

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning.....	3
1.1.	Syfte och frågeställningar.....	4
1.2.	Avgränsning.....	4
1.3.	Källor och metod.....	4
1.4.	Forskningsläge.....	5
2.	Vägnätets generella utveckling.....	6
2.1.	Historisk bakgrund.....	6
2.2.	1800-talets standardförbättring.....	7
2.3.	1900-talet och bilismen.....	7
3.	Väghållningen.....	9
3.1.	Historisk bakgrund.....	9
3.2.	Förstatligandent.....	12
3.2.1.	Vägförstatligandefrågans utveckling.....	12
3.2.2.	Motiven för vägväsendets förstatligande.....	12
3.2.3.	Innebörden av den nya lagstiftningen.....	13
3.3.	Begreppen allmän och enskild väg.....	14
4.	Vägnätet i Hålaveden 1876-1986.....	15
	Karta 1. Vägnätet inom Ödeshög och Stora Åby socknar 1876.....	16
	Karta 2. Vägnätet inom Ödeshög och Stora Åby socknar 1986.....	17
4.1.	"Sveriges vackraste landsväg" och Västra Hålavedsvägen.....	18
5.	Avslutning.....	20
	Källförteckning.....	22

## 1. INLEDNING

Du, vandrare på vägen,  
dröj i steget,  
lyssna till sällsamma ting.  
Hör hur det viskar;  
i kurvor, i backkrön,  
från susande vindar  
i trädjättars kronor.  
Hör - det berättas,  
om framfarna dagar,  
om tider som längesedan flytt.  
Dröj på din vandring,  
ge tid till att lyssna  
till sanning och sägen,  
om urgamla vägar  
där förfädren gått.

Ur "En gammal landsväg berättar"  
Ivan Bratt, 1989 Linköping

Vägen genom landskapet har i alla tider utgjort bygdens nerv och puls. På vägen möts alla, både traktens folk och långväga resenärer som bara åker förbi. Vägen är bygdens ansikte utåt. Den har under sekler sett landskapet förändras, sett folk komma och gå. Den kanske har sett torpare traska fram i gruset trötta efter fullgjorda dagsverken, eller bybarnens bara fötter i det soliga vägdammets på väg hem från skolan. Den har säkert skådat tysta och ensamma långväga vandrare, eller bönder med häst och vagn med järn-skodda hjul på väg till kalaset i grannsocknen eller till kyrkan. Och vägen minns säkert uppståndelsen när den första bilen kom körande. Tanken svindlar. De människor som på olika sätt danat och skapat denna bygd är borta sedan länge och främmande för oss. Men vägen har vi i alla fall gemensamt.

Vägen skulle kunna lösa många frågor åt oss om den bara kunde tala. För min del skulle jag då önska en pratstund med vägarna i Hålaveden. De skulle kunna berätta för mig hur de utvecklats fram till idag. Det skulle vara till stor hjälp. Nu är ju detta inte möjligt, så jag får söka information i de tryckta källorna som finns istället. Nog vore det bästa om det gick att använda sig av båda alternativen. Och framförallt mest fördelaktigt.

## 1.1. Syfte och frågeställningar

Avsikten med min uppsats är att beskriva och analysera hur vägarna påverkats och utvecklats p.g.a. oss, alltså av samhället och vilka faktorer som spelat roll för detsamma.

Jag har valt att närma mig detta ämne genom att söka svar på följande frågor:

- Hur har vägnätet utvecklats under den studerade perioden? Vilka skötte vägarna?
- Varför förstatligades vägarna och hur gick det till?
- Vari ligger skillnaden mellan allmänna och enskilda vägar? Sköts de olika?
- Hur har vägnätet och vägnarnas sträckningar i Hålaveden ändrats under tidens gång? Speciellt Västra Hålavedsvägen.

Syftet med uppsatsen är också att bidra med information till Länstyrelsens "Projekt Hålavedsbygden".

## 1.2. Avgränsning

Undersökningen uppehåller sig i sydvästra Östergötland, närmare bestämt i Ödeshög och Stora Åby socknar, d.v.s. området där Hålaveden finns i den södra delen. Tidsperioden som undersöks är 1870-talet till 1990-talet, men för att ge en bra bakgrundsbild har jag valt att beröra en mer omfattande tidsperiod för att bättre förstå utvecklingen av det allmänna vägnätet.

I Ödeshögs socken längs Vättern går E4:an. Den kommer jag inte beröra i min uppsats då en sådan håller på att skrivas om denna väg. Jag kommer heller inte att ägna mig åt vägutveckling i och omkring tätort.

## 1.3. Källor och metod

Det finns många källor att tillgå då det gäller vägar. Mestadels är det resehandböcker som tipsar om vägar med vacker omgivning att färdas på. Det är just inte den slags litteratur som jag behöver. De böcker som ändå har handlat om vägsystemet och dess utveckling har i de flesta fall behandlat Skåne och Värmland, eller ur ett mer allmänt perspektiv. Det är de sistnämnda böckerna jag har använt mig av. Dessa har gett likvärdig information varför jag inte betvivlar att dess innehåll är riktigt. Jag har även använt mig av Väglagen och protokollböcker på Landsarkivet.

De källor som rör två av undersökningens viktigaste vägsträckningar, Västra Håalavedsvägen och "Sveriges vackraste landsväg", har däremot gett mig olik information. Det har varit svårt att tolka vilken av vägarna som egentligen avsetts. Detta gäller främst tiden innan 1850-talet då den södra delen av Västra Håalavedsvägen ännu inte flyttats ned mot Vätternstranden.

I min undersökning har jag också varit hänvisad till kartmaterial. Främst har jag använt mig av häradskartan från 1870-talet och det kartblad från 1983, hörande till boken "Natur och Kultur, miljöer i Östergötland" utgiven av Länsstyrelsen i Östergötland. Min arbetsmetod blir således en jämförande kartanalys och arkiv- och litteraturstudier.

#### 1.4. Forskningsläge

En heltäckande vägshistorik för Sverige saknas. Det finns dock en del värdefulla bidrag rörande olika landskap. För Östergötlands del vill jag nämna Bengt Cnattingius och hans "Bidrag till östgötavägarnas historia". Detta är inte den enda boken i hans författarskap som finns att tillgå inom ämnet men den mest tillfredsställande. Den är visserligen från 1929 men ger ändå en bra bakgrund.

Under senare tid har Vägverket engagerat sig i att ge ut böcker inom området. "Vägen i kulturlandskapet" från 1994 och "Vägar - dåtid, nutid, framtid" utgiven 1991 är båda utgivna av Vägverket. Den förstnämnda behandlar våra små grusvägar och deras bevarande, den senare sträcker sig över flera områden och tidsperioder.

I serien SNA, Sveriges Nationalatlas, finns ett band som behandlar infrastrukturen i Sverige. Bandet heter "Infrastrukturen - förvaltning, kommunikationer, energi" och ger en samlad bild av Sveriges infrastruktur och betonar hur beroende ett land är av fungerande kommunikationsleder.

Många av framställningarna inom området är inte strikt vetenskapliga, det vill säga de är oftast rent deskriptiva, sällan problemformulerande eller analyserande.

Jag har varken stött på bok eller uppsats som på något sätt behandlar vägsystemets utveckling i Håalaveden. Däremot finns, som tidigare nämnts, resehandböcker som behandlar området. Dock inte vägarnas utveckling.

## 2. VÄGNÄTETS GENERELLA UTVECKLING

### 2.1. Historisk bakgrund

När den första vägen eller stigen trampades upp i vårt land vet vi inte. Men på många håll finns lämningar efter förhistoriska vägar. Några av dem är ännu trafikerade, andra bara fragment i den natur som sakta återerövrar vad vägbrytarna i gången tid tog ifrån den.

Det äldre vägnätet bestod av ett flertal slingrande gång- och ridstigar som varken var brutna, grusade eller byggda. De förband först och främst gårdens ägor och sedan de närmast liggande gårdarna. Vägen anpassades till landskapet och fick på så vis en speciell karaktär. Det var noga med att inte ta åker, äng och hage i anspråk. I stället gjordes stora vägkrokar som ledde förbi inägorna och andra hinder så som stora stenar. Vägbredden gick tillbaka på regler som gällde i de medeltida landskapslagarna. En allmän väg skulle vara 10 alnar bred (6 meter) och väg till ting, kyrka, kvarn eller annan mindre väg 6 alnar (3,6 meter). I lagen nämns också att fägata skulle vara 3 mätstänger (ca 1,8 meter).<sup>1</sup>

Genom landskapet gick under medeltiden Eriksgatan. Eriksgatan – bara ordet associerar till lysande följn med ståtliga ryttare och granna vagnar. Den urgamla seden när en nyvald kung tog sitt land och folk i besittning och mottog undersåtarnas trohetsed sätter än i dag fantasin i rörelse.

Kungen red in i Östergötland från Södermanland vid Svintuna (Krokek) på Kolmården, och vid en punkt mittskogs i Hålaveden skedde växling mellan östgötar och smålänningar.<sup>2</sup>

”Där skola östgötarna möta honom  
med sin gisslan och följa honom  
genom sitt land till mitt på skogen  
Holaved. Där skola smålänning-  
arna möta honom” (Upplandslagen)

En allmän uppräckning av vägnätet sker under Gustav Vasas tid och under Stormaktstiden. Dessa vägförbättringar igångsattes troligen till stor del av militära skäl. 1559 fixerades så kallade ”rätte landsvägar” och både Västra och Östra Hålavägen var med bland dessa. En intensiv vägröjning följde för att göra de gamla ridstigarna till vagnsvägar.

Under Gustav Adolfs tid började stora vägförbättringar ta fart. Kungen hade nämligen under sina resor uppmärksammat att vägarna var ”trånga och steniga. De liknade mera gångstigar än allmänna landsvägar”. Kungen föreskrev att stenar ska avlägsnas, hål fyllas och grunden förbättras.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vägverket. *Vägen i kulturlandskapet*. 1994. s. 8.

<sup>2</sup> Länsstyrelsen i Östergötland. *Natur och kultur. Miljöer i Östergötland*. Linköping 1983. s. 181.

<sup>3</sup> Vägverket. *Vägen i kulturlandskapet*. 1994. s. 8.

Det medeltida vägnätet utgjorde stommen i vägnätet ända fram till bilismens genombrott på 1920-talet. Vägarna förbättrades visserligen men de gamla ridstigarnas dragningar – på höjder, backe upp och ner med tvära svängar förbi naturhinder – förblev i stort sett orörda.

Vägbyggandet bestod till en början endast av bortröjande av skog och möjligen stenar. Trots att 1734 års lag föreskriver ett omfattande vägarbete förblev större delen av landets vägar endast enkla stigar mest använda av ridande och gående. För all annan trafik var dessa omöjliga att ta sig fram på.<sup>4</sup>

## 2.2. 1800-talets standardförbättring

Under 1800-talet skedde betydande förändringar av vägarnas standard. Den begynnande industrialiseringen krävde bättre vägar. Byggandet karaktäriseras nu av att det då inte togs lika stor hänsyn till landskap och topografi i samma utsträckning som gjorts tidigare. Främst inriktades vägbyggandet på att rätta ut och leda vägarna förbi besvärliga backar och andra hinder. Dessa anläggningar rörde i regel ganska korta sträckor på mindre än en mil. I begränsad omfattning börjades det också under 1860-talet att läggas makadam på vägbanan – d.v.s. ett lager med krossad sten. Ungefär samtidigt, 1864, utfärdades en kunglig förordning som stadgade om borttagandet av grindar på alla vägar för att underlätta resandet.<sup>5</sup> Trots detta fanns de i vissa områden kvar på allmänna vägar långt in på 1920-1930-talen. Till exempel spärrades vägen Ödeshög-Gränna (Västra Hålavedsvägen) av grindar i början av 1900-talet. Vid Blå port strax norr om länsgränsen fanns en grind.<sup>6</sup> I de fåtal fall nyanläggning av väg förekom var det i huvudsak glesbygder som förbands med det allmänna vägnätet.

## 2.3. 1900-talet och bilismen

Med bilen, som kom på 1910-talet, blev de gropiga och krokiga hästvägarna otidsenliga. Bilen behövde bredare, rakare och inte minst jämna vägar med hållbart underlag för att komma till sin rätt. Men anpassningen tog tid och ännu på 1920-talet krävdes exempelvis tillstånd från varje vägdistrikt som den bilfarande skulle korsa. På 30-talet började dock vägarna anpassas efter bilarna.

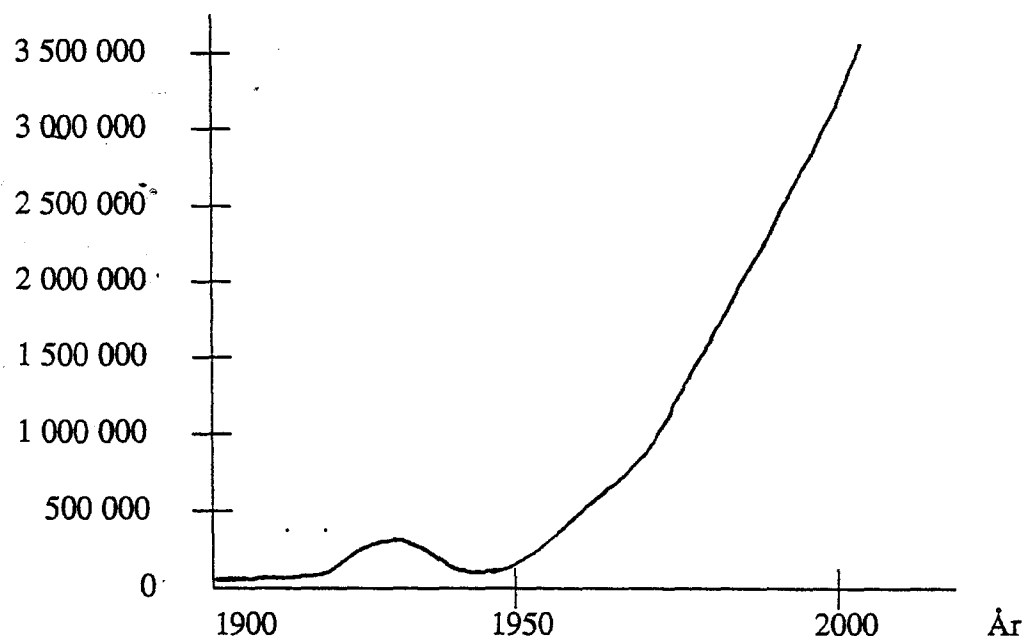
Vid den här tiden kom frågan om beläggning av de mest trafikerade vägarna upp. Det var svårt att hålla de starkt trafikerade vägarna i gott skick. På landsbygden resulterade detta i de sk halvpermanenta beläggningarna. Det gick till så att ett makadamlager lades på vägen och indränktes med tjära eller asfalt. På detta lades ett tunt gruslager som sedan vältades till.

<sup>4</sup> Länsstyrelsen i Östergötland. *Natur och kultur. Miljöer i Östergötland*. Linköping 1983. s. 181.

<sup>5</sup> Vägverket. *Vägen i kulturlandskapet*. 1994. s. 10.

<sup>6</sup> Elis Kågén och Bengt Lundberg red. *Från Sommabygd till Vätterbygd*. Linköping 1948. s. 57.

Antal motorfordon i Sverige



Ovanstående kurva visar motorfordonens kraftiga ökning från dess genombrott fram till idag. En ökning av dessa har förekommit hela tiden med ett undantag av en svacka under andra världskriget. Det enda fortskaffningsmedel som då ökade var cykeln.

Precis som när bilen gjorde sitt intågande i Sverige och gjorde människan mer rörlig är förhållandet samma idag. Det ingen visste då var att den ökade bilanvändningen gav miljöproblem som i de tättrafikerade regionerna av landet är ett stort problem. Bilen ger oss samma frihet idag som då, skillnaden ligger i att vi har friheten under större ansvar, just med tanke på vår miljö.

Idag anpassas vägbyggandet till samhällsutvecklingens krav på större kapacitet och fordonsutvecklingen. Det moderna vägnätet karaktäriseras av ny- och ombyggnad, breddningar och rätningar av kurvor för att öka framkomlighet och säkerhet. Dessa säkerhets- och tidsvinster gör ingrepp i landskapet. Varje vägprojekt måste därför föregås av en noggrann förundersökning, en sk MKB<sup>7</sup>, där området undersöks i detalj för att undvika alltför stora ingrepp.

<sup>7</sup> MKB = MiljöKonsekvensBeskrivning

### 3. VÄGHÅLLNINGEN

#### 3.1. Historisk bakgrund

I de medeltida landskaps- och landslagarna stadgas det om skyldigheten att bygga och underhålla vägar och broar: "Alla skola bygga broar och röja vägar, såväl den som äger mindre i by som den som äger mera". Det var alltså bonden – jordägaren – som var skyldig att underhålla vägarna i riket. Denna skyldighet levde i princip kvar till vägväsendets förstatligande år 1944.<sup>8</sup>

Förr delades vägarna in i dels större stråkvägar, kallade lands- eller kungsvägar, dels mindre vägar som de till kyrka och kvarn samt utfartsvägar från byarna, sk. byvägar. Bönderna antas ha haft ganska stor frihet att själva bestämma om byvägarna. Anläggning eller omläggning av landsväg föll däremot på häradsrätternas lott. De hade även hand om uppsikten över väghållningen.<sup>9</sup> Med förstatligandet tar staten sedermera över den senare uppgiften.

Väghållningen på landet fördelades vanligen häradsvis mellan bönderna och utgjordes uteslutande genom naturaprestationer. Varje bonde hade ett antal s.k. väglotter av varierande längd att underhålla. Väglagens gränser markerades med väghållningsstenar. Dessa markerade också för var och en som var underhållsskyldig och för att underlätta för den som kontrollerade vägkvalitén. Oftast var det väghållaren själv som gjorde sin sten och därför har väghållningsstenarna ett varierande utseende. På detta område fanns heller ingen lag att rätta sig efter. På stenen fanns ofta en text som tog upp gårdens namn, initialer eller namn på den som underhöll vägsträckan, årtal och längden på väghållningssträckan.<sup>10</sup>

Mycket länge saknade vägarna en statlig myndighet som uppmärksammade desamma. Vägbyggande och vägunderhåll hörde tydligen inte till de områden som sattes först på utvecklingslistan.

1651 inrättades kommerskollegium som hade i uppgift att främja näringslivet. Men de gjorde inget för infrastrukturen, som t.ex. förbättring av vägarna. 15 år senare inrättades ett vägmästarämbete där en man vid namn Jacob Coswaj fick fullmakt att "wara wägwmästare och hafwa upsicht öfwer allmene wägar, Broar, wärdshus och Krögares inrättande i Landet".<sup>11</sup> Detta ämbete upphörde efter 20 år och glömdes mer eller mindre bort. Det var hela tiden andra kommunikationer som fick uppmärksamhet. Främst sådana som hade med vatten att göra, som t.ex. kanaler.

<sup>8</sup> Jan-Olof Montelius. *Vägverkets museum, Malmköping*. Borlänge 1988. s. 9.

<sup>9</sup> Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Sthlm 1943. s. 9.

<sup>10</sup> Vägverket. *Vägen i kulturlandskapet*. 1994. s. 12

<sup>11</sup> Måns Mannerfelt. *Svenska vägar och stigar*. Stockholm 1936. s. 57.



Under 1700-talet kom en rad lagstiftningar som rörde vägarna, t.ex. 1734 års väglag. Men fortfarande fanns ingen organisation som särskilt hade hand om dem. Först på 1800-talet tas den frågan upp på allvar. 1813 tillsattes "Kommittén för väganläggningar i rikets norra landskap". Men kanalfrågorna var tydligen fortfarande viktigare för 1827 inrättas en avdelning i Storamiralämbetet för dessa frågor. Chef för denna avdelning var ingen mindre än Baltzar von Platen. 1840 upplöstes ämbetet och avdelningen för kommunikationer med den. Vägfrågorna stod återigen utanför den statliga förvaltningen. Samma år framlades en proposition till riksdagen som, kortfattat, innehöll motiv för en förbättring av kommunikationerna. Nu fick vägfrågorna till sist en speciell behandling. Ganska exakt ett år senare bildades "Kongl. Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnader". De byter 1891 ut 1734 års väglag och innan dess, 1883, bytte de namn till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen.

Ett namn som spelat stor roll för det ökade intresset för vägfrågorna var Axel Erik von Sydow. I en skrift från 1840 skrev han att ingen annan gren inom den svenska statshushållningen blivit så åsidosatt som vägarnas underhåll. Detta hade, enligt A E von Sydow, lett till att Sveriges vägstandard var mycket sämre än utomlands. Han tyckte att vägarna skulle rustas upp med hänsyn till näringslivets behov av transporter. Vidare hade han synpunkter då det gällde anslag för vägbyggandet i hela Sverige. A E von Sydow menade att ett årligt anslag behövdes för att få ordning på vägarna.

Axel Erik von Sydow, blev senare chef för "Kongl. Styrelsen för Allmänna Wäg- och Wattenbyggnadsstyrelsen."<sup>12</sup>

1891 års väglag innebar att landet då delades in i 358 olika väghållningsdistrikt som omfattade, som tidigare, ett härad. Fortfarande låg då vägunderhållet på bönderna genom naturaprestationer. Nytt med lagen var att en vägskatt uttogs, som kom att ingå i en för varje distrikt gemensam vägkassa. Vägkassan förvaltades av en vägstyrelse och ur kassan togs pengar till vägbyggnad, vinterväghållning, underhåll, förvaltningskostnader mm.<sup>13</sup>

Den ökade vägtrafiken under 1900-talets början medförde en stegring av vägunderhållskostnaderna. Då väghållningsdistrikten hade svårt att klara dessa utgifter fick staten hjälpa till att finansiera. Genom att 1923 införa skatt på motorfordon och 1924 på bränsle fick staten medel att öka väghållningsbidragen. Tanken var att eftersom bilarna skärpt kraven på vägarna vore det också rimligt om de deltog i underhållskostnaderna.

I protokollböcker från Lysings Härad's vägstyrelse kan man läsa hur väghållningsfrågor behandlats vid sammanträden och vägstämmor med styrelse och väghållnings-skyldiga. Innan 1916 behandlades mest hur vägarna skulle skötas och av vilka. Efter år 1916 skedde en förändring av innehållet i mötena. Bilens införande stod då som nästan ensamt behandlingsämne.

<sup>12</sup> Vägverket. *Vägar – dåtid, nutid, framtid*. Stockholm, Borlänge 1991. s. 12-18.

<sup>13</sup> Jan-Olof Montelius. *Vägverkets museum, Malmköping*. Borlänge 1988. s. 9.

”De förut för automobiltrafik upplåtna vägarna anses fortfarande lämpliga. Äfvenså nyanlaggda vägarna från Åby K:a till länsgränsen mot Småland. Beträffande öfriga inom Häradet belägna vägar äfven sådana som innehåller 3.6 met bredd anser vägstyrelsen ej lämpliga för allmän automobiltrafik. Utan skulle en sådan upplåtelse föranleda stora olägenheter och faror för öfriga vägfarande”.<sup>14</sup>

Frågorna om vilka vägar som skulle upplåtas till bilen och hur möte med densamma skulle gå till var blev det vanligaste ämnet på mötena från och med 1916, och ett antal bestämmelser som den ovanstående finns i protokollböckerna.

En ny väglag som ersatte den från 1891 kom 1934. De 358 vägdistrikten slås nu samman till 170. Detta gör att väghållningen kunde skötas på ett mer rationellt sätt. Fortfarande var den en kommunal angelägenhet. Vägdistrikten låg under uppsikt av länsstyrelserna och Kungliga Vatten- och vägbyggnadsstyrelsen. För varje vägdistrikt skulle det finnas ett förvaltande och verkställande organ – vägstyrelsen.

Medlemmarna i densamma valdes på en vägstämma som hade beslutanderätt.

Om vi tittar på Ödeshög- och Stora Åby församlingar ingick de i Lysings härads vägdistrikt. År 1923 hade det distriktet 167 km allmän väg att förvalta. Lysings härads vägdistrikt var ett av 26 i Östergötland. I och med den nya väglagen 1934 slogs dessa ihop till 9 distrikt. De flesta distrikten var nämligen för små för att göra ett effektivt arbete. Det var dyrt för dem att skaffa maskiner och anlita tekniskt kunniga personer.<sup>15</sup> Lysings härads vägdistrikt gick vid detta tillfälle tillsammans med Dals in under Göstrings vägdistrikt. Totalt hade detta vägdistrikt år 1937 547 km väg att förvalta.<sup>16</sup>

Fram till förstatligandet 1944 bestod arbetet för verket mest av rådgivande och inspekterande verksamhet, samt fördelning av bidrag till byggande och underhåll av vägar och broar. Först efter förstatligandet kunde verket börja planera och agera mer övergripande.<sup>17</sup>

Namnet Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen behölls till 1967 då det ändrades till Statens Vägverk och till sist Vägverket. Att namnet ändrades till vägverk beror på att de befriades från uppgifter de haft inom luftfart, järnvägstrafik, hamnar och vatten- och avlopp, och nu bara koncentrerade sig på vägfrågorna.<sup>18</sup>

<sup>14</sup> Protokollbok för Lysings Härads vägstyrelse. Landsarkivet Vadstena. Volym A1:2.

<sup>15</sup> Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Stockholm 1943. s. 12-14.

<sup>16</sup> Protokollbok för Lysings Härads vägstyrelse. Landsarkivet Vadstena. Volym A1:4.

<sup>17</sup> Jan-Olof Montelius. *Vägverkets museum, Malmköping*. Borlänge 1988. s. 11.

<sup>18</sup> Vägverket. *Vägar – dåtid, nutid, framtid*. Stockholm, Borlänge 1991. s. 11-21.

## 3.2. FÖRSTATLIGANDET

Innan 1 januari 1944 vilade, som tidigare nämnts i kapitel 3, den allmänna väghållningen på kommunal grund. Nu tog staten hand om det. Det gamla naturunderhållet förvandlades nu till en mer enhetlig och effektiv organisation än tidigare.

### 3.2.1. Vägförstatligandefrågans utveckling

Vid ett flertal riksdagar i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet väcktes motioner i syfte att vägväsendet borde helt och hållet eller åtminstone beträffande kostnaderna, överflyttas på staten. Alla dessa motioner blev avslagna. "Vägväsendet vore till sin natur en i övervägande kommunal uppgift, varför det vore principiellt oriktigt att överföra detsamma på staten". Detta var det mest använda argumentet mot förslaget. Så här höll det på fram och tillbaka till 1938, då en skrivelse från kommunalskatteberedningen aktualiserade frågan igen. Det leder till att regeringen tillsätter sakkunniga för att utreda frågan. Resultatet redovisas i ett betänkande 1941 med förslag om att staten skulle överta den allmänna väghållningen på landet. Under de två kommande åren arbetade sex sakkunniga med att utarbeta förslag till författningar och de åtgärder som krävdes för reformens genomförande. Resultatet blev en ny väglag 1943 och den 1 januari 1944 övergick väghållningen på landsbygden till staten.<sup>19</sup>

### 3.2.2. Motiven för vägväsendets förstatligande

Det som verkade tala mest för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landsbygden var behovet av en mera rättvis fördelning av väghållningsbördan. Den lavinartade utvecklingen som vägtrafiken hade under 1920- och 1930-talen hade i stort sett rubbat förutsättningarna för att kommunala samfälligheter skulle klara av väghållningen. Den stegrande biltrafiken i förening med det ekonomiska livets ökade rörlighet ledde till att vägarna upphörde att vara av lokalt intresse. Vägarna i en trakt togs nu i anspråk av andra än dem som bodde där. Väghållningen blev därför en gemensam angelägenhet för hela landet.

Väghållningsbördan var ojämnt fördelat i landet. Vägskatten kunde variera mycket kraftigt i de olika distrikten. En överflyttning av väghållningskostnaderna från kommun till stat skulle alltså ge en utjämning av skattetrycket.

---

<sup>19</sup> Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Stockholm 1943. s. 14-18.

Ett annat motiv som talade för förstatligandet var att väghållningen behövde en mer rationell organisation än tidigare. Som det då var låg väghållningen på en vägstyrelse i varje vägdistrikt.

Den ökade trafiken krävde intensivare underhåll och behov av anläggning av nya och förbättring av gamla vägar. Styrelseledamöterna saknade i regel teknisk utbildning. Den bristande tekniska kunskapen kunde förbises om vägstyrelsen hade haft kvalificerade tjänstemän att ta hjälp av.

Ännu ett motiv för frågan var vägarbetena. De många vägdistrikten med varierande väglängd att se till försvårade vägarbetena på både ett rationellt och ekonomiskt sätt. Det var omöjligt att effektivt utnyttja personal och maskiner med så många distrikt. Väghållningen skulle alltså bli mer effektiv om den lades i en hand. Genom förstatligandet vanns också större förutsättningar för gemensamma inköp för väghållningen. En stor köpare skulle få billigare priser än om varje distrikt gick och gjorde inköpen var för sig.

Mot ett förstatligande hördes främst att reformen skulle innebära ett ingrepp i den kommunala självstyrelsen och leda till att de lokala vägintrösserna förlorade möjlighet att göra sig gällande.<sup>20</sup>

### 3.2.3. Innebörden av den nya lagstiftningen

1943 års väglagstiftning medförde förutom statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet en rad förändringar av väghållningen i andra hänseenden. Den nya lagen om allmänna vägar innehöll bl.a. bestämmelser om vilka vägar som skulle vara allmänna, förändring av enskild väg till allmän, väghållning m.m. Vad gällde väghållningen var ingen längre skyldig att vara väghållare inom sitt område, i motsats till vad förut gällt alltså. En annan viktig förändring var hur handläggning av vägfrågor skulle gå till. Den nya förordningen innefattade tre huvudmoment. En förberedande utredning, upprättandet av en flerårsplan av arbetet och en arbetsplan.

Den allmänna väghållningen fick nu två huvuduppgifter. Dels ombesörjande av vägunderhåll och vägbyggande, dels planläggning av det allmänna vägnätets utformande. Överinseendet över hela vägförvaltningen hade Kungl. Maj:t. Väghållningen kom att ligga under ett statligt, tekniskt verk. Det bestod av en centralstyrelse och ett antal lokalförvaltningar. Centralstyrelsen organiserades genom utbyggnad av Vatten- och Vägbyggnadsstyrelsen. En lokalförvaltning eller vägförvaltning skulle finnas i varje län.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Stockholm 1943. s. 19-23.

<sup>21</sup> Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Stockholm 1943. s. 14-29.

### 3.3. BEGREPPEN ALLMÄN OCH ENSKILD VÄG

Generellt och väldigt enkelt förklarar kan skillnaden mellan allmän och enskild väg ses på vägs skyltarna längs vägarna. En allmän väg har blå skylt med vit text, medan den enskilda har gul med röd bård och svart text.

De allmänna vägarna sköts av Vägverket och deras vägarbetare. Det görs hela tiden kontroller av dessa vägar och utifrån dessa avgörs sedan behovet av underhåll. De enskilda vägarna sköts på ett annat sätt. Här är väghållaren inte Vägverket utan en förening eller samfällighet. Det finns tre begrepp som kan behöva förklaras vad gäller dessa. För det första kan väghållaren vara en *samfällighetsförening* som är den moderna formen för förvaltningen av en anläggning som flera fastigheter har del i, t.ex. vägar. (Gäller även vatten- och avloppsanläggningar). En samfällighetsförening bildas vanligen i samband med att de boende inrättar en s.k. gemensamhetsanläggning. För detta krävs att en ansökan till Vägverket görs av fastighetsägarna vars fastigheter är betjänta av t.ex. en gemensam utfart till allmän väg. Ägare till fastigheter som har del i anläggningen blir automatiskt medlemmar i föreningen. För det andra kan väghållaren vara en *vägsamfällighet*. Den utgörs av vägar som är byggda för flera fastigheters behov t.ex. skogsbilvägar. Samtidigt är den det organ som förvaltar vägarna. Vägsamfälligheter inrättades fram till 1974, och de som finns kvar fungerar fortfarande i den formen.

I det tredje fallet är det en *vägförening* som förvaltar vägarna som är byggda för fastigheters gemensamma behov, men inom områden med tätare bebyggelse. Den ansvarar normalt också för grönområden i detaljplanen. Nya fastigheter i vägföreningens verksamhetsområde kommer automatiskt med i föreningen. Vägföreningar har bildats sedan 1940 men vanligast är idag samfällighetsföreningarna.

Gemensamt för dessa tre vägförvaltare är att dess styrelse är skyldig att se till att det finns pengar till väghållningen. Pengar fås genom att söka statliga eller kommunala bidrag, som vanligen görs genom Vägverket. Om dessa pengar inte räcker till ska medlemmarna, d.v.s. ägarna till de deltagande fastigheterna, stå för det som fattas. Ibland kan föreningen också ta ut slitageavgifter av tillfälliga användare, t.ex. sommargäster.

Normalt läggs vägarbetet idag ut på entreprenad. Men där lantbrukare ingår i föreningens område är det vanligt att en överenskommelse gjorts mellan lantbrukaren och föreningen att förstnämnda sköter väghållningen mot viss ersättning.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Intervju med Bo Eklöf på Vägverket i Linköping 15/12-1997.

#### 4. VÄGNÄTET I HÅLAVEDEN 1876-1986

För att se hur vägnätet har utvecklats inom valda undersökningsområde, Stora Åby och Ödeshög socknar, har jag jämfört häradskartan<sup>23</sup> med det kartblad tillhörande *Natur och Kultur – miljöer i Östergötland*. Men jag har även tittat på både den ekonomiska och den topografiska kartan från 1986.

Jag fann att vägnätet inte har ändrat sig nämnvärt under dessa 110 år. Den stora förändringen inom området står givetvis E4:an för, men den ska jag inte gå in på närmare.

Den förändring som ögat kan se relativt omedelbart utan någon egentlig djupdykning i kartmaterialet är, förutom E4:an, att de stigar som finns på häradskartan är vägar idag. Detta gäller såväl skogsområdet (Hålaveden) som slättområdet i norr. På häradskartan betecknas dessa stigar som gångväg eller gärdesväg, på dagens karta heter de enskild (bättre/sämre) bilväg. Dessa vägar har samma sträckning som på häradskartan men är givetvis förbättrade en aning. T.ex. är de sällan belagda och fortfarande väldigt smala och går ofta från gård till gård.

Samma sak gäller de större vägarna. Det finns fem allmänna vägar mer än sju meter breda inom området idag, förutom E4:an. Dessa finns även på häradskartan och har samma sträckning idag som då. På häradskartan betecknas de landsväg och på dagens karta, allmän väg > 7 meter, vår tids landsvägar. Dessa vägar är idag också numrerade, de här fem har nummer 500, 501, 502, 503 och 918.

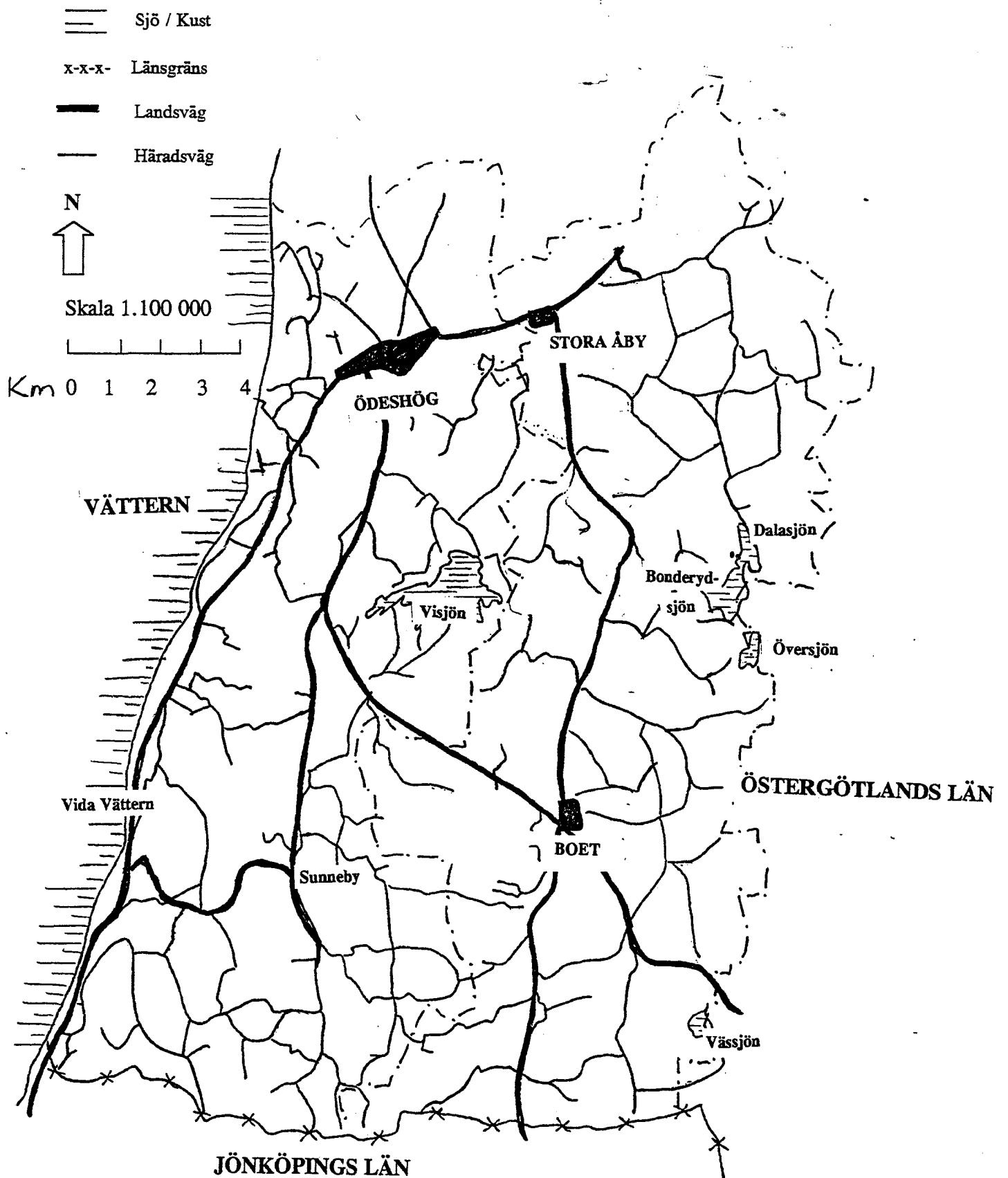
Precis som på de flesta ställen i Sverige har vägnätet inte ändrat sig speciellt mycket i dagens Hålaveden vad gäller de kvantitativa förhållandena. Samma vägar som finns på häradskartan finns också idag och med samma sträckningar. Däremot har de kvalitativa förhållandena ändrats. Alla vägar på häradskartan är uteslutande grusvägar och är i två nivåer. Den ena är landsväg och den andra är härads- eller bättre körväg, eller närväg och fjärrväg som de också kallades. Dagens vägar inom området är asfalterade, men grusvägar finns också kvar och då främst i skogsområdet. Idag ligger vägarna i fyra nivåer i samma område. För det första är det europavägen, E4, som är ett helt nytt inslag och för det andra är det dagens landsvägar som är mer än 7 meter. För det tredje och fjärde finns grusvägarna och de asfalterade vägarna mindre än 5 meter. Båda dessa är oftast enskilda.

I dag byggs inte fler vägar inom området, istället förbättras de vägar som redan finns. Förbättringen inom området har främst skett genom att vägar fått beläggning. Det tyder ju på att kommunikationsmöjligheterna egentligen inte var sämre på 1870-talet än idag. Det som då försvårade resandet var som sagt den dåliga vägkvaliteten och bristen på motorfordon som i sin tur sedan påverkade vägarna till det bättre. Men ett väl utbrett vägnät fanns alltså redan på 1870-talet.

Det nya inslaget i området står då motorvägen, eller europavägen för. I och med den länkades vårt vägnät samman med internationella trafikleder.

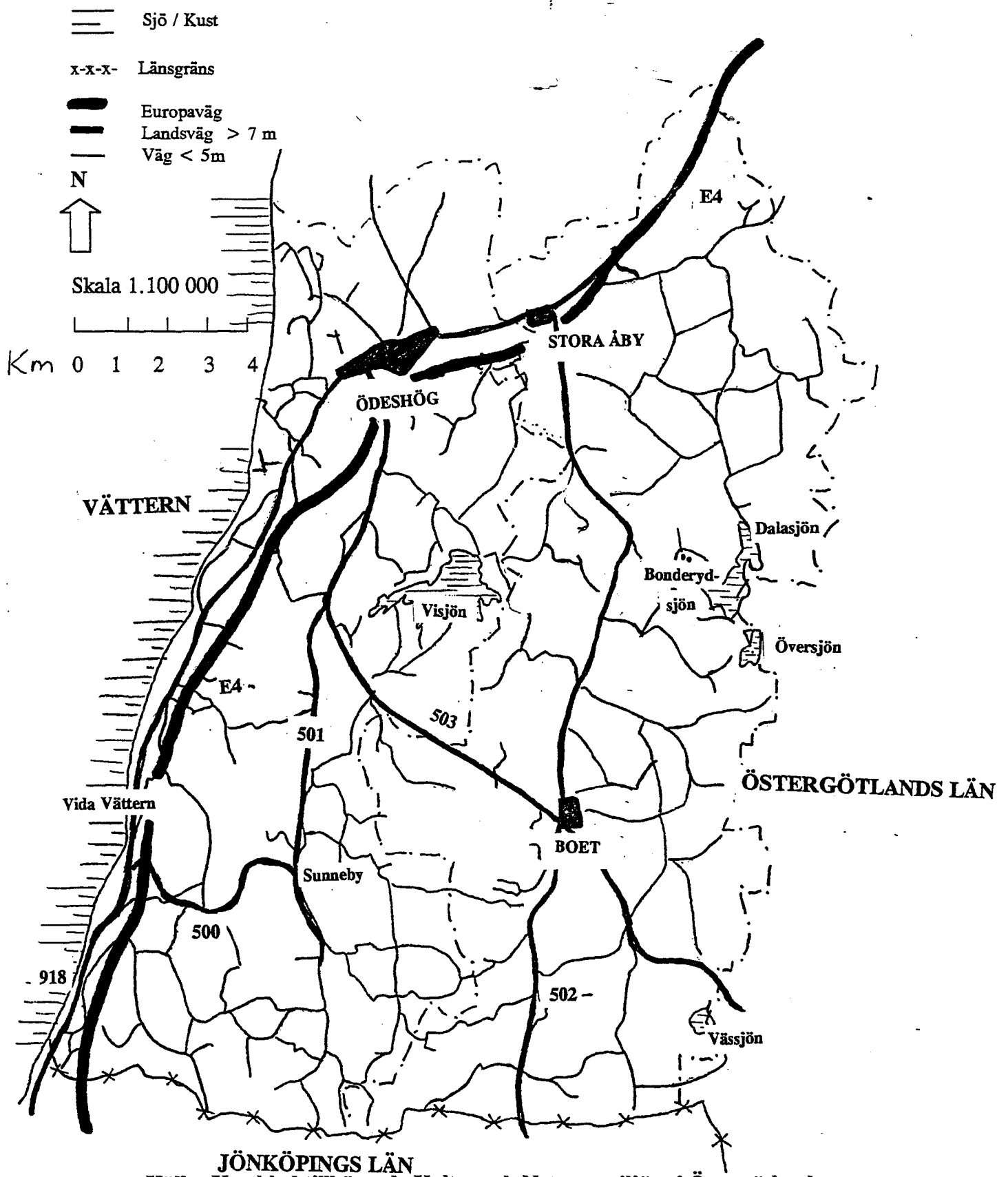
<sup>23</sup> Häradskartan över Dals- och Lysings Härad år 1881. Kartlagda åren 1876-1877.

### Karta 1. Vägnätet inom Ödeshög och Stora Åby socknar 1876.



Källa: Kartblad tillhörande Kultur och Natur - miljöer i Östergötland.

# Karta 1. Vägnätet inom Ödeshög och Stora Åby socknar 1986.



Källa: Kartblad tillhörande Kultur och Natur - miljöer i Östergötland.

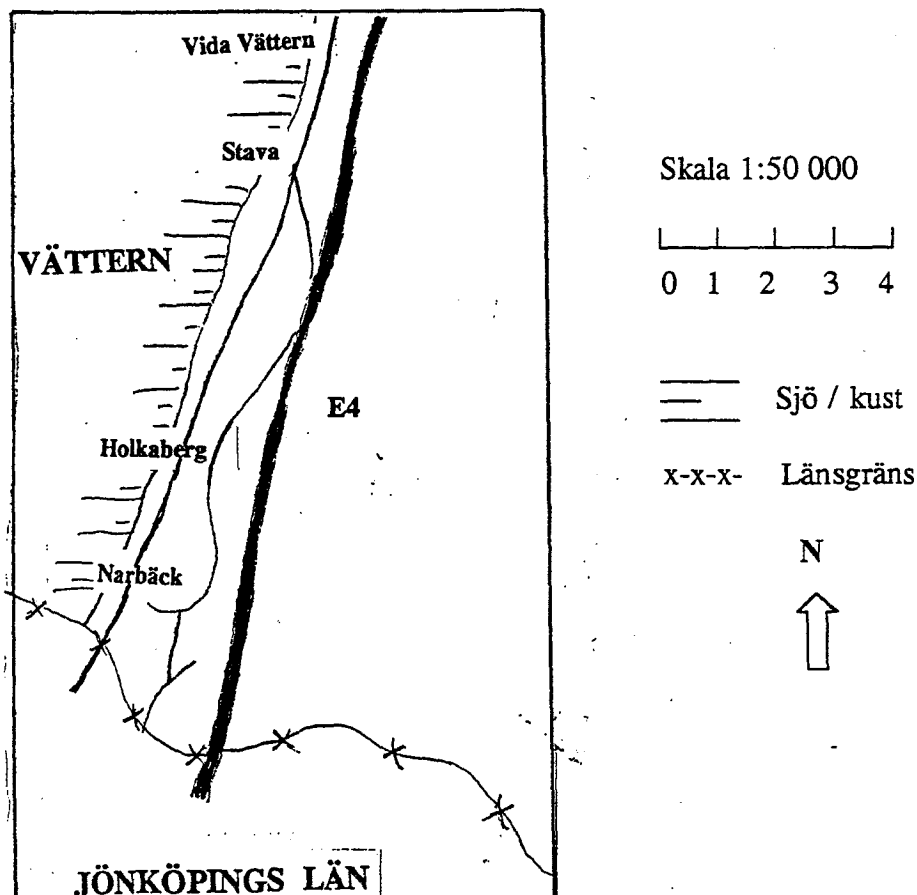


#### 4.1. "Sveriges vackraste landsväg" och Västra Hålatedsvägen

Sträckan från Uppgränna till Ödeshög har döpts till "Sveriges vackraste landsväg". Den här vägen färdigställdes så sent som 1852 under ledning av löjtnanten Cornelius Gabriel Hall. Att det var ett svårt byggnadsverk att genomföra vittnar den inskription som finns på bergväggen invid länsgränsen mot Småland om. "Under Oscar den I:s 6-7 Regeringsår Byggdes denna Vägbanan. Gud gaf åt människan medlen och kraften, att öfvervinna naturhindren", står att läsa. Vägen går längs östra Vätternstranden och utsikten var väl densamma då som nu, ett panorama med milsvidd utsikt. Under tidigare år gick förbindelsen mellan Småland och Östergötland uppe på Hålatedens höjder. Där sträckte sig den s.k. Västra Hålatedsvägen. Utsikten är där inte mindre betagande, men terrängen var svår, vägen besvärlig och backarna påfrestande. Den som idag reser från Ödeshög till Gränna åker delvis på Västra Hålatedsvägen om valet faller på den äldre vägen. I trakten av Stava går den ursprungliga sträckningen än idag upp mot Holkaberg och Narbäck. Till 1852 gick alltså huvudvägen uppe på skogshöjderna innan den då flyttades ner till Vätternstranden och blev "del av" "Sveriges vackraste landsväg". Norr om Stava har vägarna däremot samma sträckning. På dagens karta hittas vägen som nr 918. Förr utgjorde Västra Hålatedsvägen fortsättningen på Nissastigen som gick genom Småland. Den heter idag nr 993.

Kartan nedan visar "Sveriges vackraste landsväg" och den äldre sträckningen av Västra Hålatedsvägen 1986. Den befinner sig mellan den förstnämnda vägen och E4.

Källa: Kartblad tillhörande Kultur och Natur - miljöer i Östergötland.



Den här förbindelseleden har spelat stor roll i historien vare sig vi kallar den för "Sveriges vackraste landsväg" eller Västra Hålatedsvägen. Flera källor berättar att den här vägen var en av de sträckor där forna tiders Eriksgata drog fram. Från början var vägen en gång- och ridstig som under 1700-talet blev en mer framkomlig allfarväg. De ursprungliga sträckningarna finns som tidigare nämnts kvar. De tjänstgör i flesta fall som små lokalvägar i området på Vätterns östsluttning. Av de 25 fälttåg, som helt eller delvis berört Östergötland, har åtminstone 12 berört denna väg. Därmed framstår den också som den viktigaste militära. Daniel Rantzau, fältherre från Danmark, har en väl läst dagbok som berättar om hans framfart i Hålateden och på dess vägar.<sup>24</sup>

Nämnas bör också att det finns en Östra Hålatedsväg, som i sin sträckning går från Säby, Ekeby över Skrukeby och Högby mot Skänninge.<sup>25</sup> Den vägen kommer inte att behandlas närmare då den ej infaller i undersökningsområdet.

---

<sup>24</sup> Elis Kågén och Bengt Lundberg red. *Från Sommabygd till Vätterstrand III*. Linköping 1948. s. 56-58.

<sup>25</sup> Vägerket. *Vägen i kulturlandskapet*. s. 55.

## 5. AVSLUTNING

Vägarnas utveckling hänger tätt samman med samhällets och fordonsteknikens utveckling. Under alla år har de gått hand i hand, precis som inom många andra områden. Människan och samhället formade vägarna efter det "ideal" som då rådde. Som vi på samma sätt gör idag, fast efter andra "ideal".

Med vägarnas utveckling och förändring följer vägskötselns. Från början rörde det sig om att röja skog och sten och senare även att grusa. Detta räckte gott för häst och vagn. När sedan bilen gör entré på vägarna kräver den mer av väghållarna. Nu börjar man att belägga vägen med makadam, tjära, och asfalt.

Den största förändringen av vägskötseln kom i och med förstatligandet 1944.

Väghållningen hade då sedan länge legat på ett kommunalt plan men med detta kom vägskötseln nu att styras av enbart staten. Anledningen till förstatligandet var för det första behovet av en mera rättvis fördelning av väghållningsbördan. Som det var innan 1944 varierade vägskatten väldigt mycket i de olika delarna av landet. För det andra gjorde bilen att rörligheten hos människorna ökade, vilket ledde till att vägarna i en trakt användes också av andra än de som bodde där. Vägen blev i och med det av gemensamt intresse för hela landet. För det tredje krävde väghållningen en mer rationell organisation där allt var samlat på ett och samma ställe. Som det var innan förstatligandet låg väghållningen i vägdistriktet ute i landet.

Vägnätet i många delar av Sverige har kvar samma sträckningar av vägar från medeltiden. Detta gäller också för Hålaveden, och framför allt den Västra Hålavedsvägen som har stora delar av den gamla sträckningen kvar. Men också de små grusvägarna som slingrar sig fram inom området har de gamla vägsträckningarna kvar. De väjer undan för stora stenar och gamla åkerlappar precis som de gjorde förr. Det är intressant att veta att vårt vägnät i det avseendet inte har ändrats speciellt mycket. De vägar som inte är allmänna och inte heller enskilda, utan privata är ofta av äldre natur. Detta gäller främst privata vägar omkring herrgårdar och andra herresäten. De större vägarna har inte lika säkert gått fram där de går idag. Många gånger har de istället haft en helt annan sträckning, och väldigt sällan med medeltida ursprung. De fem större vägar som jag tittat på inom Ödeshög och Stora Åby socknar och fann på häradskartan hade däremot samma sträckning om än smalare.

Vägnätet i Hålaveden har, från att på 1870-talet haft två vägnivåer, idag fyra stycken. Den största förändringen, och en av de fyra nivåerna, är europavägen. Den har ändrat områdets utseende helt från häradskartans och är inte någon förbättring av någon tidigare väg utan en helt ny väg. De tre andra nivåerna har däremot äldre vägsträckningar och består av de små vägarna, grusade eller asfalterade, mindre än 5 meter och dagens landsvägar mer än 7 meter.

Vägarnas ålder är ofta diskuterad. Det är svårt att sätta något datum på dem. Men så länge gårdar med sina uppodlade åkrar funnits, och även ännu tidigare när människan blev bofast, måste det i någon form ha funnits vägar som har förenat olika enheter med varandra. Det kanske räcker med att veta att vägar är ett gammalt påfund som lever vidare i våra dagar, utan ha något direkt datum på dem. Ämnet blir ju inte mindre intressant för det. Kanske bara mer intressant om fantasin får vara med och samsas med vetenskapen och forskningen.

## KÄLLFÖRTECKNING

### Tryckta

- Ahlberg B. *Östergötland*. STF:s resehandbok. Stockholm, 1956.
- Bexelius A. *Den allmänna väghållningen*. Stockholm, 1943.
- Bratt Ivan. *En gammal landsväg berättar*. Linköping, 1989.
- Cnattningius Bengt, huvudred. *Östergötlands vägbok*. Linköping, 1944.
- Gidstam B. *Östergötland – Kulturlandskapet i bild*. Linköping, 1996.
- Gottlieb B. *Östgöta krönikan*. Motala, 1947.
- Hasselqvist Susanne. *Ödeshögsbor*. Ödeshögs Kulturnämnd, 1988.
- Heddelin B, huvudred. *Vägar – dåtid, nutid, framtid*. Vägverket Stockholm och Borlänge, 1991.
- Kågén Elis och Bengt Lundberg red. *Från Sommabygd till Vätterstrand III*. Linköping, 1948.
- Lindell T, huvudred. *Östergötland*. Uppsala, 1943.
- Länsstyrelsen i Östergötland. *Natur och kultur, miljöer i Östergötland*. Linköping, 1983.
- Mannerfelt Måns. *Svenska vägar och stigar*. Stockholm, 1936.
- Montelius Jan-Olof. *Vägverkets museum, Malmköping*. Borlänge, 1988.
- Noreen Sven E. *Östergötland*. Helsingborg, 1983.
- Sjöbeck M. *Östergötland*. Helsingborg, 1929.
- Svenska vägföreningens tidskrift*. Stockholm, 1937, 1943, 1945.
- Vägverket. *Vägen i kulturlandskapet*. 1994.
- Ödeshögs kulturnämnd. *Ödeshög genom seklerna*. Ödeshög, 1968.

Häradskartan över Dals- och Lysings härad år 1881. Kartlagda 1876-1877.

Topografiska kartan, 1986.

Ekonomiska kartan, 1986.

Kartblad tillhörande Kultur och Natur - miljöer i Östergötland 1983.

### Otryckta

Protokollböcker från Lysings Häradsvägdistrikt. Landsarkivet i Vadstena.  
Volym A1:1-4.

Intervju med Bo Eklöf på Vägverket i Linköping. 1997-12-15.  
Avd. för enskilda vägar.