

Värdefulla vägmiljöer

i Norrbottens och Västerbottens län



Länsstyrelsen
Västerbottens län
Meddelande 2 • 2001
ISSN 0348-0291



LÄNSSTYRELSEN
I NORRBOTTENS LÄN
RAPPORTSERIE
NUMMER 1/2001
ISSN 0283-9636



Vägverket
Publikation nr 2001:22
ISSN 1401-9612

Nog finns det mål och mening med vår färd – men det är vägen som är mödan värd.
Karin Boye.

- Huvudman för projektet: Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län.
- Styrgrupp: Eva Furmark, Mats Carlsson, Vägverket Region Norr, Ann-Christin Burman, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Jan Sundström, Länsstyrelsen i Västerbottens län.
- Referensgrupp: Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i Norrbottens- och Västerbottens län, Riksantikvarieämbetet, LINFO-centralen Norrbottens län, Vägverkets Museum, Norrbottens Museum, Umeå Universitet.
- Projektledare: Jeanette Joelsson.
- Inventering och grundtext: Andreas Grahn, Jeanette Joelsson, Karolina Karlsson, Agneta Milton.
- Redigering: Andreas Grahn, Jeanette Joelsson.
- Text och Layout: Jeanette Joelsson.
- Kartproduktion: Ante Erixon, Vägverket Region Norr.
- Repro: umerepro Bild och Media AB
- Tryck:
- Omslagsfoto framsida: En del av gamla kustlandsvägen (väg nr 2142) vid Djäkneboda i Robertsfors kommun. Foto: Jeanette Joelsson.
- Foto baksida: Vägrenar i Arjeplogs kommun. Foto: Andreas Grahn.
- ISSN: 0348-0291, 0283-9636, 1401-9612

Förord

Vägarna är en livsnerv i vårt samhälle. I alla tider har vi människor varit beroende av kommunikationer. Förr tog resan lång tid i anspråk. För den resande kunde färden bli både en upplevelse och en utmaning. Resan blev mer än bara ett sätt att nå målet. I dag reser vi oftast för att förflytta oss enkelt, snabbt och säkert från en punkt till en annan. Under bilfärden reflekterar vi sällan över vägens ursprung och utveckling trots att den är en del av vår omgivande miljö. I vägmiljön finns spår som berättar om landskapets utveckling om vägens historia och dess betydelse för de omgivningar vi passerar.

Även i dag har vi behov av att färdas för att uppleva. Det finns resor vi gör där själva färden är målet med resan. Då vill vi att resan skall vara av hög kvalité och berika oss med upplevelser.

Att färdas i värdefulla kulturmiljöer är att uppleva landskapet och historien. Det gör resandet mera innehållsrikt. Resan lär oss något om de omgivningar vi passerar och om människorna som verkar och har verkat där. Resan stimulerar, vi överraskas och blir kanske intresserade av att veta mer om den kultur vi möter.

Vägverket Region Norrs arbete med att skaffa sig kunskap och värna om de natur- och kulturvärden som finns längs vägarna stöds av Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län.

Vi har ett gemensamt ansvar för kulturarvet i Norrbottens och Västerbottens län. Ett bra underlag och ett gott samarbete är en viktig grund för att vi skall uppnå målen att vårt gemensamma väghistoriska arv ska visas hänsyn, bevaras och berikas för kommande generationer.

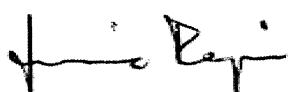
Materialet som redovisas i denna skrift visar att regionen har många värdefulla vägmiljöer som är värda att fortsätta bevara och vårda.

Vår gemensamma ambition är att de utpekade vägmiljöerna vid nybyggnad, ombyggnad eller annan väggård ska visas sådan hänsyn att de historiska värdena består. Vi har också ett viktigt ansvar för att de nya inslag som skapas i vårt vägnät uppfyller höga krav på gestaltning och även kan bidra till att berika våra kultur- och naturmiljövärden.

Vägverket ansvarar för väghållningen längs de statliga vägarna. En stor del av våra värdefulla miljöer finns längs det övriga vägnätet. Här har kommunerna och enskilda väghållare ett viktigt ansvar att se till att vägunderhållet bedrivs på ett för natur- och kulturmiljön riktigt sätt.

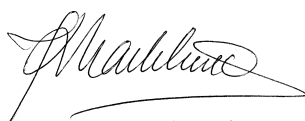
Vår förhoppning är att denna redovisning tillsammans med databasen "Värdefulla vägmiljöer" ska bidra till att regionens kulturhistoriska vägmiljöer uppmärksammas, underhålls och berikas.

Luleå och Umeå i maj 2001



Janeric Reyier

Vägverket Region Norr



Kari Marklund

Länsstyrelsen i Norrbottens län



Lorentz Andersson

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Innehåll

Sammanfattning	8
Inledning	9
Bakgrund	9
Syfte	9
Målsättning	9
Avgränsning	9
Arbetsmetod och genomförande	10
Vad är en värdefull väg?	12
Vägarnas utveckling i övre Norrland	13
Förhistoriska färdvägar i övre Norrland	13
Vägar i norr under medeltiden	13
Vägar och resande under 1500- och 1600-talen	13
Enkla sockenvägar och spångade stigar – 1700-talet	15
Vägnätet förtätas under 1800-talet	17
Fler bilar och rakare vägar – 1900-talet	19
Vägnätet i dag	20
Vägrelaterade objekt	21
Alléer	21
Artrika vägkanter	22
Broar	22
Milstolpar och gästgiverier	24
Kilometerstolpar	25
Minnesstenar	25
Mjölkbord	25
Väghållningsstenar	26
Vägvisare och vägmärken	27
Vägräcken	28
Stenmurar och trögärdesgårdar	29
Färjelägen	30
Övrigt	30
Väghållning i värdefulla vägmiljöer	31
Drift och underhåll av värdefulla vägmiljöer	31
Driftåtgärder	32
Underhållsåtgärder	32
Förbättringsåtgärder	34
Kultur- och naturmiljövårdens underlagsmaterial	35
Förklaringar till Katalogerna	36
Värdefulla vägmiljöer, Katalog	37
Norrbottens län	37
Västerbottens län	119
Vägmiljöobjekt, Lista	208
Källor och Litteratur	214

Sammanfattning

I Vägverkets arbete med att utveckla ett miljöanpassat transportsystem och Länsstyrelsernas arbete med att verka för att miljöhänsyn tas i transportplaneringen finns behov av ett bra underlagsmaterial och goda kunskaper om natur- och kulturvärden i vägmiljöer. Denna typ av underlagsmaterial saknades tidigare inom regionen. Därför tog Vägverket Region Norr initiativ till projektet *Kulturbistoriska vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län*. Projektet har utformats och genomförts i samarbete med Länsstyrelserna i de båda länen. Projektledaransvaret har legat vid Länsstyrelsen i Västerbottens län. Projektet har finansierats genom medel från Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i de båda länen samt från Riksantikvarieämbetet.

Projektets syfte har varit att inventera och redovisa vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län som innehåller natur- och kulturvärden.

Målen med projektet har varit att ta fram ett underlagsmaterial om värdefulla vägmiljöer i regionen som kan användas för planering, beslut och hänsynstagande i arbetet med vägnätet, att ta fram allmänna råd och anvisningar för vägunderhåll och åtgärder i värdefulla vägmiljöer samt att upprätta individuella skötselplaner för särskilt värdefulla vägsträckor. Materialet ska presenteras i en tryckt rapport samt i en databas anpassas för GIS-miljö.

Under 1999 genomfördes en förstudie i syfte att ta fram en arbetsmodell för en regionomfattande väginventering. Hösten 1999 påbörjades förberedelserna inför regioninventeringen. Förarbetet innebar att utifrån befintligt underlagsmaterial och kartanalyser göra ett urval av områden och vägar. Dessa besiktigades sedan i fält. I första hand har kulturmiljövårdens underlagsmaterial använts – riksintressen, bevarandeprogram, inventeringar och utredningar. Vidare har arkivstudier utförts och information angående historiska vägar och vägobjekt samlats in genom förfrågningar till samtliga regionens museer och hembygdsföreningar. Generalstabskartorna över inventeringsområdet har varit ett betydelsefullt instrument och en viktig vägledning in i regionens vägghistoria. Projektet har haft tillgång till samtliga blad av generalstabskartan över regionen i digital form. De digitala kartbladen över Norrbotten har delvis finansierats av LINFO-centralen* i Luleå. Möjligheten till digital analys av kartmaterialet har gett en snabb och värdefull inblick i regionens vägutveckling.

Den geografiska avgränsningen, hela Norrbottens och Västerbottens län, och den relativt korta fältarbetstiden har varit en begränsande faktor för arbetet. Projektet har inventerat statliga och enskilda vägar med statsbidrag anlagda före 1960 samt vägar anlagda före 1900 som tagits ur allmänt underhåll men som fått efterföljare. Endast vägar på landsbygden har ingått. Vägar i tätorter har inte inventerats.

Sommaren 2000 genomfördes fältinventeringen av fyra väginventerare. Samtliga 29 kommuner i Norrbottens och Västerbottens län inventerades under tre månader. Fältinventeringen resulterade i 312 registrerade värdefulla vägar, varav 142 återfinns i Norrbottens län och 170 i Västerbottens län. Majoriteten av vägarna återfinns bland de enskilda vägarna med statsbidrag, 154 i hela regionen. Statliga värdefulla vägar återfinns på 123 av regionens vägar. Utöver vägmiljöer registrerades 602 vägreglaterade objekt.

Fältinventeringen utfördes genom att med bil köra de utvalda vägsträckorna. I fält besöktes även andra vägar som ej ingick i de på förhand utvalda områdena. De vägar eller vägsträckor som bedömdes som värdefulla vägar har beskrivits och fotograferats. Vid fältinventeringen har även olika typer av vägreglaterade objekt dokumenterats, t.ex.; broar, vägmärken, mjölkbord, alléer, milstenar m.m. Även dessa har beskrivits och fotograferats.

Efter avslutat fältarbete har samtliga dokumenterade vägsträckor och vägobjekt registrerats i en databas – ”Vädefulla vägmiljöer”. Här finns alla uppgifter om vägarnas status och kulturhistoriska värden samlade. Databasen är även sammankopplad med en GIS-miljö där alla vägar och vägobjekt finns utritade med blå kartan som bakgrund. Till samtliga vägar och vägobjekt finns även digitala bilder.

Inventeringen av värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län har gett en stor mängd ny information och kunskap om var värdena finns och vilken hänsyn de kräver. Med denna skrift vill vi förmedla kunskap om vägars värden och stimulera till en bättre, miljömässig hantering av våra vägar.

**Landskapsinformationscentralen LinfoC, som bildades 1985, är ett samarbete mellan kommuner, myndigheter och företag i Norrbottens län som verkar för att samla in och tillhandahålla landskapsinformation i GIS-form.*

Inledning

Bakgrund

Vägverket Region Norr har tillsammans med Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län genomfört projektet *Kulturbeskrivning av vägmiljöer i Norrbottens län och Västerbottens län*. Projektet förväntades ge information och kunskap om var värdefulla vägmiljöer finns och vilken hänsyn de kräver. Projektet startade i juni 1999 med en förstudie – delprojekt 1, *Kunskapsinhämtning och värdering av vägars kulturvärden*. Syftet med förstudien var att hitta en arbetsmetod inför den regionomfattande inventeringen. Arbetet med den inventeringen startade hösten 1999 och har pågått under hela år 2000.

Vägverket har ett ansvar att driva utvecklingen mot ett miljöanpassat transportsystem. Detta innebär bl.a. att den egna väghållningen ska miljöanpassas. Som ett led i miljöarbetet arbetar Vägverket just nu med att ta fram en strategi för natur- och kulturmärkning av vägnät och transporter – *Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturvärden i transportsystemet*. För att de nationella målen ska nås behöver regionala handlingsplaner tas fram. Dessa ska innehålla tillståndsbeskrivningar av natur- och kulturvärden i vägmiljöer, åtgärdsprogram, skötselplaner, kostnadsuppskattningar och prioriteringsgrunder, m.m. För att målen och handlingsplanerna ska kunna uppfyllas och tas fram krävs kunskap och underlagsmaterial om naturvärden och kulturvärden i vägmiljöer. I arbetet med kunskapsinsamlingen av dessa värden är Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Länsstyrelserna viktiga samarbetspartners. De ska även stödja Vägverket i dess roll som sektoransvarig myndighet för transportsystemet.

Under de senaste åren har Vägverket Region Norr påbörjat arbetet med att ta fram underlagsmaterial till regionala handlingsplaner. Arbetsprocessen har inneburit inhämtning av kunskap, igångsatta samarbeten med olika aktörer, nya erfarenheter av inventerings- och värderingsmetoder m.m. Ett av dessa arbeten har varit att initiera en regionomfattande inventering av kulturbeskrivning av vägmiljöer i befintliga vägmiljöer. Tidigare har alléer och artrika vägkanter inventerats.

Syfte

Syftet med projektet har varit att inventera och redovisa vägmiljöer i regionen som innehåller värdefulla natur- och kulturvärden och presentera

materialet så att det blir användbart i arbetet med regionens vägnät.

Målsättning

Målsättningen var att få fram ett underlagsmaterial som kan användas för planering, beslut och hänsynstagande i arbetet med regionens vägnät. Vidare har projektet haft avsikten att ta fram allmänna råd och anvisningar för vägunderhåll och åtgärder i natur- och kulturbeskrivning av vägmiljöer samt upprätta individuella skötselplaner för särskilt värdefulla vägmiljöer. Materialet presenteras digitalt i GIS-miljö, samt i föreliggande rapport där regionens utvärderade vägmiljöer redovisas och länens väg-historiska utveckling sammanfattas.

Arbetet med kulturbeskrivning av vägmiljöer förväntades även ge andra positiva effekter genom att resultaten;

- används som ett underlag i en Regional handlingsplan för natur- och kulturvärden inom Vägverket Region Norr.

- ingår som ett underlagsmaterial för natur- och kulturmärkning av vägnätet enligt det pågående nationella arbetet angående *Mål, mått och uppföljning av natur och kulturvärden i transportsystemet*.

- ger en kompetenshöjning angående vägnätets kulturbeskrivning hos personal på Vägverket, andra myndigheter, institutioner och brukare av vägnätet.

- ger bättre möjligheter att bevara, vårda och utveckla kulturbeskrivning av vägmiljöer.

- bidrar till ett värdefullt kontaktnät mellan Vägverket Region Norr och respektive länsstyrelse.

Avgränsning

Det geografiska området för projektet har varit hela Norrbottens och Västerbottens län. Projektet har inventerat och utvärderat statliga och enskilda vägar med statsbidrag på landsbygden, anlagda före 1960. Vägar som har anlagts och brukats före 1900 men som tagits ur det allmänna underhållet har ingått om de har fått en efterföljare. Enskilda vägar utan statsbidrag har endast medtagits när särskilda skäl föreligger. Projektet har inte omfattat vägar anlagda efter 1960, vägar i tätorter, privata och kommunala vägar, skogsbrukets vägnät eller övergivna stigar och leder.



Utsnitt ur generalstabskartan Skellefteå 1906. Till kartan har delar av dagens vägnät fogats. Röda linjer är statliga vägar, blå linjer är enskilda vägar med statsbidrag och lila linjer är Europavägar.

Fältinventeringen planerades till en sommarsäsong på tre månader. Norrbottens län och Västerbottens län tillsammans utgör närmare en tredjedel av Sveriges yta och i de båda länen finns omkring 17 900 km statlig väg och 7 400 km enskild väg med statsbidrag. Inventeringsområdets stora yta och förhållandevis många vägar samt den korta fältarbetstiden har varit en begränsande faktor för arbetet.

Arbetsmetod och genomförande

Underlagsmaterial

Innan fältinventeringen startade gjordes ett omfattande förarbete med utgångspunkt i kartanalys. Analysen baserade sig dels på digitala versioner av generalstabskartan, som projektet har haft tillgång till över hela regionen, dels moderna kartor med dagens vägnät. I GIS-miljö producerades väghistoriska kartöverlägg genom att ett skikt av dagens vägnät

lyftes över till generalstabskartan. Kartöverläggen visar vilka äldre vägar som sammanfaller med dagens vägar och i vilken grad de behållit sin äldre sträckning. Genom att generalstabskartorna finns i två tidsskikt, från omkring 1900 och från 1940-talet, är det möjligt att få en uppfattning om vägnätets utveckling i området. Som ett komplement till kartöverläggen användes väghistorisk litteratur, framför allt Gunnar Hoppes *Vägarna inom Norrbottens län* och Mauno Lassilas, *Vägarna inom Västerbottens län*, samt material från olika arkiv, bl.a. Vägverkets museum i Borlänge. Enkäter och förfrågningar hos personal på Vägverket och länens Hembygdsföreningar gav tips som kunde användas vid inventeringen. Övrigt material som har använts vid inventeringen är material om kulturmiljöer av riksintresse, regionala och kommunala kulturmiljövårdsprogram, vägrelaterade lämningar i fornlämningsregistret, bevarandeprogram för odlingslandskapet, alléinventering, aratrik vägkantsinventering, inventering av milstolpar i Norrbottens län och inventeringen av kulturhistoriska broar i Västerbottens län.

Urvalsmetod, värdering, klassificering, gruppering I och II.

Inventeringsområdets stora yta och långa avstånd gjorde det nödvändigt att redan från inventeringsstarten koncentrera fältarbetet till utvalda områden. Urvalet av de vägar som skulle inventeras har skett genom kartanalys av generalstabskartorna, väg-historisk litteratur samt kulturmiljövårdens underlagsmaterial. I början av fältinventeringen prioriterades vägar inom redan utvärderade miljöer men det visade sig snart att det även utanför dessa områden fanns intressanta vägmiljöer.

Vid bedömningen av vägarna har följande kriterier varit vägledande; autenticitet, kontinuitet, kommunikationshistoriskt värde, upplevelsemässigt värde och pedagogiskt värde. Två stödkriterier har använts; omgivande natur- och kulturlandskap och vägmiljöobjekt (se sid. 36). Dessa värdekriterier har varit en hjälp att bedöma om en väg har eller inte har bevarandevärda värden. De har även fungerat som ett stöd för att tydligt motivera och förklara vägens värde.

De vägar som bedömts som värdefulla har sedan delats in i två grupper. Värdet är detsamma för de två grupperna men förutsättningarna är olika.

Grupp I: Värdefull väg och vägmiljö.

Grupp II: Vägavsnitt där vägen har genomgått kraftiga förändringar men fortfarande löper i en äldre sträckning och är omgiven av natur- och kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt.

Inventeringen

Väginventeringen har utförts i regionens samtliga 29 kommuner under juni – september år 2000. Fältinventeringen resulterade i 312 registrerade värdefulla vägar. I Norrbottens län har 142 vägmiljöer dokumenterats, varav 89 i grupp I och 53 i grupp II. Av dessa 142 vägsträckor är 46 stycken statliga, 76 enskilda med statsbidrag och 16 övergivna vägar.



Fyra vägar är enskilda vägar utan statsbidrag. I Västerbottens län har 170 vägmiljöer dokumenterats, varav 136 stycken har placerats i grupp I och 34 i grupp II. Vägsträckorna återfinns på 77 statliga vägar, 78 enskilda vägar med statsbidrag, sju övergivna och åtta enskilda vägar utan statsbidrag.

Majoriteten av vägarna återfinns bland de enskilda vägarna med statsbidrag, 154 stycken i hela regionen. De värdefulla statliga vägarna återfinns på 123 av regionens vägar. Minst antal registrerade vägar har fjällkommunerna och störst antal har kustkommunerna. Att antalet bevaransvärda vägar stiger närmare kusten förklaras naturligt av att vägnätet i inlandet är glesare och yngre än vid kusten.

Inventeringen har utförts genom att med bil köra och okulärbesiktiga alla vägsträckor. Besiktningen har tillsammans med underlagsmaterialet samt värdekriterierna utgjort grunden i bedömningen om en vägsträcka ska klassas som värdefull eller ej. Alla vägar som bedömdes uppvisa ett natur- och kulturhistoriskt värde har beskrivits och fotograferats. Beskrivningarna innehåller information om vägens utseende, karaktär, historia och eventuella vägmiljöobjekt, men här redogörs även för det omgivande landskapets karaktär och innehåll. Utöver den beskrivande texten gjordes en kulturhistorisk värdering – en kort och enkel sammanfattning av vägmiljöns kulturvärde. Varje vägmiljö har graderats i två grupper. För varje vägmiljö har även noterats vilka övriga inventeringar, utvärderade kulturhistoriska miljöer eller andra värden som finns i anslutning till vägen. Alla vägmiljöobjekt, t.ex. broar, mjölkbord, vägmärken m.m. har beskrivits och fotograferats. Alla vägsträckor och objekt har ritats in på en arbetskarta. Registreringen av vägmiljöerna har gjorts antingen på pappersblankett eller direkt i en Access-databas. Vid registreringen gjordes också korta noteringar om vilka förutsättningar som krävs för att bevara vägmiljön, dvs. rekommendationer för skötsel.

Efterarbetet

Efter avslutat fältarbete har alla registrerade vägmiljöer och vägmiljöobjekt renskrivits i en databas och digitaliserats i Arc View. Vid inskrivningen har vägbeskrivningarna kompletterats med väghistoriska

Del av gamla kustlandsvägen mellan Breviksberget och Kopparnäs, Piteå kommun. Vägen övergavs före 1933. Vid sidan av den övergivna vägbanken finns en kraftig, äldre stenmur. Foto: Andreas Grabn.



*Del av gamla kustlandsvägen, riksväg 13, i Legdeå. Uppe till vänster i bilden skymtar dagens E4.
Foto: Jeanette Joelsson.*

uppgifter och fakta om kulturmiljöerna. Efterarbetet har även inneburit att ordna upp bildmaterialet, välja ut de mest representativa bilderna för varje vägmiljö och objekt, samt digitalisera pappersbilder. Den färdiga kulturvägsdatabasen "Värdefulla vägmiljöer" innehåller en kartdel med alla värdefulla vägsträckor och objekt, en beskrivande textdel samt digitala bilder för större delen av vägmiljöerna och objekten.

Vad är en värdefull väg?

Många av våra vägar har en lång historia som förbindelseleder. Äldre tiders vägar passerade genom städer och byar. Vägen var ett kommunikationsstråk för resenärer och gav möjlighet till nya kontakter och social samvaro. Längs vägen färdades även nyheter och skvaller.

En värdefull vägmiljö berättar vägens och omgivningens historia. Enkla vägbyggnadsmetoder och landskapets topografiska förutsättningar bidrog till att vägarna ofta blev smala, slingriga och backiga. Steniga partier, hällar, kraftiga lutningar eller våtmarker byggdes inte bort utan vägarna drogs istället runt och förbi dem. Vägarna följde linjerna i landskapet – en skogskant, i utkanten av åkermark eller längs med en åsrygg. Dessa ålderdomliga drag och

anpassningen till det omgivande landskapet är karaktäristiskt för en värdefull vägmiljö. Man kan säga att ålderdomliga vägar ligger i landskapet, inte ovanpå.

Vägens utseende berättar om dess ålder och betydelse i olika skeden av samhällsutvecklingen. En småskalig, slingrande grusväg på landsbygden berättar om vägnätets tidiga fas, medan en bredare och belagd väg visar modernare väghistoria – där bilen står i centrum.

En väg kan ha ett unikt värde ur historisk synpunkt. Kanske var vägen den första körbara vägen i en socken eller en betydelsefull trafikled ut till en hamn eller till ett bruk. En vägs kulturhistoriska värde ligger också i vägens kontinuitet, en väg med bevarad äldre sträckning är värdefull.

Vägarna och objekt knutna till dessa är en viktig del av vårt kulturlandskap och en källa till förståelse av dess framväxt. Ett långvarigt nyttjande och underhåll har påverkat vägens utseende men även omgivande miljö har påverkats av vägen. Det finns en samverkan mellan väg och omgivning som successivt vuxit fram och berättar om vägens och bygdens utveckling och förändring. Genom att bevara äldre vägmiljöer blir vår historia synlig i landskapet.

Vägarnas utveckling i övre Norrland

Förhistoriska färdvägar i övre Norrland

Vägar, stigar och vandringsstråk har funnits lika länge som människan. Behov av kommunikationer för sociala kontakter, religiösa ceremonier och handel har alltid funnits. Kunskapen om var de förhistoriska färdvägarna gick fram är liten men fornlämningar av olika slag ger oss vissa ledtrådar. I norra Norrland levde människorna under forntiden i huvudsak på jakt, fångst och samlande. Människorna var rörliga och nyttjade stora delar av landskapet för sin utkomst. Från forntiden och långt fram i modern tid använde befolkningen naturliga färdvägar. Sommartid tog man sig fram med båt på älvar och vattendrag eller till fots längs stigar och leder. Vintertid nyttjades myrar och sjöar som frusit till för tyngre transporter. På snön tog man sig lätt fram med hjälp av skidor och slädar. Vattenvägarna längs kusten kan vi ana genom de många stora gravrösen som placerades i strategiska lägen för att kunna ses av både intill boende och passerande resenärer. Stigar och leder i skog och mark kan vi också föreställa oss, somliga kan ha utvecklats till dagens vägar, andra har fallit i glömska.

Vägar i norr under medeltiden

Arkeologiska belegg visar att övre Norrland redan tidigt hade en fast bebyggelse. Under medeltiden växer den fasta bebyggelsen ytterligare. Skriftliga dokument som uppmanar till kolonisation i övre Norrland finns från 1300-talet. Från samma århundrade finns även de äldsta uppgifterna om bildandet av socknar, kyrkor och kyrkplatser. Karaktäristiskt för de medeltida kyrkplatserna i övre Norrland var att de placerades vid en farled, segelbar ut till havet. Kyrkoplatsen var även hamn- och marknadsplats. Dessa kustnära samlingsplatser var övre Norrlands motsvarighet till övriga Sveriges städer. Kolonisationen och utvecklingen längs norrlandskusten innebar bl.a. att jordbruket blev mer etablerat. Men åkerbruket spelade en mindre roll i människornas utkomst. De huvudsakliga försörjningskällorna var boskapsskötsel, jakt och fångst.



Häst och släde i Skellefteå.

Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.

Byggandet och underhållet av vägar och broar var redan under medeltiden i viss mån reglerat i våra landskapslagar. Alla jordägare hade skyldigheten att bygga och underhålla vägar och broar allt efter jordinnehav. Systemet levde i princip kvar in på 1900-talet. Kunskaperna om hur vägarna byggdes och lagarna tillämpades är mycket begränsade. Förhållandena i norra Sverige vet man lite om. Men i domböckerna finns uppgifter som visar hur statsmakten försökte utveckla vägnätet och på vilket sätt lagen tillämpades. Här finns uppgifter om personer dömda för uteblivet vägunderhåll och vilka bötessummor som utdömts.

Vägar och resande under 1500- och 1600-talen

Under 1500-talet, särskilt under Gustaf Vasas regering, gjordes vissa förbättringar av vägnätet. Under Vasatiden fick vi en ökad centralisering av landets styre och ett ökat krav på kommunikationer. Städer börjar anläggas och därmed uppstod krav på bättre förbindelser mellan dessa. Längs Norrlandskusten utfördes förbättringsarbeten på kustlandsvägen för att göra den mer tillgänglig för trafik med hästdragna hjulfordon.



Gamla och nya vägen mellan Laino och Vittangi omkring år 1930.

Foto: Gunnar Ullenius/Norrbottnens Museum.

Det finns inga säkra belegg för kustlandsvägens ålder och ursprung. Den omtalas i Hälsingelagen som Norrstigen och möjligen kan den ha sträckt sig in i Västerbotten redan på 1300-talet. Kustlandsvägens ursprung var troligen en enklare gång- och ridstig. Sådana leder, för i huvudsak persontrafik, fanns sannolikt relativt tidigt mellan bygderna. I landshövdingeberättelserna kan kustlandsvägens utbyggnad norrut följas i grova drag. Landshövding Graan meddelade 1668 att kustvägen då var körbar med kärra fram till Luleå. Först efter 1690 blev hela

sträckan till Torneå farbar. Utanför Haparanda finns den s.k. ”Kungsstenen” med året 1696 inhugget. Inskriptionen anger när kustlandsvägen blev färdig.

Vid slutet av 1600-talet fortsatte koloniseringen från kustlandet och älvdalarna in i inlandet. Det blev möjligt genom de s.k. lappmarksplakaten, som tillät fasta bosättningar i lappmarkerna vilket inte varit tillåtet tidigare. Kyrk- och marknadsplatser upprättades. Genom dessa mötesplatser förbättrades även vissa vintervägar med bättre uppmärkning och möjlighet till inkvartering.

Under 1600-talet utfärdades en rad förordningar som gällde vägar och samfärdsel. Då kom den första förordningen om postbefordran och landshövdingeinstruktioner som ålade landshövdingarna att se till att vägar och broar byggdes och underhölls samt att vägarna mättes upp. En annan av dessa förordningar var Gästgivareordningen från år 1649, som stadgade om mätningar av vägarna, ”så att alla milar bli lika långa”, och att varje mil längs vägarna skulle märkas upp med en s.k. milstolpe. Fram till 1600-talet hade bönderna skyldighet att erbjuda kost, logi och skjuts åt alla resenärer. För de tjänstemän som reste i statens tjänst fick bönderna ofta ingen ersättning. I och med gästgivareordningen 1649 avskaffades friskjutsningen och en s.k. skjutsfärdspenning infördes. Bönderna hade dock fortfarande skyldighet att hjälpa till med skjutsning och inkvartering. I Norrbottens och Västerbottens län uppfördes troligen de allra första gästgiverierna ute vid kusten



Landsvägen i Hjuken mot det nyanlagda stationssambället Hällnäs på 1890-talet.

Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.



*Levar gästgiveri fick sina rättigheter 1635 och är öppet än i dag.
Foto: Andreas Grabn.*

för de resande till sjöss. Längs landvägarna kom de första gästgiverierna till utmed kustlandsvägen.

Vägar i äldre tid anpassades efter de geografiska förutsättningarna. Vägarna följde älvars och åars dalgångar, vilka även var de naturliga lederna för vintervägarna. Sommarvägarna tvingades ta omvägar förbi våtmarker och bergshöjder. Vägar drogs ofta längs åsar som erbjöd en fast och naturligt dränerad vägbank genom sin goda avrinningsförmåga. Vägarna under denna tid var kombinerade vatten- och landvägar. Den första hela landvägen genom länen var kustlandsvägen. Standarden på vägarna under sommarhalvåret var troligen låg och för mer långväga persontransporter var ridning på häst ett bättre alternativ än vagn. Vintertid var situationen mycket bättre. Tjäle, snö och is på vattendragen gav utmärkta transportförbindelser. Skillnaden i framkomlighet mellan sommar- och vintervägarna bidrog till att stor del av transporterna gjordes vintertid.

En av de tidigaste och mest kända vägarna i inlandet var den s.k. Kristinavägen. En silvermalmsfyndighet påträffades i Nasafjäll 1634 och året efter påbörjades gruvbrytningen. Vägförbindelse med kusten var en nödvändighet för transporter av silvret ner till kusten och förnödenheter upp till arbetarna i gruvan. Vägen gick från Nasafjäll, ovanför Arjeplog, ner till Piteå och senare Skellefteå. Vägarna var enkla och transporterna gjordes med häst eller ren och släde. Vägarna förbättrades genom röjning av steniga partier och byggande av kavelbroar över myrar. Gruvverksamheten upphörde 1659 och sommarvägarna förföll. Delar av Kristinavägen går dock fortfarande att skönja i landskapet.

Enkla sockenvägar och spångade stigar, 1700-talet

De medeltida landslagarna som reglerade kommunikationerna kom att bestå under lång tid. Först med 1734 års lag infördes en liten förändring. Där stadgades att landsväg skulle läggas i länet där den var nödvändig och att landshövdingen skulle avgöra var det var lämpligast. Det beslutades även att vägar genom landet, mellan gästgiverier, skulle vara 10 alnar (6 m) breda medan övriga vägar, t.ex. kyrkvägar och vägar till marknadsplatser, bruk eller hamnar skulle vara 6 alnar (3,6 m) breda. Vägarna indelades i tre typer; *landsvägar, sockenvägar och häradsvägar*. Broar skulle vara lika breda som vägarna. Det bestämdes även att vägarna skulle fyllas upp med sand och grus och dikas samt underhållas årligen. Enskilda vägar och broar skulle underhållas av dem som nyttjade dessa.

Körbara vägar var ännu under första hälften av 1700-talet sällsynta trots bestämmelser om att varje bosättning skulle ha väg till närmaste kyrka. De första kyrkvägarna började anläggas i kustlandet omkring mitten av 1700-talet. Kvaliteten på dessa kyrkvägar var troligen dålig. Vintervägar och vattenvägar var fortfarande de viktigaste trafiklederna. I slutet av århundradet tillkom flera socken- och kyrkvägar i kustlandet samt vissa kortare bruksvägar till bl.a. hamnar. I inlandet var det fortfarande enbart stigar, vatten- och vintervägar som gällde. Förbättringen av dessa pågick ständigt. Sträckorna högs upp och stigar spångades. Det blev även vanligare att bönderna ålades att hålla vintervägarna uppkörda, speciellt till kyrk- och marknadsplatser. De vägar



Vägbygge i Öjebyn. Foto: Gustaf Holmström/Norrbottnens Museum.

som byggdes under 1700-talet hade i stort sett samma linjeföring som tidigare vägar. Man undvek sankmarker och använde helst välldränerad, jämn mark. Man försökte även undvika värdefull mark, t.ex. odlingsmarker. Vägarna skulle helst ligga i oskiftad mark.

Vägen från Haparanda till Övertorneå är ett exempel på en väg från slutet av 1700-talet. Den började byggas längs Torneälvens västra strand år 1780. Det var det första vägbygget i Norrbotten längs en älvdal. I Tornedalen fanns ett stort befolkningsunderlag med behov av körbar vägförbindelse med kusten. Luleå och Piteå älvdalar fick vägförbindelse med kusten först under 1820-talet. En annan väg med ursprung i 1700-talet är sockenvägen mellan Burträsk och Skellefteå. Den stod färdig år 1781. Stora delar av vägen går än i dag i sin ursprungliga sträckning.

En resenär på 1700-talet

Från sin resa i Lappland 1732, skildrar Carl von Linné sina upplevelser av färden från Umeå mot fjällen. Linné red från Umeå mot Tegsnäset och beskrev vägen från Vännäs som att den

”blev mig allt mer och mer vidrig att jag med livsfara satt på hästen som snavade mellan stenarna vid vartannat steg”.

Linné reste under tidig försommar och fick en strapatsrik resa som han avbröt norr om Lycksele. Han återvände mot Umeå och reste vidare mot Luleå. Därifrån fortsatte Linné efter Lule älv mot Lule lappmark – en mer angenäm resa än den in i Ume lappmark.

”Reste alltså lyckeligen och utan särdeles möda genom natt och dag upp för Lul-älven, varest jag fick både mat och skjuts. De hade här försvarliga båtar, och ej sådana håpar som uti Umeå lappmark, vilka voro hopsydd, att då man steg på sidan gick han sönder, och då man ej med aktsambet satte sig, välte.”



*Karaktäristiska drag för s.k. AK-vägar, byggda under 1930 och 1940-talen, var den raka sträckningen och de återkommande variationerna i böjddled.
Foto: Agneta Milton.*

Vägnätet förtätas under 1800-talet

Skyldigheten att anlägga och underhålla vägar vilade fortfarande, i början av 1800-talet, helt på den jordägande befolkningen. Men industrialiseringens krav på goda kommunikationer tvingade fram en förändring och 1841 blev det möjligt att erhålla statsbidrag för omläggning eller nybyggande av vägar. Vägunderhållet förbättrades genom lagstiftning vilket bl.a. innebar att plogning vintertid blev mer allmän. De ökande transporter, t.ex. den regelbundna postgången, kom att driva fram förbättringar på sommarvägarna i lappmarken samt de första omlägningsarbetena på alltför kurviga och backiga vägsträckor. T.ex. fick vissa delar av kustlandsvägen nya sträckningar vid mitten av 1800-talet. Väg- och brotekniska framsteg var fortfarande mycket små men det började bli vanligt med ombyggnad av träbroar till sten och hårdgörning (packning) av vägbanan.

När *Kungliga Styrelsen för allmänna vägar och vattenbyggnader* bildades 1841 var tanken att kontrollen av vägbyggnadet skulle bli bättre. Men rent tekniskt blev det små förändringar. Man fortsatte att bygga vägar som förr. Vägar började dock få en mer enhetlig standard och broarna började byggas mer fackmannamässigt. Vägen Töre-Överkalix var den första vägen i Norrbottens län som erhöll statsbidrag. Den var färdig för trafik år 1852.

Under 1800-talet kom det befintliga vägnätet att förbättras och ett flertal nya vägar tillkom, speciellt i kustlandet. Utvecklingen gick betydligt långsammare i inlandet. Vissa förbättringar utfördes genom spångning av stigar och upphuggningar av vintervägar. Först under 1860-talet började vägnätet i inlandet byggas ut. Det fanns en intention att förbinda inlandets socknar med kustlandet för att bl.a. främja handel och underlätta varutransporter vid missväxt. Ett stort antal vägar tillkom just under nödåren omkring 1867. Kolonisationen av lappmarken skapade ett ökat behov av framkomliga vägar. Landsvägen till Lycksele var den första körbara vägen in i västerbottens lappmark. Den byggdes 1826 och var länets första väg som finansierades med statsbidrag.

Även ett stort antal enskilda vägar anlades under andra hälften av 1800-talet, speciellt i kustsocknarna. Orsaken var bl.a. skogsbrukets behov av kommunikationer och transporter av tjära.

Vägnätets förtätning under slutet av 1800-talet innebar att det vid sekelskiftet 1900 fanns ett flertal vägförbindelser från kusten in mot fjällvärlden. Vittangi, Gällivare och Arvidsjaur i Norrbottens län hade väg till kusten och i Västerbottens län fanns vägförbindelse från Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Dorotea till kusten.

Under 1800-talet ökade böndernas missnöje över väghållningsbördans orättvisa fördelning. Bönderna menade att även andra, t.ex. ägare av bruk och

kvarnar, borde vara med och dela på ansvaret för vägunderhållet. Samtidigt innebar den explosionsartade utvecklingen i samhället ett ökande behov av vägar för gods- och persontransporter. Böndernas krav och samhällsutvecklingen krävde helt enkelt ett bättre organiserat vägväsende. Kraven resulterade i Sveriges första väglag år 1891. Nu kom vägarna att indelas i *landsvägar* med 6 m bredd och *bygdevägar* med 3,6 m bredd. Det mest betydelsefulla i väglagen var dock att från och med då delades landet in i ett antal väghållningsdistrikt och att skyldigheterna för vägunderhållet fördelades på alla taxerade fastigheter på landsbygden. De jordägande bönderna var inte längre ensamma ansvariga för vägnas vård. Den nya lagen innebar även att det började utgå statsbidrag på 10 % för vägunderhåll. Statsbidraget innebar stora lättnader för bönderna.

Allmän väg enligt 1891 års väglag:

”väg på landet som pröfvas för allmänna samfärdseln nyttig och nödig”.

En resenär på 1800-talet

Hundra år efter Linnés resa i Lappland besökte lundaprofessorn Johan Vilhelm Zetterstedt Ume lappmark för att samla information om insekter. Från Umeå till Lycksele reste sällskapet med häst och vagn. Därifrån var de hänvisade till gångstigar och båt på Umeälven. Zetterstedt beskriver i sin reseskildring hur livsviktig älven är för befolkningen.

”Umeåelf utgör, som bekant är, hufvudsakligen den väg, på vilken en stor del av Lycksele Lappmarks inbyggare kunna verkställa sina transporter om sommaren. Utom henne skulle den vid denna tid lätta och bekväma kommunikationer dem emellan icke vara möjlig. Hon är den pulsåder, som genomstryker landet...”



Vägbygge i Sorsele 1932. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.

Fler bilar och rakare vägar – 1900-talet

I slutet av 1800-talet skedde en befolkningsökning och industrier som skogsbruket och gruvnäringen började expandera. Befolkningens fördelning och rörelsemönster förändrades kraftigt. Vägbyggnaden tog fart och gynnades genom högre statsbidrag. Vintervägar ersattes alltmer med körvägar. Motorplogning av vintervägar infördes under 1920-talet, vilket helt kom att ersätta hästplogningen. Omkring sekelskiftet 1900 infördes nya vägbyggnadstekniska metoder. Det innebar att mark som tidigare undvikits, t.ex. myrmark, började tas i anspråk för vägar. Man började även förbättra vägarnas profil med skärningar och bankfyllningar. Efter 1920 märks ytterligare nya vägbyggnadsmetoder och vägarna började utformas mer med tanke på biltrafik. Vägarna fick långa raksträckor, stora kurvradier och blev bredare och bärkraftigare. Vid sekelskiftet 1900 började broar byggas i järn och under 1920-30-talen blir betong vid brobyggen allt vanligare.

År 1919 tillkommer ytterligare en vägtyp, s.k. *ödebygdsvägar* med en bredd på 2,5-3,0 m. I Norrbottens och Västerbottens län byggdes många vägar av denna typ. En ödebygdsväg var en väg;

” som till avsevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skog eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmän samfärdsl nytting och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande”.

Byggnaden av dessa vägar finansierades uteslutande av staten fram till 1934. Från och med år 1919 blev det möjligt att få statsbidrag för att anlägga enskilda vägar.

Järnvägens utbyggnad kom att få stor betydelse för vägnätets förtätning under 1900-talets första årtionden. Stambanan nådde Västerbottens län omkring 1890 och i Norrbottens län fanns färdig järnväg till Boden 1894. Dels byggdes materialvägar för att möjliggöra byggnaden av järnvägen, dels byggdes anslutningsvägar för att befolkningen skulle kunna nå järnvägen. Byggnaden av landsvägsförbindelser med järnvägen präglade vägbyggnaden under åren 1890-1920.

Minnestavla över vägbygget, väg nr 770 Hedensbyn, Överkalix kommun. Vägen tillkom inom ramen för Norrlands statsarbeten. Foto: Andreas Grabn.

Utbyggnaden av vägnätet fortsatte under mellankrigstiden. Stora arbetsmarknadspolitiska åtgärder lades under 1920-1930-talen på att bygga vägar. Det var inom ramen för Norrlands statsarbeten under 1920-talet och de s.k. AK-arbetena (arbetslöshetskommissionen) mellan åren 1932-42 som en stor mängd vägar byggdes. AK-vägarna känns igen på sin dåliga anpassning till det omgivande landskapet. Vägarna fick raka sträckningar, ihopknutna med tvära kurvor och ständigt återkommande nivåskillnader.

I Västerbottens län finns en speciell typ av vägar, s.k. enkronasvägar som kom till stånd på initiativ av landshövding Gustaf Rosén. Landshövdingen utverkade ett statsbidrag för dessa vägar på en krona per meter väg och därav namnet ”enkronasväg”. För att hålla nere kostnaden blev vägarna enkla och smala, 2,5-3 m breda, med små träbroar. På detta sätt fick många områden vägförbindelse som annars kanske skulle ha fått vänta längre. Under 1930-talet byggdes närmare 120 mil enkronasvägar i länet. Den kraftiga vägförtätningen under 1920-30-talen innebar att en stor del av vintervägarna avvecklades.

Den ökande bilismen under 1900-talets början kom att kräva bättre vägar och vägunderhåll. I varje väghållningsdistrikt inrättades vägkassor som övertog vägunderhållet. Vägkassorna finansierades genom vägskatt och statsbidrag. År 1922 infördes automobilskatt som till att börja med oavkortat gick till



vägunderhåll. Vägarna och trafiken blev mer och mer en övergripande nationell angelägenhet. I och med 1934 års vägslag upphörde naturavvåghållningen och därmed även gästgiveri- och skjutsvåsendet. Vågorganisationen förändrades och de mer än 300 våghållningsdistrikten ombildades till 170 vågdistrikt. Nya skatter, maskiner och den nya organisationen gav bättre förutsättningar för kommunerna till ett mer rationellt vägunderhåll. Vågvasendet förstatligades 1944 och staten blev våghållare för landsbygdens vågar. Den centrala förvaltningen kallades Kungl. Våg- och vattenbyggnadsstyrelsen och en vågförvaltning upprättades i varje län. Verket ändrade namn till Statens vågverk år 1967 och fr.o.m. 1983 är namnet Vågverket.

Vågnåtet i dag

Den ökande bilismen under 1950- och 1960-talen bidrog till ett ökat vågbyggande. Den tyngre och tätare trafiken krävde starkare, bredare och rakare vågar. De gamla slingriga vågarna blev ett säkerhetsproblem. De nya vågarna kom ofta att få sträckningar utanför byar och samhållen. Genom Norr-

bottens och Västerbottens län kom den gamla kustlandsvågen, Riksvåg 13, återigen att få nya sträckningar under 1950- och 1960-talen. Under den här perioden ökade även andelen belagd våg kraftigt. Vågbyggandet under perioden präglades av förbättrade projekteringsmetoder och nya idéer inom vågestetik. Idéer och tankar började växa fram om att vågdragningar skulle göras med hänsyn till landskapsbilden och kulturhistoriska element i landskapet.

I och med att bilismen ökade skedde även en kraftig utbyggnad av serviceanläggningar som bensinstationer, rastplatser och motell. I Jåvre, Piteå kommun, byggdes i mitten på 1960-talet en turiststation som var tänkt som en inkörspört till Norrbotten. Vid den speciella byggnaden, väldigt tidstypisk och präglad av 1960-talets framtidstro, skulle turisterna kunna hämta information om Norrbotten, stråcka på benen, åta en bit och övernatta. Efter omlåggningen till högertrafik 1967 kom satsningen av sig och verksamheten tynade bort. I dag kan området få en renässans då byggnadens arkitektoniska värden och platsens möjlighet att fånga upp förbipasserande återigen har uppmärksammats.