Vägverket

VÄGEN I KULTURLANDSKAPET

Vägar och trafik före bilismen

Vägverkets museum Pylonen
Borlänge

Utställningen Vägen i kulturlandskapet.
Text och foto Jan-Olof Montelius.
jan-olof.montelius@vv.se
Vägverkets museum, Iki, Vägverket 2004.
Publikation 2004:99
ISSN 1401-9612
VVtryck Borlänge, nytryck 2007-12

Omslagsbild: Enskild väg vid Vikarbyn, Husby socken, Dalarna, 2003.

.

VÄGEN I KULTURLANDSKAPET
Inledning

Vårt nuvarande vägsystem följer på många sätt en rak utvecklingslinje från den forntida hålvägen, klövjestigen, vadstället och kavelbron fram till den moderna bilvägen.

Än i dag ligger många vägar kvar uppe på åsryggarna där de följer samma sträckning som forntidens och medeltiden enkla ridstigar. Från l600- och l700-talens vägbyggande har vi övertagit en rad vägar. Dessa kantas av de milstolpar som alltsedan l649 finns efter vägarna.

Sträckningen av sommar- och intervägarna skilde sig åt. Sommarvägarna följde på många ställen höjdsträckningar och rullstensåsar. De var därför oftast backiga. Intervägarna däremot gick i stor utsträckning över vattendragens isar, över frusna myrar och i dalsänkor. Backar saknades därför i stor utsträckning. Vägarna blev rakare och avstånden krympte.

Efter järnvägarnas tillkomst under l800-talet minskade den genomgående trafiken på våra landsvägar. Detta satte sin prägel på vägarna ända till bilismens genombrott. Då återfick de en stor del av sin forna betydelse. Sedan dess har motortrafiken ställt allt större krav på vägnätet. Vägarna har breddats och kurvorna har rätats.

Den gamla vägen har en smidig inpassning i landskapet. Vägens naturliga sätt att vika undan för hinder i terrängen och att följa minsta motståndets lag, gör att den verkar så självklar och samhörig med omgivningen. Vägen utgjorde också ryggraden i bygdens utveckling och liv. Gårdar och bebyggelse grupperades kring vägen, där den drog fram från kyrka till kyrka. Väg, landskap och bygd hörde samman i en harmonisk enhet. I våra dagar har vi oftast tappat kontakten och samhörigheten med bygden då de större vägarna i hög grad dras utanför samhällena.

Motortrafiken ställde större krav på vägens plan och profil. Raksträckorna tillmättes därför särskild stor betydelse. Kurvradierna ägnades inte samma uppmärksamhet; bilisten fick sätta upp farten på de raka bitarna och minska den i kurvorna. Väglinjen blev stel och knyckig och därmed främmande i landskapsbilden. Den raka vägens stela linjeföring fick efter hand vika för en mjukare och smidigare, som på ett helt annat sätt passade in i landskapet.

Vägarna har alltid tillhört kulturlandskapet, en miljö som formats av människorna under årtusenden. Det är därför viktigt att dagens vägar tar hänsyn till kulturlandskapets förutsättningar. Alltför hårda ingrepp kan bryta den uråldriga samstämmigheten mellan landskap, bebyggelse och vägar.

Gamla riksvägen mellan Broddebo och Larum vid Pjäknebo, Dalhems socken, länsväg 863, Småland. Vägen ingår som ”kulturväg” i Kalmar läns väginventering.

Vägadministrationen genom tiderna

På många av våra runstenar från vikingatiden, c:a 800-1050, finns uppgifter om brobyggen. De är därmed våra äldsta skriftliga källor till ”vägadministration”.

Från medeltiden, c:a 1050-1520, finns en rad skriftliga källor som berättar om vägar och vägunderhåll. Skyldigheten att hålla väg vilade under medeltiden, och i princip ända fram till vägväsendets förstatligande 1944, på bönderna – jordägarna. Södermannalagen säger sålunda ”Alla skola bygga broar och röja vägar, såväl den som äger mindre i byn som den som äger mera”. Denna föreskrift återfinns med små förändringar i de övriga medeltida landskapslagarna liksom i Magnus Erikssons allmänna landslag från omkring 1350. I landslagens byggningabalk finns bestämmelser om vägarna och vägunderhållsskyldigheten. Årligen kontrollerades väghållningen genom speciella väg- och brosyner. Denna medeltida väghållningsorganisation – kanske med rötter i vikingatiden – levde kvar på sina håll ända in på 1920-talet!

Vasakungarna uträttade åtskilligt för vägarnas förbättring, inte minst Gustav Vasa. Han gav också ut en instruktion om var ”De rätta landswägarna” skulle ligga. Drottning Kristina utfärdade 1649 en ny gästgivareordning. Landshövdingarna fick till uppgift att bevaka att vägunderhållsskyldigheten fullgjordes. Vidare skulle vägarna mätas så att alla mil blev lika långa. Milstolpar skulle sättas upp vid varje mil.

Väghållningen enligt 1734 års lag

Sveriges riksdag beslöt 1734 att anta en ny lag för riket. I lagens byggningabalk stadgas bl. a. om indelning av vägarna i allmänna vägar, kyrkvägar, kvarnvägar och byvägar. Ett kapitel handlar om väghållningen och rör villkoren för byggande av väg, ”Landswäg skall läggas i Länet der den tarfwas”, samt om skyldigheten att röja och underhålla vägar och broar. Vidare berörs frågor kring milstolpar och vägvisning. I fråga om vinterväghållningen talas här bara om vinterväg på isen, men ännu inget om snöröjning.

Lagen kompletterades med den samma år (1734) utgivna Gästgivarordningen. I denna sammanförde man alla de föreskrifter som var av direkt betydelse för väghållningen.

Fram till slutet av 1800-talet präglas väghållningen i stort av en fortgående och tidvis betydande utveckling. Men det förekom även perioder med ett relativt stillestånd. Huvudparten av de långa och tunga transporterna skedde sedan gammalt framförallt på vinterföret och särskilt på vintervägarna över isarna. Efterhand blev det nödvändigt att kunna utföra alla slag av transporter under hela året. Därmed ökade kraven på de allmänna vägarnas framkomlighet. Under 1800-talet påbörjades många vägbyggen, vilket gjorde att staten mer aktivt kom att engagera sig i vägbyggnadsfrågor.

Vägverket och dess föregångare

Skapandet av ett centralt ämbetsverk för vägväsendet aktualiserades genom en liten skrift 1840, *Publika arbetens nytta och nödvändigheter*. Den var författad av kaptenen Axel Erik von Sydow. I skriften redogjorde han för olika allmänna arbeten, främst vägarna, och föreslog bl. a. betydande statsanslag till vägbyggnad samt ett centralt ämbetsverk för vägväsendet och andra allmänna arbeten. Förslaget väckte stort intresse hos Karl XIV Johan. Genom ett kungligt brev den 6 augusti 1841 inrättades ”Kongliga Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnader” – det som nu är Vägverket.

Det nya verket hade under början av 1800-talet haft olika temporära föregångare såsom ”Kommittén för väganläggningar i rikets norra provinser”, ”Strömrensningskommittén” och ”Storamiralämbetets tredje avdelning”.

”Kongliga Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnader” ändrade 1882 namnet till Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Ett samlande namn för hela verket, styrelsen i Stockholm, vägförvaltningarna och Statens bilinspektion var Väg- och vattenbyggnadsverket, som verket hette

Bönder ute på vägarbete. Teckning av Lorenzo Magalotti 1674. Original Florens stadsbibliotek.

från 1947. Alla centrala beslut utfärdades dock i Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens namn. År 1967 ändrades namnet till Statens vägverk. Från och med april 1983 är namnet Vägverket.

Böndernas skyldigheter

Verkets uppgift var från början och långt in på 1900-talet endast att fördela statsbidrag till byggande av vägar, broar och kanaler, samt kontrollera att arbetet hade utförts på ett riktigt sätt. Det var fortfarande böndernas skyldighet att utföra själva byggandet av vägarna och underhålla dessa. De var även skyldiga att skjutsa de resande mellan gästgiverierna.

Bönderna var naturligtvis inte särskilt förtjusta i alla dessa tunga pålagor. De förde därför en lång kamp på riksdagarna för att få en lindring till stånd. Det resulterade slutligen i att riksdagen 1891 beslutade om en ny väglag, som trädde i kraft 1895. Enligt denna lag fördelades underhållsskyldigheten efter taxeringsvärdena för alla fastigheter på landsbygden - de jordägande bönderna blev alltså inte längre ensamma skyldiga att underhålla vägarna. Varje väghållningsskyldig jordägare fick ett antal väglotter att underhålla i förhållande till fastighetens storlek. Mot slutet av 1800-talet fanns det c:a 360 000 väglotter. Landet indelades i 368 väghållningsdistrikt, som i regel utgjordes av respektive socken, härad eller tingslag. Fortfarande sköttes dock vägunderhållet med naturaprestationer, där varje jordägare bidrog med arbetskraft och material.

Bilismen kräver bättre vägar

Bilismens framväxt i början av l900-talet medförde snart att den i princip medeltida väghållningsorganisationen inte längre kunde bibehållas. Naturaprestationerna övergick mer och mer i kontant vägskatt och vägunderhållet övertogs av vägkassorna, en för varje väghållningsdistrikt.

Vägkassorna fick sina inkomster från dels vägskatter, dels statsbidrag. Vägstyrelserna, som förvaltade kassorna, anställde vägmästare och vägarbetare.

Riksdagen beslöt 1922 att införa automobilskatt. Medlen, som till en början oavkortade gick till väghållningen, fördelades mellan städer och landsbygd av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Från 1924 kunde länsstyrelserna också anställa vägsakkunniga, vägkonsulenter, vilka till stor del utgjordes av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktstjänstemän – verket började nu få ett visst inflytande även över vägunderhållet.

År 1937 upphörde naturaväghållningen och vägsynerna helt, och de 368 väghållningsdistrikten slogs samman till 170 vägdistrikt. Väghållningen kunde nu skötas mer rationellt genom att möjligheterna till maskinell väghållning ökade. Den var dock fortfarande en kommunal angelägenhet. Genom de större distrikten ville man få en jämnare skattebelastning. En speciell vägskatt utgick i relation till kommunalskatten. Förändringarna gav dock inte så goda resultat som väntat och därför aktualiserades frågan om vägväsendets förstatligande.

Den 1 januari 1944 förstatligades vägarna och väghållningen på landsbygden. Den centrala förvaltningen blev Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, ”Styrelsen” i dagligt tal, med säte i Stockholm. En vägförvaltning inrättades i varje län. Denna organisation blev i stort sett intakt fram till 1992, då verket delades i en myndighetsdel och en produktionsdel. Samtidigt upphörde vägförvaltningarna och landet indelades i ett antal regioner och produktionsområden.

Vägen i kulturlandskapet

Vägar har i alla tider knutit människor och bygd närmare varandra. De är ett av våra äldsta kulturelement. I det gamla kulturlandskapet ringlade vägen harmoniskt fram i landskapet från kyrka till kyrka. Vägen lades oftast i randområdet mellan skogsmarken och den mer värdefulla åkermarken. På så sätt blev också vägen en naturlig gräns mellan den icke odlade och odlade marken.

Tidigare var vägen ett ganska enkelt system för kommunikation och var enbart en positiv faktor. Nu har vägens och vägtrafikens negativa effekter alltmer ställts i fokus. Idag är samhället mycket starkt beroende av vägnätet och dess trafik. Vägtrafiken i alla dess former har blivit det helt dominerande transportsättet.

Dagens vägtrafiksystem kräver oftast stora arealer och konflikter uppstår lätt mellan å ena sidan kultur-, natur- och miljövårdens intressen och å andra sidan den mer transportekonomiskt inriktade samhällsplaneraren och väghållaren.

När de första människorna invandrade till det som senare blev Sverige, för c:a 10 000 år sedan, följde man förmodligen de brusande älvarna som rann fram i kanten av inlandsisen. När sedan isen hade smält kunde människan bosätta sig på olika platser – oftast vid vattendrag och sjöstränder. Mellan boplatserna och vid vandringar till nya jaktmarker uppstod efterhand olika stigar.

Från stenåldern finns inga säkra spår av vägar. Även från bronsåldern saknas i stort sett spår efter vägar. För några år sedan gjordes dock ett fynd i Skåne av en väg från bronsåldern.

Från järnåldern finns en rad spår och lämningar från olika typer av vägar och vadställen. Det är framförallt från periodens senare del, vikingatiden c:a 800-1050, som vi har många fynd.

De gamla vägarna kännetecknas av att de harmoniskt följer kulturlandskapets förutsättningar och naturliga odlingsgränser – vägen ligger *i* kulturlandskapet. När ett nytt infrastrukturnät började byggas efter andra världskriget drogs ofta vägen okänsligt *över* det gamla kulturlandskapet. Gamla strukturer slogs sönder. Breda vägar kunde dela byar mitt itu. Stora kringfarter runt byar och tätorter tog mycket odlingsmark i anspråk – en mark som nu inte alls hade samma ekonomiska betydelse som i det gamla bondesamhället.

Den forntida vägstrukturen lever fortfarande kvar i stor utsträckning. Vid sidan av dagens vägar slingrar sig fortfarande de gamla vägarna fram i skogbrynen och berättar om ett samhälle som en gång var.

Brobyholmsstenen (Sm 96) vid Skride vad, Lannaskede socken, Småland. Vadställe med runsten 'Torsten reste denna sten efter Gude, sin son. Torsten gjorde bro efter Gunvar, sin broder, och efter Åsbod, sin hustru'.

Runstenar och hålvägar

Runstenarna står oftast där den forntida vägen gick. Även om stenarna inte direkt innehåller några uppgifter om vägar och broar har de en stark koppling till vägnätet. De är resta till minnet av någon eller några och innehåller många gånger upplysning om att man byggde en ”bro” till någons minne. Detta var nu inte en bro i den mening som vi lägger in i begreppet, utan oftast en grusbank eller ett vadställe över ett vattendrag eller vattensjukt område.

Att färdas under forntiden och medeltiden innebar inte alltid att man gick eller red efter exakt samma väglinje. Man valde den linje i terrängen som just för stunden var mest framkomlig. På så sätt uppstod ett brett vägrum som man färdades genom.

I slänter och där de olika stigarna sammanströmmade mot ett vadställe uppstod speciellt mycket slitage av fötter och hovar i kombination med vattnets erosion. Där kunde efterhand ganska djupa spår gräva sig ner i marken. Denna form av ”vägar” kallar arkeologerna hålvägar. Många sådana finns bevarade. Det största hålvägssystemet finns i närheten av Sandhems kyrka i Västergötland, där det på sina ställen finns över 20 parallella ”filer” av hålvägar.

Kolsebro vid länsväg 888 i Ukna socken, Småland. Vägen ingår som ”kulturväg” i Kalmar läns väginventering.

Ortnamn och vägar

De äldsta fysiska spåren av våra vägar är oftast utplånade. Vi kan dock på många platser bokstavligt läsa var vägarna från vikingatid och medeltid gick. Många ortnamn berättar idag direkt eller indirekt om vår äldsta infrastruktur.

Exempel på ortnamn som direkt pekar på någon form av bearbetat vadställe är *Örebro, Örsundsbro, Jordbro.* Ordet *ör-* kommer från det fornnordiska ordet *’aur’,* grus, grusbank.

Ortnamn på *bor* berättar att här fick man bära eller släpa båtarna förbi forsar och grund, exempelvis *Borlänge*. Namn på *kavel-* tyder på att här har funnits en bro (oftast över en myr) av runda stockar, kavelbro. I *Kavelmora* har det säkerligen funnits en gammal kavelbro. Betydelsen runt trästycke ingår också i ordet brödkavel.

Ortnamnen *Pilgrimstad* och *Själstuga* har tolkats som rastplatser för pilgrimer på väg till och från Nidaros (Trondheim).

Indirekta färdvägsnamn är platser på *tuna* och *husby.* På dessa platser har funnits viktiga vikingatida/medeltida storgårdar med koppling till kungamakten. Dessa anläggningar lades naturligtvis vid strategiskt viktiga vägar och vägmöten, dit det också var lätt att färdas.

Åsväg på enskilda vägen mellan St Kleven-Mobacka, Daretorps och Södra Fågelås socknar, Västergötland. Vägen ingår som ”kulturväg” i Skaraborgs läns väginventering.

Gamla och nya vägar

Länge följde man de äldre vägstråken med rötter i forntidens och medeltidens stigar och vägar. För att så mycket som möjligt undvika vattensjuka områden sökte sig sommarvägarna gärna upp på åsryggar där det var torrt och bra underlag. Ännu i dag följer många av våra vägar dessa åsryggar och vi har en direkt kontinuitet med det forntida vägnätet.

Det skulle dock dröja ganska länge innan vägarna blev farbara för kärror och vagnar. De tunga transporterna skedde därför, där så var möjligt, under vintern. Ett helt annat vägsystem uppstod. Vägarna sökte sig bort från de backiga åsryggarna, ner på sjöisar och frusna myrar. Speciella vintervägar var på sina håll i bruk ännu långt in på 1900-talet. Först med bilismen fick vi samma vägnät sommar och vinter.

En viss nydragning av vägar ägde rum under 1800-talet, oftast i samband med de olika skiftesreformerna. I södra Sverige gick reformerna längst. Byarna sprängdes och gårdarna flyttade ut på ägorna. Nya vägar måste byggas dit. Dessa lades gärna i anslutning till ägogränser. När ägogränserna i dag har suddats ut genom täckdikning och sammanslagning av ägorna ligger vägarna kvar och visar var de gamla gränserna finns.

Hallsta gästgivaregård, Romfartuna socken, Västmanland vid den gamla vägen mellan Västerås och Sala.

Vägbredden

De medeltida landslagarna stadgade att vägbredden för landsväg och tingsväg skulle vara 10 alnar (6 m) och för byväg 6 alnar (3,6 m).

Dessa bredder återkommer i 1734 års lag där det i Byggningabalken står att

Landsväg skal vara tijo alnar bred, som förr är sagdt: Väg til Ting, Kyrkio, och qvarn, tå ock annar farväg sex alnar: bro öfver ström eller bäck efter thy, som vägens bredd är.

Denna lag gällde fram till 1891 års väglag, där det stadgas om vägbredd för landsväg 6 m och för byväg 3,6 m.

1934 års väglag indelar vägarna i landsväg och ödebygdsväg. Inget stadgas om vägbredder. Samtidigt utgav Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen normalsektioner för olika vägbredder.

Järnvägen kräver nya vägar

I samband med att järnvägsnätet byggdes ut under andra halvan av 1800-talet byggdes vägar till de nya stationssamhällena. Dessa vägar har idag på sina ställen nästan spelat ut sin roll, när X2000 susar fram genom landskapet utan att stanna vid de gamla järnvägsstationerna.

Under 1920-30-talens depression byggdes på många ställen nya vägar som ett led i att lindra arbetslösheten. Det var Statens arbetslöshetskommission, AK, som byggde dessa vägar som därför kom att kallas AK-vägar. Vägarna drogs ofta spikrakt genom landskapet, vägen var ”rak som ett pistolskott”.

Skjutsväsende och gästgiverier

Böndernas skjutsplikt för kungen och hans sändebud fastställdes första gången i Alsnö stadga 1280. Bönderna var länge ganska rättslösa inför krav på skjutsplikt. Allt fler resande försökte kräva rätt till friskjuts. Gästgiveri var ursprungligen en lokal vid allmän landsväg i stad eller på landet. Där

skulle enligt myndigheternas anvisning hus- och stallrum, servering samt skjuts erbjudas de resande mot fastställd taxa. Att organisera härbärgering och skjuts av resande har alltid setts som ett statligt ansvar.

Många förordningar om gästgiveri har utfärdats, den första 1442. Ordnat gästgiveri tillkom dock först 1649 genom ”Kungl. Maj:ts Krögare och Gästgivareordning”. Gästgivare skulle nu finnas på varannan mil. Denne skulle ha ett visst antal hästar för skjutsning. Om dessa inte räckte till, fick de närmast boende bönderna bistå med reservskjuts. En dagligen kringsänd skjutsklubba visade vem som stod i tur. Ofta kördes skjutsen av ett barn. Då antalet resande ökade prövade man särskilt i Mellansverige hållskjuts, som innebar att kringboende bönder dygnsvis efter en viss turordning höll en häst hos gästgivaren. Denna häst togs först i anspråk.

År 1762 kom början till ett entreprenadsystem. Gästgivaren kunde nu mot bidrag åta sig all skjutsning. År 1878 befriades bönderna från skjutstvånget. Entreprenaden bortauktionerades till den som betalade lägst för att bedriva gästgiveri och skjutsning. Innehavaren var skyldig att erbjuda gäst- och stallrum. Taxa och maximilast var fastställda.

Vid varje gästgiveri och skjutsstation skulle från 1762 finnas speciella dagböcker. Där skulle alla resande antecknas, varifrån de kom och vart de skulle resa. De resande hade också möjlighet att anteckna kritik mot gästgiveriet och skjutsningen.

Skjutsväsendet kulminerade på 1850-talet. År 1855 fanns det 1 473 gästgiverier i landet och 1,37 miljoner skjutsresor förrättades. Vid denna tid började dock de nya järnvägslinjerna konkurrera med de hästdragna skjutsarna.

Gästgiveriorganisationen och skjutsväsendet levde officiellt kvar till 1933, då skjutsstadgan upphävdes. Men då hade den sedan länge spelat ut sin roll. Nya kommunikationsmedel, tåg och senare automobilen, hade tagit över resandet.

Reshastigheten varierade

Reshastigheten varierade högst avsevärt. Ett kungligt ekipage reste betydligt snabbare än de vanliga gästgiveriskjutsarna. Väder, årstid och kärrans/vagnens kvalitet påverkade restiden. Det stora bekymret var bytet av häst vid gästgiverierna och hur snabbt detta gick. Det hände ganska ofta att man fick vänta länge innan en bonde kom med sin häst. Många resenärer klagade också på detta, vilket framgår i många reseberättelser.

En lång resa krävde många hästbyten. På sträckan mellan Stockholm och Göteborg fanns det på 1800-talet 32 skjutshåll där man kunde byta hästar.

Reshastigheten var bestämd av myndigheterna. Mellan 1809 och 1911 skulle den vara 1 ½ timme på milen, dvs. ungefär 7 km/tim.

På vintern med gott slädföre var hastigheten en annan. Från Norrlands kustland finns uppgifter från 1600-talet. Hastigheten anges då vara 7-9 mil per dag, dvs. c:a 10 km/tim. I lappmarken med dess sämre vägar hann man 4-6 mil. Sommartid var hastigheten lägre men dagarna ju i gengäld längre. Många gick. För en pilgrim under medeltiden har man uppskattat en dagsetapp till drygt tre mil.

En vandrare går med en hastighet av 5-7 km/tim, dvs. c:a en mil på två timmar, inkl. rast. En normal dagsetapp blir 3-4 mil med lätt packning. En här på marsch klarade 2-3 mil om dagen. En ryttare skrittar c:a 10 km/tim. En ryttare i galopp har en hastighet av c:a 40 km/tim.

Milstolpar

Den äldsta kungliga förordningen om milstolpar är från 1649. Då utfärdade drottning Kristina ”Kongl. Majestäts Krogare- och Gästgifware Ordningh”. Där stadgades att

Milstolpe i Alsters socken, Värmland (t.v.) och i Hjälsta socken, Uppland (t.h.).

/ När Wägarna således äre rödde och lagade / skola the och mätas medh Snören / så at alle mijler blifwa lijka långa: Och skal sextusend fampnar göra en Mijl / och widh hwar Mijl / upsättias wisse Stenar och Kännemärken / den resande Man til rättelse.

Gästgiveri- och skjutsväsendet organiserades fastare. Samtidigt fastställdes också för första gången en enhetlig svensk mil, 6 000 famnar (10 688,54 m).

Landshövdingarna blev ansvariga för att milstolpar sattes upp. Genom milstolparna kunde resans längd beräknas. Det var viktigt att veta detta, så att bonden som utförde skjutsningarna skulle få rätt betalning. Milstolparna hade inget att göra med vägvisning. Vägvisning till olika orter började tillämpas från mitten av 1700-talet.

Resans längd skulle kunna mätas från båda hållen. Därför sattes milstolpar upp efter systemet 1 mil, ¼, ½, ¼ och 1 mil. Mellan varje stolpe var det en fjärdedels mil (c:a 2 672 m). Från denna indelning kommer uttrycket "en fjärdings väg".

Milstolparna tillverkades i trä eller sten. Under 1700-talet blev stolpar av gjutjärn vanliga. Milstolparnas utseende varierar från län till län och från tid till tid. Utöver milangivelsen finns på stolparna vanligtvis även årtal, kunglig krona och landshövdingens initialer.

I samband med att metersystemet infördes 1878 upphörde milstolparna att gälla. Idag finns c:a 8 000 milstolpar bevarade. Milstolparna är fornminnen.

Vägvisning och vägvisare

Den äldsta fasta anordningen för vägvisning var troligen bläckning på trädstammar längs stigen.

Runstenarna hade förutom sina egentliga syften i många fall till uppgift att på viktiga punkter markera var vägen gick.

Vägvisare till Laxarby och Edsleskog, vid länsväg 2242, Fröskogs socken, Dalsland.

Med milstolparna kan Sverige sägas ha fått en början till systematisk vägvisning. Milstolparna var inte några vägvisare men ingick i ett kommunikationssystem i vilket gästgiveriet, skjutsinrättningen och vägen var förenade. Vägvisningen utvecklades ur detta system. Vägvisningen fick form först med drottning Kristinas gästgivareordning 1649 och kan därför anses börja med denna förordning.

I 1734 års lag och den samtidigt utgivna gästgivareordningen stadgades det om vägvisning. I gästgivareordningen sammanfördes och förtydligades de bestämmelser som rörde gästgiveri, skjutsning och väghållning:

"Löper wägen til någon Stad, Sockn, Bruk, Siöhamn eller annan kundbar ort, tå skola märcken sättias, som wisa til hwad ort then wägen ligger. Så skal ock wid hwar Giästgifware Gård för Porten en tafla uphängas, med förteckning huru långt det är til nästa Giästgifware Gård, och huru mycket för en Häst den wägen i lego gifwas bör".

Varken i lagen eller i gästgivareordningen angavs hur märkena skulle se ut. Följden blev att socknarna och häraderna som satte upp vägvisarna också bestämde utseendena på dessa.

I och med 1891 års väglag upphörde milstolpssystemet att gälla. Lagen stadgade om vägvisning:

"Där vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas; kostnaden därför, så ock för deras underhåll, bestrides ur vägkassan".

Väghållningssten i Persnäs socken Öland, (t.v.) och i Steneby socken, Dalsland (t.h.).

Väghållningsstenar

I det gamla bondesamhället var de jordägande bönderna ansvariga för väghållningen i form av s.k. naturaväghållning. Om detta stadgas det redan i de medeltida landskapslagarna. För att få en rättvis fördelning av väghållningsskyldigheterna upprättades vägdelningslängder. I dessa förtecknades och indelades vägarna i olika delar, väglotter. Väglotterna skulle underhållas av de jordägande bönderna i förhållande till jordinnehavet. I längderna numrerades väglotterna och antecknades vilken bonde som var väghållare. Årligen hölls vägsyner. Bönder som då inte gjort ett fullgott arbete fick anmärkningar.

Bönderna kunde ha väglotter på flera ställen i socknen. För att veta var de olika väglotterna var belägna satte bönderna upp s.k. väghållningsstenar vid sina väglotter. Dessa utformades efter bondens eget tycke och smak. De flesta var nog av trä, men ibland även av sten. På stolparna och stenarna inristades väglottens nummer och ibland gårdens eller bondens namn eller initialer. En pil åt vilket håll lotten låg kan också förekomma.

Naturaväghållningen levde kvar in på 1920-talet. När väghållningsdistrikten eller vägkassorna övertog vägunderhållet från bönderna föll syftet med väghållningsstenarna bort. Då flertalet stenar var små och obetydliga har de i många fall inte observerats vid senare tiders vägarbeten. De flesta stenarna är därför nu borta. Väghållningsstenarna är fornminnen.

Väg- och reskartor

Speciella väg- och reskartor började utarbetas i Sverige under 1600-talet i samband med lantmäteriet och reselivets fastare organisation. Några svaga ansatser hade dock gjorts redan på 1500-talet.

År 1628 inrättades Lantmäterikontoret. I 1643 års lantmäteriinstruktion gavs noggranna bestämmelser om uppmätningen av vägar. Där sades, att

Landswägarne böre prickas i sitt rätte låpp, och effter som dhe krökia, antingen för bärgh, moras, åkrar eller Engiar, eller för hwadh orsak att vägen så kroket löper, och igenom hwadh by och hwadh sijdha om byen såsom och medh noteras, hwarest vintervägerne löpa af sommarvägen.

I början av 1700-talet tillkom en rad vägkartor över olika landsdelar. Den vanlige resenären hade dock ingen tillgång till dessa, då det rådde sträng sekretess kring kartorna. Det var Kungl. Maj:t som gav tillstånd till utgivning av kartor.

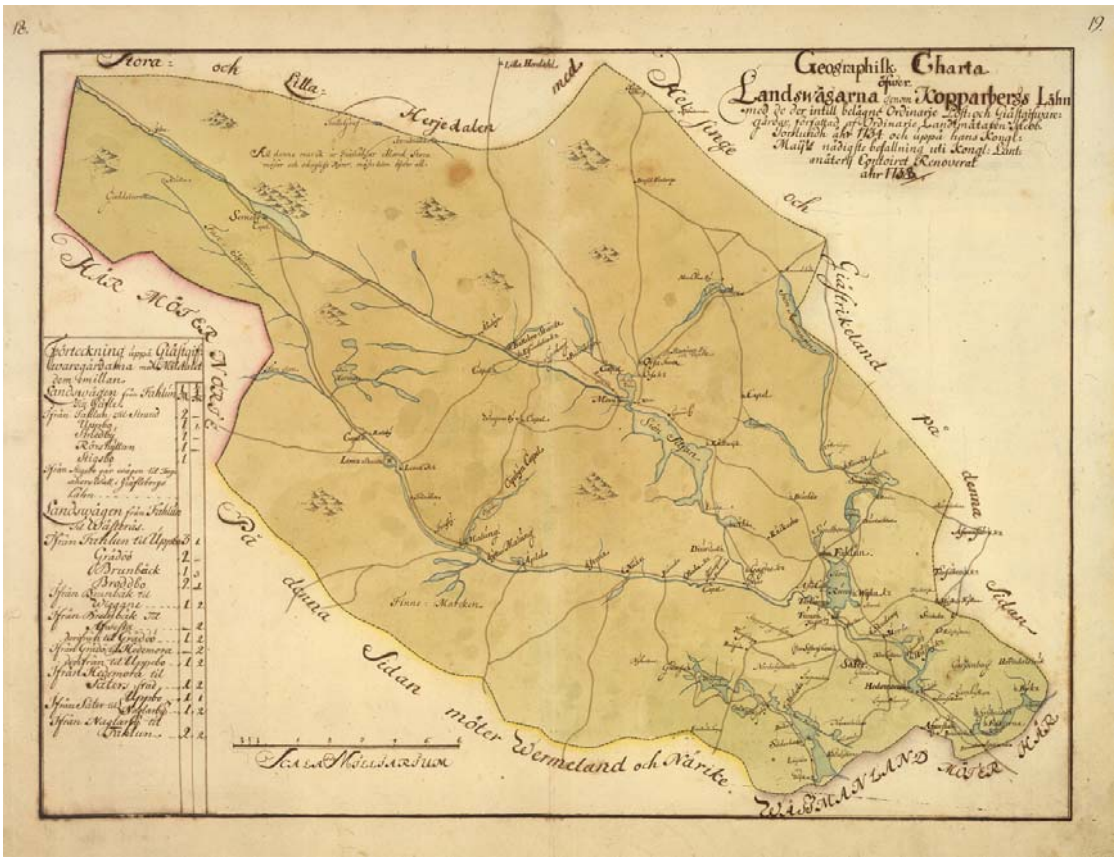
När resandet under 1700-talet blev allt vanligare ökade behovet av tryckta reskartor. År 1730 fick lantmäteriet i uppdrag att inventera och kartlägga farbara vägar med gästgivaregårdar och poststationer i alla länen. Kartorna ritades länsvis. Resultatet, *Chartebok öfwer Landswägarna uti Swea och Göta rike*, överlämnades 1742 till Fredrik I.

Även om de tryckta kartorna nu hade fått en större utgivning och spridning, fanns det dock en begränsning, då alla kartor så gott som undantagslöst endast omfattade ett län eller landskap. Under 1800-talet utgavs ett flertal vägkartor eller reskartor. Från 1860-talet inprickades oftast även ångbåtslinjer och järnvägar på kartorna. Vägarna trängdes i bakgrunden. På kartan till ”Vägvisaren för Sverige” 1862 är inga vägar medtagna.

Resehandböcker

Vid sidan om vägkartorna var också de tryckta vägvisarna viktiga för resenärerna. År 1679 utkom den första tryckta vägvisaren i Sverige. Den sannolikt första verkligt landsomfattande vägvisaren utgavs av regementspastorn O P Warnmarck 1709, *Then Swänske Ulysses….* Den var en kombinerad andakts- och vägvisarbok. Här anges avstånden mellan olika orter; städer, gästgivaregårdar och i vissa fall kyrkor.

Den betydelsefullaste och mest använda boken *Vägvisare til och ifrån alla städer samt namnkunniga orter uti Svea- och Göta riken samt Stor-Förstendömet Finland* utgavs av lantmätaren Georg



Handritad karta över Kopparbergs län 1738. Kartan ingår i ”Chartebok öfwer Landswägarna uti Swea och Göta rike”, 1742. Original i Lantmäteriverkets arkiv, Gävle. Foto Lantmäteriet, Gävle.

Biurman år 1743. Den är mycket utförlig och försedd med stort antal kompletterande upplysningar samt två kartor över Sverige och Finland.

Biurmans vägvisare dominerade fram till början av 1800-talet. Under 1800-talet utkom en rad större och mindre vägvisare.

I och med att järnvägen och ångbåtstrafiken tog över mer och mer av det långväga resandet hade de gamla vägkartorna och vägvisarna med dess noggranna uppgifter om vägavstånd, gästgivargårdar och skjutstaxor spelat ut sin roll.

Broar

Många av våra runstenar från vikingatiden berättar om broar och brobyggen. Med bro menas inte bara fribärande konstruktioner, utan så gott som alla former av uppbyggd väg eller vägbank. De var oftast byggda över sankmarker vid vadställen. Ortnamnet Jordbro utanför Stockholm tyder på att en sådan broläggning funnits där. Jarlabankes bro från 1000-talet i Täby norr om Stockholm, består av en vägbank av sten med grusfyllning.

Under medeltiden uppmuntrade kyrkan brobyggandet. Brobygge var också ett av de få arbeten som var tillåtet på vilodagen. I landskaps- och landslagarna från medeltiden finns uppgifter om brobygge och brounderhåll.

Träbroar

De enklaste träbroarna var s k kavelbroar, som bestod av rundvirke som vilande på längsgående stockrader. De lades direkt på den sanka marken. Den vanligaste typen var någon form av balkbro. Ibland byggdes höga landfästen av trä, t ex stenfyllda timmerkistor. Stenfyllda timmerkistor ute i vattnet vid längre broar förekom också.

Vaholms gårdsbro, Vads socken, Västergötland. Byggd i mitten av 1800-talet. Sveriges enda övertäckta träbro.

En speciell typ av träbroar är flottbroarna. De var förr speciellt vanliga i Dalälven. De finns belagda i skrift första gången 1634. Flottbroarna måste ständigt repareras, om- och nybyggas. På de flesta ställen där flottbroar funnits kan man anta att det är fråga om en serie flottbroar, som ersatt varandra. Idag finns de enda bevarande flottbroarna i Gagnef i Dalarna.

Stenbroar

De äldsta stenbroarna var enkla stenbalkbroar med mycket begränsad spännvidd. De bestod av en eller flera flathuggna stenar som vilade på landfästen av sten. Inga bevarade stenbroar från medeltiden är kända idag. Från 1700-talets senare del och under större delen av 1800-talet var den vanligaste typen av valvbro byggd av kilad sten i kallmur, d v s utan murbruk. I slutet av 1800-talet började man använda murbruk som bindemedel. Då byggdes stenvalvbroarna oftast av jämnhuggna stenar. Stenvalvbroar uppfördes fram till 1930-talet.

En kunglig förordning 1752 stadgade att alla broar som byggdes med allmänna medel skulle vara i sten. Från 1700-talet slut finns ett antal stora stenvalvbroar bevarade. Många av dem ingår fortfarande i det allmänna vägnätet. Ett flertal är av monumental karaktär och byggda med en väl utvecklad teknik. Byggmästarna var ofta kända arkitekter och byggnadskonstruktörer.

Under 1900-talet har många av stenvalvbroarna på olika sätt förstärkts med betong. I de flesta fall har även nya breda betongkörbanor lagts ovanpå bron. Det kan därför ibland vara svårt att upptäcka att man kör över en gammal stenvalvbro.

Storbron över Motala ström i Motala, byggd 1783.

Fackverksbro över Storån invid riksväg 60, Östra Löa, Ramsbergs sn, Västmanland. Byggd 1899, ombyggd 1953-54, i trafik till 1957.

Järnbroar

Den första järnbron i Sverige byggdes efter brittiskt förebild för Göta kanal och uppsattes 1813 i Forsvik, Västergötland. I början användes gjutjärn. Först under 1880-talet blev det vanligt med landsvägsbroar av stål. Detta blev fram till 1920-talet, då betongen snabbt vann insteg, det helt dominerande brobyggnadsmaterialet. Den vanligaste konstruktionstypen var balkbron. Farbanan gjordes som regel i trä.

Betongbroar

Betong som byggnadsmaterial användes redan av romarna från 100-talet f Kr. Efter romarrikets fall glömdes tekniken i stort bort. Först under 1800-talet kom betongen tillbaka. År 1887 byggdes Sveriges första betongbroar i Jordberga och över Höje å vid Lund, båda i Skåne.

I början av 1900-talet började betongbroarna bli vanliga. Skurubron nära Stockholm var den första ″storbro″ som utfördes av armerad betong och med moderna konstruktionsprinciper. Den byggdes 1914-1915. Efter detta började betongbroarna tränga undan stålbroarna även när det gällde större spännvidder. Många av de tidigare betongbroarna kläddes med sten. Stenen tjänade bl a som ytförstärkning med hade även estetiska fördelar.

Plattrambroar som byggs för spännvidder under 20 meter dominerar nu helt det moderna brobyggandet.

Ett urval litteratur

Ahlberg Sven Olof & Spade, Bengt, 2001. *Våra broar – en kulturskatt*. Vägverket. Borlänge.
Allgefält, Ulrika 2002. *Kulturvägar i Dalarna.* Länsstyrelsens i Dalarnas län och Vägverket, Region Mitt. Falun.
Almkvist, Christina & Syllner-Gustafsson, Mariann, [1994], *Vägen i kulturlandskapet. En beskrivning av de mindre vägarnas kultur- och naturvärden samt exempel på värn-värda vägmiljöer.* Vägverket, Region Sydöst. Jönköping.
Almqvist, Christina & Lindegård, Per, 1999, *Vägen som kulturarv. Värdefulla vägar och vägmiljöer i Kalmar län.* Länsstyrelsen Kalmar län och Vägverket, Region Sydöst. Kalmar och Jönköping.
Andersson, Mia, 1997, *Vägars kulturvärden.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm.
Bebyggelsehistorisk tidskrift. nr 39, 2000. Vägar och vägmiljöer.
Berg, Gösta, 1935, ”Hur klövjestigen blev landsväg”, *Svenska kulturbilder* band 2, del III-IV. Stockholm.
Bergström, Lars & Houltz, Anders, 1990, *Vägar i Örebro län.* Vägverket, Vägförvaltningen i Örebro län. Örebro.
Brandt, Thomas, 1991, *Vägminnesvårdsprogram.* Vägverket, Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohuslän. Göteborg.
Braut 1. Nordiske vejhistoriske studier. 1996.
Braut 2. Nordiske veghistoriske studier. 2002.
Enghoff, Karl, 1938, *De allmänna vägarna i Malmöhus län. Historisk översikt över vägväsendets utveckling från äldsta tider intill år 1937.* Lund.
Essen, Elisabeth, 1998, *Bevarande och levandegörande av kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer, etapp 1.* Vägverket, Region Stockholm. Stockholm.
Friberg, Nils, 1951, *Vägarna i Västernorrlands län. Typiska drag i deras naturgeografiska struktur och äldre utveckling jämte utblickar över det svenska vägväsendet i övrigt, speciellt i Norrland.* Stockholm och Härnösand.
Helgesson, Bertil & Trellid, Hampus, [1997], *Vägen – Ett kulturarv. Kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer på det statliga vägnätet värda att bevara.* Vägverket, Region Skåne. Kristianstad.
Hoppe, Gunnar, 1945, *Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet till våra dagar.* Uppsala.
Joelsson, Jeanette, 2001, *Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län.* Länsstyrelsen Norrbottens län, Västerbottens län och Vägverket, Region Norr. Luleå och Umeå.
Jonsson, Johan, 2001, *Historiska vägar i Jämtlands län.* Jämtlands läns museum och Vägverket, Region Mitt. Härnösand.
Lassila, Mauno, 1972, *Vägarna inom Västerbottens län. Kommunikationernas utveckling mot bakgrund av befolkning och näringsliv.* Umeå.
Lundgren, Elisabeth & Holmström, Erik, 1997, *Kultur på väg i Skaraborg.* Länsstyrelsen i Skaraborgs län. Skara.
Mannerfelt, Måns, 1938-1952, *Västgötavägar I-IV.* Uppsala, Stockholm, Lund.
Montelius, Jan-Olof, 1991, ”Vägunderhåll och vägbygge vid 1800-talets mitt. Ett bidrag till väghållningens historia”, *Dædalus* 59.
Montelius, Jan-Olof, 2000, Svensk vägadministration. En historisk översikt. *Bebyggelsehistorisk tidskrift.* nr 39, 2000. Vägar och vägmiljöer.
Montelius, Jan-Olof, 2001, ”Vägarkeologi och hålvägar. Ett försummat forskningsfält?”, *Braut*. *Nordiske veghistoriske studier* 2.
Montelius, Jan-Olof 2004, ”Vägar i och till arkiven. Om källor till väghistorisk forskning”. *Årsbok för Riksarkivet och Landsarkiven* 2004.
Nordin, Stefan, 1998, *Milstolpar. Stockholm, Uppsala, Södermanland. Underlag och anvisningar för upprustning och vård.* Länsstyrelsen Uppsala län, Stockholms län, Södermanlands län. Vägverket. Stockholm.
Nykvist, Pia & Öberg, Carina, 2001, *Om vägars historia i Västernorrland.* Länsmuseet Västernorrland och Vägverket, Region Mitt. Härnösand.
Sundberg, Margaretha & Gagge, Ann Christin, 2000, *Historiska vägar. Alternativa färdvägar genom Gävleborgs län.* Länsstyrelsen Gävleborg och Vägverket, Region Mitt. Gävle.
Sydow, Axel Erik von, 1840, *Publika arbetens nytta och nödvändighet*. (Faksimilutgåva 1967 med Levnadsteckning över A. E. von Sydow och kommentarer till hans skrift av Torsten R. Åström). Stockholm.
En vägbok för Uppsala län. 1937. Uppsala.
Vägar. Dåtid, nutid, framtid. 1991. Vägverket. Borlänge.
Vägar i Södermanlands län 1979. Nyköping.

För ett fylligare urval, besök Vägverkets väghistoriska sidor och Väghistoriska litteraturdatabasen

www.vv.se/museum

Vägverket
781 87 Borlänge
Telefon 0771-119 119 Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se