoriske studier, nr 1*, sid 207 – 220. Danmarks vejmuseum.
- Nordqvist, Stig. 1986. *Höghastighetskulturen*. Nordplan.
- Norlander, Axel Porat. 1924. *Trafikkultur*. Stockholm.
- Nye, David E (red). 1999. *Technologies of landscape, From reaping to recycling*. University of Massachusetts press. Amherst.
- Nylander, Axel. 1935. "Trafiksäkerheten och bebyggelsen." *Svenska vägföreningens tidskrift*, sid 303 – 313.
- Oakes, Timothy. 1997. "Place and the paradox of modernity". *Annals of the association of American geographers, vol 87*, sid 509 – 531.
- Odelberg, A. "Vägen och bilen". *Svenska vägföreningens handlingar 1924*, sid 21 – 23.
- Oldin, Nils. 1938. *Trafikkultur. Sketch av NILO*. Sture Malmgrens förlag. Kristianstad.
- Olwig, Kenneth R. 1993. "Sexual cosmology. Nation and landscape at the conceptual interstices of nature and culture or: what does landscape really mean?" I: Barbara Bender (red) *Landscape: politics and perspectives*. Berg. Providence.
- Olwig, Kenneth R. 1996. "Recovering the substantive nature of landscape". *Annals of the association of American geographers, vol 86*, sid 630 - 653.
- Olwig, Kenneth R. 2001. "Landscape as a contested topos of place, community and self" I: Paul C Adams, Steven Hoelscher, Karen E Till (red) *Textures of place: exploring humanist geographies*. University of Minnesota press. Minneapolis.
- Olwig, Kenneth R. 2002a. "Landscape, place and the state of progress". I: R. Sack (red) *Progress: essays in honor of Yi-Fu Tuan*. John Hopkins. Baltimore.
- Olwig, Kenneth R. 2002b. "The duplicity of space: germanic 'Raum' and swedish 'rum' in english language geographical discourse. *Geografiska annaler series B*, vol 84, sid 1 – 17.
- Ottoson, Lars & Allan Sandberg. 2001. *Generalstabskartan 1805 – 1979*. Kartografiska sällskapet. Borlänge.
- Pallin, Hugo N. 1917. *Planläggning och utbyggnad af vägnät*. Svenska teknologiföreningens förlag. Stockholm.
- Pallin, Hugo N. 1924. "Gustav-Vasa-vägen". *Svenska vägföreningens handlingar 1924*, sid 117 – 119.

- Pallin, Hugo N. 1925a (opubl). *Vägbyggnad och trafiksäkerhet*. (Finns i Riksarkivet, VoV, registratorn).
- Pallin, Hugo N. 1925b. "Vägunderhållets ståndpunkt i Sverige 1925". *Svenska vägföreningens tidskrift 1925*, sid 251 – 269.
- Pallin, Hugo N. 1929. "Till trafikens psykologi". *Svenska vägföreningens tidskrift 1929*, sid 124 – 136.
- Pallin, Hugo N. 1932. *Trafikens världsherravälde. Ett bidrag till en dynamisk världsåskådning*. Axlings bok- och tidskriftstryckeri. Södertälje.
- Pallin, Hugo N. 1936. *Trafikteknik*. Albert Bonniers förlag. Stockholm.
- Pallin, Hugo N. 1943. *Vad är dynamism? Människans hjälpare och dödsfiende*. Kungliga tekniska högskolan. Stockholm.
- Pettersson, Ove. 1988. *Byråkratisering eller avbyråkratisering. Administrativ och samhällsorganisatorisk strukturomvandling inom svenskt vägväsende 1885 - 1985*. Almqvist & Wiksell International. Stockholm.
- Piasecki, Andy. 2000. "Blowing the railroad trumpet: public relations on the american frontier." *Public relations review*, vol 26, sid 53 – 65.
- Pred, Allan. 1986. *Place, practice and structure: social and spatial transformation in southern Sweden 1750-1850*. Polity press. Cambridge.
- Preston, Howard Lawrence. 1991. *Dirt roads to Dixie. Accessibility and modernization in the South, 1885 – 1935*. The university of Tennessee press. Knoxville.
- Primdahl, Jørgen. 1999. "Strategisk landskabsanalyse". I: Mette Eggen, Anne Katrine Geelmuyden & Karsten Jørgensen (red) *Landskapet vi lever i. Festskrift til Magne Bruun*. Norsk arkitekturforlag. Oslo.
- Qviström, Mattias. 1998 (opubl.) *Om förloppslandskapet*. Examensarbete vid Institutionen för Landskapsplanering, Alnarp.
- Qviström, Mattias. 1999. "Om järnvägen och det otidsenliga landskapet". I: Johan Bergkvist, Lena Lindqvist, Jan Skoglund & Jan Skoog (red) *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*. Bokförlaget Arena & Banverket. Värnamo.
- Qviström, Mattias. 2000. "Mission: 0". *Area, tidskrift för landskapsarkitektur*, nr 3, sid 32 – 34.
- Qviström, Mattias. 2002a. "Enskiftets vägar". *Ale 2002, nr 1*, sid 1 – 10.
- Qviström, Mattias. 2002b. "Kartans makt". *Area, tidskrift för landskapsarkitektur*, nr 4, sid 38 – 41.
- Raitz, Karl (red). 1996. *The national road*. The Johns Hopkins university press. Baltimore & London.
- Raitz, Karl. 1999. "American roads, roadside America". *The geographical review*, vol 88, sid 363 – 387.
- Reuterswärd, Gösta. 1928. "Några ord om vägplantering". *Svenska vägföreningens tidskrift 1928*, sid 397 – 405.
- Robbins, Paul. 2001. "Fixed categories in a portable landscape: the causes and consequences of land-cover categorization." *Environment and planning A*, vol 33, sid 161 – 179.
- Rollins, William H. 1995. "Whose landscape? Technology, fascism, and environmentalism on the national socialist autobahn". *Annals of the association of American geographers*, vol 85, sid 494 – 520.
- Rosengren, Annette. 1979. *När resan var ett äventyr*. Natur och Kultur. Stockholm.

- Rowntree, Lester B. 1996. "The cultural landscape concept in American human geography". I: Carville Earle, Kent Mathew & Martin S Kenzer (red) *Concepts in human geography*. Rowman & Littlefield. Lanham, Md.
- Ryan, Sherry. 1999. "Property values and transportation facilities: finding the transportation - land use connection". *Journal of planning literature*, vol 13, sid 412 - 427.
- Saltzman, Katarina & Birgitta Svensson (red). 1997. *Moderna landskap, identifikation och tradition i vardagen*. Natur och kultur, Stockholm.
- Saltzman, Katarina. 2001. *Inget landskap är en ö. Dialektik och praktik i öländska landskap*. Nordic academic press. Lund.
- Sandin, Gunnar. 1990. "Skånes järnvägar: historia och geografi". I: Åke Werdenfels (red) *Skånsk järnväg. Skånes hembygdsförbund årsbok 1989/90*. Hässleholm.
- Sandström, Anna. 1924. *Natur och arbetsliv i svenska bygder. 1: Götaland*. P A Norstedt & söners förlag. Stockholm.
- Sauer, Carl O. 1925. *The morphology of landscape*. University of California publications in geography 2:2 1925.
- Sauer, Carl O. 1941. "The personality of Mexico". *The geographical review*, vol 31, sid 353 - 364.
- Sauer, Carl O. 1956/1963. "The education of a geographer". I: John Leighly (red) *Land and life. A selection from the writings of Carl Ortwin Sauer*. University of California press.
- Sauer, Carl O. 1974. "The fourth dimension of geography". *Annals of the association of American geographers*, vol 64, sid 189 - 192.
- Schalling, Erik. 1935. *Väglagarna av den 7 juni 1934, jämte övriga lagar och författningar rörande väghållningen och den statliga vägorganisationen*. Landskommunernas förbunds förlag. Stockholm.
- Schein, Richard H. 1997. "The place of landscape: a conceptual framework for interpreting an American scene". *Annals of the association of American geographers*, vol 87, sid 660 - 680.
- Schibbye, Bengt & Ylva Pålstam. 2001. *Landskap i fokus: utvärdering av metoder för landskapsanalys*. Riksantikvarieämbetet. Stockholm.
- Schivelbusch, Wolfgang. 1984 (tyskt original 1977). *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet*. Gidlunds. Malmö.
- Schnapp, Jeffrey T. 1999. "Crash (speed as engine of individuation)". *Modernism/Modernity*, vol 6, sid 1 - 49.
- Segebaden, R. 1935. "Våra vägar ur trafiksäkerhetssynpunkt" *Svenska vägföreningens tidskrift*, sid 284 - 302.
- Selander, Sten. 1934. *Svensk mark*. Alb Bonniers boktryckeri. Stockholm.
- Setten, Gunhild. 1999. "Den "nye" kulturgeografiens landskapsbegrep". *Nordisk samhällsgeografisk tidskrift*, nr 29, sid 55 - 72.
- Skånska automobilklubben. 1926. *Skånska automobilklubbens vägvisare för Skåne*. Malmö.
- Skånska automobilklubben. 1928 - 1938. Styrelsens verksamhetsberättelser.
- Skånska automobilklubben. 1931. *Trafikbilderbok för skolan*. Förlagsaktiebolagets i Malmö boktryckeri.

- Skånska automobilklubben. 1939a. "När få skånes landsvägsstråk cykelbanor?" *Skåne-bilisten*, 1939, nr 2, sid 1 – 2, 10.
- Skånska automobilklubben. 1939b. "Bilar och cyklistar". *Skåne-bilisten*, 1939, nr 3, sid 14.
- Sonesson, Nils. 1922. "Alléplanteringar". *Svenska vägföreningens handlingar 1922*, sid 29 – 34.
- Sporrong, Ulf, Urban Ekstam & Kjell Samuelsson. 1995. *Svenska landskap*. Naturvårdsverket.
- Sporrong, Ulf. 1998. "Landskapet, format av natur och samhälle – geografins möjlighet till forskningsintegration". I: Martin Gren & P O Hallin (red) *Svensk kulturgeografi, en exkursion inför 2000-talet*. Studentlitteratur, Lund.
- Stahlschmidt, Per. 2001. *Metoder til landskabsanalyse*. Grønt miljø.
- Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). 2000. *Transporter och kommunikationer. Årsbok 2000/2001*. Värnamo.
- Stenqvist Millde, Ylva. 2000. "Vägen inom räckhåll – olika nivåer av kommunikation med exempel från Dalarna och Hälsingland." *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 39, sid 65 – 82.
- Stine, Jeffrey K & Joel A Tarr. 1998. "At the intersection of histories: technology and the environment." *Technology and culture*, vol 39, sid 601 – 640.
- Summerton, Jane. 1998. "Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet". I: Pär Blomkvist & Arne Kaijser (red) *Den konstruerade världen Tekniska system i historiskt perspektiv*. Symposium. Stockholm.
- Svallhammar, Stig. 1991. *En spårlos järnvägssatsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län*. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.
- Svenska järnvägsföreningen. 1926. *Svenska järnvägsföreningen 1876 – 1926, Minnesskrift* (4 delar). Centraltryckeriet. Stockholm.
- Svenska kommunaltekniska föreningen. 1930. *Förslag till svenska trafikskyltar*.
- Svenska vägföreningen. 1915. "Förteckning över svenska vägföreningens medlemmar." *Svenska vägföreningens handlingar*, 1915, nr 2.
- Svenska vägföreningen. 1916. "Träd, som hindra vägens upptorkande, måste bort". *Svenska vägföreningens handlingar 1916*, sid 113.
- Svenska vägföreningen. 1917. "Om vägvisare". *Svenska vägföreningens handlingar 1917*, sid 155 – 158.
- Svenska vägföreningen. 1927a. "Förslag till bestämmelser för vägvisare å allmänna vägar i Skåne". *Svenska vägföreningens tidskrift 1927*, sid 360 – 364.
- Svenska vägföreningen. 1927b. "Trädplantering vid våra vägar". *Svenska vägföreningens tidskrift 1927*, sid 423 – 424.
- Svenska vägföreningen. 1929. "Snö och is i Sverige". *Svenska vägföreningens tidskrift 1929*, sid 59.
- Svensson, Birgitta. 1998. "Hur utövas makten över landskapet? Tid och plats som kompetens i den moderna kulturmiljön." I: Rickard Pettersson & Sverker Sörlin (red) *Miljön och det förflutna: landskap, minnen, värden*. Institutionen för idéhistoria, Umeå universitet.
- Svensson, Josef. 1934 "De sydsvenska privatbanorna och sockerindustrin." *Svensk geografisk årsbok*, sid 169 – 180.
- Sverige i 32 kartblad*. 1916. Albert Bonniers förlag. Stockholm.
- Sveriges kommunikationer*, 1868, 1900, 1939.

- Söderberg, Ola. 1996. "Paper cities: visual thinking in urban planning". *Ecumene vol 3*, sid 249-281.
- Södergren, Alex. 1929. "En finansplan och ett tekniskt-geografiskt program för våra huvudvägar". *Svenska vägföreningens tidskrift 1929*, sid 508 – 516.
- Söderpalm, Kristna. 1967. "Skåniskt gästgiveri- och skjutsväsen", I Egon Thun (red) *Skånsk väg. Skånes hembygdsförbund årsbok 1967*. Lund
- Sörin, Sverker. 1991. *Naturkontraktet. Om naturumgängets idéhistoria*. Carlssons bokförlag, Helsingborg.
- Tengström, Emin. 1991. *Bilismen - i kris? En bok om bilen, människan, samhället och miljön*. Rabén & Sjögren. Stockholm.
- Ternryd, Carl-Olof. 1991. "Utvecklingen av vägprojekteringstekniken sedan 1950-talet". *Daedalus 1991*, sid 54 – 90.
- Thrift, Nigel. 1994. "Inhuman geographies: landscapes of speed, light and power". I: Paul Cloke, Marcus Doel, David Matless, Martin Phillips & Nigel Thrift: *Writing the rural: five cultural geographies*. Paul Chapman publishing Ltd. London.
- Thrift, Nigel. 1981/1996. "Owners' time and owns time: the making of a capitalist time-consciousness 1300 – 1880". I: J Agnew, D Livingstone & A Rogers (red) *Human geography an essential anthology*. Blackwell publishers.
- Thun, Egon (red). 1967. *Skånsk väg. Skånes hembygdsförbund årsbok 1967*. Lund.
- Tranéus, Gunnar. 1923. *Vägen till goda vägar*. Kungl automobilklubben & Svenska vägföreningen. Stockholm.
- Tranéus, Gunnar. 1936. *När kommer generalplanen?* Saxon & Lindströms Tr. Stockholm.
- Tranéus, Gunnar & E Paul Wretlind. 1928. *Väg- och vattenbyggnader. Band II: Vägar och gator*. (Ingår i serien *De tekniska vetenskaperna*). Albert Bonniers förlag. Stockholm.
- Tuan, Yi-Fu. 1977. *Space and place. The perspective of experience*. Edward Arnold publishers Ltd. London.
- Turnbull, David. 1996. "Cartography and science in early modern Europe: mapping the construction of knowledge spaces". *Imago Mundi, vol 47*, sid 5 – 24.
- Wachtel, Edward. 1995. "To an eye in a fixed position: glass, art and vision". I: Joseph Pitt (red) *New direction in the philosophy of technology*. Kluwer academic publishers.
- Waernberg, Jan. 1995. *Bulltofta flygstation. En berättelse om flygets historia i Malmö 1923 – 1972*. Elbogen Malmö fornminnesförening. Lund.
- Waldenfels, Bernard. 1994. "Gångar genom landskapet". *Nordisk arkitektur-forskning 1994*, sid 57 – 65.
- Wallenberg, Otto. 1939. "Självbesinning eller restriktion?" *Skåne-bilisten*, sept 1939, sid 8 – 9.
- Westlund, Hans. 1998. *Infrastruktur i Sverige under tusen år*. Riksantikvarieämbetet. Falköping.
- Wichmann Mattiesen, Christian. 2000. "Bridging the Öresund: potential regional dynamics: Integration of Copenhagen (Denmark) and Malmö/Lund (Sweden) A cross-border project on the European metropolitan." *Journal of transport geography*, vol 8, sid 171 – 180.

- Widmalm, Sven. 1990. *Mellan kartan och verkligheten. Geodesi och kartläggning, 1695 – 1860*. Institutionen för idé- och lärdomshistoria, Uppsala universitet. Uppsala.
- Vilhelmson, Bertil. 1990. *Vår dagliga rörlighet. Om resandets utveckling, fördelning och gränser*. Transportforskningsberedningen. Stockholm.
- Williams, Rosalind. 1992. *Notes on the underground. An essay on technology, society, and the imagination*. The MIT press. Cambridge, Mass.
- Williams, Rosalind. 1993. "Cultural origins and environmental implications of large technological systems". *Science in context*, vol 6, sid 377 – 403.
- Virilio, Paul. 1996 (orig 1989). *Försvinnandets estetik*. Bokförlaget Korpen. Göteborg.
- Wilson, Alexander. 1992. *The culture of nature. North American landscape from Disney to the Exxon Valdez*. Blackwell. Cambridge.
- Wilsson, Otto. 1995. *Full tank. En bok om våra bensinstationer från svensk-engelska mineralolja AB till Q8*. Tago förlag. Stockholm.
- Wood, Denis. 1993. *The power of maps*. Routledge. London.
- Woodward, David. 1985. "Reality, symbolism, time and space in medieval world maps". *Annals of the association of American geographers*, vol 75, sid 510 – 521.
- Wretling, E Paul. 1933. "Vägen till goda vägar 1923 – 1933". *Våra vägar 1933*, sid 8 – 21.
- Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungliga. 1901. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens cirkulär innehållande föreskrifter rörande arbetsplaner för allmänna arbeten*.
- Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungliga. 1927. *Normalbestämmelser för anläggning av vägar*. Stockholm.
- Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungliga. 1931. *Normalbestämmelser för vägbyggnad*. Stockholm.
- Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, Kungliga. 1938. *Normalbestämmelser för vägbyggnad*. Stockholm.
- Vägverket. 1995. *Miljökonsekvensbeskrivningar för vägar*. Borlänge.
- Vägverket. 1999. *Nationellt program för väginformatik i Sverige 1999 - 2007*. Publikation 1999:42.
- Zeller, Thomas. 1999. "The landscape's crown: landscape, perceptions, and the modernizing effects of the German autobahn system, 1934 to 1941." I: David Nye (red) *Technologies of landscape, From reaping to recycling*. University of Massachusetts press. Amherst
- Zerubavel, Eviatar. 1981. *Hidden rhythms. Schedules and calendars in social life*. University of California press. Chicago.
- Zerubavel, Eviatar. 1982. "The standardization of time: a sociological perspective". *American journal of sociology*, vol 88, sid 1 – 23.
- Zube, Ervin H. 1970. *Landscapes. Selected writings of J B Jackson*. The university of Massachusetts press. Amherst.
- Åberg, Alf. 1972. *Cement i 100 år. En krönika om Skånska cementaktiebolaget – AB Cementsa*. Malmö.
- Åkerberg, Sofia. 2001. "Inhägnad kunskap – guideboken i London zoo. I: Lena Eskilsson & Mohammad Fazlhashemi (red) *Reseberättelser, idéhistoriska resor i sociala och geografiska rum*. Carlssons. Bjärnum.

- Åkerman, Jonas. 1996. *The value of time and investment in faster transportation*.
Forskningsgruppen för miljöstrategiska studier, Stockholms universitet.
- Ångfarygs-kommunikation emellan Stockholm, Westervik, Carlskrona, Ystad och
Köpenhamn* [tidtabell]. 1841. Högbergiska boktryckeriet. Stockholm.
- Åquist, Ann-Cathrine. 1994. "Idéhistorisk översikt". I: Jan Öhman (red)
Traditioner i nordisk kulturgeografi. Nordisk samhällsgeografisk tidskrift.
Stockholm.
- Åstedt, Björn. 1988. *Malmö – Genarps järnväg 1894 – 1948*. Stenvall. Malmö.
- Ödman, Ella, Eivor Bucht & Maria Nordström. 1982. *Vildmarken och välfärden*.
Liber förlag. Stockholm.