

Drömmen om

BILEN

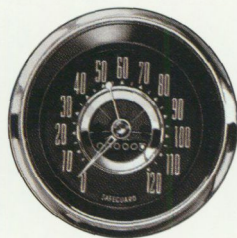
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



FOTO: GUNNAR LUNDH.

Vägen – en skapelse i tid och rum

ANDERS HOULTZ

Genom århundraden låg de där oförändrade, vägarna. Bygd knöts till bygd förbi skogar och vildmark på samma sätt under medeltiden som på 1800-talet. Några nya kom till, en del gamla föll i glömska, men i stort förblev vägnätet som det varit.

Med bilen förändras allt detta. I takt med ökade krav utvecklas vägarna snabbare än någonsin under 1900-talet. På gott och ont formar och dominerar bilvägarna landskapet. Kring dem växer ett nytt kulturlandskap. För människan öppnar de nya möjligheter, en ny frihet, men valen – 'avtagsvägarna' – är begränsade.

Under ett fältarbete för Nordiska museet sommaren och hösten 1992, som behandlade bilvägar i relation till landskap och människor, väcktes tankar om de dramatiska förändringar som vägnätet genomgått. Fältarbetet berörde ett område mellan Stockholm och Västerås, längs den nuvarande Europaväg 18 (eller Riksväg 12, som beteckningen löd innan den inordnades i europavägnätet). Jag färdades tillsammans med fotografen Sören Hallgren i bil på vägar av skiftande storlek och ålder. Vi dokumenterade vägmiljöer av olika slag, fotograferade och gjorde intervjuer.

Vid åtminstone två tidigare tillfällen har tjänstemän från Nordiska museet i bokform skildrat samma sträcka; dels Ernst Klein som 1922 för STF:s räkning skrev en resehandbok över Uppland, dels Mats Rehnberg som 1956 gav ut "Med bilen i stockholmstrakten. En handbok för bilister".

De flesta resehandböcker från 1800-talets slut och 1900-talets början vänder sig främst till tågresenärer. Från tillkomsten av de första svenska järnvägarna



Riksväg 12 från Stockholm till Enköping och Västerås 1956. Karta ur Mats Rehnbergs "Med bilen i stockholmstrakten. En handbok för bilister". Den och Ernst Kleins bok från 1922 är två tidstypiska resehandböcker.

på 1850-talet och genom en kraftig utbyggnad under de följande decennierna, hade tågförbindelserna på kort tid blivit det helt dominerande kommunikationsmedlet till lands. Vägarna kom i skymundan, deras underhåll eftersattes och de ansågs allmänt tillhöra en förgången tidsålder. Ernst Kleins bok vänder sig dock till såväl tåg- som bilresenärer, vilket kanske inte är någon slump; den tillkom i början av just det årtionde då bilen på allvar etablerades i Sverige och tog upp konkurrensen med järnvägarna om resenärerna.

När Mats Rehnberg 1956 skrev sin resehandbok var också Sverige på god väg in i massbilismen. Bilen var inte längre en leksak för det översta samhällsskiktet, den var en investering som många, om än inte alla, kunde ha råd med. Tre år tidigare hade man invigt landets första motorväg, eller autostrada – en sträcka på ett par mil mellan Malmö och Lund, utförd efter tyska och amerikanska förebilder. Liksom motorvägen var Rehnbergs bok anpassad direkt för bilismen, med hänsyn uteslutande till bilisterna och vad man ser direkt från bilen. Idén var ny: de resande skulle inte ens behöva kliva ur bilen för att tillgodogöra sig de sevärdheter som boken skildrar.

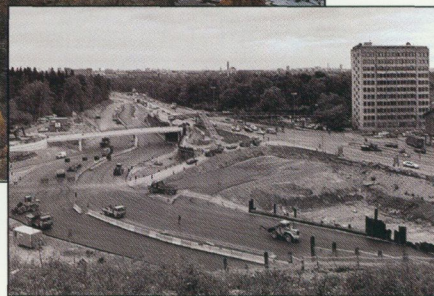


Morgontrafik vid Haga Norra.

FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIÉAMBITET 1994.

Till höger: Haga Norra under ombyggnaden, 1992.

FOTO: SÖREN HALLGREN.



Med Klein och Rehnberg i handskfacket skall vi nu bege oss ut på en resa i väglandskapet. Målet är Enköping, och resan tar sin början i utkanterna av Stockholm.

Stadens ytterområde, bilens kulturlandskap

Vi startar en vårmorgon 1992 vid Norrtull i Stockholm, just där stenstaden, 1800-talsstaden, gör halt. Den gamla stadsgränsen är fortfarande tydligt avläsbar; här bildar bostadshusen närmast en kompakt stadsmur mot omgivning-en. På 1920-talet, då Ernst Klein skrev sin bok, var detta fortfarande också gränsen för det urbana livet, något som bilismen på ett avgörande sätt skulle förändra. Några av de tidigaste förorterna var visserligen redan byggda, men de följde järnvägsspåren ut från staden.

Utanför tullarna passerar vi Haga Norra, en trafikplats där Vägverket satsat stora medel på en ambitiös miljöanpassning genom terrängmodulering, plan-

teringar, konstnärlig utsmyckning och användande av material som tegel i val-lar och terrasser. Byggverksamheten är i full gång och sträckan är tänkt att ingå i det så kallade Dennispaketets omfattande och omdiskuterade satsning på trafikleder kring Stockholm. Vi leds av orange plastkoner, stora vägskyltar med vinkelpilar och en man med flagga i handen förbi arbetsplatsen.

Hagaparken ligger oförändrad öster om vägen, oförändrad bortsett från en hög, gräsbevuxen kulle bestående av schaktmassor från 1960-talets rivningar i centrala Stockholm. På vägens andra sida ligger Hagalundsområdet. Om detta skriver 1922 års resehandbok kort och gott: *"Hagalund, ett av de minst tilltalande av Stockholms förstadsområden"*. Kleins uppfattning om Hagalund delades av många, inte minst på myndighetsnivå. Innan en omvärdering kommit till stånd hade den enkla trähusbebyggelsen till största delen rivits.

Söder om Ulriksdals slott ligger ett vägshål med gamla anor. Här, vid Järva krog, möttes uppsalavägen och enköpingsvägen, och här korsar E4 och E18 varandra än i dag. Ett stort hotell har tagit upp krogens gamla namn. *"Trakten börjar nu bli lantlig"*, menar Klein.

Om den följande sträckan västerut skriver Mats Rehnberg 1956: *"Vägen passerar järnvägsverkstäder, industrier och en del slumbebyggelse av vanlig förortskaraktär. På vägens norra sida löper skogen obebyggd ända fram till vägkanten."* De järnvägsverkstäder som nämns hör till Hagalunds rangerbangård och området norr om vägen kallas Järvafältet. Det sträcker sig mellan E18 och E4, som en lång och fortfarande obebyggd kil in mot Stockholms centrala delar. Anledningen till att området i så stor utsträckning lämnats outnyttjat är att det mellan 1905 och 1970 användes som militärt övningsfält. Idag fungerar Järvafältet huvudsakligen som rekreationsområde för den kringliggande förortsbebyggelsen. Det har länge funnits planer på att bygga ut E18 till fyrfilig motorväg på fältet, men protesterna från de boende i området har varit kraftiga. Vissa delar har emellertid exploaterats sedan Rehnbergs dagar. Bland annat har områdena Kista, Husby och Akalla med sina bostäder och arbetsplatser tillkommit under åren 1972–1977, och ett stort IKEA-varuhus har anlagts vid Barkarby, längre västerut. Det stora varuhuset är liksom många liknande anläggningar direkt beroende av en bilburen kundkrets.

Bilen har med tiden givit upphov till ett eget kulturlandskap. Detta är inte



E 18 vid Tensta. Till höger om vägen utbreder sig Järvafältet.

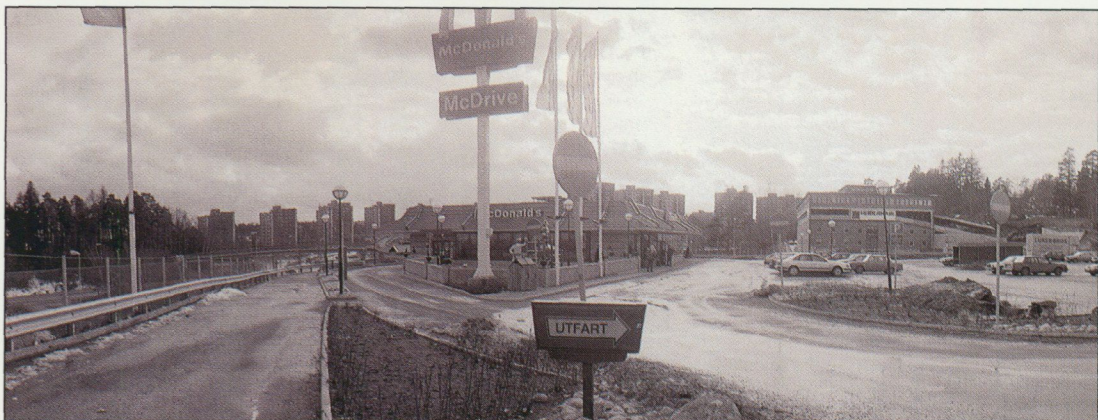
FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIÄMBETET 1994.

minst tydligt då man som här passerar genom stadens ytterområden. Dessa områden präglas av stora utfartsleder, köpcentra, industriområden och trafikplatser. Liksom i alla tider samlas här sådana verksamheter som inte riktigt får plats eller är passande i själva staden. Till funktion och utseende är de skiftande, men har nuförtiden det gemensamma draget att de i stort sett endast är tillgängliga per bil.

Miljonprogrammets vägar och bebyggelse

Vid Spånga kyrka kommer en markant ändring av vägsträckningen. Där vägen tidigare passerade just förbi den lantligt belägna kyrkan ligger idag de stora bostadsområdena Rinkeby och Tensta från miljonprogrammets dagar (utbyggnad 1964–1971). Vi gör ett försök att följa den gamla vägen, men finner endast ett fragment.

Den nuvarande vägen löper på en avsats intill höghusen i Rinkeby och Tensta. Nedanför på andra sidan breder Järvafältet ut sig i en dalsänka, där bebyggelsen i stort sett inskränker sig till ett koloniområde. Att en stor väg ligger så nära intill ett tätbebyggt och relativt nytt bostadsområde av detta slag är



ovanligt. Förklaringen är att den led som används idag från början endast var tänkt som en så kallad "matarväg" till bostadsområdena, planerad med utgångspunkt från 60-talets storslagna trafikkalkyler. Den egentliga trafikleden, en fullt utbyggd motorväg, skulle enligt planen löpa längre ut på fältet. Ett permanent provisorium, med andra ord.

Under de expansiva åren på 1960- och 1970-talen planerades bostadsbebyggelse och vägar efter i huvudsak samma principer. Liksom miljonprogrammets stora bostadsområden har därför också vägarna från samma tid blivit kritiserade för att aspekter som miljöanpassning, estetik och detaljutformning fått stå i skuggan av kostnadseffektivitet och industrialiserad produktionsteknik.

Efter Tensta övergår E18 till motorvägsstandard. En ny väg ersatte på 1960-talet den gamla landsvägen längs denna sträcka. Övergivna av åtminstone fjärtrafiken ligger den där fortfarande, alldeles intill motorvägen men sällan synlig över bullerplanken. *"Enköpingsvägen är en smula slingrig i början"*, menar Mats Rehnberg, och beskrivningen stämmer bra på den äldre vägen, rikstolvan. Den passerar fortfarande, liksom på hans tid, den gamla gästgivargården i Barkarby, och därefter Barkarby flygfält. På 50-talet residerade Svea flygflottilj på platsen och Rehnberg berättar hur bilisten får uppleva ovanliga vägskyltar såsom *"Varning för flygplan"*. Det följande landskapet betecknar han som ganska starkt kuperat och den på 50-talet nybyggda vägen *"slingrar i kraftiga kurvor ner mot Stäket"*. Lockade av Rehnbergs beskrivning tar vi av från motorvägen vid närmaste trafikplats och följer rikstolvan ett slag istället.

Att besegra en backe

Vi stannar till vid Dalkarlsbacken, den branta backen ner till Ryssnäset, just öster om Kungsängen. Den har varit en plåga för resenärer i århundraden, och flera försök att bemästra den svårforcerade stigningen har gjorts genom historien. År 1665 kommenderades 200 man ur Dalaregementet att bygga en stödmur för vägbanan att vila på, Sveriges troligen första statligt finansierade vägföretag. Resultatet av deras möda är fortfarande synligt och en stig leder på den gamla rampen uppför sluttningen.

Tensta, 1992. FOTO: SÖREN HALLGREN. Nedre bilder: Fittja, 1993. FOTO: TOBIAS BRANTING.

Nästa väggeneration i backen är från 1855, och kom till efter en olycka då en diligens störtade ner för bergssluttningen. Det stod klart att 1600-talsvägen inte längre var tillräcklig för tidens större och tyngre vagnar, varför en ny och högre ramp i kombination med en sprängd passage genom berget utfördes för att minska lutningen. Det var på denna väg som Ernst Klein färdades 1922, även om den då ganska snart skulle få sin ersättare.

Den gången var det kraven från biltrafiken som skulle tillgodoses. Vägen måste bli såväl bredare och bärkraftigare som rakare och mindre backig. "Enköpingsvägen" eller "Gamla landsvägen", som det står på två skilda skyltar, anlades 1935. När Mats Rehnberg körde här 1956 var den alltså förhållandevis ny, bara 20 år gammal. Liksom en stor del av de vägar som kom till vid samma tid finansierades enköpingsvägen med statliga nödhjälpsspengar, anvisade av Arbetsmarknadskommissionen – så kallade AK-medel. AK-vägarna utgjorde landets första bilvägnät av större omfattning och är fortfarande ofta lätt igenkännliga i landskapet genom sin raka sträckning.

Det fjärde och senaste tillskottet är motorvägen, som stod klar 1971. Den går på en bro med väldiga betongpelare som helt eliminerar backens lutning. Den fruktade Dalkarlsbacken passeras därför idag på ett ögonblick, utan att trafikantens uppmärksamhet ens hinner väckas. 1930-talsvägen används emellertid ännu av den lokala trafiken, och de två äldsta generationerna på platsen är fortfarande avläsbara i landskapet. Detta koncentrat av väg- och kommunikationshistoria kompletteras dessutom av järnvägen mellan Enköping och Stockholm, som tillkom under vägnas nedgångsperiod vid 1800-talets slut.

Dalkarlsbacken visar tydligt hur vägbyggandets tekniska förutsättningar, men också de behov som ligger bakom tillkomsten av nya vägar, förändrats genom tiderna. Tidigare satte naturen gränser för vägen – med dagens grundläggningsteknik är det i princip möjligt att bygga väg var som helst. Vilken lösning som väljs är en kostnadsfråga och inte en fråga om teknisk begränsning. Trafiklederna är inte längre bundna av landskapet, de bildar självständiga

Bild övre: Stora landsvägen på sträckan mellan Almare-Stäket och Kungsängen 1926.

FOTO: OSCAR HALLDIN.

Bild undre: Dalkarlsbacken. I höjd med trätopparna passerar E 18 över både järnväg, landsväg och bebyggelse. FOTO: JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIÄMBETET 1994.



kommunikationskorridorer där resenärerna, isolerade i sina bilar, transporteras från en punkt till en annan utan större påverkan av naturbetingelser.

Samhället vid vägen

Färden fortsätter, och vi åker på motorvägen genom norra utkanten av Kungsängen, som med sina väl synliga höghus bildar en sista utpost i raden av förortssamhällen. Först här, omkring 20 kilometer längre ut från Stockholm, märker man av en motsvarighet till den lantlighet som Ernst Klein 1922 talar om redan vid Ulriksdal. Rehnbergs beskrivning av omgivningarna längs den gamla rikstolvan skulle här faktiskt passa lika väl in på motorvägen: *"I långa och mjuka svängar fortsätter körvägen västerut genom ett öppet landskap, där väldiga odlingsfält dominerar blicken. Då och då glimmar blå mälurviker bortom fälten söder om vägen"*

Då man närmar sig nästa tätort upphör emellertid överensstämmelserna med vår tid: *"Med sakta fart rullar man så igenom Bålsta, ett kombinerat landsvägs- och järnvägssamhälle. En röd gammal gästgivargård ligger i västra kanten av det lilla samhället"*. I dag passerar vi snabbt i samhällets utkanter, men Mats Rehnbergs bilisthandbok skrevs vid en tid då bilvägarna ännu inte vuxit sig för stora för att passera genom städer och byar. Dock började genomfartstrafiken i tätorter under femtiotalet bli ett problem, som under de följande decennierna kom att resultera i kring- och förbifarter, efterhand även vid allt mindre samhällen.

Bålsta är ett exempel på denna utveckling, men trots att trafiken numera till största delen passerar utanför samhället har bebyggelsen vuxit kraftigt under senare år, med motorvägen som en viktig orsak. Om Bålsta på 1950-talet var ett kombinerat landsvägs- och järnvägssamhälle är det idag snarare ett utpräglat landsvägssamhälle, där en stor del av befolkningen utgörs av bilpendlare med arbete i Stockholm, Enköping eller andra större orter.

Genvägar och senvägar

Den nya sträckan av E 18 mellan Bålsta och Enköping påbörjades 1986 – först som motortrafikled, sedan i en andra utbyggnadsetapp som motorväg. Vid vårt fältarbete 1992 är arbetena ännu inte helt avslutade. Vägen följer en linje,



Motorvägen som effektiv transportkorridor mellan två punkter, försedd med stoppförbud och frikopplad från landskapet. E 18 vid Dalkarlsbacken. FOTO SÖREN HALLGREN 1992.

eller snarare kurva, som innebär kortast möjliga resväg och som i möjligaste mån undviker bebyggelse. Vi färdas genom stora skogspartier men förhållandevis litet uppodlad mark.

Motorvägen korsar Ekolsundsviken på två mäktiga broar, en för varje körfält. Vid ena brofästet ligger en bensinstation och en vägkrog mellan de båda vägbanorna, omslutna på alla sidor av vatten och trafik; mer eller mindre oåtkomliga för den som inte färdas med bil. Vi passerar trafikplatser med avfarter till tätorter som Ekolsund och Grillby, men kör inte igenom några samhällen. Enstaka gårdar och bostadshus hukar bakom vallar och bullerplank.



Det historiska vägnätet är integrerat i landskapet, direkt knutet till naturförhållanden och bebyggelse. Väg vid Gäddeholm, en mil söder om Västerås. FOTO SÖREN HALLGREN 1992.

Bitvis är vägen majestätiskt storslagen, men dess dimensioner är samtidigt skrämmande, omänskliga.

Den väg som våra guider hade att följa gör istället en vid sväng norrut, dels för att utnyttja en sandås med naturlig dränering, dels för att undvika Ekolsundsvikens vatten. Den blir på det viset omkring fyra kilometer längre än motorvägen, men passerar i gengäld genom ett rikt och mångfacetterat kulturlandskap. Klein berättar om runstenar och medeltida kyrkor längs vägkan-
ten och om ”den präktiga, mångdubbla allén rätt upp till Ekolsunds slott”.

Ny och gammal väg i landskapet

På liknande sätt löper en äldre generation av E18 vid sidan av den nuvarande längs stora delar av sträckan mellan Stockholm och Enköping, än nära intill, än på längre avstånd. Inte oväntat finns det stora och till en del generella skillnader i karaktär mellan den äldre vägen, som under de senare årtiondena i stort sett stagnerat i sin utveckling, och dagens väg, som efterhand är på väg att byggas ut från motortrafikled till motorvägsstandard.

Att även den äldre generationen av E18 har genomgått omfattande förändringar genom åren skall dock inte glömmas. Om man jämför den med äldre kartmaterial och den karaktär som ännu präglar nätet av omkringliggande småvägar, framgår det tydligt hur mycket som har hänt i fråga om vägbreddningar, uträtningar och annat. Men trots dessa förändringar har vägen behållit sin huvudsakliga sträckning, och sedan den förlorat rollen som genomfartsled har den förändrats mycket litet.

Redan på kartan framgår det tydligt hur dagens väg väljer en betydligt rakare linje i landskapet än sin föregångare, och hur den så långt möjligt undviker att passera genom samhällen och bebyggelse. Korsningarna är antingen plan-skilda eller ersatta av trafikplatser med på- och avfartsvägar. Den äldre vägens förhållande till bebyggelsen är mer intimt; den tangerar eller går tvärs igenom ett flertal byar, och däremellan ligger gårdar och hus placerade i mer eller mindre direkt anslutning till vägen.

Då man kommer ut på vägarna blir skillnaderna ännu tydligare än på kartan. Det är inte så att den nya vägen främst går över slättmark och den gamla över bergspartier, snarare att den nya passerar tvärs igenom båda landskapstyperna, medan den gamla så långt möjligt följer gränserna mellan höjd och slätt. Då det är nödvändigt att korsa ett höjdparti följer den naturliga pass eller sän-



Vårt beteende som trafikanter är förutsägbart, styrt av regler och praxis. Välbekanta skyltar och symboler talar om vad som förväntas av oss, och det gäller att snabbt absorbera informationen. Avfart vid Västerås.

FOTO: SÖREN HALLGREN 1992.



Kungsgatan i Enköping 1908. Här passerade genomfartstrafiken mellan Stockholm och Västerås fram till slutet av 1950-talet.

kor, och måste den korsa ett öppet fält sker det på rakast möjliga sätt. Medan den gamla landsvägen erbjuder omväxlande landskap, intryck på nära avstånd och överraskningar "bakom nästa krök", erbjuder motorvägen långa siktlinjer och utsikter genom en terräng som tidigare varit det kultiverade landskapets obesökta baksida.

Att möta staden

Så till slut närmar vi oss målet – Enköping. Men inte på det sätt som förr var vanligt. Ernst Klein, som ju skrev sin guidebok för två olika färdmedel, anlände till staden per tåg och inte bil. Järnvägen dit följer för övrigt en linje som typiskt nog mera överensstämmer med dagens motorväg än med den tidens landsväg. Enköping var på 1920-talet en fridfull liten stad, och Klein skriver: "Västra Upplands huvudstad är som bekant icke någon storstad. Dess befolkningssiffra har ännu ej nått 6 000." Med järnvägen kom man rakt in i samhäl-

let, där det första som mötte besökaren var stationens representativa byggnad. Sedan gick det lätt att till fots eller med skjuts ta sig dit man skulle, kanske till Stadshotellet vid Stora Torget, i vars annex den berömde "Enköpingsdoktorn", Ernst Westerlund, länge hade sin mottagning.

På 1950-talet, när Mats Rehnberg kom körande den gamla Stockholmsvägen in i staden, var Enköping inte längre den sömniga lilla småstad som ryktet gjorde gällande. Dess befolkningstal hade fördubblats på 30 år, och Rehnberg beskriver orten som en pulserande industristad och garnisonsort för ett modernt regemente. Ändå gick Riksväg 12 fortfarande tvärs genom stadskärnan. Väl inne i det vinkelräta gatunätet övergick vägen i Kungsgatan, passerade Stora Torget och fortsatte i väster förbi lasarettet ut mot Tillinge kyrka. *"För bilisten är Enköping en mycket angenäm stad, eftersom gatorna är så breda."* Så skriver Rehnberg, och säkert stämmer det att staden med sin rymliga 1800-talsplan bättre än de flesta kunde ta emot bilarna från den starkt trafikerade landsvägen. Bilisten kom rakt in i händelsernas centrum och fick på så vis en självklar anhalt på resan. Frågan är dock om enköpingsborna själva upplevde bilarnas närvaro som lika angenäm.

I de svenska städerna har genomfartstrafiken varit ett växande problem under hela efterkrigstiden. Framför allt två olika lösningar har tillämpats: antingen att bygga ut och skärma av det befintliga trafikstråket genom stadskärnan, eller också att ersätta det med en kringfart utanför stadens centrala delar. I Enköping, liksom på de flesta andra håll, valdes det senare alternativet. Idag går följaktligen en motorvägsled i en båge förbi Enköping i stadens norra utkanter.

Vi kör förbi industrier och militärförläggningar och passerar under korsande broar för gång- och motortrafik. Avtagsskyltar leder in mot stadens centrala delar, men i hastigheten missar vi den första avfarten. Vid nästa tillfälle är vi beredda, svänger av och saktar in. Att vara hemmastadd på platsen är inte längre nödvändigt för att hitta rätt, men i gengäld gäller det att vara uppmärksam på skyltar och information. Ytterligare skyltar visar vägen in mot centrum, där vi liksom våra guider kommer fram till Stora Torget – om än på andra vägar.

Det förändrade sättet att möta staden är ett generellt drag under 1900-talet.



Under 1900-talet har landsvägsalléerna blivit allt färre. Tillkomna på 1700- och 1800-talen, har de haft en problematisk samexistens med biltrafiken.

Den ökade trafiken har nödvändiggjort ett huvudvägnät som passerar utanför de flesta städer och tätorter. Från de nya huvudvägarna kommer man istället, liksom i Enköping, in till samhällena via infartsleder som saknar anknytning till det historiskt uppbyggda vägnätet. Om man tidigare steg på genom huvudingången, kommer man numera snarare köksvägen. Att ta av från motorvägen till städer och tätorter innebär dessutom ett direkt och medvetet val – förut var det snarare ett oundvikligt inslag på resan, välkommet men tidsödande.

Vägar för framåtskridande

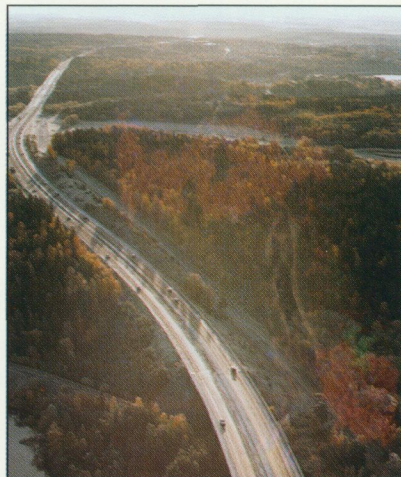
Den korta sträckan mellan Stockholm och Enköping uppvisar flera exempel på väglandskapets omvandling under vårt sekel. Men vägen är mer än den sträcka vi färdas på. Vägen är stadd i förändring, men det är också de associationer som vi förknippar den med.

En bild som har sitt ursprung i bilismens introduktion, eller som åtminstone kraftigt förstärkts därigenom, är vägen som metafor för det ”moderna”, för utveckling och framåtskridande. Under det sena 1800-talet var det som bekant

järnvägen och inte landsvägen som stod för denna innebörd. Äldre tiders vägnät var som helhet statiskt och genom sin oföränderlighet närmast ett band till det förflutna, bilvägnätet däremot dynamiskt med ständigt nya sträckningar. Under 1900-talet är därför vägar och modernitet intimt förknippade, och det är bilen som utgör länken dem emellan.

Men symboler är inte definitiva eller en gång för alla givna, i synnerhet inte symboler som betecknar centrala företeelser i tillvaron. Deras innebörd förändras ständigt, förskjuts, ersätts. Miljöaspekten har givit vägen en ny innebörd med negativa förtecken, men tilltron till vägar och vägbygge som tillväxtskapare förefaller samtidigt fortfarande vara livskraftig. Krisåren i slutet av 1980- och början av 1990-talen har sett den största svenska satsningen på trafikleder under decennier. Liksom i 1930-talets Sverige ställs höga förhoppningar på att vägarna skall leda oss ut ur krisen. På den tiden bestod emellertid väganläggning fortfarande huvudsakligen av kroppsarbete, i dag är det istället en kostnadsintensiv verksamhet som relativt sett inte innebär särskilt många arbetstillfällen. Ändå sätter vi än en gång vår tilltro till vägarna i nödens stund. Projekt som Öresundsbron mellan Malmö och Köpenhamn, Dennispaketets satsning på trafikleder i Stockholm och vägbyggena längs Höga kusten är ur detta perspektiv intressanta symbolhandlingar.

1900-talet är bilens århundrade – och bilvägnarnas. Den successiva omvandling och utökning av vägnätet som skett under denna korta tid saknar motstycke i historien; den är på en gång en konsekvens av och en nödvändig förutsättning för det svenska bilsamhället. Det moderna samhället kräver en viss typ av vägar, men också det omvända förhållandet råder: de moderna vägarna kräver en viss typ av samhälle. Vägarna bidrar till att forma människors livsmiljö, men det är människor som planerar vägarna. Vi har ett ansvar inför framtiden för de vägar som vi bygger. Motorvägen är vår tids väg, men är den framtidens?



E 18 från ovan.

FOTO JAN NORRMAN, RIKSANTIKVARIEÄMBETET 1994.