

# Vägrelaterade objekt

## Alléer

De första alléerna i Sverige antas ha planterats i slutet av 1600- och under 1700-talet. Alléplanteringarna var influerade av de franska barockträdgårdarna vid slott och herrgårdar. Allén blev en statussymbol. I norra Sverige anlades de första landsvägsalléerna i anslutning till bruk och herrgårdar. I sådana miljöer finns också de äldsta bevarade alléerna i Norrbottens och Västerbottens län. I mitten på 1800-talet spred sig bruket att anlägga alléer till allmogen och det blev vanligt att plantera alléer mellan byvägen och gården.

År 1938 utfärdade landshövdingen i Västerbottens län, Gustaf Rosén, en kungörelse om att björkar skulle planteras längs länets allmänna vägar. Syftet med alléplanteringarna var att de ”fula landsvägarna” bättre skulle smälta in i landskapet. Många av björkalléerna i Norrbottens och Västerbottens län härstammar från den tiden. Myndigheterna har ofta försökt få till stånd trädplanteringar längs vägarna genom lagar och förordningar. Jordbruksbygdernas decimerade skogsbestånd bidrog till att trädplantering uppmuntrades. Träden sågs ur nyttoaspekten som ved- och virkesförråd. Det fanns även en praktisk och funktionell tanke om att alléerna skulle utgöra en optisk vägledning för trafikanterna, vägen skulle bli lättare att hitta vintertid, utgöra vindskydd

samt ge svalka sommartid för människor och djur. Vägförbättringsåtgärder som utförts i senare tid har dock medfört att många alléer försvunnit.

I Norrbottens och Västerbottens län består i stort sett alla landsvägsalléer av björk. Allébeståndet i de båda länen varierar mycket. Västerbottens län har betydligt fler bevarade alléer än Norrbottens län. Men jämfört med södra Sverige finns i de båda nordliga länen förhållandevis sparsamt med alléer.

Alléer är biotopskyddade enligt Miljöbalken. Om det finns särskilda skäl kan länsstyrelsen besluta om dispenser för åtgärder på alléer .

En allé definieras som:

*”Lövträd planterade i en enkel rad eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden skall till övervägande del utgöras av vuxna träd”.*

För att länets alléer ska kunna bevaras är det angeläget med skötsel och vård av dessa. Röjning av slyvegetation och rensning av stamskott är enkla åtgärder. Återplantering är viktigt för att bevara äldre alléer.



*Björkallé i Nedre Åbyn, Skellefteå kommun.  
Foto: Jeanette Joelson*



*Artrik  
vägkant  
Foto:  
Agneta  
Milton*

## Artrika vägkanter

Utarmning av växt- och djurliv är ett stort hot mot allt liv. Örter och gräs som förknippades med ett äldre bruknings sätt av odlingsmarken och som förr var mycket vanliga i vårt hävdade odlingslandskap håller på att försvinna. Det är en gemensam angelägenhet för oss alla att bevara den biologiska mångfalden.

I det äldre jordbruksamhället var tillgången på foder till djuren livsavgörande. All tillgänglig mark utöver åkermarken nyttjades för höproduktion. Växtligheten på vägkanter och vägrenar var en viktig resurs som slogs med lie och tillvaratogs. Djuren kunde även beta vägkanter. Rationaliseringarna av jordbruket efter andra världskriget innebar att en stor del av de oödslade markerna, ängsmarker, hagmarker och vägkanter, förlorade sin funktion. Dessa slåttermarker började växa igen och förbuskas. Det innebär även att många kulturpräglade växtsamhällen minskade. Slätter och avsaknad av kvävegödsling gynnar många växter längs vägkanter. Den känsliga kulturpräglade floran kräver regelbunden hävd för att inte bli utkonkurrerad av storvuxna och starkare växter.

I syfte att förbättra sikten för trafikanter utför Vägverket regelbundet slåtter av vägkanter. Detta har inneburit att många av odlingslandskapets hotade arter kan återfinnas på vägkanterna. För att på bästa sätt bevara den variationsrika floran på vägkanterna är det viktigt att skötseln utförs på lämpligt sätt. Slätter på biologiskt värdefulla vägkanter ska utföras vid rätt tidpunkt, när gräs och örter fröat av sig, vilket ofta infaller under juli och augusti. Vegetationen ska slås med skärande redskap och samlas upp, eftersom växtrester som ligger kvar har en gödslande och därmed negativ effekt på artrikedomen. Slätter tidigt på våren är effektivt för att bekämpa busk- och slyvegetation.

## Broar

Båtar och flottor har alltid använts för att passera vattendrag. När vägnätet byggdes ut blev behovet av broar allt större. Där större landvägar korsade bäckar och åar byggdes broar. Över större vattendrag, som t.ex. älvarna, var färjor länge vanligast. Kustlandsvägen, som under lång tid var den viktigaste genomfarten genom länen, fick bro över Skellefteälven redan 1737. Bro över Umeälven byggdes först 100 år senare, 1863. I Norrbottens län var det vid 1800-talets slut fortfarande ovanligt med broförbindelser över de större älvarna. En av de första broarna över Lule älv byggdes under 1890-talet vid Edefors.

### Träbroar

I Norrbottens och Västerbottens län var trä det vanligaste byggnadsmaterialet under lång tid. I de båda skogsrika länen tillhandahöll de stora skogsägarna, vanligen staten, de stockar som behövdes för brobyggen. I dag finns endast ett fåtal träbroar kvar. Intill kyrkan i Bureå finns en bevarad träbro med anor från 1600-talet och vid landskyrkan i Skellefteå finns den magnifika Lejonströmsbron från 1737 – i dag ett byggnadsminne. I Västerbottens län finns även bevarade hängbroar av trä. Två renoverade, fina exempel på hängbroar finns över Öreälven vid Håknäsbacken och över Vindelälven vid Selet. I Norrbottens län har träbroar funnits över bl.a. Sangis älv och Råne älv.

En brotyp som blev mycket vanlig i Västerbottens läns inland under 1930-talet var enkla fackverksbroar i trä. De byggdes i anslutning till de smala s.k. ”enkronasvägar” som kom till stånd på initiativ av dåvarande landshövdingen Gustaf Rosén. Vägarna kom så småningom att breddas men broarna levde kvar längre och kallades ”Roséns snörliv”. Någon bro av snörlivstyp finns troligen inte kvar i dag.



*Stenmahlsbro i Idivuoma intill väg 45 mot Karesuando.  
Foto: Agneta Milton.*



*Fackverksbro av stål över Öre älv i Nordmalings kommun. Bron byggdes 1911 och stålfackverket levererades av Bergsunds Mekaniska verkstad i Stockholm. Foto: Andreas Grabn.*

### Stenbroar

År 1752 kom en kunglig förordning som stadgade att broar längs allmänna vägar skulle byggas av sten. Detta påbud slog dock igenom mycket långsamt i norra Sverige. Först under andra hälften av 1800-talet blev stenbroar vanliga i kustlandet.

Regionens äldsta bevarade stenvalvsbro finns i Norrbottens län vid Nikkala. Bron stod färdig 1772 och var 600 m lång. Ursprungligen hade bron sju stenvalv. Bron ingick i kustlandsvägen och ersatte den tidigare färjeförbindelsen över Keräsjoki. En av de äldsta stenvalvsbroarna i Västerbottens län finns i Röbäck, Umeå. Vid reparationsarbeten sommaren 2000 framkom ett stenblock med årtal 1843 inhugget.

### Stålbroar

Förutsättningarna för industrisamhällets genombrott var goda kommunikationer. Utbyggnaden av järnvägen är ett exempel på hur man försökte lösa kommunikationerna. Järnvägen krävde dock andra typer av broar än de traditionella. Träbroarna hade dålig hållfasthet och stenvalvsbroar var dyra och olämpliga att bygga med stora spännvidder. År 1813 introducerades ett nytt konstruktionsmaterial för broar i vårt land, gjutjärn. De första broarna av stål byggdes under 1840-talet.

Vid slutet av 1800-talet hade stålet slagit igenom som det nya, stora brobyggnadsmaterialet och mängder med nya broar byggdes. Enkla balkbroar uppfördes med spännvidder upp till 20 meter. För längre broar, upp till 75 meter, användes fackverkskonstruktioner. Underbyggnaden var ofta av granitmurverk. I Sverige tillverkades stålbrotar bl.a. på Motala Verkstad i Motala och Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm.

### Betongbroar

I slutet av 1800-talet återupptäcktes betongen som byggnadsmaterial. Motståndet var dock stort mot att använda betong vid brobyggen och först i början av 1900-talet blev det vanligt att bygga betongbroar. De första broarna byggdes i valvform eftersom den tidiga betongen fungerade bra för tryckkrafter men mindre bra för dragkrafter. Kombinationen av stål och betong (stålarmrad betong) löste hållfasthetsproblemet och nya konstruktioner var möjliga. Underhållskostnaderna var lägre för betong än för stålbrotar. Från och med 1930-talet kom byggandet av betongbroar att dominera. Enkla rambrotar byggdes där endast en spännvidd upp till 20-30 m krävdes. För längre spännvidder, upp till 75 meter byggdes bågbrotar. Över Piteälven vid Bergsviken i Piteå byggdes 1936 en betongbro med en total



*Betongbågbro i Gamla Falmark, Skellefteå, under byggandet på 1930-talet. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*

längd av 423 m, vilket då var en av de längsta landsvägsbroarna i Sverige. Bron är i dag ersatt med en annan bro.

Ett av hoten mot brobyggnadshistorien är EU:s krav på bärlighet. Speciellt utsatta är bågbroar och fackverksbroar. Hoten mot våra kulturhistoriskt värdefulla broar kan undvikas genom att tung trafik leds en annan väg eller genom varsamma renoverings- eller förstärkningsarbeten som höjer bronns bärlighet utan att förvanska den.

## Milstolpar och gästgiverier

Bruket att sätta upp milstolpar har sitt ursprung i 1649 års gästgivareordning. I den stadgades att alla färdiga vägar skulle mätas upp så att alla milar blev lika långa och att det vid varje mil skulle sättas upp en markering. Vägmätningarna innebar att det blev lättare att ta ut rätt taxa av resenärerna samt att kontrollera att statstjänstemännens reseräkningar var korrekta. Tidigare fanns olika längd på landsvägs-milen i olika delar av landet. Förordningen innebar även att gästgiverigårdar skulle uppföras med två mils avstånd från varandra. De nya bestämmelserna kom till för att underlätta för resenärerna men även för bönderna som tidigare varit skyldiga att erbjuda resande mat och husrum, vilket de sällan fick betalt för. De vanligaste resenärerna under 1600-talet var statstjänstemän på uppdrag i landet, handelsmän och postförmedlare.

Milstolpar skulle sättas upp vid varje mil efter då-tidens avståndssystem där 18 000 alnar (10 689 m enligt dagens metersystem) utgjorde en mil. Beteckningen på stolparna var 1 MIL och senare tillkom



*Till att börja med var det vanligt att varje kvarts- och halvmil mellan varje milsten markerades med trästolpar. I södra Sunderbyn utanför Luleå finns regionens enda kända bevarade milstolpe av trä.  
Foto: Andreas Gråhn.*



*De äldsta gjutjärnsstolparna i Västerbottens län har Gustav III:s namnbiffen och landsbövdning Germund Adam Falkengræns initialer. Övriga gjutjärnsstolpar i Västerbottens län restes 1801 och har kung Gustav IV Adolfs namnbiffen och under det landsbövdning Strombergs namn.*

*Foto: Karolina Karlsson.*

markeringar för varje 1/2 och 1/4 mil till närmaste hel milstolpe. Milstolparna visade sällan avståndet till närmaste stad.

De äldsta milstolparna, i sten, i övre Norrland sattes upp längs kustlandsvägen år 1663. Av dessa finns fem bevarade i Västerbottens län och en i Norrbottens län – den senare idag inmurad i vapenhuset i Kalix kyrka.

Milstolpar av gjutjärn blev vanliga i slutet av 1700-talet och det blev vanligt att gjutjärnsstolpen placerades i ett postament av sten. I Nordmaling och Hörnefors finns några gjutjärnsstolpar bevarade som är daterade 1773. Denna del av Västerbottens län tillhörde då Västernorrlands län. I Norrbottens län är de tidigaste gjutjärnsstolparna daterade år 1828. Sådana milstolpar finns t.ex. efter gamla kustlandsvägen i Harrbäcken, norr om Piteå och i Sundom norr om Luleå.

Bruket av milstolparna som vägmätare upphörde i slutet av 1800-talet. Utbyggnaden av järnvägen konkurrerade ut skjutsväsendet och när det nya metersystemet infördes 1875 stämde inte den nya milen (=10 000 m) med milstolparnas mil. Systemet med milstolpar avskaffades helt i och med väglagen 1891.

Milstolpar och postamenten till stolparna eller rester av dessa är fasta fornlämningar och skyddas av kulturminneslagen. De får inte tas bort, flyttas eller förvanskas utan tillstånd från länsstyrelsen.

## Kilometerstolpar

Trots att bruket av milstolpar avsomnade upphörde inte viljan att markera längden på vägarna. I början av 1900-talet förekom det i Norrbottens och Västerbottens län att huggna stenstolpar med kilometerangivelse sattes upp längs nybyggda större landsvägar. Siffrorna på dessa stenstolpar visade avståndet från den nybyggda vägens början till dess slut. Längs med vägar som byggdes under 1920-1930-talen, inom ramen för arbetslöshetskommissionen, blev det mycket vanligt att kilometerstenar sattes upp. I Norrbottens län finns denna typ av kilometerstolpar exempelvis längs väg E10 från Gällivare till kommungränsen mot Överkalix. I Västerbottens län finns kilometerstolpar av sten t.ex. längs vägen Olofsfors-Norrfor. Det var även vanligt att kilometerstolpar av trä sattes upp. Vägar med bevarade kilometerstolpar av trä finns t.ex. i Norrbottens län längs en enskild bidragsväg väster ut från Moskosel, längs sjön Malmesjaur samt i Västerbottens län längs en enskild bidragsväg vid Fjädernäs i Vindelns kommun.



*Kilometerstolpe av sten efter väg 810, Nattavaara by, Gällivare kommun. Foto: Agneta Milton.*

## Minnesstenar

Utmed vägarna finns olika typer av resta stenar eller flyttblock med inskriptioner som vill påminna om människor och händelser. Det kan t.ex. vara väg- eller brobyggen, första bosättningen i en by, kungliga besök, historiska händelser, berömda personer, traditioner och sägner eller någon annan speciell händelse. Vid vägar som kom till genom Norrlands statsarbeten och Arbetslöshetskommissionens arbete under 1920-30-talen, var det vanligt att minnesstenar restes som ett minne av vägbygget. Än i dag sätts minnesstenar upp vid nybyggda broar och vägar.



*I Västerbottens län finns en speciell minnessten vid sockengränsen mellan Burträsk och Skellefteå. Den restes 1781 till minne av vägbygget mellan socknarna. Foto: Jeanette Joëlsson.*

## Mjölkbord

Mjölkbord, mjölkbrygga eller mjölkpall – det finns många benämningar på den konstruktion vid vägen där mjölkkruckorna lämnades för upphämtning av mejeriet. Till en början levererade bonden själv sin mjölk till mejeriet med häst och vagn, eller kanske med cykelkärra. Mjölkhämtning på flaska från mjölkbord etablerades vid 1930-talets början när mejerierna själva började ombesörja mjölkhämtningen. Mjölkbordet togs ur bruk när tankbilen infördes på 1960-talet och troligen fanns det inte något mjölkbord kvar i bruk i början av 1980-talet. Själva mjölkborden försvann dock inte på en gång



*Bevarat mjölkbord med mjölkkrukor och emaljskyltar i Tärenö, Pajala kommun. Foto: Jeanette Joelsson.*

utan det har skett så sakteliga, nästan omärkbart. Mjölkbordet fungerade även som en mötes- och samlingsplats. Här möttes man för en pratstund vid lämning och hämtning av flaskor. Vid mjölkborden lämnades och hämtades även posten.

Variationerna i bordens placering, utformning och val av material är stora. Den speciella byggnads-konstruktionen är unik för sin tid. I dag tycks mjölk-bordet ha fått en renässans. Det blir allt vanligare med nyproducerade mjölkbord som används för utsmyckning med blommor i mjölkkrukorna eller för att sätta upp postlådor på.

## Väghållningsstenar

Underhållet av vägarna vilade i det gamla bonde-samhället på de markägande bönderna. De ansvarade för att vägarna var framkomliga och broarna farbara. Varje bonde hade ansvar för vägenderhållet på en viss del, en vägglott, av en vägsträcka. Storleken på vägglotten avgjordes utifrån hur stor andel mark bonden ägde. För att få en rättvis fördelning av väg-lotterna upprättades s.k. vägdelningslängder. I väg-delningslängderna noterades vägarna i olika sträckor (väglotter) och försågs med nummer. Vidare anteck-nades även vilken bonde som ansvarade för vilken vägglott och var vägglotterna var belägna. Varje år

gjordes vägsyn och den bonde som ej utfört sitt vägenderhåll till belåtenhet fick en anmärkning.

För att veta var vägglotterna var belägna satte bönderna själva upp markeringar vid sina lotter. Dessa väghållningsmärken var av trä eller sten. Utseende och form varierade kraftigt eftersom bönderna till-verkade stolparna själva. På stolparna fanns väglottens nummer, ibland även gårdens eller namnet på den bonde som ansvarade för vägglotten. Systemet med vägdelening och bönder som väghållare levde kvar ända in på 1920-talet. I Norrbottens och Västerbottens län finns endast ett fåtal kända beva-rade väghållningsstenar.

Alla skattlagda hemman nedanför lappmarksgränsen hade skyldighet att utföra vägenderhåll på de all-männa vägarna, vilket kunde vara betungande för de som bodde i avlägsna socknar. Lösningen kunde vara att mot betalning låta någon annan utföra underhållet. Så gjorde t.ex. bönderna i Överkalix socken. De lejde bort arbetet på kustlandsvägen till boende i Töre och Siknäs.

Vintervägarnas underhåll utfördes till att börja med helt på privata initiativ. När kraven på framkomliga vintervägar blev större, ökade även kontrollen av deras underhåll. Att hålla vintervägarna uppkörda var ett problem, särskilt i de glesbefolkade

lappmarkerna där även stora avstånd var ett hinder. Därmed kom många vintervägar att hållas utmärkta men upplogade endast vid speciella tillfällen, t.ex. vid kyrkliga högtider och marknadstider. Vintervägarnas sträckning varierade från år till år. Först genom upphuggning, som blev vanligt vid slutet av 1700-talet, blev sträckningarna permanenta. Förr i tiden fanns i de båda länen betydligt fler allmänna vintervägar än sommarvägar. Bruket av vintervägarna minskade kraftigt genom vägnätets utbyggnad under 1920-30-talen.

Enskilda vägar underhölls helt av markägarna men så småningom blev det möjligt att få bidrag även för dessa vägars underhåll. Underhållet på större broar utfördes vanligtvis gemensamt av flera byar i s.k. brolag.

## Vägvisare och vägmärken

Den äldsta typen av vägvisning skedde muntligen. Den första fasta typen av vägvisare var upphuggning (bläckning) av trädstammar utmed vägen. Systemet med milstolpar längs vägarna var ett första steg mot en mer ordnad vägvisning. I och med 1734 års lag stadgades det om vägvisning. Bestämmelserna angav att märken skulle sättas upp vid vägen för att visa till vilken stad, socken, bruk eller hamn vägen gick. Vid varje gästgiveri skulle även en skylt hängas upp som angav hur långt det var till nästa gästgiveri. Det fanns dock inga anvisningar för hur skyltarna skulle se ut och därmed fick skyltarna en lokal utformning och prägel.



*Väghållningssten (?) efter gamla kyrkstigen från Skellefteå Bodan till landskyrkan i Skellefteå.  
Foto: Jeanette Joelsson.*

I väglagen från år 1891 löd anvisningarna om vägvisning så här; ”*där vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas; kostnaden därför, så och för deras underhåll, bestrides ur vägekassan*”.

I och med bilismens framväxt under 1900-talets första årtionden blev behovet större av ett tydligt system med vägvisning och vägmärken. Biltrafiken innebar att olika varnings-, förbuds- och upplysningsmärken blev nödvändiga. Till en början var skyltarna ofta enkla och hemmagjorda. Varningsskyltar sattes upp på särskilt utsatta platser, t.ex. med texten ”*Kör sakta i svängen*”. Först 1923 kom en förordning om motorfordon som stadgade att allmänna vägar för motorfordon skulle ha varningsskyltar uppsatta vid utsatta ställen.

År 1931 utfärdades de första bestämmelserna om att vägvisare och vägmärken skulle finnas utmed alla allmänna vägar. Då fastställdes att vägvisartavlor skulle ha svart text, svart ram och gul botten, varningsmärken skulle vara triangelformade och förbudsmärken runda. År 1935 beslutades att stolparna till förbudstavlor som hade röd bård skulle målas i röda och gula fält. Märken med svart ram skulle ha svart-gula stolpar. Från och med 1952 målades alla stolpar gula och efter 1964 bestämdes att alla stolpar skulle vara galvaniserade utan färg.

Vägvisare för enskilda vägar var gula med röd bård och svart text i relief samt spetsiga i färdriktningen. Stolparna var gula med rundad knopp i toppen.

*Äldre modell av vägvisare i Vindelns kommun.  
Foto: Karolina Karlsson.*



*I byn Bränna, Vilhelmina kommun, finns ett 168 m långt vägräcke med stengardister, navföljare och toppliggare av trä. Räckets restaurerades år 2000. Foto: Jeanette Joelsson.*

På 1940-talet beslutades att vägarna skulle numreras och i samband med en ny vägmärkeskungörelse år 1951 bestämdes att skyltar med vägnummer skulle sättas upp längs vägarna. För rikshuvudvägarna reserverades nummerserien 1-19 och för läns- huvudvägarna 20-499. Övriga vägar inom varje län fick en egen regional nummerserie. Kungörelsen beslutade även om nya vägmärken, t.ex. märken för hastighetsbegränsningar, samt att alla vägmärken skulle utföras med reflekterande material.

Inför omläggningen till högertrafik 1967 infördes de nya typerna av vägvisare och vägmärken och en ny vägmärkeskungörelse antogs. År 1973 infördes det åttkantiga STOP-märket. En ny vägmärkesförordning utfärdades 1978. Vägverket beslutar om vägvisning och vägmärken.



*Äldre modell av mötesplatskylt i Piteå kommun. Foto: Andreas Grabn.*

## Vägräcken

Först i och med 1891 års väglag stadgades det om att skyddsräcken skulle sättas upp på platser utmed vägen där det fanns risk för fara. De äldsta vägräckena bestod av huggna stenstolpar, s.k. stengardister, nedgrävda vid vägkanten och försedda med vitmålad träräcken. Under 1920-talet, när bilismen började öka, blev det vanligt att räckeshållarna även utrustades med s.k. navföljare. Trärräcket som lades ovanpå stenstolparna kallades toppliggare. Under 1900-talet blev betongen ett populärt material som även användes i räckeshållare. Efter andra världskriget började man använda järn och stål till navföljarna, s.k. balkräcken. Det tidigaste järnräcket var rörbalken – en rundstång. Karaktäristiska vägräcken för 1950-talet var de grönmålade U-balkarna. Om dessa räcken finns kvar i dag har de ofta utsatts för kraftiga rostangrepp. Dessa kan med enkla medel restaureras eller ersättas av kopior med likvärdig kulör och profil. En av de vanligaste använda stål-balkarna för vägräcken är Kohlswabalken med W-profil.

Vid branta partier, vattendrag och krökar längs en väg kan äldre typer av vägräcken eller räckeshållare finnas kvar. Dessa sten- och träräcken ger karaktär och liv åt en vägmiljö. De fåtal äldre vägräcken som finns kvar är viktiga att bevara.

## Stenmurar och trögärdesgårdar

Trögärdesgårdar och stenmurar längs vägarna visar på äldre tiders markutnyttjande. Förr var det viktigt att skydda åkermarken från de fritt betande djuren och odlingarna stängslades in med trä- eller sten- hägnader. Hägnaderna kunde även utgöra olika typer av gränsmarkeringar, mellan in- och utägorna eller mellan olika markägare. I norra Sverige har det varit vanligast med hägnader av trä, trögärdesgårdar, men även stenmurar har använts för stängsling och gränsmarkering, speciellt i stenrika områden. Efter andra världskriget blev det vanligt att använda stängseltråd.

I Norrbottens och Västerbottens län blev stenmurarna vanligare i samband med laga skiftet (påbörjades i mitten av 1800-talet). Laga skiftesreformen innebar att marken delades in på ett nytt sätt och jordbruket effektiviserades. Stenmurarna som tillkom i samband med laga skiftet är ofta raka, enkla murar som löper längs med ägogränser. Järnplogen och vallodlingen var nya metoder inom jordbruket som bidrog till att åkerarealen ökade kraftigt och därmed kom mycket sten att grävas fram.



*Milstolpe och stenmur i Sundom, Luleå kommun.  
Foto: Andreas Grabn.*

De stenmurar som finns kvar i dag är viktiga dokument över äldre tiders brukningsmetoder och markindelning. Det finns även många växter och djur som trivs och gynnas i och omkring en stenmur som ligger i öppen mark. Det kan t.ex. vara mossor, lavar och ängsflora men även fjärilar, ormar och ödlor.

Stenmurar är biotopskyddade enligt Miljöbalken. En stenmur vårdas bäst om träd, buskar och sly röjs bort så att muren blir synlig.

*Betesmark omgärdad av trögärdesgård i Sävast, Bodens kommun. Foto: Agneta Milton.*



## Färjelägen

Tidigt var båt det bästa sättet att sommartid transportera sig över sjöar och vattendrag. Fasta färjeförbindelser längs med de allmänna vägarna i Norrbottens och Västerbottens län uppgick vid 1800-talets mitt endast till ett fåtal. Genom vägnätets kraftiga utbyggnad under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet ökade antalet färjor. Vissa kom snart att ersättas med broförbindelse, andra förblev kvar. De tidiga färjorna styrdes ofta av rep eller ställinor och drevs fram med hjälp av en s.k. utterbräda nedfälld på snedden i det strömmande vattnet. Så småningom övergick man till motor-drivna färjor.

Största antalet färjor fanns i drift under 1930, 1940- och 1950-talen. I Norrbottens län fanns på 1930-talet 42 allmänna färjor i drift. I dag (år 2001) finns endast tre färjeförbindelser kvar. Västerbotten fanns flest färjor år 1950, 20 stycken. Sju av dessa fanns kvar år 1970 och i dag är endast färjan ut till Holmön i drift.



*Färja över Kalixälven vid Rödupp, Överkalix kommun, 1939. Foto: Reinhold Odencrants/Norrbottens Museum.*

## Övrigt

I en vägmiljö finns ytterligare objekt som hör ihop med vägen och dess historia. Det kan t.ex. vara belysningsstolpar, telefonstolpar, äldre bensinstationer, anslagstavlor, busskurer, grindstolpar och stridsvagnshinder samt mycket annat.

*Nedlagd BP-bensinmack i Hedberg, Arvidsjaur kommun. Bensinpumparna är från 1950-talet och graderingen är öre per liter.  
Foto: Andreas Grabn.*



# Väghållning i värdefulla vägmiljöer

## Drift och underhåll av värdefulla vägmiljöer

En historisk värdefull vägmiljö ska skötas och underhållas så att de värden som vägen och omgivningen representerar inte går förlorade.

För detta krävs att all planering, beslutsfattande och utförande för dessa vägmiljöer genomförs med kunskap och insikt. Det behövs särskild varsamhet och försiktighet i ett tidigt skede när Vägverket och andra väghållare tar sig an värdefulla vägmiljöer.

För drift och underhåll är det främst underhållsåtgärder som kan innebära att värden förstörs. Därför krävs en omsorgsfull planering av den typen av åtgärder med samråd och rätt kompetens inkopplade i arbetet. Detta gäller naturligtvis även vid planering av förbättringsåtgärder som t.ex. kan påverka vägens läge i landskapet.

Skötselplaner bör upprättas för varje värdefull vägmiljö. Skötselplanerna ska innehålla beskrivningar

för varje specifik väg. Här ska anges hur drift- och underhållsåtgärder ska utföras. En viktig aspekt i dessa skötselplaner kommer att vara hur vägrelaterade objekt såsom milstolpar, vägmärken etc. skall skötas för att bevaras och utvecklas. Beträffande alléer och artrika vägkanter som kan beröras finns redan skötselplaner. Successivt kommer ny kunskap och nya erfarenheter att komplettera arbetet med vägarnas kulturvärden inom väghållningen. Det är viktigt att dessa erfarenheter arbetas in i riktlinjer och skötselplaner.

Vid planering av drift och underhåll för en värdefull väg finns ett flertal saker att tänka på. Varje enskild väg uppvisar naturligtvis speciella förutsättningar. Men det finns även övergripande företeelser som gäller generellt för värdefulla vägar. De övergripande riktlinjerna som redovisas nedan är en vägledning till hur drift- och underhållsåtgärder ska utföras på dessa vägar.



*Ovarsam dikning är förödande för en värdefull vägmiljö. Här har en artrik vägkant troligtvis utplånats.  
Foto. Karolina Karlsson.*

## Driftåtgärder

Driftåtgärder avser att hålla vägen farbar men åtgärderna har en begränsad varaktighet i tiden.

### Hyvling

Trafikbelastning och hyvling av grusvägar gör att vägen successivt blir bredare. Detta påverkar vägens karaktär, dvs. intrycket av och upplevelsen av vägen förändras. Vid hyvling av värdefulla vägar måste detta tas i beräkning.

### Lagning av tjälprickor och hål

Det är viktigt att hål och sprickor lagas med samma material som finns i vägen. Skador i en grusväg ska lagas med likvärdigt grusmaterial som finns i vägen och hål på belagd väg lagas med samma material som den befintliga beläggningen.

### Snöröjning

Snöröjning kan utgöra ett stort hot mot vägnära objekt, t.ex. kilometerstolpar, minnesstenar, vägmärken, milstolpar, mjölkbord och alléer. Dessa objekt kan döljas av snö och vara svåra att upptäcka. Känner entreprenören till var objekten finns kan arbetet planeras så att objekten ej skadas genom påkörning.

### Slätter av vägkanter

Slätter av artrika vägkanter ska utföras enligt gällande skötselplan. Generellt bör slätter av vägkanter med artrik flora ske efter avfröning och med skärande redskap. Slaget växtmaterial ska samlas upp annars gödslas marken och artrikedomen utarmas. Vid slätter måste hänsyn tas till vägnära objekt som kan ta skada av slättermaskinerna om de blir påkörda.

### Dammbindning

Dammbindning utgör endast ett ringa hot mot kulturhistoriska vägar. Saltet i dammbindningen kan möjligen vara negativt för vägnära objekt som milstolpar och betongbroar.

### Saltning

Saltning utgör endast ett ringa hot mot värdefulla vägar. Däremot kan salt vara ett hot mot vägkantsfloran. Artsammansättningen i vägens omedelbara närhet kan påverkas negativt av saltet. Det är speciellt de gröna växtdelarna som är känsliga för salt. Även milstolpar kan påverkas negativt av salt.

*Exempel på ovarsam dikning i en naturtyp som ej kräver kraftiga diken.  
Foto: Andreas Grabn.*

## Underhållsåtgärder

Underhållsåtgärder är arbeten som ska säkerställa vägens funktion över tiden. Effekten av åtgärderna är längre än ett år.

### Dikning

Dikning görs för att dränera vägkroppen och bevara vägens bärighet. Metoden har använts under lång tid. I äldre tid grävdes diken för hand och var småskaliga. I dag maskingrävs djupa, breda och profilerade diken. Sådana står ofta i överdriven kontrast till vägen och omgivande landskap.

Vid dikning tas ofta en bit av vägrenen bort och därmed går sambandet mellan den ålderdomliga vägen och omgivande landskap förlorad. Även botaniska och landskapsmässiga värden kan gå förlorade. I värsta fall kan dikning innebära att hela samhällen av värdefull flora grävs bort. Speciellt artrika vägkanter är känsliga för markstörande arbeten.

Men diken skyddar även vägen på många sätt. Gräsvälen i diket är ett bra skydd mot erosion och en tät grässvål hindrar dessutom förbuskning. Välskötta dikesslänter är dessutom ofta en god miljö för hotade växter.

Dikning kan göras på olika sätt. Dikningen bör anpassas till vägen och omgivande landskap. Olika naturtyper kräver olika dikningsmetoder. Generellt bör dikning i värdefulla vägmiljöer endast ske där vägen och terrängen kräver det och storleken på dikena bör anpassas till vägens storlek. Utformas sluttande och mindre branta diken så minskas risken för erosion vilket minimerar behov av rensning samt gynnar växter och djur. Dikning på vägrenar där det finns artrik och slätterpräglad flora (prästrage, blåklöcka, kattfot m.fl.) bör ske extra varsamt. På en sådan plats kan det räcka med att rensa den ena dikesslanten eller göra en dikesbottenrensning. En annan metod är att lämna "öar" av vegetationen så att den lättare kan återetableras på dikade ytor. Vid vägnära objekt bör dikning undvikas.





*Fel typ och fel färg på slitlagret kan vara förödande i en kulturhistorisk miljö. Foto: Andreas Grabn.*

Dikesmassor bör hanteras utifrån hänsyn till både estetik och natur- och kulturmiljön. Vid dikning av en värdefull väg bör inte dikesmassor lämnas uppe på den bakre dikesslätten.

Dräneringsmaterial bör anpassas till vägmiljön. Dräneringsrör och trummor med gräll färg är störande i en värdefull kulturmiljö. Alla rör och trummor bör täckas.

Planera dikningen utifrån de förutsättningar som finns och dika varsamt.

### **Uppbyggnad och profiljustering**

En förhöjning eller en sänkning av vägkroppen är ett stort ingrepp i en kulturhistorisk vägmiljö. Gamla vägar sammanfaller väl med topografin i landskapet, d.v.s. de ligger i samma plan som omgivande terräng. Detta är ett viktigt och tydligt karaktärsdrag hos äldre vägar. Om uppfyllningar eller skärningar blir absolut nödvändiga måste de göras med anpassning till omgivande marknivå.

För att uppnå önskad bärighet kan man istället för att bygga upp vägkroppen ta bort material innan nytt läggs på. Uppfyllnad av vägkroppen och profiljusteringar ska om möjligt undvikas. Vägmiljöns kulturhistoriska värde och helhetsintryck hänger till stor del samman med att vägen får fortsätta att följa topografin i landskapet.

### **Beläggning**

Många ålderdomliga grusvägar har ett högt kulturhistoriskt värde som skulle gå förlorat om vägen fick en asfaltbeläggning. Det finns dock vägar som kan tåla en beläggning med Y1G eller oljegrus utan att förlora sitt kulturhistoriska värde. Det är även viktigt att välja rätt slitlager på vägar i andra kulturhistoriska miljöer. Fel färg på slitlagret kan vara förödande i en kulturhistorisk miljö.

Om ett nytt slitlager ska påföras, bör man välja ett material med grov struktur och ljus färg. Släta material och hårda/mörka färger bör undvikas. Oljegrus eller Y1G är att föredra framför bituminös beläggning som upplevs som alltför slät. För grusvägar bör bergkrossmaterial undvikas som slityta, det är ett nytt material som ej använts vid traditionellt vägunderhåll och ger vägbanan en onaturlig färg och struktur. Om en beläggning är nödvändig bör man tänka på att gräva bort gamla bärlager innan de nya läggs på för att undvika en höjning av vägkroppen. En höjning av vägbanken kan innebära att vägens följsamhet i topografin påtagligt försämras.

### **Vägnära objekt**

Många objekt och företeelser är intimt förknippade med vägar. Ålderdomliga eller ovanliga broar, vägräcken, vägmärken, milstenar etc. berättar om hur vägnätet nyttjats under historiens gång. Intill vägen

kan även finnas olika typer av fornlämningar samt även värdefulla naturmiljöer som är känsliga för dikning, tippning och andra vägingrepp.

Bevara de vägnära objekten, planera även in vård och underhåll för dessa objekt. Vägobjekten bör inte flyttas, eftersom deras ursprungliga funktion och en stor del av det kulturhistoriska värdet då förloras. För att tydliggöra vägobjektens funktion och underlätta hänsynen till dem bör de vara väl synliga vid vägen – röj bort sly och annat som skymmer.

### Överskottsmassor

Överskottsmassor som uppkommer i samband med vägunderhåll bör inte lämnas kvar i vägmiljön. Hantering av överskottsmassor ska ske i samråd med berörd länsstyrelse eller kommun enligt 9 och 12 kapitlet i Miljöbalken.

### Alternativa trafiksäkerhetsåtgärder

För att undvika onödiga ingrepp i en kulturhistorisk vägmiljö kan alternativa trafiksäkerhetsåtgärder vara lösningen. Exempel kan vara hastighetsnedsättning, anläggande av mötesplatser eller att utreda om det finns alternativa vägsträckor som kan användas. I speciella fall kan individuella lösningar diskuteras, t.ex. skyddsdräcken.

## Förbättringsåtgärder

### Breddning

En vägbreddning innebär bl.a. att man tar bort den ursprungliga vägrenen och skapar en ny. Det betyder

att den äldre kopplingen mellan väg och omgivande landskap går förlorad. En vägbreddning innebär även ett ingrepp i vägens skala. En gammal väg är smal och en ökning av vägens bredd skadar vägens ålderdomliga karaktär och därmed förintas stor del av vägens kulturhistoriska värde.

Försök att undvika breddning av värdefulla vägar. På vägar med mindre trafik kan ett alternativ vara att skapa mötesplatser. Om en breddning måste göras ska den utföras på ett anpassat sätt, dvs. ingreppet får ej skada omgivande miljö och objekt som är av värde för vägmiljön. Breddningen får inte heller medföra att vägkroppen höjs, att vägområdet utanför vägbanan utvidgas eller att objekt förknippade med vägmiljön avlägsnas.

### Rätning

Ett viktigt karaktärsdrag hos det äldre vägnätet är att landskapets topografi, markanvändning och bebyggelse har påverkat vägarnas karaktär. Vägnätets utseende och läge i landskapet är ett resultat av de naturliga förutsättningarna. Vid en rätning försvinner vägens ursprungliga och naturliga sträckning.

Rätning bör i största möjliga mån undvikas. Om en rätning är nödvändig ska den utföras på ett sätt som överensstämmer med vägmiljön i övrigt (vägens karaktär). En varsam rätning av en kurvig väg kan innebära att endast de stora, tvära kurvorna rätas medan de mindre, svagt böljande kurvorna bevaras. På så sätt bevaras vägens karaktär samt förståelsen och upplevelsen av samspelet mellan vägen och omgivande landskap. Siktröjning kan vara ett alternativ.



*Breddning av mindre vägar i en småskalig miljö kan vara till stor skada för belbetsintrycket.*

*Foto: Andreas Grahn.*

## Kultur- och naturmiljövårdens underlagsmaterial

Nedan redovisas ett urval av bevarandeprogram, inventeringar och register som finns för värdefulla natur- och kulturmiljöer och var materialet finns. Länsstyrelserna och museerna kan bidra med information, stöd och hjälp om regionens natur- och kulturlandskap.

**Kulturmiljöer av riksintresse** – uppgifter om dessa finns hos respektive Länsstyrelse.

**Regionalt kulturmiljövårdsprogram** – finns för Norrbottens län, Länsstyrelsen.

**Kommunala kulturmiljövårdsprogram** – Västerbottens län, programmen finns hos respektive kommun.

**Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården** – register och beskrivningar av de utvärderade miljöerna finns hos respektive Länsstyrelse.

**Byggnadsinventeringar** – utvärderad och dokumenterad kulturhistorisk bebyggelse. Finns hos museerna.

**Fornminnesregister, fornvårdsprogram** – innehåller objekt och miljöer, utritade på ekonomiska kartan. Kartor och register finns hos respektive Länsstyrelse.

**Broinventering** – inventering av kulturhistoriska broar finns över Västerbottens län och kan erhållas hos Länsstyrelsen.

**Milstolpsinventering** – finns utförd för Norrbottens kustland och finns hos Länsstyrelsen.

**Landskapsinventering** – Norrbottens län, information finns hos Länsstyrelsen.

**Ängs- och hagmarksinventering** – har utförts av Länsstyrelserna.

**Våtmarksinventering** – Länsstyrelserna i respektive län har utfört inventering av alla våtmarker, om minst 50 ha, nedanför fjällregionen.

**Naturreservat** – uppgifter om dessa finns hos respektive Länsstyrelse.

**Riksintressen för naturvård, friluftsliv, rennäring** – uppgifter finns hos respektive Länsstyrelse.

**Naturgrusinventering** – inventeringar har utförts av Länsstyrelserna.

## Att tänka på inför planering av drift, underhåll och åtgärdsarbeten

Ta reda på om vägen är en s.k. kulturväg med stort kultur- och/eller naturhistoriskt värde.

Ta reda på om det finns andra kultur- och naturvärden i anslutning till vägen. Information finns hos Länsstyrelsen och länsmuseet.

Tänk på att vissa delar av landskapet kräver extra stor hänsyn, t ex:

Ålderdomligt odlingslandskap.

Fornlämningar och fornlämningsområden.

Kulturhistoriska bebyggelsemiljöer och enstaka värdefulla byggnader.

Ängs- och hagmarker.

Vattendrag, våtmarker och stränder.

Nyckelbiotoper.

Grusåsar, åslandskap.

Brant och kuperad terräng.

Miljöer med hotade växt- och djurarter.

Tänk på att förbättringar och åtgärder måste ske på ett sådant sätt att vägens karaktär och omgivande miljö bevaras.



*Hästdragen vägghvel i Lycksele kommun omkring 1920-1930. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*