

Margaretha Sundberg & Ann Christin Gagge



HISTORISKA VÄGAR

Alternativa färdvägar genom Gävleborgs län

Länsstyrelsen Gävleborg - Vägverket Region Mitt

Margaretha Sundberg & Ann Christin Gagge
HISTORISKA VÄGAR - ALTERNATIVA FÄRDVÄGAR GENOM
GÄVLEBORGS LÄN
Länsstyrelsen Gävleborg och Vägverket Region Mitt

*Skriften har utarbetats och finansierats i ett
samarbetsprojekt mellan Länsstyrelsen Gävleborg
och Vägverket Region Mitt.*

TEXT OCH INVENTERING: Margaretha Sundberg
TEXTBEARBETNING OCH REDIGERING: Ann Christin Gagge
FOTOGRAFER:
Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg
Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg
Erik Nordin, Länsstyrelsen Gävleborg
Lars Lööv, Ljusdal
KARTOR: Maritha Hillblom
GRAFISK FORM: Ann Christin Gagge
OMSLAG: Anna Sundberg och Ann Christin Gagge

Kartmaterial återges med stöd av medgivande från
Lantmäteriverket 1996
(ur GDS Röda kartan licens nr 890)

Länsstyrelsen Gävleborg, Rapport 1999:11
www.x.lst.se

ISRN LSTY-X-R--99/11--SE
ISSN 0284-5954

TRYCK: Gävle Offset 2007, andra tryckningen
UPPLAGA: 2000 ex

OMSLAGSBILDER

*Framsida: Väg 507 Foto: Tom Sandstedt
Baksida: Väg 667, 681, 579, 741. Foto: Michael Ahne
Väg 272, 507, 272. Foto: Tom Sandstedt*

Innehåll

Förord	s 1
Historiska vägar i Gävleborgs län	s 3
Planering av underhåll	s 14
Vad gör en väg kulturhistoriskt värdefull?	s 16
Att ta hänsyn till kulturhistoriska värden vid ombyggnad och underhåll	s 20
Vägar	s 25



Förord

Vägen har i alla tider bundit samman och skapat kontakt med världen utanför. Alla vägar bär till Rom. Vägen är en viktig del i en miljö, som attraherat de viktigaste funktionerna i byn eller staden. För att förstå dess villkor och historia blir vägen nödvändig. På senare tid har också vägen blivit något annat, en barriär som hindrar kontakt, någonting farligt. Vägens skala har alltmer avlägsnat sig från människans, framkomlighet och säkerhet för bilister och transporter har gjort vägen till ett alltmer tekniskt system som fått allt svårare att närma sig den lilla mänskliga miljön.

Denna rapport är utarbetad som ett led och hjälpmedel i den dialog mellan kulturmiljöns företrädare och dem som planerar, bygger och underhåller vägar. Den består av en inventering och beskrivning av ett antal värdefulla historiska vägmiljöer längs all-

Väg 272 genom Gästrikland.

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg

männa vägar i länet, vägmiljöer som kulturmiljövärden vill värna om och se behandlade med varsamhet.

Här finns också en principiell genomgång av olika samhällsstrukturer och vilka historiska vägtyper dessa givit upphov till, och slutligen en beskrivning av ett antal kvaliteter i vägnätet som alltid bör uppmärksammas och hanteras med medvetenhet och omsorg. Det är vår förhoppning att skriften skall bli till stor nytta och bidra till ett ännu bättre hänsynstagande till vår vägghistoria, till att vägarna vid sidan av sin roll att fungera effektivt och trafiksäkert också skall ha något att berätta för resenärerna och de boende, bidra till att behålla en rik miljö.

Erik Nordin

Länsantikvarie



*Väg 745. Typisk
hälsingeväg i dalgång.
Foto: Michael Ahne,
Länsmuseet Gävleborg*

Historiska vägar i Gävleborgs län

Vägar har stor betydelse för landskapet och hur man upplever olika miljöer. En slingrande byväg i skogsbrynet förhöjer upplevelsen av ett vackert landskap medan en modernt uppbyggd väg i en äldre småskalig bymiljö påverkar byn på ett negativt sätt. En väg kan ha ett stort kulturhistoriskt värde om den berättar om äldre vägbyggnadsteknik eller om epoker i vägbyggandets historia. Vägarna är ryggraden i de strukturer som bildats och utvecklats under olika epoker i länets kulturhistoria.

Strukturer i Hälsingland och Gästrikland

Gävleborgs län består av ett skogslandskap som är uppbrutet av odlingsbygder längs kusten och i stråk inåt landet längs älv- och ådalar, sjösystem och slätter. I Gästrikland går odlingsbygden i ett stråk från Gävle och över Valboslätten, vidare genom Ovansjöbygden och ner i Torsåkersdalen. I söder är odlingsbygderna knutna till Dalälven. I Hälsingland är odlingslandskapets struktur ännu tydligare. I kustlandet finns småbrutna odlingsbygder, medan landskapet är mer sammanhängande i dalgångarna längs Ljusnan, Voxnan och upp runt Dellensjöarna. Mellan odlingsbygderna ligger stora skogsområden som i hög grad ingått i odlingsbygdernas ekonomi. För virke, ved, beten och slätter har skogen alltid varit i full användning. Skogen runt järnbruken var en hårt utnyttjad resurs, kolbehovet var stort och skogarna var en grund för lokalisering av bruken. När landet industrialiserades blev skogen råvara för en hel näring.



Väg 272. Åsväg i Gästrikland.

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg

Gästriklands åsar

Rullstensåsarna hade tidigt stor betydelse som färdvägar. Längs åsarna var det lätt att färdas och anlägga stigar och vägar. Kommunikationsleder utvecklades längs åsarna vilket i sin tur har dragit till sig andra verksamheter, t ex bosättningar och försvarsanläggningar. I Gästrikland är detta mönster särskilt tydligt. De stora åsryggar som sträcker sig i nord-sydlig riktning är utlöpare av Enköpingsåsen. På flera av dessa åsar går än idag viktiga trafikleder. Den gamla vägmiljön är utbyggd och moderniserad men mycket tydlig som ursprunglig

äldre åsvägmiljö med många lämningar av verksamheter som genom tiderna dragits till den trafikerade åsen. Väg 272 är ett utomordentligt exempel på en sådan åsväg. Den går från Färneboåsens sydspets i Dalälven, genom hela Gästrikland och in i Hälsingland där den ansluter till väg 83. Längs 272:an finns odlingslandskap, fornlämningsområden, industrier både levande och i form av lämningar, bruksmiljöer, skogs- och sjölandskap. Det omgivande landskapet skiftar från låglänt slättland i söder till kuperat och bergigt i norr.



*Väg 698. Genom dalgång och bygd i Hälsingland.
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg*

Hälsinglands älvdalar

I Hälsingland är det älvdalarna som i stor utsträckning skapat strukturerna. I älvdalarna där den odlingsbara marken fanns bildades byarna. Vägarna drogs fram i dalarnas utkanter mellan byarna. Skogarna mellan älvdalarna och sjösystemen var visserligen hårt utnyttjade både av bonden och den tidiga industrin men de var samtidigt ett hinder för kommunikation. Kommunikationen följde istället vattenleden som kunde utnyttjas både sommartid som båtled och

som isväg på vintern. Dessa strukturer är fortfarande mycket tydliga, Ljusnandalen med biflödet Voxnan är den stora pulsådern genom landskapet liksom Dellensjöarna. Längs kusten har en struktur bildats med utgångspunkt i sjöfart och fiske och andra verksamheter som kusten utnyttjats till. Där innanför finns odlingsbygd i ett stråk med kustvägen som bildar en sammanhållande länk.



*Väg 745. Väg som följer ägo gränser i odlingsbygden.
Foto: Michael Ahne, Läns museet Gävleborg*

Bygd - skog - fäbod - marknadsplats - kyrkplats

Odlingsbygden har en omfattande näringsstruktur som berör ett långt större område än själva odlingsmarken och byn. Från bykärnan utgår flera vägar. Den odlade marken ligger i allmänhet i nära anslutning till gården i byn. Gårdarna i bygden var beroende av skogsmarken för försörjningen. På skogsmarken fanns bete som var helt avgörande för kreaturens överlevnad. I skogen fanns även områden där slätter kunde dryga ut vinterfodret. Fäbodsystemet var särskilt väl utvecklat i Hälsingland ända fram till mejeriernas, konstgödningens och skogsindustrins tidevarv. Skogen var dessutom hårt utnyttjad för virkesuttag och vedförsörjning. Alla dessa verksamheter i

skogsområdena har bildat vägstrukturer bygd-skog-fäbod, idag väl synliga även om de ofta skurits av med det moderna vägnätet, järnvägar m m.

Bondesamhället var trots självhushållningen ändå beroende av marknadsplatser och centralorter med service. Hälsingarnas linprodukter t ex skulle försälas på marknaden och bytas mot nödvändiga varor man inte kunde producera själv eller lyxvaror. Även sockencentrum med kyrkplatsen var en plats det ofta fanns behov att kommunicera med. Om byn är kärnan i odlingslandskapet är sockencentrum knutpunkten i det större nätet mellan byarna.

Järnbruk - skog - malm - hamn

Järnhanteringen har spelat en stor roll i länets näringsliv alltifrån den förhistoriska lågtekniska järnhanteringen till bergsmans-epoken, järnbrukens mer industrialiserade form, och slutligen till den fullt industrialiserade stålverksindustrin. Det är i Gästrikland som järnhanteringen haft den största betydelsen för landskapets utveckling. I Gästrikland är också kontinuiteten obruten från förhistorisk till nutida storskalig produktion. I järnhanteringsstrukturen finns också vattenkraften och skogen med som viktiga delar. Skogen gav kol, som var nödvändigt för järnframställningen. Till strukturen hör naturligtvis även malmens väg till bruket liksom till produktionens avsättningsområde och utskeppningshamnar. Kalkbrott och kalktransporter har också varit upphov till vägsystem i järnhanteringsbygder. Den industrialiserade stålverksepoken skapade nya och delvis andra strukturer. Järnvägen blev en nödvändig livsnerv, vattenkraftens betydelse avtog och elektricitetens ”vägar” bildade en ny del i strukturen. Arbetarna blev inte längre så hårt knutna till bruket då de kunde hämtas från ett större omland när kommunikationerna gav möjligheter till det. Vägarna byggdes ut och fick delvis nya sträckningar. Trots det har det gamla vägsystemet legat kvar och ofta utnyttjats till lokal trafik.



Väg 741, "Strömbackavägen". Här passerar den gamla vägen genom Strömbacka bruk, i en strikt uppbyggd struktur. Den nya vägen går i en båge utanför bruket utan sammanhang med det gamla mönstret.



*Väg 644. Vägen mellan fiskeläget Skärså och Vågbro.
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg*

Fiskeläge - bygd - stad

Fisket längs länets kust har varit betydande. Gävlefiskarna bedrev säsongsfiske från egna hamnar ända uppe i Ångermanland. Fisket bildar egna strukturer med säsongsbosättningar i land och ute i skärgård och på öar. Kontakterna med odlingsbygderna var starka både för vinterboende och för avsättning av fisken. Ofta hade fiskarbefolkningen även ett litet jordbruk eller torpställe. En del fiskare flyttade till städerna under vintern.

Hela fiskarstadsdelar finns bevarade både i Söderhamn och i Hudiksvall. Den största avsättningen för fisken hade man i städernas torghandel. I Gävle fanns t ex ett särskilt Fisktorg. De vägar som växt fram mellan bygd och fiskeläge är ofta mycket karakteristiska. Vägar går sällan längs kusten, i stället leder många stickvägar ut från byarna till fiskelägen vid kusten. Många av dessa vägar har bevarats i ursprungligt skick.



*Kvistabäckens flottled i Ramsjö socken.
Byggnadsminne sedan 1994.
Foto: Ann Rehnström, Länsstyrelsen Gävleborg*

Skogsbruk - flottning - sågverk - hamn

Under 1800-talets senare hälft utvecklades skogsindustrin, först sågverksindustrin och senare pappers- och massaindustrin. Därmed kom skogen att få en helt annan betydelse för näringslivet och för uppbyggnaden av nya strukturer. Flottningslederna var länge navelsträngen mellan avverkningsområden, sågverk och massaindustri. Detta har lämnat många spår i landskapet. Sågverk och industrier bildade nya strukturer även i

sin närmiljö med anläggande av helt nya orter och arbetarkvarter. För industrins behov drogs många gånger även järnväg fram. Efter flottningsepokens slut har allt större krav ställts på utbyggnad av vägar för timmertransporter. Den enorma utvecklingen av skogsbilvägnätet startade vid 1900-talets mitt. Detta har skapat nya och omfattande strukturer som ibland omvandlat och ibland förstärkt de gamla.

1800-talets strukturer, järnväg, industri, mejeri

Skogsindustrins omdanande av strukturerna ligger till stor del under 1800-talet och det tidiga 1900-talet. Industrialiseringen i övrigt under denna period omvandlade samhället och de gamla strukturerna i en omfattning som sällan skådats varken förr eller senare. Att järnvägen drogs fram innebar den första riktigt stora förändringen. Marker skars av, byar fick sina kontakter avklippta eller vända åt annat håll, städernas planer förändrades med helt nya centralpunkter. Kraven på kurvradier, dubbelspår och planskilda korsningar var små. Med järnvägens modernisering har följt att barriäreffekten har blivit allt

mer omfattande då standarden på järnvägen höjts och många övergångar stängts. En "industrialisering" som haft stor betydelse för landsbygdens omstrukturering är mejeriernas tillkomst. När mjölken skulle köras till mejeriet istället för att konsumeras eller förädlas på gården och dessutom skulle bli en inkomstkälla förändrades jordbruket radikalt. Fäbodväsendet kunde därmed inte leva vidare och en hel struktur försvann. En ny skapades mellan by, mejeri, marknad. Mjölkbord, mjölkbilar och förbättrade landsvägar/byvägar vidgade byarnas närmiljö.



*Järnvägen genom Sandviken
och de äldsta bevarade industri-
byggnaderna vid Sandvik.
Foto: Lars Lööv*

Staden

Städernas strukturer är lätta att uppfatta eftersom de ofta är medvetet anlagda efter upprättade stadsplaner. Äldre stadsplaner har frångåtts och ersatts av andra eftersom tiderna och idealen växlat. Avlagringar av dessa strukturer i överlappande eller intill varandra gränsande stadsplaner kan avläsas i kartmaterial men är ofta även tydligt i stadsbilden och i arkeologiskt material i innerstadens kulturlager. I stadens strukturer kan man avläsa stadskärnans tillväxt, näringarnas status och betydelse, sociala skiktningar, stadens kontakt med omlandet m m.



*Flygbild över Gävle 1936
Foto: O. Bladh, Stadsarkivet Gävle kommun*



Väg 272. Årsunda gravfält

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg

Forntidens strukturer

De förhistoriska strukturerna känner vi av naturliga skäl i mindre grad än de historiska. Ofta sammanfaller de med senare tiders strukturer. De har bara byggts till och omformats något. Vi kan känna igen många förhistoriska strukturer även på en modern karta. Åsvägarna finns kvar som kommunikationsleder liksom vattendragen. På platser för de första bosättningarna efter jakt- och fiskesamhällena finns fortfarande våra kärnbygder. Den förhistoriska järnhanteringen är knuten till skog och vattendrag på samma sätt som de senare järn-

bruken även om platserna inte var de samma och den förhistoriska järnhanteringen var mycket mer extensiv.

Strukturerna som skapades innan befolkningen blev bofast är däremot svårare att se i dagens landskap. Genom undersökningar och inventeringar av boplatser och fångstplatser har vi ändå en kunskap om en samhällsstruktur som kan avläsas i fornlämningsmaterialet.

Det allmänna vägnätet i Gävleborgs län överensstämmer idag till stor del med det äldre vägnät som finns på kartor från 1700-

och 1800- talen. Det är troligt att de flesta vägar har en långt äldre historia än så även om vi saknar belägg för det. Fornlämningar vid vägen kan ofta vara ett indicium på att vägens sträckning är mycket ålderdomlig. Grusåsarnas vägar har anlagts där för att det var det torraste och bästa stället att ta sig fram. Detta är några saker som visar att en väg kan ha förhistoriska rötter.

Vägarna idag

Vägar som varit i bruk kontinuerligt har naturligtvis förändrats genom tiderna, från stig för vandrare och ryttare via väg för vagnar, till väg för bilar. Ständigt ökande trafik har ställt accelererande krav på förbättringar för komfortabelt och säkert resande. En hel del vägar har trots allt bevarat en ålderdomlig karaktär och har stor betydelse för omgivande miljö.

Någon täckande inventering av länets vägar ur kulturhistorisk synpunkt har inte gjorts och vår kunskap om vägarna och deras historia är långt ifrån tillfredsställande. Vägarna är ett så viktigt inslag i en miljö och även i sig själv en så viktig företeelse att vi måste se över vilka vägar som finns bevarade och skydda dem mot ombyggnader och förändringar som kan förstöra det kulturhistoriska värdet.

Här följer en exempelsamling över vägar i länet som har ett särskilt värde som kulturmiljöer. Utmärkande för de vägar som valts ut är att de ligger lågt och följer terrängen upp och ner och runt hinder. De har inte byggts upp på modernt sätt med en hög

väggkropp, skärningar och utfyllnader. Några vägar har valts ut för att de har ett mycket stort värde för sin omgivande miljö som skulle skadas om vägen moderniseras på fel sätt. Åter några representerar en intressant epok i vägbyggandets historia. Alla är de exempel på vägar som ingår i någon av landskapets äldre strukturer.

Fler vägar finns säkert med stora kvaliteter och dessutom finns bevarandevärda kortare vägsträckor och företeelser som broar, vägräcken, stolpar o s v på övriga vägar. Även dessa delar av vägar är viktiga dokument värda att bevara och ta hänsyn till vid ombyggnader.

De enskilda vägarna tas inte upp här men har ofta bevarats och genomgått mindre förändringar än det allmänna vägnätet. De kulturhistoriskt intressanta vägarna sammanfaller ofta med de vägar som har stort intresse ur turistisk synpunkt. De gamla vägarna har oftast stora skönhetsvärden och går genom landskap med både natur- och kulturvärden. Som komplement och alternativ till de stora snabba vägarna har de mycket att bjuda när upplevelserna är viktigare än tidsvinsterna. Några vägar är faktiskt så vackra och intressanta att de i sig själv är utflyktsmål och sevärdheter!

Planering av underhåll

Kulturhistoriskt intressanta vägar är ofta turistiskt intressanta, rika på upplevelser och vackra utblickar. Längs dessa vägar riskerar man inte att somna vid ratten. Vad är det då som utmärker en kulturhistoriskt intressant väg? Vad innebär begreppet och vad medför det för planering av nya vägar och underhåll av befintligt vägnät?

Vid en översiktlig genomgång av de allmänna vägarna i länet har ett antal vägar utpekats som särskilt intressanta ur kulturhistoriskt perspektiv. När dessa vägar ska åtgärdas bör alltid en kontakt tas med länsstyrelsen för samråd.

Men även vägar som inte särskilt har utpekats här kan ha kulturhistoriska värden. Till exempel kan kortare vägavsnitt ha stort värde eller ha stor betydelse för omgivande miljö. Det kan också finnas objekt i vägmiljön som är värda att bevara för sin egen skull som broar, stenstolpar, vägräcken m.m. Vid ingrepp som berör sådana vägavsnitt eller enstaka objekt skall hänsyn tas till bevarandevärdena.

Hur stor hänsyn som skall tas måste avgöras från fall till fall. Någon klassificering av de beskrivna vägarna har inte gjorts eftersom det inte är möjligt att fastställa bestämda kriterier för hur vägarna i en viss klass skall behandlas på längre sträckor. Man måste varje gång avgöra vad som är lämpligt i just det aktuella läget. Däremot ska vi beskriva de kriterier som gör att en väg eller vägsträcka har ett värde ur kulturhistorisk synpunkt. När insatser skall göras på sådana

avsnitt måste särskild hänsyn tas till vägmiljön och några sådana hänsynsregler diskuteras sist i detta kapitel.

De vägar som beskrivits i föregående kapitel finns inlagda på kartor i digitalt system hos länsstyrelsen. Där finns även en undersökning av allmänna vägar i äldre kartmaterial. Vägar som funnits på kartor från 1700- och 1800-talen har lagts in på överlägg till den moderna topografiska kartan. Där kan man se landsvägarnas sträckning på 1700-talet, vilka som tillkommit ungefär hundra år senare och jämföra med dagens vägnät. På 1950-talets ekonomiska karta finns också mycket information om vägsträckningarna innan de stora omvälvningarna i vägnätet startade. På den grön-gula upplagan kan man också tydligt se gamla nedlagda sträckningar i skogsmark. Även på moderna ekonomiska kartor kan man ofta avläsa den gamla sträckningen med lite träning och fantasi. De gamla nedlagda vägavsnitten finns där som brukningsvägar, lokalvägar eller kanske bara som ägo gränser med speciellt utseende.

Hos länsstyrelsen finns även en sammanställning av länets milstolpar och en karta över vägar med milstolpar. Även detta material kommer att finnas på digitala kartor. I fornminnesregistret hos länsstyrelsen finns alla kända fornlämningar registrerade, både på ekonomiska kartan och digitalt på CD-skiva.

För att behandla en vägsträcka på ett hänsynsfullt sätt krävs ofta extra insatser



Gränsstenar från 1927 och 1929. De markerar gränsen mellan Gästrikland och Uppland samt sockengränsen mellan Österfärnebo och Årsunda. Foto: Tom Sandstedt, Läns museet Gävleborg

och dyrare material än normalt. I kalkylen för ett arbete måste det kulturhistoriska värdet räknas med även om det inte kan omsättas i kronor och ören. Om man räknar med ett tillägg på vägsträckor som har dessa värden blir effekten ändå väl använda pengar i vackra och sevärda vägar. En hänsynsfull ombyggnad kan också innebära mindre och därmed billigare ingrepp än en standardombyggnad.



Vad gör en väg kulturhistoriskt värdefull?

När en väg ska beskrivas kan man inte bara se på själva vägkroppen. Hela miljön runt vägen är av betydelse ur kulturhistorisk synvinkel. Därför är det egentligen fel att tala om vägar. Istället borde ordet vägmiljö användas. En ursprunglig vägmiljö har flera kännetecken. Här följer ett försök att beskriva vilka dessa kännetecken är och hur de ser ut. Det finns säkert flera kännetecken och det finns också skillnader beroende av geografi eller ålder. En intressant AK-väg och en åsväg med förhistoriska anor har olika kriterier för det kulturhistoriska värdet.

Sträckning

Det som främst kännetecknar en äldre väg är dess sträckning. Det är ofta lätt att se om vägen har kvar sin ursprungliga sträckning. Det är också möjligt att kontrollera på gamla kartor. Utmärkande är att naturen, bebyggelsen och kulturlandskapet har fått bestämma var vägen ska gå. Den följer ägo gränser, kanten av odlad mark, binder samman bebyggelse, löper runt höjder och ner i sänkor. I detta skiljer sig en gammal väg från en nyare. När senare tiders vägar har

byggts har landskapet anpassats till vägen i stället för tvärt om.

Vägens sträckning kan även bero på var det gick lättast att bygga. Att bygga väg över våtmarker var både svårt och opraktiskt. Storblockig stenig terräng gjorde det omöjligt att låta vägen gå i vissa lägen. Naturligtvis måste man också gå runt alltför stora höjder då man inte hade teknik att göra stora skärningar före 1900-talets mitt.

Odlingsbar mark var en tillgång som inte fick ödslas bort till byggande av hus eller vägar. Därför placerades byarnas bebyggelse ofta på steniga höjder och vägarna mellan husen följde ägo gränser och skogs bryn så att så lite som möjligt av den dyrbara jorden gick till spillo.

Sträckningen har också bestämts utifrån de vattenvägar som fanns att tillgå. Det var många gånger bekvämare att ta sig fram på vattnet än på en kärrväg. Det var också bekvämare att resa på vintern. Särskilda vintervägar har ända in i sen tid varit de enda farbara vägarna till vissa ensligt belägna orter. Resandet och transportererna fick helt enkelt vänta till dess att det gick att åka släde. De stora marknaderna var ofta förlagda till de snörikaste vintermånaderna.



*Väg 758. Vägen går tätt förbi husen i radbyn Frästa i Gnarp.
Foto: Lars Lööv*

Topografi

En gammal väg följer topografin, vilket innebär att höjder och sänkor inte har schaktats ut eller fyllts upp. Vägen är precis så backig som den ursprungliga terrängen. Detta är mycket viktigt för känslan av gammal väg och ger en alldeles speciell karaktär. Skillnaden mellan nya och gamla vägar ligger egentligen till stor del i detta. Den nya vägen byggs upp med en hög vägbank som utplånar skillnaderna i topografin. Vägens utseende, även om man begränsar sig till själva vägkroppen, blir därför helt annorlunda. Den gamla vägen ligger lågt och i nivå med det omgivande landskapet.

Dikning

Även dikningen har med sambandet väg/omgivande landskap att göra. En omfattande modern dikning kan helt klippa av detta samband även om man behåller sträckningen eller avstår från att bygga upp en hög vägbank. Diken längs en gammal väg var så små som möjligt, anpassade efter de behov som fanns på varje enskild sträcka. Ibland behövdes inga diken alls. Att gräva diken var ett omfattande arbete som man inte gärna gjorde i onödan.

Närmiljö

Den miljö som omger vägen är naturligtvis också av stor betydelse för vägens kulturhistoriska värde. Detta är större om det omgivande landskapet också har kulturmiljö-kvaliteter. Exempel på sådana landskap och företeelser är:

- öppet kulturlandskap med inslag av lämningar av äldre tiders hävd, t ex stenmurar och beteshagar
- välbevarade byggnader och bebyggelsemiljöer
- fornlämningar och fornlämningsmiljöer
- industrihistoriska lämningar
- andra typer av välbevarade landskap och miljöer som under lång tid utgjort en enhet med vägmiljön
- områden utpekade som bevarandevärda i planer och program
- åslandskap
- vägghistorisk miljö med lämningar knutna till resande och vägar



*Vägen följer landskapet genom Torsåkersbygden
Foto: Lars Lööv*

Att ta hänsyn till kulturhistoriska värden vid ombyggnad och underhåll

Rätningar

Rätningar bör i största möjliga utsträckning undvikas, speciellt när det gäller det mindre vägnätet med gammal struktur. Om rätningar ändå skall göras bör det göras på ett sätt som överensstämmer med vägens karaktär i övrigt. Naturligtvis får inte den nya sträckningen göra intrång i känsliga lägen.

Om en slinga blir kvar av den gamla vägen skall en diskussion föras om den har ett bevarandevärde, om den kan användas som parkeringsficka, gång och cykelväg, körväg eller lokalväg. Om det finns milstolpar eller andra lämningar vid den överblivna delen skall den bevaras med lämningarna vårdade och på ursprunglig plats.

Breddning

Vägbredden är viktig att hålla nere för att behålla ett intryck av äldre väg. Istället för breddning av en hel vägsträcka bör mötesplatser övervägas som alternativ på vägar med liten trafik. En breddning av vägar medfö ofta att trafik och hastigheter ökar, den ökade trafiken och hastigheten ställer krav på ytterligare ombyggnader. Detta

faktum måste tas med i beräkningen av ombyggnadens konsekvenser.

Om en breddning skall göras på gamla vägsträckor måste den göras på ett anpassat sätt, d v s att ingreppen på sidorna inte får skada omgivande miljö och objekt som är viktiga för den totala vägmiljön som stenmurar, stora lövträd, byggnader i trånga lägen o s v. Breddningen får inte heller medföra att väggroppen höjs och vägområdet utanför körbanan utvidgas.

Dikning

Även vid dikning där "bara" grästorven tas bort i bakslänten så kommer man närmare för varje gång t ex mot stenmurar. Erosionen startas på nytt när gräset är borta. Alltså gräver sig vägen närmare och närmare och underminerar till sist murar, häckar, träd, stolpar m m. I t ex åkermark kommer man längre och längre ut när bakslänten måste grävas i vinkel mot den breddade väggroppens lutning i diket. Därmed blir också ingreppen större och större och lämnar stora sår i landskapet efter en dikning. Maskiner utför idag arbetet och de är desamma för ett litet eller stort dike och det medfö mer arbete att differentiera



dikesgrävningarna. Det är viktigt för vägmiljön att vi åter tittar på hur diken kan göras olika omfattande under olika förhållanden längs en vägsträckning. Alternativ ny teknik för dränering måste studeras och lyftas fram. De material som används måste också väljas med omtanke. Svarta plaströr med lysande färger inuti förvärrar ingreppen vid dikning om de används under infarter i bymiljöer och småskaliga landskap. Bättre är då att använda plåtrör eller betongrör som har lättare att smälta in i miljön.

Väg 695. Ett exempel på ett väl genomfört underhållsarbete där man tagit stor hänsyn till vägens kulturhistoriska värden.

Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

Beläggning

Vissa vägar har ett så högt kulturhistoriskt värde och har så tydligt ålderdomliga drag att en beläggning är otänkbar. Ett exempel på en sådan väg är Strömbackavägen i norra Hälsingland. Andra vägar kan mycket väl tåla en beläggning utan att förlora sitt kulturhistoriska värde. Det första intrycket när ett nytt slitlager lagts på är mycket hårt i både färgen och den kantiga formen. Med tiden mjuknar dock intrycket när vägbanan får en ljusare färg och vägkanterna mjukas upp med grus och växtlighet. Om ett ljust, mer grusliknande slitlager används, förbättras utseendet betydligt. Det ger en extra kostnad men den kan vara motiverad i känsliga miljöer där det kulturhistoriska värdet måste tas in i kalkylen för arbetet.

Det största problemet med beläggningsarbeten är att det ofta höjer väggkroppen, kontakten med omgivande mark blir sämre och vägbanans följsamhet i topografin går lätt förlorad. För att motverka detta måste man vid beläggningsarbeten på värdefulla vägsträckor gräva bort gamla bärlager innan de nya läggs på. Detta medför ökade kostnader men vinsten i attraktivare väg bör då läggas in i kalkylen liksom de kulturhistoriska värdena.

Uppbyggnad

Gamla vägar ligger lågt i landskapet och har en direkt "kontakt" med omgivande mark. Detta ger den gamla vägen dess prägel och varje förhöjning av väggkroppen är ett av de allvarligaste ingreppen i en vägmiljö. Istället

för att bygga upp väggkroppen för att få bärighet måste man i känsliga miljöer istället gräva bort material innan nytt läggs på. Detta måste även beaktas när nya vägsträckor byggs i miljöer där hänsyn skall tas till omgivande landskap. Högt uppbyggda väggkroppar är främmande inslag i miljön som aldrig kan smälta in.

Skärningar, uppfyllnader av kuperade avsnitt

Att följa topografin som den gamla vägen gör är viktigt för helhetsintrycket. Skärningar och uppfyllnader i kuperad terräng bör därför i största möjliga mån undvikas. Om skärningar eller uppfyllnader blir helt oundvikliga t ex av trafiksäkerhetsskäl måste de göras med anpassning till omgivande mark för att undvika onödiga markskador och marken måste återställas. Markingreppen kan bättras genom att grästörv eller massor läggs tillbaka, matjord läggs på med sådd, stenläggningar läggs eller vad som passar på platsen.

Schaktmassor

Problem med placering av schaktmassor uppstår ofta vid vägbyggen. Placeringen bör nog övervägas och bestämmas i samråd med länsstyrelsen. Det ligger både natur- och kulturmiljöintressen i detta och ofta kan massorna användas till att fylla gamla sår i miljön som grustäkter i åsar eller liknande. Det är oftast mycket olämpligt att lägga upp schaktmassor som extra parkeringsplatser eller dylikt vid vägen.



*Erosionen startar när dikningen tar bort grästorven.
Efterbehandling och kontroll behövs.*

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg

Efterbehandling

Om ingrepp görs i vägområdet som t ex vid dikning kan efterbehandling vara nödvändig. Ingrepp i vissa marktyper ger sår som annars tar orimligt lång tid att läka. Hur efterbehandlingen skall utföras måste avgöras vid varje tillfälle då den skall anpassas till omgivningen. Vad som sås måste t ex bestämmas av hur floran ser ut på platsen. Gräs kan se mycket olika ut och det vanliga "vägrensgräset" bör undvikas i känsliga miljöer. Det är svårt idag att få fram passande fröer för sådd i olika miljöer och det är ett område där fröproducenterna måste påverkas för att förbättra utbudet.

En annan teknik är att ta bort grästorven eller avbaningsmassorna på sådant sätt att de sedan kan läggas tillbaka. Detta är en metod som har provats med gott resultat. För vägkanter som utpekats som värdefulla p g a sin artrikedom finns särskilda hänsynsregler.

Efter att vägarbetet avslutats bör man vid en slutbesiktning gå igenom var uppsnygning och efterbehandling kan bli nödvändig. T ex har kanske grävskopan gjort ett onödigt stort hål eller slänten har blivit för brant så att erosionen kommer att skada ytterligare innan jorden binds av växtlighet. Påfyllning med jord, finplanering med liten skopa eller skyffel kan t ex vara nödvändig för ett bra slutresultat.



Vägar

Allmänna vägar med kulturhistoriska värden

väg 272	Österfärnebo - Sibö	väg 644	Skärså - Vågbro
väg 500	Österfärnebo - Ista	väg 646	Ale - Norrala kyrka
väg 502	Ångsnäs - Norr Östanhede	väg 667, 671	Forsa kyrka - Bäckmora
väg 507	Hade - Hedesunda kyrka	väg 673	Enånger - Östra Myra
väg 508	Jugansbo - länsgränsen	väg 676	Idenor - Saltvik
väg 509	Alderhulten - Östbyggebo	väg 681	Långhed - Ullungsfors
väg 510	Vallbyheden - länsgränsen	väg 684	Långhed - Röstabo
väg 511	Vallbyheden - Solberga	väg 685	Hässja - Gäddvik
väg 512	Tavelbacken - Torsåker	väg 695	Grönås - Rödmyra
väg 513	Tjämnäs - Wij	väg 698	Skästra - Ygskorset
väg 521	Årsunda - Mom	väg 735	Laforsen - Ramsjö
väg 525	Årsunda - Främlingshem	väg 740	Delsbo - Överälve
väg 537	länsgränsen - Åsen	väg 741	Friggesund - Älgered
väg 546	Gruvberget - Rimsbo	väg 745	Näsviken - Bjuråker
väg 579	Ockelbo kyrka - Strömsborg	väg 745, 749	Forsa - Högbygden
väg 583	Axmartavlan - Sandarne	väg 750, 751	Forsa - Högbygden
väg 611	Kilafors - Hällbo	väg 758	Gnarp - Byn
väg 613	Hertsjö - Gässlingbo - Finnfara	väg 771	Öster- och Västerstråsjö
väg 633	Siggesta - Karmor	väg 778	Rogsta - Fläsbro
väg 641	Norrbyn - Kungsgården	väg 785, 786	E4 - Håcksta

Väg 272, SIBO - ÖSTERFÄRNEBO

Sandviken, Ockelbo, Söderhamn och Bollnäs kommuner (115 km)



Människor har länge färdats längs åsvägar. På åsen var det enkelt att färdas, utan problem med blöta och svårframkomliga partier. Till åsarna drogs även bebyggelse och anläggningar av olika slag. Både sådana som har med kommunikationer att göra och andra som drog fördel av läget där människor färdades och samlades.

Väg 272 följer en åssträckning och är till sin helhet en ålderdomlig och turistiskt intressant väg. Vägen är omväxlande och på långa sträckor mycket vacker. Den bjuder på utblickar, växlingar i trafikmiljön och många möjligheter till att rasta eller göra besök i olika miljöer mellan Dalälven i söder och Hälsinglands blånande berg med passet vid Norrlandsporten i norr. Vägen är ett utmärkt alternativ för färd i lite lugnare takt än E4.

Vissa sträckor är ombyggda eller ändrade till sin sträckning, men 272:an är i sin helhet ändå en utpräglad åsväg, med bevarat läge och utseende. Vägen går genom, och i närheten av många miljöer av stort kulturhistoriskt och turistiskt intresse. Även äldre broar, milstolpar och andra lämningar höjer värdet på flera sträckor. Väg 272 bör som helhet behandlas som en kulturhistoriskt intressant väg vid större ombyggnader för att inte förlora i kulturturistiskt värde.



En intressant sträcka är avsnittet över Storsjön, mellan Årsunda och Sandviken. Där går vägen på ett smalt näs och på broar över vattnet. På det smala näset har sommarstugebebyggelsen trängts in på båda sidor om vägen. Det är små sommarstugor som ursprungligen byggdes av järnverksarbetare vid Sandvik AB under 1900-talets första hälft. Vägavsnittet är ett av de naturskönaste i länet med vida utsikter över Storsjön på båda sidor.

I Årsunda går vägen tätt intill ett stort gravfält från järnåldern. Detta är ett bevis på att vägen är mycket gammal, troligen äldre än gravfältet eftersom sådana anlades vid viktiga leder för att synas väl.



Väg 272. Gamla telefonstolpar följer vägen och är en del av dess historia.

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg

Väg 500, ÖSTERFÄRNEBO - ISTA Sandvikens kommun (4,4 km)



Väg 500. Bron från 1950-talet smälter väl in i vägmiljön.

Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg



Väg 500 och i förlängningen en enskild väg leder ut på det smala näset i Färnebofjärden. Vägen följer samma ås som väg 272. Från Österfärnebo till Ista slingrar sig vägen genom ett landskap som präglats av närheten till älven och de låglänta stränderna.

Åsen är delvis mycket tydlig.

I Koversta går vägen tätt förbi hembygdsgården som utgörs av den gamla oskiftade byn Koversta. Gårdarna ligger kvar i sina ursprungliga lägen, tätt tillsammans. Vägen gick ursprungligen genom byn men den nuvarande sträckningen har även den en mycket lång historia.

Från Ista fortsätter vägen mot Färneboön på en mindre enskild väg. Det är en mycket tydlig åsväg som går genom ett odlingslandskap med småskalig bebyggelse. Korsnäs som är markägare driver fröplantager på Färneboön. Det har påverkat både landskapet och bebyggelsen. Genom Ista går vägen tätt in på den småskaliga utanvidsbebyggelsen. Från Hamre fortsätter vägen ut på näset som en smal grusväg. På flera ställen går vägen högt uppe på åsen med vatten på båda sidor. Här är mest skogsmark som delvis är av urskogstyp. Stora gravfält omger vägen vid Hamreheden.

Väg 502, ÄNGSNÄS - NORR ÖSTANHEDE Sandvikens kommun (13 km)

Till största delen är detta en skogsväg som följer topografien över kurvor, höjder och sänkor. Genom byarna går vägen i nära kontakt med den välbevarade bebyggelsen. Milstolpar längs vägen höjer värdet och

berättar om att detta varit en gammal landsväg. I Grönsinka fanns tidigare ett järnbruk och i Stålbo en hammare. Bruket transporterade järnet till Gävle hamn längs denna väg.



Väg 507, HADE - HEDESUNDA KYRKA Gävle kommun (9 km)

Vägen följer en tydlig åsrygg över Ön i Hedesunda, mellan bron i norr och färjeläget i söder. Landskapet är varierat med skog, odlingslandskap med småskalig bebyggelse och fornlämningsområden. Vägen som tydligt följer öns topografi har hela tiden kontakt med älven. Vägen, landskapet och åsen är nära förknippade och utgör en

kulturhistorisk helhet.

Det här var tidigt den stora leden mellan Svealand och Norrland. Det finns idag bara två sträckor kvar av den gamla "Norrstigen" i länet, som har ursprunglig vägsträckning. Det är vägen över Hedesundaön samt vägen mellan Söderala och Kungsgården i Söderhamns kommun.



Väg 508, JUGANSBO - LÄNSGRÄNSEN Gävle kommun (11 km)



Vägen går genom “Utömälven“. Det karakteristiska landskapet är svagt kuperat med skogsområden omväxlande med småbrutna odlingslandskap. Det här landskapet har präglats av närheten till Dalälven och de rika våtmarkerområdena längs stränderna. Vägen som väl följer topografin går i ursprungligt läge. Den utgör därmed en viktig del i den totala kulturmiljön. På andra sidan länsgränsen, i Uppsala län är den obelagda grusvägen ombyggd och asfalterad.



Byn Sevallbo är en välbevarad miljö med gårdar, marker och hägnader. Älven skymtar där vägen går nära stranden. Ansgarii kapell är en säregen kyrkobyggnad som ligger invid vägen.

*Väg 508. Utömälvens landskap präglas av Dalälven och markerna längs stränderna.
Foto: Tom Sandstedt, Länsmuseet Gävleborg*

Väg 509, ALDERHULTEN - ÖSTERBYGGEBO Gävle och Sandvikens kommuner (9 km)

Vägen har byggts om och rätats från Hedesunda till Österbyggebo, men efter Österbyggebo fram till väg 272 i Österfärnebo har vägen kvar sin sträckning och karaktär av en mycket gammal väg. Vägbanan följer topografin på ett tydligt och karakteristiskt sätt, med kurvor och höjdskillnader. På flera ställen går vägen genom kulturhistoriskt

värdefulla landskap med stenmurar, betesmarker, fornlämningar och äldre bebyggelse. Genom byarna Österbyggebo, Gisselbo och Mälbo finns byggnader, staket, häckar och stenmurar tätt intill vägen. I ett skogsområde i väster går vägen tätt intill lämningar av kolbottnar och fångstgropsystem.



VÄGARNA I TORSÅKERSBYGDEN

Vägarna 510, 511, 513 (gamla vägen mellan Falun och Gävle) och väg 512 är ett vägnät i Torsåkersbygden som tillsammans bildar en

tydlig äldre vägstruktur och utgör en viktig del i Torsåkersdalens riksintresseområde.



*Det är trångt mellan husen där vägen slingrar fram i Bergs by, Torsåker.
Foto: Lars Lööv*

Väg 510, VALLBYHEDEN - LÄNSGRÄNSEN, Hofors kommun (10 km)

Vägen är en del av den gamla landsvägen mellan Gävle och Falun. Över skogsområdet före länsgränsen följer den topografin, är kurvig och smal. Även om den är asfalterad har den en typisk äldre landsvägskarakter. Milstolpar och gränsstenar gör karaktären tydlig. På andra sidan länsgränsen har vägen helt byggts om och moderniserats.

Väg 511, VALLBYHEDEN - SOLBERGA, Hofors kommun (2 km)

Även den här vägen är en del av den gamla landsvägen mellan Falun och Gävle. Genom byarna går vägen tätt inpå bebyggelsen och kantas av både intressanta landskap, byggnader, hägnader, milstolpar, väghållningssten, hyttruin. Bebyggelsen är av högt kulturhistoriskt värde med många exempel på de stora gårdar som är utmärkande för bergsmanskulturen i Torsåker. Vägen är i detta sammanhang en mycket viktig faktor i miljön där den slingrar fram i ursprungligt läge. Viss breddning och asfaltering har moderniserat vägen men karaktären är bevarad och miljövärdet är stort.

Väg 512, TAVELBACKEN - TORSÅKER, Hofors kommun (5 km)

Vägnätet i Torsåkersdalen går som ekrarna i ett hjul ut från Torsåkers kyrkby till bergmansbyarna i dalen. Strukturen är särskilt tydlig längs vägen genom den centrala Torsåkersdalen, Prästhyttan och in mot kyrkplatsen. Vägen går genom byarna och följer ägo- och gränserna i ett öppet odlingslandskap. I byarna ligger byggnader, häckar, stora gamla lövträd, murar och staket nära intill vägen. Bebyggelsen har höga kulturhistoriska värden och hela miljön är av riksintresse för kulturminnesvården.

Väg 513, TJÄRNÄS - WIJ, Hofors kommun (8 km)

Vägen är en del av den gamla landsvägen mellan Gävle och Falun från väg 68 i norr till Torsåkers centrum. Vägen går genom ett kuperat odlingslandskap med bebyggelse i karakteristiska lägen. Längs vägen finns milstolpar, fornlämningar och vackra utblickar över dalgången. Den följer topografin och har en mycket karakteristisk sträckning i ägo- och gränserna. Genom byn Wij går vägen mellan stenmurar och bebyggelse. Genom Torsåkers centrum har vägen delvis fått en ny sträckning och moderniserats men väster om centrumbebyggelsen har den åter kvar karaktären av gammal landsväg. Där går den förbi landskapet vid Torsåkers prästgård och sedan in i bergsmansbyn Berg som har en mycket tät och välbevarad bymiljö med byggnader som står tätt intill vägen.

Väg 521, ÅRSUNDA - MOM Sandvikens kommun (16 km)

Gamla landsvägen mellan Årsunda och Ovan sjö socknar går över skogen söder om Storsjön. Vägen över Storsjön byggdes på 1920-talet och dessförinnan var detta leden mellan socknarna i söder och norra Gästrikland. Vägen har bevarat den gamla landsvägskaraktersen, en smal och kurvig grusväg som följer topografin över sänkor och höjder. Milstolpar kantar vägen och i

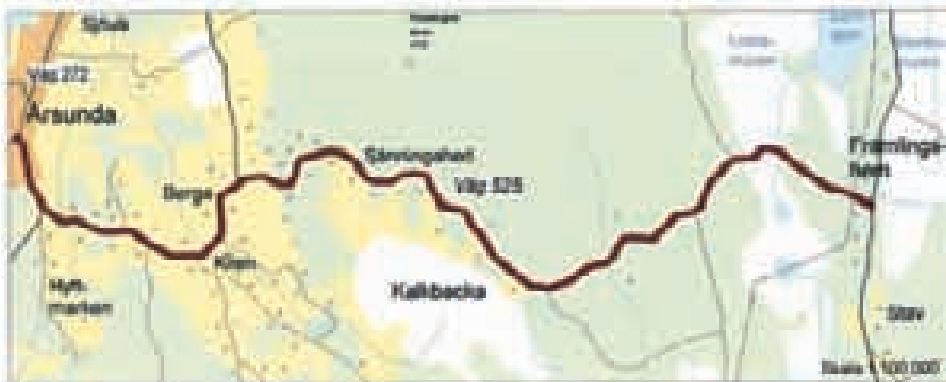
Gavelhyttan passerar den en miljö med höga kulturhistoriska värden. Gavelhyttan var, som namnet anger, platsen för en bergsmanshytta. En bergsmansgård, Gerlaksgården, finns kvar från den tiden. Senare har platsens vattenkraft använts för både sågar och kvarnar. Mjölnerbostaden i Gavelhyttan är skyddad som byggnadsminne.



Väg 521. Gerlaksgården i Gavelhyttan, en värdefull kulturmiljö.

Foto: Erik Nordin, Länsstyrelsen Gävleborg

Väg 525, ÅRSUNDA - FRÄMLINGSHEM Sandvikens kommun (14,7 km)

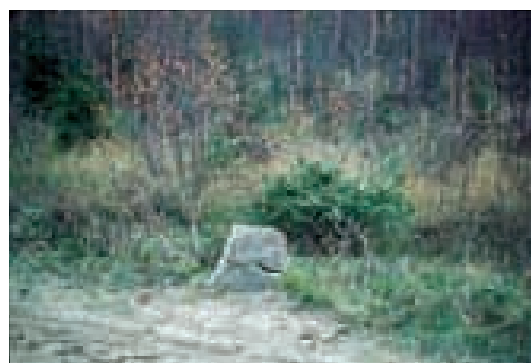


Det går en ålderdomlig landsväg kantad av milstolpar och väghållningsstenar mellan Berga by i Årsunda och Främlingshem, där den ansluter till väg 67. Ingen annan vägsträcka i länet har så många väghållningsstenar bevarade i en följd.

I Årsundas odlingslandskap går vägen genom byar och öppna marker. I byn Berga finns stora gårdar där bostadshuset ligger på en sida vägen och stora vinkelbyggda uthus på den andra. I byns utanvidsområde mot skogen med små steniga marker, finns en stor mängd stenmurar. En del av dem ligger i direkt anslutning till vägen.

Genom skogsområdet mellan socknarna går vägen i svagt kuperad skogsmark med kurvor och krön på karakteristiskt sätt med alla väghållningsstenarna bevarade.

Väghållningsstenar markerade var gårdens vägunderhåll började och slutade på den tiden då varje hemman var ålagt att sköta en bit väg.



Väghållningssten vid vägkanten berättar om den underhållsplikt som bönderna i socknen hade för vägen.

Foto: Erik Nordin, Länsstyrelsen Gävleborg

VÄG 537, LÄNSGRÄNSEN - ÅSEN Sandvikens kommun (18,8 km)

Från söder går vägen först på en tydlig ås med typiska lägen för både väg och bebyggelse. Vid Åshammar planar åsen ut för att sedan bli tydlig igen. Vägen slingrar genom ett skogslandskap som i dalgångarna bryts upp av odlingsbygder med beten och brukad mark. Genom byarna går vägen i trånga lägen med bebyggelse nära vägen, ibland

med bostadshus på en sida och uthus på den andra, karaktäristiskt för en del Gästrikbyar. Milstolpar finns längs hela vägen och berättar att detta är en av de gamla lederna mellan Gästrikland och Dalarna. Vägbredden varierar men den är i huvudsak smal och kurvig.



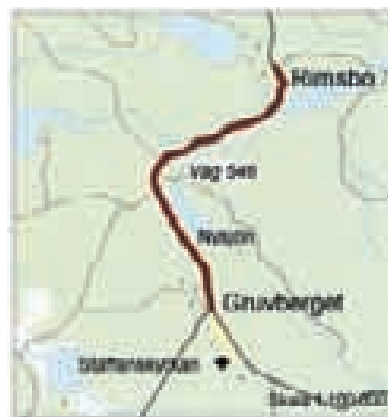
VÄG 546, GRUVBERGET - RIMSBO

Bollnäs kommun (4,5 km)



Väg 546. Åsvägen vid Rimsbo
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

Vägen går högt uppe på en mycket tydlig ås, så hög att man ibland kör bland trädtopparna! De branta åssidorna ligger tätt intill vägkanten och nedanför finns ett skogslandskap med skogssjöar, myrar och tallhedar. Vid Rimsbo har en ny vägslinga byggts med en ny bro på ett tyvärr mycket okänsligt sätt. Den gamla bron av huggen sten ligger dock kvar på en gammal vägslinga intill vägen. Vägen mellan Gruvberget och Rimsbo är en av länets bästa exempel på åsvägar.



VÄG 579, OCKELBO KYRKA - STRÖMSBORG Ockelbo kommun (4,5 km)



*Väg 579. Betongbro över Testeboån från 1916.
Foto: Michael Ahne, Läns museet Gävleborg*



Vägen följer dalgången i ett öppet odlingslandskap omgiven av sjöar och berg. Landskapet är lätt kuperat och vägen följer terrängen. I byarna går den tätt intill husen. Över Testeboån finns en bro av ovanlig sort, av oarmerad betong byggd 1916 i tidstypisk utformning. Flera vackra utblickar öppnar sig över landskap, sjöar och vattendrag.

VÄG 583, AXMARTAVLAN - SANDARNE Gävle och Söderhamns kommuner (39 km)



Gamla kustlandsvägen över skogsområdet mellan Gästrikland och Hälsingland är även känd som gamla Riks 13, en föregångare till E4. Från Hamrånge till Axmarbruk har det funnits en väg åtminstone sedan bruket anlades, men där slutade också vägen. Leden upp mot Norrland gick längre in i landet över Skog och Söderala. Kustlandsvägen, Riks 13, drogs fram till Söderhamn först på 1930-talet. På den södra delen finns en ovanlig typ av kilometerstolpar av trä från 1920-talet.

Vägen norr om Axmarbruk är typisk för sin tids vägbyggnadsteknik. Den är spikrak på långa sträckor men följer topografin i ”höjled”. Skärningar och uppbyggnad på bankar var fortfarande inte standard och svårt att bygga. Vägbygget utfördes som s k AK-arbete, en insats för att skapa jobb under 30-talets kristid.

Vägen har endast genomgått mindre förändringar och den har kvar sin tydliga karaktär av landsväg från 1930-talet. Den fungerar bra som alternativ väg till E4. Flera miljöer efter vägen har kulturhistoriskt och turistiskt värde, t ex järnbruk och bymiljöer. Det går att göra avstickare från vägen ner mot kusten till fiskelägen och andra trevliga platser.

VÄG 611, KILAFORS - HÄLLBO

Bollnäs kommun (10,8 km)



Väg 611. Bofara
Foto: Michael Ahne, Länsmuseum Gävleborg

Mellan Kilafors och Hällbo går vägen genom ett kuperat odlingslandskap, med bykärnor och ensamliggande gårdar med mycket högt kulturhistoriskt värde. Hela landskapet är mycket intressant och i sig bevarandevärdt. Från vägen har man en fin utsikt över odlad mark, byarna och Bofarasjön.

Vägen utgör en viktig del i det öppna landskapet och miljöerna. Den är också ett exempel på vägstruktur som utbildats i jordbruksbygd där det viktigaste varit att ta så lite brukningsbar jord i anspråk som möjligt.



Väg 611



Väg 613



Väg 613. Vägen var så lång, så lång.... AK-vägen är rak men följer topografin i höjded.

Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

VÄG 613, HERTSJÖ - GÄSSLINGSBO Bollnäs kommun (1,5 km)

Detta är ett typiskt exempel på en så kallad AK-väg. Under 1930-talets stora arbetslöshet och lågkonjunktur byggdes många vägar om och rätades. Speciellt var det fråga om vägar över stora skogsområden där det var möjligt att med dåtidens moderna teknik bygga helt spikraka vägar. En AK-väg kan förlora sig bort i fjärran i flera kilometer. Över skogsområdet mellan Gässlingsbo och förbi byn Hertsjö, är vägen helt utan kurvor men följer topografin uppför och nerför backar. Höjdskillnaderna gör att man får fin utsikt och i Hertsjö går vägen i ett vackert odlingslandskap med hälsingegårdar.

VÄG 613, GÄSSLINGSBO - FINNFARA Bollnäs kommun (8 km)

Vägen går i en gammal sträckning och ger ett mycket ursprungligt intryck. Den går genom intressant bebyggelse och bymiljöer i natursköna lägen, med utsikt över sjöar och berg. Genom både Finnfara och Gässlingsbo går vägen på karakteristiskt sätt i trånga lägen genom bykärnan. Vägen är kantad av byggnader, hägnader, lövträd och betesmarker. Detta är ett utmärkt exempel på en byväg som både följer topografin och utgör en viktig del i kulturmiljön och landskapet.

VÄG 633, SIGGESTA - KARMOR

Söderhamns kommun (2,5 km)



Väg 633. Här smyger vägen nära husen genom byn Askesta.
Foto: Erik Nordin, Länsstyrelsen Gävleborg



Vägen är en rest av den gamla landsvägen genom Söderala. Den grusbelagda vägen går i kanten av en dalgång och genom bykärnor på ett mycket karakteristiskt sätt. Här ligger byar och gårdar med högt kulturhistoriskt värde och som även är mycket typiska för Söderalabygden. Vägen och bymiljöerna utgör en enhetlig kulturmiljö. Övriga delar av landsvägen genom Söderalabygden är helt ombyggda eller omlagda i nya sträckningar.

VÄG 641, NORRBYN - KUNGSGÅRDEN Söderhamns kommun (9 km)

Gamla landsvägen mellan Söderala och Norrala slingrar sig fram genom skogen som skiljer bygderna i Norraladalen och Söderala. Dessa båda centralbygder som haft stor betydelse ända sedan förhistorisk tid och knöts samman av denna led som också var en del av Norrstigen, den stora nord/sydliga leden genom länet. Bara två delar av Norrstigen har bevarats i ursprungligt sträckning i länet, denna och vägen över Hedesundaön i Dalälven.

Vägen har kvar sin ålderdomliga karaktär och följer landskapet på ett typiskt sätt runt hinder och ner i sänkor. Två milstolpar från 1785 står kvar längs vägen.



VÄG 644, SKÄRSÅ - VÅGBRO Söderhamns kommun (8 km)

Vägen mellan korsningen i Svartvik och Skärså är mycket kurvig och backig. Den följer fortfarande topografin helt och hållet då inga förändringar är gjorda. Detta är en mycket typisk väg ut till ett fiskeläge. Den går till största delen genom skogsmark ut till kusten och det tätbebyggda fiskeläget Skärså.

Mellan Svartvik och Vågbro följer vägen topografin, går genom ett småbrutet odlings-

landskap med torp och mindre gårdar. Karaktäristisk för vägar ut till fiskelägen är sträckningen från den bygd som bedrev fisket och fiskeläget vid havet. Några sådana vägar finns bevarade i ursprunglig sträckning som tydligt visar att den är en utveckling av den ursprungliga gångstig som funnits från början. Skärsåvägen är ett tydligt exempel på en sådan väg.



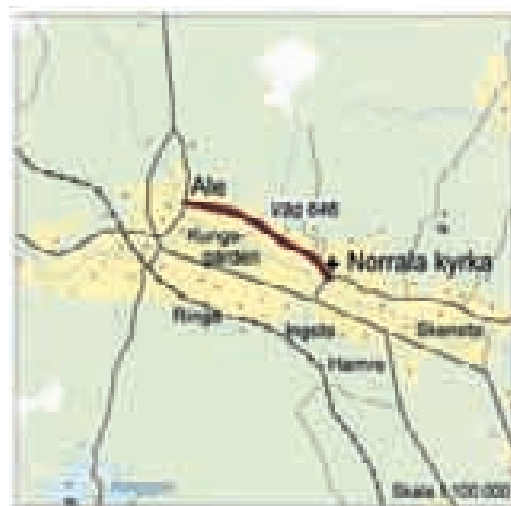
VÄG 646, ALE - NORRALA KYRKA

Söderhamns kommun (2 km)



*Väg 646. Vägen följer en dalgång, i gränsen mellan olika markslag. Ladorna står på den gamla slåttermarken som idag brukas som åker.
Foto: Michael Ahne, Läns museet Gävleborg*

Genom byn Ale går vägen i trångt läge mellan gårdarna för att sedan möta det öppna landskapet i söder. Genom dalgången går sedan vägen med det karakteristiska ladlandskapet på höger sida och med bebyggelsen i höjdläge till vänster. Vägen följer den ursprungliga gränsen mellan åkermarken och slåttermarken i dalbotten med alla ladorna. Miljön vid Norrala kyrka är en ståtlig vy i öster. Vägen ligger lågt, är asfalterad men i övrigt välbevarad. Den väg som ansluter till gamla E4 vid kyrkan är även den en ursprunglig väg med en lång och mycket vacker stenvalvbros, länets längsta med fyra valvbågar.



VÄG 667, 671, FORSA KYRKA - BÄCKMORA

Hudiksvalls kommun (19,5 km)

Vägen går i norr genom kulturlandskapet i Forsa med stora bondgårdar i öppet kuperat landskap och vackra utblickar över sjön. Vägen är delvis belagd, delvis grusväg i tydligt äldre sträckning. Den är kurvig och följer topografi och ägo gränser. Söder om Forsabygden går vägen in i ett skogsområde avbrutet av byar och småbrutna öppna marker i kuperat landskap med många hägnader och täta miljöer. Vägsträckan genom skogen och genom byn Bäckmora är en grusväg med en mycket ålderdomlig karaktär. Den följer topografi, ägo gränser och kanten av den öppna marken på ett mycket tydligt sätt. I Näcksjö är



Väg 667. Smal grusväg över skogen mellan socknarna.
Foto: Michael Ahne, Läns museet Gävleborg

vägen ombyggd och en gränssten vid den gamla vägen, med texten “Gräns Nianfors - Enånger 1927“, har hamnat på undantag vid en oanvänd vägslinga.



VÄG 673, ENÅNGER - ÖSTRA MYRA Hudiksvalls kommun (4,5 km)



Väg 673. Långvindsvägen.
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

Järnbruken anlades där det fanns vattenkraft och gott om skog till kolning. Från det ofta avsides belägna bruket drogs en stig eller kärrväg till sockencentrum och kyrkan. Brukets viktiga försörjningsvägar gick dock åt andra håll och gärna på vatten, som i Långvinds fall. Vägen mot sockenkyrkan förblev därför underordnad och karaktären av stig behölls genom tiderna. Långvindsvägen är en typisk sådan väg som dragits fram genom obebyggda trakter. Kurvor och backar har bevarats i stor utsträckning. Vägen är en grusväg i ursprungligt skick som går från Enånger och söderut till Östra Myra. Milstolparna längs vägen är bevarade och framhäver intrycket av gammal väg. Resten av vägen fram till

Långvind är ombyggd och moderniserad men går en lång sträcka i vackert sjönära läge och leder ut till den gamla järnbruksmiljön i Långvind.



VÄG 676, IDENOR - SALTVIK Hudiksvalls kommun (9 km)

Vägen följer topografin på ett karakteristiskt sätt. Milstolpar och bebyggelse av stort kulturhistoriskt intresse kantar vägen. Kyrkomiljön som ligger på båda sidor av vägen i Idenor är en av länets få med medeltida rötter. I Saltvik går vägen in i fiskelägesmiljön. Detta är en väg som är typisk för vägar mellan bygd och fiskelägen och som har genomgått mycket få förändringar till sin sträckning.



VÄGAR I VOXNADALEN

Vägarna 681, 684 och 685 utgör ett enhetligt vägnät i Voxnadalen. Det är en bygd med stora kvaliteter både vad gäller byggnader och miljöer. Dessutom innehåller området kvaliteter av stor betydelse för turism med ett vackert landskap och intressant kulturhistoria. Här finns de verkligt stora och påkostade hälsingegårdarna, ett område av riksintresse för kulturmiljövården.



*Väg 685. Väg i Voxnadalen
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg*



VÄG 681, LÅNGHED - ULLUNGSFORS, Ovanåkers kommun (15,5 km)

Vägen går genom Voxnadalens landskap, med byar och bebyggelse av högsta kulturhistoriska värde. Vägen går delvis mycket nära husen genom byarna. Markerna är steniga och de många stenmurarna ger karaktär åt landskapet. Från vägen kan man se ut över älven och ett odlingslandskap med stora gårdar. Vägen är delvis ombyggd men följer landskapet ganska väl, ligger lågt och följer topografin. Genom Vängsbo är landskapet kuperat, stenigt och småbrutet med intressant bebyggelse, bl a en linskäkt, och utsikt mot Vängnan. De många betena är karakteristiska. Över skogen mellan Alfta och Ovanåkers socknar slingrar sig vägen genom ett skogslandskap med flera vackra utblickar i höjdlägen. Vägen ger här ett ursprungligt, ålderdomligt intryck. En gränsten från 1927 utmärker gränsen mellan de båda socknarna.

VÄG 684, LÅNGHED - RÖSTABO, Ovanåkers kommun (7,5 km)

Detta är en utpräglad åsväg som slingrar sig fram i gles tallskog längs åsryggen och följer åsens topografi på ett synnerligen tydligt sätt. Vägen går från storbondebygden i Långhed och upp till utbyn och fåbodarna i Röstabo som ligger vackert vid ett sjösystem. På sträckan finns ett stort grustag där vägen är ombyggd på en kortare sträcka, men vägen ger i övrigt ett ursprungligt intryck. Åsvägar som denna har ofta förhistoriska rötter.

VÄG 685, HÄSSJA - GÄDDVIK, Ovanåkers kommun (4 km)

Vägen går genom det kuperade landskapet med byar av stort kulturhistoriskt värde och miljöer som de vid Hässja kvarn. De steniga markerna har lämnat material till många stenmurar. Vägen ligger lågt, har inte rätats och följer topografin på karakteristiskt sätt. Längs vägen får man fin utblick över kulturlandskapet och vattendragen. Vägen är av stort värde för den totala miljön.

VÄG 695, GRÖNÅS - RÖDMYRA Ljusdals kommun (7 km)

Vägen går genom Åsbodalen, ett kuperat odlingslandskap med stora kulturmiljövärden. Byarna har bebyggelse med ett stort kulturhistoriskt värde. Åsbobäcken bildar en djup och brant ravin där vägen går på kanten med räcken av huggna stenstolpar. I byarna smiter vägen nära uthus och härbren och i sluttningarna går vägen på höjdsidorna. Många vackra utsikter bjuds i dalgången som omges av bergshöjder och vägen följer den kuperade topografin.

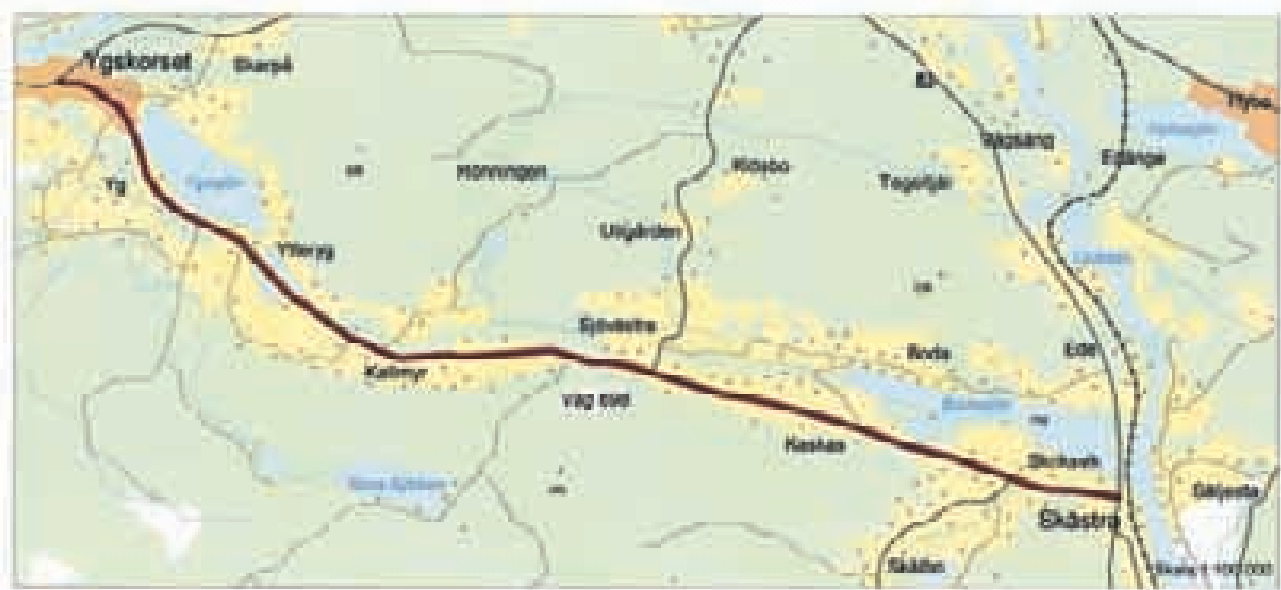


*Väg 695. Byväg i dalgång vid Åsbo.
Foto: Michael Ahne, Läns museet Gävleborg*



VÄG 698, SKÄSTRA - YGSKORSET

Ljusdals kommun (15,8 km)



Gamla vägen mellan socknarna Järvsö och Färila går i dalgången längs Ygsjön och Bodasjön. I dalgången finns ett öppet kuperat odlingslandskap med mindre byar och ensamgårdar. I det kuperade landskapet blir vägens topografi mycket påtaglig. Backkrön och kurvor är bevarade även om vägen är moderniserad och asfalterad. Längs vägen har man utblickar med vackra vyer ut över odlingslandskapet och sjöarna.



*Väg 698. Landsvägen binder samman två socknar.
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg*

VÄG 735, LAFORSEN - RAMSJÖ

Ljusdals kommun (35,8 km)



Väg 735. Bron över Laforsen.
Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

Från söder börjar vägen med en hög och lång bro över Ljusnan, alldeles nedanför kraftverket vid Laforsen. Därefter slingrar vägen genom ett typiskt norrländskt inlands-lanskap med myrar, skog, forsande vattendrag, sjöar och små byar och bosättningar. En fädbovall skymtar i skogen liksom slåttermarker vid bosättningarna. Vägen byggdes på 1800-talet, när skogen blev en viktig näring. Bebyggelsen är till stor del öde och övergiven. Hela sträckan ger en bild av historiska

och ekonomiska epoker, nybyggen i skogslandet, skogsarbetarbyar och fäbodlar. Utsikten från vägen är storslagen över skog och berg i höjdlägena. Kortare sträckor är asfalterade, några sträckor är bättrade och ombyggda men i stort sett har vägen en karaktär av en gammal väg som brutits mellan nybyggen. Den sydligaste delen av vägen, nedanför Laforsens kraftverk, är byggd 1952 då dammbygget lade den gamla vägsträckningen under vatten.

VÄG 740, DELSBO - ÖVERÄLVE

Hudiksvalls kommun (16 km)

Vägen går genom ett varierat och kuperat landskap genom byar, odlingslandskap och skogsmark. Den är smal och kurvig, ligger lågt och följer terrängen på ett för gamla vägar karakteristiskt sätt.

Genom byarna Mora och Tomta slingrar vägen igenom äldre bymiljöer med välbevarade byggnader, murar och stora lövträd längs vägen. Dessutom bjuder vägen på flera utblickar över odlingslandskapet. När sedan vägen går vidare västerut dyker den in i ett skogsområde där den slingrar på ett

ålderdomligt sätt runt och över hinder i terrängen. På flera ställen längs vägen genom skogsområdet finns det stenmurar. I byarna Smedsbo och Högtomt går vägen i kuperad terräng och man får vida utblickar över ett gammalt småbrutet odlingslandskap. Flera av gårdarna har välbevarade byggnader. Vidare västerut fortsätter vägen i skogsmark lika kuperad och kurvig och med äldre telefonstolpar längs vägen på långa sträckor.



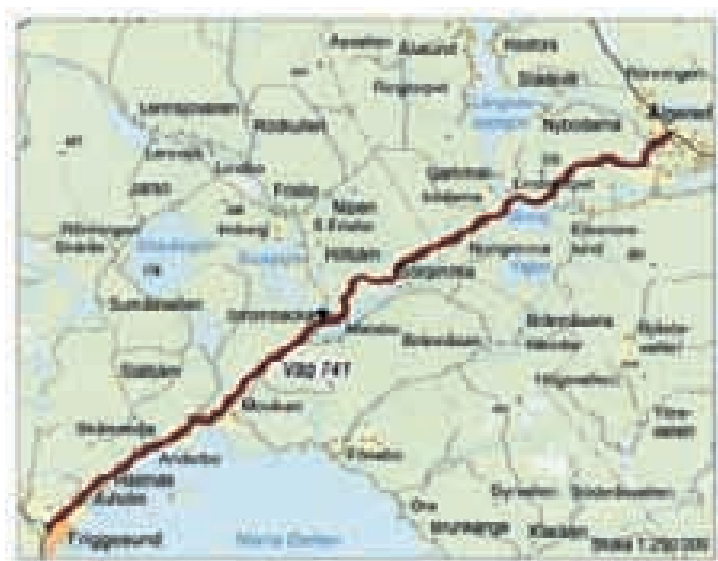
VÄG 741, FRIGGESUND - ÄLGERED

Hudiksvalls och Nordanstigs kommuner (27 km)

Strömbackavägen är en gammal väg, med välbevarad sträckning och karaktär. Den var under 1700-talet, och troligen ännu längre tillbaka i tiden, landsvägen mellan Bergsjö och Ljusdal som gick via Delsbo. Lämningar som milstolpar understryker ursprungligheten. Vägen följer topografien och är i sin nordligaste sträckning mellan Strömbacka och Älgered en av länets ålderdomligaste och mest välbevarade vägar. Vägen går

genom järnbruksmiljöer av stort värde med flera byggnadsminnen och riksintressen för kulturmiljövården och genom småbrutna landskap och sjönära lägen i den södra delen.

Mellan Strömbacka och Älgered är vägen obelagd. På skogssträckan passerar man små byar, Norr- och Sörgimma med ett småbrutet kuperat odlingslandskap.



VÄG 745, NÄSVIKEN - BJURÅKER

Hudiksvalls kommun (27 km)

Detta är en av länets absolut vackraste vägar med nära kontakt med vattnet i Dellensjöarna. Vägen går genom kulturhistoriskt intressanta bygder och odlingslandskap, förbi kyrkomiljöer i Norrbo och Bjuråker och många fornlämningsmiljöer. Norrbo skans ligger omedelbart norr om vägen vid anslutningen mot väg 743. Vägen, som har bred-

dats och asfalterats, följer i huvudsak den gamla sträckningen. Över Norrboån leder en betongbågbro från 1925 med utsikt över det sund som sammanbinder Norra och Södra Dellen. De många fornlämningsarna runt sundet visar på platsens betydelse ända sedan förhistorisk tid.



VÄG 745, 749, 750, 751, FORSA - HÖGBYGDEN

Hudiksvalls kommun

Från Forsa går vägen i en slingrig backe upp mellan utanvidsbebyggelse och torp i bygdens utkant, innan skogen mellan socknarna tar vid. Flera byggnader är välbevarade och vid järnvägen, Dellenbanan, finns magasin och banvaktarstuga och liknande anläggningar där vägen slingrar sig igenom i en trång passage. Efter ett skogsområde öppnar sig sedan en dalgång med odlingslandskap och en tät småskalig bymiljö och därefter får man en fantastisk utblick över Högdalen med ett landskap med stora

gårdar. Efter utfarten på väg 745 går vägen genom ett storslaget landskap, allt mycket välbevarat och en miljö med stora kvaliteter där vägen är en mycket viktig del. Genom byarna kantas vägen av stenmurar, lövträd och bebyggelse av högt kulturhistoriskt värde. Vägen passerar två medeltida kyrkomiljöer med några av länets främsta fornlämningsområden. Vägen är ett exempel på en gammal landsväg som sammanbinder centralbygder med en rik historia från järnålder och medeltid.



VÄG 758, GNARP - BYN Nordanstigs kommun (3 km)

Vägen följer Gnarpåsans dalgång från E4:an, förbi kyrkomiljön och genom Gnarp gamla socknecentrum. I vägkorsningen vid kyrkan står en milstolpe av sten från 1663. Av denna tidiga sort finns bara ett fåtal milstolpar bevarade. Det var guvernören Oxenstierna som lät tillverka dessa milstolpar av sten från Öland. Korsningen där milstolpen

står är det gamla vägkorset där nord-sydliga vägen, Norrstigen och vägen mot väster och grannsocknen Bergsjö möttes. Därefter går den genom byn Frästa där gårdarna ligger tätt på rad intill vägen. Vägen utgör en typisk gammal landsvägsmiljö. Den följer topografin och går i trånga lägen genom bebyggelsen.



VÄG 771, ÖSTER- OCH VÄSTERSTRÅSJÖ Hudiksvalls kommun (7,5 km)

Vägen går genom en välbevarad och levande jordbruksbygd. Öppna hävdade betesmarker i en dalgång omgiven av höga bergstoppar. Byarna har till stor del välbevarad bebyggelse, bl a finns här en finngård. Landskapet är kuperat och från vägen kan man se ut över odlingslandskap, byar, sjöar och en bäckravin. Den välbevarade byvägen är grusbelagd och går i ursprunglig sträckning. Den smyger tätt intill bebyggelsen och följer terrängen på ett, för gamla byvägar, karakteristiskt sätt.



VÄG 778, ROGSTA - FLÄSBRO

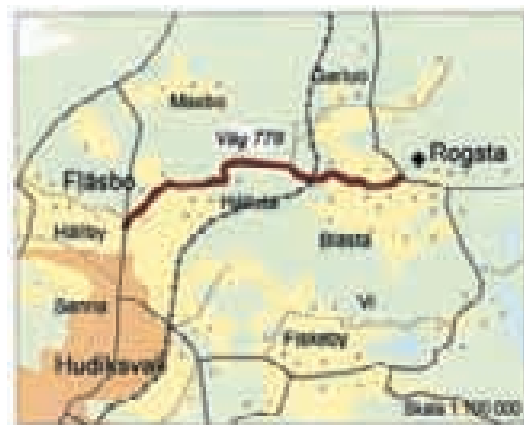
Hudiksvalls kommun (4 km)



Foto: Michael Ahne, Länsmuseet Gävleborg

Grusvägen mellan Rogsta och Fläsbro som kantas av milstolpar slingrar sig genom bebyggelse och landskap på ett ålderdomligt sätt. Landskapet är delvis kuperat vilket gör vägen backig och kurvig. Bebyggelsen innehåller en del fina exempel på ortstypiska vinkelbyggda gårdar. På gränsen mellan Rogsta och Hälsingtuna socknar står en gränssten.

Vägen har byggts om i några korta avsnitt på ett sätt som har gjort stort intrång, men sträckningen som helhet är ändå ett mycket välbevarat exempel på en landsväg som har sammanbundit två socknar.

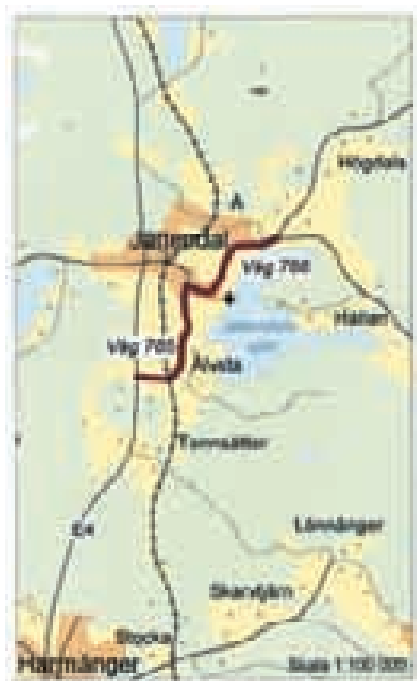


VÄG 785, 786, E4 - HÅCKSTA Nordanstigs kommun (3 km)

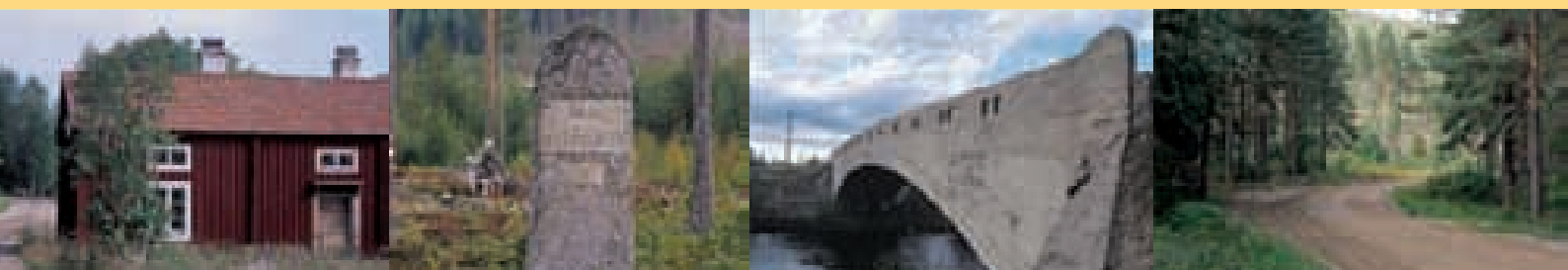
Den gamla landsvägen genom Jättendal slingrar fram mellan byar och gårdar, följer ägo gränser och topografi. Vägen är moderniserad i viss grad men har ändå kvar sin karaktär av gammal landsväg. I korsningen med väg 786 ligger ett bytorg där det tidigare fanns både affärer och post. Jättendal har inget egentligt centrum utan bara sådana bytorg som är karakteristiska för bygden. Väg 786 mot Mellanfjärden har den gamla landsvägskaraktären bevarad i den del som

går förbi kyrkan och till Jättendalssjön. Vägen bjuder på utblickar över kyrkomiljön, sjön och landskapet som är öppet med bykärnor i höga lägen ovanför odlingsmarken.

Den centrala Jättendalsbygden är ett område av riksintresse för kulturmiljövården. Detta på grund av bygdens struktur som bygger på förhistorisk tradition och de stora gårdarna från 1800-talet. Vägen är en viktig del i den strukturen och miljön som helhet.



*Väg 785. Genom Jättendal
Foto: Lars Lööv*



VÄGEN har i alla tider bundit samman och skapat kontakt med världen utanför. Vägar har stor betydelse för landskapet och hur man upplever olika miljöer. En slingrande byväg i skogsbrynet förhöjer upplevelsen av ett vackert landskap medan en modernt uppbyggd väg i en äldre småskalig bymiljö ser främmande ut. En väg kan berätta om äldre vägbyggnadsteknik eller om epoker i vägbyggandets historia. Vägarna är ryggraden i de samhällsstrukturer som bildats och utvecklats under olika epoker i länets kulturhistoria.

Boken ger exempel på äldre färdvägar genom Gävleborgs län. Ta den med i bilen eller på cykeln och upptäck vägens historia!

