

# Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan

En översiktlig utvärdering av organisering och  
genomförande av två stora arkeologiska projekt i  
Skåne

**Natur och Kulturmiljö**  
Stefan Larsson

|                     |                                                                                                                                                    |
|---------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Titel:              | Öresundsförbindelsen och Västkustbanan<br>En översiktlig utvärdering av organisering och<br>genomförande av två stora arkeologiska projekt i Skåne |
| Utgiven av:         | Länsstyrelsen i Skåne Län                                                                                                                          |
| Författare:         | Stefan Larsson                                                                                                                                     |
| Beställningsadress: | Länsstyrelsen i Skåne Län<br>Miljöavdelningen<br>205 15 MALMÖ<br>Tfn: 040-25 20 00<br>lansstyrelsen@m.lst.se                                       |
| Copyright:          | Innehållet i denna rapport får gärna citeras eller refereras<br>med uppgivande av källa                                                            |
| Upplaga:            | 100                                                                                                                                                |
| ISBN:               | 91-85363-67-7                                                                                                                                      |
| Tryckt:             | Arkitektkopia                                                                                                                                      |

## Förord

Länsstyrelsen är regeringens företrädare i länet och skall bland annat se till att miljömålen får genomslag i Skåne, att riksintressen bevakas och att lagstiftningen t.ex. Plan- och bygglagen och Miljöbalken, efterlevs.

Länsstyrelsen har ansvaret för den regionala kulturmiljövården och är tillsyns- och tillståndsmyndighet för länets byggnadsminnen, kyrkliga kulturminnen och fornminnen. Samtliga är skyddade genom bestämmelserna i lagen om kulturminnen.

Den svenska och danska regeringen beslutade år 1991 om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. Några år senare blev det aktuellt att bygga ut järnvägen mellan Helsingborg och Lund, den s.k. Västkostbanan. Dessa stor-skaliga infrastrukturprojekt fick till följd att mycket omfattande arkeologiska undersökningar genomfördes i Skåne under 1990-talets senare del.

Föreliggande rapport är en del av uppföljningen och utvärderingen av dessa arkeologiska projekt. Den belyser i första hand projektens upplägg, planering och genomförande. Det var stora projekt som involverade mycket folk av olika slag. De omsatte väldigt mycket pengar och var tidvis mycket kontroversiella med bl.a. ett överklagande av Länsstyrelsens beslut till regeringen. Det är därför viktigt att erfarenheterna från dessa projekt fångas upp, lyfts fram och tas tillvara inför nästa stora infrastruktursatsning i Skåne.

Uppdragsarkeologins resultat skall vara en del i en framtidsytande forskningsprocess och det primära målet är kunskapsutvinning. Det fastslår regeringen i den s.k. forskningspropositionen 1993/94:177. Rapporteringen, bearbetningen och publiceringen av projektens vetenskapliga resultat pågår och väntas snart vara klara. Även den vetenskapliga delen av projekten bör följas upp och utvärderas för att skapa bättre förutsättningar för en framtida mål- och forskningsinriktad uppdagsarkeologi i Skåne.

Rapportens innehåll återspeglar författarens uppfattning och innebär inte något ställningstagande från Länsstyrelsen.

Malmö oktober 2005

Anders Wihlborg  
Miljöavdelningen  
Länsstyrelsen i Skåne län



# Innehållsförteckning

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| Förord .....                                                        | 3  |
| 1 Inledning .....                                                   | 7  |
| 1.1 Bakgrund, frågeställningar, syfte och tillvägagångssätt .....   | 7  |
| 1.2 Källkritiska aspekter och rapportens upplägg .....              | 11 |
| 2 Öresundsförbindelsen .....                                        | 12 |
| 2.1 Historik .....                                                  | 12 |
| 2.2 Presentation .....                                              | 14 |
| 2.3 Sammanfattning .....                                            | 25 |
| 3 Väst kustbanan .....                                              | 27 |
| 3.1 Historik .....                                                  | 27 |
| 3.2 Presentation .....                                              | 28 |
| 3.3 Sammanfattning .....                                            | 36 |
| 4 Exploatörernas synpunkter och erfarenheter .....                  | 37 |
| 4.1 Genomförande .....                                              | 37 |
| 4.2 Svedab .....                                                    | 37 |
| 4.3 Vägverket .....                                                 | 39 |
| 4.4 Banverket .....                                                 | 40 |
| 4.5 Diskussion .....                                                | 42 |
| 4.6 Sammanfattande slutsatser .....                                 | 44 |
| 5 Referensgrupperna .....                                           | 45 |
| 5.1 Inledning .....                                                 | 45 |
| 5.2 Diskussion .....                                                | 46 |
| 5.3 Sammanfattande slutsatser .....                                 | 47 |
| 6 Länsstyrelsen .....                                               | 48 |
| 6.1 Inledning .....                                                 | 48 |
| 6.2 Diskussion .....                                                | 51 |
| 6.3 Sammanfattande slutsatser .....                                 | 53 |
| 7 Utvärderingsresultat .....                                        | 54 |
| 7.1 Projektplanering .....                                          | 54 |
| 7.2 Genomförande i fält .....                                       | 54 |
| 7.3 Övergången till bearbetning, rapportarbete och förmedling ..... | 55 |
| 7.4 Utvärdering och kontroll .....                                  | 56 |
| 7.5 Referensgruppernas arbete och betydelse .....                   | 56 |
| 7.6 Länsstyrelsens synpunkter .....                                 | 57 |
| 7.7 Exploatörernas synpunkter .....                                 | 57 |
| 7.8 Sammanfattning .....                                            | 57 |
| 8 Diskussion .....                                                  | 59 |
| 8.1 Inledning .....                                                 | 59 |
| 8.2 Skillnader i projektform och organisering .....                 | 59 |
| 8.3 Likheter i organisation .....                                   | 63 |
| 8.4 Projektforskning .....                                          | 64 |
| 8.5 Vad att förmedla? .....                                         | 65 |
| 8.6 Den känsliga frågan om extern utvärdering och kontroll .....    | 66 |
| 9 Slutsatser .....                                                  | 70 |

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| 10 Referenser och underlag .....      | 73 |
| Litteratur.....                       | 73 |
| Opublicerade uppgifter.....           | 78 |
| Muntliga uppgifter och liknande ..... | 83 |

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund, frågeställningar, syfte och tillvägagångssätt

Under slutet av 1990-talet genomfördes mycket stora anläggningsarbeten för att förändra transport- och kommunikationsinfrastrukturen i västra och sydvästra Skåne. Järnvägen mellan Helsingborg och Lund, *Västkustbanan*, byggdes om med delvis ny sträckning och försågs med dubbelspår. Till bron över Öresund behövdes flera mil av nya anslutningar för såväl tåg- som biltrafik, *Öresundsförbindelsen*, (Figur 1, se omslagets insida).

De nya linjesträckningarna skär genom ett varierat och mångfacetterat kulturlandskap som samtidigt utgör landets fornlämningsstätaste område. Ungefär 32 % av de berörda ytorna utgjordes av fornlämningslokaler. Det blev därför nödvändigt att anläggningsarbetena föregicks av arkeologiska undersökningar. Dessa undersökningar var bland de mest omfattande som genomförts i både kvalitativt och kvantitativt hänseende. Områdets skiftande topografiska historia med lång och ofta kontinuerlig bosättning innebär att fornlämningsituationen är mycket komplex. Exploateringsföretagens natur innebar att ett stort antal lokaler undersöktes i olika former. Det pressade tidsschemat innebar att undersökning bedrevs parallellt på ett flertal platser, vilket engagerade stora mängder personal, med där till hörande logistiska utmaningar.

De arkeologiska undersökningarna genomfördes för Öresundsförbindelsen av Malmö Kulturmiljö och för Västkustbanan av Riksantikvarieämbetets regionkontor UV Syd.

De arkeologiska undersökningarna *i fält* var avslutade år 2000. Länsstyrelsen i Skåne Län önskade göra en sammanställning och utvärdering av projektens organisering och genomförande. Detta för att dels så snart som möjligt tillgodogöra sig de erfarenheter som gjorts, dels som en inledning till en utvärdering av kunskapsuppbyggnaden, planerad att genomföras när projekten är bearbetade, publicerade och avslutade. Länsstyrelsen ansökte 2001 hos Riksantikvarieämbetet om medel för detta, vilket också beviljades. Den översiktliga utvärderingen av de arkeologiska projekten kunde genomföras under sommaren 2002. Under hösten beviljades ytterligare medel så att utvärderingen kunde färdigställas genom inhämtande av exploatörernas och referensgruppernas erfarenheter. Resterande arbete genomfördes under våren 2003. Utvärderingen har gjorts av Stefan Larsson på uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län.

Utvärderingens inriktning utformades i huvuddrag av Anders Wihlborg, länsstyrelsen, i medelsansökan. I denna angavs frågor att belysa som bl.a. projektprogrammets relevans, upplägg och tidplaner för fältundersökningarna samt hur övergången till bearbetningsarbetet genomförts. Frågorna har kompletterats och detaljerats av Kristina Lamm, Riksantikvarieämbetet. Efter ett planeringsmöte 2002-04-11 mellan Anders Wihlborg, Kristina Lamm, Margareta Hasselmo, Riksantikvarieämbetet och Stefan Larsson systematiserades frågeställningarna enligt nedanstående.

### 1.1.1 Frågeställningar

#### ***Projektupplägg och projektplanering***

- Infrastrukturprojekt är till sin natur omfattande och diskuteras under ganska lång tid, vilka ”beredskapsåtgärder” vidtogs?
- Vilka var förväntningarna?
- Vilka tidigare erfarenheter hade man av exploatörerna?
- Uppfattades exploatörerna som lyhörda för kulturmiljövårdens intressen?
- Hur tydliga var underlagen (från exploatörer och länsstyrelse), när kunde detaljplanering inledas?
- Vilka diskussioner fördes kring källkritik och representativitet i förhållande till undersökningsytor, och hur har de avspeglats i planeringen?
- Vilka var kunskapsgrunderna om det som prioriterades bort?
- Vilka personalkategorier har varit delaktiga i planeringen vid vilka tidpunkter och rörande vilka nivåer?

#### ***Genomförande i fält***

- Valde man en övergripande organisationsform, eller olika former för varje undersökningslokal rörande: arbets- och personalplanering; strategi och målsättningar för fältarbetets genomförande och personalstruktur (erfaren personal, eller mindre erfaren?)
- Har val av metoder och analyser varit enhetliga för hela projektet eller anpassats efter respektive undersökningslokal?
- Har tidplanerna kunnat följas vid respektive undersökningslokal och i stort?
- Har undersökningsplanerna följts?
- Vilka typer av avvikelser från undersökningsplanerna har gjorts? (”interna” eller ”externa” orsaker?)
- Anser man i efterhand att de fungerade?
- Gav de arkeologiska förundersökningarna tillräcklig information?
- Tillkom exploatering efter det att projekten inletts?
- I så fall hur påverkade detta arbetsplanering, prioritering och genomförande?

#### ***Övergången till bearbetning, rapportarbete samt förmedling***

- Valde man en övergripande organisationsform, eller olika former för varje undersökningslokal vid övergången till bearbetnings- och rapportarbetet rörande: arbets- och personalplanering; strategi och målsättningar; personalstruktur (erfaren personal, eller mindre erfaren?) och redovisningsformer (inriktning och ”format”)
- Vilka strategier och målsättningar har varit aktuella för förmedling?
- Tog man tillvara det intresse för undersökningarna som väcktes hos de intillboende? (På vilka sätt? – visningar, föredrag, mindre utställningar, TV?)

#### ***Utvärderingar och kontroll***

- På vilka sätt har man själv gjort utvärderingar?
- I den mån ”löpande” utvärdering gjorts, på vilka sätt har de återverkat på fält- och rapportarbetet?
- Nådde man förväntade resultat? (över eller under förväntan?)

- Upplever man själv att man ”löst uppgiften”? (rörande genomförande, vetenskapliga resultat och förmedling)
- Hur värderar man extern kontroll?
- Har extern kontroll haft positiva effekter för arkeologisk institution, respektive exploatören?

#### ***Referensgruppernas arbete och betydelse för projekten***

- Hur har samarbetet med referensgrupperna fungerat?
- Har de utgjort en ”aktiv” diskussionspartner och fungerat som stöd?
- I vilken omfattning har referensgrupperna varit engagerade, har de fungerat övergripande för projekten som helhet eller även för de enskilda undersökningslokalerna?

#### ***Länsstyrelsens synpunkter***

- Anser sig länsstyrelsen informerad och orienterad i tillräcklig grad?
- Anser man att undersöknings- och projektplanering underlättar beslut?
- Hur uppfattar man referensgruppernas arbeten?
- Hur har kontakten med exploatörer och externa kontrollanter fungerat?

#### ***Exploatörernas synpunkter***

- Vilka var era förväntningar på samarbetet med kulturmiljövården inför projektet?
- Vilka tidigare erfarenheter av kulturmiljövård och arkeologi fanns?
- Uppfattades kulturmiljövårdens synpunkter som positiva eller negativa? På vilka sätt?
- Anser ni er ha fått tillräcklig information för att känna er tillräckligt insatta i de arkeologiska projektens olika stadier (planering, arkeologisk förundersökning, särskild undersökning, bearbetning och förmedling)?
- Har ni aktivt följt undersökningarna?
- Hur har ni uppfattat eventuell resultatåterföring?
- Har synen på samarbetet med kulturmiljövård och arkeologi förändrats före och efter projekten?

#### **1.1.2 Utvärderingens syfte och målsättning**

Syftet är att skapa en kritisk-analytisk översikt över hur man rent praktiskt genomfört de arkeologiska projekten. Det är viktigt att understryka att ”kritik” inte nödvändigtvis definieras negativt. Målsättningen är att genom belysning lyfta fram de goda exemplen som grund för kommande arbeten. Utvärdering syftar till utveckling och förändring.

Syftet är att undersöka hur kulturmiljövården löste uppgiften att, förhållandevis snabbt, formulera omfattande vetenskapliga frågeställningar och lösa logistiska problem i och med de politiska besluten om infrastruktursatsningarna. Detta har gjorts genom att se vilka problemområden som formulerades inför projekten och hur man organiserat arbetet i förhållande till dessa.

Det är alltså inte frågan om resultatutvärdering eller utvärdering av projektens effekter i form av ändrade inställningar till uppdragsarkeologin hos exploatörer, förvaltning, kommuner, allmänhet eller resten av forskarsamfundet. Föreliggande arbete är i första hand en *processutvärdering*.

Arbetet syftar alltså *inte* till en kvalitativ utvärdering av projektens målsättningar och undersökningsresultat. Detta omfattande arbete kan inte göras förrän projekten är avslutade och färdigpublicerade. Utvärderingen syftar heller inte till att värdera de olika projekten och institutionerna sinsemellan. De jämförelser som görs har gjorts i tanke att belysa olika taktiska ageranden, som har sin grund i de olika förutsättningarna i exploateringsföretag och fornlämningsmiljöer samt i de skilda arkeologiska inriktningar som respektive institution har till följd av företagskultur och historia.

Slutligen är utvärderingens syfte att söka isolera några principiella frågeställningar kring uppdragsarkeologins kunskapsuppbyggnad, vilka kan utgöra utgångspunkter för senare, kvalitativt inriktade, utvärderingar. Utvärderingens *målsättning* är att medverka till en bättre samordnad kunskapsuppbyggnad i regionen.

#### 1.1.3 Utvärderingens genomförande

Arbetet har bedrivits genom inläsning och genomgång av arbetshandlingar, projektprogram, undersökningsplaner och rapporter från respektive institution samt beslutsunderlag, ärendehandlingar och beslut som arkiverats på länsstyrelsen. Dessutom har samtal eller e-brevskorrespondens förts med några av de ansvariga inom respektive projektledning. De personliga kontakterna har skett i flera steg. I samband med inhämtande av handlingar på respektive arkeologisk institution ställdes allmänna frågor i syfte att dels skapa en ingång i de omfattande materialen, dels för att så tidigt som möjligt finna fram till vidare syftande principiella problem. Därefter gavs möjlighet till uppföljning och kontakter med övriga inblandande efter hand. Efter utskick av ett första utkast hölls under hösten 2002 möten med respektive institution där missförstånd rätades ut, förtydliganden gjordes och ytterligare synpunkter inhämtades.

Under våren 2003 fortsattes arbetet. Kontakter togs, genom brev och e-brev med en beskrivning av utvärderingen och de pro forma frågor som uppställdes, med representanter för dåvarande ledningsgruppen för Svedab, Vägverkets projektansvariga för Yttre Ringvägen samt Banverkets projektledare för Västkustbanan. Dessutom kontaktades de representanter för institutionen för arkeologi och antikens historia vid Lunds universitet som suttit med i referensgrupperna. Responsen från de tillfrågade varierade. I de flesta fall har man gått vidare till nya arbetsuppgifter, men synpunkter och erfarenheter har dock inkommit från respektive projektledare.

Under våren inkom ytterligare information och synpunkter från Ingmar Billberg, vilka, tillsammans med de erfarenheter som inhämtats från exploatörerna och referensgruppsrepresentanterna lades till det preliminära manus som färdigställdes under hösten och resultaten vävdes in i diskussionskapitlet och slutsatserna.

Inledningsvis riktas ett tack till alla för det vänliga och beredvilliga tillmötesgåendet och för att man tagit sig tid att besvara frågorna. Ett tack också till Mats Anglert, tidigare forskningskoordinator, som läst och kommenterat rapportutkastet.

## 1.2 Källkritiska aspekter och rapportens upplägg

Den främsta källkritiska aspekten rör den begränsade tid som kunde avsättas för utvärderingen. Den står inte riktigt i paritet med projektens omfattning. Inriktningen blev med nödvändighet, som redan nämnts, översiktlig och fokuserad mot representanter för de olika projektledningarna. Ett stort antal personer har varit delaktiga i ledning och genomförande av de aktuella projekten. Det har inte varit möjligt att ta kontakt med alla och inhämta envars erfarenheter. Den personliga kontakten med delprojekts- och fältarbetsledarna har varit begränsad. Det samma gäller för kontakt och informationsinhämtning från undersökningspersonalen. Motsvarande begränsningar gäller för inhämtandet av erfarenheter på beställarsidan. Detta ger naturligtvis en skev bild, då man kan uppleva en undersökning eller ett projekt olika beroende på vilken position i organisationen man har. Utvärderingen har därför såväl ett utifrån- som uppifrånperspektiv. Det har heller inte varit möjligt, eller ens önskvärt, att fördjupa sig i alla detaljer, komplikationer vid varje undersökningsplats eller varje möte och kompromiss.

Rapporten är upplagd på följande sätt. De arkeologiska projekten, Öresundsförbindelsen respektive Väst kustbanan, presenteras översiktligt var för sig enligt ungefär samma dispositioner (historik, diskussion och sammanfattning). Dessa delar är avsedda att fungera som dokumentation av ärendenas kronologi och är därför tämligen omfattande.

Därefter följer en redovisning av beställarnas erfarenheter av projekten, följt av synpunkterna från referensgruppernas sida. Sedan följer en diskussion av länsstyrelsens handläggning och agerande. Utvärderingens resultat summeras i kapitel 7. Avslutningsvis diskuteras några principiella frågeställningar med utgångspunkt i de eventuella likheter och skillnader inom och mellan projektens organisering och genomförande i syfte att förtydliga de strategiska och taktiska elementen. Slutligen presenteras de övergripande slutsatser som kunnat dras och förslag på åtgärder.

## 2 Öresundsförbindelsen

### 2.1 Historik

År 1991 fattade de svenska och danska regeringarna beslutet att bygga den sedan lång tid tillbaka diskuterade bron över Öresund. Väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan har genomförts av två byggherrar. Anslutningarna de 10 km från brofästet till kontinentalbanan vid Lockarp, vilka omfattade både väg och järnväg, genomfördes av det speciellt skapade konsortiet Svedab (Svensk–Danska Broförbindelsen AB). De resterande ca 20 km, mellan Lockarp och trafikplats Kronetorp, med anslutningar till E4 och E6 stod Vägverket för.

Även om den politiska beslutsprocessen inte var helt avklarad förrän 1994 inleddes det antikvariska arbetet 1992-1993.

Malmö Kulturmiljö (tidigare stadsantikvariska avdelningen vid Malmö Museer) har sedan senare delen av 1970-talet genomfört ett stort antal mycket omfattande arkeologiska undersökningar runt Malmö. Man hade inför Öresundsförbindelserna kontinuerlig verksamhet rörande såväl personal som arbetsområde, och till viss del även när det gällt exploatörer, eftersom det ofta varit Malmö Stad som stått för expansionen.

Inför arbetet med landanslutningarna till bron var dock situationen delvis annorlunda jämfört med tidigare. Arbetsföretaget kom, sammanlagt, att beröra större ytor än tidigare och de var belägna inom, sedan tidigare, mindre kända områden (Björhem 2001:46). Vid ungefär samma tid var villkoren för uppdragsarkeologin under förändring, med bl.a. en förskjutning som innebär att respektive arkeologisk institution måste motivera undersökningar av de objekt som kommer att förstöras.

Dessa förutsättningar, samt det faktum att det vid tillfället fanns föreslaget ett par alternativa sträckningar för anslutningarna, utgjorde bakgrund till beslutet att genomföra särskild utredning och arkeologiska förundersökningar i tre steg. Detta var en, vid tidpunkten ny arbetsordning, eftersom man tidigare ofta kunnat motivera undersökningsbehovet med hänvisning till redan gjorda undersökningar i närområdet.

#### **1992**

- Marinarkeologisk utredning (utförd av Skov- og Naturstyrelsen, Köpenhamn)

#### **1993**

- Särskild utredning steg I (analys av topografi och fornlämningsmiljö baserad på kart- och arkivstudier) av hela det aktuella området, dvs. både Svedab- och Vägverksdelen fram till kommungränsen mellan Malmö och Burlöv.
- Kulturlandskapsanalys av Malmö och Burlövs kommuner

### **1994**

- Särskild utredning steg II (ytinventering) av Svedab-delen
- Referensgrupp
- Marinarkeologisk förundersökning (utförd av Skov- og Naturstyrelsen, Köpenhamn)
- Problemformuleringar inför arkeologiska undersökningar i samband med Öresundsförbindelsen (Björhem 1994)
- Kostnadsberäkning för särskilda utredningar steg III och arkeologiska förundersökningar, Svedab-delen

### **1995**

- Rapporter, särskilda utredningar steg II
- Särskild utredning steg III och arkeologiska förundersökningar
- Rapport, arkeologiska förundersökningar för Svedab-delen (Billberg et al, red. 1995)
- Kompletterande arkeologiska förundersökningar
- Kostnadsberäkning för särskilda undersökningar, Svedab-delen
- Särskild utredning steg I, Burlöv
- Länsstyrelsen avskriver (tillfälligt) Vägverksdelen

### **1996**

- Projektprogram och undersökningsplaner, Svedab-delen (Billberg et al, red. 1996)
- Länsstyrelsen fattar beslut om särskilda undersökningar av Svedab-delen
- Svedab överklagar länsstyrelsens beslut.
- I avvaktan på dom träffas överenskommelse om att särskilda undersökningar skall inledas. Båda parter har reserverat sig för rätten av att avbryta projektet.
- Särskilda undersökningar av Svedab-delen inleds
- Särskild utredning steg II av Vägverksdelen mellan Lockarp och kommungränsen till Burlöv

### **1997**

- Pågående särskilda undersökningar av Svedab-delen
- Beställning av Vägverksdelen
- Särskild utredning steg II och III av Vägverksdelen inom Burlövs kommun
- Tillägg till Svedab-delen
- Arkeologiska förundersökningar av Vägverksdelen
- Särskilda undersökningar av tre platser för Vägverksdelen

### **1998**

- Särskilda undersökningar av Vägverksdelen inleds i april
- Projektprogram och undersökningsplaner för Vägverksdelen (Billberg et al, red. 1998)
- Under våren avslutas särskilda undersökningar av Svedab-delen (inklusive tillägg)
- Regeringen avslår Svedabs överklagan

1999-

- Rapport, arkeologisk förundersökning av Vägverksdelen (Billberg et al, red. 1999)
- Rapportarbete

## 2.2 Presentation

### 2.2.1 Projektupplägg och projektplanering

(fråga 1-8)

Infrastrukturprojekt förbereds under tämligen lång tid innan arbetena väl inleds. Kulturmiljövårdsinstanserna ges därför ibland god "mental" förberedelse, även om mera definitiva förberedelser inte låter sig göras innan detaljerade förslag på ingreppsområden presenterats. För Öresundsbron kom (den offentliga) diskussionen till stor del att handla om dess påverkan på vattenflödet in och ut ur Östersjön. Förbindelsernas påverkan på kulturlandskapet diskuterades mera översiktligt i tidsskriften Kulturmiljövård 1991. Samtidigt fördes dock diskussioner mellan de dåvarande ledningarna för Malmö Kulturmiljö, länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet. Dessa inledande möten kom att prägla upplägget för projektet (Ingmar Billberg, brev 2002-11-07).

Arbets sättet med särskild utredning etapp I och II till arkeologisk förundersökning har från de tillfrågades sida framhållits som en "beredskapsåtgärd" för att säkra kunskaps- och planeringsunderlaget och prioritera för de omfattande särskilda undersökningarna. Arbets sättet kräver dock goda underlag från exploatörernas sida och framför allt att det ges tid att genomföra och analysera i "rätt ordning", vilket det gjordes för Svedab-delen. Utredningarna steg I syftade till att skapa underlag för ett urval av ett antal platser för vidare utredning och förundersökning o s v. Arbetsordningen har fungerat även om det framgår av handlingarna hos länsstyrelsen att Svedab sökt pressa tempot genom att beställa rapport innan utredning steg II påbörjats (220-15623/93) och genom att beställa förundersökning innan utredning steg II var rapporterad (220-19126/94).

Särskild utredning steg I, som genomfördes sommaren 1993, utgjordes av en analys av topografi och fornlämningsmiljö, baserad på kart- och arkivstudier samt fältbesiktningar. Den gällde hela det område som var aktuellt för exploatering, inklusive alternativa sträckningar, och syftade till att skapa ett urval av lokaler för vidare inventering och eventuell arkeologisk förundersökning. Parallellt med de första utredningarna 1993 gjordes, på länsstyrelsens begäran, en kulturlandskapsanalys för Malmö och Burlövs kommuner. Denna skulle bilda underlag för såväl Svedabs miljökonsekvensbeskrivning som länsstyrelsens rekommendation rörande alternativa förslag till linjesträckning (Wihlborg 2001:19 f). Det fanns i inledningsfasen minst två olika alternativ för linjedragningen, ett tredje nordligare avskrevs i ett tidigt skede, och Malmö Kulturmiljö fick uppdrag att utreda de olika sträckningarna utan att föregripa länsstyrelsens förslag (Nils Björhem muntl. medd.). Länsstyrelsen drev frågan om alternativen för linjesträckning.

På initiativ av Malmö Kulturmiljö genomfördes ett andra steg i utredningsarbetet genom en mera detaljerad ytinventering av ett antal lokaler.

Detta gjordes våren 1994. Som en del av detta steg genomfördes, för första gången, systematisk metalledetektering på några utvalda platser.

Målsättningen för de särskilda utredningarna var att så tidigt som möjligt kunna genomföra arkeologiska förundersökningar för att utifrån dessa kunna planera de särskilda undersökningarnas prioriteringar och personalbehov.

Den här arbetsordningen kunde dock inte följas när det gällde Vägverksdelen. Särskild utredning genomfördes längs den planerade sträckan inom Malmö kommun under 1993, samtidigt som motsvarande arbete gjordes för Svedab-delen. Fortsatt utredningsarbete kostnadsberäknades två gånger under vintern 1993-1994 och skickades till Vägverket i februari 1994. Någon beställning gjordes dock inte. Däremot utsågs Malmö Kulturmiljö våren 1995, av länsstyrelsen, att genomföra särskild utredning, steg 1 för sträckningarna inom Burlövs kommun.

Beslutet om vägsträckningen kom dock att dröja. Bakgrunden till situationen utgjordes av de meningskiljaktigheter som fanns kring linjesträckningen runt Kronetorps mölla och Burlövs kyrkby. Frågan gällde huruvida vägsträckningen som riksintresse eller kulturlandskapet som riksintresse hade högst prioritet. Efter att ha legat på regeringens bord i fem år utan beslut kom dock vägen att dras enligt det ursprungliga förslaget (Wihlborg 2001:21).

1995-07-06 meddelade länsstyrelsen att man avskrev ärendet, med hänvisning till att beslutet verkade dröja (220-15609/93). Vägverket inkom med beställning på särskild utredning steg II 1996-05-09: "Med hänvisning till Ert brev daterat 1995-07-06 anhåller vi om att Ni fattar erforderliga beslut om fortsatt arkeologisk utredning för Yttre Ringvägen, delen Lockarp – Malmö kommuns gräns vid Sunnanå" (220-6082/96). Beslut togs i juni och arbetet utfördes under hösten, parallellt med de särskilda undersökningarna för Svedab-delen. Våren 1997 gjordes utredningen steg II för Burlövs-delen, medan utredningarna i steg III kom att fördelas på flera beslut allt eftersom underlagen för de olika platserna blev klara.

Det pressade tidsschemat innebar att särskilda utredningar i steg II och III och arkeologiska förundersökningar och särskilda undersökningar av tre platser som Vägverket behövde få klara (220-42082-97) fick genomföras i ett svep och i en del fall överlappande varandra. På grund av att olika riksintressen kolliderade försenades utrednings- och analysarbetena för Vägverksdelen. Stegen från särskild utredning till särskild undersökning hade för sträckan brofästet – Lockarp sträckt sig över en period av två år. Motsvarande arbete för resten av sträckan, ungefär dubbelt så lång, gjordes nu på halva tiden. Arbetsinsatserna fick också koncentreras till, och följa, Vägverkets arbetsordning, där trafikplatser, korsningar för av- och påfart behövde färdigställas först. Beställning från Vägverket, och kostnadsberäkning av Malmö Kulturmiljö har gjorts efter hand, varför utredningar, förundersökningar och vissa särskilda undersökningar är fördelade på ett stort antal beslut. Den pressade situationen framgår med all önskvärd tydlighet i länsstyrelsens handlingar, i ett fall har fältarbetena fått inledas efter muntliga överenskommelser, kostnadsförbindelser och beslut har signerats efter att undersökningarna inletts.

Samarbetet med exploatörerna beskrivs som gott. Man menar att det både hos Svedab och Vägverket funnits en vilja att förstå kulturmiljövårdens

synpunkter och att använda och förmedla de preliminära arkeologiska resultaten. De senare fanns exempelvis länkade via Vägverkets hemsida. Den populära publikationen "Föresundsförbindelsen" (Björhem red. 2000) skapades i samarbete med exploatörerna till invigningen av bron och yttre ringleden. Man är medveten om att varje aktör naturligtvis ser till sina egna kostnader i främsta rummet. Sedan tidigare hade man goda erfarenheter från samarbete med Vägverket, medan Svedab var ett nytt, och för broprojektet speciellt skapat konsortium. Trots överklagande, och ett, i media, bitvis högt tonläge, har man haft ett gott samarbete. Enligt Nils Björhem föreföll Svedabs representanter uppriktigt förvånade över den i deras tycke höga kostnaden för de arkeologiska undersökningarna (jämför kapitel 4.2).

I samband med överklagandet anlät Svedab externa arkeologiska konsulter för att granska rimligheten av kostnaden i relation till den uppsatta ambitionsnivån och projektprogrammet (se kapitel 2.2.4.). På grund av det pressade schemat för broförbindelsen träffades dock avtal om att Malmö Kulturmiljö, i avvaktan på beslutet om överklagandet, skulle inleda undersökningarna. Svedab poängterade i överklagandet att det inte var Malmö Kulturmiljös kompetens som ifrågasattes utan länsstyrelsens beslut (Billberg 1996). Överklagandet avsågs av regeringen 1998.

Det var från början uppenbart att man var tvungen att ha en strategi redan för de inledande arbetena (Nils Björhem, muntl. medd.). Det skapades en intern arbetsgrupp bestående av den dåvarande stadsantikvarien Tomas Romberg, Ingmar Billberg och Nils Björhem, vilken, med tillägg fungerar som övergripande projektledning. Raymond Thörn och Björn Magnusson Staaf knöts till projektledningen 1995 respektive 1997. Stadsantikvarie Ingmar Billberg har det övergripande ansvaret som projektchef. Dessutom finns delprojektansvariga för de olika problem- och analysområdena, jfr. figur 2.

Länsstyrelsen ansåg att det skulle finnas en referensgrupp, vilket skapades 1994 med representanter från Lunds och Umeå universitet, länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Malmö Kulturmiljö och UV Syd. Malmö Kulturmiljö "bedömde referensgruppens sammansättning och vilka personer som skulle ingå förutom Riksantikvarieämbetets representant. Just mot sammansättningen av referensgruppen riktade exploatören kritik. Svedab menade att det var fel att både beslutande och utföraren fanns i samma referensgrupp" (Ingmar Billberg, brev 2002-11-07).

Referensgruppen hade flera möten vilket bl.a. resulterade i att det upprättades ett övergripande program för de kommande undersökningarna (Björhem 1994). Programmet fastlade målsättningar och ambitionsnivå och formulerade ett antal problemområden (som sedan, med mindre justeringar och tillägg, blev delprojekten).

Frågeställningarna var av två huvudtyper, dels övergripande, dels lokalspecifika, där de senare förväntades detaljeras efter företagna arkeologiska förundersökningar. De övergripande utgjorde en fortsättning på det kunskapsläge och de frågeställningar som man sedan tidigare arbetade med vid Malmö Kulturmiljö rörande bosättningsmönster och landskapsutnyttjande i ett långtidsperspektiv. De delades upp i ett antal delproblemområden, vilka sedermera utvecklades till nio delprojekt ("Jägarbondelandskapet", "Långhuslandskapet", "Det organiserade landskapet", "Det rituella landskapet", "Det funktionella landskapet", "Fullåkerslandskapet",

”Kulturgeografi och kartanalyser”, ”Miljöarkeologi” och ”Historisk osteologi”). Delprojektens inriktningar har utvecklats och fördjupats efter hand i de två senare projektprogrammen (Billberg et al. red. 1996, Billberg et al. red. 1998).

De inomvetenskapliga förväntningarna på projekten utgjordes, enligt Nils Björhem, i huvudsak av att kunna utöka och fördjupa den kunskap om de förhistoriska bebyggelsemönstren som skapats sedan tidigare. På så sätt kan man säga att de inledande problemformuleringarna var ett förtydligande av ”malmöarkeologins” inriktning. Det fanns ett behov av att precisera och avgränsa frågeställningarna för att kunna styra de planerade undersökningarna (jfr Rudebeck et al, red. 2001:17). På så sätt kunde man ”slippa” att undersöka ”allt” och istället koncentrera sig på att fylla de kunskapsluckor som lyftes fram i och med den explicita problemformuleringen. Samtidigt fanns det en strävan att undvika att i förväg ”bakbinda” undersökningarna allt för hårt (Nils Björhem muntl. medd.).

Målsättningen innebar att det var väsentligt att få så goda arkeologiska förundersökningar som möjligt, så tidigt som möjligt, ”för att se hur ’verkligheten’ förhöll sig till problemformuleringen” (Nils Björhem, muntl. medd.). Förundersökningarna genomfördes något annorlunda jämfört med vad som tidigare varit fallet. Förundersökningsschakten gjordes bredare och varje plats bemannades av minst två arkeologer för att kunna genomföra större insatser. I den särskilda utredningens steg II hade dessutom, för första gången, ett antal ytor genomgått systematiskt med metalldetektor.

Strävan var att genom arkeologisk förundersökning definiera så stora, eller sammanhängande, områden för särskild undersökning som möjligt, för att på så sätt få, för frågeställningarna, representativa ytor. Undersökningsområdena var så pass stora att representativitetsproblemet inte skilde sig från ”vanliga” undersökningar i Malmöområdet (Raimond Thörn e-brev 2002-06-16). Man är också ense om att de sedan tidigare genomförda storskaliga undersökningarna ökade de nys representativitetsvärde och att man till följd av den stora mängden tidigare undersökningar i Malmöområdet hade goda förkunskaper för prioriteringsdiskussionen i stort.

Prioriteringsordningen finns mycket tydligt formulerat i den undersökningsplan och kostnadsberäkning (av 1996-03-28) som utgjorde underlag till länsstyrelsens beslut (220-3971/96). ”Prioriteringar berör således i högre grad undersökningsobjektens omfattning i stället för att undandra hela fornlämningsområden från utgrävning.” Man har behållit möjligheten att göra lokalspecifika omprioriteringar i samband med matjordsavbaning inför de särskilda undersökningarna. I de publicerade undersökningsplanerna anges dels hur stor andel som skall undersökas intensivt, dels anges områden som kan hållas möjliga för extensiv undersökning där respektive platsansvarig haft möjlighet att begära matjordsavbaning av upp till 50 procent av den extensiva ytan. Detta grundades i den kronologiska komplexiteten, där det var svårt att i förväg välja bort enskilda anläggningstyper. ”Val av undersökningsytor inom extensiva delar avses att göras efter att kunskap om området ökat i samband med att undersökning av de intensiva delar[-na] påbörjats”. Syftet var att skapa en platsspecifik flexibilitet.

De arkeologiska förundersökningarna för Svedab-delen rapporterades tämligen översiktligt (Billberg et al, red. 1995). Rapporterna innehöll endast

generella diskussioner om de fortsatta åtgärderna, något som i stället diskuterades i projektprogram och undersökningsplaner. Förundersökningsrapporten innehåller därför inga detaljerade förslag på antikvariska åtgärder. Syftet med förundersökningarna tycks ha varit att se i vilken grad de övergripande problemformuleringarna kunde förväntas bli tillgodosedda vid en särskild undersökning. Sambandet mellan arkeologisk förundersökning, prioritering och frågeställningar för särskild undersökning är under projektets inledning inte helt enkelt att följa. "Luddigheten" kommer sig till viss del av att det, för en utomstående betraktare, känns som om flera av delprojekten/problemområdena överlappar varandra: de utgör en studie över bebyggelsemönster och landskapsutnyttjande i ett långtidsperspektiv relaterat till de fyra naturtopografiska zoner som identifierats (Björhem 1997) med betoningen på vissa kronologiska förändringar samt funktionella och rituella aspekter. Därtill har det teoretiskt-metodiska problemfältet med matjordsarkeologi förts och utvecklats på det sätt som formulerats i Malmö Kulturmiljös Vetenskapliga Program (Rudebeck et al, red. 2001). Målsättningen har förvisso varit helhetsperspektivet, men sambanden var inledningsvis så oklara att dåvarande länsantikvarien såg sig föranledd att be om en sammanfattning till undersökningsplanen (220-3971/96). "Oklarheten" kommer sig av att de flesta förundersökningslokaler för Svedab-delen stämmer in på de flesta delprojekten/problemområdena, tabell 1. "Det har i projektet aldrig varit någon målsättning att delprojekten skulle omfatta vissa lokaler och på så sätt utgöra ett tydligt prioriteringsinstrument. Målet var just att i flera delprojekts regi kunna analysera samma material/lokal utifrån olika aspekter" (Ingmar Billberg, brev 2002-11-07).

*Tabell 1. Problemområden aktuella för de olika undersökningsområdena inom Öresundsförbindelsen enligt projektprogram och undersökningsplaner (Efter Billberg et al, red. 1995, Billberg et al, red. 1996, Billberg et al, red. 1998).*

| Problemområde/<br>Delprojekt | Undersökningsområde, Svedab |   |   |   |   |   |   |   |   |    | Undersökningsområde, Vägverket |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|------------------------------|-----------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|--------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
|                              | 1                           | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11                             | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| Jägare-/bonde-Landskapet     | X                           | X | X |   | X | X | X | X | X |    | X                              |    |    | X  | X  |    |    |    | X  |    |
| Långhus-Landskapet           | X                           | X | X | X | X | X | X | X | X | X  | X                              |    | X  | X  | X  | X  |    | X  | X  |    |
| Det rituella landskapet      | X                           | X | X | X | X | X | X | X |   |    |                                |    | X  |    |    |    |    | X  |    |    |
| Fullåkers-landskapet         |                             | X | X |   | X | X | X | X |   | X  | X                              |    |    |    | X  |    | X  | X  |    |    |
| Miljöarkeologi               | X                           | X | X | X | X | X | X | X |   |    | X                              |    | X  | X  | X  |    |    | X  | X  |    |
| Det funktionella landskapet  |                             |   |   |   |   |   | X |   |   |    |                                |    |    |    | X  |    |    | X  | X  |    |
| Det organiserade landskapet  |                             |   |   | X | X |   | X | X |   | X  |                                |    | X  | X  | X  | X  | X  |    | X  |    |

Tabell 2. Procentuell andel förundersökt yta i Öresundsförbindelsens två delar, efter Billberg et al, red. 1996, Billberg et al, red. 1999. Notera att arbetsytorna i Svedab-delen var större, så storleken på de faktiskt förundersökta ytorna har inte skiljt sig så mycket.

| Förundersöknings-<br>område, Svedab | Andel<br>undersökt (%) | Förundersökningsområde,<br>Vägverket | Andel<br>undersökt (%) |
|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| 1                                   | 6,2                    | 11                                   | 6,3                    |
| 2                                   | 2,5                    | 12                                   | 5,7                    |
| 3                                   | 5,4                    | 13                                   | 8,0                    |
| 4                                   | 2,5                    | Kvarnbyvägen                         | 5,9                    |
| 5                                   | 3,0                    | Ö. Kattarpsvägen – S. Sallerup       | 11,2                   |
| 6                                   | 4,5                    | Kattarpsvägen                        | 12,4                   |
| 7                                   | 8,0                    | Ö. Kattarpsvägen – Bro 1248          | 6,5                    |
| 8                                   | 5,6                    | S. Sallerup – Fortunavägen           | 9,0                    |
|                                     |                        | Fortunavägen –kommungränsen          | 8,0                    |
|                                     |                        | Kommungränsen – riksväg 11           | 13,8                   |
|                                     |                        | Riksväg 11 – Banvallen               | 10,4                   |
|                                     |                        | Banvallen – Bro 08                   | 3,1                    |
| <b>Genomsnitt</b>                   | <b>4,7</b>             | <b>Genomsnitt</b>                    | <b>10,0</b>            |

Relationen mellan undersökningslokal och delprojekt framgår tydligare i projektprogram och undersökningsplaner för Vägverksdelen (Billberg et al, red. 1998). Detta har sannolikt fem delförklaringar, alla grundade i de då redan gjorda erfarenheterna från Svedab-delen och den successiva utvecklingen av projektet:

- ytorna för arkeologisk förundersökning var, procentuellt sett, större än tidigare, tabell 2
- den akuta tidspressen förtydligade (och skärpte?) de platsspecifika prioriteringarna,
- tydligare planeringsunderlag från Vägverket utan alternativa sträckningar
- gjorda erfarenheter och utvärdering från Svedab-delen
- utveckling, detaljering och förtydliganden av delprojekten och dess frågeställningar

### ***Delsummering***

Projektupplägg och projektplanering kan tolkas som både en anpassning till en, vid mitten på 1990-talet, ny situation för uppdragsarkeologin med ökade krav på projektprogram, undersökningsplaner och förtydligade prioriteringar och som en fortsättning av en egen undersökningstradition vid Malmö Kulturmiljö. Den kan betraktas som ett taktiskt element för att säkerställa så omfattande och representativa undersökningsområden som möjligt. Få områden bortprioriterades helt och hållet efter arkeologisk förundersökning

och antalet särskilda undersökningar uppgick till 54 st. På så sätt har förfarandet varit framgångsrikt för möjligheten att skapa den helhetssyn, det ”kontextuella landskap”, som sattes upp som problemområde för projektet.

#### 2.2.2 Genomförande i fält

(fråga 9-17)

Den utveckling som genomförts för arkeologiska undersökningar i Malmö finns sedan tidigare väl beskriven och publicerad (Rudebeck 1994, Björhem 2001, Rudebeck et al, red. 2001). Som institution har man lång erfarenhet av undersökning av stora matjordsavbanade ytor i fullåkersbygd. Det finns också en förhållandevis hög grad av personalkontinuitet när det gäller tillsvidareanställd personal.

Det har naturligtvis förekommit en naturlig dialektik mellan en framgång för matjordsavbaning för studiet av bebyggelsemönster och uppställningen av bebyggelsemönster (och landskapsutnyttjande) som frågeställning och matjordsavbaning som metod inför Öresundsförbindelsen. Man har sedan början av 1980-talet haft en, för området och fornlämnningstyperna, användbar metod vilken under projektets gång utvecklats – och utmanats – genom en allt större andel matjordsarkeologi (något som vidare utvecklats exempelvis i det nu pågående Citytunnel-projektet).

Den ”vanliga” arkeologin har kompletterats med ”miljöarkeologi”, dvs. naturvetenskaplig provtagning av exempelvis makrofossil och markkemi. Dess metoder, analyser och prioriteringar har lagts som en ”mall” över 14 av 20 områden för särskilda undersökningar (jfr. tabell 1). Genomslaget för ”miljöarkeologin” utgör ett av de stora värdena med projektet.

Man kan resa invändningar mot att undersöknings- och dokumentationsmetoder, med några undantag, inte är närmare eller mera detaljerat angivna i undersökningsplaner eller beslut. Däremot återfinns de redovisade i de rapporter som hittills publicerats. Av detta kan man dra slutsatsen att de mera detaljerade metodvalen bestämts från situation till situation vid respektive undersökningslokal samt att metoderna ses som självklar, implicit kunskap, ”alla” ”vet” vilka metoder som står till buds och som tillämpas vid storskaliga undersökningar i fullåkersbygd. Metodval har setts som en plats- och situationsspecifik prioritering. Men med tanke på de förändringar i såväl metodiskt-teoretiska utgångspunkter – inte minst vad gäller matjordsarkeologi – och teknik vore det önskvärt med en resultatutvärdering kring sambanden mellan metodval, kompatibilitet och typen av kunskapsproduktion.

Inom projektet eftersträvade man en gemensam form för arbetsorganisation, både vad gäller arkeologiska förundersökningar som särskilda undersökningar. Detta kom dock att pressas under 1998 när Vägverksdelen ”plötsligt” drogs igång. Organisationsformen inom projektet skiljde sig från det som tillämpats tidigare. De arkeologiska förundersökningarna genomfördes, som nämnts, två och två. Som regel bestod teamen av en ”äldre” (dvs. ur den ordinarie personalen) och en ”nyare” (dvs. projektanställd). Målet var att den nyanställda personalen skulle slussas in i arbetsformen. Man införde också en tydligare modell med en biträdande/ställföreträdande grävningsledare på varje plats. Tanken var att man successivt skulle bygga upp erfarenheten för att sedan kunna fungera som grävningsledare på nästa plats enligt ”stafettmodellen” (Nils Björhem, muntl. medd). Nytt var också att personer

som inte var tillsvidareanställda betrodde som grävningsledare och rapportansvariga. Kort sagt, projektet har syftat till att bygga upp den arkeologiska kompetensen och återväxten.

Inför – och under – Öresundförbindelsen projekterades ett stort antal arkeologer, som mest drygt 100, med varierande grad av erfarenhet. Man har strävat efter att bygga upp personalens erfarenhet och kompetens efterhand, just med tanke på att kunna gå runt på ett större antal grävningsledare. När det gäller personalrekryteringen är man ”i stort sett nöjda”, i synnerhet rörande utbildning och motivation. Urval och anställning av personal har dock tagit mycket tid och kraft från projektledningen.

Inom projektet har man haft en mer distinkt formulerad arbets- och tidsplanering än vid tidigare undersökningar, vilket inneburit att man använt den typ av flödesschema (”gantt-schema”), som nu är tämligen vanlig. Denna modell har, enligt Nils Björhem, gjort det möjligt att bibehålla överblicken och göra avstämningar och, inte minst, att färdigställa (förundersöknings) rapporter i tid –för första gången enligt samma sagesman. Man har alltså följt de uppgjorda tidplanerna både i stort och smått. I något fall med hjälp av övertidsarbete, en möjlighet som skrevs in i kostnadsberäkningen för Vägverksdelen. Man har inte haft någon möjlighet att transponera ”tid-pengar” från en undersökningslokal till en annan, då varje särskild undersökning utgjort en separat ekonomisk enhet i överenskommelsen med Svedab.

Med reservation för att arkeologiska förundersökningar ”i princip aldrig ger tillräcklig information” –arkeologin är inte förutsägbar– har de fungerat tillfredsställande. Det finns alltid diskrepanser, som exempelvis den förhistoriska väg som påträffades vid särskild undersökning, men det var denna allmänna arkeologiska erfarenhet som gjorde att man i undersökningsplanerna gav respektive grävningsledare frihet att prioritera mellan ”intensiva” och ”extensiva” ytor. Det är i nuläget inte möjligt att ta ställning till hur prioriteringarna inom respektive särskild undersökning gjorts. Detta får anstå tills rapporterna är publicerade.

Förändringarna i arbetsområdena tycks ha varit få efter det att undersökningarna väl börjat och har främst, när det gäller Vägverksdelen, berott på enstaka fall av felutmärkning av ytor för avbaning, enligt Raymond Thörn (e-brev 2002-06-14). För Svedab-delen tillkom några arbetsföretag i form av ledningsgrävningar och anslutningsvägar. Länsstyrelsen agerade härvidlag konsekvent, vidgravningsförslag utanför förundersökt område innebar att nya tillstånd måste sökas. Sådana områden har därför, från Malmö Kulturmiljö, betraktats som separata projekt. Däremot ändrades några arbetsområden bl.a. i Lockarp som bortföll ur projektet i ett så pass sent skede att personal redan anställdes, vilket band projektledningen i ett redan arbetsamt läge. (Området kom i stället att exploateras av Malmö kommun.) Dessutom tillkom undersökningar i Fosie. Förändringarna innebar nya särskilda utredningar och att fältundersökningarna avslutades senare än planerat.

Från projektledningens sida är man nöjd med hur projektet genomförts i fält. Det har inte inom ramarna för denna utvärdering varit möjligt att titta närmare på hur projektmål och organisationsformer förmedlats till den personal som genomfört fältarbetet.

### ***Delsummering***

Mängden undersökningar som skulle genomföras mer eller mindre samtidigt ställde andra krav på tydlighet i planering än vad som varit fallet tidigare. För Svedab-delen var det genom flödesscheman och tydliga deadlines möjligt att skapa översikt. Även de tillägg och förändringar i arbetsområdena kunde, med en smula merarbete, hanteras. Arbetena i fält behövde i regel inte forceras (mer än vad som tyvärr är vanligt inom uppdragsarkeologin). För Vägverksdelen förefaller, på grund av tidspressen, situationen ha varit annorlunda.

En stor del av ansvaret för prioriteringarna delegerades till grävningsledarna.

#### **2.2.3 Övergången till bearbetning, rapportarbete samt förmedling**

(fråga 18-20)

Övergången till rapportarbete innebar inledningsvis stora logistiska problem av praktisk natur. Det gällde att finna, hyra och iordningställa arbetslokaler med utrustning, möbler osv. (Raymond Thörn, e-brev 2002-06-14).

Strategier, målsättning, organisation och inriktning för rapportarbetet är inte angivet i undersökningsplanerna, annat än att "...slutundersökningarna kommer att avrapporteras successivt". Uppgifter kring detta har i stället inhämtats direkt från projektledarna.

Man bibehöll formen från fältarbetena genom att rapportansvaret delades mellan grävningsledare och dennes biträdare. Varje team har haft en "rapporthandläggare" ur projektledningen och det har hållits s.k. "rapportmöten" för att gemensamt diskutera igenom eventuella problem (Raymond Thörn, e-brev 2002-06-14).

Med undantag för vissa standardiserade uppgifter –det sattes inom projektet upp en manual för rapportredovisning och utformning– är de fyra rapporter angående särskilda undersökningar som hittills publicerats tämligen olika i omfång och inriktning. De rapportansvariga har givits relativt fria händer när det gäller att tolka och presentera respektive undersökning. Enligt Björn Magnusson Staaf är tanken att genom att delegera ansvaret skapa flera infalls-, problematiserings- och tolkningsvinklar även om dessa skulle "gå på tvärs" mot de kommande delprojektssynteserna. Avsikten är att försöka fånga upp mångtydigheten och tydliggöra att samma plats kan belysa flera aspekter. Enligt Nils Björhem utgör rapporterna delar av syntesen, alla aktuella problemfält tas upp i alla rapporterna. Man har, implicit, valt bort Riksantikvarieämbetets uppdelning i steg I- och steg II-rapporter, även om förundersökningsrapporterna är mera tekniskt inriktade. Rapporternas ambition att inte låsa undersökningsresultaten i delprojektens "tolkningsmonopol" gör att de återspeglar de olika grävningsledarnas ambitionsnivåer (och kompetens). Enhetlighet har i stället skapats genom rapportformat, layout och grafisk profil. För publiceringsarbetet anställdes en redaktör, språkgranskare och layoutare.

Eftersom inte alla platsbundna rapporter publicerats är det i nuläget inte möjligt att ta ställning till hur detta upplägg fallit ut.

I projektprogrammen anges ett antal medel för att möta det allmänna och massmediala intresset. De som anförs är visningar, informationsbroschyrer,

föredrag, artiklar, mindre utställningar samt TV. Någon särskild informatör knöts inte till projektet då man ansåg att de resurser som fanns på Malmö museer borde vara nog. På grund av uppmärksamheten kring projektet har det gjorts "mycket" populär förmedling. En del av detta gjordes i samarbete med Öresundskonsortiet, i deras utställningslokaler, samt tillsammans med vägverkets informationsavdelning (Ingmar Billberg, brev 2002-11-07). Någon samlad dokumentation över förmedlingsinsatserna (föredrag och visningar) har inte gjorts. En lista över otryckta, tryckta och planerade texter sammanställdes inför denna utvärdering genom vänligt tillmötesgående av Elisabeth Rudebeck FoU-ansvarig på Malmö Kulturmiljö. Det finns för syntespublikationernas del upprättat en plan för när manus skall vara klara. Planen omfattar alla utom två delprojekt. Det har funnits en stor vilja till förmedling, även om den inte planerats i detalj i förväg. Som Nils Björhem uttryckte det så har det under resans gång tillkommit mer artikelpublicering eftersom man hade turen att anställa "publiceringsglada" personer.

#### 2.2.4 Utvärderingar och kontroll

(fråga 21-26)

Några, formella, interna utvärderingar har inte gjorts. Enligt Raymond Thörn för att länsstyrelsen inte formulerade detta som ett explicit krav (e-brev 2002-06-14). (Enligt senare uppgifter gjordes 1995 en utvärdering av utrednings-, förundersöknings- och rapportarbetena samt en utvärdering av fältsäsongen 1998, Ingmar Billberg, brev 2002-11-07). Dessutom har de "veckorapporter" som regelbundet (månadsvis) summerat läget, och som gått till exploatörer, länsstyrelsen och referensgruppen, fungerat som avstämning och utvärdering av det löpande (fält)arbetet. Dessutom förekom det arbetsmöten mellan projektledning, delprojektsansvariga och grävningsledarna (Björhem 1996:35). Referensgruppen tillsattes på länsstyrelsens initiativ. Den har framför allt fungerat på en övergripande nivå.

I ett särskilt beslut 1996-05-03 angående den särskilda undersökningen av Svedab-delen (220-3971/96), var Malmö Kulturmiljö får uppdraget anger dock länsstyrelsen följande, extra, villkor:

"1. Ni skall senast den 20 maj 1996 till Länsstyrelsen redovisa en detaljerad organisationsplan för hur projektet administrativt skall genomföras, dvs. redovisning av ansvarsförhållanden och uppgift om hur ekonomihanteringen skall följas upp. Ni skall vidare redovisa en utförlig uppföljnings- och utvärderingsplan som är kopplad till de i projektprogrammet 'Öresundsförbindelsen och arkeologi' redovisade vetenskapliga målsättningarna. Planen skall redovisa hur ni avser att stämma av uppnådda vetenskapliga resultat mot projektprogrammet.  
2. Ni skall månadsvis lämna arkeologisk och ekonomisk redogörelse till Länsstyrelsen och senast 36 månader efter avslutad undersökning lämna rapport..."

"Veckorapporterna" har alltså varit ett krav från länsstyrelsen (och ett önskemål från Svedab, se kapitel 4.2). Till beslutet om särskild undersökning av Vägverksdelen (220-3044-98) finns ingen motsvarande särskild skrivning. Det anges i stället i beslutet att det skall ske en månadsvis uppföljning och utvärdering av kostnader och resultat. Skrivningen i beslutet följer i övrigt den som finns i Malmö Kulturmiljös "Projektprogram och undersökningsplaner för arkeologiska slutundersökningar" (Billberg et al. red. 1998).

Öresundsförbindelsen har inte haft någon permanent "extern kontrollant" i form av utomstående granskare. Veckorapporterna och de ekonomiska redovisningarna till exploatörerna samt den detaljerade arbetsplaneringen har dock delvis kommit att fungera på ungefär likartat sätt, att diskutera uppnådda resultat gentemot uppställda målsättningar.

Däremot beställde Svedab, i samband med överklagandet, en utomstående granskning av de särskilda undersökningarnas kostnader i förhållande till de vetenskapliga målsättningarna och ambitionsnivåer. Som granskare valdes docent Per Ramqvist och professor Kristian Kristiansen, vars synpunkter vidarebefordrades till länsstyrelsen och som finns arkiverade där. Båda granskarna tar sin utgångspunkt i diskussionen kring förstärkningen av kunskapsuppbyggnaden inom uppdragsarkeologin och ställer sig därför positiva till Malmö Kulturmiljös målsättningar och ambitionsnivåer. Däremot skiljer sig deras uppfattning om kostnaden för att uppnå dessa mål. Kristiansen ansåg att mål och kostnader stod i paritet till varandra, men borde utvärderas när projektet avslutats (Kristiansen 1996). Ramqvist hade dock synpunkter på kostnaderna och förordade en differentierad taxa, med hänvisning till att det borde vara möjligt att göra samordningsvinster inom så pass stora projekt. Han vände sig mot det generella rapportpåslaget om 100 % och menade att man borde minimera antalet inblandade i bearbetningen. Frågan är om inte detta är en smula kontradiktoriskt i förhållande till diskussionen om att öka uppdragsarkeologins kunskapsuppbyggnad (ju fler som bearbetar desto bredare kompetensuppbyggnad). Vidare menade Ramqvist att projektorganisationen föreföll en smula "top heavy", färre projektledare skulle kunna minska kostnaderna. Dessutom framför han kritiska synpunkter på ett par punkter i programmet. "Man saknar preciseringar när *det gäller kopplingen mellan framtagandet av fornlämningarna och den vidare bearbetningen. ... det saknas strategi för integrationen av de miljöarkeologiska analyserna och handlingsplan för provtagningen i fält*" (Ramqvist 1996:2, kursiveringar i originalet).

Sannolikt skall länsstyrelsens krav på en detaljerad organisationsplan o s v, ses som en respons på de framförda synpunkterna. På så sätt kan man säga att den externa utvärderingen var av godo. Så uppfattades det emellertid inte av referensgruppen, som i ett brev till Svedab 1996-04-19, anser sig "kränkt" och ha fått såväl kompetens som integritet ifrågasatt av att företaget tillfrågat externa konsulter. I ett svar från Svedabs dåvarande vd, Karl-Otto Sicking, förklarar man att när "så stora och extraordinära kostnader står på spel" är det ett naturligt förfarande att inköpa externa konsulttjänster för sådana områden där företaget inte själv besitter expertkompetens. Svarebrevet får det snarare att framstå som om referensgruppen är kränkt av att konsulterna avlönats men inte referensgruppen.

Under loppet av stora projekt görs kontinuerligt erfarenheter som återförs och omsätts även om de inte alltid kommer på pränt. (Att ha utvärdering som obligatoriskt kapitel i arkeologiska rapporter vore önskvärt i alla sammanhang, inte enbart i samband med infrastruktursatsningar.) Nu finns utvärderingar i några av de publicerade rapporterna (och i det Vetenskapliga Programmet). I synnerhet gäller detta relationen till matjordsarkeologin. (Här är även en akademisk avhandling inplanerad.)

För Malmö Kulturmiljös del kan också det nu pågående Citytunnel-projektet ses som en utvärdering av de erfarenheter som gjorts under

Öresundsförbindelsen. Detta är, om man förstår det rätt organiserat enligt något annorlunda modeller.

På det stora hela anser man sig ha löst uppgiften. Enligt Nils Björhem eftersträvade man inget ”sensationellt”, något som man också, sympatiskt nog, nogsamt undvikit i den populära förmedlingen. Projekt- och problemformuleringarna sattes inom rimlighetens gränser, där målet var att *utöka* kunskapen om bebyggelsemönstren och landskapsutnyttjandet.

### ***Delsummering***

Öresundsförbindelsen har inte (externt) presenterat någon detaljerad arbets- och organisationsplan för rapport- och publiceringsarbetet i underlagen till länsstyrelsen, vilket gör det svårt att ta ställning till hur arbetet fortlöper.

## **2.3 Sammanfattning**

Öresundsförbindelsen inleddes egentligen innan kraven på projektprogram och undersökningsplaner ställdes på allvar. Riktlinjerna presenterades i skriften ”För kännedom” först i april 1995. Projektet innebar *en successiv utveckling* av särskild utredning i tre steg. Arbetsformen skapade en god grund för planeringen av de fortsatta insatserna i form av arkeologiska förundersökningar och särskilda undersökningar. Det förefaller som om förseningarna i samband med Vägverksdelen kom att förrycka den ursprungliga arbetsplanen.

Den egna dokumentationen av arbetsordning och organisation är, för Svedabdelen god och lättillgänglig (se exempelvis Björhem 1994, 1995, 1996, 1996b, 1999, 2001), medan motsvarande saknas för den senare Vägverksdelen. Man har dock diskussioner kring att skriva en egen projekthistorik (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28).

Omfattningen av företaget innebar att det var uppenbart att det behövdes en strategi för att kunna fokusera insatserna. Med en viss överdrift skulle man kunna säga att det närmast var projektets omfattning, med i slutändan 54 särskilda undersökningar, som varit avgörande för problemformulering, undersökningsplaner och projektorganisation. Dock har dessa fungerat som *en formulering av Malmö-arkeologin* till en form av utsaga angående arkeologisk inriktning eller förtydligad positionsmarkering, något som senare vidareutvecklats i Malmö Kulturmiljös Vetenskapliga Program. Som sådant kan man säga att projektet inneburit en taktik –grundad på tidigare erfarenhet– för att *säkerställa en bred kvantitativ bas för kunskapsuppbyggnad* (som när den systematiseras tillsammans med de många och stora äldre undersökningarna torde vara unik i världen). Man har från Malmö Kulturmiljö sett projektet som ett led i höjning av krav och kvalitet (Rudebeck et al, red. 2001:17).

Den breda målsättningen, som mera fungerat som ett flexibelt paraply än ett stelt ramverk, har inneburit att problemområdena kunnat utvecklas och fördjupas under projektets gång. Detta har skett genom att en stor del av ansvaret delegerats till delprojektansvariga och grävledare –vilka ibland varit samma personer. Ett problem härvidlag är *att projektet till stora delar blir beroende av individuella insatser*. Man riskerar att förlora fart, eller rent av delar av projektet om, och när, dessa personer försvinner till andra arbetsuppgifter. (På grund av att uppdragsarkeologin till stor del bygger på

visstidsanställningar blir det för den enskilde nödvändigt att pussla ihop så långa anställningar som möjligt, varför nya –längre– jobb är attraktiva). Risken är att bearbetningsprocessen blir ojämn, trots upplägget att rapporterna utgör del av syntesen, och att det dröjer innan man kommer till avslut. Risken blir inte mindre av att samma personer sitter på flera stolar inom projektet.

Det vore önskvärt att Malmö Kulturmiljö presenterade en avstämning av bearbetnings- och rapportarbetena och en arbets- och bemanningsplan för dess fortsättning, så att den fördjupade utvärderingen kan planeras och erfarenheter och kunskap från projektet sprids.

Öresundsförbindelsen har också inneburit en ”föryngring” av Malmö Kulturmiljö genom att projektanställda användes som grävningsledare och rapportansvariga. Stora projekt fungerar ofta som ”plantskola” för arkeologisk kompetensutveckling. Projektet har också inneburit ett genomslag för miljöarkeologisk provtagning vid undersökningar och en kritisk utvärdering av metoderna genom matjordsarkeologin samt givit en delvis ny organisationsform att vidareutveckla. Erfarenheterna från projektet, som är väsentliga för uppdragsarkeologins utveckling i södra Sverige, har också omsatts i det Vetenskapliga Programmet.

## 3 Väst kustbanan

### 3.1 Historik

Projektet Väst kustbanan har sin grund i Banverkets utbyggnad av järnvägen mellan Helsingborg och Kävlinge till dubbelspår. Arbetena omfattade en sträcka om ca 40 km och berörde 82 fornlämningsplatser, varav 32 kom att omfattas av särskild undersökning. Undersökningarna genomfördes av Riksantikvarieämbetets avdelning för arkeologiska undersökningar, UV Syd, som sedan början av 1970-talet genomfört ett stort antal undersökningar i Skåne.

En sammanfattning och historik kring projektet finns publicerad (Svensson red. 2002), varför bakgrunden här bara summeras kortfattat.

- Banverket inkom under slutet av 1994 med en allmän förfrågan kring arkeologi i samband med linjeutbyggnad.
- Formell beställning av särskild utredning inkom under våren 1995.

Sträckan Helsingborg – Landskrona benämns i handlingarna block 1-2, medan sträckan Landskrona – Kävlinge kallas block 3-4.

#### 1995

- Särskild utredning steg I för hela sträckan Helsingborg - Kävlinge genomfördes och rapporterades under sommaren
- En projektgrupp skapades och ett antal problemområden definierades
- Särskild utredning steg II och III för hela sträckan Helsingborg - Kävlinge genomfördes under hösten och rapporterades under vintern
- Referensgrupp

#### 1996

- Projektprogram för arkeologisk förundersökning längs sträckan Helsingborg – Landskrona
- Undersökningsplan och kostnadsberäkning för arkeologisk förundersökning längs sträckan Helsingborg – Landskrona
- Arkeologisk förundersökning längs sträckan Helsingborg – Landskrona genomförs under våren
- Förundersökningsrapport längs sträckan Helsingborg – Landskrona.
- Projektprogram för särskild undersökning längs sträckan Helsingborg – Landskrona
- Undersökningsplan och kostnadsberäkning för arkeologisk förundersökning längs sträckan Landskrona – Kävlinge
- Arkeologisk förundersökning av tio områden längs sträckan Landskrona – Kävlinge genomförs under senhösten

#### 1997

- Särskilda undersökningar längs sträckan Helsingborg – Landskrona genomförs under våren och hösten

- Arkeologisk förundersökning av 7 områden längs sträckan Landskrona – Kävlinge genomförs under våren
- Arkeologisk förundersökning av 13 områden längs sträckan Landskrona – Kävlinge genomförs under hösten
- Arkeologisk förundersökning av sträckan Landskrona – Kävlinge rapporteras under hösten
- Projektprogram för särskild undersökning av sträckan Landskrona – Kävlinge

### **1998**

- Rapportarbete sträckan Helsingborg - Landskrona
- Kostnadsberäkningar och undersökningsplaner för särskilda undersökningar längs sträckan Landskrona – Kävlinge
- Särskilda undersökningar längs sträckan Landskrona – Kävlinge

### **1999**

- Publiceringsplan
- Rapportarbete, publicering av steg-1 rapporter

### **2000**

- Rapportarbete, publicering av steg-1 rapporter

### **2001-2004**

- Syntespublicering

## **3.2 Presentation**

### **3.2.1 Projektupplägg och projektplanering**

(fråga 1-8)

Eftersom Banverket, i stort sett, redan hade planerat linjealternativ och, underförstått, inplanerad byggstart, komprimerades tiden för den antikvariska processen. Liksom i Malmö tillämpades särskild utredning i tre steg, där den inledande, översiktliga delen, bestod av arkiv- och kartstudier samt besiktning. Steg II bestod av fält-, ytfynds- och landskapsinventering samt en kvartärgeologisk kartläggning. Steg III omfattade provschaktning och utvärdering. I samband med utredningarna skapades en projektgrupp i syfte att leda och samordna arbetet. Projektgruppen utgjordes av personal med specialkunskaper. Med utgångspunkt i utredningsresultaten och projektgruppens kompetensområden formulerades de problemområden och frågeställningar som fungerat som projektprogram.

Problemområdena utvecklades till delprojekten "Det mesolitiska rummet", "Det neolitiska rummet", "Kring de heliga backarna", "Byarna längs vägen", "Flinta –en skånsk hårdvara", "Naturminnen", med det senare tillägget "Järnåldersbönder vid Öresund".

Undersökningarna inför Västkustbanan formulerades redan från början som ett samlat projekt (Ulf Säfvestad, muntl. medd. 2002-06-13.), med egna deadlines att arbeta mot. Utöver problemformulering och målsättningar gavs alltså projektgruppen även ansvar för att skapa eller utveckla rutiner för genomförande och organisation. Bland annat skapades "mallar" för utrednings- och förundersökningsrapporter, så att de innehöll utvärderingar

och förslag till vidare åtgärder (Mac Svensson, muntl. medd. 2002-06-28.). Inför varje steg i undersökningsprocessen formulerades projektprogram med undersökningsplaner. Man skulle kunna uppfatta det som att Västkustbanan fungerat som ett tydligt avgränsat och sammanhållet projekt inom UV Syd. Möjligen grundades detta i erfarenheter från UV organisationen, tidigare linjeprojekt i Mellansverige har inte kommit till syntetisering och UV Syd hade inte kommit till avslut vid undersökningarna för den linjeutbyggnaden av järnvägen mellan Lund och Kävlinge som föregick projekt Västkustbanan.

I likhet med Öresundsförbindelsen var Västkustbanan det första projektet som organiserades enligt de, då, nya direktiven om undersökningsplaner och projektprogram.

Fram t.o.m. de arkeologiska förundersökningarna fungerade Mac Svensson som projektledare. I och med de särskilda undersökningarna intog delprojekten en självständigare ställning och arbetet har sedan dess letts av projektgruppen, vilken består av delprojektledarna Mats Regnell, Bo Knarrström, Barbro Lindhal Jensen, Mac Svensson, Per Karsten, Anne Carlie (tidigare Jes Martens), Mats Mogren (tidigare Stefan Kriig). Dessutom har de olika grävningsledarna ("platscheferna") deltagit i planering och genomförande. Utvärderingar och undersökningsplaner efter särskilda utredningar och arkeologiska förundersökningar har gjorts i samråd mellan grävningsledare och projektgruppen.

Förväntningarna inför undersökningarna, så som de uttryckts i projektprogrammen, var att kunna arbeta med helheter utifrån de temata som formulerats. Man valde också att diskutera Öresunds betydelse som kommunikationslänk eller avdelande barriär i ett långtidsperspektiv (se t ex Karsten et al. 1996b:3). Strävan efter helheter i förhållande till delprojektens frågeställningar utgjorde prioriteringsgrund. Det som efter särskild utredning och arkeologisk förundersökning kunde konstateras utgöra utkanter av boplatser, eller skadade fornlämningsområden, valdes bort, tabell 3. Lokaler som inte svarade upp mot delprojekten bortprioriterades. Även inom undersökningsplatserna gjordes ett kvalitativt urval av exempelvis anläggningstyper i förhållande till delprojektsfrågeställningar. Undersökningsplanerna består därför av områdesspecifika fördjupningar av delprojekten, kombinerade med platsspecifika åtgärdsförslag.

Tabell 3. Grafisk framställning av prioriteringar inom projekt Västkustbanan från särskild utredning steg II till särskild undersökning.

| AU   | FU | SU | AU   | FU | SU | AU   | FU | SU | AU   | FU | SU |
|------|----|----|------|----|----|------|----|----|------|----|----|
| 1A:1 | -  | -  | 2:9  | -  | -  | 5    | X  | X  | 7B:3 | X  | -  |
| 1A:2 | -  | -  | 2:10 | X  | -  | 6:1  | X  | -  | 7B:4 | X  | -  |
| 1A:3 | -  | -  | 2:11 | -  | -  | 6:2  | X  | X  | 8A:1 | X  | -  |
| 1A:4 | -  | -  | 2:12 | -  | -  | 6:3  | X  | X  | 8A:2 | X  | X  |
| 1A:5 | X  | -  | 3:1  | -  | -  | 6:4  | -  | -  | 8A:3 | X  | X  |
| 1A:6 | -  | -  | 3:2  | X  | -  | 6:5  | -  | -  | 8A:4 | X  | X  |
| 1A:7 | X  | X  | 3:3  | X  | X  | 6:6  | -  | -  | 8B:1 | X  | -  |
| 1B:1 | -  | -  | 3:4  | X  | X  | 6:7  | -  | -  | 8B:2 | X  | X  |
| 1B:2 | X  | -  | 3:5  | X  | -  | 6:8  | X  | -  | 8B:3 | -  | -  |
| 1B:3 | -  | -  | 3:6  | X  | X  | 6:9  | X  | -  | 8B:4 | X  | -  |
| 1B:4 | X  | X  | 3:7  | X  | X  | 6:10 | X  | -  | 8B:5 | X  | X  |
| 1B:5 | -  | -  | 3:8  | -  | -  | 7A:1 | X  | X  | 8B:6 | X  | X  |
| 2:1  | -  | -  | 4A:1 | X  | X  | 7A:2 | -  | -  | 8B:7 | -  | -  |
| 2:2  | -  | -  | 4A:2 | -  | -  | 7A:3 | X  | X  | 9:1  | X  | X  |
| 2:3  | -  | -  | 4A:3 | X  | X  | 7A:4 | X  | X  | 9:2  | X  | X  |
| 2:4  | -  | -  | 4B:1 | -  | -  | 7A:5 | X  | X  | 9:3  | -  | -  |
| 2:5  | X  | X  | 4B:2 | -  | -  | 7A:6 | -  | -  | 9:4  | X  | X  |
| 2:6  | -  | -  | 4B:3 | -  | -  | 7A:7 | X  | X  | 9:5  | X  | X  |
| 2:7  | X  | X  | 4B:4 | -  | -  | 7B:1 | X  | X  | 9:6  | -  | -  |
| 2:8  | -  | -  | 4B:5 | -  | -  | 7B:2 | X  | -  | 9:7  | -  | -  |

Man hade tidigare samarbetat med Banverket, bland annat i samband med ombyggnaden av sträckan Lund - Kävlinge. Banverkets planerade sträckning var, med några enskilda undantag inom block 3-4, klar när beställningen inkom. Det är ingen som vill lägga någon synpunkt på Banverkets lyhördhet inför kulturmiljövårdens intresse, men underförstått framgår att man kunnat minska ingreppen betydligt genom andra linjesträckningar. Det skall noteras att det inte gjordes någon detaljerad miljökonsekvensbeskrivning av en typ som görs idag inför arbetsföretaget. Något som tidigare heller inte krävdes (Wihlborg 2001:23). Som det blev kom järnvägen att skära genom ett flertal riksintresseområden för natur- och kulturmiljövården (Wihlborg 2001:21).

I flera rapporter om särskild undersökning framgår att arbetsytornas omfattning förändrats under ärendets gång. Banverket valde i några fall att krympa och revidera exploateringsområdena. I de fall detta gjordes i ett sent skede, dvs. efter arkeologisk förundersökning, har det naturligtvis försvårat undersökningarna både logistiskt och i en del fall rörande representativitet i förhållande till ursprungliga frågeställningar då Banverket i något fall flyttat arbetsområdet utanför förundersökta ytor. Dessutom tillkom anslutningsvägar och korsningar till det ursprungliga projektet.

I övrigt har man inte sett den här typen av ”snittundersökningar” genom fornlämningsområdena som något större representativitetsproblem. I enlighet med problemställningarna prioriterades utkants- och skadade områden bort till förmån för helheter.

### **Delsummering**

Att Banverkets linjesträckning var klar innebar att UV kunde arbeta med ett enda huvudalternativ för planering och frågeställningar. Särskild utredning i

tre steg och arkeologiska förundersökningar har, i kombination med målsättningarna i projektprogrammen, explicit använts som hierarkisk prioriteringstaktik för att fokusera på de platser med bäst förutsättningar att besvara de uppställda frågeställningarna. Det förefaller som om taktik och problemområden fastlades redan efter den inledande utredningen. Möjligen har man kunnat dra nytta av erfarenheter gjorda vid projekt Öresundsförbindelsen och liknande linjeprojekt inom UV-organisationen. Inriktningen har varit kvalitativ.

### 3.2.2 Genomförande i fält

(fråga 9-17)

De analyser och metoder som tillämpats har varierat beroende på undersökningslokal, fornlämningsstyp och frågeställning och finns angivna i de omfattande undersökningsplaner som tillställts Banverket och länsstyrelsen. Som exempel kan anföras att delprojektet "Naturminnen" i undersökningsplanen för särskilda undersökningar längs sträckan Landskrona – Kävlinge (UV dnr S159/98, bilaga 21), presenterar specificerad undersökningsplan och kostnadsberäkning för varje plats för särskild undersökning. I varje undersökningsplan finns angivet exakt vilka, och hur många, prover som planerats. Avvikelser från detta finns redovisade på separata uppföljningsblanketter.

Metoderna finns i samtliga genomgångna fall redovisade i såväl undersökningsplaner som rapporter. De vanligaste tillvägagångssätten har varit maskinavbaning, plandokumentation och snitt genom anläggningar. Målsättningarna har varit att skapa och utvärdera källmaterial till delprojekten. Några undersökningslokaler har endast ingått i ett delprojekt, medan andra platser ingått som delar av flera. I de fall en särskild undersökning varit aktuell i två eller flera delprojekt har målsättningar och kostnadsberäkningar presenterats projektvis.

Kostnadsberäkningarna har, för att underlätta den ekonomiska uppföljningen, specificerats i följande poster: "Projektledning och administration", "Fältarbete", "Resor och traktamente", "Övriga aktiviteter", "Analys, externa", "Konserveringskostnader", "Rapportarbete", "Redaktionellt arbete", "Övriga omkostnader (inklusive totalstationer)".

Man har använt en övergripande organisationsform för fältundersökningarna, med en grävningsledare (platschef), en biträdande/ställföreträdande platschef och en varierande personalmängd. Projektledarna har befunnit sig i "fält", på de undersökningsplatser som ingått i respektive delprojekt. Platskontoren var organiserade så att de, genom att vara uppkopplade mot UV Syd, kunde bedriva "normalt" arbete men samtidigt finnas på plats för diskussioner med platschef och personal (Mac Svensson, muntl. medd. 2002-06-28.). Rollfördelningen skulle vara att platscheferna svarade för ledningen av respektive undersökning, men det har funnits exempel på att närvaron av projektledarna i en del fall gjort detta oklart.

På varje undersökningsplats har olika specialister (osteologer, paleobotaniker osv.) deltagit i varierande grad. Varje undersökning har haft en inmättningsansvarig. Liksom Öresundsförbindelsen har Väst kustbanan inneburit ett genombrott för digital inmätningsteknik. I de allra flesta fall har fynden registrerats direkt i fält, för att detta moment inte skulle stjälta tid från rapportarbetet. Vid exempelvis Tågerup (Karsten & Knarrström, red. 2002)

lades registreringsarbetet upp på ett sätt som påminner om det som används vid stadsarkeologiska undersökningar.

Projektets omfattning, med flera parallellt bedrivna undersökningar under kort tidsspann, innebar att det behövdes ett stort antal arkeologer. Under 1998 uppgick styrkan till ca 115 extraanställda utöver ordinarie personal. Enligt Ulf Säfvestad lyckades man skaffa personal med de kompetenser man sökte. Arkeologerna projektanställdes inom de olika delprojekten. Man hade som mål att exempelvis "bronsåldersarkeologer" och "medeltidsarkeologer" skulle knytas till respektive delprojekt. Det kunde dock inte genomföras helt konsekvent (Mac Svensson, muntl. medd. 2002-06-28.).

Tidplanerna för respektive undersökning har följts. I fall som Tågerup, där schemat blev pressat p.g.a. av försenad spontning, löstes det genom att öka personalstyrkan. Liksom fallet var i Öresundsförbindelsen har varje särskild undersökning utgjort en egen ekonomisk enhet, varför man inte kunnat flytta resurser från en plats till en annan. Förändringar av arbetsområdet har varit vanligt vilket påverkat arbetsplanering och prioritering. I några fall fick arbetet forceras (en markägare behövde tillträde för betskördemaskiner). Som tidigare nämnts tillkom anslutningsvägar och korsningar. För dessa områden gjordes egna särskilda utredningar och arkeologiska förundersökningar och har i en del fall hanterats som egna ärenden. De har dock integrerats i delprojekten då det rört sig om likartade fornlämningsstyper.

Undersökningsplanerna har också följts. På några platser med avvikelser på grund av Banverkets förändrade arbetsområden. I de fall de särskilda undersökningarna, efter löpande utvärdering, ej levt upp till målsättningarna i undersökningsplanerna, har detta åtgärdats tidigt genom minskad ambitions- och kostnadsnivå. Generellt sett har dock undersökningsplanerna fungerat. Utredning i tre steg, samt förundersökning, har varit ett bra sätt att skapa underlag för undersökningsplaner och prioriteringar (Mac Svensson, muntl. medd. 2002-06-28.).

### ***Delsummering***

Den stora mängd undersökningar som skulle genomföras under begränsad tid innebar att man valde en arbetsform med detaljerade undersökningsplaner. Urval och prioriteringar gjordes, så långt som det är möjligt inom arkeologin, innan fältarbetena med de särskilda undersökningarna inleddes.

#### **3.2.3 Övergången till bearbetning, rapportarbete och förmedling (fråga 18-20)**

Projekt "Västkustbanan" har präglats av tydliga mål för rapportering och bearbetning. Det sattes upp mallar i syfte att färdigställa utrednings- och förundersökningsrapporter inom de tidramar som uppställdes. Efter att de särskilda undersökningarna genomförts och utvärderats gjordes 1999 en detaljerad publiceringsplan för de fördjupade synteserna.

Att projektet haft publicering som uttalad målsättning har påverkat hur rapportarbetet organiserats och förmedlats. Rapporteringen har delats i två delar: steg 1-, respektive steg 2-rapporter. Steg 1 utgörs av platsspecifika, i huvudsak deskriptiva, tekniska rapporter, medan steg 2 utgör den syntetiserande, vetenskapliga publiceringen av delprojekten. Detta är en modell och en terminologi som vid mitten av 1990-talet förespråkades inom

Riksantikvarieämbetet och som utgör en variant av det system som rekommenderas i England (PPG 16).

Det har, inom projektet, skett en förändring av rapporterna över tid. De som färdigställdes inledningsvis är mer ”konventionella”, d v s mer omfångsrika och diskuterar undersökningsresultaten i större omfattning. De senare är mera redovisande och utvärderar explicit undersökningsresultaten i relation till deras relevans för projektprogram och potential för syntetisering (tabell 4). I dessa fall kan man säga att steg 1-rapporterna, tillsammans med inmätningsskisser och daff (dokumentation av fältarbetsfasen), snarare utgör ett medel än ett mål i sig. Steg 1-rapporterna utgör i princip enbart standardiserade ”ingångar” till dokumentationsmaterialet. De hänvisar till, och förutsätter, en vidare bearbetning. Man skulle kunna säga att steg 1-rapporter har en tendens att bli bekräftande.

Rapporternas förändring återspeglar genomslaget för den s.k. daff-strukturen, med en ökad ”andel digital publicering” som alternativ till steg 1-rapporterna samt en förändring i fördelningen av rapportpåslaget mellan steg 1- och steg 2-rapporterna.

En populärvetenskaplig bok är inplanerad i publiceringsplanen. Arbetet med den skall påbörjas när bearbetning och steg 2-publicering är genomförd. Enligt Ulf Säfvestad har man valt denna arbetsordning för att undvika att populärförmedling enbart skall bestå av ”preliminär arkeologi”. I övrigt har man arbetat på bred front med förmedling under projektets gång. Utöver visningar och föredrag anställdes en informatör inför de särskilda undersökningarna längs sträckan Landskrona – Kävlinge. (Insatserna finns sammanfattade i Svensson red. 2002:28.)

Tabell 4. Schematisk framställning av steg 1-rapporternas resultat. Notera att framställningen ej omfattar samtliga rapporter och enbart de från de planerade särskilda undersökningarna.

| Rapport, nr | Resultat; utvärdering    | Rapport, nr | Resultat; utvärdering    |
|-------------|--------------------------|-------------|--------------------------|
| 1998:4      | diskuterande             | 1999:91     | Ej vidare bearbetning    |
| 1998:21     | diskuterande             | 1999:92     | Bekräftar projektprogram |
| 1999:3      | diskuterande             | 1999:94     | Ej enligt plan           |
| 1999:4      | Bekräftar projektprogram | 1999:95     | Bekräftar projektprogram |
| 1999:14     | Bekräftar projektprogram | 1999:96     | Bekräftar projektprogram |
| 1999:39     | deskriptiv               | 1999:99     | Bekräftar projektprogram |
| 1999:40     | Ej vidare bearbetning    | 1999:100    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:44     | Ej vidare bearbetning    | 1999:102    | Ej vidare bearbetning?   |
| 1999:58     | Bekräftar projektprogram | 1999:103    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:62     | Bekräftar projektprogram | 1999:104    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:64     | Bekräftar projektprogram | 1999:105    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:70     | Bekräftar projektprogram | 1999:106    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:71     | Bekräftar projektprogram | 1999:107    | Bekräftar projektprogram |
| 1999:72     | Bekräftar projektprogram | 2000:22     | Bekräftar projektprogram |
| 1999:79     | Bekräftar projektprogram | 2000:53     | Bekräftar projektprogram |

### ***Delsummering***

Den konsekventa uppdelningen i steg 1- och steg 2-rapporter skall uppfattas som en medveten taktik för att fokusera förmedlingsinsatserna till steg 2, dvs. de vetenskapliga synteserna. Förfarandet med uppdelningen av rapporterna i två steg tidigare har inte varit helt framgångsrikt inom UV-organisationen.

Man kan förvisso diskutera huruvida denna uppdelning alltid är lämplig för alla typer av undersökningsobjekt, men har uppenbarligen inom projekt Väst kustbanan varit framgångsrik; samtliga särskilda undersökningar är avrapporterade i teknisk mening och de vetenskapliga synteserna utges som planerat. Det kan nämnas att Banverket inledningsvis ställde sig kritiska till projektets vetenskapliga ambitionsnivå (220-8285-97).

#### **3.2.4 Utvärdering och kontroll**

(fråga 21-26)

I maj 1998 anställde Banverket Roger Blidmo från företaget Arkeologikonsult AB som beställarstöd för en uppföljning av Banverkets hantering av arkeologin och för att sköta en ekonomisk granskning av projektet. Tidigare hade Claes B Persson fungerat som Banverkets beställarstöd. Synen på den externa kontrollen, av framför allt kostnader, är något olika bland de tillfrågade. Ulf Säfvestad, dåvarande regionchef på UV Syd, menar att om man skall lyfta fram något positivt, så var det att inledningsvis skärpa principiella diskussioner av typen ”kan detta motiveras” och sedermera medverka till att skapa en ökad stringens och konsekvens i rutiner och internkontroll. Mac Svensson, projektledare på UV Syd, menar å sin sida att få så pass mycket av verksamheten detaljreglementerad gjort arbetet krångligare och omständligare och på så sätt motverkat sitt syfte. Upplevelsen har varit att det rört sig om granskning av, i sammanhanget, mindre kostnadsposter som exempelvis förbrukningsmaterial och bensin. Man har inte upplevt det som att de grundläggande kostnaderna för undersökningarna har ifrågasatts.

Det finns en erinran från Banverkets kontrollant i länsstyrelsens handlingar angående undersökningen av en fyra meter lång träkonstruktion vid schakt för ny fåra för Saxån förbi Tågerups gods (220-3898-99). Anläggningen påträffades till följd av ett senare tillägg till de överenskomna arbetsplanerna inom fornlämningsområdet. Kontrollanten menade 1999-04-19 att fornlämningen var tidigare okänd och att staten borde bestrida kostnaden om 75 000 kr. Eftersom undersökningen vid tidpunkten redan genomförts, till denna takkostnad som UV Syd och Banverket hade överenskommit, söktes retroaktiv rättelse. Summan för tillägget utgjorde ca en halv procent av totalkostnaderna.

En genomgång av den på UV Syd samlade korrespondensen mellan UV Syd, RAA, Banverket och Arkeologikonsult rörande ekonomihantering utgör bitvis en synnerligen märklig läsning. Handlingarna fyller med råge två A4-pärmar. Mellan april 1998 och mars 2001 berör, lågt räknat, 152 skrivelser renodlat ekonomiska spörsmål, fakturering och stridiga kostnader. Grunden tycks gälla två olika avtalstyper för resor till och från arbetsplatsen och traktamenten, det ovan refererade fallet med tidigare ej känd fornlämning, antal rapportexemplar, studieresor och konferensdeltagande. Huvuddelen av handlingarna rör dock Banverkets konsekventa inkrävande av kompletterande underlag och förtydliganden för fakturor. I några fall har man från beställarstödet krävt svar inom mycket korta tidsrymder. Den detaljerade ekonomiska uppföljningen har naturligtvis inneburit stora mängder av merarbete.

Ulf Säfvestad menar att externkontrollen medverkat till att "misstänkliggöra" arkeologin och bromsat initiativ till populär förmedling som exempelvis informationstavlor och liknande vid stationerna. Mats Mogren menar att extern utvärdering av ekonomin varit "sned", eftersom UV inte är ett vinstdrivande företag.

Det har gjorts, och görs fortfarande, en ekonomisk redovisning till Banverket varje månad. Som nämndes tidigare utgör varje särskild undersökning en separat ekonomisk enhet, något som nu, när man arbetar med delprojektssynteserna, innebär en administrativ merkostnad. I en arkiverad skrivelse "Uppföljning av rapportarbetet inom projekt Väst kustbanan, med början projekt SU 2, Häljarps mölla" (UV dnr 421-1522-1998), framgår att Banverket inte ansetts sig vilja betala för mer än 10 pliktexemplar av varje rapport, och att man ifrågasatt vissa utgiftsposter, eftersom Anders Löfgren sett sig föranledd att förtydliga dem. I ett särskilt yttrande "Angående uppföljning av rapportarbetet inom projektet Väst kustbanan" (Lst dnr 220-3054-01) konstaterade länsstyrelsen att 150 exemplar var att betrakta som en lämplig upplaga.

Banverket önskade i en skrivelse 1998-05-15 att länsstyrelsen, i det tillstånd till borttagande av fornlämning man sökt, skulle ange en högsta kostnad per särskild undersökning i stället för en "beräknad" totalkostnad. Detta har emellertid inte tillfredsställts i beslutet (220-9208-98). Av arkiverade tjänsteanteckningar framgår dock att Banverket och länsstyrelsen enats om att kostnadsberäkningarna i undersökningsplanerna gällde som specificering av takkostnader för varje särskild undersökning.

Interna utvärderingar har gjorts löpande varannan vecka. Under fältarbetet utvärderades det arkeologiska läget i förhållande till undersökningsplanerna. Man använde en särskild "uppföljningsblankett" (Ulf Säfvestad, muntl. medd. 2002-06-13). Efter fältarbetets slut utvärderades resultaten i relation till rapport- och publiceringsplanerna (Svensson red. 2002:14). Detta för att fånga upp eventuella avvikelser som kunde påverka bearbetningen.

Referensgruppen har framför allt fungerat på en övergripande nivå. En erfarenhet man gjort är att kanske i framtiden använda mindre referensgrupper som deltar mer aktivt i projekten.

Som helhet är man från projektledningens sida nöjda med arbetsformen och de uppnådda resultaten. Mac Svensson framhåller som exempel de omfattande undersökningarna av lämningar från äldre stenålder, en period som tidigare byggde på kunskap utifrån mindre forskningsgrävningar.

### 3.3 Sammanfattning

Projekt Västkustbanan har präglats av en tydlig strategi, där varje moment i den arkeologisk-antikvariska processen utgjort klara taktiska delmål. Utredningsformen i tre steg och de arkeologiska förundersökningarna har, tillsammans med delprojektens frågeställningar, utgjort en distinkt prioriteringsgrund.

Projektet förefaller planerat och organiserat med hänsyn tagen till ett, trots allt, pressat tidsschema. Från beställning till avslutad steg 1-rapportering av 34 särskilda undersökningar har det gått 4 1/2 år. Den redan från början tydliga inriktningen mot en snabb syntespublicering kan ses som en positionering inom UV-organisationen, vilken tidigare inte varit helt framgångsrik i detta avseende i samband med infrastruktursatsningar.

Målsättningar och taktik har skapat organisation och prioriteringar. Projektet skulle kunna beskrivas som en tydligt sammanhållen entitet inom UV Syd, med en "självständig" projektledning.

De olika undersökningsplanerna har formulerats utifrån delprojekten, vilket inneburit en form av kvalitativt urval, både vad gäller lokaler och exempelvis anläggningstyper, som styrning av metoder och dokumentationsomfattning. "Bortvalstänkandet" har varit tydligt uttryckt till fördel för avgränsade, riktade insatser. Målsättningarna har inneburit en tydligare styrning av fältarbetsinsatserna avseende särskilda utredningar, arkeologiska förundersökningar och särskilda undersökningar samt en standardisering av rapporterna i steg 1. Man kan säga att projektet organiserats disciplinerande (i analytisk mening). Som projektform är det därmed tydligt och genomskådligt för extern utvärdering.

Erfarenheterna från projektet, som är väsentliga för uppdragsarkeologins utveckling i södra Sverige, har också omsatts i UV Syds vetenskapliga program.

## 4 Exploatörernas synpunkter och erfarenheter

### 4.1 Genomförande

Erfarenheter och synpunkter från exploatörerna har inhämtats dels genom möten med representanter för de olika projektledningarna dels genom skriftliga kommentarer till de frågor (34-40, kapitel 1.1.1) som skickades ut till dessa under mars månad 2003. Jan Källqvist, Banverkets projektledare för Västkustbanan och Banverkets beställarstöd Roger Blidmo intervjuades vid ett möte på UV Syd 2003-03-19. Från Banverkets regionchef Caroline Ullman-Hammer, inkom även ett skriftligt underlag. Sten Gruvstad, dåvarande projektledare för Svedab intervjuades vid ett möte på Banverkets Malmökontor 2003-04-04 och Hans Svensson Vägverkets projektledare och samordnare för Yttre Ringvägen inkom med e-brev 2003-04-07 med svar på enkäten. Lars Malthe, som tidigare var projektingenjör och som deltog i de löpande kontakterna med länsstyrelse och arkeologer och skrev underlag och ansökningar, intervjuades vid ett möte 2003-04-22.

### 4.2 Svedab

Svedab är det svenska bolag som, tillsammans med sin danska motsvarighet AS Øresundsforbindelsen, äger Øresundsbro Konsortiet vilket genomförde bro och tunnelbygget. På den svenska sidan verkställde Svedab även landanslutningarna, vilket inkluderade ombyggnad av bangården i Malmö och en uppgradering av kontinentalbanan samt anslutande ny järnväg från brofästet till kontinentalbana vid Fosie by. Dessutom byggde Svedab motorvägen från brofästet fram till Lockarp. Resterande sträckning fram till E4 och E6 har haft Vägverket som huvudman. Efter invigningen av förbindelsen omorganiserades och krymptes Svedab och är numera ett i huvudsak förvaltande företag med ansvar för drift och underhåll.

Sten Gruvstad var projektledare på Svedab. När han började på våren 1993 hade planeringen kommit så pass långt att det fanns klara linjealternativ och man diskuterade den av Malmö Kulturmiljö gjorda kulturlandskapsanalysen (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Anslutningarnas påverkan på arkeologi och fornlämningar var nu bara en av flera konsekvenser att ta hänsyn till när man upprättade Miljökonsekvensbeskrivningen. I denna finns även frågor om exempelvis buller och annan miljöpåverkan, användning av naturresurser och rekreationsområden. Man arbetade redan från början med landskapsbilden med hjälp av landskapsarkitekter och Vägverkets skönhetsråd. Sten Gruvstad påpekade att järnvägssträckningar erbjuder sina egna problem genom, vad han kallar "järnvägens geometri". Exempelvis är banans kurvatur reglerad och man kan inte "väja" på riktigt samma sätt som vid till exempel vägbyggnation (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Olika intressen kommer därvidlag att kollidera, men man var tidigt i kontakt med länsstyrelsens olika avdelningar just för att skapa samsyn och prioriteringsordningar (jämför kapitel 2.2.1).

Det fanns en vilja att så att säga "göra rätt från början" och väga in och analysera så många konsekvenser av linjedragningarna som möjligt. Lars

Malthe framhöll att man strävade efter samarbete och samförstånd som företags- och projektklimat inom Svedab (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22). Annars hade man inga särskilda "förväntningar" på arkeologin mer än en insikt om att undersökningar skulle bli aktuella. Till detta hade man budgeterat 25 miljoner kronor. Sten Gruvstad bekräftade Nils Björhems iakttagelse om att man blev "uppriktigt förvånade" över att kostnadsberäkningen låg på drygt 81 miljoner (jämför kapitel 2.2.1).

Det faktum att arkeologikostnaden överskred Svedabs budget föranledde mycket intern diskussion som, i korthet, ledde fram till två saker: att man bestämde sig för en extern granskning av arkeologins kostnader, organisation och arbetsplanering samt att man överklagade länsstyrelsens beslut till regeringen. Både Lars Malthe och Sten Gruvstad konfirmerar uppgifterna från Malmö Kulturmiljö att man genom denna process vidmakthöll ett gott samarbetsklimat genom att båda sidor agerade professionellt och höll person-, sak- och principfrågor åtskilda.

Med hänvisning till kostnaderna menade man sig ha en skyldighet gentemot skattebetalarna att få en extern "nyanserad granskning" av arkeologin, även om detta "kostade en del" (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Det visade sig, på grund av den relativt lilla svenska arkeologiska miljön, inte vara helt enkelt att finna några helt fristående sakkunniga som var villiga att åta sig arbetet. En andra orsak utgjordes av en slags "kulturkrock" kring projektplanering och organisation. Sten Gruvstad nämner som exempel att rapportpåslaget från Svedabs sida uppfattades som "märkligt", som att man för varje arbetad arkeologitimme fick betala för två. Man var mera van vid entreprenörer som specificerar och debiterar olika moment för sig. Gruvstad ifrågasätter inte bearbetningen men menar att man fick betala i förväg för något som man ännu inte sett eller följt upp. Man var helt enkelt van vid att arbeta med och mot tydligare projektorganisatoriska strukturer (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Lars Malthe förtydligade hur "kulturkrocken" sågs från Svedabs sida. Ur strikt *affärsmässig* synvinkel hade det ideala varit att först beställa fältundersökningarna för att sedan, när dessa var gjorda, beställa bearbetning, rapportering och förmedling. Det vill säga att man arbetade gentemot en ny arbets- och budgetplan efter fältarbetet. Man uppfattade det som att man nu riskerade att ekonomiskt bindas upp även till platser för särskilda undersökningar även av, relativt sett, mindre intresse och därmed en felallokering av resurser (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22). Den här arbetsgången ifrågasattes i överklagandet till regeringen.

Överklagandet till regeringen gjordes också av principiella skäl. Svedab ägs till lika delar av Vägverket och Banverket och Sten Gruvstad utesluter inte att överklagandet varit en form av "testballong" för de andra infrastrukturprojekten (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Att överklagandet i första hand var viktigt för Svedabs ägare, inför de övriga projekten, bekräftades av Lars Malthe (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22). Det skulle kanske förklara skillnaderna i agerande i förhållande till arkeologin inom Väst kustbanan och Yttre Ringvägen. Enligt Gruvstad var det i huvudsak två frågor man vill få prövade. För det första "hur mycket skall grävas?" Det vill säga vad är en rimlig omfattning på de arkeologiska undersökningarna. Han nämner här frågan om bullervallarnas utbredningsområden (skall undersökas enligt regeringsbeslut Ku96/1112/Ka). Den andra frågan var att man fann det märkligt att länsstyrelsen beslutade om utförare utan att ha tagit in några andra alternativ eller anbud i diskussionen.

Nu underströk Svedabs externa beställarstöd (Per Ramqvist och Kristian Kristiansen) Malmö Kulturmiljös arkeologiska kompetens, varför denna inte ifrågasattes. Däremot hade man varit i kontakt med Arkeologikonsult AB vilka presenterat, en för Svedab, mera ”bekant” form av projektplanering. Oklarheter rörande bedömningen av Arkeologikonsults lokala kompetens och den allt mer pressade tidsplaneringen gjorde snart dessa kontakter inaktuella. Man hade velat se en tydligare organisatorisk struktur för styrning och uppföljning av arkeologin, i synnerhet som man insett uppdragsarkeologins då kroniska oförmåga att avrapportera och komma till avslut (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Man fick här ett visst stöd i regeringens beslut. ”Regeringen instämmer med Svedab att sättet att beräkna samtliga personalkostnader tillsammans med andra kostnader i en enhetlig taxa är svåröverskådligt. Bristen är dock inte sådan att den i sig kan föranleda en ändring av det överklagade beslutet” (Regeringsbeslut Ku96/1112/Ka).

Det gjordes uppföljning under fältarbetsfasen, genom de på Svedabs begäran upprättade ”månadssammanställningarna”. Utöver ekonomin redovisades i dessa, och vid de regelbundna möten som hölls, även preliminära resultat från de olika undersökningsplatserna vilket uppskattades. Man arbetade aktivt med förmedling kring bro- och landanslutningsprojekten genom utställningar och informationshäften och det var en naturlig konsekvens att då även förmedla arkeologin till Malmöborna. Samarbetet kring boken ”Föresundsförbindelsen” styrdes av samma tankar kring förmedling och aktualitetsvärde (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Man betraktade arkeologin och förmedlingen av denna till Malmöborna som ett sätt att ytterligare stärka broförbindelsens ”good-will” (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22).

Någon uppföljning efter fältarbetsfasen har inte gjorts, dels för att företaget omorganiserades, dels för att det inte ansågs möjligt eller meningsfullt efter regeringens beslut. Gruvstad återkommer till skillnaderna i ”kultur” och att han menar att det inte fanns samma typ av detaljerad arbetsplan för rapport- och publiceringsfasen (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Man gjorde från Svedabs sida en form av ”slutöverenskommelse” med Malmö Kulturmiljö om hur arbetet skulle fortsättas efter avslutade fältundersökningar (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22).

#### 4.3 Vägverket

Byggandet av vägförbindelsen mellan Lockarp och anslutningarna till E4 och E6 vid Kronetorps trafikplats genomfördes under stark tidspress. Beslut om sträckningen hade dragit ut på tiden delvis för att olika enheter inom länsstyrelsen hade skilda värderingar av de olika riksintressen som stod emot varandra och på grund av ett överklagande till regeringen (Wihlborg 2001:21). Den pressade tidplanen när projektet väl hade vunnit laga kraft innebar att Vägverkets entreprenörer och Malmö Kulturmiljös arkeologer skulle vara tvungna att arbeta sida vid sida (jämför kapitel 2.2.1). Förväntningarna på kulturmiljövården och arkeologins från Vägverkets sida var därför med nödvändighet främst praktiskt inriktad, att man skulle ha förståelse för dessa speciella och, för alla, påfrestande omständigheter. Projektförutsättningarna i stort, med den pressade tidplanen, utan utrymme för förlängningar, ställde stora krav på alla inblandade, Vägverket som beställare, arkeologer och entreprenörer, att samverka. Från Vägverkets sida hade man förhoppningen att kulturmiljövårdens synpunkter kunde omvandlas till en insikt om de

”planeringsmässiga realiteterna”. Hans Svensson framhåller att när Malmö Kulturmiljö fick problemen klart för sig ”gjorde de en enastående insats!” (Hans Svensson, e-brev 2003-04-07).

En förutsättning för att få det hela att fungera var att Vägverket hade tidigare erfarenhet av arkeologi och kulturmiljövård. Man var sedan tidigare ”bekanta med arbetsgången”. För att säkra driften av projektet hölls regelbundna planerings- och uppföljningsmöten mellan beställaren och arkeologerna, där entreprenörernas tidplaner avstämades och jämkades med övriga aktörers (bl.a. arkeologernas).

Någon uppföljning och avstämning av rapport- och bearbetningsfasen har (ännu) inte gjorts: ”Det dimper ned rapporter (tjocka) från Malmö museer med jämna mellanrum. Nu är det som det brukar, vi som var med och drev projektet för Vägverket är uppbundna av nya projekt och har svårt att ta oss tid till uppföljningsbiten! En stor brist!” (Hans Svensson, e-brev 2003-04-07).

Avslutningsvis menar Hans Svensson att synen på samarbete med kulturmiljövård och arkeologi inte ändrats nämnvärt efter projektet. ”Den svenska modellen känner vi alltför väl, att inga fältarbeten kan utföras förrän projekten vunnit laga kraft och det bäddar inte för en säker hantering av arkeologifrågorna!” (Hans Svensson, e-brev 2003-04-07).

#### 4.4 Banverket

Från Banverkets sida hade man inga egentliga förväntningar på samarbetet med kulturmiljövården. Som Jan Källqvist uttryckte det så tillför ju arkeologin så att säga ingenting till själva järnvägen (Jan Källqvist, muntl. medd. 2003-03-19). Nu inleddes projektet innan förändringen av järnvägslagen och förfarandet med miljökonsekvensbeskrivningar slagit igenom. De erfarenheter man hade med sig av arkeologi och kulturmiljövård kom från Västkustbanans dragning genom det mindre fornlämningsstäta Halland och man fick egentligen inte skillnaderna i förhållande till Skåne klart för sig förrän det var ”för sent”. Jan Källqvist menade också att även nu görs en del miljökonsekvensbeskrivningar i ett för sent skede. Han menade också att det här är en fråga som behöver lyftas upp och skapa samsyn kring. För en beställare som Banverket är det svårt att på egen hand försöka uppskatta och budgetera arkeologiska kostnader (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). Källqvist menar att de totala projekteringskostnaderna i stort sett skulle bli likvärdiga om arkeologin kom in tidigare. Järnvägssträckningar får alltid konsekvenser i form av exempelvis bullerpåverkan, miljöingrepp eller påverkan på grundvattnet och arkeologin utgör bara en del av en miljökonsekvensbeskrivning. Enligt Jan Källqvists uppskattning skulle projekteringskostnaderna i stort sett bli jämförbara mellan olika linjealternativ. I något fall handlar det om naturskydd, i något om arkeologi, i ett tredje om kostnader för geoteknik och så vidare. Från exploatörens sida handlar det främst om att ta kostnaderna i ett tidigare skede (Jan Källqvist muntl. medd. 2003-03-19). Roger Blidmo påpekade att förstudierna (särskilda utredningar och arkeologiska förundersökningar) enbart utgjort ca 2,5 % av totalkostnaden för arkeologin i Västkustbanan. Han menade att även om dessa kostnader dubblats eller fyrdubblats hade det sannolikt i slutändan inneburit en minskad totalkostnad för arkeologi för exploatören (Roger Blidmo, muntl. medd. 2003-03-19).

Man menar från Banverkets håll att länsstyrelsen inte varit särskilt tydlig kring projekten. Man hade önskat att länsstyrelsen presenterade en samsyn och någon form av "värderingsdokument" av olika konsekvenser av linjesträckningarna. Upplevelsen var att olika avdelningar inom länsstyrelsen ibland stod mot varandra. Jan Källqvist efterlyste någon form av gradering av värden, ingrepp och konsekvenser (muntl. medd. 2003-03-19). Från Banverkets sida hade man gärna sett fler möten, diskussioner och genomgångar så att man kunnat förtydliga sina syn- och utgångspunkter inför exempelvis formulering av kravspecifikationerna (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). Man tycker att länsstyrelsen var passiv och tagit lång tid på sig att exempelvis besvara frågor från Banverket eller beställarstödet. Överhuvudtaget är man mycket kritisk till att mycket information har gått via arkeologerna (UV Syd) som fått förmedla länsstyrelsens och Riksantikvarieämbetets synpunkter och krav ihop med sina egna (Jan Källqvist, muntl. medd. 2003-03-19). "Däremot har samråden med länsstyrelsen varit få och vi har saknat en sammanhållande funktion där länsstyrelsen, beställaren och undersökaren gemensamt dryftat frågor av olika slag och karaktär (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). Man har heller aldrig fått träffa referensgruppen.

Banverket har främst följt de arkeologiska projekten genom sina beställarstöd. Det fanns ett behov av att kunna ha någon som "sufflerade" i diskussionerna med länsstyrelsen och UV. Inledningsvis anställdes Claes B Persson, stadsarkitekt, för en genomgång av planeringen av etapp I, sträckan Helsingborg - Landskrona. Han avsåg sig emellertid uppdraget inför etapp II. Enligt Jan Källqvist var det inte helt enkelt att finna någon som ville eller kunde åta sig ett så omfattande och komplext arbete, med en kronologisk spännvidd från mesolitikum till medeltid (Jan Källqvist, muntl. medd. 2003-03-19). Roger Blidmo anställdes i ett sent skede, när undersökningsplaner och beslut för etapp II var klara.

Man menar att de anvisningar som var aktuella vid mitten av 1990-talet var oklara rörande hur resultatåterföringen skulle gå till, dvs. hur erfarenheterna skulle kunna omsättas i kommande projekt. "Man kan inte sträva efter att Banverket, vars primära mål är att tillhandahålla en väl fungerande trafikapparat, ska tillgodogöra sig detaljkunskaper om ex. Skånes äldsta stenålder, annat än rent allmänt. Det är troligen för tidigt att ... skapa sig en bild av nyttan för vår planeringsverksamhet. Den kunskap som vi har bäst nytta av rör således vilka komplexa kulturmiljöer vi skall undvika i framtiden eller särskilt värna, om vi inte kan undvika exploatering genom dem" (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). Man har kommit att uppfatta vissa delprojekt som "rena forskningsprojekt" (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). (se kapitel 4.5 för diskussion) I övrigt har man följt förmedlingsinsatserna med intresse. Kanske kunde det ha genomförts fler visningar för Banverkets personal, å andra sidan framhåller man värdet av en mera permanent utställning av Tågerupslokalen på Landskrona museum. Som beställare har man av naturliga skäl också följt projekten rörande "tidplanering, effektivitet och ekonomiskt resultat" (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16).

Avslutningsvis menar man att projektet, trots oenighet om ekonomin, inneburit en ökad förståelse för arkeologin, i synnerhet som slutresultatet uppfattas som "lyckat". Det finns efter detta stora projekt en betydligt mer praktisk och metodisk kunskap att ta tillvara för att göra samarbetet med den

arkeologiska aktör som ska utföra nödvändiga arbeten smidigt och ändamålsenligt” (Caroline Ullman-Hammer, brev 2003-04-16). Den nya ”trestegsmodellen” (AU, FU, SU) har inneburit att det blivit både enklare att följa med och tillgodogöra sig den arkeologiska arbetsprocessen (Jan Källqvist, muntl. medd. 2003-03-19).

#### 4.5 Diskussion

Det har tydligt framgått att det fanns klara skillnader i förutsättningar för de olika projekten och olika erfarenheter av kulturmiljövården och arkeologin hos beställarna. Svedab förefaller vara den aktör som kunnat hålla längst framförhållning i planeringen: särskild utredning påbörjades 1993 och de särskilda undersökningarna 1996. Arbetet på Banverket utfördes under kortare period: 1995-1997 medan det för Vägverkets del fick genomföras utredningar steg II och III, förundersökningar och särskilda undersökningar mer eller mindre parallellt och överlappande. Grundförutsättningarna – de politiska beslutade deadlines har varit lika krävande för exploatörerna som för arkeologerna – har naturligtvis påverkat synen på arkeologin. Däremot har den politiskt beslutade finansieringsformen skiftat mellan exploateringsprojekten. Att broförbindelsen kunde genomföras med hjälp av en stor ”klumpsumma”, i stället för via årliga anslag, förefaller att ha medgivit en lugnare inställning och bättre planeringsgång.

Ju mer pressade tidplanerna är desto större är risken för brister i kommunikationen mellan exploatörer och kulturmiljövård. Större exploateringsföretag utgör sina egna förståelsesystem med egna taktiska uppsättningar handlingsmönster i förhållande till strategiska höljen i form av företagsekonomisk rationalitet, samhällsnytta, olika lagstiftningars relativa styrka och politiskt betingade deadlines. Man är, med en kraftig förenkling, van vid ”klara papper”, en form av teknisk-funktionalistisk och kvantifierbar verklighet av direktiv, byggnormer och gränsvärden för exempelvis bullernivåer, grundvattensänkning eller markbelastning. Att exempelvis Banverkets representant efterlyste en tydligare ”gradering” av värden inom miljökonsekvensbeskrivningarna kan tolkas som ett uttryck för detta synsätt och som en önskan att få arkeologi och kulturmiljövård ”översatt”. Med Sten Gruvstads ord så befinner man sig i olika kulturer. Man rör sig inom olika fält för förståelse, varför man efterfrågar ”större tydlighet”. I den här verksamheten riskerar exploateringsföretagens synsätt alltid att kollidera med en kulturmiljövård som i regel bygger på långt mindre gripbara värden – och som därför upplevs som flummig – och att avkräva arkeologin svar på frågor den inte kan ta ställning till: förstörda fornlämningar i relation till lövgrodornas sista yngelplats.

Detta är ytterst en samhällsfilosofisk fråga. Infrastruktursatsningarna i form av Öresundsbron, landanslutningarna och Väst kustbanan har, liksom miljö- och kulturmiljövård ställts upp som politiska mål. Var för sig är de olika kunskapsformerna utformade, avgränsade och sanktionerade efter sin respektive ”nyttighet” (att bygga järnväg, bedriva arkeologi osv.). När olika mål hamnar i konflikt framtvings en syn på omvärlden som en samling problem som för sin lösning omvandlar kvaliteter till funktioner (jfr Horkheimer & Adorno 1981:53, Bauman 1994:42). Med en vanligare beskrivning heter det att ”Länsstyrelsen skall väga olika samhällsintressen mot varandra”. Påtagliga, kvantifierbara, konsekvenser i form av ökade arbetstillfällen, minskad restid eller utrotade skalbaggar är naturligtvis mycket

lättare att hänga upp svåra beslut på än ”att bevara och bruka kulturarvet” eller ökad kunskap om järnålderns bebyggelse, utan att länsstyrelsen ger sig in i en ideologikritisk diskussion (jfr Bourdieu 1992:41). Som politisk konstruktion finns här en, historiskt betingad, inbäddad svaghet i kulturmiljövården (jfr Larsson 2000, kapitel VI).

Problematiken sammanfattades av Svedabs projektledare Sten Gruvstad som funderat på om det egentligen verkligen är rimligast ur arkeologisk och samhällelig synvinkel att lägga ”alla” pengar –i det här fallet över 100 miljoner kronor– på ett område bara för att det politiskt beslutats att bygga där (och för att lagstiftningen säger så). Områdena är kanske inte alltid med nödvändighet de arkeologiskt sett mest intressanta platserna. Det vore kanske en bättre, samhällelig, suboptimering av resurser att exempelvis lägga hälften av pengarna i en pott för användning i andra områden (Sten Gruvstad, muntl. medd. 2003-04-04). Återknutet till det ovan förda resonemanget visar de ”lokaliserade” arkeologiska insatserna hur kolliderande politiska mål inkorporeras i praxis och, via definitionen av problem som skall lösas, omvandlas de till lokala funktioner. Möjligen kunde man prioriterat bort någon boplatz i linjesträckningen för att i stället vidga undersökningen av en annan utanför exploateringsytan. Att på detta sätt använda fonderade medel för undersökningar av lokaler som anses bättre lämpade att besvara frågeställningarna skulle å andra sidan kollidera med lagens bevarandedirektiv.

Problemet med de olika förståelsesystemen är onekligen svårlöst annat än med mera och tätare kommunikation mellan exploatörer, länsstyrelse och arkeologiska uppdragstagare. Att det ges tid att ventilera och skapa förståelse för konsekvenserna är A och O. Det är väsentligt att det ges tid att skapa förståelse och samsyn kring problemen för att möjliggöra en gemensam planering. Ju tidigare man etablerar samarbete desto bättre dialog skapas (Lars Malthe, muntl. medd. 2003-04-22). Det vill säga att man helt enkelt tar sig tid som en del av projektplaneringen att definiera vari skillnaderna i projekt- och företagskulturer består för att skapa ett mönster för konflikthantering. Det vill säga att kulturmiljövården och arkeologin hade behövt komma in i planeringen ännu tidigare. Länsstyrelsen behöver agera för att hålla större framförhållning. Man kan exempelvis gå igenom alla vägplaner och göra inledningsvisa, översiktliga, genomgångar av konsekvenserna för kulturmiljö och arkeologi och sedan göra fördjupningar allt eftersom planerna rör på sig. Detta är något som ligger sidan om den ”dagliga ärendehantering” och kräver resursförstärkning, men som samtidigt är nödvändigt om man vill få planeringssystemet att fungera bättre och parera den typ av kritik som framförts av de olika exploatörernas representanter. Samtidigt bör det ligga på exploatörerna att ta tidig kontakt för att reda ut huruvida det är relevant med egna kostnadsuppskattningar eller jämförelser med andra delar av landet och andra fornlämningsmiljöer.

Det är alltså nödvändigt att beställare och kulturmiljövårdens representanter i ett tidigt skede gör en gemensam *målanalys* där respektive förväntningar tydliggörs. Banverkets hänvisning till ”ändamålsenlig arkeologi” förefaller att relatera till att de, för framtida planering, efterfrågar *antikvarisk* kunskap och resultatåterföring snarare än *arkeologisk* (vilken uppfattas som ”detaljerad” eller forskningsinriktad, vilket är målet för uppdragsarkeologin). Det kan inte nog understrykas hur väsentligt detta är att tillgodose och det hade varit klokt att inledningsvis ha klarlagt de olika förväntningarna. Konflikt- och

irritationsmoment hade undvikits om en dialog upprättats och man från kulturmiljövårdens (länsstyrelsens) sida klarlagt skillnaderna och sambanden mellan arkeologisk forskning som grund för ett antikvariskt kunskapsläge som vidare planeringsbas samt de olika aktörernas roller i denna process.

Skillnaderna mellan beställarnas förväntningar har också framgått. Medan Banverket efterfrågat antikvarisk kunskap har Svedab även ställt upp arkeologisk kunskap och förmedling som mål.

Av intresse är också de olika företagens ”taktik” för uppföljning av arbetena efter undersökningarna i fält. Delvis har de styrts av de olika förutsättningarna i tidplan, men kan sannolikt också ses som ett resultat av Svedabs överklagan och prövning av länsstyrelsens beslut. Efter att ha fått avslag ansåg man inte det som vare sig möjligt eller meningsfullt att genomföra uppföljning, något som, tillsammans med den oerhört pressade tidplanen, tycks ha lett till ett liknande beslut hos Vägverket. Banverket däremot valde en annan linje. Med ”överklagandedörren” stängd har man i stället genomfört en detaljerad ekonomisk uppföljning, även av rapport- och publiceringsskedet.

Intressant att nämna är också att det som Svedab genom överklagandet ifrågasatte har förändrats inom uppdragsarkeologin. Dels har det kommit förtydliganden som i exemplet med bullervallar, dels kring undersökningarnas omfattning. Prioriteringsordningen är numera både hårdare och tydligare än för bara 10 år sedan. Direktivet att uppdragsarkeologin skall utgöra en ”framåtsyftande forskningsprocess” har, utöver krassa ekonomiska argument, varit avgörande härvidlag. Sedan överklagandet har också relationerna mellan ”arkeologiska aktörer” diskuterats flitigt. Det har förtydligats att uppdragsarkeologin är undantagen lagen om offentlig upphandling, men att länsstyrelserna, inom definierade ekonomiska gränser, skall tillämpa ett ”upphandlingsliknande förfarande” om exploatörerna så önskar. Slutligen så har, delvis som en följd av de här granskade projekten, uppdragsarkeologin projektorganisering förtydligats och förstärkts väsentligt.

#### 4.6 Sammanfattande slutsatser

Synpunkter och erfarenheter hos exploatörernas projektledare varierade naturligt nog en del. Det fanns dock vissa gemensamma, kritiska, punkter:

- Exploatörerna vill få in kulturmiljövård och arkeologi ännu tidigare i planerings- och projekteringsprocessen
- Exploatörerna har saknat planer och instrument från länsstyrelsen sida för uppföljning efter avslutade fältarbeten
- Exploatörerna har uppfattat länsstyrelsen som otydlig
- Exploatörerna efterlyser bättre och tidigare samordning

## 5 Referensgrupperna

### 5.1 Inledning

Till båda projekten knöts i ett tidigt skede referensgrupper. I samband med särskild utredning inför Öresundsförbindelsen (Svedab-delen) sammankallade länsstyrelsen till ett möte med representanter för Malmö Kulturmiljö, Riksantikvarieämbetet, Lunds och Umeå universitet och UV Syd i syfte att diskutera projektets inriktning och upplägg. Vid detta inledande möte bestämdes att projektet skulle ha en vetenskaplig förankring och profil samt ha en referensgrupp. Referensgruppen skulle utgöra ett vetenskapligt stöd. Som grund för detta arbete sammanställde Malmö Kulturmiljö kunskapssituationen inom deras undersökningsområde. Det resulterade i dokumentet "Problemformuleringar inför arkeologiska utgrävningar i samband med Öresundsförbindelsen" (Björhem 1994) vilket också bildade utgångspunkten för de planerade arbetena, särskild utredning, förundersökningar och särskilda undersökningar.

Referensgruppen tillsattes enligt dåvarande länsantikvarien Carin Buntess önskemål. Malmö Kulturmiljö gjorde en bedömning av gruppens sammansättning och övertog rollen som sammankallande för mötena. I referensgruppen ingick Lars Larsson, Hans Andersson, Torbjörn Ahlström och Mats Riddersporre som representanter för Arkeologiska institutionen vid Lunds universitet, Björn Berglund från kvartärgeologiska institutionen vid Lunds universitet Roger Engelmark från Miljöarkeologiska laboratoriet vid Umeå Universitet, Ulf Säfvestad och Mats Regnell för UV Syd och Ola Kyhlberg från Riksantikvarieämbetet. Länsstyrelsen representerades inledningsvis av Carin Bunte, sedermera efterträdd av Anders Wihlborg. Svedab hade invändningar mot att både beslutare och utförare fanns i samma grupp, något som är värt att beakta inför framtiden (Ingmar Billberg, brev 2002-11-07).

I inledningen av projektet hölls relativt täta möten, tre 1994, fyra 1995, ett 1996 i samband med inledningen av de särskilda undersökningarna av Svedab-delen och två vardera under 1997 och 1998 (Björhem 2001). De täta mötena uppfattades positivt, då man, enligt Lars Larsson från referensgruppen hade möjlighet att ha synpunkter på planeringen. Däremot var det inte möjligt med någon dialog kring målsättning och utförande för Vägverks-delen på grund av den korta tiden mellan beställning och särskild undersökning (Lars Larsson, e-brev 2003-03-11).

I referensgruppen för Väst kustbanan, som tillsattes av UV Syd, ingick Lars Larsson, Birgitta Hårdh, Mats Riddersporre och Lars Ersgård som representanter för Lunds universitet, Ersgård i den dubbla funktionen av att även representera RAÄ. Från UV Mitt fanns Håkan Ranheden och från Malmö Kulturmiljö Nils Björhem. Vidare ingick Mats Anglert i egenskap av forskningskoordinator. Länsstyrelsen representerades inledningsvis av Carin Bunte, sedermera efterträdd av Anders Wihlborg, som dock menar att han inte ingick formellt sett (e-brev 2003-03-10).

## 5.2 Diskussion

Enligt Hans Andersson var referensgruppens roll inledningsvis något oklar. Utgjorde man stöd åt länsstyrelsen eller Malmö Kulturmiljö? Kring Öresundsförbindelsen deltog man i diskussionen kring undersökningsplanerna och de olika delprojekten. Man kom även in på val av undersökningsområden och diskussioner kring prioriteringar (Hans Andersson, muntl. medd. 2003-04-01).

Möten med referensgrupperna tycks i båda projekten ha hållits som tätast i inledningsskedena och under fältarbetsfasen för att därefter närmast ”klinga ut”. Detta har skapat en otydlighet om, och när, referensgruppernas uppdrag upphörde, något som sammanfattats av Lars Larsson, som ingick i båda referensgrupperna:

”I båda projekten har det förelegat en betydande oklarhet i när referensgruppens insatser slutade. Här ligger den största kritiken. Jag anser att referensgruppen skulle ha haft möjlighet att agera mellan framläggande av rapporter och färdigställande av syntesarbetena. En del rapporter, men inte alla (!), har tillställts referensgrupperna. Jag anser att det kunnat vara av betydelse för projektens avslutningsfas ifall referensgrupperna i denna del tillåtits agera lika verksamt som i projektens inledningsfaser. Att jag som handledare och på andra sätt haft möjlighet att delvis följa de olika insatserna dämpar inte min kritik. Det skulle speciellt vara lämpligt ifall referensgruppen som ett kollektiv kunnat följa tolkningsetapperna mera ingående.” (Lars Larsson, e-brev 2003-03-11).

Västkustbanans referensgrupp är formellt upplöst.

Hans Andersson menar att man i referensgruppen för Öresundsförbindelsen haft, och bör ha en övergripande roll, men att det är nödvändigt att för framtiden diskutera referensgruppers roll och mandat. – Vad skall referensgruppen användas till? Givetvis för att ytterligare bredda kompetens och kontaktytor, men hur förtydligas sambanden mellan referens- och ledningsgrupper? Han menar att en ökad tydlighet innebär att man även kan ställa krav på referensgrupperna för att återföra kompetenserna in i respektive organisation (Hans Andersson, muntl. medd. 2003-04-01). Kort sagt är referensgrupper något som bör finnas inplanerat i ett tidigt stadium. E22-projektet i Kalmar län har visat att det är viktigt hur länsstyrelsen agerar för vilka roller och mandat som referensgrupper ges (Hans Andersson, muntl. medd. 2003-04-01).

Hans Andersson anser att den ”traditionella” typen av referensgrupper kan fungera som en resurs i planerings- och förberedelsestadiet, men att man för fältarbetsfasen mycket väl kan tänka sig, vad han kallar, ”arbetsreferenter”. Med detta menas att personer med särskilda kompetenser som är aktuella för specifika undersökningsområden eller delprojekt. Ansvar för dessa gruppers sammansättning skulle åligga delprojekts- eller platscheferna och inrymmas inom de platsspecifika budgetarna. ”Arbetsreferenterna” skulle helt eller delvis hållas organisatoriskt åtskilda från den ”traditionella” referensgruppen (Hans Andersson, muntl. medd. 2003-04-01). Referensgrupperna bör även vara aktiva när projekten övergår i bearbetningsfasen. Andersson menar att det varit synd att det i samband med infrastrukturprojekten tagits förhållandevis få initiativ till seminarier och liknande.

Starka och tydliga kravspecifikationer sätter naturligtvis press på de arkeologiska aktörerna, men det förutsätter att länsstyrelsen för en diskussion kring innehållsfrågorna (i arkeologin, i undersökningsplaner och i beslut). Med erfarenheten av att själv tidigare ha varit länsantikvarie, menar Andersson att för att kunna göra avvägningen mellan olika samhällsintressen måste länsstyrelsen ha goda argument i form av kunskapsbas och tydligt formulerade målsättningar. Även länsstyrelsen behöver förstärkas genom någon form av referensgrupp, controller, eller med Hans Andersson ord, ”någon form av verkställande ledamot” (Hans Andersson, muntl. medd. 2003-04-01).

På frågan om inte den svenska arkeologiska världen är för liten för det ökande behovet av referensgrupper, controllers och beställarstöd svarar Hans Andersson att man kan vända på resonemanget och se det som att det begränsade antalet personer å andra sidan kommer att få en kompetensbredd som kommer alla tillgodo.

### 5.3 Sammanfattande slutsatser

Referensgruppsarbetet har varit en smula trevande efter projektens inledningsstadier och det tycks råda oklarhet huruvida de kan anses som upplösta eller inte. Att detta skapat frustration hos deltagarna är att betrakta som allvarligt. Det är därför nödvändigt att man fortsättningsvis:

- Tillsätter referensgrupper tidigt
- Har tydligare planer för referensgruppernas uppgifter och roller och överväger andra typer av stöd i form av exempelvis styrgrupper, kompetensgrupper och intressentgrupper (se diskussion kapitel 8.6).

## 6 Länsstyrelsen

### 6.1 Inledning

De mycket omfattande arkeologiska projekten i västra och sydvästra Skåne har genomförts –och genomförs– parallellt, både i tid och rum. De stora fältundersökningarna och bearbetningen har pågått, och pågår, samtidigt, men av två olika arkeologiska institutioner. Utvärderingen visar att projekten medverkat till att förtydliga dessa institutioners skilda arkeologiska inriktningar. Vid ett ytligt betraktande kan detta förefalla att enbart gälla projekt- och undersökningsorganisering, men rör i själva verket grundläggande synsätt på arkeologisk kunskapsuppbyggnad, något som framför allt kommit till uttryck i undersökningsplaner, prioriteringar och rapportering. Trots en gemensam utgångspunkt i samtida arkeologisk diskussion, och därmed stora likheter i de övergripande problemformuleringarna (bebyggelsemönster, rituella aspekter, bybildning och miljöarkeologi), har samarbete och kunskapsutbyte varit minimalt mellan de arkeologiska institutionerna.

Detta är naturligtvis till men för den fortsatta regionala kunskapsuppbyggnaden; moderna administrativa gränser projiceras som artificiella indelningar på det förhistoriska och historiska landskapet och dess källmaterial. Denna situation, som existerat länge i Skåne, har förtydligats i och med dessa projekt, något som sätter den ansvariga instansen, länsstyrelsen, i fokus. Sättet som länsstyrelsen agerar, i form av krav och direktiv – eller avsaknad av sådana – i samband med ärendehandläggningen är direkt avgörande för vilken arkeologi som kommer att bedrivas.

I Skåne finns fem institutioner som arbetar med uppdragsarkeologi. Malmö Kulturmiljö och Riksantikvarieämbetet UV Syd har under senare år haft en mycket stor arkeologisk verksamhet. Detta beror framförallt på ett antal regionala infrastrukturella satsningar (Öresundsförbindelsen, Citytunneln, Västkustbanan, E4, E22). Övriga undersökare har en mer begränsad verksamhet. Fyra av fem undersökare har idag vetenskapliga program som ligger till grund för de arkeologiska undersökningar som utförs i länet. Programmen har tagits fram på länsstyrelsens uppmaning. Länsstyrelsens val av undersökare styrs av kulturminneslagen och dess förordning samt sedan 1998 av Riksantikvarieämbetets verkställighetsföreskrifter. (Anders Wihlborg, 2003-09-03).

I en sammanfattning av erfarenheterna av 1990-talets infrastrukturella satsningar konstaterar Anders Wihlborg att man inte lyckades fullt ut med att tillvarata de antikvariska intressena för kulturlandskapet (Wihlborg 2001:21 ff.). Övriga samhällsintressen vägde tyngre. Anders Wihlborg konstaterar också att nyckeln till framgång är att ligga steget före i planeringsprocessen (Wihlborg 2001:31). Det är alltså nödvändigt att arkeologiskt och vetenskapligt förbereda och planera åtgärder i form av inventeringar, problemformuleringar, åtgärder för bevarande och prioriteringar redan innan de olika exploateringsföretagen startar. Som regel föregås numera arbetsföretagen av långvariga diskussioner,

i synnerhet när det gäller större infrastrukturella satsningar, vilket inte var fallet fullt ut med de här aktuella projekten.

Inför Öresundsförbindelsen gjordes sådana försök. Vid brobeslutet 1991 krävde länsstyrelsen att det upprättades en kulturlandskapsanalys som underlag för Svedabs och Vägverkets miljökonsekvensbeskrivningar. I ett efterhandsperspektiv framstår kulturlandskapsanalysen (Billberg et al. 1993) som tämligen översiktlig och utan förslag till antikvariska åtgärder eller prioriteringar. I efterhand, och som en erfarenhet utifrån projekten, hade det kanske varit bättre att genomföra arkeologiska förstudier av möjliga linjesträckningar, eller ”korridorer” redan i ett inledande skede, som grund för miljökonsekvensbeskrivningarna. Förstudierna kan sedan följas av fördjupningar, exempelvis genom ytfyndskartering, längs flera linjesträckningsalternativ. En utveckling av ”non damaging surveys” innebär att förstudier kan genomföras utan juridiska problem med markägarna eller att man behöver vänta på att linjesträkningsbesluten skall vinna laga kraft. För Svedab-delen är detta naturligtvis ett helt anakronistiskt krav, då förstudieförfarandet var under utveckling, men det hade utgjort en tids- och planeringsvinst att fortsätta utreda Vägverksdelen vidare i väntan på regeringens beslut.

Av olika anledningar kunde länsstyrelsen inte fatta beslut om fortsatta särskild utredning för de sträckningar som var aktuella utan att det uppfattades som att beslut om sträckning föregripits. Konsekvenserna blev planerings- och organiseringsproblem för Vägverket och Malmö Kulturmiljö och ökad handläggning, (jfr tabell 5), något som kunde ha undvikits om länsstyrelsen vid tillfället agerat mera ”offensivt”.

Med miljöbalkens införande år 1999 fick Sverige en övergripande miljölagstiftning med tydliga mål och hänsynsregler. En av balkens fem grundstenar är att natur- och kulturområden skall skyddas och vårdas. Balken slår fast att det är den som gör något som ska visa att reglerna följs (bevisbörderegeln). Det är också den som gör något som ska ha tillräcklig kunskap om hur miljön och människors hälsa påverkas och skyddas (kunskapskravet). I en miljökonsekvensbeskrivning skall ett företags direkta och indirekta effekter på bl.a. landskap och kulturmiljö identifieras och beskrivas samt vara underlag för den fortsatta planeringsprocessen. Bestämmelserna i miljöbalken gör det idag möjligt att ställa krav på ett fullgott underlagsmaterial både i form av kulturlandskapsanalyser, arkeologiska förstudier och särskilda utredningar, då länsstyrelsen skall godkänna miljökonsekvensbeskrivningen dvs. dess kvalitet. Ett samarbetsprojekt mellan Vägverket Region Skåne (VSK) och länsstyrelsen i Skåne län har initierats under 2003 (*Effektivare planeringsunderlag för arkeologiska undersökningar*). Syftet med projektet är att beskriva hur den arkeologiska planeringen och vägplaneringsprocessen går in i varandra och att utreda vilka möjligheter det finns att tidigt i vägplaneringsprocessen ta fram ett kunskapsunderlag som belyser den aktuella fornlämningsituationen. Förslag till förändringar och förbättringar skall sedan testas på ett antal lämpliga projekt (Anders Wihlborg 2003-09-03). Vägverket och Riksantikvarieämbetet har också gjort förstudier med åtgärdsförslag kring hur planeringen kan förbättras (*Förstudie – Översyn av uppdragsarkeologi i vägprojekt*).

| ÖRESUNDSFÖRBINDELSSEN |                                                                                                  |                                               | VÄSTKUSTBANAN                                                                                                                       |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Marinarkeologi        | Svedab-delen                                                                                     | Vägverksdelen                                 |                                                                                                                                     |
| 92-10-19 AU           |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       | 93-06-07 AU I                                                                                    | 93-09-02 AU I                                 |                                                                                                                                     |
| 94-08-04 FU           | 94-03-23 AU II                                                                                   |                                               |                                                                                                                                     |
| 95-06-20 Avskrivn     | 95-01-12 AU III                                                                                  | 95-04-18 AU I, Burlöv<br>95-07-06 Avskrivning | 95-07-10 AU I<br><br>95-11-24 AU II & III                                                                                           |
|                       | 95-01-12 FU                                                                                      |                                               |                                                                                                                                     |
|                       | 95-07-18 FU                                                                                      |                                               |                                                                                                                                     |
|                       | 95-08-03 FU                                                                                      |                                               |                                                                                                                                     |
|                       | 96-05-03 SU                                                                                      | 96-06-20 AU II                                | 96-03-14 FU, block 1-2<br>96-11-01 FU, block 3-4                                                                                    |
|                       | 97-05-27 FU, tillägg<br><br>97-07-29 AU, tillägg<br>97-08-26 SU, tillägg<br>97-09-20 SU, tillägg | 97-04-08 AU II, Burlöv                        | 97-03-10 SU, block 1-2<br><br><br>97-08-08 SU, Oxhög.                                                                               |
|                       |                                                                                                  | 97-05-09 AU III, Burlöv                       |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-06-23 AU III, FU                           |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-07-28 FU, Burlöv                           |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-10-10 FU                                   |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-10-13 FU                                   |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-11-05 FU                                   |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-11-24 FU                                   |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 97-12-18 SU, 3 platser                        |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 98-01-21 FU                                   | 98-04-01 SU Häljarp M.<br>98-04-27 start SU<br>98-05-20 FU, tillägg<br>98-05-27 SU<br>98-07-01 FU tillägg<br>98-07-01 SU Häljarp BT |
|                       |                                                                                                  | 98-03-02 start SU                             |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  | 98-08-18 SU                                   |                                                                                                                                     |
|                       |                                                                                                  |                                               | 99-02-17 FU, tillägg                                                                                                                |

Tabell 5. Schematisk översikt över länsstyrelsens beslut i samband med Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan. Notera att listan inte är komplett, men ger trots det en god översikt över länsstyrelsens arbetsbelastning.

När Vägverket våren 1995 anmälde behov av särskild utredning steg I för Yttre Ringvägen i Burlövs kommun gjordes det med hänvisning till att miljökonsekvensbeskrivningen visat behovet av arkeologiska undersökningar. Detta ärende är intressant av en annan, principiell, orsak.

Malmö Kulturmiljö hade fram till dess, med några undantag, uteslutande arbetat inom Malmö kommun, men i en skrivelse 1995-03-10 (220-1984/95) ombads man av länsstyrelsen att kostnadsberäkna särskild utredning steg I fastän området låg i Burlövs kommun. Detta gjordes dels med hänvisning till den genomförda kulturlandskapsanalysen, dels för att "... det är viktigt att ha en arkeologisk helhetssyn på projektet Yttre Ringvägen både när det gäller utredningsmetodik och när det gäller de prioriteringar som kommer att krävas inför eventuella slutundersökningar. [...] är det viktigt att samarbetsformerna

ytterligare utvecklas mellan de grävande institutionerna, de arkeologiska institutionerna vid Lunds universitet och länsstyrelsen.”

Dessvärre angavs inte närmare hur samarbetsformerna skulle utvecklas och någon uppföljning tycks inte ha skett från länsstyrelsens sida. Ingmar Billberg menar att man samarbetat genom att inköpa externa analyser (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28). Man kunde annars ha tänkt sig att sträckningen genom Burlövs kommun kunde ha utgjort grunden för konkret samarbete mellan Malmö Kulturmiljö och UV Syd. Vid den aktuella tidpunkten hade ännu inte Banverkets formella beställning av särskild utredning inför Väst kustbanan inkommit. (Men det är en synpunkt formulerad i efterklokhet.)

Länsstyrelsen formulerade inte samarbetet som ett *krav*. Överhuvudtaget måste det sägas att länsstyrelsen framstår som förvånansvärt passiv i beslutsskrivningarna. Detta kommer till uttryck genom att besluten till vissa delar består av det material som respektive institution lämnat in som underlag, som text, på diskett eller e-post. I några fall utan att ens omformateras gällande rubriknivåer eller typsnitt (exempelvis 220-42082-97) eller översatts från danska (220-9808-98). (De eventuella konsekvenserna av detta diskuteras närmare i kapitel 7.6.) Flera beslut saknar arbetsbeskrivning, mål och metoder eller upprepar formelartade formuleringar. I flera fall kan detta förklaras med den stora arbetsbelastningen, men också skillnader inom och mellan projekten beroende på vilken tjänsteman som föredragit ärendet.

Någon styrning av projekten eller uppföljningskrav finns inte i de genomgångna, arkiverade, handlingarna utöver de ovan relaterade önskemålen om ”utveckling av samarbetsformerna” och det i kapitel 2.2.4. återgivna villkoren för tillstånd till borttagande av fornlämning inom Öresundsförbindelsens Svedab-del (220-3971/96). Att länsstyrelsen skrev ner kostnaden för samma undersökning med 14 000 kr (>0,01 %), får väl i sammanhanget snarast betraktas som en felskrivning.

Att det däremot förekommit underhandskontakter, telefonledes(?) – som inte arkiverats – framgår exempelvis av antalet reviderade kostnadsberäkningar inför de särskilda undersökningar som tillkom genom ändringar av Svedabs arbetsområde (220-12806-97; 220-32806-97). Nu behöver inte sådant som är att betrakta som arbetshandlingar arkiveras men det hade underlättat extern insyn i beslutsprocessen, något som bör beaktas inför framtida ärenden.

## 6.2 Diskussion

Att länsstyrelsen inte formulerat något eget ”projektprogram”, varit ojämn i handläggningen och uppfattats som ”passiv” i ärendehantering kan ytterst föras tillbaka till organisatoriska orsaker; parallellt med de stora infrastruktursatsningarna har den ”vanliga arkeologin”, i form av hundratals ärenden, pågått. Detta dessutom under en period då tjänsten som länsantikvarie var vakant.

En erfarenhet man kan dra är att organisationen i samband med mera omfattande undersökningar måste förstärkas. I all synnerhet med en allt tydligare forskningsinriktad uppdragsarkeologi med allt vad det innebär av omfattande projektprogram, undersökningsplaner och kvalitativa prioriteringar. I och med forskningspropositionen och de preciserade och

tydliggjorda krav som ställs genom Riksantikvarieämbetets verkställighetsföreskrifter har länsstyrelsen i praktiken fått en ny roll och ett större ansvar. Med de begränsade resurser som idag finns blir kraven som ställs på länsstyrelsen orimliga.

Uppdragsarkeologin har förändrats under den period som de aktuella projekten löpt. Både Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan har utgjort kvalitativa språng organisatoriskt och genom sin explicita inriktning mot kunskapsuppbyggnad och kvalitetsutveckling. Projektens omfattning har naturligtvis medgivit omfattande investeringar, men utvecklingen av, och arbete med, projektprogram, undersöknings- och publiceringsplaner har spelat en avgörande roll. De här instrumenten är också tänkta som verktyg åt länsstyrelsen. Omfattning, djup och inriktning av såväl undersökningsplaner som rapporter innebär att det är resurskrävande att granska och utvärdera dessa dokument för att genomföra kvalitetssäkrande uppföljningar. Det är signifikant och anmärkningsvärt att länsstyrelsen inte tillfört resurser för att möta upp den kvalitativt förbättrade uppdragsarkeologin, något som också påtalats vid ett flertal tillfällen (Holmström & Kristiansen 1996, Holmström 2000, Johansen u.å.).

Länsantikvarien i Västernorrlands län, Robert Olsson, har lyft fram vikten av att kulturmiljövården definierar sina anspråk på uppdragsarkeologin genom väl förankrade, strategiska, kulturmiljöprogram med tydliga mål och prioriteringar (Olsson 2001:24). Han exemplifierar med det program som tagits fram för Västernorrlands län (Utsikt mot framtiden, del I). En ökad tydlighet rörande målen från länsstyrelsens sida skulle dels underlätta utvärdering och uppföljning av arkeologiska undersökningar i ett bredare och mera långsiktigt perspektiv, dels fungera gentemot planerade exploateringsföretag. Tydligare mål innebär också att länsstyrelsen kan agera mera aktivt i förhållande till både regionens arkeologiska aktörer och exploatörer.

Länsstyrelsens självbild idag tycks i huvudsak vara administrativ, som ärendehandläggande myndighet. I en tid då uppdragsarkeologin utvecklats och blivit mera forsknings- och problemorienterad bör länsstyrelsen ta på sig en tydligare roll för att samordna målen för kunskapsuppbyggnad i regionen. Länsstyrelsen behöver därvidlag förstärkas för att kunna föra en konstruktiv och framåtsyftande dialog kring *inhåll* i undersökningsplaner och beslut.

Länsstyrelsen bör alltså förtydliga och presentera sin syn på målsättningarna för uppdragsarkeologin i Skåne län, avseende ansvarsområden, ambitionsnivåer, kunskapsuppbyggnadsformer och problemfält. Detta skulle medverka till att skapa enhetlighet i handläggning och beslut, så att man genom meningsfulla kravspecifikationer aktivt kan medverka till en samlad, framåtsyftande, kunskapsuppbyggnad och därmed stärka kulturmiljövårdens och arkeologins position. Detta förutsätter en väl underbyggd kunskap och tydliga mål. Kravspecifikationerna kan också utvecklas till ett instrument för att initiera samarbetsprojekt mellan de uppdragsarkeologiska institutionerna. Länsstyrelsen bör agera för ökad samverkan i utnyttjandet av de omfattande kompetenser som finns i regionen och på så sätt medverka till att utveckla arkeologins roller i samhället.

### 6.3 Sammanfattande slutsatser

Utifrån den rådande situationen, och erfarenheterna från infrastrukturprojekten är det nödvändigt:

- att länsstyrelsen förstärks
- att länsstyrelsen agerar närmare kommuner och andra exploatörer så att kulturmiljövård och arkeologi kommer in i ännu tidigare i plan- och projekteringsprocesserna
- att länsstyrelsen i samband med mera omfattande projekt anlitar ”arkeologiskt stöd” och skapar någon form av referensgrupp
- att länsstyrelsen förtydligar hur uppföljning skall genomföras av mera omfattande arkeologiska undersökningar och projekt så att villkoren blir enhetliga inom regionen
- att länsstyrelsen skapar tydliga mål genom att utarbeta eller initiera en form av regionalt program för regionens uppdragsarkeologi och roll i kulturmiljövårdsarbetet.

## 7 Utvärderingsresultat

### 7.1 Projektplanering

Planeringsförutsättningarna inom arkeologi och kulturmiljövård är till stor del beroende av exploateringsföretagens natur, planering och inställningen från exploatörernas sida. Eftersom dessa faktorer varierade för Svedabs, Vägverkets och Banverkets del har det återverkat på arkeologins projektplanering. Variationerna hos beställarna har i sin tur en grund i olika företagskultur och hur exploateringsprojekten formulerats som politiskt-samhälleliga mål.

Planeringen förefaller att ha varit lugnast inför Svedab-delen av Öresundsförbindelsen vilket gav Malmö Kulturmiljö möjlighet att arbeta in formen med särskild utredning steg I–III, arkeologisk förundersökning och särskild undersökning som taktiskt instrument att styra processen och formulera målen. Att planeringen fungerat syns även i rent kvantitativa termer, antalet beslut är få, sju st. (Ytterligare fyra skrevs i samband med förändring av arbetsföretaget på två platser.) Detta gäller även för Västkustbanan etapp I, fyra beslut, medan etapp II präglades av förändringar i arbetsområden och därmed ett större antal ärenden, åtta. Den arkeologiska planeringsprocessen inför Vägverksdelen av Öresundsförbindelsen avbröts i ett tidigt skede. När arbetena sedan återupptogs fick de genomföras under stressiga förhållanden med en mängd merarbete som resultat och fjorton olika beslut.

De omfattande arbetena innebar ett genombrott för en tydligt formaliserad projektplaneringsorganisation inom skånsk uppdragsarkeologi. Projekten har nu löpt över en tioårsperiod och det är tydligt att formerna för projekt under tiden utvecklats och förtydligats efter hand. Måldefinitioner –för senare projekt– har blivit tydligare än de inledningsvis var. Att utvärderingen av de aktuella projekten hade underlättats med tydligare projektdirektiv är självklart men samtidigt ett anakronistiskt önskemål. Däremot får framhållas att de interna projektdokumentationerna, utöver rent ekonomiska frågor, varit ytterst ojämna. Detta förhållande tycks gälla för arkeologi i allmänhet (jfr. Larsson 2000). Inför framtiden är det önskvärt att projektdokumentationen utvecklas så att fler delar av processen blir följbara.

### 7.2 Genomförande i fält

Svensk uppdragsarkeologi är effektiv i fält. Efter årtionden av omfattande arkeologiska undersökningar är detta något som ”flyter”. Det fanns därför på respektive institution inarbetade former för fältundersökningarnas organisering. Projektens omfattning innebar att personalbehovet var stort, vilket förvisso utgjorde en administrativ utmaning, men som också inneburit en snabbare ”befordringsgång” och kompetensutveckling genom att en större andel projektanställda gavs ansvar som delprojektledare, grävningsledare och assistenter. Skånsk arkeologi har, som en följd av projekten, både föryngrats och fått en bredare kompetensbas.

Undersökningarna har också inneburit en investering i teknisk utveckling, i synnerhet genom digital inmättnings-, informationsbehandlings- och registreringsteknik, vilket kan förväntas ge stora framtida samordningsvinster. Även här har kompetensbasen breddats.

Det har också funnits en tendens, just genom delprojektens tydligt tematiska inriktning, att "tillåta" arkeologerna att odla specialistkompetens och intresseområden. I det äldre uppdragsarkeologiska "paradigmet" skulle alla kunna lite av allt. Inom de aktuella projekten har man åtminstone *försökt* att bemanna utifrån kompetens och intresseområden så att exempelvis personer som är intresserade av bronsålder placerats på bronsåldersundersökningar och inte medeltida bytomter. En allt tydligare projektorganisation förutsätter specificerade kompetensfält varför utvecklingen förhoppningsvis fortsätter.

Hur, och i vilken omfattning, detta kommunicerats till, och upplevts av, projektmedlemmarna har inte undersökts inom ramarna för denna utvärdering. Arbetet bedöms som så omfattande att det bör genomföras som ett separat projekt.

### 7.3 Övergången till bearbetning, rapportarbete och förmedling

De övergripande strategierna för rapportering och förmedling kan sägas ha varit likartade projekten emellan: platsspecifika rapporter, tematiska publikationer utifrån delprojekten samt synteser. Det finns däremot skillnader i hur de ser ut. Rapporterna från Västkustbanan kom att utvecklas i riktning mot, vad som kallas "daff-strukturen". "Daff" står för "dokumentation av fältarbetsfasen" och består av redogörelser för respektive lokal för särskild undersökning avseende tekniska uppgifter, datering och tolkning. En allt större andel av rapportkvoten har allokerats till tematiska, s.k. steg 2-publikationer med en fördjupad problematisering. I de rapporter som hittills kommit från Öresundsförbindelsen och Malmö Kulturmiljö tas delprojektens tema upp till diskussion i rapporterna för särskild undersökning tillsammans med platsspecifika redogörelser, datering, tolkning osv. I skrivande stund är det inte klart hur dessa rapporter kommer att relatera till de tematiska publikationerna. Som tidigare diskuterades skulle man kunna uttrycka det som så att de platsspecifika rapporterna inom projekt Västkustbanan definierats som "medel" medan de inom Öresundsförbindelsen utgör en del av målet.

De olika "rapporttaktikerna" kan sannolikt förklaras med skillnader i organisatorisk tillhörighet och respektive lokala traditioner. För Västkustbanan har den diskussion som fördes inom RAÄ/UV kring steg 1- och steg 2-rapportering under 1990-talet spelat in. Det strategiska målet om mer, bredare, och djupare publicering har kunnat drivas målmedvetet. På Malmö Kulturmiljö har man uttryckligen kunnat arbeta med att utveckla en annan form, där ett av målen troligen varit att få igång en kontinuerlig rapportpublicering. Att utveckla den "traditionella" rapportformen faller sig då naturligare.

Även i bearbetnings- och rapportarbetena har en större andel projektanställda engagerats än vad som var vanligt tidigare, med i ty följande kompetensutveckling.

Vid båda projekten har man prioriterat utåtriktad förmedling i olika former. Under fältfasen av Öresundsförbindelsen fanns detta även med som ett uttalat intresse från exploatörernas sida.

#### 7.4 Utvärdering och kontroll

Formerna av utvärdering och uppföljning har varierat betydligt mellan projekten. En grundläggande, intern, ekonomisk kontroll har naturligtvis gjorts, liksom inom all verksamhet med tydliga budgetar. Två av exploatörerna, Svedab och Banverket, tog hjälp av arkeologisk expertis som beställarstöd. Svedab kontrakterade två namnkunniga forskare för en granskning av Malmö Kulturmiljös undersökningsplan *inför* länsstyrelsens beslut och igångsättande av de särskilda undersökningarna, medan Banverkets två stöd fungerat i "efterhand", *efter* att undersökningsplaner och beslut lagts fast. Svedabs beställarstöd klarlade att Malmö Kulturmiljös ambition och kompetens var rimlig, varefter man kunde fokusera på principiella frågor (för överklagandet) och en gemensam arbetsplanering. Banverkets beställarstöd har mera fått rollen av "ekonomisk revisor". Beställarstödet förslag och synpunkter har kommit in i ett allt för sent skede för att kunna omsättas.

Avslaget på Svedabs överklagande av länsstyrelsens beslut kan naturligtvis också betraktas som en "extern kontroll" av projektet. I detta sammanhang kan det vara värt att lyfta fram Riksantikvarieämbetets lindrigt sagt märkliga beteende, där man snarare tycks ha uppmuntrat överklagandet i stället för att närmare sätta sig in i situationen direkt. Agerandet satte myndighetens roll, respektive myndighetens förtroende för Malmö Kulturmiljö som utförare i fokus (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28).

Länsstyrelsen har ej heller i besluten anvisat hur utvärderingar och uppföljningar skulle genomföras. Det har lämnats till de arkeologiska institutionerna att själva genomföra uppföljning och kvalitetssäkring. En hel del av detta har gjorts via mer eller mindre formella möten mellan delprojektledare och grävningsledare, med varierande grad av dokumentation. Tydliga direktiv och styrdokument är grundläggande för att möjliggöra utvärdering och kvalitetssäkring. Detta är något som sannolikt kommer att göras tydligare framöver i takt med att projektledarkompetensen byggs ut ytterligare. Det innebär att det är institutionerna som, i samband med mera omfattande uppdrag, skall hålla, eller inskaffa, sådan kompetens att man kan möta kraven på kvalitetssäkring och utvärdering.

Av exploatörerna är det bara Banverket som genomför en aktiv uppföljning av projektet efter fältarbetsfasen. Detta kan vara en delförklaring till varför denna del inom Västkustbanan strukturerats och gjorts tydlig genom en publiceringsplan (Karsten et al. 1999). Omvänt kan man fundera kring om inte avsaknaden av en aktiv uppföljning kan vara en delförklaring till att motsvarande dokument inte presenterats för Öresundsförbindelsens sida.

#### 7.5 Referensgruppernas arbete och betydelse.

Referensgruppernas betydelse förefaller att ha varit störst i projektens inledningsskede. Deras roll och mandat har upplevts som otydliga, både av projekten och av referensgrupperna själva, vilket inneburet att de "flutit ut" under arbetets gång. Från referensgruppernas sida hade man gärna bidragit i diskussionen kring bearbetning och publicering. Direktiv och mål för

referensgrupperna *borde* ha formulerats tydligare. Att så inte gjordes kan delvis förklaras med att den första referensgruppen, för Öresundsförbindelsen, tillkom på länsstyrelsens initiativ och sedan överfördes till projektet. Det var därför inte klart från början åt vem gruppen utgjorde stöd.

## 7.6 Länsstyrelsens synpunkter

(se förord)

## 7.7 Exploatörernas synpunkter

För exploatörernas projektledningar har kulturmiljövårdens och arkeologins synpunkter bara varit ett, av flera, delproblem att ta hänsyn till och att väga in i planeringen. Tidigare erfarenheter av detta varierade, men på grund av exploateringsföretagens natur, väg- och järnvägsbyggen, hade man klart för sig att det skulle bli aktuellt med arkeologi. Dock var man oförberedda på undersökningarnas omfattning och den sydvästskånska fornlämningsstätheten. Både Svedab och Banverket hade gjort uppskattningar av behovet av undersökningar utifrån Halländska exempel, vilket var de då närmast aktuella infrastrukturprojekten.

Det finns en insikt hos exploatörernas representanter, möjligen som en följd av avslaget på Svedabs överklagande, att det är för sent att vänta med att inleda kontakter och arkeologisk planering tills beslut om linjesträckning och liknande vunnit laga kraft. Exploatörerna efterlyser tidigare och bättre samordning. I vilken mån det sedan fortsättningsvis är möjligt att ”bjuda in” arkeologin tidigare i planeringsdiskussionen återstår att se.

Bortsett från skillnader i projekt- och företagskultur har man uppfattat de arkeologiska institutionerna som professionella, medan man å andra sidan säger sig ha upplevt länsstyrelsens agerande som otydligt.

## 7.8 Sammanfattning

- Skånsk uppdragsarkeologi har löst uppgiften att genomföra fältundersökningar i samband med de omfattande infrastruktursatsningarna i landskapets sydvästra delar.
- Projekt Väst kustbanan har avklarat den platsspecifika rapporteringen och genomför den tematiska publiceringen.
- Projekt Öresundsförbindelsen genomför den platsspecifika rapporteringen.
- Projekten har medfört ett genomslag för en förtydligat resultat inriktad projektstruktur med tillhörande kompetensutveckling rörande projektplanering och ledning.
- Projekten har medfört en förnygring och kompetensbreddning inom regionens arkeologi, som genom avslutade och pågående avhandlingsarbeten även återförts till Lunds universitet.
- Projekten har medfört investeringar i teknisk utveckling.
- Projekten har inneburit ett publiceringsgenomslag och en ökad diskussion kring arkeologisk förmedling.
- Projekten har inneburit en ökad kunskap och förståelse hos exploatörerna, något som behövs tas tillvara.
- Uppdragsarkeologins kvalitativa utveckling innebär ökade krav på länsstyrelsen.

- Genom att projekten, trots relativt likartade temata, inte synkroniserats har väsentliga synergieffekter för den regionala kunskapsuppbyggnaden förlorats.

## 8 Diskussion

### 8.1 Inledning

Man kan inledningsvis slå fast att de arkeologiska projekten i anslutning till de stora infrastrukturella satsningar varit en bedrift ur flera aspekter, såväl logistiskt som problemformuleringsmässiga. Runt 90 omfattande särskilda undersökningar, ett hundratal förundersökningar och ett anseeligt antal särskild utredning har genomförts av två institutioner, Malmö Kulturmiljö och UV Syd, under förhållandevis kort tidsrymd, under förhållanden som ibland inneburit ofärdiga planeringsunderlag, förändringar i arbetsområden, försenade beslut och understundom forcerat arbetstempo.

Även om det inom arkeologin, liksom i all övrig mänsklig verksamhet, alltid är möjligt att finna exempel på missbedömningar, föga framgångsrika exekveranden och allmänt strul –arkeologi torde också vara ett av de områden där det är lättast att vara efterklok– har båda projekten organiserats för att uppnå högsta grad av måluppfyllelse. Projektprogrammen har härvidlag spelat en avgörande roll.

Vissa arkeologiska undersökningar blir implicit förebildliga för andra. Det finns undersökningar som blivit ”klassiker” på deras grundval av att skapat ny kunskap, tillämpat nya metoder och inte minst för att ha genererat erfarenhet hos nya generationer av professionella arkeologer. Utan tvekan kommer ”Öresundsförbindelsen” och ”Väst kustbanan” att räknas dit. I synnerhet som de i hög grad har medverkat till att stärka uppdragsarkeologins förändring i riktning mot en tydligare forskningsinriktad kunskapsuppbyggnad. De organisatoriska och logistiska aspekterna är i detta avseende väl så väsentliga som de resultat som så småningom presenteras.

Utvärderingens uppgift har inte varit att värdera projektformerna i förhållande till varandra, men i syfte att förtydliga principiella frågeställningar inför den fortsatta arkeologiska verksamheten och kunskapsuppbyggnaden i regionen, diskuteras inledningsvis skillnader projektorganisationerna emellan och deras regionala konsekvenser i detta avseende. Därefter tas likheter och gemensamma erfarenheter som utgångspunkt för den vidare diskussionen.

### 8.2 Skillnader i projektform och organisering

Projektform och organisation har i utvärderingen tolkats som taktiska element i förhållande till de, vid mitten av 1990-talet, nya förutsättningarna för uppdragsarkeologin. Dessa utgjordes bland annat av krav på förtydligad kunskapsuppbyggnad och förmedling, krav på projektprogram och undersökningsplaner, samt oklarheter rörande det framtida upphandlandet av arkeologi. Vid båda institutionerna har projekten, och erfarenheterna draga ur dem, också, i enlighet med önskemålen, inneburit ”något nytt”, erfarenheter vilka formulerats i respektive vetenskapliga program.

Vid Malmö Kulturmiljö har förändringen skett genom en utveckling av ett befintligt synsätt, grundat i egna erfarenheter. Utvecklingen visar en grad av

kontinuitet. UV Syd tycks å sin sida tydligare ha organiserat projektformen i kontrast till egna, och andra UV-kontors, erfarenheter. Detta är naturligtvis en grov analytisk förenkling, det finns givetvis grader av kontinuitet och kontrast inom båda projekten.

Projektformerna har medverkat till att förtydliga de båda institutionernas skilda arkeologiska inriktningar eller diskurser, det vill säga som sätt att tänka, förstå, framställa och förhålla sig till, i det här fallet, det förflutna. (För fördjupning och exempel på begreppstillämpning se t ex Winther Jørgensen & Phillips 2000.) Inom arkeologin skapas, och upprätthålls, förståelse och samsyn i hög grad genom utövandet. Arkeologi är en uppsättning socialt specifika handlingar, en typ av praxis. Denna kan variera, något som i regel är lättare att se i ett kronologiskt perspektiv: dagens arkeologer gör på delvis andra sätt än 1920-talets. Vetenskapliga praktiker är inget som uppstår av sig själv utan skapas i förhållande till ett visst utbud av potentiellt möjliga, alternativa, praktiker, vilka i sin tur ingår i större sociala sammanhang av (föränderliga) synsätt. Dessa sammanhang bestämmer vilka frågor som vid en given tid (och plats) är möjliga eller omöjliga att ställa. Dessa mer eller mindre explicit uttryckta värderingar i form av exempelvis undersökningsobjekt, begrepp och framställningsform lärs in, förmedlas och förstärks genom en gemensam praktik och språkdräkt. Inläringen – socialisering – skapar en gemensam förståelse- och framställningsform. Mycket av detta överförs som ”tyst kunskap”, genom normativ handling, snarare än genom explicita regler. Det innebär att vad som framställs som verksamhets- eller källkritiska krav i praktiken är sociala krav. Man intar sin plats i en skapad ordning genom att acceptera givna mål och medel. I synnerhet om dessa uppfattas som framgångsrika (Larsson 2000:65f.).

Skillnaderna mellan de olika projektens arkeologiska inriktningar är för en utomstående betraktare mest påtaglig i hur undersökningens resultaten förmedlats. Väst kustbanans rapporter är platsspecifika, tolkade redogörelser för vad som undersöktes. De utgör ingångar till dokumentationsmaterialet och grunden för de tolkningar som görs i syntespublikationerna, vilka är tematiskt ordnade med utgångspunkt i delprojektens problemställningar. Steg 1-rapporterna utgör ett medel där synteserna är målet. Inom Öresundsförbindelsen utgör rapporterna en del av målet. Enligt Björn Magnusson Staaf valde man uttryckligen att inte göra rapporterna enligt en uppdelning i steg 1 och steg 2 utan valde att se varje rapport som en del av syntesen. I rapporterna från de olika särskilda undersökningarna presenteras och diskuteras resultaten i relation till de delprojektsfrågeställningar som varit aktuella för respektive plats. Det vill säga att delprojekten dels belyses platsspecifikt utifrån rapporten, dels övergripande genom de planerade synteserna (Björn Magnusson Staaf, muntl. medd. 2002-06-19). Med ”facit i hand” menar Ingmar Billberg att man skulle ha skurit ner rapportförfattarnas ambitionsnivåer och haft en tydligare styrning av arbetet. Med nuvarande system har det skapats många ”proppar” på grund av sjukskrivningar, andra arbetsuppgifter eller för att författarna helt enkelt har svårt att avsluta (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28).

En annan risk med Malmö Kulturmiljös rapporttaktik är att rapporternas återkoppling till undersökningsplaner och projektdirektiv blir allt annat än tydlig.

Ett annat område som uttryckt skillnaderna i arkeologisk inriktning institutionerna emellan har varit organiseringen av projektledningarna. Inom Väst kustbanan opererade man med en projektledare fram till och med genomförda arkeologiska förundersökningar varefter ledningen övertogs av en projektgrupp bestående av delprojektledarna. (Anders Löfgren har i rollerna som projektchef respektive enhetschef varit den som hållit i den omfattande korrespondensen med Banverket och Roger Blidmo.) Organisationen ser ”platt” ut. Öresundsförbindelsen är organiserad i en tydligare flerstegshierarki med en projektchef, en projektledning och en delprojektledning, figur 2. Som påpekades av Per Ramqvist framstår organisationen som ”top heavy” men det är oklart vad den inneburit i praktiken då flera personer suttit/sitter på flera funktioner.

Inom UV Syd förefaller man att tillämpa projekt som organisationsform medan Malmö Kulturmiljö, genom en hög grad av stabilitet av beställare – främst Malmö Stad, lyckats skapa en variant av ”arkeologisk linjeorganisation”. Projektformen arbetar med tydligt avgränsade mål och tidsangivna avslut, medan undersökningarna är närmare associerade till angivna personer inom en linjeorganisation (i denna tolkning). Enligt Ingmar Billberg har man vid Malmö Kulturmiljö valt denna form därför att man anser att projektorganisationsformen skulle ge större omsättning av personal, med omstart och återuppbyggnad av redan skapade kompetenser (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28). Man väljer att ha färre projektledare och engagera dem i fler projekt för att behålla kontinuiteten. Att eftersträva kontinuitet och stabilitet är inget dåligt mål om man samtidigt lyckat undvika överbelastning på individerna i organisationen, genomföra bearbetning och rapportering, vilket får konstateras vara denna organisationsforms svaga punkt.

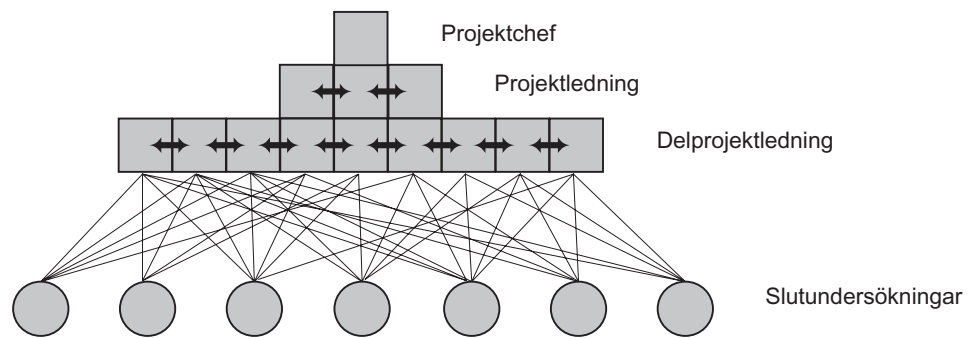
I dessa två arkeologiska inriktningar har nu, genom infrastrukturprojekten, omfattande ekonomiska och intellektuella resurser investerats. Denna situation har uppkommit –och fortgår– i avsaknad av en, av länsstyrelsen initierad, samsyn, eller diskussion kring, målsättningarna för den arkeologiska kunskapsuppbyggnaden i regionen. Agerande och villkor varierar stort mellan de arkeologiska aktörerna i länet. Det ligger utanför utvärderingens målsättning att diskutera fördelar respektive nackdelar med enhetlighet eller mångfald av arkeologiska inriktningar inom samma arkeologiska region. Här understryks att framhållandet av skillnader inte förespråkar likriktning eller reglementerade framställningsformer utan en önskan om att belysa risken för ojämförbarhet. Trots respektive organisationsformers framgång finns risk att större syntesarbeten försvåras i onödan, vilket, med tanke på målen för kunskapsuppbyggnad, inte är så lyckat. Det kan bara poängteras att behovet av regionalt samarbete är stort –och ökar.

Det vore en överdrift att etikettera de olika arkeologiska inriktningarna som renodlat kvantitativa respektive kvalitativa, även om sådana element finns, vilket sannolikt beror på det bakomliggande kunskapsläget. I Malmö kommun har sedan tidigare ett stort antal, ytmässigt omfattande, undersökningar genomförts. Det har alltså varit naturligt att fortsätta att arbeta med stora ytor inom ett givet område (Malmö kommun). UV Syd är inte lika knutet till ett lika avgränsat område vilket innebär andra typer av problemformuleringar och prioriteringar. UV Syds arkeologiska inriktning har möjligheten att skapa övergripande synteser för regionen som helhet, i synnerhet i samverkan med övriga arkeologiska aktörer. Detta formar naturligtvis arbetsordningen. Malmö Kulturmiljö skapar en både bred och djup kunskap kring ett mera avgränsat

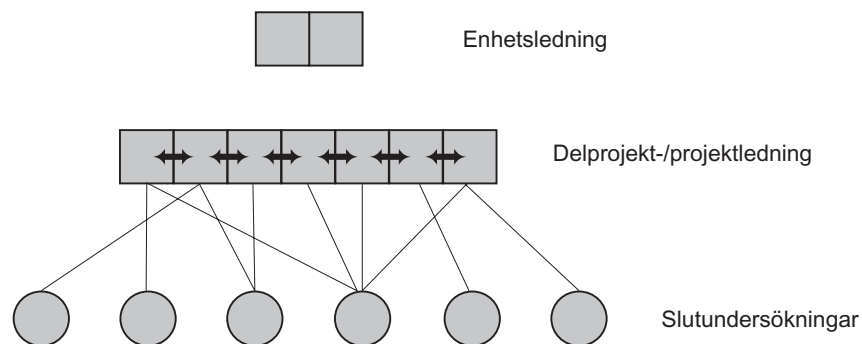
område. Detta omfattande kunskapsläge skulle, genom ökad publicering och samverkan, utgöra en värdefull grund i en gemensam, regional "framåtsyftande forskningsprocess" och optimera resurserna (jämför kapitel 4.5). Förhoppningsvis kan alltså ett förtydligande av de existerande skillnaderna i inriktning trots allt kunna utgöra en grundinsikt för framtida samverkansformer.

I Skåne finns en lång arkeologisk tradition, med fler aktörer än i de flesta län. Antalet regionala synteser har dock varit förhållandevis begränsat och har tidigare framför allt tillkommit som akademiska avhandlingar. I detta avseende vore mycket vunnet om Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan hade synkroniserats. Samtidigt pågår en "inre" utveckling av de arkeologiska undersökningarna vilket ökar behoven av samarbete. Fornlämningarnas komplexitet förtydligas allt mera till följd av teoretiska och metodiska landvinningar (jfr. t ex de senaste årens diskussion kring stratigrafi, matjords- och miljöarkeologi, fält som måste utvecklas ytterligare kvantitativt och kvalitativt). Vidare har de tekniska hjälpmedlen förbättrats, med ökade arkeologiska möjligheter. Det här innebär samtidigt höga investeringskostnader. Kort sagt ser vi en kostsam uppbyggnad av specialistkompetenser som inte enbart omfattar arkeologisk fackkunskap utan även sånt som exempelvis IT-personal, informatörer, redaktörer, administratörer. De ökade kraven som ställs på arkeologin kommer sannolikt att innebära att det inte för alla enskilda aktörer kommer att vara möjligt att hålla alla kompetenser. Infrastruktursatsningarna både nödvändiggjorde och möjliggjorde investeringar i specialistkompetenser hos Malmö Kulturmiljö och UV Syd. Ett ökat regionalt "samutnyttjande" av dessa resurser vore en önskvärd utveckling, både ur ekonomisk och kvalitativ synvinkel. Förhoppningsvis kan de regionala nätverken leda till en ökad samverkan.

Samtidigt som det ställs ökade krav på de grävande institutionerna rörande kompetensutveckling och kunskapsuppbyggnad måste det dessvärre sägas att universitetets roll, av skilda orsaker, i regionens framtida arkeologi är oklar.



Projektledningsorganisation för Öresundsförbindelsen, Malmö Kultumiljö



Projektledningsorganisation för Väst kustbanan, UV Syd

Figur 2. Grafisk framställning av organisation av projektledning vid Öresundsförbindelsen respektive Väst kustbanan.

### 8.3 Likheter i organisation

Det finns även en del likheter mellan Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan. Inför de arkeologiska förundersökningarna och särskilda undersökningarna gjordes utredningsarbetet i tre, tydligt definierade, steg, med utvärdering och formulering av undersökningsplaner för nästa steg emellan. I de fall detta kunnat genomföras i rätt ordning, har detta upplevts vara tillfyllest för framförhållning och prioriteringsgrund. Det har också skapat en klar, hierarkisk, arbets- och prioriteringsgång som betydligt underlättat såväl planering som utvärdering i efterhand.

En annan erfarenhet är att de löpande avstämningarna av fältarbetet i förhållande till undersökningsplanerna fungerat bra, i de olika utförande de haft vid respektive institution. De har haft en viss överbetoning av det ekonomiska läget, vilket kanske är ofrånkomligt vid så pass stora projekt med ett stort antal konton och ekonomiska redovisningsenheter. Nu görs förvisso redan avstämningar och utvärderingar löpande vid alla slags arkeologiska undersökningar, men projekten har arbetat fram goda modeller som utgångspunkt för en formalisering av detta. Den här typen av egendokumentation av undersökningsprocessen har en tendens att inte arkiveras, eller finnas "dold" – och spridd – i grävningsdagböcker och liknande. Den typ av uppföljningsblankett som togs fram för Väst kustbanan är väl värd det extra administrativa arbetet.

Den projekt- och delprojektform som användes inom Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan har visat hur uppdragsarkeologin kan organisera kunskapsuppbyggnaden (erfarenheter som också omsatts i de pågående "Citytunnel-" och "E22-projekten" m fl.). Genom att definiera aktuella kunskapsluckor som problemställningar, projekt och delprojekt, beroende på fornlämningsmiljö och typ av ingrepp, i relation till vetenskapliga program, kan resurser och insatser riktas emot en mera distinkt kunskapsuppbyggnad. För att anknyta till den ovan framförda kritiken rörande bristen på övergripande, regionala målsättningar, kan dessa formuleras för olika fornlämningsområden "i förväg", inför framtida, eventuella exploateringsshot. På så sätt kan kommande undersökningar utgöra de "pusselbitar" vi vill att de skall vara, oavsett om uppdragen består av byte av dagvattenledningar inne på en tomt eller stora linjesträckningar genom landskapet.

Det är väsentligt att man till fullo inser att ett förespråkande av en tydligare inriktning mot effektiv kunskapsuppbyggnad – och därtill hörande prioriteringar – innebär ett brott med praxis att undersöka "allt". Urval och prioriteringar kommer alltid att formuleras utifrån kunskapsläget "här och nu" och därmed "missa" sådant som är aktuellt i framtiden (jfr Rudebeck et al, red. 2001:87). Det gör det än viktigare att urvalen är tydliga, väl underbyggda och motiverade med hänvisning till övergripande mål och kunskapsstrategier för kunskapsuppbyggnad, just på det sätt som görs genom flerstegsutredning, projektprogram och genomarbetade undersökningsplaner. Samtidigt som dessa arbetsformer är att rekommendera är det väsentligt att se till att de inte stelnar till rigida ramverk och handlings- eller handläggningsprocedurer.

#### 8.4 Projektforskning

En tydligare problemorientering inom skånsk uppdragsarkeologi har till stor del möjliggjorts genom de vetenskapliga program som, på länsstyrelsens anmodan, upprättats vid länets grävande institutioner. För Malmö Kulturmiljö och UV Syds del har erfarenheterna från linjeprojekten utvärderats och integrerats i programmen och redan omsatts i nya, pågående, undersökningar.

De här programmen fanns inte för 10 år sedan när Öresundsförbindelsen skulle planeras. Som Nils Björhem vid Malmö Kulturmiljö påpekade, fick man först formulera problemområden, frågeställningar och delprojekt och sedan försöka bemanna dem med rätt kompetens. I dag är situationen en annan, men påpekandet belyser det faktum att varje institution måste ha de kompetenser, eller en plan för hur dessa skaffas, som erfordras för respektive institutions Vetenskapliga Program, något som torde bli av avgörande betydelse inför arbetsfördelningen inom kommande uppdragsarkeologi. (De kan ju i och för sig inskaffas genom ett ökat regionalt samarbete.)

En tydlig projektstruktur med klara mål, policy för återföring, etappmål och utvärdering har visat sig nödvändig för att framgångsrikt kunna genomföra något så komplext som omfattande arkeologiska undersökningar. Det är också att uppvisa ett professionellt handlande gentemot beställare och samhälle. Det innebär emellertid också en förändring av formerna för kunskapsuppbyggnaden som också har sociala konsekvenser. Fältundersökningarna har alltid varit en kollektiv verksamhet under, mer eller mindre uttalat, hierarkisk ledning. Projektformen innebär att även den vetenskapliga bearbetningen och förmedling organiseras som grupparbete.

Detta innebär en ”disciplinering”, att individen underordnar sig gruppens mål och medel. Detta behöver nu inte vara förtryckande på det vis som begreppet tycks antyda, tvärt om. Dock kommer den förändrade praktiken att internaliseras som större kompetens- och prestationskrav vetenskapligt, organisatoriskt och logistiskt på individen. Möjligtvis är de ökande sjukskrivningstalen en oönskad konsekvens av denna omställning. Arkeologisk forskning har tidigare haft en utpräglat individualistisk inriktning, ej helt ovanlig inom humaniora. Den projektforskningsform som tillämpas inom Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan ansluter mera till en problemorienterad natur- och samhällsvetenskaplig tradition. Projektforskningsformen bör i sin helhet ses som en positiv utveckling eftersom den äldre, mera individualistiska formen, med tanke på uppdragsarkeologins stora antal orapporterade, obearbetade undersökningar, inte varit helt framgångsrik.

En problemorienterad, gruppinriktad, projektform kan användas inom uppdragsarkeologin. Projekten bör då organiseras i enlighet med dess särskilda arkeologiska inriktning och målsättning istället för att vara avhängigt av de individer som ingår. Det vill säga att de skall bygga på kompetenser snarare än individer, då detta leder till snabbare publicering. (Därmed inte sagt att enskilda inte skall kunna påverka projektens utformning och inriktning.) Detta innebär att undersökningar och projekt organiseras så att om någon försvinner ur organisationen kan platsen övertas av någon annan. Under de rådande anställningsförhållandena inom uppdragsarkeologin ”försvinner” personal ofta till andra arbetsuppgifter. Dessa förhållanden är en tung delförklaring till varför äldre organisationsformer innebar att projekt ofta inte kom till avslut: allt för stort ansvar och arbete lades på för få individer. Det vill säga att det är nödvändigt att redan från början upprätta detaljerade arbets- och organisationsplaner för samtliga projektsteg, även rapport-, publicerings- och förmedlingsstegen. (Vilka med fördel kan ställas upp som olika del- eller underprojekt.)

Den tydligt resultat inriktade projektform som tillämpades inom Väst kustbanan har härvidlag hittills visat sig vara mest framgångsrik: samtliga undersökningar är avrapporterade och syntespubliceringen pågår.

Man bör samtidigt vara uppmärksam så att inte kunskapsuppbyggnaden riskerar att stelna i formen. Även de mest strukturerade organisationsformerna måste ge utrymme för kreativitet och nytänkande. Kort sagt, arkeologin måste bibehålla sin humanistiska kärna. Infrastrukturprojekten har förtydligat att uppdragsarkeologin kräver en genomtänkt, långsiktig och omfattande organisatorisk infrastruktur avseende bemanning och kompetenser för de grävande institutionerna.

## 8.5 Vad att förmedla?

De omfattande arkeologiska undersökningarna inom projekten har utgjort ett påtagligt inslag i landskapet och rönt stort intresse från allmänheten. De kontroverser av ekonomisk art som inledningsvis förekom med exploatörerna ökade intresset ytterligare. Både Malmö Kulturmiljö och UV Syd har under projektens gång gjort omfattande förmedlingsinsatser i form av visningar, föredrag och tillfälliga utställningar. (Det har inte inom ramen för denna rapport varit möjligt att kvantifiera dessa insatser.) Från båda institutionernas

sida understryks genomslaget hos de TV-program som gjordes om undersökningarna.

Skillnaderna består i förhållningssätten till "populär publikation". Malmö Kulturmiljö gjorde, på beställning av, och i samarbete med Svedab och Vägverket, en populär bok inför invigningen av Öresundsförbindelsen och bron i juli 2000. UV Syd planerar att avsluta publiceringsprojektet med en populär sammanfattning.

Populära publikationer kan alltså göras vid fältarbetets eller bearbetningens avslutning. Det här är ett intressant problematiseringsfält, eftersom det finns ett antal argument för båda taktiker (liksom i övrigt utgörs det strategiska höljet av Riksantikvarieämbetets ej närmare anvisade önskemål). I ett historiskt perspektiv har det, åtminstone för stadsarkeologin, visat sig att i de fall det gjorts en tidig populär publikation har den vetenskapliga uteblivit (Petersén 1990). Detta är förhoppningsvis ingen risk med de aktuella projekten.

Argumenten för en tidig, populär, publicering är att man fångar upp nyhets- och aktualitetsvärdet. Invändningarna utgörs av att det som presenteras består av "preliminär arkeologi". Argumenten för en senare publicering blir då att det inte är förrän efter avslutad bearbetning som det finns ett nytt kunskapsläge att förmedla. Nackdelen är att det tillskrivna aktualitetsvärdet, i dagens mediabrus, anses lägre.

En lösning av dilemmat utgörs av en hederlig svensk kompromiss. Man bör arbeta aktivt gentemot media, museer, skolor, föreningar o s v såväl före, under, som efter fältundersökningarna. Svensk arkeologi har, i jämförelse med exempelvis "Folkebiblioteksprojektet" i Trondheim, varit mindre framgångsrik i att förmedla att de arkeologiska resultaten skapas inne på kontoren, under bearbetningen. Aktualitetsvärde kan skapas längs hela processens gång. Att det som förmedlas under vägs är "preliminärt" behöver inte utgöra något problem såvida det förtydligas. (Fö är väl all arkeologi preliminär.)

Populär förmedling bör alltså bedrivas parallellt och integrerad med vetenskaplig bearbetning och publicering. (I en ideal värld behövde det inte nödvändigtvis finnas någon skillnad.) Inför kommande arkeologiska undersökningar bör det kanske föras en diskussion kring reglerna för uppdragsarkeologin. I nuvarande läge är bekostandet av förmedlingsarbete till stor del ett frivilligt åtagande från exploitörens sida. Om förmedling gjordes till ett förtydligat politiskt mål och inskrevs i lagtexten (eller motsvarande) kanske förmedlingsinsatserna kunde formuleras som delprojekt och länsstyrelsen specificera sina krav i dessa hänseenden i besluten, att det kunde upprättas "förmedlingsplaner" som tydliga delprojekt. Detta skulle underlätta uppföljning och utvärdering i både kvalitativa och kvantitativa hänseenden.

## 8.6 Den känsliga frågan om extern utvärdering och kontroll

Det finns väl ytterst få människor som uppskattar att bli kontrollerade och utvärderade. Det har väl, om än i mild form, framgått under detta arbetes gång. De flesta av oss känner sig misstänkliggjorda och ser det som en misstroendeförklaring, i synnerhet i en bransch som arkeologi, där gränsen mellan personlig och professionell identitet är flytande.

I de aktuella projekten har den externa utvärderingen varit av två slag: referensgrupper och av exploatörerna inhyrda konsulter. Banverket har anställt Roger Blidmo som beställarstöd, medan Svedab vände sig till Per Ramqvist och Kristian Kristiansen för en granskning av Malmö Kulturmiljös undersökningsplan.

På sätt och vis är det högst rimligt att företagen kontaktar oberoende expertis för att granska, vad de själva uppfattat som, höga kostnader för arkeologiska undersökningar. Sannolikt har det grundats i ett slags perspektivfel genom att man beställde ett stort antal undersökningar samtidigt. Genomsnittskostnaden för de 86 särskilda undersökningar som genomförts inom ramarna för projekt Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan har legat på drygt 3 miljoner kronor. I exempelvis England är det inte helt ovanligt att företag anställer egna arkeologiska konsulter just för utvärdering. Nackdelen är att det för arkeologen/fältledaren tredubblar det administrativa arbetet, vilket medför ökade kostnader.

Sättet att använda beställarstöd/arkeologiska konsulter har skiljt sig åt mellan Svedab och Banverket. Svedab tillsatte extern kontroll för en utvärdering av Malmö Kulturmiljös undersökningsplan avseende ambitionsnivå och innehåll i relation till organisation och kostnader. Man gjorde en tydlig granskning av sambanden mellan målsättningar och äskade medel inför beslutet. När man däremot går igenom aktsamlingarna kring Banverkets uppföljning får man intrycket av att fokus legat på ekonomin. Med undantag för en diskussion kring definitioner av olika stadier av ”fyndhantering” saknas en sådan tydlig koppling mellan granskning, målsättning och undersökningsplaner. Sannolikt beror det på att beställarstöden kopplades in i ett allt för sent skede, dvs. efter att undersökningsplaner och beslut var skrivna. Det förefaller vara mer konstruktivt att, likt Svedab, genomföra granskningen i förväg för att kunna diskutera igenom synpunkter på redovisningsformer, avtal, traktamenten o.s.v., för att därefter kunna genomföra den ekonomiska uppföljningen. Medan Banverket fullföljer granskningen även av rapport- och bearbetningsfasen görs däremot inte något motsvarande av Vägverket eller Svedab. I stället tecknades ramavtal, eller en form av ”slutfaktura” för rapportarbete och med överenskommelser för debitering av projektledning (Ingmar Billberg, muntl. medd. 2003-04-28).

Eftersom det även för exploatörerna torde ha stått klart att arkeologin i Skåne inte bedrivs efter vinstdrivande principer, bör tillsättandet av externa konsulter och ”beställarstöd” tolkas som ett missnöje med den då befintliga formen för granskning och uppföljning (vilket också framgick vid mötena med beställarsidan). Detta är mer allvarligt än det ekonomiska ”misstänkliggörande” och administrativa merarbete som blev följden.

Granskningsinstrumenten har bestått av ”konventionella” referensgrupper med representation från universitet och andra arkeologiska institutioner. Den här typen av referensgrupper består av ett antal personer som i kraft av kompetens och titlar står som ett slags borgenärer för projektens vederhäftighet, på vilka sätt bör förtydligas för exploatörerna.

För både Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan tillsattes referensgrupperna på länsstyrelsens önskemål, som ett i första hand stöd för denna. Mandatet tycks dock ha varit otydligt, bara två skrivelser finns arkiverade på

länsstyrelsen, varav den ena, som anfördes i kapitel 2.2.4, är en kritik över att Svedab inköpt externa konsulttjänster. Det har under arbetets gång framkommit att referensgrupperna varit som mest aktiva under projektens inledningsskeden, haft övergripande och översiktliga synpunkter och att man från respektive institution, underförstått, inte funnit den ”konventionella” formen helt tillfredsställande.

Det har också framgått att man inte heller från referensgruppernas sida varit helt nöjda. Man har känt sig ”avhängda” från det att fältarbetena avslutades. Som framhållits av Lars Larsson hade det funnits ett värde i att referensgrupperna givits möjlighet att agera även i projektens avslutningsfas och kunnat följa bearbetningen mera ingående (Lars Larsson e-brev 2003-03-11).

Ett förslag är därför att framöver omorganisera referensgruppsförfarandet mer i enlighet med de modeller som finns i företagsvärlden. Frågan är i vilken utsträckning som man fortfarande behöver den ”traditionella” typen av legitimering. Man kan tänka sig flera typer av referensgrupper med varierande roller och funktioner. Om projektet är omfattande, kan en större vetenskaplig *referensgrupp* av traditionellt snitt skapas. Den bör fungera som bollplank i samband med problemformulering och uppläggning av projektprogram. Vidare skulle de kunna fungera för uppföljning och utvärdering av projekten. Arkeologiska projekt behöver också referenter som är insatta på ”djupet” och rent av deltar praktiskt med olika former av specialistkompetens. Som framhölls av Hans Andersson bör dessa grupper hållas isär så att det inte blir som exempelvis Roger Engelmarks dubbla funktioner av att ingå både i referensgruppen och vara delprojektledare inom Öresundsförbindelsen. Det rör sig då om renodlade *kompetensgrupper*. Man kan också tänka sig *intressentgrupper* med representanter för närboende, kommuner, hembygdsföreningar osv. Vidare förefaller det lämpligt att länsstyrelsen i samband med mera omfattande projekt skapar en egen referensgrupp på liknande sätt som gjordes i samband med E 22-projektet i Kalmar (Magnusson 2001).

Av utvärderingen har det framgått att länsstyrelsen *måste* förstärkas i samband med mera omfattande arkeologiska projekt, så att det dels kan göras en fortlöpande utvärdering av projektprogram och undersökningsplaner dels skapas stringens i handläggningen, samt minska odokumenterade underhandskontakter. Detta skulle öka förtroendet för länsstyrelsen både från de arkeologiska institutionernas och framför allt från exploatörernas sida.

Riksantikvarieämbetet har tidigare genomfört projektet ”Utveckling av arkeologisk controllerfunktion” vilket avsåg att analysera länsstyrelsernas behov (och förväntningar) av så kallade controllers inom uppdragsverksamheten (Wallander et al. 1999). Projektet visade att behovet var stort av en sådan funktion, förslagsvis kallat *arkeologiskt stöd*, hos samtliga tillfrågade aktörer. Länsstyrelserna uttryckte behov av stöd tidigt i planeringsprocessen för utformning av kravspecifikationer, utvärdering av undersökningsplaner och uppföljning av undersökningarna. De arkeologiska institutionerna var intresserade av att ha ett bollplank kring exempelvis sådant som fornlämningsbegrepp, ambitionsnivåer och metodik, medan exploatörerna önskade en tydligare ekonomisk uppföljning, bättre insyn och delaktighet i planerings- och undersökningsprocesserna.

I rapporten (Wallander et al. 1999) föreslogs det arkeologiska stödet fungera som "formaliserad" referensgrupp, diskussionspartner eller vetenskaplig handledare åt länsstyrelserna. Det arkeologiska stödet funktioner skulle, bland annat, vara att:

- förbättra den vetenskapliga kvaliteten och antikvariska handläggningen
- verka för utformning av gemensamma strategier
- medverka till ökat informations- och kunskapsutbyte och samarbete mellan uppdragsarkeologins aktörer
- fungera som stöd och ramverk för utformning av aktörernas underlag
- verka för helhetssyn inom större projekt
- bedöma forsknings- och projektprogram
- följa, granska och utvärdera projekt (Wallander et al.1999).

Förstärkningen av länsstyrelsen vid större projekt skulle kunna ske på två nivåer. Man bör kontraktera någon form av vetenskapligt beställarstöd, "controller" och vid mera omfattande projekt tillsätter man en egen referensgrupp med de vetenskapliga, juridiska och organisatoriska kompetenser som respektive projekt kräver. Tillsättningen av en sådan, rådgivande, "styrgrupp" kan ske i samråd eller samverkan med exploatören. Att på så sätt erbjuda exploatörerna en ökad insyn skulle sannolikt kunna göra exploatörernas eventuella ekonomiska uppföljning mera konstruktiv. Förstärkningarna i samband med större arkeologiska projekt måste dock göras med bibehållen tydlighet i roll- och ansvarsfördelningen. Huvudansvaret för uppföljning av arkeologiska projekt måste även fortsättningsvis ligga hos länsstyrelsen.

## 9 Slutsatser

Det senaste decenniets omvandling av Öresundsregionen har bland annat inneburit omfattande infrastrukturella satsningar i Skåne län. De har medfört kraftiga förändringar av kulturlandskapet. I sammanvägningen mellan olika samhällsintressen har kulturmiljövården, som så många gånger förr, befunnits väga lätt. De till synes varande förlusterna för det synliga kulturlandskapet har till del vägts upp genom ökad kunskap om det "osynliga". Det landskap som nu i snabb takt omvandlas utgör, till följd av särpräglade geografiska och historiska orsaker, landets fornlämningsstätaste. Varje ingrepp, om än aldrig så välplanerat, kommer därför att beröra – och förstöra – ett stort antal spår och lämningar från det förflutna. Så även de land- och järnvägsförbindelsen som byggdes till bron över Öresund.

I samband med dessa arbeten genomförde Malmö Kulturmiljö och UV Syd mer än 80 arkeologiska särskilda undersökningar längs en sammanlagt ca 6 mil lång sträcka. De respektive projekten "Öresundsförbindelsen" och "Västkustbanan" har under sommaren 2002 och våren 2003 översiktligt utvärderats avseende organisering och genomförande i relation till uppdragsarkeologins ändrade inriktning och kvalitativa utveckling.

När projekten är avslutade och färdigbearbetade kommer de att innebära en mycket stor arkeologisk kunskapstillväxt, säkerställd genom systematiskt och målinriktat arbete. Projekten har varit två logistiska bedrifter som inneburit utveckling av uppdragsarkeologins former för kunskapsuppbyggnad och förmedling till samhället. Enbart i detta avseende har projekten inneburit en god samhällsekonomisk investering – det finns alltför ofta en tendens till att underskatta de komplicerade organisatoriska och logistiska aspekterna, med tillhörande kompetenskrav, av goda arkeologiska undersökningar. Det rör sig om ett osynliggjort kunskapsområde. Projekten har ytterligare förstärkt uppdragsarkeologins professionalisering.

Under projektens gång har uppdragsarkeologin förändrats mot en allt tydligare forskningsinriktning. Arbetsordningen med de förtydligade momenten av särskild utredning, arkeologisk förundersökning och särskild undersökning har klargjort och underbyggt frågeställningar och utgjort grunden för prioriteringar vilka också gjorts explicita genom att kunna relateras till projektprogram och undersökningsplaner för varje moment. Uppdragsarkeologins förändring har visat sig framgångsrik vid den här typen av omfattande projekt. De arkeologiska institutionerna har löst uppdragen även under bitvis pressade förhållanden. Sätten att formulera frågeställningar, prioritera och organisera undersökningarna har, på grund av olika traditioner, skiljt sig åt mellan Malmö Kulturmiljö och UV Syd. Projekten har inneburit en investering i, och utveckling av, respektive tradition eller arkeologisk inriktning. Att skillnaderna förtydligats bör tas som utgångspunkt för samverkan inom regionen.

Vad som förefaller mindre lyckat är att länsstyrelsen, trots likartade problemställningar, inte i högre grad agerat för att samordna projektens bearbetnings- och kunskapsuppbyggnadspotential. I stället projicerades moderna, administrativa, gränser och invanda arbetsområden på ett historiskt

och förhistoriskt källmaterial, med förlorade synergieffekter som följd. Detta är olyckligt då kulturmiljövårdens position som samhällsintresse troligen enbart kan stärkas genom hänvisning till en så effektiv kunskapsupbyggnad som möjligt.

Även om undersökningarna kunnat genomföras framgångsrikt har man från flera håll framhållit att arkeologin ändå kommit in i exploateringsföretagens planering i ett allt för sent skede. Man bör därför se över möjligheterna att tidigarelägga arkeologiska förstudier och särskild utredning. Delvis handlar det naturligtvis om att förmå exploatörerna att inse vinsten av att ha ett bättre kunskaps- och beslutsunderlag så tidigt som möjligt. Arkeologin skall inte ständigt behöva spela rollen som ”gubben i lådan” som dyker upp efter det att man redan beslutat sig för linjeområden eller andra exploateringsytor. Delvis måste det läggas större ansvar på de större exploatörerna som Vägverket och Banverket så att de genomför landskapsanalyser, arkeologiska förstudier och särskilda utredningar i ett mycket tidigare skede och inte väntar tills att besluten om linjesträckningar vunnit laga kraft. Det må vara gynnsamt för dem men är i längden oacceptabelt. Men det handlar också om en förändrad inställning hos kulturmiljövården för att göra detta möjligt. Arkeologiska förstudier och särskilda utredningar borde kunna beställas och genomföras utan att det uppfattas som ett föregripande av beslut. I förlängningen skulle det kunna innebära att ingreppen i fornlämningar, totalt sett, skulle bli mindre i samband med större projekt. Kulturmiljövården behöver ställa om från passiv respons till aktiv framförhållning.

Utifrån den genomförda utvärderingens slutsatser kan följande förslag formuleras:

- att länsstyrelsen i Skåne län förstärks. Det behövs – och har länge behövts – fler arkeologiska handläggare.
- att länsstyrelsen i Skåne län utarbetar, eller initierar, ett regionalt program för regionens uppdragsarkeologiska verksamhet med riktlinjer avseende målsättningar, frågeställningar, prioriteringar och bevarande, i syfte att skapa stringens i handläggningen och som en utveckling av samarbets- och organisationsformer för regionens uppdragsarkeologiska institutioner. Kort sagt: skapar tydliga mål.
- att länsstyrelsen fortsatt agerar för att kulturmiljövård och arkeologi kan komma in ännu tidigare i plan- och projekteringsprocesser genom närmare kontakter med exempelvis kommuner och större exploatörer.
- att länsstyrelsen, i samband med mera omfattande arkeologiska projekt, organisatoriskt förstärks genom ”vetenskapliga beställarstöd” och referensgrupper.
- att man vid framtida projekt tydligare och tidigare definierar referensgruppernas roller, mandat och funktioner.
- att Malmö Kulturmiljö inkommer med en detaljerad organisations-, bemannings- och arbetsplan för det fortsatta rapport- och publiceringsarbetet. ”Proppar” i rapportarbetet riskerar att undergräva förtroendet för de arkeologiska aktörerna.
- att Riksantikvarieämbetet genomför en fördjupad effektutvärdering av projekten i sin helhet, inkluderande utvärdering av undersökningarnas organisation på en mera detaljerad nivå, genderperspektiv på projektorganisering, synpunkter från det omgivande samhället, samt inte minst, de arkeologiska resultaten. Ämnet torde kunna omfatta minst en akademisk avhandling, varför man kunde överväga att finansiera dylikt

arbete som projektforskning i samarbete med något av landets universitet eller högskolor.

- att länsstyrelsen genomför en *resultatutvärdering* av den vetenskapliga kunskapsuppbyggnad som gjorts inom projekten och att måldirektiven för denna utvärdering klargör hur den kan kopplas till ett måldokument för den regionala arkeologin. Hur kan det skapade kunskapsläget utgöra grund för framtida bedömningar? Innebär exempelvis genomförda undersökningar i ett område att behovet av ytterligare undersökning ökar eller minskar?

## 10 Referenser och underlag

### Litteratur

- Andersson, Magnus, 1999.** Kvärlöv. Tidig- och mellanneolitiska boplatsslämningar. Skåne, Saxtorp sn, Kvärlöv 8:4, fornlämning RAÄ 23, SU 10. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:72.
- Andersson, Magnus, Karsten, Per, Knarrström, Bo, Svensson, Mac, 1997.** Västkustbanan. I stenåldersdalen –De paleolitiska och Mesolitiska fynden från förundersökningarna i Saxådalen. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 1/1997, sid. 4-35.
- Artursson, Magnus, 1999.** Häljarp. Boplatsslämningar från yngre bronsålder och förromersk järnålder. Skåne, Tofta sn, Häljarp 14:1, VKB SU5. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:94.
- Artursson, Magnus, 1999b.** Saxtorp. Boplatsslämningar från tidigneolitikum – mellanneolitikum och romersk järnålder – folkvandringstid. Skåne, Saxtorp sn, Tågerup 1:1 och 1:3, Västkustbanan SU8, RAÄ 26. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:79.
- Artursson, Magnus, (red.) 1998.** Rya –En medeltida bytomt och en förhistorisk boplat. Arkeologisk slutundersökning, Skåne, Kvistofta sn, RAÄ 92. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1998:21
- Artursson, Magnus, (red.) 1999.** Glumslöv. Boplat- och bebyggelselämningar från tidigneolitikum till yngre järnålder. Skåne, Glumslöv och Kvistofta sn, Västkustbanan. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:40.
- Aspeborg, Håkan 1998.** Västkustbanan 3:4 –en boplat från yngre bronsålder vid Hilleshög. Skåne, Skåne län, Järnvägen Västkustbanan, delen Helsingborg-Kävlinge, Avsnittet Helsingborg-Landskrona (block 1-2), Arkeologisk undersökning VKB 3:4, Härslövs socken, Hilleshög 25:1. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1998:4.
- Bauman, Zygmunt, 1994.** Auschwitz och det moderna samhället. Göteborg: Daidalos.
- Becker, Nathalie, 1999.** De vendeltida gårdslämningarna i Dagstorp. Skåne, Dagstorp socken, Dagstorp 1:2-3, 5:31, Västkustbanan SU 21. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:62.
- Berggren, Åsa, 1999.** Burlöv 20C –rumsutnyttjande på en höjdrygg under stenålder, bronsålder och järnålder. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2/1999, sid. 19-34.
- Billberg, Ingmar, 1996.** Öresundsförbindelsen: ärendet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 28-30
- Billberg, Ingmar, 1996b.** Öresundsförbindelsen: Det organiserade landskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 46-47.
- Billberg, Ingmar, Björhem, Nils, Kling, Jörgen, Nielsen, Billy, Reisnert, Anders, Romberg, Thomas, Ödman, Chatarina, 1993.** Kulturlandskapsanalys för Malmö och Burlövs kommuner, Stadsantikvariska avdelningen, Malmö Museer.

- Billberg, Ingmar, Björhem, Nils, Thörn, Raimond, Ödman, Chatarina (red.). 1995.** Öresundsförbindelsen. Rapport över arkeologiska förundersökningar 1995. Stadsantikvariska avdelningen, Malmö Museer.
- Billberg, Ingmar, Björhem, Nils, Thörn, Raimond (red.). 1996.** Öresundsförbindelsen och arkeologi. Projektprogram och undersökningsplaner för arkeologiska slutundersökningar. Stadsantikvariska avdelningen. Malmö Museer.
- Billberg, Ingmar, Björhem, Nils, Magnusson Staaf, Björn, Thörn, Raimond (red.). 1998.** Öresundsförbindelsen och arkeologi II. Projektprogram och undersökningsplaner för arkeologiska slutundersökningar. Stadsantikvariska avdelningen. Malmö Museer.
- Billberg, Ingmar, Magnusson Staaf, Björn (red.). 1999.** Öresundsförbindelsen II. Rapport över arkeologiska förundersökningar. Stadsantikvariska avdelningen, Kultur Malmö.
- Björhem, Nils. 1995.** Öresundsförbindelsen. Arkeologi i samband med de svenska landanslutningarna. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 1/1995. Sid. 10-18.
- Björhem, Nils, 1996.** Öresundsförbindelsen: målsättningar. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 31-37.
- Björhem, Nils, 1996b.** Öresundsförbindelsen: Länghuslandskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 40-45.
- Björhem, Nils. 1999.** Bebyggelsefrågor i samband med Öresundsförbindelsen. Delresultat från ett delprojekt. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr 2 1999. Arkeologiska institutionen i Lund. sid. 5-18.
- Björhem, Nils (red.). 2000.** Öresundsförbindelsen. På väg mot det förflutna. Stadsantikvariska avdelningen. Kultur Malmö.
- Björhem, Nils. 2001.** Med Öresundsförbindelsen i backspegeln. *De långa schaktens arkeologi*. En utvärdering och analys av de infrastrukturella snitten genom landskapet. Anglert, Mats (red.). sid 41-57. Report series no. 69. Institute of Archaeology. University of Lund.
- Bourdieu, Pierre. 1992.** Kultur och kritik. Anföranden av Pierre Bourdieu. Göteborg: Daidalos.
- Cademar Nilsson, Åsa, 1999.** Gravfält och boplatz från bronsålder. Skåne, Örja socken, RAÄ 2 Oxhögarna. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:64.
- Cademar Nilsson, Åsa, Ericson Lagerås, Karin, 1999.** Gravfältet vid Häljarps mölla –med tyngdpunkt i senneolitikum och bronsålder. Skåne, Toft sn, Häljarp 1:6 och 2:5, VKB SU2. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:96.
- Cademar Nilsson, Åsa, Ericson Lagerås, Karin, 1999b.** Gravfältet vid Annelöv. Ett gravfält från bronsålder och boplatzlämningar från senneolitikum till äldre järnålder. Skåne, Annelöv sn, Annelöv 38:1, VKB SU13. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:104.
- Ekerow, Hans, Ingwald, Johan, 2002.** Rapport över arkeologisk slutundersökning. Öresundsförbindelsen. Robotskjutfältet 14A-B. Malmö Kulturmiljö. Rapport nr. 26. Husie sn, S05:061, S05:062. MHM 9137, MHM 9138.
- Eliasson, Laila, 1996.** Öresundsförbindelsen: Det funktionella landskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 53-59.
- Eliasson, Laila. 2000.** En boplatz längs vägen – undersökningsresultat från Lockarp 7B, Öresundsförbindelsen. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr 1 2000. Sid. 47-65.

- Engelmark, Roger, Gustafsson, Stefan, Linderholm, Johan, Viklund, Karin, 1996.** Öresundsförbindelsen: Miljöarkeologi. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2-3/1996, sid. 65-66.
- Ericson, Tyra, 1999.** Järnåldersbebyggelse vid Kvärlöv. Skåne, Saxtorp sn, Kvärlöv 8:5, VKB SU11, RAÄ 9. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:99.
- Ericson, Tyra, 1999b.** Järnåldersbebyggelse vid Annelöv. Skåne, Annelövs sn, Annelöv 38:1, VKB SU 14:V. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:107.
- Ericson Lagerås, Karin, 1999.** En gravgrupp från yngre bronsålder och boplatser från yngre bronsålder och yngre järnålder vid Rya. Arkeologisk slutundersökning Väst kustbanan 2:5. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:3.
- Ericson Lagerås, Karin, 1999b.** En långhög vid Krångeltofta. Skåne, Krångeltofta, Väst kustbanan. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:44.
- Fendin, Titti, 1999.** Boplatser och härdgropsområde från bronsåldern vid Glumslöv. Skåne, Glumslövs sn, Övra Glumslöv 10:5, Väst kustbanan 3:3. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:39.
- Foucault, Michel, 2002 (1980).** Sexualitetens historia. Band 1: Viljan att veta. Göteborg: Daidalos.
- Frejd, Joakim. 1999.** Naffentorp 5B. Undersökningsresultat i sammanfattning. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr 2 1999. Arkeologiska institutionen i Lund. sid. 35-49.
- Grønnegaard, Tim, 1999.** Yngre jernalders enkeltgård og fossilt åløb. Skåne, Dagstorps sn, Dagstorp 17:10 och 17:12, VKB SU20. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:100.
- Grønnegaard, Tim, 2001.** El-stolperne i Kvärlöv. Bopladsspor fra senneolitikum – ældre bronzealder. Skåne, Annelöv sn, Vestkystbanen SU. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 2001:30.
- Jönsson, Lars; Kockum, Jan, Olsson, Mona. 2000.** Fosie och Naffentorp – två medeltida byar i Malmös omnejd. Att tolka stratigrafi. Det tredje nordiska stratigrafimötet. Åland 1999. Eriksdotter, Gunhild; Stefan Larsson, & Viveka Löndahl (red.). Meddelanden från Ålands högskola nr 11. Mariehamn.
- Horkheimer, Max, & Adorno, Theodor W., 1981.** *Upplysningens dialektik. Filosofiska fragment*. Göteborg: Röda Bokförlaget.
- Karsten, Per, Knarrström, Bo, 1999.** Tågerup. Skåne, Saxtorp socken, Tågerup 1:1. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:71.
- Karsten, Per, Knarrström, Bo, (red.) 2001.** Tågerup specialstudier. Skånska spår – arkeologi längs Väst kustbanan. Lund: Riksantikvarieämbetet UV Syd.
- Karsten, Per, Knarrström, Bo, Kriig, Stefan, Lindahl Jensen, Barbro, Regnell, Mats, Svensson Mac, 1996.** *Projektprogram. Inför arkeologiska förundersökningar av Järnvägen Väst kustbanan, delen Helsingborg – Kävlinge, Malmöhus län, Skåne, 1996.* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1996:50.
- Karsten, Per, Knarrström, Bo, Kriig, Stefan, Lindahl Jensen, Barbro, Regnell, Mats, Svensson Mac, 1996b.** *Projektprogram. Inför arkeologiska slutundersökningar av Järnvägen Väst kustbanan, delen Helsingborg – Kävlinge. Avsnittet Helsingborg – Landskrona (Block 1-2).* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1996:51.
- Karsten, Per, Svensson, Mac, Knarrström, Bo, Lindahl Jensen, Barbro, Martens, Jes, Kriig, Stefan, 1999.** *Publiceringsplan för projektet*

- Väst kustbanan (VKB) Helsingborg-Kävlinge. Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1999:60
- Knarrström, Annika, Olsson, Marie, 1999.** Boplatser och härdområde vid Bårslöv. Preliminära resultat från undersökningarna utmed väg 109, hösten 1998. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 1/1999, sid. 11-20.
- Kriig, Stefan, 1999.** *Från stenålder till medeltid i Särslöv. Skåne, Dagstorps sn, Särslöv 2:1, VKB SU 22.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:105.
- Kriig, Stefan, Thomasson Joakim, 1999.** Den vikingatida/tidigmedeltida bebyggelsen i Häljarp. Skåne, Tofta sn, RAÄ nr 19, Häljarp 10:15, VKB SU3. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:95.
- Kriig, Stefan, Thomasson Joakim, (red.) 1999.** *Vikingatida och medeltida gårdslämningar i Säby. En arkeologisk slutundersökning inför byggandet av Väst kustbanan.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:4.
- Lagergren-Olsson, Anna, Linderöth, Thomas 2000.** *De neolitiska boplatzlämningarna på plats SU 21.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 2000:22.
- Larsson, Stefan, 2000.** *Stadens dolda kulturskikt. Lundaarkeologins förutsättningar och förståelsehorisonter uttryckt genom praxis för källmaterialsproduktion 1890-1990.* Archeologica Lundensia. Investigationes de antiqvitatibus urbis Lundae IX. Lund: Kulturen.
- Lindahl Jensen, Barbro, Nilsson, Maj-Lis, 1999.** *Ett källsprång i Saxtorp – med fynd från tidigneolitikum och yngre bronsålder. Skåne, Saxtorp sn, Kvärlov 19:1, VKB SU9.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:92.
- Lindahl Jensen, Barbro, Thörn Pihl, Aprilla, 1999.** *Boplatz från bronsålder och en mellanneolitisk brunn. Skåne, Annelövs sn, Annelöv 6:4, SU14Ö.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:103.
- Linderöth, Thomas, (red.) 2001.** *Anslutningsvägar längs Väst kustbanan, mellan Landskrona och Kävlinge.* Arkeologisk utredning, UV Syd Rapport 2001:14.
- Lindhé, Eva, Sarnäs, Per, Steineke, Morten (red.) 2002.** Rapport över arkeologiska förundersökningar. Citytunnelprojektet. Malmö Kulturmiljö. Rapport nr. 38. Malmö: Malmö Kulturmiljö.
- Magnusson, Gert, 2001.** Smålandet Möre vid Kalmarsund. Ett arkeologiskt projekt. I: Magnusson, G. Red. *Möre, historien om ett småland. E 22-projektet.* sid 11-34. Kalmar: Kalmar läns museum.
- Martens, Jes, 1999.** *Kogegrubeområde med grave og lertagningsgruber ved Säbyholm. Skåne, Säbyholm, Vej 1156, Plads 1A:5.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:58.
- Nilsson, Anette, 1999.** Svågertorps industriområde och Trafikplats Svågertorp/Almvik. En inledande presentation av området och årets undersökningar. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige*. Nr. 2/1999, sid. 50-52.
- Omfors, Tina, 1999.** *Boplatzlämningar vid Rååns dalgång. Skåne, Helsingborgs stad, Ramlösa 9:6, VKB 1A:7.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:14.
- Persson, Lars-Erik, Frejd, Joakim. 2002.** *Rapport över arkeologisk slutundersökning. Öresundsförbindelsen. Vintrie 4B & Naffentorp 5B.* Malmö Kulturmiljö. Rapport nr. 11. Bunkeflo sn, S02:031, S02:033. MHM 8537, MHM 8539.

- Petersén, Anna, 1990.** *Bär alla vägar till Rom? En jämförande studie av förhållandet mellan utgrävning och resultatpublicering.* 3-betygsuppsats i Medeltidsarkeologi, Lunds universitet.
- Publiceringsplan för projektet Väst kustbanan (VKB) Helsingborg – Kävlinge.* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1999:60.
- Riddersporre, Mats, 1996.** Öresundsförbindelsen: Kulturgeografi och kartanalyser. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 2-3/1996, sid. 63-64.
- Rosberg Anette, Lindhé, Eva. 2001.** *Rapport över arkeologisk slutundersökning. Öresundsförbindelsen. Svågertorp 8A.* Malmö Kulturmiljö. Rapport nr. 13. Bunkeflo sn, S02:034. MHM 8540.
- Rostovanyi, Attila, 1996.** Öresundsförbindelsen: Jägar-bondelandskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 2-3/1996, sid. 38-39.
- Rudebeck, Elisabeth, 1994.** Ängdala och meningen med arkeologin. *Arkeologi i Sverige* Nr 3, sid. 7-40. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.
- Rudebeck, Elisabeth, Ödman, Chatarina, Samuelsson, Bengt-Åke, Högberg, Anders, red. 2001.** *Vetenskapligt program för Malmö Kulturmiljö. Den arkeologiska verksamheten.* Malmö: Malmö Kulturmiljö.
- Sarnäs, Per, 1996.** Öresundsförbindelsen: Fullåkerslandskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 2-3/1996, sid. 60-62.
- Sarnäs, Per, Nord Paulsson, Jenny. 2001.** *Rapport över arkeologisk slutundersökning. Öresundsförbindelsen. Skjutbanorna 1B & Elinelund 2A-B.* Malmö Kulturmiljö. Rapport nr. 9. Hyllie & Bunkeflo sn, S06:076, S06:077, S02:037. MHM 8535, MHM 8533, MHM 9085, MHM 8534.
- Schmidt Sabo, Katalin, (red.) 1999.** *Gårdar i övre Glumslöv –från stenålder till nyare tid. Skåne, Glumslöv socken, Övre Glumslöv.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:102.
- Strömberg, Bo, Thörn Pihl, Aprilla, 2000.** *Järnåldersbosättningar i ett bronsålderslandskap. Skåne, härslövs socken, Hillehöj 6:5 och 16:7, Väst kustbanan 3:6 och 3:7.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 2000:53.
- Svensson, Mac, 1998.** Väst kustbanan. Det neolitiska rummet –de tidig- och mellanneolitiska fynden från förundersökningarna i Saxå-Välåbäcksdalen. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 1/1998, sid. 4-34.
- Svensson, Mac, red. 1996.** *Arkeologisk utredning. Skåne, Malmöhus län, Järnvägen Väst kustbanan, delen Helsingborg – Kävlinge.* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1996:25.
- Svensson Mac, red. 2002.** *Väst kustbanan (VKB). Sammanfattning av ett pågående projekt.* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 2002:13.
- Svensson, Mac, Karsten, Per, red. 1996.** *Arkeologisk förundersökning. Skåne, Malmöhus län, Järnvägen Väst kustbanan, delen Helsingborg – Kävlinge. Avsnittet Helsingborg – Landskrona (block 1-2).* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1996:48.
- Svensson, Mac, Karsten, Per, red. 1997.** *Arkeologisk förundersökning. Skåne, Malmöhus län, Järnvägen Väst kustbanan. Avsnittet Helsingborg – Landskrona.* Riksantikvarieämbetet Lund, UV Syd Rapport 1997:83.
- Svensson, Mac, Pihl, Henrik, Andersson, Magnus, 2000.** *Palissadkomplexet i Dösjebro. Seminariegrävning vårterminen 2000.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 2001:8.
- Thomasson, Joakim, 1998.** Boplats och by i västra Skåne. Tankar kring preliminära resultat från undersökningarna längs Väst kustbanan. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 1/1998, sid. 35-52.

- Thomasson, Joakim, 1999.** *Saxtorp 105:1. En tidigmedeltidadam- eller kajanläggning vid Saxån. Skåne, Saxtorp sn, Saxtorp 105:1.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:70.
- Thomasson, Joakim, Cardell, Annica, Olsson, Mats, 1999.** ”..en kronan tillhörig ödegrund” Ett härläger eller en krog från slutet av 1500-talet vid Dysia. Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:91.
- Thörn, Raymond, 1996.** Öresundsförbindelsen: Det rituella landskapet. *Bulletin för arkeologisk forskning i Sydsverige.* Nr. 2-3/1996, sid. 48-52.
- Thörn Pihl, Aprilla, 1999.** *En välbebodd kulle i Kvärlöv. Skåne, Annelöv sn, Kvärlöv 17:1, 18:2.* Arkeologisk undersökning, UV Syd Rapport 1999:105.
- Undersökningsplaner och projektprogram.* För kännedom, från fornminnesavdelningen, Riksantikvarieämbetet, Enheten för arkeologisk dokumentation, 1996-04-10.
- Västernorrland. Utsikt mot framtiden. Kulturmiljöprogram för Västernorrlands län. Del I. Härnösand: Länsstyrelsen i Västernorrlands län/ Läns museet i Västernorrland.*
- Wihlborg, Anders, 2001.** Erfarenheter från 90-talets infrastrukturella satsningar i Skåne. *De långa schaktens arkeologi.* En utvärdering och analys av de infrastrukturella snitten genom landskapet. Anglert, Mats (red.). sid17-31. Report series no. 69. Institute of Archaeology. University of Lund.
- Winther Jørgensen, Marianne, Phillips, Louise, 2000.** *Diskursanalys som teori och metod.* Lund: Studentlitteratur.

### Övrigt (informationsbroschyrer)

I vägen för bron. Om de arkeologiska utgrävningarna inför Öresundsförbindelsen. (utan år)

I vägen för bron. Om de arkeologiska undersökningarna inom projektet Öresundsförbindelsen. (utan år)

Föresundsbron. Arkeologi och historia kring brofästet. (utan år)  
The Sound Connection. The archaeological investigations related to the infrastructural project Öresundsförbindelsen. (utan år)

Malmöarkeologi / Malmö & Archaeology. 2000. IK Foundation & Company. The Explorer's Handbook.

## Opublicerade uppgifter

- Björhem, Nils. 1994.** Problemformuleringar inför arkeologiska utgrävningar i samband med Öresundsförbindelsen. Stadsantikvariska avdelningen, Malmö Museer.
- Björhem, Nils. 1997.** Öresundsförbindelsen. Förslag till zonindelning av landskapet utmed yttre Ringvägen. Stadsantikvariska avdelningen. Malmö Museer.
- Holmström, Marie. 2000.** Uppdragsarkeologi en samhällelig angelägenhet. Kvalitativ måluppfyllelse inom Riksantikvarieämbetets uppdragsarkeologi. Stencil, Riksantikvarieämbetet.

- Holmström, Marie, Kristiansen, Kristian. 1996.** Kunskapsuppbyggnad och kvalitetsutveckling inom den arkeologiska uppdragsverksamheten. Stencil, Riksantikvarieämbetet.
- Johansen, Birgitta. u.å.** Att utveckla och synliggöra uppdragsarkeologins resultat. Förslag till arkeologiskt stöd från Riksantikvarieämbetet. Stencil, Riksantikvarieämbetet.
- Kristiansen, Kristian. 1996.** Vurdering af Malmö Museers forslag til slutundersøgelser for tilslutningerne til Öresundsforbindelsen, på baggrund af tidligere udførte arkeologiske utredninger og forundersøgelser (arkeologisk utredning steg 1 og 2, problemformuleringer, rapport over arkæologiske forundersøgelser, samt projektprogram och undersökningsplaner för slutundersökningar).
- Olsson, Robert. 2001.** En fallstudie över uppdragsarkeologi, kulturmiljövård och samhällsrelevans. Exempler E4 Höga Kusten och Botniabanan. Stencil.
- Ramqvist, Per. 1996.** Synpunkter rörande de arkeologiska slutundersökningarna i samband med anslutningarna till Öresundsförbindelsen.
- Wallander, Anders, Anglert, Mats, Artelius, Tore. 1999.** 1998 års kontrollverksamhet vid RAÄ– rapport. Stencil, Riksantikvarieämbetet, Kunskapsavdelningen.

### ***Öresundsförbindelsen***

- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen Nr. 2: 16 juni-september 1995. Stadsantikvariska avdelningen, Malmö Museer
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen 1996-06-02
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen April 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen Maj 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen juni & juli 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen Augusti 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen September 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen oktober 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen November 1997
- Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport. Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen December 1997

Aktuell Information. Arkeologi inför Öresundsförbindelsen. Lägesrapport.  
Information till referensgruppen för projektet Öresundsförbindelsen Nr  
8/1998.

### **Västkustbanan**

Arkeologisk förundersökning inför utbyggnad av block 1 och 2 av  
järnvägssträckan Helsingborg – Kävlinge, Helsingborg stad m fl sn, Skåne  
(UV dnr S97/96)

Undersökningsplan inför arkeologiska förundersökningar av fastlagd  
sträckning inom block och 4 av järnvägssträckan Helsingborg – Kävlinge,  
Helsingborg stad m fl sn, Skåne (UV dnr S309/96)

Arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av block 1 och 2 av  
järnvägssträckan Helsingborg – Kävlinge, Helsingborg stad m fl sn, Skåne  
(UV S65/97)

Undersökningsplaner och kostnadsberäkningar inför arkeologiska  
slutundersökningar av Örja 2, Oxhögarna, plats 6:3 och Tofta 19, Häljarps  
medeltida bytomt inom block 3 av Järnvägs-sträckan Västkustbanan,  
Helsingborg – Kävlinge, Örja och Tofta socknar. Skåne (UV dnr S239/97)

Undersökningsplaner och reviderade kostnadsberäkningar inför arkeologiska  
slutundersökningar av platserna 6:3 och Häljarps medeltida bytomt, RAÄ,  
Tofta sn, inom block 3 av järnvägssträckan Västkustbanan, Helsingborg –  
Kävlinge, Örja och Tofta socknar Skåne (UV dnr S80/98)

Uppföljning av rapportarbetet inom projekt Västkustbanan, med början  
projekt SU 2, Häljarps mölla. (RAÄ dnr 421-1522-1998)

Kompletterande förundersökning Krångeltofta (V1178/79), Agrarlämning och  
gravplats. Undersökningsplan och kostnadsberäkning (UV dnr S247/98)

Undersökningsplan och reviderad kostnadsberäkning inför arkeologisk  
slutundersökning av Häljarp medeltida bytomt RAÄ 19, Tofta socken,  
inom block 3 av järnvägssträckan Västkustbanan, Helsingborg – Kävlinge  
(UV dnr S281/98)

Undersökningsplan och kostnadsberäkning för en arkeologisk inom  
fastigheten Saxtorp 105:1, Saxtorps socken, Landskrona kommun (UV dnr  
S40/99)

Undersökningsplan och kostnadsberäkning inför arkeologiska undersökningar  
inom block 3 och av block 4 av järnvägssträckan Landskrona – Kävlinge  
samt anslutande vägar 1177, 1178 och 1179, Tofta socken m fl, Skåne (UV  
dnr S159/98)

Komplettering av skrivelse 1998-04-06, (undersökningsplan och  
kostnadsberäkningar inom block 3 och 4 av järnvägssträckan Landskrona –  
Kävlinge...) och revidering av kostnaderna för plats SU 6 (Tågerup 1:1,  
Saxtorps socken) (UV dnr S188/98)

Helsingborg-Kävlinge, utvärdering av de arkeologiska undersökningarna inför  
utbyggnaden av Västkustbanan i Skåne. Banverket, 2003-651/SA75.

Regeringsbeslut 1998-03-12, Ku96/1112/Ka. Överklagande av ett  
länsstyrelsebeslut om arkeologisk slutundersökning.

Länsstyrelsebeslut och meddelanden

(Diarienummer – datum – ärende)

220-7204/92 1992-10-19. Marinarkeologisk utredning för  
Öresundsbroområdet mellan Lernacken och territorialgränsen, Malmö  
kommun.

220-207/93 1993-06-07. Arkeologisk utredning, etapp 1, för Yttre  
Ringvägen mellan brofästet och kontinentalbanan, Bunkeflo, Hyllie och  
Lockarp socknar. Malmö kommun.

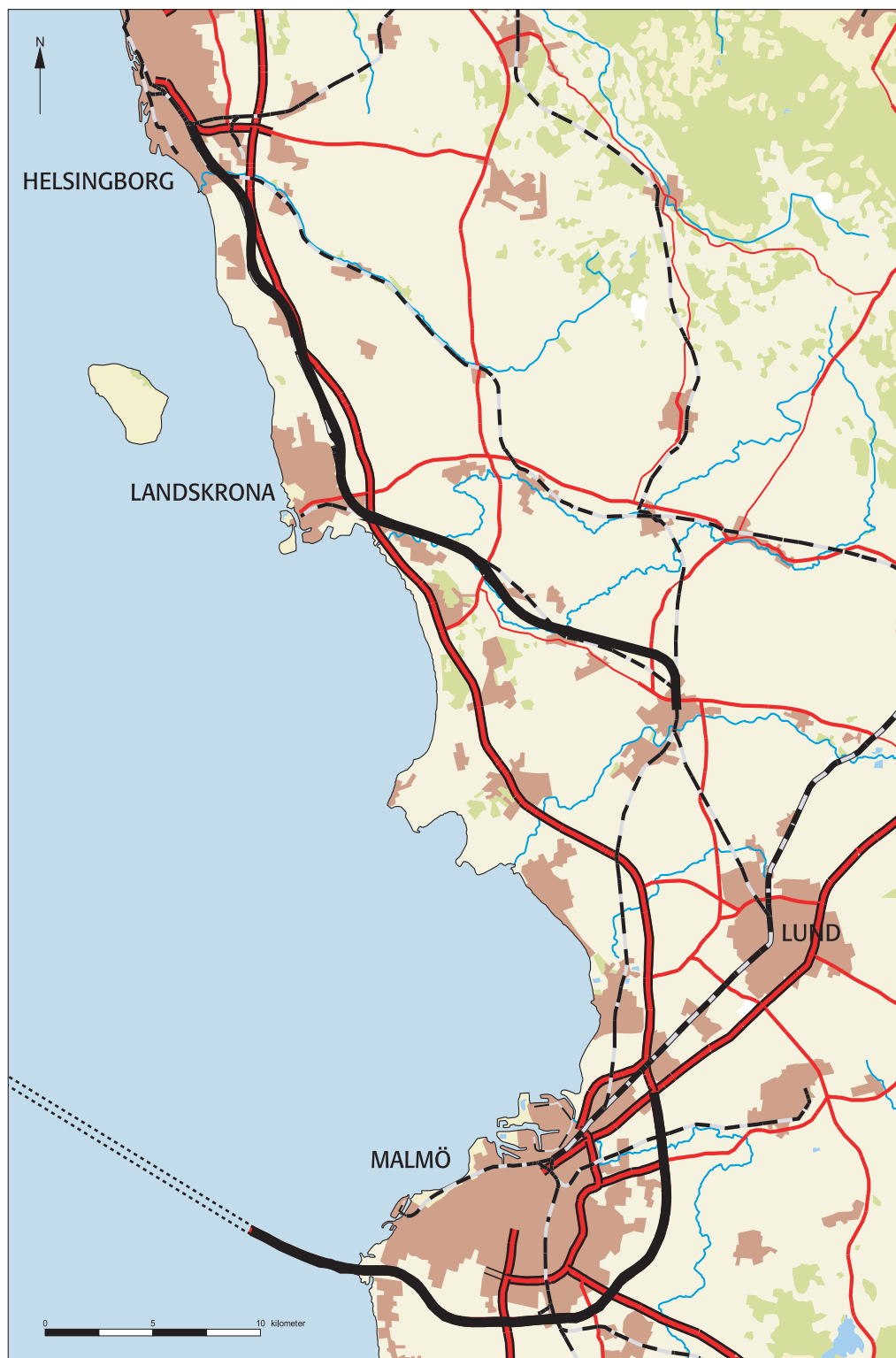
- 220-8479/93 1993-09-02. Arkeologisk utredning, etapp 1, för Yttre Ringvägen mellan kontinentalbanan och Malmö kommungräns, Lockarp, Oxie, Husie och Södra Sallerups socknar, Malmö kommun.
- 220-4605/94 1994-08-04. Marinarkeologisk förundersökning utanför Lernacken, Malmö kommun.
- 220-15623/93. 1994-03-23. Arkeologisk utredning, etapp 2, för Yttre Ringvägen mellan brofästet och kontinentalbanan, Bunkeflo, Hyllie och Lockarp socknar. Malmö kommun.
- 220-503/95. 1995-01-12. Arkeologisk utredning, etapp 3, för Yttre Ringvägen mellan kusten och kontinentalbanan, Bunkeflo m fl socknar, Malmö kommun.
- 220-10126/94. 1995-01-12. Arkeologisk förundersökning för Yttre Ringvägen mellan kusten och kontinentalbanan, Bunkeflo m fl socknar, Malmö kommun.
- 220-1984/95. 1995-04-18. Arkeologisk utredning, etapp 1, för Yttre Ringvägen mellan Sunnanå och Kronetorp, Burlövs socken och kommun.
- 220-8185/95. 1995-07-18. Arkeologisk förundersökning för del av Yttre Ringvägen fastigheten Bunkeflo 1:1, 2:1, Bunkeflo socken och Glostorp 38:1, Glostorp socken, Malmö kommun.
- 220-10654/95. 1995-08-03. Arkeologisk förundersökning inom fastigheten Limhamn 355:155 och Bunkeflo 9:4 (delområde 2) Hyllie och Bunkeflo socknar, Malmö kommun.
- 220-3871/96. 1996-05-03. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning för Yttre Ringvägen mellan brofästet och kontinentalbanan, Bunkeflo, Fosie och Lockarp socknar, Malmö kommun.
- 220-3971/96 . 1996-05-03. Uppdrag att utföra slutundersökning enligt kulturminneslagen för Yttre Ringvägen mellan brofästet och kontinentalbanan, Bunkeflo, Fosie och Lockarp socknar, Malmö kommun.
- 220-6082/96. 1996-06-20. Arkeologisk utredning, etapp 2, för Yttre Ringvägen mellan kontinentalbanan och kommungränsen till Burlöv, Lockarp, Oxie, Husie och Södra Sallerup socknar, Malmö kommun.
- 220-6724-97. 1997-04-08. Arkeologisk utredning, etapp 2, för Yttre Ringvägen mellan Sunnanå och Kronetorp, Burlövs kommun.
- 220-17520-97. 1997-05-09. Arkeologisk utredning, steg 3, för Yttre Ringvägen mellan Sunnanå och Kronetorp, Burlövs kommun.
- 220-19199/97. 1997-05-27. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom schaktningsövervakning vid ledningsdragning för grundvattensänkning vid Vintriehemmet och Petersborg, Bunkeflo socken, Malmö kommun.
- 220-5823-97. 1997-06-23. Arkeologisk utredning för väg E6 Yttre Ringvägen mellan Lockarp, Malmö kommun och Burlöv, Burlövs kommun.
- 220-24897-97. 1997-06-23. Arkeologisk förundersökning för väg E6 Yttre Ringvägen mellan Lockarp, Malmö kommun och Sunnanå, Burlövs kommun.
- 220-27588-97. 1997-07-28. Arkeologisk förundersökning för Yttre Ringvägen, delen Sunnanå – Kronetorp, Burlövs socken, Burlövs kommun.
- 220-27853-97. 1997-07-29. Arkeologiska utredningar inför Öresundsförbindelsen, delen Lernacken – Fosie by, Fosie socken m fl, Malmö kommun.
- 220-12806-97. 1997-08-25. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning inför utbyggnad av Öresundsförbindelsen, delstäck I, Lernacken – Fosie by, Malmö kommun.

- 220-32806-97. 1997-09-26. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av Öresundsförbindelsen, delstäck I, Lernacken – Fosie by, Malmö kommun.
- 220-33478-97. 1997-10-10. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom provgrävning för planerad drivingrange, Södra Sallerup socken, Malmö kommun.
- 220-32853-97. 1997-10-13. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom provgrävning längs Yttre Ringvägen delen Sunnanå – Kronetorp, delområde DGV 1:9 och 1:10, Burlövs kommun.
- 220-36649-97. 1997-11-05. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom provgrävning längs Yttre Ringvägen, område 8 mellan kommungräns och riksväg 11, Burlövs socken, Burlövs kommun.
- 220-40195-97. 1997-11-24. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom provgrävning längs Yttre Ringvägen mellan Lockarp och Kronetorps tpl, delområde 4 samt Södra Sallerup tpl och Fortunavägen, delområde 6, Husie och Södra Sallerup socknar, Malmö kommun.
- 220-42082-97. 1997-12-18. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av väg E6, Yttre Ringvägen, delen Lockarp – Sunnanå, Malmö kommun.
- 220-1113-98. 1998-01-21. Arkeologisk förundersökning i samband med ombyggnad av väg E6, delen Fredriksberg – Sunnanå (Kattarpsvägen), Husie socken, Malmö kommun.
- 220-3044-98. 1998-08-18. Tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av väg E6, Yttre Ringvägen, delen Lockarp – Kronetorp, Malmö stad och Burlövs kommun.
- 220-1498/94. 1995-07-10. Arkeologisk utredning, etapp 1, för Västkustbanan mellan Kävlinge och Helsingborg, Kävlinge, Landskrona och Helsingborgs kommuner.
- 220-13848/95. 1995-11-24. Arkeologisk utredningen, etapp 2 och 3, av Västkustbanan mellan Helsingborg och Kävlinge, Helsingborgs, Landskrona och Kävlinge kommuner.
- 220-2870/96. 1996-03-14. Arkeologisk förundersökning längs Västkustbanan, delsträckan Ramlös station – Nyhem, (block 1 och 2), Helsingborgs och Landskrona kommuner.
- 220-7146/96. 1996-11-01. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning längs Västkustbanan, block 3 och 4, Landskrona och Kävlinge kommuner.
- 1997-03-10. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av Västkustbanan, Helsingborg – Landskrona, block 1 och 2, Helsingborgs stad m fl, Helsingborgs och Landskrona kommuner.
- 220-26401-97. 1997-08-08. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inför utbyggnad av Västkustbanan, Helsingborg – Landskrona, del av block 3, fornlämning nr. 2 (Oxhögarna), Örja socken, Landskrona kommun.
- 220-5729-98. 1998-04-01. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning av platsen 6:3, Häljarp 1:6

- och 2:5, Tofta socken, inför utbyggnad av Väst kustbanan, Landskrona – Kävlinge, block 3, Landskrona kommun.
- 220-12078-98. 1998-05-20. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk förundersökning genom schaktningsövervakning vid Kvärlöv, Annelövs socken, Landskrona kommun.
- 220-14636-98. 1998-07-01. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra kompletterande arkeologisk förundersökning på fastigheten Särslöv 3:11 (Krångeltofta, V 1178/79), Dagstorps socken, Kävlinge kommun.
- 220-16621-98. 1998-07-01. Tillstånd enligt lagen (1988) om kulturminnen (KML) att göra arkeologisk slutundersökning inom Häljarps medeltida bytomt på fastigheten Häljarp 10:15, fornlämning nr 19, Tofta socken, inför utbyggnad av Väst kustbanan, Landskrona - Kävlinge, block 3, Landskrona kommun.
- 220-3898-99. 1999-02-17. Arkeologisk förundersökning inom fastigheten Saxtorp 105:1, Saxtorps socken, Landskrona kommun.
- 220-6836-00. 2000-03-09. Tillstånd till arkeologisk undersökning inom fastigheten Särslöv 3:8, Dagstorps socken och Västra Karaby 28:5, Västra Karaby socken, Kävlinge kommun. (seminariegrävning)
- 220-3054-01. Yttrande. Angående uppföljning av rapportarbetet inom projektet Väst kustbanan.

## Muntliga uppgifter och liknande

- Hans Andersson, professor emeritus, 2003-04-01
- Ingmar Billberg, Malmö Kulturmiljö, Brev, ”Kommentarer till utvärdering för Öresundsförbindelsen och Väst kustbanan” 2002-11-07. Möte 2003-04-28
- Nils Björhem, Malmö Kulturmiljö, 2002-06-14, 2002-06-27
- Roger Blidmo, Arkeologikonsult, 2003-03-19
- Anne Carlie, UV Syd, 2002-10-15
- Sten Gruvstad, Banverket, (tidigare Svedab) 2003-04-04
- Lars Larsson, Institutionen för arkeologi och antikens historia, Lunds universitet, e-brev 2003-03-11
- Mats Mogren, UV Syd, 2002-06-28, 2002-10-15
- Jan Källqvist, Banverket, 2003-03-19
- Anders Löfgren, UV Syd, 2002-10-15
- Björn Magnusson Staaf, Malmö Kulturmiljö, 2002-06-19
- Lars Malthe, Citytunneln, (tidigare Svedab) 2003-04-22
- Hans Svensson, e-brev, 2003-04-07
- Mac Svensson, UV Syd, 2002-06-28, 2002-10-15
- Ulf Sävestad, UV Syd, 2002-06-13, 2002-10-15
- Raymond Thörn, Malmö Kulturmiljö, e-brev 2002-06-14
- Caroline Ullman-Hammer, Banverket, brev 2003-04-16
- Anders Wihlborg, länsstyrelsen i Skåne län, 2003-09-03



*Figur 1. Öresundsförbindelsen och Väst kustbanans nya sträckning är markerade med svart.*

