

Gestaltningsprogram i stråkstudier

Metoddiskussion och fallstudie längs väg 108



Anna Terning

2005-06-07

Institutionen för landskapsplanering, Alnarp, SLU

Handledare: Mattias Qviström och Karin Gullberg

Examinator: Eivor Bucht

Omslagsbild: Gammal stenbro vid väg 108 i Ljungbyhed.

Detta är ett examensarbete i landskapsarkitektur vid institutionen för landskapsplanering, Alnarp SLU. Arbetet motsvarar 20 poäng och har gjorts på uppdrag av Vägverket Region Skåne.

Handledare har varit Mattias Qviström, institutionen för landskapsplanering och Karin Gullberg, Vägverket Region Skåne. Tack för alla tips och råd under arbetets gång.

Jag vill även tacka:

Martin Svensson, som har ställt upp som chaufför så att jag har kunnat fotografera.

Andréas Hall, som har ordnat med det fina kartunderlaget.

Detta arbete har gjorts på uppdrag av Vägverket Region Skåne och behandlar framtagandet av en landskapsanalysmetod, som kan användas för gestaltungsprogram i stråkstudier.

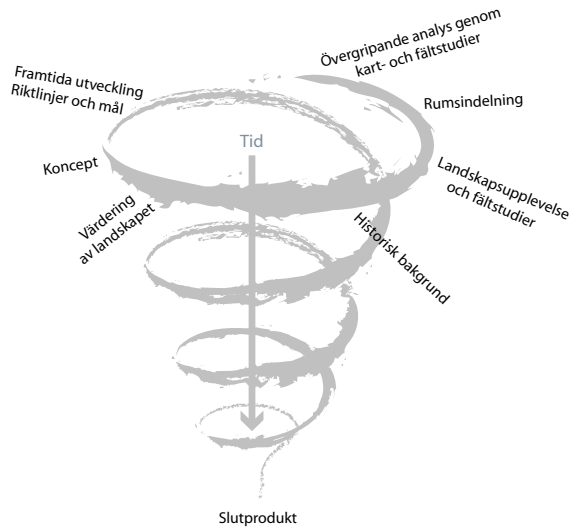
Stråkstudier görs i ett tidigt skede i vägplaneringsprocessen och utförs för att få ett sammanhang längs ett helt vägstråk inför framtida förändringar. En stråkstudie består av flera olika delar och görs på en övergripande nivå där den speciellt tar fasta på de stora dragen. En av delarna kallas för gestaltungsprogram och behandlar det visuella landskapet som en väg går genom. Gestaltungsprogrammet är viktigt då det fungerar som en vägledning och ser till helheten när arbeten utförs längs med en väg. Idag finns en skrift som tar upp hur gestaltungsprogram ska användas på nationell nivå och samtidigt som det här arbetet skrevs höll Vägverket Region Skåne i samarbete med Länsstyrelsen i Skåne på att ta fram ett dokument för hur gestaltungsprogram ska användas på regional nivå. Dessa arbeten tar dock inte upp stråkstudier, då detta är ett relativt nytt begrepp inom Vägverket.

I en inledande teoretisk bakgrund definieras olika begrepp, vanliga vid diskussioner om landskap, som kan ha olika betydelse i olika sammanhang. I diskussionen om landskap och landskapskaraktärer konstateras att identitet och orientering har stor betydelse för upplevelsen av resan. Även betydelsen av landskapsanalyser diskuteras, samt vad de innebär i det här sammanhanget. Olika analysmetoder och praktiska exempel på hur landskap kan analyseras studeras och redovisas kortfattat som bakgrund till denna analysmetod. Bland annat redovisas de metoder som Kevin Lynch tog fram i ”The Image of the City”, som till stor del

ser till visuella aspekter och som ligger till grund för många arbeten rörande landskapsanalyser. Efter varje redovisad metod diskuteras vad som är bra med metoderna och hur de kan användas för gestaltungsprogram i stråkstudier. Utifrån dessa exempel plockas de delar ut, som kan anpassas och användas till den översiktliga nivån i stråkstudien och sätts samman i en analysmetod. Metoden är uppdelad i olika delar:

- Översikt - som ger en första inblick i vad det är för område och varför det ska analyseras.
- Landskapsupplevelse - som tar upp hur vägen upplevs från landskapet och hur landskapet upplevs från vägen.
- Historiskt perspektiv - visar på markanvändning och bebyggelsestruktur genom tiderna. Här redovisas även hur vägens läge i landskapet har förändrats.
- Värdering - tar upp de positiva och negativa värden längs med vägen utifrån de kriterier som anses viktiga för sträckan.
- Framtida utveckling - vad kommer att hända längs och runt om vägen i framtiden. Här ges även de förslag som analysarbetet kommit fram till.

Arbetsprocessen med att ta fram en analys kan ses som en spiral då ökad kunskap kan leda till att tidigare



genomgångna skeden måste redigeras. Ju längre tiden går, desto mer smalnar spiralen av och desto precisare blir arbetet.

I en fallstudie längs väg 108 prövas den framtagna analysmetoden. Avgränsande element, identitet, orienterbarhet och vägens förhållande till bebyggelse är några företeelser som särskilt tas fasta på. Utifrån dessa värderas landskapet och översiktliga mål och specifika riktlinjer föreslås för att öka orienterbarheten och för att ge vägen ett eget tema. Detta tema ska göra det lättare att veta var man befinner sig och sträva efter att urskilja väg 108 från andra vägar.

Landscape analysis for general road studies Method discussion and pilot study at road 108

This work has been made by order of the Swedish Road Administration (SRA) in Skåne. It discusses how to produce a landscape analysis that can be used in a strategic analysis “gestaltningsprogram” in general road studies “stråkstudier”.

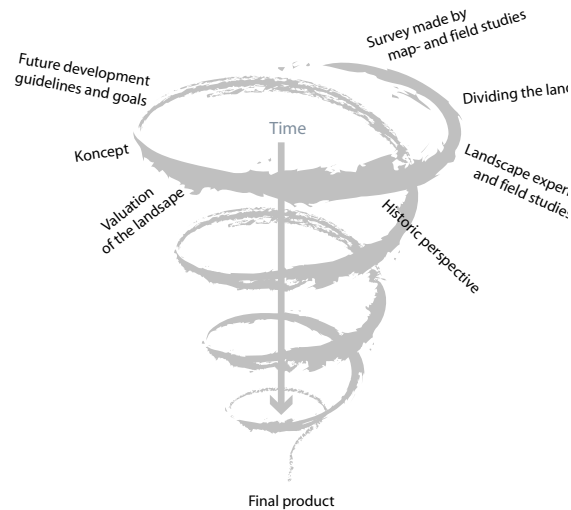
The general road study is a relative new concept and is made in an early step of the road planning process. It is performed to find a continuous character along a highway in prospect of future changes. A general road study consists of several different parts and is made on a comprehensive level, especially taking into account the large structures in the landscape. One of the parts is called gestaltningsprogram and considers the visual landscape that a road runs through. The strategic analysis is important because it works as a guide and sees to the overall picture when work is performed along a road. There is a publication today that brings up how the strategic analysis is supposed to be used at a national level and at the same time that my essay was made, the SRA in Skåne was working on a document about strategic analyses at a regional level together with the County Administration Board in Skåne. These documents are not considering the general road study.

Different conceptions, common in landscape discussions, are defined in an opening theoretical background because the meaning can differ in various contexts. It is noticed in the discussion about landscape and landscape character that identity and orientation is important for the experience of a trip along a road. Even the meaning of landscape analyses is discussed and what they stand for in this work.

As a background to this method different methods for analyses and practical examples of how the landscape can be analyzed are studied and concise presented. Among others the methods made by Kevin Lynch in “The Image of the City”, that mainly sees to the visual landscape and underlies many landscape analyzed are presented. A discussion about what is good and what is bad with the methods and how they can be used for a strategic analysis in general road studies is presented after each method. From these examples the parts that can be adjusted and used for the comprehensive level are selected and put together in a special method. This method can be divided into different parts:

- Survey - that gives a first insight of the area and why it is going to be analyzed.
- Experience of the landscape - presents how the road is experienced from the landscape and how the landscape is experienced from the road.
- The historic perspective - shows how the land use, housing structure and the road have changed through the years.
- Valuation - presents the positive and negative values along the road on the basis of the criterion important for the road.
- Future development - what will happen along and around the road in the future? Here are ideas and suggestions presented.

Working with an analysis is a process that can be illustrated as a spiral, because increased knowledge can result in that previous steps must be edited. The further the work



proceeds, the narrower the spiral gets and the more precisely becomes the work.

The method is tested in a pilot study along road 108 that leads from the south to the north of Skåne. The delimiting elements, identity, the possibility to orientate and the relation between the road and housing areas are some facts that are especially considered. The landscape is valued from these facts and general goals and specific guidelines are suggested to improve the possibility to orientate and to give the road an own theme. This theme will make it easier to know where you are and strive to discern road 108 from other roads.

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	5
ABSTRACT	7
BILDFÖRTECKNING	12
KARTFÖRTECKNING	13
1 INLEDNING	15
1.1 BAKGRUND TILL ARBETET	15
1.1.1 STRÅKSTUDIE	15
1.1.2 GESTALTNINGSPROGRAM	15
1.2 MÅL OCH SYFTE	16
1.3 AVGRÄNSNING AV ARBETET	17
1.4 MATERIAL OCH METOD	17
1.5 DISPOSITION	17

2	TEORETISK BAKGRUND	19
2.1	LANDSKAP	19
2.1.1	LANDSKAPSKARAKTÄRER	21
2.1.2	IDENTITET OCH ORIENTERBARHET	21
2.2	VAD ÄR LANDSKAPSANALYS?	24
2.2.1	KARTOR OCH FÄLTSTUDIER	25
2.2.2	LANDSKAPSANALYS I GESTALTNINGSPROGRAM	26
3	LANDSKAPSANALYSMETODER	29
3.1	STUDERADE ANALYSMETODER	29
3.1.1	SVENSKA LANDSKAP (SPORRONG, U M.FL. 1995)	30
3.1.2	THE IMAGE OF THE CITY (LYNCH, K, 1960)	32
3.1.3	LANDSKAPSBILDSANALYS – LANDSKAPETS VISUELLA IDENTITET MED EXEMPEL FRÅN NYKÖPINGS KOMMUN (ELFSTRÖM, J, 1991)	33
3.1.4	KVALITETSPROGRAM FÖR YTTRE RINGVÄGENS NÄROMRÅDE (BURLÖVS KOMMUN M FL. 2000)	35
3.1.5	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING E22 HURVA – FOGDARP (VÄGVERKET, 1999)	36
3.1.6	BOTNIABANAN – JÄRNVÄGSUTREDNING NORDMALING – UMEÅ (BANVERKET, 1998)	37
4	UTVECKLING AV ANALYSMETOD	39
4.1	METODUTVECKLING	39
4.1.1	ÖVERSIKT	39
4.1.2	OMRÅDESINDELNING	40
4.1.3	ÅSKÅDAR- OCH TRAFIKANTPERSPEKTIV	40
4.1.4	HISTORISKT PERSPEKTIV	41
4.1.5	VÄRDERING	41
4.1.6	KONCEPT	41
4.1.7	FRAMTIDA UTVECKLING	42

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

5	FALLSTUDIE LÄNGS VÄG 108	43
5.1	ÖVERSIKT	45
5.2	KONCEPT	46
5.3	LANDSKAPSANALYS	48
5.3.1	BÖLJANDE JORDBRUKSLANDSKAP NORR OM TRELLEBORG	48
5.3.2	SKOGSOMRÅDET VID BÖKEBERG	54
5.3.3	LUNDASLÄTTEN	60
5.3.4	BÖLJANDE JORDBRUKSLANDSKAP RUNT MARIEHOLM	66
5.3.5	SKOGSLANDSKAP MED ÖPPNA INSLAG	72
6	DISKUSSION	79
6.1	TIDIGARE ERFARENHETER	79
6.2	DEN FRAMTAGNA METODEN	79
6.2.1	ANALYSARBETET	80
6.2.2	DET SOM SAKNAS	81
6.3	ANDRA METODER	81
6.4	ATT TÄNKA PÅ INFÖR FRAMTIDA ARBETE	82
7	KÄLLOR OCH LITTERATUR	84
7.1	INTERNETSIDOR	85
7.2	MUNTliga KÄLLOR	86

Alla bilder har tagits av mig, Anna Terning om inte annat anges.

Omslagsbild: Gammal stenbro.

Bild 1: Högakustenbron. Foto: Martin Svensson	sida 14
Bild 2: Följsam väg	sida 16
Bild 3: Söderslätt. Foto: Martin Svensson	sida 18
Bild 4: Pil i vinterdis	sida 20
Bild 5: Upplysta träd i cirkulationsplats	sida 20
Bild 6: Gatlykta	sida 21
Bild 7: Turning torso. Foto: Per Salberg	sida 23
Bild 8: Vy över Kiruna	sida 24
Bild 9: Mall för gestaltningsprogram. Ur: Gestaltningsprogram för väg - utveckling av metod (Vägverket 2005)	sida 26
Bild 10: Vegetation i mittremsan på motorväg	sida 28
Bild 11: Utsikt från väg	sida 38
Bild 12: Arbetsprocessen	sida 39
Bild 13: Väg förbi Söderåsen	sida 43
Bild 14: Vår i bokskog	sida 47
Bild 15: Klippt bokhäck	sida 47
Bild 16: Bokstam	sida 47
Bild 17: Pilallé	sida 49
Bild 18: Utkanten av Trelleborg	sida 49
Bild 19: Landskapet norr om Trelleborg	sida 49
Bild 20: Kraftledning	sida 49
Bild 21: Stor gård	sida 49
Bild 22: Dominant väg	sida 50
Bild 23: Bullervallar	sida 50
Bild 24: Väderkvarn	sida 50
Bild 25: Entré till Svedala från söder	sida 50
Bild 26: Principskiss - utkanten av Trelleborg	sida 51
Bild 27: Principskiss - järnvägsunderfart	sida 51

Bild 28: Principskiss - inhägnad väg	sida 52
Bild 29: Hästgårdar	sida 55
Bild 30: Entrén till skogsområdet	sida 55
Bild 31: Ung skog	sida 55
Bild 32: Små åkrar	sida 55
Bild 33: Inramande vegetation	sida 56
Bild 34: Tydlig topografi	sida 56
Bild 35: Vy över Klågerup	sida 56
Bild 36: Hyby kyrka	sida 56
Bild 37: Principskiss - Bokskog	sida 56
Bild 38: Principskiss - Vid Yddingesjön	sida 57
Bild 39: Principskiss - Småkuperad topografi	sida 57
Bild 40: Principskiss - Dalen vid Klågerup	sida 57
Bild 41: Bökeberg	sida 58
Bild 42: Principskiss - Vägen förbi Klågerup	sida 61
Bild 43: Början av Lundaslätten	sida 61
Bild 44: Storskaligt landskap	sida 61
Bild 45: Entré till Staffanstorp	sida 61
Bild 46: Utsikt mot Lund	sida 61
Bild 47: Landmärke vid Lund	sida 62
Bild 48: Kraftledningar	sida 62
Bild 49: Öppna slätten	sida 62
Bild 50: Smal väg	sida 62
Bild 51: Skiss över Kävlinge	sida 63
Bild 52: Principskiss - Väg mellan Lund och Staffanstorp	sida 64
Bild 53: Norrvidinge	sida 67
Bild 54: By längs med vägen	sida 67
Bild 55: Ensam tall	sida 67
Bild 56: Entré till Marieholm	sida 67
Bild 57: Marieholm genomfartsväg	sida 68
Bild 58: Svagt böljande topografi	sida 68
Bild 59: Väg med långa anor	sida 68

Bild 60: Väg i nivå med marken	sida 68	Karta 1: Skånekarta med områdesindelning	sida 44
Bild 61: Skiss - Landmärke gravhögar	sida 68	Karta 2: Landskapsanalys för böljande jordbrukslandskap norr om Trelleborg	sida 48
Bild 62: Principskiss - öpet landskap	sida 69	Karta 3: Framtida utveckling för böljande jordbrukslandskap norr om Trelleborg	sida 53
Bild 63: Principskiss - hus nära vägen	sida 69	Karta 4: Landskapsanalys för skogsområdet vid Bökeberg	sida 54
Bild 64: Övergångszon	sida 73	Karta 5: Framtida utveckling för skogsområdet vid Bökeberg	sida 59
Bild 65: Röstånga	sida 73	Karta 6: Landskapsanalys för Lundasläppen	sida 60
Bild 66: Genom bokskog	sida 73	Karta 7: Framtida utveckling för Lundasläppen	sida 65
Bild 67: Väg i kanten av skogen	sida 73	Karta 8: Landskapsanalys för böljande jordbrukslandskap runt Marieholm	sida 66
Bild 68: Odlingsmark och hästhagar	sida 74	Karta 9: Framtida utveckling för böljande jordbrukslandskap runt Marieholm	sida 71
Bild 69: Entré Ljungbyhed	sida 74	Karta 10: Landskapsanalys för skogslandskap med öppna inslag	sida 72
Bild 70: Halvöppet landskap	sida 74	Karta 11: Framtida utveckling för skogslandskap med öppna inslag	sida 77
Bild 71: Tät granskog	sida 74		
Bild 72: Principskiss - Skäralid	sida 74		
Bild 73: Principskiss - Ljungbyhed	sida 75		
Bild 74: Principskiss - Väg genom skog	sida 75		
Bild 75: Konst längs vägen	sida 87		



Bild 1) Högakustenbron är en del av en vägsträcka där speciell hänsyn tagits till det värdefulla kustlandskapet. Själva bron har blivit symbolen för just detta projekt. Foto Martin Svensson.

I det här inledande kapitlet tas bakgrunden till arbetet upp och de grundläggande begreppen stråkstudie och gestaltningsprogram diskuteras. Här anges också avgränsningarna för arbetet och dess disposition.

1.1 Bakgrund till arbetet

Under sommaren 2004 fick jag, som praktikant på Vägverket, i uppgift att ta fram ett gestaltningsprogram. Det skulle göras som en del av en stråkstudie över väg 11, en sträcka på ca 10 mil mellan Malmö och Simrishamn. Jag tittade på kartor och åkte längs vägen i flera omgångar för att lära känna landskapet och dess olika karaktärer. Jag analyserade och värderade landskapet, pekade på bra och dåliga omständigheter och kom till slut fram till mål och riktlinjer för att skapa en specifik identitet.

I samråd med min handledare på Vägverket kom vi fram till att det behövs en metod för hur arbetet med gestaltningprogram för stråkstudier ska gå till. Med gestaltningprogrammet över väg 11 som grund och med den erfarenhet, som arbetet gav mig går jag nu vidare och bearbetar och utvecklar en lämplig metod för framtagandet av landskapsanalyser i stråkstudier. En referensgrupp på Vägverket bestående av Karin Gullberg, Kjell Lindahl, Martin Risberg, Bertil Åsberg och Martin Palmlund (praktikant) har förankrat arbetet i Vägverkets verksamhet. Två möten hölls, det första den 11 februari och det andra den 29 mars.

1.1.1 Stråkstudie

Stråkstudien är en av de tidigaste faserna i vägplaneringsprocessen och är relativt ny inom Vägverket. Den formella vägplaneringsprocessen består av förstudie, vägutredning och arbetsplan¹. Enligt referensgruppen på Vägverket ingår stråkstudien alltså inte i den formella processen. En stråkstudie görs längs med en befintlig vägsträcka inför framtida förändringar, men kan också göras där ett nytt stråk är behövligt. Den görs på en mycket övergripande nivå och tar speciellt fasta på de stora dragen. Det finns många olika delar inom en stråkstudie till exempel buller, trafiksäkerhet, vägstandard och landskap. Landskapsdelen i en stråkstudie kallas inom Vägverket för ett gestaltningsprogram.

1.1.2 Gestaltningsprogram

Johnny Hedman på Vägverket i Borlänge har formulerat generella utgångspunkter för gestaltningsprogram. I *Gestaltningprogram - en vägledning* definieras gestaltningprogram som ett "hjälpmedel för att identifiera viktiga estetiska frågor och som metod att skapa kontinuitet och helhet i utformningen av vägprojekt" (Hedman, 2004, sida 7). Under det första mötet med referensgruppen den 11 februari klargjorde Martin Risberg att syftet med gestaltningprogram i stråkstudier är att det ska vara en vägledning och se till helheten när arbeten utförs längs med delar av vägen. Det ligger också till grund för de dokument

1) Förstudien tar upp frågan om ett projekt ska genomföras. I vägutredningen utreds alternativa vägkorridorer och frågan här är var. Arbetsplanen tar upp frågan hur en väg ska byggas (Vägverket - internetpublikationer, 2002, sida 13).

som tas fram i förstudien. Hedman skriver också: ”Det viktiga är att gestaltningsfrågorna väcks tidigt, och att de som arbetar med planering och projektering i varje skede får en gemensam bild av projektets utformningsprinciper, helhet och relevanta detaljer.” (2004, sida 9)

Ett gestaltningsprogram i det här tidiga skedet utgörs av en övergripande landskapsanalys och en värdering av landskapet. Det visar på svagheter och styrkor och ger en första inblick i vad som är värt att bevaras och vad som måste åtgärdas. Utifrån detta tas gestaltningsidéer fram. Ofta är det önskvärt att vägen får en egen identitet för att den ska särskilja sig från andra vägar och för att det ska vara lätt för



Bild 2) Väg som underordnats landskapet och fint följer topografins linjer.

trafikanten att veta var han är. Ett exempel på en väg med egen identitet är ”Inlandsvägen”, riksväg 45, som går genom Sveriges inland från Göteborg i söder till Karesuando i norr och som är en viktig länk mellan kommunerna i inlandet och turistorterna i fjällen. Ett annat exempel är väg E4 förbi Höga Kusten, som går genom ett landskap särskilt viktigt för natur-, kultur- och friluftsintressen. Här har särskild hänsyn tagits till landskapet och det har fått styra vägens utseende. Högakustenbron (se bild 1) är ett exempel på en av 30-tal broar som utformats speciellt för detta projekt (Hermansson red, 1999, 58).

De övergripande mål och eventuellt mer specifika riktlinjer, som sätts upp för vägen eller delar av vägen är vägledande när nya projekt eller ombyggnationer på delar av sträckan startas upp. Dessa mål ligger till grund för förändringar i alla olika skeden. Om vägen är ny kommer den att ha stor påverkan på landskapet och det är då viktigare att ta fasta på värden som kan antas försvinna. Görs arbetet längs med en befintlig väg blir en förändring inte lika radikal då den redan har en inverkan på landskapet. Exakt hur arbetet med ett gestaltningsprogram ska gå till i stråkstudiefasen är inte klart och det är här jag kommer in med mitt arbete att föra en metoddiskussion om detta.

1.2 Mål och syfte

Syftet med arbetet är att göra en metodutveckling för hur gestaltningsprogram kan tas fram i stråkstudier. Denna metod ska kunna användas i framtida arbete med landskapsanalyser i stråkstudier.

1.3 Avgränsning av arbetet

Arbetet behandlar ett skede i vägplaneringsprocessen som ska ge en första inblick i hur landskapet är uppbyggt och hur vägen förhåller sig till detta landskap. Det behandlar bara stråkstudier och de övriga skedena (förstudie, vägutredning och arbetsplan) tas inte upp. När jag i fortsättningen nämner gestaltungsprogram är det gestaltungsprogram för stråkstudier, som jag syftar på.

Landskapet diskuteras huvudsakligen utifrån ett visuellt perspektiv, då det är så trafikanten till största delen uppfattar det. En annan anledning till denna avgränsning är att studien görs i ett sådant tidigt skede och på en överskådlig nivå över ett stort område. Andra aspekter, som natur- och kulturvärden, tas främst med i senare skeden då analyserna blir mer detaljrika. Det är helheten av landskapet som är det viktigaste och att få fram de stora dragen som skapar karaktär och identitet.

1.4 Material och metod

Arbetet har delats upp i två delar, en teoretisk och en praktisk. Under den teoretiska delen studerades litteratur angående landskapets betydelse genom tiden och i olika sammanhang, men även landskapsanalys på en övergripande nivå. Här studerades de metoder som presenteras längre fram och analysmetoden för stråkstudien togs fram.

I den andra delen testades den framtagna analysmetoden i en fallstudie och här var kartor och fältstudier viktiga medel. Även översiktsplaner från de berörda kommunerna var till stor nytta då de ofta ger en översiktlig analys över landskapet men framförallt ger insyn i planerna för

framtida expansion. En förankring i kommunernas planer är viktig för att de mål och riktlinjer som sätts upp i gestaltungsprogrammet ska vara aktuella under lång tid. En referensgrupp på Vägverket fungerade också som förankring hos Vägverket för de analyser som gjordes och för de mål som sattes upp.

1.5 Disposition

Inledningsvis definieras centrala begrepp för arbetet, då de kan ha olika betydelse i olika sammanhang, i en teoretisk bakgrund. Arbetet går vidare med studier av analysmetoder, både teoretiska metoder och praktiska exempel där olika landskapsanalyser har använts. Utifrån dessa metoder har de bitar, som kan fungera i en stråkstudie plockats ut och i ett kapitel om analysens utveckling anpassas dessa till stråkstudien. Sist testas den framtagna analysmetoden i en fallstudie längs väg 108. Arbetet avslutas med en diskussion om arbetets utveckling och tankar och funderingar, som kommit upp under arbetets gång.

Bild 3) Bildexempel på hur det kan se ut på den skånska slätten,
som väg 108 sträcker sig genom.

I den här inledande teoretiska bakgrunden definieras centrala begrepp i arbetet med landskapsanalyser.

2.1 Landskap

Denis Cosgrove skriver i sin artikel *Prospect, perspective and the evolution of the landscape idea* att landskap är ett synsätt, en komposition och strukturering av världen (1985, sida 55). Även om vi tror att vi har vår egen personliga uppfattning och definition utgår vi alla från en gemensam bas. Landskapskonceptet uppstod först under 1400- och 1500-talen som en idé eller ett sätt att se på den yttre miljön och har varit bundet till ”space”² från renässansen och fram till vår tid. Termen har haft många olika riktningar och betydelsen har skiftat mellan olika expertområden, men har så gott som alltid behandlat de visuella aspekterna. Det är dock viktigt att påpeka att detta västerländska synsätt skiljer sig från synsättet man har i andra delar av världen.

Enligt Kenneth Olwigs artikel *The natural landscape and agricultural values* (1993) fick termen landskap sin moderna mening under 1600-talet då det står att landskap är en bit av land som ögat kan se i en enda vy. Vidare skriver Olwig: ”It is at this point that the term landscape becomes virtually synonymous with the modern meaning of nature in which it is defined as scenery.” (Olwig, 1993, sida 105). Här ses alltså landskapet som en bild och därför är det dess visuella aspekter som väger tyngst.

2) Att översätta det engelska ordet ”space” till svenska är inte helt lätt, då det inte finns något ord som ger den exakta betydelsen i landskapssammanhang. Enligt ordlistan betyder det rum, rymd, mellanrum, avstånd i rummet men även i tid (Engelsk-svenska/Svensk-engelska ordboken Norstedts Ordbok, 1994)

Torsten Hägerstrand (1995) skriver i *Landscapes as Overlapping Neighbourhoods* att landskap är så svårt att definiera på grund av att vi ständigt lever i det. Det är en del av vardagen och vi tar för givet att allt ser likadant ut idag som det gjorde igår - vi ser det inte. Hägerstrand skriver: “We buy a house with a view and after a few days we are not aware of it unless somebody tries to block it.” (1995, sida 90) Vi bildar oss en egen uppfattning av landskapet och uppskattar saker som nästa person kanske inte ens lägger märke till, men efter ett tag ser vi inte landskapet längre förrän det förändras.

Definitionen av landskap varierar mycket och det kan ofta vara svårt att sätta fingret på den egna uppfattningen om vad landskap är. Ordet landskap har genom århundraden haft olika betydelse, allt från en naturvetenskaplig syn med bara naturliga objekt (senare även innefattande människan) till rent visuellt uttryckt i målningar. Landskap har stått för något helt självklart och varit taget för givet, men också varit något som människor strävat efter att få uppleva.

Viktigt att tänka på är att landskapet inte är något statiskt utan något som hela tiden förändras. I *Svenska landskap* (Sporrong m fl. 1995) står att landskap dels förändras sakta genom tiden av naturliga krafter som klimatförhållanden, erosion, blixtnedslag mm, dels förändras det genom påverkan från människan. Det sätt vi använder marken påverkar sättet vi ser på landskapet. Mycket har till exempel hänt genom industrialisering, jordbruk och utveckling av vägnätet.

Landskapet påverkas också av mer kortsiktiga förändringar. Årstid, tid på dygnet och väderlek är något som starkt påverkar vårt sätt att uppleva på landskapet. Under sommaren är naturen grön och kvällarna ljusa, något som i allmänhet ger oss en positivare syn på omgivningarna. Dimma och snöfall precis som mörker begränsar vårt synfält, även om landskapet ligger öppet (se bild 4). I mörker är belysning och ljussättning viktigt för orienterbarheten (se bild 5). Lamporna på radiomasten blir ett landmärke och ljussättningen på broarna underlättar orienterbarheten. Under mötet med referensgruppen den 11 februari konstaterade Kjell Lindahl att det största delen av året är mörkt när vi i huvudsak rör oss på vägarna nämligen till och från jobbet. Detta medför att mörkret är en viktig aspekt, som allt för lätt kan glömmas bort i samband med dessa analyser.

I det här arbetet betraktas landskapet i första hand utifrån visuella aspekter, eftersom trafikanten till största delen upplever landskapet visuellt. Det finns många andra aspekter som är viktiga att ta hänsyn till i en landskapsanalys, men anses av mig vara viktigare i mer detaljerade studier.

Landskapet delas enklast in i olika delar när det ska studeras, men det är viktigt att inte glömma bort helheten som delarna skapar tillsammans. I *Svenska landskap* står: "Vill vi förstå landskapets innehåll måste vi ha förmågan att betrakta landskapet som en miljömässig helhet samtidigt som vi måste ha kunskap om dess detaljer." (Sporrong m fl. 1995, sida 17) Detta kan låta enkelt, men kunskap om detaljer leder ofta till att helhetsbilden glöms bort och det kan vara svårt att lyfta sig från detaljnivån till en mer översiktlig och övergripande nivå (Hägerstrand, 1995, sida 84).



Bild 4) Vid dimma kan sikten bli minimal trots att landskapet ligger öppet.



Bild 5) Upplysta träd i en cirkulationsplats utgör ett gott kännetecken och underlättar orienterbarheten nattetid.

2.1.1 Landskapskaraktärer

Landskapets olika karaktärer skapas, enligt *Svenska landskap* (Sporrong m fl. 1995), av berggrund, jordart, växttäckning och markanvändning, där jordarten ligger till grund för markanvändningen. Karaktärerna skapar en variation i landskapet och rumsbildningar uppstår. Hur landskapet delas in i olika karaktärer beror på i vilken skala det betraktas och hur klassificeringen går till. I en översiktlig indelning räcker det kanske med att skilja på jordbruksmark och skogsmark, vilket lätt syns på en karta. Önskas en mer detaljerad indelning kan karaktärerna delas in efter mer detaljerad markanvändning, bebyggelsestruktur, eller efter vegetation. En beskrivning av hur landskapet upplevs; tillgängligt, eller stängt, öppet eller slutet, naturligt³ eller konstgjort, ljust eller mörkt ökar på detaljeringsgraden och skapar en känsla, något som är svårt att få fram ur en karta. På en karta eller ett flygfoto kan det vara svårt att se hur topografin ter sig och odlingsmark klassas kanske bara som odlingsmark. Ses sedan landskapet från markperspektiv kan topografin ha stor påverkan på hur landskapet uppfattas och vilka rumsbildningar som finns. Odlingsmarken kan kanske nu delas in i slätter och i backlandskap, vilka har mycket skilda karaktärer.

2.1.2 Identitet och orienterbarhet

Ett områdes identitet skapas med hjälp av dess olika landskapskaraktärer och hur de förhåller sig till varandra. Den skapas också av hur människan använder sig och har använt sig av marken. Exempel på identitet är pilevallarna som är specifika för den skånska landsbygden eller

³) I dagens Skåne finns det ingen natur som är naturlig, då hela landskapet är påverkat av människor. Känslan som ett område ger kan dock vara att det är naturligt.

Falu rödfärg som förknippas med det typiskt svenska. Bebyggelsestruktur och byggmaterial är andra aspekter, som starkt visar hur människor använt sig av landskapet och som ger identitet. Identiteten längs en vägsträcka kan skapas genom dess dragning genom landskapet men också av hur olika detaljer/element som broar, bullerskydd, ljussättning och armaturer är utformade.

Att förstå bakgrunden till varför landskapet ser ut som det gör skapar identitet. *Det skånska kulturlandskapet* (Emanuelsson m fl. 2002) precis som *Atlas över Skåne* (Germundsson m fl. 1999) beskriver landskapet genom människans utveckling och poängterar hur vi har format det utefter vårt behov av bete, skog, odlingsmark och naturresurser. Olika förutsättningar skapar olika utseende.

Orienterbarhet är en annan del av identitetsbegreppet. Den skapas av olika landskapskaraktärer, landmärken och karaktäristiska drag, men också av hur vägen går genom landskapet.

Bild 6) Speciellt utformad gatlykta kan ge vägen en egen identitet. Exempel från Bath, England



Under kapitlet ”Resupplevelse” i boken *Trafikantupplevelse på väg* diskuteras att begreppen förståelse/identitet, orienterbarhet och variation/rytm, är viktiga för upplevelsen av resan. Just dessa kriterier har författarna kommit fram till efter granskning av litteratur och fallstudier (Bucht m fl. 1996, sida 47):

- Förståelse/identitet betyder att veta varför landskapet ser ut som det gör och hur läsbart det är. Förståelsen bygger på våra erfarenheter från tidigare upplevelser och hur vi skapar oss en mental bild över en plats.
- Orienterbarhet utgörs av faktorer i vägmiljön och av landskapselement i omgivningarna, som möjliggör för trafikanten att veta var han befinner sig. Författarna har listat fyra element som kan leda till god orienterbarhet: landskapstyper, gränser/övergångar mellan olika landskapstyper, karaktäristiska drag i landskapet och karaktäristiska drag i vägmiljön.
- Variation/rytm behandlar hur trafikanten färdas genom landskapet och hur dess variationer ser ut. Variation/rytm behövs för att stimulera sinnen under resans gång och faktorer som beskriver detta är bland annat: kontrast, variationsrikedom och kontinuitet.

Kevin Lynch diskuterar mycket runt identitetsbegreppet i sin bok *The image of the city* (1960). Där beskrivs hur olika människor skapar sig olika mentala bilder av samma fysiska miljö beroende på hur man uppfattar och organiserar det som man väljer att lägga uppmärksamheten på. Det har även stor betydelse vad vi har för bakgrund och vad vi anser viktigt för att vi ska kunna orientera oss. Tidigare upplevelser tillsammans med omedvetet utvalda objekt skapar en mental

bild, som hjälper oss att komma ihåg en plats och därmed lättare kan hitta nästa gång vi kommer dit. (1960, sida 131) Lynch har även varit med och skrivit boken *The view from the road* tillsammans med Appleyard och Meyer (1964). Där analyseras landskapet från de amerikanska motorvägarna och orienterbarhet och identitet diskuteras mycket. De arbetar med sekvenser av vägar där stor tyngd har lagts på landmarks/riktmärken, som kan skådas på långt håll för att sedan försvinna och dyka upp igen på närmare håll. I inledningen av boken skriver författarna att de medvetet valt att analysera landskapet helt och hållet från vägen och inte ta upp hur vägen ses från landskapet, trots att det inte ger en rättvis bild av landskapet. Författarna har låtit testpersoner skriva ner och rita av det de upplever under resan och jämför resultatet mellan testpersonerna. Utifrån resultatet kan de sedan konstatera vad man lägger märke till och vilka element som är viktiga för orienterbarheten.

För god orienterbarhet i landskapet är det viktigt att trafikanten i förväg kan läsa i landskapet hur vägen rör sig (optisk ledning) så att han är beredd på att svänga när vägen gör det för att inte plötsligt överraskas. (Hubendick, 1976, sida 19) I boken *Hela vägen*, poängteras att: ”Trafikantens upplevelse av resan påverkas främst av vägen, landskapet och rörelsen” (Hermansson red, 1999, sida 28)

Om orienterbarhet skriver Skärbäck i *Öresundsprojektet - Landskapsanalys*: ”En klar struktur av vägar, kännemärken och fokuseringspunkter, dvs element som lätt fastnar i minnet, är egenskaper som krävs av omgivningen för att individen skall kunna orientera sig.” (1980, sida 108) Detta är en variant av de element som Lynch (1960) kom fram till i sina studier (se kommande avsnitt om Lynchs teorier).

Vidare i *Öresundsprojektet - Landskapsanalys* ställs tre krav på landskapet för att göra det lättare att orientera sig i:

1. Rummets gestaltning ska ha en individualitet som inte går att förväxla.
2. Det måste finnas en fattbar struktur i landskapet.
3. Hela landskapet måste ha en personlig betydelse för betraktaren.

Här efter diskuterar Skärbäck att det är svårt att bedöma vilka objekt som är av värde för betraktaren, eftersom det skiljer sig mellan olika individer. Ett variationsrikt landskap är dock lättare att orientera sig i än ett variationsfattigt, eftersom det där finns mer att ta fasta på.

Objekt som är viktiga för orienterbarheten i ett område kan samtidigt berätta för trafikanten om områdets historia. Identitet och orienterbarhet går därför hand i hand och är lika viktigt för upplevelsen av resan. I *Trafikantupplevelse på väg* står: "En ensam kyrka längs en sträcka är exempelvis avgörande för orienterbarheten, medan tio kyrkor i stället har betydelse för förståelsen av kulturbygden." (Bucht, m fl. 1996, sida 63)



Bild 7) Turning torso byggs för att ge Malmö ett landmärke.
Foto: Per Salberg 2005

2.2 Vad är landskapsanalys?

En lämplig definition på vad landskapsanalys står för i detta arbete finns i *Metoder til landskabsanalyse - kortlægning af stedets karakter og potentiale* skriven av Per Stahlschmidt (2001). Stahlschmidt skriver här att landskapsanalys innebär att undersöka aspekter inom ett visst område för att förstå eller planlägga dess innehåll, utformning och användning (2001, sida 6).

En analys av landskapet görs för att förstå ett område och för att identifiera dess karaktärer. Analyser kan göras för många olika syften till exempel för att förstå ett områdes historiska bakgrund, ekologi, geologi eller den visuella upplevelsen mm. För att förstå platsen bryter analysen ner den i mindre



Bild 8) Vy över Kiruna där gruvverksamheten har format landskapet och gett det ett karaktäristiskt utseende.

delar, som var och en har ett speciellt innehåll. Det är dock viktigt att också se hur dessa delar samspelar i det stora hela.

I *Landskap i fokus* (Schibbye och Pålstam, 2001, sida 9) är syftet med landskapsanalyser uppdelat i fyra motiv:

1. Redovisa och förtydliga varför landskapet ser ut som det gör. Vilka samband finns? Kulturhistoria, ekologiska och visuella aspekter tas upp.
2. Att avgöra hur värdefull en miljö är. Dels för bevarandeplanering i sektorn, men också för att lyfta fram kultur- och naturvärden i planerings- och exploateringssammanhang.
3. Själva analysarbetet kan skapa aktiv medverkan av olika experter, boende och andra berörda. Ökad medvetenhet och lokalkunskaper påverkar analysen positivt.
4. Analys som konfliktlösning. Parterna möts och bidrar alla i analysarbetet. Detta leder till förståelse för varandras argument samtidigt som alla får ökad kunskap om platsen.

Punkt ett och två är viktiga i ett gestaltungsprogram och tas upp under analysarbetet. Även de två sista punkterna är viktiga och handlar om hur analysarbetet kan göras som en del av projektet för att hjälpa till att lösa konflikter och få bättre insikt i och kunskap om området. Det är ett mycket viktigt sätt att arbeta, men kommer in i ett senare skede i processen då analysen görs på en mer detaljerad nivå och tas därför inte upp i den analys som görs i detta arbete.

I *Metoder til landskabsanalyse - kortlægning af stedets karakter og potentiale* (Stahlschmidt 2001) är landskapsanalyserna uppdelade i tre grupper:

- Bakgrundsanalyser, som historiska analyser, rums- och områdesanalyser. Dessa analyser beskriver landskapet och ger en generell förståelse för det område planeraren arbetar med. De görs före en förändring.
- Handlingsorienterade, som värde- och lokaliseringsanalyser har utgångspunkt i en specifik uppgift och kan användas i många olika skalor. Här värderas landskapet utifrån hur väl det lämpar sig för exempelvis en ny motorväg eller vindkraftverk. Analysen kan också utgå ifrån att hitta den plats i landskapet som är bäst lämpad för ett nytt objekt, exempelvis vindkraftverk.
- Konsekvensanalyser, som görs för att beskriva tillståndet efter förändringen.

I *Landskap i fokus* (Schibbye och Pålstam 2001), precis som i Stahlschmidts bok (2001), är analyserna också indelade i tre grupper. Bakgrundsanalyserna och konsekvensanalyserna är de samma som ovan, men den andra gruppen kallas för specifika/riktade analyser istället för handlingsorienterade. Här är det specifik data kopplad till exploateringen som analyseras och det görs i samband med förändringen.

2.2.1 Kartor och fältstudier

Vad som visas på en karta beror på i vilken skala kartan är, men kan också vara missvisande då vägar och hus kan förvrängas till att vara större än de är för att synas. Kraftledningarna visas till exempel på kartor i en skala på 1:20 000 medan de i en landskapsanalys för stråkstudier inte är särskilt viktiga inslag så länge de inte har mycket stor inverkan på omgivningen. Allt som redovisas på kartan behöver alltså inte vara viktigt för en landskapsanalys. Därför är det viktigt att genom fältstudier åka ut i området för att få en rättvisande bild och upplevelse av landskapet. Kartor är dock bra till att få en överskådlig uppfattning av landskapet. En biltrafikanter ser landskapet ur ett speciellt perspektiv, ca en meter över marken, och ser inte landskapet så överskådligt som på en karta (Møller och Varming, 1996, sida 7). Kartan är också bra för att se de riktigt stora dragen och helheten, vilket är svårt ute i fält. Det som bara ser ut som en kulle från vägen kanske är början av en ås, som präglar hela landskapet. Även i *Hela vägen* tas det upp hur viktigt det är att åka ut i fält för att få rätt uppfattning av det fysiska rummet. Det står bland annat att: "Fältbesök ger också på ett mer konkret sätt än kartan en uppfattning av landskapsrummen och vägens möjliga samspel med dem" (1999, sida 25).

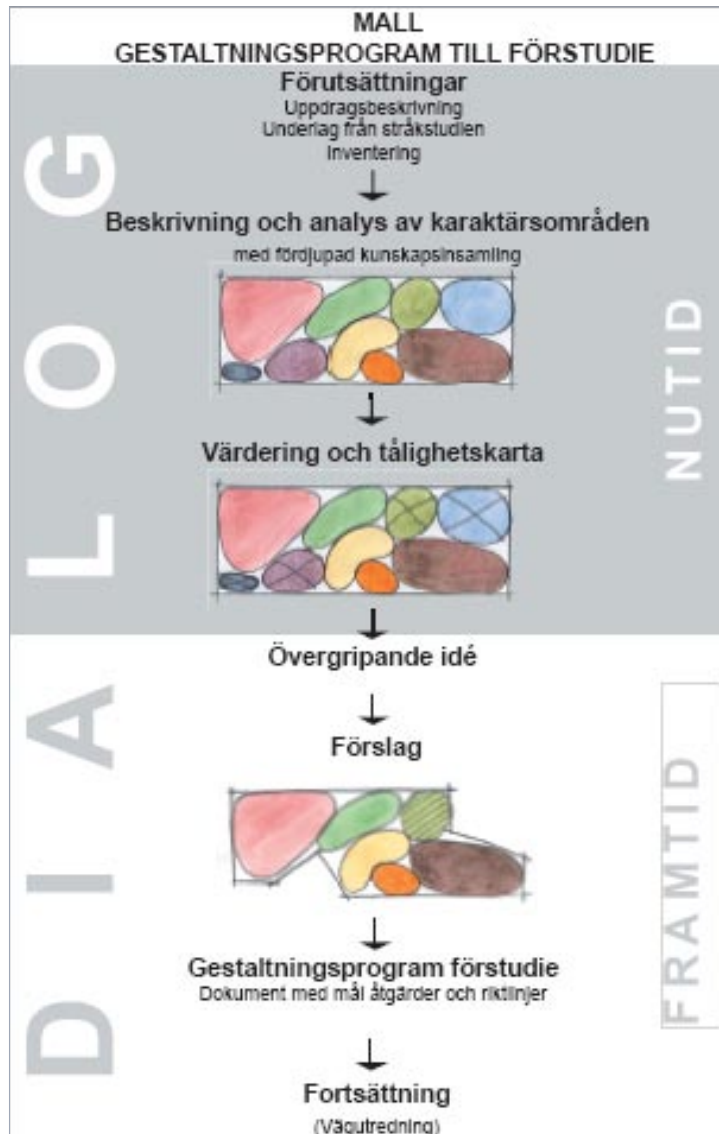


Bild 9) Mall för hur arbetet med gestaltningsprogram ska gå till i förstudien tagen från *Gestaltningssprogram för vägar - Utveckling av metod* (Vägverket, 2005). De som arbetat fram mallarna är: Karin Gullberg, Agneta Sallhed Canneroth, Åsa Björn, Hans Åström, Lars Thorén och Kerstin Torseke Hultén.

2.2.2 Landskapsanalys i gestaltningssprogram

Inom Vägverket har det kommit ut en övergripande beskrivning av vad gestaltningssprogram i den formella vägplaneringsprocessen innefattar på nationell nivå *Gestaltningssprogram - en vägledning* (Hedman, 2004) Där styr två aspekter analysens utgångspunkt: trafikantupplevelsen; hur vägen och landskapet uppfattas från vägen, och åskådarperspektivet; hur vägen uppfattas från landskapet. Hedman framhåller att åskådarperspektivet: "[...] utgår från de personer som vistas inom vägens påverkansområde, vilket kan handla om åtskilliga kilometers radie beroende på landskapets topografi." (2004, sida 31) Utifrån Hedmans arbete (2004) är det upp till varje region att själva vidareutveckla detta till att passa på ett mer regionalt plan.

I rapporten: *"Gestaltningssprogram för vägar - Utveckling av metod"* som Vägverket Region Skåne håller på att utveckla tillsammans med Länsstyrelsen i Skåne behandlar hur gestaltningssprogram ska tas fram på det regionala planet och bearbetas genom hela vägplaneringsprocessen. Här står att det är i stråkstudien som en första värdering av platsens förutsättningar och vision om vägens identitet tas fram. I vidare arbete utgår man från dessa värderingar och visioner och utvecklar idéer och konkreta åtgärder. I rapporten har mallar (se bild 9) för gestaltningssprogram i respektive skede arbetats fram, men just stråkstudier har bara nämnts kortfattat. Dessa mallar ska vara vägledande och ligga till grund för arbetet med framtagande av gestaltningssprogram och tar upp olika steg som man bör gå igenom. Mallen som visas i bild gäller för förstudien, det närmaste skedet efter stråkstudien, där man ska komma fram till om en väg ska byggas. Under rubriken "Beskrivning och analys av

karaktärsområden” behandlas det befintliga landskapet och delas in i olika karaktärer. I ”Värdering och T ålighetskarta” värderas de olika karaktärerna och en karta görs där de områden som anses värdefulla tas bort för att visa att här igenom får inte vägen gå. De områden som är viktiga för projektets fortsättning och karaktär markeras. Dessa delar behandlar det befintliga landskapet och står därför under nutid, medan övergripande idé och förslag behandlar framtida scenarion och därför står under framtid. Dialogen är viktig att hålla med alla berörda parter genom hela arbetet för att alla ska vara införstådda i de mål, riktlinjer och åtgärder som föreslås (Vägverket, 2005, sida 26-31). En sådan här mall är förhållandevis konventionell, där de steg som går igenom redovisas. Under arbetet med mallarna har man kommit fram till vissa punkter som är bra att ta fasta på i analyserings- och värderingsarbetet (Vägverket, 2005, sida 21):

- Vad finns det för befintliga värden att ta fasta på och att renodla?
- Vad finns det för problem som måste behandlas?
- Är det möjligt att/behöver nya värden tillföras?
Exempelvis för att skapa möjligheter för en ny funktion.
- Ta fram en övergripande idé (eventuellt indelad i sekvenser beroende på landskapsrummen).
- Ta fram specifika riktlinjer för att stärka identiteten på just denna sträcka.

Landskapsanalyser för stråkstudieskedet görs över ett stort område. Exempel är väg 108 mellan Trelleborg och Klippan/Perstorp, som bearbetas i fallstudien och som är 10 mil lång. Det viktiga är att använda sig av analyser där man

i slutresultatet kan värdera landskapet och sätta upp mål och riktlinjer för framtiden. Landskapsanalysen ska därför vara mycket översiktlig och fungera i en liten skala och inte begränsas till att behandla någon speciell intressegrupp. Det är viktigt att visa vilka ställningstagande som görs under analysarbetet och att på ett öppet sätt redovisa tillvägagångssättet. Det är även viktigt att redovisa vilka olika steg som bearbetas och hur de påverkar uppfattningen av landskapet.



Bild 10) Vegetationen i mittremsan mellan körbanorna gör att ljuset från mötande fordon inte bländar. Exempel från E4.

I det här kapitlet redovisas utvalda metoder och praktiska exempel på landskapsanalysmetoder. En kort genomgång leder fram till en diskussion om vad som är bra och dåligt för detta arbete och sist sammanfattas de delar som anses användbara för stråkstudier.

3.1 Studerade analysmetoder

Utifrån en litteraturgenomgång av olika landskapsanalysmetoder har jag valt att redovisa ett fåtal närmare. Jag har också valt att studera storskaliga projekt för att se hur de har behandlat och analyserat landskapet och för att ta lärdom av deras resultat. Förutom de arbeten som tas upp här har även annan litteratur som nämnts i tidigare kapitel inspirerat till framtagandet av analysmetoden i kommande kapitel. För att få inblick i vad landskapsanalys är och hur det kan användas i gestaltungsprogram har flera olika metoder och arbeten bearbetats. Exempel är bland annat: *Det skånska kulturlandskapet* (Emanuelsson, m fl. 2002), *The view from the road* (Appleyard m fl. 1964), *Trafikantupplevelse på väg* (Bucht m fl. 1996), *Öresundsprojektet - Landskapsanalys, Metodrapport* (Skärbäck, 1980). I *Landskap i fokus* (Schibbye och Pålstam, 2001) och *Metoder til landskabsanalyse - kortlægning af stedets karakter og potentiale* (Stahlschmidt, 2001) redovisas kortfattat olika metoder och ger en snabb inblick i utbudet av analysmetoder. De metoder, som jag valt att presentera är de som jag funnit mest relevanta för vidare arbete.

De tre första arbetena är exempel på analysmetoder och är i första hand bakgrundsanalyser, då de har i uppgift att ge en förståelse för landskapet och inte har någon specifik utgångspunkt.

Svenska landskap (Sporrong m fl. 1995) ger en intressant bakgrund till hur man kan analysera landskap. Här diskuteras först landskapets uppbyggnad och landskapsanalys på en övergripande nivå. Sedan kommer själva analyserna, som görs utifrån ett humanekologiskt perspektiv. Denna bakgrund är bra att ha då landskapet analyseras utifrån ett åskådarperspektiv.

The image of the city (Lynch, 1960) redovisar den metod som legat till grund för åtskilliga analyser och utvecklandet av många analysmetoder och är ett måste då analysmetoder ska studeras. Här ligger tyngdpunkten på de visuella aspekterna och metoden togs fram genom studier av hur människor identifierade sig i amerikanska städer. Analysen utgår ifrån den väg människan tar genom staden.

Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun (Elfström, 1991) är en variant och utveckling av Lynchs metod anpassad till ett landskapssammanhang.

De tre sista arbetena är exempel på praktiska arbeten där landskapet har analyserats utifrån vägen, i de två första fallen, och järnvägen i det sista. Detta är exempel på värdesanalyser.

Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde (Burlövs kommun m fl. 2000) har tagits fram för att landskapet utanför själva vägen inte ska komma i skymundan utan exponeras på ett tilltalande sätt för att göra resan till en intressant upplevelse. Landskapet studeras utifrån vägen och trafikantperspektivet.

Miljökonsekvensbeskrivning E22 Hurva - Fogdarp (Vägverket 1999). Då arbetet med stråkstudier och även gestaltungsprogram är relativt nytt inom Vägverket är det intressant att studera vad en MKB innehåller för att se hur de skiljer sig åt. I det här praktiska exemplet kan man också ta lärdom av hur Vägverket analyserar landskapet, även om det sker i ett senare skede.

Botniabanan - Järnvägsutredning Nordmaling - Umeå (Banverket 1998) är ett exempel på en praktisk tillämpning av landskapsanalys och är utförd i ett senare skede precis som arbetena från Vägverket. Här är det banverket som stått för utredningen och det kan vara intressant att jämföra innehållet i denna MKB med Vägverkets.

3.1.1 Svenska Landskap (Sporrong, U m.fl. 1995)

I *Svenska Landskap* görs landskapsanalyser över hela Sverige, indelat i olika regioner. I inledningen diskuteras odlingslandskap, landskap som uttryck (vad det är och hur det läses) samt landskapsanalys. Sporrong lägger stor tyngd vid hur landskapet kan ses som en helhet men även som många mindre delar, som inte har något inbördes sammanhang. Här förklaras att landskapet har förändrats genom olika processer och att dessa processer skapar en förståelse mellan helheten och delarna. Förändringsprocesser kan vara naturliga, som exempelvis erosion eller klimatförändringar, men också kulturella, som exempelvis av människan utförda genom markäggande, teknik eller ekonomi. För att förstå landskapet är det enligt Sporrong viktigt att förstå hur processerna fungerar, hur de uppkommit och vilka effekter de haft.

Sporrong analyserar landskapet på ett överskådligt sätt och utgår från ett humanekologiskt perspektiv, det vill säga samspelet mellan människa och miljö. Enligt Sporrong är humanekologi nämligen: ”resultatet av generationers landskapsutnyttjande, som i allt väsentligt skapat det svenska landskapet” (1995, sida 10).

I det inledande stycket diskuteras avsaknaden av analyser av landskapet som en helhet och att systematisera beskrivningen av landskapet. Att systematisera landskapet anser Sporrong nödvändigt vid grundläggande värdering för att få fram specifika eller generella drag för frågor gällande bevarande och framtidsplanering.

Landskapsanalysen delas upp i fem olika delar:

1. Naturlandskapet - de naturgivna förhållandena. Berggrund och topografi anses viktigt, då de ligger till grund för jordart och därmed markanvändningen. Vegetation är det viktigaste karaktärsgivande inslaget i landskapet och särskild vikt har lagts vid löv och barrskog. Andra vegetationstyper tas också upp.
2. Landskapets historiska utveckling. Hur människan genom tiden har påverkat landskapet i sin kamp om överlevnad genom bebyggelse, markanvändning och ägandeindelning.
3. Landskapets karaktär idag. Idag finns en maktkamp om hur och till vad landskapet ska utnyttjas och ekonomi och politik har stort inflytande. Hur ser landskapet ut? Är det modernt eller traditionellt brukat? Vad är värt att bevara för framtiden?
4. Regionala särdrag. Att kunna identifiera sig med bygden man tillhör, rör sig eller arbetar i. Kunskap om landskapet gör det lättare att skapa sig en imaginär uppfattning om omgivningen och att känna sig hemma. Natur och kultur ger specifika karaktärsdrag för regionen.
5. Landskap som innehåller fenomen av vetenskapligt bevarandevärde. Unika inslag i landskapsbilden som även är av intresse utanför nationens gränser. Det typiska för vårt land, generellt såväl som specifikt.

Sporrong har utefter en regional indelning av landet i elva delar analyserat region efter region. Utgångspunkt vid indelningen var en homogen regionsindelning, då betraktaren anses ha lättast att knyta det visuella till den fysiska verkligheten.

Diskussion

Punkterna tre och fyra är särskilt viktiga för ett gestaltungsprogram, då dessa mycket handlar om identitet. Både naturlandskapet och landskapets historiska utveckling ger en fyligare och bättre förståelse för landskapet men det är inte här som tyngdpunkten läggs. I analyserna Sporrong gjort var det lätt att särskilja naturlandskap och den historiska utvecklingen (punkt 1 och 2) och ofta även dagens karaktärer (punkt 3). De två sista punkterna kom dock inte fram i analysen. Detta visar att det kanske inte var en helt lyckad indelning även om alla punkter verkar intressanta och aktuella. Kanske kan det vara så att de tre sista punkterna lätt blandas ihop till en, då de alla behandlar dagens landskap och vad som är speciellt med det.

Vid den regionala indelningen av landet väljer Sporrong att utgå från visuella aspekter och inte en mer territoriell indelning som exempelvis län och landskap är. Detta försvarar han med att människan lättast kan knyta det visuella med den fysiska verkligheten, vilket är viktigt för gestaltungsprogrammet. I övrigt diskuterar inte Sporrong det visuella landskapet som en upplevelse. Däremot skriver han att markanvändning och vegetation till mycket präglar landskapets uttryck och att det finns en regional tillhörighet. Detta förklarar han med att vi känner speciell tillhörighet till det landskap som vi lever i (1995, sida 32).

- + Indelning av landskapet efter bland annat visuella aspekter.
- + Lyfter fram att topografi och vegetation skapar landskapets uttryck tillsammans med markanvändning.
- + Visar på att de historiska faktorerna är viktiga för förståelsen av landskapet.

3.1.2 *The Image of the City (Lynch, K, 1960)*

Anledningen till att Lynch startade sina studier var att han undrade hur människor kunde hitta i de Amerikanska rutnätsstäderna. En av frågorna han ställde sig var vilka element människor använder sig av för att orientera sig i en stad? Genom intervjuer med människor i tre olika städer om deras mentala bild av omgivningen och genom att studera den bild, som uppkom hos tränade betraktare när de var ute i städerna kom Lynch fram till fem element som är särskilt viktiga för orienterbarheten: path, edge, district, node och landmark.

- ”Path” eller stråk på svenska kan vara gator, stigar och vägar och anses som det viktigaste elementet, eftersom det är det man följer då man tar sig från en punkt till en annan.
- ”Edge” är gränsen mellan två ytor eller distrikt och kan vara mer eller mindre distinkt.
- ”District” är ett område med likvärd karaktär, enhetlighet, något som gör att det hör samman.
- ”Node” är punkter där folk möts och uppehåller sig. Det kan vara en korsning eller ett torg där många vägar strålar samman.
- ”Landmark” är en punkt som skiljer sig från omgivningarna och som man kan orientera sig efter. Som exempel kan tas en kyrka med ett uppstickande kyrktorn, men det kan också vara något mer intimt, som bara gäller för en person som en staty, en färg på en vägg eller vinkeln på en korsning.

Arbetet gick till väga som så att en grupp av frivilliga boende och arbetande i Boston, Jersey City och Los Angeles bads att rita upp en karta över en bestämd central del av

staden. De fick också i uppgift att ge en färdbeskrivning från och till olika punkter och att beskriva för dem viktiga objekt i staden.

Lynch diskuterar mycket runt just orienterbarhet och konstaterar att de system vi använder oss av för att orientera oss varierar mycket över världen. De förändras mellan kulturer och mellan landskap.

Boken behandlar det på den tiden relativt nya problemet med att visuellt utforma en stad. Arbetet gjordes med en övertygan om att befintliga analysmetoder och dess påverkan på städernas invånare är en av grundstenarna till hur städer utformas. Lynch hoppades att användbara tekniker för rekognoscering och för hur man intervjuar stadsinvånare skulle utvecklas som en biprodukt. Huvudsyftet var att utveckla idéer, metoder och principer för stadsdesign, inte att bevisa fakta.

Diskussion

Syftet med analysen är att ta fram element i staden som gör det möjligt att orientera sig. I boken beskrivs hur metoden är skapad och utvecklad samt exempel på hur den används. Metoden fungerar i alla skalor och tillhör enligt Stahlschmidt gruppen kvalitativa analyser (2001, sida 46). Metoden med de fem begreppen, som Lynch utvecklade har blivit en av de mest använda både när det gäller analyser i stadsmiljö som ute i landskapet. Det har nämligen visat sig lätt att anpassa metoden till att även fungera i en mer rural miljö, vilket Elfströms arbete på sidan 33 är ett exempel på. Metoden har inte bara använts rakt av med de fem begreppen, utan har även varit banbrytande för de visuella analyserna över huvud taget.

I slutet av boken finns tre bilagor varav den första tar upp hur vi människor orienterar oss och hur det beror på i vilket landskap vi växt upp den kultur vi tillhör. Detta är mycket intressant, eftersom det är lätt att ta för givet att det är likadant för alla som det är för en själv. Lynch tar också upp vad som händer om en person kommer vilse och totalt förlorar sin orienteringsförmåga, och att det då är mycket lätt att gripas av panik. Detta är intressant att föra vidare i diskussionen om gestaltningsprogram där orienterbarhet och att kunna identifiera sig i landskapet är bland de viktigaste faktorerna att se till i landskapsanalysen.

Detta är en metod som skulle passa bra för gestaltningsprogrammet i ett stråkstudieskede, då den kan användas oberoende av skala, allt från den mest översiktliga till den mer detaljerade. Metoden tar fasta på de visuella aspekterna och vår uppfattning om omvärldens struktur.

- + Läger stor vikt vid orienteringsförmåga och identifiering.
- + Ger den mentala bilden av en plats stort värde.
- + De fem begreppen gör analysen lättförståelig och lätt att anpassa till andra miljöer än de i staden.

3.1.3 Landskapsbildsanalys – Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun (Elfström, J, 1991)

Det här är ett arbete som redovisar en analysmetod baserad på Lynchs (1960) framtagna element, men anpassade till landskapet. Elfström behandlar landskapsbilden i sin analys och definierar den som: "... en beskrivning av innehåll och orsakssammanhang likaväl som en beskrivning av upplevelsemässiga och estetiska aspekter." (1991, sida 9) Elfström vill inte enbart se till skönhetsvärden och värdera landskapet utifrån upplevelsekvaiteter, utan beskriva landskapets visuella identitet. Han grundar bland annat sin analys på miljöpsykologiska kunskaper för att kunna stöda den på ett vetenskapligt resonemang om människans upplevelser av och reaktioner på den fysiska miljön. Syftet med analysen är att lyfta fram aspekter som är av speciell vikt för landskapets visuella särart och karaktär. Den ska fånga det centrala i upplevelsen av landskapet och inte bara hur det ser ut.

Elfström avgränsar det geografiska området med utgångspunkt från hur vi rumsligt/mentalt organiserar våra upplevelser. Genom att göra det bortser han från andra intressen som till exempel friluftsliv och koncentrerar sig på de rent visuella aspekterna. Detta motiverar han genom att analysen görs i ett så tidigt skede att den bara ska leda till ett diskussionsunderlag. När något bestäms måste ytterligare analyser göras där fler aspekter tas med. Elfström tolkar Lynchs teorier som en modell för hur vi mentalt organiserar våra visuella upplevelser. I analysen arbetar han med ungefär samma resonemang som Lynch, men har lagt till begreppet rum för att den bättre ska passa in i landskapssammanhang.

Vid avgränsningen använder han sig av de begrepp som Lynch tagit fram översatt till svenska: stråk, mentala stråk, landskapsrum, distrikt och målpunkt. Landmärken och gränser betonar han som viktiga för orienterbarheten i landskapet, men har inte samma tyngd vid avgränsningen av ”landskapsavsnitt”.

Analysarbetet är uppbyggt i följande etapper:

1. Avgränsning av enskilda landskapsavsnitt genom kart- och fältstudier.
2. Inventering av de utvalda landskapsavsnitten.
3. Vila 2-5 dagar för mognad av informationen.
4. Analys och beskrivning av landskapets visuella identitet där särskilda objekt och egenskaper viktiga för identiteten vävs in. Här relaterar man även till de miljöpsykologiska faktorerna.
5. Sammanfattning av de viktigaste aspekterna.

Diskussion

Elfström talar tydligt om att han inte vill göra en värdering av landskapets upplevelsequaliteter utan beskriva dess visuella identitet, vilket han lyckas bra med. Elfström gör klart redan i början att arbetet bara ska ligga som diskussionsunderlag för framtida förändringar och att vidare analyser får göras då beslut fattats. Dock kan jag sakna att han inte tar ställning till vad som är bra och dåligt. Elfström misslyckas på ett sätt, då han färgar sin analys mycket tydligt med vad han tycker om landskapet. Bara efter att ha läst några meningar av analyserna får man ett positivt eller negativt intryck. Det är till exempel tydligt att han tycker om ett varierat landskap, så kallat mosaiklandskap, men inte är lika förtjust i det storskaligare odlingslandskapet runt herrgårdarna.

Detta arbete är inte bara en beskrivning av en analysmetod utan metoden tillämpas även i konkreta exempel. Detta ger en bra inblick i hur metoden fungerar och i slutet av arbetet har Elfström även listat vad som visade sig bra och dåligt med metoden och vad man ska tänka på vid framtida användning. Positivt anser han vara att metoden tar fram det som är karaktäristiskt för landskapet och därför kan användas i många typer av planeringssituationer. Metoden visar på möjligheter och inte begränsningar, vilket Elfström tror kan leda till att vi bättre kan värna om våra kulturlandskap. En av sakerna han kritiserar är att det bara är just den visuella aspekten som tas upp och inte ljud, lukt och känslan av ett område. Detta gör att analysen är riktad att gälla för enbart trafikanten. Andra negativa aspekter, som han nämner, är att upplevelsen är individuell och att människor inte lägger märke till samma saker och att det finns en värdering i det att man avgränsar landskapet.

Detta är en analysmetod som mycket väl kan användas för stråkstudieskedet och här ges tydliga förslag på hur man kan utforma analysen utefter ett stråk. Tyngdpunkten ligger på landskapets visuella identitet. Landskapsanalysen för stråkstudieskedet ska inte bara vara beskrivande utan även värderande och komma med förslag till åtgärder. Därför skulle en värdering av positiva och negativa faktorer i landskapet behöva läggas till.

- + Fin anpassning av Lynchs metod till landskapet genom att ta med landskapsrum.
- + Tydliggör i avgränsningen av landskapet att det bara är landskapsbilden/det visuella som behandlas men visar att han är medveten om att detta ger en riktad analys.
- + Gör metoden lättanvändbar genom att tydligt redovisa de olika arbetsfaserna.

3.1.4 Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde (Burlövs kommun m fl. 2000)

Detta är ett arbete som gjordes i samarbete mellan Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne och berörda kommuner för att ta fram kvalitetsmål för utformning av landskap och bebyggelse i Yttre Ringvägens närområde. Även riktlinjer för hur dessa mål kan nås har tagits fram. Syftet med arbetet var att: "Åstadkomma en miljö kring vägen som ger en för trafikanten attraktiv och vacker bild som annonserar regionen och landet på ett önskvärt sätt." (2000, sida 3) Det första kapitlet "markintresse" tar kort upp bakgrunden till det område som berörs av vägen: historia, riksintresse för kultur- och naturmiljö och regionala naturvårdsintressen. Här finns även en del som kallas planeringssituationen, som tar upp föreslagen exploatering i vägens närområde i de olika kommunerna.

Kapitlet "delmål och riktlinjer" tar upp det som är intressant för gestaltungsprogrammet, nämligen trafikantupplevelser. Arbetet behandlar trafikantens visuella upplevelse av landskapet och koncentreras till vyer och utblickar. Delmål punktas upp och dessa ska vara gällande vid vägens öppnande såväl som flera år framöver. De delmål som sattes upp är: "1. Exponera det skånska landskapet med dess typiska karaktär och kännetecken. 2. Förnimma och bitvis exponera Malmö, Burlöv, Staffanstorp och Lomma. 3. Erbjud en säker, trygg och tilltalande miljö. Ge god information och orienterbarhet." (2000, sida 22)

Trafikantupplevelsen delas in i följande underrubriker:

- Landskapets förutsättningar – en översiktlig genomgång av vad man träffar på för karaktärer längs sträckan.
- Landskapsbeskrivning – här presenteras de karaktärer som nämndes under rubriken ovan.
- Översiktlig beskrivning av resupplevelsen – här punktas de delsträckor upp, vars utblickar värderats till högsta klass. De har delats in i tre grupper: mötet med kustremsan, det skånska kulturlandskapet och överblick över bebyggelse.
- Resupplevelsen för delsträckorna – här har varje delsträcka beskrivits, fortfarande på en översiktlig nivå, och utblickarna har värderats mellan 1-3. Efter varje beskrivning har riktlinjer dragits upp.

Delmål och riktlinjer ges även för grönstrukturen. Först beskrivs dagens situation på en övergripande nivå och sedan för varje delsträcka, där också önskad framtida karaktär nämns. Även andra element redovisas på liknande sätt.

Diskussion

Arbetet är en bra grund att ha till ett gestaltungsprogram då det görs längs med en befintlig vägsträcka (om än i ett annat skede än stråkstudier, eftersom vägen är relativt nybyggd då kvalitetsmålen tas fram) och beskriver landskapet på en översiktlig nivå. Det pekar dock inte ut specifika värden för varje delsträcka utan det är genom delmålen som man får reda på vad som anses värdefullt. Det är inte någon speciell metod för landskapsanalys som redovisas, men landskapet beskrivs på en översiktlig nivå och riktlinjer för varje delområde tas fram efter fastställda delmål. Det

hade underlättat förståelsen om de olika delsträckorna hade redovisats på karta, så som planeringssituationen. Delsträckorna beskrivs mer som punkter än som en sträcka och då de är så många kan de ses som en sekvens liknande så som Appleyard, Lynch och Meyer (1964) arbetade i sin analys av landskapet längs en vägsträcka.

Arbetet har gjorts som ett samarbetsprojekt mellan kommunerna, Länsstyrelsen och Vägverket, vilket medfört att de mål som satts upp är förankrade i kommunernas planering. Detta är även viktigt för gestaltungsprogrammet då det rör många olika kommuner och ska sätta upp mål som ska gälla mer än bara ett par år. Det ska vara ett aktuellt arbete som används och inte glöms bort som en ”hyllvärmare”.

- + Riktlinjer redovisas efter varje delsträcka, vilket gör det tydligt och enkelt att förstå.
- + Landskapsbeskrivningen ger en god och snabb insyn i vad det är för landskap det är fråga om.
- + Redovisar kommunernas mål med området närmast vägen.

3.1.5 Miljökonsekvensbeskrivning E22 Hurva – Fogdarp (Vägverket, 1999)

Denna MKB gjordes i vägutredningsskedet. I de tre första kapitlen tas bakgrund till projektet upp, bland annat varför det ska genomföras, vad som gjorts tidigare, den framtida trafiksituationen och de studerade vägförslagen. Under Miljökonsekvenser tas 14 olika delar upp. De som behandlar landskapet är: jordbruk, yt- och grundvatten, natur- och kulturmiljö, landskapsbild, rekreation och barriäreffekt. Under varje ämne tas dagens förutsättningar, konsekvenser av de föreslagna vägkorridorerna och kompensationsåtgärder upp.

I det avsnitt där det görs en landskapsanalys är det som behandlar landskapsbild. Här görs först en översiktlig analys av de stora dragen. Här tas även bebyggelsen upp mycket kortfattat och de element som avgränsar landskapsrummen räknas upp. Landskapet och naturen vid Brååns dalgång beskrivs under avsnittet naturmiljö, men här beskrivs även upplevelsen av dalgången och hur den påverkar landskapet runt omkring.

Alléer anses som ett viktigt inslag i det jordbruksdominerade landskapet och nämns både under landskapsbild och under naturmiljö.

Diskussion

En MKB redovisar konsekvenser för alla aspekter till skillnad från ett gestaltungsprogram, som utgår från landskapet och gör en visuell tolkning av vad det bäst tål. I en MKB har man också hela tiden en utgångspunkt och olika alternativ att förhålla sig till. Man planerar för att något ska hända. I en stråkstudie har man oftast den befintliga vägen

att utgå ifrån och förhålla sig till, men inte någon speciell åtgärd. Stråkstudien görs på en översiktligare nivå och det är inte av intresse att gå in i detalj i de olika ämnena, då detta görs i MKB: n.

I denna MKB har avsnittet om landskapsbild koncentrerats till en kort översiktlig analys och sedan övergått till att behandla ett specifikt område, Brååns dalgång, och ett landskapselement, befintliga alléer. Den översiktliga analys som gjorts är bra men mycket kortfattad. Om en stråkstudie varit gjord tidigare, hade den kunnat ligga till grund i detta avsnitt. Landskapsbild är viktig redan i stråkstudien då den ger en god avbild av landskapets karaktär.

I och med att det finns ett avsnitt om rekreation med i analysen har man tittat på vägen och de tänkta korridorerna utifrån landskapet och därmed kommit ifrån vägperspektivet. Även under stycket som behandlar barriärer har de olika alternativens påverkan beskrivs och granskats från ett landskapsperspektiv, vilket är mycket bra.

MKB: n tar inte upp upplevelsen av resan, hur trafikanten ser landskapet eller hur resan kan påverkas med olika landskapsrum. Detta är intressant att jämföra med den MKB, som gjorts för Botniabanan och som presenteras här efter.

+ Tar upp rekreation och barriäreffekt, vilket gör att man inte bara har tittat på landskapet från vägen utan även på vägen från landskapet.

3.1.6 Botniabanan – Järnvägsutredning Nordmaling – Umeå (Banverket, 1998)

Utredningen syftar till att identifiera och beskriva alternativa spårsträckningar och ska kunna ligga till grund för järnvägsplanen.

Under kapitlet förutsättningar beskrivs landskapets övergripande och dominerande karaktärer. Här ges också en bakgrund till hur landskapet har växt fram och formats genom årtusende och hur människan varit med och påverkat det. Samekulturen är mycket speciell och har traditioner långt bak i tiden. Här diskuteras vilka kommunikationer som varit viktiga, där havet naturligtvis spelat en stor roll. Framtiden diskuteras och ges en positiv ton med växande universitet, vilket leder till ökad handel och satsningar på bebyggelse kommunikationer och industri.

I den landskapsanalys, som gjordes i sammanband med MKB arbetet klassificerades landskapet i olika landskapstyper beroende på skala, struktur, grad av slutenhet, avgränsningar och visuella särdrag. Känsliga områden längs de alternativa korridorerna inringades och konsekvenserna för dess områden bedömdes. Under förutsättningar beskrivs hur inlandsisen har format och påverkat landskapet och hur det är i ständig förändring bland annat på grund av landhöjning. Fyra olika landskapstyper tas upp och beskrivs: skogs- och myrlandskapet, dalgångarna, slättlandskapet och staden. De olika förslagen beskrivs utifrån hur de påverkar landskapet och en bedömning om hur stor påverkan förslaget har ges i slutet. Sist i kapitlet ges förslag på olika åtgärder allt från att det behövs bullerskydd till att en diskussion med berörda markägare är önskvärd. Liknande upplägg gäller för natur- och kulturmiljö och

rekreation och friluftsliv, sammanfattande bedömning, konsekvenser och åtgärdsförslag.

Resenärens upplevelse av resan beskrivs utifrån den hastighet tåget kör och hur lång tid det tar för en person att uppfatta något. Exempel: om tåget kör i 200 km/h tar det två sekunder att köra 100 meter. Det bedöms här att resenären bara hinner uppfatta de stora strukturerna och inte de små detaljerna.

Diskussion

Här diskuteras landskapet från många olika synvinklar. Det är viktigt att resenären får en trevlig upplevelse och det beskrivs vilka scener, som kan förväntas vid olika sträckningar genom olika landskap. Samtidigt tas hänsyn till landskapsbilden och de som rör sig ute i landskapet i form av rekreation och friluftsliv. Det diskuteras att höga uppfyllnader ger en stor påverkan då synfältet skärs av och landskapet fragmenteras. Även natur- och kulturmiljön har fått stor tyngd och känsliga områden har ringats in och tagits i åtanke när konsekvenserna har nämnts.

Det jag ser lite skeptiskt på är att det inte står nämnt något om vilka kriterier som använts när känsliga värden har tagits fram. På ett ställe nämns att länsstyrelsen i sitt landskapsvårdsprogram pekat ut värdefulla odlingslandskap, men om det sedan är de som räknas upp och beskrivs nämns inte. Det hade också varit intressant att på en karta få se klassificeringen av landskapet i de olika landskapstyperna och att dessa sedan följts upp i det fortsatta arbetet.

Detta är visserligen en utredning i ett senare skede än stråkstudieskedet och bedömningen av landskapet görs i en miljökonsekvensbeskrivning. Här finns ändå mycket att ta fasta på, eftersom analysen inte koncentreras på ett intresseområde utan många, vilket kanske är något att ta fasta på i gestaltungsprogrammet.

- + Läger stor vikt vid resenärens upplevelse av resan.
- + Analysen har många olika synvinklar, inte bara från spåret utan även utifrån landskapet.



Bild 11) Vegetationen öppnas upp för en kort stund och en vy över landskapet skymtar fram. Detta ger en varierande upplevelse och underlättar orienterbarheten.

Utifrån de landskapsanalysmetoder som togs upp i föregående kapitel diskuteras här hur de olika delarna, som ansågs passande för stråkstudier kan anpassas till gestaltungsprogram i stråkstudier.

4.1 Metodutveckling

Ingen av de metoder som redovisades i tidigare kapitel fungerade fullt ut för stråkstudien. Detta beror på att en värdering av landskapet ska göras trots att stråkstudier görs i ett tidigt och översiktligt skede. Det beror också på att många analyser görs av en speciell anledning och att de då anpassats för just den uppgiften. Precis samma sak är det som gäller för det här arbetet. På grund av detta går det därför inte att välja ut enbart en metod som bas för framtagandet av en landskapsanalys för stråkstudier utan analysmetoden baseras lämpligast på en kombination av olika metoder. Då arbetet begränsats till att gälla visuella aspekter som orienterbarhet och identitet är det lämpligast att *The image of the city* (Lynch 1960) och *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun* (Elfström 1991) får ligga till grund för framtagandet av metoden. Även metoden i *The view from the road* (Appleyard, Lynch och Meyer 1964) fungerar som en bra grund. Till detta läggs sedan de bitar, som funnits lämpliga för ett gestaltungsprogram i varje analysmetod redovisad i tidigare kapitel.

Arbetsprocessen kan ses som en spiral där man hela tiden återkommer till tidigare skeden på väg mot slutprodukten. Processen blir på så vis mer dynamisk och beslut tagna i tidigare genomgångna skeden kan revideras, då ökad kunskap leder till att nya beslut tas. Ju längre tiden går desto

snävare blir spiralen och desto mer precist blir arbetet. På kommande sidor beskrivs momenten i tur och ordning.

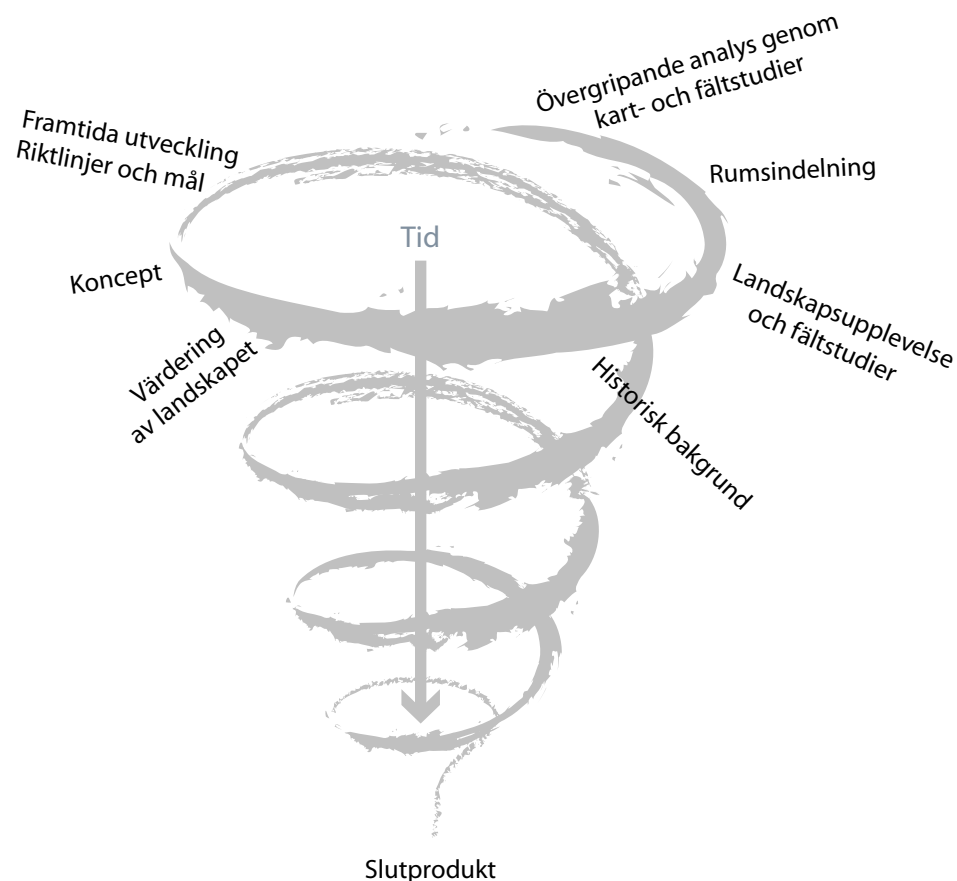


Bild 12) Arbetsprocessen kan ses som en spiral där man hela tiden återkommer till tidigare skeden på väg mot slutprodukten.

4.1.1 Översikt

För att snabbt få fram helheten och förstå vad arbetet handlar om är en första översiktlig analys över hela sträckan en bra strategi att börja analysarbetet med. Detta har bland annat gjorts i *MKB Hurva – Fogdarp* (Vägverket, 1999) och även *Kvalitetsmål för Yttre Ringvägen* (Burlövs kommun m fl. 2000). Översikten görs lämpligast genom en kombination av kart- och fältstudier och har i uppgift att ta fram de stora karaktärsgivande dragen och sätta in sträckan i sitt sammanhang. Här kan även olika bakgrundsinformation till sträckan presenteras samt eventuell information om varför en analys ska göras.

4.1.2 Rumsindelning

Genom att dela in landskapet i mindre delar är det lättare att hantera i en mer ingående analys och gör det fortsatta arbetet smidigare. Då analysen behandlar landskapet är det rimligast att dela in det efter olika karaktärer i landskapet (rum) och inte efter administrativa gränser, som inte tar hänsyn till landskapet, som exempelvis från samhälle till samhälle eller från nod till nod. Här är det lämpligt att använda sig av den metod, som tillämpades i både *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun* (Elfström, 1991) och *Svenska landskap* (Sporrong m fl. 1995), nämligen en indelning efter homogena landskapsrum. Indelningen kan grundas på de karaktärsgivande dragen som togs fram i översikten och görs lättast på en karta, som även bör visas då arbetet är klart. Detta för att analysen ska vara lätt att förstå och arbetsprocessen lätt att följa. Efter studier i fält kan områdena behöva justeras, slås samman eller delas i mindre delar.

4.1.3 Landskapsupplevelse och fältstudier

Analysen avgränsas till att ta upp två aspekter, som enligt Hedman (2004) ger olika uppfattning av omgivningen nämligen åskådarperspektivet och trafikantupplevelsen. Åskådarperspektivet står för upplevelsen av vägen från det omgivande landskapet. I det här arbetet tar det även upp landskapet som helhet, då det är viktigt att få med för att förstå de övergripande dragen och kunna ta fram de karaktärer som är betydelsefulla för identiteten i området. Området för analysen av trafikantperspektivet avgränsas av det visuella rummet som trafikanten upplever från vägen, så som landskapet avgränsats i *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun* (Elfström 1991). Det kan vara oändligt stort eller vara avgränsat till själva vägområdet beroende på topografi, vegetation och bebyggelse. Dessa avgränsande element beskrivs utifrån den metod som redovisas i *Svenska landskap* (Sporrong m fl. 1995). De landmärken och identitetsskapande objekt som syns från vägen får inte glömmas bort eftersom de är viktiga för upplevelsen av resan, vilket bland annat togs fasta på i *Botniabanan - Järnvägsutredning Nordmaling - Umeå*, Botnia (Banverket 1998). För att de mål och riktlinjer som tas fram ska ha en bra grund att bygga på och för att de ska gälla under en lång tidsperiod krävs god kunskap om området. Analysen måste därför göras på en mer detaljerad nivå än den som målen sätts på. Analysen kan även få stöd i kommunernas översiktsplaner, då översiktliga analyser av landskapet oftast är gjorda där. Analysen får då en större bredd, och kommer inte bara från en person. I översiktsplaner redovisas också områden som av kommunerna anses särskilt viktiga för natur- och kulturvärden och vad de har för framtidsplaner för dessa områden. Det är viktigt att analysen inte bara görs

utifrån kartor och planer, utan att fältstudier görs. Detta för att upplevelsen av landskapet tydligare kommer fram i fält än på karta. Upplevelsen av landskapet bör förutom i text även redovisas på karta och med hjälp av fotografier och skisser.

4.1.4 Historiskt perspektiv

I Svenska landskap (Sporrong m fl. 1995) beskrivs hur viktig den historiska aspekten är för att förstå ett områdes karaktär. Det är genom historien som man får reda på vad som har hänt i området och hur landskapet har utvecklats vilket bland annat redovisas i *Atlas över Skåne* (Germundsson och Schlyter, temared. 1999). Det ger också ett djup i analysen, som kan avspeglas i de mål och riktlinjer som tas fram. Genom att titta på historiska kartor och läsa böcker, som beskriver den historiska utvecklingen i området kan man se hur lång kontinuitet vägen har och hur viktig transportled den har varit för omgivningarna. Om vägen har haft samma sträckning under lång tid har den stor historisk anknytning till bygden och utgör troligtvis ett viktigt inslag i kulturmiljön och för områdets identitet.

4.1.5 Värdering

Själva värderingen av landskapet tar upp de positiva och negativa värden som finns utifrån de kriterier, som anses viktiga för arbetet. Här tas ställning till vad som är bra och dåligt eller om det finns särskilda problem, som bör åtgärdas så som man gör i *Gestaltningssprogram för väg - Utveckling av metod* (Vägverket, 2005). Det kan ta tid att urskilja viktiga värden i ett område, då intryck behöver viss tid på sig att mogna, precis som Elfström (1991) skrev då han beskrev processen i analysarbetet i *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings*

kommun. Bedömningen av vilka värden som är viktiga är mycket subjektiv och det är därför betydelsefullt att sätta upp tydliga riktlinjer för vad som anses viktigt i arbetet och förklara varför de är viktiga. I detta arbete värderas landskapet till exempel utifrån identitetsskapande element och orienterbarhet. Dessa kan vara landmärken eller specifika landskapskaraktärer.

Sammanfattning av vad som ska tas med i analysen:

- Översiktlig beskrivning av landskapet längs med hela sträckan.
- Hur landskapet kan delas in efter olika karaktärer - vilka olika karaktärer finns (storskaligt jordbruk, ugn lövskog, sankmark) och vad bildar de för gemensam helhet?
- Avgränsande element - vad är avgränsande (topografin, bebyggelse, vegetation) och hur ser landskapsrummen ut (stora eller små)?
- Åskådarperspektiv - hur uppfattas landskapet i det stora hela och hur upplevs vägen från landskapet. Trafikantperspektiv - hur upplevs landskapet och vägen från vägen?
- Identitetsskapande element - vad finns det för landmärken och andra specifika karaktärer (kyrktorn, alléer, en utmärkande betesmark, vy över en sjö)?
- Vägens historiska anknytning till bygden och hur landskapet har utvecklats.
- Värdering av landskapet utifrån framtagna kriterier - vad är bra/dåligt, finns det några problem?

4.1.6 *Koncept*

Ett koncept för vägen tas fram för att uppnå en särskild identitet och för att urskilja vägen från andra vägar. Om landskapet är mycket varierat kan det vara svårt att komma på en idé för hela sträckan och då kan den delas upp i olika sekvenser med olika koncept. Till exempel kan det finnas ett tema då vägen går genom eller förbi ett samhälle och ett annat när den går genom landsbygd. Konceptet kan man börja tänka på redan första resan längs sträckan och kan vara en färg, utformningen på räcken eller broar, en speciell stil på vegetationen eller att markera entréerna till samhällen på ett likartat sätt. Konceptet behöver inte vara något som återfinns längs med hela vägsträckan, utan kan dyka upp på specifika platser och fungera som ett återkommande element.

4.1.7 *Framtida utveckling*

Här bör de planer som finns för framtida förändringar i berörda kommuner redovisas, så som gjordes i *Kvalitetsmål för Yttre Ringvägens närområde* (Burlövs kommun m fl. 2000). Detta är speciellt viktigt om gestaltningsprogram för stråkstudier inte görs som ett samarbetsprojekt med kommunerna. Kan målen förankras till dessa förändringar blir de relevanta under en längre tidsperiod. Eftersom arbetet görs längs med en befintlig vägsträcka bör åtgärder inte bara gälla för om vägen dras om utan även vara förbättringsåtgärder. Målen kan delas in i två nivåer - övergripande råd och riktlinjer för hela delsträckan och konkreta råd och riktlinjer för punktinsatser. Råden och riktlinjerna kan utgå ifrån: om värden ska bevaras, framhävas, tas bort eller läggas till så som det gjorts i

Gestalttningsprogram för vägar - Utveckling av metod (Vägverket, 2005).

De övergripande råden och riktlinjerna bör vara få och på en långsiktig och övergripande nivå för att de inte ska bli inaktuella.

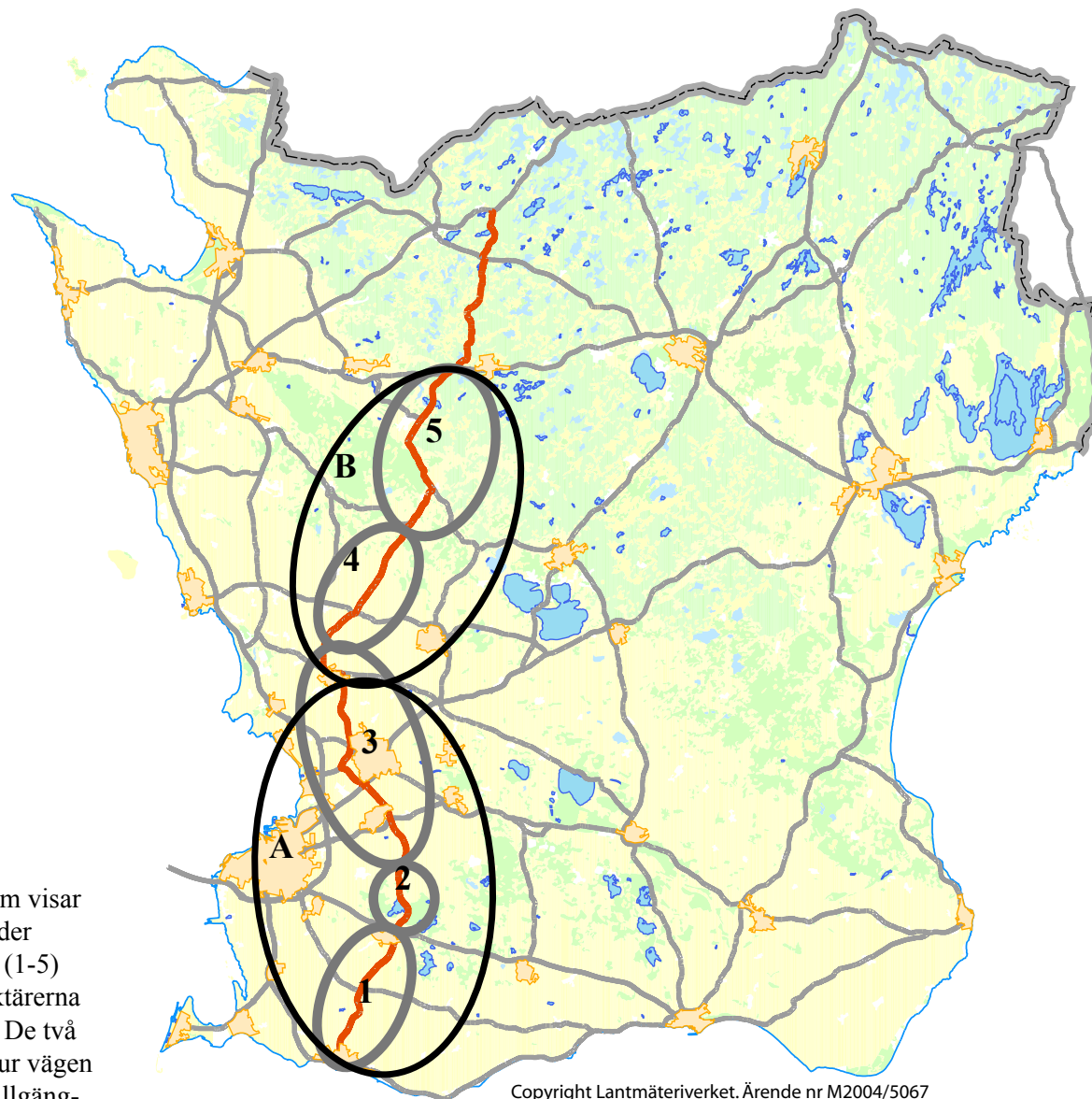
De mer konkreta råden och riktlinjerna för de olika delarna längs vägen, ska arbeta mot de övergripande målen och de aspekter, som anses viktiga för sträckan, exempelvis identitet och tillgänglighet.

När målen är satta kan det vara lämpligt att åka ut i fält en sista gång för att se så att de verkligen stämmer in med de olika områdena.



I det här kapitlet prövas den analysmetod som togs fram i föregående kapitel i en fallstudie. Fallstudien görs på väg 108 och inleds med en översiktlig beskrivning för att sedan övergå till en mer ingående inventering av landskapet. Kartor, bilder och skisser är viktiga hjälpmedel.

Bild 13) Vägen förbi Söderåsen.



Karta 1) Karta över Skåne som visar väg 108: s sträckning från söder till norr. De fem grå ringarna (1-5) visar de olika landskapskaraktärerna som återfinns längs sträckan. De två svarta ringarna (A-B) visar hur vägen kan delas i två delar utifrån tillgänglighet, trafikmängd och på det sätt den används.

Copyright Lantmäteriverket. Ärende nr M2004/5067

5.1 Översikt

Väg 108 går i nord-sydlig riktning genom Skåne, från Trelleborg i söder till Klippan/Perstorp i norr. De större samhällena, som den passerar på sin 10 mil långa väg genom Skåne är, med början i söder: Trelleborg, Svedala, Staffanstorp, Lund, Kävlinge, Röstånga och Ljungbyhed. Den går från ett storskaligt jordbrukslandskap med böljande kullar, över Lundaslätten, ett mer kuperat jordbrukslandskap och slutar i ett skogslandskap. Några delar av vägen är nyligen omgjorda, någon del har fått en ny dragning, medan andra har legat där i generation efter generation. Vägens karaktär skiljer sig åt i norr och söder med brytpunkt vid Kävlinge. I söder (A) fungerar den som en transportsträcka till och från, Lund, Sturups flygplats och Trelleborgs hamn, medan den i norr (B) mer fungerar som en led mellan byarna och ut till större vägar. Norra delen är också smalare och går genom många små byar. Det är intressant att se att upplevelsen längs med vägen ger så skilda uttryck trots att landskapskaraktärerna norr om Trelleborg och runt Marieholm är förhållandevis lika. Under mötet med referensgruppen den 11 februari framkom att framkomlighet är en viktig aspekt för södra delen av vägen och att det här finns framtida planer på utbyggnad, framförallt mellan Lund och korsningen med vägen in till Sturup söder om Klågerup. Här är vägen också kraftigare trafikerad. Hastigheten på vägen är till största delen 90 km/h, men sänks till 70 km/h och på några ställen även till 50 km/h genom och förbi samhällena. Under mötet med referensgruppen den 29 mars framhöll Kjell Lindahl att cirkulationsplatser kan ses som en karaktär för vägen, då många korsningar är just cirkulationsplatser och det finns planer på att fler ska byggas längs sträckan. Översiktsplanen för Trelleborgs kommun påpekar att väg 108 är ett viktigt stråk då den binder samman

många kommuner och är en alternativ väg till motorvägarna i nord-sydlig riktning. Här finns även en antydning om att många kommuner har en önskan om att ge stråket en tillfredsställande standard (2002, sida 64).

Sträckan kan delas in i fem delar utifrån övergripande landskapskaraktärer med början från söder:

1. Böljande jordbrukslandskap norr om Trelleborg - ett storskaligt jordbrukslandskap med böljande topografi. Stora gårdar och få byar utmärker området.
2. Skogsområdet vid Bökeberg - ett viktigt skogsområde som bildar en gräns mellan två betydande odlingsområden. Kuperad topografi och små landskapsrum utgör tillsammans med bokskogen karaktäristiska inslag.
3. Lundaslätten - ett slättlandskap med storskalig odling. Infrastruktur och bebyggelse är viktiga inslag som delar upp och avgränsar landskapsrummen.
4. Böljande jordbrukslandskap runt Marieholm - ett storskaligt odlingslandskap med små byar tätt längs med vägen, som är smal och har lång historisk anknytning till området.
5. Skogslandskap med öppna inslag - ett område med många olika karaktärer, där skogen är det dominerande inslaget. Bokskogen har stor betydelse för karaktären på området.

Dessa områden beskrivs närmare var för sig och i slutet av varje beskrivning ställs riktlinjer upp för hur området ska utvecklas.

5.2 Koncept

”Över oss spände bokarna sina luftiga valv. De släta stammarna reste sig likt stengrå pelare upp under dessa valv, där solljuset lekte i lövmassorna. Grönaktig var dagern därinne. Det svävade som guldskyar under valven. Vi gick framåt sakta, steg för steg på en matta av torrt, visset löv. Det prasslade i lövet [...] Bokskogens blomstertid är våren, medan ljuset ännu faller över skogsbotten. Sedan kommer den långa sommarskymningen här inne under träden, då ingenting vill växa utom de unga bokplantorna, som älskar sval skugga.” (Virtuella floran, Fries, 1950)

Då vägen går genom två av Skånes bokskogar vill jag lyfta fram boken och ha den i åtanke som ett koncept och tema för vägen. Boken är speciell för södra Sverige då det bara är här som sammanhängande bokskogar av någon omfattning finns. Varken blommor eller frösättning tål vårfröst och trädet överlever inte allt för kalla vintrar. (Almgren m fl. 2003, sida 79)

Bokskogen är för mig en pelarsal av trädens höga släta stammar, med rymd på grund av krontakets höjd och avsaknaden av undervegetation. Marken är täckt av rödbruna löv som sakta förmultnar, och de nyutslagna bladen är skirt ljusgröna på våren. På sommaren är det svalt och dunkelt under de täta kronorna. Boken är ett omtyckt träd och har varit så länge. För 4000 år sedan invandrade det från Danmark, där det används mycket längs vägarna och där den utsetts till nationalträd. Boken finns i många olika former som blodbok, pelarbok och hängbok. Det fungerar bra från allt mellan solitärträd till strikt klippt häck. (Almgren m. fl, 2003, sida 79)

Längs väg 108 kan boken användas i alléer, i grupper eller som klippta häckar vid entréerna till samhällen. Det kan också vara en önskan att vissa av ungsöksområdena längs vägen exempelvis strax söder om Bökeberg utvecklas till bokskog i framtiden. Planteringar kan bestå av växter som tar upp bokens färger, ex rödbruna höstfärger eller ett tätt, skugggivande bladverk. Det är viktigt att boken inte kommer in som ett främmande inslag i ett karaktärsområde där den inte hör hemma, utan istället fungerar som ett återkommande element längs vägen.



Bild 14-16) visar inspirationsbilder till boktemat.



5.3 Landskapsanalys

5.3.1 Böljande jordbrukslandskap norr om Trelleborg



Karta 2) Landskapsanalys av jordbrukslandskapet mellan Trelleborg och norr om Svedala. Det storskaliga jordbruket dominerar markanvändningen.

Åskådarperspektiv

Precis norr om Trelleborg öppnar Söderslätt, ett storskaligt jordbrukslandskap, upp sig med svepande stora drag. Böljande kullar begränsar respektive framhäver utsikten över omgivningen. Träd är inget ovanligt inslag, så som man tänker sig ett storskaligt jordbrukslandskap, utan här och var är jorden obrukad och då finns både träd och buskar. Översiktsplanen för Trelleborgs kommun tar fasta på pilevallar (se bild 17) som ett identitetsgivande karaktärsdrag precis som ensamgårdar och grupper av bebyggelse (2002, sida 27). I norra delen, norr om väg 101, övergår slätten till ett backlandskap, men jordbruksmarken dominerar fortfarande med stora fält.



Bild 17) Pilallé, som leder upp till gården i rät vinkel mot väg 108. Pilträdet är ett av de karaktäristiska inslagen på Söderslätt, som ger området dess identitet.

Bild 18) Utkanten av Trelleborg där husen i väster ligger relativt tätt mot vägen, men där ett plank tydligt markerar gränsen mellan bostadsområde och väg. Vägen känns inte som en del av samhället, vilket inte är bra.



Bild 19) Norr om Trelleborg öppnas landskapet upp och ett storskaligt jordbrukslandskap tar vid. Detta ger en känsla av rymd och frihet.



Bild 20) Kraftledningen korsar vägen och leder snett längs vägen, vilket medför att den syns på långt avstånd. Den blir ett om inte vackert, så ett karaktäristiskt landmärke och underlättar orienterbarheten.



Bild 21) Gårdarna är stora och ligger jämnt spridda. En del ligger en bit från vägen medan andra ligger närmare. De är en del av kulturhistorien och ett karaktäristiskt inslag för landskapet.





22

Bild 22) Efter korsningen med väg 101 förändras karaktären på vägen drastiskt, vilket inte känns i omgivningarna. Den blir ett mer dominerande inslag och en större barriär. Här har ingen hänsyn tagits till de lite mer kuperade omgivningarna.



23

Bild 23) Bullervallar längs vägen gör den till en stor visuell barriär i det småkuperade, öppna landskapet. Detta hindrar utblickar och orienterbarheten i landskapet försvåras, vilket inte är bra.



24

Bild 24) Väderkvarnen strax söder om Svedala utgör ett av de få landmärken som finns i detta område och är därför mycket betydande för orienterbarheten.



25

Bild 25) Vid entrén till Svedala är några hus i öster vad som syns av den gamla bebyggelsen. Järnvägen fungerar som en port till byn, men stoppar upp trafiken och minskar framkomligheten längs vägen.

Trafikantperspektiv

Bebyggelsen följer vägen en kort sträcka ut från Trelleborg (se bild 18), men domineras sedan av hus och gårdar jämt spridda eller samlade i små husklungor. Vägen känns öppen och glider fram, som ett tydligt stråk genom landskapet. Här är det lätt att hålla orienteringen. En stor kraftledning korsar vägen och följer den sedan nästan parallellt, vilket gör att den syns under lång tid och att den har stor påverkan på omgivningen nära vägen. Detta är tydligare när man kör norrut än söderut. Vägen korsar väg 101 i en rondell och norr om denna förändras karaktären på vägen och dess förhållande till landskapet (se bild 22 och 23). Den får mitträcke och detta är den enda sträckan som kantas av viltstängsel. Vägen är här det dominerande inslaget för trafikanten och landskapet har underordnats vägen. Bullervallar och vegetation skärmar bitvis av utsikten och bildar en kraftig barriär, men döljer samtidigt effektivt vägen från omgivningarna. Efter en kort sträcka försvinner vallarna tillsammans med viltstängsel och mitträcke och snart skimtar Svedala. Här korsar vägen järnvägen mellan Malmö och Ystad, och fungerar som ett avgränsande element mellan samhälle och landsbygd (se bild 25). Ny byggnation har dock börjat växa fram även på södra sidan av järnvägen och detta är vad som i stort sett syns av bebyggelsen i Svedala. Vägen leder i utkanten av samhället med företag på östra sidan och en vall som döljer bebyggelsen i väster. I norr kör man genom en cirkulationsplats och sedan över väg E 65. Från norr är entrén till Svedala tydlig, då vägen stiger över E 65 och sedan sluttar ner mot cirkulationsplatsen och samhället.

Historiskt perspektiv

Redan under medeltiden hade de bördigaste jordarna utvecklats till slättbygder med stora byar och öppna viddar där emellan. (Germundsson och Schlyter, temared. 1999, sida 66) Jordbruket har alltså sedan länge varit den dominerande markanvändningen norr om Trelleborg och gårdarna, precis som vägarna och byarna var få men stora. Vid väg 101 förändrades topografin till mer småkuperat och vatten blev ett större inslag. Vägen mellan Trelleborg och upp till korsningen med väg 101 har enligt *Skånska Rekognosceringskartan* ungefär samma sträckning idag som i början av 1800-talet. Vägen gick då genom Västra Alstad, idag är den flyttad västerut utanför samhället. Norrut till Svedala, var vägen mindre och svårare att följa på kartan. (Lantmäteriet 1986)

Befintliga värden och problem:

- + Den öppna fria känslan längs vägen norr om Trelleborg.
- + Vägens anpassning till landskapet.
- Sträckan norr om korsningen med väg 101 är ett problem då den känns trång och instängd och inte tar hänsyn till landskapets uppbyggnad.

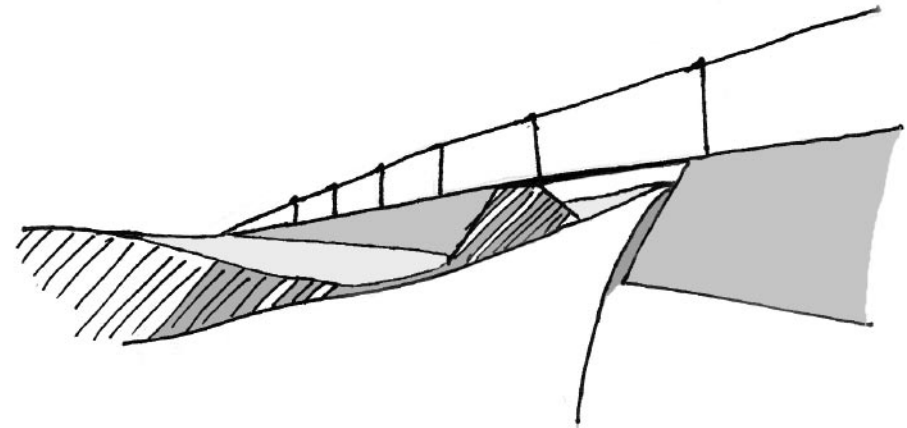


Bild 27) Järnvägen korsar vägen precis i en dal, vilket medför att järnvägen inte syns förrän man kommer ner i dalen. Detta kan leda till förvirring och att man tappor orienteringen genom att inte se järnvägen tidigare. Samtidigt så utgör den ingen visuell barriär förrän man kommer nära och har därför inte så stor inverkan på landskapet i ett större perspektiv.

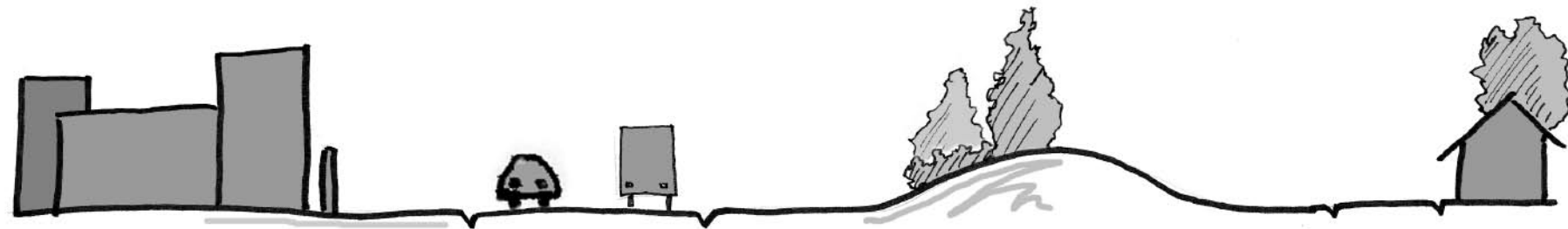


Bild 26) Principskiss som tydligt visar hur bebyggelsen avskärmat sig mot vägen, vilket är synd. Vägen känns inte som en del av samhället utan som en transportled in mot centrum.



Bil □

satt uppe på vallarna känns vägen instängd och utblickar hindras. Barriäreffekten blir också stor och någon hänsyn har inte tagits till landskapets identitet, vilket inte är bra. Här skulle bullervallarna kunnat utformats till att bättre passa in i landskapet.

Framtida utveckling

Enligt översiktsplanen för Trelleborgs kommun finns det tankar på att bygga en ringväg norr om staden för att minska belastning och störning av genomfartstrafik på väg 108 och riksväg 9. Det finns även planer för nytt bostadsområde i norra delen av staden, väster om väg 108. Detta kommer att ge vägen en ny entré in till staden längre ut än vad den är idag och skulle en ringväg bli verklighet kommer väg 108 genom tätorten att göras om till stadsgata (2002, sida 77).

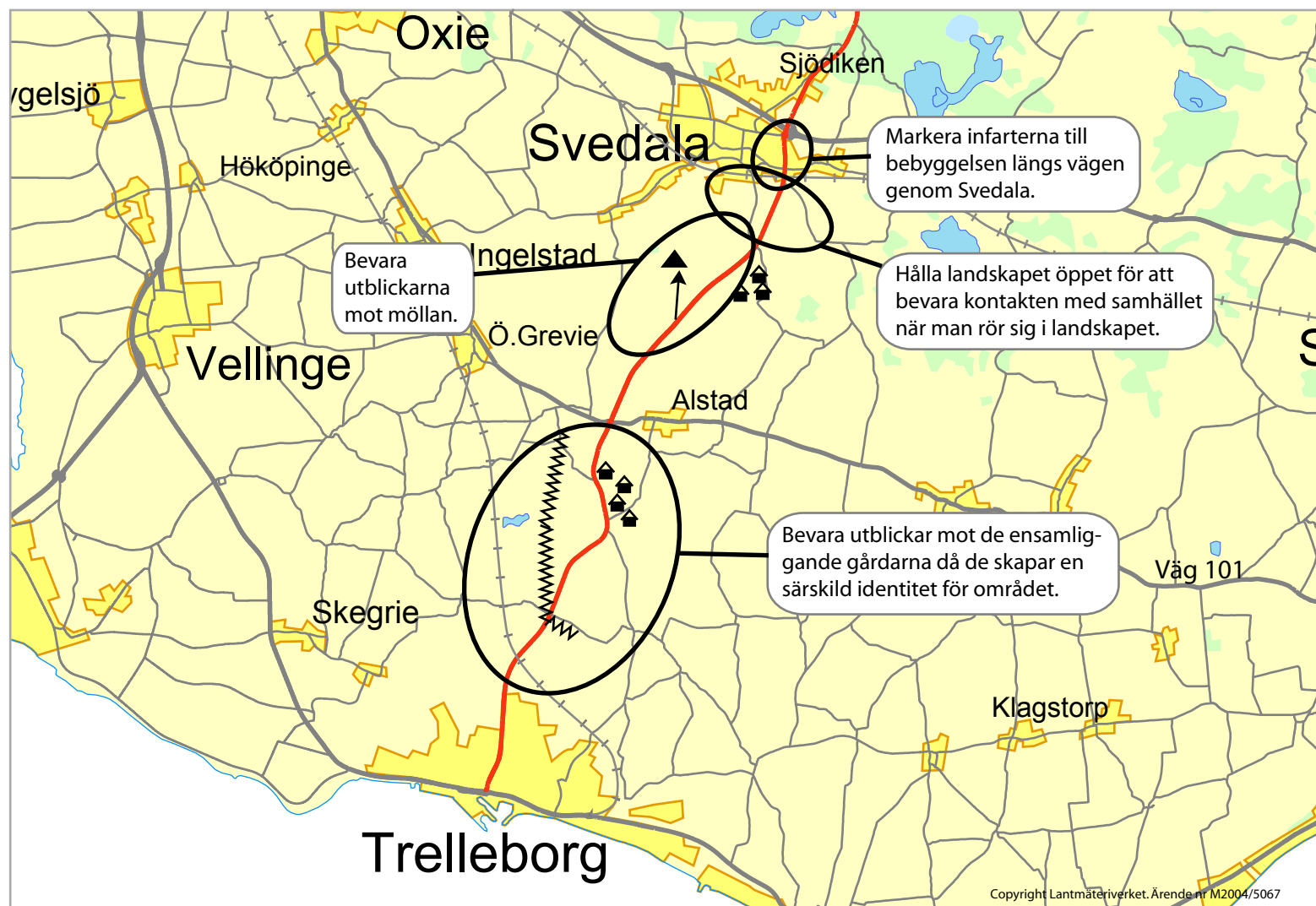
I Svedala finns det planer på att göra om korsningen med järnvägen mellan Malmö och Ystad till skilda plan. Bebyggelse av nya bostäder är redan påbörjat i söder och ger samhället en ny profil sedd från vägen.

Det är viktigt att vägen även i fortsättningen får styras av topografin mellan Trelleborg och korsningen med väg 101. Norr om denna korsning är det önskvärt att vägens dominans över landskapet dämpas så att kontrasterna norr och söder om korsningen jämnas ut. För att tydliggöra var gränserna

för tätort och landsbygd går bör bebyggelsen behållas tät och inte rinna ut i okontrollerade villamattor. För att tydliggöra entréerna till Trelleborg och Svedala bör den öppna marken runt samhällena bevaras för att känslan av annalkande ska finnas kvar. Grupper av träd eller häckar kan planteras vid entréerna för att ytterligare markera att något nytt sker. Här kan då trädet bok användas. Då den planlösa korsningen med järnvägen byggs är det viktigt att tänka på åskådar- och trafikantperspektiv för att bestämma om vägen ska gå över eller under järnvägen. Betydelsefulla landmärken som till exempel möllan (se bild 25) bör bevaras. Norrifrån kan det vara av värde om havet kunde ses från något ställe.

Övergripande råd och riktlinjer

- Fortsätta låta vägen vara anpassad efter topografins stora linjer.
- Jämna ut kontrasten mellan vägen söder och norr om korsningen med väg 101.
- Behålla den skarpa gränsen mellan bebyggelse och landsbygd och låta vägen utgöra länk där emellan.



Karta 3) Råd och riktlinjer för böljande jordbrukslandskap norr om Trelleborg. Här kan trädslaget bok komma in för att markera entréerna till samhällena och för att binda ihop vägen med bebyggelsen. Den kan även användas vid cirkulationsplatsen med väg 101 för att göra trafikanten uppmärksam på att något händer. Ute på rena slätten utgör den dock ett främmande inslag och bör inte användas.

5.3.2 Skogsområdet vid Bökeberg



Karta 4) Landskapsanalys längs sträckan genom skogsområdet vid Bökeberg. Delen visar ett av de två områdena med bokskog längs sträckan. Topografin skiljer sig från angränsande områden genom att vara småkuperad och en del av backlandskapet söder om Romeleåsen.

Åskådarperspektiv

Bökebergs bokskogsområde, sammanhängande med Torups bokskog, börjar strax norr om Svedala (se bild 30). Gränsen mellan jordbrukslandskapet i söder och bokskogsområdet är skarp och definitiv då Svedala och väg E65 ligger precis i gränsen och utgör en delningszon. Själva skogsområdet är ett landmärke i sig då det bryter upp odlingslandskapet och ger en kontrasterande karaktär. Speciellt vackert är här när vitsipporna täcker marken på våren. I kanterna av skogen är trädbeståndet yngre och boken är blandad med bland annat björk och al. Identiteten för området ligger mycket i topografin som fortfarande är kuperad, vilket syns bättre då skogen öppnar upp sig, och odlingslandskapet med små åkrar omgärdade av skog (se bild 32). Landskapet är vad man kallar ett dödislandskap och därför så småkuperat. Mot Hyby blir topografin mer böljande och får större former. Enligt översiktsplanen för Svedala kommun är slotts- och herrgårdslandskapet utmärkande för Svedala kommun (2002, sida 3).

Trafikantperspektiv

Norr om Svedala kantas vägen en bit av små hästgårdar omgärdade av ung skog (se bild 30) innan den fortsätter in i bokskogen. Vägen är väl anpassad till landskapet, vilket gör att den inte syns mycket utifrån. Yddingesjön passeras i väster, men syns bara som hastigast. Från norr är utblickarna över sjön tydligare. Mot Hyby leder vägen gradvis uppåt och i väster finns den populära Pude badsjö. Hyby kyrktorn (se bild 36) är ett landmärke som skymtar fram och försvinner för att sedan visa hela kyrkan tillsammans med utsikten över Klågerup. Vägens dragning genom dalen är tydlig, men ligger i marknivå och utgör därför ingen visuell barriär.

Bild 29) Norr om Svedala kantas vägen av små hästgårdar med skog i bakgrunden. Detta är Sjödiken, som är ett trevligt inslag, och man bör tydligare visa att detta är en egen by och inte en del av Svedala.

Bild 30) Skogen sluter sig runt vägen och skapar en avvikande karaktär från det annars öppna odlingslandskapet. Detta område är viktigt för orienterbarheten längs med vägen.

Bild 31) Ung skog gränsar till vägen i norra delen av skogsområdet. Här bör skogskaraktären tas tillvara för att den säregna karaktären ska bevaras, helst bör bok gynnas.

Bild 32) Norr om Bökeberg tar odlingsmarken över igen, men fortfarande är det vegetation som avgränsar utblickarna, vilket är bra eftersom det utgör områdets identitet.





Bild 33) Här syns ett exempel på hur vegetationen avgränsar utblickarna och skapar små rum runt om vägen som förhöjer resans upplevelsevärde.



Bild 34) Här syns tydligt hur småkuperad topografin är, vilket skiljer sig från slätterna i norr och söder. Ett typiskt dödislandskap, som är en del av de små landskapsrummen.



Bild 35) Utsikt över dalen vid Klågerup. Till höger syns Hyby kyrktorn. Utsikten är ett gott kännetecken och är mycket specifik för platsen då det är sällsynt med så långa utblickar i det här området.



Bild 36) Närbild på Hyby kyrktorn, som är ett tydligt landmärke. Placeringen på en höjd gör att det syns på långt håll, speciellt norrifrån.

Historiskt perspektiv

Under senmedeltiden tog ett godslandskap form där betesmarker och bokskogar var karaktäristiska inslag. Ädellövsbogen gynnades på grund av jakt. (Germundsson och Schlyter, temared. 1999 sida 67) och utbredningen av bokskogen norrut är densamma på *Skånska Rekognosceringskartan* som idag, troligen på grund av Bökebergs slott. De små kullarna i dödislandskapet syns tydligt på kartan och i sänkorna var det fuktigare. I det öppna landskapet var fälten uppblandande med ängsmark. Vägen har samma sträckning genom skogen och upp till Hyby och Klågerup. Förbi Yddingesjön verkar det inte ha funnits någon hindrande vegetation och utblickarna över sjön måste ha varit långa och vackra. (Lantmäteriet 1986)

Befintliga värden och problem:

- + Känslan av närhet till skogen längs vägen genom Bökeberg.
- + Utsikten över Klågerup från backen vid Hyby.
- + Den kuperade topografin skapar en varierad upplevelse.
- Yddingesjön är av stort värde, vilket inte kommer fram i dagens läge.

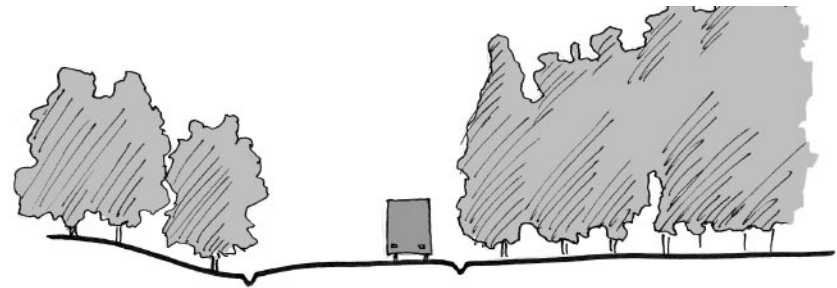


Bild 37) Principskiss över vägen genom bokskogen vid Bökeberg. De höga träden utgör en speciell karaktär och upplevelsen av skog är en identitesgivande omväxling från det öppna odlingslandskapet.

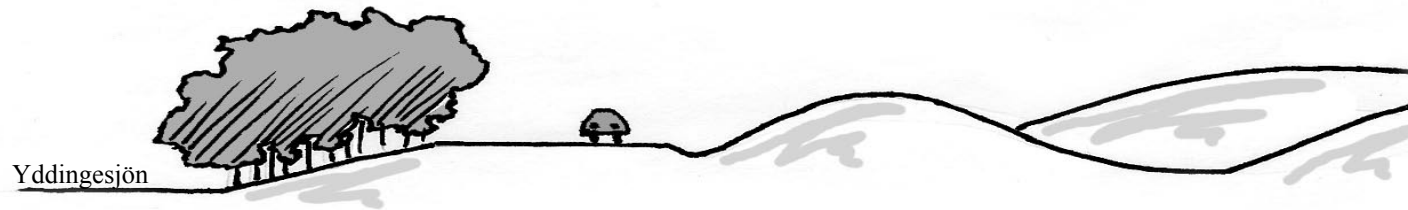


Bild 38) Principskiss över vägen med det småkuperade dödislandskapet i öster. I väster döljer vegetation Yddingesjön och man går miste om utblickar över sjön.



Bild 39) Principskiss över det småskaliga halvöppna landskapet norr om Bökeberg. Vegetation ramar in fälten och skapar små rum.

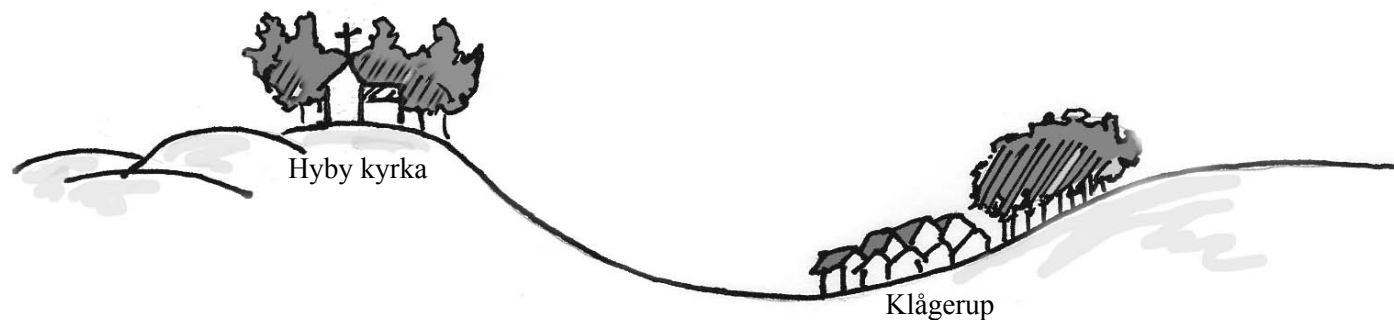


Bild 40) Dalen med Klågerup sedd från öster. Hyby kyrka uppe på kullen utgör ett gott landmärke.

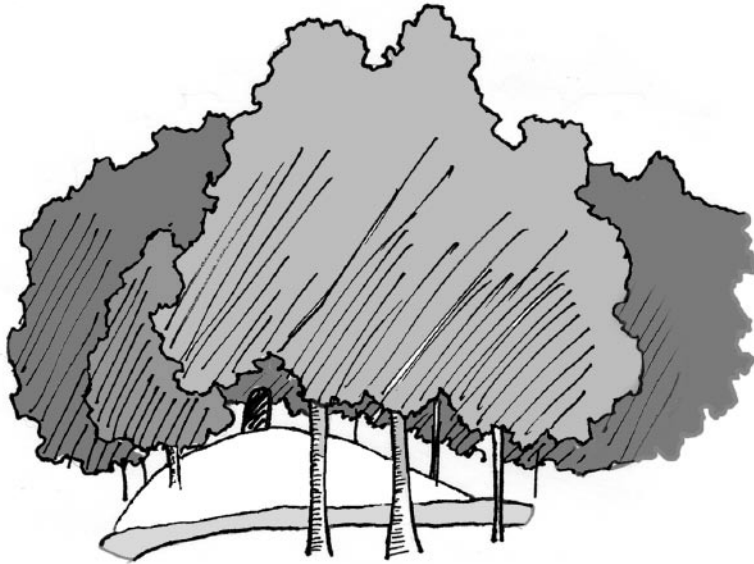


Bild 41) Vid en rastplats i bokskogen kan man se denna kulle med en sten uppställd på toppen.

Framtida utveckling

Det finns planer på att i öster dra vägen förbi Svedala mellan Aggarp och Bökeberg. 1995 gjorde Vägverket tillsammans med Svedala kommun och VBB samhällsbyggnad en utredning med fyra alternativa vägsträckningar (Väg 108 vid Svedala, 1995). Om dessa planer blir verklighet är det viktigt att vägen anpassas till landskapet och att kopplingen till skogen fortfarande blir tydlig, då detta är en avbrytande karaktär som är viktig för orienterbarheten. Här kan boken bli ett element som förstärker skogskaraktären och som kopplar samman vägen med samhället. En ny dragning av vägen skulle kunna leda till att Svedala kan komma att passeras utan trafikantens vetskap, vilket inte är önskvärt.

Det finns även planer på att bygga bostäder söder om Svedala mellan väg 108 och det område som byggs idag. Detta kommer att ge samhället en ny entré i söder. (Översiktsplan för Svedala kommun, 2002, sida 10)

Det är önskvärt att en egen karaktär tas fram till den lilla byn Sjödiken norr om Svedala för att särskilja den från Svedala. Norr om Bökeberg är topografin småkuperad och en breddning av vägen kan leda till att vägen blir dominant. I ett småkuperat landskap är det svårare att anpassa en stor bred väg än i ett område med stora linjer. Ett område med småkuperad topografi blir lätt skadat och är känsligare för stora ingrepp. Yddingesjön är av stort värde för detta område och bör vid bestämda punkter exponeras även från söder.

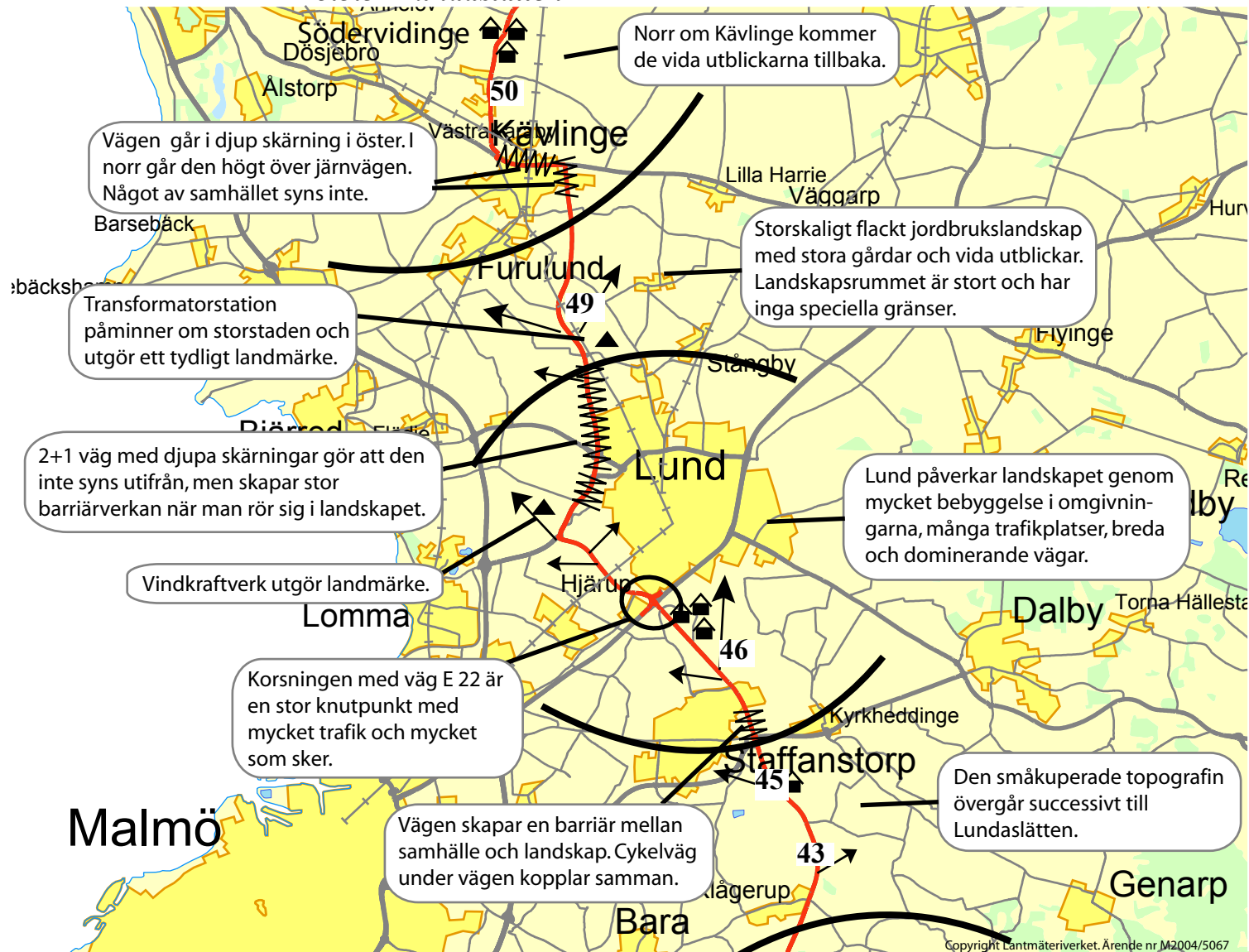
Övergripande råd och riktlinjer

- Ta till vara och utveckla skogsområdet.
- Behandla topografins småskalighet med varsamhet för att inte vägen ska bli för dominerande vid ombyggnad.



Karta 5) Kartan visar råd och riktlinjer för vägen genom skogsområdet vid Bökeberg. Här är det viktigt att även i framtiden bevara kontakten med skogen då den är ett så karaktäristiskt inslag.

5.3.3 Lundaslätten



Karta 6) Landskapsanalys för Lundaslätten, som börjar söder om Staffanstorp och slutar norr om Kävlinge. Detta är ett område som starkt påverkas av storstäderna Lund och även Malmö med mycket bebyggelse och dominant infrastruktur. Det är även en snabbare rytm på trafiken och större trafikmängd jämfört med längre norrut på väg 108.

Åskådarperspektiv

Strax norr om korsningen in till Klågerup leder vägen upp för en vegetationsbevuxen kulle, som från norr nästan döljer samhället helt. Väl uppe för backen planar marken ut sig och Lundaslätten börjar göra sig påmind (se bild 44). Gränsen mellan de två områdena går i dalen där Klågerup ligger, då backlandskapet försvinner norr om den. Här är det de vida blickarna över det storskaliga odlingslandskapet som dominerar och skapar identitet. Bebyggelse syns på långt håll precis som vegetationen i trädgårdar och runt gårdar. Lund syns i horisonten (se bild 46) och präglar hela bygden med mycket bebyggelse och stora trafikleder. I översiktsplanen för Staffanstorp nämns långa utblickar mot höjdparter, smala öppna stråk mellan tätorter och byar med kyrktorn som några karaktärer för Lundaslätten. Ensamliggande gårdar med trädgårdar är också ett utmärkande karaktärsdrag, framförallt söder om Staffanstorp och norr om Lund, då delen mellan Lund och Staffanstorp påverkas av hög exploatering. Norr om Lund är även mangelgravar, fornminnen och vegetation i ägo gränser utmärkande enligt översiktsplanen för Lunds kommun (1998, sida 29).

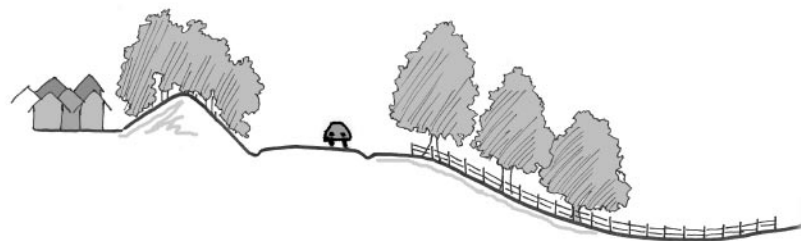


Bild 42) Principskiss över vägen förbi Klågerup. Bullervallen och vegetationen i väster döljer samhället. I öster växer stora ekar i en hästhage.

Bild 43) Landskapet norr om Klågerup blir successivt flackare och fälten större. Övergången till Lundaslätten sker smygande, vilket kan ses som positivt efter den plötsliga övergången mellan jordbrukslandskapet och bokskogen i söder.

Bild 44) Bilden visar vägen genom det storskaliga jordbrukslandskapet och här ligger en ensam gård bara en liten bit från vägen. I bakgrunden syns även ett vindkraftverk.

Bild 45) Entrén till Staffanstorp är en cirkulationsplats som gör att trafikanten måste sänka hastigheten och bli uppmärksam på att något händer, vilket är till fördel eftersom man närmar sig ett samhälle.

Bild 46) Vy över Lundaslätten med Lund i horisonten, som är ett gott riktmärke och gör klart var man befinner sig. Bilden är tagen längs vägen mellan Staffanstorp och Lund.



43



44



45



46



47

Bild 47) Orienterbarheten väster om Lund är svår. Landmärken som denna företagsbyggnad underlättar för trafikanten att veta var han befinner sig.



48

Bild 48) Kraftstationen norr om Lund drar blickarna till sig då det är många ledningar som samlas här. Den bildar ett landmärke, om än inte av det vackra slaget.



49

Bild 49) Vägen norr om Lund glider fram över den öppna slätten. Utblickarna är långa och landskapsrummet verkar oändligt. Här är vägen anpassad till omgivningarna och smälter in fint, trots att den är bred och stor.



50

Bild 50) Norr om Kävlinge är vägen smalare. Landskapet är fortfarande flackt, men avgränsas av små inslag av vegetation och bebyggelse.

Trafikantperspektiv

Vägen leder mot Staffanstorp genom planteringar av energiskog, som skymmer sikten av landskapet och man närmar sig samhället utan att riktigt ana det. Strax innan samhället försvinner energiskogen, men samhället syns bara som hastigast innan det försvinner bakom vegetation vid korsningen med väg 11. Entrén till samhället är en rondell där stora företag som Skåneplantor, Mac Donalds och Hulténs visar upp sig (se bild 45) samtidigt som de utgör landmärken att orientera sig efter. Vägen går i utkanten av samhället, med industrier och företag strategiskt utplacerade längs vägen. En hög byggnad tillhörande Skanska fungerar som ett landmärke. Mellan Staffanstorp och Lund går 108: an som en rät linje och på sina ställen är det utsikt över Lund, men på en lång sträcka är vägen något sänkt och dikeskanten det enda som syns. Bebyggelse och vegetation är de avgränsande elementen för utblickar ut i landskapet. I de två rondellerna i trafikplats Lund södra korsas väg E 22 som en stor infrastrukturnod med mycket trafik. Här finns också den södra entrén in till Lund.

I en nybyggd cirkulationsplats ansluts vägen till väg 103 mellan Lomma och Lund och här finns flera stora vindkraftverk uppställda. Vägen rundar Lund, lämnar väg 103 och riktar in sig mot Kävlinge. En kraftstation (se bild 48) är det som mest drar blickarna till sig då många kraftledningar samlas här. Annars är det utsikten över slätten som dominerar.

Vägen leds runt om Kävlinge i en djup skärning och det är inte mycket som syns av samhället. En korsning och två cirkulationsplatser senare så ligger Kävlinge i ryggen utan att ha gjort något större intryck på trafikanten (se bild 51).

Under färden mot Kävlinge från norr är ett vattentorn ett mycket tydligt landmärke.

Historiskt perspektiv

Vid Lundaslättan var det under 1800-talet jordbruket som var det dominerande inslaget, men här skiljde sig gårdar och vägar sig åt från Söderslätt genom att vara fler men något mindre. (Lantmäteriet 1986) Kyrkan har här haft en stark position sedan 1100-talet, med stora egendomar. (Germundsson och Schlyter, temared. 1999 sida 64) Höje å stod redan då för det huvudsakliga vattnet i området. Vägen från Klågerup och förbi Staffanstorp och Knästorp har samma sträckning på *Skånska Rekognosceringskartan* som idag. Huvudvägen från Lund och söderut gick dock till Stora Uppåkra, som har spår av bosättning sedan järnåldern och som troligen varit Lunds föregångare (Germundsson och Schlyter, temared. 1999 sida 62), och inte som idag till Staffanstorp. Vägen gick genom Lund och vidare upp till Kävlinge, precis som idag med skillnaden att idag går vägen

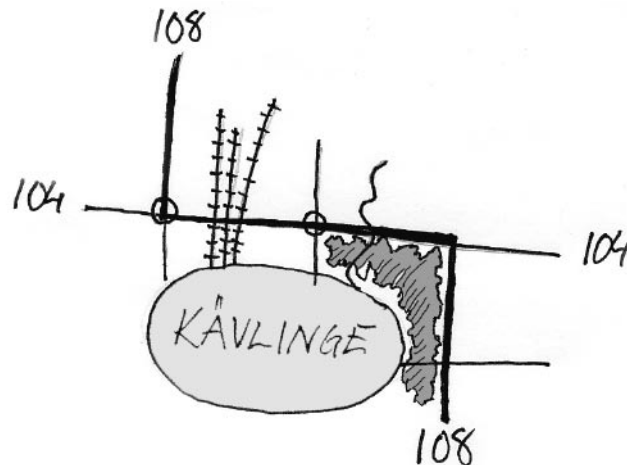


Bild 51) Det är många korsningar förbi Kävlinge, men något av samhället syns knappt, vilket gör det svårt att orientera sig i förhållande till samhället.

utanför staden. (Lantmäteriet 1986)

Befintliga värden och problem:

- + De vida utblickarna över Lundaslättan.
- + Känslan av att man successivt närmar sig en större stad och den visuella kontakten med Lund.
- De två rondellerna efter varandra gör trafikplats Lund södra förvirrande och svår att förstå.

Framtida utveckling

I södra delen av Staffanstorp finns områden som reserverats för bostäder, de ligger inte i direkt anslutning till vägen men ett rekreativt område gör, precis som i den norra delen, vilket kan leda till mer vegetation längs vägen och nya entréer till samhället. Verksamhetsområdet längs vägen planeras utökas och förtäts (Översiktsplan för Staffanstorps kommun, 2002). Korsningen till verksamhetsområdet byggs om till cirkulationsplats och det finns planer på att vägen mellan Staffanstorp och Lund breddas till mötesfri motortrafikled, 2+2 (Objektbeskrivning Lv 108 Lund - Staffanstorp, 2002, sida 1). Denna nya cirkulationsplats kommer att fungera som en entré till samhället, då man måste sakta upp och på så sätt blir medveten om att det händer något här.

Under mötet med referensgruppen den 29 mars kom det fram att det finns planer på att bygga om trafikplatsen Lund södra. Här kan det då vara önskvärt att väg 108:s dragning blir tydligare för att öka på orienterbarheten och att den blir en förbifart utanför staden. Ett annat alternativ är att själva trafikplatsen blir en ny entré till Lund och att väg 108 blir en del av denna.



Bild 52) Skiss över vägen till Lund. Ibland är dikeskanten så hög att utsikten begränsas, vilket inte är bra, då det då är lätt att höja hastigheten på den raka vägen. I horisonten ligger Lund.

I Lund finns planer på ny bostadsbyggnation vid en av de västra trafikplatserna och även en bit norr om staden en bit från vägen, vilket kan ge staden en ny profil och tydligare entré. Längs med vägen mellan Lund och Kävlinge finns två alternativa placeringar för ett kraftvärmeverk, som kommer att bli ett tydligt landmärke på den öppna slätten. Vägen kommer även att korsas av den nya godsbanan som planeras byggas utanför staden. (Översiktsplan för Lunds kommun, 1998)

I Kävlinge ligger korsningen väg 108/väg 104 inom utredningsområde för cirkulationsplats och i norra delen av samhället innan väg 108 svänger av väg 104 (se bild) ska tätortsnära skog planteras. (Översiktsplan för Kävlinge kommun, 2002)

Då Lund indirekt påverkar omgivningarna med mycket bebyggelse, hög trafikmängd och stora trafikplatser, är det viktigt att utblickarna mot staden bevaras för att känslan av att närma sig staden ska finnas kvar. Väster om Lund är orienterbarheten svår att förstå och här skulle vägens dragning kunna tydliggöras genom optisk ledning

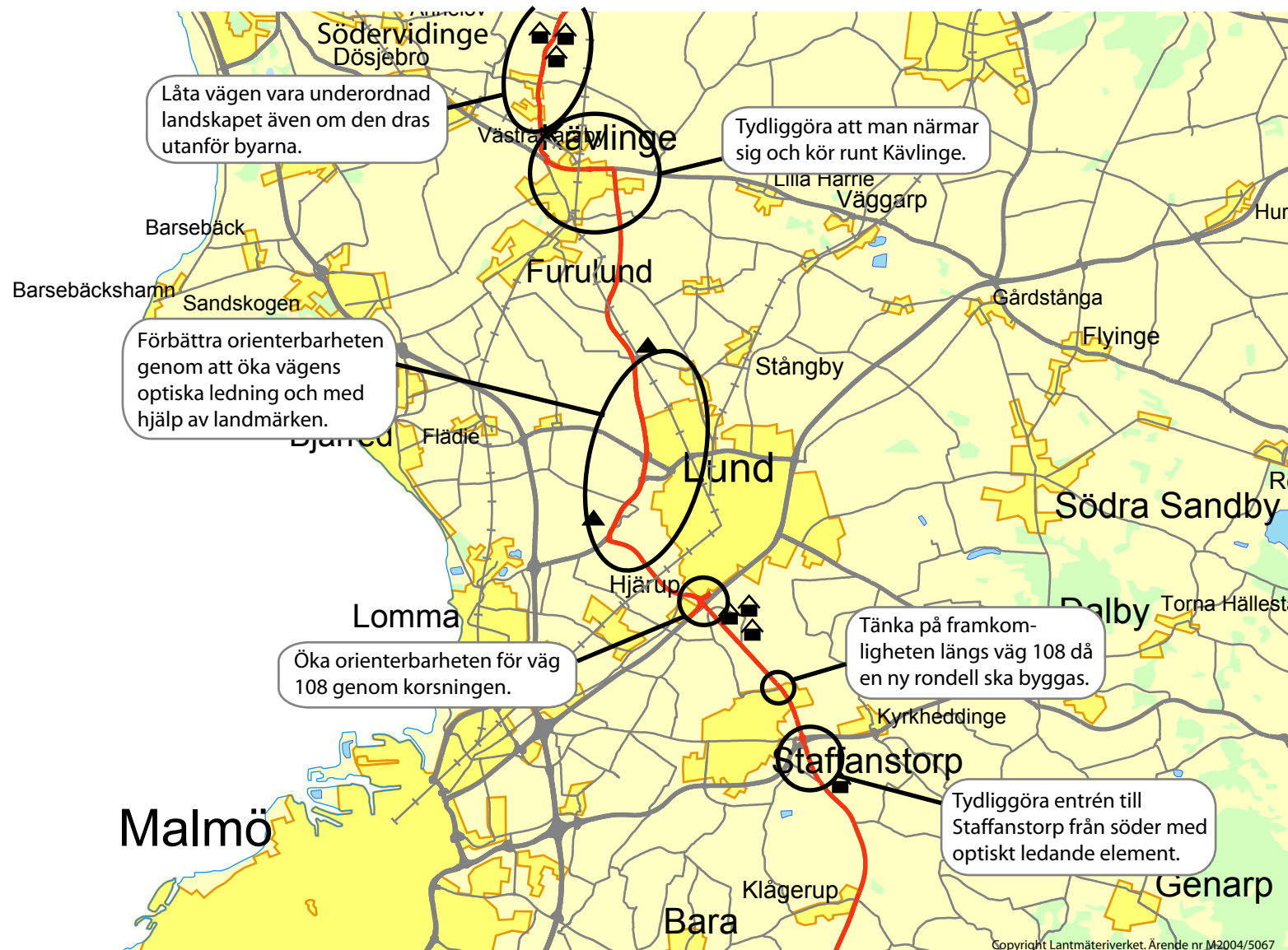
exempelvis med alléer. Dessa skulle kunna bindas samman med den skogsplantering som planeras runt den nybyggda cirkulationsplatsen med väg 108/väg 103.

I ett flackt landskap syns vägar på bank på långt håll och utgör därför stora visuella barriärer. Detta måste man ta hänsyn till vid korsningen med den planerade godsbanan. Slätten ger inte heller några naturliga linjer att ta fasta på när vägen dras, vilket lätt kan göra vägen spikrak, så som mellan Lund och Staffanstorp. Entréerna till tätorterna bör tydliggöras och gränsen mellan stad och landsbygd bör hållas distinkt för att de olika samhällena och byarna inte ska flyta samman.

Övergripande råd och riktlinjer

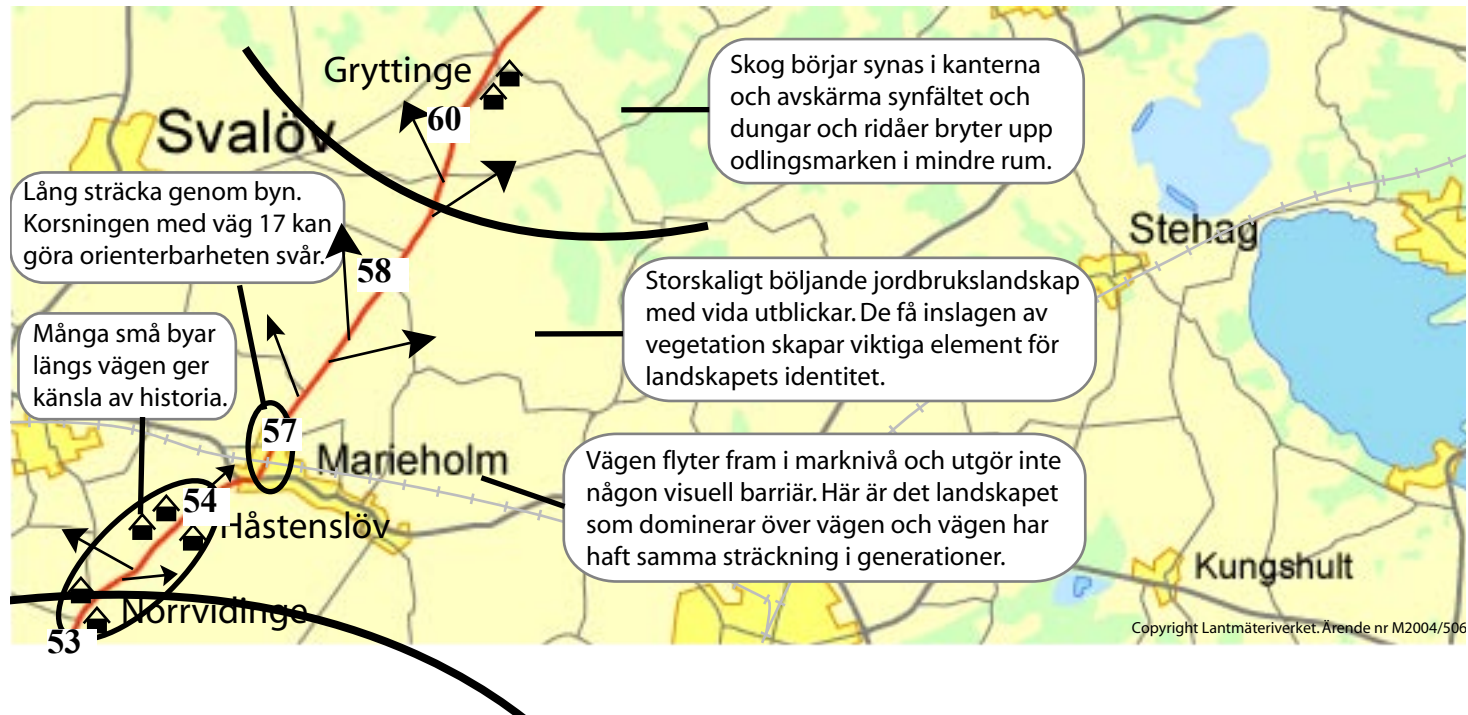
- Bevara utblickar mot Lund, då de är viktiga för identiteten i området.
- Öka orienterbarheten på väg 108 förbi Lund.
- Låta vägen vara dominant över omgivningen för att visa att man närmar sig en storstad och en viktig infrastrukturnod.

FALLSTUDIE LÄNGS VÄG 108



Karta 7) Råd och riktlinjer för Lundaslätten. Här är det viktigt att tydligt visa vägens dragning genom landskapet, då det finns många trafikplatser och stora vägar. I anslutning till tätorterna kan detta tydliggöras med hjälp av boken, men den bör inte komma ut på öppna slätten där den skulle utgöra ett främmande element.

5.3.4 Böljande jordbrukslandskap runt Marieholm



Karta 8) Analys av det mer böljande jordbrukslandskapet norr om Kävlinge med stora fält och öppna vidder. Byarna är små och husen ligger nära den smala, slingrande vägen.

Åskådarperspektiv

Ett backlandskap sträcker sig från väster fram till Norrvidinge och är enligt översiktsplanen för Kävlinge kommun särpräglad i det annars flacka landskapet (se bild 53). I övrigt dominerar slätten med ett rationellt produktionslandskap och få naturinslag som bäckar, dungar och läplanteringar (2002, sida 24). Området skiljer sig inte mycket från Lundaslätten, då det fortfarande är storskalig odlingsmark, men dock något mer kuperat. Någon tydlig gräns finns inte och delarna flyter ihop. Här kan man egentligen säga att det är karaktären på vägen (se nedanstående avsnitt) som gör att området upplevs som ett nytt karaktärsområde. Vid Marieholm är topografin mjukt böljande och norrut börjar skogsdungar och betesmarker tränga sig in mellan fälten (Översiktsplan för Eslövs kommun, 2001). Norrut blir topografin mer kuperad och bildar tillsammans med vegetationen avgränsande element (se bild 61). Ibland är landskapsrummet stort med öppna vidder (se bild 58), medan det ibland kan vara litet med många vinklar och vrår.

Trafikantperspektiv

Vägen norr om Kävlinge smalnar av, trafikflödet minskar och den har inte längre samma dignitet. Den skapar inte någon barriär i landskapet då den ligger i marknivå, och verkar som ett med omgivningen. Den är smal, vilket inte gör den rolig att promenera längs med (se bild 54). Fram till Röstånga passeras många små byar som ligger tätt längs med vägen. Topografin verkar ha fått styra vägens sträckning och den historiska anknytningen till bygden är stark, vilket enligt *Svenska Landskap* (Sporrong m fl. 1995) skapar identitet och trygghet. I Marieholm (se bild 56) ansluter 108: an till väg

Bild 53) Vy mot Norrvidinge, där kyrkan syns väl. Den fungerar som ett riktmärke och ger området identitet.



53

Bild 54) Byarna är små och husen ligger tätt längs med vägen, som känns som en del av kulturhistorien. Här finns inga bullerskydd och så här har man bott under lång tid.



54

Bild 55) Ett ensamt träd som den här tallen fungerar som ett landmärke.



55

Bild 56) Entrén till Marieholm. Vägen går rakt genom samhället, vilket är både positivt och negativt, då man från vägen får god kontakt med samhället, medan vägen samtidigt kan upplevas störande om den blir för trafikerad.



56



Bild 57) Husen ligger nära vägen genom Marieholm med bara en trottoar emellan.



Bild 58) Karaktäristiskt för området är att jordbruket är storskaligt och topografin svagt böljande. Här kan man följa vägen långt med blicken, vilket ökar orienterbarheten då man vet vart man kör.



Bild 59) Vägens dragning ligger kvar sedan långt tillbaka och husen ute på landsbygden ligger tätt längs med vägen. Dessa inslag är viktiga för identiteten i området.



Bild 60) Vägen ligger i nivå med marken och utgör därför ingen visuell barriär, vilket är bra.

17 i en trevägskorsning, men svänger snart av den igen. Här kan det vara förvirrande att hitta rätt om man skulle missa en skylt.

Historiskt perspektiv

Norr om Kävlinge upp till Gryttinge var det enligt *Skånska Rekognosceringskartan* huvudsakligen öppen mark med åker och äng med stora linjer i topografin. Öster om Södervidinge (under 1800-talet Södra Weddinge) fanns ett större område med fuktig mark. Vägen har haft samma dragning sedan långt tillbaka och gått från by till by. (Lantmäteriet, 1986) Under 1700-talet var slättlandskapet fuktigare och utdikning tillsammans med skiftesreform är det som kraftigast omformat det öppna kulturlandskapet. I risbygden var odlingen extensiv med arealmässigt stora åkrar. (Germundsson och Schlyter, temared. 1999 sida 75)

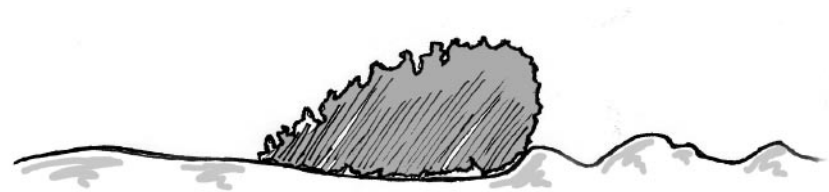


Bild 61) Gravhögar tillsammans med en grandunge i horisonten bildar ett landmärke som lätt känns igen och som ger en känsla av historisk anknytning till området. Samtidigt fungerar de som ett avgränsande element för utblickar.



Bild 62) Landskapet är öppet och svagt böljande, vilket medför långa utblickar. Vägen ligger i marknivå och blir på så sätt ett naturligt inslag i landskapet, vilket stämmer bra in på hur den har förhållt sig till omgivningarna genom tiderna.

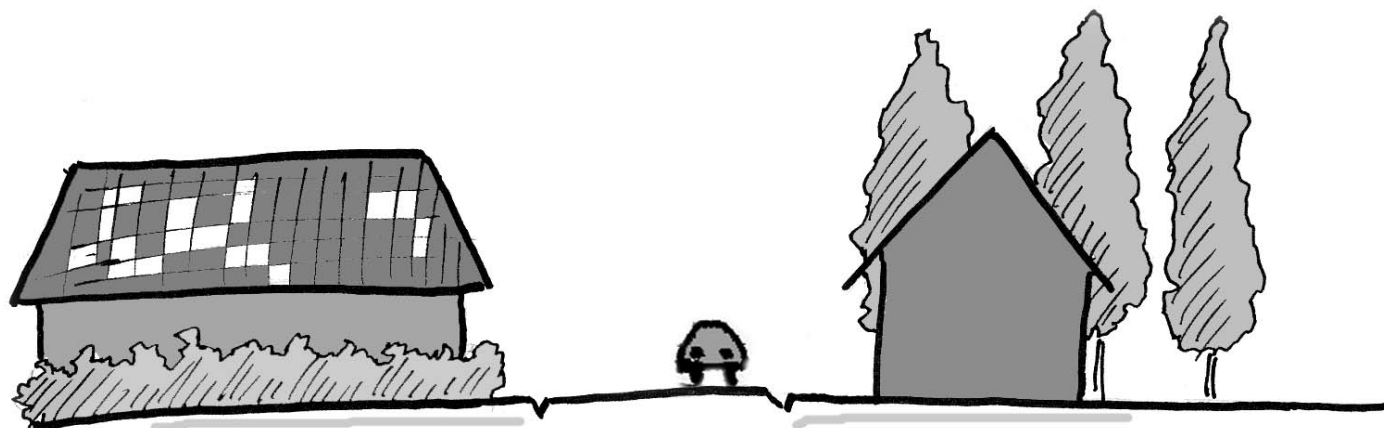


Bild 63) Byarna är små och ligger nära vägen. Detta ger en positiv känsla av kontinuitet och närhet, men kan samtidigt upplevas som negativt för de boende om trafikmängden ökar.

Befintliga värden och problem:

- + Omväxlande landskap.
- + Närheten till byarna ger en känsla av kulturhistorisk anknytning.
- + Vägens anpassning efter landskapet.
- Svårt att lokalisera sig längs vägen genom Marieholm.

Framtida utveckling

Det finns planer på att vägen norr om Kävlinge upp till Norrvidinge breddas och dras utanför Norrvidinge. Detta ökar framkomlighet och trafiksäkerhet (Objektbeskrivning Södervidinge - Norrvidinge, 2002, sida 1).

Det finns även planer för en alternativ sträckning av väg 17 utanför Marieholm och Eslövs kommun vill även satsa på att dra om väg 108 västerut förbi samhället mot Teckomatorp (Översiktsplan för Eslövs kommun, 2001). Idag är dock inte trafikmängden tillräcklig för det (Vägverket 2003). Även i Svalöv kommuns översiktsplan finns planer för att dra om väg 108 i ett västligare läge med början norrut vid Norrvidinge mot Teckomatorp förbi Marieholm för att sedan ansluta till befintlig väg söder om Ask (2002, sida 14).

Vägens placering i landskapet och den starka kopplingen till byarna har långa anor bakåt i tiden. Om vägen får en ny dragning förloras det historiska perspektivet och man bör sträva efter att kontakten med byarna bevaras. Topografins linjer bör fortfarande dominera över vägen och styra dess dragning genom landskapet. Vägen bör också behålla sitt läge i marknivå då detta minskar barriärverkan. Skulle den nya vägen dras genom ett mer småkuperat landskap som det backlandskap som finns vid Norrvidinge är det extra viktigt

att ta hänsyn till topografin, som annars lätt skulle kunna skadas.

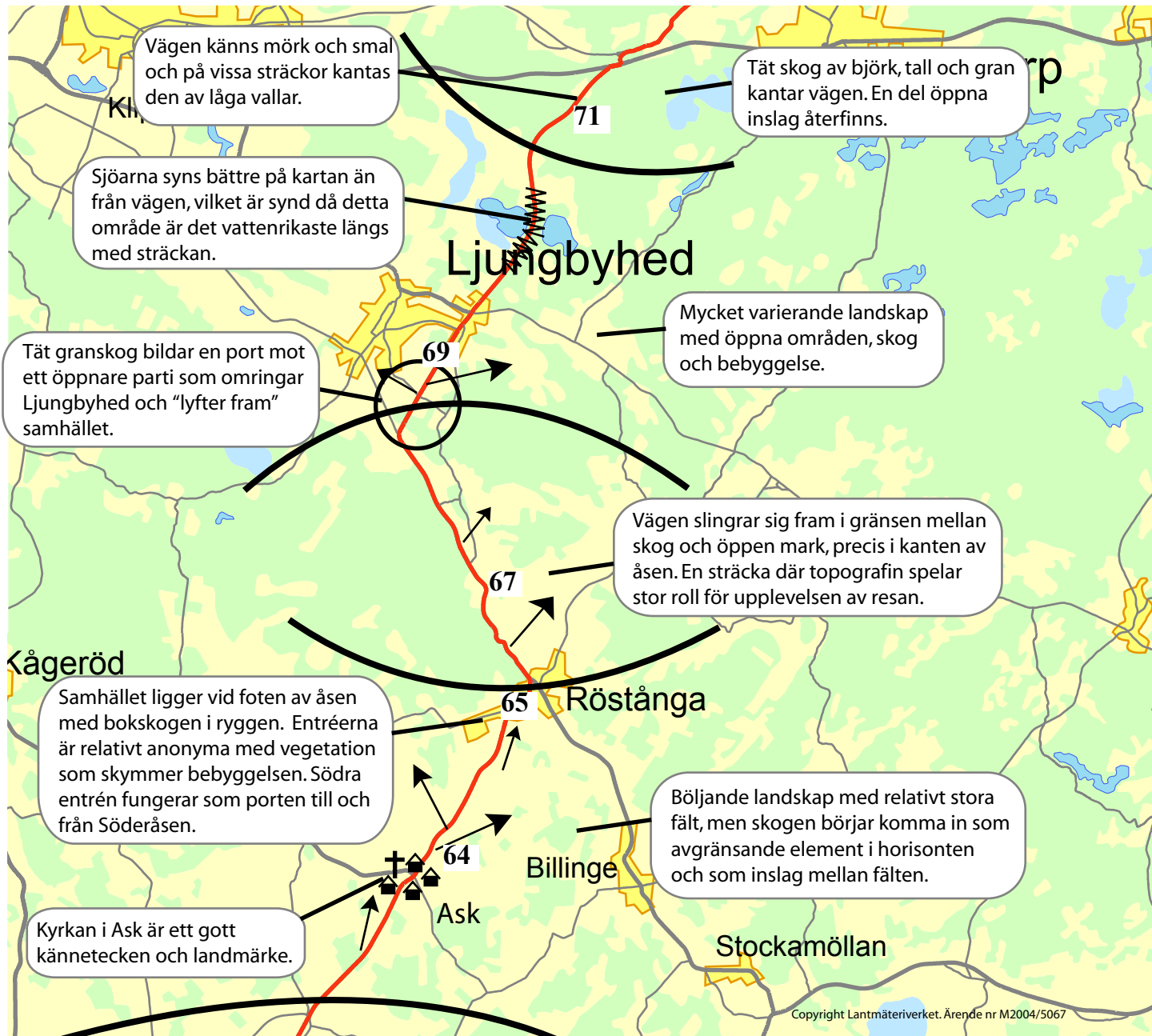
Övergripande råd och riktlinjer

- Ta vara på vägens historiska anknytning till omgivningarna.
- Låt inte vägen bli dominerande över landskapet vid ombyggnad.
- Bevara utblickar mot kyrkorna.



Karta 9) Råd och riktlinjer för jordbrukslandskapet norr om Kävlinge. Den svagt böljande topografin är viktig i området då den fått styra vägens dragning. Boken kan användas för att tydliggöra entréerna till Marieholm, och de små byarna, men bör inte komma in utan anledning i det öppna landskapet, där den skulle utgöra ett främmande inslag.

5.3.5 Skogslandskap med öppna inslag



Karta 10) Analys av skogslandskapet i norr. Här återfinns det andra bokskogsområdet längs sträckan, samt många andra karaktärer.

Åskådarperspektiv

Söder om Röstånga blir skogen allt mer påtaglig och bryter upp landskapet i mindre rum. Här bildas en mellanzon, som från söder förbereder en på skogen och från norr förbereder en på det öppna jordbrukslandskapet (se bild 64). Gränsen mellan jordbrukslandskapet runt Marieholm och skogslandskapet är flytande och bred men tydlig genom vegetationens påverkan på rumsbildningen. Söderåsen tornar upp sig bakom Röstånga och bokskogen tar över. Här är åsen det dominerande inslaget och skogen tillsammans med branterna utgör en kontrast mot det tidigare öppna, svagt kuperade landskapet. Söderåsen är en urbergshorst som skärs på två ställen av bäckraviner: Klöva hallar och Skäralid. Nordost om åsen blir landskapet flackare och enligt översiktsplanen för Klippans kommun så är detta ett exempel på den typiska skånska risbygden med skog, betesmarker och åkrar blandat om vartannat (2002, sida 17). Norr om Ljungbyhed är landskapet vattenrikare med små och stora sjöar och flera vattendrag. Det halvöppna landskapet (se bild 70) försvinner och gran- och tallskog tar vid. Det här området kan ses som många olika små karaktärsområden med skogen som sammanhållande faktor, som pärlor på ett pärlhalsband, då olika sorters skog ger olika sorters karaktärer.

Trafikantperspektiv

Vägen leder rakt in i Röstånga där den i en korsning leds på väg 13. Norr om Röstånga känns vägen smalare då den slingrar sig fram vid foten av Söderåsen precis i kanten mellan skog och öppen mark (se bild 67) Väster om vägen klättrar bokskogen upp för åsen och österut smyger betesmark in mellan träden och öppnar upp för utblickar ut i landskapet. Vägen är fint anpassad till landskapet och

Bild 64) Skogsdungar blir vanligare inslag ju längre norrut man kör och detta bildar en fin övergångszon mellan öppet och slutet.

Bild 65) Vägen genom Röstånga är relativt bred med trottoarer på båda sidorna och bildar ett tydligt stråk genom samhället som är lätt att orientera sig längs med.

Bild 66) Strax norr om Röstånga slingrar sig vägen fram genom bokskogen, vilket ger en nära och positiv upplevelse av skogen.

Bild 67) Vägen går i kanten av åsen mellan det öppna och det slutna. Just variationen mellan öppet och slutet ger området tydlig identitet.



64



65



66



67



Bild 68) Skogen öppnar sig strax innan Ljungbyhed och odlingsmark och hästhagar tar plats, även om vegetationen alltid är nära.



Bild 69) Entrén till Ljungbyhed är tydlig i söder då skogen har öppnat upp sig.



Bild 70) Även norr om Ljungbyhed öppnar skogen upp sig i små gläntor.



Bild 71) Strax innan korsningen med väg 21 sluter sig granskogen och vägen känns mörk och smal.

här finns många fina vyer. När vägen lämnar Söderåsen bakom sig öppnar skogen upp sig till små fält och hagar och boken försvinner. Skogen finns dock hela tiden kvar som avgränsande element och präglar landskapet. Mellan Röstånga och Ljungbyhed gästas 108: an på väg 13 för att precis norr om Ljungbyhed vända in i granskogen på ett eget spår mot väg 21. Vid entrén till Ljungbyhed kantas vägen norrut av hästhagar och husen ligger en bit ifrån vägen (se bild 73). För att komma in till samhället måste man svänga av vägen. Från norr skymmer skogen husen och entrén är otydlig.

När man följer vägen får man en känsla av att den går från ljust och öppet i söder till mörkt och slutet i norr.

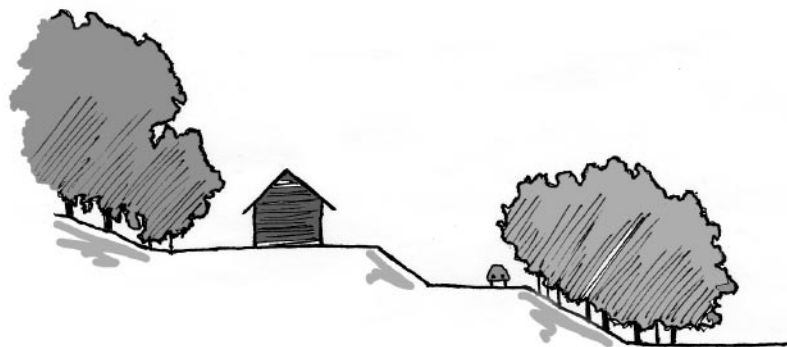


Bild 72) Vid Skärålid går vägen i kanten av åsen och husen ligger högre än vägen. Detta ökar känslan av att köra nära åsen och är bra. Det medför också att det är lätt att orientera sig så länge man kör i kanten av åsen.

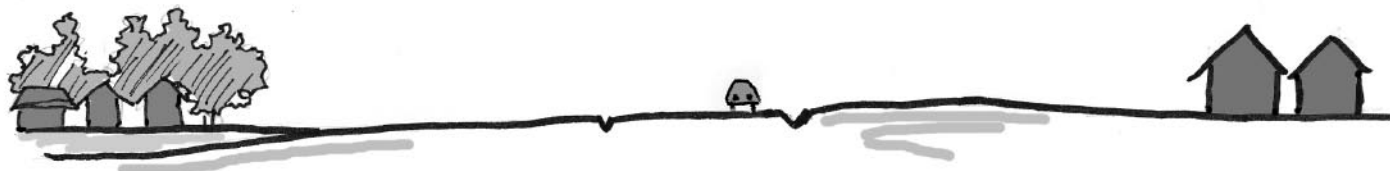


Bild 73) Vid Ljungbyhed kör man förbi några hus i öster, medan själva samhället ligger en bit från vägen i väster. Man får ingen uppfattning av samhället men kör förbi ett gästgiveri och en å, som ger en positiv känsla av samhället.



Bild 74) Vägen genom skogen känns smal och mörk. Små vallar vid sidorna markerar gränsen mellan väg och skog, men är inte tillräckligt höga för att bli ett störande moment. Granskogen är en ny karaktär längs sträckan, vilket är positivt.

Historiskt perspektiv

Under 1700-talet var åkrarna i skogsbygden små och all mark gödslades för att möjliggöra årlig odling. (Germundsson och Schlyter, temared. 1999 sida 75) Skogen verkar att under 1800-talet ha sträckt sig något längre söder ut än idag. Norr om Ljungbyhed verkar det dock ha funnits mer öppen mark än idag, vilket kan visa på att när det inte längre var lönsamt att odla marken planterades den med skog. Vägen har samma sträckning under 1800-talet som idag, vilket är speciellt tydligt längs Söderåsen. (Lantmäteriet, 1986)

Befintliga värden och problem:

- + Vägens sträckning längs kanten av åsen.
- + Närheten till rekreation.
- + Skillnaden i karaktärer längs sträckan, kontrasten mellan öppet och slutet.

Framtida utveckling

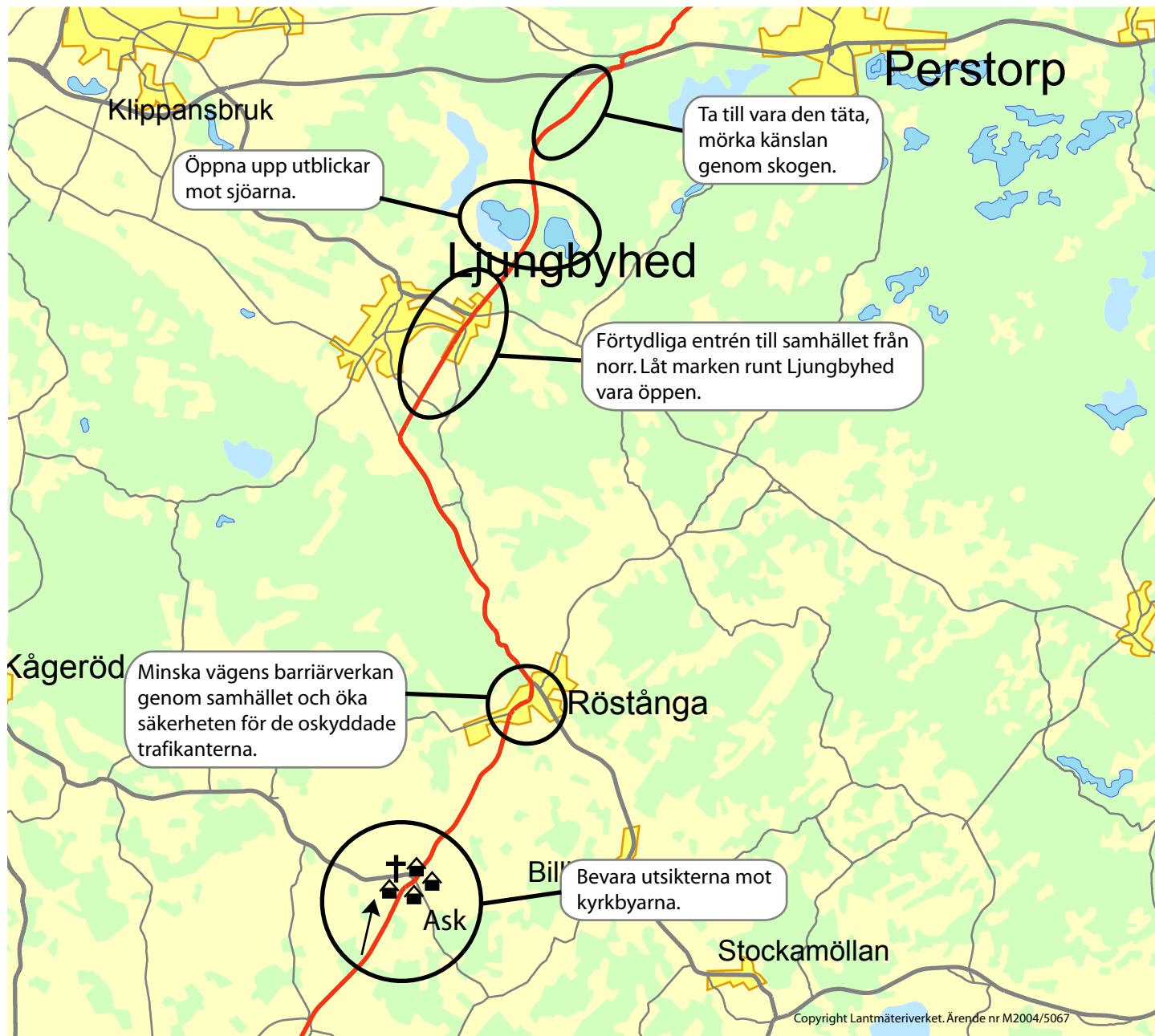
Svalöv kommun har enligt översiktsplanen en önskan om ny sträckning av väg 108 sydost om Röstånga för att minska genomfartstrafiken. Behålls den befintliga dragningen kan vägens barriäreffekt minskas genom satsningar på de oskyddade trafikanterna. (2002, sida 17) En ny dragning skulle ha stor inverkan på landskapet.

Enligt översiktsplanen för Klippans kommun önskar kommunen förhöjd standard på väg 108 för att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet (2002, sida 46). Det finns planer för ny bebyggelse norr om Ljungbyhed längs väg 108, vilket skulle ge samhället en ny entré norrifrån och tydligare visa att ett samhälle börjar.

Väg 108 är enda sättet att komma till Söderåsen och Skäralid och med en förhöjd standard skulle tillgängligheten ökas. Längs med denna sträcka finns stora variationer i karaktärerna, och vägens sträckning genom dem eller i kanten av dem gör resan upplevelserik och varierad. För att behålla denna variationsrikedom är det viktigt att vägen i stort får ligga kvar i samma sträckning och att inte störande element, som bullervallar med mera, hindrar utsikter. Ett stort potentiellt värde finns i vattnet norr om Ljungbyhed, som borde lyftas fram och göras mer tillgängligt från vägen.

Övergripande råd och riktlinjer

- Bevara variationsrikedomen längs vägen i form av de många olika landskapskaraktärerna.
- Den historiska sträckningen genom mosaiklandskapet bör även i framtiden vara tydlig.



Karta 11) Råd och riktlinjer för skogsområdet runt Ljungbyhed. Här är det viktigt att bevara de många olika karaktärerna, för att inte förlora i upplevelsevärde.

I det här kapitlet diskuteras hur arbetet med framtagandet av analysmetoden har fungerat samt tankar och frågor som kommit upp under arbetets gång. Här utvärderas även hur analysmetoden fungerade och tankar för framtida arbete redovisas.

6.1 Tidigare erfarenheter

Erfarenheten av att ha gjort ett gestaltungsprogram för väg 11 under min praktiktid på Vägverket hjälpte mig på så sätt att jag visste vad arbetet skulle handla om från första början. Jag visste dock inte riktigt vilken inriktning det skulle ha eller vad jag skulle koncentrera mina teoristudier på. Att tidigare gjort ett gestaltungsprogram för stråkstudier hämmade dock även mig i att vara nytänkande inför den landskapsanalysmetod som skulle tas fram, då det gamla arbetet hela tiden fanns i bakhuvudet.

6.2 Den framtagna metoden

Den framtagna metoden för det här arbetet har gestaltats som en spiral (bild 14, sida 35), vilket är något som visat sig lämpligt för att visa att de skeden som man tar sig igenom under arbetets gång hela tiden kommer tillbaka. Ökad kunskap ger större insikt och kan ändra förutsättningarna för de beslut som tagits tidigare. Figuren visar också tidsaspekten vilket är bra för att få en förståelse för att ju längre arbetet framskrider desto mindre blir cirklarna och desto mer konkret blir arbetet. Den figur som arbetats fram är relativt generell och kan anpassas till flera olika aspekter. Det går lätt att lägga till eller ta bort rubriker, men för det här arbetet med gestaltungsprogram har rubrikerna visat sig fungera bra och ge en klar struktur av arbetet.

Orienterbarhet och identitet var huvudaspekter i arbetet då de är viktiga för upplevelsen av resan. De fungerade mycket bra som utgångspunkter för värderingen. I litteraturen handlar dock orienterbarhet ofta om hur vägen kan utformas från början, dragning genom landskapet och liknande, vilket är på en för detaljerad nivå för stråkstudien och inte är aktuellt då vägen redan finns.

Den översiktliga beskrivningen som görs i analysen fungerade väldigt bra och visade sig viktig när man i efterhand läser arbetet, då den ger en första inblick i området. Den fungerar också som en sammanfattning av arbetet och arbetsmetoden.

Sättet att se på landskap kan ha stor betydelse för slutresultatet. Jag valde att utgå från det visuella landskapet, och delade upp det utifrån de landskapskaraktärer som jag fann längs med vägen. De fem karaktärerna som jag fann hjälper till att underlätta orienterbarheten längs med vägen då de ger variation och bryter upp sträckan i olika delar. Ett annat sätt hade varit att dela upp det på ett mer territoriellt sätt, exempelvis från ort till ort. En territoriell indelning efter administrativa gränser ser inte till landskapet och passar kanske bättre för andra aspekter än för en landskapsanalys. Intressant är att fråga sig om resultatet hade blivit annorlunda med en annan indelning? Landskapet är dock fortfarande det samma och borde uppfattas på samma sätt från vägen. Att just använda en analys baserad på visuella aspekter kan vara problematiskt och ge olika resultat då personer med olika bakgrund lägger märke till och uppskattar olika saker. En biolog ser till exempel inte samma saker i landskapet som en kulturgeograf. Därför är det viktigt att det är rätt person som utför analysen, allt utifrån vad

man vill lägga tyngdpunkten på. Jag avgränsade analysen till att gälla det visuella landskapet utifrån två aspekter: trafikant- och åskådarperspektivet. Åskådarperspektivet så som Hedman (2004) beskriver det i *Gestaltningssprogram - en vägledning* tog bara fasta på vägen sedd från landskapet. Jag tog mig friheten och la till landskapet som helhet, vilket ledde till att analysen lättare kunde göras på en mer översiktlig nivå och fånga landskapet på en översiktlig nivå. Det fungerade bra, men det är lättare att uppfatta landskapet från vägen än tvärtom, eftersom stråket är huvudelementet som vi rör oss längs.

Värderingen av landskapet är subjektiv, då det är en person som pekar ut värdena. För att tydligt visa hur värderingen gick till borde min bakgrund, utbildning, uppväxt mm redovisats. För att ge tyngd till valet av värdefulla element tog jag stöd i det som beskrivits som viktigt för detta arbete. Att komma fram till råd och riktlinjer är en process, som måste bearbetas fram och tillbaka och mognaden av landskapsinventeringen måste få ta sin tid. Det är viktigt att veta vad kommunerna har för planer med området närmast vägen och vad de har för önskemål för själva vägen för att råden och riktlinjerna ska bli något man kan använda sig av även i framtiden och för att veta vilken tidsaspekt det ska vara på dem. Här har kommunernas översiktplaner varit till god hjälp för att få insikt i vad som kommer att hända.

6.2.1 Analysarbetet

Då gestaltningssprogrammet i stråkstudien görs på en övergripande nivå, som en första studie inför framtida arbeten, är det svårt att sätta gränsen för vilka aspekter som ska tas med och inte. Stråkstudien görs för en lång sträcka och det är mycket som ska analyseras och mycket att ta in.

Det är därför viktigt att avgränsa arbetet från första början för att det inte ska flyta ut och bli ogreppbart. Det gäller att analysera rätt saker för rätt skede och därför anser jag det viktigt att sätta sig ner och punkta upp vad som är viktigt för just det arbetet och den detaljeringsnivå det gäller och vad det är man vill komma fram till. Identitet och orientering är betydelsefulla utgångspunkter i vägsammanhang, inte bara för väg 108, eftersom de är grundläggande för upplevelsen längs med vägen. Om dessa utgångspunkter hade varit annorlunda hade resultatet säkerligen blivit det också, då värderingen inte hade haft samma utgångspunkt.

Något som inte fungerat så bra i analysarbetet och där tiden varit en avgörande faktor, är att det lätt blir en körriktning som blir den dominerande. Analysen och därmed gestaltningssprogrammet blir då bara gällande för ena körriktningen. Att beskriva landskapet från båda hållen är både svårt och tidskrävande, och i detta arbete fick jag välja att huvudsakligen redovisa landskapet från ena körriktningen och bara redovisa den andra när något skiljde sig åt mellan de två riktningarna, eftersom tiden inte räckte till.

I början av analysarbetet bestämde jag tillsammans med min handledare på Vägverket, att jag inte skulle ta del i de dokument som tagits fram inför arbeten längs med sträckan. Detta gjordes för att hålla mig neutral i analysarbetet och inte få förutfattade meningar om området. Det ledde till att en del av bakgrundsinformation och förutsättningarna för vägen som kunde ha varit betydelsefulla för målsättningsarbetet inte kom fram förrän efter råd och riktlinjer tagits fram, vilket inte var så bra.

Hägerstrands artikel *Landscapes as Overlapping Neighbourhoods* (1995) som i ett stycke tar upp hur vi nu för tiden koncentrerar oss på ett ämne och glömmer bort att se till helheten gjorde ständigt sig påmint under arbetet. Det är först när man går ner i detalj för att lära känna ett område som man förstår hur lätt det är att glömma det översiktliga. Detta var en oväntad svårighet och det var därför viktigt att stanna upp i arbetet ibland för att kritiskt granska analyserna och lyfta sig om de sjunkit ner för mycket i detalj. Själv var jag tvungen att lägga ifrån mig arbetet någon dag för att kunna tänka om. Även om det inte redovisas måste man ha kunskap om området på en detaljerad nivå inom alla aspekter för att kunna sätta upp realistiska mål som gäller även i framtiden.

6.2.2 Det som saknas

Att orientera sig nattetid är en aspekt som nämndes i inledningen men som inte har tagits med i analyseringsarbetet. Detta är en viktig aspekt, eftersom många rör sig på vägarna under de mörka timmarna och orienterbarheten blir ännu mer viktig när man inte kan se omgivningarna. En analys för detta borde ligga som en egen del i stråkstudien. Något annat att ta hänsyn till är årstid och även väderlek. Vegetationens grönska ger en helt annan avgränsande effekt än när träden står kala. Det här arbetet gjordes under vinterhalvåret, vilket kan ha resulterat i att landskapsrummens storlek blev annorlunda än vad de skulle ha blivit under sommarhalvåret. Väderlek är svårare att analysera då den skiftar snabbt. Man kan dock ha i åtanke att de objekt som man orienterar sig efter vid dimma eller snöfall skiljer sig från de som används vid klart väder. Det är därför viktigt att det finns objekt att orientera sig efter både i vägens närhet och på långt avstånd. Analysen

av trafikantperspektivet har till största delen inriktats på biltrafikanten. För trafikanter som rör sig i ett annat tempo, så som cyklister eller gående, ter sig landskapet på ett annat sätt, då de rör sig i ett område under en längre tidsperiod. Det landskap som för biltrafikanten ger en varierad och stimulerande upplevelse kan för dessa trafikanter upplevas monotont och händelsefattigt. Gestaltningsprogrammet bör även ta upp denna aspekt, men det kan komma in i ett senare skede. I det här arbetet har tiden inte räckt till.

6.3 Andra metoder

Eftersom *The image of the city* (Lynch 1960) ligger till grund för så många analyser var jag på det klara med att detta var en analysmetod som jag skulle gå igenom och i början av arbetet var jag tveksam till att Lynchs metoder skulle vara så bra som gjorts gällande. Efter att ha läst boken fann jag dock hans resonemang och slutsatser som mycket intressanta och passande för ett gestaltningsprogram. Det visade sig också att den indelning av landskapet, som Lynch (1960) gör i path, district, border, node och landmark är mycket användbara i analysen, även om begreppen benämns annorlunda.

I *The view from the road* (Appleyard, Lynch och Meyer, 1964), som är en vidareutveckling av *The image of the city*, analyserar författarna amerikanska motorvägar och upplevelsen längs med dem. Här har de låtit testpersoner skriva och rita ner det de upplever under resan och jämför resultatet mellan testpersonerna. På så sätt får de fram vilka objekt som man lägger märke till och som används för orientering. Detta är en metod som ger en bredare analys än den som gjorts i detta arbete om gestaltningsprogram i stråkstudier och utifrån den kan man konstatera vilka

element som är viktiga för orienterbarheten på den analyserade sträckan. För att få ett så korrekt resultat som möjligt bör testpersonerna ha olika bakgrund och ålder. Detta är naturligtvis en tidskrävande analysmetod och är inte möjlig att genomföra för ett arbete som detta. Resultaten är dock intressanta och utgör en bra grund att stå på för att förstå hur viktigt det är att vi känner igen oss längs med vägen och vilka element som kan få oss att göra det.

6.4 Att tänka på inför framtida arbete

- Ta reda på alla bakgrundsfakta från början.
- Klargöra avgränsningen av analysen från första början.
- Bättre försöka redovisa landskapet utifrån båda körriktningarna.
- Ha gott om tid för att inventeringen ska ha tid på sig att mogna.
- Att även tänka på övriga trafikanter.

Almgren, G, m.fl. (2003), *Våra ädla lövträd*, Jönköping, Skogsvårdsstyrelsens förlag, 319 s, ISBN 91-88462-60-9

Appleyard, Donald, Lynch, Kevin och John R. Meyer (1964), *The view from the road*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 64 s.

Banverket Norra regionen (1995), *Botniabanan - Järnvägsutredning Nordmaling - Umeå*, Botnia

Bucht, Eivor, Pålstam, Ylva och Wingren, Carola (1996), Trafikantupplevelse på väg, Alnarp, Stad och land Movium, nr 142, 82 s, ISBN 91-576-5184-1 / ISSN 0280-4549

Burlövs kommun, Lomma kommun, Malmö kommun, Staffanstorps kommun, SVEDAB, Lansstyrelsen i Skåne och Vägverket (2000), *Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde*, 44 s.

Cosgrove, Denis (1985), "Prospect, perspective and the evolution of the landscape idea" *Transactions of the Institute of British Geographers N.S* 1: 45-62.

Elfström, Johan (1991), *Landskapsbildsanalys - Landskapets visuella identitet med exempel från Nyköpings kommun*, Alnarp, Stad och land Movium, Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet nr 97, 63 s.

Emanuelsson, Urban mfl (2002), *Det skånska kulturlandskapet*, Lund, Naturskyddsföreningen, upplaga två, 351 s

Lantmäteriet, 1986, Skånska Rekognosceringskartan framställd av fältmättningsbrigaden 1812-1820, Fältmäteribrigaden, Gävle, 107 kartor, ISBN 91-7774-011-4

Germundsson, T och Schlyter, P (temared.) (1999), *Atlas över Skåne*, Wastenson, L och Arnberg, U (huvudred.), Kiruna, Temavärd: Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet, *Sveriges Nationalatlas*, 184 s, ISBN 91-87760-46-0

Hedman, Johnny (2001) Gestalttningsprogram - en vägledning, Vägverket publikation 2004:41, Borlänge, upplaga 2, 79 s, ISSN: 1401-9612

Hermansson, Åsa red (1999), *Hela vägen*, Vägverket Region mitt, Borlänge, 216 s, ISBN: 91-88250-39-3

Hubendick, Per-Erik (1976), *SRS Vägformgivning*, Stockholm, SRS förlag, 207 s.

Hägerstrand, Torsten (1995), "Landscapes as Overlapping Neighbourhoods", *Geography, History and Social Sciences*, Strohmayer, Ulf Benko, Georges B, Eds. Dordrecht, Kluwer Academic Publishers: 83-96

Lynch, Kevin (1960), *The image of the city*, Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College, 194 s.

Møller, Ib och Varming, Michael (1996), *Strategi for vejes æstetik - Danske erfaringer 1993*, Trafikforskningsgruppen Aalborg Universitet, ISP skriftserie nr. 174, 21 s.

Norstedts Ordbok, (1994), *Engelsk-svenska/Svensk-engelska ordboken*, Stockholm, ISBN 91-7227-014-4

Olwig, Kenneth (1993), "The natural landscape and agricultural values" *Det svenska jordbrukslandskapet inför 2000-talet: Bevaras eller försvinna?* Myrdal, J och Sporrang, U, Stockholm, Nordiska museet: 97-110.

Schibbye, Bengt och Pålstam, Ylva (2001), *Landskap i fokus: utvärdering av metoder för landskapsanalys*, Stockholm, Riksantikvarieämbetet, 52 s.

Skärbäck, Erik (1980), *Öresundsprojektet - Landskapsanalys, Metodrapport*, Solna, Naturvårdsverket, s. 1268, Liber Distribution, 209 s, ISBN 91-38-04193-6.

Sporrong, Ulf huvudförfattare, Ekstam, Urban medförfattare och Samuelsson, Urban redaktör (1995), *Svenska Landskap*, Stockholm, Naturvårdsverket, 184 s, ISBN 91-620-1146-4.

Stahlschmidt, Per (2001), *Metoder til landskabsanalyse - kortlægning af stedets karakter og potentiale*, Forlaget Grønt Miljø, 111 s, ISBN 87-7387-0269.

Vägverket Region Skåne (1999), E22 Hurva - Fogdarp Vägutredning - Miljökonsekvensbeskrivning, VBB Viak, objektnummer 1088.

Vägverket Region Skåne, (2005), Gestaltningsprogram för väg - Utveckling av metod, samarbetsprojekt med Länsstyrelsen i Skåne. (Under utarbetning).

Vägverket Region Skåne (2003), *Miljökonsekvensbeskrivning för godkännande inför arbetsplanens framtagande för Väg 17 förbi Marieholm*, objektnummer 1001.

Översiktsplan 2002 Klippans kommun, antagandehandling 2002-05-28.

7.1 Internetsidor

Larsson, Håkan och Johansson Kenneth (2004), *Rusta Inlandsvägen och gör den till Europaväg*, Motion till riksdagen 2004/05:c485 MK
<http://em0405.centerpartiet.se/EM-0405/S011F7866-011F7868>

Miljökonsekvensbeskrivning, inom vägsektorn, Del 2 Metodik, Vägverket, 2002:42,
http://www.vv.se/filer/publikationer/2002_42.pdf

Virtuella floran, Fries, Carl (1950), *Sveriges natur I*
<http://linnaeus.nrm.se/flora/di/faga/fagus/fagusyl.html>

Eslöv kommuns översiktsplan, 2001
<http://www.eslov.se/app/oversiktsplan/start.html>

Kävlinge kommuns översiktsplan, 2002
<http://www.kavlinge.se/service/matochbygglov/oversiktsplan.4.1e2670bfc5a4f35767fff7155.html>

Lund kommuns översiktsplan, 1998
http://www.lund.se/templates/Page____20081.aspx

Staffanstorps kommuns översiktsplan, 2002
http://www.staffanstorp.se/web/plan/2002/op02_pdf.htm

Svalöv kommuns översiktsplan, 2002

<http://www.svalov.se> klicka på översiktsplanering

Svedala kommuns översiktsplan, 2002

http://www.svedala.se/pages/cgibin/PUB_ViewNews.exe?pageId=726&versionId=7&sortOrder1=0&sortOrder2=0&templEnd=&groupBy1=0&extraField1=&extraField2=&language=SE

Trelleborg kommuns översiktsplan, 2002

http://www.trelleborg.se/upload/upload/Stadsb/OP2002/Oversiktsplan_2002.pdf

108 Holmeja - Klågerup, 2002-09-02, objektbeskrivning,

http://www.skane.se/upload/Webbplatser/PM/Dokument/14holmeja_klagerup.pdf

Lv 108 Södervidinge - Norrvidinge Objektbeskrivning 2002-09-23

http://www.skane.se/upload/Webbplatser/PM/Dokument/17sodervidin_norrvidinge.pdf

LV 108 genom Svedala Objektbeskrivning 2002-09-02

Vägverket Region Skåne

http://www.skane.se/upload/Webbplatser/PM/Dokument/15gm_svedala.pdf

Region Skåne

<http://www.skane.se/templates/Page.aspx?id=16600>

7.2 Muntliga källor

Refrensgrupp på Vägverket: Karin Gullberg, Martin

Risberg, Kjell Lindahl, Bertil Åhsberg och Martin Palmlund (praktikant)



Bild 75) Med hjälp av konst längs vägen kan orienterbarheten öka
då det blir lätt att känna igen platsen.