

# Värdefulla vägmiljöer

## i Norrbottens och Västerbottens län



Länsstyrelsen  
Västerbottens län  
Meddelande 2 • 2001  
*ISSN 0348-0291*



LÄNSSTYRELSEN  
I NORRBOTTENS LÄN  
RAPPORTSERIE  
NUMMER 1/2001  
*ISSN 0283-9636*



**Vägverket**  
Publikation nr 2001:22  
*ISSN 1401-9612*

*Nog finns det mål och mening med vår färd – men det är vägen som är mödan värd.*  
*Karin Boye.*

Huvudman för projektet:	Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län.
Styrgrupp:	Eva Furmark, Mats Carlsson, Vägverket Region Norr, Ann-Christin Burman, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Jan Sundström, Länsstyrelsen i Västerbottens län.
Referensgrupp:	Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i Norrbottens- och Västerbottens län, Riksantikvarieämbetet, LINFO-centralen Norrbottens län, Vägverkets Museum, Norrbottens Museum, Umeå Universitet.
Projektledare:	Jeanette Joelsson.
Inventering och grundtext:	Andreas Grahn, Jeanette Joelsson, Karolina Karlsson, Agneta Milton.
Redigering:	Andreas Grahn, Jeanette Joelsson.
Text och Layout:	Jeanette Joelsson.
Kartproduktion:	Ante Erixon, Vägverket Region Norr.
Repro:	umerepro Bild och Media AB
Tryck:	
Omslagsfoto framsida:	En del av gamla kustlandsvägen (väg nr 2142) vid Djäkneboda i Robertsfors kommun. Foto: Jeanette Joelsson.
Foto baksida:	Vägrenar i Arjeplogs kommun. Foto: Andreas Grahn.
ISSN:	0348-0291, 0283-9636, 1401-9612

# Förord

Vägarna är en livsnerv i vårt samhälle. I alla tider har vi människor varit beroende av kommunikationer. Förr tog resan lång tid i anspråk. För den resande kunde färden bli både en upplevelse och en utmaning. Resan blev mer än bara ett sätt att nå målet. I dag reser vi oftast för att förflytta oss enkelt, snabbt och säkert från en punkt till en annan. Under bilfärden reflekterar vi sällan över vägens ursprung och utveckling trots att den är en del av vår omgivande miljö. I vägmiljön finns spår som berättar om landskapets utveckling om vägens historia och dess betydelse för de omgivningar vi passerar.

Även i dag har vi behov av att färdas för att uppleva. Det finns resor vi gör där själva färden är målet med resan. Då vill vi att resan skall vara av hög kvalité och berika oss med upplevelser.

Att färdas i värdefulla kulturmiljöer är att uppleva landskapet och historien. Det gör resandet mera innehållsrikt. Resan lär oss något om de omgivningar vi passerar och om människorna som verkar och har verkat där. Resan stimulerar, vi överraskas och blir kanske intresserade av att veta mer om den kultur vi möter.

Vägverket Region Norrs arbete med att skaffa sig kunskap och värna om de natur- och kulturvärden som finns längs vägarna stöds av Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län.

Vi har ett gemensamt ansvar för kulturarvet i Norrbottens och Västerbottens län. Ett bra underlag och ett gott samarbete är en viktig grund för att vi skall uppnå målen att vårt gemensamma väghistoriska arv ska visas hänsyn, bevaras och berikas för kommande generationer.

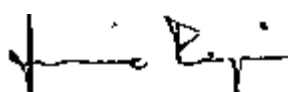
Materialet som redovisas i denna skrift visar att regionen har många värdefulla vägmiljöer som är värda att fortsätta bevara och vårda.

Vår gemensamma ambition är att de utpekade vägmiljöerna vid nybyggnad, ombyggnad eller annan vätgård ska visas sådan hänsyn att de historiska värdena består. Vi har också ett viktigt ansvar för att de nya inslag som skapas i vårt vägnät uppfyller höga krav på gestaltning och även kan bidra till att berika våra kultur- och naturmiljövärden.

Vägverket ansvarar för väghållningen längs de statliga vägarna. En stor del av våra värdefulla miljöer finns längs det övriga vägnätet. Här har kommunerna och enskilda väghållare ett viktigt ansvar att se till att vägunderhållet bedrivs på ett för natur- och kulturmiljön riktigt sätt.

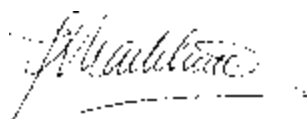
Vår förhoppning är att denna redovisning tillsammans med databasen "Värdefulla vägmiljöer" ska bidra till att regionens kulturhistoriska vägmiljöer uppmärksammas, underhålls och berikas.

Luleå och Umeå i maj 2001



Janeric Reyier

Vägverket Region Norr



Kari Marklund

Länsstyrelsen i Norrbottens län



Lorentz Andersson

Länsstyrelsen i Västerbottens län

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>8</b>
<b>Inledning</b>	<b>9</b>
Bakgrund	9
Syfte	9
Målsättning	9
Avgränsning	9
Arbetsmetod och genomförande	10
Vad är en värdefull väg?	12
<b>Vägarnas utveckling i övre Norrland</b>	<b>13</b>
Förhistoriska färdvägar i övre Norrland	13
Vägar i norr under medeltiden	13
Vägar och resande under 1500- och 1600-talen	13
Enkla sockenvägar och spångade stigar – 1700-talet	15
Vägnätet förtätas under 1800-talet	17
Fler bilar och rakare vägar – 1900-talet	19
Vägnätet i dag	20
<b>Vägrelaterade objekt</b>	<b>21</b>
Alléer	21
Artrika vägkanter	22
Broar	22
Milstolpar och gästgiverier	24
Kilometerstolpar	25
Minnesstenar	25
Mjölkbord	25
Väghållningsstenar	26
Vägvisare och vägmärken	27
Vägräcken	28
Stenmurar och trögärdesgårdar	29
Färjelägen	30
Övrigt	30
<b>Väghållning i värdefulla vägmiljöer</b>	<b>31</b>
Drift och underhåll av värdefulla vägmiljöer	31
Driftåtgärder	32
Underhållsåtgärder	32
Förbättringsåtgärder	34
Kultur- och naturmiljövårdens underlagsmaterial	35
<b>Förklaringar till Katalogerna</b>	<b>36</b>
<b>Värdefulla vägmiljöer, Katalog</b>	<b>37</b>
Norrbottens län	37
Västerbottens län	119
<b>Vägmiljöobjekt, Lista</b>	<b>208</b>
<b>Källor och Litteratur</b>	<b>214</b>

# Sammanfattning

I Vägverkets arbete med att utveckla ett miljöanpassat transportsystem och Länsstyrelsernas arbete med att verka för att miljöhänsyn tas i transportplaneringen finns behov av ett bra underlagsmaterial och goda kunskaper om natur- och kulturvärden i vägmiljöer. Denna typ av underlagsmaterial saknades tidigare inom regionen. Därför tog Vägverket Region Norr initiativ till projektet *Kulturbistoriska vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län*. Projektet har utformats och genomförts i samarbete med Länsstyrelserna i de båda länen. Projektledaransvaret har legat vid Länsstyrelsen i Västerbottens län. Projektet har finansierats genom medel från Vägverket Region Norr, Länsstyrelserna i de båda länen samt från Riksantikvarieämbetet.

Projektets syfte har varit att inventera och redovisa vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län som innehåller natur- och kulturvärden.

Målen med projektet har varit att ta fram ett underlagsmaterial om värdefulla vägmiljöer i regionen som kan användas för planering, beslut och hänsynstagande i arbetet med vägnätet, att ta fram allmänna råd och anvisningar för vägunderhåll och åtgärder i värdefulla vägmiljöer samt att upprätta individuella skötselplaner för särskilt värdefulla vägsträckor. Materialet ska presenteras i en tryckt rapport samt i en databas anpassas för GIS-miljö.

Under 1999 genomfördes en förstudie i syfte att ta fram en arbetsmodell för en regionomfattande väginventering. Hösten 1999 påbörjades förberedelserna inför regioninventeringen. Förarbetet innebar att utifrån befintligt underlagsmaterial och kartanalyser göra ett urval av områden och vägar. Dessa besiktigades sedan i fält. I första hand har kulturmiljövårdens underlagsmaterial använts – riksintressen, bevarandeprogram, inventeringar och utredningar. Vidare har arkivstudier utförts och information angående historiska vägar och vägobjekt samlats in genom förfrågningar till samtliga regionens museer och hembygdsföreningar. Generalstabskartorna över inventeringsområdet har varit ett betydelsefullt instrument och en viktig vägledning in i regionens väghistoria. Projektet har haft tillgång till samtliga blad av generalstabskartan över regionen i digital form. De digitala kartbladen över Norrbotten har delvis finansierats av LINFO-centralen\* i Luleå. Möjligheten till digital analys av kartmaterialet har gett en snabb och värdefull inblick i regionens vägutveckling.

Den geografiska avgränsningen, hela Norrbottens och Västerbottens län, och den relativt korta fältarbetstiden har varit en begränsande faktor för arbetet. Projektet har inventerat statliga och enskilda vägar med statsbidrag anlagda före 1960 samt vägar anlagda före 1900 som tagits ur allmänt underhåll men som fått efterföljare. Endast vägar på landsbygden har ingått. Vägar i tätorter har inte inventerats.

Sommaren 2000 genomfördes fältinventeringen av fyra väginventerare. Samtliga 29 kommuner i Norrbottens och Västerbottens län inventerades under tre månader. Fältinventeringen resulterade i 312 registrerade värdefulla vägar, varav 142 återfinns i Norrbottens län och 170 i Västerbottens län. Majoriteten av vägarna återfinns bland de enskilda vägarna med statsbidrag, 154 i hela regionen. Statliga värdefulla vägar återfinns på 123 av regionens vägar. Utöver vägmiljöer registrerades 602 vägreglaterade objekt.

Fältinventeringen utfördes genom att med bil köra de utvalda vägsträckorna. I fält besöktes även andra vägar som ej ingick i de på förhand utvalda områdena. De vägar eller vägsträckor som bedömdes som värdefulla vägar har beskrivits och fotograferats. Vid fältinventeringen har även olika typer av vägreglaterade objekt dokumenterats, t.ex.; broar, vägmärken, mjölkbord, alléer, milstenar m.m. Även dessa har beskrivits och fotograferats.

Efter avslutat fältarbete har samtliga dokumenterade vägsträckor och vägobjekt registrerats i en databas – ”Vädefulla vägmiljöer”. Här finns alla uppgifter om vägnas status och kulturhistoriska värden samlade. Databasen är även sammankopplad med en GIS-miljö där alla vägar och vägobjekt finns utritade med blå kartan som bakgrund. Till samtliga vägar och vägobjekt finns även digitala bilder.

Inventeringen av värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län har gett en stor mängd ny information och kunskap om var värdena finns och vilken hänsyn de kräver. Med denna skrift vill vi förmedla kunskap om vägnas värden och stimulera till en bättre, miljömässig hantering av våra vägar.

*\*Landskapsinformationscentralen LinfoC, som bildades 1985, är ett samarbete mellan kommuner, myndigheter och företag i Norrbottens län som verkar för att samla in och tillhandahålla landskapsinformation i GIS-form.*

# Inledning

## Bakgrund

Vägverket Region Norr har tillsammans med Länsstyrelserna i Norrbottens och Västerbottens län genomfört projektet *Kulturbeskrivning av vägmiljöer i Norrbottens län och Västerbottens län*. Projektet förväntades ge information och kunskap om var värdefulla vägmiljöer finns och vilken hänsyn de kräver. Projektet startade i juni 1999 med en förstudie – delprojekt 1, *Kunskapsinhämtning och värdering av vägars kulturvärden*. Syftet med förstudien var att hitta en arbetsmetod inför den regionomfattande inventeringen. Arbetet med den inventeringen startade hösten 1999 och har pågått under hela år 2000.

Vägverket har ett ansvar att driva utvecklingen mot ett miljöanpassat transportsystem. Detta innebär bl.a. att den egna väghållningen ska miljöanpassas. Som ett led i miljöarbetet arbetar Vägverket just nu med att ta fram en strategi för natur- och kulturmärkning av vägnät och transporter – *Mål, mått och uppföljning av natur- och kulturvärden i transportsystemet*. För att de nationella målen ska nås behöver regionala handlingsplaner tas fram. Dessa ska innehålla tillståndsbeskrivningar av natur- och kulturvärden i vägmiljöer, åtgärdsprogram, skötselplaner, kostnadsuppskattningar och prioriteringsgrunder, m.m. För att målen och handlingsplanerna ska kunna uppfyllas och tas fram krävs kunskap och underlagsmaterial om naturvärden och kulturvärden i vägmiljöer. I arbetet med kunskapsinsamlingen av dessa värden är Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket och Länsstyrelserna viktiga samarbetspartners. De ska även stödja Vägverket i dess roll som sektoransvarig myndighet för transportsystemet.

Under de senaste åren har Vägverket Region Norr påbörjat arbetet med att ta fram underlagsmaterial till regionala handlingsplaner. Arbetsprocessen har inneburit inhämtning av kunskap, igångsatta samarbeten med olika aktörer, nya erfarenheter av inventerings- och värderingsmetoder m.m. Ett av dessa arbeten har varit att initiera en regionomfattande inventering av kulturbeskrivning av vägmiljöer i befintliga vägmiljöer. Tidigare har alléer och arrika vägkanter inventerats.

## Syfte

Syftet med projektet har varit att inventera och redovisa vägmiljöer i regionen som innehåller värdefulla natur- och kulturvärden och presentera

materialet så att det blir användbart i arbetet med regionens vägnät.

## Målsättning

Målsättningen var att få fram ett underlagsmaterial som kan användas för planering, beslut och hänsynstagande i arbetet med regionens vägnät. Vidare har projektet haft avsikten att ta fram allmänna råd och anvisningar för vägunderhåll och åtgärder i natur- och kulturbeskrivning av vägmiljöer samt upprätta individuella skötselplaner för särskilt värdefulla vägmiljöer. Materialet presenteras digitalt i GIS-miljö, samt i föreliggande rapport där regionens utvärderade vägmiljöer redovisas och länens väg-historiska utveckling sammanfattas.

Arbetet med kulturbeskrivningen förväntades även ge andra positiva effekter genom att resultaten;

-används som ett underlag i en Regional handlingsplan för natur- och kulturvärden inom Vägverket Region Norr.

-ingår som ett underlagsmaterial för natur- och kulturmärkning av vägnätet enligt det pågående nationella arbetet angående *Mål, mått och uppföljning av natur och kulturvärden i transportsystemet*.

-ger en kompetenshöjning angående vägnätets kulturbeskrivning hos personal på Vägverket, andra myndigheter, institutioner och brukare av vägnätet.

-ger bättre möjligheter att bevara, vårda och utveckla kulturbeskrivning av vägmiljöer.

-bidrar till ett värdefullt kontaktnät mellan Vägverket Region Norr och respektive länsstyrelse.

## Avgränsning

Det geografiska området för projektet har varit hela Norrbottens och Västerbottens län. Projektet har inventerat och utvärderat statliga och enskilda vägar med statsbidrag på landsbygden, anlagda före 1960. Vägar som har anlagts och brukats före 1900 men som tagits ur det allmänna underhållet har ingått om de har fått en efterföljare. Enskilda vägar utan statsbidrag har endast medtagits när särskilda skäl förelagat. Projektet har inte omfattat vägar anlagda efter 1960, vägar i tätorter, privata och kommunala vägar, skogsbrukets vägnät eller övergivna stigar och leder.



Utsnitt ur generalstabskartan Skellefteå 1906. Till kartan har delar av dagens vägnät fogats. Röda linjer är statliga vägar, blå linjer är enskilda vägar med statsbidrag och lila linjer är Europavägar.

Fältinventeringen planerades till en sommarsäsong på tre månader. Norrbottens län och Västerbottens län tillsammans utgör närmare en tredjedel av Sveriges yta och i de båda länen finns omkring 17 900 km statlig väg och 7 400 km enskild väg med statsbidrag. Inventeringsområdets stora yta och förhållandevis många vägar samt den korta fältarbetstiden har varit en begränsande faktor för arbetet.

## Arbetsmetod och genomförande

### Underlagsmaterial

Innan fältinventeringen startade gjordes ett omfattande förarbete med utgångspunkt i kartanalys. Analysen baserade sig dels på digitala versioner av generalstabskartan, som projektet har haft tillgång till över hela regionen, dels moderna kartor med dagens vägnät. I GIS-miljö producerades väghistoriska kartöverlägg genom att ett skikt av dagens vägnät

lyftes över till generalstabskartan. Kartöverläggen visar vilka äldre vägar som sammanfaller med dagens vägar och i vilken grad de behållit sin äldre sträckning. Genom att generalstabskartorna finns i två tidsskikt, från omkring 1900 och från 1940-talet, är det möjligt att få en uppfattning om vägnätets utveckling i området. Som ett komplement till kartöverläggen användes väghistorisk litteratur, framför allt Gunnar Hoppes *Vägarna inom Norrbottens län* och Mauno Lassilas, *Vägarna inom Västerbottens län*, samt material från olika arkiv, bl.a. Vägverkets museum i Borlänge. Enkäter och förfrågningar hos personal på Vägverket och länens Hembygdsföreningar gav tips som kunde användas vid inventeringen. Övrigt material som har använts vid inventeringen är material om kulturmiljöer av riksintresse, regionala och kommunala kulturmiljövårdsprogram, vägrelaterade lämningar i fornlämningsregistret, bevarandeprogram för odlingslandskapet, alléinventering, artrik vägkantsinventering, inventering av milstolpar i Norrbottens län och inventeringen av kulturhistoriska broar i Västerbottens län.

## Urvalsmetod, värdering, klassificering, gruppering I och II.

Inventeringsområdets stora yta och långa avstånd gjorde det nödvändigt att redan från inventeringsstarten koncentrera fältarbetet till utvalda områden. Urvalet av de vägar som skulle inventeras har skett genom kartanalys av generalstabskartorna, väg-historisk litteratur samt kulturmiljövårdens underlagsmaterial. I början av fältinventeringen prioriterades vägar inom redan utvärderade miljöer men det visade sig snart att det även utanför dessa områden fanns intressanta vägmiljöer.

Vid bedömningen av vägarna har följande kriterier varit vägledande; autenticitet, kontinuitet, kommunikationshistoriskt värde, upplevelsemässigt värde och pedagogiskt värde. Två stödkriterier har använts; omgivande natur- och kulturlandskap och vägmiljöobjekt (se sid. 36). Dessa värdekriterier har varit en hjälp att bedöma om en väg har eller inte har bevarandevärda värden. De har även fungerat som ett stöd för att tydligt motivera och förklara vägens värde.

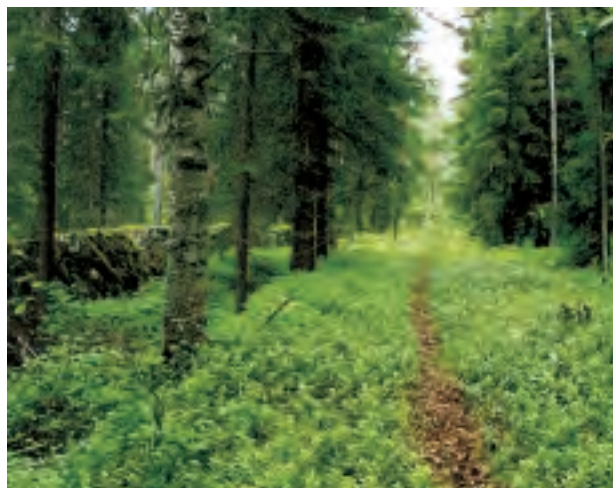
De vägar som bedömts som värdefulla har sedan delats in i två grupper. Värdet är detsamma för de två grupperna men förutsättningarna är olika.

**Grupp I:** Värdefull väg och vägmiljö.

**Grupp II:** Vägavsnitt där vägen har genomgått kraftiga förändringar men fortfarande löper i en äldre sträckning och är omgiven av natur- och kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt.

## Inventeringen

Väginventeringen har utförts i regionens samtliga 29 kommuner under juni – september år 2000. Fältinventeringen resulterade i 312 registrerade värdefulla vägar. I Norrbottens län har 142 vägmiljöer dokumenterats, varav 89 i grupp I och 53 i grupp II. Av dessa 142 vägsträckor är 46 stycken statliga, 76 enskilda med statsbidrag och 16 övergivna vägar.



Fyra vägar är enskilda vägar utan statsbidrag. I Västerbottens län har 170 vägmiljöer dokumenterats, varav 136 stycken har placerats i grupp I och 34 i grupp II. Vägsträckorna återfinns på 77 statliga vägar, 78 enskilda vägar med statsbidrag, sju övergivna och åtta enskilda vägar utan statsbidrag.

Majoriteten av vägarna återfinns bland de enskilda vägarna med statsbidrag, 154 stycken i hela regionen. De värdefulla statliga vägarna återfinns på 123 av regionens vägar. Minst antal registrerade vägar har fjällkommunerna och störst antal har kustkommunerna. Att antalet bevaransvärda vägar stiger närmare kusten förklaras naturligt av att vägnätet i inlandet är glesare och yngre än vid kusten.

Inventeringen har utförts genom att med bil köra och okulärbesiktiga alla vägsträckor. Besiktningen har tillsammans med underlagsmaterialet samt värdekriterierna utgjort grunden i bedömningen om en vägsträcka ska klassas som värdefull eller ej. Alla vägar som bedömdes uppvisa ett natur- och kulturhistoriskt värde har beskrivits och fotograferats. Beskrivningarna innehåller information om vägens utseende, karaktär, historia och eventuella vägmiljöobjekt, men här redogörs även för det omgivande landskapets karaktär och innehåll. Utöver den beskrivande texten gjordes en kulturhistorisk värdering – en kort och enkel sammanfattning av vägmiljöns kulturvärde. Varje vägmiljö har graderats i två grupper. För varje vägmiljö har även noterats vilka övriga inventeringar, utvärderade kulturhistoriska miljöer eller andra värden som finns i anslutning till vägen. Alla vägmiljöobjekt, t.ex. broar, mjölkbord, vägmärken m.m. har beskrivits och fotograferats. Alla vägsträckor och objekt har ritats in på en arbetskarta. Registreringen av vägmiljöerna har gjorts antingen på pappersblankett eller direkt i en Access-databas. Vid registreringen gjordes också korta noteringar om vilka förutsättningar som krävs för att bevara vägmiljön, dvs. rekommendationer för skötsel.

## Efterarbetet

Efter avslutat fältarbete har alla registrerade vägmiljöer och vägmiljöobjekt renskrivits i en databas och digitaliserats i Arc View. Vid inskrivningen har vägbeskrivningarna kompletterats med väghistoriska

*Del av gamla kustlandsvägen mellan Breviksberget och Kopparnäs, Piteå kommun. Vägen övergavs före 1933. Vid sidan av den övergivna vägbanken finns en kraftig, äldre stenmur. Foto: Andreas Grabn.*





*Del av gamla kustlandsvägen, riksväg 13, i Legdeå. Uppe till vänster i bilden skymtar dagens E4.  
Foto: Jeanette Joelsson.*

uppgifter och fakta om kulturmiljöerna. Efterarbetet har även inneburit att ordna upp bildmaterialet, välja ut de mest representativa bilderna för varje vägmiljö och objekt, samt digitalisera pappersbilder. Den färdiga kulturvägsdatabasen "Värdefulla vägmiljöer" innehåller en kartdel med alla värdefulla vägsträckor och objekt, en beskrivande textdel samt digitala bilder för större delen av vägmiljöerna och objekten.

## Vad är en värdefull väg?

Många av våra vägar har en lång historia som förbindelseleder. Äldre tiders vägar passerade genom städer och byar. Vägen var ett kommunikationsstråk för resenärer och gav möjlighet till nya kontakter och social samvaro. Längs vägen färdades även nyheter och skvaller.

En värdefull vägmiljö berättar vägens och omgivningens historia. Enkla vägbyggnadsmetoder och landskapets topografiska förutsättningar bidrog till att vägarna ofta blev smala, slingriga och backiga. Steniga partier, hällar, kraftiga lutningar eller våtmarker byggdes inte bort utan vägarna drogs istället runt och förbi dem. Vägarna följde linjerna i landskapet – en skogskant, i utkanten av åkermark eller längs med en åsrygg. Dessa ålderdomliga drag och

anpassningen till det omgivande landskapet är karaktäristiskt för en värdefull vägmiljö. Man kan säga att ålderdomliga vägar ligger i landskapet, inte ovanpå.

Vägens utseende berättar om dess ålder och betydelse i olika skeden av samhällsutvecklingen. En småskalig, slingrande grusväg på landsbygden berättar om vägnätets tidiga fas, medan en bredare och belagd väg visar modernare väghistoria – där bilen står i centrum.

En väg kan ha ett unikt värde ur historisk synpunkt. Kanske var vägen den första körbara vägen i en socken eller en betydelsefull trafikled ut till en hamn eller till ett bruk. En vägs kulturhistoriska värde ligger också i vägens kontinuitet, en väg med bevarad äldre sträckning är värdefull.

Vägarna och objekt knutna till dessa är en viktig del av vårt kulturlandskap och en källa till förståelse av dess framväxt. Ett långvarigt nyttjande och underhåll har påverkat vägens utseende men även omgivande miljö har påverkats av vägen. Det finns en samverkan mellan väg och omgivning som successivt vuxit fram och berättar om vägens och bygdens utveckling och förändring. Genom att bevara äldre vägmiljöer blir vår historia synlig i landskapet.

# Vägarnas utveckling i övre Norrland

## Förhistoriska färdvägar i övre Norrland

Vägar, stigar och vandringsstråk har funnits lika länge som människan. Behov av kommunikationer för sociala kontakter, religiösa ceremonier och handel har alltid funnits. Kunskapen om var de förhistoriska färdvägarna gick fram är liten men fornlämningar av olika slag ger oss vissa ledtrådar. I norra Norrland levde människorna under forntiden i huvudsak på jakt, fångst och samlande. Människorna var rörliga och nyttjade stora delar av landskapet för sin utkomst. Från forntiden och långt fram i modern tid använde befolkningen naturliga färdvägar. Sommartid tog man sig fram med båt på älvar och vattendrag eller till fots längs stigar och leder. Vintertid nyttjades myrar och sjöar som frusit till för tyngre transporter. På snön tog man sig lätt fram med hjälp av skidor och slädar. Vattenvägarna längs kusten kan vi ana genom de många stora gravrösen som placerades i strategiska lägen för att kunna ses av både intill boende och passerande resenärer. Stigar och leder i skog och mark kan vi också föreställa oss, somliga kan ha utvecklats till dagens vägar, andra har fallit i glömska.

## Vägar i norr under medeltiden

Arkeologiska belägg visar att övre Norrland redan tidigt hade en fast bebyggelse. Under medeltiden växer den fasta bebyggelsen ytterligare. Skriftliga dokument som uppmanar till kolonisation i övre Norrland finns från 1300-talet. Från samma århundrade finns även de äldsta uppgifterna om bildandet av socknar, kyrkor och kyrkplatser. Karaktäristiskt för de medeltida kyrkplatserna i övre Norrland var att de placerades vid en farled, segelbar ut till havet. Kyrkoplatsen var även hamn- och marknadsplats. Dessa kustnära samlingsplatser var övre Norrlands motsvarighet till övriga Sveriges städer. Kolonisationen och utvecklingen längs norrlandskusten innebar bl.a. att jordbruket blev mer etablerat. Men åkerbruket spelade en mindre roll i människornas utkomst. De huvudsakliga försörjningskällorna var boskapsskötsel, jakt och fångst.



*Häst och släde i Skellefteå.  
Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*

Byggandet och underhållet av vägar och broar var redan under medeltiden i viss mån reglerat i våra landskapslagar. Alla jordägare hade skyldigheten att bygga och underhålla vägar och broar allt efter jordinnehav. Systemet levde i princip kvar in på 1900-talet. Kunskaperna om hur vägarna byggdes och lagarna tillämpades är mycket begränsade. Förhållandena i norra Sverige vet man lite om. Men i domböckerna finns uppgifter som visar hur statsmakten försökte utveckla vägnätet och på vilket sätt lagen tillämpades. Här finns uppgifter om personer dömda för uteblivet vägunderhåll och vilka bötessummor som utdömts.

## Vägar och resande under 1500- och 1600-talen

Under 1500-talet, särskilt under Gustaf Vasas regering, gjordes vissa förbättringar av vägnätet. Under Vasatiden fick vi en ökad centralisering av landets styre och ett ökat krav på kommunikationer. Städer börjar anläggas och därmed uppstod krav på bättre förbindelser mellan dessa. Längs Norrlandskusten utfördes förbättringsarbeten på kustlandsvägen för att göra den mer tillgänglig för trafik med hästdragna hjulfordon.



*Gamla och nya vägen mellan Laino och Vittangi omkring år 1930.*

*Foto: Gunnar Ullenius/Norrbottnens Museum.*

Det finns inga säkra belägg för kustlandsvägens ålder och ursprung. Den omtalas i Hälsingelagen som Norrstigen och möjligen kan den ha sträckt sig in i Västerbotten redan på 1300-talet. Kustlandsvägens ursprung var troligen en enklare gång- och ridstig. Sådana leder, för i huvudsak persontrafik, fanns sannolikt relativt tidigt mellan bygderna. I landshövdingeberättelserna kan kustlandsvägens utbyggnad norrut följas i grova drag. Landshövding Graan meddelade 1668 att kustvägen då var körbar med kärra fram till Luleå. Först efter 1690 blev hela

sträckan till Torneå farbar. Utanför Haparanda finns den s.k. ”Kungsstenen” med året 1696 inhugget. Inskriptionen anger när kustlandsvägen blev färdig.

Vid slutet av 1600-talet fortsatte koloniseringen från kustlandet och älvdalarna in i inlandet. Det blev möjligt genom de s.k. lappmarksplakaten, som tillät fasta bosättningar i lappmarkerna vilket inte varit tillåtet tidigare. Kyrk- och marknadsplatser upprättades. Genom dessa mötesplatser förbättrades även vissa vintervägar med bättre uppmärkning och möjlighet till inkvartering.

Under 1600-talet utfärdades en rad förordningar som gällde vägar och samfärdsel. Då kom den första förordningen om postbefordran och landshövdingeinstruktioner som ålade landshövdingarna att se till att vägar och broar byggdes och underhölls samt att vägarna mättes upp. En annan av dessa förordningar var Gästgivareordningen från år 1649, som stadgade om mätningar av vägarna, ”så att alla milar bli lika långa”, och att varje mil längs vägarna skulle märkas upp med en s.k. milstolpe. Fram till 1600-talet hade bönderna skyldighet att erbjuda kost, logi och skjuts åt alla resenärer. För de tjänstemän som reste i statens tjänst fick bönderna ofta ingen ersättning. I och med gästgivareordningen 1649 avskaffades friskjutsningen och en s.k. skjutsfärdspenning infördes. Bönderna hade dock fortfarande skyldighet att hjälpa till med skjutsning och inkvartering. I Norrbottens och Västerbottens län uppfördes troligen de allra första gästgiverierna ute vid kusten



*Landsvägen i Hjuken mot det nyanlagda stationssambället Hällnäs på 1890-talet.*

*Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*



*Levar gästgiveri fick sina rättigheter 1635 och är öppet än i dag. Foto: Andreas Grabn.*

för de resande till sjöss. Längs landvägarna kom de första gästgiverierna till utmed kustlandsvägen.

Vägar i äldre tid anpassades efter de geografiska förutsättningarna. Vägarna följde älvars och åars dalgångar, vilka även var de naturliga lederna för vintervägarna. Sommarvägarna tvingades ta omvägar förbi våtmarker och bergshöjder. Vägar drogs ofta längs åsar som erbjöd en fast och naturligt dränerad vägbank genom sin goda avrinningsförmåga. Vägarna under denna tid var kombinerade vatten- och landvägar. Den första hela landvägen genom länen var kustlandsvägen. Standarden på vägarna under sommarhalvåret var troligen låg och för mer långväga persontransporter var ridning på häst ett bättre alternativ än vagn. Vintertid var situationen mycket bättre. Tjäle, snö och is på vattendragen gav utmärkta transportförbindelser. Skillnaden i framkomlighet mellan sommar- och vintervägarna bidrog till att stor del av transporterna gjordes vintertid.

En av de tidigaste och mest kända vägarna i inlandet var den s.k. Kristinavägen. En silvermalmsfyndighet påträffades i Nasafjäll 1634 och året efter påbörjades gruvbrytningen. Vägförbindelse med kusten var en nödvändighet för transporter av silvret ner till kusten och förnödenheter upp till arbetarna i gruvan. Vägen gick från Nasafjäll, ovanför Arjeplog, ner till Piteå och senare Skellefteå. Vägarna var enkla och transporterna gjordes med häst eller ren och släde. Vägarna förbättrades genom röjning av steniga partier och byggande av kavelbroar över myrar. Gruvverksamheten upphörde 1659 och sommarvägarna förföll. Delar av Kristinavägen går dock fortfarande att skönja i landskapet.

## Enkla sockenvägar och spångade stigar, 1700-talet

De medeltida landslagarna som reglerade kommunikationerna kom att bestå under lång tid. Först med 1734 års lag infördes en liten förändring. Där stadgades att landsväg skulle läggas i länet där den var nödvändig och att landshövdingen skulle avgöra var det var lämpligast. Det beslutades även att vägar genom landet, mellan gästgiverier, skulle vara 10 alnar (6 m) breda medan övriga vägar, t.ex. kyrkvägar och vägar till marknadsplatser, bruk eller hamnar skulle vara 6 alnar (3,6 m) breda. Vägarna indelades i tre typer; *landsvägar, sockenvägar och häradsvägar*. Broar skulle vara lika breda som vägarna. Det bestämdes även att vägarna skulle fyllas upp med sand och grus och dikas samt underhållas årligen. Enskilda vägar och broar skulle underhållas av dem som nyttjade dessa.

Körbara vägar var ännu under första hälften av 1700-talet sällsynta trots bestämmelser om att varje bosättning skulle ha väg till närmaste kyrka. De första kyrkvägarna började anläggas i kustlandet omkring mitten av 1700-talet. Kvaliteten på dessa kyrkvägar var troligen dålig. Vintervägar och vattenvägar var fortfarande de viktigaste trafiklederna. I slutet av århundradet tillkom flera socken- och kyrkvägar i kustlandet samt vissa kortare bruksvägar till bl.a. hamnar. I inlandet var det fortfarande enbart stigar, vatten- och vintervägar som gällde. Förbättringen av dessa pågick ständigt. Sträckorna högs upp och stigar spångades. Det blev även vanligare att bönderna ålades att hålla vintervägarna uppkörda, speciellt till kyrk- och marknadsplatser. De vägar



Vägbygge i Öjebyn. Foto: Gustaf Holmström/Norrbottnens Museum.

som byggdes under 1700-talet hade i stort sett samma linjeföring som tidigare vägar. Man undvek sankmarker och använde helst välldränerad, jämn mark. Man försökte även undvika värdefull mark, t.ex. odlingsmarker. Vägarna skulle helst ligga i oskiftad mark.

Vägen från Haparanda till Övertorneå är ett exempel på en väg från slutet av 1700-talet. Den började byggas längs Torneälvens västra strand år 1780. Det var det första vägbygget i Norrbotten längs en älvdal. I Tornedalen fanns ett stort befolkningsunderlag med behov av körbar vägförbindelse med kusten. Luleå och Piteå älvdalar fick vägförbindelse med kusten först under 1820-talet. En annan väg med ursprung i 1700-talet är sockenvägen mellan Burträsk och Skellefteå. Den stod färdig år 1781. Stora delar av vägen går än i dag i sin ursprungliga sträckning.

### En resenär på 1700-talet

Från sin resa i Lappland 1732, skildrar Carl von Linné sina upplevelser av färden från Umeå mot fjällen. Linné red från Umeå mot Tegsnäset och beskrev vägen från Vännäs som att den

*”blev mig allt mer och mer vidrig att jag med livsfara satt på hästen som snavade mellan stenarna vid vartannat steg”.*

Linné reste under tidig försommar och fick en strapatsrik resa som han avbröt norr om Lycksele. Han återvände mot Umeå och reste vidare mot Luleå. Därifrån fortsatte Linné efter Lule älv mot Lule lappmark – en mer angenäm resa än den in i Ume lappmark.

*”Reste alltså lyckeligen och utan särdeles möda genom natt och dag upp för Lul-älven, varest jag fick både mat och skjuts. De hade här försvarliga båtar, och ej sådana håpar som uti Umeå lappmark, vilka voro hopsydd, att då man steg på sidan gick han sönder, och då man ej med aktsambet satte sig, välte.”*



*Karaktäristiska drag för s.k. AK-vägar, byggda under 1930 och 1940-talen, var den raka sträckningen och de återkommande variationerna i böjddled.  
Foto: Agneta Milton.*

## Vägnätet förtätas under 1800-talet

Skyldigheten att anlägga och underhålla vägar vilade fortfarande, i början av 1800-talet, helt på den jordägande befolkningen. Men industrialiseringens krav på goda kommunikationer tvingade fram en förändring och 1841 blev det möjligt att erhålla statsbidrag för omläggning eller nybyggande av vägar. Vägunderhållet förbättrades genom lagstiftning vilket bl.a. innebar att plogning vintertid blev mer allmän. De ökande transporter, t.ex. den regelbundna postgången, kom att driva fram förbättringar på sommarvägarna i lappmarken samt de första omlägningsarbetena på alltför kurviga och backiga vägsträckor. T.ex. fick vissa delar av kustlandsvägen nya sträckningar vid mitten av 1800-talet. Väg- och brotekniska framsteg var fortfarande mycket små men det började bli vanligt med ombyggnad av träbroar till sten och hårdgörning (packning) av vägbanan.

När *Kungliga Styrelsen för allmänna vägar och vattenbyggnader* bildades 1841 var tanken att kontrollen av vägbyggnadet skulle bli bättre. Men rent tekniskt blev det små förändringar. Man fortsatte att bygga vägar som förr. Vägar började dock få en mer enhetlig standard och broarna började byggas mer fackmannamässigt. Vägen Töre-Överkalix var den första vägen i Norrbottens län som erhöll statsbidrag. Den var färdig för trafik år 1852.

Under 1800-talet kom det befintliga vägnätet att förbättras och ett flertal nya vägar tillkom, speciellt i kustlandet. Utvecklingen gick betydligt långsammare i inlandet. Vissa förbättringar utfördes genom spångning av stigar och upphuggningar av vintervägar. Först under 1860-talet började vägnätet i inlandet byggas ut. Det fanns en intention att förbinda inlandets socknar med kustlandet för att bl.a. främja handel och underlätta varutransporter vid missväxt. Ett stort antal vägar tillkom just under nödåren omkring 1867. Kolonisationen av lappmarken skapade ett ökat behov av framkomliga vägar. Landsvägen till Lycksele var den första körbara vägen in i västerbottens lappmark. Den byggdes 1826 och var länets första väg som finansierades med statsbidrag.

Även ett stort antal enskilda vägar anlades under andra hälften av 1800-talet, speciellt i kustsocknarna. Orsaken var bl.a. skogsbrukets behov av kommunikationer och transporter av tjära.

Vägnätets förtätning under slutet av 1800-talet innebar att det vid sekelskiftet 1900 fanns ett flertal vägförbindelser från kusten in mot fjällvärlden. Vittangi, Gällivare och Arvidsjaur i Norrbottens län hade väg till kusten och i Västerbottens län fanns vägförbindelse från Sorsele, Storuman, Vilhelmina och Dorotea till kusten.

Under 1800-talet ökade böndernas missnöje över väghållningsbördans orättvisa fördelning. Bönderna menade att även andra, t.ex. ägare av bruk och

kvarnar, borde vara med och dela på ansvaret för vägunderhållet. Samtidigt innebar den explosionsartade utvecklingen i samhället ett ökande behov av vägar för gods- och persontransporter. Böndernas krav och samhällsutvecklingen krävde helt enkelt ett bättre organiserat vägväsende. Kraven resulterade i Sveriges första väglag år 1891. Nu kom vägarna att indelas i *landsvägar* med 6 m bredd och *bygdvägar* med 3,6 m bredd. Det mest betydelsefulla i väglagen var dock att från och med då delades landet in i ett antal väghållningsdistrikt och att skyldigheterna för vägunderhållet fördelades på alla taxerade fastigheter på landsbygden. De jordägande bönderna var inte längre ensamma ansvariga för vägnas vård. Den nya lagen innebar även att det började utgå statsbidrag på 10 % för vägunderhåll. Statsbidraget innebar stora lättnader för bönderna.

Allmän väg enligt 1891 års väglag:

*”väg på landet som pröfvas för allmänna samfärdseln nyttig och nödig”.*

### En resenär på 1800-talet

Hundra år efter Linnés resa i Lappland besökte lundaprofessorn Johan Vilhelm Zetterstedt Ume lappmark för att samla information om insekter. Från Umeå till Lycksele reste sällskapet med häst och vagn. Därifrån var de hänvisade till gångstigar och båt på Umeälven. Zetterstedt beskriver i sin reseskildring hur livsviktig älven är för befolkningen.

*”Umeåelf utgör, som bekant är, hufvudsakligen den väg, på vilken en stor del av Lycksele Lappmarks inbyggare kunna verkställa sina transporter om sommaren. Utom henne skulle den vid denna tid lätta och bekväma kommunikationer dem emellan icke vara möjlig. Hon är den pulsåder, som genomstryker landet...”*



*Vägbygge i Sorsele 1932. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*

## Fler bilar och rakare vägar – 1900-talet

I slutet av 1800-talet skedde en befolkningsökning och industrier som skogsbruket och gruvnäringen började expandera. Befolkningens fördelning och rörelsemönster förändrades kraftigt. Vägbyggnaden tog fart och gynnades genom högre statsbidrag. Vintervägar ersattes alltmer med körvägar. Motorplogning av vintervägar infördes under 1920-talet, vilket helt kom att ersätta hästplogningen. Omkring sekelskiftet 1900 infördes nya vägbyggnadstekniska metoder. Det innebar att mark som tidigare undvikits, t.ex. myrmark, började tas i anspråk för vägar. Man började även förbättra vägarnas profil med skärningar och bankfyllningar. Efter 1920 märks ytterligare nya vägbyggnadsmetoder och vägarna började utformas mer med tanke på biltrafik. Vägarna fick långa raksträckor, stora kurvradier och blev bredare och bärkraftigare. Vid sekelskiftet 1900 började broar byggas i järn och under 1920-30-talen blir betong vid brobyggen allt vanligare.

År 1919 tillkommer ytterligare en vägtyp, s.k. *ödebygdsvägar* med en bredd på 2,5-3,0 m. I Norrbottens och Västerbottens län byggdes många vägar av denna typ. En ödebygdsväg var en väg;

*” som till ansevärd längd sträcker sig över fjäll, genom skog eller genom glest befolkade trakter och som, ehuru vägen icke prövats vara för allmän samfärdsel nyttig och nödig, likväl finnes vara till gagn för det allmänna såsom ägnad att främja landets uppodlande och bebyggande”.*

Byggnaden av dessa vägar finansierades uteslutande av staten fram till 1934. Från och med år 1919 blev det möjligt att få statsbidrag för att anlägga enskilda vägar.

Järnvägens utbyggnad kom att få stor betydelse för vägnätets förtätning under 1900-talets första årtionden. Stambanan nådde Västerbottens län omkring 1890 och i Norrbottens län fanns färdig järnväg till Boden 1894. Dels byggdes materialvägar för att möjliggöra byggnaden av järnvägen, dels byggdes anslutningsvägar för att befolkningen skulle kunna nå järnvägen. Byggnaden av landsvägsförbindelser med järnvägen präglade vägbyggnaden under åren 1890-1920.

*Minnestavla över vägbygget, väg nr 770 Hedensbyn, Överkalix kommun. Vägen tillkom inom ramen för Norrlands statsarbeten. Foto: Andreas Grabn.*

Utbyggnaden av vägnätet fortsatte under mellankrigstiden. Stora arbetsmarknadspolitiska åtgärder lades under 1920-1930-talen på att bygga vägar. Det var inom ramen för Norrlands statsarbeten under 1920-talet och de s.k. AK-arbetena (arbetslöshetskommissionen) mellan åren 1932-42 som en stor mängd vägar byggdes. AK-vägarna känns igen på sin dåliga anpassning till det omgivande landskapet. Vägarna fick raka sträckningar, ihopknutna med tvära kurvor och ständigt återkommande nivåskillnader.

I Västerbottens län finns en speciell typ av vägar, s.k. enkronasvägar som kom till stånd på initiativ av landshövding Gustaf Rosén. Landshövdingen utverkade ett statsbidrag för dessa vägar på en krona per meter väg och därav namnet ”enkronasväg”. För att hålla nere kostnaden blev vägarna enkla och smala, 2,5-3 m breda, med små träbroar. På detta sätt fick många områden vägförbindelse som annars kanske skulle ha fått vänta längre. Under 1930-talet byggdes närmare 120 mil enkronasvägar i länet. Den kraftiga vägförtätningen under 1920-30-talen innebar att en stor del av vintervägarna avvecklades.

Den ökande bilismen under 1900-talets början kom att kräva bättre vägar och vägunderhåll. I varje väghållningsdistrikt inrättades vägkassor som övertog vägunderhållet. Vägkassorna finansierades genom vägskatt och statsbidrag. År 1922 infördes automobilskatt som till att börja med oavkortat gick till





vägenderhåll. Vägarna och trafiken blev mer och mer en övergripande nationell angelägenhet. I och med 1934 års väglag upphörde naturavvåghållningen och därmed även gästgiveri- och skjutsväsendet. Vägorganisationen förändrades och de mer än 300 väghållningsdistrikten ombildades till 170 vägdistrikt. Nya skatter, maskiner och den nya organisationen gav bättre förutsättningar för kommunerna till ett mer rationellt vägenderhåll. Vägväsendet förstatligades 1944 och staten blev väghållare för landsbygdens vägar. Den centrala förvaltningen kallades Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och en vägförvaltning upprättades i varje län. Verket ändrade namn till Statens vägverk år 1967 och fr.o.m. 1983 är namnet Vägverket.

## Vägnätet i dag

Den ökande bilismen under 1950- och 1960-talen bidrog till ett ökat vägbyggande. Den tyngre och tätare trafiken krävde starkare, bredare och rakare vägar. De gamla slingriga vägarna blev ett säkerhetsproblem. De nya vägarna kom ofta att få sträckningar utanför byar och samhällen. Genom Norr-

bottens och Västerbottens län kom den gamla kustlandsvägen, Riksväg 13, återigen att få nya sträckningar under 1950- och 1960-talen. Under den här perioden ökade även andelen belagd väg kraftigt. Vägbyggandet under perioden präglades av förbättrade projekteringsmetoder och nya idéer inom vägestetik. Idéer och tankar började växa fram om att vägdragningar skulle göras med hänsyn till landskapsbilden och kulturhistoriska element i landskapet.

I och med att bilismen ökade skedde även en kraftig utbyggnad av serviceanläggningar som bensinstationer, rastplatser och motell. I Jävre, Piteå kommun, byggdes i mitten på 1960-talet en turiststation som var tänkt som en inkörspport till Norrbotten. Vid den speciella byggnaden, väldigt tidstypisk och präglad av 1960-talets framtidstro, skulle turisterna kunna hämta information om Norrbotten, sträcka på benen, äta en bit och övernatta. Efter omläggningen till högertrafik 1967 kom satsningen av sig och verksamheten tynade bort. I dag kan området få en renässans då byggnadens arkitektoniska värden och platsens möjlighet att fånga upp förbipasserande återigen har uppmärksammats.

# Vägrelaterade objekt

## Alléer

De första alléerna i Sverige antas ha planterats i slutet av 1600- och under 1700-talet. Alléplanteringarna var influerade av de franska barockträdgårdarna vid slott och herrgårdar. Allén blev en statussymbol. I norra Sverige anlades de första landsvägsalléerna i anslutning till bruk och herrgårdar. I sådana miljöer finns också de äldsta bevarade alléerna i Norrbottens och Västerbottens län. I mitten på 1800-talet spred sig bruket att anlägga alléer till allmogen och det blev vanligt att plantera alléer mellan byvägen och gården.

År 1938 utfärdade landshövdingen i Västerbottens län, Gustaf Rosén, en kungörelse om att björkar skulle planteras längs länets allmänna vägar. Syftet med alléplanteringarna var att de ”fula landsvägarna” bättre skulle smälta in i landskapet. Många av björkalléerna i Norrbottens och Västerbottens län härstammar från den tiden. Myndigheterna har ofta försökt få till stånd trädplanteringar längs vägarna genom lagar och förordningar. Jordbruksbygdernas decimerade skogsbestånd bidrog till att trädplantering uppmuntrades. Träden sågs ur nyttoaspekten som ved- och virkesförråd. Det fanns även en praktisk och funktionell tanke om att alléerna skulle utgöra en optisk vägledning för trafikanterna, vägen skulle bli lättare att hitta vintertid, utgöra vindskydd

samt ge svalka sommartid för människor och djur. Vägförbättringsåtgärder som utförts i senare tid har dock medfört att många alléer försvunnit.

I Norrbottens och Västerbottens län består i stort sett alla landsvägsalléer av björk. Allébeståndet i de båda länen varierar mycket. Västerbottens län har betydligt fler bevarade alléer än Norrbottens län. Men jämfört med södra Sverige finns i de båda nordliga länen förhållandevis sparsamt med alléer.

Alléer är biotopskyddade enligt Miljöbalken. Om det finns särskilda skäl kan länsstyrelsen besluta om dispenser för åtgärder på alléer .

En allé definieras som:

*”Lövträd planterade i en enkel rad eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden skall till övervägande del utgöras av vuxna träd”.*

För att länets alléer ska kunna bevaras är det angeläget med skötsel och vård av dessa. Röjning av slyvegetation och rensning av stamskott är enkla åtgärder. Återplantering är viktigt för att bevara äldre alléer.



*Björkallé i Nedre Åbyn, Skellefteå kommun.  
Foto: Jeanette Joelson*



*Artrik  
vägkant  
Foto:  
Agneta  
Milton*

## Artrika vägkanter

Utarmning av växt- och djurliv är ett stort hot mot allt liv. Örter och gräs som förknippades med ett äldre bruknings sätt av odlingsmarken och som förr var mycket vanliga i vårt hävdade odlingslandskap håller på att försvinna. Det är en gemensam angelägenhet för oss alla att bevara den biologiska mångfalden.

I det äldre jordbruksamhället var tillgången på foder till djuren livsavgörande. All tillgänglig mark utöver åkermarken nyttjades för höproduktion. Växtligheten på vägkanter och vägrenar var en viktig resurs som slogs med lie och tillvaratogs. Djuren kunde även beta vägkanter. Rationaliseringarna av jordbruket efter andra världskriget innebar att en stor del av de ogödslade markerna, ängsmarker, hagmarker och vägkanter, förlorade sin funktion. Dessa slåttermarker började växa igen och förbuskas. Det innebär även att många kulturpräglade växtsamhällen minskade. Slätter och avsaknad av kvävegödning gynnar många växter längs vägkanter. Den känsliga kulturpräglade floran kräver regelbunden hävd för att inte bli utkonkurrerad av storvuxna och starkare växter.

I syfte att förbättra sikten för trafikanter utför Vägverket regelbundet slåtter av vägkanter. Detta har inneburit att många av odlingslandskapets hotade arter kan återfinnas på vägkanterna. För att på bästa sätt bevara den variationsrika floran på vägkanterna är det viktigt att skötseln utförs på lämpligt sätt. Slätter på biologiskt värdefulla vägkanter ska utföras vid rätt tidpunkt, när gräs och örter fröat av sig, vilket ofta infaller under juli och augusti. Vegetationen ska slås med skärande redskap och samlas upp, eftersom växtrester som ligger kvar har en gödslande och därmed negativ effekt på artrikedomen. Slätter tidigt på våren är effektivt för att bekämpa busk- och slyvegetation.

## Broar

Båtar och flottor har alltid använts för att passera vattendrag. När vägnätet byggdes ut blev behovet av broar allt större. Där större landvägar korsade bäckar och åar byggdes broar. Över större vattendrag, som t.ex. älvarna, var färjor länge vanligast. Kustlandsvägen, som under lång tid var den viktigaste genomfarten genom länen, fick bro över Skellefteälven redan 1737. Bro över Umeälven byggdes först 100 år senare, 1863. I Norrbottens län var det vid 1800-talets slut fortfarande ovanligt med broförbindelser över de större älvarna. En av de första broarna över Lule älv byggdes under 1890-talet vid Edefors.

### Träbroar

I Norrbottens och Västerbottens län var trä det vanligaste byggnadsmaterialet under lång tid. I de båda skogsrika länen tillhandahöll de stora skogsägarna, vanligen staten, de stockar som behövdes för brobyggen. I dag finns endast ett fåtal träbroar kvar. Intill kyrkan i Bureå finns en bevarad träbro med anor från 1600-talet och vid landskyrkan i Skellefteå finns den magnifika Lejonströmsbron från 1737 – i dag ett byggnadsminne. I Västerbottens län finns även bevarade hängbroar av trä. Två renoverade, fina exempel på hängbroar finns över Öreälven vid Håknäsbacken och över Vindelälven vid Selet. I Norrbottens län har träbroar funnits över bl.a. Sangis älv och Råne älv.

En brotyp som blev mycket vanlig i Västerbottens läns inland under 1930-talet var enkla fackverksbroar i trä. De byggdes i anslutning till de smala s.k. ”enkronasvägar” som kom till stånd på initiativ av dåvarande landshövdingen Gustaf Rosén. Vägarna kom så småningom att breddas men broarna levde kvar längre och kallades ”Roséns snörliv”. Någon bro av snörlivstyp finns troligen inte kvar i dag.



*Stenabro i Idivuoma intill väg 45 mot Karesuando.  
Foto: Agneta Milton.*



*Fackverksbro av stål över Öre älv i Nordmalings kommun. Bron byggdes 1911 och stålfackverket levererades av Bergsunds Mekaniska verkstad i Stockholm. Foto: Andreas Grahn.*

### Stenbroar

År 1752 kom en kunglig förordning som stadgade att broar längs allmänna vägar skulle byggas av sten. Detta påbud slog dock igenom mycket långsamt i norra Sverige. Först under andra hälften av 1800-talet blev stenbroar vanliga i kustlandet.

Regionens äldsta bevarade stenvalvsbro finns i Norrbottens län vid Nikkala. Bron stod färdig 1772 och var 600 m lång. Ursprungligen hade bron sju stenvalv. Bron ingick i kustlandsvägen och ersatte den tidigare färjeförbindelsen över Keräsjoki. En av de äldsta stenvalvsbroarna i Västerbottens län finns i Röbäck, Umeå. Vid reparationsarbeten sommaren 2000 framkom ett stenblock med årtal 1843 inhugget.

### Stålbroar

Förutsättningarna för industrisamhällets genombrott var goda kommunikationer. Utbyggnaden av järnvägen är ett exempel på hur man försökte lösa kommunikationerna. Järnvägen krävde dock andra typer av broar än de traditionella. Träbroarna hade dålig hållfasthet och stenvalvsbroar var dyra och olämpliga att bygga med stora spännvidder. År 1813 introducerades ett nytt konstruktionsmaterial för broar i vårt land, gjutjärn. De första broarna av stål byggdes under 1840-talet.

Vid slutet av 1800-talet hade stålet slagit igenom som det nya, stora brobyggnadsmaterialet och mängder med nya broar byggdes. Enkla balkbroar uppfördes med spännvidder upp till 20 meter. För längre broar, upp till 75 meter, användes fackverkskonstruktioner. Underbyggnaden var ofta av granitmurverk. I Sverige tillverkades stålbroar bl.a. på Motala Verkstad i Motala och Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm.

### Betongbroar

I slutet av 1800-talet återupptäcktes betongen som byggnadsmaterial. Motståndet var dock stort mot att använda betong vid brobyggen och först i början av 1900-talet blev det vanligt att bygga betongbroar. De första broarna byggdes i valvform eftersom den tidiga betongen fungerade bra för tryckkrafter men mindre bra för dragkrafter. Kombinationen av stål och betong (stålarmrad betong) löste hållfasthetsproblemet och nya konstruktioner var möjliga. Underhållskostnaderna var lägre för betong än för stålbroar. Från och med 1930-talet kom byggandet av betongbroar att dominera. Enkla rambroar byggdes där endast en spännvidd upp till 20-30 m krävdes. För längre spännvidder, upp till 75 meter byggdes bågbroar. Över Piteälven vid Bergsviken i Piteå byggdes 1936 en betongbro med en total



*Betongbågbro i Gamla Falmark, Skellefteå, under byggandet på 1930-talet. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*

längd av 423 m, vilket då var en av de längsta landsvägsbroarna i Sverige. Bron är i dag ersatt med en annan bro.

Ett av hoten mot brobyggnadshistorien är EU:s krav på bärighet. Speciellt utsatta är bågbroar och fackverksbroar. Hoten mot våra kulturhistoriskt värdefulla broar kan undvikas genom att tung trafik leds en annan väg eller genom varsamma renoverings- eller förstärkningsarbeten som höjer bronns bärighet utan att förvanska den.

## Milstolpar och gästgiverier

Bruket att sätta upp milstolpar har sitt ursprung i 1649 års gästgivareordning. I den stadgades att alla färdiga vägar skulle mätas upp så att alla milar blev lika långa och att det vid varje mil skulle sättas upp en markering. Vägmätningarna innebar att det blev lättare att ta ut rätt taxa av resenärerna samt att kontrollera att statstjänstemännens reseräkningar var korrekta. Tidigare fanns olika längd på landsvägs-milen i olika delar av landet. Förordningen innebar även att gästgiverigårdar skulle uppföras med två mils avstånd från varandra. De nya bestämmelserna kom till för att underlätta för resenärerna men även för bönderna som tidigare varit skyldiga att erbjuda resande mat och husrum, vilket de sällan fick betalt för. De vanligaste resenärerna under 1600-talet var statstjänstemän på uppdrag i landet, handelsmän och postförmedlare.

Milstolpar skulle sättas upp vid varje mil efter då-tidens avståndssystem där 18 000 alnar (10 689 m enligt dagens metersystem) utgjorde en mil. Beteckningen på stolparna var 1 MIL och senare tillkom



*Till att börja med var det vanligt att varje kvarts- och halvmil mellan varje milsten markerades med trästolpar. I södra Sunderbyn utanför Luleå finns regionens enda kända bevarade milstolpe av trä.  
Foto: Andreas Grahn.*



*De äldsta gjutjärnsstolparna i Västerbottens län har Gustav III:s namnbiffen och landshövding Germund Adam Falkengräns initialer. Övriga gjutjärnsstolpar i Västerbottens län restes 1801 och har kung Gustav IV Adolfs namnbiffen och under det landshövding Strombergs namn.*

*Foto: Karolína Karlsson.*

markeringar för varje 1/2 och 1/4 mil till närmaste hel milstolpe. Milstolparna visade sällan avståndet till närmaste stad.

De äldsta milstolparna, i sten, i övre Norrland sattes upp längs kustlandsvägen år 1663. Av dessa finns fem bevarade i Västerbottens län och en i Norrbottens län – den senare idag inmurad i vapenhuset i Kalix kyrka.

Milstolpar av gjutjärn blev vanliga i slutet av 1700-talet och det blev vanligt att gjutjärnsstolpen placerades i ett postament av sten. I Nordmaling och Hörnefors finns några gjutjärnsstolpar bevarade som är daterade 1773. Denna del av Västerbottens län tillhörde då Västernorrlands län. I Norrbottens län är de tidigaste gjutjärnsstolparna daterade år 1828. Sådana milstolpar finns t.ex. efter gamla kustlandsvägen i Harrbäcken, norr om Piteå och i Sundom norr om Luleå.

Bruket av milstolparna som vägmätare upphörde i slutet av 1800-talet. Utbyggnaden av järnvägen konkurrerade ut skjutsväsendet och när det nya metersystemet infördes 1875 stämde inte den nya milen (=10 000 m) med milstolparnas mil. Systemet med milstolpar avskaffades helt i och med väglagen 1891.

Milstolpar och postamenten till stolparna eller rester av dessa är fasta fornlämningar och skyddas av kulturminneslagen. De får inte tas bort, flyttas eller förvanskas utan tillstånd från länsstyrelsen.

## Kilometerstolpar

Trots att bruket av milstolpar avsomnade upphörde inte viljan att markera längden på vägarna. I början av 1900-talet förekom det i Norrbottens och Västerbottens län att huggna stenstolpar med kilometerangivelse sattes upp längs nybyggda större landsvägar. Siffrorna på dessa stenstolpar visade avståndet från den nybyggda vägens början till dess slut. Längs med vägar som byggdes under 1920-1930-talen, inom ramen för arbetslöshetskommissionen, blev det mycket vanligt att kilometerstenar sattes upp. I Norrbottens län finns denna typ av kilometerstolpar exempelvis längs väg E10 från Gällivare till kommungränsen mot Överkalix. I Västerbottens län finns kilometerstolpar av sten t.ex. längs vägen Olofsfors-Norrfor. Det var även vanligt att kilometerstolpar av trä sattes upp. Vägar med bevarade kilometerstolpar av trä finns t.ex. i Norrbottens län längs en enskild bidragsväg väster ut från Moskosel, längs sjön Malmesjaur samt i Västerbottens län längs en enskild bidragsväg vid Fjädernäs i Vindelns kommun.



*Kilometerstolpe av sten efter väg 810, Nattavaara by, Gällivare kommun. Foto: Agneta Milton.*

## Minnesstenar

Utmed vägarna finns olika typer av resta stenar eller flyttblock med inskriptioner som vill påminna om människor och händelser. Det kan t.ex. vara väg- eller brobyggen, första bosättningen i en by, kungliga besök, historiska händelser, berömda personer, traditioner och sägner eller någon annan speciell händelse. Vid vägar som kom till genom Norrlands statsarbeten och Arbetslöshetskommissionens arbete under 1920-30-talen, var det vanligt att minnesstenar restes som ett minne av vägbygget. Än i dag sätts minnesstenar upp vid nybyggda broar och vägar.



*I Västerbottens län finns en speciell minnessten vid sockengränsen mellan Burträsk och Skellefteå. Den restes 1781 till minne av vägbygget mellan socknarna. Foto: Jeanette Joëlsson.*

## Mjölkbord

Mjölkbord, mjölkbrygga eller mjölkpall – det finns många benämningar på den konstruktion vid vägen där mjölkkruckorna lämnades för upphämtning av mejeriet. Till en början levererade bonden själv sin mjölk till mejeriet med häst och vagn, eller kanske med cykelkärra. Mjölkhämtning på flaska från mjölkbord etablerades vid 1930-talets början när mejerierna själva började ombesörja mjölkhämtningen. Mjölkbordet togs ur bruk när tankbilen infördes på 1960-talet och troligen fanns det inte något mjölkbord kvar i bruk i början av 1980-talet. Själva mjölkborden försvann dock inte på en gång



*Bevarat mjölkbord med mjölkkrukor och emaljskyltar i Tärenö, Pajala kommun. Foto: Jeanette Joelsson.*

utan det har skett så sakteliga, nästan omärkbart. Mjölkbordet fungerade även som en mötes- och samlingsplats. Här möttes man för en pratstund vid lämning och hämtning av flaskor. Vid mjölkbordet lämnades och hämtades även posten.

Variationerna i bordens placering, utformning och val av material är stora. Den speciella byggnads-konstruktionen är unik för sin tid. I dag tycks mjölkbordet ha fått en renässans. Det blir allt vanligare med nyproducerade mjölkbord som används för utsmyckning med blommor i mjölkkrukorna eller för att sätta upp postlådor på.

## Väghållningsstenar

Underhållet av vägarna vilade i det gamla bondesamhället på de markägande bönderna. De ansvarade för att vägarna var framkomliga och broarna farbara. Varje bonde hade ansvar för vägenderhållet på en viss del, en vägglott, av en vägsträcka. Storleken på vägglotten avgjordes utifrån hur stor andel mark bonden ägde. För att få en rättvis fördelning av vägglotterna upprättades s.k. vägdelningslängder. I vägdelningslängderna noterades vägarna i olika sträckor (vägglott) och försågs med nummer. Vidare antecknades även vilken bonde som ansvarade för vilken vägglott och var vägglotterna var belägna. Varje år

gjordes vägsyn och den bonde som ej utfört sitt vägenderhåll till belåtenhet fick en anmärkning.

För att veta var vägglotterna var belägna satte bönderna själva upp markeringar vid sina lotter. Dessa väghållningsmärken var av trä eller sten. Utseende och form varierade kraftigt eftersom bönderna tillverkade stolparna själva. På stolparna fanns vägglottens nummer, ibland även gårdens eller namnet på den bonde som ansvarade för vägglotten. Systemet med vägdelening och bönder som väghållare levde kvar ända in på 1920-talet. I Norrbottens och Västerbottens län finns endast ett fåtal kända bevarade väghållningsstenar.

Alla skattlagda hemman nedanför lappmarksgränsen hade skyldighet att utföra vägenderhåll på de allmänna vägarna, vilket kunde vara betungande för de som bodde i avlägsna socknar. Lösningen kunde vara att mot betalning låta någon annan utföra underhållet. Så gjorde t.ex. bönderna i Överkalix socken. De lejde bort arbetet på kustlandsvägen till boende i Töre och Siknäs.

Vintervägarnas underhåll utfördes till att börja med helt på privata initiativ. När kraven på framkomliga vintervägar blev större, ökade även kontrollen av deras underhåll. Att hålla vintervägarna uppkörda var ett problem, särskilt i de glesbefolkade

lappmarkerna där även stora avstånd var ett hinder. Därmed kom många vintervägar att hållas utmärkta men upplogade endast vid speciella tillfällen, t.ex. vid kyrkliga högtider och marknadstider. Vintervägarnas sträckning varierade från år till år. Först genom upphuggning, som blev vanligt vid slutet av 1700-talet, blev sträckningarna permanenta. Förr i tiden fanns i de båda länen betydligt fler allmänna vintervägar än sommarvägar. Bruket av vintervägarna minskade kraftigt genom vägnätets utbyggnad under 1920-30-talen.

Enskilda vägar underhölls helt av markägarna men så småningom blev det möjligt att få bidrag även för dessa vägars underhåll. Underhållet på större broar utfördes vanligtvis gemensamt av flera byar i s.k. brolag.

## Vägvisare och vägmärken

Den äldsta typen av vägvisning skedde muntligen. Den första fasta typen av vägvisare var upphuggning (bläckning) av trädstammar utmed vägen. Systemet med milstolpar längs vägarna var ett första steg mot en mer ordnad vägvisning. I och med 1734 års lag stadgades det om vägvisning. Bestämmelserna angav att märken skulle sättas upp vid vägen för att visa till vilken stad, socken, bruk eller hamn vägen gick. Vid varje gästgiveri skulle även en skylt hängas upp som angav hur långt det var till nästa gästgiveri. Det fanns dock inga anvisningar för hur skyltarna skulle se ut och därmed fick skyltarna en lokal utformning och prägel.



*Väghållningssten (?) efter gamla kyrkstigen från Skellefteå Bodan till landskyrkan i Skellefteå.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

I väglagen från år 1891 löd anvisningarna om vägvisning så här; ”*där vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas; kostnaden därför, så och för deras underhåll, bestrides ur vägekassan*”.

I och med bilismens framväxt under 1900-talets första årtionden blev behovet större av ett tydligt system med vägvisning och vägmärken. Biltrafiken innebar att olika varnings-, förbuds- och upplysningsmärken blev nödvändiga. Till en början var skyltarna ofta enkla och hemmagjorda. Varningsskyltar sattes upp på särskilt utsatta platser, t.ex. med texten ”*Kör sakta i svängen*”. Först 1923 kom en förordning om motorfordon som stadgade att allmänna vägar för motorfordon skulle ha varningsskyltar uppsatta vid utsatta ställen.

År 1931 utfärdades de första bestämmelserna om att vägvisare och vägmärken skulle finnas utmed alla allmänna vägar. Då fastställdes att vägvisartavlor skulle ha svart text, svart ram och gul botten, varningsmärken skulle vara triangelformade och förbudsmärken runda. År 1935 beslutades att stolparna till förbudstavlor som hade röd bård skulle målas i röda och gula fält. Märken med svart ram skulle ha svart-gula stolpar. Från och med 1952 målades alla stolpar gula och efter 1964 bestämdes att alla stolpar skulle vara galvaniserade utan färg.

Vägvisare för enskilda vägar var gula med röd bård och svart text i relief samt spetsiga i färdriktningen. Stolparna var gula med rundad knopp i toppen.

*Äldre modell av vägvisare i Vindelns kommun.*

*Foto: Karolina Karlsson.*





*I byn Bränna, Vilhelmina kommun, finns ett 168 m långt vägräcke med stengardister, navföljare och toppliggare av trä. Räcket restaurerades år 2000. Foto: Jeanette Joelsson.*

På 1940-talet beslutades att vägarna skulle numreras och i samband med en ny vägmärkeskungörelse år 1951 bestämdes att skyltar med vägnummer skulle sättas upp längs vägarna. För rikshuvudvägarna reserverades nummerserien 1-19 och för läns- huvudvägarna 20-499. Övriga vägar inom varje län fick en egen regional nummerserie. Kungörelsen beslutade även om nya vägmärken, t.ex. märken för hastighetsbegränsningar, samt att alla vägmärken skulle utföras med reflekterande material.

Inför omläggningen till högertrafik 1967 infördes de nya typerna av vägvisare och vägmärken och en ny vägmärkeskungörelse antogs. År 1973 infördes det åttkantiga STOP-märket. En ny vägmärkesförordning utfärdades 1978. Vägverket beslutar om vägvisning och vägmärken.



*Äldre modell av mötesplats skylt i Piteå kommun. Foto: Andreas Grabn.*

## Vägräcken

Först i och med 1891 års vägslag stadgades det om att skyddsräcken skulle sättas upp på platser utmed vägen där det fanns risk för fara. De äldsta vägräckena bestod av huggna stenstolpar, s.k. stengardister, nedgrävda vid vägkanten och försedda med vitmålad träräcken. Under 1920-talet, när bilismen började öka, blev det vanligt att räckeshållarna även utrustades med s.k. navföljare. Trärräcket som lades ovanpå stenstolparna kallades toppliggare. Under 1900-talet blev betongen ett populärt material som även användes i räckeshållare. Efter andra världskriget började man använda järn och stål till navföljarna, s.k. balkräcken. Det tidigaste järnräcket var rörbalken – en rundstång. Karaktäristiska vägräcken för 1950-talet var de grönmålade U-balkarna. Om dessa räcken finns kvar i dag har de ofta utsatts för kraftiga rostangrepp. Dessa kan med enkla medel restaureras eller ersättas av kopior med likvärdig kulör och profil. En av de vanligaste använda stål-balkarna för vägräcken är Kohlswabalken med W-profil.

Vid branta partier, vattendrag och krökar längs en väg kan äldre typer av vägräcken eller räckeshållare finnas kvar. Dessa sten- och träräcken ger karaktär och liv åt en vägmiljö. De fåtal äldre vägräcken som finns kvar är viktiga att bevara.

## Stenmurar och trögärdesgårdar

Trögärdesgårdar och stenmurar längs vägarna visar på äldre tiders markutnyttjande. Förr var det viktigt att skydda åkermarken från de fritt betande djuren och odlingarna stängslades in med trä- eller sten- hägnader. Hägnaderna kunde även utgöra olika typer av gränsmarkeringar, mellan in- och utägorna eller mellan olika markägare. I norra Sverige har det varit vanligast med hägnader av trä, trögärdesgårdar, men även stenmurar har använts för stängsling och gränsmarkering, speciellt i stenrika områden. Efter andra världskriget blev det vanligt att använda stängseltråd.

I Norrbottens och Västerbottens län blev stenmurarna vanligare i samband med laga skiftet (påbörjades i mitten av 1800-talet). Laga skiftesreformen innebar att marken delades in på ett nytt sätt och jordbruket effektiviserades. Stenmurarna som tillkom i samband med laga skiftet är ofta raka, enkla murar som löper längs med ägogränser. Järnplogen och vallodlingen var nya metoder inom jordbruket som bidrog till att åkerarealen ökade kraftigt och därmed kom mycket sten att grävas fram.



*Milstolpe och stenmur i Sundom, Luleå kommun.  
Foto: Andreas Grahn.*

De stenmurar som finns kvar i dag är viktiga dokument över äldre tiders brukningsmetoder och markindelning. Det finns även många växter och djur som trivs och gynnas i och omkring en stenmur som ligger i öppen mark. Det kan t.ex. vara mossor, lavar och ängsflora men även fjärilar, ormar och ödlor.

Stenmurar är biotopskyddade enligt Miljöbalken. En stenmur vårdas bäst om träd, buskar och sly röjs bort så att muren blir synlig.

*Betesmark omgärdad av trögärdesgård i Sävast, Bodens kommun. Foto: Agneta Milton.*



## Färjelägen

Tidigt var båt det bästa sättet att sommartid transportera sig över sjöar och vattendrag. Fasta färjeförbindelser längs med de allmänna vägarna i Norrbottens och Västerbottens län uppgick vid 1800-talets mitt endast till ett fåtal. Genom vägnätets kraftiga utbyggnad under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet ökade antalet färjor. Vissa kom snart att ersättas med broförbindelse, andra förblev kvar. De tidiga färjorna styrdes ofta av rep eller ställinor och drevs fram med hjälp av en s.k. utterbräda nedfälld på snedden i det strömmande vattnet. Så småningom övergick man till motor-drivna färjor.

Största antalet färjor fanns i drift under 1930, 1940- och 1950-talen. I Norrbottens län fanns på 1930-talet 42 allmänna färjor i drift. I dag (år 2001) finns endast tre färjeförbindelser kvar. Västerbotten fanns flest färjor år 1950, 20 stycken. Sju av dessa fanns kvar år 1970 och i dag är endast färjan ut till Holmön i drift.



*Färja över Kalixälven vid Rödupp, Överkalix kommun, 1939. Foto: Reinhold Odencrants/Norrbottens Museum.*

## Övrigt

I en vägmiljö finns ytterligare objekt som hör ihop med vägen och dess historia. Det kan t.ex. vara belysningsstolpar, telefonstolpar, äldre bensinstationer, anslagstavlor, busskurer, grindstolpar och stridsvagnshinder samt mycket annat.

*Nedlagd BP-bensinmack i Hedberg, Arvidsjaur kommun. Bensinpumparna är från 1950-talet och graderingen är öre per liter.  
Foto: Andreas Grahn.*



# Väghållning i värdefulla vägmiljöer

## Drift och underhåll av värdefulla vägmiljöer

En historisk värdefull vägmiljö ska skötas och underhållas så att de värden som vägen och omgivningen representerar inte går förlorade.

För detta krävs att all planering, beslutsfattande och utförande för dessa vägmiljöer genomförs med kunskap och insikt. Det behövs särskild varsamhet och försiktighet i ett tidigt skede när Vägverket och andra väghållare tar sig an värdefulla vägmiljöer.

För drift och underhåll är det främst underhållsåtgärder som kan innebära att värden förstörs. Därför krävs en omsorgsfull planering av den typen av åtgärder med samråd och rätt kompetens inkopplade i arbetet. Detta gäller naturligtvis även vid planering av förbättringsåtgärder som t.ex. kan påverka vägens läge i landskapet.

Skötselplaner bör upprättas för varje värdefull vägmiljö. Skötselplanerna ska innehålla beskrivningar

för varje specifik väg. Här ska anges hur drift- och underhållsåtgärder ska utföras. En viktig aspekt i dessa skötselplaner kommer att vara hur vägrelaterade objekt såsom milstolpar, vägmärken etc. skall skötas för att bevaras och utvecklas. Beträffande alléer och artrika vägkanter som kan beröras finns redan skötselplaner. Successivt kommer ny kunskap och nya erfarenheter att komplettera arbetet med vägarnas kulturvärden inom väghållningen. Det är viktigt att dessa erfarenheter arbetas in i riktlinjer och skötselplaner.

Vid planering av drift och underhåll för en värdefull väg finns ett flertal saker att tänka på. Varje enskild väg uppvisar naturligtvis speciella förutsättningar. Men det finns även övergripande företeelser som gäller generellt för värdefulla vägar. De övergripande riktlinjerna som redovisas nedan är en vägledning till hur drift- och underhållsåtgärder ska utföras på dessa vägar.



*Ovarsam dikning är förödande för en värdefull vägmiljö. Här har en artrik vägkant troligtvis utplånats.  
Foto. Karolina Karlsson.*

## Driftåtgärder

Driftåtgärder avser att hålla vägen farbar men åtgärderna har en begränsad varaktighet i tiden.

### Hyvling

Trafikbelastning och hyvling av grusvägar gör att vägen successivt blir bredare. Detta påverkar vägens karaktär, dvs. intrycket av och upplevelsen av vägen förändras. Vid hyvling av värdefulla vägar måste detta tas i beräkning.

### Lagning av tjälprickor och hål

Det är viktigt att hål och sprickor lagas med samma material som finns i vägen. Skador i en grusväg ska lagas med likvärdigt grusmaterial som finns i vägen och hål på belagd väg lagas med samma material som den befintliga beläggningen.

### Snöröjning

Snöröjning kan utgöra ett stort hot mot vägnära objekt, t.ex. kilometerstolpar, minnesstenar, vägmärken, milstolpar, mjölkbord och alléer. Dessa objekt kan döljas av snö och vara svåra att upptäcka. Känner entreprenören till var objekten finns kan arbetet planeras så att objekten ej skadas genom påkörning.

### Slätter av vägkanter

Slätter av artrika vägkanter ska utföras enligt gällande skötselplan. Generellt bör slätter av vägkanter med artrik flora ske efter avfröning och med skärande redskap. Slaget växtmaterial ska samlas upp annars gödslas marken och artrikedomen utarmas. Vid slätter måste hänsyn tas till vägnära objekt som kan ta skada av slättermaskinerna om de blir påkörda.

### Dammbindning

Dammbindning utgör endast ett ringa hot mot kulturhistoriska vägar. Saltet i dammbindningen kan möjligen vara negativt för vägnära objekt som milstolpar och betongbroar.

### Saltning

Saltning utgör endast ett ringa hot mot värdefulla vägar. Däremot kan salt vara ett hot mot vägkantsfloran. Artsammansättningen i vägens omedelbara närhet kan påverkas negativt av saltet. Det är speciellt de gröna växtdelarna som är känsliga för salt. Även milstolpar kan påverkas negativt av salt.

*Exempel på ovarsam dikning i en naturtyp som ej kräver kraftiga diken.  
Foto: Andreas Grahn.*

## Underhållsåtgärder

Underhållsåtgärder är arbeten som ska säkerställa vägens funktion över tiden. Effekten av åtgärderna är längre än ett år.

### Dikning

Dikning görs för att dränera vägkroppen och bevara vägens bärighet. Metoden har använts under lång tid. I äldre tid grävdes diken för hand och var småskaliga. I dag maskingrävs djupa, breda och profilerade diken. Sådana står ofta i överdriven kontrast till vägen och omgivande landskap.

Vid dikning tas ofta en bit av vägrenen bort och därmed går sambandet mellan den ålderdomliga vägen och omgivande landskap förlorad. Även botaniska och landskapsmässiga värden kan gå förlorade. I värsta fall kan dikning innebära att hela samhällen av värdefull flora grävs bort. Speciellt artrika vägkanter är känsliga för markstörande arbeten.

Men diken skyddar även vägen på många sätt. Gräsvålen i diket är ett bra skydd mot erosion och en tät grässvål hindrar dessutom förbuskning. Välskötta dikesslänter är dessutom ofta en god miljö för hotade växter.

Dikning kan göras på olika sätt. Dikningen bör anpassas till vägen och omgivande landskap. Olika naturtyper kräver olika dikningsmetoder. Generellt bör dikning i värdefulla vägmiljöer endast ske där vägen och terrängen kräver det och storleken på dikena bör anpassas till vägens storlek. Utformas sluttande och mindre branta diken så minskas risken för erosion vilket minimerar behov av rensning samt gynnar växter och djur. Dikning på vägrenar där det finns artrik och slätterpräglad flora ( prästkrage, blåklöcka, kattfot m.fl.) bör ske extra varsamt. På en sådan plats kan det räcka med att rensa den ena dikesslätten eller göra en dikesbottenrensning. En annan metod är att lämna ”öar” av vegetationen så att den lättare kan återetableras på dikade ytor. Vid vägnära objekt bör dikning undvikas.





*Fel typ och fel färg på slitlagret kan vara förödande i en kulturhistorisk miljö. Foto: Andreas Grabn.*

Dikesmassor bör hanteras utifrån hänsyn till både estetik och natur- och kulturmiljön. Vid dikning av en värdefull väg bör inte dikesmassor lämnas uppe på den bakre dikesslätten.

Dräneringsmaterial bör anpassas till vägmiljön. Dräneringsrör och trummor med gräll färg är störande i en värdefull kulturmiljö. Alla rör och trummor bör täckas.

Planera dikningen utifrån de förutsättningar som finns och dika varsamt.

### **Uppbyggnad och profiljustering**

En förhöjning eller en sänkning av vägkroppen är ett stort ingrepp i en kulturhistorisk vägmiljö. Gamla vägar sammanfaller väl med topografin i landskapet, d.v.s. de ligger i samma plan som omgivande terräng. Detta är ett viktigt och tydligt karaktärsdrag hos äldre vägar. Om uppfyllningar eller skärningar blir absolut nödvändiga måste de göras med anpassning till omgivande marknivå.

För att uppnå önskad bärighet kan man istället för att bygga upp vägkroppen ta bort material innan nytt läggs på. Uppfyllnad av vägkroppen och profiljusteringar ska om möjligt undvikas. Vägmiljöns kulturhistoriska värde och helhetsintryck hänger till stor del samman med att vägen får fortsätta att följa topografin i landskapet.

### **Beläggning**

Många ålderdomliga grusvägar har ett högt kulturhistoriskt värde som skulle gå förlorat om vägen fick en asfaltbeläggning. Det finns dock vägar som kan tåla en beläggning med Y1G eller oljegrus utan att förlora sitt kulturhistoriska värde. Det är även viktigt att välja rätt slitlager på vägar i andra kulturhistoriska miljöer. Fel färg på slitlagret kan vara förödande i en kulturhistorisk miljö.

Om ett nytt slitlager ska påföras, bör man välja ett material med grov struktur och ljus färg. Släta material och hårda/mörka färger bör undvikas. Oljegrus eller Y1G är att föredra framför bituminös beläggning som upplevs som alltför slät. För grusvägar bör bergkrossmaterial undvikas som slityta, det är ett nytt material som ej använts vid traditionellt vägunderhåll och ger vägbanan en onaturlig färg och struktur. Om en beläggning är nödvändig bör man tänka på att gräva bort gamla bärlager innan de nya läggs på för att undvika en höjning av vägkroppen. En höjning av vägbanken kan innebära att vägens följsamhet i topografin påtagligt försämras.

### **Vägnära objekt**

Många objekt och företeelser är intimt förknippade med vägar. Ålderdomliga eller ovanliga broar, vägräcken, vägmärken, milstenar etc. berättar om hur vägnätet nyttjats under historiens gång. Intill vägen

kan även finnas olika typer av fornlämningar samt även värdefulla naturmiljöer som är känsliga för dikning, tippning och andra vägingrepp.

Bevara de vägnära objekten, planera även in vård och underhåll för dessa objekt. Vägobjekten bör inte flyttas, eftersom deras ursprungliga funktion och en stor del av det kulturhistoriska värdet då förloras. För att tydliggöra vägobjektens funktion och underlätta hänsynen till dem bör de vara väl synliga vid vägen – röj bort sly och annat som skymmer.

### Överskottsmassor

Överskottsmassor som uppkommer i samband med vägunderhåll bör inte lämnas kvar i vägmiljön. Hantering av överskottsmassor ska ske i samråd med berörd länsstyrelse eller kommun enligt 9 och 12 kapitlet i Miljöbalken.

### Alternativa trafiksäkerhetsåtgärder

För att undvika onödiga ingrepp i en kulturhistorisk vägmiljö kan alternativa trafiksäkerhetsåtgärder vara lösningen. Exempel kan vara hastighetsnedsättning, anläggande av mötesplatser eller att utreda om det finns alternativa vägsträckor som kan användas. I speciella fall kan individuella lösningar diskuteras, t.ex. skyddsräcken.

## Förbättringsåtgärder

### Breddning

En vägbreddning innebär bl.a. att man tar bort den ursprungliga vägrenen och skapar en ny. Det betyder

att den äldre kopplingen mellan väg och omgivande landskap går förlorad. En vägbreddning innebär även ett ingrepp i vägens skala. En gammal väg är smal och en ökning av vägens bredd skadar vägens ålderdomliga karaktär och därmed förintas stor del av vägens kulturhistoriska värde.

Försök att undvika breddning av värdefulla vägar. På vägar med mindre trafik kan ett alternativ vara att skapa mötesplatser. Om en breddning måste göras ska den utföras på ett anpassat sätt, dvs. ingreppet får ej skada omgivande miljö och objekt som är av värde för vägmiljön. Breddningen får inte heller medföra att väggroppen höjs, att vägområdet utanför vägbanan utvidgas eller att objekt förknippade med vägmiljön avlägsnas.

### Rätning

Ett viktigt karaktärsdrag hos det äldre vägnätet är att landskapets topografi, markanvändning och bebyggelse har påverkat vägarnas karaktär. Vägnätets utseende och läge i landskapet är ett resultat av de naturliga förutsättningarna. Vid en rätning försvinner vägens ursprungliga och naturliga sträckning.

Rätning bör i största möjliga mån undvikas. Om en rätning är nödvändig ska den utföras på ett sätt som överensstämmer med vägmiljön i övrigt (vägens karaktär). En varsam rätning av en kurvig väg kan innebära att endast de stora, tvära kurvorna rätas medan de mindre, svagt böljande kurvorna bevaras. På så sätt bevaras vägens karaktär samt förståelsen och upplevelsen av samspelet mellan vägen och omgivande landskap. Siktröjning kan vara ett alternativ.



*Breddning av mindre vägar i en småskalig miljö kan vara till stor skada för behållningsvärdet.*

*Foto: Andreas Grahn.*

## Kultur- och naturmiljövårdens underlagsmaterial

Nedan redovisas ett urval av bevarandeprogram, inventeringar och register som finns för värdefulla natur- och kulturmiljöer och var materialet finns. Länsstyrelserna och museerna kan bidra med information, stöd och hjälp om regionens natur- och kulturlandskap.

**Kulturmiljöer av riksintresse** – uppgifter om dessa finns hos respektive Länsstyrelse.

**Regionalt kulturmiljövårdsprogram** – finns för Norrbottens län, Länsstyrelsen.

**Kommunala kulturmiljövårdsprogram** – Västerbottens län, programmen finns hos respektive kommun.

**Bevarandeprogram för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården** – register och beskrivningar av de utvärderade miljöerna finns hos respektive Länsstyrelse.

**Byggnadsinventeringar** – utvärderad och dokumenterad kulturhistorisk bebyggelse. Finns hos museerna.

**Fornminnesregister, fornvårdsprogram** – innehåller objekt och miljöer, utritade på ekonomiska kartan. Kartor och register finns hos respektive Länsstyrelse.

**Broinventering** – inventering av kulturhistoriska broar finns över Västerbottens län och kan erhållas hos Länsstyrelsen.

**Milstolpsinventering** – finns utförd för Norrbottens kustland och finns hos Länsstyrelsen.

**Landskapsinventering** – Norrbottens län, information finns hos Länsstyrelsen.

**Ängs- och hagmarksinventering** – har utförts av Länsstyrelserna.

**Våtmarksinventering** – Länsstyrelserna i respektive län har utfört inventering av alla våtmarker, om minst 50 ha, nedanför fjällregionen.

**Naturreservat** – uppgifter om dessa finns hos respektive Länsstyrelse.

**Riksintressen för naturvård, friluftsliv, rennäring** – uppgifter finns hos respektive Länsstyrelse.

**Naturgrusinventering** – inventeringar har utförts av Länsstyrelserna.

## Att tänka på inför planering av drift, underhåll och åtgärdsarbeten

Ta reda på om vägen är en s.k. kulturväg med stort kultur- och/eller naturhistoriskt värde.

Ta reda på om det finns andra kultur- och naturvärden i anslutning till vägen. Information finns hos Länsstyrelsen och länsmuseet.

Tänk på att vissa delar av landskapet kräver extra stor hänsyn, t ex:

Ålderdomligt odlingslandskap.

Fornlämningar och fornlämningsområden.

Kulturhistoriska bebyggelsemiljöer och enstaka värdefulla byggnader.

Ängs- och hagmarker.

Vattendrag, våtmarker och stränder.

Nyckelbiotoper.

Grusåsar, åslandskap.

Brant och kuperad terräng.

Miljöer med hotade växt- och djurarter.

Tänk på att förbättringar och åtgärder måste ske på ett sådant sätt att vägens karaktär och omgivande miljö bevaras.



*Hästdragen vägghvel i Lycksele kommun omkring 1920-1930. Foto: Västerbottens Museums fotoarkiv.*



# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

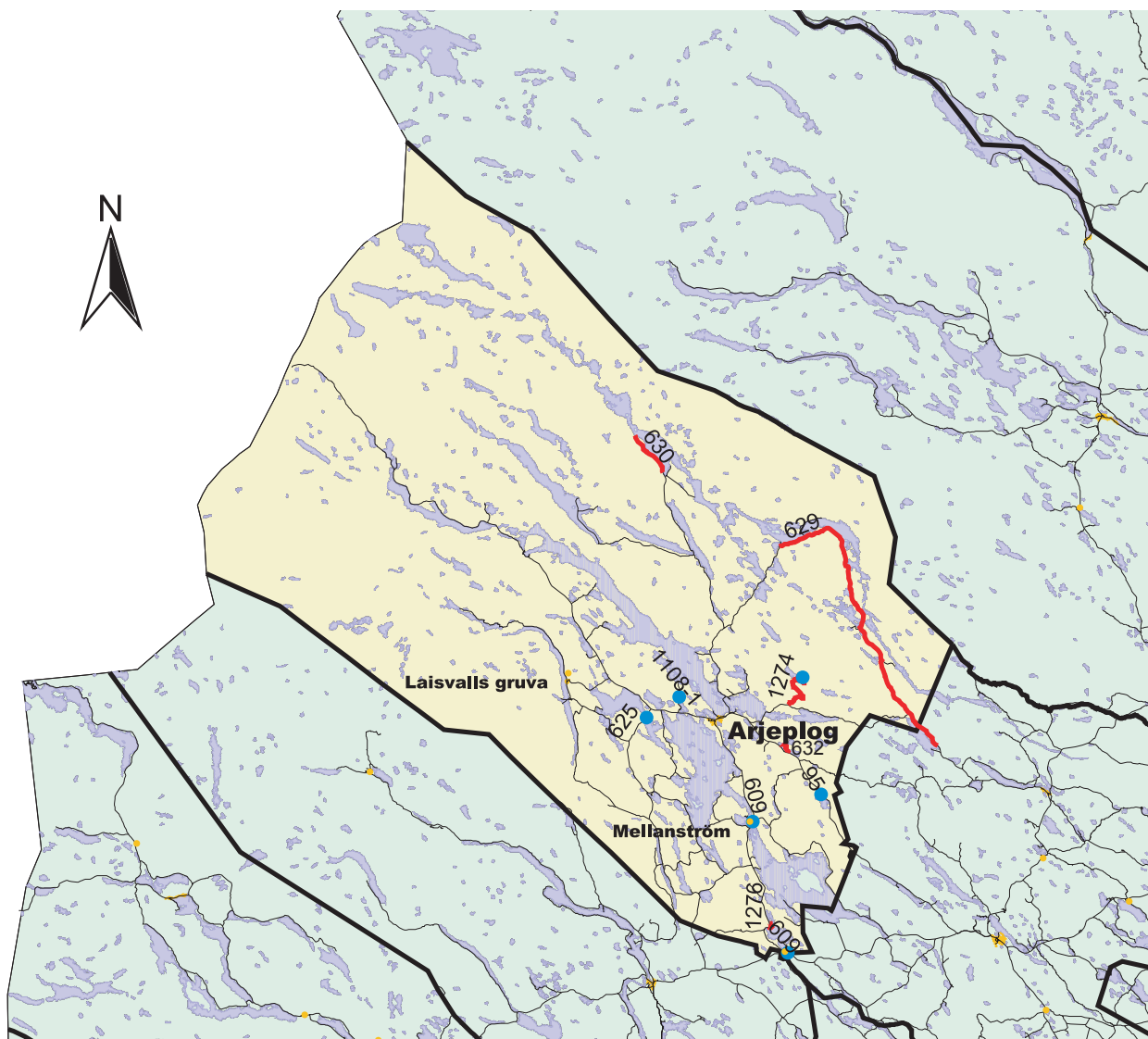
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens län

### Innehåll

Arjeplogs kommun	38
Arvidsjaur kommun	42
Bodens kommun	48
Gällivare kommun	54
Haparanda kommun	58
Jokkmokks kommun	62
Kalix kommun	65
Kiruna kommun	70
Luleå kommun	75
Pajala kommun	82
Piteå kommun	88
Älvsbyns kommun	104
Överkalix kommun	108
Övertorneå kommun	111

# Vägmiljöer i Arjeplogs kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 629 Norrstrand – Bergnäsvisken
- Väg 630 Stenudden – Örnvik
- Väg 632 Radnejaur

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 1274 Rebraur
- Väg 1276 Grannäs – Sjulnäs

## Övergiven

- Allejaur



*Fin vy mot Tjeggelvas i Örnvik, Arjeplog. Väg 630. Foto: Andreas Grabn.*

Sandvik som upptogs på en lappvall 1828. Från vägen har man fin utsikt mot sjön Västra Radnejaur och den gamla odlingsmarken som fortfarande är öppen men ohävdad. Vägen passerar även en del vägnära bebyggelse från 1900-talets förra hälft. Vägen är belagd men beläggningen är i dåligt skick. Delar av vägen är ombyggd, med okänslig dikning, skärning och hög bank, särskilt i skogspartiet närmast riksväg 95. Trots detta har vägen en småskalig och relativt autentisk karaktär.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig statlig väg med god följsamhet i terrängen och med autentisk sträckning, förbi ett välbevarat samiskt nybygge och genom bevarandevärd småbrukarmiljö. Det välbevarande kulturlandskapet bidrar till ett upplevelsemässigt värde.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens sträckning, vägens goda följsamhet och anpassning till landskapet. Vägen bör inte dras om, breddas eller byggas på. Dikning ska utföras varsamt. Nytt slitlager bör vara ljusst oljegrus. Bevara de vägnära träden. Vägbeskrivning bör så långt det är möjligt förekomma i form av byhattar på trästolpar. Värdefullt för miljön är även att slättervallarna och betesmarkerna hållas öppna.

## **Väg 1274 Rebraur**

<b>Kommun:</b>	Arjeplog
<b>Vägnummer:</b>	1274
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	15 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Vid södra sidan av sjön Västra Rebraur finns en korsning där bidragsvägen viker av snävt mot höger och följer strandkanten fram till ett samiskt nybygge. Denna norra vägdels karaktär skiljer sig något från den södra delen. Den norra delen är kurvig och kuperad, följer terrängen relativt väl även om den bitvis har släntskärningar. Vägbanken är ganska låg och dikena små. Vägen löper runt sjön och på flera ställen ser man sjön från vägen. Det finns mötesplatser med välbevarade blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä. Den södra vägdelen är en halvmeter bredare, har mer skärningar, större diken, är mindre kuperad och mindre slingrande. På flera ställen står stora enstaka tallar nära vägen och ger karaktär åt vägmiljön. Även här finns några mötesplatsstolpar i trä. Bitvis står björkslyet tätt med vägen och ger nästan lite tunnelkänsla. Man passerar en stålbalkbro med brobana i trä. Broräcket är i

stål, med anslutande nya räckan i trä på betongplintar. Fordonstrafik längs vägen är förbjuden för obehöriga.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägens småskaliga och ålderdomliga karaktär samt vägmiljöobjekten ger en varierad vägmiljö med upplevelsevärden.

### **Rekommendationer:**

Undvik breddning, beläggning, skärning och slantning. Dika varsamt. Bevara och rusta upp mötesplatsstolparna i trä. Några behöver resas upp, många behöver målas. Värdefullt i vägmiljön är även de storvuxna träden nära vägen.

## **Väg 1276 Grannäs – Sjulnäs**

<b>Kommun:</b>	Arjeplog
<b>Vägnummer:</b>	1276
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4,6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### **Vägbeskrivning:**

Vägen genom byarna Sjulnäs och Grannäs har ett för äldre vägar karaktäristiskt läge uppe på höjden och mellan bebyggelsen och slättermarken. Den har bitvis en ganska hög vägbank och diken, men är måttligt bred. Vägen har mötesplatser med en äldre typ av mötesplatsskyltar och bjuder på fina utblickar mot sjön Njaustajaure och det öppna landskapet med lador. Sjulnäs är Arjeplogs kommuns största jordbruksby och har varit så under lång tid. Bebyggelsen är blandad. De äldre gårdarna avviker genom sin storlek från kommunen i övrigt, och påminner mer om kustbyarnas bebyggelse. Det finns även ett relativt stort inslag modernare fritidshus. Vägbelysning i form av trästolpar med moderna armaturer.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Väg med karaktäristiskt läge i kulturlandskapet. Omgivande miljö är relativt välbevarad, både vad beträffar jordbruksmark och byggnadsbestånd.

### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej breddas, dras om eller beläggas. Dika försiktigt och undvik att höja vägbanken ytterligare. Bevara mötesplatser och underhåll befintliga mötesplatsskyltar. Belysningsstolparna bör, så långt det är möjligt, vara i trä och gärna med kulturhistoriskt anpassad armatur.

## **Vägslinga Allejaur**

<b>Kommun:</b>	Arjeplog
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Övergiven vägslinga som utgör del av gamla landsvägen mellan Arvidsjaur och Arjeplog. Enligt åtgärdskartan byggdes denna 1902 och var då 4,2 m bred. Troligen har sträckan använts för transporter långt tidigare, för vägslingan passerar en imponerande suptall, som enligt Silvermuseet fanns redan på Snallartiden. Vägslingan ligger ca 25 m väster om riksväg 95 nordväst om Allejaur. En enskild väg utan bidrag, som går ner till sjön Allejaur, korsar vägen. Söder om denna korsning är vägslingan övervuxen och ej körbar med bil. Norr om korsningen är vägen knappt körbar med bil. Vägslingan har en hög vägbank och kraftiga, men fint läkta, diken. Körbanan verkar delvis ha varit belagd, men den består idag av grus, jord, gräs och ris.

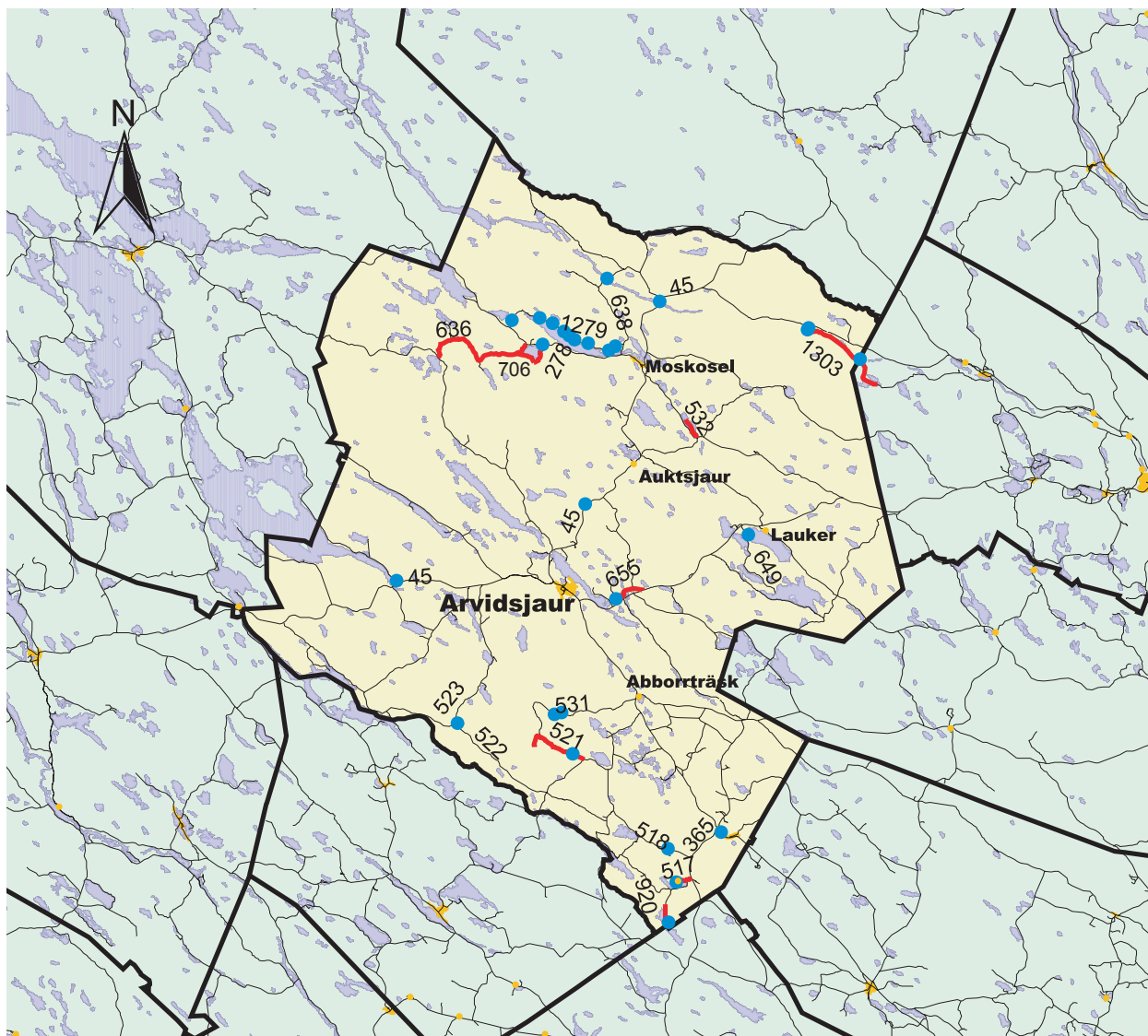
### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägslingan användes redan av snallarna, på tiden innan det fanns vägar i fjällvärlden. Den har därför både ett kommunikationshistoriskt värde och ett kontinuitetsvärde. Den har en ålderdomlig, småskalig karaktär och passerar även en imponerande suptall från snallartiden.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägen och suptallen. En diskret informationsskylt om snallarna och suptallar skulle kunna komplettera platsens turistiska värde.

# Vägmiljöer i Arvidsjaur kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 517 Järvträsk
- Väg 521 Brännet – Bäcknäs
- Väg 636 Suddesjaur – Östansjö
- Väg 655 Fjällbonäs
- Väg 920 Gallejaur

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 278 Bergnäs
- Väg 532 Lomträsk
- Väg 706 Suddesjaur – Lerbäck
- Väg 1303 Grundvattnet – Benbryteforsen

## Enskild vägar utan statsbidrag

- Bygata i Gallejaur

## Väg 517 Järvträsk

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	517
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5,7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen till Järvträsk byggdes enligt åtgärdskartan som enskild utväg med 3,5 m bredd 1939. År 1948 togs den in som allmän väg och breddades till 4,0 m med mötesplatser. Dagens väg är ca 5,7 m bred och belagd med YG. Den löper genom den långsträckt lidbyn Järvträsk, med fin utsikt mot sjön Järvträsket nedanför. De öppna markerna är delvis välhävdade och efter sjön småbrutna. Bebyggelsen är blandad med några äldre gårdar även om 1920-40-talsbebyggelsen dominerar. I västra änden av vägen finns artrika vägkanter, samt ett mäktigt solitär lövträd nära vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägmiljö med upplevelsemässigt och pedagogiskt värde samt till stor del ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om i plan eller profil eller breddas ytterligare. Bevara miljöskapande vägkomponenter som räckan med betongplintar, vägbelysning med trästolpar och solitärträdet. Vägkanterna bör slås med klippande/skärande redskap och höet föras bort.

## Väg 521 Brännet – Bäcknäs

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	521
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med på generalstabskartan från 1933 och följer i stort sett den stig som fanns 40 år tidigare. Den går huvudsakligen genom skog och ödebygd. Vägen har en, för statliga vägar, måttlig bank, diken och bredd. Byarna längs vägen, Hällberg och Bäcknäs, har relativt autentisk bebyggelse från 1900-talets första hälft. Bäcknäs har en karaktäristisk struktur med bebyggelse i höjdlägen och slättermarker i lidlägen nedanför. Ett flertal lador finns kvar. I Bäcknäs finns även telefonstolpar med luftledning samt en äldre vägvisarskylt för enskild väg till Abbortträsk (25 km).

### Motiv och bevarandevärde:

Statlig väg med relativt småskalig karaktär. Ålderdomlig vägmiljö i Bäcknäs, med typisk och välbevarad bebyggelsestruktur, lador, en gammal vägs skylt och äldre telefonledning. I Hällberg finns ett mjölkbord.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej beläggas, breddas, byggas på eller dikas för kraftigt. Detta gäller särskilt inne i byarna. Bevara och underhåll vägmiljöobjekten. Värdefullt för miljön är även att slättermarken hålls öppen.

## Väg 636 Suddesjaur – Östansjö

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	636
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes som revirväg med 3 m bredd 1939-42. Senare har vägen intagits som allmän väg. Dagens väg är bitvis omdragen, men slingrar sig ändå fram med god anpassning till den kuperade terrängen. En kortare bit har en ful skärning i en sandås vid vägen. Vägbanken och diken är måttliga. Dessutom finns mötesplatser och randiga mötesplatsstolpar i trä, vilket är ovanligt vid statliga vägar. Vägen går övervägande genom skog. I Snittjesbo finns betesmark med betande getter. Strax söder om byn finns en myr och en liten tjärn nära vägen med rastande tranor. Telefonstolpar och -ledningar av äldre modell ger optisk ledning och karaktär åt vägen. Några stora flyttblock finns också alldeles invid vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

En statlig väg med god anpassning till den omgivande kuperade terrängen, slingrig i plan och profil och måttlig vägbank och diken. Äldre telefonledning ger karaktär åt vägmiljön. Detta ger vägen en ålderdomlig karaktär samt ett visst upplevelsemässigt värde. Sammantaget är dock det kulturhistoriska värdet hos denna vägmiljö inte omistligt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning i plan och profil. Värdefullt i vägmiljön är även mötesplatsstolparna och telefonstolparna med teleonledningen. Bevara dessa så långt det är möjligt.



Vägen genom riksintresset Gallejaur. Foto: Andreas Grahn.

## Väg 655 Fjällbonäs

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	655
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 600 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Fjällbonäs utgör landsvägens gamla sträckning. Den byggdes med 4 m bredd under 1920-talet. Nuvarande riksväg 94:s sträckning utanför byn kom till på 1960-talet. Vägen genom Fjällbonäs är idag breddad till 6 m. Vägen har dock relativt låg bank och måttliga diken. I Granbo är bebyggelsen gles. Två gårdar från 1930-talet gränsar till vägen, med välbevarade egnahem, ladugårdar, bodar och uthus. Slättermarker gränsar till vägen, vid den ena gården avskild från vägen med en låg stenmur/stensträng, och vid den andra med en trögärdesgård. Den västra gården inramas av ett fint trästaket av äldre modell. Mellan gårdarna finns utdikade myrar nära vägen. Slättermarkerna hävdas ej och håller på att växa igen. Väster om sågverket, i Fjällbonäs, är bebyggelsen tätare. Här finns nyare hus men bystrukturen ger ändå en känsla av kontinuitet. Det äldsta gårdsläget finns

på en udde i sjön. Väster om Fjällbonäs går vägen huvudsakligen genom skog. Vägen slingrar något i plan och profil, men landskapet är inte särskilt kuperat här. I Fjällbonäs finns och byhattarmaturer på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Ett exempel på byaväg genom en typisk Norrbottenskogskulturlandsby från tidigt 1900-tal. Den omgivande välbevarade kulturmiljön ger en pedagogisk och god bild av de förhållanden, livsbetingelser och näringsfång som rådde här på 1930-40-talen när gårdarna i Granbo anlades. Eftersom vägen breddats har den en mindre ålderdomlig karaktär, men då dess bank är måttlig, diken små och den har grus som slitlager smälter den ändå väl in i det omgivande kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej beläggas. Fortsätt att använd samma typ av grus i slitlagret. Vägbanken bör ej bli högre och dika måttligt. Vagnära objekt bör underhållas. Bevara så långt det är möjligt byhattarmaturer på trästolpar. Värdefullt för miljön är även att det omgivande odlingslandskapet hålls öppet.



## Väg 920 Gallejaur

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	920
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Enligt åtgärdskartan från Vägverkets Museum byggdes vägen 1952 och var då 3,5 m bred med mötesplatser. Sett från norr mot söder kommer vägen ner norrifrån och löper i ett insprängt läge mellan Gallejaurberget och Gallejaurdammen. Troligen gick vägen längre västerut innan mitten av 1960-talet, när Skellefteälven reglerades och Gallejaurdammen kom till. Räcket utgörs här av Kohlswabalk på betongplintar. Vägen kommer därefter in i lidbyn Gallejaur, och har ett lägre, västligare läge än den gamla byvägen. Vägen går nedanför de mest ålderdomliga och välbevarade gårdsgrupperna, där ett gammalt autentiskt mjölkbord står vid gårdsuppfarten. Öster om vägen finns hävdad odlingsmark mellan vägen och sjön, en timrad, omålad rundloge med spåntak, en lada med vedtak samt en av Norrbottens få bevarade storchässjor. Ett fårstängsel, fäst vid huggna stolpar löper längs med vägen och ger karaktär åt vägmiljön, liksom de ålderdomliga telefonstolparna med åtta luftledningar. Ge-

*Väg 1303.*

*Foto: Andreas Grahn.*



nom byn Gallejaur är vägkanterna artrika. Själva vägen har måttlig bredd, bank och dikning samt grus som slitlager. Vägen ingår i en ovanligt välbevarad helhetsmiljö med mycket höga kulturhistoriska värden (riksintresse för kulturmiljövården).

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär, samt kantas av vägmiljöobjekt och kulturhistoriskt mycket värdefulla miljöer. Vägen ingår i en helhetsmiljö med mycket höga bevarandevärden vilket bidrar till ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, beläggning, omdragning, påbyggnad och släntning. Dika varsamt. Slitlagret bör, så långt det är möjligt, vara detsamma som nuvarande, naturgrus med samma storlek och färg. Bevara och underhåll vägmiljöobjekten. Bevara, om möjligt, vägräckets betongplintar. Bevara telefonstolparna och -ledningen och vägbelysningsstolparna i samma utförande som idag. Värdefullt är även att odlingsmarkerna hålls öppna.

## Väg 278 Bergnäs

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	278
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 100 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Enligt vägätgärdskartan byggdes vägen som enskild utfartsväg med 3,3 m bredd 1936. Idag är vägen en meter bredare, men den har ändå fortfarande en ålderdomlig karaktär. Vägen följer landskapet väl genom skogen, runt sjön Suddesjaur samt i gränsen mellan skogen och betesmarken i lidläge. Byn har en tydlig struktur, med välbevarad bebyggelse från 1920-40-tal. Ägorerna är inhägnade med hägnader av gammal typ och på markerna finns flera timmerlador, hässjor samt öppna diken och holmar med tall och björk. Längs vägen finns det mötesplatser med en äldre typ av mötesplatskyltar (ljusblå botten). Väg-belysning i form av byhattar på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Hela vägmiljön har en ålderdomlighet som ger vägen ett upplevelsevärde. Vägen har en småskalig karaktär och ett karaktäristiskt läge i landskapet. Omgivande kulturmiljö är välbevarad. Längs vägen finns mötesplatser med äldre mötesplatsstolpar och äldre hägnader som ger ytterligare karaktär åt vägen. Sammantaget ger detta vägen ett kulturhistoriskt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ålderdomliga karaktär. Vägen bör ej breddas, beläggas, dras om eller få högre vägbank. Dikning ska utföras varsamt, med hänsyn till vägens småskalighet. I första hand bör dikena slyröjas och rensas. Håll markerna öppna. Bevara så långt det är möjligt vägbelysningen i sitt nuvarande utförande. Siktröj mot Suddesjaur, så att sjön syns från vägen.

## Väg 532 Lomträsk

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	532
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Byn Lomträsk ligger på en långsträckt ås/udde (NV-SO) i sjön Lomträsket. Läget måste vara mycket gynnsamt för odling och udden bör ha varit bebodd under lång tid. P.g.a. uddens form har byn karaktären av radby, med vägen som bygata. Gårdarna ligger relativt utspridda, med hävdade odlingsmarker mellan. Bebyggelsen är blandad och en del nyare fritidshus finns, men även en hel del äldre byggnader, främst då timrade ekonomibygnader som lador, bodar, härbren, en enkelstuga och en omålad rundloge med

spåntak. Vägen löper vackert på åsen/udden längs sjökanten, med odlingsmark på östra sidan eller båda sidorna. Vägen är måttligt bred och har låg vägbank och små diken. Även om den inte har en alltigenom ålderdomlig karaktär smälter den väl in i det omgivande kulturlandskapet.

### Motiv och bevarandevärde:

Byavägen torde ha lång kontinuitet. Vägen har en småskalig karaktär och smälter väl in i det omgivande kulturlandskapet, med öppen odlingsmark och inslag av äldre kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, beläggning och höjning av vägbanken. Dikning bör utföras varsamt. Behåll vägens sträckning. Till eventuell vägbelysning och vägräcke bör trästolpar med byhattarmaturer respektive betongplintar med kohlswabalk eller träräcke väljas. Värdefullt är även att odlingsmarken hålls öppen.

## Väg 706 Suddesjaur – Lerbäck

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	706
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Enligt vägätgärdskartan byggdes vägen som enskild utfartsväg med 3 m bredd 1936. Idag är vägen närmare 5 m bred, men har låg bank och närmast obefintliga diken. Vägen är mycket följsam till omgivande terräng i profil. Genom det gallrade skogspartiet i söder skymtar sjön Suddesjaur. Längre norrut passerar vägen blandad bebyggelse. På några håll finns betesmark i lidläge ovanför sjön. Väg-belysning i form av byhattar på trästolpar. Vägen utgör tillsammans med

*Väg 655. Foto: Andreas Grabn.*



kulturväg väg nr 278 en sammanhängande slinga från de statliga vägarna 629 och 636.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Väg med småskalig karaktär och god följsamhet i terrängen. Omgivande miljöer med kulturhistoriska kvalitéer. Vägen hänger samman med kulturväg 278.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens ålderdomliga karaktär. Vägen bör ej breddas, beläggas, dras om eller få högre vägbank. Dikning ska utföras varsamt, med hänsyn till vägens småskalighet. Dikena bör slyröjas och rensas. Vårda och underhåll äldre hägnader. Bevara om möjligt nuvarande vägbelysning. Siktröj mot Suddesjaur, så att sjön syns från vägen. Håll markerna öppna.

## **Väg 1303 Grundvattnet-Benbryteforsen**

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	1303
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	15 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Vägen slingrar sig fram i plan och profil och följer terrängen väl. Vägen löper längs Piteälvens södra sida i ett högt läge längs bergsslutningen ned mot älven. Bitvis ser man älven från vägen. Vägen har måttlig bank, skärning och dikning. Längs vägen finns ett flertal objekt, såsom en äldre, idag mycket unik, gränsskylt med texten ”Arvidsjaur socken”, äldre vägvisarskyltar, samt en betongbågbron. Vägen har mötesplatser med den näst senaste typen av mötesplatsskyltar (mörkblå botten, ej reflekterande). Enligt åtgärdskartan byggdes vägen som revirväg (enskild väg) 1942-44, från Grundvattnet till ca två km sydväst om Benbryteforsen. Vägen var ursprungligen 3,0 m bred.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Tillsammans med den ålderdomliga skyltfloran och betongbågbron ger vägen ett autentiskt 1950-60-talsintryck. Tiden tycks ha stått stilla de sista 40 åren. Detta ger vägen ett högt kulturhistoriskt, upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens nuvarande karaktär. Vägen bör ej dras om, rätas, profiljusteras, breddas eller beläggas. Så långt det är möjligt bör samma typ av grus behållas som slitlager. Värdefullt är även att mötesplatserna bevaras med nuvarande mötesplatsskyltar. Bevara vägmiljö-

objekten. Dikning bör utföras varsamt. Vissa partier, där vägen går nära älven, skulle kunna siktröjas för större skönhetsvärden.

## **Gamla bygatan i Gallejaur**

<b>Kommun:</b>	Arvidsjaur
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	500 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Gamla byavägen genom Gallejaur, som löper tätt in till husen, genom de allra äldsta och mest autentiska gårdsgrupporna. Eftersom dessa ligger högt och i lidläge är även vägen en åsväg, som slingrar sig fram i plan och profil. Den är smal och har en ålderdomlig karaktär, med låg bank, obefintliga diken samt grus med mittsträng av gräs. Omgivningen med de välbevarade gårdsgrupporna samt trästaket och fårstängsel bidrar också till vägmiljöns autentiska karaktär.

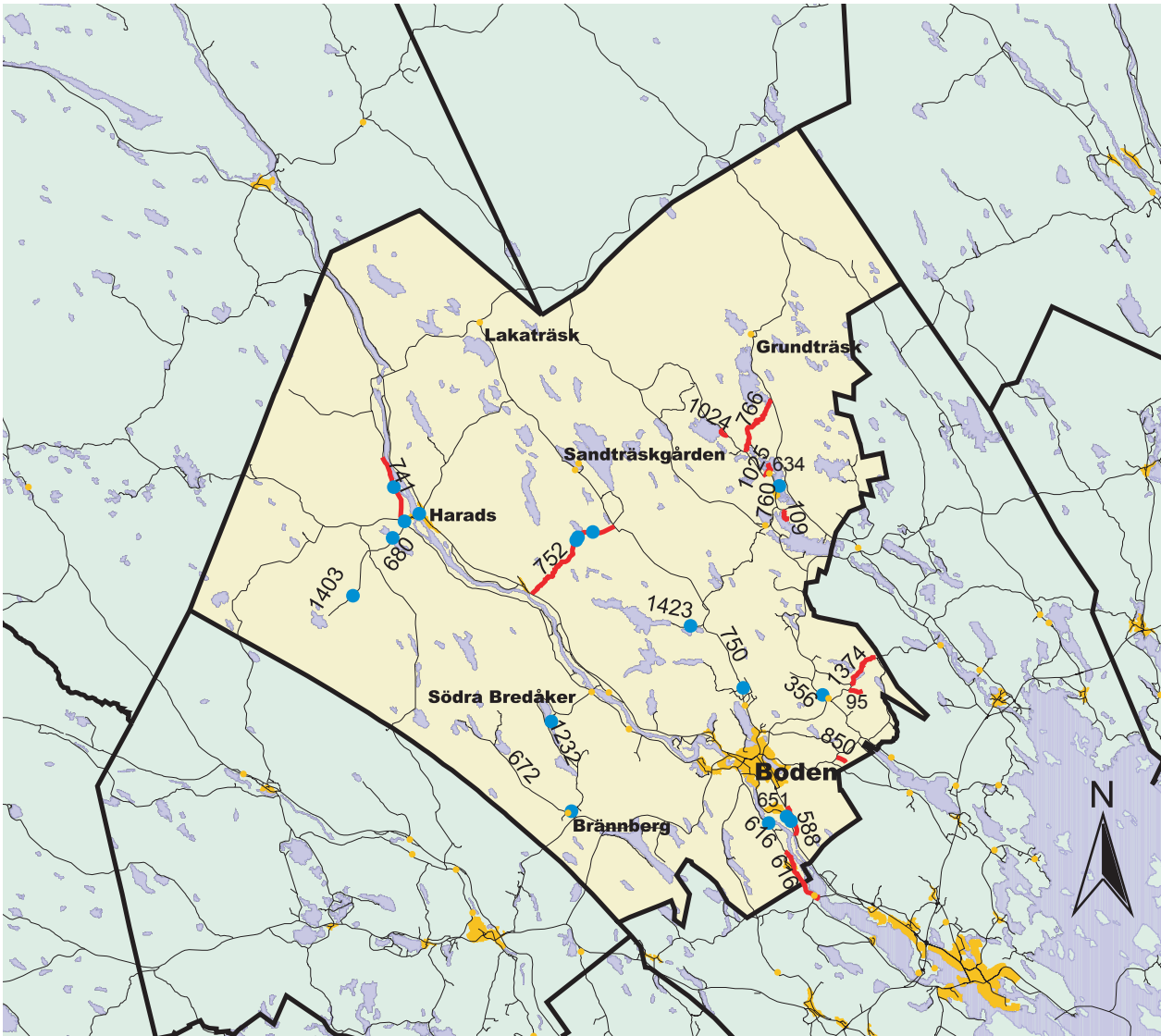
### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen är mycket välbevarad och ålderdomlig. Både vägens sträckning genom gårdsgrupporna, den ålderdomliga karaktären och omgivande miljöer bidrar till denna vägs särställning i kulturvägsinventeringen. Vägen har upplevelsemässiga och pedagogiska värden.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens nuvarande karaktär så långt det är möjligt. Undvik ombyggnad och förändring.

# Vägmiljöer i Bodens kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 588 Södra Sävast
- Väg 616 Avan – Unbyn – Svedjan
- Väg 741 Bodträskfors – Bäcknäs
- Väg 752 Svartlå – Gransjö
- Väg 766 Fällviken – Ytterholmen

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 95 Lillberget
- Väg 109 Lassbyn
- Väg 634 Överstbyn – Näset
- Väg 651 Gamla landsvägen genom Sävast
- Väg 850 Flarken
- Väg 1024 Valvträsk
- Väg 1025 Överstbyn
- Väg 1374 Ubbyn – kommungränsen

## Väg 588 Södra Sävast

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	588
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen utgör en del av gamla landsvägen mellan Boden och Luleå, som blev färdig 1824. År 1936 byggdes vägen om och breddades. 1960 tycks den nya sträckningen av Riksväg 97, väster om Sävastån, ha byggts, varvid denna äldre del blev kvar som en lokal slinga. Vägen är belagd och har måttlig vägbank och diken. Omgivande landskap är öppet och hävdad. Bebyggelsen är blandad. Vid vägens norra ände finns en kort ensidig björkallé samt en trögärdesgård längs med vägen. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar, utom i vägens södra ände där metallstolpar och stadsmässiga armaturer tar vid. Området är naturskönt med utsikt mot Sävastån.

### Motiv och bevarandevärde:

Som en del av den gamla vägen mellan Luleå och Boden har vägen lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde. Omgivande landskap är öppet och hävdad, med inslag av välbevarad äldre bebyggelse.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, byggas på ytterligare eller dras om. Till ev. ny beläggning bör oljegrus eller Y1G väljas. Dika varsamt. Vårda allén. Om byte av vägbelysningen blir aktuell bör man i första hand välja trästolpar och byhattsarmaturer.

## Väg 616 Avan – Unbyn – Svedjan

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	616
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 000 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

När Luledalen vid slutet av 1700-talet blev bruksdistrikt förbättrades den gamla körvägen mellan Heden och Råbäcken samt förlängdes till Avan. Vägen har idag i stort sett samma sträckning som på generalstabskartan från 1894. Men den är breddad, be-

lagd och har hög vägbank och diken. Omgivande landskap är öppet, med hävdad odlingsmark och bevarade lador. Byarna Avan och Unbyn är medeltida jordbruksbyar, som fortfarande har en struktur med samlad bebyggelse i bykärnan. Byarna har karaktären av radbyar. Bebyggelsen är blandad med inslag av välbevarade gårdsgrupper. Flera gårdsuppfarter kantas av björkalléer. Vägbelysning i form av trästolpar, men med stadsmässiga armaturer. I Unbyn finns en äldre bensinpump och längre norrut finns ett mjölkbord. Avan-Unbyn är riksintresse för kulturmiljövården.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde, som exempel på en av de vägar som drogs till följd av bruksindustrin i Norrbotten under 1800-talets början. Omgivande kulturmiljöer är riksintresse för kulturmiljövården.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om. Undvik ytterligare breddning, uppbyggnad och kraftig dikning. Om slitlagret byts ut bör oljegrus eller YG väljas och gammalt slitlager avlägsnas så att vägkroppen ej blir högre. Värdefullt är även att behålla belysningsstolpar av trä.

## Väg 741 Bodträskfors – Bäcknäs

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	741
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Bodträskfors och Edefors, på sydvästra sidan av Luleälven, byggdes som statligt AK-arbete 1939. Ursprungligen var vägen 4,5 m bred. Vägen har låg till måttlig vägbank och bitvis små diken. Den södra delen har långa raksträckor, vilket är typiskt för AK-vägarna. Genom byn Klusån är vägen slingrigare i plan. Klusån, som har sitt ursprung i ett krononybygge från 1700-talet, har en välbevarad bebyggelsestruktur och de småkuperade välhävdade odlingsmarkerna i östsluttning ned mot älven. Bebyggelsen är huvudsakligen från 1900-talets början, men ett par äldre gårdar finns också. På slättermarkerna finns lador i gott skick. En äldre telefonledning löper parallellt med vägen en bit. Söder om Klusån finns ett vägräcke med stengardister.



Väg 741 mellan Bodträskfors och Edefors byggdes genom statligt s.k. AK-arbete år 1939.  
Foto. Agneta Milton.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en relativt välbevarad AK-karaktär, med långa raksträckor och höjdvariationer. Den värdefulla kulturmiljön vid Klusån och det ålderdomliga vägräcket söder om Klusån bidrar till vägmiljöns autenticitet. Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt, samhällshistoriskt, pedagogiskt och upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om i plan eller profil. För vägens kulturhistoriska värde är det viktigt att variationerna i profil bibehålls – ett av de typiska kännetecknen för en AK-väg. Vägbanken bör ej bli högre eller bredare. Behåll grus som slitlager. Dika varsamt. Bevara och återställ vägräcket med stengardister till sitt ursprungliga utseende.

## Väg 752 Svartlå – Gransjö

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	752
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	13 500 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes som enkel bygdeväg och avsynades 1921. Den löper genom kuperade, skogsbeväskade moränmarker. Utmärkande för vägen är dess slingrighet i plan i den sydvästra delen. Vägen är emellertid bred och har bitvis dikats kraftigt. Den har på några ställen även byggts upp och skurits ned i höjdryggar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägens sträckning i plan är relativt oförändrad sedan vägen byggdes 1921 och den är ovanligt slingrig för att vara en statlig väg. I övrigt har vägen genomgått en del förändringar vilket påverkar vägens värde negativt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens slingrighet och profil. Dikning bör utföras med varsamhet. Vårda och ta hänsyn till vägobjekten vid drift och underhåll.

## Väg 766 Fällviken – Ytterholmen

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	766
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

År 1921 avsynades den enskilda vägen mellan Fällviken och Södra Flygget vid sjön Stor-Lapptäsket. Tretton år senare byggdes en ny sträckning som anslöt söder om Rävaberget och gick på den östra sidan om berget, norrut fram mot Ytterholmen och vidare mot Grundträsk. Dagens väg går i ursprunglig sträckning och är mycket slingrig både i plan och profil, då den anpassats efter det omgivande kuperade skogslandskapet. Terrängen är bitvis blockrik, troligen p.g.a. tappning av en issjö. Dikena är små. På några ställen löper en äldre telefonledning parallellt med vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med bibehållen gammal sträckning, väl anpassad efter landskapets former. Dess slingrighet och variationer i höjddled är ett resultat av denna anpassning och gör att vägen upplevs som ålderdomlig.

### Rekommendationer:

Viktigt att bevara är vägens anpassning till terrängen, d.v.s. slingrigheten i plan och profil. Vägen bör ej heller breddas eller beläggas. Dika varsamt.

## Väg 95 Lillberget

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	95
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg som löper genom vida, kuperade slättermarker och blomsterängar. Vägbanken är låg och dikena små. Vägen kantas av träddungar och solitära träd. Några av dungarna är gallrade. På de omgivande markerna finns ett flertal lador samt betesmark, betad av hästar. Inslag av äldre välbevarad bebyggelse. Två mötesplatser har äldre mötesplatsskyltar. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar. Enligt Vägverkets åtgärdsplan byggdes vägen som enskild utfartsväg med 3 m bredd 1938.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en ålderdomlig karaktär, upplevelsemässigt och pedagogiskt värde. Värdefullt omgivande natur- och kulturlandskap.

## Väg 109 Lassbyn

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	109
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

En väg till Lassbyn finns redan på generalstabskartan från 1892. År 1936 byggdes vägen om som enskild utfartsväg med 3,5 m bredd. Vägen är i gott skick och har bevarade mötesplatser och väl avpassade grunda diken. Vägen är smal och har en ljus beläggning. Den löper genom ett kuperat och öppet land-

skap med några timmerlador och härbren. Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av äldre rödmålade hus och gårdar. Byn har ett naturskönt läge vid Degerselet.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ålderdomliga drag. Vägen har en ljus beläggning som gör att den smälter väl in i den omgivande kulturmiljön.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd, mötesplatser och äldre mötesplatsskyltar. Behåll den ljusa färgen på beläggningen. Bevara den låga vägbanken och de grunda dikena, samt vägens sträckning.

## Väg 634 Överstbyn – Näset

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	634
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Landsväg mellan Råneå och Överstbyn bröts i slutet av 1860-talet, sedan statsanslag lämnats 1867. Orsaken var att man ville skapa biförtjänster åt en av missväxt hårt drabbad befolkning. Sista biten av den vägsträckningen sammanfaller någorlunda med södra delen av bidragsväg 634, som byggdes om som enskild väg 1948. Grusvägen är relativt smal och har en låg vägbank. Den är sparsamt dikad och kantas av



Väg 651.

Foto:

Agneta

Milton

trästolpar med byhattsarmaturer. Det omgivande odlingslandskapet i Överstbyn är småbrutet och omväxlande. Bebyggelsen är blandad, men delvis välbevarad.

### Motiv och bevarandevärde:

Den södra delen av vägen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt och samhällshistoriskt värde, då den utgör en bit av de vägar som bröts i samband med storsvagåren på 1860-talet. Vägen upplevs fortfarande som ålderdomlig p.g.a. sin ringa bredd, låga vägbank och småskaliga diken. Vägen underordnar sig omgivande landskap och passar väl in i kulturmiljön i Överstbyn.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, få högre vägbank, beläggas eller dikas för kraftigt. Behåll vägbelysningen i nuvarande utförande.

## Väg 651 Gamla landsvägen genom Sävast

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	651
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen utgör en del av gamla landsvägen mellan Boden och Luleå, som blev färdig 1824. År 1937 drogs sträckan mellan Sävast och Boden om och kom istället att följa längs med järnvägen. Denna äldre vägdel är belagd men smal och har mycket små diken. Omgivande kulturmiljöer har ålderdomliga drag, med öppna slättermarker, stenmurar, trädgårdsgårdar och välbevarad bebyggelse. Vägbelysningen utgörs emellertid av metallstolpar och stadsmässiga armaturer.

### Motiv och bevarandevärde:

Som en del av den gamla vägen mellan Luleå och Boden har vägen lång kontinuitet och högt kommunikationshistoriskt värde. Trots beläggningen har vägen en småskalig ålderdomlig karaktär, med smal väggkropp och små diken. Omgivande kulturmiljöer och bebyggelse är dessutom välbevarade och ökar vägens upplevelsemässiga värde.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, påbyggnad och omdragning av vägen. Dika varsamt. Vårda stenmurarna och trädgårdsgården, røj bort sly som skymmer vid behov. Om byte av vägbelysningen blir aktuell bör man i första hand välja trästolpar och byhattsarmaturer.

## Väg 850 Flarken

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	850
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	3,6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen finns markerad som enskild sämre körväg på generalstabskartan från 1936. Den byggdes om till enskild väg med 3,5 m bredd 1953. Dagens väg är smal och har mötesplatser. Dikena är på vissa ställen ganska djupa, men eftersom de är smala och ligger ett stycke vid sidan om vägen stör de ej helhetsintrycket. Gruset är lite för grovt för att passa in i miljön. Vägen omges av ett öppet odlingslandskap och en blandad bebyggelse. Slättermarkerna har karaktär av blomsterängar. Ett flertal välbevarade lador finns kvar. En större dunge av aspar ger ett lummigt intryck. Vid vägen finns betesmark som betas av får. Vägbelysningen utgörs av byhattar på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarandevärd är vägens småskalighet och det omgivande landskapet.

### Rekommendationer:

Undvik breddning och beläggning. Behåll vägbelysningen i nuvarande utförande.

## Väg 1024 Valvträsk

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	1024
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Valvträsk upptogs som krononybygge vid 1800-talets början. På generalstabskartan från 1931 finns vägen med, som enskild sämre körväg. Vägen har låg vägbank och relativt små diken. Omgivande landskap är öppet men inte hävdat, och håller på att växa igen. En del lador är i dåligt skick. Bebyggelsen är blandad men det finns ett stort inslag av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Belysningen utgörs av byhattar på trästolpar. Vägens omgivning är vacker, med utsikt mot såväl bergen som sjön Valvträsket.





*Väg 1374  
med en mötes-  
platsstolpe i  
trä.  
Foto: Agneta  
Milton.*

### Motiv och bevarandevärde:

Byvägen genom Valvträsk smälter väl in i den omgivande kulturmiljön. Vägen har en ålderdomlig och småskalig karaktär, vilket förstärks av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i byn.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ringa bredd, den låga vägbanken, de små dikena, grus som slitlager, trästolparna med byhattar.

## Väg 1025 Överstbyn

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	1025
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Landsväg mellan Råneå och Överstbyn bröts på 1860-talet. Sista biten av den sammanfaller med bidragsväg 634. Den västligare sträckningen ut på udden i Överstbyträsket, väg 1025, är yngre. Den byggdes som enskild väg och avsynades 1942. Vägen är smal och eftersom byggnader, dungar och solitära träd står mycket nära inpå vägen förstärks detta intryck. Vägbanken är låg och dikena små. Vägbelysningen utgörs av byhattsmaturer på trästolpar. En telefonledning korsar vägen. Det omgivande odlingslandskapet är småbrutet och omväxlande. Bebyggelsen är blandad och delvis välbevarad, från 1900-talets första hälft.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär och smälter fint in i omgivande kulturmiljö.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, få högre vägbank, beläggas eller dikas för kraftigt. Behåll vägbelysningen i nuvarande utförande.

## Väg 1374 Ubbyn – kommungränsen

<b>Kommun:</b>	Boden
<b>Vägnummer:</b>	1374
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Detta är en skogsväg som bitvis slingrar sig kraftigt och som anpassats efter de nivåskillnader som förekommer i landskapet. Vägen finns ej med på generalstabskartan från 1936 och har alltså tillkommit senare. Den löper längs med sjön Djuptjärn, i vars norra ände Ubbyns fäbodvall en gång låg. I vägens södra ände finns öppna odlings- och betesmarker med inslag av välbevarad äldre bebyggelse, bl.a. lador. Vägen har en något hög vägbank och har på några platser dikats djupt. Längs vägen finns mötesplatser samt tre blåvitrandiga mötesplatsstolpar av trä.

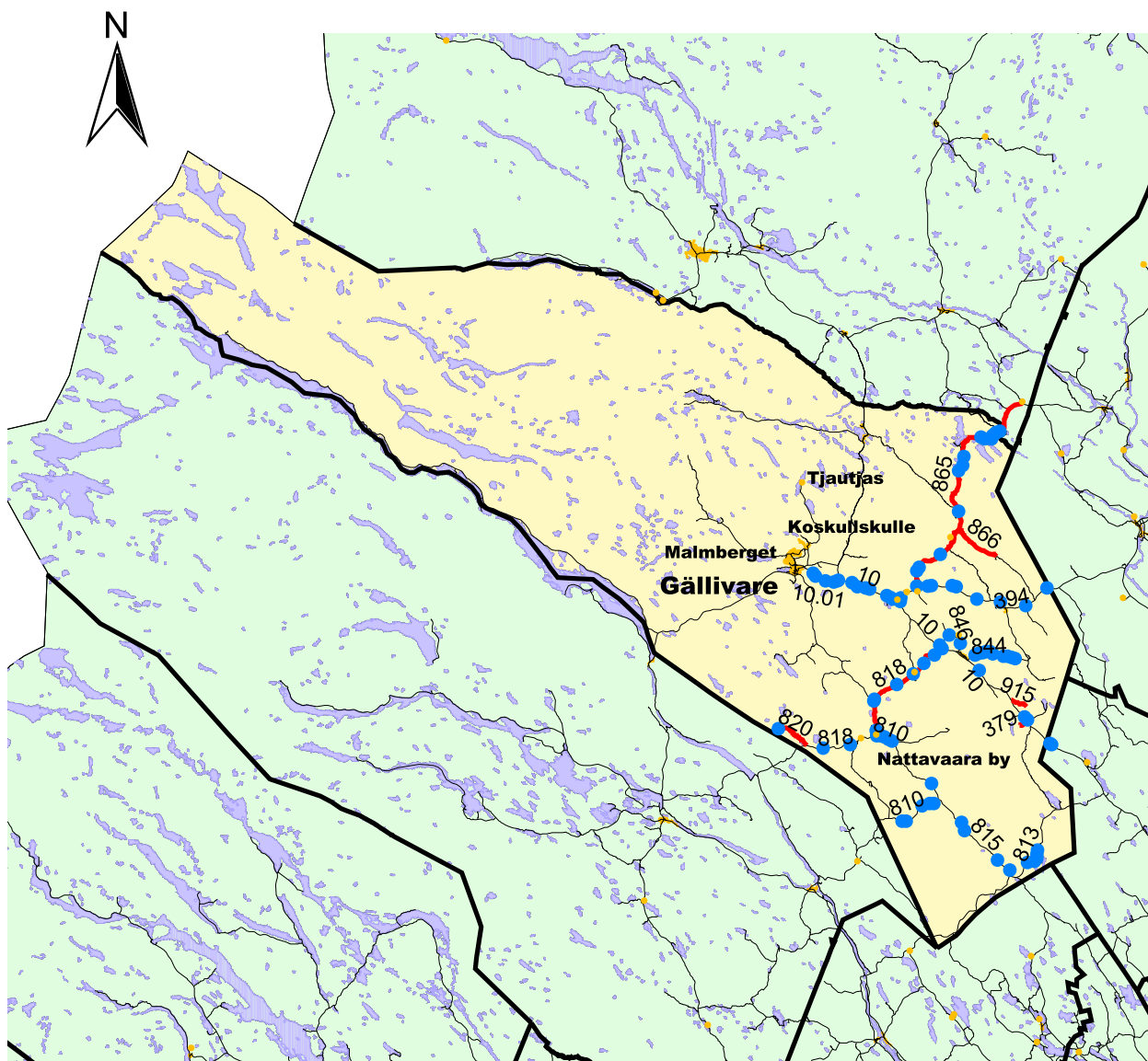
### Motiv och bevarandevärde:

Vägen är en för området typisk skogsväg, som upplevs ålderdomlig genom sin variation i plan och profil. Det upplevelsemässiga och pedagogiska värdet stärks av vägmiljöobjekten och de omgivande kulturmiljöerna i vägens södra ände.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, rätas eller dras om, profiljusteras eller beläggas. Dika varsamt. Underhåll mötesplatsstolparna och tydliggör deras funktion genom att bevara mötesplatserna.

# Vägmiljöer i Gällivare kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 818 Nattavaara by – E10
- Väg 820 Harrejaur – Urtimjaur
- Väg 865 Dokkas – Masugnsbyn
- Väg 866 Granhult – väg 865

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 379 Pahtapalo – E10
- Väg 915 Särkivaara – E10

## Övergiven

- Vägslinga Linkanjänkkä

## Väg 818 Nattavaara by – E10

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	818
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	31 800 m
<b>Vägbredd:</b>	7,7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med på generalstabskartan från 1891. På åtgärdskartan finns anteckningar om vägarbeten längs vägen 1906-11. Den var då 4,2 m bred. Dagens väg är nästan dubbelt så bred. Den har rätats i en del av kurvorna, men följer ändå landskapets former med en slingrande sträckning. Vägbankens och dikenas storlek varierar, men de har genomgående anpassats relativt väl efter behovet. Vägen sträcker sig genom skogs- och våtmarker och passerar förbi sjöar och bevarandevärda odlingslandskap i Nattavaara by och Purnu-Pikkujaako. Längs vägen finns kilometerstolpar av sten samt en vägvisarsten mot Kilvo. Troligen tillkom dessa i samband med AK-åtgärder i Gällivare kommun under 1920- och 30-talet.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och löper till viss del i ursprunglig sträckning. Den stora mängden kilometerstenar som finns längs vägen har både ett samhällshistoriskt värde (AK-arbete) och ett upplevelsemässigt värde och utgör den starkaste grunden för vägens status som värdefull vägmiljö.

*Längs väg 820 Harrejaur-Urtimjaur finns en äldre telefonledning med porslinsisolatorer bevarad.  
Foto: Agneta Milton.*



### Rekommendationer:

Behåll vägens plan och profil. Dika varsamt. Välj ljus beläggning (oljegrus/YG) när slitlagret ska läggas om. Vårda kilometerstolparna och vägvisarstenen.

## Väg 820 Harrejaur – Urtimjaur

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	820
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen har i stort sett samma sträckning som den hade på generalstabskartan 1890. Den löper genom ett skogsområde med en mängd små sjöar, tjärnar och våtmarker. Några gamla betesmarker finns längs vägen och bebyggelsen är blandad, utspridd och sparsam. Vägen följer landskapet och slingrar sig lätt. Vägbanken är låg och dikena småskaliga. En gammal telefonledning följer vägens södra sida. En kilometerstolpe av trä finns vid vägens västra ände, i Urtimjaur.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägens gamla sträckning har bevarats, vilket ger den en lång kontinuitet. Den har fortfarande kvar ålderdomliga drag: grus, små diken, låg vägbank samt en kilometerstolpe av trä. Omgivande landskap är välbevarat och naturskönt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens gamla sträckning, de små diken, den låga vägbanken, grusbeläggningen, vägbredden och kilometerstolpen av trä.

## Väg 865 Dokkas – Masugnsbyn

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	865
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	65 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Dokkas och Masugnsbyn bröts i etapper under 1910-30-talet. Delen mellan Dokkas (Linaälven) och Markitta avsynades 1917, Markitta - Nilivaara 1920, Nilivaara - Teletöisentunturi 1922, Teletöisentunturi - Vettasjärvi 1924, norr om Vettasjärvi 1926 och Kääntöjärvi - Masugnsbyn 1934. Vägen var

ursprungligen 4,2 m bred. Idag är den södra delen av vägen, mellan Dokkas och Nilivaara bredare än den norra delen. En stor del av sträckan är belagd med oljegrus. Vägen slingrar sig fram genom kuperade skogsmarker, våtmarker och mindre byar. Den har en måttlig vägbank och diken av varierande storlek. På en del ställen har vägen dragits om. Bland annat har nya broar byggts och ersatt tre stenvalvsbroar, som fortfarande ligger kvar nära vägen. I vägmiljön ingår även ett flertal äldre vägvisarskyltar samt kilometerstolpar av sten. Kilometerstolparna finns främst i området kring Kääntöjärvi.

### Motiv och bevarandevärde:

I stort sett följer vägen samma sträckning som när den byggdes under 1910-30-talet. De många kulturhistoriskt värdefulla objekten ger vägen en spännande vägmiljö med högt upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Bevara och ta hänsyn till vägobjekten: äldre skyltar, stenvalvsbroar och kilometerstolpar av sten. Røj bort sly som döljer dem. Bevara vägens nuvarande sträckning, plan och profil. Undvik breddning av vägen, behåll grus som slitlager. Dika varsamt.

## Väg 866 Granhult – väg 865

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	866
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	11 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Ödebygdsvägen till Granhult bröts 1929 och var ursprungligen 3 m bred. Vägens omgivning är kuperad och vägen följer terrängen väl i profil. Vägen är breddad, har låg till måttlig vägbank och har diken av varierande djup och bredd. Den nordvästra delen av vägens omgivning domineras av tallskog, längre österut tar blandskog och våtmarker över. Vägens östra ände sträcker sig genom byn Granhult, som har blandad bebyggelse.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen till Granhult är ett bra exempel på tidsperiodens (1930-tal) ödebygdsvägar, som ofta har en rak sträckning i plan och en mycket varierad profil. Detta ger vägen även ett visst upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och frekventa variationer i höjddled. Vägen bör ej beläggas, breddas ytterligare, få högre vägbank. Dika varsamt.

## Väg 379 Pahtapalo – E10

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	379
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen till Pahtapalo bröts troligen relativt sent, eftersom den ej finns med på någon av de studerade historiska kartorna. En gångstig fanns emellertid redan 1891. Vägen är smal och har mötesplatser med två bevarade blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä. Väggruset är rödaktigt, vägbanken låg och dikena småskaliga. Vägkanterna är artrika. Vägen leder genom ett starkt kuperat skogsområde fram till byn Pahtapalo. I anslutning till bebyggelsen finns betesmarker samt blomsterängar och timrade lador. Kraftiga solitära lövträd står på några platser i vägens närhet.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en bevarad småskalighet och en vägmiljö rik på natur- och kulturvärden. Detta ger vägen ett upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, beläggas, profiljusteras eller dras om. Dika försiktigt och med hänsyn till vägkantsfloran. Bevara och underhåll mötesplatser och mötesplatsstolparna i trä.

## Väg 915 Särkivaara – E10

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	915
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen till Särkivaara finns med som enskild sämre körväg redan på generalstabskartan från 1891 och sträckningen tycks ej ha förändrats nämnvärt sedan dess. Den löper genom skogsklädda moränmarker. Vägbanken varierar i höjd från låg till måttlig. Vägen har mötesplatser med ett flertal blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä. I dikeskanterna växer en mängd olika arter, bl.a. ett stort antal orkidéer. Tyvärr har floran skadats av ovarsam dikning i vägens västra delar. Vägens östra del har dock småskaliga diken. Bebyggelsen ger ett enhetligt intryck och är till övervägande del från 1900-talets första hälft.



Väg 865 Dokkas – Masugnsbyn.

Foto: Agneta Milton.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har kontinuitet, ålderdomliga drag, artrik vägkantsflora och en välbevarad kulturmiljö i byn.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens ringa bredd, mötesplatser och mötesplatsstolpar, vägens sträckning, artrikedomen i diken och grus som slitlager. Undvik att dra om, belägga eller bredda vägen. Vägbanken bör ej bli högre, vägkanterna bör hävdas. Dikning bör ske varsamt och med hänsyn till vägkantsfloran.

## **Övergiven vägslinga Linkanjänkkä**

<b>Kommun:</b>	Gällivare
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	5 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,0-6,2 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### **Vägbeskrivning:**

Övergiven vägslinga som utgör del av den ursprungliga sträckningen av landsvägen mellan Överkalix och Gällivare. Delen mellan Gällivare och Skróven byggdes på 1860-talet. Då tillkom även den magnifika stenalvsbron över Vassara älv. Längs vägen finns även tre kilometerstolpar av huggen granit. Dessa är yngre,

hör ihop med övriga kilometerstolpar längs sträckan Gällivare - Överkalix, som tillkom som AK-åtgärd under 1920- eller 30-talet. Vägen övergavs när E10 fick en ny sträckning på 1960-talet (avsynad 1967). Den är ganska bred och belagd med oljegrus i den västra delen. Vägen löper huvudsakligen genom skog, mellan Vassaraälven och nuvarande E10.

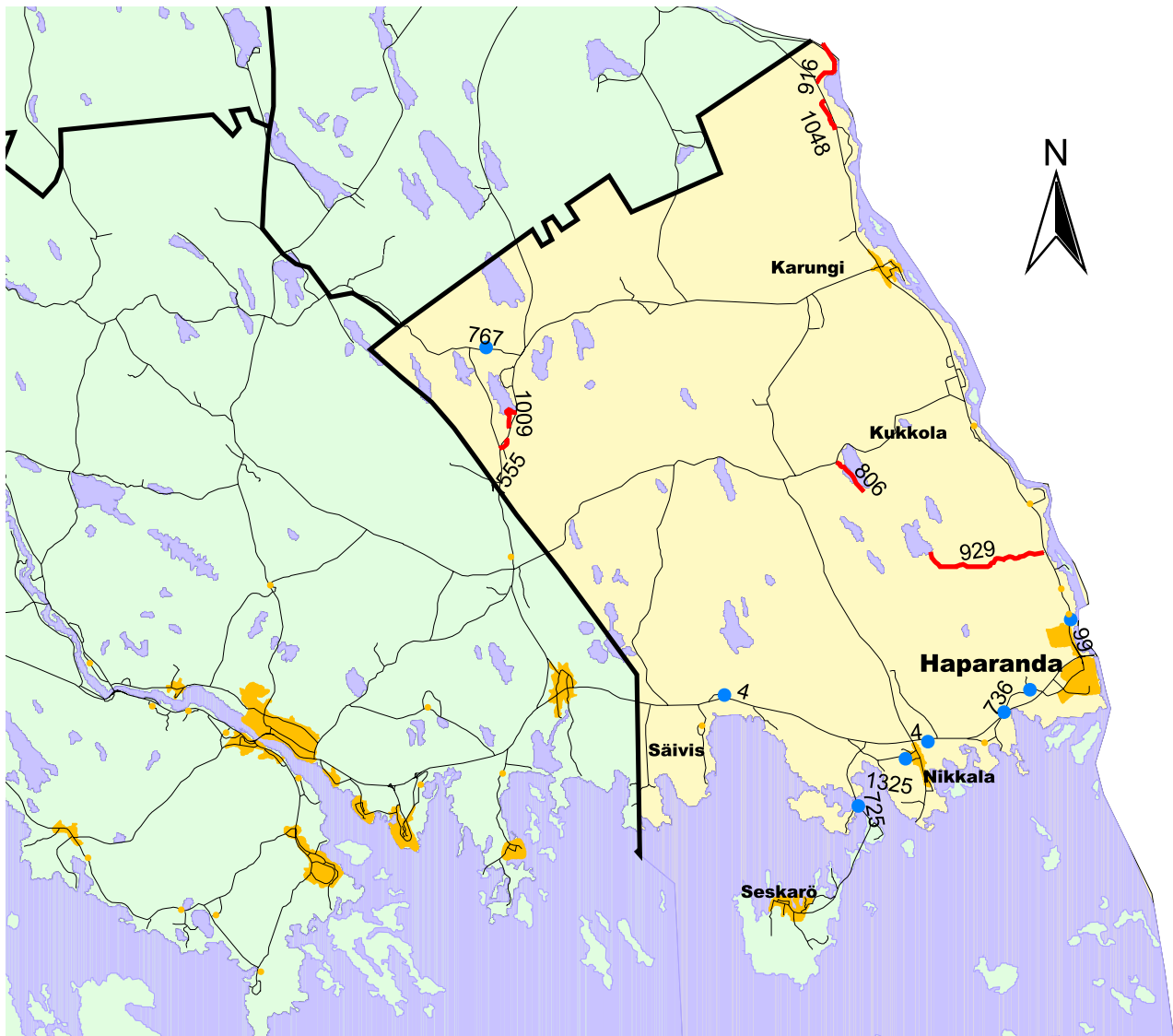
### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägsträckan har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Flera vägmiljöobjekt förstärker det kulturhistoriska värdet och ger vägen ett upplevelsevärde. Kilometerstolparna har dessutom ett samhällshistoriskt värde och stenalvsbron ett byggnadsteknikhistoriskt värde, förstärkt av stödkriteriet sällsynthet. Bron lämpar sig väl som turistväg (rastplats).

### **Rekommendationer:**

Röj bort sly som skymmer kilometerstolparna. Res upp stolpe nr 9.

# Vägmiljöer i Haparanda kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

Väg 916 Sipola – Matakoski – Karkiainen

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 806 Leipijärvi – Nutikumpu

Väg 929 Nedre Vojakkala – Iso Karsikkojärvi

Väg 1009 Lappträsk by

Väg 1048 Korpikylä – Harju

Väg 1555 Långbacken

## Väg 916 Sipola – Matakoski – Karkiainen

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	916
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Delar av byavägen genom Matakoski följer samma sträckning som på 1890-talet, förutom i den södra änden där den dragits om. Vägen sträcker sig genom ett vackert, småkuperat landskap med en bäckravin. Den har mötesplatser med skyltar och vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar. Vägbanken är överlag låg, men har på några platser byggts upp något. Trots att vägen är måttligt dikad störs inte helhetsintrycket. Längs vägens södra delar finns öppna och hävdade odlingsmarker med många lador. Bebyggelsen längs vägen är blandad, men de moderna husen är främst förlagda till den norra änden av byn. Den övervägande delen av bebyggelsen längs vägens övriga delar är gammal och välbevarad, med timrade ladugårdar, aittor och bodar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har kontinuitet, en viss småskalighet och anpassning till omgivande landskap samt löper genom en värdefull kulturmiljö.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, byggas upp eller dikas för kraftigt.



*Väg 806 har en mycket slingring sträckning längs en smal moränrygg.  
Foto: Agneta Milton.*

## Väg 806 Leipijärvi – Nutikumpu

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	806
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Nutikumpu och Leipijärvi sträcker sig längs en smal moränrygg mellan sjöarna Väertijärvi och Leipijärvi. Den har en oerhört slingrig sträckning, vars böjar och krökar närmast kan liknas vid ett meandrande vattendrag. På generalstabskartan från 1891 finns en gångstig i samma sträckning. Skogens träd står mycket nära vägens sidor, vilket gör att vägen upplevs ännu smalare än den faktiskt är. Vägen är i bra skick och dess vägbank och diken är mycket små.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär samt ett upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och slingrighet, vägens ringa bredd och dess mycket småskaliga vägbank och diken. Vägen bör ej beläggas.

## Väg 929 Nedre Vojakkala – Iso Karsikkojärvi

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	929
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	7 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Med undantag för en dryg kilometer i den östra änden överensstämmer vägens sträckning med den gångstig som gick mellan Nedre Vojakkala och Iso Karsikkojärvi redan 1891. Sträckningen är mycket slingrig, framför allt i plan. En kort sträcka i den östra änden är belagd och denna del är något bredare än vägen i övrigt. Vägens mötesplatser har bevarats, liksom några av mötesplatsskyltarna. Den övervägande delen av vägen saknar eller har mycket småskaliga diken. På några ställen, där vägen löper genom våtmarker, har dock diken grävts relativt djupa. Vägbanken är genomgående mycket låg. Vägen löper genom en skog som domineras av barrträd. På några ställen står stora tallar tätt intill vägen och upplevs som solitära träd genom sitt sätt att dominera vägmiljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägens sträckning har lång kontinuitet och en ålderdomlig karaktär, med sin småskalighet och fina anpassning till omgivande landskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens gamla sträckning och dess slingrighet, mötesplatserna, de småskaliga diken, grusbeläggningen, den låga vägbanken samt stora tallar i vägmiljön. Vägen bör ej breddas.

## Väg 1009 Lappträsk by

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	1009
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Större delen av vägen genom Lappträsk by utgör en rest av den gamla sträckningen av landsvägen mellan Kalix och Karungi, som bröts på 1890-talet. Vägen är smal och har mötesplatser. Den har låg vägbank och småskaliga diken. Vägen sträcker sig genom byn



Väg 929 har sitt ursprung i en gångstig från 1800-talet. Foto: Agneta Milton.

Lappträsk och dess odlingslandskap, som breder ut sig över en udde i sjön Lappträsket och Sangisälven. Åkrarna har öppna diken, varav några är be vuxna med slyridåer. Byns bebyggelse är blandad, med äldre bebyggelse i söder och modernare och tätare bebyggelse i norr.

### Motiv och bevarandevärde:

Den utvalda delen av vägen har lång kontinuitet och en bevarad ålderdomlig och småskalig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, dess ringa bredd, låga vägbank, småskaliga diken, grus som slitlager.

## Väg 1048 Korpikylä – Harju

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	1048
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2





Väg 1048 utgör en del av den väg efter Torneälv som byggdes under 1780-talet.  
Foto: Agneta Milton.

### Vägbeskrivning:

Tornedalen var den älvadal i Norrbotten som först fick landsväg efter älven. Där fanns nämligen den folkrikaste överbygden. År 1748 beskrivs färdvägen som ”en någorlunda försvarlig gångväg”, men under 1780 och följande år byggdes vägen ut på den västra sidan av älven. Vägslingan förbi Korpikylä är en del av denna gamla sträckning, som rätades bort 1957, och den har därefter varit enskild väg. Vägen slingrar sig fram genom en blandad bebyggelse med såväl moderna villor som äldre, helt eller delvis, kringbyggda tornedalsgårdar. På ett flertal platser står träd och byggnader mycket nära vägen, vilket skapar en stark närhetskänsla. Vägbanken är mycket låg och diken är små. Längs vägen finns en betesmark med en trädunge som domineras av aspar. Höet hässjas på några ställen. Vägen har mötesplatser med mötesplatskyltar och kantas av galvaniserade vägbelysningsstolpar med byhatts-armaturer.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen utgör en del av den första landsvägen från kusten till överbygden i Norrbotten. Den har lång kontinuitet och ett högt kommunikationshistoriskt värde. Vägen löper genom en mycket värdefull kulturmiljö, med välbevarad bebyggelse och en hög andel värdefulla kulturlandskapselement.

### Rekommendationer:

Bevara vägen i sin ursprungliga sträckning. Undvik breddning, dels för att behålla vägens småskaliga karaktär, dels för att en breddning av vägen skulle påverka ett flertal kulturhistoriskt värdefulla byggnader som står nära vägen. Vägbanken bör hållas så låg som möjligt. Dika varsamt. Om förändringar av vägbelysningen sker bör i första hand trästolpar och byhattsarmaturer användas. Vid nybeläggning av vägen bör ett ljust YG- eller oljegrus lager väljas.

## Väg 1555 Långbacken

<b>Kommun:</b>	Haparanda
<b>Vägnummer:</b>	1555
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	800 m
<b>Vägbredd:</b>	2,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den krokiga norra delen av vägen genom Långbacken utgör en kort rest av den gamla sträckningen av landsvägen mellan Kalix och Karungi, som bröts på 1890-talet. Vägen är väldigt smal och har grus som slitlager. Den har låg vägbank och småskaliga, grunda diken. Vägen slingrar sig fram genom landskapet, som huvudsakligen består av öppna odlingsmarker och moränmarker täckta av lövträd. En aspdunge står vid vägen, från vilken man har utsikt mot Sangisälven. Längs en sträcka kantas vägen av en artrik och vacker blommande flora. En trumma av huggen sten leder vatten under vägen. Här finns överdimensionerade W-balksräcken vid vägen. Metallstolpar med moderna armaturer utgör vägbelysning. Bebyggelsen utgörs av ett fåtal mindre gårdar och ger ett enhetligt intryck.

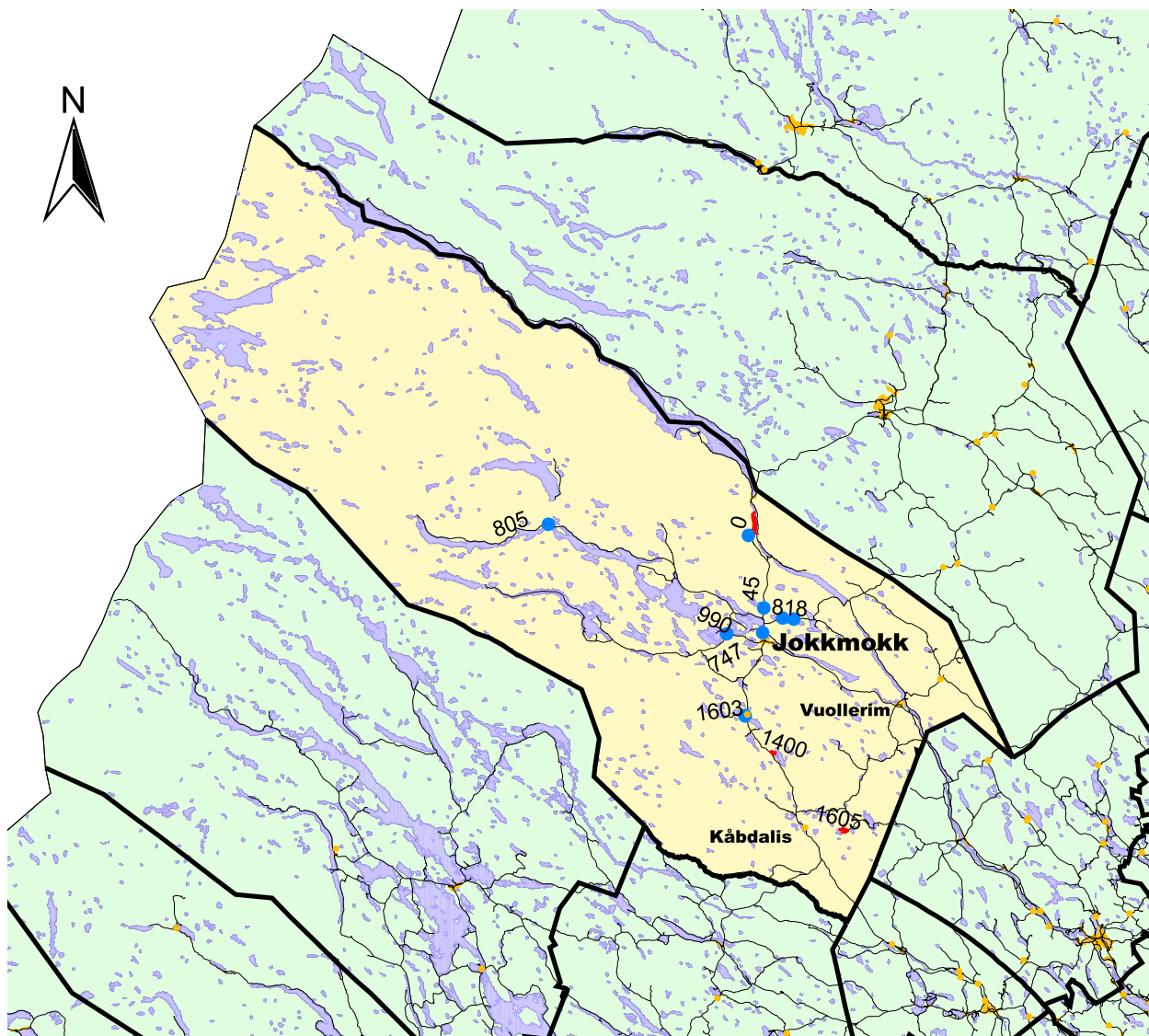
### Motiv och bevarandevärde:

Den utvalda delen av vägen har lång kontinuitet och en bevarad ålderdomlig och småskalig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, dess ringa bredd, låga vägbank, småskaliga diken samt grus som slitlager. Värdefullt i vägmiljön är även att stentrumman kan bevaras.

# Vägmiljöer i Jokkmokks kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 1400 Stenträsk – väg 45  
Väg 1605 Njakaur – Louvare

## Enskilda vägar utan statsbidrag

Pakkoselet – Långelet

## Väg 1400 Stenträsk – väg 45

<b>Kommun:</b>	Jokkmokk
<b>Vägnummer:</b>	1400
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Stenträsk ligger som en lidby ned mot sjön Ripaure. Vägen löper längs slutningen mellan skogskanten och bebyggelsen på höjden och slättermarkerna i söder, närmare sjön. Även i profil följer vägen landskapet relativt väl. Bebyggelsen är blandad men huvudsakligen från 1900-talets tidigare hälft. Längs vägen finns mötesplatser och mötesplatsstolpar i trä samt elstolpar i trä med byhattsarmaturer. Fina utblickar mot det öppna landskapet och sjön Ripaure. Vägen var smal och hade en småskalig karaktär med låg vägbank och måttliga diken vid första inventeringstillfället i juni. Under sommaren 2000 har vägen förstärkts med ett ca 2 dm tjockt gruslager, vilket har gjort vägen bredare och högre och minskat dess autenticitetsvärde.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett upplevelsemässigt värde som stöds av omgivande natur- och kulturlandskap och vägmiljöobjekt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens placering i landskapet, mellan bebyggelsen och odlingsmarken, dess relativt goda följsamhet i plan och profil. Vägen bör ej dras om, breddas, byggas på, beläggas. Dika varsamt. Värdefullt i vägmiljön är även att mötesplatserna, mötesplatsstolpar och vägbelysningen, byhattsarmaturer på trästolpar, kan behållas i nuvarande utförande.

## Väg 1605 Njakaur – Louvare

<b>Kommun:</b>	Jokkmokk
<b>Vägnummer:</b>	1605
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

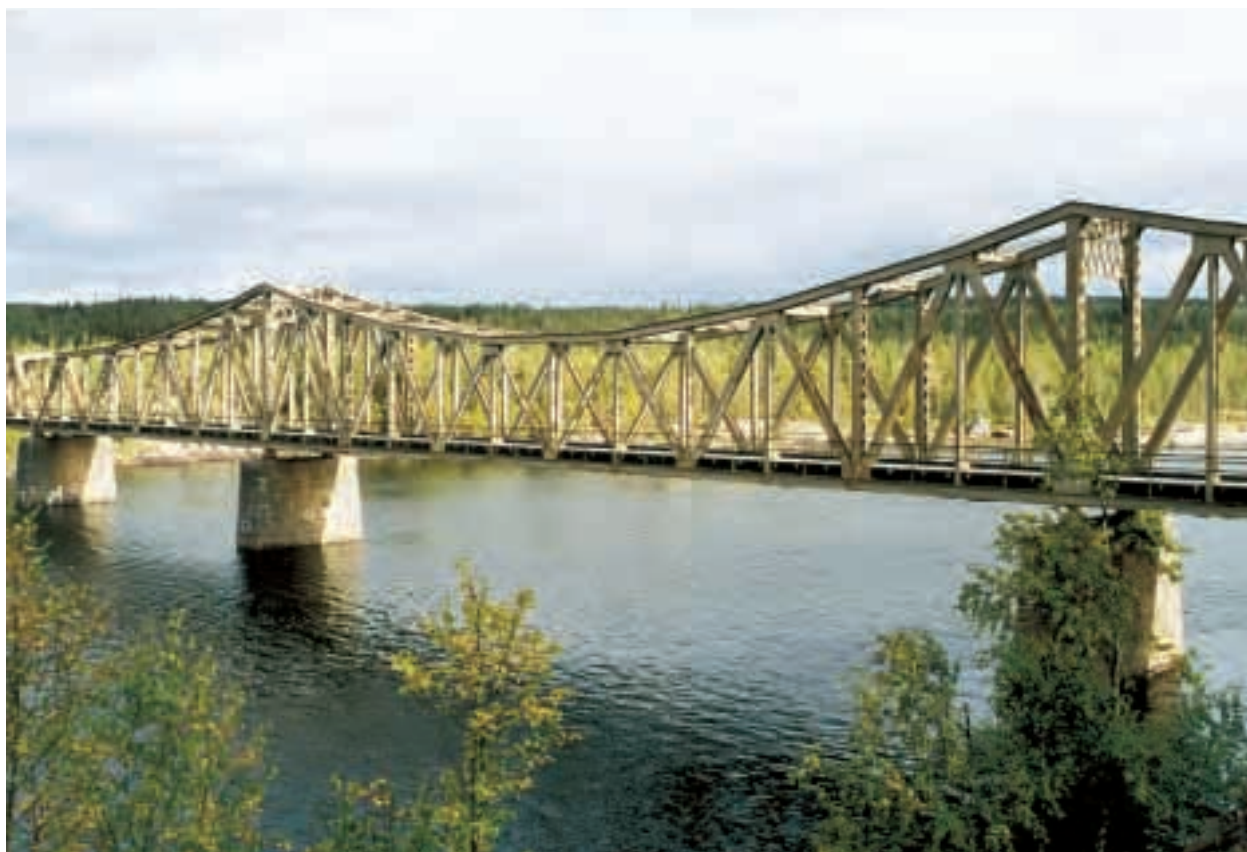
Vägen har endast bidrag för vinterväghållning. Enligt muntlig uppgift drogs den om på 1940-talet. Tidigare gick den rakt fram vid husen på åsen. Nu gör den istället en krök nedanför slättermarken i lidläge, där tidigare stängslet som höll korna borta från inägorna gick. I övrigt löper vägen bitvis på en ås genom skogen. Vägen följer terrängen relativt väl. Den är smal och har små diken och låg bank. Vägen har mötesplatser och på två ställen finns blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä. I övrigt finns vägnära björkar, nästan med allékänsla, fin (men igenväxande) utblick mot sjön Njagavrre samt en äldre vägvisarskylt för enskild väg mot Luovare vid korsningen mot väg 669.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevara vägens ålderdomliga karaktär och anpassning till landskapet, mötesplatser och mötesplatsstolpar, vägnära träd samt omgivande kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Undvik så långt det är möjligt breddning, beläggning, skärning och påbyggnad av banken. Bevara vägens sträckning i plan och profil, mötesplatser och mötesplatsstolpar. Underhåll stolparna vid behov med traditionella färger. Bevara träden som står nära vägen och ta hänsyn till dem vid vägarbeten och snöröjning. Dika varsamt. Väggkanten närmast sjön kan med fördel siktröjas.



*Järnvägsbro över Stora Luleälv vid Långselet, söder om Porjus. Nitad fackverksbro i stål med underliggande brobana. Bron var tidigare kombinerad bil- och järnvägsbro, men numera är vägen avstängd för trafik.  
Foto: Andreas Grabn.*

## Pakkoselet – Långselet

<b>Kommun:</b>	Jokkmokk
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	3-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

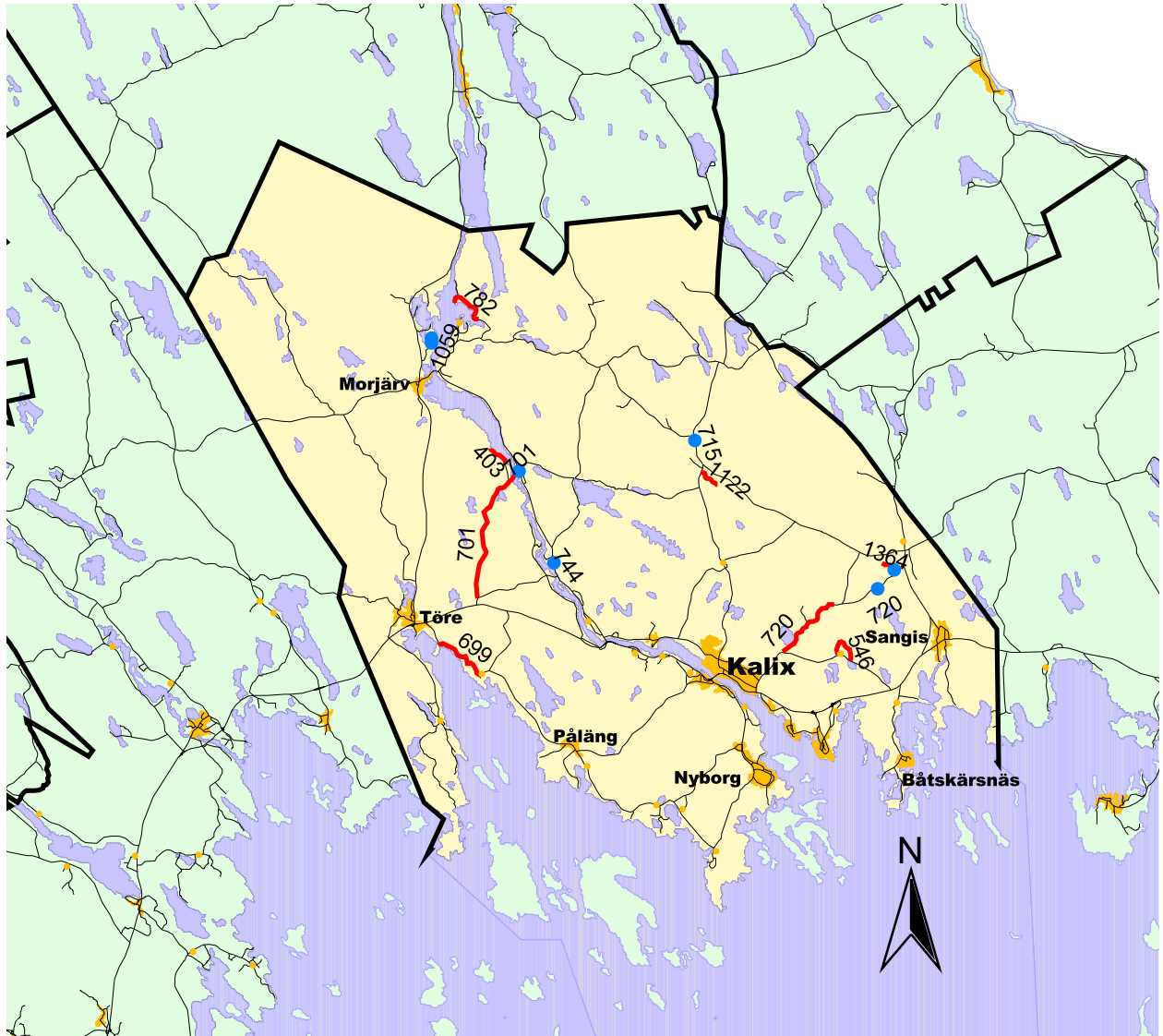
Landsvägen mellan Jokkmokk och Porjus byggdes 1925 och var då 4 m bred. Mellan Ligga och Långselet gick vägen på sydvästra sidan om Stora Luleälv. 1973 togs den vägsträckan, som hade nr 97, ur allmänt underhåll i och med att nya riksväg 45 byggdes. Den södra biten, mellan väg 45 och Pakkoselet, är numera enskild bidragsväg. Direkt norr om Pakkoselet har vägen bra standard. Norr om Harsprånget smalnar den av något, har sämre standard och verkar vara övergiven. Vägen är avstängd med stenblock just innan bron över Stora Luleälv. Den går genom skog i branten ovanför älven. Bitvis ser man älven från vägen. Längs vägen finns ett flertal kulturhistoriskt intressanta objekt: en vägvisarsten, 30 km från Jokkmokk, en stålbalk-

bro med äldre landfästen över Pakkojåkkå, samt Långselebron, en fackverksbro över Stora Luleälv. Vid Pakkojåkkå passerar vägen även nära intill Pakkobron, som anses vara Sveriges största naturstensvalvbro för järnvägsändamål. Denna bro, som tillkom vid inlandsbanebygget 1916-27, är mycket välgjord och vacker, har ett högt kulturhistoriskt värde. Järnvägsbron bidrar högst väsentligt till upplevelsen av vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

En 1920-talsväg med relativt autentisk karaktär samt ett flertal värdefulla och bevarandevärda vägobjekt, såsom broar och vägvisarsten. Vägens tillkomsthistoria bör ses i sammanhanget med vattenkraftsutbyggnaden i Luleälven samt inlandsbanebygget, vilket gör att vägen och dess objekt bidrar till de höga samhällshistoriska och industrihistoriska värdena i området kring Porjus.

# Vägmiljöer i Kalix kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 699 Sören – Törefors
- Väg 701 Kosjärv – Kamlunge
- Väg 720 Bjumisträsk – Holmträsk
- Väg 782 Daludden – Vallen – Åkeränget

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 403 Västanfors – Bergnäs
- Väg 546 Lantjärv
- Väg 1122 Östra Korpikå
- Väg 1364 Kvarnudden

## Väg 699 Sören – Törefors

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	699
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 300 m
<b>Vägbredd:</b>	6,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen har en sträckning som överensstämmer med generalstabskartan från 1940. På 1890 års karta finns en mindre, sämre körväg utmärkt. Vägen slingrar sig fram genom skogs- och odlingsmarker längs Törefjärdens östra strand. Odlingslandskapet hävdas och har lador. Flera stora tallar står nära vägens sidor och dominerar vägmiljön. Bebyggelsen är blandad men har äldre inslag. Vägbanken och diken är överlag måttliga och några av väglänterna har skurits onödigt kraftigt. Vägbeskrivningen utgörs av trästolpar med olika typer av armaturer.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har kontinuitet, slingrighet och inslag av kulturhistoriskt värdefulla element i vägmiljön.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej rätas, få högre vägbank eller dikas för kraftigt. Bevara tallarna i vägens närhet.

## Väg 701 Kosjärv – Kamlunge

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	701
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	11 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Kosjärv och Västanfors byggdes under 1920-talet och betecknades som enkel bygdeväg när den avsynades 1928. Överfarten över Kalixälven skedde vid Västanfors, uppströms Kamlungeforsen. I början av 1940-talet drogs vägen om från Mittisjön/Kvarnträsket till Kamlunge och en ny stålbågbro byggdes vid Kamlungeforsen. Både vägen och bron avsynades 1942. Vägen följer i stort sett denna sträckning idag. I den norra delen slingrar sig vägen genom en gles tallskog. Vägbanken är måttlig och diken små. Vägen upplevs bitvis som en åsväg p.g.a. det höga läget och sträckningen mellan två vattendrag. Vid Bjumisträsk förändras landskapsbilden; skogen övergår i öppna odlingsmarker och gles bebyggelse. Söder om



*Väg 701 är slingrig och upplevs bitvis som en åsväg p.g.a. det höga läget och sträckningen mellan två vattendrag.*

*Foto: Agneta Milton.*

Bjumisträsk domineras det omgivande landskapet av skog. Här är markerna våtare än i norr och vägen därför kraftigare dikad.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har vissa ålderdomliga drag och ett upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, beläggas eller få högre vägbank. Dika varsamt. Värdefullt i vägmiljön är även att stålbågbro och räcket med stengardister kan bevaras och underhållas.

## Väg 720 Bjumisträsk – Holmträsk

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	720
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 600 m
<b>Vägbredd:</b>	6,4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Kalix och Björkfors bröts enligt Hoppe på 1870-talet. Troligen har vägens tillkomst att göra med Björkfors sågverk, som startades av industrimannen Bergman på 1830-talet. Stora delar av vägen har rätats, men mellan korsningen med väg 711 (söder om Bjumisträsk) och Näverträsket (norr om Holmträsk) följer vägen samma sträckning fortfarande. I detta parti är vägen mycket slingrig i plan och har relativt småskalig vägbank och diken. I de rätade

ombyggda partierna har vägen en mer storskalig karaktär, varför de ej ingår i den utvalda sträckan. Vägen löper genom skogsmarker, där bebyggelsen är mycket sparsam och blandad. En kilometerstolpe av sten står vid vägens östra sida i Mörtträsk.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Den utvalda delen av väg 720 har lång kontinuitet och löper i samma sträckning som när den byggdes, vilket innebär att vägen anpassats till omgivande landskap och terrängförutsättningar och därför har en mycket slingrig sträckning, särskilt i plan. Detta ger vägen ett pedagogiskt värde.

### **Rekommendationer:**

Viktigast är att vägen ej rätas eller dras om. Undvik att bredda vägen och göra vägbanken högre. Dika varsamt. Viktigt är att slitlagret även fortsättningsvis är ljust oljegrus.

## **Väg 782 Daludden – Vallen – Åkeränget**

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	782
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2-4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### **Vägbeskrivning:**

Vägen sträcker sig längs Morjärvsträskets östra strand genom Åkeränget och Vallen där den medeltida jordbruksbyn Övermorjärvs fåbodar har övergått till permanent bosättning. Området är mycket naturskönt.

De vidsträckta odlingsmarkerna sluttar svagt ned mot vattnet. Åkrarna är hävdade och har lador och öppna diken. Byastrukturen är välbevarad men bebyggelsen är blandad. Några välbevarade Norrbottensgårdar finns men en övervägande del av bebyggelsen är från 1900-talets första decennier. Vägen har små till måttliga diken och dess vägbank är låg. Några av vägens slänter har skurits. Vägkanterna är arrika.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har en småskalig karaktär och typiskt terrängläge och smälter väl in i omgivande kulturlandskap. Detta ger vägen och omgivande miljö ett högt pedagogiskt och upplevelsemässigt värde.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägbredden, grusbeläggningen och den låga vägbanken. Dikning bör ske varsamt och med hänsyn till vägkantsvärdena och vägens storlek. Viktigt att bevara är även det öppna hävdade odlingslandskapet och dess lador.

## **Väg 403 Västanfors – Bergnäs**

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	403
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Den enskilda utfartsvägen från Bergnäs (Bergnäsudden) avsynades 1945 och var då 2,5 m bred. Grusvägen sträcker sig genom skogs- och odlingsmark längs Kalixälvens västra strand. Den har en slingrande



*Stora träd tätt intill kanterna på väg 403 gör att vägen upplevs som smalare än den verkligen är.*

*Foto: Agneta Milton.*

Enskild bidragsväg nr  
546 i Lantjärv.  
Foto: Agneta Milton.



sträckning. På några ställen står stora barrträd tätt intill vägen vilket skapar en närhetskänsla och gör att vägen upplevs vara ännu smalare än den är. Från vägen har man en vacker utsikt över det småkuperade odlingslandskapet, med dess lador, och Kalixälven. Vägbanken är låg till måttlig och dikena ger ett småskaligt intryck trots att de varierar i djup. Detta beror på att de genomgående har hållits smala. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar. Omgivande bebyggelse är blandad, men utgörs främst av gårdar 1900-talets första hälft eller tidigare.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär och smälter fint in i omgivande kulturmiljö.

#### **Rekommendationer:**

Bevaransvärt är vägens ringa bredd, grusbeläggningen, de smala dikena, den låga vägbanken, vägens sträckning och barrträden som står tätt intill vägkanten.

## **Väg 546 Lantjärv**

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	546
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 900 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Den enskilda byvägen genom Lantjärv avsynades 1946 och var då 3,5 m bred. Vägen har fortfarande samma bredd, saknar nästan helt dikena och har en mycket låg vägbank. Vägen löper långa sträckor i jordartsgränsen mellan morän och finsediment. Den passerar genom

uppodlade områden, våtmarker och skog, men de skogsklädda moränmarkerna dominerar omgivningarna och dess träd står mycket nära vägens kanter. De hävdade åkrarna har lador och hässjor, men det finns också odlingsmarker som är på väg att växa igen. Några betesmarker syns från vägen, liksom en igenväxande sjö. Bebyggelsen är sparsam, gles och blandad, men små hus och gårdar från 1900-talets mitt dominerar. På de flesta av gårdarna står dock äldre ekonomibygnader. Trästolpar med byhattsarmaturer utgör vägbelysning.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har en småskalig karaktär och smälter på ett tidstroget sätt in i det omgivande kulturlandskapet.

#### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej breddas, beläggas, rätas, dras om eller byggas på. Dikning ska utföras varsamt.

## **Väg 1122 Östra Korpikå**

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	1122
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	3,4-4,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen slingrar sig fram i landskapet och följer vissa sträckor jordartsgränsen mellan morän och finsediment. Landskapet längs vägen domineras av de kuperade odlingsmarkerna. På de öppna och hävdade åkrarna står några timmerlador kvar. Längs vägen finns också ett antal stora inhägnade betesmarker, liksom



några dungar av lövträd. Bebyggelsen är sparsam, utspridd och blandad, men består främst av hus och gårdar från 1900-talets början. På några av gårdarna står timrade ekonomibyggnader. Delar av vägen saknar diken; övriga sträckor av vägen har relativt småskaliga diken. Vägbanken är låg. Vägen har mötesplatser med mötesplatsskyltar och kantas av trästolpar med byhattsarmaturer.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägens småskalighet samt dess anpassning efter landskapets former ger den ett pedagogiskt och upplevelsemässigt värde som starkt hör samman med det omgivande natur- och kulturlandskapet.

### **Rekommendationer:**

Bevara vägens ringa bredd och slingrande sträckning samt dess variationer i höjdded. Den låga vägbanken, mötesplatser och grusbeläggning är även viktigt att värna om. Dika varsamt.

## **Väg 1364 Kvarnudden**

<b>Kommun:</b>	Kalix
<b>Vägnummer:</b>	1364
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3,6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Vägen till Kvarnudden sträcker sig genom en gles tallskog samt längs odlings- och betesmark. Några av åkrarnas lador syns från vägen, liksom de kor och får som håller hagmarkerna öppna. Den sparsamma bebyggelsen är blandad, men varje gård rymmer någon äldre, timrad byggnad. Vägen har mötesplatser med gamla mötesplatsskyltar och har mycket låg vägbank och små diken. Trästolpar med byhattsarmaturer utgör vägbelysning.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har en småskalighet som ger den ett ålderdomligt utseende. Mötesplatsskyltarna förstärker autenticiteten.

### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej breddas, beläggas eller dras om. Vägbanken bör ej byggas på så att den blir högre. Dika varsamt med hänsyn till vägens och omgivningens småskaliga karaktär. Värdefullt för vägmiljön är även att mötesplatserna och de gamla mötesplatsskyltarna kan vårdas och behållas.

# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

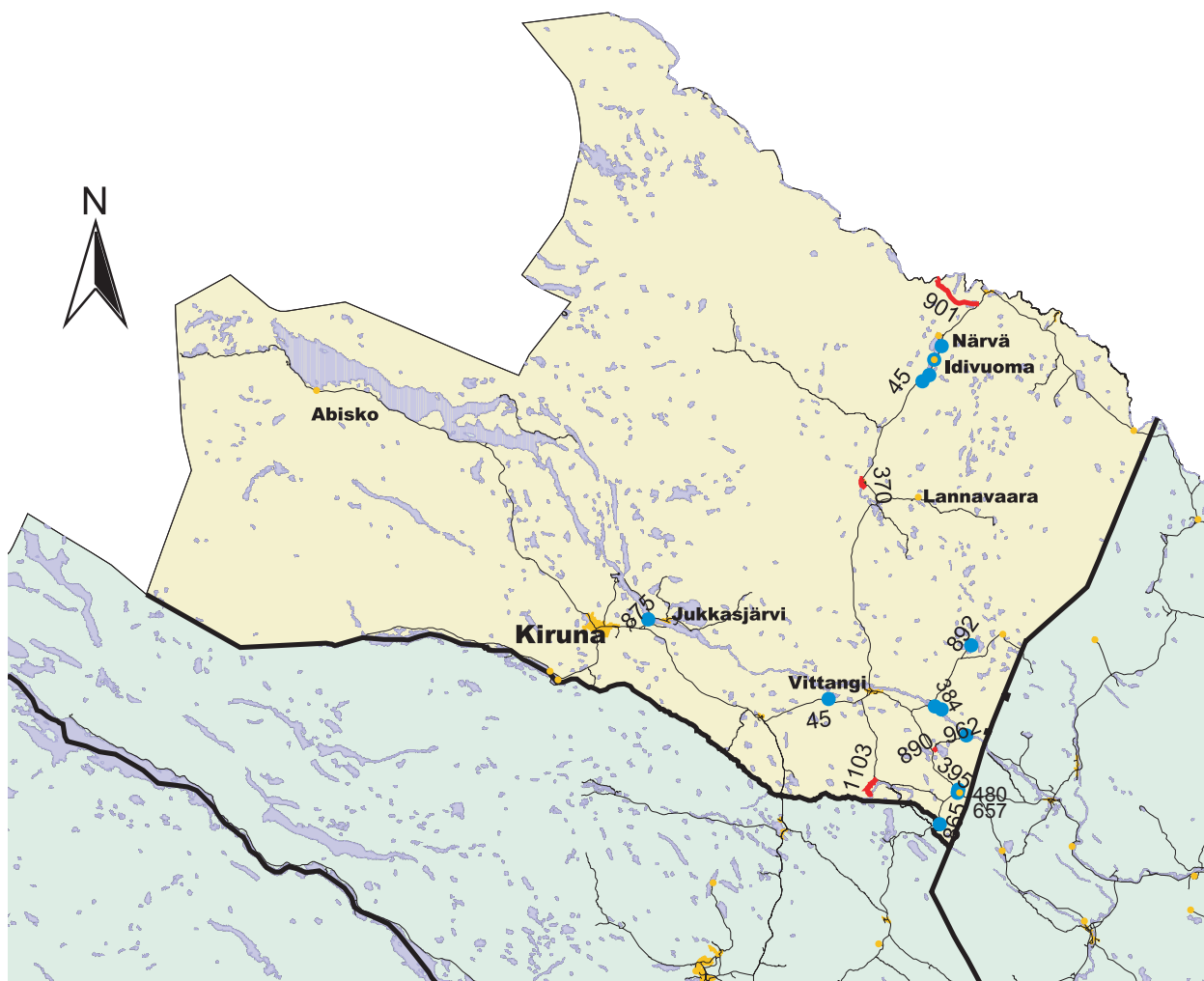
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens län

### Innehåll

Arjeplogs kommun	38
Arvidsjaur kommun	42
Bodens kommun	48
Gällivare kommun	54
Haparanda kommun	58
Jokkmokks kommun	62
Kalix kommun	65
Kiruna kommun	70
Luleå kommun	75
Pajala kommun	82
Piteå kommun	88
Älvsbyns kommun	104
Överkalix kommun	108
Övertorneå kommun	111

# Vägmiljöer i Kiruna kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 890 Merasjärvi
- Väg 901 Riksväg 45 – Maunu – Vikkurinniemi

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 370 Övre Soppero
- Väg 384 Kuoksu
- Väg 480 Masugnsbyn
- Väg 657 Masugnsbyn
- Väg 1103 Parakka – Koskenvuoma

## Väg 890 Merasjärvi

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	890
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,2 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Byavägen genom Merasjärvi fram till sjön med samma namn finns med på generalstabskartan från 1889, och vägen har samma sträckning idag. Den är smal och har mötesplatser. Dikena är mycket smala. Vägen är belagd med YG. Vägbanken är väldigt låg och vägkanterna är i vägens norra delar artrika. I vägens södra del finns en kort ensidig allé med begränsad betydelse för landskapsbilden. I området finns ett svagt hävdat, småkulligt odlingslandskap med lador och öppna diken. Bebyggelsen är blandad men företrädesvis från 1920-40-talet.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen genom Merasjärvi har lång kontinuitet, en småskalig karaktär samt ett omgivande natur- och kulturlandskap med bevarandevärden.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ringa bredd, mötesplatserna, de diskreta och småskaliga dikena, de artrika vägkanterna, den låga vägbanken och sträckningen.

## Väg 901 rv45 – Maunu – Vikkurinniemi

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	901
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	12 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Sveriges nordligaste allmänna väg byggdes på 1930-talet (avsynad 1937) och ledde till Maunu. Vägens sträckning är densamma idag. Vägen korsar forsande vattendrag och ett flertal våtmarksområden. Dess diken har anpassats efter dikningsbehovet och är relativt djupa och breda i de våta områdena men mindre i de väl-dränerade markerna. Vägbanken varierar på motsvarande sätt från måttlig till låg. Vägen har ej profiljusterats och har många små höjdvariationer. Vägens västra del präglas starkt av de vida hagmarksområden som finns i dess omgivning. Modern be-



*Delar av väg 657 har en grusbeläggning av gulaktigt kvartsmaterial och rödfärgat naturgrus vilket ger vägen en mycket speciell karaktär.*

*Foto: Agneta Milton.*

byggelse är blandad med äldre. På åkrarna finns hässjevirke och timrade lador, några i dåligt skick. Vägbelysningen utgörs av byhattar på trästolpar. Här och var skymtar rester av en gammal oljegrusbeläggning fram under gruset. Längs vägkanterna i Mauno växer det Trollius.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en relativt småskalig karaktär, löper i ursprunglig sträckning, har visst kommunikationshistoriskt värde och ett omgivande natur- och kulturlandskap med bevarandevärden.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas eller beläggas. Dikas varsamt. Behåll vägbanken så låg som möjligt.

## Väg 370 Övre Soppero

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	370
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen sträcker sig genom byn Övre Soppero och dess öppna odlingsmarker som sluttar ned mot Lainioälven. På åkrarna finns ett flertal lador samt uppställt hässjevirke. Vissa av markerna hävdas, andra har sly i diken och några är på väg att växa igen. I byn finns ett flertal gamla öppna betesmarker. Bebyggelsen är blandad, men den äldre bebyggelsen finns väl representerad i form av parstugor och timrade ladugårdar. Husen står på en del ställen nära vägen, vilket gör att vägen upplevs vara smalare än den egentligen är. Vägbanken är låg och diken småskaliga. Vägbelysningen utgörs av trästolpar med stadsmässiga armaturer.

### Motiv och bevarandevärde:

Byavägen genom Övre Soppero har en småskalig och ålderdomlig karaktär. Den löper genom en vacker kulturmiljö med höga bevarandevärden. Detta ger även vägen ett upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, beläggas, dras om, eller få högre vägbank. Dika varsamt. Viktigt är även att belysningsstolparna av trä behålls. Om armaturerna ska bytas bör modellen byhatt väljas. Värdefullt för vägmiljön är även att odlingsmarkerna kan hållas öppna.



*Väg 370 sträcker sig genom ett odlingslandskap som sluttar ned mot Lainioälven. Lador och hässjevirke finns på flera platser. Foto: Agneta Milton.*

## Väg 384 Kuoksu

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	384
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 200 m
<b>Vägbredd:</b>	3,1-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Kuoksu är en typisk älvrådby, som präglats av de gynnsamma lidläget mot älven. Byavägen grenar sig vid kyrkan. Den sydvästra delen, som avsynades 1939, följer i skogsbrynsläge ovanför odlingsmarken vid Torneälvens strand. Vägbanken är här låg och smal (3,1 m) med mötesplatser och gamla mötesplats-skyltar. Den nordöstra vägdelen är något bredare, med mötesplatser och blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä. Den löper bl.a. förbi betesmark inhägnad av en trögärdesgård och en sten (väghållnings- eller ägogränssten?). Vägen genom Kuoksu har en god anpassning till omgivande landskap, både vad gäller terrängläge i plan och profil och karaktär. Dikenas storlek och vägbankens höjd är anpassad efter behovet. Delar av de småkuperade och laddrika odlingsmarkerna hävdas. Bebyggelsen är blandad men domineras av gårdar från omkring 1900-talets mitt.

### Motiv och bevarandevärde:

Byavägen genom Kuoksu har ålderdomliga drag och en småskalig karaktär som anpassats efter omgivande kulturmiljö. Längs vägen finns även objekt som förstärker autenticiteten och det upplevelsemässiga värdet.



*Äldre trädgårdsgård  
och timmerlador intill  
väg 384 Kuoksu.  
Foto: Agneta Milton.*

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om eller breddas. Behåll istället mötesplatserna, underhåll de äldre mötesplatsskyltarna och mötesplatsstolparna. Vägbanken bör ej bli högre. Viktigt är även att vägen inte beläggs utan att grus används som slitlager. Dika varsamt. Bevara vägstenen. Värdefullt i vägmiljön är även att odlingslandskapet hålls öppet och att vägbelysningsstolparna i trä får vara kvar.

## Väg 480 Masugnsbyn

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	480
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den enskilda vägen genom västra delen av Masugnsbyn avsynades 1945 och var då 3,0 m bred. Vägens ljusa, gulvita grusbeläggning (kvartsmaterial) ger den en väldigt speciell karaktär. Bitvis har den dock belagts med rödfärgat naturgrus. Vägen har småskaliga diken och en låg vägbank. Dess mötesplatser markeras av gamla blå mötesplatsskyltar. Modern armatur på trästolpar utgör vägbelysning. Bebyggelsen längs vägen är gles och blandad. Den består till övervägande del av byggnader från 1900-talets första hälft och är smakfull och enhetlig. Här och var mellan husen finns små öppna ytor täckta av ängsblommor. På några av dem står enstaka timmerlador kvar. En del av vägen sträcker sig genom ett område med blandskog.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och autentisk karaktär, med ett upplevelsemässigt värde som stärks av de äldre mötesplatsskyltarna och det ljusa gruset.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ljusa grusbeläggning, dess ringa bredd, mötesplatserna och de gamla mötesplatsskyltarna, den låga vägbanken och de småskaliga diken.

## Väg 657 Masugnsbyn

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	657
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den enskilda vägen genom norra delen av Masugnsbyn avsynades 1951. Vägen är smal och har mötesplatser med gamla mötesplatsskyltar. Vägbanken är låg och vägen är sparsamt dikad. Delar av vägen är belagda med ljus, gulvit grusbeläggning (kvartsmaterial) vilket ger den en väldigt speciell karaktär, medan andra sträckor belagts med rödfärgat naturgrus. Längs vägen finns ett flertal stora öppna ytor av blomsterängskaraktär. Bebyggelsen längs vägen är gles och blandad och består av både stugor och äldre gårdar. Några lador finns bevarade, men vissa ser ut att ha flyttats från sina ursprungliga platser.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och autentisk karaktär, med ett upplevelsemässigt värde som stärks av de äldre mötesplatsskyltarna och det ljusa gruset.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ljusa grusbeläggning, dess ringa bredd, mötesplatserna och de gamla mötesplatsskyltarna, den låga vägbanken och de småskaliga diken. Betydelsefullt för vägmiljön är om mötesplatsskyltarna kan restaureras.

## Väg 1103 Parakka – Koskenvuoma

<b>Kommun:</b>	Kiruna
<b>Vägnummer:</b>	1103
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	5 200 m
<b>Vägbredd:</b>	3-3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



### Vägbeskrivning:

Vägen från Parakka till nybyggena vid Kalixälven i Koskenvuoma byggdes som enskild utfartsväg med 3 m bredd på 1930-talet och avsynades 1937. Vägens karaktär är relativt oförändrad sedan dess. Den har låg till måttlig vägbank och små diken samt mötesplatser med gamla mötesplatsskyltar. Vägen följer det kuperade landskapets former. En del av vägen sträcker sig över och bredvid en ås. I omgivningarna finns våtmarker, små tjärnar samt kullar täckta av gles tallskog. Vid vägens norra ände finns byn Övre Parakka, som har en blandad bebyggelse med inslag av äldre byggnader. Några av byns åkrar är fortfarande öppna och det finns kvar ett antal lador som är i varierande skick. Vägen slingrar sig fram genom ett vackert naturlandskap. Den har helt nyligen dikats - inte djupt, men det stör ändå helhetsintrycket på de platser där marken utgörs av väl-dränerade friktionsjordar bestående av sand och grus.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har behållit i stort sett samma småskaliga karaktär som den hade när den byggdes på 1930-talet. Den är slingrig i plan och profil och väl anpassad efter det omgivande kuperade naturlandskapet. Delvis löper vägen på en ås.

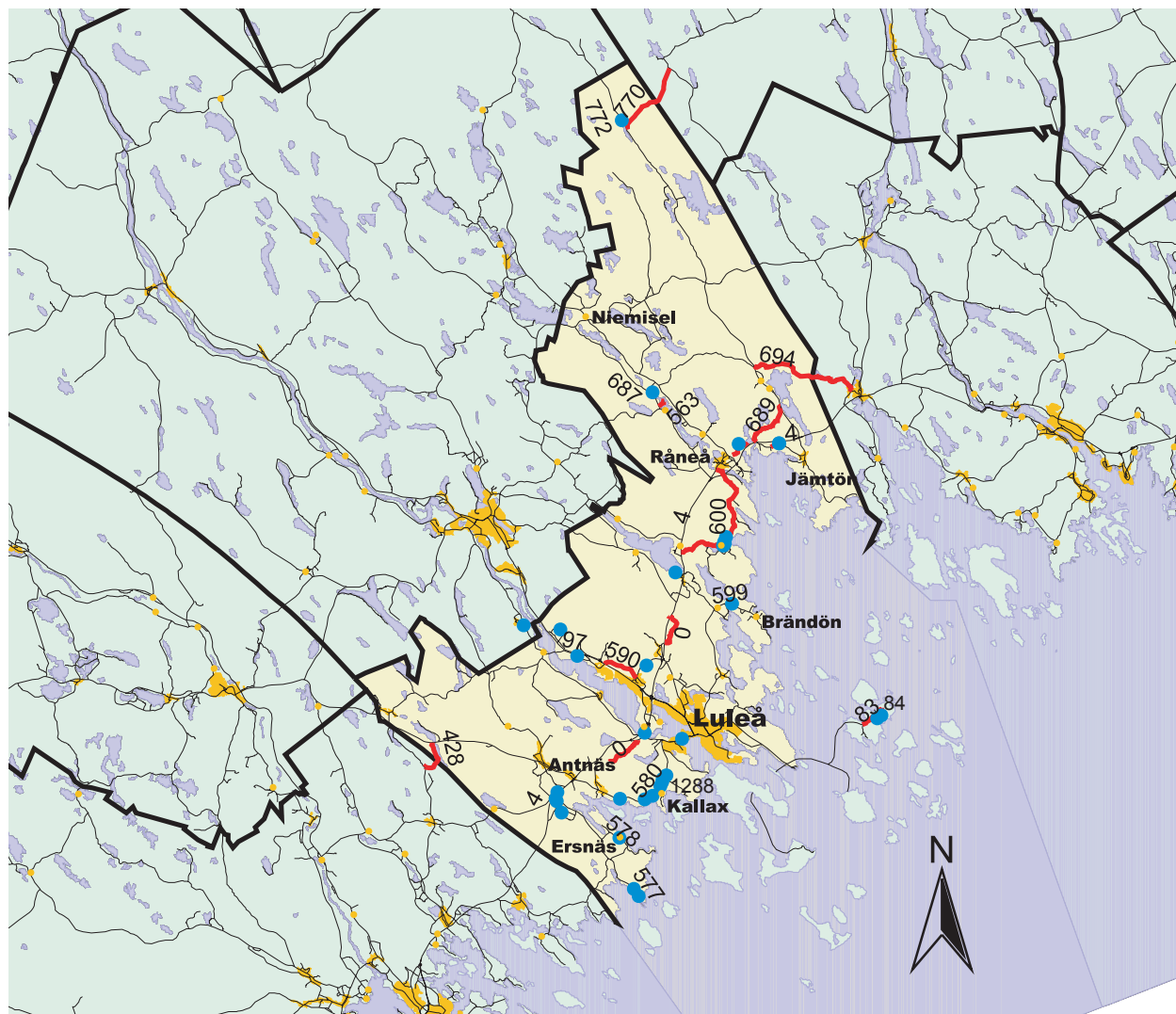
### Rekommendationer:

Bevara vägens ålderdomliga och småskaliga karaktär, vilket innebär att breddning, beläggning, profiljusteringar och omdragning bör undvikas så långt det är möjligt. Dika varsamt.

*Suptall efter väg 45. Här mitt mellan Vittangi och Svappavara brukade hästskjutsarna stanna till och ta en färdknäpp. Tallen finns kvar som en symbol över gamla tiders rastplatser. Tallen är fridhyst sedan 1932.  
Foto: Agneta Milton.*



# Vägmiljöer i Luleå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 590 Nederluleå kyrka – väg 97
- Väg 600 Börjelslandet – Sundom – Råneå
- Väg 689 Strömsund – Högsön
- Väg 694 Vitåfors – Töre
- Väg 770 Långsel – väg 773

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 83 Hindersön
- Väg 84 Hindersön
- Väg 428 Rosfors bruk – Bjurträsk
- Väg 563 Långnäset
- Väg 1288 Granlundsvägen, Kallax

## Övergivna vägar

- Kustlandsvägen Innerbodarna – Gäddvik
- Kustlandsvägen Rutvikstorpen – Degerberget
- Kustlandsvägen NV om Jämtön
- Kustlandsvägen norr om Råneå

## Väg 590 Nederluleå kyrka – väg 97

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	590
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 500 m
<b>Vägbredd:</b>	6-6,3 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen utgör en del av den gamla sträckningen mellan Gammelstad och Boden. Enligt Gunnar Hoppe byggdes landsvägen i och med att kyrkan uppfördes i Boden och blev färdig 1824. Den följde dock i stor utsträckning tidigare byvägar. Troligen har sträckan använts som kommunikationsled betydligt längre än så, då människor färdats till sockencentrat och kyrkan i Gammelstad. Enligt åtgärdskartan blev vägen belagd 1952. Den var då 6,0 m bred. Troligen är vägen inte så mycket förändrad sedan dess. Delen närmast kyrkan har störst kulturhistoriskt värde. Där löper vägen genom ett odlingslandskap med betande får, förbi en tvåsidig björkallé, slingrar sig fram mellan och nära kyrkstugorna i världsarvet och passerar vid kyrkan en komplett milstolpe. Fin flora finns vid vägkanten en stor del av sträckan. Längre söderut, närmare väg 97, saknas äldre bebyggelse och omgivande landskap är inte heller lika kulturhistoriskt värdefullt. Hela vägen löper dock i sin ursprungliga sträckning.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och högt kommunikationshistoriskt värde, från Boden till Gammelstad. Den omgivande kulturmiljön har mycket höga värden (riksintresse och världsarv). Längs vägen finns en allé, en komplett milstolpe och vacker vägkantsflora. Sammantaget ger detta vägen ett högt kulturhistoriskt värde och ett upplevelsevärde. Bevarandevärdt är vägens sträckning, allén, milstolpen, det öppna landskapet och vägkantsfloran.

### Rekommendationer:

Vägen bör inte dras om, breddas eller få mörk beläggning. Vägbanken bör inte göras högre. Vårda/återplantera allén. Dika varsamt, med hänsyn till vägkantsfloran och milstolpen. Slå vägkanterna med skärande/klippande redskap och för bort höet. Fortsätt hålla landskapet öppet, gärna genom bete.

## Väg 600 Börjelslandet – Sundom – Råneå

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	600
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	16 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6,5 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Börjelslandet och Råneå via Sundom är en del av gamla kustlandsvägen. Enligt historiskt kartmaterial tycks sträckan från Rutvik till norr om Sundom ha byggts om 1932 och blev då 6,0 m bred. Dagens väg är 6,5 m bred, har hög vägbank och är asfalterad, vilket gör att man mer färdas över landskapet än i. Men sträckningen är densamma, vilket innebär anpassning till terräng och odlingsmark i plan. Vägen är mycket slingrig. Bebyggelsen är blandad, med inslag av moderna villor, men bystrukturen är ändå intakt. Odlingslandskapet är vidsträckt men mångformigt och innehåller äldre drag som lador och diken. Inne i Sundom finns rester kvar av den stenmur som tidigare gick genom hela byn, samt en komplett milstolpe.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett kontinuitets- och kommunikationshistoriskt värde som stöds av omgivande natur- och kulturlandskap och vägmiljöobjekt. Vägen genom Börjelslandet och Sundom utgör en del av gamla kustlandsvägen, som fortfarande används i ursprunglig sträckning.

### Rekommendationer:

Viktigast att bevara är sträckningen. Vägen bör därför ej rätas eller dras om. P.g.a. att objekten finns nära vägen/vägbanken tål dessa inte heller att vägen breddas ytterligare. Vårda objekten.

## Väg 689 Strömsund – Högsön

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	689
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes 1890, med en bredd av 4,2 m, och utgjorde en del av landsvägen mellan Vitå och Jämtön



Del av väg 689 mellan Strömsund och Högsön.  
Foto: Andreas Grahn.

innan väg 691 mellan Högsön och E4:an byggdes. I stort sett går vägen fortfarande i samma sträckning. Den anpassar sig väl till omgivande terräng och väjer för höjder, sjöar och mindre odlingsmarker. Vägen är därför mycket kurvig och slingrig i plan, men desto mindre i profil. Vägen går övervägande genom skog, men i Högsön finns öppna, hävdade jordbruksmarker och äldre kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, såsom gårdsgrupper med norrbottensgårdar, timrade uthus, ladugårdar, lador och härbren. Belysningen utgörs främst av byhattarmaturer på trästolpar. I söder går vägen precis förbi Strömsunds bruk, som har ett högt industrihistoriskt värde.

#### Motiv och bevarandevärde:

Vägen går i samma sträckning som 1890, då den byggdes, och påminner genom sin slingrighet om hur vägarna tidigare anpassades efter omgivande terrängförutsättningar och odlingsmarker. I Högsön finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse nära vägen och odlingslandskap i anslutning till vägen.

#### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning i plan, med alla dess kurvor. Undvik rätning och omdragning. Behåll vägbelysningens nuvarande utformning. Om vägen får ny beläggning bör i första hand ett ljusst slitlager väljas.

### Väg 694 Vitåfors – Töre

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	694
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	13 700 m
<b>Vägbredd:</b>	ca 5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

#### Vägbeskrivning:

Vägen norr om Vitåfjärden mellan Råneå och Töre har en lång historia. Här gick kustlandsvägen fram till 1830, när den fick en ny sträckning närmare kusten. Under 1930-talet byggdes vägen om och breddades till 5 m. Detta gjordes som AK-arbete och avsynades 1935. Dagens väg följer i stort sett den ursprungliga sträckningen och är därmed anpassad efter omgivande landskap. Vägen är mycket slingrig i plan och följer landskapets former även i höjdded. Vägens slitlager består av sand och grus, utom längst i öster, i Töre, där vägen har belagts med oljegrus. Vägbanken är låg och dikena varierar från småskaliga till måttliga. Vägen förefaller nyligen ha breddats att döma av de block som ligger längs vägens sidor. En huggen sten av granit ligger vid vägens södra sida ca 2,1 km från vägens östra ände. Ovisst om någon inskription finns.

#### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde, som en gammal sträckning av kustlandsvägen. Den byggdes om som AK-arbete på 1930-talet vilket ger den ett samhällshistoriskt värde. Vägen har dessutom vissa ålderdomliga drag, särskilt den terränganpassade slingrande sträckningen.

#### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, beläggas eller få högre vägbank. Undvik rätning och profiljustering. Dika varsam.

### Väg 770 Långsel – väg 773

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	770
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5,8-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes som ödebygdsväg 1934-38 och var ursprungligen 2,5-3 m bred. Idag är den dubbelt så bred och har en hög vägbank med kraftiga diken. Ändå kan vägen lätt identifieras som en 1930-talsväg tack vare den typiska sträckningen, som är påfallande lik AK-vägarnas: långa raksträckor avlösta av snäva kurvor och mycket variationer i höjdded. Vägen går genom skog, med ett brett röjt sidoområde på vardera sidan av vägen.

#### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en storskalig vägbank men sträckningen är typisk för 1920-30-talsvägarna: långa raksträckor avlösta av snäva kurvor samt variationer i höjdded.

### Rekommendationer:

Bevara variationerna i profil och de skarpa kurvorna i plan. Undvik beläggning och ytterligare breddning.

## Väg 83 Hindersön

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	83
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 600 m
<b>Vägbredd:</b>	3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den nordöstra delen av vägen har samma karaktär som bidragsväg 84: småskalig, smal, grus, låg bank, anpassad till landskapet. Vägen passerar genom ett öppet odlingslandskap och förbi en gammal gård. Längre mot SV övergår omgivningen till skog. Rester av ett gammalt trästängsel finns kvar på några ställen, liksom en mindre slätteräng med en lada. Där vintervägen 501 ansluter är vägen ombyggd under senare tid. Den södra delen löper också förbi odlingslandskap och något yngre bebyggelse men väggenarna av gräs är bortgrävda och vägen ger ett brett intryck och en nybyggd karaktär. Dikena är dessutom djupa här. Därför har inte denna del (söder om väg 501) tagits med som kulturväg.

*Småskalig grusväg på Hindersön, väg 83.*

*Foto. Andreas Grabn.*



### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en ålderdomlig, småskalig karaktär och anpassar sig i både sträckning, storlek och material till det omgivande småbrutna och välbevarade odlingslandskapet. I kulturmiljön ingår ett flertal gamla gårdar med välbevarad kringbyggd karaktär. Hindersön är Norrbottens bästa exempel på skärgårdens jordbruksmiljöer och är genom sina helhetsvärden närmast unik.

### Rekommendationer:

Se skötselansvisningar för väg 84 (se nedan). Mycket trafik förekommer på vägen under våren, med sönderkörning som följd. Ombyggnad är ett påtagligt hot mot vägen och bör begränsas, särskilt i den nordöstra delen (genom byn).

## Väg 84 Hindersön

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	84
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7-3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



*Längs väg 428 finns en mäktig solitär tall som förankrar vägen i landskapet.  
Foto: Andreas Grabn.*

### Vägbeskrivning:

Norra vägdelen till Björkönen löper längs med en ås, i slutningen ovanför vattnet. Vägen följer strandlinjen runt viken och har flyttats längre ned mot vattnet allteftersom landhöjningen pågått. Vägdelen från avtagsvägen mot Jopikgården fram till enskilda vägen 83 går genom ett öppet odlingslandskap. I öster passerar rester av en stenmur som löper i SV-NO riktning parallellt med vägen. I väster kommer vägen ut vid de öppna odlingsmarkerna vid Östigården. En mäktig solitär tall ger vägen förankring i landskapet. Denna del av vägen bröts på 1930-talet. Tidigare gick vägen närmare Östigården. Vägen är smal och småskalig, med låg bank och måttliga diken och inordnar sig därför väl i den kulturhistoriskt mycket värdefulla och känsliga miljön (riksintresse). Den bidragsberättigade delen av vägen är ca 1300 m.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en ålderdomlig, småskalig karaktär och anpassar sig i såväl sträckning, storlek och material till det omgivande småbrutna och välbevarade odlingslandskapet. Se väg 83 Hindersön.

### Rekommendationer:

Undvik att bredda, belägga och bygga på vägen. Dika mycket försiktigt. Nytt grus som tillförs bör vara småkornigt och ljusbrunt som nuvarande, undvik kross eller grov singel. Slå vägkanterna med skärande redskap, forsla bort höet. Bevara solitär tallen. Om vägbelysning sätts upp bör byhattsarmatur på trästolpar väljas.

## Väg 428 Rosfors bruk – Bjursträsk

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	428
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

En väg över Rosfors bruk till sjön Yttre Bjursträsket finns med på Generalstabskartan 1894. På Generalstabskartan 1930 har vägen i stort sett samma sträckning som idag. Delen längs sjön byggdes om 1944 som enskild väg till 3,5 m. Dagens väg passerar i söder Rosfors bruksområde, med ett vägräcke i trä. Efter ett parti genom skog svänger vägen av och följer åsen väster om Yttre Bjursträsket. Vägen har en karaktäristisk placering, mellan bebyggelsen på höjden och odlingsmarkerna i lidläge ned mot sjön. Vägen följer landskapets kuperade höjdvariationer väl och slingrar sig fram. Den har måttligt bred bank och diken. Bebyggelsen är blandad, men äldre ladugårdar och en hel del timrade uthus finns kvar. Vägen bjuder på betydande skönhetsvärden vid Bjursträsket. En mäktig solitär tall nära vägen förankrar vägen i landskapet och förhöjer landskapsupplevelsen ytterligare. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen uppvisar autenticitet, lång kontinuitet, upplevelsemässigt och pedagogiskt värde som stöds av det omgivande natur- och kulturlandskapet och väg-

miljöobjekt. I söder passerar vägen riksintresset Rosfors bruk med höga industrihistoriska och pedagogiska värden. Inslag av äldre bebyggelse finns i omgivningen och vägen bjuder på skönhetsvärden och vackra utblickar mot odlingslandskapet och Bjursträsket. Vägen har högt kulturhistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga, ålderdomliga karaktär genom att undvik breddning, beläggning, rätning och förändringar i plan och profil. Behåll mötesplatserna. Dika varsamt. Bevara och underhåll träräcket och ta hänsyn till solitärträllen vid vägunderhåll och snöröjning. Bevara nuvarande utformning på vägbelysningen. Siktröjning mot sjön vid behov.

## Väg 563 Långnäset

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	563
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	900 m
<b>Vägbredd:</b>	3-4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes som enskild utfartsväg med 3,0 m bredd 1939. Själva udden i Råneälven, som vägen leder ut till, torde dock ha varit bebodd under betydligt längre tid än så eftersom läget är ypperligt. Idag finns två gårdar längs vägen, den södra bebodd, den norra, en kringbyggd gårdsgrupp på en liten höjd ovanför älven, är öde. Främst är det vägdelen mellan gårdarna (eventuellt ej bidragsberättigad) som bevarat en ålderdomlig karaktär. Den är smalare och har antydning till grässträng i mitten. Här finns även lador på det odlingslandskap som omger vägen. På sydöstra sidan om vägen hävdas ej marken och där växer nu älggräs. Den nordvästra sidan betas möjligen. På odlingsmarkerna ner mot älven finns såväl björkdungar som enstaka fristående björkar. Markerna närmast ödegården slås.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägens inre del har en ålderdomlig karaktär. Hela vägens sträckning är anpassad till omgivande landskap. Bevarandevärdt omgivande kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ålderdomliga karaktär, undvik att bredda, belägga och dra om vägen. Vägbanken bör hållas låg. Dika varsamt.

## Väg 1288 Granlundsvägen, Kallax

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	1288
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägslingan utgör en krok av gamla vägen mellan Luleå och Kallax och finns med på generalstabskartan som uppmättes 1891. Vägen löper mellan skog och odlingslandskapet, som har inslag av lador. Vägen är en bred grusväg med måttlig bank och diken. Bebyggelsen är övervägande från 1930-60-tal. Längs vägen finns ett flertal vägobjekt: en stenmur, kilometerstolpe av sten och mjölkbord.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och löper i samma sträckning som på 1890-talet samt omges av ett värdefullt natur- och kulturlandskap. Längs vägen finns även ett flertal vägmiljöobjekt med kulturhistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Framför allt är det objekten som kräver vård, underhåll och hänsyn.

## Kustlandsvägen Innerbodarna – Gäddvik

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	4 300 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5-3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergiven del av gamla kustlandsvägen. Enligt Hoppe ersattes denna sträckning med en ny 1886. Vägen har mycket god följsamhet i terrängen. Den passerar över Alterberget, med vidsträckt utsikt norrut mot Luleå. Vägen är slingrig i plan och profil. Marken är torr och vägbanken låg. Även slitlagret av småkornigt ljust grus med mittsträng av gräs bidrar till den ålderdomliga karaktären. Bitvis är vägen gropig, men ändå fullt framkomlig med bil. Ett milstolpsfundament (som ej finns upptaget i FMR) finns längs sträckan. Södra delen av vägen, mellan Måttsund och Innerbodarna, är bredad och påbyggd med annat grus (ej registrerad del). Även efter den sträckan finns ett milstolpsfundament.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen. Eftersom detta parti övergavs redan på 1800-talet har det också kvar sin ålderdomliga karaktär, vilket ger vägen både ett autenticitetsvärde och upplevelsemässigt värde. Vägen passerar också två milstolpsfundament.

## Kustlandsvägen Rutvikstorpen – Degerberget

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	4 300 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7-3
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Tidig sträckning av kustlandsvägen. Enligt Hoppe övergavs den senast 1830. På generalstabskartan uppmätt 1891 har en västligare väg övertagit genomfarts-trafiken. På generalstabskartan uppmätt 1925 finns vägen inte ens med. Den finns dock fortfarande kvar, men i dåligt skick. Södra delen, upp till Degerberget, är knappt körbar med bil. Upp på Degerberget har vägen eroderat av och man kan ej köra längre. Magnifik utsikt ovanför stenbrottet. Vägdelens norr om Degerberget är vägens skick något bättre men fortfarande knappt körbar. Vägen har god anpassning till terrängen i plan och profil.

### Motiv och bevarandevärde:

Gammal sträckning av kustlandsvägen med ålderdomlig karaktär, kontinuitetsvärde och kommunikationshistoriskt värde. Bevarandevärdt är sträckningen i plan och profil och småskaligheten.

## Kustlandsvägen NV om Jämtön

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7-3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergivens del av kustlandsvägen, som enligt Hoppe byggdes 1854 och övergavs 1953, när en ny rakare väg med 7 m bredd byggdes mellan Råneå och Laviken som beredskapsarbete. (Även den är övergiven idag, till förmån för E4:an.) Vägen är fortfarande

körbar med bil, men p.g.a. sättningar i en stenbalktrumma kanske inte så länge till. Vägen följer den platta terrängen väl. Bitvis finns höga bankar parallellt med vägen på ömse sidor.

### Motiv och bevarandevärde:

Övergivens del av kustlandsvägen med bevarad ålderdomlig karaktär och vägmiljöobjekt.

### Rekommendationer:

Objekten behöver skötsel.

## Kustlandsvägen norr om Råneå

<b>Kommun:</b>	Luleå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	2 900 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergivens slinga av kustlandsvägen. Den övergavs 1953 när en ny, rakare väg drogs mellan Råneå och Strömsund som beredskapsarbete. (Även den vägen är numera övergiven.) Slingan av kustlandsvägen är fullt körbar med bil. Vägbredd ca 2,7 m, grus.

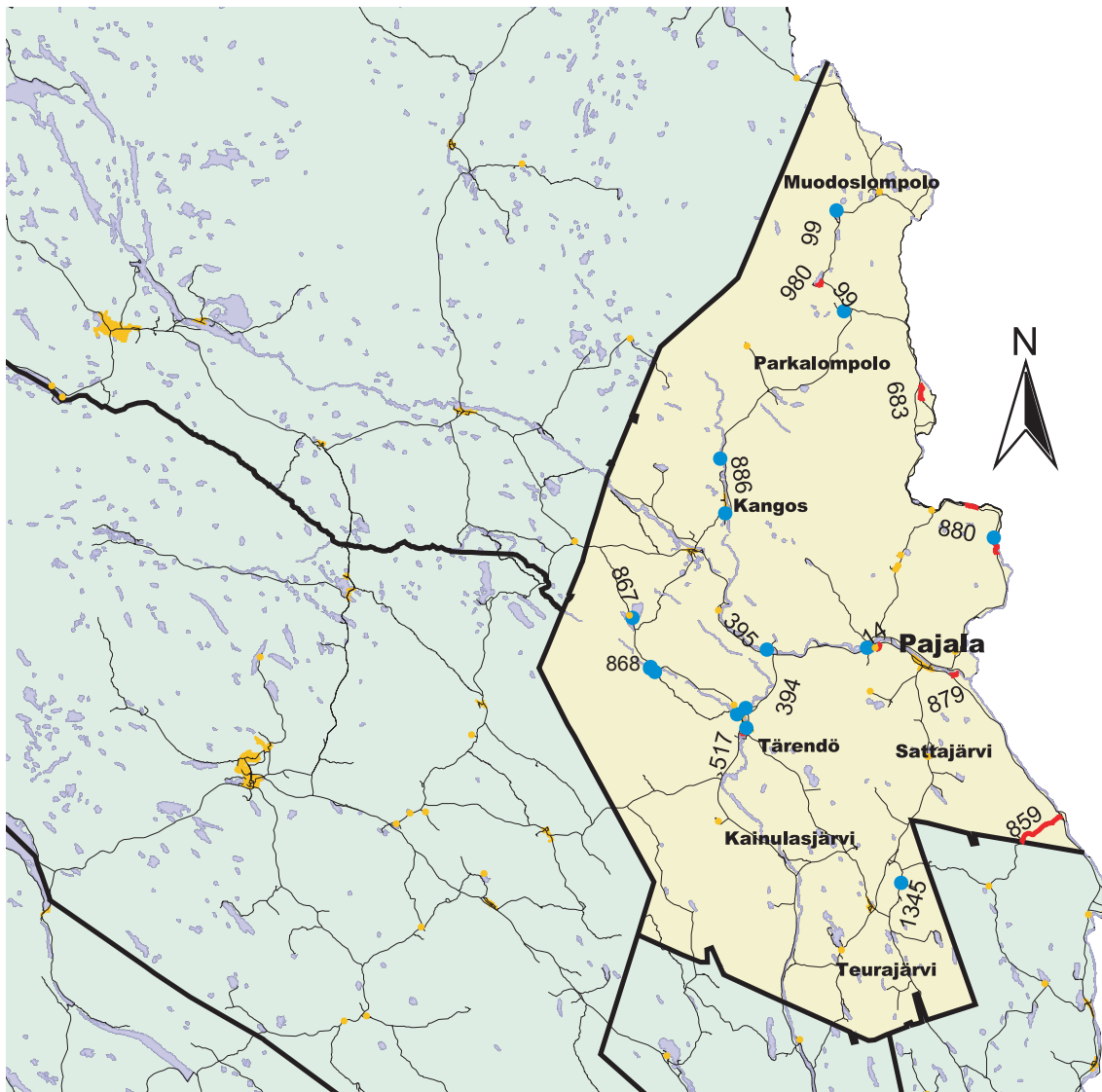
### Motiv och bevarandevärde:

Del av kustlandsvägen med ålderdomlig karaktär, kontinuitetsvärde, kommunikationshistoriskt värde och vägmiljöobjekt.



*Kilometerstolpe i sten, längs väg 1288 mellan Kallax och Måttsund. Stolpen står på OSO:a sidan om vägen. Foto: Andreas Gråhn.*

# Vägmiljöer i Pajala kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 868 Männikö
- Väg 859 Jarhois – Olkamangi
- Väg 879 Kengis bruk
- Väg 880 Kolari
- Väg 880 Huukki
- Väg 980 Kitkiöjärvi

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 14 Erkheikki – Juhonpieti
- Väg 517 Niva
- Väg 683 Kaarnevaara



## Väg 868 Männikö

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	868
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten, smal småskalig grusväg som väl smälter in i omgivande miljö. Vägen har små diken. Den finns med på generalstabskartan från 1940. Vägen byggdes troligen som AK-väg 1937 i samband med att väg 867 byggdes. Männikö ligger på Kalixälvens södra sida i sluttningen ned mot älven. Det omgivande odlingslandskapet är småskaligt med hävdade betes- och slättermarker och ett flertal lador. Byn är en av länets bäst bevarade älvrådbyar där bebyggelsen är placerad utmed älven och längs med byvägen. Första nybygget etablerades 1826. Denna del av byn är den äldsta och bebyggelsen består till stor del av välbevarade äldre gårdar. Nyare bebyggelse finns, främst sommarstugor. Sommaren 2000 fanns fortfarande färja över älven. Bro är under byggande. Längs vägen finns två äldre vägvisarskyltar.

### Motiv och bevarandevärde:

Den småskaliga grusvägen är väl anpassad till omgivande bebyggelse och odlingslandskap vilket ger en enhetlig kulturmiljö, där vägen har sin naturliga roll.

### Rekommendationer:

Bevara vägbredd och grusbeläggning samt rusta upp de gamla vägskyltarna.

## Väg 859 Jarhois – Olkamangi

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	859
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen ligger väl anpassad till landskapets topografi, både i höjddled och sidled. Grusvägen är backig och krokig. Vägen åtgärdades 1999, enligt en ortsbo. Vägen har nyligen dikats på ett förhållandevis estetiskt sätt och växtligheten börjar komma tillbaka. Det omgivande landskapet präglas av blandad skogsmark med inslag av myrmark. Byn Olkamangi ligger på en S-sluttning ner mot Olkamangjärvi. Bebyggelsen är blandad men med ett stort inslag av senare 1900-tals



*Väg 868 genom Männikö by.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

bebyggelse. Odlingsmarken ligger på sluttningen ner i dalgången och hävdas endast delvis, mycket håller på att växa igen. Efter vägen finns mötesplatser med mötesplatsstolpar i plåt av äldre modell, en plåtskylt med ljusblå botten och ett vitt M. Vägen var den första körbara vägen till Olkamangi. Vägen byggdes som ödebygdsväg år 1929 med 3,0 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Ursprunglig ödebygdsväg i bevarad sträckning som trots dagens vägbredd bevarat delar av sin ursprungliga karaktär. Vägen har både ett kommunikationshistoriskt värde och kontinuitetsvärde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning med mötesplatserna. Vårda och rusta mötesplatskyltarna

## Väg 879 Kengis bruk

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	879
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4-6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är väl anpassad till landskapets topografi. Beläggningen med oljegrus är bitvis skadad. Vägen är till en början bred men smalnar av där allén startar. Dikena är kraftiga, bitvis kala och ger ett dominerande intryck. Vägen ligger i ursprunglig sträckning och finns med på generalstabskartan från 1890 och 1940. Vägen leder fram till Kengis bruksherrgård intill Torneälv. Området är en kulturmiljö av riksintresse. Längs den sista biten mot herrgården finns en björkallé. Allén är till större delen nyplanterad för några år sedan och stor del av björkarna är unga. Längs hela vägsträckan finns en artrik vägkant. Landskapet präg-

las av skogsmark och öppna odlingsmarker ner mot älven. Här finns vallodlingar och betesmarker. Odlingsmarken närmast herrgården är bäst hävdade. Bebyggelsen är blandad, kring den bevarade herrgården finns bl.a. ladugård, lador, bruksmagasin och en lanthandel bevarade.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg i ursprunglig sträckning fram till länets äldsta järnbruksmiljö, anlagd under 1600-talet. Vägen har ett stort kommunikationshistoriskt värde och ingår som en betydande del i hela bruksmiljön.

### Rekommendationer:

Bevara vägens plan, profil och bredd, dika varsamt. Underhåll och återplantera luckor i allén. Vårda den artrika vägkanten. Vägens beläggning bör ha en så ljus kulör som möjligt.

## Väg 880 Kolari

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	880
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen följer landskapets höjdvariationer och är belagd med oljegrus. Vägens diken är väl anpassade till vägen. Vägen finns med på generalstabskartan från 1940 och ligger i dag i samma sträckning som på kartan. Vägen byggdes 1933 med 3,5 m bredd. Troligen har vägens bredd ökat när den belades. Landskapet karaktäriseras av sandiga älvsediment som ger höjdvariationer och plåtåer. Bebyggelsen ligger utsträckt längs med älven och återfinns på båda sidor av vägen. Bebyggelsen är blandad och det finns inslag av äldre bebyggelse, främst timrade ekonomibyggnader. Odlingslandskapet är öppet och hävdas. Vid ladorna finns hässjevirke. Odlingsmarken sträcker sig ner mot älven och erbjuder utblickar mot älven och Finland. Längs hela sträckan finns artrika vägkanter. I slutet av samhället finns en övergiven ICA-butik och tre äldre bensinpumpar av märket Texaco

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med kontinuitet och bevarad sträckning trots beläggning och trolig breddning av vägen. Ett representativt exempel på landsväg längs gränsälven mot Finland.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen, dika varsamt.



*Mötesplats längs väg 859 mellan Jarbois och Olkamangi.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

## Väg 880 Huukki

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	880
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är väl anpassad till landskapets former och löper rakt genom byn. Vägen utgör ett tydligt inslag i landskapet men dominerar inte över omgivningen utan smälter in. Vägen är belagd med oljegrus och har väl anpassade diken. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1940. Vägen byggdes 1933 med 3,5 m bredd. Här finns artrika vägkanter. Huukki är en radby längs med Muonioälv. Gårdarna ligger på båda sidor om vägen och bebyggelsen är blandad, både av sommarstugor och permanent boende i huvudsak från 1920-40-tal. Här finns inslag av äldre bebyggelse främst timrade ekonomibyggnader som lador och aittor. Någon enstaka äldre gårdsmiljö finns. Odlingslandskapet är öppet och hävdas, slätter- och betesmark breder ut sig ned mot älven. Byn präglas mycket av kontakten med älven. I södra delen av byn finns en björkplantering som ger en allé känsla och en fin inramning åt vägmiljön. I den norra delen av vägmiljön finns snöskärmar en bit från vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med kontinuitet bakåt och bevarad sträckning genom en radby med väl hävdad odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning.



*Längs väg 980 genom Kitkiöjärvi finns en artrik väggkant.  
Foto: Jeanette Joelsson.*

## Väg 980 Kitkiöjärvi

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	98 0
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och anpassad till landskapets topografi. Den är förstärkt men verkar i stort ha behållit sin sträckning. Vägen byggdes 1953 med 3,5 m bredd. Den allra äldsta byvägen går längre ner mot sjön och är körbar, dock ej över bäcken. På generalstabskartan från 1940, finns båda vägarna utritade. Vägen slingrar sig svagt genom bebyggelsen och längs sista biten av vägen finns en artrik väggkant. Bitvis har vägen rejäla diken och över bäcken finns en betongbro. Omgivande landskap präglas av mindre moränkullar intill sjön Kitkiöjärvi. Kitkiöjärvi upptogs troligen som nybygge under 1700-talet. År 1762 fanns det två gårdar i byn. Under 1900-talet växte byn till i och med skogsbrukets expansion. Odlingsmarkerna i byn hävdas och ligger till större delen ner mot sjön. Höet hässjas. Bebyggelsen utgörs i första hand av bebyggelse från 1900-talets mitt. I byn finns dock några äldre tornedalsgårdar, uthus, ladugårdar och aittor.

### Motiv och bevarandevärde:

Liten byväg som i stort behållit sin ursprungliga sträckning med ett värdefullt omgivande odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bevara plan och profil, bredda inte vägen. Dika varsamt.

## Väg 14 Erkheikki – Juhonpieti

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	14
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, mindre grusväg med låg vägbank och små diken. Troligen har vägen anlagts någon gång på 1930-talet. Enstaka mötesplatser finns kvar och på en av dem finns fortfarande en mötesplatsstolpe i trä. Det omgivande landskapet är öppet och hävdad och karaktäriseras av att det är småbrutet med lång kontinuitet i brukandet. Odlingsmarken ligger kring en tydlig moränkulle som idag nyttjas för slätter. Bebyggelsen i byarna är blandad med ett stort inslag av ursprunglig bebyggelse. Här finns flera s.k. tornedalsgårdar, uthus och vasformade aittor. Gårdarna ligger utmed byvägen som svagt slingrar sig genom byn.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg genom en välbevarad tornedalsby. Vägen har kontinuitet bakåt och ligger än i sin ursprungliga sträckning genom byn.

### Rekommendationer:

Bevara bredd och sträckning på vägen. Dika varsamt.



*Vägen genom  
Niva, Pajala  
kommun.  
Foto: Jeanette  
Joelsson.*

## Väg 517 Niva

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	517
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Belagd liten och smal byväg genom Niva på Kalix-älvens SV-sida. Vägen har en småskalig karaktär med små diken och liten väggkropp. Vägen har mindre mötesplatser med moderna mötesplatsstolpar. Trots vägens beläggning har den behållit sin underordnade roll i miljön. Vägen byggdes (eller byggdes om) 1938 som enskild utfartsväg med 3,6 m bredd. Vägen har behållit sin ursprungliga sträckning. Det omgivande landskapet präglas av stora öppna odlingsytor och delvis ännu hävdas. Bebyggelsen är blandad med flera inslag av timrade gårdar. Ett flertal fastigheter har björkrader planterade i tomtgränsen utmed vägen, vilket ger karaktär och identitet åt vägmiljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg i ursprunglig sträckning genom ett välhävdat odlingslandskap med höga kulturhistoriska värden vad gäller såväl bebyggelse som odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och dess bredd. Dika varsam. Måna om den småskaliga karaktären.

## Väg 683 Kaarneaara

<b>Kommun:</b>	Pajala
<b>Vägnummer:</b>	683
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen har god linjeföring och följer landskapets topografi. Vägen är grusbelagd, bredare än ursprungligen och saknar till stor del diken. Längs vägen finns mötesplatsstolpar av trä (blå/vita) men mötesplatserna är svåra att se, troligen p.g.a. att vägens bredd ökat. Vägen har blivit ombyggd och förlängd. Ursprungligen hade byn tillfartsväg från landsvägen, från väster rakt in i byn, den vägsträckningen är fortfarande delvis körbar. Vid ombyggnaden fick vägen förlängning mot norr och ansluter till landsvägen söder om Kuusiniemi. Vägen har även förlängts mot söder och går nu ända fram till Pissiniemi. Kaarneaara ligger på V-sidan nedanför ett mindre berg och nedanför byn finns en våtmark. Bebyggelsen finns i mitten av vägsträckan och ligger i huvudsak på ovansidan av vägen. Odlingsmarken, som breder ut sig ned mot myrmarken, hävdas endast delvis. Kaarneaara är en kolonatby från 1920-talet. Vägen byggdes innan kolonaten tillträdde 1925. I dag utgörs bebyggelsen i huvudsak av gårdar från 1940- och 1950-talen. Endast ett fåtal av typhusen från 1920-talet finns kvar. Ett värdefullt inslag i vägmiljön är de björkrader som finns utmed vägen. Möjligen rester av en allé. I S-delen av byn finns en övergiven vägsträcka, troligen en cykelstig eller äldre vägsträckning.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig grusväg väl anpassad till topografin och omgivande miljö. Vägen har tillkommit i samband med kolonatets anläggning och hör således intimt ihop med omgivningen. Vägen är dock i senare tid förlängd och möjligen delvis omdragen.

### **Rekommendationer:**

Bevara grusbeläggningen och återställ, om möjligt, ursprunglig vägbredd samt mötesplatser. Rusta mötestolparna i trä. Bevara vägens plan och profil.

*Äldre vägvisare i Pajala kommun. Kännetecknet för vägvisare på enskilda vägar var den röda bården som ramar in texten. Lägg märke till den avrundade gula knoppen som sitter på stolpens topp.  
Foto: Jeanette Joelson.*



# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

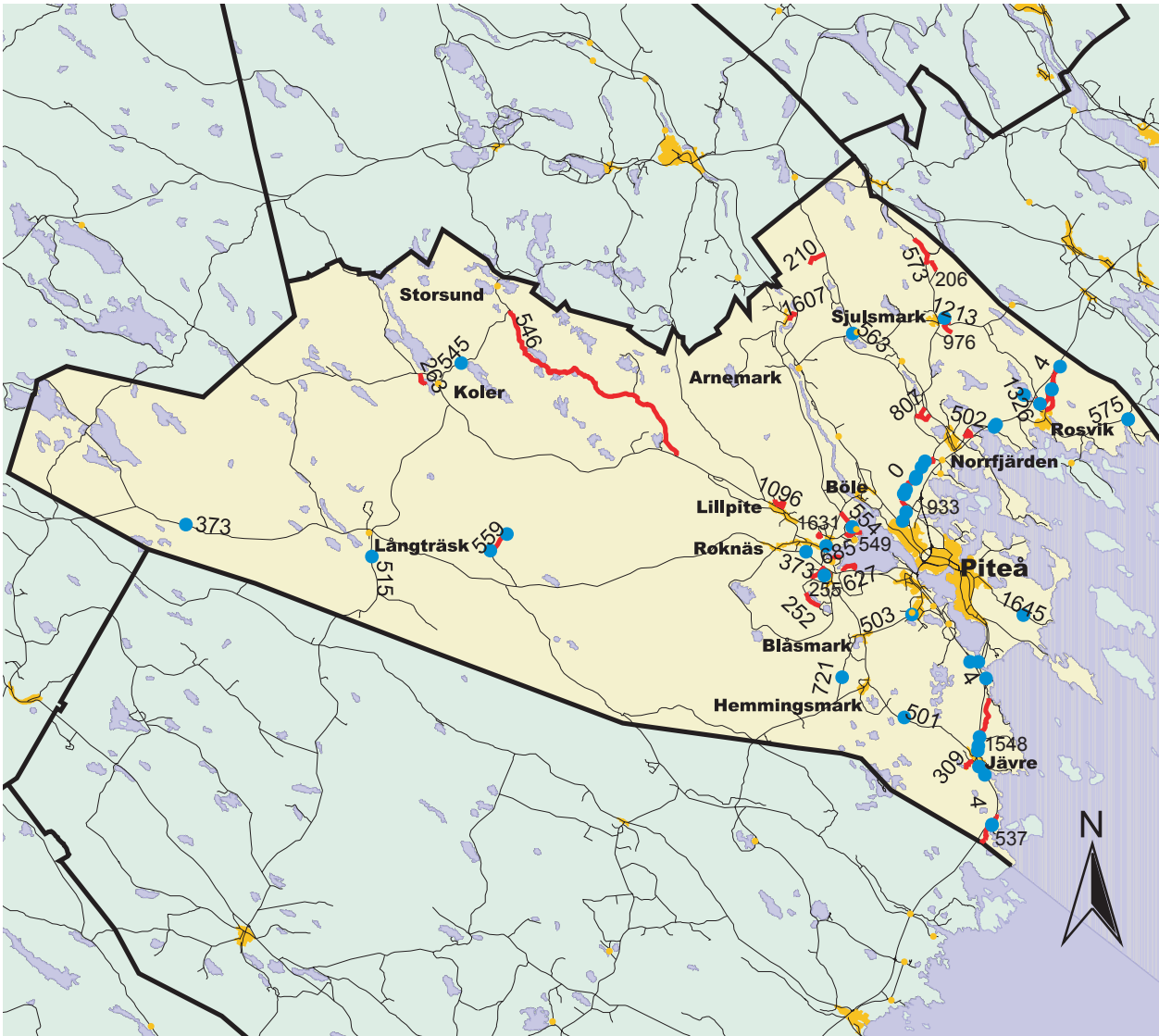
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens län

### Innehåll

Arjeplogs kommun	38
Arvidsjaur kommun	42
Bodens kommun	48
Gällivare kommun	54
Haparanda kommun	58
Jokkmokks kommun	62
Kalix kommun	65
Kiruna kommun	70
Luleå kommun	75
Pajala kommun	82
Piteå kommun	88
Älvsbyns kommun	104
Överkalix kommun	108
Övertorneå kommun	111

# Vägmiljöer i Piteå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnúmer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter



## Statliga vägar

Väg 546 Åträsk – väg 545  
Väg 549 Persibyn  
Väg 554 Långnäs  
Väg 573 Rosfors

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 206 Övre Sjulsmark, Åbacka  
Väg 210 Altergård  
Väg 252 Svensbyn – väg 373  
Väg 252 Bodsjön-Mjösjöleden  
Väg 255 Ön, Svensbyn  
Väg 263 Kolerträsk – Björkheden  
Väg 309 Jävre – Tjärn  
Väg 502 Brändöberg  
Väg 537 Högkälsträsk – Jävrebodarna  
Väg 559 Flötutträsk  
Väg 627 Risnäset, Svensbyn  
Väg 685 Edet  
Väg 807 Lakafors  
Väg 933 Öjebyn – Breviksberget  
Väg 976 Södra Sjulsmark  
Väg 1069 Lillpite – Stenbacken  
Väg 1326 Norra Rosvik  
Väg 1213 Östra Sjulsmark  
Väg 1548del av kustlandsvägen  
Väg 1607 Sikfors  
Väg 1631 Skatan

## Enskilda vägar utan statsbidrag

Bergön  
Riks 13 Breviksberget – Kopparnäs

## Övergivna vägar

Kustlandsvägen och riksväg 13 i Jävre  
Riksväg 13 i Norra Rosvik  
Kustlandsvägen Länsgränsen – Högkälsträsk  
Kustlandsvägen Jävrebodarna  
Kustlandsvägen Jävre  
Kustlandsvägen Milstensmyran Jävre  
Kustlandsvägen Norra Rosvik – Yttre Svartträsk  
Kustlandsvägen Breviksberget – Kopparnäs  
Kustlandsvägen Rörmyran, Pitsund  
Kustlandsvägen Rosviksbodarna

## Väg 546 Åträsk – väg 545

**Kommun:** Piteå  
**Vägnummer:** 546  
**Vägtyp:** statlig  
**Väglängd:** 24 700 m  
**Vägbredd:**  
**Slityta:** grus  
**Grupp:** 1

### Vägbeskrivning:

Landsvägen mellan Åträsk och Storsund färdigställdes under 1890-talet och tillkom för att få landsvägsförbindelse med järnvägen. Detta var typiskt för vägbyggandet under perioden 1890-1920. Dagens väg (546, fram till korsningen med 545) har i stort sett exakt samma sträckning som 1890-talets väg, möjligen med undantag för en smärre kurvrätning i Tällträsk. Vägen är således mycket slingrig, främst i plan men även i profil och följer terrängen väl. Mellan Svallfors och Nyfors är vägen något bredare.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en autentisk karaktär, lång kontinuitet samt ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ursprungliga sträckning med alla dess variationer i plan och profil. Undvik att dra om, räta, bygga på och göra skärningar. Undvik breddning och beläggning av vägen. Dika varsamt.

## Väg 549 Persibyn

**Kommun:** Piteå  
**Vägnummer:** 549  
**Vägtyp:** statlig  
**Väglängd:** 1 200 m  
**Vägbredd:** 4,5 m  
**Slityta:** oljegrus  
**Grupp:** 1

### Vägbeskrivning:

Vägen finns markerad på generalstabskartan 1900 och 1935 i samma sträckning, dock lite krokigare år 1900. År 1935 betecknas vägen som enskild körväg. På ekonomiska kartan från 1945 är vägen markerad som enskild, bättre körväg med samma sträckning som dagens. Vägen följer ägo gränser från avtagsvägen mot Durrudden till avtagsvägen mot Dalknösen. Smal, bitvis slingrande väg som väl följer terrängen i landskapet. Vägen är ringa uppbyggd och har trots beläggning kvar sin karaktär av äldre väg. Sträckan genom Persibyn kantas av vägnära träd som ger en påtaglig rums känsla. Vägen slingrar sig där även mellan viss äldre bebyggelse. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar.



*Gamla Riks 13 i Jävre. Vägen löper i högt läge, längs med åsen, med utsikt mot E4 och Jävrefjärden. Vågräcke av stengardister med navföljare i trä (420 m långt). Foto: Andreas Grahn.*

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och genom sin småskalighet och bevarade sträckning en ålderdomlig karaktär. Vägens sträckning genom ett hävdad odlingslandskap med både natur- och kulturvärden och inslag av äldre bebyggelse in på vägen bidrar till ett upplevelsemässigt värde.

### Väg 554 Långnäs

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	554
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5-6 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägsträckan är markerad på generalstabskartan 1900 och 1935. Vägen löper genom den gamla byn Långnäs, som har karaktären av radby, med bebyggelse längs vägen och det vidsträckt, hävdade odlingslandskapet utanför. Vägen som är byns ”rygggrad” har lång kontinuitet. Den har en rak sträckning med

enstaka krökar och böjar. Vägkroppen är ringa uppbyggd. Partiet mellan väg 549 och 550 breddades till 4,0 m 1938 och resterande parti till 3,2 samma år. På Ekonomiska kartan från 1945 följer vägen ägo gränser hela vägen fram till strax innan väg 549, och är markerad som enskild bättre körväg. Längs vägen finns en bensinpump av äldre modell, samt en minnessten över byns store son, Nicolaus Bothniensis. Många gårdsuppfarer kantas av björkalléer och i vägens södra ände finns en enkelsidig björkallé. Vägbelysning består av trästolpar med byhattsarmaturer. Det omgivande landskapet utgörs av ett vidsträckt, hävdad odlingslandskap med inslag av många ängslador.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet som ”rygggrad” genom den gamla radbyn Långnäs. Vägen är omgiven av ett vidsträckt, hävdad odlingslandskap som uppvisar både natur- och kulturvärden.

### Rekommendationer:

Bevara vägsträckningen, den låga vägbanken, de små diken, vägbredden, björkallén, de vägnära objekten. Vägbelysningen med trästolpar och byhattsarmaturer är ett viktigt miljöskapande inslag i vägmiljön och bör behållas.

## Väg 573 Rosfors

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	573
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

En väg förbi Rosfors fanns enligt generalstabskartan 1890, troligen i ungefär samma sträckning som idag. (Möjligen tillkom den i samband med att bruket anlades på 1830-talet.) År 1901 byggdes vägen om (4,2 m bred) men tycks inte ha dragits om nämnvärt förbi Rosfors. På generalstabskartan från 1930 har vägen exakt samma sträckning som idag. Strax söder om Rosfors och genom Rosfors följer vägen en ås, med vacker utsikt mot det kuperade, småbrutna och mångformiga odlingslandskapet, där ett stort antal välbevarade (restaurerade) lador står. Markerna betas. Trästängslet runt betesmarkerna löper en bit parallellt med vägen och ger karaktär åt vägmiljön. Söder om bruket finns en ensidig allé som består av mycket gamla björkar. Vid bruket blir allén tvåsidig. Allén ingår som en viktig del i den kulturhistoriska miljön och ger vägen genom bruksområdet en inramning som är betydelsefull för områdets identitet. Vägkanterna är artrika.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet. Det upplevelsemässiga och pedagogiska värdet stöds av det värdefulla omgivande natur- och kulturlandskapet samt vägmiljöobjekten. Området är av riksintresse för kulturmiljövården.

### Rekommendationer:

Unvik rätning, breddning och beläggning av vägen. Gruslagret bör ej ersättas av krossgrus, som nu har skett längre norrut, eftersom det har fel färg, form och storlek för att passa in i kulturmiljön i Rosfors. Dika varsamt med hänsyn till floran. Vårda allén. Håll landskapet öppet, gärna genom fortsatt bete.

## Väg 206 Övre Sjulsmark, Åbacka

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	206
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med på generalstabskartan 1930. År 1935 byggdes den om som enskild utfartsväg till 3,0 m bredd. Den norra delen av bidragsvägen, som registrerats som kulturväg, slingrar sig fram i plan och profil i det kuperade odlingslandskapet i Åbacka, men löper framför allt i en inskuren terrass mellan åsen och odlingsmarken. Dessutom är vägen dikad och har vägbank. Men vägens slingrighet och smalhet ger ändå intryck av att följa landskapets variationer rätt bra. Vägen har mötesplatser och en äldre typ av mötesplatsskyltar. I söder (raksträckan) har vägen en hög bank och kraftiga diken, särskilt på ett ställe där ytterslätten nyligen dikats hårt. Raksträckan ingår därför ej i den del som är bevarandevärd.

### Motiv och bevarandevärde:

Smal grusväg med ålderdomlig karaktär och placering samt god följsamhet i omgivande kulturlandskap

### Rekommendationer:

Undvik breddning och beläggning, bevara istället mötesplatserna och mötesplatsskyltarna. I norra delen bör man undvika att höja vägbanken, göra mer skärningar eller rätningar/omdragningar. Dika varsamt.

## Väg 210 Altergård

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	210
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg vars sträckning anpassar sig väl till omgivande landskap. I nordost löper den genom skog, har viss skärning, låg bank och måttliga diken. Sedan den passerat Alterälven svänger den som skogsbrynsväg innan den i väster, sista hundratalet meter, löper som väg i odlingslandskap. Vägen ger intryck av att ha placerats där den inte skulle inkräkta mer än nödvändigt på odlingslandskapet, dvs. i skogsbryn, ägo-gränser etc. Inslag av äldre bebyggelse i anslutning till vägen förstärker vägens ålderdomliga karaktär. Mötesplatserna har huvudsakligen moderna mötesplatsskyltar men några äldre finns kvar. Troligen byggdes vägen (om?) 1935 som enskild utfartsväg och var då 3,0 m bred.

### Motiv och bevarandevärde:

Smal grusväg med småskalig ålderdomlig karaktär vars sträckning anpassats till omgivande kulturlandskap.

Väg 807, Lakafors byaväg slingrar sig fram mellan äldre jordbruksbebyggelse. I förgrunden syns en balkbro med stäl- och träräcke.

Foto: Andreas Grahn.



### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och karaktär, vilket innebär att den ej bör dras om, breddas, beläggas eller få högre vägbank. Dika varsamt.

## Väg 252 Svensbyn – väg 373

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	252
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes troligtvis vid laga skifte, omkring 1888, då vägen fick sin sträckning längs ägo gränserna. Vägen har samma sträckning än i dag. Den finns med på generalstabskartorna 1900 och 1935. Vägen åtgärdades 1939 då man bl.a. breddade den. På ekonomiska kartan 1945 betecknades vägen som enskild, bättre körväg. År 1967 byggdes vägen om med statsbidrag. Vägen har fortfarande kvar en del av sin gamla karaktär: den är smal, har låg vägbank och följer landskapet väl i gränsen mellan utmark och inägor samt mellan ägo gränser. Norra delen fram mot väg 373 bjuder på vackra utblickar mot det vidsträckta hävdade odlingslandskapet i Svensbyn. Väg belysningen utgörs av byhattar på trästolpar vilket ger visuell ledning över slättpartiet

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ett autenticitetsvärde genom sin bevarade karaktär från 1930-talets AK-upprustning. Vägen har ett pedagogiskt värde som ett bra exempel på en väg tillkommen i samband med laga skiftet, genom sitt sicksackande med raka partier som bryts av skarpa kurvor. Vägen löper genom en riksintresse miljö för kulturmiljövården. Ladorna och rundlogen har ett miljöskapande värde som förstärker tydligheten av odlingslandskapets långa kontinuitet och anledningen till vägens sträckning.

### Rekommendationer:

Undvik rätning, breddning, påbyggnad av vägen. Dika varsamt. Behåll nuvarande väg belysning.

## Väg 252 Bodsjön – Mjösjöleden

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	252
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen löper längs med åsen ovanför Mjösjön, runt sjön, i karaktäristiskt skogsbrynsläge, med skogen i väster och jordbruksmark på östra sidan, i lidläge ned mot sjön. Vägen har måttlig bank och diken, men är breddad. Bitvis är utsikten från vägen vacker, men den skulle vinna på att siktröjas.

### Motiv och bevarandevärde:

Karaktäristiskt läge i landskapet som åsväg och skogs-brynsväg. Vägen passerar värdefullt odlingslandskap i Mjösjön. Vackert vägavsnitt med utsikten mot de kuperade markerna och sjön.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej beläggas, rätas eller breddas ytterligare. Dikning bör utföras varsamt. Siktröj mellan vägen och odlingslandskapet, så att sambandet mellan vägens dragning och odlingsmarkens gräns blir tydligare och utsikten mot sjön blir bättre. Håll landskapet öppet.

## Väg 255 Ön, Svensbyn

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	255
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen passerar byn Ön. På laga skifteskartan, 1888, hade vägen en annan sträckning än dagens. I stället för att göra en krök på höjden och fortsätta mot ONO fortsatte den gamla vägen rakt framåt en bit längre och svängde sedan av lätt mot SO och kom ut på dagens väg 362. Denna gamla sträckning syns fortfarande på generalstabskartan 1935. Den nuvarande vägsträckningen byggdes om 1938 med 3,5 m bredd. Grusvägen är smal med låg vägbank som från V löper första delen över odlingslandskapet, sedan upp

mot en höjd, med skog, bebyggelse och stenmur, nedåt dalen med ångar och lador. På höjden gör vägen slingrande böjar mellan kulturhistoriskt värdefull äldre bebyggelse. Den sista biten mot Ö är alltså av yngre datum och har en spikrak sträckning över ångarna ned mot väg 512. Glest med belysning, i förekommande fall trästolpar med byhattar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har kvar sin äldre karaktär och ingår i en miljö med kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden.

### Rekommendationer:

Undvik ny sträckning, breddning, beläggning av vägen. Behåll vägbelysningen.

## Väg 263 Kolerträsk – Björkheden

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	263
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1300
<b>Vägbredd:</b>	4,5-6
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen bröts på 1930-talet (enl. uppgift av Ortsbo) och förbinder Björkheden med Kolerträsk. Grusvägen är smal och slingrande med låg vägbank. Norra delen av vägsträckan löper genom skog, södra delen i kuperad terräng med bebyggelse och ängsmarker i lid-läge, ned mot Kolerträsket. I skogspartiet finns på två



*Väg 206  
genom Övre  
Sjulsmark  
Foto:  
Andreas  
Grahn.*

ställen blå-viträndiga mötesplatsstolpar i trä. Sambandet mellan stolparna och deras funktion har till stor del gått förlorad då vägen breddats och mötesplatserna försvunnit. Första delen av vägen (ca 300 m) från väg 543 är vägen 6 m bred, sedan smalnar vägen till 5 m och sista biten mot Björkheden (400 m) är vägen 4,5 m bred och ger den mest ålderdomliga karaktären.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen löper i ursprunglig sträckning, men är påtagligt breddad i norra delen genom skogen. Där finns två mötesplatsstolpar i trä bevarade. Endast en kortare sträcka av vägen har bevarad ålderdomlig karaktär. På större delen av vägsträckan har det skett vägförbättringar, t.ex. breddning och påförelse av fyllnadsmaterial.

## Väg 309 Jävre – Tjärn

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	309
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med redan på generalstabskartan uppmätt 1892. Idag är den något breddad, belagd, har vägbank och diken. Bebyggelsen i Tjärn har inslag av äldre kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Vägen löper på flera ställen nära husen eller mellan hus och jordbruksmark. Odlingslandskapet innehåller ett mindre parti med öppna diken, mångformiga brynkanter, flera lador samt ridåer av björk och asp. I södra Tjärn finns vägkanter med vacker, möjligen artrik, flora.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och löper i för äldre vägar karaktäristiskt läge genom byn Tjärn. Bevarandevärdet stöds av det omgivande natur- och kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Undvik mörk beläggning och att bredda vägen mer. Vid dikningsföretag skall hänsyn tas till floran.

## Väg 502 Brändöberg

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	502
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den nordöstra delen av vägen fanns med på generalstabskartan som uppmättes 1892 och utgjorde då en del av vägen som förband Brändön med kustlandsvägen. Hela sträckan byggdes om som enskild väg 1946 och var då 3,5 m bred. Vägen gör en krok runt Brändöberget, med slättermark i lidlägen nedanför vägen. Måttlig bank och diken. I den norra delen finns stenmurar (stensträngar) längs med vägen. Vägnära lövträd mellan vägen och muren ger lite allékänsla på ett ställe, där man samtidigt har utblick mot ett hävdad odlingslandskap där höet fortfarande hässjas. Bebyggelsen, som främst finns längs vägens södra del, är blandad men med relativt stort inslag av äldre hus.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet, ett karaktäristiskt läge i terrängen och en ålderdomlig karaktär i kulturhistoriskt värdefull miljö.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej byggas om, breddas, beläggas eller dikas för kraftigt. Håll omgivande landskap öppet.

## Väg 537 Högkälsträsk – Jävrebodarna

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	537
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är en del av gamla kustlandsvägen, men fungerar idag som utfartsväg från Jävrebodarnas fiskecamp och byn Högkälsträsk till E4:an. Den löper bitvis i ett för gamla vägar karaktäristiskt läge mellan skog/bebyggelse och jordbruksmark. Vid vägen finns bl.a. en äldre gård med ladugård, trögärdesgård och grindstolpe i trä. Mangårdsbyggnaden är moderniserad. I samband med att fiskecampen etablerades på udden på 1980-talet byggdes vägen successivt på. Den har fortfarande relativt bra terränganpassning, men skiljer sig från kustlandsvägens övergivna bitar genom att den är bredare, har högre vägbank och större diken.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen. Vägen har byggts på och förlorat en del av sin autenticitet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning. Undvik att belägga, bredda och höja vägen mer. Dika varsamt.

## Väg 559 Flötuträsk

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	559
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusväg som följer det kuperade landskapet relativt väl, särskilt delen NO om Flötuträsk, som enligt en minnessten bröts med traktor 1948. Den delen är slingrig även i plan. Bebyggelsen i Flötuträsk utgörs främst av 1930-40-tals bebyggelse med ladugårdar, logar och timrade uthus. Vägen och bymiljön ger ett 1940-talsintryck.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en tidstrogen karaktär som förstärks av vägmiljöobjekt och omgivande miljöer.

### Rekommendationer:

Behåll vägens följsamhet i landskapet och grus som slitlager. Undvik rätning, ytterligare höjning av vägbanken, breddning. Dika varsamt. Bevara den äldre vägvisarskylten och minnesstenen NO om Flötuträsk.

## Väg 627 Risnäset, Svensbyn

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	627
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med i ungefär samma sträckning på laga skifteskartan från 1886-93 som på ekonomiska kartan från 1940-talet. År 1947 byggdes vägen på som enskild väg med 3,5 m bredd. Dagens väg är belagd och aningen profiljusterad, bitvis uppbyggd, bitvis nedskuren i terrängen. Djupa branta diken påverkar det kulturhistoriska värdet negativt. Vägen är dock fortfarande väldigt smal. Utmed vägen finns trästolpar med elledning och byhattsarmaturer. Vägen löper delvis som byväg, nära kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som rundlogar och härbren, delvis i gränsen mellan gårdstomter och odlingsmark.



Väg 549 genom Persibyn. Foto: Andreas Grabn.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägens sträckning har lång kontinuitet och ett karaktäristiskt läge i terrängen i plan. Vägen är smal och ger därför ett småskaligt intryck. Omgivande kulturmiljöer och bebyggelse har kulturhistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas. Undvik om möjligt ytterligare profiljusteringar och större dikningsingrepp. Bevara belysningen i nuvarande utförande. Håll odlingsmarken öppen.

## Väg 685 Edet

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	685
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5-4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen runt Edet återfinns på karta tidigast vid laga skiftet 1888-93. En gångstig bör ha funnits tidigare eftersom vägen kantas av fornlämningar. Denna äldre väg genom skogen runt udden tycks ha använts t.o.m. 1947, då en ny väg med delvis ny sträckning bröts. Den nya vägen blev klar 1949 och var då 3,5 m bred. Den södra vägdelen fram till Peruddens festplats var livligare trafikerad och byggdes om, breddades till 6,0 m och oljegrusades 1973. Det registrerade avsnittet utgör rester av väg 685, som fortfarande har kvar sin småskaliga, gamla karaktär genom att den är smal, har låg vägbank och är dragen med bebyggelse vid vägen och odlingsmarker inåt udden. Den bredare och smalare vägdelen möts i ett vägskal. Det gamla vägskalet (vid stenen) finns kvar ca. 30 m NV om det nya och möjliggör jämförelser mellan den äldre vägkorsningen som anpassats efter naturbetingelserna och

den nya vägkorsningen som upptar stor yta av landskapet och överordnar sig detta. Ytterligare några partier av gamla vägsträckningen finns kvar och sneddar över den nya vägen på några ställen. Vägbelysningen utgörs av byhattar på trästolpar, vilka smälter in fint i miljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots att vägen drogs sent, 1940-talet, har den en ålderdomlig karaktär. Den äldre vägen skär den nya vägen på några ställen och tydliggör kommunikationsledens långa kontinuitet och har därför ett pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas eller få högre vägbank. Dika varsamt. Eventuell ny beläggning bör ha ljus kulör. Bevara belysningen i form av trästolpar och byhattar.

## Väg 807 Lakaforss

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	807
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen har lång kontinuitet. Den östra kroken ingick i vägen mellan Nybyn och Porsnäs/Norrjärden och finns med på generalstabskartan uppmätt 1892. Under 1900-talets första decennium drogs landsvägen om (nuvarande statliga vägen 503), vilket innebar att genomfartstrafiken ej längre passerade genom Lakaforss. Lakaforssvägen byggdes om som enskild väg 1952-53 och var då 3,5 m. Vägen löper mellan bebyggelse och odlingsmark eller enbart över odlingsmark. Bebyggelsen är blandad med inslag av äldre jordbruksbebyggelse. Man passerar även en plattrambro i betong med stål- (U-balk) och träräcken. Själva vägen är relativt smal, har måttlig vägbank och diken samt grus som slitlager.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet, en ålderdomlig småskalig karaktär och löper genom ett odlingslandskap med äldre kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Vägens sträckning är anpassad efter omgivande landskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning eller småskaliga karaktär. Undvik beläggning, breddning och högre vägbank. Dika varsamt. Broräcket med U-balk och navföljare i trä bevaras och underhålls. Eventuell vägbelysning bör utföras med byhattar på trästolpar.

## Väg 933 Öjebyn – Breviksberget

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	933
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 700 m
<b>Vägbredd:</b>	6,2 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägsträckan utgör en del av gamla riksväg 13, ombyggd till 6 m bredd 1937. I södra delen passerar vägen mellan blandad bebyggelse i Öjebyn, samt en gammal tvåsidig björkallé. Vägen gör en krök förbi en jordbruksfastighet och kommer sedan ut på öppen, hävdad jordbruksmark i Öjebyn, där den en bit löper parallellt med E4:an som syns några hundra meter bort. Även ladorna på östra sidan om E4:an syns från vägen. Öjebyns kyrka (sockenkyrkan) skymtar från vägen när man åker söderut. Vägen är bred, har en hög vägbank och är belagd med asfalt.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett kommunikationshistoriskt värde som en del av riks13 (och kustlandsvägen). Vägen har bevarad sträckning, lång kontinuitet och ett pedagogiskt värde stärkt av det omgivande natur- och kulturlandskap samt vägmiljöobjekten.

### Rekommendationer:

Värna om vägens sträckning, alléerna i Öjebyn, stembalktrumman och det öppna odlingslandskapet.

## Väg 976 Södra Sjulsmark, Hultet

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	976
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen löper längs en låg ås en bit, med bebyggelse i höjdläget och odlingsmarken i lidlågen. En bit går vägen som skogsbrynsväg, en kortare sträcka helt i odlingslandskap. Vägen är smal och småskalig. Omgivande odlingslandskap är storskaligt, men några lador finns kvar. Mot NO ser man det mer kuperade och mångformiga odlingslandskapet i östra Sjulsmark, den äldsta delen av byn.



### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett autentiskt värde som stöds av det värdefulla omgivande natur- och kulturlandskapet. Småskalig väg som dragits där den inkräktar så lite som möjligt på odlingslandskapet.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas beläggas eller byggas på. Dikning bör ske varsamt.

## Väg 1096 Lillpite – Stenbacken

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1096
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägens raka partier i NO-SV följer odlingsmarkers ägo gränser som kom till vid laga skiftet 1888. Svängarna följer gränsen mellan skog och odlingsmark. De fanns ej 1888 men betecknas som brukningsväg på ekonomiska kartan 1945. Åren 1959-60 byggdes vägen på genom statsbidrag. Mötesstolparna ersattes med mötesplatsskyltar 1974. Vägen förstärktes och dikades 1984. Smal, slingrande väg med låg vägbank och bitvis grunda diken. En bit är vägen belagd. En del av sträckan löper över hävdad odlingsmark, en annan del längs gränzonen mellan skog/bebyggelse och odlingsmark. Det omgivande hävdade odlingslandskapet är vidsträckt och lätt kuperat. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots att vägen delvis är belagd har den en ålderdomlig karaktär. Det omgivande odlingslandskapet är rikt på kulturlämningar från äldre tiders småskaliga jordbruksmetoder. Dessa berättar på ett pedagogiskt sätt om Lillpitebygdens långa kontinuitet. Området är av riksintresse för kulturmiljövården.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, breddas, eller få högre bank. Dika varsamt. Vägbelysningsstolparna bör ej bytas ut mot moderna i metall.

## Väg 1213 Östra Sjulsmark

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1213
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Gamla byavägen/landsvägen genom den östra och äldsta delen av Sjulsmark. Sjulsmark är en gammal by (nämns i skriftliga källor fr.o.m. 1543) och någon sorts väg bör ha funnits här även innan 1894, då vägen ritas ut på generalstabskartan. År 1918 drogs landsvägen om och fick ett sydligare läge genom Sjulsmark (dagens väg 563). Den gamla vägen löper längs Aggnäsbergets sydvästsida, mellan bebyggelse i höjdlägen och odlingsmark i lidlägen. Vägen har mötesplatser med en äldre typ av mötesplatsskyltar (ljusblå botten). Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar. Odlingslandskapet är både storskaligt och mångformigt, med lador, åkerholmar och öppna diken.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet som byväg genom de äldsta delarna av Sjulsmark. Vägens läge i landskapet, längs åsen, är karaktäristiskt, liksom bebyggelsens i höjdlägen och odlingsmarkens i lägre lidlägen. Detta ger vägen ett pedagogiskt värde. Området är riksintresse för kulturmiljövården.

### Rekommendationer:

Undvik omdragning, breddning och beläggning av vägen. Bevara mötesplatserna och de äldre mötesplatsskyltarna. Dika varsamt. Belysningsstolpar bör vara av trä och armaturer bör vara byhattar.

## Väg 1326 Norra Rosvik

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1326
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

På generalstabskartan från 1892 finns en väg genom Norra Rosvik, troligen med ungefär samma sträckning som dagens bidragsväg 1326. Vägen är breddad i ändarna och har där även en högre bank än i det mittersta partiet, där banken är låg och dikena små. Bebyggelsen är blandad, med både moderna villor

och äldre gårdar med timrade uthus. Några hus står nära vägen och en mäktigt grov tall ger karaktär och upplevelsemässigt värde åt vägen. Odlingslandskapet som är småskaligt och mångformigt, med ett flertal lador, ligger vid en gammal havsvik och sötvattensstrandängan har förmodligen hävdats sedan 1500-talet. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg med lång kontinuitet genom en intressant kulturmiljö som tillsammans med vägmiljöobjektet ger ett upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, beläggning, omdragning och ytterligare påbyggnad av vägbanken. Dika varsamt. Visa hänsyn till solitärtalet.

## Väg 1548, del av kustlandsvägen, Jävre

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1548
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	590 m
<b>Vägbredd:</b>	3-4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

En kort, lätt ombyggd, bit av kustlandsvägen mellan två längre oförändrade bitar, mellan Jävre och Högsböle. Numera fungerar vägen som utfartsväg. Övergivna sträckor av kustlandsvägen gränsar till den registrerade delen i norr och söder. Till skillnad från dessa är denna väg breddad och belagd med YG. Be-

läggningen är inte lika bred som vägen, så i praktiken används också vägkanterna som körbana. Det finns mötesplatser med blåvitrandiga mötesplatsstolpar i trä, men eftersom mötesplatserna ej är belagda håller de på att växa över och försvinna.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägdelen har lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär så att sambandet med de bättre bevarade delarna av kustlandsvägen som den förbinder behålls. Undvik omdragning, påbyggnad och breddning. Återskapa mötesplatserna och underhåll mötesplatsstolparna. Eventuell beläggning bör vara ljus YG- eller oljegrusbeläggning. Dika varsamt.

## Väg 1607 Sikfors

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1607
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen viker ner från landsvägen (väg 555) mot den flackare avsatsen närmast älven, där Sikfors äldsta bebyggelse finns. Där löper vägen genom en byamiljö, med välbevarade gårdsgupper bestående av bl.a. framkammarstugor, ladugårdar, ett härbre och en rundloge alldeles nära vägen, samt öppen odlingsmark.



*Väg 1326 i Norra Rosvik med den gamla tallen intill vägen.  
Foto: Andreas Grabn.*

*Väg 573 genom  
Rosfors bruk kantas av  
en björkallé och ett  
öppet odlingslandskap  
med restaurerade lador.  
Foto: Andreas Grahn.*



Vägen svänger därefter över järnvägen och fram till Sikfors kraftverk. De äldsta delarna av kraftstationen byggdes 1912 (en av Norrbottens äldsta). En kortare bit är vägkantsfloran vacker, möjligen artrik. Själva vägen har låg bank och måttlig dikning, men är belagd med asfalt. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen leder fram till Sikfors kraftstation med industrihistoriskt värde. Sammantaget har miljön, vilken vägen ingår i, ett högt vetenskapligt, kulturhistoriskt och pedagogiskt värde.

#### **Rekommendationer:**

Det är viktigt att vägen inte breddas eller får mörkare beläggning än dagens. Dika varsamt. Behåll byhattar, armaturerna och trästolparna.

## **Väg 1631 Skatan, Infjärden**

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	1631
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Markerad på generalstabskartan 1935 som enskild körväg. Ett flertal gårdslägen i Skatan finns markerade i den geometriska jordeboken 1643, därför kan det antas att vägsträckan har funnits betydligt tidigare än 1935. På ekonomiska kartan, 1945, markeras den västra raksträckan samt den första östra böjen från

väg 543 som enskild, sämre körväg, resten som sämre brukningsväg. År 1945 följde vägsträckningen ägo- gränser hela vägen. Ägo- gränserna har förändrats så att vägen idag endast följer ägo- gränser i öster. Genom vägens bevarade sträckning kan man i landskapet se de gamla ägo- gränsernas (sedan laga skifte) läge. Vägsträckan följer landskapet över odlingsmark, längs med en sluttning samt över mindre höjder. Vägen är smal, har slityta av grus och låg vägbank. Den leder förbi enstaka äldre bebyggelse, främst ekonomibyggnader och lador. Vägen passerar grindstolpar i sten på en gårdstomt nära vägen.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Sannolikt har delar av vägen mycket lång kontinuitet som kommunikationsstråk (utfartsväg). Dagens väg löper i gamla ägo- gränser och har en ålderdomlig, småskalig karaktär. Vägen finns i ett värdefullt natur- och kulturlandskapet med vägnära objekt. Området är riksintresse för kulturmiljövården.

#### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej dras om, breddas, beläggas eller få högre vägbank. Dika varsamt.

## **Bergön**

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	450 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av kustlandsvägen. Just denna del används för vägen till Bergön och har därför breddats till 4 m och belagts med ljus täckning av YG. Vägen följer dock i sin gamla stäckning med mycket god terränganpassning. Precis när man kommer ut från den övergivna delen av kustlandsvägen på denna väg passerar man ett fundament till en milstolpe på väster sida om vägen. Endast delen som ingick i kustlandsvägen ingår i den registrerade sträckan.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av kustlandsvägen med högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen och terränganpassningen. Undvik breddning och ombyggnad i profil. Om beläggningen förändras bör den ej vara mörkare. Dika varmsamt. Visa hänsyn till milstolpsfundamentet.

## Riksväg 13, Breviksberget – Kopparnäs

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	5 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen utgör en del av gamla riksväg 13 mellan Breviksberget och Kopparnäs (Öjebyn-Breviksberget är bidragsväg) som nu är enskild väg utan bidrag. När den äldsta sträckningen av kustlandsvägen övergavs och denna sträcka bröts är osäkert, men på Generalstabskartan uppmätt 1929 verkar vägen ha samma sträckning som idag. I vägen ingår en stenkalkbro som är märkt med året 1933. Enligt åtgärdskartan från VV:s museum byggdes vägen om 1937 och blev då 6,0 m bred. Vägens bredd varierar mellan 4-6 m. Den har relativt stor bank och diken men är obelagd. Flera stenkalktrummor finns längs vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Gammal sträckning av riksväg 13, med kontinuitetsvärde och kommunikationshistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen och stentrumorna. Vägen bör ej breddas, beläggas eller byggas på ytterligare.

## Kustlandsvägen och Riks 13 i Jävre.

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	800 m
<b>Vägbredd:</b>	5,7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergiven del av kustlandsvägen och Riks 13 i Jävre. Vägen följer åsen (Högbergets sluttning) i NO-SV sträckning ovanför nuvarande E4:an och slutar i söder mot E4:an utan förbindelse däremellan. Norra delen används som bostadsgata och är troligen kommunal (heter ”Kustlandsvägen”). Södra delen är övergiven, och har en autentisk Riks 13-karaktär. Troligen byggdes denna del om på 1930-talet och övergavs i början av 1960-talet. Vägen har ett ljust oljegruslager och antydningar till gula mittlinjer. Naturen tränger sig på vägkanterna. Längs vägens dalsida löper ett ca. 420 m långt räcke med stengårdister och navföljare i trä. Träd, främst björk, växer i sluttningen och skymmer delvis dagens E4. Från vissa punkter kan man dock samtidigt se kommunikationshistoria från olika tider: fyren från 1870-talet då sjötransporter dominerade sommartid, den tidstypiska turiststationen från 1967 samt dagens motortrafikled, E4:an.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av riksväg 13 som har en autentisk 1930-40-talskaraktär. Till det bidrar främst sträckningen, ytbeläggningen samt vägräcket. Från vägen kan man på samma gång se lämningar från flera olika tiders kommunikationsväsen. Detta ger vägen ett mycket högt kulturhistoriskt, kommunikationshistoriskt, upplevelsemässigt och pedagogiskt värde. Vägen är lättillgänglig och har ett turistiskt värde och skulle kunna knytas till satsningen på vägshistoria vid rastplats Jävre.

## Riksväg 13 i Norra Rosvik – E4

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av kustlandsvägen/Riks 13 från Norra Rosvik upp mot Rosviksbodarna. Vägen finns med på general-stabskartan som uppmättes 1929. Den ersatte en äldre, västligare sträckning av kustlandsvägen. Enligt åtgärdskartan byggdes vägen om till 6 m bredd 1934. Vägen övergavs i och med att E4:an drogs utanför Rosvik på 1960-talet. Vägen är ca 5,5 m bred, har relativt hög bank, oljegrus och antydning till gula mittlinjesmarkeringar. Flera gropar och gräsbevuxna fläckar finns i vägen. Vägen passerar bäcken från Yttre Svartträsket över en stembalktrumma.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde som en del av Riks 13 som övergavs på 1960-talet. Vägen har ett autenticitetsvärde genom den välbevarade karaktären, med oljegruset och de gula mittlinjerna. Tre generationer av landsvägen, med tre olika karaktärer, löper här norr om Rosvik parallellt: kustlandsvägen, Riks 13 och dagens E4. Detta ger vägen ett högt pedagogiskt värde vilket stärks av vägmiljöobjekten.

## Kustlandsvägen Länsgränsen – Högekälsträsk

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	500 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7-3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergivnen del av kustlandsvägen, från länsgränsen (Kinnbäck) norrut mot Jävrebodarna. Vägen övergavs troligen på 1930-talet, innan biltrafiken blivit så omfattande, och har därför kvar sin ålderdomliga, autentiska karaktär. Vägen är helt anpassad efter omgivande terräng i plan och profil, över berg i dagen, runt myrar och runt flyttblock. Vägbanan har bitvis nästan karaktär av hålväg. Slitlagret är finkornigt ljusbrunt grus, med mittsträng av gräs. Den är körbar med bil men har en del större gropar. Vägen passerar ett fundament till en milstolpe.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt värde och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen med bevarad ålderdomlig karaktär.



*Vägnära träd som ramar in vägen och ger en allé-känsla. Väg 502 Brändöberg. Foto: Andreas Grabn.*

## Kustlandsvägen, Jävrebodarna norrut

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	850 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Sträckan är en del av kustlandsvägen, från Jävrebodarna och norrut. Enligt Hoppe drogs kustlandsvägen mellan Jävrebodarna och Pitsund om på 1930-talet. Troligen övergavs denna sträcka då. Vägen följer det omgivande landskapet väl, slingrar sig fram genom skogen. Låg vägbank, små diken, grusväg, bitvis med grässträng i mitten. Vägen passerar Norrbäcken över en träbalkbro. Vid bron finns grindstolpar i sten.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen. Vägen har fortfarande en ålderdomlig karaktär, vilket förstärks av de kulturhistoriskt värdefulla objekten längs vägen. Vägen har också ett upplevelsemässigt värde.

## Kustlandsvägen, Jävre

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5-3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Sträckan är en övergiven del av kustlandsvägen norr om Jävre. Enligt Hoppe drogs kustlandsvägen mellan Jävrebodarna och Pitsund om på 1930-talet. Troligen övergavs denna sträcka då. Vägen följer det omgivande landskapet väl, slingrar sig fram i plan och profil genom skog och runt myr. Låg vägbank, små diken, grusväg med grässträng i mitten. Vägen passerar ett milstolpsfundament, en stenbalktrumma, vägnära äldre bebyggelse samt en stenmur som löper längs med vägen. Bitvis ser man E4:an från vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen. Eftersom detta parti övergavs innan bilismens genombrott har vägen fått behålla en ålderdomlig karaktär, vilket förstärks av de många kulturhistoriskt värdefulla objekten längs vägen. Vägen har också ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

## Kustlandsvägen, Milstensmyran, Jävre

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	3 900 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergiven del av kustlandsvägen norr om Jävre fram till Högsböle. Vägen övergavs troligen på 1930-talet, innan biltrafiken blivit så omfattande, och har därför kvar sin ålderdomliga, autentiska karaktär. Vägen är helt anpassad efter omgivande terräng och slingrar sig fram i plan och profil. Låg bank och små diken. Vägen passerar två myrar, bl.a. ”Milstensmyran”, vars namn kommer från den milstolpe som stod där (nu enbart fundament). Även där vägen tar slut i norr finns ett milstolpsfundament. Vägens slitlager består av finkornigt, ljusbrunt grus, och bitvis finns en mittsträng av gräs. Vägen har många gropar men är ännu körbar med bil. Ingen bebyggelse finns i anslutning till vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett högt kommunikationshistoriskt och kontinuitetsvärde, som en del av länets äldsta väg, kustlandsvägen. Vägen har också en välbevarad ålderdomlig karaktär, ett pedagogiskt och ett upplevelsemässigt värde.

## Kustlandsvägen, Norra Rosvik – Yttre Svartrasket

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5-3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägslinga norr om Rosvik som utgör den äldsta delen av gamla kustlandsvägen. På generalstabskartan som uppmättes 1929 har landsvägen dragits om i ett östligare läge. Slingan är körbar med bil, har grus och bitvis grässträng. Liksom andra övergivna delar av kustlandsvägen har den mycket god terränganpassning i plan och profil. Vägen går genom skog. Ett hygge nära vägen inkräktar på vägmiljön. Längs vägen finns ett fundament till en milstolpe och en stenbalktrumma.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen utgör en del av kustlandsvägen. Därmed har vägen lång kontinuitet och högt kommunikationshistoriskt värde. Den har också en ålderdomlig karaktär. Vägmiljöobjekten och de tre generationerna av landsvägen; kustlandsvägen, Riks 13 och dagens E4, som här löper parallellt, ger vägen ett högt pedagogiskt värde.

## Kustlandsvägen, Breviksberget – Kopparnäs

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	5 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Övergiven del av kustlandsvägen, mellan Breviksbergets sopstation och Kopparnäs. Sträckan övergavs innan 1933, troligen långt tidigare än så, med tanke på hur mycket den har växt över. Vägkroppen är helt överväxt med blåbärs- och lingonris, sly och träd och således ej farbar med bil, bitvis t.o.m. svårframkomlig till fots. Vägbanken är synlig som en förhöjning i terrängen. Bitvis är mittdelen lägre än kanterna, som bildar låga vallar. Totalt verkar vägbanken ursprungligen ha varit 4 m bred. Vägen är lätt att hitta eftersom en 2,2 km lång stenmur löper längs med vägens sydöstra kant i ungefär SV - NO riktning. Längs sträckan



*Artrik vägkant i  
Sikefors, väg 1607.  
Foto: Andreas Grabn.*

finns även en stenvalvsbo, en stenkalktrumma, en avrättningsplats samt ett milstolpsfundament.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Ursprunglig sträckning av kustlandsvägen. Vägmiljöobjekten längs vägen bidrar till ett kommunikationshistoriskt och upplevelsemässigt värde. Möjligen bör vägen klassas som fornlämning.

### **Kustlandsvägen, Rörmyran, Pitsund**

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Övergiven del av kustlandsvägen i Pitsund, vilken i båda ändarna slutar mot viltstängslet på västra sidan om E4:an. För att komma in på vägen åker man in mitt på vägen genom en grind mitt emot Mohems camping. Vägen löper längs en låg ås och den östra sidan av vägbanken är hög. Tätt skog gränsar till vägen men i norr finns ett hygge och i söder en kraftledningsgata. Grässträngen i vägens mitt håller på att förbuskas och om den inte hålls efter kommer vägen snart ej vara körbar med bil. Vägen används f.n. som skoterled. En stenkalktrumma finns längs vägen.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Del av kustlandsvägen med ålderdomlig karaktär. Kommunikationshistoriskt- och kontinuitetsvärde.

### **Kustlandsvägen, Rosviksbodarna**

<b>Kommun:</b>	Piteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	2,5-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

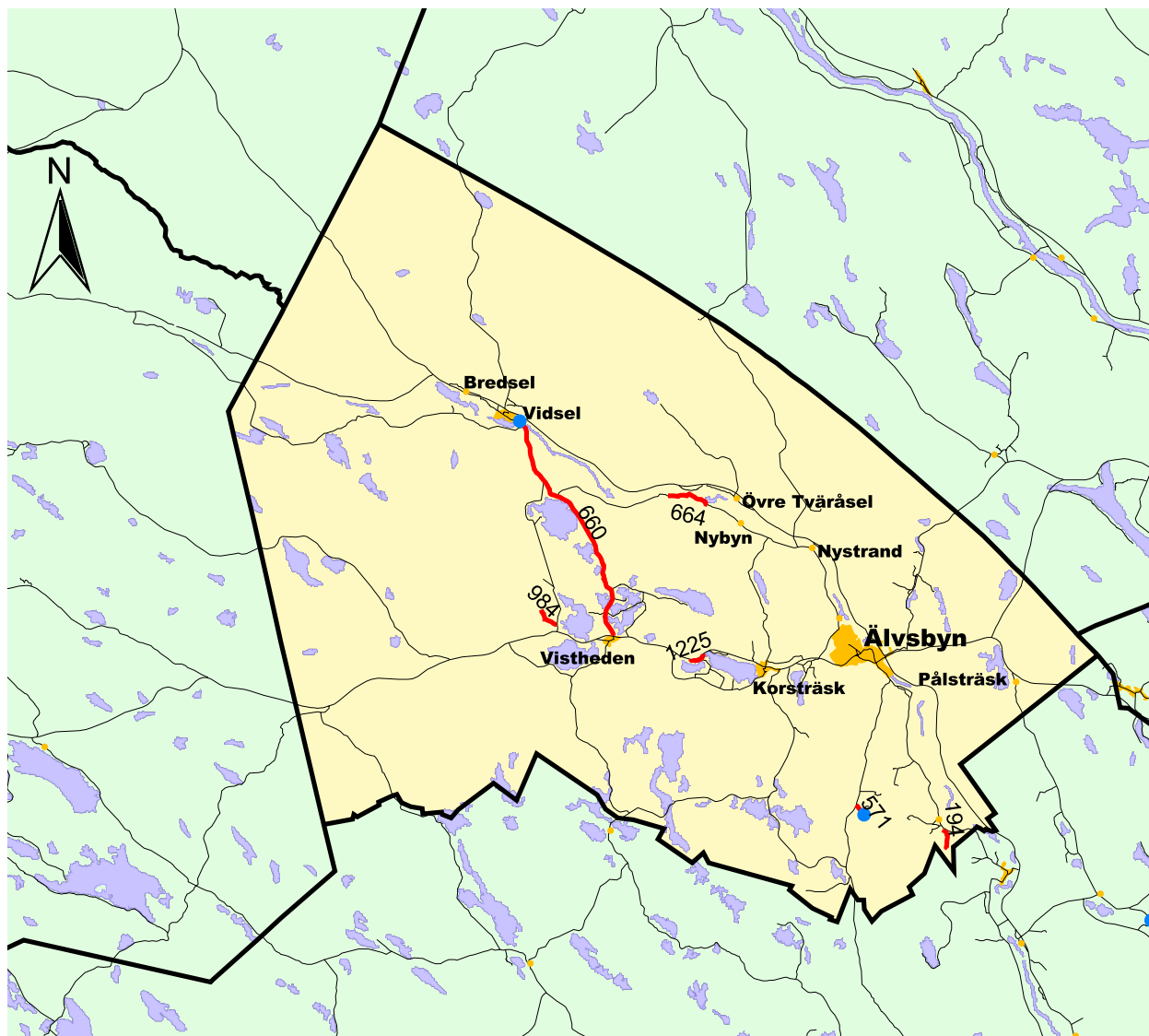
#### **Vägbeskrivning:**

Troligen en gammal del av kustlandsvägen. Södra delen är belagd med oljegrus ca 300 m och är 5 m bred. Längre norrut smalnar vägen av till ca 2,5 m, har grus med en bred mittsträng av gräs. Vägbanken är hög (2-3 m). Vägen löper parallellt med E4:an. I norra delen finns en stålbro med träräcken.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde som en del av kustlandsvägen. Övergiven och har därför relativt autentisk karaktär.

# Vägmiljöer i Älvsbyns kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 660 Visträsk – Manjärv – Vidsel
- Väg 664 Fällfors

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 194 Tvärån – Nedre Svedjan
- Väg 571 Småträsk
- Väg 984, 142 Nord – Timforsvägen
- Väg 1225 Korsträsk by





Väg 664 längs Piteälven.

Foto: Andreas Grabn.

## Väg 660 Visträsk – Manjärv - Vidsel

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	660
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 7400 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

På 1880-talet byggdes den första vägen som gick helt inom Älvsby sockens gränser. Den förband Älvsbyn med de äldsta, mest tätbefolkade byarna i socknen: Korsträsk, Muskus och Manjärv. Tidigare hade det endast funnits en enkel kärrväg till dessa byar. På 1890-talets generalstabskarta fortsätter vägen fram till Vidsel. Med undantag för några smärre rättningar följer vägen mellan Visträsk och Vidsel samma sträckning fortfarande. Vägen är idag bredare och har en relativt hög vägbank. Vägen passerar genom skog och byar med öppet odlingslandskap. Vid broarna i Manjärv passerar vägen flera lämningar av dammen från flottningstiden. Bron över Piteälven i Vidsel är en stål-bågbro i två spann från 1942. Längs vägen finns elledning på stolpar av trä, vissa med belysningsarmaturer i form av byhattar. Bitvis är vägkanterna artrika.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen löper i ursprunglig sträckning vilket ger vägen ett högt kontinuitetsvärde och kommunikationshistoriskt värde. Placeringen i landskapet, liksom omgivande kulturmiljöer har ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde. Omgivande kulturmiljöer har ett mycket högt vetenskapligt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om i plan eller profil. Eftersom vägen passerar genom känsliga kulturmiljöer bör väggkroppen inte blir högre eller bredare än nu och slitlagret bör inte vara mörkt eller för slätt. Dika varsamt med hänsyn till vägkantsflora. El/belysningsstolparna bör vara av trä och armaturerna byhattar. Bevara stål-bågbron i Vidsel.

## Väg 664 Fällfors

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	664
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen löper längs nipan söder om Piteälven mellan Fällfors och Nybyn. Vägen har ett högt och vackert läge ovanför älven, med branta nipor och raviner i direkt anslutning till älven. I södra Fällfors passerar vägen två äldre gårdar och kuperad jordbruksmark. Vägräckena utgörs tyvärr av sigmastolpar och Kohls-wabalk vars sterila karaktär inte passar in i miljön. Vägen byggdes 1932 och var då 3,0 m bred.

### Motiv och bevarandevärde:

En småskalig väg som slingrar i plan och profil genom ett område med höga natur- och kulturvärden. Vägen har ett högt upplevelsemässigt värde och lämpar sig väl som turistväg.

### Rekommendationer:

Vägens sträckning i plan och profil bör ej förändras och den bör ej heller breddas eller beläggas. Björkraden öster om rastplatsen i Fällfors är betydelsefull för landskapsupplevelsen (skapar rum och djup) och bör bevaras/vårdas. Siktröj vägkanten mot älven vid behov, så att man ser älven från vägen.

## Väg 194 Tvärån – Nedre Svedjan

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	194
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

En enskild sämre körväg till Nedre Svedjan finns med på generalstadskartan som uppmättes 1927. Enligt en vägvisar-/minnessten vid landsvägen i Tvärån byggdes vägen 1932 och var en kilometer lång. Detta motsvarar den del som är bidragsberättigad idag, har oljegrus som beläggning och är 3,8 m bred. Totalt har dock 1,4 km tagits med som kulturväg. De sista 400 metrarna i söder är vägen en 3,3 m bred grusväg med ålderdomligare karaktär och särskilt välbevarad omgivning. Vägen har låg bank och små diken. Från norr sett rundar vägen en höjd, där vägen är inskuren mellan åsen och Borgforsälven. Skyddsräcket här är av trä. Sedan vägen passerat älven har den en relativt rak sträckning genom ett platt landskap. En enkelsidig björkrad med allékaraktär löper längs vägens östra sida i 75 m. Elstolpar i trä.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en välbevarad småskalighet, ålderdomlig karaktär samt värdefulla vägobjekt och omgivande kulturmiljöer. Detta ger vägen ett högt kulturhistoriskt och upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet. Vägen bör ej breddas, få högre vägbank eller dikas för kraftigt. Sista biten (som ej är bidragsberättigad) bör ej beläggas. Vårda och underhåll vägräcket och allén. Belysningsstolpar längs vägen bör vara av trä.

## Väg 571 Småträsk

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	57 1
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Utfartsvägen från Småträsk till Granträskvägen (548) är en smal grusväg med måttlig bank och diken. I nordvästra delen går vägen genom skog, men strax norr om Småträsket svänger vägen mellan två äldre gårdar. Dessa har en karaktäristisk placering uppe på höjden, med odlingsmarken i lidlägen ned mot Småträsket. Direkt söder om logen passerar vägen Småträsket över en balkbro med trädäck och träräcken. Vägen finns med på generalstabskartan från 1931 som enskild sämre körväg. 1947 byggdes vägen om som enskild utfartsväg med 3-3,5 m bredd. Den södra delen, som är mest välbevarad, ingår egentligen inte i bidragsdelen, men har ändå sammanförts till samma kulturväg.

### Motiv och bevarandevärde:

Smal, slingrande grusväg med ålderdomlig karaktär, genom fin kulturmiljö. Såväl bebyggelsestruktur som enskilda byggnader är välbevarade. Vägens inpassning i landskapet är karaktäristisk. Tillsammans samspelar dessa element till den mycket fina helhetsmiljön vid Småträsket.

### Rekommendationer:

Vägen bör inte byggas om, breddas, beläggas, få högre bank eller dras om. Dika varsamt. Bevara bronsträcken och trädäck. Vägbeskrivning bör vara byhattar på trästolpar.

## Väg 984, 142 Nord – Timforsvägen

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	984, 142
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, småskalig grusväg som leder från småbrukarmiljöer och äldre gårdar vid Nord, via bidragsväg 142, ut till Timforsvägen (väg 656). Vägen har låg bank och små diken, viss vägnära bebyggelse och träd som



*Södra kroken till Småträsk, väg 517. Smal grusväg som passerar äldre bebyggelse, uthus, rundloge. Balkbro med trädäck och träräcke. Foto: Andreas Grahn.*

ger en skön rumskänsla i vägens norra del. Vägen löper i gränsen mellan skog/bebyggelse och igenväxande jordbruksmark. Terrängen är relativt flack. Enligt generalstabskartan tycks en enskild sämre körväg ha funnits här redan på 1890-talet.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig väg, ålderdomlig karaktär och sträckning förbi en representativ småbrukarmiljö i inlandet.

#### **Rekommendationer:**

Bevara vägens ålderdomliga karaktär. Undvik breddning, omdragning, beläggning, och högre vägbank. Dikning bör ske varsamt.

## **Väg 1225 Korsträsk by**

<b>Kommun:</b>	Älvsbyn
<b>Vägnummer:</b>	1225
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7-4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen var tidigare en del av landsvägen mellan Älvsbyn och Korsträsk-Muskus-Manjärvi, som byggdes på 1880-talet. På 1960-talet drogs landsvägen om, uppe på åsen norr om Stor-Korsträsket och kom att passera utanför Korsträsk by. Den gamla vägen går från åsen ner mot det flackare partiet närmare Korsträsket, parallellt med nya vägen fast nedanför åsen. Bebyggelsen finns mellan vägarna. Odlingsmarken ligger på bägge sidor om gamla vägen, främst söder om vägen, närmare sjön. Landskapet är kuperat och mångformigt. Vägen har god anpassning till terrängen, måttlig bank och dikning. I vägmiljön finns elstolpar i trä med byhattsarmaturer.

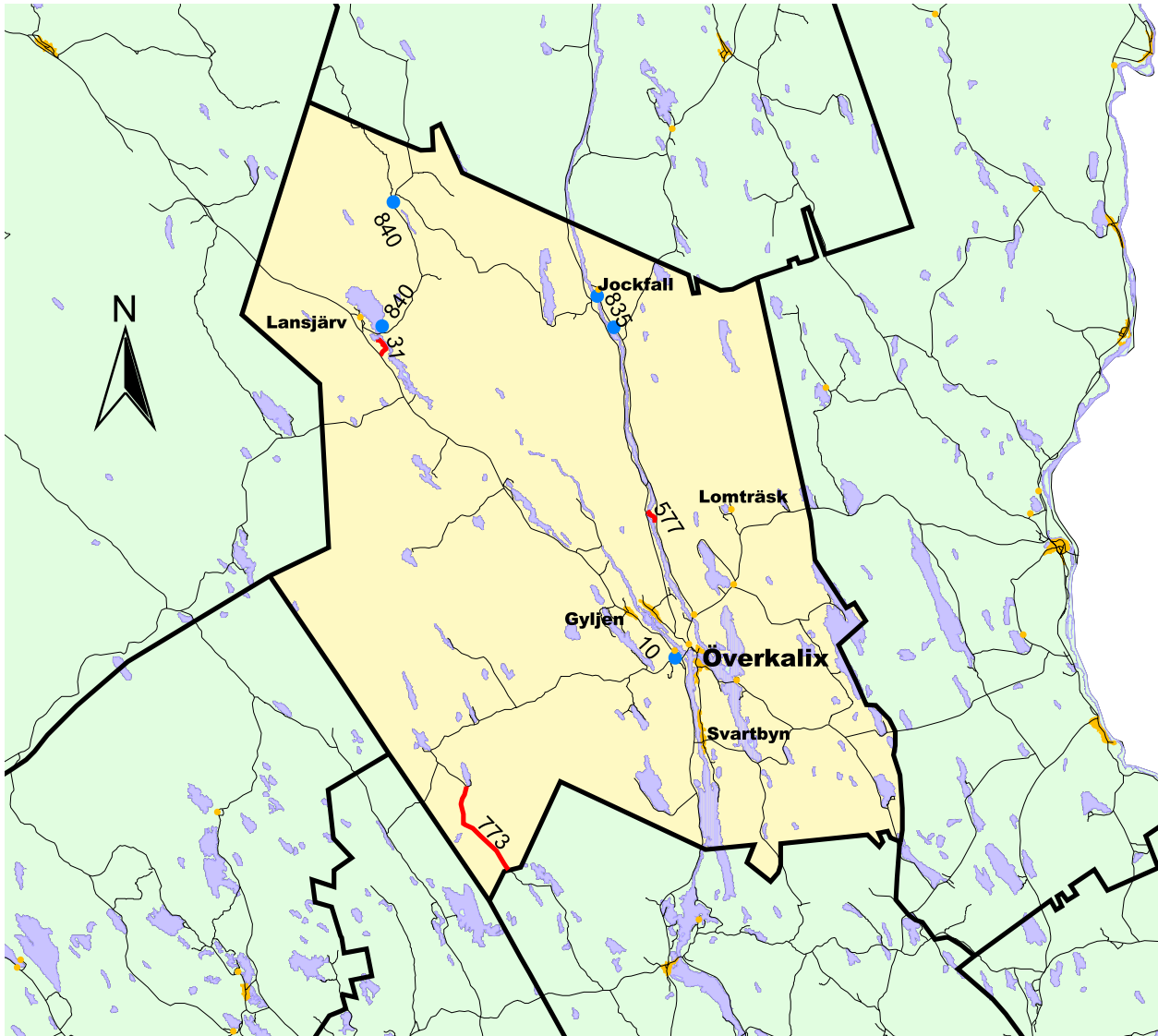
#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägslinga med lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde. Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär.

#### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej dras om, breddas, byggas på eller beläggas. Dika varsamt. Vägbelysningsstolpar bör vara i trä.

# Vägmiljöer i Överkalix kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

Väg 773 Kölmyrholmen – Granträsket

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 31 E10 – Lillsundet – Valheden

Väg 577 Röduppholmen

## Väg 773 Kölmyrholmen – Granträsket

<b>Kommun:</b>	Överkalix
<b>Vägnummer:</b>	7 7 3
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	10 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,8-5,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Kölmyrholmen och Granträsket, särskilt delen söder om enskilda vägen till Mugglomb, har en karaktär som är typisk för 1930- och 1940-talets ödebygdsvägar, som ofta vertikaltrasserades. Långa raksträckor och variationer i höjddled förbinds genom relativt skarpa kurvor i plan. Den norra delen av vägen (Mugglomb-Granträsket) finns med på generalstabskartan 1940, markerad som enskild bättre körväg, ödebygdsväg. Den södra delen byggdes 1945. Vägen är 5 m bred, har vägbank och diken samt grus som slitlager. Ett brett band i vägens sidoområde är röjt från skog.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen representerar de typiska dragen i 1920-40-talens vägbyggande i ödebygd: långa raksträckor avlösta av snäva kurvor samt variationer i höjddled.

### Rekommendationer:

Bevara variationerna i profil och de skarpa kurvorna i plan. Undvik att belägga och bredda vägen.

## Väg 31 E10 – Lillsundet – Valheden

<b>Kommun:</b>	Överkalix
<b>Vägnummer:</b>	31
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Utfartsväg från de små byarna Valheden och Lillsundet (S om Lansjärv) till E10. Vägen byggdes på 1930-talet. Byarna ligger i lidläge mot sjön Yttre Lansjärv. Bebyggelsen är blandad men huvudsakligen från 1920-40-tal. Vägen går i skogsbrynsläge, med odlingsmarken nedanför (NO) mot vattnet. Vägen passerar nära en del hus och genom gårdsgrupperna. Vägen har måttlig bank och dikning. Den är kurvig, främst i plan. Den SV:a delen av vägen, närmast E10, går genom skog, är lite större, med högre bank och grövre grus.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevara vägens sträckning, dess småskaliga karaktär i inre delen, samt omgivande kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, beläggas, breddas eller byggas på. Dika varsamt. Håll odlingsmark öppen.



*Väg 773 mellan Kölmyrholmen och Granträsket har en typisk 1930-talskaraktär (AK-väg); långa raksträckor med variationer i höjddled, avlösta av skarpa kurvor. Foto: Andreas Grabn.*

## Väg 577 Röduppholmen

<b>Kommun:</b>	Överkalix
<b>Vägnummer:</b>	577
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3,4-4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och småskalig. Framme på Röduppholmen slingrar den sig fram mellan gårdarna, nära husen, med fina vyer mot odlingsmarken vid älven och ängsladorna. Mycket låg bank och små diken. Söder om bron är vägen något bredare. Där löper den som skogsbrynsväg på höjdläge, med odlingsmarkerna samlade nedanför, mot SV och älven. En smal skogsremsa skiljer vägen från odlingsmarken. På ängarna finns lador, några med spåntak. I söder ansluter vägen i V-O riktning mot väg 392. Tidigare fortsatte vägen istället rakt fram söderut ungefär en kilometer till. Rödupp är en gammal by. På Röduppholmen fanns de äldsta gårdslägena i området (enligt geometriska kartan 1543). Trots att en del nyare hus har tillkommit känns bystrukturen fortfarande ålderdomlig, med bebyggelsen på en höjdrygg, väl avgränsad mot odlingsmarken. Betesmarkerna går ner mot Kalixälven. De är småskaliga, med öppna diken och ett flertal ängslador. Bebyggelsen omfattar även flera timrade gårdar med uthus och härbren, båthus och sommarladugårdar. Längs vägen finns mötesplatser med mötesplatsskyltar med mörkblå botten och belysningsstolpar av trä.

### Motiv och bevarandevärde:

Röduppholmen har lång kontinuitet som bosättningsplats samt en relativt välbevarad och ålderdomlig bystruktur och odlingsmarker. Vägen anpassar sig fint till denna miljö, löper i skogsbrynsläge i söder och slingrar sig fram mellan och genom gårdarna i norr, på ön. Bevarandevärd är vägens sträckning och ålderdomliga karaktär samt det omgivande natur- och kulturlandskapet.

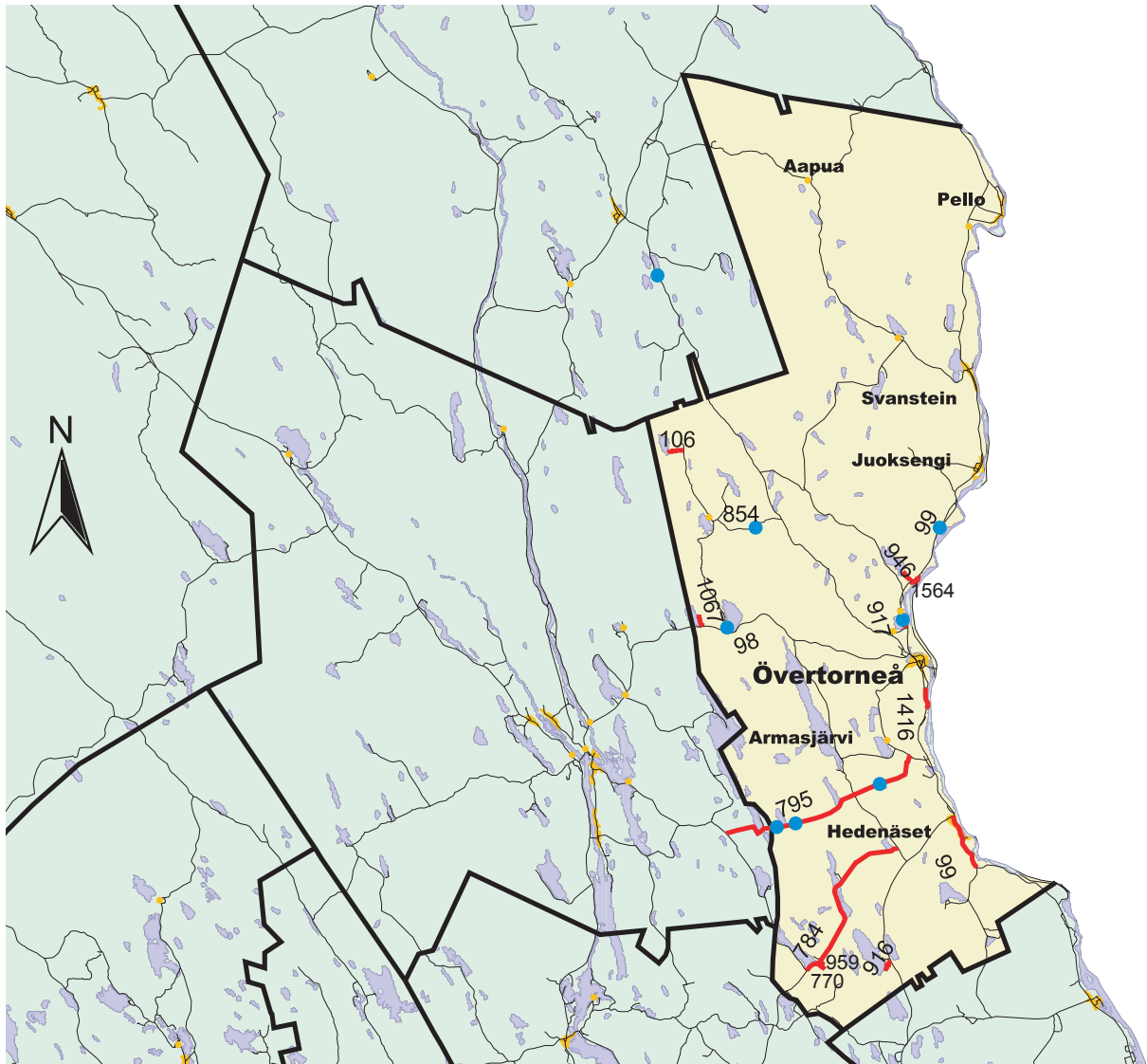
### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, breddas, beläggas eller byggas på. Dikning ska utföras varsamt (dikesrensning). Nytt grus bör ej vara för grovt eller ha annan färg än nuvarande bruna grus. Bevara balkbron (byggd 1958?) med däckat i trä. Vägbeskrivning bör ha utformningen byhattar på trästolpar.



*Bron över Kalixälven vid Jokkefall, den enda betongbågbron med överliggande brobana i trafik på statliga vägar i Norrbotten. Hela bron sedd från sidan, nedströms, mot VNV. Foto: Andreas Grabn.*

# Vägmiljöer i Övertorneå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnnummer
- Vägmiljöpunkt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 99 Bäckesta – Hedenäset
- Väg 784 Kukasjärvi – Littiäinen
- Väg 795 Svartberget – Niemis
- Väg 917 Mattila – Kuivakangas

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 106 Pirttijärvi – Mukkajärvi
- Väg 770 Huhtamukka – Kukasjärvi
- Väg 916 Penikkajärvi – Koutojärvi
- Väg 946 Ruisniemi – väg 99
- Väg 959 Penttilä – väg 784
- Väg 1067 Raitajärvi
- Väg 1416 Rova – Ruskola – Mäkitalo
- Väg 1564 Aili – Korva



*Genom Hedenäset går väg 99 nära intill bebyggelsen.  
Foto: Ageneta Milton.*

## Väg 99 Bäckesta – Hedenäset

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	99
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 300 m
<b>Vägbredd:</b>	6,1 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Tornedalen var den älvdal i Norrbotten som först fick landsväg efter älven. Där fanns nämligen den folkrikaste överbygden. År 1748 beskrivs färdvägen som ”en någorlunda försvarlig gångväg”, men under 1780 och följande år byggdes vägen ut, på den västra sidan av älven. Dagens riksväg 99 följer långa bitar i samma sträckning som landsvägen på generalstabskartan från 1891. Så är exempelvis fallet mellan Bäckesta och Hedenäset. Här har vägen en mer småskalig karaktär än övriga delar av rv 99. Vägbanken varierar från låg till måttlig. Bitvis saknas diken helt, på andra platser har vägen dikats relativt kraftigt. Vägkanterna är artrika. Vägen löper på karaktäristiskt vis ovanför odlingsmarkerna ned mot Torneälven. Detta odlingslandskap har mycket lång kontinuitet. Kulturmiljön är unik för landet men typisk för Tornedalen och innehåller ett stort antal välbevarade tornedalsgårdar. I Bäckesta finns några av de få kvarvarande vasformiga aittorna. Flera av byggnaderna står nära vägkanten, vilket skapar en närhetskänsla och gör att vägen upplevs som smalare än den egentligen är. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trä eller metallstolpar. Torne älvdal är riksintresse för kulturmiljövården.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen utgör en del av den första landsvägen från kusten till överbygden i Norrbotten. Den har lång kontinuitet, löper i sin ursprungliga sträckning och har ett högt kommunikationshistoriskt värde. Vägen löper genom en mycket värdefull kulturmiljö, med välbevarad bebyggelse och en hög andel värdefulla kulturlandskapselement. Trots att vägen är utbyggd underordnar den sig fortfarande omgivande landskap på sträckan Bäckesta - Hedenäset och har därför såväl ett pedagogiskt som upplevelsemässigt värde och lämpar sig väl som turistväg.

### Rekommendationer:

Förändringar i vägmiljön utgör ett hot mot den unika och känsliga natur- och kulturmiljön. Undvik att räta, bredda och dra om vägen. Vägbanken bör hållas så låg som möjligt och dikning utföras varsamt. Om slitlagretska bytas bör oljegrus med så ljusgrå färg som möjligt väljas. Om förändringar av vägbelysningen sker bör i första hand trästolpar och byhattsarmaturer användas.

## Väg 784 Kukasjärvi – Littiäinen

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	784
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	19 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3-4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes i slutet av 1930-talet och avsynades 1941. Ursprungligen var vägen 3,5 m bred. Den karaktäriseras av de långa raksträckorna och de frekventa och kraftiga nivåvariationerna, vilket är typiskt för tidsperiodens vägbyggande i ödebygd. Vägbankens höjd är måttlig och dikena måttliga till stora, bitvis oproportionerligt stora. Vägen sträcker sig genom ett område av blandskog, dominerat av barrträd. Längs vägen finns ett antal våtmarker och mindre sjöar. Bebyggelsen är sparsam förutom i vägsträckans sydvästra ände, där byn Kukasjärvi är belägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen utgör ett representativt och pedagogiskt exempel på hur 1930-talets ödebygdsvägar såg ut och byggdes.

### Rekommendationer:

Bevara alla variationer i profil. Vägen bör ej profiljusteras. Vägen bör ej heller breddas eller beläggas. Dika varsamt.

## Väg 795 Svartberget – Niemis

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	795
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	23 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen byggdes under slutet av 1930-talet och avsynades 1941. Den har det tidstypiska utseendet med långa raksträckor och variationer i höjddled, som man bl.a. möter i AK-vägarna. Ursprungligen var vägen 3 m bred. Idag är den omkring 5 m bred. Vägbanken varierar från låg till måttlig. Den har ej skurits ned i landskapets höjdområden och fyllts upp i svackorna utan följer terrängen väl i profil. Den norra vägkanten är bitvis kraftigt dikad. Vägen löper genom ett sammanhängande skogsområde med mycket sparsam bebyggelse. Vid en gård finns en stenmur. Längs vägen finns även två kilometerstolpar i trä.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots senare åtgärder har vägen bevarat de karaktäristiska dragen för en 1930-talsväg genom ödebygd; långa raksträckor avlösta av snäva kurvor och mycket variationer i höjddled. Vägen har därför ett vägbyggnadsteknikhistoriskt och pedagogiskt värde. Längs vägen finns även några objekt med bevarandevärde.

### Rekommendationer:

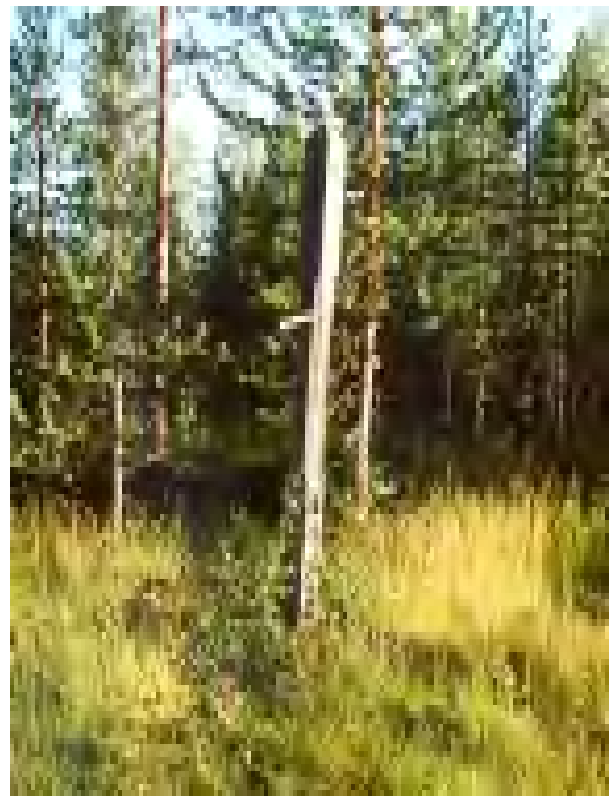
Förutsättningar för att det kulturhistoriska värdet skall bevaras är att vägen ej profiljusteras, breddas eller beläggs. Dika varsamt.

## Väg 917 Mattila – Kuivakangas

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	917
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5,6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är en del av den gamla sträckningen av landsvägen mellan Övertorneå och Svanstein, som byggdes på 1880-talet. På 1960-talet drogs nuvarande väg 99 om i ett östligare läge och denna slinga blev kvar som sekundärväg. Vägen är belagd och bred men vägbanken är låg och dikena små. Vägen omges av betesmarker och odlingslandskap med lador, diken och en hävdgynnad flora. Vägkanterna är artrika. Vid vägens västra sida står en äldre rödmålad busskur av trä. Byn Kuivakangas är en radby längs en åssträckning. Byn har mycket höga kulturmiljövärden tack vare den



En av två bevarade kilometerstolpar i trä längs med väg 795 i Övertorneå kommun. Foto: Agneta Milton.



*Gammal busskur vid väg 917 i Kuivakangas.  
Foto: Agneta Milton.*

ovanligt välbevarade och intakta bebyggelsen. Flera välbevarade Tornedalsgårdar har fortfarande kringbyggd karaktär. Vid vägens norra ände är andelen moderna hus större. Kuivakangas var under medeltiden den största byn i Tornedalen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och sträcker sig genom en värdefull och känslig kulturmiljö. Trots att vägen är bred och belagd smälter den in i miljön, tack vare den låga vägbanken, de småskaliga dikena och den ljusa beläggningen.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, breddas ytterligare eller få en högre vägbank. Om slitlagret byts ut bör det gamla avlägsnas så att vägbanken ej blir högre. Oljegrus eller YG, med så ljus färg som möjligt. Dikning ska utföras varsamt, med hänsyn till vägkantsfloran. Håll landskapet öppet. Bevarandevärt är även den gamla busskuren.

## Väg 106 Pirttijärvi – Mukkajärvi

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	106
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	3,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen till Pirttijärvi finns med på generalstabskartan från 1933. Vägen har grus som slitlager, småskaliga dikena och en mycket låg, närmast obefintlig, vägbank. Belysning i form av trästolpar med byhatter. Omgivningarna utgörs av brukade odlingsmarker med öppna dikena. På åkrarna finns några lador kvar. Byns bebyggelse utgörs av hus från 1900-talets första hälft, samt av äldre, rödmålade timmerbyggnader. Från den smala grusvägen har man utsikt mot Pirttijärvisjön.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde och ger ett tidstroget intryck i sin miljö.

### Rekommendationer:

Bevara den ringa vägbredden, grus som slitlager, den låga vägbanken, de småskaliga dikena, det öppna odlingslandskapet med dess dikena och lador samt bebyggelsen.

## Väg 770 Huhtamukka – Kukasjärvi

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	770
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,0 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den smala grusvägen mellan Huhtamukka och Kukasjärvi byggdes som enskild väg med 3 m bredd 1951. Den följer längs med Sangisälven, som syns från vägen. Bitvis har vägen antydningar till mittsträng av gräs. Vägbanken är låg och dikena saknas bitvis. Andra delar av vägen har dikats mycket kraftigt (särskilt västra sidan av vägen), vilket minskar vägens autenticitetsvärde. I anslutning till vägen finns några mindre slätter- och betesmarkspartier. Bebyggelsen längs vägen utgörs av några välbevarade gårdar från 1900-talets första hälft.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen är småskalig och ger, med undantag för dikningen, ett ålderdomligt intryck, vilket gör att den passar väl in i det omgivande kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet och ålderdomliga karaktär. Vägen bör ej breddas, beläggas eller byggas på. Undvik att påföra gruslass – mittsträngen av gräs och det småkorniga rödbruna gruset är viktigt för känslan av ålderdomlighet. Dika varsamt. Håll slätter- och betesmarker öppna.

Väg 1416. Vägbelysningen i form av byhattsarmaturer på trästolpar smälter in i den lantliga miljön.

Foto: Agneta Milton.



## Väg 916 Pennikajärvi – Koutojärvi

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	916
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den enskilda utfartsvägen från Pennikajärvi till Koutojärvi och landsvägen byggdes på 1930-talet och avsynades 1936. Vägen följer i stort sett samma sträckning fortfarande. Den slingrar sig fram genom skogen och löper ofta i gränsen mellan morän och finsediment, på ett karaktäristiskt vis mellan skog och odlingsmark. Den östra delen av vägen är belagd med oljegrus. Där står två mötesplatsskyltar av äldre modell vid vägen. Vägens diken är små, utom på en kort sträcka där de är kraftigt överdimensionerade. Vägbanken är låg. Omgivande landskap i Penikkajärvi är vackert, med utsikt mot sjön med samma namn. Bebyggelsen består huvudsakligen av mindre gårdar med små ladugårdar. Där vägen korsar Penikkajokki kantas vägen av ett vägräcke med betonggardister och vitmålad träledare. I skogspartierna står träden nära vägen, vilket skapar en rumskänsla.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en ålderdomlig och småskalig karaktär och en vacker omgivning. Längs vägen finns en del vägobjekt som förstärker vägens autenticitet.

## Väg 946 Ruisniemi – väg 99

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	946
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen finns med på generalstabskartan från 1891, markerad som enskild, sämre körväg. Den löper genom ett område av odlingsmarker med öppna diken, odlingsrösen samt några timmerlador. I den nordvästra delen är landskapet kuperat och från vägen har man utsikt mot sjön Soukolojärvi. Vägen slutar i nordväst i en trevägskorsning, som har en naturlig gräsbevuxen ”refug” i centrum. Vägen har mötesplatser och två gamla mötesplatsskyltar som är i dåligt skick. Vägens diken är djupa och vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på metallstolpar. Omgivande bebyggelse utgörs av hus från 1900-talets första hälft samt några äldre timmerbyggnader. På tre gårdar finns ladugårdar med träsilos. Området ingår i riksintresset Torne älvdal.

### Motiv och bevarandevärde:

En vägförbindelse med lång kontinuitet sedan slutet av 1800-talet. Vägen löper även genom värdefulla kulturmiljöer. P.g.a. den kraftiga dikningen har vägen förlorat en stor del av sin ålderdomliga karaktär och det kulturhistoriska värdet har därför minskat.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, ringa bredd och grus som slitlager samt trevägskorsningen med gräsbeväxt naturlig refug.

## Väg 959 Penttilä – väg 784

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	959
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	600 m
<b>Vägbredd:</b>	3,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

En enklare väg mellan Kukasjärvi och Taipale, på nordöstra sidan om Sangisälven, finns med redan på generalstabskartan från 1893. Idag är den norra biten av vägen, fram till Penttilä, enskild bidragsväg, resten av vägen är övergiven. Vägen är smal, har låg vägbank och smala diken. Diket längs vägens östra sida är emellertid bitvis djupt och ovarsamt dikat. Vägen löper genom ett hävdad odlingslandskap med inslag av lador. Boningshusen är från 1900-talets förra hälft. Ekonomibyggnaderna är äldre, med bl.a. aittor och ladugårdar. Flera byggnader och träd står tätt intill vägens sidor, vilket skapar en närhetskänsla.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen ger ett ålderdomligt intryck och har ett upplevelsemässigt värde. Dess småskalighet är viktig för upplevelsen av den omgivande kulturmiljön.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, beläggning och förändring av vägbankens höjd. Dikning bör utföras försiktigt. Håll slättermarker och betesmarker öppna.

## Väg 1067 Raitajärvi

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	1067
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,0 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen finns markerad som enskild, sämre körväg på generalstabskartan från 1931. Den fungerar som utfartsväg från byn Raitajärvi, som ligger naturskönt vid sjön med samma namn. Vägen är smal och har mötesplatser. Vägbanken är låg och diken små. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar.

Vägen löper genom öppna odlingsmarker. Bebyggelsen är gammal och enhetlig. Den består till stor del av rödmålade timmerbyggnader med gula dörrar.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med ålderdomliga drag som smälter väl in i omgivande kulturmiljö, med hävdad jordbruksmark och välbevarad äldre bebyggelse.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, byggas på eller beläggas. Dikning ska ske varsamt. Behåll vägbelysningen i nuvarande utförande. Värdefullt är även att landskapet kan hållas öppet.

## Väg 1416 Rova – Ruskola – Mäkitalo

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	1416
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5,3 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Tornedalen var den äldval i Norrbotten som först fick landsväg efter älven. Där fanns nämligen den folkrikaste överbygden. År 1748 beskrivs färdvägen som ”en någorlunda försvarlig gångväg”, men under 1780 och följande år byggdes vägen ut, på den västra sidan av älven. Vägslingan förbi Ruskola är en del av denna gamla sträckning, som rätades bort relativt sent och den har därefter varit enskild väg. Vägen följer landskapets former i höjdlid och är bitvis lätt slingrande. Dikena är till övervägande del små och vägbanken låg till måttlig. Delar av vägen har asfalterats. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar. Vägen löper genom ett vackert odlingslandskap, där slättermarker med lång kontinuitet ligger inklämda i slutningen mellan de skogklädda bergen och Tornedalsgärdar, lador och aittor. Området är riksintresse för kulturmiljövården.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen utgör en del av den första landsvägen från kusten till överbygden i Norrbotten. Den har lång kontinuitet och ett högt kommunikationshistoriskt värde. Vägen löper genom en mycket värdefull kulturmiljö, med välbevarad bebyggelse och värdefulla kulturlandskapselement. Trots att vägen är utbyggd underordnar den sig fortfarande omgivande landskap och har därför såväl ett pedagogiskt som upplevelsemässigt värde.

Väg 1564 är en del av den gamla landsvägen mellan Övertorneå och Svanstein. Det öppna landskapet ger en vacker utsikt mot bergen på den finska sidan av Torneå äh.  
Foto: Agneta Milton.



### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om. Viktigt är att vägbanken inte blir högre, att vägen inte breddas samt att eventuell dikning sker försiktigt. Slitlagret bör vara ljust oljegrus. Behåll vägbelysningen i befintligt utförande, eftersom den passar in i den lantliga miljön mycket bättre än metallstolpar gör. Värdefullt är även om odlingsmarkerna kan hållas öppna.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, breddas, beläggas eller få högre vägbank. Dika varsamt. Håll odlingslandskapet öppet.

## Väg 1564 Aili – Korva

<b>Kommun:</b>	Övertorneå
<b>Vägnummer:</b>	1564
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1200
<b>Vägbredd:</b>	3,2
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägslangan förbi Aili och Korva är en del av gamla sträckningen av landsvägen mellan Övertorneå och Svanstein, som byggdes på 1880-talet. Kroken rätades bort 1961 och har därefter varit enskild väg. Vägen är smal, har låg vägbank och mycket små diken. Den löper genom ett vackert, kuperat odlingslandskap, med äldre drag som öppna diken och lador. Bebyggelsen är blandad. Äldre välbevarad bebyggelse finns huvudsakligen vid vägens norra ände. Vägbelysningen utgörs av metallstolpar. I söder står en gammal asp vid vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet, en ålderdomlig småskalig karaktär och löper genom en värdefull kulturmiljö. Detta ger även vägen ett upplevelsevärde.

# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

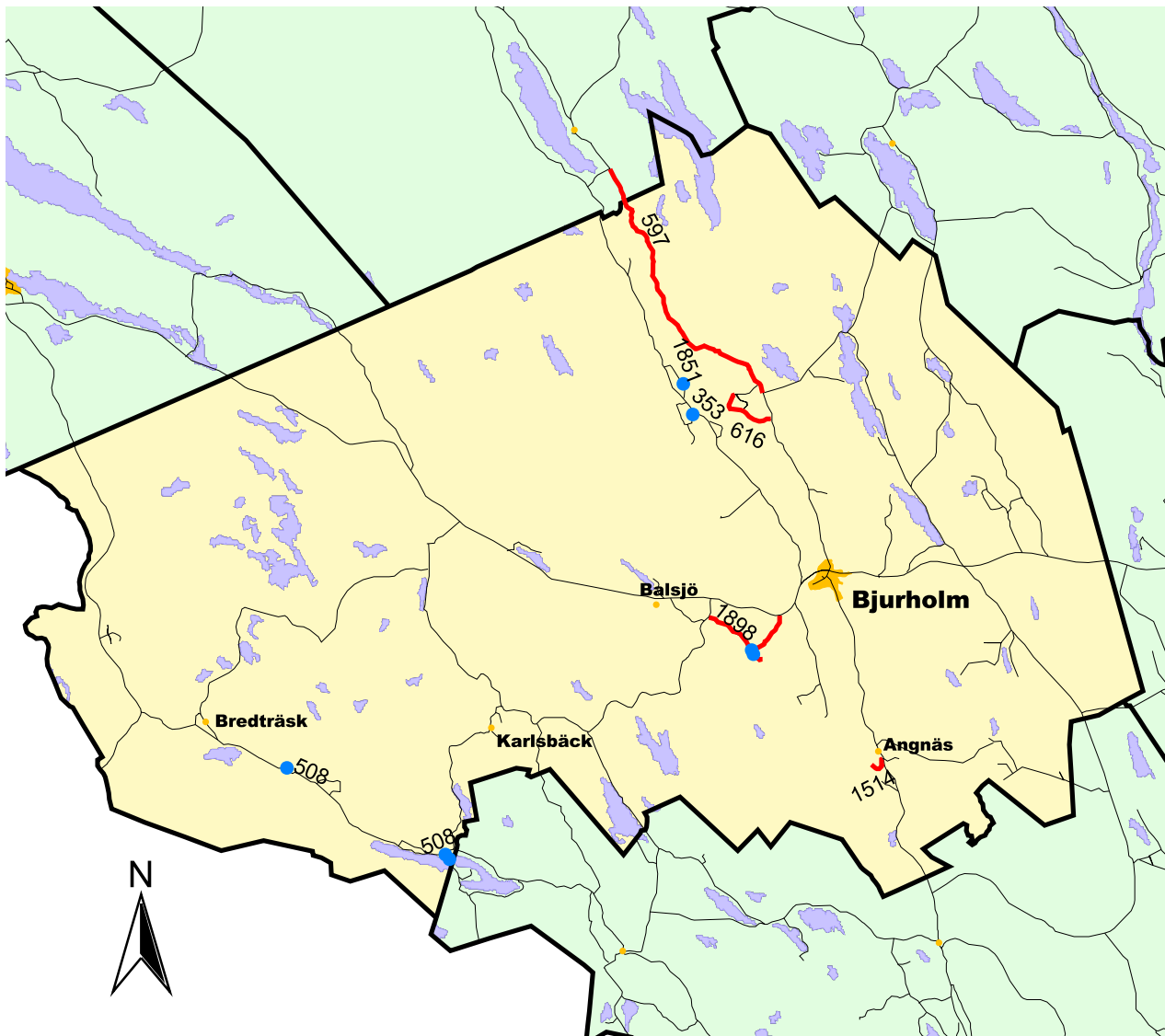
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens län

### Innehåll

<b>Bjurholms kommun</b>	<b>120</b>
<b>Dorotea kommun</b>	<b>123</b>
<b>Lycksele kommun</b>	<b>125</b>
<b>Malå kommun</b>	<b>132</b>
<b>Nordmalings kommun</b>	<b>136</b>
<b>Norsjö kommun</b>	<b>141</b>
<b>Robertsfors kommun</b>	<b>146</b>
<b>Skellefteå kommun</b>	<b>152</b>
<b>Sorsele kommun</b>	<b>168</b>
<b>Storumans kommun</b>	<b>170</b>
<b>Umeå kommun</b>	<b>176</b>
<b>Vilhelmina kommun</b>	<b>186</b>
<b>Vindelns kommun</b>	<b>192</b>
<b>Vännäs kommun</b>	<b>198</b>
<b>Åsele kommun</b>	<b>202</b>

# Vägmiljöer i Bjurholms kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

Väg 597 Otternäs – Utifällan

## Enskild med statsbidrag

Väg 616 Näsland – Högland

Väg 1514 Angnäs, Österbyvägen

Väg 1898 Högås – Balfors – Ljusåker



## Väg 597 Otternäs – Utifällan

<b>Kommun:</b>	Bjurholm
<b>Vägnummer:</b>	597
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	14 900 m
<b>Vägbredd:</b>	6,3-7,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Enligt Lassila byggdes vägen 1855-58 med samma sträckning som den äldre kyrkvägen, men sträckan Näsland-Ström drogs om 1870 för att terrängen var så brant där. Vägen är avsevärt breddad sedan 1800-talet, men den har fortfarande en kuperad och kurvig sträckning. Vägen är bitvis lite profiljusterad och bitvis nyligen okänsligt dikad. En halv km av vägens norra ände är belagd med Y1G, resterade del har grus som slitlager. Vägen följer Öreälvens östra sluttning och går omväxlande genom skog och öppet odlingslandskap med bebyggelse. När vägen passerar odlingsmark gör den det nästan alltid i skogsbrynsläge. Många hus ligger nära vägen. Bebyggelsen är äldre och en del timrade hus finns. Från höjderna har man utsikt mot omgivande berg. Vägen går ibland längs kanten av de branta strandniporna, med höga stup på västra sidan. Några kilometerstolpar i plåt finns längs sträckan. Mellan Malmbý och Örträsk är vägkanterna artrika.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Vägens anpassning till omgivande terräng och odlingsmarker har ett pedagogiskt värde. Omgivande kulturmiljöer är värdefulla, med välbevarade byastrukturer. Det storslagna landskapet, liksom vägens variationsrikedom i plan och profil, ger vägen ett upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej rätas, dras om, profiljusteras eller beläggas. Dika varsamt, med hänsyn till vägkanternas artrikedom. Bevara kilometerstolparna i plåt. Undvik att bredda vägen ytterligare eller ge den högre vägbank.

## Väg 616 Näsland – Högländ

<b>Kommun:</b>	Bjurholm
<b>Vägnummer:</b>	616
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2



*Efter väg 1514 ligger bebyggelsen mycket nära vägen.  
Foto: Karolina Karlsson.*

### Vägbeskrivning:

Delar av vägen löper i samma sträckning som den gamla kyrkvägen mellan Örträsk-Bjurholm-Nordmaling, som byggdes om under åren 1855-58. I slutet av 1870-talet lades vägen om, i ett östligare läge (dagens), mellan Näsland och Ström, för att undvika den besvärliga ravinterrängen. Vägen är bitvis slingrande och kuperad. Vägbanken är ungefär en halv meter hög och diken mellanstora. Vägen är högt belägen och på vissa ställen har man utsikt över Öreälvens dalgång. Vid mittersta delen av vägsträckningen går vägen genom en kraftig sänka. Vägen löper omväxlande genom skog och över åkermark eller i skogsbrynsläge. Vägkantsfloran är bitvis artrik. Omgivande bebyggelse är blandad.

### Motiv och bevarandevärde:

Delar av vägen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Den storslagna utsikten mot Öreälvens dalgång ger vägen även ett upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej rätas, dras om, breddas eller beläggas. Undvik att höja vägbanken eller profiljustera vägen. Dika varsamt.

## Väg 1514 Angnäs, Österbyvägen

<b>Kommun:</b>	Bjurholm
<b>Vägnummer:</b>	1514
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Platt slingrande grusväg med små diken. Vägen går i höjd med omgivande landskap, ibland t.o.m. under. Vägen följer Öreälvens sträckning och går mellan gårdarna som ligger på dess båda sidor. Bebyggelsen är äldre och välbehållen och en del hus ligger mycket nära vägen. Mellan gårdarna, utefter vägen, ner mot älven och upp i sluttningen ligger åkermarken.

### Motiv och bevarandevärde:

Byväg med småskalig karaktär genom värdefull kulturmiljö som är representativ för länets äldvalsbebyggelse.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, beläggas, dras om eller få avsevärt högre vägbank. Dika varsamt.

## Väg 1898 Högås – Balfors – Ljusåker

<b>Kommun:</b>	Bjurholm
<b>Vägnummer:</b>	1898
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, lite kurvig och kuperad grusväg med mycket små diken. Vägen är inte uppbyggd och går ofta under omgivande marknivå. Den följer landskapet väl och går i norra och västra änden bitvis genom skog, i övrigt löper den i skogsbrynsläge eller över odlingsmark. I Balfors är bebyggelsen äldre och enhetlig och ligger samlad längs vägen på toppen av en långsträckt höjdrygg. Odlingsmarken ligger i lidläge ned mot Balån. I Balfors finns en äldre vägvisarskylt vid trevägskorsningen. Längre norrut finns fyra mötesplatsstolpar i gott skick, men själva mötesplatserna är otydliga. Bron över Balån har ett stälräcke med U-balk. Bitvis är vägkanterna artrika. Vägen finns med på generalstabskartan från 1912. Delen Balfors-Ljusåker byggdes om 1936 och fick då en delvis annan (rakare) sträckning.

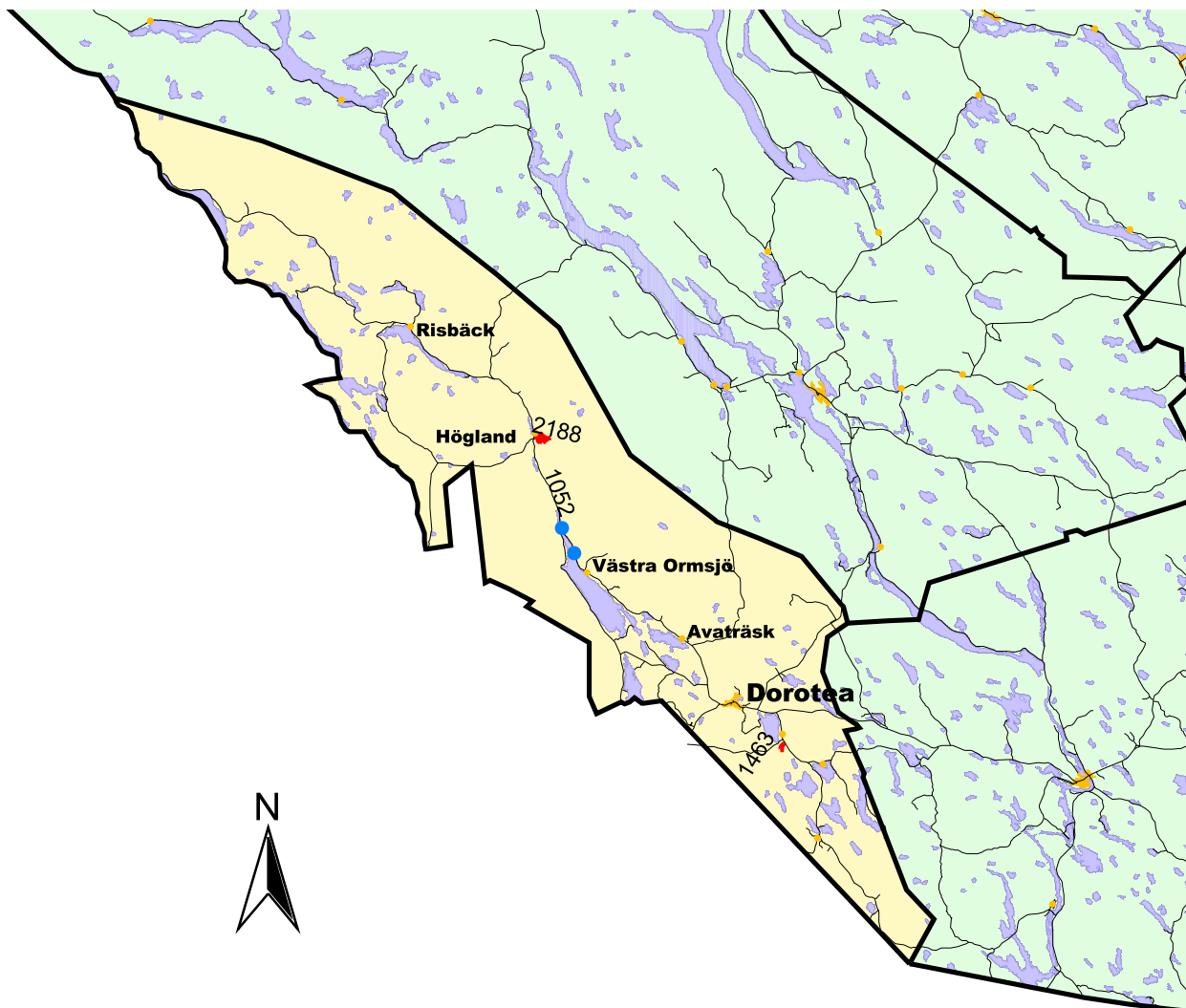
### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig och tidstrogen grusväg med bevarad karaktär av byväg och gemensam utfartsväg.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, rätning, profiljustering och beläggning. Dika varsamt och vårda floran. Rusta mötesplatserna och bevara och underhåll mötesplatsstolparna, vägvisarskylten och broräcket.

# Vägmiljöer i Dorotea kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Enskilda med statsbidrag

- Väg 1463 Mon
- Väg 2188 Högländ

## Väg 2188 Högland

<b>Kommun:</b>	Dorotea
<b>Vägnummer:</b>	2188
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	5 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och förhållandevis rak med mindre diken. Grusvägen grenar sig åt olika håll genom Höglands by. Vägens förgreningar går genom åkermark och skogsmark. Längs några sträckor av vägen finns belysningsstolpar med byhattsarmatur. Byn ligger i sydväst slutningen ner mot Långseleån och erbjuder fin utsikt över landskapet. I byn finns både äldre timrade hus och gårdar samt modernare bebyggelse. Den omgivande odlingsmarken är öppen. I landskapet finns ett flertal stenmurar. Vägen finns inte med på generalstabskartan men enligt ortsbör så byggdes den på 1940-50-talen. Den väg som finns med på generalstabskartan 1934 Risbäck, används inte som utfartsväg längre. När det blev aktuellt med utfartsväg från byn så drev, enligt uppgift, de rika bönderna i byn igenom den sträckningen av vägen vilket innebär att större delen av byn blev utan utfartsväg.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig, välbevarad väg med tidstypiska drag från 1940-talet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och grusbeläggning. Dika varsamt och ta hänsyn till den artrika florán. Behåll belysningsstolparnas byhattsarmatur.



Högland, väg 2188.  
Foto: Karolina Karlsson.

## Väg 1463 Mon

<b>Kommun:</b>	Dorotea
<b>Vägnummer:</b>	1463
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, rak grusväg fram till den lilla byn Mon. Vägen är anpassad efter variationerna i landskapet. Det omgivande landskapet består av skogsmark varav stor del är avverkade ytor. Vid bebyggelsen finns ett mindre skogsparti bevarat. Längs vägen finns belysningsstolpar av trä med byhattsarmatur. Vägen finns utritad på generalstabskartorna från 1907 och 1933. Vägen byggdes om 1942 som enskild utfartsväg med 3,0 m bredd.

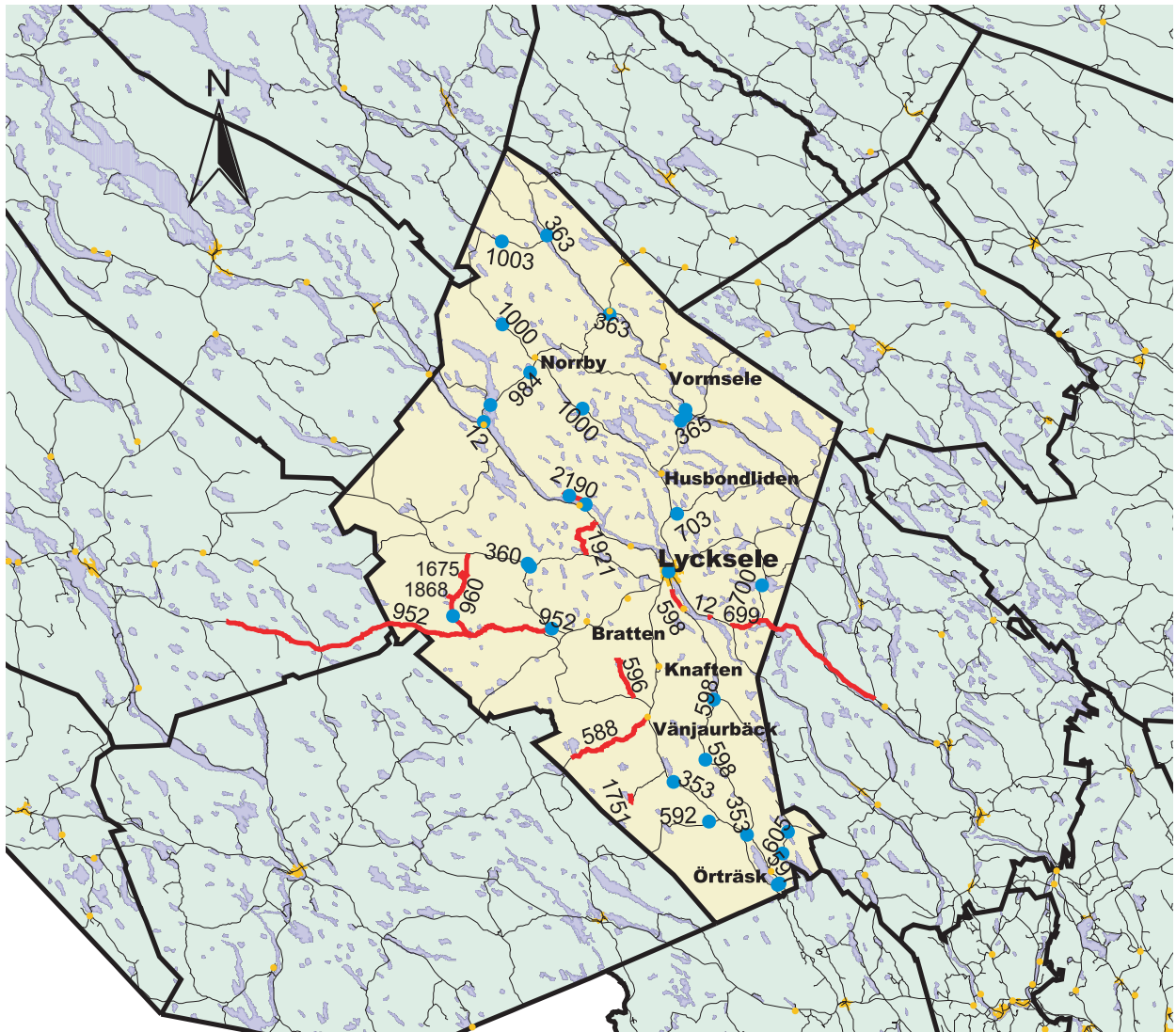
### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med dokumenterad kontinuitet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, bredd och grusbeläggning. Dika varsamt. Behåll byhattsarmaturen.

# Vägmiljöer i Lycksele kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vagnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 588 Granträsk – Vänjaurbäck
- Väg 596 Vänjaurbäckliden – Rödingträsk
- Väg 598 Berglunda – Hedlunda
- Väg 699 Vilan – Stryckfors
- Väg 952 Vägsele – Siksjö
- Väg 960 Fäboliden – Kroksjö

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 1675 Fäboliden
- Väg 1751 Flakaträsk
- Väg 1868 Bjurträsk
- Väg 1921 Rörmyrberget
- Väg 2190 Stenkulla

## Övergiven väg

- Bocksliden – Karonsbo

## Väg 588 Granträsk – Vänjaurbäck

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	588
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	15 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5,40 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen går i ursprunglig sträckning och följer topografin väl. Grusvägen är mycket krokig, backar och kurvor avlöser varandra längs hela sträckan. Vägen har tydliga mötesplatserna. Längs hela sträckan finns, på S-sida vägen, telefonstolpar med teletråd och porslinsisolatorer. Längs vägen finns även ett flertal små kilometerstolpar i plåt. Kilometerstolparna är ca 1,5-2 m höga och själva skylten är av plåt med kilometerangivelsen utstansad i plåt. Vägen går över och runt mindre bergshöjder och landskapet präglas av variationen mellan skog och myrmark. Ett flertal kalhyggen och mindre vattendrag passeras. Vägen passerar byarna Granträsk, Nybyn, Vänjaurbäck. I byn Vänjaurbäck finns en kortare björkallé, ca 200 m.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg i ursprunglig sträckning med dokumenterad kontinuitet. Enstaka objekt bidrar till en helhet i vägmiljön och ger ett historiskt intryck.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd. Lyft fram mötesplatserna. Dika varsamt. Ta hänsyn till björkallén i Vänjaurbäck.



*Väg 598, Berglunda-Hedlunda söder om Lycksele, kantas av en lång björkallé – en av få alléer i inlandet.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

## Väg 596 Vänjaurbäckliden – Rödingträsk

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	596
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4,20 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen är smal, svagt slingrande, har en liten väggkropp, små diken och följer variationerna i landskapet. Vägen går i huvudsak genom skogsmark förbi byn Åliden och fram till byn Rödingträsk. Här öppnar landskapet upp sig och mindre hävdade odlingsytor ligger på sluttningen ner mot sjön Rödingträsket. Enligt tradition ska en fiskare i slutet av 1600-talet slagit sig ner vid sjön. Nybygget Rödingträsk insynades 1777. Vid laga skifte 1900-1903 fanns fem gårdar i byn. Byn är en strandradby och bebyggelsen som ligger utspridd efter sjöns norra strand är välbevarad och har 1800-tals prägel. Vid laga skiftet lades en fem m bred fägata utmed stranden. Den förband gårdarna vid sjön och fortsatte i en stig söderut till Åliden. Stigen och fägatan kom sedan att byggas om till byväg och landsväg vilken är den samma som dagens väg.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg bevarad i ursprunglig sträckning med kontinuitet bakåt som fägata och stig. Omgivande bevaransvärt landskap med kulturhistorisk intressant bebyggelse.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd. Dika varsamt.

## Väg 598 Berglunda – Hedlunda

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	598
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6,3 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är förhållandevis bred och belagd med Y1G och oljegrus. Vägkroppen är måttlig och likaså dikena. Vägen löper i ursprunglig sträckning. Finns med på generalstabskarta Lycksele 1902, 1929. Längs större delen av sträckan finns en björkallé. Landskapet präglas av en flack terräng med inslag av mindre backar. Vägen går parallellt med älven och omges till stor del av skogsmark (tallskog) men även öppen hävdad jordbruksmark. Bebyggelsen är mycket uppblandad, här finns både traditionell äldre jordbruksbebyggelse samt moderna villor. Vägen är idag troligtvis bredare än ursprungligen men ramas in av den låga landsvägsallén.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträckan har lång kontinuitet, ursprunglig sträckning och här växer en av få landsvägsalléer som finns i Västerbottens inland.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen, bredden, dika varsamt, bevara och vårda allén.

## Väg 699 Vilan – Stryckfors

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	699
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	31 400 m
<b>Vägbredd:</b>	7,2 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Gamla sockenvägen från Degerfors till Lycksele. Vägen löper i stort sett i sin gamla sträckning och bitvis slingrar den sig genom landskapet. Vägen har genom årens lopp blivit breddad och säkerligen förstärkt men har trots det behållit sin anknytning till det omgivande landskapet. Dikena längs vägsträckan varierar i storlek men är över lag ganska rejäla. Vägen passerar flera byar, Stryckfors, Nybränna, Ekorrsele, Ekorrträsk och Ekorrjö. Landskapet är varierande och från Stryckfors går vägen längs med Vindelälven fram till Ekorrsele där vägen korsar älven. Fortsättningsvis är terrängen

småkuperad med mindre bergshöjder fram till Umeälvens dalgång. Bebyggelsen är blandad äldre och nyare. I flertalet av byarna finns många exempel på utpekade kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Längs sträckan finns flera vägobjekt. I Nedre Ekorrsele finns tre korta enkelradsalléer, i Övre Ekorrsele finns vid sidan om vägen på en enskild väg en träspännverksbro över Ekorrbäcken. I Ekorrträsk finns en minnessten vid vägen över byns första nybyggare. Sockenvägen mellan Umeå och Degerfors blev färdigbruten som körbar sockenväg år 1781. Så småningom beslutades om en förlängning av vägen till Lycksele. På så sätt skulle kontakterna mellan kustlandet och lappmarken förbättras. Det ansågs att handeln med tjära och lantmannaprodukter skulle förbättras och resor underlättas. Det första förslaget på vägsträckning projekterade en överfart över Vindelälven i Bjursele för fortsätta vidare över Arvträsk mot Lycksele. Förslaget fick kritik från sockenborna som även tyckte att den uppskattade kostnaden på 8-9000 Rdr var mycket. Vägen kom således att i stället passera mer bebodda trakter som Ekorrsele och Ekorrträsk där även gästgiverier redan fanns inrättade. Passage över Umeälven anordnades med färja vid Ekorrsele och Karonsbo.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av första körbara vägen in i Lappmarken med till stor del bevarad sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen och dika varsamt. Tänk på val av färg på vägbeläggningen. Undvik ytterligare breddning.

## Väg 952 Vägsele – Siksjö

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	952
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	59 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen från Kroksjö mot Siksjö utgör den gamla socken vägen från Lycksele till Vilhelmina. Vägen började brytas i slutet av 1800-talet och löper till stor del i sin ursprungliga sträckning. Vägen har fortfarande god kontakt med landskapet, vilket är tydligt genom vägens slingriga och backiga karaktär. Vissa sträckor av vägen har djupa diken medan andra sträckor har mindre diken. Vägkroppen varierar i storlek. Bitvis verkar vägen förstärkt och är kraftigt dikad. Det omgivande landskapet präglas av omväxlande skog

och myrmark, mindre byar och små öppna odlingsytor. Stor del av jordbruksmarken hävdas dock ej och håller på att växa igen. Topografin varierar med större moränhöjder och flacka myrmarker. Vägen passerar förbi en mängd avverkade skogsytor. Efter vägen finns några bevarade kilometerstolpar i plåt bevarande.

### Motiv och bevarandevärde:

Sockenväg från slutet av 1800-talet i bevarad sträckning och småskalig grusvägskarakter. Ålder, sträckning, grusbeläggning och dess småskaliga karakter ger vägen ett autentiskt värde samt ett pedagogiskt värde som bevarat exempel på tidiga vägar i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, plan och profil. Dika varsamt. Ingrepp vid förstärkningsarbeten ska göras varsamt och undvik att räta vägen.

## Väg 960 Fäboliden – Kroksjö

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	960
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Relativt rakt stakad grusväg med enstaka skarpa kurvor och backar anpassade till landskapets topografi. Låg väggropp men ordentliga diken och skalade dikesslänter. Omgivande landskap är kuperat och vägen löper genom skogsmark såväl som myrmark. Vägen passerar i utkanten av byarna Fäbodliden, Bjurträsk och Söderby. Karakteristiska lidbyar. Vägsträckan från väg 963 till Bjurträsk avsynades 1934 och fortsättningen ner till Kroksjö år 1938. Vägen är en s.k. enkronasväg och hade en ursprunglig bredd på 3,0 m utan mötesplatser. I dag är bredden utökad men vägen har inga tydliga mötesplatser. Över Norrån söder om Bjurträsk finns en stålbalkbro med träfarbana, byggd 1935.

### Motiv och bevarandevärde:

Dokumenterad ”enkronasväg” med bevarad ursprunglig sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara sträckning och bredd. Dika varsamt.

## Väg 1675 Fäboliden

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	1675
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten småskalig byväg genom Fäbolidens by. Grusvägen gör en slinga runt byn från väg 960. Vägen har små diken och låg väggropp. Längs vägen finns enstaka mötesplatser och enstaka mötesplatsstolpar i trä, vägbelysningen sitter på trästolpar men har en armatur av större modell. Vägen har karakter av en liten byväg som fortfarande är anpassad till landskapets förutsättningar och passerar genom bebyggelsen som ligger intill och på båda sidor om vägen. Landskapet präglas av en moränhöjd med omgivande skogs- och myrmark. Det kuperade landskapet ger vida utblickar mot skogsbeklädda berg och myrmarker. Jordbrukslandskapet i byn är öppet och hävdad, delvis i igenväxande. Byns lidläge i sydsluttning och med gårdarna på rad längs byvägen är karakteristiskt för inlandets lidbyar. Bebyggelsen är blandad med inslag av äldre traditionell jordbruksbebyggelse. Fäboliden insynades som nybygge 1789 men har sitt ursprung redan tidigare som fäbodställe. Laga skifte genomfördes 1885-90, då fanns det 11 hemman och en torplägenhet i byn. Vid laga skiftet utlades en 15 m bred och 400 m lång fägata som än idag löper tvärs över gårdsskiftena, NÖ om gårdarna. ”Täet” är i dag en av de bäst bevarade fägatorna i kommunen. Fägatan är synlig från väg 960.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med bevarad karakter. Stort upplevelsevärde av omgivande landskap och fina exempel på inlandets lidbyar.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och grusbeläggning. Dika varsamt.



Väg 1675 genom Fäbolidens byn  
på Stöttingfjället.  
Foto: Jeanette Joelson



## Väg 1751 Flakaträsk

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	1751
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten, ganska rakt stakad byväg genom Flakaträsk. Grusvägen har liten vägkropp och små diken. Vägen har mycket fin bevarad byvägskaraktär. Bebyggelsen är placerad utmed vägen och det är tydligt vilken intimitet roll väg och bebyggelse har. Landskapet är kuperat med mindre öppna odlingsytor. Byn har karaktären av en lidby i SV-sluttning och en vid utsikt mot omgivande skogsbeklädda höjder. Bebyggelsen i byn har till stor del bevarat sin karaktär från sekelskiftet 1900. Gårdarna ligger oregelbundet uppför liden. I byn finns även ett välbevarat bönhus från 1930-talet. Byns historia börjar år 1773 då en nybyggare fick immision på ett nybygge här. Vid laga skifte som genomfördes 1901-04 fanns sex bönder i byn. Då drogs en väg från vägkorset i byn norrut samt en som kom att gå söder om byvägen. (dvs. denna väg).

### Motiv och bevarandevärde:

Ett mycket fint och välbevarat exempel på en byväg i mindre inlandsby.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär. Undvik breddning och dika varsamt.

## Väg 1868 Bjurträsk

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	1868
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	900 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mindre grusväg från väg 960 genom byn Bjurträsk. Vägen är smått backig och har liten vägkropp och små diken. Vägen går i Ö-V riktning i S-sluttning av en moränhöjd ned mot Bjurträsket. Landskapet är kuperat och bebyggelsen ligger i lidläge. Byvägen sammanfaller delvis med den kyrkväg som kom från Fäboliden och som fortsatte söderut. Bebyggelsen uppvisar fina exempel på 1900-talets jordbruksbebyggelse av småbrukstyp och klättrar längs liden ned mot sjön. Utmarkerna med bl.a. slätterängar breder ut sig S- om byn, här finns ett omfattande översilningssystem. Byns första nybygge insynades år 1790 men omtalas redan i slutet av 1600-talet. Byn omnämns på 1671 års lappmarkskarta och tillhörde lappskattelandet ”Styttingzland”. Laga skifte genomfördes mellan åren 1895-99. Då fanns 16 hemmansägare i byn.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med bevarad karaktär. Höga upplevelsemässiga värden genom det omgivande landskapet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet, dess sträckning och bredd. Behåll de små diken och dika varsamt.



*På södra sidan av väg 2190 finns en bevarad kilometerstolpe av trä.  
Foto: Jeanette Joelsson.*

## Väg 1921 Rörmyrberget

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	1921
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	9 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,20 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten smal grusväg. Vägen är mycket backig och kurvig. Vägen har mötesplatser och enstaka mötesplatsstolpe i trä (blå/vit) finns efter vägen. Vägkroppen är liten och vägen är anpassad till landskapets förutsättningar. Vid vägens början i S-delen finns en stensatt vägslänt på V-sidan av vägen längs med en hävdad odlingsyta och fastighet. Topografin är mycket kupe-rad och vägen slingrar sig förbi och uppför höjder ner mot Umeälvens dalgång. Landskapet präglas av skogs-mark och ett flertal avverkade hyggen passeras. Efter vägen finns ett flertal ensamgårdar med mindre odlings-tytor. Vägen passerar även några ödegårdar med hus-grunder och igenväxande odlingsmark. Efter vägen finns telefonrådstolpar med porslinshållare. Telefonstolparna ramar in den kurviga grusvägen på ett mycket karaktäristiskt sätt. Norra delen av vägen från E12 till Rörmyrberg byggdes 1927 och biten från väg 360 till Sandvik byggdes 1934. (Inga uppgifter på när sträckan bands ihop.)

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med ålderdomligt intryck.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning. Bevara mötesplatser och mötesplatsstolparna i trä.

## Väg 2190 Stenkulla

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	2190
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten grusväg, ganska rakt stakad genom landskapet. Vägen går på N-sida av Umeälven genom ett ganska flackt landskap. Landskapet karaktäriseras av de sandiga älvsedimentjordarna och tallskogen som växer där. I närheten av vägkorset i byn Stenkulla finns en kilometerstolpe i trä bevarad. Här finns även mindre öppna odlingsytor som delvis hävdas, mycket är starkt förslyat och håller på växaigen. Längre fram ändrar vägen nr till 85 och här finns en hängbro över Umeälven, byggd 1939 med torn av betong och överbyggnad av stål. På S-sidan älven vid bron finns en äldre vägs skylt bevarad. Den visar vägen mot Granselelund.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med bevaransvärda vägobjekt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd, visa hänsyn till kilometerstolpen.



## Bocksliden – Karonsbo

<b>Kommun:</b>	Lycksele
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	800 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

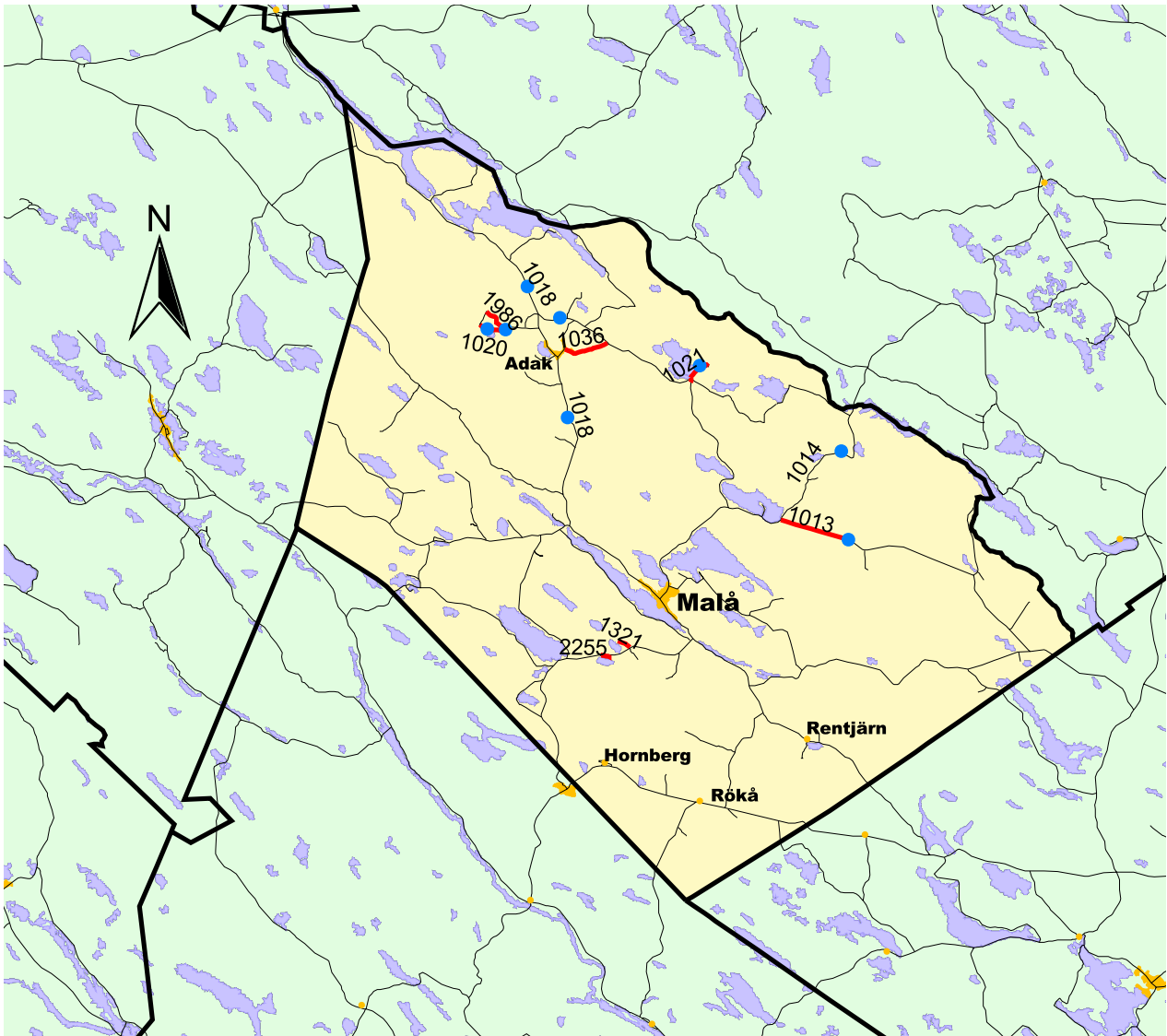
Bevarad del av den gamla lappmarksvägen från Degerfors (Vindeln) till Lycksele som invigdes 1826. Vägen ligger på en åssträckning mellan nuvarande E12 och Umeälven. Den bevarade delen av den gamla vägen är idag i stort sett igenväxt av mossa och ris men i mitten finns fortfarande en stig upptrampad. Inga träd växer i själva vägen utan de växer på rad längs med vägen. På ömse sidor om vägbanan kan mycket små diken skönjas i mossan. För mer historik om vägen se väg 699.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad del av den första körbara vägen till Lycksele. Gamla sockenvägen Degerfors - Lycksele. Vägen har troligen en mycket lång kontinuitet bakåt som bl.a. gång- och ridväg. Stora pedagogiska och upplevelsemässiga värden eftersom vägen, i stort sett, är orörd sedan 1800-talet.

*En sträcka av gamla sockenvägen från Vindeln (Degerfors) till Lycksele, som stod färdig år 1826, finns bevarad parallellt med dagens E12, Blå Vägen.  
Foto: Jeanette Joelson.*

# Vägmiljöer i Malå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

Väg 1013 Björkliden  
Väg 1021 Kokträsk – Stennäs

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 1020 Hundberg  
Väg 1036 Adak – Kvorbevare  
Väg 1321 N Fårträsk  
Väg 1986 Hundberg  
Väg 2255 S Fårträsk

## Väg 1013 Björkliden

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1013
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

En mycket rak grusväg genom ett tätt skogslandskap med stor del ungskog. Vägsträckan leder fram till byn Björkliden. Grusvägen ser nyligen åtgärdad ut, har nyligen dikats och fått ett nytt bärlager. Efter vägen finns telefonstolpar med porslinsisolatorer som ger en optisk vägledning och ramar in vägen. Genom byn Björkliden löper en stenmur längs med vägen. Bebyggelsen består av enstaka gårdar där stenmurar löper runt ägorna och en fastighet har en gårdsallé av rönn. Vägen är byggd 1934 med 4 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Den rakt stakade grusvägen påminner om AK-vägens karaktär och ger en bild av hur vägar stakades under de stora vägbyggnationerna under 1930-talet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och ta hänsyn till stenmurarna. Dika varsamt.

## Väg 1021 Kokträsk – Stennäs

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1021
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mindre grusväg men väl avpassade diken som vid inventeringstillfället såg relativt nydikade ut. Vägen följer landskapets topografi väl och smälter väl in i den omgivande miljön. Vägen är byggd 1939 med 3,0 m bredd. Den omgivande miljön utgörs av byarna Kokträsk och Stennäs med blandad bebyggelse och ett småskaligt öppet odlingslandskap. Den äldre bebyggelsen utgörs av timrade ekonomibyggnader t.ex. lador och en rundloge. I byarna är landskapet öppet och hävdad vilket ger fin utblick mot Kokträsket. I det öppna landskapet finns flera välvårdade stenmurar, dock ingen omedelbart intill vägen. Längs vägen mellan de båda byarna finns en bevarad kilometerstolpe av plåt och längs vägen finns även belysningsstolpar av trä med byhattsarmaturer.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen ger ett småskaligt intryck och är smälter väl samman med omgivande miljö. Vägen har mycket av sin ursprungliga karaktär bevarad och är ett fint exempel på en 1930-tals väg i inlandet.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, tillskapa istället mötesplatser. Dika varsamt.



*Väg 1013 löper i långa sträckor, spikerakt genom landskapet, ett karaktäristiskt drag för vägar anlagda på 1930-talet.*

*Foto: Jeanette Joëlsson.*

## Väg 1020 Hundberg

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1020
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Svagt böljande grusväg genom byn Hundberg. Vägen följer landskapets former väl och ligger uppe på liden med bebyggelsen placerad på ömse sidor av vägen och odlingsytor ner mot sjön. Vägen är småskalig och anpassad till omgivande miljö. Längs flera partier av vägen finns korta rader av björkar som ger en inramning åt vägen trots att de är för få för att ge en karaktär av allé. Odlingsmarken som ligger i lidläge är öppen och hävdad, odlingsrösen finns synliga intill vägen. Det öppna landskapet ger fina utblickar mot sjön Hundträsket. Bebyggelsen är blandad. Här finns både boningshus från 1930-40-talet och timrade ekonomibyggnader som lador och rundloge.

### Motiv och bevarandevärde:

En väl anpassad och bevarad grusväg i en småskalig jordbruksmiljö

### Rekommendationer:

Bevara och vårda vägens grusbeläggning, form och profil. Dika varsamt och ta hänsyn till björkarna intill vägen. Röj bort sly intill vägen.

## Väg 1036 Adak – Kvorbevaré

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1036
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mindre grusväg med liten väggropp och små diken. Vägen var ursprungligen den gamla byvägen från Adak (Nyliden) till Kvorbevaré. Hela vägsträckan fanns vid inventeringen i kördugligt skick. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1931. När gruvdriften kommit i gång på 1940-talet fick Kvorbevaré ny vägförbindelse med Adak. Den gamla vägen går genom den äldsta delen av Adaks samhälle som insynades som nybygge 1804. Det äldre kultulandskapet är fortfarande synligt och hävdad. Bebyggelsen ligger i lidläge på sydslutningen. Gårdarna ligger till större delen på N-si-



*Byvägen genom Södra Färträsk, väg 2255. Väg-  
belysningen utmed vägen utgörs av trästolpar med s.k.  
bybattsbarmatur.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

dan av byvägen. Odlingsmarken återfinns söder om vägen men även uppefter liden. I landskapet finns bevarade ekonomibyggnader, t.ex. lador och logar. Enstaka gårdar har fina björkalléer längs uppfarterna och utmed byvägen finns även enstaka björkar planterade. Utmed vägen finns belysningsstolpar av modernt snitt som ger ett sterilt intryck i den för övrigt sammanhållna miljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Välbevarad grusväg med lång kontinuitet som första väg mellan Adak och Kvorbevaré. Ligger än idag i ursprunglig sträckning i en välbevarad odlingsmiljö i lidläge – karaktäristiskt för jordbruksbyar i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara den småskaliga karaktären och grusbeläggningen. Dika varsamt.

## Väg 1321 N Fårträsk

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1321
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	900 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, småskalig grusväg in till byn Norra Fårträsk. Vägen har en liten vägkropp, små diken och en ålderdomlig karaktär då den slingrar sig fram tätt intill bebyggelsen. Längs vägen finns belysningsstolpar av stål med byhattsarmatur. Vägen går i NV-SÖ riktning i kanten på Fårbergets sydsluttning. Större delen av odlingsmarkerna breder ut sig söder om vägen ner mot sjön. Intill sjön finns ett ladlandskap med vida slättemarker. Bebyggelsen utgörs till större delen av traditionella äldre västerbottniska gårdar där man-gårdsbyggnaderna ligger uppdragna mot berget och ekonomibyggnaderna i vinkel nedanför byvägen. Byn insynades som nybygge 1770.

### Motiv och bevarandevärde:

En smal grusväg med bevarade ålderdomliga drag i ett bevaransvärt odlingslandskap. Ett fint exempel på byväg i en småbrukarmiljö i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd. Dika varsamt och tänk på färg och material om nytt bärlager ska läggas på.

## Väg 1986 Hundberg

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	1986
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 200 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Svagt slingrande och backig grusväg som väl följer landskapets variationer. Väl anpassade diken i förhållande till vägen. Vägen är i dag troligen bredare än ursprungligen då mötesplatser kan skönjas på enstaka platser. Vägen går genom skogsmark (blandskog) där enstaka öppna odlingsytor finns med lador. Vägen fortsätter förbi bebyggelsen som utgörs av enstaka gårdar i huvudsak från 1930-40-talen. I bebyggelsen finns inslag av äldre timrade ekonomibyggnader. Odlingsmarken hävdas endast delvis och stora ytor

håller på att växa igen. Längs med vägen finns både telefonstolpar med porlinsisolatorer och genom byn finns belysningsstolpar av trä med byhattsarmaturer. Vägen finns utritad på generalstabskartan Malå, 1931.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med bevarad kontinuitet och anpassning till omgivande miljö. Ett bra exempel på en byväg i inlandet.

### Rekommendationer:

Vägens sträckning och bredd bör bevaras, återställ gärna mötesplatserna eller gör de mer tydliga. Dika varsamt.

## Väg 2255 S Fårträsk

<b>Kommun:</b>	Malå
<b>Vägnummer:</b>	2255
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	700 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, småskalig byväg genom Södra Fårträsk. Vägen har mycket liten vägkropp och små eller inga diken. Vägen följer väl den omgivande topografin som är smått backig och däremellan ganska flack. Den omgivande odlingsmarken hävdas och bidrar till det öppna landskapet. Bebyggelsen har karaktären av en radby där gårdarna ligger grupperade utmed byvägen. Bebyggelsen utgörs till stor del av äldre traditionella västerbottens gårdar men även modernare gårdar finns. Vid den södra infarten till byn finns en kort enkelradig björkallé. Träden är till viss del skadade av påkörningar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en bevarad ålderdomlig karaktär och smälter väl in i den omgivande miljön. En upplevelsemässig och pedagogisk vägmiljö i ett bevaransvärt småbrukarlandskap i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara och vårda vägens plan och profil. Ta hänsyn till den enkelradiga allén.

# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägskyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.



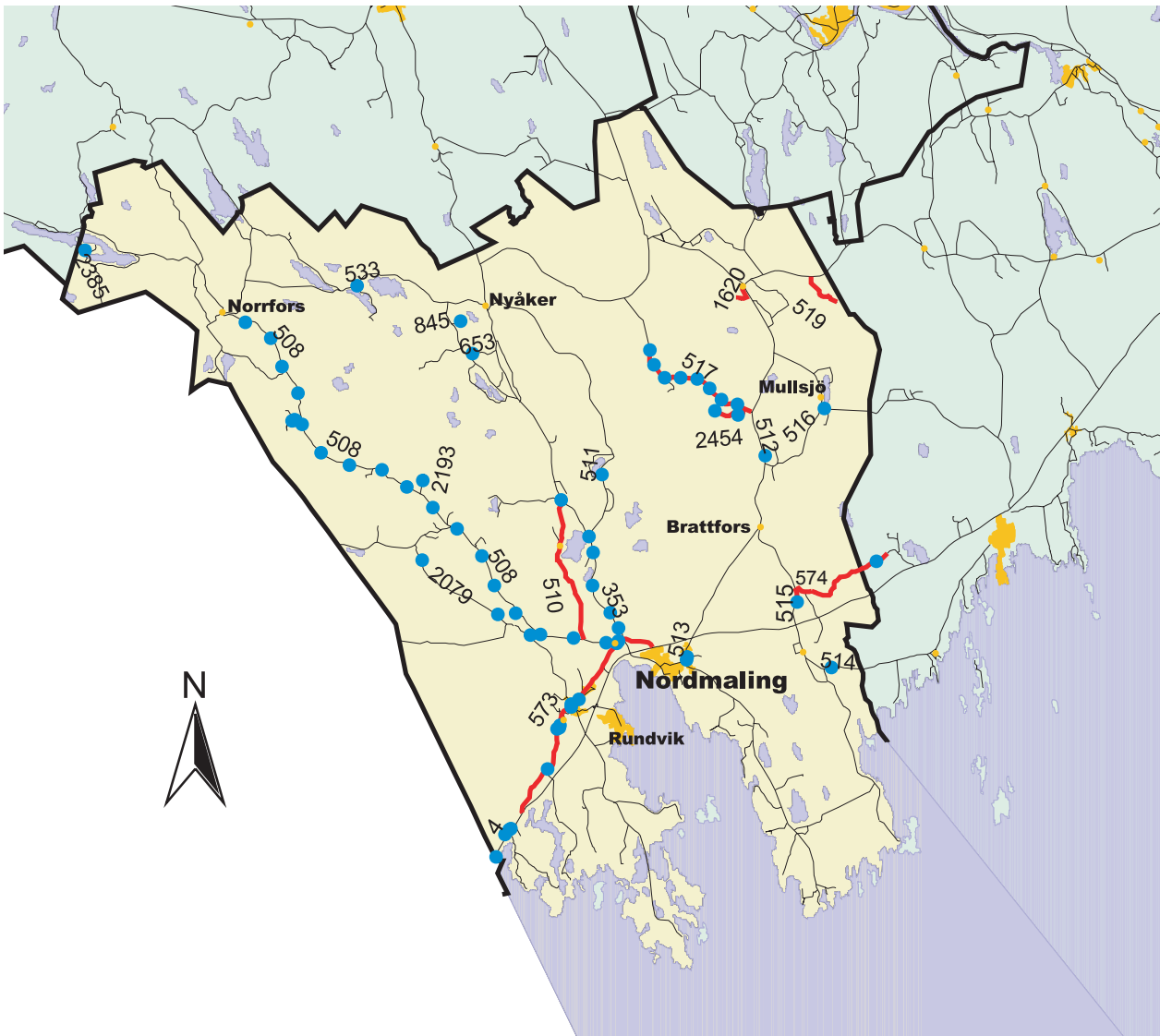
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens län

### Innehåll

<b>Bjurholms kommun</b>	<b>120</b>
<b>Dorotea kommun</b>	<b>123</b>
<b>Lycksele kommun</b>	<b>125</b>
<b>Malå kommun</b>	<b>132</b>
<b>Nordmalings kommun</b>	<b>136</b>
<b>Norsjö kommun</b>	<b>141</b>
<b>Robertsfors kommun</b>	<b>146</b>
<b>Skellefteå kommun</b>	<b>152</b>
<b>Sorsele kommun</b>	<b>168</b>
<b>Storumans kommun</b>	<b>170</b>
<b>Umeå kommun</b>	<b>176</b>
<b>Vilhelmina kommun</b>	<b>186</b>
<b>Vindelns kommun</b>	<b>192</b>
<b>Vännäs kommun</b>	<b>198</b>
<b>Åsele kommun</b>	<b>202</b>

# Vägmiljöer i Nordmalings kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

Väg 510 Olofsfors – Sunnansjö – Grubban  
Väg 515 Långed  
Väg 517 Torrböle – Hummelholm  
Väg 519 Småbrännorna  
Väg 573 Ava – Nordmaling  
Väg 574 Långed

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 1620 Gräsmyr, Krångenvägen  
Väg 2454 Torrböle – Brännan

## Övergivna vägar

Gamla kustlandsvägen Långed – Ängersjö  
Kustlandsvägen, NV om Himmersundet

## Väg 510 Olofsfors – Sunnansjö – Grubban

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	510
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	8 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,9 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Sockenvägen mellan Nordmaling och Örträsk (nuvarande 353) hade år 1810 nått Angnäs. Den södra delen av vägen gick på västra sidan av Sunnansjön, i samma sträckning som dagens lv 510. Vägen är idag ganska bred, men har fortfarande låg vägbank, små diken och är slingrig. Den passerar genom skogsmark fram till Sunnansjö, där odlingslandskapet öppnar sig. Genom byn har vägen två kurvor och passerar nära flera hus och träd, vilket skapar en rums känsla. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på trästolpar. Norr om byn löper vägen i skogsbryns läge, förbi blandskog. Vägen har där en högre vägbank.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträckningen har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Pedagogisk slingrande sträckning samt fin omgivande miljö i Sunnansjö. Vagnära bebyggelse och träd ger ytterligare karaktär och upplevelsevärde åt vägen.

### Rekommendationer:

Undvik rätning, omdragning eller breddning (särskilt ej genom Sunnansjö). Behåll oljegrus som slitlager. Dika varsamt. Bevara vägnära träd.

## Väg 515 Långed

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	515
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Den del av väg 515 som valts ut har ingått i kustlandsvägens äldsta sträckning. Vägkroppen är relativt låg med måttliga diken. Från Långed går vägen söderut på sandkullar mellan Öreälven och åkerkanten. Längre söderut går den genom tallskog. Vägen passerar en komplett milstolpe från 1773, med GIII:s namnchiffer. Vägen går genom ett område med bevarandevärda natur- och kulturvärden.

### Motiv och bevarandevärde:

Som en del av kustlandsvägen har vägavsnittet lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde. Vägen har en delvis förändrad (modernare) karaktär, men milstolpen ger ändå vägen en tydlig historisk koppling. Vägen löper genom ett område med bevarandevärda natur- och kulturvärden.

### Rekommendationer:

Undvik rätning och omdragning av vägen. Undvik att bredda, bygga upp den och dika för kraftigt. Røj fram milstolpen så att den tydligt syns från vägen.

*Väg 517 genom Hummelholms by. Vägen kantas av en äldre björkallé och kilometerstolpar i huggen granit.  
Foto: Karolina Karlsson.*



## Väg 517 Torrböle – Hummelholm

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	517
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Torrböle och Hummelholm avsynades 1935 och var då 4 m bred. Från NV delen av Hummelholm och norrut avsynades vägen 1941. Vägen är profiljusterad med skärningar och vägbank. Dikena är måttliga. Längs vägen finns kilometerstolpar av sten. Norra delen har Vägverkets kilometerstolpar av plåt. I Hummelholm kantas vägen av en fin björkallé som är ett viktigt inslag i bymiljön. Vägkanterna är artrika. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar. Hummelholm är riksintresse för kulturmiljövården.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en tidstrogen karaktär, löper genom en kulturhistoriskt värdefull miljö, samt kantas av ett flertal vägmiljöobjekt med natur- och kulturvärden. Sammantaget ger detta vägen ett upplevelsemässigt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas eller rätas. Bevara och vårda objekten.

## Väg 519 Småbrännorna

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	519
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Ganska bred grusväg med små nätta diken och låg vägbank. Vägen går huvudsakligen genom blandskog, men förbi bebyggelsen löper den i skogsbrynsläge, med bebyggelsen på vägens NÖ:a sida och åkermarken på SV:a sidan, ner mot Hörnån. Utsikten är vacker. Större delen av vägen finns med på generalstabskartan från 1934 och löper troligen i samma sträckning nu som då.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen till Småbrännorna har en sträckning och inpassning i odlingslandskapet som är typisk för vägar

tillkomna innan jordbruksrationaliseringarnas tid. Dess låga vägbank och nätta diken gör att vägen går i landskapet, inte ovanför.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej rätas, dras om, få högre vägbank eller beläggas. Dika varsamt. Undvik breddning. Håll odlingsmarker öppna.

## Väg 573 Ava – Nordmaling

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	573
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	14 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Ava och Nordmaling, via Aspeå och Olofsfors, är en del av gamla kustlandsvägen och senare riks-13. Nuvarande E4-sträckningen drogs i början av 1960-talet. Vägen är förhållandevis bred och bitvis uppbyggd samt har medelstora diken. Vägen går växelvis genom skog, öppet odlingslandskap och tätare blandad bebyggelse. Längs vägen finns tre milstolpar, en gammal bensinpump, en äldre hållplats-skyld, samt en allé som starkt hör samman med brukssområdet i Olofsfors. Vägbelysning i form av byhattar på trästolpar. Vägkanterna är artrika hela vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet, kommunikationshistoriskt värde, ett flertal kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöobjekt, löper genom ett område med höga kulturhistoriska värden samt har ett upplevelsevärde, särskilt i den norra delen förbi Olofsfors.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, få högre vägbank, breddas eller dikas för kraftigt. Vårda objekten och allén.

## Väg 574 Långed

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	574
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen var tidigare en del av kustlandsvägen, den äldre sträckningen som gick via Långed. (Senare drogs den

om, via Håknäs och Norrbyn.) På vissa ställen ser det emellertid ut som att den gamla vägen har gått 10 m N om nuvarande väg. Vägen är ganska smal samt låg och har små diken. Vägen går genom Långeds by med gårdar på båda sidor om vägen, samt en allé bestående av flera olika träarter. Vägen passerar Öreälven på en stenvalvsbro.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har, som en del av gamla kustlandsvägen, lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Vägen har en småskalig och åderdomlig karaktär samt löper genom ett område med höga natur- och kulturmiljövärden med ett flertal vägmiljöobjekt. Detta bidrar till ett upplevelsemässigt värde.

#### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej dras om, breddas, få högre vägbank eller beläggas. Dikning ska ske varsamt.

## **Väg 1620 Gräsmyr**

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	1620
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4,1-4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen är smal, har låg vägbank och små diken. Den passerar blandad bebyggelse med inslag av gammal tät gårdsbebyggelse på vägens båda sidor. Vägen går genom det öppna odlingslandskapet i Gräsmyrdalgången. Vägbelysningen består av byhättar på trästolpar utom i norra delen av vägen där det står stålstolpar. Vägen passerar en mossig blåvitrandig mötesplatsstolpe med ett plåt-M i toppen. Tillhörande mötesplats är dock otydlig. Större delen av vägen går i samma sträckning som på generalstabskartan från 1908.

*Väg 2454 Torrböle – Brännan har en mycket småskalig karaktär där den ringlar fram i landskapet.  
Foto: Karolina Karlsson.*

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har kontinuitet, tidstrogen och småskalig karaktär och löper genom en delvis ålderdomlig miljö.

#### **Rekommendationer:**

Vägen bör ej breddas, byggas upp eller beläggas. Dikning bör utföras varsamt.

## **Väg 2454 Torrböle – Brännan**

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	2454
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 500 m
<b>Vägbredd:</b>	3,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

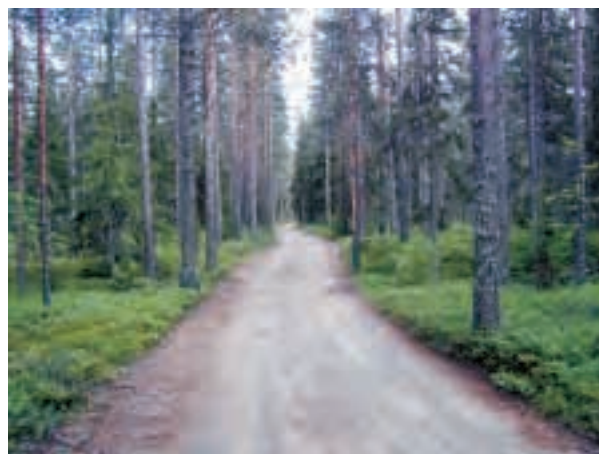
Delar av vägen finns markerad som enskild sämre körväg på generalstabskartan från 1908. Vägen är smal och saknar vägbank och diken, liksom sidoområden. Vägen går på sandmaterial med tallhedsskog och träden står alldeles inpå vägen. Vägen passerar ett par gårdar och åkrar men löper främst genom tallskog. Inte långt från gården Brännan finns en grindstolpe av trä i anslutning till vägen. Över Öreälven (Laxforsen) finns en stålfackverksbro med stående parabelfackverk.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Ålderdomlig, småskalig väg som helt underordnar sig omgivande landskap och bjuder på en både kulturhistorisk och naturnära upplevelse.

#### **Rekommendationer:**

Bevara vägens karaktär och upplevelsevärden genom att spara vägnära träd, undvika uppbyggnad av vägbanken, breddning och beläggning. Dika varsamt. Bevara vägmiljöobjekten.





*Stenvalvsbron över Stridbäcken vid Ava, uppfördes 1929-30 och ingick då i kustlandsvägen.*

*Foto: Andreas Grabn.*

## Gamla kustlandsvägen Långed – Ängersjö

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	5 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen var tidigare en del av kustlandsvägen, den äldre sträckningen som gick via Långed. (Senare drogs den om, via Håknäs.) Idag är vägen enskild väg utan bidrag. Den har en gammal sträckning och slingrar sig fram något i plan och profil, bl.a. upp över berg i dagen. Tyvärr är stora delar av vägen fult och okänsligt dikad. Längs vägen finns en stålbalkbro, som troligen tillkommit efter det att kustlandsvägen fick en ny sträckning, samt rester av ett vägräcke med stengardister, vilket dock fyllts över med kross.

### Motiv och bevarandevärde:

Äldre del av kustlandsvägen med lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde. Vägen är emellertid för bred och för kraftigt dikad för att upplevas som riktigt ålderdomlig. Bevarandevärdet ligger därför i vägens sträckning i plan och profil samt vägobjekten.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, höjas ytterligare, beläggas eller dras om. Vägräcket bör återställas och krossfyllningen bytas ut. Stålbalkbrons däck bör lagas av säkerhetsskäl, samt få nytt räcke där det saknas (bör utföras som det befintliga).

## Kustlandsvägen, NV om Himmersundet

<b>Kommun:</b>	Nordmaling
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

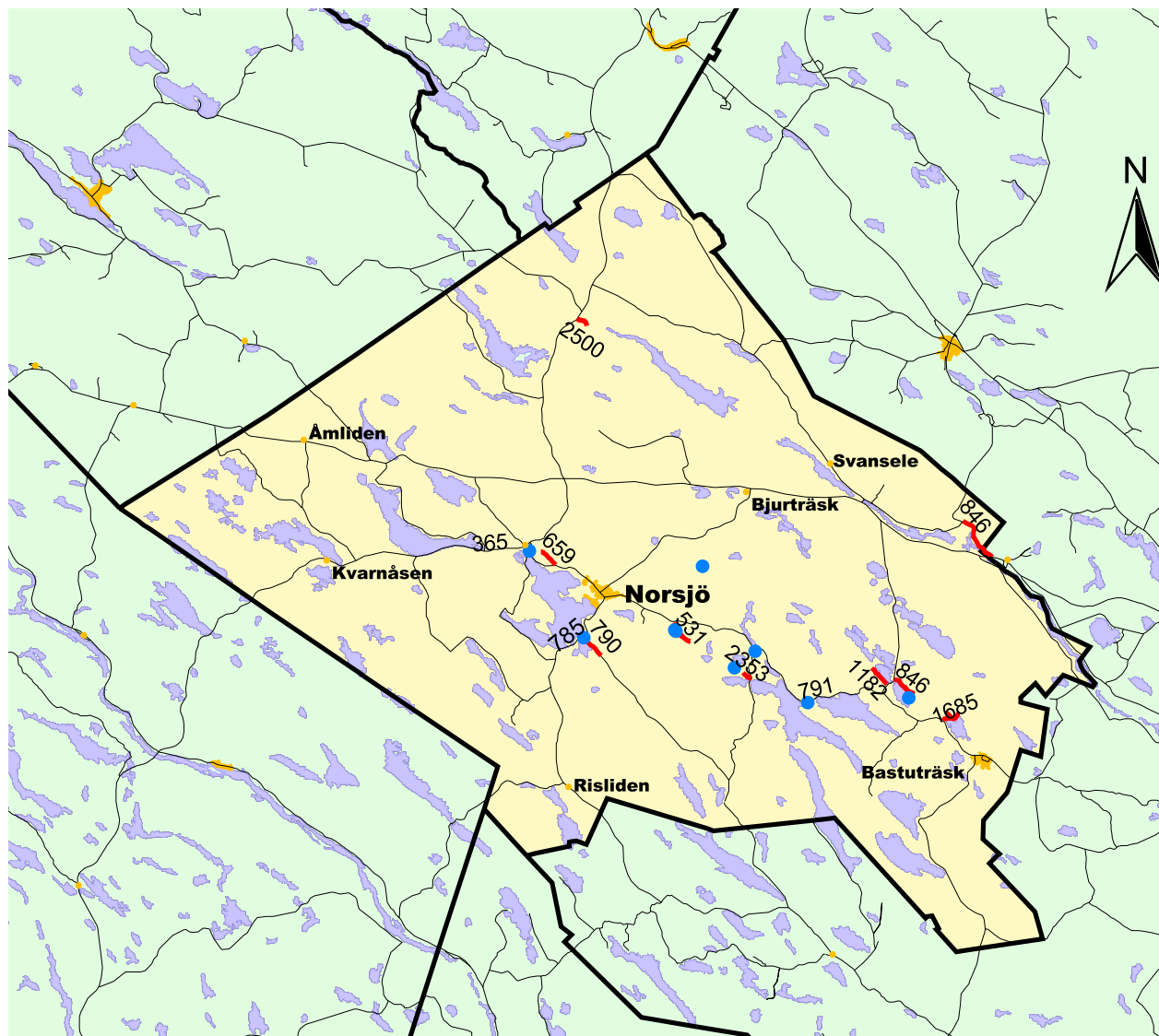
### Vägbeskrivning:

Vägslinga som ingick i kustlandsvägen (vid Himmersundet). Troligen övergavs vägen 1937 när nuvarande E4-sträckningen byggdes. Vägen är belagd men har ändå bitvis mittsträng av gräs och mossa. Vägen är smal och har en ålderdomlig karaktär. Den följer landskapet väl. I norra delen tränger sig skogen på och träden bildar nästan ett valv över vägen. Längs vägen skall finnas rester av ett milstolpsfundament. Dessutom finns en mycket vacker stenvalvsbro samt två stembalktrummor.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av kustlandsvägen med bevarad sträckning och, trots att den är belagd, ålderdomlig karaktär. Den passerar ett flertal objekt, varav särskilt stenvalvsbron har ett högt kulturhistoriskt och pedagogiskt värde. Själva vägen har ett kommunikationshistoriskt värde, kontinuitetsvärde samt upplevelsevärde.

# Vägmiljöer i Norsjö kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vagnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 790 Arnberg
- Väg 846 Petiknäs

## Enskilda med statsbidrag

- Väg 531 Stenstorp – Holktjärn
- Väg 659 Heden
- Väg 846 Kammen – Hägglanda
- Väg 1182 Långträsk by
- Väg 1685 Bastuträsk by
- Väg 2353 Pjäsörberget
- Väg 2500 Nicknoret



*Väg 846 i Petiknäs slingrar sig fram genom det kuperade landskapet.*

*Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 790 Arnberg

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	790
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,9 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och har en rak sträckning med djupa och breda diken. Vägen börjar vid Norsjön och fortsätter i svagt motlut uppåt längs sluttningen. Det omgivande odlingslandskapet är kuperat och hävdad. Jordbruksmarken ligger i sluttningen ner mot Arnbergsviken. I landskapet finns ålderdomliga inslag som lador, stenmurar och odlingsrösen. Bebyggelsen ligger i lidläge på SVS-sluttningen ner mot sjön. Bebyggelsen ligger uppdragen på sluttningen på ömse sidor av vägen och ger byn en radbykaraktär. Gårdarna i byn utgörs till stor del av traditionell jordbruksbebyggelse. Ett flertal fastigheter har gårdsalléer. Byns höga läge ger en vid utsikt över landskapet. Vägen finns utritad på generalstabskartorna från 1902 och 1933. Vägen byggdes om 1939 och fick en bredd på 4 meter.

### Motiv och bevarandevärde:

Mindre väg med bevarad kontinuitet från 1900-talets början och med bevarad sträckning från 1930-talet som löper genom ett bevaransvärt kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Behåll vägens bredd, plan och profil. Bevara sträckningen och vårda den artrika vägkanten.

## Väg 846 Petiknäs

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	846
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 600 m
<b>Vägbredd:</b>	7,6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Bred och rak väg med förhållandevis små diken och vägslänter. Vägkroppen är småskalig och vägen följer det kuperade landskapet i dalgången. Det omgivande odlingslandskapet är välhävdad och odlingsmarken ligger på båda sidor om vägen, dels ner mot Petikån och dels upp mot skogskanten. Bebyggelsen är blandad och placerad i lidläge ofta nära intill vägen. Modernare bebyggelse är ligger längre ner mot Petikån. På odlingsmarken finns lador. Vägbelysningen består av byhattsarmatur på både trä- och stålstolpar. Bitvis följer även en telefonledning vägens sträckning. Vägkanterna har en artrik flora. Kortare björkalléer finns efter vägen. Vägen löper i stort sett i sin ursprungliga sträckning. Vägen kom till under 1930-talet och hade då 4,5 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots vägens beläggning och stora bredd har vägen en bevarad kulturhistorisk karaktär genom sin bevarade sträckning och det värdefulla omgivande kulturlandskapet. Vägen har höga upplevelsemässiga värden.

### Rekommendationer:

Dika varsamt, vägbanken bör ej höjas och vägen bör ej breddas mer. Vårda vägkanternas artrikedom och behåll byhattsarmaturen på vägbelysningen.



## Väg 531 Stenstorp – Holktjärn

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	531
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg som följer landskapets i både höjdded och sidled. Omgivningen är smått kuperad och vägen följer topografin väl, uppför och nedför små backar och krön. Vägen är förhållandevis rak med små diken. Sista biten av vägen fram till Stenstorp har en mycket ålderdomlig karaktär. Vägen blir här mycket småskalig med mittsträng och är knappt körbar med bil. Vägen går genom skogsmark fram till Holktjärn som är en liten by med enstaka gårdar. Stenstorp är öde och håller på att växa igen. Längs delar av vägsträckan går en gammal telefonledning med flera trådar och porslinsisolatorer. Vid vägen finns även en milstolpe i gjutjärn. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1902 och 1933 och löper fortfarande i sin ursprungliga sträckning. Enligt uppgift är detta en bit av den s.k. Rågmjölsvägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med ålderdomlig karaktär och lång kontinuitet som löper i sin gamla sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd, plan och profil. Värna om slitlagret av grus. Dika varsamt.

## Väg 659 Heden

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	659
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mycket smal väg med grus som beläggning. Genom den centrala delen av byn har vägen oljegrus som slitlager. Genom byn är vägen dessutom som smalast. Vägen är småskalig och ligger i landskapet. Bitvis är vägbanken låg och småskalig. Dikena är små och artrika. Vägen går ganska brant upp till bergets topp och längs hela sträckan sitter prydliga byhattsarmaturer på trästolpar. Bebyggelsen och odlingsmarken ligger på ömse sidor av vägen längs hela sydöst slutningen och på bergets topp. Bebyggelsen är blandad, äldre



Väg 659, genom Heden. Foto: Karolina Karlsson.

och yngre. Här finns några rundlogar och i skogsbrynet finns lador. Utsikten över byn är storslagen. Vägsträckan finns med på generalstabskartorna från 1902 och 1933. Vägen byggdes 1937 som enskild utfartsväg med 3,0 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med ett ålderdomligt och tidstroget intryck.

### Rekommendationer:

Värna om vägens sträckning, bredd, grusbeläggningen och de små dikena samt byhattsarmaturen på trästolparna.

## Väg 846 Kammen – Hägglunda

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	846
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3,6-5,10 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal och krokig grusväg utan diken. Vägen är anpassad efter landskapets topografi och väggroppen är mycket liten eftersom terrängen består av sandiga sediment. På vissa ställen har vägen skurits ner i sandformationerna. Fram till Månstråskheden är vägen bredare och grusad, därefter blir den smalare och ytan består av det naturliga sandiga underlaget. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1902 och 1933 och går fortfarande i samma sträckning. Fram till Hägglunda går den i Rågmjölsvägens sträckning. Enligt fornlämningsregistret ska det finnas rester efter ett postament till en milstolpe vid vägen. Den kunde ej lokaliseras vid inventeringstillfället. Vid Hägglunda finns en björkallé i sämre skick. Vid vägen SÖ om Månstråskheden finns ett gränsröse mellan fastigheterna.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg med lång kontinuitet i sin ursprungliga sträckning. Småskalig ålderdomlig väg med pedagogiska och upplevelsemässiga värden.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas eller få för stora diken. Behåll grus som slitlager och vid eventuella förstärkningar försök behålla den småskaliga karaktären.

## Väg 1182 Långträsk by

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	1182
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen går spikrakt genom byn Långträsk. Vägen är smal, har små diken och ligger i jämnhöjd med omgivande åkermark. Landskapet är mycket flackt och de små förändringar som finns i höjdlid är synliga även i vägen. Den omgivande odlingsmarken är hävdad och öppen. Långträsk har anor från 1500-talet och är en radby där bebyggelsen ligger på rad utmed vägen och ägomarkerna ligger i vinkel ner mot sjön. Bebyggelsen utgörs till större delen av traditionella Västerbottensgårdar med tillhörande ekonomibyggnader. Vägen finns utritad på generalstabskartorna från 1902 och 1933. Vägen byggdes om 1950, 3,5 m bredd och med mötesplatser.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en ålderdomlig karaktär, lång kontinuitet, och ett upplevelsemässigt värde. Vägen går genom ett värdefullt och pedagogiskt kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd, sträckning och grusbeläggning. Dika varsamt.

## Väg 1685 Bastuträsk by

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	1685
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen har en rak sträckning, små diken och god kontakt med omgivande landskap. Vägen korsar först åkermark för att sedan följa sjöstranden och byns sträckning. Där vägen viker av från sjön blir landskapet mer kuperat. Bastuträsk by är en av Norsjöns äldsta byar med anor från 1500-talet. Byn ligger i direkt anslutning till sjön Bastuträsket med bebyggelse och odlingsmark exponerad mot vattnet. Odlingslandskapet ner mot sjön är öppet och välhävdad, betesmarkerna som ligger en bit ifrån sjön håller dock på att växa igen. Bebyggelsestrukturen är ålderdomlig med väl sammanhållna gårdsgrupper och många inslag av äldre traditionella jordbruksbyggnader. Första sträckan av vägen som rundar Örträsket finns med på båda generalstabskartorna från 1902 och 1933. Resten av vägen har tillkommit senare.



Väg 1685, Bastuträsk by.  
Foto: Karolína Karlsson.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig grusväg med lång kontinuitet i ursprunglig sträckning genom ett värdefullt kulturlandskap.

### **Rekommendationer:**

Bevara grusvägen, undvik breddning och rätning av vägen. Dika varsamt.

## **Väg 2353 Pjäsörberget**

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	2353
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	700 m
<b>Vägbredd:</b>	4,30 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Smal grusväg som följer landskapets topografi väl. Vägen följer skogsbrynets kant och åkrarnas form när den inte går genom skogsmark. Vägen har små diken vilka ibland blir nästan obefintliga. Vägsträckan är ganska rak och går bitvis i en sluttning med sjön i söder nedanför åkermarken. Det omgivande odlingslandskapet är småskaligt och öppet. Bebyggelsen ligger i grupp och här finns bl.a. timrade lador och en åttkantloge. Vägen finns med på generalstabskartorna från 1902 och 1933 och löper fortfarande i sin ursprungliga sträckning. Vägen följer den s.k. Rågmjölsvägens sträckning och enligt en farbror som äger fastighet i Pjäsörnberget är detta även den s.k. Häradsvägen.

### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig, ålderdomlig grusväg med lång kontinuitet.

### **Rekommendationer:**

Bevara grusbeläggningen. Undvik att rätta, bredda och höja vägen. Dika varsamt.

## **Väg 2500 Nicknoret**

<b>Kommun:</b>	Norsjö
<b>Vägnummer:</b>	2500
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	800 m
<b>Vägbredd:</b>	5,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### **Vägbeskrivning:**

Småskalig ganska rak grusväg med låg vägbank. Vägen följer tydligt landskapets nivåskillnader. Vägen går söderut, tvärs genom åkrarna och följer sedan skogsbrynet med odlingslandskapet på V-sidan. Bebyggelsen ligger på båda sidor om vägen. Första nybygget togs upp på 1890-talet av "Nicanor". Byn består i dag av en kronotorpsmiljö från 1957 men det finns även en äldre jordbruksfastighet. Första torpet är från 1918. På generalstabskartan från 1895 finns vägen utritad som en stig, på kartan från 1933 är bebyggelsen utritad men ingen väg.

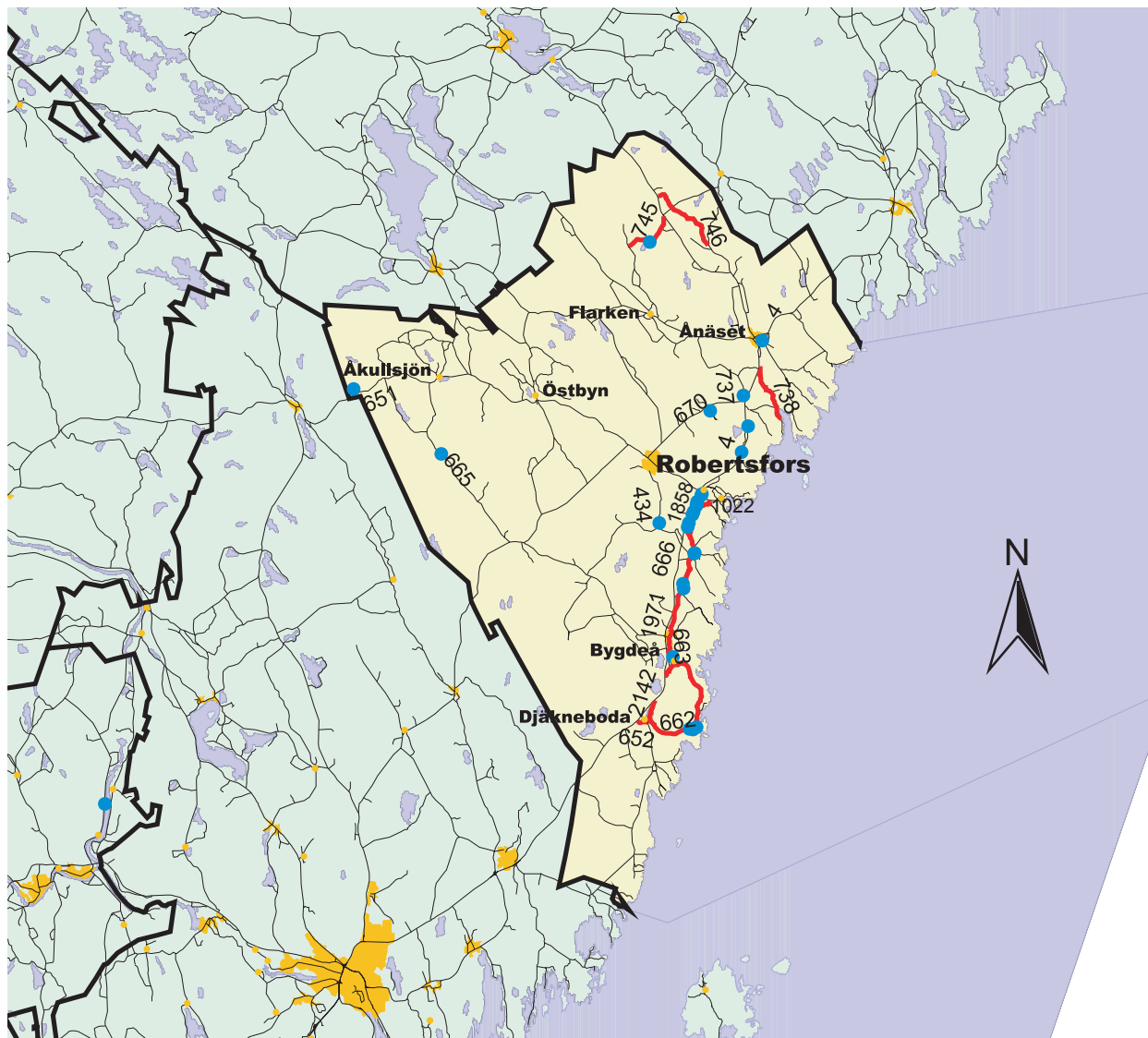
### **Motiv och bevarandevärde:**

Tidstrogen, småskalig väg som är väl anpassad till omgivande kulturlandskap.

### **Rekommendationer:**

Värna om vägens bredd och grusbeläggningen. Behåll så låg väggkropp som möjligt och dika varsamt. Röj bort sly i diken och på vägkanter.

# Vägmiljöer i Robertsfors kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 652 Djäkneböda
- Väg 662 Djäkneböda – Ratan
- Väg 663 Dalkarlså – Bygdeå
- Väg 666 Rickleå – Bäck
- Väg 738 Gumböda – Gumbodahamn
- Väg 745 Risvattnet – Kålaböda
- Väg 746 Brände – Kålaböda

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 1022 Sikeå hamn – Legdeå
- Väg 1858 Sikeå – Laxbacken
- Väg 1971 Bäck – Bygdeå
- Väg 2142 Djäkneböda

## Övergivna

- Kustlandsvägen Sikeå – Rickleå

Väg 662 genom Ratan där bebyggelsen står nära intill vägen.  
Foto: Jeanette Joelsson.



## Väg 652 Djäkneboda

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	652
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	asfalt
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen från E4 genom Djäkneboda by. Vägen är asfalterad, tämligen bred men har bevarad sträckning och därmed sin slingrighet och anpassning till landskapets topografi.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla kustlandsvägen som fortfarande går i ursprunglig sträckning genom en ålderdomlig bykärna där flera gårdar har lång kontinuitet bakåt i tiden. Vägen har dock breddats och belagts med asfalt.

### Rekommendationer:

Bevara plan och profil på vägen samt den ursprungliga sträckningen.

## Väg 662 Djäkneboda – Ratan

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	662
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	11 800 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen går från Djäkneboda ut till Ratan och vidare till Dalkarlså. Från Djäkneboda till Ratan är vägen belagd med Y1G och från Ratan mot Djäkneboda har vägen grusbeläggning. Vägen har liten vägkropp och små diken. Ut till Ratan finns restaurerade mötesplatsstolpar av trä. Vägen har nyligen åtgärdats och fått Y1G som beläggning vilket medförde att mötesplatserna har försvunnit. Efter vägen finns enstaka kilometerstolpar i plåt bevarade. Den belagda delen av vägen är förhållandevis rak och bred. Grusvägen mot Djäkneboda är mer slingrig och backig och anpassad till landskapets topografiska variationer. Genom Ratan slingrar sig vägen fram mellan bebyggelsen. Många hus står tätt intill vägen. Ratan har en bevarad och tydlig radbykaraktär med struktur från 1700-talets slut. Bebyggelsen står utmed vägen och ladugårdar och uthus mot skogskanten. Inne i Ratan där vägen gör en kraftig böj finns intill en husknut en gränssten. Ett flertal gårdar har fina grindstolpar av huggen sten. Den äldsta delen av vägen går från Dalkarlså till Ratan. Ratan blev stapelort år 1765. Då krävdes en bättre vägförbindelse med marknadsplatsen och hamnen. En väg från Högbron i Dalkarlså bröts år 1780. Vägen är i dag backig och krokig och löper i sin ursprungliga sträckning. Den ålderdomliga karaktären är något mindre p.g.a. vägens breda bredd. Vägen Djäkneboda-Ratan blev byggd mellan åren 1864-66.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och bevarad ursprunglig sträckning ut till en av Norrlands mest betydande hamnar under 1700 och 1800-talen.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, plan och profil, speciellt delen Ratan-Dalkarlså. Den delen bör även få behålla grus som slitlager.

## Väg 663 Dalkarlså – Bygdeå

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	663
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 500 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen från Bygdeå till Dalkarlså. Vägen är belagd, mycket bredare än sitt ursprung men går i sin ursprungliga sträckning. Vägen slingrar sig mjukt fram genom landskapet. Vägen har en måttlig vägbank och diken anpassade därefter. I Dalkarlså finns en björkallé intill Dalkarlså herrgård, samt en låg stenmur på båda sidor om vägen. Vid en fastighet finns även äldre, gles trädgårdsgård intill vägen. Landskapet är smått kuperat med omväxlande skog och öppet hävdad odlingslandskap. Dalkarlså är en by med medeltida ursprung, 1539 fanns sex skattlagda hemman i byn. Fiske och jordbruk har varit den huvudsakliga försörjningen. I slutet på 1700-talet fick byn en ny syselsättning genom det sågverk och som handelsmannen Johan Häggström uppförde. Herrgården från 1850 är byggnadsminne sedan 1985. I Bygdeå fanns på 1300-talet landets nordligaste kyrka. Kyrkan i dag är en gråstens kyrka från 1539 och en klockstapel från 1818. Här finns även en kyrkogård med gravar bl.a. från 1809 års krig.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad sträckning av gamla kustlandsvägen genom en by med medeltida ursprung fram till den medeltida kyrkan i Bygdeå.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, plan och profil. Vårda allén och stenmuren. Välj ljus beläggning.

## Väg 666 Rickleå – Bäck

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	666
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen och Riksväg 13. Vägen är belagd med grus och har en låg väggkropp, diken varierar i storlek men dominerar ej över vägen. Vägen är anpassad till landskapets topografi och slingrar sig mjukt fram över backar och kullar. Vägen passerar genom ett variationsrikt landskap och går både genom skogsmark och öppet odlingslandskap. Vissa sträckor går vägen i gränsen mellan skogsmark och odlingsmark. I Rickleå passerar vägen över Rickleån. Landskapet är smått kuperat och jordbruksmarken hävdas och hålls öppen. De högst belägna och äldsta delarna av odlingslandskapet karaktäriseras av småskalighet, nedanför på sedimentjordarna längs ån breder stora fält ut sig. Skogen består till större delen av tallskog. Rickleå har medeltida ursprung och omnämndes redan 1376 i samband med laxfiske. Bebyg-



Väg 666. Fackverksbro över Rickleån, byggd 1926.  
Foto: Jeanette Joelson.

gelsen är blandad och lokaliserad på höjdsträckningar längs Rickläns båda sidor. Gårdslägena sammanfaller i stort med 1800-talets by. Objekt längs vägen är en milsten mitt i Rickleå strax ovanför bron. Bron över Rickleån är en fackverksbro uppförd 1926, intill nuvarande bron finns stenkistor och stenlandfästen efter den äldre bron. I byn Bäck finns stenvägar intill vägen. Här ligger även bebyggelsen nära intill vägen. Vägen ligger i ursprunglig sträckning och finns med på generalstabskarta 1910, 1937, Lövånger SV.

### Motiv och bevarandevärde:

Gamla kustlandsvägen, bevarad ursprunglig sträckning genom ett jordbrukslandskap med lång kontinuitet. Här finns även flera vägobjekt som bro och milsten.

### Rekommendationer:

Bevara stäckningen och grusbeläggningen, dika varsamt, återställ bredden. Vårda milstenen och bron. Vid snöröjning var aktsam om stenvägar.

## Väg 738 Gumboda – Gumbodahamn

Kommun:	Robertsfors
Vägnummer:	738
Vägtyp:	statlig
Väglängd:	5 100 m
Vägbredd:	5 m
Slityta:	grus
Grupp:	1

### Vägbeskrivning:

Mindre grusväg från Gumboda ut till Gumboda hamn och marknadsplats. Vägen är slingrig och följer sin ursprungliga sträckning. Den har mycket små diken. Vägen är liten och smälter väl in i det omgivande landskapet. Efter en km finns en kilometerstolpe i plåt med nr 1 på. Terrängen präglas av skogsmark och mindre öppna odlingsytor som delvis ännu hävdas mycket håller dock på att växa igen. Gumbodahamn består av ett tiotal gårdar där bebyggelsen ligger utmed vägen. Bebyggelsen är blandad, allt från äldre traditionell jordbruksbebyggelse till fastigheter från 40- och 50-talen. Vid vägens slut finns Gumboda hamn/lastageplats. Den tidigaste hamnplatsen låg ursprungligen på Ö-sidan av fjärden. Den nuvarande flyttades hit 1867-68 i samband med nödhjälpsarbeten. Vägen finns med på generalstabskarta Lövånger NV och SV 1910, 1937.

### Motiv och bevarandevärde:

Smal, slingrig grusväg ut till Gumboda hamn som behållit sin ursprungliga sträckning och mycket av sin karaktär.



*Väg 738 ut till Gumboda hamn är mycket slingrig och anpassad till det kuperade landskapet.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär. Undvik rätning och breddning av vägen. Behåll grus som slitlager. Dika varsamt.

## Väg 745 Risvattnet – Kålaboda

Kommun:	Robertsfors
Vägnummer:	745
Vägtyp:	statlig
Väglängd:	4 800 m
Vägbredd:	5-6 m
Slityta:	grus
Grupp:	1

### Vägbeskrivning:

Slingrig och backig grusväg och enstaka snäva kurvor. Vägen smälter väl samman med omgivande landskap. Vägen har bitvis djupa diken. Eftersom vägen är ganska bred finns inga mötesplatser utan vägen håller en jämn bredd. Dagens sträckning fick vägen 1938. Det omgivande landskapet är kuperat och vägen går till stor del genom skogsmark. Landskapet öppnar upp sig i byn Risvattnet. Här ligger odlingsmarken ner mot sjön och de hävdas delvis fortfarande. Bebyggelsen är spridd och blandad. I en kurva i byn finns en minnessten med året 1937 inristat.

### Motiv och bevarandevärde:

1930-tals väg i sin ursprungliga sträckning. Småskalig och anpassad till landskapets topografi

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, plan och profil. Dika varsamt. Visa hänsyn till vägobjekt.

## Väg 746 Brände – Kålaboda

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	746
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Slingrig och backig grusväg i ursprunglig sträckning. Vägen har små diken och antydning till mötesplatser, inga mötesplatsstolpar finns kvar. Vägen har god kontakt med landskapets topografi. Det omgivande landskapet är kuperat och består både av jordbruksmark och skogsmark. I Kålaboda breder ett stort öppet odlingslandskap ut sig i dalgången till Kålabodaån. I odlingslandskapet som är vällävdad finns spår efter äldre brukningsätt som t.ex. små ägor med synlig tegselindelning och slätterlador i slutningen ned mot ån. Här finns även naturliga fodermarker och slätterrängar upptagna i länsstyrelsens ängs- och hagmarksinventering. Vägen går genom byn och bebyggelsen ligger placerad utmed vägen. Bebyggelsen utgörs till stor del av traditionell jordbruksbebyggelse. Vägen finns med på generalstabskarta Lövånger NV 1910. Vägen byggdes under åren 1931-34 som utfartsväg.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg i ursprunglig sträckning genom ett ålderdomligt odlingslandskap. Vägen har lång kontinuitet och uppvisar äldre drag.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen och bredden på vägen. Behåll grusbeläggningen. Dika varsamt.

## Väg 1022 Sikeå hamn – Legdeå

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	1022
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av äldsta kustlandsvägen. Vägen Rickleå – Sikeå omlades på 1860-talet och denna sträckning lades ner 1865. Vägen är smal och slingrande genom landskapet. Vägen passerar enstaka bebyggelse och knyter så småningom an till en helt övergiven del av äldsta kustlandsvägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla kustlandsvägen, Norrstigen. Bevarad ursprunglig sträckning. Småskalig väg väl anpassad till landskapet. I viss mån bevarad ålderdomlighet.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen, och vägens bredd. Dika varsamt. Behåll grus som slitlager.

## Väg 1858 Sikeå – Laxbacken

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	1858
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen från Sikeå till Laxbacken. Vägen är smal och har grusbeläggning. Inga mötesplatser. Denna del av kustlandsvägen byggdes om på 1860-talet. Vägen går över ett bergsparti och är därmed kuperad och backig. Längs flera partier av vägen får man fin utblick mot dagens E4 som går nere i dalgången. Dikena är små och skogen står tätt intill vägen. I Sikeå finns en milsten med texten 1/2 på. I Legdeå finns två äldre vägs skyltar som uppvisar om att man kommit till Legdeå. Här finns även en minnessten efter Norrlands statsarbeten 1921-1922. Efter vägen från Legdeå till Laxbacken finns vägräcken med stengardister och W-balk. Landskapet är kuperat och vägen passerar både genom skogsmark och jordbruksmark. Bebyggelsen ligger placerad utmed vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad del av gamla kustlandsvägen i ursprunglig sträckning med ett flertal objekt som förhöjer det kulturhistoriska värdet.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen, vägens bredd och grusbeläggningen. Vid underhåll ta hänsyn till milstenen, minnesstenen, vägräckena och stenmurarna. Dika varsamt.

## Väg 1971 Bäck – Bygdeå

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	1971
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen och Riksväg 13. Vägen är förhållandevis rak med diken på båda sidor om vägen. Vägkroppen är normal och vägen ligger i linje med det omgivande landskapet. Det omgivande landskapet är ett öppet hävdat flackt odlingslandskap. Utblick mot nuvarande E4 och i Söder skymtar kyrktornet i Bygdeå.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla kustlandsvägen, R 13 i bevarad ursprunglig sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen och grusbeläggningen. Dika varsamt.

## Väg 2142 Djäkneboda

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	2142
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen genom byn Djäkneboda och ut på E4. Vägen finns på generalstabskarta Lövånger år 1910. Vägen har troligen blivit bredare med tiden men är anpassad till landskapets naturliga förutsättningar och slingrar sig fram uppför sluttningen mot Djäknebodasjön i sin ursprungliga sträckning. Ovanför vägen finns skogen och nedanför, mot sjön, finns ängsmarker. Två partier av vägen har vägräcken med stengardister och W-balk. Vägrenen intill vägräckena är kraftigt beväxt med lövsly och smågranar vilket döljer vägräcket. Genom Djäkneboda by slingrar sig vägen mellan husen vilket den alltid gjort. Djäkneboda by hade vid skattläggning år 1543 fyra hemman. Vid 1600-talets mitt fanns det både postbonde och gästgiveri. Laga skifte genomfördes 1853 då tre skiftesdelägare fick flytta ut ur bykärnan. Dagens byggnadsstruktur liknar mycket den från 1800-talet. Gårdarna ligger grupperade längs den gamla kustlandsvägen, övervägande delen utgörs av traditionell jordbruksbebyggelse från sent 1800-tal och 1900-talets början.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla kustlandsvägen som fortfarande går i ursprunglig sträckning genom en ålderdomlig bykärna där flera gårdar har lång kontinuitet bakåt i tiden. Gästgiveribyggnad bevarad än idag.



*Övergiven men bevarad del av gamla kustlandsvägen i Legdeå. Vägen övergavs troligen på 1860-talet då en ny sträckning nedanför berget togs i bruk.*

*Foto: Jeanette Joelson.*

### Rekommendationer:

Bevara sträckning och grusbeläggningen. Røj fram vägräckena längs vägen och bevara stengardisterna. Dika varsamt.

## Kustlandsvägen Sikeå – Rickleå

<b>Kommun:</b>	Robertsfors
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	25 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

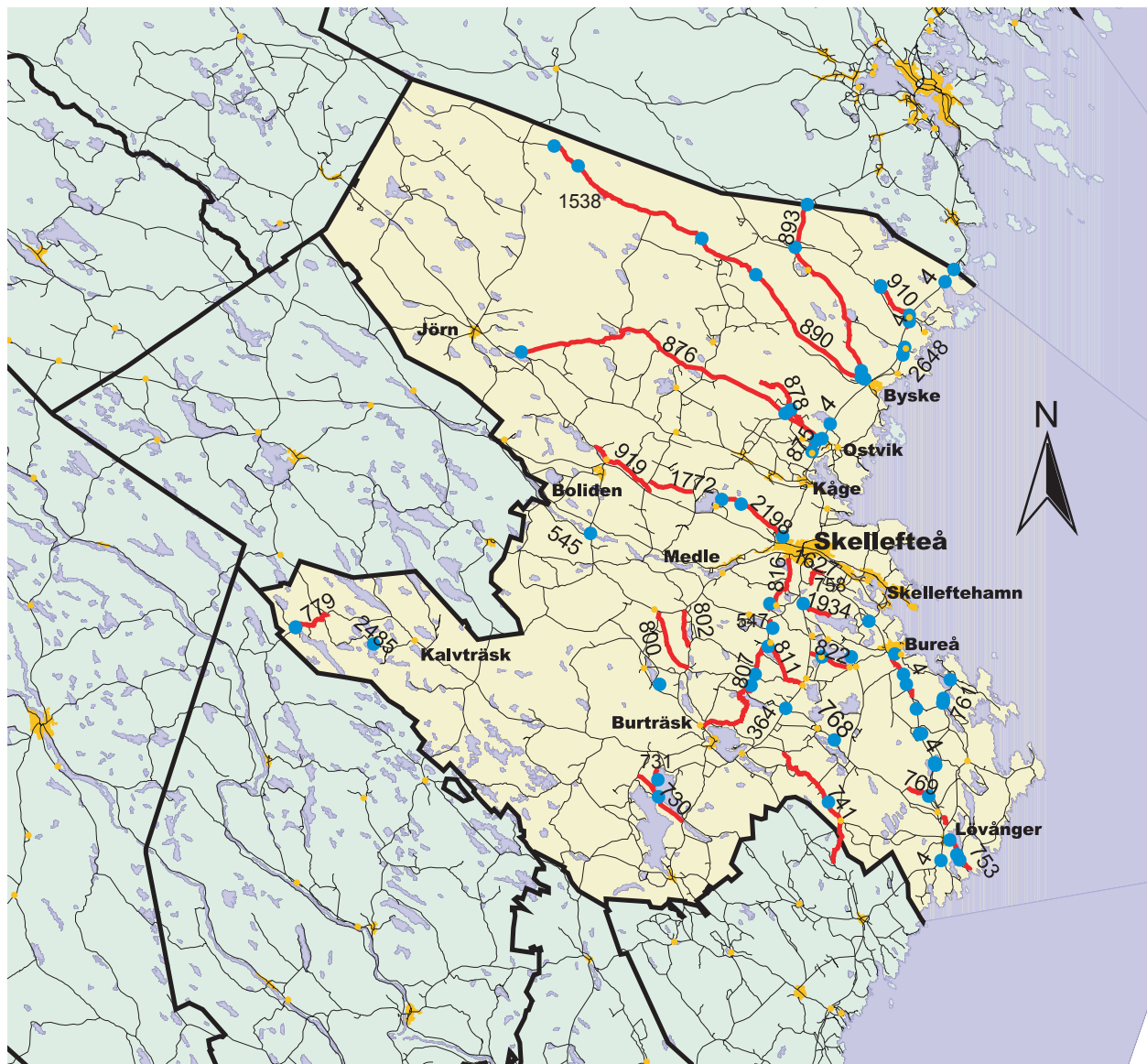
### Vägbeskrivning:

Del av äldsta kustlandsvägen genom Robertsfors kommun, delen Sikeå–Rickleå. Vägen är smal och går över berget, ingen vägkropp och inga diken. Vägen omlades på 1860-talet och denna sträck övergavs. Vägen är idag övergiven och liknar mycket en skogsbilväg. Skogen står tätt intill vägen som slingrar sig upp och nerför den backiga terrängen. Bitvis håller vägen på att växa igen men vid inventeringstillfället var vägen fortfarande körbar. Vägen är den första av tre vägenerationer som ligger intill varandra. Det omgivande landskapet består till större delen av skogsmark, tallskog och kal hållmark, men även mindre våtmarker i dalsänkor. Finns på generalstabskarta 1910 och 1937 Lövånger SV.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad del av äldsta kustlandsvägen med bibehållen sträckning.

# Vägmiljöer i Skellefteå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Vägnät
- Kommungräns
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 730 Bygdeträsk – Avaborg  
Väg 731 Grannäs  
Väg 741 Brände – N. Bjursiljum  
Väg 753 Lövånger – Kallviken  
Väg 769 V. Hökmark – Hökmark  
Väg 779 Lossmen  
Väg 800 Järvtjärn – Brönstjärn  
Väg 802 Skråmträsk – V.Skråmträsk  
Väg 807 Nedre Åbyn – Ragvaldsträsk  
Väg 811 V. Hjäggböle – Ragvaldsträsk  
Väg 816 Sunnanå – Gärdsmark  
Väg 822 Sjöbotten – Gamla Falmark  
Väg 875 Frostkåge – Ostvik  
Väg 876 Ostvik-Stavaträsk – Österjörn  
Väg 878 Drängsmark – Stormark  
Väg 890 Byske – Åselet  
Väg 893 Byske – Ålund – länsgräns  
Väg 910 Källbomark – Åbyn  
Väg 919 Bastunäs – Strömfors – Svanström

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 547 Gummarksnoret – Sågen  
Väg 758 Tjärn – Rönnbäcken  
Väg 1538 Åselet  
Väg 2198, 1559, 1827 Stämningssgården – Varuträsk  
Väg 1605 Gärde – Mångbyn  
Väg 1627 Tjärn  
Väg 1772 Norrliden – Långbäck  
Väg 1934 Skellefteå – Bodan

## Enskilda vägar utan statsbidrag

Kustlandsvägen Anderstorp – Bureå  
Åbyn

## Övergivna vägar

Kustlandsvägen Önnesmark  
Skellefteå Bodan

## Väg 730 Bygdeträsk – Avaborg

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	730
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Småskalig väg som kantas av en mycket lång och välhållen björkallé. Vägen har förhållandevis småskaliga diken och dess vägbank varierar i höjd, överlag är vägbanken måttlig. Större delen av vägen är belagd med oljegrus men sista kilometrarna är grusväg. Vägen byggdes på 1930-talet (1936) och troligen planterades björkallén då. Den dubbelsidiga allén ramar in vägen utan att skymma utsikten mot Göksjön. Hela vägsträckan är även en artrik vägkant. Vägen och björkallén binder samman de tre byarna Bygdeträsk, Kvarnbyn och Avaborg. Allén har en mycket stor betydelse för landskapsbilden och bidrar till bygdens särpräglade karaktär. Det omgivande landskapet är kuperat och domineras av skogssjöarna Göksjön och Bygdeträsket. Odlingslandskapet är välhävdad och här finns lador och öppna diken. Sträckorna mellan byarna domineras av moränmarker med blandskog. Bebyggelsen i byarna är enhetlig med flertal exempel på traditionella västerbottniska jordbruksgårdar. Längs vägen finns även några kilometerstolpar i plåt bevarade.

### Motiv och bevarandevärde:

Den långa dubbelsidiga björkallén och det värdefulla omgivande kulturlandskapet ramar in vägmiljön och ger den ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd, småskaliga diken och vägkropp samt björkallén och vägens grusbeläggning.

## Väg 731 Grannäs

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	731
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Småskalig grusväg mellan Kvarnbyn och Innansjön. Vägbanken varierar i höjd från låg till hög men är överlag måttlig, Vägen har måttliga diken. Vägen fick sitt nuvarande utseende på 1940-talet. Då fick vägen en



Milsten vid väg 741, norr om Vebomark.

Foto: Agentia Milton.

bredd på 4,2 m och 18 mötesplatser. Längs med hela sträckan finns en dubbelsidig björkallé. Långa sträckor av vägen följer jordartsgränsen mellan morän och finsediment. Öster om vägen breder ett öppet odlingslandskap ut sig ner mot Göksjön. Landskapet erbjuder en vid utsikt över sjön och landskapet på andra sidan. Odlingsmarkerna är välhävda och här finns lador och öppna diken. Västra sidan av vägen domineras av skogsmark. Bebyggelsen är gles och ligger ett stycke från vägen. En stenmur sträcker sig längs vägens östra sida .

### Motiv och bevarandevärde:

Den långa dubbelsidiga allén ger tillsammans med det omgivande natur- och kulturlandskapet vägmiljön ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Behåll vägens bredd, sträckning och slitlager av grus. Dika varsamt och behåll vägbanken så låg som möjligt så att den ej dominerar miljön. Vårda allén!

## Väg 741 Brände – N. Bjursiljum

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	741
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	21 100 m
<b>Vägbredd:</b>	5-5,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägens södra del har grusbeläggning och löper genom skogsmarker. Sträckningen är mycket slingrande och variationerna i höjddled är små men frekventa. I Vebomark och norr därom är vägen belagd med Y1G. Även här har vägen en slingrande sträckning. Delen Vebomark-N. Bjursiljum är en bevarad del av den

gamla sockenvägen från Lövånger mot Burträsk med ett ursprung från 1660-talet. Vägens diken är relativt småskaliga och vägbanken är låg till måttlig. Från Vebomark och norrut följer vägen en väl markerad ås och hedmarker. Det omgivande landskapet präglas av odlingsmarker som breder ut sig nedom åsryggen samt partier av skogsmark. Odlingsmarken är hävdad och öppen. Här finns öppna diken och lador. Vägen passerar tätt förbi bebyggelsen som i huvudsak består av byggnader från 1900-talets första hälft men även äldre gårdar finns. Efter vägsträckan norr om Vebomark finns en milstolpe i sten bevarad.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet med bevarad sträckning och ålderdomliga drag. Dess slingrande sträckning och vägrelaterade objekt ger den ett upplevelsemässigt värde som förstärks av omgivande natur- och kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Viktigt att bevara är vägens sträckning, grusbeläggningen, de småskaliga dikena och relativt låga vägbanken. Ta hänsyn till och röj bort sly vid milstolpen.

## Väg 753 Lövånger – Kallviken

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	753
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 600 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är belagd och förhållandevis bred. Vägen är slingrig och kurvig med mindre backar. Vägen löper i ursprunglig sträckning och följer variationerna i topografien. Längs vägen finns två milstenar bevarade. Den ena står inne i Lövånger samhälle vid kyrkan, den andra finns i Gammelbyn. Milstenarna är av gråsten med inhuggna inskriptioner. Längs vägen i Gammelbyn finns även stenmurar. Det omgivande landskapet är kuperat och vägen passerar genom skogsmark och öppen odlingsmark. Odlingslandskapet är hävdad och breder ut sig ner mot fjärden i V och mot NO. Byarna har lång kontinuitet och redan år 1543 fanns tre bönder i Gammelbyn och en i Fällan. Bebyggelsen ligger utmed vägen och utgörs av äldre traditionell jordbruksbebyggelse med parstugor, korsbyggnader, rundlogar och äldre ladugårdar men även yngre byggnader finns. Vägen slutar i Kallviken som var hamnplats för Lövånger under 1600-talet, sista fartyget lossades 1965.

Väg 753 leder ut till Kallviken som var hamnplats för Lövånger under 1600-talet. Efter vägen finns två milstolpar av sten.  
Foto: Jeanette Joelson.



### Motiv och bevarandevärde:

Väg i bevarad sträckning. Lång kontinuitet och med vägobjekt som bidrar till ett historiskt intryck.

### Rekommendationer:

Bevara sträckning och dika varsamt. Välj ljus beläggning. Visa hänsyn till vägmiljöobjekten.

## Väg 769 V.Hökmark – Hökmark

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	769
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusväg med låg till måttlig vägbank och med diken som varierar mellan små och måttliga. Vägen löper genom det välhävda odlingslandskapet i Hökmark. På odlingsmarkerna finns öppna diken, timmerlador och dungar av lövträd. Längs vägen finns hagmarker där kor betar. Bebyggelsen är enhetlig och består till stor del av äldre traditionella västerbottens gårdar. Ett flertal av byggnaderna är timrade, bl.a. finns härbren och åttkantslogar. Några gårdar har utfartsvägar som kantas av dubbelsidiga björkalléer vilka bidrar till det lummiga helhetsintrycket. Vägbelysningen genom byarna utgörs av byhattsarmaturer på metallstolpar. Vägen har samma sträckning som på generalstabskartan Lövånger 1910. Vid vägen finns även en milstolpe av gjutjärn.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde som är starkt förknippat med det omgivande odlingslandskapet.

### Rekommendationer:

Viktigt att bevara i vägmiljön är grusbeläggningen, vägens sträckning och dikenas småskaliga karaktär. Vägkroppen bör behålla sin nuvarande storlek. Dika varsamt.

## Väg 779 Lossmen

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	779
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 600 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mycket kurvig och backig grusväg. Vägen är anpassad till topografins förutsättningar. Vägen löper i ursprunglig sträckning. Vägen är bitvis nydikad, dock ganska måttligt gjort. Det omgivande landskapet är mycket kuperat och vägen leder i huvudsak genom skogsmark. I den V-delen av vägen, på en sträcka av ca 500 m, ligger på båda sidor om vägen små stenrösen och mindre stenmurar, troligen rester efter vägbygget. Vägen passerar även den beryktade dansbanan Skirvingen i Lossmen. Längs efter vägen finns även ett flertal kilometerstolpar i plåt, de står på vägens S-sida. Vägen passerar även ett Naturreservat, Granlidtjärn som innehåller urskogsartad lavgranskog med inslag av tall.



Vid sidan om väg 779 vid Lossmen ligger vällagda stenbögar som troligen utgör rester efter vägbygget.

Foto: Jeanette Joelsson.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg i ursprunglig sträckning med flertal vägojekt intill vägen.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, kurvighet och backar. Bevara bredden och dika varsamt.

## Väg 800 Järvtjärn – Brönstjärn

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	800
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	9 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5-7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Grusväg i kant mot skogsmark. Vägen är ojämn i bredd och varierar mellan 5 till 7 m. Genom skogspartier blir vägen bredare. Vägen har måttliga diken och vägbank. Efter vägen finns vägbelysning både med trästolpar och byahattar samt stålstoipar med mer stadsluk belysning. Landskapet är kuperat och sluttar ner mot Bureälvens dalgång som slingrar sig fram i dalbotten. Vägen går högt uppe i s-slutningen mot skogskanten. Ett öppet och välhävdad vidsträckt odlingslandskap breder ut sig ner mot Bureälven. Jordbruksmarken är småbruten och åkrarna är små och smala med bevarande diken vilket ger en bild av en äldre brukningsform. Här finns även många ängslador. Bebyggelsen är placerad i höjdlägena upp mot skogskanten. Bebyggelsen är blandad men med tonvikt på traditionell jordbruksbebyggelse med bl a timrade ekonomibyggnader. Vägen finns med på generalstabskarta Norsjö 1902 och 1933. Vägen rätades 1935 och fick då sin nuvarande sträckning.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots den stora bredden på vägen ger den ett ålderdomligt intryck där den klamrar sig fast på SV-slutningen ner mot Bureälven.

### Rekommendationer:

Återta en mer småskalig bredd på grusvägen och dika varsamt.

## Väg 802 Skråmträsk – V.Skråmträsk

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	802
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten och ganska smal väg, belagd. Svagt slingrande genom ett mycket öppet landskap. Vägen har liten väggropp och små diken. Tjälksador är vanliga och gör vägen gropig och knölig. Vägen följer landskapets topografiska förutsättningar väl. Längs vägen finns belysning på trästolpar och med byahatts armaturer. Längs vägen finns enstaka kilometerstoipar i plåt bevarade. Landskapet är småkuperat och öppet och erbjuder vida utblickar ner mot sjön Skråmträsket. Sjön avvattnas av Finnforsån. Det välhävdade odlingslandskapet breder ut sig på båda sidor om vägen men framför allt ner mot sjön. På ovansidan vägen kan skogskanten skönjas. Bebyggelsen är blandad med flertal inslag av äldre jordbruksbebyggelse. Här finns flera rundlogar och lador. Bebyggelsen ligger till stor del på kullar och impediment ute i odlingslandskapet.

### Motiv och bevarandevärde:

En liten och småskalig väg i ett välhävdad och vidsträckt odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd. Dika varsamt.

## Väg 807 Nedre Åbyn – Ragvaldsträsk

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	807
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	20 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



Väg 807 är en mycket välbevarad del av gamla sockenvägen mellan Burträsk och Skellefteå. Efter vägen finns bl.a. en björkallé, en minnessten och en milstolpe av sten.

Foto: Jeanette Joëlsson.

### Vägbeskrivning:

Vägen är mycket slingrig, backig och krokig. Vägen har en låg vägkropp och mycket god kontakt med det omgivande landskapet. Längs vägen är diken över lag små till måttliga. I Bergviken var det vid inventeringstillfället nydikad. Vägen har en dokumenterat lång historia som den första körbara vägen mellan Burträsk och Skellefteå socknar och följer än i dag sin ursprungliga sträckning. (se generalstabskarta Skellefteå 1906, Skellefteå SV 1926). Vägen var färdig år 1781 vilket finns att läsa på en minnessten som står utmed vägen vid sockengränsen. Efter vägen finns även en milstolpe i sten bevarad med inskriptionen 1/4. Omgivande landskap är mycket kuperat och flera mindre bergshöjder finns. På en av de högre punkterna utmed vägen syns kyrktornet i Burträsk. Omgivningen utgörs både av skogsmark och småbruten jordbruksmark. Odlingslandskapet i byarna som vägen passerar är öppet och till stor del hävdad. Bebyggelsen utgörs till stor del av traditionell västerbottnisk jordbruksbebyggelse, men även modernare 1900-tals bebyggelse finns. Första biten av vägen i Nedre Åbyn kantas av en mycket fin björkallé.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och stora delar av den ursprungliga vägsträckningen bevarad. Högt värde genom sin historia som första körbara väg mellan Burträsk och Skellefteå. Upplevelsevärde och pedagogiskt värde eftersom vägen behållit mycket av sin äldre karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens plan och profil och dess goda kontakt med landskapet, undvik rätning och dika varsamt. Tänk på val av material och färg vid tillförsel av nytt slitlager. Ta hänsyn till objekten.

## Väg 811 V.Hjåggböle – Ragvaldsträsk

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	811
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	8200
<b>Vägbredd:</b>	6
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen har tämligen liten vägkropp och små diken. Vägen har en ålderdomlig karaktär genom sin sträckning uppe i SV-sluttningen med odlingsmarken som breder ut sig nedanför. Vägen finns utritad som ödebygdsväg på generalstabskarta Skellefteå. Den omgivande terrängens topografi gör sig påmind i vägens sträckning och profil. Landskapet är till att börja med ganska flackt men blir mer kuperat i Ragvaldsträsk. Runt hela sjön, Ragvaldsträsket, breder ett välhävdad odlingslandskap ut sig. Det öppna odlingslandskapet fortsätter i ett band ner mot Hjåggböle. Här ligger vägen norr om odlingsmarken. Bebyggelsen är blandad. Ragvaldsträsks by har medeltida ursprung och år 1543 fanns det sex bönder i byn. Vägen har troligen i senare tid blivit omdragen på vissa partier men följer i stort sett samma sträckning som på generalstabskarta. Vägen går ofta tätt intill bebyggelsen vilket ger en känsla av äldre körväg. Längs vägen finns vägbelysning i form av trästolpar med byahattar. I slutet av vägen i Ragvaldsträsk finns även ett vägräcke med stengardister och Kohlswabalk.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg genom ett ålderdomligt odlingslandskap där vägen i stort sett behållit sin ursprungliga sträckning.



Väg 811 genom Ragvaldsträsk löper nära in på bebyggelsen.  
Foto: Jeanette Joelsson.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning, dika varsamt och tänk på färg och material vid tillförsel av nytt grus.

## Väg 816 Sunnanå – Gärdsmark

Kommun:	Skellefteå
Vägnummer:	816
Vägartyp:	statlig
Väglängd:	10 000 m
Vägbredd:	6 m
Slityta:	oljegrus
Grupp:	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är backig och kurvig samt till större del belagd med Y1G, en kortare bit från Viken fram till Krok-sjön är grusväg. Vägen följer terrängens topografi väl och har än i dag samma sträckning som på generalstabskartan. Vägen har en låg till måttlig vägbank med mindre diken och passerar genom skogsmark, bebyggelse och ett öppet hävdad odlingslandskap. I bebyggelsen finns inslag av äldre byggnader, främst ekonomibyggnader som lador och rundlogar men även enstaka mangårdsbyggnader. Vägen utgör en del av gamla sockenvägen mellan Burträsk och Skellefteå som blev färdigbruten 1781. Utmed vägen finns enstaka vägnära objekt, t.ex. stenmurar, byanslagstavlor och vägbelysning med trästolpar och byhattsarmaturer. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1906 och 1934.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträckan har lång kontinuitet som sockenväg mellan Skellefteå och Burträsk och en välbevarad sträckning som påtagligt sammanfaller med landskapets topografi. Trots oljegrusbeläggning har vägen bevarat

sin ålderdomliga karaktär. Det omgivande hävdade odlingslandskapet med inslag av äldre bebyggelse bidrar till vägens ålderdomliga karaktär och ger ett högt upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Värna om vägens plan och profil så att kontakten med omgivande landskap behålls. Bevara vägens sträckning. Dika varsamt och visa hänsyn till objekten, stenmurar och de små kilometerstolparna i plåt. Även belysningsstolparna med byhattsarmatur är värdefulla att bevara.

## Väg 822 Sjöbotten – Gamla Falmark

Kommun:	Skellefteå
Vägnummer:	822
Vägartyp:	statlig
Väglängd:	6 300 m
Vägbredd:	6 m
Slityta:	oljegrus
Grupp:	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är dragen rakt genom landskapet och belagd med Y1G. Vägen har bitvis hög vägbank och stora diken men däremellan (speciellt förbi bebyggelsen) är vägbanken lägre och dikena småskaliga. Vägbanans yta är sliten och lagad. Större delen av sträckan kantas av en björkallé i gott skick, men det finns dock luckor där träd saknas, är i sämre skick eller döda. Ett flertal fastigheter har även björkalléer vid gårdsuppfarterna. Vägen går genom både mindre partier av skogsmark och öppna, hävdade odlingsmarker men även förbi igenväxande åker- och ängsmarker. Utmed vägen blandas äldre och modern bebyggelse och genom bebyggelsen finns belysningsstolpar med s.k. byhattsarmatur.



*Vägen genom Frostkåge (väg 875) är en del av gamla kustlandsvägen. Efter vägen finns en kortare björkallé.*

*Foto: Jeanette Joelson.*



I Gamla Falmark finns en värdefull betongbågbro från 1932. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1906, 1926. På generalstabskartan från 1926 markeras sträckorna genom G:a Falmarks by och vid Sjöbotten som enskild bättre körväg, (ödebygdsväg) däremellan markeras vägen som enskild sämre körväg. År 1930 beslutades om en ny bro över Bureälven i Falmark och en bredare väg i ny sträckning mellan nya Burträskvägen och Sjöbotten. Den nya vägen avsynades 1933 och hade då 4,0 m bredd. Vägen har i dag samma sträckning som den fick på 1930-talet. Troligen planterades även björkallén på 1930-talet.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägsträcka med lång kontinuitet, ålderdomliga drag och kommunikationshistoriskt värde. Ett viktigt inslag i vägmiljön är betongbågbron och björkallén. Allén har ett estetiskt-historiskt värde, då den ramar in vägen och bidrar till vägmiljön identitet. Vägen har ett stort upplevelse- och pedagogiskt värde.

#### **Rekommendationer:**

Bevara björkallén, den låga vägbanken, de småskaliga dikena, vägens sträckning, betångbågbron, belysningsstolparna med byhattar och grindstolparna.

## **Väg 875 Frostkåge – Ostvik**

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	875
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 600 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen är en del av gamla kustlandsvägen och ligger i dag som en slinga vid sidan av E4. I dag fungerar vägen som byväg genom Frostkåge-Ostvik. Vägen är belagd med oljegrus och slingrar sig genom det böljande landskapet. Vägen har samma sträckning som den ursprungliga kustlandsvägen. Landskapet är småkuperat med skogsbeklädda kullar och hävdade odlingsmarker. Bebyggelsen är blandad men typisk för en västerbottnisk jordbruksmiljö. Vid vägen finns två milstolpar och en kort allé. Allén ligger på en liten höjd omgivet av det böljande odlingslandskapet och bebyggelse. Allén har troligen varit längre eftersom enstaka björkar finns spridda längs vägen.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Del av gamla kustlandsvägen i bevarad sträckning med milstolpar och en kort allé. Vägen har både ett kommunikationshistoriskt värde och ett pedagogiskt värde genom sina bevarade objekt.

#### **Rekommendationer:**

Bevara vägens sträckning, bredda ej. Ta hänsyn till allén och milstolparna.

## **Väg 876 Ostvik – Stavaträsk – Österjörn**

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	876
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	49 200 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

## Vägbeskrivning:

Vägen tar sig fram genom landskapet med långa raksträckor och skarpa kurvor, vilket är karaktäristiskt för s.k. AK-vägar. Större delen av vägen byggdes om under 1920-30 talet som AK-arbeten. Den ursprungliga vägen var mycket kurvigare. Första biten av vägen från Ostvik till Drängsmark byggdes 1929 med 5,0 m bredd. Vägombyggnaden från Drängsmark upp till Stavaträsk utfördes som AK-arbete mellan åren 1932-34. Vägen fick här 4,5 m bredd. Från Jörn till Stavaträsk rätades vägen och byggdes om mellan åren 1923-25 och vägen fick 4,20 m bredd. Vägen passerar genom ett variationsrikt landskap med torra tallhedar och blötare blandskog samt genom byar med öppen odlingsmark. Längs hela sträckan finns kilometerstolpar av sten med inhuggna kilometerangivelse på. De flesta stenarna är väl synliga på S-sidan av vägen, några är dock dolda av sly. I Drängsmark vid en vägkorsning finns en minnessten över AK-arbetet.

## Motiv och bevarandevärde:

Äldre väg som byggdes om under 1930-talet som AK-väg. Vägen har bevarad sträckning från 30-talet. Längs hela sträckan finns bevarade kilometerstolpar i sten. Vägen har lång kontinuitet, ett kommunikationshistoriskt värde samt ger en upplevelsemässig och pedagogisk bild av en AK-väg. Själva vägen är i dag mycket bredare och uppbyggd än sin föregångare.

## Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning. Bevara och ta hänsyn till kilometerstolparna. De som är dolda av sly bör röjas fram.

## Väg 878 Drängsmark – Stormark

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	878
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	6 800 + 3 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus, oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

## Vägbeskrivning:

Slingrig grusväg som väl följer landskapets topografi. Vägen passerar genom partier av skog, öppen odlingsmark och genom Drängsmarks by. Vägen har kraftiga diken. På ett flertal partier längs vägen finns björkrader som ger en känsla av allé. Några gårdar har även mot vägen fina trästaket målade i falurödfärg. Ursprungligen gick vägen direkt förbi gårdarna, år 1938 rätades vägen och kortare sträckor fick ny sträckning som inte går direkt förbi gårdarna. Vägen fick då en bredd på 4,0 m. Drängsmarks by har medeltida ur-



*Kilometerstolpe i buggen granit efter väg 876 från Ostvik till Jörn. Foto: Jeanette Joelson.*

sprung, omnämns första gången 1543 och år 1642 hade byn 13 hemman. I dag präglas kulturlandskapet av laga skiftet från 1827. Landskapsbilden uppvisar ett öppet odlingslandskap med lador och långsmala ägor med åker, äng, bebyggelse och skog. Bebyggelsebeståndet är blandat men till större delen finns traditionella Västerbottensgårdar med tillhörande ekonomibyggnader. I byns norra del finns en kilometerstolpe av trä med en metallplatta med nr 3 på. Längs partier av vägen finns gamla telefonstolpar kvar. Vägen finns med som bättre ödebygdsväg på generalstabskarta 1911. År 1938 rätades vägen och kortare sträckor fick en ny sträckning. Vägen fick då en bredd på 4,0 m.

## Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och bevarad ursprunglig karaktär trots att den bitvis blivit omdragen. Vägen har en småskalig karaktär och är underordnad landskapets topografi.

## Rekommendationer:

Bevara bredd, plan och profil. Samt grusbeläggningen. Dika varsamt. Ta hänsyn till kilometerstolpen.

## Väg 890 Byske – Åselet

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	890
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	59 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6-7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

## Vägbeskrivning:

Vägen går i Byskeälvens dalgång från Byske upp mot Myrheden. Sträckan från Byske till Fällfors är belagd med dels oljegrus och Y1G. Här är vägen ca 7 m bred med rejäl vägkropp och kraftiga diken. Från Fällfors

upp mot Myrheden blir den grusväg. Sträckan är här mer slingrig och småskalig. Vägen passerar genom långa avsnitt av skogsmark men även genom mindre och större byar med odlingsmarker. Efter hela vägsträckan finns kilometerstolpar i huggen sten. Stolparna har i en planhuggen yta en inhuggen kilometerangivelse. Stenarna står ca 3-6 m från vägkanten på vägens S-sida. Övriga objekt efter vägen är en stenmur och vägräcken med stengardister. Vägen finns utritad på generalstabskartorna från 1895 och 1940.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Väg med lång kontinuitet och välbevarade kilometerstolpar i huggen sten.

#### **Rekommendationer:**

Bevara grusvägen i dess sträckning och utseende. Behåll bredden och grusslitlager. Visa hänsyn till och vårda kilometerstolparna.

### **Väg 893 Byske – Ålund – länsgränsen**

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	893
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	30 000 m
<b>Vägbredd:</b>	7,0 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen har ordenligt vägbank och kraftiga diken som på vissa partier håller på att växa igen med sly. Större delen av vägen är belagd med Y1G, norra delen från Ålund mot länsgränsen är belagd med oljegrus. Vägen har ett tidigare ursprung än nuvarande sträckning. På generalstabskartan från omkring 1900 är vägen mycket slingrigare och krokigare. Nuvarande vägräckning byggdes inom ramen för Norrlands statsarbeten. Sträckan Byske Ålund blev färdig 1928. Vägen från Ålund vidare mot länsgränsen byggdes tidigare, 1921-23. När vägen stod färdig var den 3,6 m bred och klassades som enkel ödebygdsväg. Vid vägens början finns en minnessten (saknar minnesplattan) och i Ålund finns ytterligare en minnessten med inskriptionen NORRLANDS STATSARBETEN 1921-1923. Vägen är på flera sträckor mycket rakt stakad genom landskapet. Vägen går till stor del genom skogsmark men passerar även några byar och vidare upp till länsgränsen. Ett parti av vägen är bredad och belagd med asfalt för flyglandningar. Längs hela sträckan finns på vägens V-sida kilometerstolpar i huggen granit med inhuggna kilometerangivelser. Längs flygplanssträckan saknas kilometerstolparna, troligen borttagna vid vägbreddningen.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Exempel på en väg byggd av Norrlands statsarbeten under 1920-talet med bevarade kilometerstolpar. Trots att vägen idag har en mycket större och bredare vägkropp så har vägen och de bevarade kilometerstenarna ett pedagogiskt och upplevelsemässigt värde.

#### **Rekommendationer:**

Bevara sträckning och kilometerstolparna i sten. Vårda stenarna och rätta upp dem som fallit omkull.

### **Väg 910 Källbomark – Åbyn**

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	910
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Grusvägen böljar sig fram genom skogsmark och öppen odlingsmark med utblickar mot Åby älv. Vägen finns markerad på generalstabskartan 1909 och 1939 och löper än i dag i samma sträckning. Vägkroppen och dikena är väl anpassade för vägens storlek och dominerar ej i landskapet. Källbomarks by karaktäriseras av ett öppet hävdad landskap med den huvudsakliga odlingsmarken norr om vägen, söder om vägen ner mot Åbyälven finns slättermarker dock igenväxande. Bebyggelsen ligger på rad längs byvägen och flera fastigheter ligger alldeles intill vägen. Flera gårdar har gårdsalléer. Bebyggelsen är typisk för en västerbottnisk jordbruksby med inslag av äldre byggnadsbestånd. Utmed vägen finns två stenmurar av betydande storlek samt en enkelradig björkallé i västar delen av byn. Vid vägens början i Åbyn finns en fackverksbro över Åbyälven, byggd 1921-22 av Norrlands Statsarbeten. I Ö-delen av vägsträckan finns även ett större flyttblock.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har en lång kontinuitet och en kommunikationshistorisk betydelse för byn då den förbinder byn men Åbyn nere vid kusten. Vägens bevarade sträckning och underordnande roll i landskapet bidrar till dess värde. Den bevarade karaktären av radby och det öppna odlingslandskapet samt vägobjekten förhöjer värdet.

#### **Rekommendationer:**

Bevara grusvägens sträckning och bredd, återställ gärna till ursprunglig bredd och skapa mötesplatser. Vårda stenmurarna och alléerna.



*Stenvalsbro över mindre bäck i byn Sågen. Vägen och bron ingick tidigare i den första sockenvägen mellan Burträsk och Skellefteå. Bron byggdes på 1930-talet.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

## Väg 919 Bastunäs – Strömfors – Svanström

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	919
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är en del av den gamla vägen från Skellefteå till Jörn och finns utritad på generalstabskarta Norsjö 1902 och 1933. Vägen går fortfarande i sin ursprungliga sträckning. Den är svagt slingrande och byggd efter de topografiska förutsättningar. I dag är vägen förhållandevis bred men har en måttlig vägkropp och måttliga diken. Första delen av vägen från V är belagd med oljegrus och efter ca 3,5 km övergår slitlagret till grus. Efter vägen finns räcken med betongplintar och Kohlswabalk. I byn Strandudden finns en kort ensidig aspallé. Landskapet är kuperat och präglas av Klintforsåns dalgång. Odlingslandskapet är öppet och välhävdad. Bebyggelsen är blandad och ligger karaktäristiskt placerad utmed vägen. Strömfors har prägel av ett småhuskvarter, uppkommet i samband med upptakten av gruvverksamheten i Boliden. I Strömfors finns trottoar på ena sidan av vägen. Efter vägen sydväst om Strömfors finns en stentrumma under vägen. Trumman är förlängd i båda ändar med tre cementringar.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla vägen från Skellefteå till Jörn i bevarad sträckning och dokumenterad kontinuitet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, återställ gärna vägen till en mer rimlig bredd. Dika varsamt.

## Väg 547 Gummarksnoret – Sågen

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	547
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Svagt slingrande grusväg med låg vägbank och småskaliga diken. Vägen har troligen fått nytt slitlagermaterial påfört. Vägen passerar både genom mindre partier av skogsmark, tätvuxen blandskog, och ett öppet, hävdad odlingslandskap med inslag av äldre bebyggelse. Flera gårdar har bevarade grindstolpar i sten som står intill vägen. Förbi bebyggelsen finns även två mindre, ganska korta, björkalléer. I byn Sågen finns en mycket välbevarad stenvalsbro av huggen sten i kallmur, byggd omkring 1935. Vägsträckorna förbi bebyggelsen är upplyst av s.k. byhattar. Vägen utgör en del av gamla sockenvägen mellan Skellefteå och Burträsk som var färdigbruten 1881. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1906 och 1934. Inom ramen för ett AK-arbete drogs vägen om år 1934 och byggdes en bit väster om den gamla vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträckan har lång kontinuitet som del av sockenvägen mellan Skellefteå och Burträsk. Vägsträckningen

som väl sammanfaller med landskapets topografi bidrar till vägens välbevarade ålderdomliga karaktär. Omgivande odlingslandskap med inslag av äldre bebyggelse bidrar till att ge vägmiljön både ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara grusbeläggningen, den kurviga och backiga sträckningen, småskaliga diken, stenvalvsbron, björkarna utmed vägen och belysningsstolparna med byhattsarmatur.

## Väg 758 Tjärn – Rönnbäcken

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	758
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, svagt slingrande, kurvig väg, belagd med grus från Tjärn till Rönnbäcken. Vägen slingrar sig från Tjärn (E4) uppför Knöppelberget. Vägen har små diken, låg vägbank och bjuder på fin utsikt från berget mot Innervik och det öppna odlingslandskapet där. Vägen går genom skogsmark där skogen står nära intill vägen. I Rönnbäcken breder ett öppet landskap ut sig. Här finns en golfbana. I golfbanans miljö finns äldre ekonomibyggnader bevarade, rundloge, lador m.m. Vägsträckan från Tjärn till Rönnbäcken finns utritad på generalstabskartan Skellefteå 1906 och 1934.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg som behållit sin äldre sträckning och bevarat sin ålderdomliga karaktär. Följer väl topografin i terrängen. Löper till större delen genom skogsmark.

### Rekommendationer:

Bevaransvärt i vägmiljön är vägens grusbeläggning, den kurviga och backiga vägsträckningen och de småskaliga diken. Dika varsamt.

## Väg 1538 Åselet

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	1538
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



*Väg 1538 genom Åseles by.*

*Foto: Jeanette Joelson.*

### Vägbeskrivning:

Smal och slingrande grusväg genom byn Åselet vid Byskeälven. Vägen har små diken, liten väggkropp och en tydlig karaktär av ursprunglig byväg. Vägen ligger på en terrass längs med Byskeälven. Bebyggelsebeståndet är blandat med flera inslag av äldre parstugor med övervåning. Vägen slingrar sig fram mellan bebyggelsen som står tätt in på vägen. Landskapet är öppet och hävdad. Vägen finns utritad på generalstabskartan Jörn 1940.

### Motiv och bevarandevärde:

Byväg med bevarad ursprunglig småskalig karaktär i ett utpekad värdefullt odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet, bredd och sträckning.

## Väg 2198, 1559, 1827 Stämninggården – Varuträsk

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	2198, 1559, 1827
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	12 200 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

En rak grusväg med varierad bredd och liten väggkropp samt små diken. Längs vägen finns mötesplatser med moderna mötesplatsstolpar. Första sträckan av vägen från Stämninggården är belagd med oljegrus därefter har vägen slitlager av grus. Landskapet domineras av skogsmark men här finns även välhävda odlingsmarker. Flera sträckor av vägen passerar intill Klinforsån som slingrar sig ner mot Skellefteälven. Efter vägen finns mindre byar med traditionell västerbottensk jordbruksbebyggelse. Vid vägen i byarna finns vägbelysning på trästolpar med byhattsarmatur. På två platser efter vägen finns mjölkbord av stål vilka i dag används för att hänga brevlådorna på. I byn Lövlund finns en äldre välbevarad vägskylt.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg genom ett variationsrikt landskap med ett flertal vägrelaterade objekt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet, bevara mötesplatserna och undvik att bredda vägen. Dika varsamt och ta hänsyn till vägobjekten.

## Väg 1605 Gärde – Mångbyn

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	1605
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Småskalig grusväg med liten vägbank och små diken. Vägen sträcker sig genom ett välhävdat odlingslandskap med öppna diken. Blockrika betesmarker betas av kor. Enstaka odlingsmarker har centralt belägna, skogsklädda ”moränöar”. Bebyggelsen är i första hand från 1900-talets första hälft. Vägbelysningen utgörs av byhattsarmaturer på metallstolpar.



*Mjölkbord i plåt efter väg 1559 mot Varuträsk.  
Foto: Jeanette Joelsson.*

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen är småskalig och ger ett ålderdomligt intryck. Det omgivande natur- och kulturlandskapet stärker det upplevelsemässiga och pedagogiska värdet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens grusbeläggning, de småskaliga diken. Vägbanken bör hållas så låg som möjligt. Dika varsamt.

## Väg 1627 Tjärn

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	1627
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Svagt slingrande grusväg med låg vägbank och endast bitvis små grunda diken. Vägen är en del av gamla kustlandsvägen senare Riksväg 13. Vägen har genom åren blivit betydligt bredare än ursprungligen. I byn finns inslag av äldre bebyggelse som ofta står intill vägen. Längs vägen finns även planterade björkrader som ger en allékänsla. Vägsträckan erbjuder utblickar mot ett öppet och hävdad odlingslandskap med bl.a. många lador i gott skick. Enstaka fastigheter har trädgårdsgräddor utmed vägen. Sträckan genom byn har belysningsstolar med s.k. byhattsarmatur. Det omgivande landskapet anses mycket bevaransvärt då delar ingår i Riksintresse för naturvården. Vägen utgick ur det allmänna vägunderhållet 1956 när nya E4 blev färdig. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1906 och 1934.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång kontinuitet från gamla kustlandsvägen som trots breddning behållit sin ålderdomliga karaktär av landsväg. Passerar ett välbevarat och hävdad odlingslandskap samt ligger intill Riksintresse för naturvård.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och grusbeläggningen. Viktigt att behålla belysningsstolparna av trä med byhattsarmatur.

## Väg 1772 Norrliden – Långbäck

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	1772
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Liten, smal grusväg. Vägen är förhållandevis rakt stakad. Vägen är troligen ganska nyligen förstärkt med bergskross och bitvis dikad då massorna lagts upp på dikets bakslänt. Vägen har mötesplatser med antingen mötesplatsstolpar av trä eller nya moderna reflex skyltar i plåt. Längs vägen finns även telefonstolpar med isolatorer av porslin (mellan Liden och Långbäck). Landskapet är flackt och skogen står nära intill vägen. Landskapet öppnar upp sig genom byarna där odlingslandskapet är småbrutet och delvis hävdad och öppet, stora delar håller på att växa igen och lövsly har tagit över. I odlingslandskapet finns flertal lador och andra ekonomibyggnader. I Liden finns en fin trädgårdsgård utmed vägen som hör till en hage. Bebyggelsen präglas av äldre jordbruksbebyggelse med tillhörande ekonomibyggnader. Vägen finns utritad på generalstabskartan både år 1906 och 1926. På kartorna finns endast väg utritad till byn Liden. Sträckan från Liden till Norrliden är på den senare generalstabskartan utritad som vinterväg. Vägen har efter 1926 byggts ut och även rätats en aning.

### Motiv och bevarandevärde:

Liten, småskalig väg genom ett småbrutet landskap. Värdet sjunker p.g.a. det nyligen påförda bergskrossmaterialet och den ovarsamma dikningen. Trots det är vägen småskalig och smälter in i landskapet.

### Rekommendationer:

Behåll bredd och sträckning. Dika varsamt och tänk på val av material till vägbeläggningen. Viktigt är de fina telefonstolparna med porslinsisolatorer.



Väg 1934, Skellefteå - Bodan.

Foto: Jeanette Joelsson.

## Väg 1934 Skellefteå Bodan

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	1934
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 100 m
<b>Vägbredd:</b>	4-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen finns på generalstabskartan 1906 och 1934. De första 1 000 m av vägen finns endast med på kartan 1926, på kartan 1906 hade denna del av vägen en annan sträckning, nu övergiven. Förhållandevis rak grusväg, troligen rätad, med små diken och en låg vägbank. Det omgivande landskapet präglas av öppen hävdad odlingsmark på sedimentjordar i sluttning ned mot sjön, Bodaträsket. Vägen passerar intill en hackslättermark i god hävd. Bebyggelsen är till större delen placerad uppe på de obrukbara höjderna mot skogsranden. Här finns inslag av äldre gårdsmiljöer och välbevarade lador. Vägen passerar även intill platsen för byns spånhyvel (1850-tal) där i dag en nyuppförd spånhyvel finns. Vägen är upplyst av s.k. byhattar och i byn finns även en anslagstavla. Vägen grusförstärktes 1968.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har bl a genom grusbeläggning och belysning av byhattar bevarat sin ålderdomliga karaktär. Vägsträckan som löper genom ett hävdad odlingslandskap med inslag av äldre gårdsmiljöer visar på en lång kontinuitet som byaväg.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, grusbeläggningen, de småskaliga diken och belysningsstolparna med byhattsarmaturer.

## Åbyn

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,70 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av gamla kustlandsvägen som finns med på generalstabskartorna Piteå från 1900 och 1934. Vägen ligger intill nuvarande E4 och första biten (från S) är i starkt igenväxande, växtligheten tränger in på vägen och vägbanken har på vissa partier eroderat av rinnande vatten. Vägen är smal och har en låg vägbank och saknar diken. Vägen kommer fram i Åbyn och sista 600 m finns bebyggelse på ömse sidor av vägen. Strax innan första huset finns en milsten, på V-sida om vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång kontinuitet, ursprunglig sträckning och vägbredd finns kvar. Men p.g.a. av att större delen av sträckan ej underhålls har vägen förfallit och värdet försämrats. Karaktären av gamla kustlandsvägen finns bäst bevarad i den N-delen av vägen.

### Rekommendationer:

Bevara bredd, plan och profil och slitlager av grus. Vårda milstenen. Dika varsamt.

## Kustlandsvägen Anderstorp – Bureå

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4-5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Slingrande grusväg med enstaka stigningar över höjder. Vägen har en mycket låg, ibland obefintlig vägbank och saknar diken förutom längs en sträcka intill ett kalhygge. En stor del av sträckan löper genom skogsmark och skogen står mycket tätt inpå vägen. Vägen har på enstaka sträckor nyligen fått nytt slitlager av grus. Vägen löper parallellt med och slingrar sig över dagens E4. I närheten av Bureå samhälle passerar vägen över en mindre stålbro med träfarbana. Här finns även två mindre ensidiga björkalléer. Några kilometer söderut finns en restaurerad milstolpe

och vägen passerar intill Skellefteå tingslags avrättningsplats på Bureheden, där tre människor miste livet under 1800-talet. Vägsträckan är en del av den s.k. gamla kustlandsvägen vilken bytte namn omkring 1949 till Riksväg 13.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med mycket lång kontinuitet och en ålderdomlig karaktär genom grusbeklägning och att den väl sammanfaller med det omgivande landskapets topografi. Vägen är ett viktigt dokument över vägnätets utveckling som den äldsta huvudvägen genom länet. Vägen passerar en rad objekt som förhöjer både det pedagogiska och upplevelsemässiga värdet.

## Skellefteå Bodan

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägartyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	0
<b>Vägbredd:</b>	3-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av den gamla vägen från Bodan till Skellefteå, ursprunget var enligt uppgift en kyrkstig in till landskyrkan. Kyrkstigen gick över Kroksjö. Vägen är i dag mycket smal och i dåligt skick. Skogen står precis intill vägen. Vid vägen finns en rest sten med inskriptionen 1408?. Vägen var vid inventeringstillfället i körbart skick.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av de äldsta vägsträckningen till Bodans by. Vägen har lång kontinuitet som kyrkstig in till Skellefteå.





## Kustlandsvägen Önnesmark

<b>Kommun:</b>	Skellefteå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	400 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägsträckan är en övergiven del av gamla kustlandsvägen. Vägen är mycket smal, sparsamt grusad och har en tydlig mittremsa. Den har småskaliga diken och mycket låg vägbank. Vägen sträcker sig genom ett skogsområde och utgör en övergiven del av gamla kustlandsvägen. I anslutning till vägen finns ett flertal objekt. Vid dess södra ände finns ett flyttblock, den s.k. Mjolkstenen, i korsningen med väg 766 finns ett litet vattendrag och över det är en trumma av huggen natursten. Här finns även ett vägräcke med stenstolpar (stengardister) och träräcke. Ca 100 m norrut efter vägen finns en väghållningssten på vägens V-sida. Ytterligare ca 20 m norr om väghållningsstenen finns en kilometerstolpe av plåt med siffran 31 på. I vägens norra ände finns en milstolpe av gjutjärn.

*Del av gamla kustlandsvägen vid Önnesmark. Efter vägslingan finns en stentrumma, vägräcke med stengardister, en väghållningssten och en milstolpe. Vägslingan ligger precis intill dagens E4.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har ett stort kommunikationshistoriskt värde då den utgör en välbevarad del av gamla kustlandsvägen. Vägen har ett stort pedagogiskt och upplevelsemässigt värde som stärks av de många vägobjekten. Vägen är lätt tillgänglig då sträckan ligger nära intill dagens E4.

# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

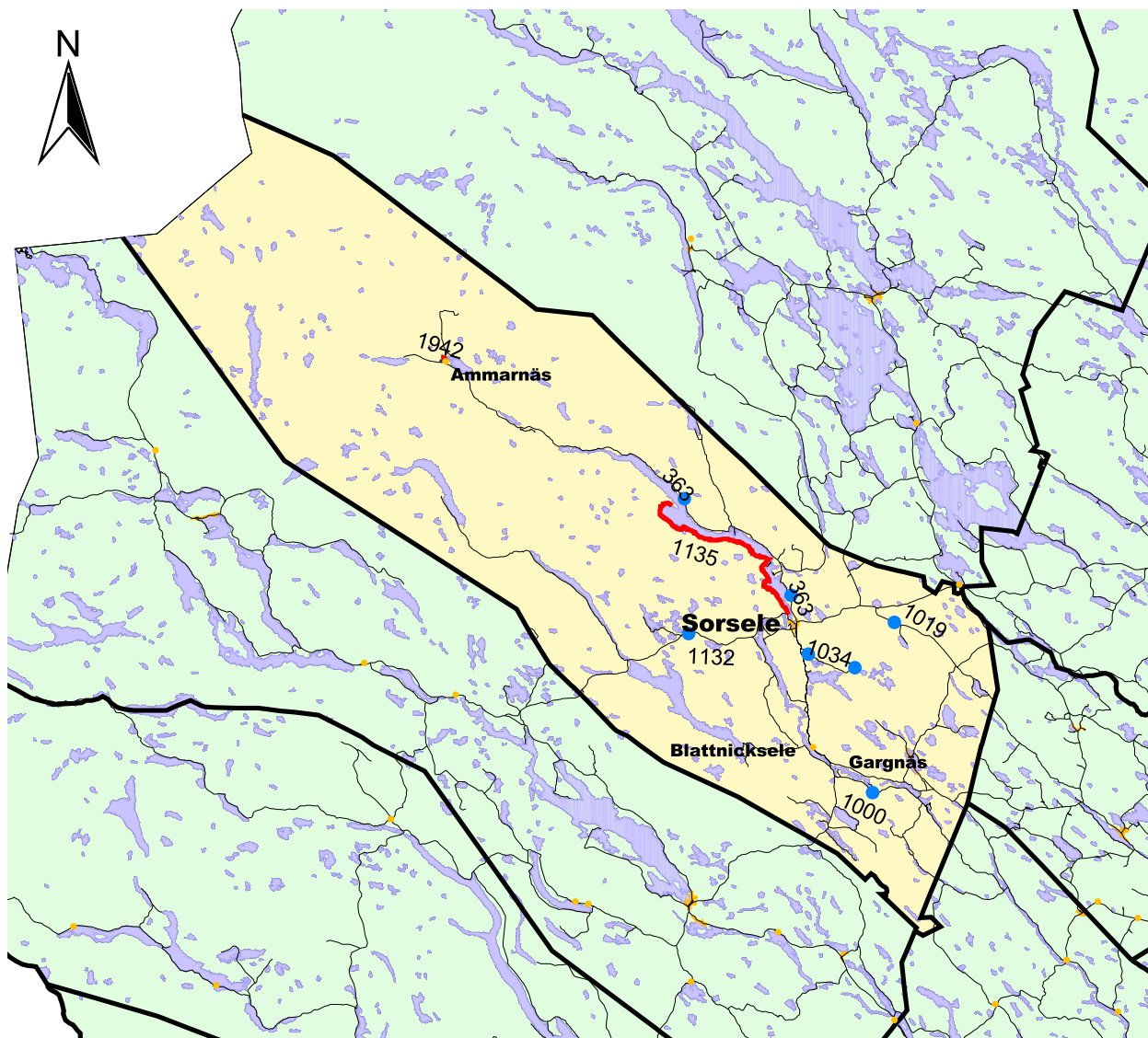
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens län

### Innehåll

<b>Bjurholms kommun</b>	<b>120</b>
<b>Dorotea kommun</b>	<b>123</b>
<b>Lycksele kommun</b>	<b>125</b>
<b>Malå kommun</b>	<b>132</b>
<b>Nordmalings kommun</b>	<b>136</b>
<b>Norsjö kommun</b>	<b>141</b>
<b>Robertsfors kommun</b>	<b>146</b>
<b>Skellefteå kommun</b>	<b>152</b>
<b>Sorsele kommun</b>	<b>168</b>
<b>Storumans kommun</b>	<b>170</b>
<b>Umeå kommun</b>	<b>176</b>
<b>Vilhelmina kommun</b>	<b>186</b>
<b>Vindelns kommun</b>	<b>192</b>
<b>Vännäs kommun</b>	<b>198</b>
<b>Åsele kommun</b>	<b>202</b>

# Vägmiljöer i Sorsele kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Enskilda vägar med statsbidrag

Väg 1942 Fällan

Väg 1135 Sorsele – Skansnäs

## Väg 1135 Sorsele – Skansnäs

<b>Kommun:</b>	Sorsele
<b>Vägnummer:</b>	1135
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	39 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Kraftigt slingrande väg som böljar sig fram genom landskapet. Vägbanken är över lag låg men den har kraftigt byggts upp över våtmarksområden. Vägens diken varierar i storlek, den övervägande delen av vägen har småskaliga diken. Några vägslänter har skurits. Vägen följer Vindelälvens sydvästra strand genom ett naturlandskap som domineras av kuperade, blockrika skogsmarker. Från vägen har man utsikt över älvdalens vidsträckta landskap. På några platser finns små, öppna slätterängar längs vägen; några av dessa har lador. Bebyggelsen är sparsam och helt koncentrerad till de fåtal byar som ligger längs vägen. Inslaget av äldre traditionell jordbruksbebyggelse är betydande. Mängder av kilometerstolpar av plåt finns längs vägens södra sida liksom ett fåtal blå-vit-randiga mötesplatsstolpar av trä. Första biten av vägen från Sorsele till Forsnäs byggdes år 1929 som ödebygdsväg med 2,5 m bredd. Fortsättningen av vägen upp till Skansnäs byggdes 1939 med 3,0 m bredd, möjligen som s.k. ”enkronasväg”.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång kontinuitet i ursprunglig sträckning och bevarad ödebygdsväg (enkronasväg) trots ökad bredd. Vägen har pedagogiska och upplevelsemässiga värden som förstärks av ett värdefullt kulturlandskap.

*Väg 1135 från Sorsele till Skansnäs slingrar sig fram genom ett kuperat landskap som erbjuder utblickar mot Vindelälvens dalgång. Delar av vägen byggdes troligen som enkronasväg under 1930-talet.*

*Foto: Agneta Milton.*



### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, vägbredd, den låga vägbanken och dika varsamt. Behåll grusbeläggningen och mötesplatserna med mötesplatsstolpar i trä. Värdefullt för landskapsbildningen är även de öppna odlingsmarkerna med lador samt den äldre bebyggelsen.

## Väg 1942 Fällan

<b>Kommun:</b>	Sorsele
<b>Vägnummer:</b>	1942
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen sträcker sig genom ett skogsområde upp mot Näsberget. Vägen är smal med låg vägbank och småskaliga diken. Längs med vägen finns några små hävdade slättermarker med enstaka lador. Det är en kraftig stigning upp till Näsberget och utsikten vid vägens slut är storslagen. Vägen kantas av en telefonledning. Vägen har troligen gamla anor då den sträcker sig genom ett av de tidigast bebyggda områdena i Ammarnäs.

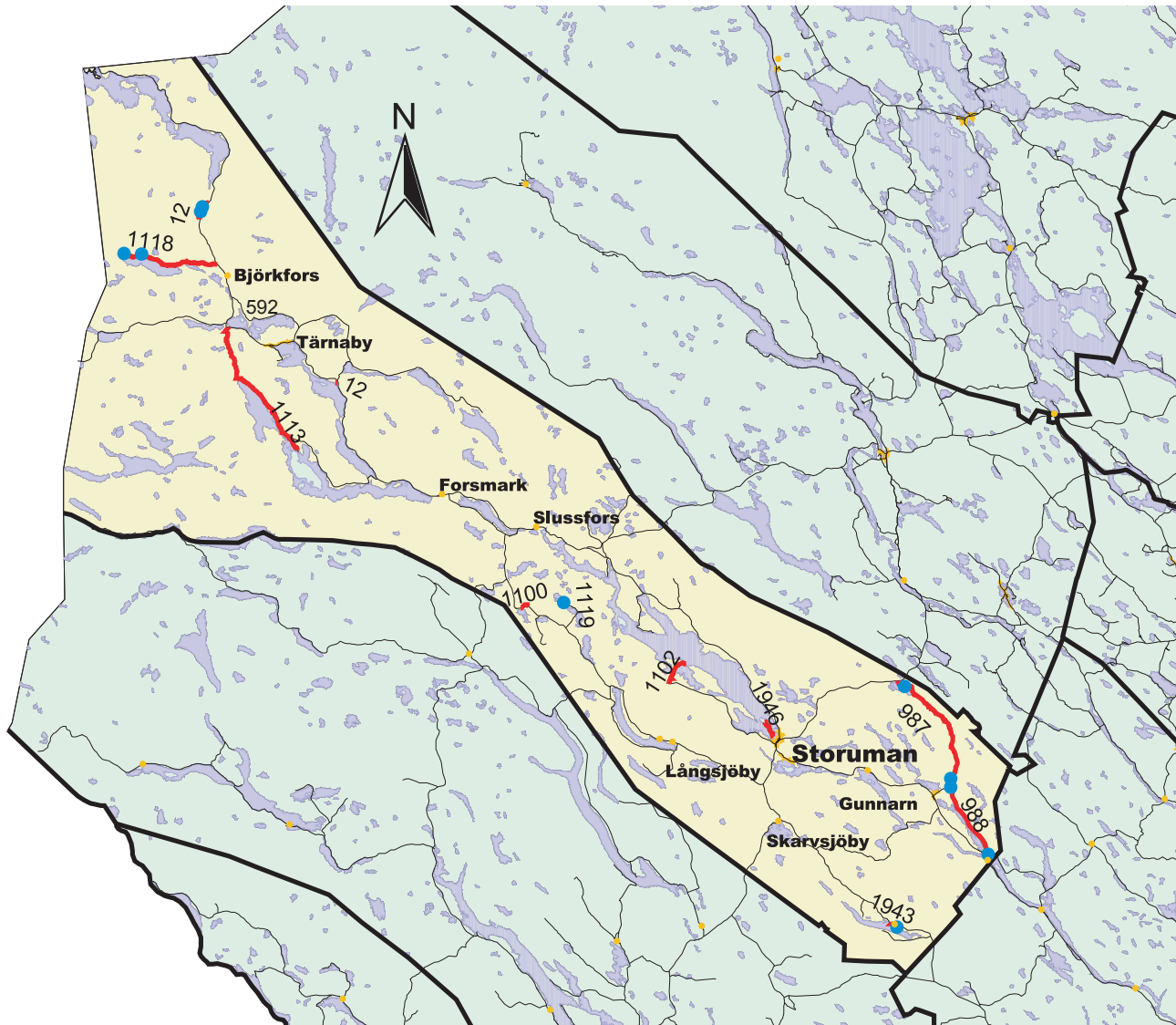
### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en småskalig och ålderdomlig karaktär. Upplevelsemässiga värden som är intimt förknippade med det omgivande kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Bevara och vårda vägens låga profil, grusbeläggningen, de småskaliga dikena och de öppna hävdade slättermarkerna med lador. Dika varsamt.

# Vägmiljöer i Storumans kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 987 Gubbträsk – Gunnarn
- Väg 988 Juktån – Åskilje
- Väg 1100 Storberg – Harrsjö
- Väg 1102 Kaskeluokt
- Väg 1113 Vojtjajaure – Ängesdal – Tärnamo – E12
- Väg 1118 Tångvattnet – Rönäs

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 592 Laisaliden
- Väg 1934 Pauträsk
- Väg 1946 Storuman – Luspholmen

## Enskilda vägar utan statsbidrag

- Stintbäcken – Umfors

## Övergivna vägar

- Forsbäck

## Väg 987 Gubbträsk – Gunnarn

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	987
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	22 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Grusvägen är mycket kurvig och backig och går genom i huvudsak skogsmark. Vägen har med åren blivit förhållandevis bred och inga mötesplatser är synliga. Troligen är vägen på flera partier rätad och ombyggd. Dikena längs vägen är väl hållna och saknar ofta vegetation. Vägen passerar byn Gubbträsk och fortsätter ner mot Gunnarn. Vägen byggdes ursprungligen på 1930-talet med en bredd på 3,3 meter. Sista kilometern av vägen går längs med Juktån som skymtar mellan en trädridå. Enstaka objekt finns utmed vägen, i Gubbträsk finns en minnessten över byns tillkomst och i Gunnarn ett mjölkbord.

### Motiv och bevarandevärde:

Trots att vägen är åtgärdad i senare tid har den ett värde i sin kontinuitet som förbindelse från Gunnarn mot Sorsele.

### Rekommendationer:

Behåll dagens sträckning och ta ihop vägens bredd, återställ mötesplatser. Dika varsamt.

## Väg 988 Juktån – Åskilje

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	988
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	13 400 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, liten väg belagd med Y1G som leder från Juktån till Åskilje. Vägen har en småskalig karaktär med tydliga mötesplatser. Vägen går till stor del genom skogsmark men i byarna så öppnas landskapet upp. Vissa partier av vägen löper jäms med Juktån. Båda byarna Juktån och Åskilje uppvisar ett öppet hävdad odlingslandskap och uppvisar en bebyggelsestruktur med framförallt ekonomibyggnader från en äldre jordbruksepok. Juktån fick sin början på 1890-talet då flera skogstorp började anläggas kring Juktån. Åskilje insynades som nybygge 1754, namnet berättar om byns läge - där Juktån och Umeälven möts. Längs



*Längs med väg 988 mellan Åskilje och Juktån finns den äldre modellen av telefonledning, trästolpar med telefontråd och porslinsisolatorer.*

*Foto: Jeanette Joelson.*

med vägen finns på flera ställen Väg och Vattenbyggnadsstyrelsens kilometerstolpar i plåt kvar.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg som har anpassats till landskapets topografi.

### Rekommendationer:

Värna om den småskaliga karaktären. Bevara plan och profil. Undvik breddning av vägen.

## Väg 1100 Storberg – Harrsjö

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1100
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Del av mindre grusväg genom byarna Storberg och Harrsjö. Vägen är backig och kurvig och följer landskapets topografi väl. Vägen har mindre diken och mötesplatser. Mötesplatserna kunde dock vara mer framträdande. Längs med vägen löper telefonledningar och ”vägbelysning” i form av trästolpar med byhattsarmatur. I Storberg finns en fastighet utmed vägen med trädgårdsgränd och en annan med trästaket. Det omgivande landskapet präglas av små odlingsytor som till stor del håller på att växa igen.

### Motiv och bevarandevärde:

Tydligt exempel på en mindre grusväg i inlandets skogsområde. Vägen har en småskalig karaktär som är väl anpassad till den omgivande miljön. Fint exempel på hur en äldre väg kan ha sett ut.

## Rekommendationer:

Behåll plan och profil. Ta fram mötesplatserna.

## Väg 1102 Kaskeluokt

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1102
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Mindre grusväg med mötesplatser. Mötesplatserna har dock i stort sett försvunnit men stolparna finns kvar, både nya och den äldre plåtmodellen. Vägen finns med på generalstabskartan från 1899 och 1931, kartan uppmättes 1899, blev översedd 1931 och tryckt 1932. Möjligen är detta en del av den s.k. ”Kungsvägen” som kom till efter dämningen då en ny väg var nödvändig. Kaskeluokt har en blandad bebyggelse och landskapet är bitvis öppet med utblick mot Storuman och bitvis igenväxt.

### Motiv och bevarandevärde:

En småskalig byväg med delvis bevarad 1940-1950-tals karaktär i en typisk jordbruksby i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara sträckningen då den är ursprunglig. Behåll grusbeläggningen och ta fram mötesplatserna. Behåll gärna de äldre mötesplatsstolparna.

## Väg 1113 Vojtjajaure –Ängesdal – Tärnamo – E12

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1113
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	27 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4-4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, backig och slingrig grusväg. Vägbanken och dikena är små, väl anpassade till vägens småskalighet. Vägen är den del av den ursprungliga vägen i Björkvattdalen. Vid Vojtjajaure kapell försvinner vägen ut i den dämnda Björkvattnet. Från Vojtjajaure går vägen i stort sett i ursprunglig sträckning. Den följer bergssidan fram till Högås och därefter går den ner mot sjön och löper utmed sjön fram till Tärnamo, där går vägen upp över lågfjället och slingrar sig över det ner mot Umeälven. Vägen är över lag smal och har tydliga mötesplatser. Vägen rustades upp för några år sedan då nytt bärlager lades på och dikesräsningar gjordes. Landskapet präglas av den branta sydsluttning ner mot Björkvattnet. Bebyggelsen och odlingsmarken klänger sig fast på sluttningen. Här finns många inslag av genuin timmerbebyggelse med torvtak. Odlingslandskapet innehåller ålderdomliga drag som visar på en äldre epok av jordbruket i länet. Timmerlador och hässjor är vanliga. I Tärnamo fortsätter vägen upp över berget mot V, Formliden och kommer ner på E 12:an. Även här är vägen smal, backig och krokig. Uppe på berget finns fortfarande snöskärmar ute på de öppna myrarna, för att förhindra snö att



*Blomstrande slättermarker ner mot Björkvattnet, längs med väg 1113.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*



Väg 1118 mellan Tängvattnet och Rönäs har en småskalig karaktär och en underordnad roll i det storslagna fjällandskapet. Odlingslandskapet i Rönäs uppvisar ålderdomliga drag med små tegar och slättermarker.

Foto: Jeanette Joelsson.



dreva in på vägen. Hela vägsträckan är en artrik vägkant. Vägen över Formliden till Tärnamo finns med på generalstabskarta år 1930. På generalstabskarta från 1940 finns hela vägsträckan med.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Välbevarad vägsträcka som löper i ursprunglig sträckning. Fint exempel på väg i fjällbygd. Kommunikationshistoriskt värde som första vägen in i Björkvattdalen som än idag går i samma sträckning.

#### **Rekommendationer:**

Bevara vägens bredd och dragning. Sköt väghållningen så att diken och mötesplatser kan behålla sitt nuvarande utseende. Behåll grusbeläggningen.

## **Väg 1118 Tängvattnet – Rönäs**

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1118
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Smal, slingrande grusväg med mötesplatser som går från E12, Blå Vägen förbi Tängvattnet fram till byn Rönäs. Vägen går fortfarande i ursprunglig sträckning. Till att börja med går vägen genom skogsmark, fjällbjörkskog, och följer landskapets former väl vilket gör vägen backig och krokig. Från Stabbfors går vägen längs med Tängvattnet. Här får man fina utblickar mot sjön. Vid bron över Ruttjebäcken finns gamla brofundament kvar. Längs första och sista bi-

ten av vägen finns kilometerstolpar i plåt bevarade. Byn Tängvattnet insynades 1838. Rönäs by insynades 1854. Dalgången är oreglerad och präglas mycket av det fjällnära odlingslandskapet. Här finns värdefulla hagmarker, betesmarker och slätteraningar. Odlingslandskapet uppvisar ålderdomliga drag med små tegar och slättermarker. Bebyggelsen ligger utmed vägen på ömse sidor. Längs vägen finns även artrik vägkant. Vägen finns med på generalstabskarta från 1941.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Mindre grusväg, med bevarad ursprunglig karaktär och sträckning. Kommunikationshistoriskt värdefull för förståelsen av kolonisationen av fjällområdet.

#### **Rekommendationer:**

Bevara sträckningen, mötesplatserna och grusbeläggningen. Dika varsamt. Påförsel av nytt grusmaterial vid bärighetsåtgärder bör vara av likande material som nuvarande.

## **Väg 592 Laisaliden**

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	592
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen är smal med mötesplatser och krokig samt gör en brant stigning upp till Laisaliden. Vägen har liten vägkropp och små diken. Första delen av vägen finns med på generalstabskartan år 1941. Den nordliga de-

len av vägen har kommit till i senare tid. Vägen löper till att börja med genom skogsmark för att senare passera ett öppet odlingslandskap och slutligen komma upp i en terräng med förfjällsvegetation. De öppna slättermarkerna ligger i brant S-sluttning och här finns ett flertal höhässjor bevarade. Den branta fjällslutningen erbjuder en vid utblick över landskapet med Umeälven i dalgången.

### Motiv och bevarandevärde:

En småskalig bilväg i ett bevaransvärt odlingslandskap i fjällmiljö.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd. Vårda mötesplatser och vegetationen i vägkanten. Viktigt att odlingslandskapet hålls öppet.

## Väg 1934 Pauträsk

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1943
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Pauträsk är en liten småskalig grusväg som leder genom den äldre delen av byn. Vägen har mycket liten vägkropp och små diken. Det omgivande landskapet präglas av ett öppet, hävdad odlingslandskap med utsikt över Pauträsket och byarna på andra sidan samt det skogsbeklädda bergshöjderna i omgivningen. Längs vägen finns avsnitt med plante-

rade björkar utmed vägen som ger en karaktäristisk inramning åt vägen. Byn har en ursprunglig bevarad karaktär av radby med gårdarna i lidläge. Bebyggelsen ligger i huvudsak norr om byvägen och odlingsmarken breder ut sig ner mot sjön. Nyare bebyggelse placerades intill den nya landsvägen (norr om den äldre vägen) som kom till under 1950-talet.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med bevarade ålderdomliga drag och lång kontinuitet. Exempel på en liten byväg i en lidby i inlandet.

### Rekommendationer:

Bevara småskaligheten. Undvik att bredda vägen och dika varsamt. Vid förstärkning av vägen var noga med val av färg och form på grusmaterialet.

## Väg 1946 Storuman – Luspholmen

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	1946
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, belagd väg som går på en ås ut på ett smalt näs i Storuman. Vägen har liten vägbank, små diken och tydliga mötesplatser med mötesplatsstolpar i plåt som är upprustade, (nymålade). Strax innan byn Luspholmen finns en uppbyggd vägbank med ett vägräcke av betongplintar med träräcke. Virket i räcket har



*Övergivna stenvalsbro efter gamla delen av vägen mellan Tärna och Umasjö som byggdes 1902-1904.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

börjat falla sönder och är i behov av upprustning. Vägen tar sin början över en hängbro och går sedan förbi skog fram till Luspholmen där landskapet öppnar sig lite. Här finns odlingsmark som hävdas och fina beteshagar med bl.a. enbuskar. Bebyggelsen består till stor del av sommarstugor men inslag av timmerbyggnader finns.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Ett exempel på en åsväg i inlandet.

#### **Rekommendationer:**

Behåll bredd med mötesplatser. Rusta upp träräcket.

## **Stintbäcken – Umfors**

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Vägen är en del av den ursprungliga vägen mellan Tärna och Umasjö som byggdes 1902-1904. Vid omdragningar av vägen kom denna slinga att ligga vid sidan om den nya vägen. Vägen byggdes som ödebygdsväg med en ursprunglig bredd på 3,0 m. Den slingrar sig fram genom landskapet och har troligen i senare tid fått nytt gruslager och dikena har förbättrats. Vägen är smal och följer landskapets topografi väl. Den passerar genom fjällbjörkskog intill Umeälven. Ca 2 500 m in på vägen från N finns en bevarad stenalvsbro. Den ligger i dag övergiven intill vägen. Här är vägen omdragen med en ny trumma. Efter vägen finns även rester av ett vägräcke med stenstolpar. Stenstolparna lutar kraftigt och träräcket har lossnat. Resterna av räcket är dolt av lövsly.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen är en bevarad del av den ursprungliga vägen mellan Tärna och Umasjö. Vägen har en bevarad ålderdomlig karaktär som förstärks av vägobjekten. Vägen har högt upplevelsevärde och pedagogiskt värde.

#### **Rekommendationer:**

Bevara vägens sträckning och bredd. Tänk på val av material vid förstärkningar. Ta hänsyn till objekten och rensa bort sly. Stenalvs bron är i stort behov av vård.

## **Forsbäck**

<b>Kommun:</b>	Storuman
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5-4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

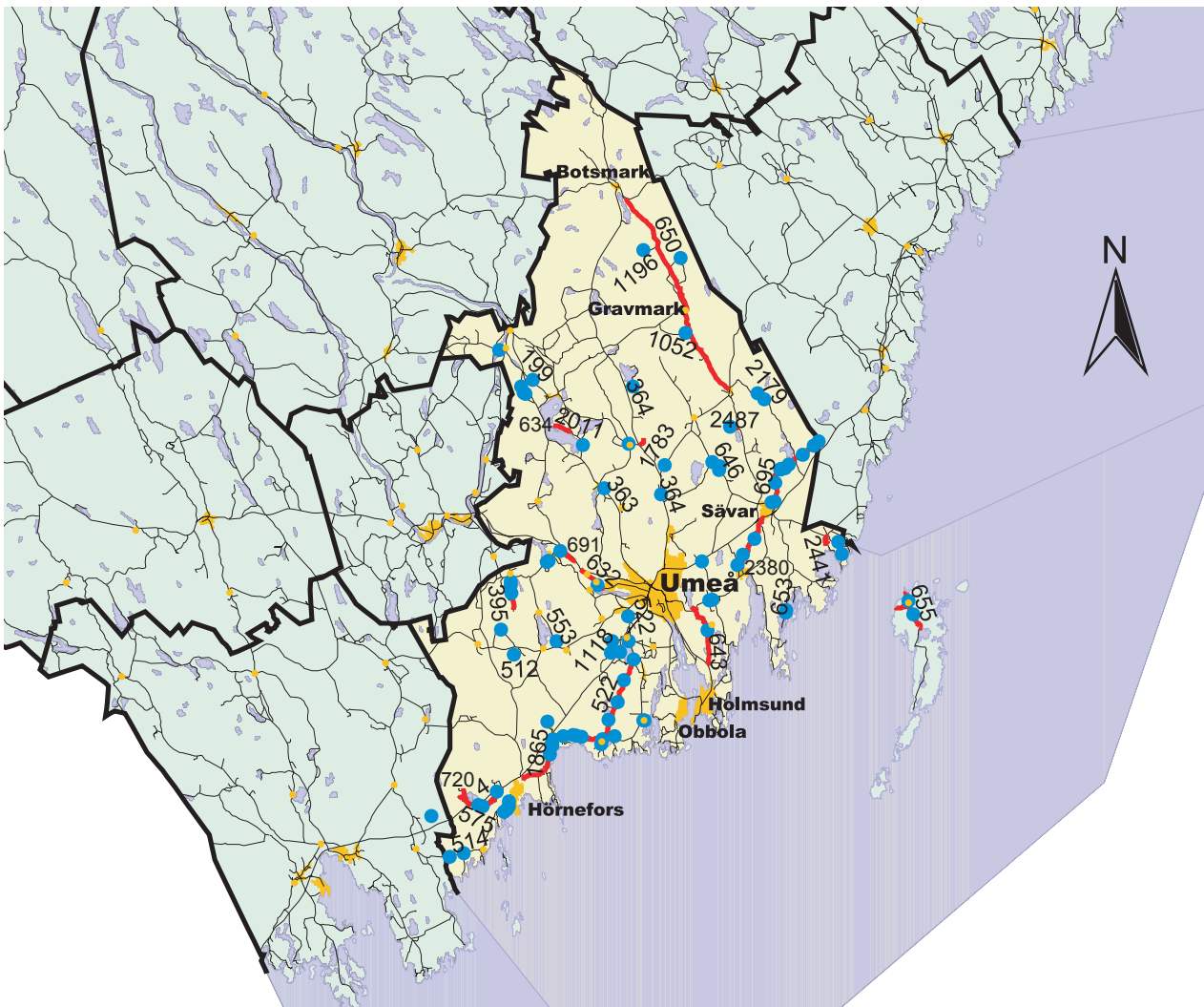
#### **Vägbeskrivning:**

Övergiven del av den äldsta landsvägen mellan Slussfors och Tärnaby, från 1920-talet. Vägsträckan består i dag av en övervuxen vägbank, terrasserad mot söder och väster, 3,5-4 m bred och intill 1,3 m hög. Den bevarade delen av vägen består av två delsträckor, varav den längre, ca 800 m finns i söder. Den har efter en sträcka på 500 m stenskonning i västra kanten av granit och skiffer. Den norra sträckan, ca 300 m lång, har motsvarande stenskonning mot söder. Landsvägen som ersatte denna vägbank går intill och den är bitvis ännu farbar. Norr om denna går dagens europaväg, E12, Blå Vägen.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Övergiven del av den första landsvägen mellan Slussfors och Tärna med intressanta vägbyggnadsdetaljer.

# Vägmiljöer i Umeå kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 522 Stöcksjö – Sörmjölle
- Väg 575 Ängersjö
- Väg 632 Baggböle – Kåddis
- Väg 634 Långviken
- Väg 643 Tomtebo – Yttertavle – E12
- Väg 650 Bullmark – Botsmark
- Väg 655, 656, 658, 659 Holmön
- Väg 691 Brännland
- Väg 695 Sävar – Johannesfors

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 395 Brännet – Överboda
- Väg 720 Ängersjö by
- Väg 1783 Stenbäck
- Väg 1865, 2107 Hörnefors – Sörmjölle
- Väg 2011 Långviken
- Väg 2380 Täfteå

## Enskilda vägar utan statsbidrag

- Väg 2441 Ivarsboda – Näset
- Väg 2487 Nyby
- Sävar – Täfteå
- Sjöarödd – Johannesfors
- Ängersjö – Hörnefors

## Väg 522 Sörmjöle – Stöcksjö

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	522
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	17 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5,5-6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är en del av gamla kustlandsvägen. Vägen ligger i dag i samma sträckning som på generalstabskartan från år 1907. Ett flertal kortare partier av sträckan rätades och byggdes om 1930. I dag är sträckan belagd med oljegrus. Vägen är kurvig och backig. Det omgivande landskapet är småkuperat och vägen följer variationerna i topografin. Dikena längs vägen varierar mellan små till måttliga och vägbanken är 1-2 m hög mot omgivande marknivå. Längs vägen finns ett flertal vägobjekt; milstolpar, små kilometerstolpar i plåt, ett mjölkbord, stenlandfästen efter äldre bro samt en allé i Åheden. Längs den norra delen av vägen finns trästolpar med telefonledning med porslinsisolatorer som tråden sitter i.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång dokumenterad kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde som en del av gamla kustlandsvägen. Mängden vägmiljöobjekt längs vägen bidrar till och förhöjer det pedagogiska och upplevelsemässiga värdet i vägmiljön.

### Rekommendationer:

Vägen bör få behålla sin nuvarande sträckning, undvik breddning och rätning. Dika varsamt. Visa hänsyn till vägobjekten.



*Väg 522 mellan Sörmjöle och Stöcksjö är en del av gamla kustlandsvägen. Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 575 Ängersjö

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	575
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 100 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägsträckan går från Ängersjö by fram till E4:an. Sträckan är en del av gamla kustlandsvägen. Vägen har samma sträckning som på generalstabskartan från 1908. Längs vissa partier har grusvägen små diken och längs andra sträckor saknas diken. Vägbredden är relativt stor för en grusväg och troligen har vägmassor genom trafikbelastning och grushyvlning tryckts ut i



*Väg 575 förbi Ängersjö är en del av gamla kustlandsvägen. Till vänster i bilden skimtar en milstolpe i ett stenpostament. Foto: Karolina Karlsson.*



*Väg nr 632 från Baggböle till Kåddis är en del av den äldsta körbara vägen från Umeå till Vännäs.*

*Foto: Karolina Karlsson.*

dikena. Vägen slingrar sig fram genom landskapet. Vägen går genom omväxlande skogsmark och odlingsmark. Vissa partier av vägen går i skogskanten mellan skog och åker andra sträckor ringlar fram genom odlingsmarken. Odlingslandskapet är öppet och hävdas till stor del. Ute på jordbruksmarken finns bevarade lador. Den övriga bebyggelsen är en blandning mellan äldre traditionella jordbruksbebyggelses och moderna villor. Efter vägen finns en milstolpe och hela sträckan är dokumenterad som artrik vägkant.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång dokumenterad kontinuitet. Vägens ålderdomliga sträckning och kustlandsvägens kommunikationshistoriska betydelse samt vägmiljöobjekten ger vägen ett upplevelsemässigt och pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Behåll vägens sträckning och undvik ingrepp i plan och profil. Återställ en mer normal bredd på vägen och dika varsamt. Behåll grus som slitlager. Tänk på färg och material om nytt gruslitlager ska påföras. Røj bort sly vid milstolpen.

## Väg 632 Baggböle – Kåddis

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	632
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 900 m
<b>Vägbredd:</b>	6,3 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är förhållandevis bred med småskaliga diken. Bitvis har vägen en uppbyggd och markerad vägkropp. Vägen slingrar sig mjukt fram i landskapet mellan åkermark och bebyggelse. Landskapet är öppet och hävdad och bebyggelsen domineras av traditionell västerbottnisk jordbruksbebyggelse. Byarna har medeltida ursprung och en bevarad ålderdomlig prägel trots nybebyggelse. I Baggböle finns en kort björkallé av grova gamla träd. Allén ger en fin inramning till vägmiljön och bebyggelsen intill vägen. Vägbelysningen efter vägen består både av byhattar på trästolpar och modernare armaturer på stålstolpar. Efter vägen finns även ett vägräcke med stenstolpar (stengardister) samt en bevarad kilometerstolpe i plåt, nr 7 och med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens emblem på. Vägen följer den äldsta sträckningen av körbar väg från Umeå mot Vännäs. Se generalstabskarta Umeå NO 1907.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka i ursprunglig sträckning som trots modern vägstandard bevarat delar av sin ålderdomliga karaktär.

### Rekommendationer:

Bör ej breddas eller rätas. Dika varsamt.

## Väg 634 Långviken

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	634
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	770 m
<b>Vägbredd:</b>	7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den södra böjen av väg 634 fanns med på generalstabskartan från 1906 och utgjorde då en del av vägen längs Taveljöns strand fram till Långviken (varav den största delen nu utgörs av bidragsväg 2011). Vägen löper genom odlingslandskapet och bitvis i skogsbrynsläge. Vägen är ganska bred men har en låg vägbank och måttliga diken. Längs vägen finns ledningsstolpar med byhattsarmaturer, samt en ensidig allé med stor betydelse för landskapsbilden.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen smälter genom sin sträckning, låga höjd och små diken väl in i omgivande landskap.

### Rekommendationer:

Bevarandevärdt är vägens sträckning, låga vägbank, små diken och allén.

## Väg 643 Tomtebo – Yttertavle–E12

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	643
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	7 900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Umeå och hamnen i Holmsund via Yttertavle var körduglig omkring 1860. Några större varumängder transporterades inte efter vägen, utan huvuddelen omlastades som tidigare till mindre båtar som gick upp i Umeälven. En viss betydelse fick vägen däremot för personbefordran mellan hamnen och kustlandsvägen med bl.a. gästgiveriet i Innertavle. Dagens väg går i ursprunglig sträckning och följer det kuperade landskapet väl, med kraftiga kurvor. Den är ganska bred men har måttlig vägbank och medelstora diken. Vägkanterna var artrika hela vägen, enligt Vägverkets inventering 1998, men idag är en stor del av vägkantsvärdena troligen skövlade genom dikning och släntning. Vägen går genom skogsmark och genom byn Yttertavle, där ett vägräcke med stengardister finns. Vid Holmsjön löper vägen vackert längs stranden.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen förbi Yttertavle har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde. Den bevarade sträckningen har med sin slingrighet i plan och profil även ett pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej dras om, rätas, profiljusteras, breddas eller beläggas. Dika varsamt. Siktröj vid Holmsjön.

## Väg 650 Bullmark – Botsmark

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	650
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	27 300 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Sävar och Botsmark var körbar år 1810 (möjligen tidigare). På 1870-talet förbättrades den till allmän väg, vilket krävde relativt ringa möda då den slaviskt följde Sävaråsen. Några mindre rätningar har gjorts, bl.a. i Bullmark (1939) och norr om Selsfors, men vägen följer i stort sett den ursprungliga sträckningen, längs Sävaråsen. Långa bitar är vägen mycket slingrig i plan och profil. Den har ganska måttlig vägbank och diken. Delen Gravmark-Krokån är grusväg, i övrigt har vägen oljegrus som slitlager. Omgivande landskap utgörs främst av tallhedar. Vägen passerar också förbi enstaka gårdar och gör det då i skogsbrynsläge. I Bullmark finns en björkallé med begränsat värde för landskapsbilden, men tillsammans med de övriga alléerna vid Bullmark har den stor betydelse för landskapets identitet. Troligen tillkom allén i samband med att den delen av vägen byggdes om 1939.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och äldre bevarade drag, vilket tydligast märks i vägens slingrighet i plan och profil, samt den pedagogiska sträckningen längs Sävaråsen. Vägens variationsrikedom ger färden mellan Bullmark och Botsmark ett upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Undvik omdragning, rätning, breddning och profiljustering av vägen. Dika varsamt. Önskvärt är att den grusade delen behålls som grusväg, i övrigt är oljegrus att föredra framför bituminös beläggning. Den vägbelysning som finns behålls i utförandet med trästolpar och byhattar.



*Väg 650 från Sävar till Botsmark var körbar på 1810-talet. Än i dag ringlar större delen av vägen fram i sin ursprungliga sträckning.*

*Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 655, 656, 658, 659 Holmön

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	655, 656, 658, 659
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3-3.5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Byaväg på Holmön. Vägen sträcker sig tvärs över ön. Den börjar i Byviken i norr och går ner till Gäddbäckssundet i söder där vägen fortsätter över till Ängesön. Vägen är mycket smal och belagd med oljegrus. Bitvis har vägen rejäla diken men det förekommer även sträckor som saknar synliga diken. Vägen följer de topografiska variationerna i landskapet väl. I norra änden av ön slingrar sig vägen fram mellan bebyggelsen och åkermarken. Vägen löper ofta i åkerkanten eller i skogsbrynet. Södra delen av vägen går genom skogsmark. Under järnålder och tidig medeltid var ögruppen en viktig fiske- och fångstplats. Holmöns fasta bosättning har ett medeltida ursprung. År 1543 fanns sju gårdar på ön. Så småningom övergick hushållningen mer till en kombination av jordbruk, boskapsskötsel, jakt, fiske och sälfångst. Dagens bebyggelse har till stor del sina rötter i senare delen av 1800-talet. Vid laga skifte omkring 1900 fanns 41 gårdar i byn. Här finns enkelstugor och parstugor samt bagarstugor, ladugårdar och andra ekonomibyggnader. På åker- och ängsmark finns bevarade lador. På ön har kapell funnits sedan medeltiden och två ödekyrkogårdar finns bevarade. Efter vägen söder om

byn finns ett vägräcke med stenstolpar (stengardister) och Kohlswabalk. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1908, Holmön NV.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har lång kontinuitet och har till större delen bevarat sin ursprungliga sträckning. Vägens ålderdomliga och småskaliga karaktär bidrar till att den väl smälter in i det omgivande kulturlandskapet. Vägen och omgivande miljö har stora upplevelsemässiga och pedagogiska värden.

### Rekommendationer:

Behåll vägens bredd, undvik breddning. Bevara plan och profil. Dika varsamt.

## Väg 691 Brännland

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	691
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	5,9 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen går genom Brännlands by och är i dag troligen bredare än vad den ursprungligen var. Vägen har inga eller mycket små diken men har en något uppbyggd väggkropp. Brännland är en långsträckt jordbruksby intill Umeälven med medeltida ursprung. I byn finns välbevarade gårdsgrupper med traditionell jordbruksbebyggelse. Bebyggelsen ligger på rad, nära intill byvägen. Vägen kantas av småalléer/björkrader och





Väg 695, del av gamla kustlandsvägen. Till vänster i bild skymtar en milstolpe av gjutjärn.

Foto: Karolina Karlsson.

som ger en tydlig identitet åt vägmiljön. Byn omges av välhävdat odlingslandskap som hävdas. Odlingsmarken ligger dels ovanför bebyggelsen och dels i sluttningarna ner mot älven. Genom byn finns belysningsstolpar av stål med sk byhattsarmatur. Vägen är en bevarad del av den gamla sockenvägen mot Vännäs. Se generalstabskarta Umeå NO 1907.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med bevarad sträckning genom ett bevaransvärt odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Bör ej breddas eller rätas, dika varsamt. Ta hänsyn till björkarna utmed vägen.

## Väg 695 Sävar – Johannesfors

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	695
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 500 m
<b>Vägbredd:</b>	5,4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen från Sävar till Johannesfors utgör en del av gamla kustlandsvägen. Vägen är mycket kurvig, har låg vägkropp och är mycket anpassad till variationerna i landskapets topografi. Det omgivande landskapet är små kuperat och vägsträckan följer Sävaråns dalgång. Vägen passerar både genom öppen, hävdad odlingsmark och tät skogsmark. Odlingsmarken och bebyggelsen ligger ofta tätt intill vägen. Längs med vägsträckan finns ett flertal vägobjekt, en milsten, en stenvälsbro, en minnessten och en möjlig ”värktall”. Vägobjekten ger vägmiljön en tydlig karaktär och be-

rättar om vägens historia. Vägens nuvarande bredd och beläggning innebär dock att en del av den historiska vägkaraktären gått förlorad.

### Motiv och bevarandevärde:

Kommunikationshistoriskt värdefull del av gamla kustlandsvägen med bevarad ursprunglig sträckning. Sträckan har ett flertal bevarade vägobjekt som förklarar och förhöjer vägens värde. Vägobjekten bidrar till både ett pedagogiskt värde och ett upplevelsemässigt värde. Stor del av vägens autenticitet har gått förlorat genom nuvarande vägbredd och beläggning.

### Rekommendationer:

Undvik breddning och rätning av vägen. Dika varsamt. Ta hänsyn till vägobjekten.

## Väg 395 Brännet – Överboda

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	395
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	3 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,9 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen från Brännet fram till Överboda by är smal med storskaliga diken. Sträckan går förhållandevis rakt genom landskapet. Vägen finns utritad på generalstabskartan från år 1907 som enkel bygdeväg. Vägen byggdes om 1942 som enskild utfartsväg och fick då en bredd på 3 meter. Omgivningen präglas av ett öppet odlingslandskap omkring Dalsjön och en mindre bergsrygg ovanför sjön. Vägen följer skogsbrynet i kanten av bergsryggen ovanför Dalsjön. Odlingsmarken breder ut sig nedanför vägen. Närmare Överboda öppnar landskapet upp sig ytterligare och jordbruksmarken breder ut sig på ömse sidor av vägen. Bebyggelsen är blandad av både äldre och modernare hus. Gårdarna ligger på rad längs med vägen och bebyggelsen tätar närmare Överboda. Ovanför Dalsjön finns en kortare björkallé. Även i Brännan finns två korta björkalléer längs vägen som ger en fin inramning åt vägmiljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med dokumenterad kontinuitet med bevarade tidstypiska karaktärsdrag i ett omgivande öppet odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Behåll vägens slitlager av grus. Undvik breddning och dika varsamt.



Väg 720 genom Ängersjö by.  
Foto: Karolina Karlsson.

## Väg 720 Ängersjö by

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	720
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Byaväg genom Ängersjö by. Grusvägen är smal med små diken och går rakt genom byn. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1908 som enkel ödebygdsväg. Bebyggelsen är blandad, de äldre gårdarna ligger nära intill vägen. Längs vägen växer även en mängd träd som ger en svag allékansla. I byn finns vägbelysning med byhattsarmatur på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med ålderdomlig karaktär och lång kontinuitet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär. Bredda ej och dika varsamt. Behåll grus som slitlager.

## Väg 1783 Stenbäck

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	1783
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den enskilda utfartsvägen från Stenbäck (Ö om Flurkmark) finns markerad på generalstabskartan från 1906. Den är smal och har en ca meterhög vägbank med små diken. Vägen slingrar sig fram i åker- och betsmark. Längs vägen finns två äldre gårdar och fyra nybyggda villor.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med kontinuitet genom vackert odlingslandskap.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas, rätas eller beläggas. Dika varsamt.

## Väg 1865, 2107 Hörnefors – Sörmjöle

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	1865, 2107
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4000 + 3100 m
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan Hörnefors och Sörmjöle utgör en del av gamla kustlandsvägen. Den har än i dag samma sträckning som på generalstabskartan från år 1907. Vägen är smal, kurvig och belagd med oljegrus. Dikena är stora och vid inventeringstillfället såg de nydikade ut. Vägen följer landskapets variationer i höjd och sidled. Större delen av sträckan går genom skogmark och passerar förbi ett flertal sommarstugeområden. Längs vägen finns enstaka äldre vägvisare och en milsten. Enligt generalstabskartan och fornlämningsregistret har ytterligare två milstolpar funnits längs vägen. Dessa har ej återfunnits.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla kustlandsvägen med dokumenterad lång kontinuitet och ett högt kommunikationshistoriskt värde som första körbara vägen genom länet. Vägens slingrande karaktär tillsammans med vägmiljöobjekten bidrar till ett pedagogiskt värde.

### Rekommendationer:

Vägen bör få behålla sin sträckning, plan och profil. Undvik breddningar och rätningar. Ta hänsyn till vägobjekten vid drift och underhåll samt vid åtgärder. Dika varsamt.

## Väg 2011 Långviken

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	2011
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen har ungefär samma sträckning (inkl södra böjen av statliga väg 634) som markeringen på generalstabskartan från 1906. Vägen löper genom odlingslandskapet vid Tavel sjöns strand fram mot Långviken, bitvis i skogsbrynsläge. Vägen är ganska bred men har en mycket låg vägbank och små diken. Längs vägen finns ledningsstolpar med byhattsarmaturer. Bebyggelsen ligger i anslutning till sjön eller skogsbyn och utgörs både av aktiva lantbruk och moderna villor. Tre mötesplatsstolpar i trä sticker upp i det öppna landskapet och fungerar som riktmärken.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen smälter genom sin sträckning, låga höjd och små diken väl in i omgivande landskap.

### Rekommendationer:

Bevarandevärd är vägens sträckning, låga vägbank, små diken och omgivande landskap.

## Väg 2380 Täfteå

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	2380
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	900 m
<b>Vägbredd:</b>	5,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen utgör sista delen av sträckan gamla kustlandsvägen från Sävar till Täfteå. Vägen går genom skogsmark, är lite kurvig med mycket små variationer i höjdlädd. Närmast Täfteå samhälle ligger nyproducerade villor längs med vägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad del av gamla kustlandsvägen med kommunikationshistoriskt värde.

### Rekommendationer:

Bevara och vårda vägens bredd och plan och profil. Behåll slitlager av grus. Dika varsamt.

## Väg 2441 Ivarsboda – Näset

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	2441
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen var tidigare bidragsberättigad och hette då 2441. Smal och mycket slingrande väg utan diken och med mycket låg vägbank. Vägen är väl anpassad till omgivande miljö. Genom Ivarsboda går vägen mellan de gamla gårdarna med hus på båda sidor om vägen. Längs vägen finns trädplanteringar och på ett ställe väjer vägen för en stor sten. Vägen löper huvudsakligen genom blockig tallskog, där den slingrar fram mellan de största blocken. Vägbanan är svagt konvex.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med ålderdomlig karaktär och god anpassning till omgivande miljö.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej rätas/dras om, breddas eller beläggas. Vägbanken bör ej bli högre. Dika mycket varsamt.

## Väg 2487 Nyby

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	2487
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 300 m
<b>Vägbredd:</b>	3,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Utfartsvägen från Nyby (S om Bullmark) till väg 649 är utritad på generalstabskartan från 1906. Den har varit bidragsberättigad och hette då 2487. Vägen är smal, har låg vägbank och saknar mestadels diken, förutom vid en grustäkt. I öster går vägen genom tallskog på sand, i väster rundar den odlingsmarken, bitvis i skogsbrynsläge. En björkallé löper utmed åkermarken fram till gården, till en början ensidig, sista biten tvåsidig med betesmark på andra sidan. Allén har stor betydelse för landskapsbilden och ger en fin inramning till gården. Längs odlingsmarken är dikena mer rejäla och vägen har en mittsträng av gräs.

### Motiv och bevarandevärde:

Mycket småskalig väg med välbevarad ålderdomlig karaktär och fin anpassning till omgivande miljö. Upplevelsemässigt värde.



Utfartsväg från Nyby, söder om Bullmark, till väg 649.  
Foto: Karolina Karlsson.

### Rekommendationer:

Undvik breddning, rätning, beläggning och påbyggnad av vägbanken. Dika varsamt. Bevara allén.

### Täfteå – Sävar

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 400 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen går mellan Sävar och Täfteå och utgör en delsträcka av gamla kustlandsvägen. Grusvägen är smal och kurvig med mycket små variationer i höjddled. Dikena och vägkanten är igenväxta med sly. Vägen löper genom skogsmark. Längs vägen finns två återfunna milstolpar samt enligt fornlämningsregistret ett möjligt postament till en milsten. Detta kunde dock ej återfinnas vid inventeringstillfället.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång dokumenterad kontinuitet som är kommunikationshistoriskt intressant. Befintliga vägobjekt förstärker vägens kulturhistoriska värde.

### Rekommendationer:

Undvik att bredda, räta och belägga vägen. Røj bort sly från diken och vägkanter. Røj bort sly och skymmande vegetation omkring milstolparna.

### Johannisfors – Sjöarödd

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	6 300 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen går från kommungränsen mellan Umeå och Robertsfors ner till Johannisfors och är en delsträcka av gamla kustlandsvägen. Grusvägen är smal, slingrig och saknar i stort sett diken. Vägen passerar till större delen genom ett relativt flackt skogslandskap. Vid Sjöarödd finns rester efter en övergiven och riven gård. Längs vägen finns ett flertal vägobjekt som bidrar till vägens karaktär och berättar om dess historia som länets första landsväg. Här finns milstolpar och stenvälsbroar. Från kommungränsen fortsätter vägen upp till Djäkneboda.

### Motiv och bevarandevärde:

Bevarad del av gamla kustlandsvägen i ursprunglig sträckning och med bibehållen ålderdomlig karaktär. Vägobjekt längs vägsträckan bidrar till vägens kommunikationshistoriska värde men även till dess pedagogiska och upplevelsemässiga värde.

### Rekommendationer:

Behåll vägens nuvarande karaktär så långt som möjligt. Undvik bredning, rätning och dika varsamt.

*Del av gamla kustlandsvägen  
mellan Hörnefors och Ängersjö.*

*Foto: Karolina Karlsson.*



## Hörnefors – Ängersjö

<b>Kommun:</b>	Umeå
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	enskild utan statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Sträckan från E4:an söder om Hörnefors upp mot Hörneå by är en del av gamla kustlandsvägen. Vägsträckan följer i dag samma sträckning som på generalstabskartan från 1907. Vägen är smal och backig med mindre kurvor och små diken. Vägen är anpassad efter den kuperade terrängen. Sträckan går i huvudsak genom skogsmark och bebyggelsen utgörs av enstaka fritidshus. Längs vägsträckan har tre milstolpar funnits, vid inventeringen 2000 återfanns endast en milstolpe. En stentrumma finns vid ett mindre vattendrag och en balkbro av stål finns över Ängersån.

### Motiv och bevarandevärde:

Kommunikationshistoriskt värdefull delsträcka av gamla kustlandsvägen med bevarad äldre karaktär och dokumenterat lång kontinuitet. Vägmiljön innehåller värdefulla vägmiljöobjekt.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, plan och profil. Dika varsam. Underhåll och vårda stentrumman, ta hänsyn till milstolpen vid drift- och underhållsarbeten.

# Förklaringar till Katalogerna

## Kartor

Katalogen är indelad kommunvis. Varje kommunavsnitt inleds med en översiktlig kommunkarta där vägmiljöerna redovisas med röda linjer och vägmiljöobjekten med blå punkter.

## Vägmiljöer

Varje vägmiljö redovisas med en inledande rubrik som anger vägnummer och vägavsnitt. Därefter finns uppgifter om vägtyp, väglängd, slityta m.m. Vägsträckor med vägnummer 0 är antingen övergivna vägar eller enskilda vägar utan statsbidrag.

Dessa uppgifter är hämtade ur databasen, ”*Värdefulla vägmiljöer*”. I den finns ytterligare uppgifter om respektive vägmiljö, t.ex. vägkategori och referenser.

## Vägbeskrivning

Text som beskriver vägen, dess historia och dagsaktuellt läge. Här beskrivs även vägens omgivande miljö.

## Motiv och bevarandevärde

Text som motiverar vägmiljöns värdekärna. De värdekriterier som har använts för att värdera vägmiljöerna är:

**Autenticitet/Ålderdomlighet, Tidstrogen** – väg med bevarad ursprunglig karaktär, orördhet, alla vägens delar är tidstypiska för sin tid.

**Kontinuitet** – vägens dokumenterade historiska koppling från dåtid till nutid, i vilken tidsperiod har vägen tillkommit, med bibehållen äldre sträckning, har den genomgått förändringar?

**Kommunikationshistoriskt värde** – viktig del för kommunikationernas utveckling/utbyggnad i ett område, vägens betydelse för kontakt, transporter, handel, kolonisationen av inlandet, vägen som en viktig del i vägnätets utveckling.

**Upplevelsemässigt värde** – intimt förknippat med pedagogiskt värde. Olika upplevelser av vägen och/eller vägmiljön. Upplevelse av en tidsdimension från nuet bakåt i tiden, historisk dimension, vägens användning över tiden, upplevelse av vägens betydelse i landskapet och i den omgivande kulturmiljön.

**Pedagogiskt värde** – innebär att helheten i vägmiljön kan förmedla en tydlig bild av vägens förhållande till omgivande landskap, varför vägen ligger där den ligger, vilken uppgift den har m.m. Värdet ska förklara vilket sammanhang vägen och omgivande landskap har. I vilket sammanhang vägen finns. Vägen kan även ge kunskap om vägbyggnadsteknik, transporter, vägens uppgift.

## Stödkriterier

**Omgivande natur- och kulturlandskap** – En väg ingår alltid som en del av ett landskap. En vägs kulturhistoriska värde kan vara stort om den är välbevarad och tidstypisk. Löper vägen dessutom genom ett värdefullt och intressant natur- och kulturlandskap förstärks värdet ytterligare.

**Vägmiljöobjekt** – ett flertal objekt som är mer eller mindre förknippat med vägar. Dessa vägrelaterade objekt är viktiga komplement i vägmiljöns helhetsbild och kan sägas höra till vägen och ge den en viss karaktär. De berättar om vägens nyttjande, historia och ålder, olika typer av markanvändning. De kan även ha betydelse för landskapsbilden. Vägmiljöobjekten kan även vara företeelser knutna till vägen. Exempel på vägrelaterade objekt; alléer, broar, vägs skyltar, vägräcken, milstenar, mjölkpallar, minnestenar osv.

## Rekommendationer

Här anges vad som rekommenderas för att säkerställa vägmiljöns värde.

## Vägmiljöobjekten

Vägmiljöobjekten redovisas som punkter på kommunkartorna och endast i en lista, kommunvis och efter vägnummer. Listan anger vilka typer av objekt som finns och efter vilken väg de ligger. Att vissa objekt har angetts vid väg nr 0 beror på att de antingen ligger vid en enskild väg utan statsbidrag eller vid en övergiven väg. För utförligare uppgifter om vägmiljöobjekten se databasen ”*Värdefulla vägmiljöer*”.

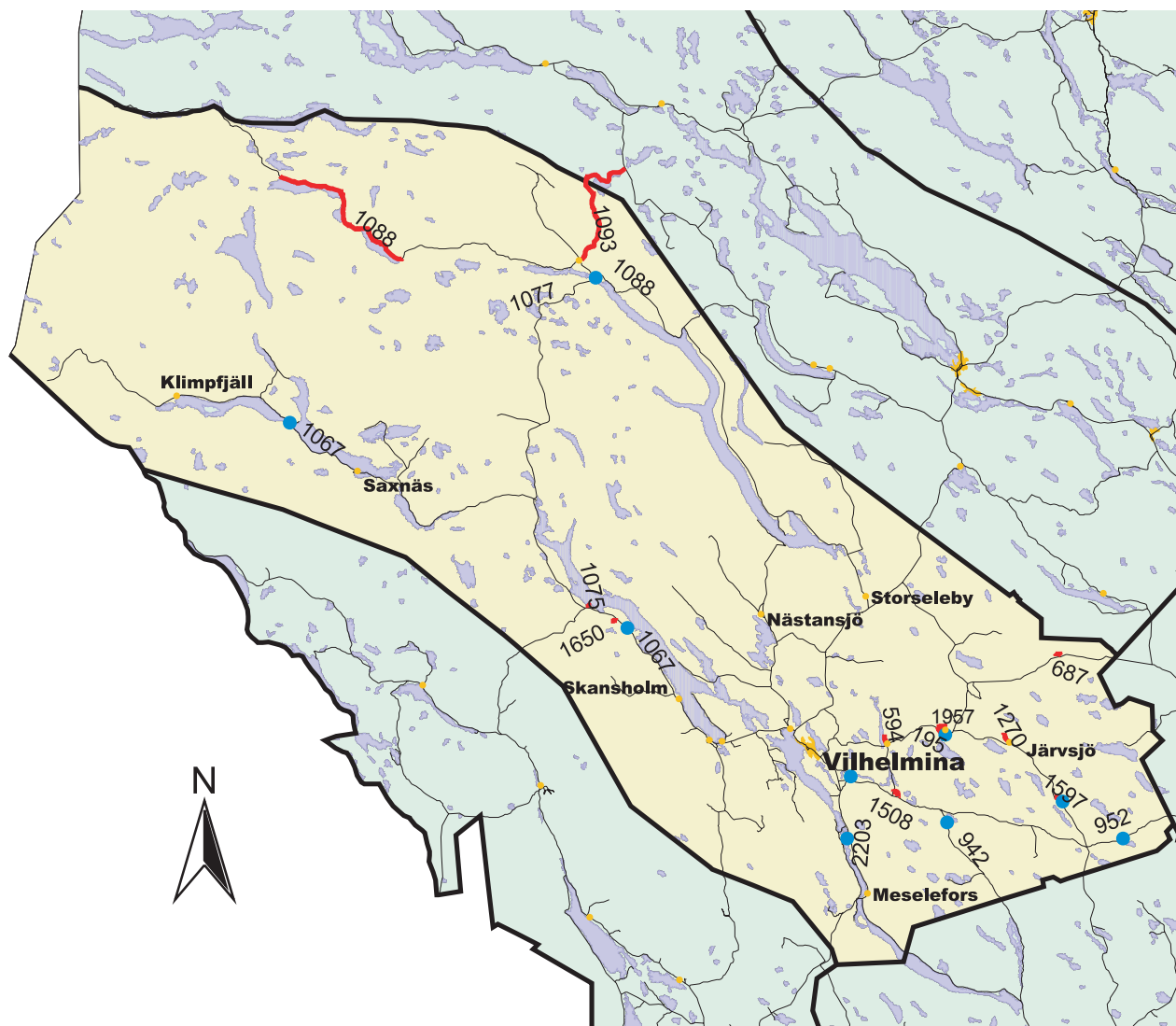
# Katalog

## Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens län

### Innehåll

<b>Bjurholms kommun</b>	<b>120</b>
<b>Dorotea kommun</b>	<b>123</b>
<b>Lycksele kommun</b>	<b>125</b>
<b>Malå kommun</b>	<b>132</b>
<b>Nordmalings kommun</b>	<b>136</b>
<b>Norsjö kommun</b>	<b>141</b>
<b>Robertsfors kommun</b>	<b>146</b>
<b>Skellefteå kommun</b>	<b>152</b>
<b>Sorsele kommun</b>	<b>168</b>
<b>Storumans kommun</b>	<b>170</b>
<b>Umeå kommun</b>	<b>176</b>
<b>Vilhelmina kommun</b>	<b>186</b>
<b>Vindelns kommun</b>	<b>192</b>
<b>Vännäs kommun</b>	<b>198</b>
<b>Åsele kommun</b>	<b>202</b>

# Vägmiljöer i Vilhelmina kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 1075 Strömnäs
- Väg 1088 Kittelfjäll
- Väg 1093 Dikanäs – Märkan

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 195 Södra Latikberg
- Väg 594 Bäskssele
- Väg 687 Risträsk by
- Väg 1270 Järvsjö by
- Väg 1508 Dalasjö
- Väg 1597 Hacksjö by
- Väg 1650 Granhöjden
- Väg 1957 Latikberg
- Väg 2203 Bränna



Väg 1088 från Kittelfjäll och väster ut är en smal grusväg som böljar sig fram på längs fjällets södra sida intill Vojmån. Vägen byggdes som ödebygdsväg på 1920-talet.

Foto: Karolina Karlsson.



## Väg 1075 Strömnäs

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1075
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Liten, småskalig grusväg med små diken. Vägen följer landskapets topografi väl. Vägen följer sjökanten förbi bebyggelsen och växlande genom skogs- och åkermark. Bebyggelsen är blandad med äldre timmerbyggnader och modernare hus. Längs vägen går en äldre telefonledning. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1934.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig tidstypisk grusväg.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning. Behåll slitlager av grus och dika varsamt.

## Väg 1088 Kittelfjäll

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1088
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	24 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,9-6,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg med små diken som böljar sig fram längs fjällets S-sida intill Vojmån. Vägen är mycket

kurvig och kuperad. Vägens plan och profil är anpassade till topografin. Vägkroppen är låg men vissa partier har kraftiga slänter. Vägen byggdes fram till Fättjaur under 1920-talet som ödebygdsväg (avsynades 1927) med en bredd på 2,5 m. Längs vägen finns flera sträckor med artrik vägkantsflora.

### Motiv och bevarandevärde:

Tidstrogen, ålderdomlig väg med dokumenterad kontinuitet. Upplevelsemässiga och pedagogiska värden som stöds av det värdefulla omgivande natur- och kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och grusbeläggning. Undvik att bredda och rätta vägen. Dika varsamt.

## Väg 1093 Dikanäs – Mårkan

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1093
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	20 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Kuperad och kurvig grusväg från Dikanäs till Mårkan (korsning med väg 1100). Vägen har förhållandevis stora diken och slänter. På vissa partier är vägen uppbyggd eller nedskuren genom grusåsar. Vägen löper till stor del genom skogsmark och passerar endast enstaka gårdar. Vid bron över Dalsån finns rester av den gamla bron vid sidan av den nuvarande. Vägen från Dikanäs till Skansnäs avsynades 1934 som ödebygdsväg med 3,0 m bredd och sträckan vidare mot väg 1100 avsynades 1938 med 3,0 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har bevarad ursprunglig sträckning och ålderdomlig karaktär. Pedagogisk och upplevelsemässigt värde finns i vägens karaktär som ödebygdsväg.

### Rekommendationer:

Bevara vägens kurviga och backiga karaktär, undvik breddning skapa hellre mötesplaster. Bevara slitlager av grus. Dika varsamt.

## Väg 195 Södra Latikberg

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	195
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	2 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Latikberg är smal och har bitvis branta och djupa diken. Vägen är väl anpassad till det omgivande landskapets topografi. Bebyggelsen och odlingsmarken ligger växelvis på båda sidor om vägen. Vägen går ofta mycket nära intill bebyggelsen. Längs vägen finns belysningsstolpar av trä med modern armatur. I södra delen av vägen finns en kort ensidig björkallé. Vägen avsynades 1938 och hade då en bredd på 3,3 m. I slutet av 1700-talet anlades den första bebyggelsen i nordliga delen av nuvarande Latikberg. Under 1800-talet expanderar byn och vid laga skifte 1890 är byn en av socknens största byar. Byn ligger vid foten av Hemberget och bebyggelsen är blandad och ligger utspridd i mindre grupperingar. Odlingslandskapet är öppet och hävdad. I byn finns ett ladlandskap med inslag av logar och ladugårdar samt ålderdomliga betes- och hagmarker.



*Väg 1093 från Dikanäs och norrut är kuperad och kurvig. Vägen byggdes på 1930-talet med en bredd på 3,0 m.  
Foto: Karolina Karlsson.*

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en dokumenterad kontinuitet från 1930-tal och ger ett tidstroget intryck som förstärks av det omgivande natur- och kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Behåll vägens sträckning, undvik att rätta vägen. Bevara grusbeläggningen. Dika varsamt.

## Väg 594 Bäsksle

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	594
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,0 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Byvägen genom Bäsksle är smal och rakt stakad men anpassad till landskapets topografi. Landskapet är kuperat och vägen ligger på sandigt material. Vägen har både mindre och större diken. Vägkroppen är bitvis nedgrävd men även uppbyggd på några partier. Vägen avsynades 1942 och var då 3,0 m bred. Bäsksle anlades som ett nybygge 1771. Vid laga skiftet omkring 1890 fanns det nio hemman i byn. Under 1920- och 1930-talen förtätades bebyggelsen. I Bäsksle finns ett stort inslag av äldre byggnader och gårdsgrupper. Odlingslandskapet är öppet och kuperat. Vägar, ägo-gränser och bebyggelsestruktur är i till stor del bevarade från laga skiftetiden.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med bevarad ursprunglig sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning.

## Väg 687 Risträsk by

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	687
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7-3,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen genom Risträsk by är mycket smal och har låg vägkropp samt små diken. Vägen följer topografin både i höjdded och sidled. Längs vissa parter av vägen finns antydning till mittsträng och längs vägkanterna finns artrik flora. Vägen går över en höjd i ett öppet välhävdat odlingslandskap. Genom själva byn är vägen som smalast, 2,7 m medan den vid infarten är bredare. Vägen avsynades 1936 och var då 3 m bred. Vägen hade då sin infart till byn längre mot NV, nuvarande infart har tillkommit senare. Byn ligger på Risträskbergets sydslutning, 600 m.ö.h. och är en av Sveriges högst belägna jordbruksbyar. Byns ursprung finns i ett krononybygge som anlades i slutet på 1700-talet. Byn präglas till stor del av den välbevarade äldre jordbruksbebyggelsen.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig byväg med bevarad ålderdomlig och autentisk karaktär. Vägens småskalighet, det välhävdate, ålderdomliga odlingslandskapet och den homogena bebyggelsen smälter väl samman i en bevaransvärd helhetsmiljö med pedagogiska och upplevelsemässiga värden.

### Rekommendationer:

Bevara den småskaliga grusvägskaraktären. Undvik breddning och behåll slitlagret av grus. Dika varsamt.

## Väg 1270 Järvsjö by

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1270
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg med rejäla diken genom Järvsjö by. Vägen är byggd efter de topografiska förutsättningarna i landskapet. Vägen följer än i dag i stort sett den stig som finns utritad på generalstabskartorna från 1898 och 1934. Vägen avsynades 1936 och var då 3 m bred. Vägen passerar genom åker- och betesmark samt skogsmark. Odlingsmarken är hävdad, vissa partier håller dock på att växa igen. Bebyggelsen ligger på ömse sidor av vägen och är blandad. I byn finns ett stort inslag av äldre traditionell jordbruksbebyggelse. Järvsjö by avsynades som nybygge 1782. Under 1800-talet expanderade byn kraftigt och som mest bodde här 400 personer. Bebyggelsen utgörs i dag av en stor utspridd byklunga med odlingsmarken spridd runt om.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara den småskaliga karaktären. Behåll grusbeklägningen, dika varsamt.

*Bågbro av stål, över Stornäs-sundet, Kultsjön. Byggt 1954. Total spännvidd 111 m. Foto: Karolina Karlsson.*



## Väg 1508 Dalasjö

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1508
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 400 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Dalasjö by är smal med små diken. Vägen följer variationerna i topografin väl. Byn ligger runt den lilla sjön Hemsjön intill Vojmån. Landskapet är kuperat och vägen löper genom såväl öppen, hävdad odlingsmark som tallskog. De första gårdarna anlades under 1770-talet och byn expanderar kraftigt under 1800-talets första hälft. Byvägen knyter samman de glest liggande gårdarna och odlingsmarken på sluttningarna ner mot Hemsjön. Vägens ursprung är okänt.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med ålderdomlig karaktär i ett värdefullt kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och grusbeläggningen. Dika varsamt.

## Väg 1597 Hacksjö by

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1597
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal grusväg med bitvis stora diken, vissa sträckor saknar dock diken. Några sträckor av vägen är uppbyggd andra är det inte. Vägen följer landskapets topografi. Vägen leder upp efter och längs med liden. Från vägen har man utblick mot den uppodlade liden ner mot sjön och skogsmarken runt omkring. Odlingsmarken hävdas delvis, andra delar håller på att växa igen. Hacksjö by är en s.k. radby där bebyggelsen ligger på rad utmed byvägen. Bebyggelsen är blandad men stor del utgörs av traditionell jordbruksbebyggelse. Längs vägen finns belysningsstolpar av trä med byhattsarmatur.

### Motiv och bevarandevärde:

Tidstrogen väg i ett ålderdomligt kulturlandskap. Vägen smälter väl in i den kulturhistoriska miljön.



*Väg 1597 genom Hacksjö by på Stöttingfjället.*

*Foto: Karolina Karlsson.*

### Rekommendationer:

Bevaransvärt i vägmiljön är vägens bredd och sträckning, grusbeläggningen och belysningsstolparna med byhattar

## Väg 1650 Granhöjden

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1650
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	700 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, rakt stakad väg fram till byn Granhöjden. Vägen har små diken förbi åkermark och större diken i skogsmark. Längs dikena finns artrik flora. Vägen går i en svag uppförs slänt genom öppen åkermark och genom skogsmark fram till bebyggelsen. Längs vägen finns vägbelysning med byhattsarmatur på trästolpar.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med äldre grusvägskaraktär.

### Rekommendationer:

Bevara grusvägskaraktären, undvik breddning och dika varsamt. Var aktsam om vägkantsfloran.

## Väg 1957 Latikberg

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	1957
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 100 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och rak med förhållandevis stora diken och slänter samt på vissa ställen uppbyggd. Vägen går i uppför sluttningen på Hemberget. Efter vägen finns enstaka mötesplatsstolpar i trä, blå/vita och belysningsstolpar av trä med modernare belysningsarmatur. Floran i vägkanten och dikena är artrik. Bebyggelsen är blandad – äldre traditionell jordbruksbebyggelse och modernare villor. Vägen genom byn avsynades 1943 med 3 m bredd. (se väg 195 Södra Latikberg).

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen ligger i sin ursprungliga sträckning och har delvis bevarad ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens grusbeläggning dess bredd och sträckning. Vårda vägkantsfloran och mötesplatserna med mötesplatsstolparna. Dika varsamt.

## Väg 2203 Bränna

<b>Kommun:</b>	Vilhelmina
<b>Vägnummer:</b>	2203
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, liten grusväg genom byn Bränna. Vägen har en låg vägkropp och små diken. Vägen ligger som en slinga vid sidan om nuvarande väg 45. Landskapet är öppet och erbjuder vacker utblick mot Ångermanälven. Bebyggelsen består av enstaka gårdar. Vägen tangerar inlandsbanan i byn, samtidigt som vägen ligger i en högre nivå än järnvägen. Efter vägen finns ett 168 m långt vägräcke med stengardister och navföljare samt toppläggare av trä. Räcket är restaurerat år 2000. Efter vägen finns även ett flertal stentrummor bevarade. Flertalet av dessa har dock i senare tid förlängts med betongrör. Under järnvägen finns en stenrumma, väl synlig från vägen. Vägen byggdes omkring 1920 som materialväg för bygget av inlandsbanan. Vägen utgjorde då den första körbara vägen mellan Dorotea och Vilhelmina.

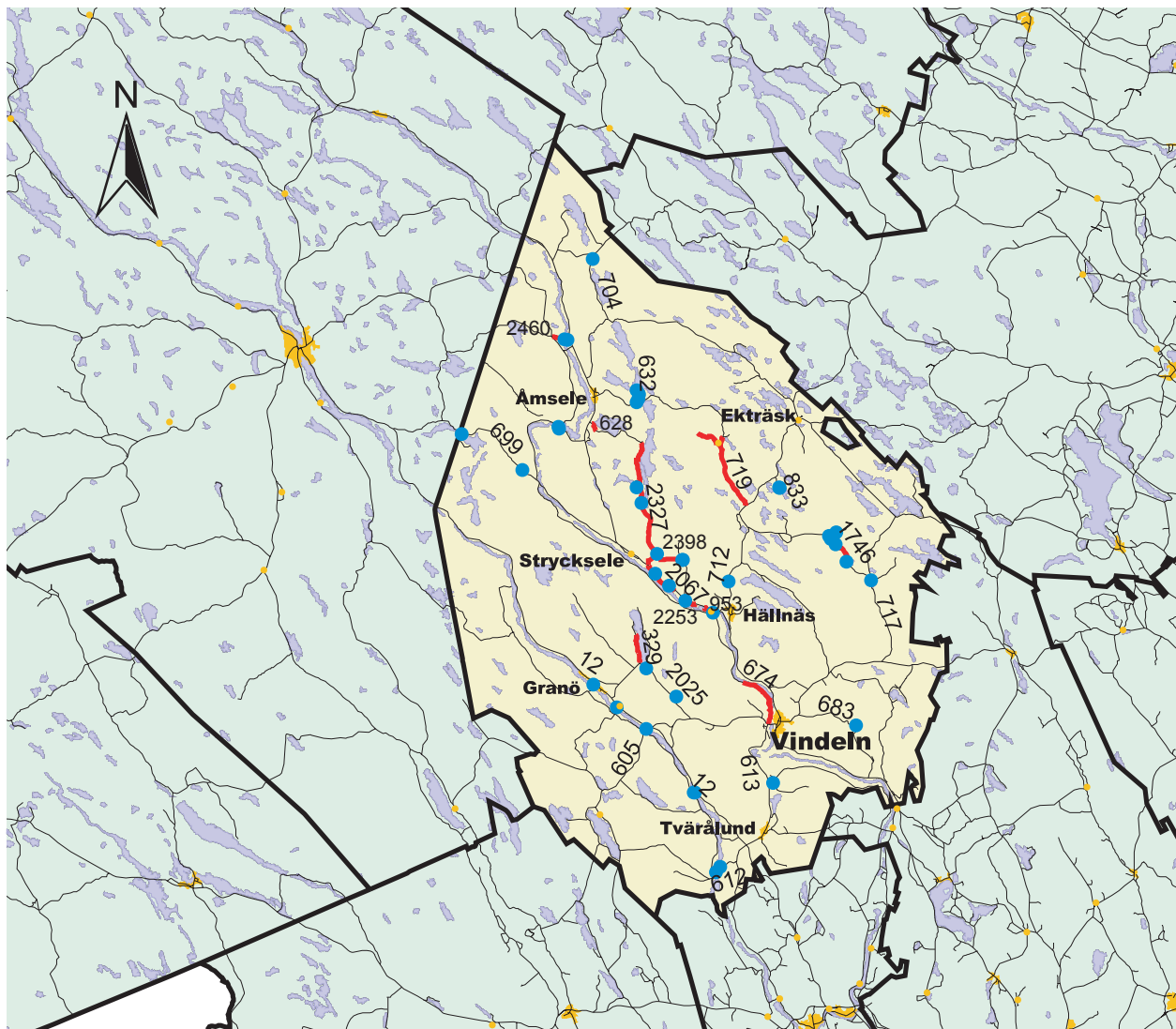
### Motiv och bevarandevärde:

Tidstrogen och autentisk vägmiljö med bevarad ursprunglig karaktär. Vägmiljön har ett kommunikationshistoriskt värde genom den tydliga kopplingen mellan vägen och järnvägen. Vägen har även ett pedagogiskt och upplevelsemässigt värde genom de flertal vägobjekt som visar på äldre tiders vägbyggnadsteknik.

### Rekommendationer:

Vårda vägens småskaliga karaktär, underhåll det restaurerade vägräcket. Dika varsamt och behåll slitlagret av grus.

# Vägmiljöer i Vindelns kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 673, 329 Kussjö by
- Väg 674 Västomån – V. Mesele
- Väg 719 Ljustjärnbrännan – Slipstensjön – Svalaliden

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 628 Abborträsk by
- Väg 632 Hjukensjön
- Väg 953 Avanäs by
- Väg 1746 Fjädernäs – Norrliden
- Väg 2067 Kronlund – Sirapsbacken
- Väg 2253 Hjuken
- Väg 2327 Gottland – Djupvik
- Väg 2398 Sirapsbacken – Gottland
- Väg 2460 Maltbränna

## Väg 673, 329 Kussjö by

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	673, 329
<b>Vägtyp:</b>	statlig, enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-5,6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Kussjö by är smal och slingrig. Vägen har låg vägbank och följer variationerna i topografin. Grusvägen har små diken och bitvis en artrik vägkantsflora. Genom byn är vägen kuperad och rundar hus och gårdar som ligger nära intill vägen. Kussjö ligger norr om Tegsnäset på västra stranden av Kussjön. Bebyggelsen är blandad, men i huvudsak från 1900-talet. I bebyggelsen finns flera inslag av timrade ekonomibyggnader. I odlingslandskapet finns ett flertal lador bevarande. Vägen genomkorsar både åkermark, betesmark och byn. På generalstabskartan från 1911 finns vägen genom byn utritad som sämre enskild körväg. Från Tegsnäset fram till Kussjö byggdes en ordentlig körväg år 1934. Första sträckan av vägen genom byn förbättrades 1932 och resterande del år 1942. Vägen fick då en bredd på 3,0 m. Enligt kartanalys av generalstabskartorna har vägen än i dag samma sträckning som den första enskilda sämre körvägen. Norra delen av vägen är enskild bidragsväg nr 329.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och ålderdomlig karaktär. En väg som väl behållit sin anpassning till landskapets topografiska variationer.

### Rekommendationer:

Vägen bör ej breddas eller beläggas. Dika varsamt.



*Väg 674 genom Renfors. Här finns en ensidig björkallé mellan vägen och Vindelälven.  
Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 674 Västomån – V. Mesele

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	674
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	5 700 m
<b>Vägbredd:</b>	5,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Grusvägen är ganska bred men har småskaliga diken. (De första 700 m av vägen är belagd med olje-grus). Vägen har god följsamhet i landskapet och löper längs med Vindelälven. Vägmiljön präglas stort av de branta niporna och forsavsnitten i älven. Vägen går omväxlande i skogskanten mellan åker- och skogsmark samt genom skogsmark med tallskog. Vägen passerar genom enstaka små byar som ligger på rad efter älven. Bebyggelsen är blandad och de äldre gårdarna ligger nära intill vägen. Jordbruksmarken ligger i sluttning ner mot älven. Intill Renforsen finns en ensidig björkallé. Längs vägen finns vägräcken med betongplintar och Kohlswabalk. På generalstabskartan från 1911 finns vägen utritad som sämre enskild körväg. Den vägen hade dock bitvis en annan sträckning än dagens väg. Vägen intogs till allmänt underhåll år 1938 och hade då en bredd på 3,3 m. Vägen hade då samma sträckning som nuvarande väg.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och bevarad sträckning sedan 1930-tal som löper genom ett värdefullt kulturlandskap. Vägens ålderdomliga karaktär styrks bl.a. genom den bevarade björkallén.

### Rekommendationer:

Behåll vägens sträckning och undvik att öka bredden mer. Bevara slitlager av grus. Dika varsamt.

## Väg 719 Ljustjärnbrännan – Slipstensjön – Svanaliden

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	719
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	11 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen är en bitvis bred grusväg med kraftiga diken. Vägen slingrar sig fram i landskapet och är anpassad efter topografins förutsättningar. Vägen löper genom ett småkuperat skogslandskap genom byarna Bläliden, Slipstenssjön fram till Svanastorliden. Slipstenssjön ligger på en mindre sydsluttning och här öppnar landskapet upp sig. Bebyggelsen är blandad och oregelbundet grupperad. Vägen har en krokig sträckning mellan gårdarna som i många fall ligger nära intill vägen. Hävdade odlingsmarken breder ut sig på ömse sidor av vägen. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1911 som enskild sämre körväg och på kartan från 1938 som allmän väg. Delen genom Bläliden drogs om 1941 med 3,5 m bredd. Vägen mellan Slipstenssjön och Svanastorliden intogs till allmänt underhåll år 1937, då var vägen 3,3 m bred. Förutom sträckan genom Bläliden har enstaka kortare sträckor dragits om och åtgärdats, för övrigt löper vägen i sin ursprungliga sträckning. Sträckan genom Slipstenssjön är belagd med Y1G i övrigt har vägen slitlager av grus. I Bläliden och genom Slipstenssjön finns artrika vägkanter.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och bitvis bevarad äldre karaktär. Vägen är dock på många sträckor betydligt bredare än sitt ursprung och de kraftiga dikena reducerar det kulturhistoriska värdet.

### Rekommendationer:

Undvik att bredda och rätta vägen. Ta ihop vägbredden och tillskapa mötesplatser. Dika varsamt och ta hänsyn till de artrika vägkanterna. Undvik beläggning men om detta är nödvändigt fortsätt att använda Y1G.

## Väg 628 Abborträsk by

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	628
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,9 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen genom Abborträsk by är rakt stakad med småskaliga diken. Vägen finns utritad som sämre enskild körväg på generalstabskartorna från 1910-talet och 1930-talet. Vägen löper i sin ursprungliga sträckning. Abborträsk by insynades som nybygge år 1763. Byn ligger på en sydväst-sluttning ner mot sjön Abborträsket. Vissa delar av jordbruksmarken hävdades men stora delar håller på att växa igen. Åkermarken ner mot sjön hålls öppen. Bebyggelsen ligger på rad utmed byvägen och odlingsmarkerna breder ut sig på båda sidor av den. Bebyggelsen är blandad men några bevarade gårdsgrupper finns bevarade. Intill byvägen finns bl.a. en storhässja, uppförd på 1930-talet och i senare tid renoverad. Längs vägen finns belysningsstolpar av stål med byhattarmatur.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med bevarade ålderdomliga drag genom ett värdefullt kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet, undvik att bredda och behåll grus beläggningen.

## Väg 632 Hjukensjön

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	632
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	3,5-4,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Den lilla byn Hjukensjön ligger på en smal åsrygg som delar av sjöarna Hjukensjön och Bastuträsket. Grusvägen som leder fram till bebyggelsen är smal och slingrig. Hela vägsträckan löper genom skogsmark, ömsom uppe på åsen och ömsom nedanför, intill sjökanten. Vägen har bitvis kraftiga nyskrapade slänter som saknar vegetation. Längs hela vägsträckan finns en telefonledning av äldre modell. På flera punkter efter vägen finns upprustade vägräcken av stenstolpar och rödmålade nav- toppliggare av trä. I början av vägen finns en gammal vägvisare och två mötesplatsstolpar. Vägen avsynades 1945 som enskild väg med 3,5 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har stor del av sin ursprungliga karaktär bevarad. Vägens utseende, sträckning längs åsen och vägobjekten ger ett högt pedagogiskt och upplevelsemässigt värde.





*Efter väg 632 vid Hjukensjön, Åmsele finns restaurerade vägräcken med stengardister och navföljare av trä.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär, plan och profil. Undvik att bredda, rätta och belägga vägen. Dika varsamt. Återskapa slänternas vegetation.

## Väg 953 Avanäs by

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	953
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,0-5,1 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, slingrande grusväg med små diken. Vägbanken är låg och vägens följsamhet i landskapet är god. Vägen går från väg 363 genom skogsmark ner till en sedimentterrass intill Vindelälven där byn Avanäs ligger. Vägen slingrar sig mellan gårdarna och går åter upp på väg 363. Byn Avanäs var ursprungligen ett fåbodställe till byn Hjuken. Avanäs utskiftades vid laga skifte på 1880-talet. Bebyggelsen är blandad men präglas av jordbruket med t.ex. många bevarade lador. Odlingsmarken är småkuperad och småskalig. På generalstabskartorna från 1911 och 1934 finns utritat en sämre körväg genom byn. Sin nuvarande sträckning fick vägen 1948 då den byggdes som enskild utfartsväg med 3,5 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig väg med lång kontinuitet och bevarad sträckning sedan 1940-tal. Vägen smälter väl samman med omgivande kulturmiljö.

### Rekommendationer:

Bevara vägens plan och profil. Undvik breddning och behåll grus som slitlager. Dika varsamt.

## Väg 1746 Fjädernäs – Norrliden

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	1746
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 20 m0
<b>Vägbredd:</b>	4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, kurvig och kuperad grusväg utan diken som går på en åsrygg längs med Aggbäcken från Kamsjö mot Norrliden. Vägen följer topografin i höjd och sidled. Det omgivande landskapet utgörs av skogsmark och myrmark. Längs vägsträckan finns tre bevarade kilometerstolpar i trä. På samtliga stolpar finns inristningen ”VÄG 1949”. Längs hela sträckan finns även mötesplatskylltar av äldre modell och mötesplatser. Längs vägen har grustäkt bedrivits. Vägen passerar genom byn Fjädernäs där vägen slingrar sig mellan husen. Här finns några enstaka björkar vid vägen. Sannolikt har kilometerstolparna rests i samband med vägbygget 1949.

### Motiv och bevarandevärde:

Kommunikationshistoriskt värde genom vägdragning på en åsrygg och de bevarade kilometerstolparna. Spännande och upplevelserik vägsträcka.

### Rekommendationer:

Behåll och värna om vägens plan och profil. Behåll mötesplatserna. Värda vägobjekten. Dika varsamt.



*Kilometerstolpar av trä finns efter väg 1746.  
Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 2067 Kronlund – Sirapsbacken

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	2067
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 000 m
<b>Vägbredd:</b>	5,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägsträckan är en del av gamla sockenvägen mellan Vindeln (Degerfors) och Lycksele som blev färdigbruten 1826. Sockenvägen mellan Umeå och Degerfors blev färdigbruten som körbar väg år 1781. Så småningom beslutades om en förlängning av vägen till Lycksele. På så sätt skulle kontakterna mellan kustlandet och lappmarken förbättras. Det ansågs att handeln skulle förbättras och resor underlättas. Grusvägen går i dag i sin ursprungliga sträckning. Den är rakt stakad och har mycket små diken. Vägens profil är väl anpassad till det omgivande landskapet och väggroppen har ringa uppbyggnad. Längs med vägen finns rader av björkar men även äldre solitära björkar. Vägen går längs Vindelälvens norra strand. Bebyggelsen utgörs av de små byarna Kronlund och Strömbäck. Bebyggelsen ligger utmed vägen och odlingsmarken breder ut sig söder om vägen ner mot Vindelälven.

Förbi jordbruksmarken går vägen i skogskanten. Längs vägen finns två gamla kilometerstolpar i plåt samt två vägräcken med stengardister och Kohlswabalk. Några av stengardisterna är utbytta till betongplintar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträckan har lång kontinuitet och ett kommunikationshistoriskt värde som en del av den första körbara vägen in i Lappmarken. Vägen har bevarad ursprunglig sträckning och en tidstrogen och ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens plan och profil, undvik breddning och beläggning. Dika varsamt.

## Väg 2253 Hjuken

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	2253
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 600 m
<b>Vägbredd:</b>	3,9-5,0 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen genom Hjuken har sitt ursprung i den första sockenvägen från Vindeln (Degerfors) till Lycksele som färdigställdes år 1826. Vägen är i dag smal med små diken. Vägen slingrar sig fram genom bebyggelsen som ligger på båda sidor av vägen. Byn ligger på en terrass av sedimentjord intill Vindelälven. I väster begränsas byn av Hjuksån som här rinner ut i älven, i norr och öster finns tydliga åsbildningar av isälvsavlagringar. Hjuken tillhör de äldre byarna i Vindelns kommun. 1543 fanns det två gårdar i byn. När norra stambanan byggdes under 1890-talet fick byn ett uppsving. I byn fanns då bl.a. gästgiveri och diversehandel. I dag är bebyggelsen i byn tät och blandad med bevarad radbykaraktär. I det öppna odlingslandskapet som vägen passerar finns även betesmarker ner mot älven med betande djur. Vägen finns utritad på generalstabskartan från 1911 och 1934 och följer samma sträckning än i dag. Mitt i byn vid älven finns ett övergivet färjeläge.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med lång kontinuitet och kommunikationshistoriskt värde som del av första sockenvägen mot Lycksele. Vägens småskalighet och anpassning till den omgivande kulturhistoriska miljön stärker det upplevelsemässiga värdet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskalighet, plan och profil. Dika varsamt.

## Väg 2327 Gottland – Djupvik

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	2327
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	14 500 m
<b>Vägbredd:</b>	4,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen mellan Gottland och Djupvik är slingrande och svagt kuperad. Vägen följer topografin i plan och profil. Över sandiga åsryggar är vägen bitvis nedgrävd. Vägen passerar genom sandig moränmark med tallskog och mindre odlingsytor samt spridd bebyggelse. Längs hela vägsträckan finns blå/vita mötesplatsstolpar av trä och mötesplatser i vägen. I Djupsund går vägen mellan den äldre bebyggelsen och sjön. Fortsättningen av vägen fram till Djupvik går på en brant åskant intill sjön. Sträckan från Gottland till Skatan avsynades 1939 som revirväg med 3,0 m bredd. Dagens väg har dock till större del en annan sträckning. År 1939 gick en större sträcka av vägen parallellt med järnvägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med ålderdomlig karaktär trots ny sträckning. Vägens småskaliga bredd och följsamhet i landskapet samt de bevarade mötesplatsstolparna längs hela sträckan bidrar till vägens pedagogiska och upplevelsemässiga värde.

### Rekommendationer:

Bevara vägens småskaliga karaktär undvik breddning och beläggning. Återskapa mötesplatserna och vårda mötesplatsstolparna. Dika varsamt.

## Väg 2398 Sirapsbacken – Gottland

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	2398
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5,3 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är slingrig och svagt kuperad med små diken. Vägen följer landskapets topografi väl. Längs sträckan från Sirapsbacken till Gottland finns flertal mötesplatsstolpar av trä (blå/vita). Vägen saknar dock själva mötesplatserna. Vägen går till större delen genom skogsmark men passerar även förbi enstaka gårdar.

Bebyggelsen och odlingsmarken ligger på vägens södra sida medan vägen går i skogskanten. Längs med vägen finns en telefonledning av äldre modell. Vägen avsynades 1938 som revirväg och enskild utfartsväg med 3,0 m bredd.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har en tidstrogen och autentisk karaktär med flera vägobjekt som stärker värdet.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och bredd samt grusbeläggningen. Dika varsamt. Behåll mötesplatsstolparna och återskapa mötesplatser.

## Väg 2460 Maltbränna

<b>Kommun:</b>	Vindeln
<b>Vägnummer:</b>	2460
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 200 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusväg med små diken som är anpassad efter landskapets topografiska variationer. Vägen går över småkuperat åsmaterial hela vägen. Vägen passerar förbi kalavverkade skogsytor, åkermark och bebyggelse. Vägen har en rak sträckning och längs sträckan finns en bevarad mötesplatsstolpe i trä, blå/vitmålade, men inga tydliga mötesplatser. En telefonledning med porslinsisolatorer löper längs med vägen. I vägkanterna växer artrik flora. Vägen är välbevarad, ej nedskuren eller uppbyggd. Vägen finns utritad på båda generalstabskartorna från 1911 och 1933. Vägen intogs till allmänt underhåll år 1937. Över Vindelälven fanns en färja för max 5 ton. Rester efter färjelägena finns på båda sidor om älven.

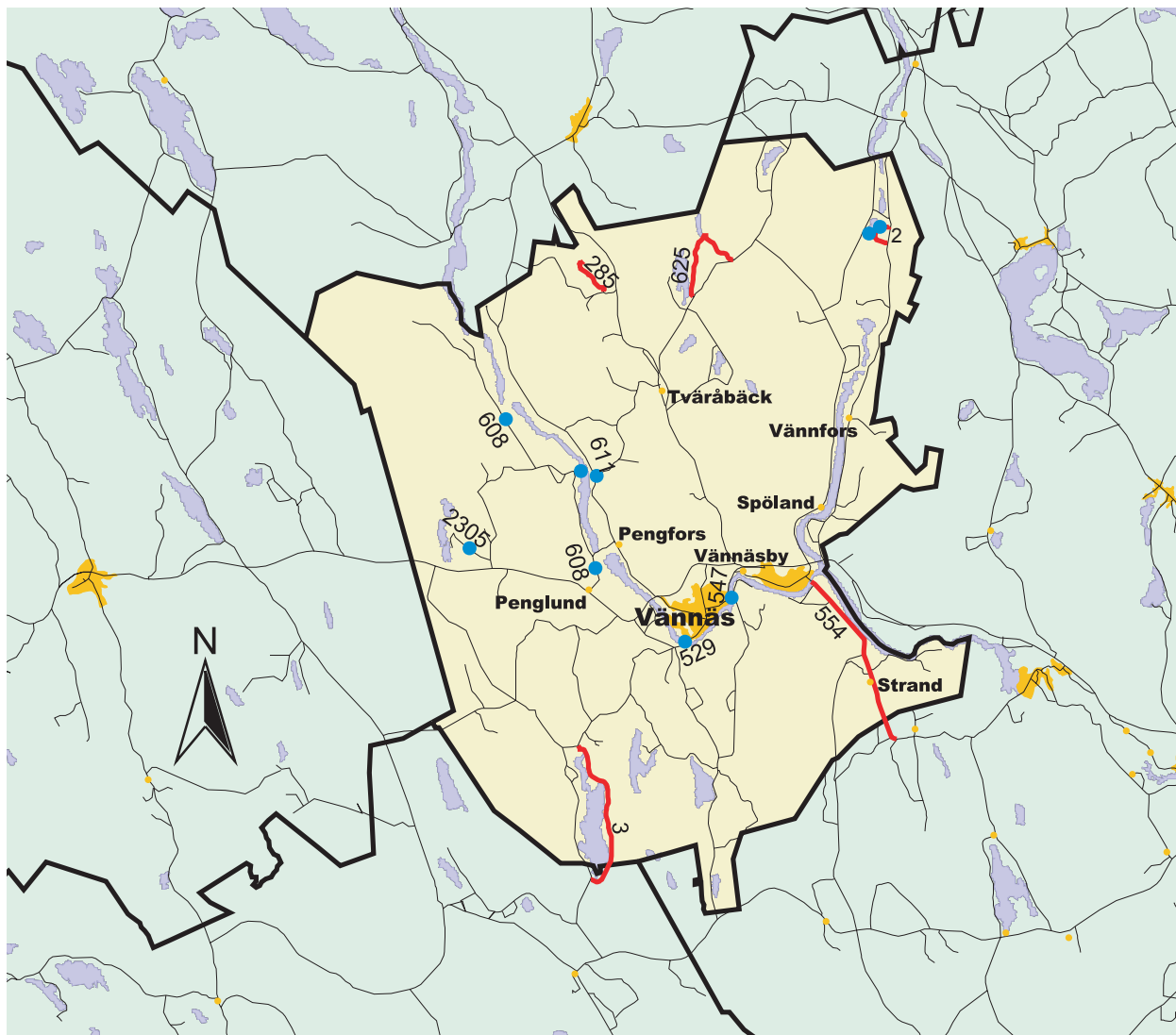
### Motiv och bevarandevärde:

Väg med dokumenterad kontinuitet. Bevarad ålderdomlig karaktär med vissa vägrelaterade objekt som ramar in vägen.

### Rekommendationer:

Bevara vägens plan och profil. Dika varsamt. Uppmärksamma den artrika floran och telefonstolparna.

# Vägmiljöer i Vännäs kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Staliga vägar

- Väg 554 Brån – Strand
- Väg 625 Ö. Stärkesmark – Tallberg

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 2 Selet
- Väg 3 Pengsjö
- Väg 285 Gullbäck – Änåset

## Väg 554 Brån – Strand

<b>Kommun:</b>	Vännäs
<b>Vägnummer:</b>	554
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	8 500 m
<b>Vägbredd:</b>	6,5 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen genom byarna Brån och Strand ligger i sin ursprungliga sträckning från 1923 då vägen byggdes. Vägen har i dag en rejäl vägkropp vilket gör att vägen ligger lite ovan det omgivande landskapet. Vägen är belagd med oljegrus. Större delen av sträckan kantas av en björkallé. Allén planterades i samband med att vägen byggdes (1924). Träden står i dag tätt intill vägbanan. Allén har flera luckor, viss återplantering har gjorts. Allén har en mycket stor betydelse i miljön då den tydligt avtecknar sig mot det öppna välhävdade landskapet och knyter samman vägen med odlingsmarken. Hela sträckan är även en artrik vägkant. Landskapet är flackt och präglas av de bördiga sedimentjordarna intill Vindel- och Umeälvens sammanflöde. Mot älven finns byggda vallar mot översvämning, dessa byggdes 1929, raserades vid översvämning 1938, återuppbyggdes 1938-41. Landskapet präglas av de vida öppna odlingsmarkerna som binder ihop de båda byarna. Jordbruksmarkerna visar vissa ålderdomliga inslag. De båda byarna har medeltida ursprung, troligen ännu äldre. De korta naturnamnen i obestämd form, Brån och Strand anses tyda på att bosättningarna kan ha grundats redan på 1000-talet. Bebyggelsen har en tydlig radbykaraktär där gårdarna ligger på rad längs med vägen. Bebyggelsen utgörs i huvudsak av typisk jordbruksbebyggelse från 1800-talets slut och 1900-talets första hälft.



*Hängbro över Vindelälven i Sellet. Bron byggdes 1929. Tornen och överbyggnaden är av trä. Numera används bron för gång- och cykeltrafik.*

*Foto: Jeanette Joelsson.*

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har kontinuitet och bevarad sträckning och ingår i en mycket rik och värdefull kulturmiljö där den långa björkallén har en betydande roll.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning. Återplantera och vårda allén (se alléinventeringen). Dika varsamt, välj ljus beläggning på vägen.

## Väg 625 Ö. Stärkesmark – Tallberg

<b>Kommun:</b>	Vännäs
<b>Vägnummer:</b>	625
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 600 m
<b>Vägbredd:</b>	5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är svagt slingrig och backig genom ett omväxlande landskap. Vägen följer landskapets topografi och går genom både bebyggelse, öppet odlingslandskap och skogsmark. Vägen har ganska kraftiga diken och en låg profil. Vägen går till större del i ursprunglig sträckning, men det verkar dock som att vägen har blivit omdragen på vissa partier. Ett 100-tal meter av vägens norra del är nyare, tidigare tog vägen av mot öster. Den vägstumpen finns fortfarande kvar. Längs vägen finns två mindre alléer. Trädarten i båda alléerna är björk. Det omgivande landskapet är kuperat och omväxlande. Jordbruksmarken ligger framför allt i S-sluttning på sedimentjordar. Odlingslandskapet hävdas och här finns exempel på höhässjor. I Ö Stärkesmark ligger odlingsmarken i sluttningen ner mot sjön.



Grusvägen på östra sidan av Pengsjön.

Foto: Jeanette Joelsson.

Stärkesmark är en s.k. mark-by som har medeltida ursprung. År 1593 fanns två gårdar i byn, vid 1800-talets början fanns i byn sju bönder. Bebyggelsen uppvisar en utpräglad radbykaraktär. Där gårdarna ligger utmed byvägen och förbinds av denna. Stor del av bebyggelsen är från 1800-talets slut och är bra exempel på traditionell jordbruksbebyggelse.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Småskalig grusväg genom ett värdefullt odlingslandskap. Vägens uppvisar en ålderdomlig karaktär och här finns både två korta alléer och en artrik vägkant.

#### **Rekommendationer:**

Bevara bredd och profil. Dika varsamt. Ta hänsyn till alléträden och den artrika vägkanten.

## **Väg 2 Selet**

<b>Kommun:</b>	Vännäs
<b>Vägnummer:</b>	2
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 700 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Liten väg genom Selet på Ö-stranden av Vindelälven. Vägen ligger än i dag i ursprunglig sträckning, se generalstabskarta 1910, 1954, Degerfors SÖ. Vägen är småskalig med små smala diken och sammansmälter väl med omgivande landskap. Vägen är belagd med oljegrus. En kort bit av vägen går på en nipa utmed älven och här finns ett mycket fint rödmålat vägräcke i trä med stengardister. Landskapet är öppet och hävdad och jordbruksmarken kännetecknas av att skiftena ligger vinkelrät mot älven. Den spridda bebyg-

gelsen ligger nära intill vägen och består till stor del av traditionell jordbruksbebyggelse från 1800-talets slut och 1900-talets början. Insprängd i miljön finns även modernare bebyggelse. Från vägen genom byn syns toppen på de trätorn som finns på hängbron över älven. Hängbron byggdes av Selets invånare 1929 och används i dag som gång- och cykelbro. Bron upprustades 1994.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Vägen har fått behålla sin småskalighet i landskapet samt sin ursprungliga sträckning. Vägobjekten, hängbron över Umeälven och vägräcket, bidrar till ett upplevelsemässigt värde.

#### **Rekommendationer:**

Bevara bredd och sträckning, vårda vägräcket och dika varsamt.

## **Väg 3 Pengsjö**

<b>Kommun:</b>	Vännäs
<b>Vägnummer:</b>	3
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	7 300 m
<b>Vägbredd:</b>	5-6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Slingrande de grusväg på östra sidan av Pengsjön, vägen går både genom skogspartier och genom jordbruksmark. Bitvis löper vägen upp mot skogskanten med odlingsmarken på sluttningarna ner mot sjön. Vägen har haft mötesplatser som i dag mer eller mindre har ätits upp av vägen som blivit bredare (troligen genom att vägmassor tryckts ut mot dikena). Vägen ligger i ursprunglig sträckning. Södra delen av

*Småskalig grusväg i ett öppet välhävdat odlingslandskap, Gulltjärn, väg 285.*

*Foto. Jeanette Joelsson.*



vägen byggdes 1937 som enskild utfartsväg och var 3 m bred, norra delen byggdes 1945 som en och var även den 3,0 m bred. Vägen har kraftiga diken med frodig vägkantsflora. Landskapet är omväxlande med skog, vatten och öppen odlingsmark. Bitvis håller jordbruksmarken att växa igen, bitvis finns fina hävdade marker med utblickar mot sjön, bl.a. passerar vägen en mycket fin naturbeteslage som ligger i slutningen mot sjön. Bebyggelsen är blandad.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

En för Västerbotten karaktäristisk grusväg genom ett till viss del hävdat och öppet odlingslandskap.

#### **Rekommendationer:**

Bevara grusbeläggningen, återställ vägbredd och mötesplatser. Bevara plan och profil. Dika varsamt.

utblick mot de hävdade markerna som avslutas mot skogsmark. Bebyggelsen utgörs av enstaka ensamgårdar som ligger utmed vägen. Enligt generalstabskarta Degerfors SV 1911, 1938 är detta en ödebygdsväg. Vägens nuvarande utseende, bredd och profil ger en fingervisning om hur en ödebygdsväg kunde se ut vid sin tillkomst. Möjligen har en bit av vägen dragits om i senare tid.

#### **Motiv och bevarandevärde:**

Liten grusväg med ålderdomligt intryck, och lång kontinuitet.

#### **Rekommendationer:**

Bevara sträckningen, bredd och mötesplatser samt grusbeläggningen. Dika varsamt.

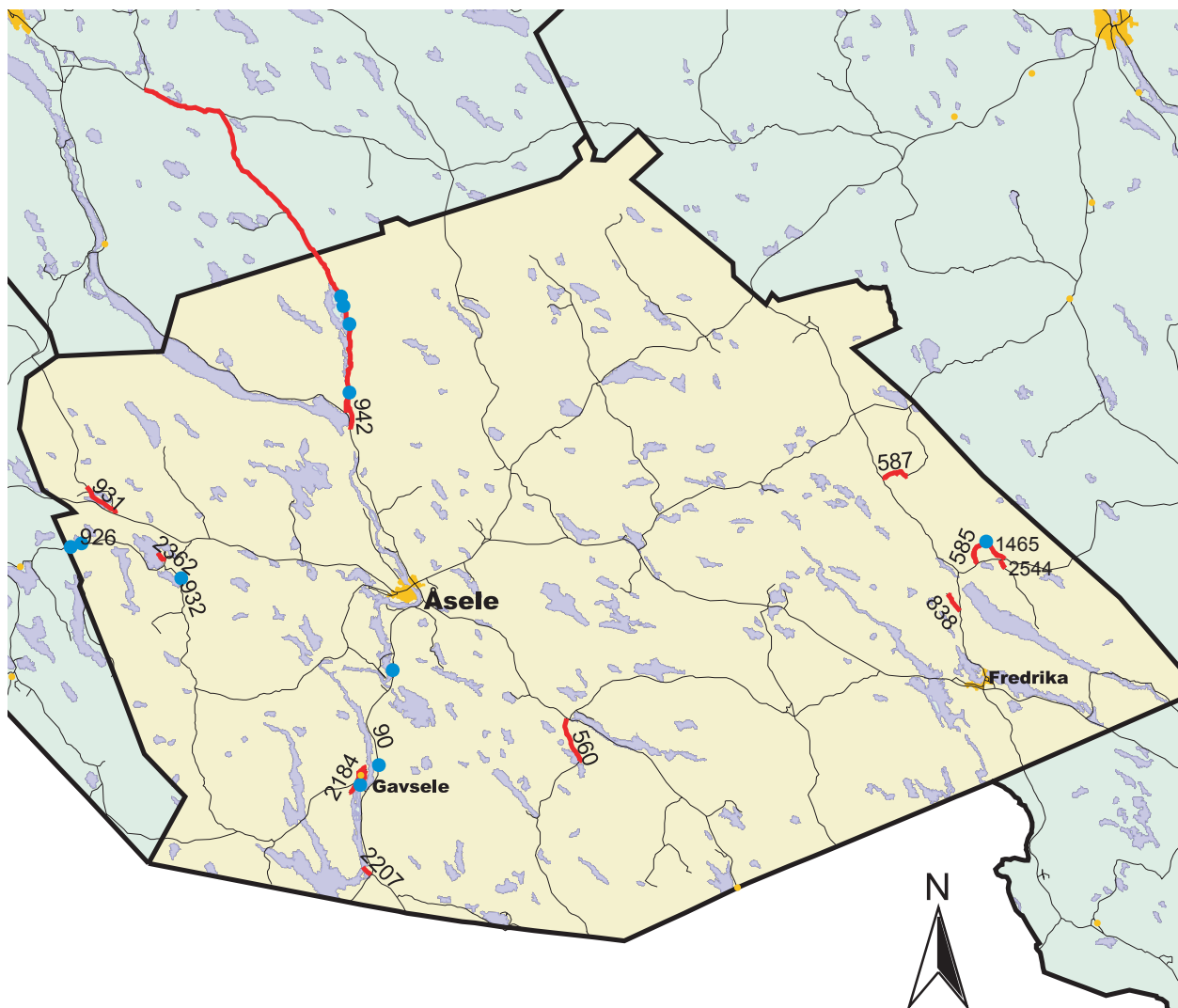
## **Väg 285 Gullbäck – Ånäset**

<b>Kommun:</b>	Vännäs
<b>Vägnummer:</b>	285
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 800 m
<b>Vägbredd:</b>	4-4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

#### **Vägbeskrivning:**

Liten smal smått slingrig grusväg. Vägen har en liten vägbank, mycket små diken och små men tydliga mötesplatser. Vägen är småskalig och anpassad till landskapets topografi. Det omgivande landskapet erbjuder både smått kuperade avsnitt och flackt odlingslandskap. Vägen följer till att börja med en mindre höjdrygg och leder sedan ut på den öppna jordbruksmarken. Vägen går mitt i odlingslandskapet och ger

# Vägmiljöer i Åsele kommun



## Teckenförklaring

- 365 Vägnummer
- Vägmiljöobjekt
- Vägmiljö
- Kommungräns
- Vägnät
- Tätorter

## Statliga vägar

- Väg 560 Svedjan
- Väg 585 Baksjöberg
- Väg 587 Norrfors
- Väg 931 Varpsjö
- Väg 942 Ångermanälven – Dalasjö

## Enskilda vägar med statsbidrag

- Väg 838 Lögda by
- Väg 1465 Baksjöleden – Baksjöberg
- Väg 2184 V Gavsele by
- Väg 2207 Hälla
- Väg 2362 Lomsjö by
- Väg 2544 Baksjöleden

## Övergivna vägar

- Väg 942 Torvsjöån



Väg 560 till Svedjan är anlagd på en åsrygg. Åsformationer har en naturlig dränering som man förr i tiden ofta nyttjade vid vägdragningar. Om en ås fanns i närheten så drogs vägen gärna upp på den.

Foto: Karolina Karlsson.



## Väg 560 Svedjan

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	560
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	4 100 m
<b>Vägbredd:</b>	6 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen från Överrissjö mot Svedjan löper på en åsformation med bitvis branta åskanter och dödisgröpar vid sidan av vägen. Grusvägen har små diken och slingrar sig försiktig fram genom de höjdvariationer som finns i åsen. Den kuperade tallskogsbeklädda åsen dominerar landskapsbilden. Längs med vägen finns en telefonledning på trästolpar med porlinsisolatorer.

### Motiv och bevarandevärde:

En åsväg som trots dagens kraftiga vägbredd har bevarat mycket av sin ursprungliga karaktär. Att färdas på åsvägen har ett stort upplevelsevärde.

### Rekommendationer:

Behåll vägens plan och profil samt grusbeläggningen.

## Väg 585 Baksjöberg

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	585
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen upp till Baksjöberg är smal och slingrig

med måttliga diken. Vägen har anpassats efter landskapets kuperade former. Vägen sträcker sig genom skogsmark fram till Baksjöberg. Vid gårdarna i Baksjöberg saknar vägen diken och bebyggelsen ligger nära intill vägen. Här finns även en stenmur intill vägen. Vägen är utritad som stig på generalstabskartan från 1920 och som körväg på kartan från 1934. Se även väg nr 1465.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg med ålderdomlig karaktär och bevarad ursprunglig stäckning.

### Rekommendationer:

Bevaransvärt är vägen sträckning, bredd och grusbeläggning. Dika varsamt.

## Väg 587 Norrfors

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	587
<b>Vägtyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	2 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen slingrar sig genom skogsmark upp till byn Norrfors där landskapet öppnar upp sig. Vägen har små diken och är väl anpassad efter det kuperade landskapet. I byn ligger bebyggelsen och odlingsmarken på båda sidor av vägen. Längs med vägen finns belyningsstolpar av trä med byhattarmatur. Generalstabskartan från 1920 visar att byn då hade förbindelse med landsvägen ner mot Fredrika i form av en vinterväg. Generalstabskartan från 1933 visar att byn då fått väg ner till landsvägen.

### Motiv och bevarandevärde:

Väg med dokumenterad kontinuitet och ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och sträckning, undvik beläggning. Dika varsamt.

## Väg 931 Varpsjö

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	931
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	3 600 m
<b>Vägbredd:</b>	4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen till Varpsjö by är smal med mötesplatser och mindre diken. Grusvägen är förhållandevis rak men följer topografin i landskapet. Vägen leder genom skogsmark fram till byn och där går vägen utmed sjökanten. Den södra delen av Varpsjö by ligger här på kanten av Hemberget mellan två mindre sjöar. Här insynades byns första nybygge på 1750-talet. Större delen av bebyggelsen ligger på NÖ-sidan av vägen i lidläge ner mot sjön. Bebyggelsen är blandad med en dominans av traditionell jordbruksbebyggelse. Det omgivande odlingslandskapet är öppet och hävdas. Längs vägen finns belysningsstolpar av trä med byhattsarmatur. Vägen byggdes omkring sekelskiftet 1900 som enkel ödebygdsväg. Byn fick då vägförbindelse med landsvägen mellan Dorotea och Åsele. År 1931 beslutades att grundförbättra vägen och den fick då en ny sträckning genom byn.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägsträcka med lång kontinuitet och dokumenterad historia i ett omgivande värdefullt kulturlandskap.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning, undvik breddning och behåll grusbeläggningen. Dika varsamt. Behåll belysningsstolpar av trä med byhattsarmatur.

*Väg 931 genom Varpsjö by är en småskalig grusväg med mötesplatser.*

*Foto: Karolína Karlsson.*

## Väg 942 Ångermanälven – Dalasjö

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	942
<b>Vägartyp:</b>	statlig
<b>Väglängd:</b>	36 000 m
<b>Vägbredd:</b>	6,3 m
<b>Slityta:</b>	oljegrus
<b>Grupp:</b>	2

### Vägbeskrivning:

Vägen mellan väg 90 i Åsele och Dalasjö i Vilhelmina är slingrig och mycket kurvig. Vägbanken är måttlig och vägen har små diken men bitvis stora slänter. Första delen av vägen slingrar sig efter Torvsjöans vattensystem, därefter går vägen över myrmarker och genom skogsmark fram till Risån. Vidare mot Dalasjö går vägen på en grusås. Vägen byggdes med början år 1867 och är den första sockenvägen mellan Åsele och Vilhelmina. Vägen finns utritad på generalstabskartan 1907. Ett flertal mindre omdragningar och åtgärder utfördes under 1930-40-och 50-talen. Längs vägen finns enstaka kilometerstolpar i plåt bevarade. På ett flertal punkter finns stentrummor under vägen. De har ofta en cementring i själva trumman. Över dessa stentrummor är vägen kraftigt uppbyggd. I Långtjärn fanns ett gästgiveri och byggnaden finns fortfarande kvar.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har trots modern status bevarad ursprunglig sträckning och bibehållna äldre karaktärs drag. Vägen har pedagogiska och upplevelsemässiga värden som förstärks genom det värdefulla omgivande kulturlandskapet.

### Rekommendationer:

Bevara nuvarande utseende på vägen. Behåll vägens sträckning. Undvik breddning och rätning. Vårda objekten som finns längs vägen. Dika varsamt.



## Väg 838 Lögda by

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	838
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 900 m
<b>Vägbredd:</b>	4,2 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen genom Lögda by är rak och har mycket små diken. Vägen är anpassad efter topografin i landskapet. Längs vägen finns trädrader som ger en allé-känsla. Utmed med vägen finns även belysningsstolpar med byhattsarmatur. Vägen löper genom skogsmark och byns öppna odlingsmarker. Byn tillhör Åsele sockens äldsta byar. På 1600- och 1700-talen användes området av renägande samer. På 1770-talet anlades byn på sin nuvarande plats. Lögda är en lidby med radbykaraktär. Bebyggelsen ligger på rad längs byvägen och odlingsmarken breder ut sig på båda sidor om vägen. I byggnadsbeståndet finns en blandning mellan västerbottnisk och ångermanländsk byggnadstradition, t.ex. boningshus både av typen parstuga och korsbyggnad. Vägen finns utritad på generalstabskartorna från 1920 och 1934 och går än i dag i samma sträckning.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägen har dokumenterad lång kontinuitet och bevarad ålderdomlig karaktär. Pedagogiskt och upplevelsemässiga värden finns i den helhetsmiljö som vägen och lidbyn utgör.

### Rekommendationer:

Bevara vägens nuvarande karaktär genom att undvika breddning, beläggning och rätning av vägen. Dika varsamt och behåll byhattsarmaturen.

*Väg 942 var den första körbara vägen mellan Åsele och Vilhelmina socknar. Vägen började byggas 1867 och större delen går, än i dag, i ursprunglig sträckning.  
Foto: Karolina Karlsson.*

## Väg 1465 Baksjöliden – Baksjöberg

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	1465
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	
<b>Vägbredd:</b>	4,8 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Smal, slingrande grusväg som är anpassad till det kuperade landskapet. Vägen går genom byn Baksjöliden upp mot Baksjöberg. I Baksjöliden går vägen omedelbart norr om bebyggelsen. Här finns längs vägen belysningsstolpar av trä med byhattsarmatur. Vägen finns utritad som en stig på generalstabskartorna från 1920 och 1934. Okänt när vägen byggdes. Se även väg nr 585.

### Motiv och bevarandevärde:

Grusväg med ålderdomlig karaktär.

### Rekommendationer:

Bevara vägens sträckning och grusbeläggning. Undvik breddning och rätning av vägen. Dika varsamt.

## Väg 2184 V. Gafsele by

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	2184
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	4 800 m
<b>Vägbredd:</b>	3,8-4,5 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1



### Vägbeskrivning:

V. Gafsele har flera små grusvägar som slingrar sig genom byn. Vägarna är smala och har små eller inga diken. Längs vägen finns belysningsstolpar av järn med byhattsarmatur. Vägarna löper i ett öppet, hävdad odlingslandskap där stor del av bebyggelsen ligger nära intill vägen. Gafsele är Åsele kommuns äldsta by. Den första bebyggelsen etablerades år 1674. Bebyggelsebeståndet är blandat. I den norra delen finns torpbebyggelse från sekelskiftet som omges av odlingsmarken medan södra delen av byn har en typisk radbykaraktär med bebyggelsen på rad utmed byvägen. Vägnätet i byn torde var från 1940-50-talen.

### Motiv och bevarandevärde:

Vägarna i Gafsele har ett karaktäristiskt drag av ålderdomlig byväg där vägarna är anpassade efter bebyggelsemönster och brukningsmönster av jordbruksmarken. Värdet förstärks av det utpekade värdefulla odlingslandskapet.

### Rekommendationer:

Behåll vägens plan och profil samt slitlagret av grus, d.v.s. undvik breddning och påbyggnad. Dika varsamt. Bevara den karaktäristiska vägbelysningen.

## Väg 2207 Hälla

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	2207
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	4,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Byvägen genom Hälla är en rakt stakad grusväg som går ner mot Ångermanälven. Vägen är smal men har kraftiga diken och slänter. Vägen omges av ett öppet odlingslandskap med utspridd bebyggelsen en bit från vägen. Bebyggelsen är blandad, de äldre gårdarna ligger på vägens NÖ-sida medan de yngre ligger på SV-sidan. Åker- och ängsmark breder ut sig ner mot sjön i SV. Längs vägen finns modernare belysningsstolpar som ger ett sterilt intryck i den för övrigt sammanhållna miljön.

### Motiv och bevarandevärde:

Ovanlig äldre byväg som ligger en bit från bebyggelsen. Vägen löper genom ett öppet brukat odlingslandskap i sin ursprungliga sträckning.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd och slitlager av grus. Dika varsamt.



I Lögdå by ligger bebyggelsen på rad utmed byvägen, väg 838. Foto: Karolina Karlsson.

## Väg 2362 Lomsjö by

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	2362
<b>Vägartyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	1 000 m
<b>Vägbredd:</b>	3,4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Grusvägen som går genom Lomsjö by är smal och kurvig med små diken. Vägen slingrar sig fram mellan husen och gårdarna. Byn ligger på sydvästsluttningen av Hemberget ner mot Lomsjön. Landskapet är småkuperat och odlingsmarken är öppen och hävdas delvis. Byn har sitt ursprung som samiskt vinterbetesland och det första nybygget fick sitt tillstånd år 1746. Under 1800-talet expanderade byn, mycket beroende på bygget av landsvägen mellan Dorotea och Åsele år 1880. Bebyggelsen är blandad och ligger utspridd längs landsvägen och de mindre byavägarna. Endast enstaka äldre byggnader finns bevarade. Väggkantsfloran är artrik och längs vägen finns belysningsstolpar med byhattsarmatur.

### Motiv och bevarandevärde:

Välbevarad ålderdomlig byväg som slingrar sig fram i landskapet mellan bebyggelsen.

### Rekommendationer:

Bevara vägens ålderdomliga karaktär. Behåll sträckningen och undvik breddning och beläggning. Dika varsamt.

## Väg 2544 Baksjöliden

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	2544
<b>Vägtyp:</b>	enskild med statsbidrag
<b>Väglängd:</b>	800 m
<b>Vägbredd:</b>	4 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Första sträckan av vägen ner mot Lögdasjön är smal och kurvig. Grusvägen har småskaliga diken och på vissa sträckor inga diken alls. Vägen har en bra anpassning till landskapets topografi. Vägen har en fin vägkantsflora och längs sträckan finns några mötesplatsstolpar men inga synliga mötesplatser i vägen. Det omgivande landskapet består av skogsmark och jordbruksmark. I den öppna odlingsmarken på SV-sidan av vägen finns ett flertal välbevarade lador. Bebyggelsen ligger på båda sidor tätt intill vägen. Byggnadsbeståndet är till större delen äldre timrade byggnader.

### Motiv och bevarandevärde:

Småskalig grusväg med karaktärsdrag av ålderdomlig byväg.

### Rekommendationer:

Bevara vägens bredd, sträckning och grusbeläggning. Dika varsamt och ta hänsyn till vägkantsfloran.

## Väg 942 Torvsjöån

<b>Kommun:</b>	Åsele
<b>Vägnummer:</b>	0
<b>Vägtyp:</b>	övergiven
<b>Väglängd:</b>	2 800 m
<b>Vägbredd:</b>	2,7 m
<b>Slityta:</b>	grus
<b>Grupp:</b>	1

### Vägbeskrivning:

Vägen är smal och rak samt saknar i stort sett diken. Vägen ligger i landskapet väl anpassad till topografin. Vägen är i dag övergiven. Sträckan utgör en del av gamla vägen mellan Åsele och Vilhelmina som började byggas 1867. Vägen var den första vägen in i Vilhelmina socken. Sträckan börjar vid väg nr 90, ca 1 km söder om avtagsvägen till väg 942. Vägsträckan drogs om år 1950-51.

### Motiv och bevarandevärde:

Del av gamla sockenvägen mellan Åsele och Vilhelmina i ursprunglig sträckning med bevarad ålderdomlig karaktär.

# Vägmiljöobjekt

## Norrbottnens län

Vägnr	Län	Kommun	Objekt	Vägnr	Län	Kommun	Objekt
95	BD	Arjeplog	Plats med tradition	10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
608	BD	Arjeplog	Bågbro	10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
609	BD	Arjeplog	Bågbro	10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
625	BD	Arjeplog	Hängbro	10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
762	BD	Arjeplog	Vägvisare	10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1274	BD	Arjeplog	Vägmärke	10	BD	Gällivare	Stenvalvsbro
45	BD	Arvidsjaur	Bågbro	394	BD	Gällivare	Gränsmärke
45	BD	Arvidsjaur	Stenvalvsbro	394	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
95	BD	Arvidsjaur	Bensinstation	394	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
230	BD	Arvidsjaur	Stenmur	810	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
517	BD	Arvidsjaur	Solitärträd	810	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
518	BD	Arvidsjaur	Stenmur	813	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
521	BD	Arvidsjaur	Mjölkbord	815	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
523	BD	Arvidsjaur	Bensinstation	815	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
531	BD	Arvidsjaur	Mjölkbord	815	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
531	BD	Arvidsjaur	Solitärträd	815	BD	Gällivare	Skjutshäll
629	BD	Arvidsjaur	Minnessten	818	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
638	BD	Arvidsjaur	Fackverksbro	818	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
649	BD	Arvidsjaur	Vägräcke	818	BD	Gällivare	Vägvisare
920	BD	Arvidsjaur	Mjölkbord	820	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
922	BD	Arvidsjaur	Vägmärke	844	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1279	BD	Arvidsjaur	Kilometerstolpe	846	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1303	BD	Arvidsjaur	Bågbro	847	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1303	BD	Arvidsjaur	Gränsmärke	865	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1303	BD	Arvidsjaur	Vägvisare	865	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
1303	BD	Arvidsjaur	Vägvisare	865	BD	Gällivare	Stenvalvsbro
				865	BD	Gällivare	Stenvalvsbro
356	BD	Boden	Mjölkbord	865	BD	Gällivare	Stenvalvsbro
588	BD	Boden	Trägärdesgård	865	BD	Gällivare	Vägvisare
616	BD	Boden	Bensinstation	865	BD	Gällivare	Vägvisare
616	BD	Boden	Mjölkbord	865	BD	Gällivare	Vägvisare
651	BD	Boden	Stenmur	865	BD	Gällivare	Vägvisare
651	BD	Boden	Trägärdesgård	1388	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
680	BD	Boden	Kilometerstolpe	1389	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
682	BD	Boden	Bågbro	1389	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
741	BD	Boden	Vägräcke	1615	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
752	BD	Boden	Kilometerstolpe	84201	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
752	BD	Boden	Stenmur	84201	BD	Gällivare	Kilometerstolpe
752	BD	Boden	Vägvisare				
763	BD	Boden	Bågbro	4	BD	Haparanda	Stenvalvsbro
1330	BD	Boden	Bågbro	99	BD	Haparanda	Gränsmärke
1362	BD	Boden	Allé	725	BD	Haparanda	Vägvisare
1403	BD	Boden	Kilometerstolpe	736	BD	Haparanda	Minnessten
1423	BD	Boden	Vägvisare	736	BD	Haparanda	Stentrumma
1480	BD	Boden	Allé	767	BD	Haparanda	Vägvisare
75001	BD	Boden	Stenmur	1036	BD	Haparanda	Stentrumma
				1125	BD	Haparanda	Vägvisare
10	BD	Gällivare	Gränsmärke				
10	BD	Gällivare	Kilometerstolpe	45	BD	Jokkmokk	Kilometerstolpe

<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>	<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
45	BD	Jokkmokk	Minnessten	592	BD	Luleå	Milstolpe
805	BD	Jokkmokk	Bensinstation	592	BD	Luleå	Mjölkbord
818	BD	Jokkmokk	Kilometerstolpe	599	BD	Luleå	Bågbro
818	BD	Jokkmokk	Kilometerstolpe	600	BD	Luleå	Milstolpe
990	BD	Jokkmokk	Bågbro	600	BD	Luleå	Plats med tradition
1363	BD	Jokkmokk	Balkrambro	600	BD	Luleå	Stenmur
1363	BD	Jokkmokk	Vägmärke	600	BD	Luleå	Stenmur
1392	BD	Jokkmokk	Balkbro	600	BD	Luleå	Stenmur
1392	BD	Jokkmokk	Fackverksbro	600	BD	Luleå	Stenmur
1392	BD	Jokkmokk	Vägvisare	616	BD	Luleå	Bågbro
				687	BD	Luleå	Mjölkbord
				772	BD	Luleå	Trägärdesgård
701	BD	Kalix	Bågbro	835	BD	Luleå	Mjölkbord
716	BD	Kalix	Minnessten	961	BD	Luleå	Mjölkbord
720	BD	Kalix	Kilometerstolpe	968	BD	Luleå	Bågbro
744	BD	Kalix	Vägräcke	968	BD	Luleå	Stenmur
1059	BD	Kalix	Allé	974	BD	Luleå	Grindstolpe
1059	BD	Kalix	Allé	974	BD	Luleå	Stenbalktrumma
1364	BD	Kalix	Vägmärke	1150	BD	Luleå	Stenmur
				1288	BD	Luleå	Kilometerstolpe
45	BD	Kiruna	Plats med tradition	1288	BD	Luleå	Mjölkbord
45	BD	Kiruna	Stenbalktrumma	1288	BD	Luleå	Stenmur
45	BD	Kiruna	Stenvalvsbro				
45	BD	Kiruna	Stenvalvsbro	17	BD	Pajala	Balkbro
45	BD	Kiruna	Stenvalvsbro	99	BD	Pajala	Vägvisare
384	BD	Kiruna	Väghållningssten	320	BD	Pajala	Allé
384	BD	Kiruna	Vägmärke	395	BD	Pajala	Stenvalvsbro
480	BD	Kiruna	Vägmärke	541	BD	Pajala	Vägvisare
657	BD	Kiruna	Vägmärke	740	BD	Pajala	Balkbro
865	BD	Kiruna	Färjeläge	841	BD	Pajala	Stenmur
892	BD	Kiruna	Stentrumma	853	BD	Pajala	Färjeläge
962	BD	Kiruna	Vägvisare	867	BD	Pajala	Bensinstation
1350	BD	Kiruna	Vägmärke	868	BD	Pajala	Färjeläge
				868	BD	Pajala	Vägvisare
0	BD	Luleå	Balkbro	868	BD	Pajala	Vägvisare
0	BD	Luleå	Bågbro	880	BD	Pajala	Bensinstation
0	BD	Luleå	Milstolpe	883	BD	Pajala	Bågbro
4	BD	Luleå	Minnessten	883	BD	Pajala	Mjölkbord
84	BD	Luleå	Solitärträd	885	BD	Pajala	Färjeläge
84	BD	Luleå	Stenmur	886	BD	Pajala	Brolandfästen
88	BD	Luleå	Mjölkbord				
392	BD	Luleå	Mjölkbord	0	BD	Piteå	Balkbro
428	BD	Luleå	Solitärträd	0	BD	Piteå	Balkbro
575	BD	Luleå	Mjölkbord	0	BD	Piteå	Grindstolpe
577	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Milstolpe
577	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Milstolpe
578	BD	Luleå	Mjölkbord	0	BD	Piteå	Milstolpe
580	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Stenmur
580	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Stentrumma
580	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Stentrumma
580	BD	Luleå	Kilometerstolpe	0	BD	Piteå	Stentrumma
583	BD	Luleå	Minnessten	0	BD	Piteå	Stentrumma
583	BD	Luleå	Mjölkbord	0	BD	Piteå	Vägräcke
583	BD	Luleå	Stenmur	4	BD	Piteå	Kilometerstolpe
590	BD	Luleå	Milstolpe	200	BD	Piteå	Stenmur

<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>	<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
252	BD	Piteå	Stenmur	1031	BD	Överkalix	Solitärtäd
255	BD	Piteå	Stenmur				
373	BD	Piteå	Plats med tradition	99	BD	Övertorneå	Vägvisare
428	BD	Piteå	Vägräcke	108	BD	Övertorneå	Vägvisare
437	BD	Piteå	Stenmur	795	BD	Övertorneå	Kilometerstolpe
471	BD	Piteå	Milstolpe	795	BD	Övertorneå	Kilometerstolpe
473	BD	Piteå	Stenvalvsbro	795	BD	Övertorneå	Stenmur
501	BD	Piteå	Stenvalvsbro	841	BD	Övertorneå	Mjölkbord
515	BD	Piteå	Stenmur	854	BD	Övertorneå	Vägvisare
542	BD	Piteå	Kilometerstolpe	917	BD	Övertorneå	Busstur
542	BD	Piteå	Kilometerstolpe				
545	BD	Piteå	Brolandfäste				
548	BD	Piteå	Brolandfäste				
554	BD	Piteå	Bensinstation				
559	BD	Piteå	Minnessten				
559	BD	Piteå	Vägvisare				
563	BD	Piteå	Vägräcke				
571	BD	Piteå	Stenmur				
572	BD	Piteå	Milstolpe				
572	BD	Piteå	Plats med tradition				
572	BD	Piteå	Stentrumma				
575	BD	Piteå	Milstolpe				
575	BD	Piteå	Minnessten				
575	BD	Piteå	Solitärträd				
721	BD	Piteå	Vägmärke				
932	BD	Piteå	Anslagstavla				
932	BD	Piteå	Färjeläge				
933	BD	Piteå	Allé				
933	BD	Piteå	Stenmur				
933	BD	Piteå	Stentrumma				
933	BD	Piteå	Stentrumma				
933	BD	Piteå	Stentrumma				
933	BD	Piteå	Stentrumma				
933	BD	Piteå	Stenvalvsbro				
936	BD	Piteå	Kilometerstolpe				
1213	BD	Piteå	Vägmärke				
1326	BD	Piteå	Solitärträd				
1372	BD	Piteå	Fackverksbro				
1462	BD	Piteå	Stentrumma				
1462	BD	Piteå	Stentrumma				
1548	BD	Piteå	Milstolpe				
1645	BD	Piteå	Vägmärke				
194	BD	Älvsbyn	Vägräcke				
194	BD	Älvsbyn	Vägvisare				
555	BD	Älvsbyn	Väghållningssten				
571	BD	Älvsbyn	Balkbro				
573	BD	Älvsbyn	Vägräcke				
660	BD	Älvsbyn	Bågbro				
1303	BD	Älvsbyn	Vägvisare				
770	BD	Överkalix	Minnessten				
835	BD	Överkalix	Bågbro				
835	BD	Överkalix	Mjölkbord				
840	BD	Överkalix	Bågbro				

## Västerbottens län

<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
508	AC	Bjurholm	Vägräcke
1724	AC	Bjurholm	Allé
1851	AC	Bjurholm	Mjölkbord
1898	AC	Bjurholm	Vägräcke
1898	AC	Bjurholm	Vägvisare
2385	AC	Bjurholm	Färjeläge
1051	AC	Dorotea	Bågbro
1052	AC	Dorotea	Stenmur
85	AC	Lycksele	Hångbro
85	AC	Lycksele	Vägvisare
353	AC	Lycksele	Stenvalvsbro
360	AC	Lycksele	Vägmärke
365	AC	Lycksele	Bågbro
365	AC	Lycksele	Stenvalvsbro
592	AC	Lycksele	Balkbro
595	AC	Lycksele	Bågbro
597	AC	Lycksele	Bågbro
605	AC	Lycksele	Plattbro
605	AC	Lycksele	Plattbro
700	AC	Lycksele	Balkbro
703	AC	Lycksele	Stenmur
952	AC	Lycksele	Minnessten
959	AC	Lycksele	Mjölkbord
960	AC	Lycksele	Balkbro
961	AC	Lycksele	Vägräcke
984	AC	Lycksele	Bågbro
984	AC	Lycksele	Bågbro
984	AC	Lycksele	Damm
1000	AC	Lycksele	Stenmur
1000	AC	Lycksele	Vägbank
1001	AC	Lycksele	Bensinstation
1001	AC	Lycksele	Fackverksbro
1002	AC	Lycksele	Färjeläge
1003	AC	Lycksele	Bågbro
1003	AC	Lycksele	Damm
1168	AC	Lycksele	Minnessten



<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>	<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
2190	AC	Lycksele	Kilometerstolpe	791	AC	Norsjö	Stenvalvsbro
2444	AC	Lycksele	Plats med tradition	846	AC	Norsjö	Allé
1013	AC	Malå	Stenmur	1252	AC	Norsjö	Vägvisare
1014	AC	Malå	Stenmur	2353	AC	Norsjö	Milstolpe
1015	AC	Malå	Plattbro	4	AC	Robertsfors	Milstolpe
1018	AC	Malå	Stenmur	4	AC	Robertsfors	Milstolpe
1018	AC	Malå	Stenvalvsbro	4	AC	Robertsfors	Milstolpe
1020	AC	Malå	Kilometerstolpe	53	AC	Robertsfors	Allé
1020	AC	Malå	Vägvisare	434	AC	Robertsfors	Balkbro
1021	AC	Malå	Kilometerstolpe	651	AC	Robertsfors	Stenvalvsbro
0	AC	Nordmaling	Gränsmärke	662	AC	Robertsfors	Gränsmärke
0	AC	Nordmaling	Stentrumma	662	AC	Robertsfors	Stenmur
0	AC	Nordmaling	Stentrumma	662	AC	Robertsfors	Vägmärke
0	AC	Nordmaling	Stenvalvsbro	663	AC	Robertsfors	Stenmur
353	AC	Nordmaling	Kilometerstolpe	665	AC	Robertsfors	Stenmur
508	AC	Nordmaling	Kilometerstolpe	666	AC	Robertsfors	Fackverksbro
511	AC	Nordmaling	Anslagstavla	666	AC	Robertsfors	Milstolpe
511	AC	Nordmaling	Stentrumma	666	AC	Robertsfors	Stenmur
512	AC	Nordmaling	Mjölkbord	666	AC	Robertsfors	Stenmur
513	AC	Nordmaling	Gästgiveri	737	AC	Robertsfors	Milstolpe
514	AC	Nordmaling	Fackverksbro	745	AC	Robertsfors	Minnessten
515	AC	Nordmaling	Milstolpe	1858	AC	Robertsfors	Vägvisare
517	AC	Nordmaling	Kilometerstolpe	1858	AC	Robertsfors	Milstolpe
518	AC	Nordmaling	Vägräcke	1858	AC	Robertsfors	Minnessten
573	AC	Nordmaling	Balkbro	1858	AC	Robertsfors	Stenmur
573	AC	Nordmaling	Bensinstation	1858	AC	Robertsfors	Vägräcke
573	AC	Nordmaling	Milstolpe	1858	AC	Robertsfors	Vägvisare
573	AC	Nordmaling	Milstolpe	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
573	AC	Nordmaling	Milstolpe	4	AC	Skellefteå	Balkbro
573	AC	Nordmaling	Milstolpe	4	AC	Skellefteå	Gränsmärke
573	AC	Nordmaling	Vägmärke	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
575	AC	Nordmaling	Vägräcke	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
653	AC	Nordmaling	Allé	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
739	AC	Nordmaling	Mjölkbord	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
845	AC	Nordmaling	Allé	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
1482	AC	Nordmaling	Fackverksbro	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
1482	AC	Nordmaling	Vägmärke	4	AC	Skellefteå	Milstolpe
1482	AC	Nordmaling	Vägräcke	4	AC	Skellefteå	Plats med tradition
1988	AC	Nordmaling	Allé	4	AC	Skellefteå	Plattbro
1988	AC	Nordmaling	Balkbro	364	AC	Skellefteå	Stenvalvsbro
2079	AC	Nordmaling	Vägmärke	547	AC	Skellefteå	Stenvalvsbro
2193	AC	Nordmaling	Minnessten	730	AC	Skellefteå	Bågbro
2235	AC	Nordmaling	Solitärträd	731	AC	Skellefteå	Stenmur
2385	AC	Nordmaling	Vägvisare	741	AC	Skellefteå	Milstolpe
2454	AC	Nordmaling	Fackverksbro	753	AC	Skellefteå	Milstolpe
2454	AC	Nordmaling	Grindstolpe	753	AC	Skellefteå	Milstolpe
57401	AC	Nordmaling	Stenvalvsbro	753	AC	Skellefteå	Stenmur
531	AC	Norsjö	Milstolpe	761	AC	Skellefteå	Stenmur
531	AC	Norsjö	Vägmärke	766	AC	Skellefteå	Kilometerstolpe
785	AC	Norsjö	Färjeläge	766	AC	Skellefteå	Milstolpe
791	AC	Norsjö	Färjeläge	766	AC	Skellefteå	Plats med tradition
791	AC	Norsjö	Skjutshäll	766	AC	Skellefteå	Stentrumma

<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>	<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
766	AC	Skellefteå	Väghållningssten	0	AC	Umeå	Balkbro
766	AC	Skellefteå	Vägräcke	0	AC	Umeå	Balkbro
768	AC	Skellefteå	Grindstolpe	0	AC	Umeå	Milstolpe
769	AC	Skellefteå	Milstolpe	0	AC	Umeå	Milstolpe
774	AC	Skellefteå	Minnessten	0	AC	Umeå	Milstolpe
779	AC	Skellefteå	Stenrösen	0	AC	Umeå	Milstolpe
805	AC	Skellefteå	Fackverksbro	0	AC	Umeå	Milstolpe
807	AC	Skellefteå	Milstolpe	0	AC	Umeå	Stentrumma
807	AC	Skellefteå	Minnessten	0	AC	Umeå	Stenvalvsbro
811	AC	Skellefteå	Vägräcke	0	AC	Umeå	Stenvalvsbro
816	AC	Skellefteå	Stenmur	199	AC	Umeå	Allé
822	AC	Skellefteå	Bågbro	363	AC	Umeå	Vägräcke
830	AC	Skellefteå	Milstolpe	364	AC	Umeå	Plats med tradition
875	AC	Skellefteå	Milstolpe	395	AC	Umeå	Allé
875	AC	Skellefteå	Milstolpe	395	AC	Umeå	Allé
876	AC	Skellefteå	Kilometerstolpe	514	AC	Umeå	Mjölkbord
876	AC	Skellefteå	Minnessten	514	AC	Umeå	Vägvisare
878	AC	Skellefteå	Kilometerstolpe	522	AC	Umeå	Brolandfästen
890	AC	Skellefteå	Kilometerstolpe	522	AC	Umeå	Milstolpe
890	AC	Skellefteå	Stenmur	522	AC	Umeå	Milstolpe
890	AC	Skellefteå	Vägräcke	522	AC	Umeå	Milstolpe
890	AC	Skellefteå	Vägräcke	522	AC	Umeå	Milstolpe
893	AC	Skellefteå	Kilometerstolpe	522	AC	Umeå	Milstolpe
893	AC	Skellefteå	Minnessten	522	AC	Umeå	Milstolpe
893	AC	Skellefteå	Minnessten	522	AC	Umeå	Milstolpe
910	AC	Skellefteå	Allé	522	AC	Umeå	Milstolpe
910	AC	Skellefteå	Fackverksbro	522	AC	Umeå	Mjölkbord
910	AC	Skellefteå	Stenmur	523	AC	Umeå	Vägvisare
1559	AC	Skellefteå	Mjölkbord	553	AC	Umeå	Allé
1906	AC	Skellefteå	Stenmur	554	AC	Umeå	Bågbro
1934	AC	Skellefteå	Väghållningssten	554	AC	Umeå	Vägräcke
2198	AC	Skellefteå	Mjölkbord	555	AC	Umeå	Fackverksbro
2198	AC	Skellefteå	Vägvisare	575	AC	Umeå	Balkbro
2648	AC	Skellefteå	Milstolpe	618	AC	Umeå	Bågbro
2648	AC	Skellefteå	Stenvalvsbro	629	AC	Umeå	Vägmärke
				632	AC	Umeå	Vägräcke
363	AC	Sorsele	Vägvisare	633	AC	Umeå	Vägmärke
363	AC	Sorsele	Vägvisare	635	AC	Umeå	Vägräcke
1000	AC	Sorsele	Vägvisare	643	AC	Umeå	Vägräcke
1019	AC	Sorsele	Vägvisare	644	AC	Umeå	Milstolpe
1034	AC	Sorsele	Vägvisare	644	AC	Umeå	Vägvisare
1034	AC	Sorsele	Vägvisare	646	AC	Umeå	Balkbro
1132	AC	Sorsele	Vägvisare	646	AC	Umeå	Vägvisare
				647	AC	Umeå	Vägvisare
12	AC	Storuman	Stenvalvsbro	655	AC	Umeå	Vägräcke
12	AC	Storuman	Vägräcke	656	AC	Umeå	Bensinstation
987	AC	Storuman	Färjeläge	695	AC	Umeå	Milstolpe
987	AC	Storuman	Minnessten	695	AC	Umeå	Milstolpe
987	AC	Storuman	Mjölkbord	695	AC	Umeå	Minnessten
988	AC	Storuman	Bågbro	695	AC	Umeå	Solitärträd
1118	AC	Storuman	Brofundament	695	AC	Umeå	Stenvalvsbro
1118	AC	Storuman	Kilometerstolpe	721	AC	Umeå	Balkbro
1119	AC	Storuman	Mjölkbord	1050	AC	Umeå	Allé
1943	AC	Storuman	Minnessten	1052	AC	Umeå	Vägräcke

<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>	<b>Vägnr</b>	<b>Län</b>	<b>Kommun</b>	<b>Objekt</b>
1118	AC	Umeå	Vägmärke	699	AC	Vindeln	Spännverksbro
1123	AC	Umeå	Allé	704	AC	Vindeln	Balkbro
1196	AC	Umeå	Vägmärke	712	AC	Vindeln	Vägvisare
1206	AC	Umeå	Kilometerstolpe	717	AC	Vindeln	Vägräcke
1384	AC	Umeå	Fackverksbro	833	AC	Vindeln	Vägmärke
1708	AC	Umeå	Allé	833	AC	Vindeln	Vägräcke
1708	AC	Umeå	Vägräcke	953	AC	Vindeln	Allé
1865	AC	Umeå	Milstolpe	1668	AC	Vindeln	Färjeläge
1865	AC	Umeå	Vägvisare	1746	AC	Vindeln	Kilometerstolpe
1865	AC	Umeå	Vägvisare	1746	AC	Vindeln	Vägmärke
1953	AC	Umeå	Vägvisare	1746	AC	Vindeln	Vägvisare
2128	AC	Umeå	Vägmärke	1804	AC	Vindeln	Vägvisare
2128	AC	Umeå	Vägmärke	2025	AC	Vindeln	Vägvisare
2128	AC	Umeå	Vägräcke	2025	AC	Vindeln	Vägvisare
2179	AC	Umeå	Vägmärke	2067	AC	Vindeln	Vägräcke
2179	AC	Umeå	Vägräcke	2067	AC	Vindeln	Vägräcke
2223	AC	Umeå	Vägmärke	2253	AC	Vindeln	Färjeläge
2242	AC	Umeå	Vägvisare	2327	AC	Vindeln	Vägmärke
2277	AC	Umeå	Vägmärke	2327	AC	Vindeln	Vägvisare
2300	AC	Umeå	Fackverksbro	2397	AC	Vindeln	Vägvisare
2380	AC	Umeå	Milstolpe	2398	AC	Vindeln	Vägvisare
2380	AC	Umeå	Milstolpe	2398	AC	Vindeln	Vägvisare
2437	AC	Umeå	Vägmärke	2532	AC	Vindeln	Färjeläge
2456	AC	Umeå	Vägmärke				
2487	AC	Umeå	Allé	2	AC	Vännäs	Hängbro
2635	AC	Umeå	Balkbro	2	AC	Vännäs	Vägräcke
2635	AC	Umeå	Balkbro	529	AC	Vännäs	Bågbro
2659	AC	Umeå	Vägmärke	551	AC	Vännäs	Bågbro
2669	AC	Umeå	Vägmärke	608	AC	Vännäs	Färjeläge
				608	AC	Vännäs	Trägardebgård
195	AC	Vilhelmina	Allé	608	AC	Vännäs	Vägräcke
942	AC	Vilhelmina	Gästgiveri	611	AC	Vännäs	Mjölkbord
952	AC	Vilhelmina	Stenrosen	622	AC	Vännäs	Betongvalvbro
1067	AC	Vilhelmina	Bågbro	2305	AC	Vännäs	Vägvisare
1067	AC	Vilhelmina	Stenmur				
1077	AC	Vilhelmina	Bågbro	90	AC	Åsele	Mjölkbord
1597	AC	Vilhelmina	Bensinstation	585	AC	Åsele	Stenmur
1955	AC	Vilhelmina	Fackverksbro	926	AC	Åsele	Vägvisare
2203	AC	Vilhelmina	Vägräcke	926	AC	Åsele	Vägvisare
				928	AC	Åsele	Bågbro
48	AC	Vindeln	Hängbro	932	AC	Åsele	Stenmur
333	AC	Vindeln	Hängbro	942	AC	Åsele	Balkbro
363	AC	Vindeln	Färjeläge	942	AC	Åsele	Stentrumma
605	AC	Vindeln	Bågbro	942	AC	Åsele	Stentrumma
612	AC	Vindeln	Bågbro	942	AC	Åsele	Stentrumma
612	AC	Vindeln	Mjölkbord	2346	AC	Åsele	Allé
614	AC	Vindeln	Vägräcke				
615	AC	Vindeln	Bågbro				
632	AC	Vindeln	Vägmärke				
632	AC	Vindeln	Vägräcke				
632	AC	Vindeln	Vägräcke				
632	AC	Vindeln	Vägvisare				
683	AC	Vindeln	Mjölkbord				
699	AC	Vindeln	Minnessten				

# Källor och litteratur

*Alléer i Norrbottens och Västerbottens län. Inventering av alléer på det statliga vägnätet.* Vägverket Region Norr. Luleå 1997.

Almqvist, C & Lindegård, P. *Vägen som kulturarr. Värdefulla vägar och vägmiljöer i Kalmar län.* Länsstyrelsen i Kalmar län. Vägverket Region Sydöst. Kalmar 1999.

Almqvist, C & Syllner-Gustafsson, M. *Vägen i kulturlandskapet. En beskrivning av de mindre vägnarnas kultur- och naturvärden samt exempel på värn-värda vägmiljöer.* Vägverket Region Sydöst. Jönköping 1994.

Andersson, M. *Vägars kulturvärden.* Riksantikvarieämbetet. Stockholm 1997.

*Artrika vägkanter.* Vägverket Region Norr. Luleå 1998.

*Artrikare Vägkanter - en idéskrift.* Vägverket. Borlänge 1997.

Bengtsson, R, m.fl. Svenska landsvägsalléer. *Stad och Land* nr 140. Malmö 1996.

Celsing, D. Statliga och lokala intressen i svenskt vägbyggande under första hälften av 1800-talet. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 36 1998.

Dalgård, K, m fl. *Broar i Västerbottens län – en kulturhistorisk inventering.* Länsstyrelsen i Västerbottens län, Meddelande nr 13 1995.

*Det värdefulla odlingslandskapet. Program för bevarande av natur- och kulturmiljövärden.*

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Meddelande nr 2 1993.

Essen, E & Jakobsson, M. *Bevarande och levandegörande av kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer. Etapp 1.* Vägverket Region Stockholm, rapport 1999:0301. Stockholm 1998.

*Formvårdsprogram för Västerbottens län.* Länsstyrelsen i Västerbottens län, Meddelande nr 1 1999.

Gagge, A-C & Sundberg, M. *Historiska vägar. Alternativa färdvägar genom Gävleborgs län.* Vägverket Region Mitt. Länsstyrelsen Gävleborg, Rapport nr 11 1999.

Gerentz, S m.fl. (red). *Vägar. Dåtid, nutid och framtid.* Vägverket. Borlänge 1991.

*Hela vägen.* Vägverket. Borlänge 1999.

Helgesson, B & Trelid, H, *Vägen – Ett kulturarr. Kulturhistoriskt värdefulla vägmiljöer på det statliga vägnätet i Skåne värda att bevara.* Vägverket Region Skåne. Kristianstad 1997.

Hoppe, G. *Vägarna inom Norrbottens län. Studier över den trafikgeografiska utvecklingen från 1500-talet fram till våra dagar.* Uppsala 1945.

*Kulturmiljövård* nr 1-2 1992. Vägen.

*Kulturmiljövård* nr 1 1997. Kommunikationer.

*Ladornas land. Biologisk mångfald och variation i odlingslandskapet.* Jordbruksverket 1999.

Lassila, M. *Vägarna inom Västerbottens län; Kommunikationernas utveckling mot bakgrund av befolkning och näringsliv.* Umeå 1972.

Lassila, M. Milstenar, milstolpar och andra avståndsmarkeringar i Norrland. *Kungl. skytteanska samfundets handlingar* 44. 1995.

Linné, C von. *Inter Lapponicum dei gratia institutum 1732.* Stockholm 1975.

Lundgren, E & Holmström, E. *Kultur på väg i Skaraborgs län.* Mariestad 1997.

Lundholm, K. *På väg i norr. Vägverket 150 år.* Norrbottens museum. Luleå 1991.

Lundin, E. *Svensk vägghistoria.* Manus Vägverkets museum. Borlänge 1996.

Marklund, G. *Snallarvägen – om vägar, färder och frakter i gränstrakterna mellan Västerbotten och Norrbotten.* Norrbottens Museum. Luleå 1985.

*Metoder för ökad kunskap och värdefulla natur- och kulturmiljöer vid småvägar. Exempel från Jönköpings län.* Projektet värdefulla vägmiljöer. Vägverket Region Sydöst. Jönköping 1997.

Montelius, J-O. Vägunderhåll och vägbygge vid 1800-talets mitt. *Daaedalus* 1991.

Montelius, J-O. Gammal teknik på väg. Teknik-historiska källor till väg- och brobyggen i Kopparbergs län. *Polhem* nr 1 1996.

Montelius, J-O. Svensk vägadministration. En historisk översikt. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 39 2000.

*Naturbetesmarker. Biologisk mångfald och variation i odlingslandskapet.* Jordbruksverket 1994.

Nordin, S. *Inventering av milstolpar i Norrbotten.* Länsstyrelsen i Norrbottens län. 1998.

*Norrbottens synliga historia. Norrbottens kulturmiljöprogram.* Del 1. Länsstyrelsen i Norrbottens län. Rapport nr 3 1992.

*Norrbottens synliga historia. Norrbottens kulturmiljöprogram.* Del 2. Band 1-2. Länsstyrelsen i Norrbottens län. Rapport nr 10 1998.

Olsson, C, Petterson, H & Törnqvist P-O. *Kulturminnen i vägens spår.* Länsstyrelsen i Kronobergs län och Vägverket Region Sydöst. Växjö 1997.

Rosén, B. Enkronasvägar – Roséns snörliv och slickepinnar. *Kulturmiljövård* nr 3 1997.

Rosén, G. Väg och bygd i Västerbotten. *Svenska Turistföreningens årskrift* 1937.

Sander, A. *Dokumentation av renoverade milstolpar.* Länsstyrelsen i Västerbottens län 1987.

Sigfridsson, T. Mjölkbordets historia. Ett arbete om den nära femtioåriga mjölkbordsperioden. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 29 1995.

Sigfridsson, T. *Mjölkbordets historia. Ett arbete om den drygt femtioåriga mjölkbordsepoken.* Kungl. Skogs- och lantbruksakademien. Stockholm 1995.

*Småvatten och våtmarker i odlingslandskapet. Biologisk mångfald och variation i odlingslandskapet.* Jordbruksverket 1994.

Spade, B. Industrisamhällets broar. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 39 2000.

Westlund, H. *Infrastruktur i Sverige under tusen år.* Studier till kulturmiljöprogram för Sverige. Riksantikvarieämbetet. Stockholm 1998.

*Vårt hävdade Norrbotten. Program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden i Norrbottens län.* Länsstyrelsen i Norrbottens län. Rapport nr 6 1993.

*Vårt odlade landskap.* Länsstyrelsen i Västerbottens län. Meddelande nr 10 1996.

*Västerbotten genom tiderna. Del 1. Kulturmiljöer av riksintresse i Västerbottens län.* Länsstyrelsen i Västerbottens län. Meddelande nr 2 1991.

*Västerbotten genom tiderna.* Del 2. Umeå 1994.

Zetterstedt, J, W. Resa genom Umeå Lappmarker i Vesterbottens län förrättad 1832. Faksimileutgåva. *Norrländska skrifter* nr 4. Umeå 1980.

*Ångar. Biologisk mångfald och variation i odlingslandskapet.* Jordbruksverket 1995.



### **Adresser och telefon**

Länsstyrelsen i Västerbottens län, 901 86 Umeå, tel 090-10 70 00

Länsstyrelsen i Norrbottens län, 971 86 Luleå, tel 0920-960 00

Vägverket Region Norr, Box 809 971 25 Luleå, tel 0920-24 37 00