

På väg

En undersökning av en svensk stadsmotorväg



Johan Hagsgård

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen i
Kulturvård, Bebyggelseantikvariskt program

15 hp

Institutionen för kulturvård
Göteborgs universitet

2010:25

På väg

Johan Hagsgård

Handledare: Ulrich Lange

Kandidatuppsats, 15 hp
Bebyggelseantikvariskt program
Lå 2009/10

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130
SE-405 30 Göteborg, Sweden

www.conservation.gu.se
Tel +46 31 7864700
Fax +46 31 786 47 03

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA, 2010

By: Johan Hagsgård
Mentor: Ulrich Lange

On the Road

ABSTRACT

The purpose of this essay is to examine one of Sweden's oldest motorways in city environment. The researched section is motorway E20 east of Gothenburg. Olskroksmotet in the west and Jonsered junction in the east, a distance of about 11 km. The main question was, can maintenance of areas and objects related to the motorway give greater meaning to a system that currently lacks historical connection?

The survey was partly an archival study and partly a physical examination of the motorway and its appearance today.

The road through Sävvedalen from Gothenburg has a long history that begins with the river and its valley as transport routes. From the 1800th century there are reliable sources that show a road with similar path to the one today. In the 1900th century, the railroad was drawn here to.

The motorway was planned in 1955 and construction began from the east. The eastern part of the highway was completed in Partille 1965. From Partille the highway was built to Gothenburgs city limits. In Gothenburg, the highway was built in two stages and was ready for use in late 1968

The study concludes that a highway is in an urban environment in many ways has a negative impact for the local environment through noise and traffic and in that it acts as a barrier that prevents people to move at a local level. It is also an infrastructure that is essential for the modern transportation-dependent society we live in. This conflict can be resolved by using the regions history of transportation in order to provide both local residents and travelers an interesting experience of the highway. This can be done with information signs, picnic areas and places where people traveling can connect to the local communities in natural ways.

Title in original language: På väg
Language of text: Swedish
Number of pages: 34
Keywords: Motorway

ISSN 1101-3303
ISRN GU/KUV—10/25--SE

Innehåll

Abstract	
1. Inledning	7
1.1 Problemformulering	7
1.2 Mål och syfte	7
1.3 Frågeställning	8
1.4 Avgränsning	8
1.5 Metod	8
1.6 Teoretisk ansats	9
1.7 Tidigare forskning	10
2. Bakgrund	11
2.1 Svensk väghistoria	11
2.2 Sävådalens transporthistoria i korthet	11
3. Vägens historia	13
3.1 Vägens sträckning	13
3.2 Vägen före motorvägen	13
3.3 Motorvägen	15
4. Mot för mot	18
4.1 Karaktärisering	18
4.2 Förändring under historien	22
5. Diskussion	27
6. Slutsatser	29
Sammanfattning	30
Källförteckning	31
Bildförteckning	34

1. Inledning

Motorvägen mellan Partille och Göteborg är en sträcka på 11 km. Den planerades som motorväg 1955 och den första sträckan i Partille stod färdig 1965. Vägen byggdes sedan väster ut tills den sista delen anslöt till Olskroksmotet i Göteborg 1968.

1.1 Problemformulering

Transportinfrastruktur är något som den samhällsvetenskapliga forskningen under en tid inte har ägnat sig åt i någon större utsträckning. I boken *"Infrastruktur i Sverige under 1000 år"* menar Hans Westlund att detta beror på att infrastrukturen byggdes ut så snabbt och fullständigt med järnvägen att det sedan inte rådde någon brist på förbindelser för att få den nationella ekonomin att fungera. När vägnätet började byggas ut i stor utsträckning under 1950 och -60 talen så gjordes detta inte för att man var i behov av infrastruktur för ekonomins skull utan, som Westlund uttrycker det, för att "marknaden" i form av privatbilismen var i behov av det. Detta gjorde att transportinfrastruktur inte blev ett politiskt verktyg i Sverige, det var snarare bara en del av det allmänna uppbyggandet av välfärdssamhället. Det är först under de senaste 20 åren med ett avstannande i den ekonomiska tillväxten som infrastruktur återigen har blivit ett politisk/ekonomiskt verktyg. Westlund menar att detta är skälet till att få har tittat närmre på ämnet.¹ Detta har lett till att det i stor utsträckning saknas dokumentation av transportinfrastruktur i allmänhet och av motorvägssystemet i synnerhet, då de tillhör ett av de nyaste tillskotten. Samtidigt är det en viktig del av det moderna samhället där stora mängder människor rör sig dagligen. Den speciella miljön som domineras av bilar och asfalt och dessutom tar upp stora utrymmen, har gett upphov till en ibland dystopisk syn på motorvägslandskapet som en plats med avgaser och trängsel, inte minst idag när miljöfrågorna har blivit mer aktuella. Denna syn försvårar ett välfungerande trafiklandskap och kan hämma en positiv utveckling.² Detta tillsammans med att den nuvarande forskningen från till exempel Vägverket och kungliga tekniska högskolan har en syn på motorvägar som nästan helt präglas av ett tekniskt perspektiv med fokus på framtiden, gör att det finns en risk att man missar de resurser som redan finns på plats från gamla tider. Genom att använda historien, äldre tiders infrastruktur och dess lämningar så kan vi finna en väg bort från den dystopiska synen på motorvägslandskapet och istället finna mening och sammanhang, och genom detta skapa en även socialt och inte enbart trafiktekniskt mer fungerande transportinfrastruktur, i alla fall på lokal nivå.

För att på sikt kunna genomföra denna typ av projekt krävs dokumentation av existerande transportinfrastrukturer och dess omedelbara närområden och produkter. Denna uppsats har jag begränsat till motorväg E20 från trafikplats 74, Olskroksmotet i Göteborg till trafikplats 82, Jonseredsmotet ca 11 kilometer öster ut.

1.2 Mål och syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka en av landets tidigare stadsmotorvägar och se hur den har påverkat landskapet den har dragits genom och vice versa. Lika som hur den nuvarande motorvägen är påverkad av tidigare transportstrukturer i Säveådal. Målet är att dokumentera och beskriva motorväg E20 dess historia och dess produkter i det omedelbara närområdet.

1 Westlund, Hans, *Infrastruktur i Sverige under tusen år*, 1. [uppl.], Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1998, s 79

2 Bergman, Bosse, *E4-staden: det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm*, Stockholmia, Stockholm, 2008, s 9

1.3 Frågeställningar

- Vilka spår från tidigare transportinfrastruktur kan man finna idag?
- Hur har motorvägen dragits i förhållande till naturen?
- Hur tillgänglig är historien för en resande på vägen idag?
- Vilka artefakter från motorvägen kan man finna längst sträckan idag?
- Kan bevarande av områden och objekt i anslutning till motorvägen ge ökad mening till ett system som idag saknar historisk anknytning?

1.4 Avgränsning

Jag har begränsats av hur stort område jag har möjlighet att dokumentera. Jag har valt en del av vägen som har relativt tät bebyggelse och är lättillgänglig, Områdena har även en lämplig geografisk avgränsning då vägen här går i en mycket tydlig dalgång. Då även detta område är stort så har jag fått göra vissa avgränsningar även längsmed den sträcka som är vald, då jag endast kan hantera de objekt som är i omedelbar fysisk anslutning till vägen. Endast objekt som är direkt eller nästan direkt knutna till motorvägen och vars funktion är knuten till den kommer att behandlas. Då denna avgränsning ändå innehåller en stor mängd objekt kommer ett urval att göras där de byggnader och objekt som av mig anses vara mest representativa väljs i första hand.

Tidsmässigt har jag även gjort en avgränsning då källmaterial från den tid innan de svenska vägarna förstatisades är svårt att hitta. Fokus kommer därför att ligga på vägens utveckling under efterkrigstiden.

1.5 Metod

Uppsatsen har genomförts dels en arkivstudie dels en inventering av den fysiska miljön utmed den aktuella sträckan.

Det första steget var att undersöka innehållet i den tidigare forskningen. Detta gjorde jag dels genom sökande på bibliotek och genom kontakt med Vägverkets museum och dess föreståndare Jan-Olof Montelius, Detta gav mig framförallt kunskap om den Svenska infrastrukturens historia och till viss del om motorvägarnas historia. För att komplettera detta tog jag fram uppgifter i Göteborgs stadsbibliotek och Göteborgs stadsmuseum för att skaffa information om vägarna i Göteborg och deras historia. Detta gav gott resultat och bestod dels av kartor från olika tider och dels av reseberättelser.

Nästa steg var arkivstudier. Dessa bestod av materiel i vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus läns arkiv i landsarkivet i Göteborgs depå. Detta arkiv var mycket omfattande och endast den vägsträcka som är undersökt omfattade uppemot hundra pärmar. Innehållet var allt från geologiska undersökningar och ingenjörssritningar till kartor och räkenskaper. Detta arkiv har stått som grund till den historik över motorvägen som är gjord här.

Den sista delen av arbetet utgjorde en fysisk inventering av motorvägen och moten. Denna gjordes dels genom fotografering av varje enskilt mot och sträckan där emellan. Fotograferingen gjordes från sidan av motorvägen och från de broar som leder över

densamma. Och dels genom resande på motorvägen. Att dokumentera sträckan genom att åka bil är dock svårt då det endast tar runt sju minuter att färdas och man till största delen gör det i en hastighet av 90 km/h. Detta material har därför visat sig vara svår använt.

1.6 Teoretisk ansats

Rumsliga nätverk är grunden för territoriell expansion och integration. Tidigt i historien gällde detta främst och nästan endast på lokal och/eller regional nivå. I och med statsmakternas tillväxt blev infrastrukturen ett nödvändigt och viktigt verktyg i den nationella expansionen och integrationen. Bra vägar har krävts för att binda samman stora riken och möjliggöra centralstyrelse, detta kan till exempel ses i romarriket.³ Idag har vi till exempel ett system med europavägar samordnade av FN:s ekonomiska kommission för Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) som binder samman länder. Vi rör oss mot ett internationellt perspektiv där vägar och transportinfrastruktur fortfarande idag är ett verktyg för att försöka stärka integrationen i ett nytt Europa.

Jag har i skrivandet av denna uppsats inspirerats mycket av Bosse Bergman, stadsbyggnadshistoriker vid Kungliga Tekniska Högskolan och hans sociala perspektiv på motorvägssamhället. Bergman menar att det motorvägen är den nya storgatan i de moderna storstäderna, till vilken mycket av vår vardag är knuten, i och med handel och transporter.⁴

Människans tillvaro är bunden till en plats och de flesta av oss svenskar är mer eller mindre bofasta. Det har dock alltid funnits ett behov och en nödvändighet att ha kontakt med andra och att nå andra rum. Trots att vi de senaste tusen åren har varit bofasta så har vår existens ändå alltid präglats av relationen mellan den fasta tillvaron på en plats och resandet, transporten mellan olika platser.⁵ Idag är detta mer påtagligt än någonsin, dels i ett globalt och internationellt perspektiv där nästan alla föremål vi hanterar kommer från platser långt bort från oss och har transporterats till oss.⁶ Men även i det lokala perspektivet här hemma där vardagen idag består av en mängd rumsliga transporter, till och från arbete, hem, skola och fritidsaktiviteter. Här kan man kanske diskutera om dessa transporter ens kan räknas som resande eller om det egentligen handlar om en expansion av det lokala rummet. En sak är dock säker och det är att vi idag genomför fler transporter per person och dag än vad som någonsin har gjorts tidigare.

I detta moderna kommunikations och transportsamhälle blir det viktigare än någonsin att ha en transportinfrastruktur som inte bara är logistiskt funktionell utan även socialt fungerande. Bergman menar att motorvägen är den nya storgatan och att det kan skapas en urbanitet med möten mellan människor i motorvägsstadens miljöer. En möjlighet för social interaktion i en miljö som vanligtvis ses som icketillåtande för mänskliga kontakter, på grund av att människor vanligtvis färdas ensamma fordon i miljöer som oftast är stora och byggda för att undvika onödig kontakt mellan dem. När så stor del av vår tillvaro spenderas resande eller i det moderna transportlandskapet så måste nya högre krav ställas på att miljön skall vara konstruktiv ur ett socialt perspektiv. Miljöer som tillåter möten mellan människor och som kan skapa en förståelse för det moderna trafiklandskapet. Detta är något vi måste utnyttja och utveckla för att på sikt kunna skapa ett bättre mer mänskligt

3 Westlund, 1998, s 7

4 Bergman, 2008 s 208

5 Westlund, 1998, s 5

6 Eriksson, Mats, 'Modernisation without a Cause - Carl Barks Reflections on Modern Landscape', *Nordisk arkitekturforskning*, nr 1-2, 1998, s 99

transportlandskap där människor kan leva och trivas. Hans Bjur skriver i *Via Tiburtina* att om lager från olika tider kan integreras i byggande och planerande så bör detta göras för att skapa en djupare mening i landskapet genom att återknyta relationer mellan gammalt och nytt. Och det är här som kulturmiljövården kan komma in i utvecklingsprocessen och på sikt bidra till en mer meningsfull och produktiv miljö.

1.7 Tidigare forskning

Då det som tidigare nämnt, så har det inte gjorts mycket samhällsvetenskaplig forskning om transportinfrastruktur och denna tidigare forskning har varit blandad. När det gäller vägtrafik dominerar forskningen av naturvetenskapliga och tekniska texter, främst inriktade på miljöeffekter och trafiksäkerhet. När det gäller motorvägar har jag använt mig av två böcker som behandlar ämnet i Sverige. Den ena är *Motorväg E6 i Halland*. Den andra boken är *E4 staden* som behandlar E4an genom Stockholm med fokus på den bebyggelse och utveckling som är bunden till motorvägen.

Ur ett mer kulturhistoriskt perspektiv kan man finna en hel del litteratur om vägar i allmänhet. Dels den av riksantikvarieämbetet utgivna skriften *Infrastruktur i Sverige under tusen år* som behandlar ämnet ur ett teoretiskt perspektiv och en historisk om utveckling. Även *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 39, 2000* handlar om vägar. Den fokuserar dock främst på äldre vägar från historisk tid och nämner inte något om motorvägar. Slutligen och kanske mest intressant är boken *Via Tiburtina ett tvärvetenskapligt projekt i Rom* som handlar om vägen med samma namn. Där diskuteras möjligheterna att knyta samman stadens och transportinfrastrukturens utveckling och utbyggnad med bevarande och anknytning till äldre tider.

2. Bakgrund

2.1 Svensk vägghistoria i korthet

Vägar har funnits i Sverige länge, de första större stråken började antagligen uppkomma kring järnåldern och i och utvecklades under medeltiden.⁷ Under denna tid började de första lagarna som reglerade vägar att uppstå. Detta reglerades i landskapslagarna och det var envar ansvar att hålla väg. På detta vis fortsatte det sedan genom den svenska historien. Dock var vägar det mindre använda transportstråket under dessa tider då vägarna ofta var mycket dåliga och resande med vagn var långsamt och osmidigt. De flesta varutransporterna skedde således helst på vatten eller möjligtvis på vintern med släde.⁸ Flera insatser har gjorts under svensk historia för att organisera och planera vägbyggnaden i landet. Enkelt kan man säga att det alltid ligger i statens intresse att bevara sig själv och att makt över ett territorium kräver infrastruktur och kommunikation. Alltså har man i och med statens ökade inflytande och framväxt alltid utökat infrastrukturen.⁹ Detta och övrig infrastrukturhistoria går jag dock inte in på då det redan finns väl beskrivet i befintlig litteratur.

Av intresse för denna uppsats är dock den största och viktigaste förändringen i svensk vägghållning som trädde i kraft 1944, nämligen förstatligandet av de svenska vägarna. Redan tidigare hade den rent privata vägghållningen i stort sett upphört i de flesta delar av landet men fram tills nu var det som störst en kommunal angelägenhet. Det nya systemet organiserades med en central förvaltning och regionala länsbaserade vägförvaltningar.¹⁰

2.2 Säveådalens transporthistoria

Säveåns dalgång har en mycket lång historia av att ha tjänat som transportstråk. Detta kan härledas till den geologiska/geografiska formen dalgången har. Där det helt enkelt är det enklaste alternativet att färdas i den relativt flacka terrängen i dalgången jämfört med de kuperade bergssidorna. Genom dalen flyter den lugna ån fram (saev=lugn) och har under historien sakta grävt sig ner. I slutningarna i dalens västra del kan man finna lämningar från bronsålders boplatser.¹¹ Under följande årtusenden fortsatte dalgången att utnyttjas som boplatser och man flyttade så småningom ner mot vattnet. Från järnålder finns flera rika gravfynd från olika platser.¹² Hela dalgången fick en relativt tät bebyggelse, detta tog sig form i en sockenbildning bland annat i Partille, vars kyrka som har anor från 1200-talet. Dalgången har även använts som militär marschväg under medeltiden. Det var vanligt att man använde de mer lättframkomliga floddalgångarna för att förflytta trupper. Detta gjordes främst under de dansk-svenska konflikterna som började på 1200-talet. De danska trupperna använde då dessa dalgångar för att ta sig in mot Västergötland.¹³

Vid Säveåns mynning har det funnits en lång tradition av urbanbosättning, från att staden Götaholm där anlades 1473 tills att detta blev Nya Lödöse, en plats som fick sin betydelse genom att ha goda anslutningar både till kusten och Götaälv men även genom den kontakt det fick med Västergötland genom Säveån och dess dalgång.¹⁴

7 Montelius, Jan-Olof, 'Svensk vägadministration: en historisk översikt', *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 39, 2000, s 15

8 Bergman, 2008, s 20

9 Westlund, 1998, s 25

10 Montelius, 2000, s 20

11 Andersson, Stina. 'Från havsvik till å', *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997, s 42

12 Andersson, 1997, s 44

13 Ekre, Rune. 'Medeltida befästningsspår utefter Säveån', *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997, s 58

14 Kihlberg, Stefan. 'Nya Lödöse – staden vid åmynningen', *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997, s 72

I och med att Göteborgs grundade 1621 på sin nuvarande plats fick landsvägen in mot landet som då var Sveriges enda anslutning till Göteborg landvägen en viktig betydelse, då landet både norr och söder om staden var norskt och danskt. Den huvudsakliga vägen gick då på Sæveåns sydsida och här kan man i olika källor se att vägen var kantad av värdshus och gästgivaregårdar. I till exempel Suecia antiqua et hodierna kan man på bilden över Göteborg se staden från öster där landvägen från Sæveådalen går in i staden och en mängd olika byggnader med olika anknytning till vägen ligger utanför murarna.

Sæveån har under historien används för såväl fiske som transport, på flera ställen finns det marinarkeologiska lämningar från olika tider.¹⁵ och än idag går det båtar där, dock endast i fritidssyfte.

I och med Jonsereds fabrikers anläggande 1833 började man även utnyttja åns vatten till att dra pråmar upp för strömmen från Gamlestaden till fabriken, detta gjordes med mankraft med ett draglag på varje sida av ån.¹⁶



Bild 1: Sæveån sedd från Jänvägen vid Jonsered

1853 beslutades det av riksdagen att man skulle börja bygga statliga stambanor genom Sverige. Den första som började byggas var västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm och den första färdigställda etappen var mellan Göteborg och Jonsered, som öppnade 1856 och hade ungefär samma sträckning som den nuvarande järnvägen.

När biltrafiken kom blev vägen genom dalgången den huvudsakliga vägen mellan Göteborg och Stockholm och således en av de mest trafikerade vägarna i landet. 1963 trafikerades vägen av fler än 15000 bilar per dygn men var även en av de mest olycksdrabbade i Göteborgsområdet. Både den stora mängden trafik och de många olyckorna bidrog således till utbyggnaden av motorvägen då bland annat de planskilda korsningarna skulle lösa båda problemen.¹⁷

15 Arbin, Staffan von (2008). Sæveåns landskap [Elektronisk resurs] : en natur- och kulturmiljöstudie : Västarvet rapport. Uddevalla: Bohusläns museum Tillgänglig på Internet: http://www.lst.se/NR/rdonlyres/FF91CF88-6762-4931-AFBF-D3CF36AB3E7D/116317/Saveans_landskap.pdf, s 27

16 Arbin, (2008). s 23

17 Ewerdahl, Sune, 'Göteborgs tillfartsvägar'. I: Schånberg, Sven (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968. s 29

3. Vägens historia

3.1 Vägens sträckning

Vägsträckan som denna uppsats behandlar ingår sedan 1992 i väg E20. Detta är en europaväg som går mellan Shannon airport i Irland via Storbritannien, Danmark, Sverige och Estland för att nå sin slut destination i Sankt Petersburg i Ryssland. Vägen är 1 880 km lång och 770 av dessa går genom Sverige. Innan den senaste reformen av Europavägsystemet hette vägen E3 och innan systemet infördes i Sverige 1962 så hade den namnet Riksväg 6, i folkmun kallad ”rikssexan”.¹⁸

Vägen går västerut från Göteborg mot Stockholm och var innan motorvägen till Borås byggdes den huvudsakliga leden mellan Göteborg och Stockholm. På vägen passerar den bland annat Alingsås, Skara, Örebro, Arboga och Eskilstuna.

Vägsträckan som denna uppsats behandlar, är som tidigare nämnt mellan trafikplats 74, Olskroksmotet till trafikplats 82 Jonseredsmotet. Hela denna sträcka är så kallad stadsmotorväg eller motorväg och passerar sammanlagt sex trafikmot.

Denna vägsträcka är idag dragen så att den från Olskroksmotet går jäms med järnvägen till det att järnvägen mellan Fräntorpsmotet och Partillemotet går över Sävveån till dess norra sida. Vägen stannar istället på åns sydsida och följer istället den gamla landsvägens sträckning tills det att den når Jonsereds motet. Här går vägen upp i den bergigare terrängen söder om Aspen istället för att följa den äldre vägens dragning genom Jonsered och längst med Aspens strandkant.



Bild 2: De olika transportlederna i dalgången. Svart = Järnvägen. Blått = Ån. Brunt = Landsvägen. Gult = Motorvägen

3.2 Den tidiga vägen

Den första gången vägen nämns i en tydlig skriftlig källa är i J. U. Deyenbergs skildring av Göteborgs vägar från 1791. Där skriver han följande

Från Göteborgs stads nya Port och Tull går en utdikad och med målpilar försedd ordinarie landsväg, förbi den för Danska resande inrättade Redbergets Gästgifwaregård, genom Partille Socken ut med Gammelstads Elfwen, förbi Partille Säterier, Kyrka och Prästgård, till skilnaden mellan Bohus och

¹⁸ E20 (Sverige). sv.wikipedia.org

Elfsborgs län, 1 mil, weid Jånseräds Säterie hwarest en ny målad och förgylt läng skillnadspåle för 2:ne år sedan, bliwit efter Konugens Befallningshafwandes i Bohus läns ordres upsatt. Widare sträcker wägen sig genom Elfsborgs län till Lerums gästgifwaregård under namn av Alingsåswägen, till hwilken stad han ock leder.¹⁹

Denna beskrivning överensstämmer med det av vägen som man kan se från Erik Dahlbeghs avbildning i *Suecia antiqua et hodierna*, där den går ut från den dåvarande Drottningporten och svänger framför fattighuset, som står på samma plats än idag, för att sedan gå ner mot Skansen lejonet där vägen går över Gullbergsån och sedan upp till Redberget. Hur gammal vägen var när denna berättelse nedtecknades är svårt att veta och Deyenberg själv skriver ”*alla Göteborgs fögderies vägar äro ifrån uråldriga tider anlagda på sina nuvarande ställen, hwarom inge säkre Dokumenter äro tillfinnandes.*”²⁰ Jag får här ta Deyenberg på orden då jag inte heller har kunnat finna några källor över Göteborgs vägar som är tidigare än hans beskrivning och vägens sanna ålder kan man endast gissa.

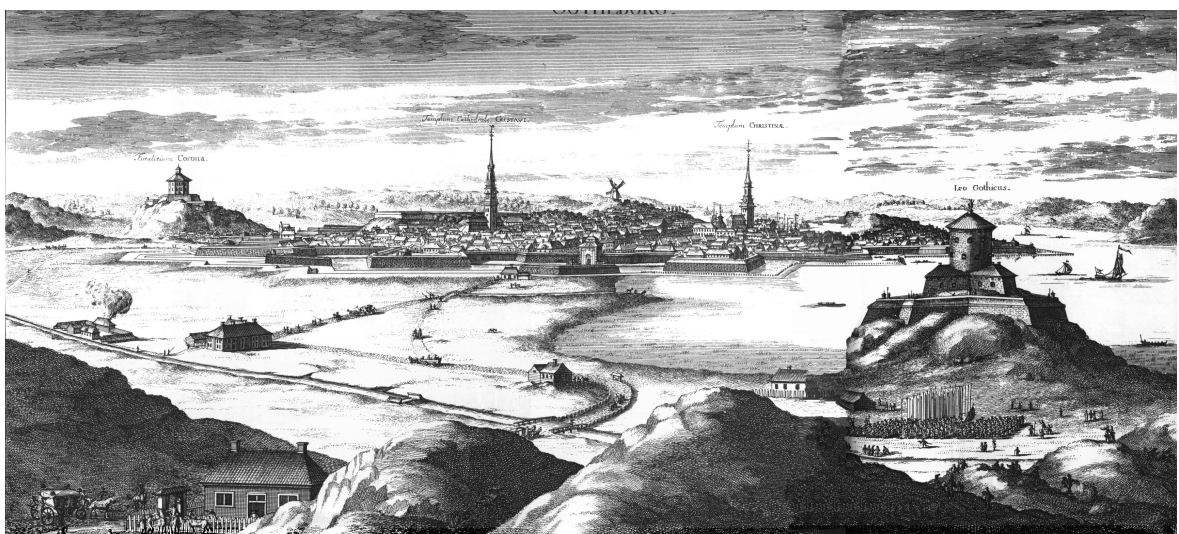


Bild 3: Bild av Göteborg från *Suecia antiqua et hodierna*. Vägen till Alingsås ses gå ut från staden till Redbergets gästgivaregård närmst i bild

Den av Deyenberg beskrivda vägsträckningen kom även att vara den gällande i framtiden, utan några större förändringar. 1755 togs skötseln av vägen över av Göteborgs stad på sträckan från sträckan mellan porten till stadsgränsen.²¹ Vägens beläggning kom sedan att bli ett återkommande problem genom tiderna, då den slets både av det kraftiga vädret vid kusten och av den tunga trafiken. Flera gånger uppstod diskussioner mellan stadens styrande och staten om vem som borde betala vägens underhåll. Från staden menade man bland annat att militären borde hjälpa till att betala då de stod för mycket av den tunga trafiken.²² Trots dessa ständiga diskussioner kan man läsa att väglaget fortsatte vara dåligt och att vägen stenlades med storgatsten först 1922.²³ Även denna vägbeläggning blev dock snabbt dålig och man beslutade att göra en omläggning med asfalt och omdragning av två farliga kurvor redan 1939.²⁴

19 Göteborgs stadsmuseum, Deyenberg, J.U. *Vägarna i Göteborg*. 1791

20 Göteborgs stadsmuseum, Deyenberg, 1791

21 Haggert, W., & Wallman, K.E. 'Göteborgs vägar'. I: Wimarson, Nils (red.) *Göteborg: en översikt vid trehundraårsjubileet 1923 över stadens kommunala, kulturella och sociala förhållanden samt viktigaste näringsgrenar*, Utg., Göteborg, 1923. s 84

22 Haggert & Wallman, s 85

23 Haggert & Wallman, s 96

24 GLA Partillevägen

3.3 Motorvägen

Den första motorvägssträckan i Sverige stod färdig 1953 mellan Malmö och Lund. Detta kan jämföras med Italien som byggde den första riktiga motorvägssträckan i världen. Denna gick mellan Milano och Varese och stod färdig i september 1924. Tyskland hade det första sammanhängande nätet av motorvägar i och med byggandet av autobahn som började färdigställas 1935 och sedan växte mycket snabbt där efter.²⁵ Och USA som sent började genomföra motorvägsbyggande. De hade förvisso redan på 1920-talet en tanke på att bygga vägar som gick genom hela landet, då med militära transporter som motivation. Men det var först 1956 som man drev igenom det beslut som lade grunden för deras så kallade Interstate Highway System och i slutet på 1956 började de första amerikanska motorvägarna byggas.²⁶

Den första motorvägen i Göteborg var den nuvarande E6 norr ut till Kungälv som öppnades 1958. Sträckan söder ut mot Mölndal och Kungsbacka påbörjades 1957 och mot Borås stod motorvägen inte klar för än 1997.²⁷

Vägen som denna uppsats behandlar. Dåvarande E3 började man planera för ombyggnad till motorväg 1955 och 1960 hade man ett färdigt förslag och började förhandla med markägare för utbyggnad till motorväg sträckan Göteborg till Floda. Sträckan Floda till Alingsås var redan sedan tidigare utbyggd till motortrafikled. Efter flertalet omarbetningar av vägens dragning kunde således arbetena påbörjas. Den första sträckan som kom att byggas var genom Lerums kommun. Då detta ligger utanför det område jag har avgränsat mig till samt att det tillhörde ett annat län så kommer inget närmare nämnas om utbyggnaden av detta.²⁸

Motorvägsbyggandet längs med E3 delades i Göteborg och Bohuslän in i två delar. Den första delen från länsgränsen till Göteborgs stads gräns, och den andra från stadsgränsen till det blivande Olskroksmotet.. Den första sträckan som började byggas inom den första delen var sträckan Finngösa – Högen. Denna anslöts då till den tidigare färdigbyggda motorvägssträckan från Lerum. Valet att dra vägen söder om den gamla landsvägen vid denna sträcka gjordes under förarbetena då man i undersökningar dels insåg att det är ont om utrymme vid Aspens södra strand vilket skulle göra ett vägbyggande här dyrt, och man ville även värna om de naturvärden som finns där. Den avgörande faktorn blev att man inte ville störa Jonsereds fabriker då man hade varit tvungen att riva bland dessa för att dra fram vägen, detta beräknades kosta minst 14 miljoner extra.²⁹

Denna första sträcka från Partille till Högen (dåvarande namnet på det nuvarande Jonseredsmotet) stod färdig 1965 och hade då endast två trafikplatser, Högen och Finngösa. Trafikplatsen emellan dessa två vid Skultorp stod färdig något senare.³⁰ Den färdigställda vägsträckan följde till största delen den gamla landsvägens sträckning och går parallellt med denna på dess norra sida. Då motorvägen är ett brett bygge, ca 33 meter där vägen är tvåfilig, så krävdes på vissa håll, främst där vägen passerar centrala Partille viss rivning av byggnader av olika slag.³¹

När den första delen av motorvägen, fram till Göteborgs stadsgräns var avklarad så

25 Autobahns History. Engelska Wikipedia

26 Federal-Aid Highway Act of 1956. nationalatlas.gov

27 Ewerdahl (1968), s 30

28 Ewerdahl (1968), s 40

29 GLA Motorväg genom Partille

30 Ewerdahl (1968) s 41, GLA Arbetsplan Väg 6 (E3) Gbg-Högen-Älvsborgs läns gräns

31 GLA Arbetsplan Väg 6 (E3)

byggdes den provisoriskt ihop med den gamla landsvägen kallad Alingsåsvägen vid stadsgränsen.³² Det går idag inte att se exakt var denna anslutning har varit men skillnaden på avfartsnumren där Fräntorpsmotet är avfart 78 och nästa mot Partillemotet är avfart 80 kan kanske påvisa denna anslutning låg antingen vid Fräntorpsmotet eller någonstans i närheten..

På Göteborgs stads mark började sedan motorvägen byggas i två etapper för att ansluta den färdigbyggda motorvägen från Partille med det planerade Olskroksmotet som var planerat sedan länge. Den Första etappen var Riddaregatan till Gustavsplatsen och den andra etappen var Gustavsplatsen till stadsgränsen. Detta skulle göras samtidigt som, och byggas ihop med, både Olskroksmotet och den nya trafiklösningen i Gamlestaden. Innan detta projekt genomfördes var Gustavsplatsen en enplanskorsning med mycket hög olycksfrekvens.³³

Den första etappen var till viss del genomförd då Riddaregatan redan 1958-60 hade byggts ut till fyra filer. Den fick dock inte motorvägsstandard då alla korsningar fortfarande var enplanskorsningar och Olskrokens järnvägsstation låg på andra sidan vägen från Olskroken sett. Denna trafiklösning var optimerad då resande till och från stationen var tvungna att gå över den fyrfiliga vägen. Här likt på Gustavsplatsen hade man stora problem med trafikolyckor.³⁴ Den riktiga utbyggnaden till motorväg av Riddaregatan och etapp I av hela E3 bygget i Göteborgs stad började planeras så tidigt som 1950 men själva genomförandet satte först igång 1966.³⁵ Resultatet av detta blev att Riddaregatan helt omvandlades till stadsmotorväg med anslutning till lokalgatunätet vid Olskroksmotet som stod färdigt ungefär samtidigt 1967. En annan anslutning finns även vid Martin Anderssons gata ungefär mitt emellan Olskroksmotet och Gamlestadsmotet, Detta är dock inte någon planskild korsning och den fungerar därför idag endast för trafik i östgående riktning. Det är i ungefärlig höjd med denna påfart som den tidigare Olskrokens station var belägen och man kan anta att det är därför anslutningen finns kvar idag.

Etapp II av motorvägsutbyggnaden bestod av Gustavsplatsens utbyggnad med Ånäsmotet och motorvägssträckan därifrån till stadsgränsen. Själva bygget av Ånäsmotet beräknades kosta 60 miljoner kronor, detta kan jämföras med kostnaden för resten av motorvägsräckan till stadsgränsen vilken var 40 miljoner kronor. Själva bygget innehöll bland annat fem olika broar för att lyckas göra korsningen helt planskild för både bil, tåg och spårvagnstrafik. Detta var en nödvändighet på grund av de många olyckor som platsen tidigare var belastad av.³⁶ Motorvägssträckan blev dock färdig före Ånäsmotet då detta i sin tur var beroende av den nya trafiklösningen vid Gamlestadstorget. Ånäsmotet stod först helt klar en bit in på 1970-talet. Själva motorvägen stod redo att börja användas 1968 och var då en färdig stadsmotorväg. Man beslutade även att det skulle vara en väg där ”långsamgående trafik” inte var tillåten, den senaste utredningen menar att hästdragna färdmedel får hålla sig till lokalgatorna.

Även om själva motorvägen ansågs vara färdigbyggd så var detta ett relativt påstående då flera av moten fortfarande inte var färdigbyggda som planskilda korsningar och vissa installationer så som belysning och viadukter (då kallade vägportar) inte heller hade

32 Ewerdahl (1968) s 41, GLA Utbyggnad av Partillevägen, delen närmast stadsgränsen

33 GLA Ombyggnad av Gustavsplatsen

34 GLA Breddning av Riddaregatan, delen Olskroksmotet-Olskrokstorget

35 GLA Ombyggnad av Riddaregatan och Gustavsplatsen

36 GLA Ombyggnad av Gustavsplatsen.

kommit på plats ännu. Munkebäcksmotet stod färdigt 1972.³⁷ Fräntorpsmotet och Torpamotet stod färdiga först 1973.³⁸ Förutom detta så krävdes det att man byggde stora mängder lokalväg för att motorvägen skulle kunna användas optimalt och få tillräcklig anslutning. I Partille behövdes det byggas 7.5 kilometer lokalväg på 6 kilometer motorväg.³⁹

Det största hindret för byggandet av motorvägen på dessa sträckor var att man byggde väg genom ett redan bebyggt område. Något som man i övrigt försöker undvika när man bygger motorväg. Det geografiska läget och den tidigare vägens sträckning tvingade dock vägen till dess nuvarande sträckning och i vissa fall blev man tvungen att riva stora mängder bebyggelse. Bara för att bygga Olskroksmotet fick man riva 800 lägenheter. Österut fick man riva bebyggelse i både Olskroken, Sävenäs och Partille.⁴⁰

37 GLA Ombyggnad av Partillevägen. Skrivelser ang bro 0 830:1

38 GLA Ombyggnad av Partillevägen. Fräntorpsmotet

39 Ewerdahl (1968) s 41

40 Lindquist, Rolf, 'En stad med ny rytm'. I: *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968. s 173,

Utbyggnad av Partillevägen, delen Gustavsplatsen- stadsgränsen (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1088)

4. Mot för mot

Motorvägen idag är en tydlig stadsmotorväg. Detta karaktäriseras av att hastighetsbegränsningen på största delen av sträckan är lägre än 110 km/h. Andra exempel på detta är att vägen för det mesta är avskild med bullerplank och att hela sträckan har omfattande vägbelysning.

Trots att sträckan har en relativt låg hastighetsbegränsning så tar det ca 7,5 minuter att resa från Olskroksmotet till Jonseredsmotet förutsatt att det inte är störande trafik.

4.1. Karaktärisering

Olskroksmotet.

Detta är en av de största trafikplatserna i Göteborg där två av de stora europavägarna korsar varandra samtidigt som det finns ett flertal anslutningar till lokalgatunät och andra vägar. Ovanför detta går även järnvägen med både person- och godstrafik samt fyra spårvagnslinjer. Det är en mycket komplex trafiklösning som har fått sin karaktär av det mycket begränsade utrymme den byggdes på mitt inne i staden. Gullbergsån rinner rakt igenom motet men kan inte ses idag då den är nedgrävd under mark hela sträckan.⁴¹ Ovanför allt detta på en liten kulle står den gamla fästningen Skansen Lejonet och blickar ner på trafiken.

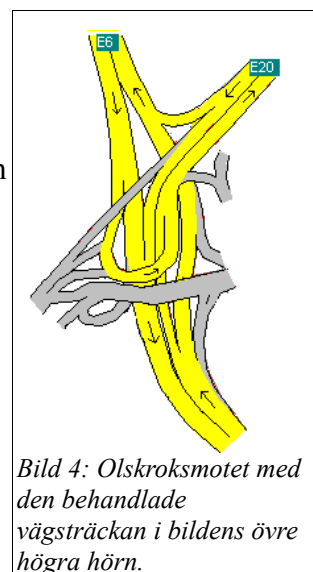


Bild 4: Olskroksmotet med den behandlade vägsträckan i bildens övre högra hörn.

Från denna plats går vägen öster ut med sex filer, tre i varje riktning, med järnvägen och bangården på sin norra sida och Olskrokens bostadsbebyggelse på den södra.

Prästgatan

Vid Prästgatan i Olskroken finns en mindre anslutning till motorvägen. Det är en enplanskorsning med på och avfart som endast är ansluten till vägen i östlig riktning.

Denna korsning var tidigare en fyrvägs korsning men byggdes till största delen igen när man gjorde om Riddaregatan till stadsmotorväg.⁴²

Ånäsmotet

Detta mot är för tillfället under en stor ombyggnad i samband med den nya Partihallslänken, och har därför inte varit möjligt att studera då stora delar av marken runt motet är avspärrat.

Från detta mot löper vägen vidare med sex filer och har järnvägen med Gamlestaden och dess tidigare industriområde på sin norrsida. På sydsidan finns en brant på vars topp blandad bostadsbebyggelse blickar ut över landskapet.

⁴¹ Lindquist (1968) s 173

⁴² GLA Ombyggn av Riddaregatan och Gustavsplatsen

Munkebäcksmotet

Detta är ett rondellmot med anslutning till lokalnätet både åt norr och söder och med på och avfart i båda riktningar. På norrsidan ligger järnvägen med början på den stora rangerbangården och

avfartsvägen går här över en lång bro. Denna väg leder i sin tur bort till de tunga industrierna mellan ån och järnvägen bland vilka SKF och fjärrvärmeverket kan nämnas. Även det mindre industriområdet längre österut har delar av sin väganslutning härifrån. På den norra sidan av motet finns även anslutning till Sävenäs station



Bild 5: Munkebäcksmotet sett från rondellen mot söder

som är en lokal järnvägshållplats för Alingsåspendeln samt en busshållplats.

På södra sidan motet finns den huvudsakliga anslutningen till lokalgatunätet och bostadsområdet Munkeback. Vid avfarten här ligger ett flertal byggnader med funktion ansluten till vägen. I det Sydvästra hörnet ligger ett ICA Kvantum med goda parkeringsmöjligheter bredvid ett kontorshus och i det sydöstra hörnet finns en Statoil bensinmack med tillhörande butik och ett stort systembolag med anslutande parkering.

Härifrån går vägen vidare en kortare sträcka till nästa mot. På den norra sidan ligger här järnvägen samt ett kolonilottsområde. Den södra sidan av vägen har här en något varierad bebyggelse från det tidigare. Dels två fotbollsplaner och det tillhörande klubbhuset och sedan en hyrförrådsanläggning ”Shurguard self storage”. Bredvid denna ligger Apple hotell, ett motell med tydlig anknytning till motorvägen. Byggnaden består av två tvåvånings lägenhetslängor parallella med varandra som binds ihop av en central byggnad i väster. Mellan dessa byggnader ligger en sluten gård med bland annat pool. Byggnadens huvudfasad tycks vara mot motorvägen.

Torpamotet

Detta mot är likt det tidigare ett rondellmot med på och avfart i båda riktningar dock med skillnaden att det endast har anslutning till lokalgatunätet åt söder. På norrsidan ligger den stora rangerbangården endast en gångtrappa leder ner där. På det södra sidan ansluter vägen till lokalgatunätet och detta är den närmaste avfarten till det tidigare nämnda hotellet och förrådet. I anslutning till motet finns även Torpa skolan samt Rikets sal, Jehovas vittnens lokal. Även vid detta mot finns busshållplatser i båda riktningar.

Fräntorpsmotet

Detta mot har en något annorlunda utformning på grund av att det endast har en anslutning till varje sida vägen. Den norra sidan har endast en påfart och den södra har endast en avfart. Motet har endast anslutning till lokalgatunätet åt söder. Österut på den södra sidan är motet anslutet till den gamla landsvägen till Partille.

Vägens norra sida är här som tidigare dominerad av järnvägen och den industri som ligger mellan denna och ån. På den södra sidan ligger Sävedalens småskaliga bostadsbebyggelse bestående av radhus och egnahem som klättrar upp för sluttningen. Denna hålls avskild från motorvägen av ett ca 3 meter högt bullerplank. Innanför detta plank löper den gamla landsvägen.

Ungefär en tredjedel av vägen till Partille, straxt efter kommungränsen, så går en bro över motorvägen och järnvägen och ansluter Sävedalens centrum till norra Sävedalens industriområde. Detta är industriområdets andra anslutning till lokalgatunätet förutom den överfart som tidigare nämndes vid Munkebäcksmotet.

Knappt 500 meter från bron så delar järnvägen och motorvägen på sig. Järnvägen går här över Sävån för att fortsätta på dess norra sida medan motorvägen följer den gamla landsvägen in mot Partille.

Vägen mellan Fräntorpsmotet och Partillemotet är den längsta sträckan utan avfart i det här behandlade området med en sträcka på ca 2.7 km. Sträckan karaktäriseras av järnvägen och industrin på den norra sidan och bullerplanket på den södra.

Partillemotet

Detta mot har av och påfarter i båda riktningar, dock något förskjutet från varandra. Den södra på och avfarten ligger ca 100 m längre väster ut än den norra. Dessa binds ihop av en bro som ligger i höjd med den norra påfarten och ansluter till en stor rondell på den norra sidan. Nordväst om denna

rondell ligger en Shell bensinmack med tillhörande 7-11 butik. I anslutning till rondellen på båda sidor Sävån ligger Eckens industriområde men en mängd mindre industrier. Rondellen ansluter även motorvägen till resten av Partilles norra centrum med bland annat kyrkan, kommunhuset och järnvägsstationen såväl som de bostadsområden som är belägna



Bild 6: Partille herrgård med motorvägen framför.

på den norra sidan ån. Här finns nämligen den enda bilbron som både korsar ån och järnvägen innan man når Jonsered.

På den södra sidan vägen ansluter motet till Landvettervägen som leder bort till Landvetters flygplats samt en mängd olika bostadsområden. Vägen ansluter även till det 2006 färdigbyggda köpcentret Allum som är byggt som en bro i tre våningar över motorvägen.⁴³ Detta har sin parkering på den södra sidan motorvägen. I köpcentrets bottenvåning på den norra sidan ligger Partilles busscentral med påstigning från köpcentret och påfart för bussarna direkt till motorvägen.

Vägen går sedan vidare i knappt två kilometer, fortfarande med sex filer, öster ut. Den gamla landsvägen, här kallad Gamla kronovägen går på den norra sidan. På denna sida

43 Allum - www.allum.se

ligger även det huvudsakliga centrumet i Partille. Där centrum bebyggelsen tar slut tar ett minde industriområde över. På den södra sidan ligger Partilles nya kyrkogård omgärdad av flerbostadshus som blir mindre i storlek desto längre från centrum man kommer.

Skulltorpsmotet

Detta mot har likt Partille motet sina av och påfarter förskjutna från varandra, med den norra sidans anslutningar ca 100 meter väster om den södra. Anslutningarna är sedan sammanbundna genom en kulvert under motorvägen med en rondell på varje sida.

Den norra rondellen ansluter motorvägen med den gamla landsvägen som kommer från Partille centrum i väster. På denna sida rondellen ligger en OK Q8 bensinstation med tillhörande butik och biltvätt. Bredvid denna ligger en McDonalds restaurang med drive in och parkering. Rakt norr ut leder en bro över Sävån som ansluter motorvägen till Brodalens industriområde. Detta industriområde är endast anslutet till motorvägen då det ligger mellan ån och järnvägen utan någon anslutning förbi den senare. Området innehåller en mängd större och mindre industrier. På den norra sidan vägen parallellt med den samma till höger om rondellen ligger även ett par verksamheter. Förutom industrier så ligger här en bilhandlare och en stor blomsterhandel.

Den södra delen av motet har goda anslutningar till lokalgatunätet och de bostadsområden som sträcker sig upp på dalgångens södra sluttningar. Från denna rondell fortsätter den gamla landsvägen, härifrån kallad Alingsåsvägen, österut på motorvägens södra sida. Vid denna precis öster om den södra motorvägsavfarten ligger ett par varuhus bland vilka kan nämnas Jula, JYSK samt BYGGmax.



Bild 7: Volymhandeln på Skulltorpsmotets södra sida

Vägen går sedan vidare åt öster men har efter Skulltorpsmotet smalnat av till två filer i varje riktning. På den södra sidan vägen ligger först ett obebyggt skogsbevuxet berg och efter detta bostadsbebyggelse av enfamiljshus. På den norra sidan vägen upphör bebyggelsen efter att industrierna knutna till motet tar slut. Här går ån endast hundra meter från vägen. En halv kilometer från Skulltorpsmotet på den norra sidan vägen ligger en av vägverket anlagd rastplats med informationstavlor, parkering och toalett. Efter denna ligger en liten klunga bostadshus mellan ån och motorvägen, norr och öster om dem på båda sidor ån består marken av jordbruksmark tillhörande Kåhögs gård.

Jonseredsmotet

Detta mot ligger precis vid dalgångens slut och har av och påfarter i båda riktningar som ligger mitt emot varandra och är anslutna genom en tunnel under motorvägen. Den gamla landsvägen går genom denna tunnel för att fortsätta nordöst genom Jonsereds samhälle. Norr om motet leder vägen över en bro över Sävån och sedan under järnvägen. Söder och öster om motet ligger endast skogsbevuxna bergsområden med mycket lite bebyggelse.

4.1 Förändring under historien

Olskroksmotet

Vid den nuvarande platsen för Olskroksmotet har det länge funnits en korsning. Detta var platsen för en bro över Gullbergsån där vägen sedan delade sig åt norr och öster. Skansen lejonet har sedan 1600-talet stått och blickat ut över denna korsning och skyddat mot anfall norrifrån. Än idag kan man se lejonet på toppen stå och rikta sitt svärd mot norr. Korsningen har sedan långsamt byggts ut under årens gång tills man fattade beslutet att bygga Tingstadstunneln. Att gå in på denna process i detalj är inte möjligt här på grund av det enorma projekt byggandet av det nuvarande Olskroksmotet var. Kort kan man dock säga att motet idag har nästan samma utseende som det ursprungliga som stod färdigt 1968 förutom vissa omdragningar av filerna. Den största förändring som genomförts är den nya järnvägsbro som går över motet som stod färdig 2009 och ersatte den gamla järnvägsbron från 1935.⁴⁴

Olskroksmotet är kanske en av Göteborgs mest karaktäristiska korsningar och är för många, både bilister och tågresenärer porten in till Göteborg. När man passerar här kan man se en mängd Göteborgska landmärken så som Skansen lejonet och gasklockan.

Då motet främst är en korsning mellan nuvarande E20 och E6 så passerar den mesta trafik rakt igenom. Detta har medfört att bebyggelsen runt motet till största delen inte har något med motorvägen att göra. Den tydligaste byggnaden med funktion knuten till motorvägen är den Statoil bensinmack som ligger i ena hörnet. Andra anpassningar till motorvägen i bebyggelsen är de två fasader med skyltar för Olskroken och dess torg som är vända mot vägen. Torget som är beläget straxt innanför är dock inte anpassat mot vägen och man kan på deras egen hemsida läsa hur man tar sig dit med hjälp av spårvagn, buss och till fots men inte via motorväg.⁴⁵

Till invigningen av Olskroksmotet skrev journalisten Hubert Lärn i artikeln *"Den tveksamma vägen mot Göteborg"* om Skansen kronan och menade att järnvägen när den byggdes skärmade av skansen från staden men menade att den nybyggda motorvägen nu skulle ge den återupprätta genom att på nytt sätta den i centrum.⁴⁶ Till viss del får man ge honom rätt då skansen där den står idag är ett tydligt och väl synligt monument som



Bild 8: Gustavsplatsen innan Ånäsmotets är byggt

44 Järnvägsbro monteras över E20 i Göteborg, 2009, Banverket.se

45 Olskrokstorget - <http://www.goteborgslokaler.se/sv/olskroken/>

markerar entrén till staden. Dock är den det nästan lika tydligt för tågresenärer som för bilister trots att de tidigare får böja något på huvudet för att se den. Den punkt där Lärn har mindre rätt är att skansen skulle få en återupprättelse på grund av motorvägen. Skansen är idag minst lika svår att nå som tidigare och den är idag utsatt för en mer störande miljö än tidigare. Trots detta så kan man ändå se på skansen som ett meningsfullt monument än idag nu när fler människor än någonsin tidigare passerar förbi och kan uppleva den där lejonet fortfarande står vakande med svärdet mot norr.

Ånäsmotet

Detta mot som byggdes ut till motorvägsmot och stod färdigt i mitten på 1970-talet håller idag på att genomgå en stor förändring i samband med Partihallslänken som skall binda ihop nuvarande E20 med riksväg 45.

Innan den nuvarande ombyggnaden var motet starkt karaktäriserat av det begränsade utrymme som det byggdes på mellan Bagaregårdens landshövdingshus och järnvägen och spårvägen. På grund av det knappa utrymmet fick det byggas med hjälp av ett flertal broar och blev som tidigare nämnt mycket dyr. Trots den relativt avancerade lösningen så bildade motet en barriär mellan Bagaregården och Gamlestaden som tidigare varit nära knutna till varandra. Idag 40 år sedan det byggdes är det nog inte många som ser dessa två stadsdelar som hopkopplade. Tidigare var Gustavsplatsen en enplanskorsning och bredvid denna fanns en bred passage under järnvägen, korsningen krävde dock en ombyggnad på grund av de många olyckorna och anpassning till motorvägen.

Snart står platsen färdig igen efter sin senaste ombyggnad. Hur den då kommer att upplevas återstår att se. För de resande sker det knappast någon större skillnad då vägen sedan länge varit avskärmd från Bagaregården med bullerplank. Men kanske kan den nya lösningen igen öppna upp för ett mer naturligt samband mellan Gamlestaden och Bagaregården.

Munkebäcksmotet

Detta mot har idag drag av ett typiskt motorvägssamhälle. Främst på grund av den handel som är anlagd här. Motet är dock främst en anslutning till lokalgatunätet med mycket tätbebyggda områden på den södra sidan.

Mer intressant är kanske att det är den enda anslutningen mellan motorvägen och områdena norr om järnvägen innan man når Partille. En anslutning som i och med det ökande motorvägssamhället har blivit så viktig att SKF har flyttat hela sin produktion från Gamlestaden till denna sidan ån och anslutningen till Munkebäcksmotet. Även flera andra industrier i området som tidigare hade järnvägen som sin huvudsakliga infrastruktur har övergått till att använda sig av motorvägen och då främst anslutningen vid Munkebäcksmotet.

Det mesta av den motorvägsanknutna bebyggelsen här har sina grunder i den stadsplan från 1965 som gjordes längst med motorvägen när denna planerades. På denna plan kan

46 Lärn, Hubert, 'Innan vi gick under älven'. I: Schånberg, Sven (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968. s 49.

man både se att bensinmacken och parkeringen bredvid systembolaget är planerade som sådana. Området där ICA Maxi ligger idag var dock planerat som industri. Även den idrottsplats som ligger längsmed motorvägen finns med på stadsplanen i samma form som den har idag.⁴⁷

En annan unik sak för motet är Sävenäs station som är den enda pendeltågsstationen åt detta håll i Göteborgs kommun som finns kvar i dag. Såväl Olskrokens som Sävedalens stationer är sedan gammalt borta.

Efter Munkebäcksmotet följer de nästa två moten tätt efter med under en kilometer mellan dem. Ett nära avstånd på mot även för stadsmotorväg. I handlingarna från vägens planering kan man läsa att generaldirektören ifrågasatte behovet av att ha moten så tätt men blev övertalad av de ansvariga ingenjörerna som menade att den täta bostadsbebyggelsen krävde många anslutningar till motorvägen för att trafiken skulle fungera.

Torpamotet

Motet har som tidigare nämnt endast anslutning till lokalgatunätet i söder och kan därför anses huvudsakligen vara en anslutning till lokalgatunätet. Ett par undantag till detta finns dock på den markremsa som löper söder om motorvägen från Munkebäcksmotet. Här ligger idag Apple hotel som ligger på ett område som på stadsplanen från 1965 är planlagt som motell med tillhörande bensinstation.⁴⁸ Någon bensinstation har jag dock inte funnit spår av. Idag har dock fokuset på verksamheten som motell verkat avta, dels då man kallar sig för hotell och på verksamhetens hemsida kan man läsa att man tar sig lätt till hotellet med såväl bil som spårvagn. I närheten till detta finns det även ett par andra verksamheter med mer eller mindre tydlig motorvägsanknytning, bland annat bilverkstad och hyrföråd. Att dessa verksamheter ligger precis här beror troligen på att det är ett av få områden som inte var bebyggda när vägen byggdes här, detta på grund av att det var ett område mellan de två tidigare bostadsområdena Sävenäs och Munkebäck. Mycket av den övriga bebyggelsen i området kan antas vara ungefär jämnårig med motorvägen.



Bild 9: Milsten vid den gamla landsvägen mellan Torpamotet och Fräntorpsmotet

Fräntorpsmotet

Fräntorpsmotet är det sista motet på Göteborgs kommuns mark. Detta är möjligtvis den plats där man från början provisoriskt skarvade ihop motorvägen från Partille med landvägen till Göteborg innan motorvägssträckan till Göteborg var färdig. Här börjar landsvägen och motorvägen att gå parallellt för första gången. Innan detta har den gått över den bergigare terrängen vid Redberget och Härlanda. Straxt efter Härlanda försvinner landsvägen idag för att sedan dyka upp här igen.

Formen på Fräntorpsmotet är speciell då den endast har avfart i östlig riktning och påfart i västlig. Den är alltså helt riktad mot Göteborg och möjliggör bara resande till staden. Detta gör det alltså till ett mycket ensidigt mot vars enda egentliga funktion är som lokalvägsanslutning för pendlare och boende. Resande från öster som vill stanna här får

⁴⁷ Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Stadsplan 3147

⁴⁸ Ibid

använda sig av Torpa motet och sedan åka bakåt mot Fräntorp.

Straxt efter Fräntorpsmotet börjar den långa sträckan till Partillemotet som är i princip oförändrad sedan den byggdes. Bron som leder över från Sävedalen till industriområdet planerades i samband med motorvägen för att skapa en förbindelse till de industrier som redan var anlagda på platsen. Här är även punkten där järnvägen och motorvägen slutligen skiljer på sig, detta blir en nödvändighet på grund av den begränsade mängd mark som finns på norra sidan dalen. Motorvägen följer istället landsvägens gamla sträckning.

Partillemotet

Partillemotet fick sitt nuvarande utseende vid en ombyggnad 2006 då man anlade en extra överfartsbro över motorvägen för att minska de problem med köbildning som fanns sedans tidigare.⁴⁹ Den största skillnaden på senare år är annars när köpcentrumet Allum stod färdigt samma år. Detta förändrade dels lokaltrafiken i och till Partille när denna fick en ny terminal i den norra delen av Allum. Den hade tidigare varit förpassad till en provisorisk terminal nedanför Partille herrgård, det i folkmun kallade ”slottet”, och innan dess vid tågstationen. Allum har även påverkat den av trafikanter upplevda bilden av Partille då man numera som resande från öst till väst knappt hinner uppfatta slottet på grund av att Allum skymmer detta fram tills de sista hundra meterna.

Partille centrum har legat på sin nuvarande plats sedans medeltiden, både herrgården och kyrkan har anor sedans 1300-talet. Vägen gick dock tidigare mellan herrgården och kyrkan, alltså där den gamla landsvägen går än idag och den viktigaste korsningen var vid bron över Säveån som låg på den östra sidan kyrkan.⁵⁰ Det nuvarande Partillemotet är alltså en helt ny konstruktion som dock ligger endast några hundra meter från den gamla korsningen som idag endast nyttjas av fotgängare.

I Partille har motorvägen blivit den huvudsakliga transportvägen både ut och in i kommunen, något som förstärkts av den nya busscentralen som numera är ansluten till den. Trots detta kan man i kommunens översiktsplan läsa att resandet med pendeltåg ökar. De båda reselederna är idag sammanbundna av en gångbro över Säveån.

Skulltorpsmotet

Vid Skulltorpsmotet har vägen kommit så långt bort från Göteborg att den inte längre är byggd på tidigare bebyggd mark. Detta märks tydligt i den bebyggelse man idag finner runt motet och det faktum att motet tar upp betydligt mer yta än något av de tidigare, trots att det antagligen har en lägre trafikbörda.

Innan motorvägen drogs fram här så var det till största delen jordbruksmark. Motorvägsmotet som uppfördes först efter att motorvägen var byggd möjliggjorde anläggandet av Brodalens industriområde. Ett av de få nyanlagda industriområdena i



Bild 10: McDondalds och OKQ8 vid Skulltorpsmotets norra sida

49 Ombyggnad Partillemotet – Åtgärdsnr 501, 2002. vv.se

50 LMS Partille socken

dalgången. Runt motet kan man idag finna ett flertal verksamheter som är anpassade efter det moderna motorvägssamhället. Ett särskilt tydligt exempel är den McDonalds restaurang med drive in som ligger här. Detta är den enda tydliga vägresteraurangen längst med hela vägsträckan som behandlas här. Förutom detta finns det på båda sidor om vägen flera varuhus av typen kapitalvaror och volymhandel. På grund av dessa butiker och det faktum att det hela är byggt på tidigare oexploaterad mark så är detta mot det som känns mest som ett typiskt motorvägsnot av de som finns på den här behandlade sträckan.

Jonseredsmotet

Detta är kanske det minsta av de här behandlade moten och motsvarar ett generiskt lantligt mot ganska väl. Det är anlagt på tidigare oexploaterad mark och innebär början på den sträcka där motorvägen går sin egen väg och inte följer tidigare infrastrukturens spår.

En intressant detalj är att då detta är det första motet som byggdes längst sträckan så byggdes det när vänstertrafik fortfarande gällde. Detta tillsammans med att det är beläget i en backe har gjort att den nuvarande avfarten i västlig riktning inte är byggd för detta utan har en alldeles för skarp kurva då denna är gjord som avfart.

Den gamla landsvägen går här istället nordöst ut genom Jonsered's samhälle och följer sedan järnvägen och Sävåns vattendrag.

5. Diskussion

Vägsträckan mellan Olskroksmotet och Jonseredsmotet är en av Sveriges tidigare motorvägar, speciellt om man ser till att den började planeras 1955. Om man även ser på det historiska transportlandskap som vägen går igenom så finns goda möjligheter till ett kulturhistoriskt perspektiv på vägen. Där man kan se till de olika transportstråkens ålder och det faktum att de fortfarande används idag. Både järnvägen som har nästan samma dragning idag som för 150 år sedan och även motorvägen vars mot i stort sett är oförändrade sedan deras uppförande.

Vägen går genom ett mycket varierat landskap, den börjar vid Olskroksmotet som en typisk stadsmotorväg och slutar i Jonsered där vägen har övergått till motorväg genom lantlig miljö. Under denna sträcka finns de flesta olika motorvägs miljöer representerade med såväl stadsmiljö, shoppingcenter och industriområden.

När man idag reser längst med vägen så kan det dock vara svårt att se något av de tidigare transportsystemen. Sävån har under sin långa historia grävt sig ner i dalgångens mitt och skymtar endast fram kort vid Jonsered och Partille centrum. Den gamla landsvägen med sina milstenar ligger för det mesta dold bakom bullerplank. Den tydligaste kopplingen till andra kommunikationer är järnvägen som följer motorvägen under sträckningen i Göteborgs kommun. Mindre uppenbart transportanknutna historiska monument finns också, till exempel Skansen lejonet som länge vakat över den vägkorsning som funnits på samma plats. Och Partille herrgård som tidigare reste sig över landsvägen och nu även över motorvägen på andra sidan, dock skyddad av Allums köpcenter.

Att förena en sammanhängande historisk presentation av vägen samtidigt som det är en av de mest trafikerade och varierade vägarna i regionen, och kanske i landet, kan vara svårt. Infrastrukturen kräver en ständig utveckling för att kunna hantera den större och förändrade trafiken. Idag trafikeras motorvägen vid kommungränsen ca 50000 fordon per årsmedeldygn detta jämfört med ca 26000 fordon 1969.⁵¹ Det är alltså en fördubbling av trafiken sedan vägen byggdes och de flesta moten är i stort sett oförändrade sedan dess. Vägen har på vissa ställen fått bredare och annorlunda fildragning men är även den i stort sett oförändrad. Att vägsystemet fortfarande idag över 50 år sedan det byggdes och med en fördubbling av trafiken fortfarande fungerar väl är imponerade. På vissa ställen börjar den dock bli utdaterad. Detta märks till exempel i byggandet av Partihallslänken. Dock finns det goda effekter av detta, i exemplet med Partihallslänken hoppas man att det förändrade trafikflödet kan åstadkomma en positiv förändring av Gamlestaden när den får mindre trafik. Dessa goda effekter till trots så finns det idag en inställning till motorvägar i stadstrafik som något problematiskt, ett nödvändigt ont. Man talar ofta om att på sikt gräva ner eller bygga över dem som lösning på problemet. Detta till skillnad från motorväg i landsbyggd där man istället använder sig av kulturgeografer för att dra vägen på ett så lämpligt sätt som möjligt.

Trafiken är ett problem i den typ av stadsmiljö som denna sträcka passerar. Den orsakar buller och försämrade miljö för boende i närheten och den fungerar som en barriär för de som inte färdas på den. Detta är speciellt tydligt i till exempel Sävedalen där motorvägen på vissa ställen ligger drygt femtio meter från väggen på de närmsta bostadshusen. Men att gräva ner vägen, som ibland föreslås, är inte nödvändigtvis en hållbar lösning. Detta kan

⁵¹ Trafik på Alingsåsleden. Göteborgs kommun. Trafikkontoret. <http://www.statistik.tkgbg.se/statistik.asp?sGata=ALINGS%C5SLEDEN>

uppfattas vara respektlöst mot alla de människor som varje dag färdas på vägen. Ett meningsfullt och fungerande trafiklandskap måste ju innefatta både de resande och de boende.

Urbaniteten är inte förlorad, den är bara förändrad, som Bergman skriver. En möjlighet för de olika systemen att mötas måste dock skapas för att ge meningsfullhet. Kanske är en plats som Allums köpcenter det som behövs, en plats för den nya urbaniteten i motorvägssamhället, där de bilburna från motorvägen kan mötas med människor från det lokala samhället och icke bilburna som kan ta sig dit med buss eller tåg.

Ett inneboende problem i motorvägssamhället är att det endast är till för dem som har bil. Därför är bilden av motorvägen idag som ett lokalt hinder, då den förhindrar fri rörlighet för fotgängare och cyklister på lokal nivå medan den möjliggör transporter för bilar på en regional och större nivå. Trots detta väljer man att fortsätta anlägga bebyggelse i anslutning till motorvägen. Efterfrågan på mark att bygga på är alltså större än störningen från motorvägen. Detta gör att man trots det bildominerade landskapet tillför ny bebyggelse med nya möjligheter till utveckling.

6. Slutsats

Motorvägen på sträckan Olskroksmote till Jonseredsmotet är en av Sveriges första stadsmotorvägar. Ett fenomen som fortfarande idag är relativt ovanligt och problematiskt. Motorvägar dras idag så långt man kan utanför tätorter eller i deras periferi. När vägen byggdes gjordes detta genom att följa de tidigare transportstråken som järnvägen och landsvägen. Detta ledde på flera ställen till rivningar av bebyggelse för att vägen skulle kunna komma fram. På andra ställen som Ånäsmotet fick trafikplatsen ett speciellt utseende, ett ihoptryckt, kompakt mot som avviker betydligt från de andra motens mer standardutförande, på grund av den knappa mängden mark som fanns tillgänglig.

Trots denna tidiga konflikt mellan motorväg och bebyggelse så har bebyggelsen anpassat sig motorvägen och fortsatt växa kring den, både industri, handel och bostadsbebyggelse. I en storstadsregion som Göteborg är byggnadstrycket så högt att man bygger även på oattraktiv mark som denna. För andra verksamheter som industrin så är motorvägen en nödvändig resurs, detta kan ses i till exempel SKF:s flytt. På en lokal nivå är motorvägen alltså både ett hinder och en resurs.

En resande på motorvägen idag kan dock få det svårt att uppleva något av den rika transporthistoria som finns i dalgången. Stora delar av sträckan går vägen mellan höga bullerplank och de äldre transportlederna, landsvägen med sina milstenar, järnvägen och dess stationer och ån med sin natur, är idag helt skilda från varandra. Endast några enstaka monument som Skansen lejonet och Partille herrgård står kvar att se då de reser sig över motorvägens trafikknutar.

En lösning på den ibland negativa synen på motorvägen går att finna i Säreådalen. Detta stråk har länge varit ett regionalt och nationellt transportstråk, ända sedan de danska trupperna marscherade upp genom dalgången på medeltiden. Här finns ett estetiskt tilltalande landskap och historiska monument. Tillsammans med den nybyggnad och utveckling av området som fortfarande pågår kan man genom att lyfta fram historien dess berättelser, monument och landskap, skapa en modern förståelse för att vägen går här och att den är ett uttryck för ett gammalt behov av transporter. Detta kan göras genom rast/informationsplatser längst med motorvägen. Genom att låta bullerplanken vika undan och ge en utsikt över landskapet och dess monument. Och genom att låta bostadsbebyggelsen få kontakt med motorvägen på ett socialt fungerade sätt, kanske som det idag är vid Allums köpcenter i Partille.

Att finna en bra lösning på detta ofta identitetslösa motorvägslandskap är inte lätt. Jag ser dock att det i dalgången finns en rik historia som en av regionens äldsta och mest använda transportvägar. Detta är något som det finns goda möjligheter att utnyttja för att skapa ett mer fungerande transportlandskap i framtiden.

7. Sammanfattning

Detta är en kandidatuppsats för bebyggelseantikvariskt program på Göteborgs universitet. Uppsatsens syfte är att undersöka en av Sveriges tidigaste stadsmotorvägar. Sträckan som undersöks är E20 österut från Göteborg mellan Olskroksmotet i väster och Jonseredsmotet i öster, en sträcka på ca 11 km. Den huvudsakliga frågeställningen har varit Kan bevarande av områden och objekt i anslutning till motorvägen ge ökad mening till ett system som idag saknar historisk anknytning?

Uppsatsen är skriven med ett kulturhistoriskt perspektiv men har även inspirerats av Bosse Bergman, stadsbyggnadshistoriker vid Kungliga Tekniska Högskolan och hans sociala perspektiv på motorvägssamhället.

Undersökningen är gjord dels som en arkivstudie där vägverkets arkiv och de arbetsplaner som finns där sedan motorvägen byggdes, har varit den främsta källan. Förutom detta så har vissa äldre berättelser om Göteborgs vägar från Göteborgs stadsmuseum används samt de stadsplaner över området som gått att finna på stadsbyggnadskontoret. Den andra delen av undersökningen var en fysisk inventering av motorvägssträckan och dess utseende idag.

Vägen genom Sæveådalen från Göteborg har en lång historia som börjar med ån och dess dalgång som transportstråk. Från 1700-talet finns säkra källor som visar en landsväg med liknande sträckning som dagens väg. På 1800-talet drogs sedan järnvägen här.

Motorvägen började planeras 1955 och byggandet påbörjades sedan från öster där det anslöts till den redan byggda motorvägen från Lerum. I de östra delarna av Partille stod motorvägen färdig 1965. Från Partille byggdes motorvägen ut vidare till Göteborgsstatsgräns där vägen var färdig något senare. Då anslöts motorvägen provisoriskt till landsvägen i Göteborg medan motorvägen genom Göteborg byggdes. I Göteborg byggdes motorvägen i två etapper och stor färdig att användas i slutet på 1968. Då var endast själva vägsträckan färdigbyggd och saker som planskilda korsningar och vägbelysning saknades fortfarande.

Idag är motorvägen till vissa delar förändrade. Främst genom uppförande av bullerplank och viss omdragning av vägfilerna. Ånäsmotet är vid tiden för denna uppsats skrivande under ombyggnad och Partille motet byggdes om 2004. De övriga moten är oförändrade i stort och för de områden som en detaljplan har gått att finna så stämmer det i stort med hur bebyggelsen ser ut än idag.

Slutsatsen av undersökningen är att motorväg i stadsmiljö på många sätt är negativt för den lokala miljön genom buller och avgaser och genom att den fungerar som en barriär som hindrar människor att röra sig på lokal nivå. Samtidigt är det en infrastruktur som är helt nödvändig för det moderna transportberoende samhälle vi lever i. Denna konflikt kan lösas genom att utnyttja landskapets historia av transporter för att ge både de boende i området och de resande på vägen en intressantare upplevelse av motorvägen. Detta kan till exempel göras med informativa rastplatser, utsiktspunkter med kontakt med ån och järnvägen samt platser där de resande på motorvägen kan ansluta till det lokala livet på ett naturligt sätt.

Källförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Göteborg:

Göteborgs landsarkiv (GLA), Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län 1944-1978
Arbetsplan Väg 6 (E3) Gbg-Högen-Älvsborgs läns gräns, (SE/GLA/12550/F VIIIa3a2/164)

Betänkande om motorväg genom Partille (SE/GLA/12550/F VIIIa3a2/169)

Breddning av Riddaregatan, delen Olskroksgatan-Olskrokstorget (123), (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1126)

Ombyggnad av Gustavsplatsen, (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/921)

Ombyggn av Riddaregatan och Gustavsplatsen, (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1128)

Ombyggnad av Partillevägen. Skrivelser ang bro 0 830:1. Munkebäcksmotet. (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1113)

Ombyggnad av Partillevägen. Fräntorpsmotet, Ombyggnad av Partillevägen. Skrivelser ang bro 0832:5832:6.Torpamotet. (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1118)

Utbyggnad av Partillevägen, delen närmast stadsgränsen. (SE/GLA/12550/F VIIIa3a3/1087)

Vägförvaltningen i Göteborg och Bohuslän, betänkande 1939, [SE/GLA/12550/F VIIIa3a2/153)

Göteborgs stadsmuseum

Deyenberg J:U. Vägarna till Göteborg, 1791

Göteborgs stadsbyggnadskontors arkiv

Stadsplan 3147

Gävle

Lantmäteriets historiska kartor, Lantmäteristyrelsens arkiv (LMS),

Partille socken. Partille nr 1- 4, Storskifte på inägor. 1764. Se digitala källor

Digitala källor

Allum köpcenter hemsida www.allum.se

Autobahns History. Engelska Wikipedia.

http://en.wikipedia.org/wiki/German_Autobahns#History

Arbin, Staffan von (2008). Söveåns landskap [Elektronisk resurs] : en natur- och kulturmiljöstudie : Västarvet rapport. Uddevalla: Bohusläns museum Tillgänglig på Internet: http://www.lst.se/NR/rdonlyres/FF91CF88-6762-4931-AFBF-D3CF36AB3E7D/116317/Saveans_landskap.pdf

E20 (Sverige). Beskrivning av sträckan Västergötland. Svenska Wikipedia.
[http://sv.wikipedia.org/wiki/E20_\(Sverige\)#V.C3.A4sterg.C3.B6tland](http://sv.wikipedia.org/wiki/E20_(Sverige)#V.C3.A4sterg.C3.B6tland)

Federal-Aid Highway Act of 1956
http://www.nationalatlas.gov/articles/transportation/a_highway.html

Järnvägsbro monteras över E20 i Göteborg, Banverket. 2009
<http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1869/Godstagsviadukten-i-Goteborg/Nyheter/2009/Jarnvagsbro-monteras-over-E20-i-Goteborg-.aspx>

Partille socken. Partille nr 1- 4, Storskifte på inägor. 1764.
http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?showmap=true&archive=LMS&nbOfImages=4&sd_base=lms2&sd_ktun=4c4d535f4e38372d31343a32

Olskrokstorgets hemsida <http://www.goteborgslokaler.se/sv/olskroken/>

Ombyggnad av Partillemotet – Åtgärdsnr 501, Vägverket region väst. Objektsbeskrivning 2002-maj http://www.vv.se/PageFiles/6204/e20_partillemotet.pdf?epslanguage=sv

Trafik på Alingsåsleden. Göteborgs kommun. Trafikkontoret.
<http://www.statistik.tkgbg.se/statistik.aspxGata=ALINGS%C5SLEDEN>

Tryckta källor

Litteratur

Andersson, Stina (1997). Från havsvik till å. I: *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997

Bergman, Bosse, E4-staden: det trafikala stadslandskapet längs E4:an genom Stockholm, Stockholmia, Stockholm, 2008

Bjur, Hans & Santillo Frizell, Barbro (red.), *Via Tiburtina: space, movement and artefacts in the urban landscape*, Svenska institutet i Rom, Stockholm, 2009

Carlsson, Gunnar (red.), *Motorväg E6 i Halland*, Vägverket, Borlänge, 1996

Ekre, Rune (1997). Medeltida befästningsspår utefter Säveån. I: *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997

Eriksson, Mats, 'Modernisation without a Cause - Carl Barks Reflections on Modern Landscape', *Nordisk arkitekturforskning*, nr 1-2, 1998

Ewerdahl, Sune, Göteborgs tillfartsvägar. I: Schånberg, Sven (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968

Haggert, W, & Wallman, K.E. Göteborgs vägar. I: Wimarson, Nils (red.) *Göteborg: en översikt vid trehundraårsjubileet 1923 över stadens kommunala, kulturella och sociala förhållanden samt viktigaste näringsgrenar*, Utg., Göteborg, 1923

Kihlberg, Stefan (1997) Nya Lödöse – staden vid åmynningen. I: *Fynd: tidskrift för Göteborgs arkeologiska museum och Fornminnesföreningen i Göteborg*, nr 1-2, 1997

Lindquist, Rolf, En stad med ny rytm. I: Schånberg, Sven (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968

Lärn, Hubert, Innan vi gick under älven. I: Schånberg, Sven (red.) *Vägen till Göteborg: en krönika och bokfilm om den långa vägen till Älvsborgsbro och Tingstadstunnel*, Göteborgs gatunämnd, Göteborg, 1968

Montelius, Jan-Olof, 'Svensk vägadministration: en historisk översikt', *Bebyggelsehistorisk tidskrift.*, 2000 (Nr 39), s. 15-22, 2000

Westlund, Hans, *Infrastruktur i Sverige under tusen år*; 1. [uppl.], Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 1998

Bildförteckning

Bild 1: Foto av Johan Hagsgård

Bild 2: Karta av Johan Hagsgård

Bild 3: Kopparstick från

http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Suecia_antiqua_et_hodierna

Bild 4: Ritning från http://sv.wikipedia.org/wiki/Fil:Olskroksmotet_ritn.gif

Bild 5: Foto av Johan Hagsgård

Bild 6: Foto av Johan Hagsgård

Bild 7: Foto av Johan Hagsgård

Bild 8: Foto från Göteborgs stadsmuseum

Bild 9: Foto av Johan Hagsgård

Bild 10: Foto av Johan Hagsgård