



Samhällsavdelningen
Ann-Mari Westerlind &
Michael Frisk

2008-10-03

Kulturmiljön och dragningen av ny E4 förbi Uppsala – underlag för reflektion och diskussion vid konferensen ”Vägar till mångfald”

Kulturlandskapet norr och öster om Uppsala berättar om livsbetingelser och samhällsförändringar under de senaste 4000 åren. Åsarna, dalgångarna, de öppna slätterna, åarna och sjöarna har utnyttjats kontinuerligt under hela denna tidsrymd. Spåren i landskapet från den förhistoriska tiden, medeltidens kyrkor, byar och gårdar, den öppna slättens utbredning, vägnätet och staden berättar om samhällsförhållanden under olika tider. Det är angeläget och betydelsefullt att den historiska mångfalden i detta landskap kan upplevas även av framtida generationer. Detta innebär att de karaktäristiska bebyggelse-, kommunikations- och ägomönster som vuxit fram genom historien gång bör bevaras, vårdas och synliggöras. Det innebär också att helheten bör uppmärksammas och beaktas.¹

Detta var utgångspunkten för kulturmiljövårdens företrädare från Riksantikvarieämbetet och länsstyrelsens kulturmiljöenhet när vi under 1990-talet deltog i diskussionerna om och planeringen av den nya E4:an genom Uppland. Planeringen var en utdragen process med många turer. Vid flera tillfällen tvingades vi till omprövningar för att göra det bästa av de förutsättningar som gavs i olika skeden av processen.

Syftet med denna PM är att ge ett underlag för diskussion och reflektion under exkursionen och på plats vid Vaksala kyrka. Hur blev det i slutändan jämfört med vad vi då befarade? Vi sammanfattar synpunkter och argument som kulturmiljövården framförde på 1990-talet. Vid sidan av den ”professionella” kulturmiljövården var även flera ideella organisationer aktiva i debatten. Vi har även lyft fram några av de synpunkter och argument som framfördes av dessa organisationer. Vi avslutar med några reflektioner och frågor om vad som föll utslaget i valet av alternativ.

Texten uppehåller sig framför allt vid det vägalternativ som nu är färdigbyggt (Årsta Väst) och två av de konfliktområden som bedömdes vara särskilt svåra, nämligen *Vaksalabygden och kyrkomiljön vid Vaksala kyrka* samt *Björklinge- och Fyrisåns dalgångar med Gamla Uppsala*. Detta är även två av flera riksintressen för kulturmiljövården som berördes av utbyggnaden av den nya E4 (figur 1).

¹ Efter Waern & Westerlind 1999.

Kulturmiljövårdens synpunkter – det ”professionella” perspektivet

Från Sävjaåns dalgång i söder till Vendelsjön i norr sträcker sig ett unikt kulturlandskap som under äldre medeltid var kärnområdet i folklandet Tiundaland. Området rymmer några av norra Europas mest manifesta uttryck för de maktpolitiska ambitionerna hos järnålderns och medeltidens sociala och kulturella elit. Fornlämningsområdet i Gamla Uppsala utgör områdets kärna. Här finns lämningar av en kungsgård och en tidigmedeltida domkyrka, de magnifika storhögarna och en koncentration av forngravar som i Sverige finner sin motsvarighet endast i Birka.²

Vaksalabygden och kyrkomiljön vid Vaksala kyrka

”Vaksalabygden innehåller omfattande och representativa fornlämningsmiljöer, i huvudsak från bronsålder med väsentliga inslag från hela järnåldern, samt sockencentrum med intressant kyrkplats (Vaksala medeltida kyrka).”³

Kyrkan ligger idag som en dominant i kyrkbyn, på gränsen till slätten. Vid Vaksala kan stadsbon möta landet utan att lämna staden. En motorväg mellan Vaksala kyrka och gården Vaskesta medför en stor förändring av detta förhållande. Vägen och tillhörande utrustning som belysning, räcken m.m. innebär att både visuella och funktionella samband bryts. Upplevelsen av det omgivande landskapet förändras dramatiskt. Vaksala kyrka förlorar kontakten med sin socken ute på slätten. Kyrkplatsens roll som gammalt sockencentrum blir svårare att uppfatta och förstå. Kyrkomiljön kommer att påverkas av trafikbuller. Vägdragningen ändrar också staden Uppsalas förhållande till det omgivande slättlandskapet. Motorvägen ersätter det tidigare mötet mellan stad och slätt. Vägen öppnar för en markexploatering ut mot Vaksalaslätten. Om och när en sådan sker kommer förutsättningarna för att bevara kulturmiljön i detta område att förändras radikalt.⁴

Björklinge- och Fyrisåns dalgångar med Gamla Uppsala

”... en centralbygd av stor betydelse för rikets historia med kontinuitet sedan bronsåldern. Gamla Uppsala utgjorde under forn- och medeltiden ett monumentalt och traditionsbärande rikspolitiskt centrum med kultplats, kungsgård och Sveriges första ärkebiskopssäte.”⁵

Vid Gamla Uppsala skär vägsträckningen Årsta Väst genom inägorna till Gamla Uppsala by, fornlämningsområdet och riksintresseområdet. Förståelse av det historiska sambandet mellan Gamla Uppsala och det omgivande landskapet försvaras av varje nytt element som fogas in i landskapet. Möjligheterna att pedagogiskt förklara Gamla Uppsalas roll i bygden och regio-

²Vägverket 1999 s. 1.

³ Ur beskrivningen för riksintresset Vaksalabygden (riksintresseområde C36).

⁴ Efter Waern & Westerlind 2000.

⁵ Ur beskrivningen för riksintresset Fyrisåns- och Björklingeåns dalgång (riksintresseområde C30).

nen blir svårare. Upplevelsen av miljön i och runt Gamla Uppsala påverkas redan idag av den närbelägna flygflottiljen, biltrafiken på nuvarande E4, väg 290 samt tågtrafiken på Ostkustbanan.

Vid passagen över Fyrisåns dalgång vid Fullerö bryter vägen mot historiska ägo-, bebyggelse- och kommunikationsmönster. Vägbanken skär av det kommunikationsstråk utmed ån som använts i årtusenden och innebär en mycket stor påverkan på landskapsrummet längs Fyrisån, på fornlämningsmiljöerna och på Fullerö bys ägostruktur. I den fortsatta sträckningen norrut inom riksintresset medför vägsträckningen stor påverkan på fornlämningsmiljöer och landskap.⁶

Ideella organisationer – medborgarperspektivet

Ett axplock av synpunkter och argument från Föreningen ARV och Vendels hembygdsförening⁷:

”... (Årsta Väst) skär genom ... Nordens största sammanhängande fornlämningsområden ... en levande kulturbygd med historiska anor ...”.

”... viltstängsel, viadukter, vägbankar, väg- och reklamskyltar kommer att förfula det öppna jordbrukslandskapet ...”.

”... jordbruksbygd med norra Upplands mest produktiva jordbruksmarker. Stora arealer kommer att för all framtid förödas ... Lönsamheten i många jordbruksföretag kommer att drastiskt försämrats och i vissa fall omöjliggöra fortsatt drift.”

”... hyser ... hotade och sällsynta ryggradsdjur: kornknarr, vaktel och stor-spov ... varje vår och höst rastar 400-500 tranor på sankängarna och åkerfälten ...”.

”Trafikbuller kommer att lägga en ljudmatta över stora områden ... bakgrundsbruset kommer att fresta på människorna oerhört.”

”... den nu föreslagna E-4 sträckningen ... står i princip oprövad mot andra alternativa vägsträckningar. Den helhetsbedömning ... som är av största vikt vid vägprojekt av denna storlek ur såväl kultur- och naturmiljösynpunkt ... har därigenom gått förlorad ... förstärks genom att (vägsträckningen) delats upp i mindre delsträckor där såväl beslut ... som framtagande av arbetsplaner sker separat.”

”... vägsträckningen kommer att kraftigt påverka och stycka sönder det öppna kulturlandskapet ... den kulturellt och traditionellt betingade enhet som Vendelbygden idag utgör (kommer) att sönderdelas för all framtid.”

⁶ Efter Waern & Westerlind 2000 och Vägverket 1999.

⁷ Citaten är hämtade från Föreningen Arv 1996 och Vendels hembygdsförening 1995.

” ... spolia Vendelheden och Uppsalaåsen som ... ströv- och rekreationsområde ... idrottsanläggningen vid Ottarsborg ... avskärmas från skid- och motionsspår med försämrade möjligheter till nyttjande som följd.”

” ... skapar inga nya förutsättningar för tillväxt och utveckling i Norduppland ... efterlyser en helhetssyn ... en ny motorväg genom länet får inte enbart se till Uppsala stads intressen utan måste se till länet i helhet.”

Vad fällde utslaget i val av alternativ?

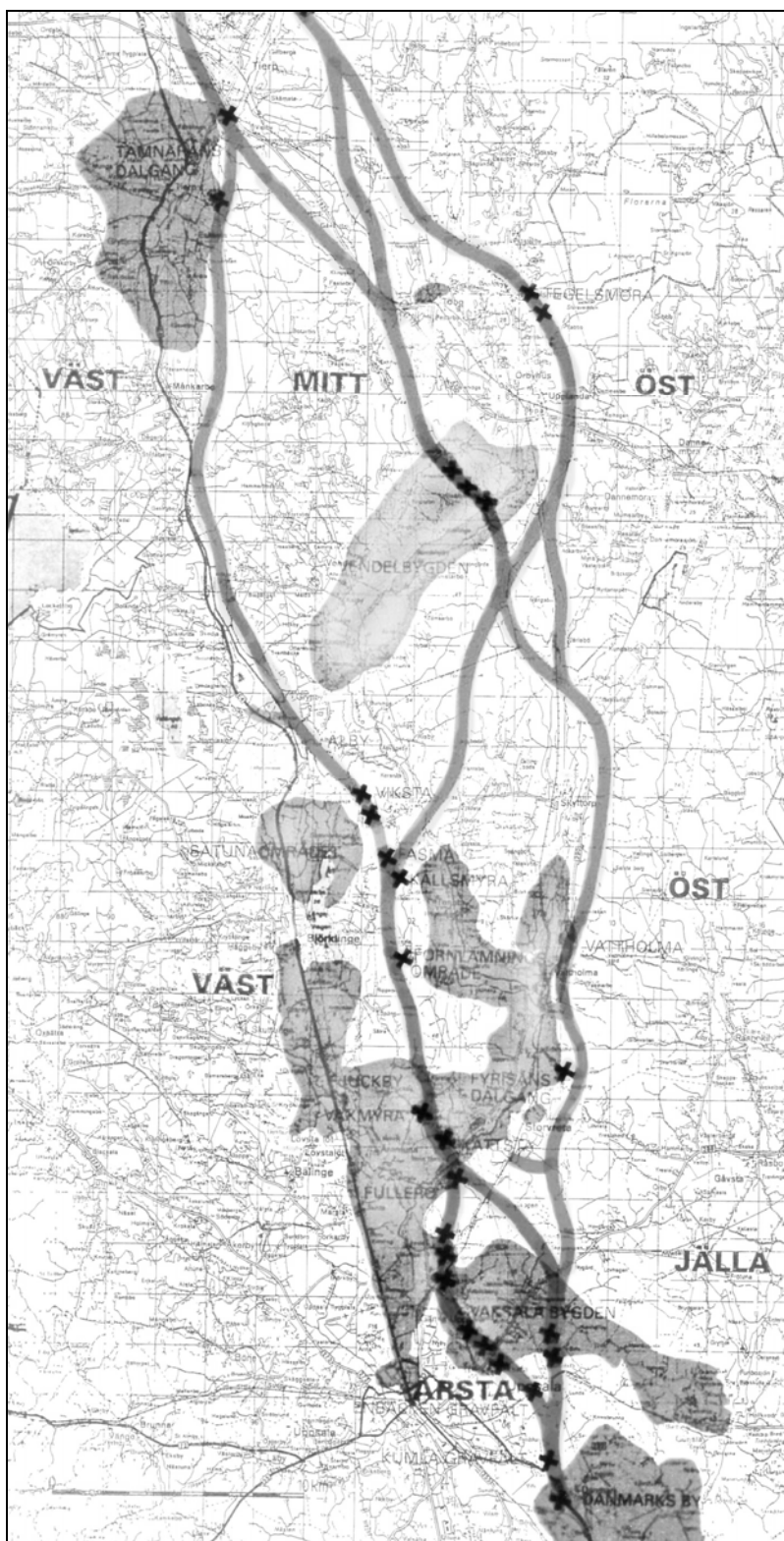
Det alternativ som valdes och nu är byggt var enligt både kulturmiljöns ”professionella” företrädare och de ideella organisationer som deltog i diskussionen det sämsta ur landskaps- och kulturmiljösynpunkt. Detta framgår även av Vägverkets egen MKB för både vägutredning och arbetsplan.

En populär förklaring till att det nu byggda alternativet Årsta väst ändå valdes är att de övriga alternativ som diskuterades föll bort på grund av att de påverkade en lokal med rödlistade fladdermöss. Det skulle alltså ha rört sig om en konflikt mellan natur och kulturmiljöintresset där kulturmiljön drog det kortaste strået.

En reflexion man då kan göra är om kulturmiljövårdens företrädare på ett tillräckligt tydligt sätt lyckades lyfta fram och förklara de värden i det kontinuerligt brukade landskapet som vi argumenterade för?

Ytterligare frågor kan ställas om det faktum att det alternativ som byggdes (Årsta väst) var det billigaste alternativet och det alternativ som Vägverket mycket tidigt bestämde sig för. Det alternativ som bedömdes vara lämpligare ur kulturmiljösynpunkt var dyrare enligt de samhällsekonomiska analyserna. Detta väcker frågan om vad som ingick i de ekonomiska analyserna? Här kan man konstatera att påverkan på landskapets natur och kulturmiljö-kvaliteter inte hanterades. De externa kostnader som denna påverkan förorsakar samhället ingick alltså inte i de kostnadsberäkningar som låg till grund för val av alternativ. Därmed fanns det heller ingen möjlighet att jämföra de olika alternativen ur denna synvinkel och se möjligheterna att räkna hem ”miljövinster”.

Detta sätter i sin tur fokus på frågan om relationen mellan de samhällsekonomiska analyserna och MKB. Vilket av dem väger tyngst i besluten? Kan samhällsekonomiska analyser som inte hanterar alla miljökostnaderna alls betraktas som hållbara ens ur ekonomisk synvinkel? Hur kan vi få till stånd en utvecklad tillämpning av de samhällsekonomiska analyserna så att de innefattar även kvalitativa värden som till exempel landskapets natur och kulturmiljöer? Hur kan vi börja se och räkna hem miljövinster även för sådana värden?



Figur 1. Vägutredningens olika alternativ (linjer), riksintressen för kulturmiljövården (skuggade områden) samt de konfliktområden som ansågs särskilt svåra ur kulturmiljösynpunkt (kryssmarkeringar). Kartan är aningen svårläst men ger i alla fall en grov uppfattning om hur konfliktområdena fördelade sig de olika vägalternativen emellan.



Referenser

Föreningen ARV 1996. E4 JÖB. Jälla-Öst-Bruksvägen.

Vendels hembygdsförening 1995 Yttrande över vägutredning E4, Läby – Månkarbo inkl. väg 790 E4-Örbyhus. 1995-05-07.

Vägverket 1999. Ny E4 Uppsala – Mehedeby delen Uppsala – Läby. Kompletterande utredningar av östliga sträckningar vid Uppsala – underlag för fastställelse av arbetsplan. December 1999.

Waern, K. & Westerlind, A-M. 2000. E4 Uppsala – Mehedeby delen Uppsala – Läby. Påverkan på kulturmiljön i olika vägalternativ.