

UPPSATSER FRÅN KULTURGEOGRAFISKA INSTITUTIONEN
juni 2009

Samtidens intresse för dåtidens landskap

– en fallstudie av en vägsamfällighet på norra Öland

Av: Maja Skjöldevald



Självständigt arbete, kulturgeografi II, 7,5 högskolepoäng
Framlagd och granskad på seminarium 5 juni 2009

Handledare: Ulf Jansson

Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet, 106 91 Stockholm
www.humangeo.su.se

Sammanfattning

Syftet med denna studie har varit att med hjälp av en fallstudie av Fornbods vägsamfällighetsförening undersöka diskussionen rörande en permanent beläggning av Horns Kustväg. Målet var att undersöka vilka tolkningar olika intressenter har av landskapet och vad som möjligen kan ligga till grund för argumentationen om en permanent beläggning eller ej utifrån ett moderniserings- och postmodernistiskt perspektiv. De valda frågeställningarna för uppsatsen var:

- Finns det olika tolkningar av och förhållningssätt till landskap som Horns Kustväg ingår i?
- Vilka är de olika intressenterna för eller emot en permanent beläggning av Horns Kustväg?
- Vilka argument används i diskussionen och vad grundar man dem på?

De metoder som användes i studien var en fallstudie, litteratursökning, semistrukturerade intervjuer och observation. Den teoretiska ansatsen som användes var modernitet och postmodernism. Empirin består till största delen av styrelsedokument och motioner från Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv, en utredning som länsstyrelsen Kalmar län publicerat om vägar i länet, som de anser värda att bevara och intervjuer med medlemmar inom föreningen. Några av slutsatserna i studien är att olika intressenter har olika tolkningar och förhållningssätt till landskapet där Horns Kustväg ingår i. Detta gör bland annat att det finns olika åsikter om hur landskapet exempelvis ska användas, vad som är fult och vackert, och vad som anses vara viktigt att prioritera. Många av de argument som använts i diskussionen angående en permanent beläggning av Horns Kustväg går att beteckna som moderna och postmoderna. De intressenter som argumenterar för en beläggning kan många gånger klassas som moderna och de som inte vill belägga vägen använder sig av en argumentation som kan knytas till postmodernismen.

Nyckelord: Vägsamfällighetsförening, landskap, permanent beläggning, modernitet och postmodernism

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	4
1.1. BAKGRUND.....	4
1.1.1. Landskap och förändringarna som sker inom det	4
1.1.2. Fornbods vägsamfällighetsförening.....	6
1.2. TIDIGARE FORSKNING	10
1.3. SYFTE.....	12
1.4. FRÅGESTÄLLNINGAR.....	12
1.5. AVGRÄNSNING.....	12
1.6. KÄLLKRITIK	13
1.6.1. Validitet och reliabilitet.....	13
2. METOD	14
2.1. FALLSTUDIE.....	14
2.2. LITTERATURSÖKNING	15
2.3. SEMISTRUKTURERADE INTERVJUER	16
2.4. OBSERVATION	18
3. TEORETISK ANSATS	18
3.1. MODERNITET	18
3.2. POSTMODERNISM	20
4. RESULTAT	21
4.1. STYRELSEDOKUMENT OCH MOTIONER	21
4.2. LÄNSSTYRELSEN KALMAR LÄN	27
4.3. INTERVJUER MED MEDLEMMAR I FORNBODS VÄGSAMFÄLLIGHET	29
5. ANALYS	31
6. DISKUSSION	37
7. SLUTSATS	39
7.1. FRAMTIDA STUDIER	41
8. KÄLLFÖRTECKNING	42
BILAGA 1	44

1. Inledning

”De hackade sig ner i den ringlande byvägen som om den varit ett gammalt kadaver. En lerväg med otaliga små gropar som brukade fyllas av regn, en koppärrig rygg som mjuknade som smör i tjällossningen och som saltades på somrarna som en köttdeg för att dammet skulle bindas. Grusvägen var gammalmodig. Den tillhörde den förgångna tiden, den som våra föräldrar fötts i men slutgiltigt ville lämna bakom sig. /.../ Och nu skulle grusvägen bort, nu skulle den krönas av oljesvart asfalt. Fattigdomen skulle kläs i en svart skinnjacka. Det var framtiden som lades, slät som en kind. Där skulle barnen cykla med sina nya cyklar mot välstånd och ingenjörsutbildning.”

Mikael Niemi, Populärmusik från Vittula¹

1.1. Bakgrund

1.1.1. Landskap och förändringarna som sker inom det

Landskapet som idé kan fungera som ett sätt för individer att intellektuellt kategorisera och hantera den fysiska omgivningen. Men även som en möjlighet att förstå omvärlden som den har formats genom de historiska processerna som skapat samhället vi lever i för tillfället. När en miljö i en persons omgivning tolkas som ett landskap påverkar individens tillvägagångssätt att i handling och tanke hantera omvärlden.² Som modell av verkligheten upplevs landskap mellan det mentala och det materiella. Men på samma gång är landskapet något mellan kultur och natur.³ Landskapet och naturen det existerar i, måste tolkas i sin sociala kontext, samtidigt som samhället måste förstås i förhållande till sina ekologiska begränsningar.⁴ Alla landskap, i den bemärkelsen, är en social konstruktion, vilket gör att det varken blir mindre befintlig eller verklig. Dock medför detta att landskapet inte finns till utan individer, för utan personers förståelse om vad ett landskap är kan det inte kommuniceras.⁵

¹ Niemi M (2000) s 11-12

² Saltzman K (2001) s 55

³ Jansson U (2003) s 10

⁴ Saltzman K (2001) s 66

⁵ Ibid. s 119

Alla landskap karaktäriseras av förändlighet. Detta till trots anses landskap ofta som någonting varaktigt och permanent. Intresset för äldre landskap skulle kunna ha sitt ursprung i föreställningen om att ett landskap är ett element av tillförlitlighet och trygghet i en tid som ofta uppfattas som orolig och i ständig förändring. Landskap är någonting människor identifierar sig med, och även om förändringarna går sakta, anses det alltjämt vara samma landskap.⁶ Liksom landskapets ständiga förändring, förändras även individers sätt att tolka och förhålla sig till det. Uppfattningar om vad som anses vara användbart eller värdelöst, fult eller vackert i ett landskap har förändras genom historien. Relationerna mellan förändringarna som det verkliga landskapets genomgår och den ständiga utvecklingen i individers inställning till det är mycket komplexa och oförutsägbara.⁷

Det är en mängd olika element som interagerar till att ett landskap ständigt förändras. Individer influerar landskapsförändringar bland annat genom sin närvaro, medvetet eller omedvetet, direkt eller indirekt.⁸ Landskapet, som skapas i sociala förlopp, fungerar på samma gång som ett forum för den sociala tillvaron, och medverkar till att forma individers handlingar och tankar.⁹ Individers sätt att resonera, prioritera och agera är centrala element i förändringen av landskapet. Detta faktum gör att människor alltid är på väg mot nya och omvärderade landskap, och det som sker idag har avgörande innebörd för framtidens landskap.¹⁰

I det inledande citatet värderas en äldre grusväg som gammalmodig och förlegad av ett antal människor i denna fiktiva historia. Den utspelar sig under en tid när moderniteten kom med förändringar vilket präglade flera generationers tankar och handlingar. De förhöll sig till landskapet som om det traditionella var nödvändigt att byta mot det moderna. I detta fall innebar det att grusvägen blev asfalterad. Men samma landskap kan tolkas på andra sätt av andra individer, framförallt i dagens mer postmoderna anda. Kanske skulle en yngre generation se tillbaka på grusvägen med nostalgi i ett sökande efter det mer genuina. Denna komplexitet och problematik finns inte bara i de fiktiva historierna utan dagligen i det verkliga livet i mötet mellan människor och deras olika relationer till landskap. Denna diskurs ska synliggöras med hjälp av en fallstudie av Fornbods vägsamfällighetsförening.

⁶ Saltzman K & Svensson B (1997) s 29

⁷ Ibid. s 30

⁸ Saltzman K (2001) s 116

⁹ Ibid. s 106

¹⁰ Ibid. s 235

1.1.2. Fornbods vägsamfällighetsförening

Fornbods vägsamfällighetsförening är en samfällighet på norra Öland vars medlemmar ansvarar för underhållet av den enskilda vägen Horns Kustväg. En samfällighet är ”*en sammanslutning av markägare för förvaltning av gemensam egendom*”¹¹ som ansvarar för att sköta underhållet av en enskild väg som ansluter till två eller flera fastigheter. Underhållet kan exempelvis innebära vinterväghållning eller hyvling av grusväg.¹² En enskild väg förhåller sig annorlunda från en allmän väg bland annat eftersom staten eller kommunen inte har något ansvar för dess underhåll eller standard. Underhållet av enskilda vägar utförs via eget arbete eller med hjälp av upphandlade tjänster.¹³

Generellt sett finns det cirka 9 800 mil väg som ägs och finansieras av staten i Sverige, dessutom finns det kommunala gator och vägar som gemensamt uppgår till cirka 3 700 mil.¹⁴ Utöver detta finns även cirka 28 400 mil enskilda vägar som utgör cirka två tredjedelar av hela det svenska vägnätet.¹⁵ Av dessa får cirka 7 500 mil statsbidrag genom Vägverket. Resterande vägnät som inte får något bidrag utgörs till stor del av mindre vägar i exempelvis skogar (cirka 15 000 mil).¹⁶ Stadsbidraget är en kompensation för att utomstående trafik ska kunna nyttja den enskilda vägen och på detta sätt vara en del av vägnätet. Även kommuner ger bidrag till vägsamfälligheter. Dessa bidrag gör att vägarna får trafikeras av allmänheten.¹⁷ Fornbods vägsamfällighetsförening får bidrag både genom Vägverket och Borgholms kommun, vilket gör att den måste hållas öppen och tillgänglig för allmänheten.¹⁸

Fornbods vägsamfällighetsförening bildades den 7 juli 1976 då man fick anläggningsbeslut.¹⁹ Cirka en månad senare betalades en summa på 15 726 kronor och 45 öre till Lantmäteriet för att få bilda samfälligheten. I samma skede som vägsamfälligheten grundades skapades stadgar som redogör för hur samfälligheten skall förvaltas. I 1976 års stadgar står bland annat att Fornbods vägsamfällighets medlemmar utgörs av dem som äger en fastighet eller jämställd egendom utmed vägen. En styrelse skall utses som bland annat skall föra redovisning över föreningens räkenskaper och årligen avge en förvaltningsberättelse över föreningens ekonomi

¹¹ Malmström, Györki & Sjögren (1989)

¹² Nationalencyklopedin (1996)

¹³ Riksförbundet Enskilda Vägar (2009) Visste du att... 2009-05-11

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Riksförbundet Enskilda vägar (2003) Enskild väghållning, Några vanliga frågeställningar. 2009-05-11

¹⁶ Riksförbundet Enskilda Vägar (2009) Visste du att... 2009-05-11

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv.

¹⁹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Anläggningsbeslut 1976

och verksamhet. Varje år skall styrelsen kalla till årsmöte då samtliga medlemmar är välkomna att delta. Kallelse till mötet skall ske genom annons i lokaltidningen Ölandsbladet och anslag vid postlådorna i Alvedsjöbodas, Berget och Byrums Sandvik. Till årsstämmorna kan medlemmar motionera och yrka på frågor som de anser borde diskuteras under mötet. Vid omröstning i samfälligheten har varje medlem som äger en eller flera fastigheter en röst. Vid frågor som har ekonomisk betydelse kan medlemmar begära att antalet röster medlemmarna har skall beräknas efter andelstal. Beroende var på vägen man bor har man olika mängd andelar (de som har egendom på mitten av vägen har fler andelar än de längre ut, eftersom de anses använda vägen mer). Utdebitering sker efter antal andelar. Majoritetsbeslut gäller inom föreningen.²⁰ Enligt svensk lag måste alla medlemmar i en vägsamfällighetsförening följa de beslut som fattas där, även om det skulle medför stora ekonomiska utgifter. Medlemskapet i vägsamfälligheten är bindande och förenat med din egendom. Det enda sättet att gå ur föreningen, som privatperson, är att sälja fastigheten. Den som köper eller bygger en fastighet utmed vägen blir automatiskt medlem i vägsamfälligheten.²¹

Horns Kustväg är dryga åtta kilometer lång och stäcker sig längs Ölands västra kust mellan Byrums Sandvik i norr och Alvedsjöbodas i söder (se karta på sidan 8). Vid en klar dag ser man över till fastlandet och i Kalmar sund, mellan fastlandet och Öland, vilar ön Blåjungfrun. I begynnelsen av Fornbods vägsamfällighetsförening fanns längs vägen cirka 80 stycken fastigheter varav ungefär 20 var åretruntboende. Idag finns cirka 159 fastigheter varav ungefär 10 stycken är åretruntboende.²² Fornbods vägsamfällighetsförening är ung i förhållande till hur gammal vägen är. Platsen Horn, som Horns Kustväg ringlar igenom, finns bland annat omnämnd i Carl von Linnés reseskildringar från Öland år 1741. Bland annat övernattade Carl von Linné vid Horn och studerade myrlejon vid byn Byerum vid den norra änden av Horns Kustväg.²³ Men vägen antas vara äldre än så. Enligt länsstyrelsen Kalmar län ingår vägen i ett vägssystem utmed ”stenkusten” på Öland där stenbrytning har anor från medeltiden. Kartor från 1600-talet visar att vägen fanns under denna tid, men den är förmodligen betydligt äldre. Vägens faktiska ålder går inte att fastlägga. Men åtskilliga stensträngssystem, husgrunder och gravfält tyder på att det på denna plats redan under förhistorien har funnits en kommunikationsled. Avsnitt av vägsträckan (där Horns Kustväg ingår) kan under flera tusen

²⁰ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Fornbods vägsamfällighetsförening stadgar från 1976.

²¹ Österberg T (1996) s 22

²² Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv.

²³ von Sydow C-O (1975) s 146-149

år ha varit en färdled.²⁴ Dessutom anser länsstyrelsen Kalmar län att landskapet är ett bra exempel på historiskt väl terränganpassade vägförbindelser, som blivit mer ovanliga idag.²⁵ Det var vägens dåliga skick som fick de boende utmed vägen att bilda en vägsamfällighet för att kunna rusta upp den.²⁶



Horns Kustväg omfattas av diverse lagskydd uppförda för att skydda natur- och kulturlandskapen. Exempelvis går vägen genom Horns naturreservat, som har sin början vid Alvedsjö och som i stort sett innefattar landområdena runt Horns kungsgård mellan kusten vid Horns udde och Hornsjön.²⁷ Ett naturreservat innebär ett långsiktigt skydd av ett värdefullt naturområde.²⁸ Utöver detta omfattas hela kusten av strandskydd, vilket bland annat medför att nya byggnader inte får uppföras eller andra återgärder får genomföras som betydligt skadar livsnövändiga miljöer för växter och djur. Skyddet sträcker sig från kusten och 300 meter in mot land. Landskapet vid Horns Kustväg inbegrips även av landskapsbildsskyddet. Det betyder bland annat att det under alla omständigheter behövs ett godkännande från

²⁴ Lindegård P (2005) s 21

²⁵ Fornbods vägsamfällighets arkiv; Länsstyrelsen Kalmar län (2003) Yttrande angående västra kustvägen på norra Öland

²⁶ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv.

²⁷ Lindegård P (2005) s 9

²⁸ Nationalencyklopedin (1996)

länsstyrelsen för att få bygga fastigheter eller andra inrättningar i landskapet. För att få ett godkännande får förändringarna inte i någon större utsträckning förstöra landskapsbilden.²⁹ Horns Kustväg är också skyddat av Riksintressemiljöer vilken styrs av miljöbalken. Det innebär att ur ett nationellt perspektiv anses området värt att skydda, men området står inte under direkt skydd.³⁰ Utefter stenkusten (där Horns Kustväg ingår) finns ungefär 200 registrerade fornlämningar (hur många det finns specifikt vid Horns Kustväg framgår inte av litteraturen). Fornlämningarna består framför allt av rösen och stensättningar av diverse slag. Det är framförallt kulturminneslagen som skyddar dem. Om fornlämningarna på något sätt kommer att beröras vid förändringar i landskapet är man tvingad att ta kontakt med länsstyrelsen för överläggning.³¹

I Fornbods vägsamfällighet har det länge funnits en konflikt om huruvida Horns Kustväg, som är en grusväg, skall få en permanent beläggning eller inte. Föreningen har årsmöten eller årsstämmor varje år, där medlemmar kan motionera och diskutera frågan. Det finns andra alternativ på permanenta beläggningar än asfalt som har diskuterats genom åren. Ett förslag har varit oljegrus som ger ett resultat som liknar asfalt till utseendet, är billigare men kräver mer underhåll än asfalten. Ett annat förslag har varit bitumenbundet grus Y1G, som är en enkel form av beläggning med en blandning av grus och bitumenmaterial. Efter ett antal år måste den lagas eller förbättras med nytt topplager. Y1G har ett större underhållsbehov men är billigare än de två tidigare alternativen. Ytterligare ett förslag har varit beläggning med hjälp av såkallade ÅA-massor. Det är återvunnen asfalt, vilket är billigare än nyproducerad asfalt, men har en kortare hållbarhet och kräver därför ett större underhåll.³² I denna studie kommer begreppet permanent beläggning att refereras till asfalt, oljegrus, bitumenbundet grus Y1G eller ÅA-massor.

Idag har redan delar av Horns Kustväg en permanent beläggning. Vid Byrums Sandvik finns sedan 1990 en asfaltering av en kort stäcka av vägen. Vid tidpunkten fanns en flyktingförläggning på platsen och fastighetsägaren asfalterade vägen utan vägsamfällighetens förfrågan eller tillstånd. Detta har gjort att vägsamfälligheten beslutat att allt framtida underhåll av denna vägsträcka kommer att i sin helhet debiteras fastighetsägaren.³³ Denna

²⁹ Lindegård P (2005) s 21

³⁰ Ibid. s 23

³¹ Ibid. s 21

³² Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Enerum Hagskogs vägsamfällighet utredning

³³ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1990

beläggning utökades ytterligare i början av 2000-talet utan någon tydlig påannonsering från styrelsen och återgården står inte omnämnd i något mötesprotokoll. Det finns ingen dokumentation var denna beläggning kommer från och på vems initiativ den lagts. Längre söderut på Horns Kustväg finns en mindre bro, även kallad Ålkistan, som går över Hornsjöns utlopp till havet. Bron restaurerades år 1992 på inrådan från vägsamfälligheten och fick bland annat en permanent beläggning för att hålla bättre för biltrafiken.³⁴

Antalet grusvägar i Sverige och likaså i Kalmar län minskar. De får bland annat lämna plats för rakare, bredare asfalts vägar.³⁵ Dock finns det inte konsensus rörande denna utveckling. Det finns de som menar att grusvägar har ett mervärde och borde bevaras, medan andra anser att de borde lämna plats för en ökad trafiksäkerhet och komfort. Detta har gjort att en beläggning av en grusväg inte är helt okontroversiellt. Olika intressenter med olika åsikter har hamnat i konflikt med varandra. Detta gäller även för Fornbods vägsamfällighetsförening och frågan om en permanent beläggning av Horns Kustväg. Eftersom olika individer tolkar och uppfattar landskapet olika är en konflikt nästintill oundviklig. Intresset för individers olika förhållningssätt till samma landskap och förändringarna inom det, har gjort att jag valt detta uppsatsämne.

1.2. Tidigare forskning

Det finns förhållandevis lite litteratur om vägsamfälligheter, men det finns relativt mycket skrivet om landskap. En intressant avhandling är skriven av Katarina Saltzman och heter *Inget landskap är en ö – Dialektik och praktik i öländska landskap* (2001). Den handlar bland annat om personers skilda sätt att tolka och förstå landskap, om den paradoxala viljan att bevara det som ständig förändras, och om motsättning mellan olika sätt att använda det. I avhandlingen studerar hon olika platser på Öland. Innan avhandlingen skrev Katarina Saltzman tillsammans med Birgitta Svensson boken *Moderna landskap - Identifikation och tradition i vardagen* (1997) som bland annat handlar om att det moderna landskapet innehåller en mängd konkurrerande intressen. Landskapet är en tillgång för alla människor, men olika personer använder, upplever och värderar det på olika sätt, många gånger i strid mot varandra. Ulf Sporrang, är en annan forskare som bland annat skrivit boken *Odlingslandskap och landskapsbild* (1996). Han menar att begrepp som natur- och kulturlandskap ofta ger

³⁴ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Vägverkets utredning av Ålkistan

³⁵ Alzubaidi H (1999) s 14

möjligheter till skeva tolkningar och uppmanar istället till att använda det mer omfattande begreppet landskap. Sporrang menar även att man inte ska använda kultur och natur som dikotomier i sammanhanget, utan mer som en helhetsbild.

I denna kategori av litteratur och forskning används begreppet landskap genomgående, liksom det redan används inledningsvis i denna studie. Begreppet kan ha flera olika innebörder beroende på i vilken kontext det används. Ett landskap kan vara Öland, men det kan även vara utsikten från ett fönster. I denna studie kommer landskapet framförallt att fungera som en tankefigur där bland annat människors åsikter, förförståelse och prioriteringar påverkar det fysiska landskapet. Två andra vanliga begrepp som används är kulturlandskap och naturlandskap. Av många anses naturlandskapet vara format av naturliga processer och företeelser, medan kulturlandskapet är från början ett naturlandskap som omformats av människan. Huruvida det verkligen finns några naturlandskap kvar i den bemärkelsen att det varken direkt eller indirekt påverkats av människan är svårt att avgöra. Men den generella tolkningen som kommer att användas i studien är att ett kulturlandskap i en större utsträckning, ofta medvetet, påverkats av människan än ett naturlandskap.³⁶ Dock är båda nödvändiga för att förstå ett landskap eftersom de ständigt påverkar varandra. Förståelsen, tolkningen och kategoriseringen av ett landskap är en subjektiv process.

³⁶ Saltzman K & Svensson B (1997) s 30

1.3. Syfte

Syftet med studien är att med hjälp av en fallstudie av Fornbods vägsamfällighetsförening undersöka diskussionen rörande en permanent beläggning av Horns Kustväg. Målet är att undersöka vilka tolkningar olika intressenter har av landskapet och vad som möjligen kan ligga till grund för argumentationen om en permanent beläggning eller ej utifrån ett moderniserings- och postmodernistiskt perspektiv.

1.4. Frågeställningar

De valda frågeställningarna för uppsatsen är:

- Finns det olika tolkningar av och förhållningssätt till landskap som Horns Kustväg ingår i?
- Vilka är de olika intressenterna för eller emot en permanent beläggning av Horns Kustväg?
- Vilka argument används i diskussionen och vad grundas de på?

1.5. Avgränsning

Uppsatsen har avgränsats till att studera Horns Kustväg och Fornbods vägsamfällighetsförening som ansvarar för dess underhåll. Det finns dokument som tyder på att föreningen var aktiv redan ett antal år innan 1976, vilket inte varit helt tydligt. Detta har gjort att studien avgränsats till att undersöka de dokument som finns att tillgå i arkivet från 1976 och framåt, när föreningen officiellt bildades. Vidare har fokus lagts på diskussionen rörande en permanent beläggning på vägen. Detta gör att resonemang rörande exempelvis utdebiteringar, färister, saltets miljöpåverkan, hastighetsbegränsningar och sophantering inte kommer att redogöras för i denna studie. Undersökningen har även begränsats av tid och möjligheten att resa till norra Öland för inhämtning av empiri. Dessutom är flertalet av medlemmarna i Fornbods vägsamfällighetsförening endast sommarboende vilket bland annat försvårar möjligheten till att tillgå respondenter vid intervjuer.

1.6. Källkritik

Tillförlitligheten hos de använda källorna är viktigt för studien. Generellt sett ska man alltid förhålla sig kritisk till de källor som används i studier, vilket även gäller i detta fall.³⁷

Eftersom de subjektiva åsikterna från styrelsedokument och motioner eftersöks, vilket även gäller de genomförda intervjuerna med medlemmar från Fornbods vägsamfällighetsförening, är kritisk granskning av källornas objektivitet inte nödvändigt. Dock måste annat tryckt material som studien refererar till betraktas med viss skepsis. Vidare kritiseras de olika metoderna för att samla in data vid respektive rubrik.

1.6.1. Validitet och reliabilitet

I sin kontext har studien en relativt hög validitet och reliabilitet. Som sommarboende på Horns Kustväg kan min egen förmåga till objektivitet ifrågasättas, vilket kan påverka studiens validitet. Under processen av denna studie har detta varit i åtanke för att medvetet försöka undvika problematiken. Texten har även granskats av utomstående för att öka objektiviteten och minska risken för subjektivitet. Reliabiliteten för studien har bland annat påverkats av att det längre tillbaka i samfällighetens arkiv inte finns tillgång till motioner utan enbart korta referat av diskussioner som fördes på mötet. Med hjälp av intervjuer avhjälpas detta till en viss del men många av dem som var med från vägsamfällighetens begynnelse har inte varit anträffbara eller har gått ur tiden. Detta gör att inte alla informanter deltagit under alla diskussioner. Dessutom gör tidspressen att möjligheten till att missa något viktigt dokument i arkivet ökar. Trots att detta påverkar reliabiliteten negativt, anses studien ändå ha ett vetenskapligt värde. Dock måste denna studie förstås i sitt eget sammanhang och historia och det är riskabelt att dra enkla paralleller till liknande studier av en annan eller liknande företeelse.

³⁷ Thurén T (2005) s 10

2. Metod

I studien har kvalitativa metoder valts framför kvantitativa eftersom de anses strategiskt mest lämpad för studien. Kvantitativa metoder innebär mycket enkelt att information omvandlas till siffror, som ligger till grund för statistiska analyser.³⁸ Kvalitativa metoder däremot är det forskarens tolkning eller uppfattning av fenomenet som ligger i fokus.³⁹ Dessutom anses kvantitativa metoder generera mindre information om fler undersökningsenheter och ge en bredare studie, medan kvalitativa metoder anses generera mer information om ett fåtal undersökningsenheter och gå mer på djupet.⁴⁰ De kvalitativa metoder som används i denna studie är en fältstudie på Fornbods vägsamfällighetsförening, litteratursökning av exempelvis vägsamfällighetens arkiv och tidigare studier rörande ämnet, semistrukturerade intervjuer av medlemmar i vägsamfälligheten och observationer.

2.1. Fallstudie

I studien har bland annat en fallstudie av Fornbods vägsamfällighetsförening valts som metod, eftersom det på detta sätt möjliggör att ingående studera ett avgränsat fenomen under en specifik tidsperiod.⁴¹ Vidare innefattar metoden möjligheten att ta en mindre del av en större process och sedan med hjälp av fallet låta det representera ett större fenomen.⁴² I studien används en fallstudie på en vägsamfällighet för att förstå olika möjliga perspektiv på landskap. Dock är det svårt att via andra oberoende källor granska data som framkommit under fallstudier, detta gör att det alltid finns en ökad risk för bristfälliga analyser. Vissa menar att det oftast inte går att dra allmänna slutsatser från fallstudier. Det beror på till vilken grad den aktuella fallstudien är lik andra situationer eller fall. En framgångsrik fallstudie kan dock ge läsaren en multidimensionell bild och belysa maktmönster och relationer i en specifik kontext.⁴³

Två fältstudier gjordes till Horns Kustväg under fallstudien. Den första var mellan 30 april till den 3 maj 2009. Under denna resa kontaktades den ansvariga för arkivet så att detta gick att

³⁸ Holme I & Solvang B (1997) s 77

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid. s 78

⁴¹ Bell J (2000) s 16

⁴² Ejvegård R (1996) s 31

⁴³ Bell j (2000) s 17

tillgå. Stora delar av arkivet kunde lånas till Stockholm mellan de båda fältstudierna. Resterande delar lämnas på plats, men avsnitt av intresse kunde kopieras och tas med. Detta gör att det inte fanns samma möjlighet att gå tillbaka till källan om något saknades. Dock fanns detta material att tillgå vid den andra fältstudien. Den andra fältstudien skedde mellan den 21 maj till den 24 maj 2009. Under resan gjordes intervjuer med medlemmar i vägföreningen. Vidare fick jag möjlighet att närvara vid ett styrelsemöte den 23 maj.

2.2. Litteratursökning

För att finna relevant litteratur för denna studie har nyckelord i olika sökmotorer på internet och bibliotek varit av stor betydelse. Vartefter studien utvecklades behövdes ständigt nya litteratursökningar. Nyckelord eller sökord som användes var exempelvis; vägsamfällighet, Öland, landskap och modernitet. Det har både funnits en problematik med för snäva och för breda litteratursökningar. Detta har avhjälpats med att använda synonymer eller kombinationer av flera ord vid sökandet.⁴⁴ Litteraturen som uppfattats som relevant för studien har studerats och refererats för att stödja eller förkasta argumentationen som förs i studien. Den har även använts för att skapa en bakgrund och en kontext i vilken denna studie har genomförts i. Den litteratur som valts har många gånger varit kurslitteratur och publicerade utredningar från länsstyrelsen. Detta till trots måste man förhålla sig kritisk till den.

En stor del av den empiri som använts i studien kommer från Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv. Hela arkivet har genomsökts. När dokument från arkivet, först och främst protokoll, granskas måste man förstå om att de debatter som kort refereras är generaliseringar och att de antagligen ger en mycket förenklad bild av den förda diskussionen. Motionerna däremot, antas skribenten haft tid på sig att föra fram sin argumentation och de antas inte vara förenklade i samma utsträckning. Problemet med generaliseringar och förenklingar har avhjälpats genom att vissa av dem som motionerat eller som refererats till i protokoll har intervjuats. Extra eftertanke har givits urvalet av dokument använda i studien (gäller även litteraturen) på grund av den ökade risken för subjektivitet (se rubrik validitet och reliabilitet). Ingen information har undanhållits som varit relevant för studien även om det skulle strida mot mina egna förutfattade meningar om ämnet i studien.

⁴⁴ Bell J (2000) s 64

2.3. Semistrukturerade intervjuer

Som ett komplement till de sekundära källorna gjordes semistrukturerade intervjuer. Just denna typ av intervjuform valdes eftersom semistrukturerade frågor ger respondenten möjligheten att förhållandevis fritt skildra sin uppfattning av en företeelse.⁴⁵ Vidare kan personen utveckla en tankegång och skildra sammanhanget som personen bedömer som väsentliga för beskrivningen av företeelsen. Respondenten beskriver den egna bilden av verkligheten och den semistrukturerade intervjun ger information som ger större insikt i personers subjektiva upplevelser och erfarenheter. Dessutom finns möjligheten att ställa följdfrågor för att ytterligare utveckla ett svar eller rikta intervjun i olika riktning beroende på intresse.⁴⁶ Vidare finns det en viss obundenhet för respondenten att tala om det som är betydelsefullt för personen vilket är viktigt i detta fall. I intervjun är det också betydande med en viss struktur. Det skapar i någon mån en försäkran om att samtliga teman och ämnesområden tas med, vilket inte är helt säkert med en alltigenom ostrukturerad intervju.⁴⁷ I och med att studien bland annat eftersträvar att undersöka medlemmarna i Fornbods vägsamfällighetsförenings subjektiva åsikter och argument för eller emot en permanent beläggning av Horns Kustväg passar denna metod för studiens syfte.

Efter genomgång av styrelsedokument och motioner framkom en bild av vilka medlemmar som argumenterar för respektive emot en asfaltering av vägen. Detta blev en avgörande bakgrundvariabel i urvalet av respondenter. Eftersom medlemmar vid omröstning (handuppräknning vid årsstämma) inte namngetts i årsstämmornas protokoll, kunde dessa medlemmar inte ingå i urvalet. Vidare begränsades urvalet av vilka medlemmar som gick att tillgå under fältarbetet och vilka av dem som avböjde att delta i studien. Utifrån detta genomfördes sex semistrukturerade intervjuer, varav tre argumenterade för en beläggning av vägen och tre argumenterade emot. Alla informanter är anonyma bland annat på grund av den konflikt som uppstått i föreningen.

Intervjuplanen och frågorna som valdes för studien var den samma för alla respondenter (se bilaga 1). Den inledande frågan är av mer strukturerad karaktär än de övriga vilket var nödvändigt för att säkerställa respondentens åsikt angående en beläggning av Horns Kustväg. De resterande frågorna är mer semistrukturerade. Frågorna har till syfte att ta reda på vilka

⁴⁵ Lantz A (2007) s 30

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ Bell J (2000) s 122

argument som respondenterna använder för eller emot belägningen, men även vilka argument de anser den motsatta åsikten använder (se bilaga 1 fråga fyra). Detta för att verifiera argumenten, att urskilja de vanligaste argumenten som används av medlemmar i föreningen och för att se vilken förståelse de olika parterna har för varandras argument. De flesta argumenten bekräftades av respondenterna, både de som var av samma åsikt men även av de med en annan åsikt. Frågan gör det även möjligt för en enklare form av diskursanalys.

Tanken var att respondenterna några dagar innan intervjun skulle få tillgång till intervjuplanen med de aktuella frågorna tillsammans med ett inledande formulerat syfte för att kunna förbereda en mer formulerad argumentation för eller emot en belägning av Horns Kustväg. Dock var detta endast möjligt för två av respondenterna (en som argumenterade för och en som argumenterade emot en belägning) då dessa var de enda inplanerade intervjuerna innan fältresan. De övriga respondenterna fick inte samma möjlighet vilket tas i beaktande vid referat och analys av argumenten. Vid intervjutillfället informerades respondenterna om hur lång tid intervjun förväntades ta, hur den skulle dokumenteras (ljudupptagning), hur resultatet kommer att användas i studien och att respondenterna skulle få tillfälle att granska möjliga citat från intervjun innan studien publiceras. På grund av den konflikt som finns i föreningen var det av stor vikt att ingen av respondenterna tyckte sig vara felciterad. Därför har stor vikt lagts vid detta. Citaten som valts att användas i studien visar på de vanligaste åsikterna som framkommit under intervjuerna. Alla intervjuerna utfördes i respondenternas hem eller sommarresidens, förutom en som skedde i anslutning till ett styrelsemöte. De tog cirka 10 till 20 minuter att genomföra.

Oberoende intervjusituationen innehåller intervjun ständigt det socialt förväntade.⁴⁸ Att använda sig av semistrukturerade intervjuer som metod är en mycket subjektiv teknik och därför är också risken för skevhet förhållandevis stor, bland annat eftersom intervjuaren omedvetet kan påverka respondent med exempelvis ledande frågor eller bekräftande nickanden eller respons på svaren.⁴⁹ Risken för skevhet ökar dessutom i denna studie eftersom det endast är en person som utför intervjuerna. Detta gör att möjligheten till triangulering och verifiering av svaren och resultaten av intervjuerna blir praktiskt taget omöjligt.⁵⁰ Därför kan

⁴⁸ Lantz A (2007) s 57

⁴⁹ Bell J (2000) s 119

⁵⁰ Ibid. s 123

det vara lättare att medge det faktum att skevhet kan skapas under dessa omständigheter än att förneka denna effekt.⁵¹ Slutsatserna från intervjuerna har även granskats kritiskt.

2.4. Observation

Så långt tillbaka i tiden som jag kan minnas har jag suttit med vid Fornbods vägsamfällighetsförenings årsstämmor med min familj och medvetet eller omedvetet observerat situationen. Detta kan komma till nytta i denna studie eftersom det ger en ökad förståelse för diskussionen som pågått i föreningen. Dock kan detta ha skapat fördomar och förväntningar hos mig i en situation som kräver största möjliga objektivitet, framförallt när min egen familj är medlemmar i vägsamfälligheten. Detta är just vad observation som metod generellt sett har kritiserats för, alltså sin ofrånkomliga subjektivitet.⁵² I detta fall finns dessutom ingen möjlighet till någon form av verifiering av resultaten av observationerna mer än materialet från vägsamfällighetens arkiv och de genomföra intervjuerna. Genom att vara medveten om min egen subjektivitet i mina observationer har dessa använts med stor försiktighet. Detta gäller även för det styrelsemöte jag närvarade vid den 23 maj under min andra fältstudie. Dock går det inte att frånga risken för fördomar och förutfattade meningar som nämnts i stycket rörande studiens validitet och reliabilitet.

3. Teoretisk ansats

Två teorier, modernitet och postmodernism, kommer att användas i denna uppsats för att kunna analysera argumentationen angående en permanent beläggning av Horns Kustväg. Teorierna valdes eftersom de anses mest lämpade för att få en ökad förståelse för argumentationen som förts i Fornbods vägsamfällighetsförening.

3.1. Modernitet

Tidigare i historien har Sverige varit ett fattigt agrarsamhälle. Men landet började industrialiseras snabbt ungefär vid 1880-talet.⁵³ I och med industrialiseringen och

⁵¹ Bell J (2000) s 123

⁵² Ibid. s 139

⁵³ Wiklund M (2006) s 11

urbaniseringen som följde, började sociala problemen att genereras som skapade folkrörelser som stred för bättre sociala omständigheter. Detta var begynnelsepunkten för när det moderna Sverige formades.⁵⁴ Det refererar bland annat till välfärdssamhället, folkhemmet eller det svenska samhälle som formats under det förra seklet men framförallt under efterkrigstiden.⁵⁵ Merparten av forskarna har redogjort för hur den svenska inhemska stoltheten och identiteten under efterkrigstiden har konstruerats runt välfärdsstaten. Att vara modern innebar bland annat att man var upplyst, demokratisk, effektiv, rationell, fredlig och socialt medveten i förhållande till att vara auktoritär, odemokratiska, konservativ, hierarkisk, aggressivt nationalistisk, vidskeplig och fördomsfull. Det senare har associerats med det bakåtsträvande, reaktionära och det gamla som står i strid med det framåtskridande. Det är jämförbart med hur det tidigare var i Sverige och ännu är i mindre utvecklade eller mindre moderna stater.⁵⁶

Men det moderna Sverige karakteriseras inte bara av den nya tekniken och industrialiseringen. Det var även en tid för revolution och förbättring inom medicin och hygien. Med hjälp av läkarnas och hälsovårdens åtgärder kunde ett större antal av de fruktade folksjukdomarna bekämpas. Majoriteten av sjukdomarna var omedelbara effekter av en avsaknad av personlig hygien och en generellt smutsig levnadsmiljö.⁵⁷ Den nya renlighet och utvecklingen från det äldre samhället till det moderna skildrades som resan undan ”Lort-Sverige”. Föreställningen om orenhet och smuts är en social konstruktion. Det som på en plats klassas som smuts behöver nödvändigtvis inte vara det på en annan. Människor gör ideligen skillnaden mellan accepterat/frånstötande, rätt/fel och bra/dåligt. De som distanseras tillräknas karaktärsdrag som orent, smutsigt och äckligt. Detta gör att det inte finns något absolut smuts. Värderingen ligger hos betraktaren.⁵⁸

Begreppet modernitet innebär i denna studie en period i Sveriges historia, och de förändringar som då skedde. På detta sätt är begreppet annorlunda i förhållande till modernisering, som innebär förnyelse och förändring utan att tvunget koppla det till en särskild tidsperiod. Modernitet förhåller sig även annorlunda från modernism eftersom moderniteten karakteriseras av hela landets utveckling, samtidigt som modernism har en smalare innebörd som främst används inom arkitektur, konst och litteratur. Modernism anses som bekräftandet

⁵⁴ Wiklund M (2006) s 11

⁵⁵ Ibid. s 15

⁵⁶ Berman M (1995) s 31

⁵⁷ Frykman J & Löfgren (1983) s 148

⁵⁸ Ibid. s 138

av modernisering och modernitet och sammankopplas ofta med rationalism.⁵⁹ Att bygga nya allmänna vägar är en mycket rationell företeelse. Syftet med att genom statlig finansiering bygga allmänna vägar för allmänheten att trafikera, är att skapa mer raka, trafiksäkra, snabba vägar. För att bygga den typ av vägar krävs mycket omfattande planeringsarbete där fördelar och nackdelar vägs mot varandra. Trafiksäkerhet är en viktig variabel i formgivandet men även det faktum att vägar görs rakare för att bli snabbare.

Det traditionella och modernitet ställs ofta emot varandra, vilket leder till att modernitet associeras med det nya, förändring, framtiden och att vara utvecklande.⁶⁰ Att ställa tradition och modernitet emot varandra gör att tradition verkar stå i strid emot utveckling och att det traditionella och modernitet skulle vara motsatser. Dessutom skapar det föreställningen att modernitet och tradition är oberoende och helgjutna fenomen. Men det finns många olika typer av moderna länder och alla platser har olika sedvänjor. För övrigt är företeelser som benämns som moderna oftast inte helt nya utan många gånger inspirerat av synnerligen gamla händelser.⁶¹

Ett problem med att definiera begreppet modernitet är att det många gånger uppfattas som ett självständigt objekt, istället för att betraktas som en skildring av det moderna som är bundet till en specifik tid och plats, med en gemensam tolkning. Diskursen modernitet, modern och modernism är en möjlighet, eller bättre uttryckt flera möjligheter, att historiskt orientera sig. Att talet om företeelserna resulterar i en mängd motsägelser på grund av de många möjligheterna att beskriva dem som modernistiska eller moderna. Modernitet, modern och modernism utgör ett led i en mer omfattande kontext om ett samhälle under en given tid.⁶² I denna studie utgör begreppet modernitet de förändringar det svenska samhället genomgick i och med övergången från att ha varit agrart till att bli industriellt och de tankebanor som präglade den tiden. Detta gäller framförallt det svenska samhället under efterkrigstiden.

3.2. Postmodernism

Postmodernismen kan förklaras som en reaktion på moderniteten och modernismen. Den har också beskrivits som sökandet efter någonting annat efter det att modernismen börjat bli

⁵⁹ Berman M (1995) s 21

⁶⁰ Wiklund M (2006) s 17

⁶¹ Ibid. s 20

⁶² Ibid. s 83

förlegat. Men de finns även de som menar att postmodernismen istället är en senmodernism och inget annat. Postmodernismen motsätter sig idén att det i världen finns absoluta sanningar och fasta värden och därmed kritiserade de flesta tankar på objektivitet. Det postmoderna synsättet är istället skeptiskt eftersom allt är kontextuellt och relationellt. Enligt filosofen Lyotard innebär den postmoderna tidsepoken att ”de stora berättelsernas tid” har kommit till ända.⁶³ Det finns varken ideologier eller religioner som får massornas tilltro. Detta innebär bland annat att det endast finns individuella, partiella och personliga sanningar. Det betyder även att förtroendet för moderniseringen, människors befrielse via utveckling genom rationalitet, vetenskap och teknik, gått omintet och ersatts av engagemang på tämligen personliga och begränsade projekt. Omvärlden betraktas många gånger som subjektivt och fragmentarisk upplevd.⁶⁴

Det är förhållandevis komplicerat att finna en större förenad skara individer som kan påstås representera en postmodernistisk utgångspunkt, förutom eventuellt som utvecklingsriktning när det handlar om postmodernismen som uttryckssätt inom arkitektur, konst och litteratur som en kritik mot den mer konstnärliga modernismen. I en mer smal uppfattning av postmodernismen verkar den inte vunnit något vidare genombrott.⁶⁵

4. Resultat

Här redogörs för motioner, styrelsedokument, diskussioner och argumentation förd inom Fornbods vägsamfällighetsförening gällande en permanent beläggning av Horns Kustväg, som funnits att tillgå i föreningens arkiv. Efter det följer en redovisning över yttringar och förslag som länsstyrelsen Kalmar län givit om huruvida vägen skall beläggas eller inte. Sist redogörs det för de sex intervjuer som genomförts med medlemmar inom föreningen.

4.1. Styrelsedokument och motioner

Den första noteringen som finns i arkiven om en permanent beläggning av Horns Kustväg sedan Fornbods vägsamfällighetsförening bildades 1976, var 1979. I protokollet från

⁶³ Nationalencyklopedin (1996)

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Wiklund M (2006) s 26

årsstämman samma år har det noterats på punkten övriga frågor att en permanent beläggning av vägen diskuterats.⁶⁶ Man kom fram till att en ordentlig väg bana först skulle prioriteras innan någon beläggning var aktuell. Frågan skulle bordläggas tills man informerats om beläggningsalternativ och kostnader. Frågan kom upp igen på 1981 års årsstämma⁶⁷ och man valde att fortsätta att inrikta sig på att hålla en bra grusväg tills mer ekonomiska lösningar fanns att tillgå. Vid årsstämman 1982 fick styrelsen i uppgift att undersöka möjligheterna till en beläggning av vägen⁶⁸ och på 1983 års årsstämma presenterades tre olika alternativ. De var att belägga hela vägen med Y1G, delar av vägen med Y1G (från Alvedsjöbodarna till Berget) eller belägga samma del av vägen med oljegrus. På mötet framhöll flera av medlemmarna i vägsamfälligheten att vägen aldrig varit i ett sådant bra skick som vid tidpunkten. Man valde att avvakta ett år i frågan för att bedöma vägens kvalitet under kommande höst och sommar och styrelsen fick även i uppgift att kontakta berörda myndigheter om en trafikräkning som underlag för diskussionen om en permanent beläggning av Horns Kustväg.⁶⁹ Men det dröjde till 1986 års årsstämma innan frågan om en permanent beläggning av vägen togs upp igen. Det beslöts att man skulle begära bidrag från Borgholms kommun om en beläggning av sträckan.⁷⁰

Vid årsstämman 1991 ställdes frågan om beläggning av en vägsträcka vid Byrums Sandvik av ordförande av Byrums Vatten- och Avloppssamfällighetsförening genom ombud. Ordföranden av Fornbods vägsamfällighetsförening förklarade att frågan diskuterats tidigare och att man kommit fram till att så länge grus kan anskaffas och de åretruntboende accepterar vägens skick kommer Horns Kustväg att förbli en grusväg.⁷¹ Året därpå, 1992, hade vägen varit i dåligt skick och på årsstämman togs frågan om en permanent beläggning upp igen. Argumentet var framförallt att torkan gjort dammet outhärdligt och att cykla längs vägen varit mycket svårt. Dessutom hade fönster och tvätt hängandes på tork blivit kraftigt nedsmutsade av dammet. Trots dessa argument beslutades det enhälligt på mötet att vägen inte skulle beläggas utan att saltningen av vägen skulle förbättras och att man skulle försöka inköpa någon form av vattenspridare för att binda dammet.⁷² Från styrelsemötet samma år framgår det att frågan diskuterats och man kommit fram till att arbetet med vägsamfälligheten skall

⁶⁶ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1979

⁶⁷ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1981

⁶⁸ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1982

⁶⁹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1983

⁷⁰ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1986

⁷¹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1991

⁷² Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1992

inriktas på att hålla en bra grusad väg, men att dammproblemet måste få en lösning.⁷³ På 1993 års årsstämma togs frågan om en permanent beläggning av vägen upp igen, men avfärdades efter redovisning av tidigare diskussioner och beslut om att inte belägga vägen.⁷⁴

Efter detta dröjde det fem år till 1998 års årsstämma innan ett förslag på en permanent beläggning av vägen aktualiserades igen. Eftersom Enerum-Hagskogs vägsamfällighet valt att belägga sin väg med Y1G togs detta upp som ett förslag från några av medlemmarna i Fornbods vägsamfällighetsförening. Slutsatsen blev efter diskussion att denna typ av beläggning inte var ett alternativ för Horns Kustväg, utan vägen skulle behållas som grusväg. Dock skulle återgårderna för att förbättra avrinningen där gropar upprepat återkom i vägbanan genomföras.⁷⁵ År 2000 fick styrelsen i uppdrag att utreda olika alternativ på permanent beläggning av vägen. Det konstaterades att en oberoende part skulle undersöka de olika alternativen som uppkommit för att få en så objektiv bild av frågan som möjligt. Dock bordlades frågan till nästa år eftersom ingen motion lämnats till styrelsen.⁷⁶ Denna motion lämnades in och togs upp för diskussion på 2001 års årsstämma.⁷⁷ Då redovisade bland annat en representant från Skogsvårdsstyrelsen som oberoende part efter besiktning av vägen de olika förslagen på beläggning. Ett alternativ var att behålla grusvägen men att dika ur den för att öka avrinningen och på så sätt minska antalet gropar till en kostnad av cirka 264 970 kronor. Det andra alternativet var att belägga vägen med Y1G till en kostnad av cirka 644 000 kronor. Dock skulle länsstyrelsen Kalmar län absolut kontaktas och informeras i god tid innan en permanent beläggning av vägen skulle vara aktuell eftersom vägen ligger inom ett naturreservat. Dessutom betonades att det på flertal platser fanns träd (solitärer), stenvägar och rösen som inte fick skadas.⁷⁸ Samma år hade en offert gjorts av Nordic Construction Company (NCC). Offerten hade ett totalpris för en beläggning med asfalt och förarbete utmed hela vägen (inklusive moms), vilket var cirka 9 280 000 kronor. Detta innebär att det skulle kosta cirka 1,1 miljoner kronor per kilometer att belägga vägen med asfalt.⁷⁹ Efter presentationerna följde en diskussion där man konstaterade att vägen var i dåligt skick och var

⁷³ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från styrelsemöte 1992

⁷⁴ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1993

⁷⁵ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 1998

⁷⁶ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2000

⁷⁷ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2001) ”Agn beläggning av vägen Alvedsjöbodan – Byerums Pensionat”

⁷⁸ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Skogsvårdsstyrelsen östra Götaland (2001) Väg H 1397.1 Alvedsjöbodan – Byerums Sandvik

⁷⁹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Offert (2001) NCC Budgetpris 8,295 km grusväg – Byerum Sandvik - Alvedsjöbodan

i behov av både grusning och hyvling. Men efter omröstning beslöts det att vägen fortsättningsvis skulle vara grusväg och att styrelsen skulle få i uppdrag att öka standarden på dåvarande underhåll av vägen.⁸⁰

År 2003 var diskussionen om en permanent beläggning av Horns Kustväg förhållandevis omfattande inom vägsamfälligheten. Detta år lämnades tre motioner in som förespråkade en beläggning av vägen.⁸¹ Argumenten som användes var bland annat problemet med damm som skulle kunna undvikas med en beläggning, trafikfaran med höga vägkanter, stora stenar och gropar som gör cykling riskabelt skulle kunna elimineras, likasom det ”rullgrus” i vägkanten som gör det svårt för cyklister (framförallt barn) när bilar skall köra om. Dessutom skulle man slippa de dyra och långa transporterna av grus för underhåll av vägen. Dessutom menade en av de tre motionärerna att grusvägen försvårade möjligheten till att köra med de rariteterna till bilar personen i fråga samlade på. Styrelsen hade tagit fram fakta om vad det skulle kosta med de två alternativen som representanten från Skogsvårdsstyrelsen vid 2001 års årsstämma kommit fram till. Att behålla en grusväg med de förbättringar som krävs för att vidhålla en god standard skulle kosta Fornbods vägsamfällighet cirka 375 000 kronor. Medan en beläggning av Y1G skulle kosta cirka 960 000 kronor. Motionerna avstyrktes för att ge rum till möjligheten att Horns Kustväg skulle bli en allmän väg.⁸² Det som gör denna årsstämma sällsynt är att det för första gången yttrades åsikter (skriftligt dokumenterat) om att det fanns ett bevaringsvärde av grusvägen. I en skrivelse av mer allmän karaktär (ej en motion) då personen inte kunde närvara vid årsstämman framfördes en åsikt om att en beläggning av vägen skulle vara en åtgärd som av allt att döma skulle skada riksintresset för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv.⁸³ Dessutom hade länsstyrelsen Kalmar län en representant vid mötet som vidhöll att grusvägen har ett stort bevarandevärde som natur- och kulturlandskap (en mer utförlig redogörelse för argumentationen under rubriken ”Länsstyrelsen Kalmar län”).⁸⁴

I och med 2004 års årsstämma lämnades en motion om beläggning av vägen till styrelsen. Argumenten som användes var bland annat en bättre körbana året runt, enklare och billigare

⁸⁰ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2001

⁸¹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motioner (2003) ”Ang Beläggning av vägen Alvedsbodar – Byerums Pensionat”, ”Motion ang. beläggning av enskild väg H 1397U, att behandlas vid årsstämman 2003” och ”Motion ang. vägbeläggning”.

⁸² Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2003

⁸³ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Skrivelse (2003) ”Till Fornbods vägsamfällighetsförening inför årsstämman 2003”

⁸⁴ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2003

underhåll av vägen, ingen grusning eller saltning, en beläggning är mer skonsam mot bilar och bättre för cyklister, man behöver inte invänta lämpligt väder för exempelvis saltning eller hyvling, och dessutom kan beläggningen skapas i en passande färgton för landskapet. Dessutom fanns vissa miljöfördelar med en beläggning. Detta var bland annat att saltning och de långa transportererna av grus försvann, grus är främmande för vår natur, men även det faktum att en grusväg måste kantskäras och på så sätt skada växtligheten vid sidan av vägen. Beläggningen var tänkt att finansieras genom lån som amorteras med de pengar som används för underhåll av grusvägen.⁸⁵ Samma år hade en offert gjorts av Skanska Asphalt och Betong på vad det skulle kosta vägsamfälligheten med en permanent beläggning av Horns Kustväg. Priset för beläggning av såkallade ÅA-massor på vägen (exklusive moms och grus för förstärkning av vägen) var 36,25 kronor per kvadratmeter.⁸⁶ Omröstning med hjälp av handuppräckning i frågan genomfördes. 22 personer röstade för och 36 personer röstade emot en beläggning, vilket gjorde att motionen avslogs.⁸⁷

År 2005 lämnades en motion om en permanent beläggning av vägen till styrelsen, snarlik den från året innan (samma avsändare med samma argumentation).⁸⁸ På mötet diskuterades frågan och efter handuppräckning, där resultatet blev 15 röster för och 25 röster emot en beläggning, avslogs motionen. Dock fick styrelsen i uppdrag att göra en ny offertförfrågan avseende en beläggning under det kommande året.⁸⁹ Till 2006 års årsstämma lämnades en liknande motion om en beläggning av vägen som de två tidigare åren till styrelsen.⁹⁰ Efter en diskussion genomfördes en omröstning med hjälp av påskrift och sammanräkning av Ja eller Nej för motionen, där även justering för andelstal utfördes. Resultatet av röstningen var 12 personer som röstade för beläggning med 43 andelar och 30 personer röstade emot med 102 andelar. Detta gjorde att motionen om en permanent beläggning av vägen avslogs.⁹¹ Vid samma årsstämma lämnades en motion in om ett långsiktigt beslut om att inte belägga vägen.⁹² Argumenten var bland annat de stora kostnaderna för medlemmarna i vägsamfälligheten en

⁸⁵ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2004) ”Motion till årsmötet 2004 med Fornbods samfällighetsförening om att beläggning av vägen mellan Alvidsjöbodarna och Byrums Pensionat bör ske snarast.”

⁸⁶ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Offert (2004) Skanska Förslag till beläggning Alvedsjöbodarna - Byerum

⁸⁷ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2004

⁸⁸ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2005) ”Motion till årsmötet 2005 med Fornbods samfällighetsförening om att beläggning av vägen mellan Alvidsjöbodarna och Byrums Pensionat bör ske snarast.”

⁸⁹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2005

⁹⁰ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2006) ”Motion till årsmötet 2006 med Fornbods samfällighetsförening om att beläggning av vägen mellan Byrums Pensionat och Alvidsjöbodarna bör ske snarast.”

⁹¹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2006

⁹² Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2006) ”Betr. Beläggning av Kustvägen”

beläggning av vägen skulle innebära, med hänvisning till offerten från NCC 2001. Vidare refererades det till Länsstyrelsen Kalmar läns utredning från 2003 om att en beläggning av Horns Kustväg bland annat skulle få stora negativa effekter på natur- och kulturmiljölandskapet. Dessutom påstods den återkommande frågan om en beläggning av vägen som någon slags ”utmattningstaktik”. Det var dags att en gång för alla säga ifrån, att man delade Länsstyrelsens uppfattning och var rädd om naturvärdena och att man ville behålla grusvägen. Dock saknades ett yrkande och därför godkändes den inte som en motion utan behandlades som ett inlägg i debatten. Under samma årsstämma lämnades det även in en motion med förslag om poströstning.⁹³ Motivet till detta var att i frågan om en permanent beläggning av vägen vid 2005 års årsstämma deltog endast cirka 40 stycken fastighetsägare av cirka 150 stycken röstberättigande. Eftersom majoriteten av dem som är medlemmar i Fornbods vägsamfällighet är sommargäster kan det vara svårt för dessa att närvara vid mötena. Det yrkades på att stadgarna skulle ändras så att i ett beslut om beläggning av vägen kan detta endast fattas om minst 75 procent av fastighetsägarna deltagit i omröstningen. Det skulle inte vara slumpen som avgjorde huruvida vägen skulle beläggas eller inte. 20 personer röstade för motionen och 18 röstade mot. Dock krävs det 2/3 av stämman för att godkänna en stadgeändring i föreningen. Detta gjorde att motionen avslogs.⁹⁴

Vid 2007 års årsstämma konstaterades det att inga motioner om en permanent beläggning av vägen lämnats in. Ett förslag om att styrelsen skulle ta reda på kostnader och möjliga bidrag till en beläggning av vägen avslogs.⁹⁵ Vid årsstämman året därpå nämndes det inget om en beläggning. Däremot konstaterar Vägverket i sin besiktning av vägen inför ett nytt beslut om årligt driftbidrag att vägen hålls i ett funktionsenligt skick men att den uppvisar ett antal defekter. För att bland annat komma till rätta med ”potthål” i vägen föreslås man fylla hålen med grus vägen bör djuphyvlas och formas för att öka vattenavrinningen. Dessa åtgärder i kombination med dammbindning kommer att skapa en välbunden, fast och dammfri vägbana. De delar av vägen som redan är belagda börjar visa ”utmattningstendenser” och bör lagas. En ny toppbeläggning bör utföras inom en treårsperiod.⁹⁶

⁹³ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Motion (2006) ”Förslag till årsmötet 2006 med Fornbods Samfällighetsförening att besluta om ändrat röstförfarande”

⁹⁴ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2006

⁹⁵ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Protokoll från årsstämman 2007

⁹⁶ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Vägverket (2008) Tillsynsprotokoll

4.2. Länsstyrelsen Kalmar län

På Fornbods vägsamfällighetsförings årsstämma 2003 besöktes mötet av en representant från länsstyrelsen Kalmar län, eftersom det inkommit en skrivelse om att länsstyrelsen bland annat aktivt skall agera för att Horns Kustväg skall få permanent beläggning. Enligt skrivelsen till länsstyrelsen skulle en belagd kustväg medföra väsentlig ”goodwill” för Öland som semesterlandskap. Länsstyrelsen Kalmar läns slutsats var att en beläggning av vägen skulle innebära ett ingrepp i landskapet och påtagligt skada detta med hänsyn till natur-, kulturlandskap och friluftsliv. Argumenten som användes för denna slutsats var bland annat att vägen skulle förlora sin anpassning till det unika landskapet och sin karaktär som forntida väg. Det skulle göra att en ansenlig del av upplevelse- och turistvärdet skulle förloras. Eftersom det idag finns så få grusvägar kvar har vägen ett ”egenvärde” och Horns Kustväg är ett av Kalmar läns definitivt bästa exempel på en historisk grusväg.⁹⁷

Vidare menar länsstyrelsen Kalmar län att om vägen skulle få en permanent beläggning kunde detta innebära en risk för en ökning i hastighet och trafikmängd. Ökad trafik kan medföra krav på att vägen ytterligare bör rätas och breddas, vilket leder till ingrepp i de ömtåliga miljöerna. Risken för påfrestning av närliggande miljöområden ökar även med tilltagande trafikmängder, eftersom fler kommer vilja stanna till och eventuellt parkera, vilket antagligen även kommer att öka risken för vildcamping i landskapets ömtåliga natur. Horns Kustväg går igenom beteshagar eftersom betande boskap är en förutsättning för att bibehålla alvaret som finns där. Tilltagande hastigheter och trafik kan göra att boskap som fritt betar i området kan komma att skadas. Dessutom kan en grundläggande miljö för den ovanliga kalkkrassing (ettårig växt) gå förlorad. Arten frodas bland annat bredvid grusvägar och dess intilliggande miljöer och finns bland annat utmed vägen. Kalkkrassing har cirka 80-90 procent av sin världspopulation på Gotland och Öland och är listad i Europeiska unionens (EU) art- och habitatdirektiv. Utöver kalkkrassing finns även mer eller mindre sällsynta arter av lavar och mossor som behöver damm från grusvägar för att klara sig. Det finns idag endast ett fåtal grusvägar kvar på Öland, vilket gör att få livsmiljöer för dessa arter kvarstår.⁹⁸

⁹⁷ Fornbods vägsamfällighets arkiv; Länsstyrelsen Kalmar län (2003) Yttrande angående västra kustvägen på norra Öland

⁹⁸ Ibid.

Representanten från länsstyrelsen Kalmar län hänvisar även till Vägverkets och länsstyrelsens gemensamma faktasammanställning av länets mer betydelsefulla vägmiljöer.⁹⁹ I denna sammanställning gavs vägsträckan västra kustvägen från Äleklinta till Byrum på norra Öland (där Horns Kustväg ingår) ett värdeomdöme. Där stod bland annat:

*”Den kanske vackraste vägen på Öland med storslagen utsikt och flera höga natur- och kulturvärden. Den kustnära vägen hör även till de äldsta dokumenterade vägarna på ön. Högsta bevarandevärde.”*¹⁰⁰

I denna bedömning av vägens värde användes kriterierna: helhet, kontinuitet och ålder.¹⁰¹ I kategorin där vägar uppnår värdeomdömet; högsta bevarandevärde, krävs det bland annat att vägen i fråga är ett exempel på en ovärderlig vägmiljö inom Kalmar län. Därför uppskattas denna kategori av vägar kräva omfattande hänsyn, både till vägbanan och till dess intilliggande miljöer. Vidare bygger bedömningen på, att vägen inte har ändrats mer än att man fortfarande kan urskilja dess genuina anpassning till den intilliggande naturen och att denna form kunnat bevaras. En varaktig betydelse demonstreras genom en tät förekomst av varierande kulturobjekt utmed vägen. För övrigt har den bevarats med hjälp av sedvanligt underhåll, som ofta återspeglas i floran utmed vägen. Värderingen tilldelas likaså vägmiljöer som bedöms vara synnerligen typiska för sin byggd, och till vägar som anses ha haft ett stort historisk värde för länet, vilket ännu reflekteras i vägmiljön.¹⁰²

Under 1990-talet har 2/3 av de allmänna vägarna inom Kalmar län som annars varit grusvägar fått permanent beläggning. Samtidigt har en utveckling av det enskilda vägnätet förekommit. Merparten av de bättringar som utförts på dessa vägar är inte av den storleken att någon vidare miljöprövning behövs. Detta till trots kan i alla fall stora natur- och kulturvärden skadas, av den orsaken att mindre vägarna många gånger går igenom värdefulla historiska odlingslandskap. Men med rätt teknik och kunskap kan skadegörelsen på natur- och kulturvärden ofta minskas.¹⁰³ I Vägverkets och länsstyrelsens gemensamma faktasammanställning gavs rekommendationer om framtida skötsel av vägen. De menade att en fortsatt traditionellt underhåll av grusvägen var viktigt för att bevara dess utmärkande drag. En betydande omtanke måste ges till intilliggande ömtåliga alvarmarker som även utmärker

⁹⁹ Almqvist C & Lindegård P (1999)

¹⁰⁰ Ibid. s 139

¹⁰¹ Ibid. s 53-54

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid. s 10

väggkantsfloran. För att naturvärdena ska kunna skyddas bör alvarmarkerna fortsätta att användas som betesmark för boskap. Buskar bör röjas vid behov.¹⁰⁴

4.3. Intervjuer med medlemmar i Fornbods vägsamfällighet

Vissa av de intervjuade anser att en permanent beläggning av Horns Kustväg skulle uppmana till ökade hastigheter. Detta gällde framförallt inte turister som ofta ”finåker” och tittar på utsikten, utan de som bor utmed vägen och har ett annat syfte med att köra på vägen än att titta på de vackra vyerna. Det fanns de som ville ha en beläggning av vägen och som menade att en beläggning inte inbjöd till högre hastigheter eftersom de flesta som kör på den är just turister som tittar på utsikten. Vidare fanns de respondenter som inte vill ha en beläggning som menade att en beläggning av vägen skulle kunna öka risken för att personer som inte var välkomna, exempelvis inbrottstjuvar, skulle komma till platsen. En beläggning av vägen skulle även öka mängden turister och genomfartstrafik vilket skulle kunna öka slitage och nedskräpning av vägen och den intilliggande ömtåliga naturen. Det faktum att vägen är en grusväg och har gropar på vissa platser gör att bilister kör saktare och vägen fungerar i viss mån som ett hinder för ”buskörning”. Ett motargument som framkom under intervjuer var att detta synsätt var själviskt. En respondent uttryckte sig såhär:

”Jag tycker att vägen skall vara tillgänglig för alla som vill åka och titta här, jag känner mig privilegierad ändå som har tillgång till denna plats.”¹⁰⁵

Flera av respondenterna menade att grusvägen aldrig varit i ett sådant gott skick som den varit idag och därför så länge som den är så pass bra, lika väl kan bevaras som den är. Alla respondenter som inte vill ha en beläggning av vägen framhåller dock att det är viktigt att grusvägen är i ett bra skick. En respondent menade att:

”Vägen har aldrig varit så bra som den är nu.”¹⁰⁶

Ett argument som tas upp av alla respondenter är frågan om finansieringen av en permanent beläggning av vägen. De som inte vill ha en beläggning menar att det skulle bli mycket dyrt

¹⁰⁴ Almqvist C & Lindegård P (1999) s 139

¹⁰⁵ Intervju med medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening.

¹⁰⁶ Ibid.

och för kostsamt. Medan de som vill belägga vägen framhåller att det inte alls kommer att bli speciellt dyrt och att man på olika sätt kan lösa detta, genom att exempelvis använda pengarna för underhållet av grusvägen och banklån. Man menar att det inte är ekonomiskt försvarbart att påstå att det skulle bli för dyrt för föreningen att belägga vägen. Men flera poängterar att det inte finns någon tydlig bild av vad det skulle kosta medlemmarna i vägsamfälligheten att belägga vägen. Många förslag har lagts fram, men många har röstats ned eller av vissa avfärdats som ”hobbyofferter”. En beläggning av vägen skulle även innebära ett stort administrativt arbete, vilket var ett pris man inte var beredd att betala. Vidare menar respondenter att eftersom grusvägar börjar bli allt mer ovanlig, minskar även tillgången på ett bra grus för vägen, liksom tillgång till verktyg och maskiner som behövs för att kunna underhålla en bra kvalitet på vägen. Detta gör att kostnaderna för att upprätthålla en grusväg kommer att öka. En beläggning på vägen skulle vara mycket lättare att underhålla.

De respondenter som argumenterar för en beläggning menar bland annat att detta vore det rationella beslutet att ta. Det är mer praktiskt med en beläggning utifrån det faktum att en belagd väg inte får samma problem med potthål, damm och rullgrus vid vägkanterna med mera. De som framförallt vill ha en beläggning är de som är åretruntboende. Vägen är i ett sämre skick under andra delar om året, på grund av regn, snö och tjäle, när inte sommargästerna är i sina sommarresidens. Detta gör att de som är åretruntboende måste använda vägen när den är mycket sämre. Motargumentet som framförts är att vägen inte är så mycket sämre under denna tid. Ord står mot ord. Vidare har åretruntboende fått skador på bilar till följd av att vägen är gropig, dessutom blir den smutsig av dammet från grusvägen. Man har även vidhållit att de beläggningar som redan finns på Horns Kustväg, men även på andra liknande vägar som belagts, har hållit för den tunga trafiken och fungerat väl.

En respondent menade att en grusväg hör till landskapet. Flera tycker att en grusväg är en estetiskt vacker väg som tillskriver landskapet extra värde. Att det inte vore det samma att komma till Öland om där inte fanns en grusväg. Flera respondenter medgav att de hade ett mer nostalgiskt eller romantiskt förhållningssätt till landskapet än vad kanske andra medlemmar i föreningen har. En respondent formulerade sig på detta sätt:

”Mina barn tycker att det skulle vara förskräckligt om vägen blev belagd, och menar att de som vill ha asfalt lika gärna kan flytta till stan.”¹⁰⁷

Detta argument var inte främmande för dem som vill ha en beläggning, utan de höll med om att landskapet var vackert men att det inte var någon motsägelse till att ha en beläggning. Beläggningen kunde exempelvis ges en färg som passade landskapet. Det vackraste är utsikten och inte vägen eller den beläggning som eventuellt skulle finnas där.

De respondenterna som inte vill ha en beläggning höll överlag med om den argumentation som framförts av länsstyrelsen Kalmar län om att bevara vägen som grusväg. De som vill ha en beläggning gjorde det inte. De framhöll bland annat att om länsstyrelsen ville bevara vägen kunde de ta över ansvaret och finansieringen av underhållet av den. Det var inget man kunde kräva av medlemmarna i vägsamfälligheten. En respondents svar på att länsstyrelsen anser att vägen har högsta bevarandevärde var:

”Om man ska bo utmed vägen skulle det vara som att bo på ett museum.”¹⁰⁸

Trots allt framhäver flera av respondenterna att frågan om en beläggning av vägen är mycket kontroversiell inom föreningen och lett till stora diskussioner. Detta har gjort att stämningen i föreningen inte alltid är vad den har varit och därför har vissa valt att lägga frågan på is och inte motionera om en beläggning för att få en bättre stämning i föreningen. Tydligt är att flera av respondenterna hellre vill ha en bättre gemenskap än en beläggning av vägen.

5. Analys

Eftersom olika individer eller grupper av personer har olika förståelse och förhållningssätt till ett landskap kan konflikter uppstå. Detta har varit fallet mellan medlemmarna i Fornbods vägsamfällighetsförening. Hur dessa grupper eller individer tolkar sin omgivning påverkar deras sätta att i handling och tanke hantera landskapet. Dock förändras ständigt individens sätt att se på landskapet liksom dess förhållningssätt till det. Synen på landskapet har bland annat tidigare kännetecknats av produktion och arbete, där ett vilt landskap ansågs vara fränstötande

¹⁰⁷ Intervju med medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening.

¹⁰⁸ Ibid.

samtidigt som ett vårdat betraktades som tilltalande. På många platser har detta förhållningssätt till landskapet förändrats. Nu är förhållandena närmast det motsatta. Det vilda anses som vackert och det mänskligt påverkade landskapet framställs som fult. Under exempelvis Fornbods vägsamfällighetsförenings existens har åsikterna varit olika men även förändras genom tiden. Exempelvis valde man att först prioritera att upprätthålla en bra grusväg innan diskussionen om en permanent beläggning av vägen blev aktuell. Detta gör att förändringar i landskapet förändrar individens sätt att tolka landskapet samtidigt som förändringar hos individen direkt eller indirekt påverkar landskapets utformning.

Länsstyrelsen Kalmar län anser att det finns ett ansvar att bevara landskapet in i framtiden. Dock finns det en paradox i detta eftersom landskap är i ständig förändring. Det är inte möjligt att stanna tiden på en plats. Dessutom måste man redogöra för varför detta landskap ska bevaras framför ett annat. Det ligger en värdering i att det mer ursprungliga är viktigare att bevara, att detta landskap skulle vara mer värt än andra. Det historiska landskapet anses vara mer oförändrat och inte påverkat av mänsklig närvaro, liksom det även betraktas som mer naturligt än andra landskap. Detta förhållningssätt har sin utgångspunkt från tolkningen att människan är en fara för naturen. Däremot rättfärdigar detta inte individen att medvetet påverka landskapet. Människans närvaro medverkar visserligen ofta till att naturen förändras, dock är det inte självklart att förändringarna i landskapet betyder att naturen övergår till att vara mindre värdefull, eller överhuvudtaget mindre naturlig. En väsentlig aspekt av resonemanget rörde en permanent beläggning av Horns Kustväg, har varit huruvida en beläggning skulle bidra till landskapet eller förstöra det. Kommer en beläggning att underlätta livet på landet eller kommer den att leda till masssturism och bilism som negativt påverkar upplevelsen av landskapet.

När ett land kommit att vara så industrialiserat och modernt, att en stor del av befolkningen inte längre är i behov av jorden och naturen för sin försörjning, skapas en annan tolkning av landskapet. När samtiden jämförs med sin historia, kritiserar man ofta sin egen moderna nation, i en tankegång om hur allt historiskt var mer autentiskt och äkta. Samtidigt som dagens samhälle är utan fasta värden och mycket upplevs oäkta och falskt. Detta avser även landskapet. Ett historiskt landskap, gestaltat av ett rimligt använt och lagom oförädlat landskap, ställt i relation till ett modernt överexploaterat landskap. En skeptisk betraktelse av det moderna samhället har förutom att göra historien till ett obekant område, också gjort individer till främlingar i produktionslandskapet. Ofta finns det en allmän önskan om att

färdas tillbaka till det som inte är föränderligt, till det genuina. Den önskan försöker människor ofta realisera i rekreationslandskapet. Där finns det en längtan efter en enklare vardag i harmoni med naturen, i vilken man kan omdefinierar sig själv genom det historiska landskapet och friluftsliv.

Men finns det inte ett värde i att bevara det unika? Kan inte landskapet vid Horns Kustväg berätta något om oss själva som kan vara värt att skydda i framtiden? Många hävdar att sådana landskap finns, och argumentationen mot en beläggning från medlemmar i Fornbods vägsamfällighet, länsstyrelsen Kalmar län och inte minst de turister som väljer att resa till platsen för att uppleva det historiska landskapet, talar för att detta stöd även finns för landskapet vid Horns Kustväg. Kulturlandskapet har skapats och formats av människorna som tidigare har bott där. De har många gånger aktivt valt att landskapet ska se ut så. Det är detta som de som kan läsa landskapet kan tolka ur det. Detta ger en bit av historien om hur människor levde och använde marken i sin omgivning. Många gånger kan detta hjälpa personer att förstå sitt ursprung som bidrar till identitetsskapande när de speglar sig i sin omgivning. Landskapet är en kontakt med det förflutna som för många anses ovärderligt.

Det går att urskilja en viss motsättning mellan landsbygd och stad i diskussionen angående en beläggning av Horns Kustväg. Många av dem som är åretruntboende tolkar landskapet mer som en ekonomisk resurs och produktionslandskap, medan de som bor i städer större delen av året vill under en kort period av sommarhalvåret njuta av landskapet, och förhåller sig till landskapet mer som ett rekreationslandskap. Detta ligger bland annat till grund för de konflikter som finns rörande beläggningsen av Horns Kustväg. Olika människor har olika användning för ett och samma landskap, och olika förförståelse och åsikter om hur det borde användas. Många personer betraktar ofta sig själva som om de hade ett ursprung i det rurala landskapet. Detta gör att en semester vid sitt landställe, på ett eller annat sätt, är att återvända hem. Medan andra betraktar det rurala landskapet som ett exotiskt landskap som kan skänka äventyr, som en motsats till vardagen i staden. Turisten fångas många gånger av det mer historiska landskap vilket upplevs bortom moderniteten.

Landskapet Horns Kustväg skapas i kommunikationen mellan medlemmarna i vägsamfälligheten. Som social konstruktion förmedlas de olika föreställningarna om landskapet i diskussionen och detta påverkar dess utformning i den ständiga förändringsprocessen. Men vem har tolkningsföreträde att definiera landskapet, hur det ska se

ut eller får nyttjas? Hur kan åretruntboendes anspråk på en belagd väg värderas gentemot sommarölänningens uppfattning om landskapet och mot kalkkrassingens behov av en livsmiljö? Denna problematik innefattar vem som har tolkningsföreträde i samhället och i landskapet. I form av en majoritet har sommarölänningarna givit sig själva möjligheten till att deras tolkning är den som formar landskapet vid Horns Kustväg och som är den rådande tolkningen inom Fornbods vägsamfällighetsförening. Detta gör inte att andra intressenter som vill ha en beläggning av vägen eller länsstyrelsen Kalmar län värderar sina tolkningar av landskapet mindre. Men de får för tillfället ge vika för majoritetens förhållningssätt till landskapet.

De olika tolkningarna av landskapet innehas av olika människor som i diskursen placeras i olika, och många gånger, schablonmässiga kategorier. I debatten rörande en beläggning av vägen har man för vana att göra skillnad på exempelvis sommarölänning, turist och åretruntboende. Dock finns det flera olika sätt att vara turist, sommarölänning eller åretruntboende på. Är de som hela sitt liv bott och försörjt sig på Öland mer åretruntboende än de som vid ålderns höst valt att flytta till sommarstugan permanent? Är åretruntboende turister, när de reser till öns turistattraktioner? När en ölänning har flyttat och besöker sin familj på sommaren, är personen då en turist? En person som investerar i en fastighet på Öland, och möjligen använder den som sommarresidens inledningsvis, för att senare välja att permanent bosätta sig där, är den personen turist eller åretruntboende, möjligen både och, eller kanske inget av de två? Skillnaderna mellan grupperingar och kategorier är sällan uppenbara, och inte ofta definierade av existerande olikheter mellan människor utan av en vilja att betona avståndstagande och tillhörighet. Genom kategoriseringen skiljer man på ”de våra” från ”de andra”. Personer överträder dock många gånger skiljelinjen mellan olika kategorier och grupper.

De mest framträdande intressenterna rörande en permanent beläggning av Horns Kustväg har varit de som inom Fornbods vägsamfällighetsförening vill ha en beläggning och de som motsagt sig detta. Ytterligare en intressent har varit länsstyrelsen Kalmar län men som inte har någon beslutsfattande kraft, utan är ett mer rådgivande organ i frågan om vägen och det intilliggande landskapet. Dock ska man vara medveten om, att det är staten som äger marken och ansvarar för naturreservatet som vägen går igenom. Vägsamfälligheten har ansvaret för och bestämmanderätten över underhållet av vägen. Det är tydligt att framförallt de medlemmar som argumenterar för en beläggning av Horns Kustväg och länsstyrelsen Kalmar

län har olika förhållningssätt till vägen. Den första ser vägen mer som ett landskap som ska fungera funktionellt. Medan länsstyrelsen ser vägen som en bit av den svenska historien och en plats som är unik och måste bevaras. I diskussionen om en beläggning, när den saknat saklighet och mer övergått till personliga känslor, blir kategorier och resonemang av ”vi och de andra” mer tydligt. Detta gäller framförallt emellan medlemmar i Fornbods vägsamfällighetsförening. Eftersom länsstyrelsen Kalmar län är en offentlig institution präglas dess dokumentation av en mer byråkratisk framtoning. Detta gör att ”vi och de andra” perspektivet inte är lika tydligt.

Under den tid som frågan om en permanent beläggning av Horns Kustväg varit aktuell har många olika argument för och emot en beläggning presenterats. Många av dem har varit av ekonomisk natur men det har även framkommit andra argument. Ett skäl som flera gånger tagits upp av dem som vill belägga Horns Kustväg har varit väg dammet. Man menar att dammet är en sanitär olägenhet. Denna typ av argumentation kan återknytas till ett förhållningssätt att smuts som var framträdande under moderniteten i Sverige. Eftersom dammet finns på ”fel” plats, på människors fönster, på bilar och på tvätten, och inte på grusvägen, så kategoriseras dammet som smuts. Smuts är något som måste tas bort och som inte får finnas. Ser man till begreppet damm så ligger det en värdering i det. Det är sällan damm ses som något bra eller eftersträvänt. Det har istället kategoriserats som något fränstötande och dåligt. Men i relation till detta har länsstyrelsen Kalmar län ett mer postmodernt förhållningssätt till dammet. De anser att just i denna situation är dammet bra och en nödvändighet för bland annat kalkkrassing. Detta perspektiv gör att damm inte alltid kan avfärdas som smuts, och kan därför kategoriseras som mer postmodernt eftersom man beroende på kontexten gjort en annan tolkning av damm än vad normen uppmanar till.

Det faktum att medlemmar i Fornbods vägsamfällighetsförening vill ha en beläggning av vägen skulle kunna återknytas till det faktum att vägbygget som idé är en rationell tanke. En tanke om modernitet som framåtblickande och den enda vägen för utveckling. Syftet med vägen är att säkert, effektivt och dammfritt tas sig från en punkt till en annan. Som argument för en permanent beläggning av Horns Kustväg har bland annat trafiksäkerhet och komfort förts fram. Att behålla en grusväg anses inte vara logiskt på grund av de fördelar man anser det skulle innebära. Dock finns det de inom vägsamfälligheten som anser att det finns större värden än komfort och funktion. De som har motsatt sig en beläggning har bland annat använt sig av argument som den ökade risken för högre hastigheter, ökad mängd turister och bilister.

Dessa argument skulle även kunna kategoriseras som mer rationella tankar, men de är för den skull inte speciellt moderna, eftersom det motsätter sig tanken om funktion och effektivitet. Syftet med argumentet mot beläggningen är att stödja en postmodern tanke där den subjektiva upplevelsen och den relationella tanken är avgörande för åsikten om landskapet vid Horns Kustväg.

Den postmoderna tanken är framförallt framträdande i argumentationen som framförts av länsstyrelsen Kalmar län, där man indirekt menar att vägens funktion ska förhållas sekundär till upplevelsen och bevarandet av landskapet. Grusvägens sämre funktion ska till och med fungera som ett hinder för bland annat ”vild camping” eller annan exploatering av den ömtåliga omkringliggande miljön. Vägen är unik och har därför ett egenvärde vilket gör den viktig att bevara i framtiden. Bevarande tanken är inte modern utan mer postmodern där det finns utrymme för denna kategori av resonemang. I det moderna anses många gånger det gamla som förlegat och inte som en del av framtiden. I det postmoderna skapas en möjlighet till en mer alternativ tolkning av landskapet i förhållande till det moderna. I denna tolkning kan de historiska eller gamla tillskrivas ett ökat värde i landskapet vid Horns Kustväg i förhållande till andra mer moderna landskap som vid senare tid tydligt påverkats av mänsklig närvaro. De moderna anser de postmoderna som nostalgiska eller romantiska, som i deras tolkning av begreppen tillskrivs en mer negativ innebörd, än vad de som upplever känslan skulle identifieras sig med.

En av flera möjliga anledningar till att motsättningar och konflikter skapats runt landskapet Horns Kustväg tycks ofta ha varit bristande kommunikation och kunskap, mellan åretruntboende, sommarolänningar, länsstyrelsen Kalmar län, och personer som inte vill kategoriseras i någon av dess grupper, så väl som mellan olika perspektiv på hur landskapet ska användas. Det är tänkbart att en informativ och objektiv upplysning om hur livsnödvändig grusvägen är för kalkkrassing, mossor och lavar som växer där kan få dem som vill ha en beläggning av vägen att se på problemet utifrån ett annat perspektiv. Men det kan även innebära att argumenten omfattar andra företeelser, att man lägger en annan förståelse eller definition av ett begrepp som exempelvis natur- och kulturlandskap, och att majoriteten av medlemmarna i vägsamfälligheten inte vill att någon beläggning eller person ska inkräkta på det landskap som man vant sig vid att tolka som sitt eget. De många argumenten som använts i diskussionen om en beläggning av Horns Kustväg talar ofta förbi eller över varandra snarare

än till varandra vilket kan vara ett uttryck för de många möjligheter som finns att definiera vad kunskap är och att tolka det omgivande landskapet.

6. Diskussion

Under Fornbods vägsamfällighetsförenings historia har många turer angående frågan om en permanent beläggning av Horns Kustväg pågått. Trenden har varit att diskussionen har skett i vågor. Under ett antal år i följd har frågan varit på agendan medan den andra år inte diskuterats alls (enligt de styrelsedokument och motioner som finns i vägsamfällighetens arkiv). Mellan åren 1976 till 1978 finns inga anteckningar om en diskussion i föreningen om vägbeläggning. Året 1979 och åren mellan 1981 till 1983 var frågan uppe om en beläggning av vägen och tas upp igen 1986, för att därefter läggas på is i fem år. Mellan åren 1991 till 1993 var frågan aktuell igen, för att sedan inte diskuteras på ytterligare fem år. År 1998 var beläggningsproblematiken på agendan igen, för att sedan inte nämnas på två år. Mellan åren 2000 och 2001 motionerades det om frågan, och de sista dokumenterade diskussionerna och motionerna inträffade mellan 2003 till 2006. Varför diskussioner och motioner kommer i kluster är svårt att säga. En möjlig orsak skulle kunna vara, att när en person väljer att ta konflikten följer andra efter, och en upptrappad diskussion kräver för och emot argument. Det finns medlemmar i föreningen som menade att den ständigt återkommande frågan om en beläggning av vägen skulle vara en form av ”utmattningstaktik”. Ytterligare en anledning skulle kunna vara att när andra grusvägar i omgivningen får beläggning skapar det motiv för dem som önskar en beläggning att ta upp frågan igen.

Det har även varit tydligt att under vägsamfällighetens historia att man haft relativt litet kvinnligt deltagande inom föreningen. Vägsamfälligheten har exempelvis aldrig haft en kvinnlig ordförande. Detta är något som uppmärksammats i föreningen på årsstämmor. Trots uppmaningar och möjlighet för en kvinna att vara ordförande har det aldrig blivit verklighet. För tillfället har Fornbods vägsamfällighetsförening ingen ordförande eftersom ingen av medlemmarna vill ha denna post. Därför ligger fokus på att få fram en ordförande, oberoende av kön. En annan iakttagelse har varit att kvinnor i föreningen sällan lämnar in motioner, i alla fall inte i frågan om en permanent beläggning av vägen. Motionerna är uteslutande skrivna av män. Om en kvinna har skrivit under en motion är det som hustru eller partner till sin man. Dessutom finns det en trend att de som motionerar för en beläggning ofta är äldre. Det har

resonerat om detta kan bero på att de äldre medlemmarna har svårt att ta sig fram på den gropiga vägen, framförallt med cykel. Men det kan även vara en generationsfråga. De som har vuxit upp och levt med modernismen, bejakar detta även nu. Den yngre generationen har mer präglats av postmoderna tankar, och därför i en större utsträckning vill behålla grusvägen. Dessa kategoriseringar är inte helt oproblematiske eftersom det exempelvis finns äldre inom vägsamfälligheten som vill behålla grusvägen. Dessutom skulle resonemanget innebära att efter ett generationsskifte skulle alla vilja behålla grusvägen. Människor är dock mer komplexa än så och därför är detta inte ett helt troligt scenario.

En faktor som påverkat landskapet vid Horns Kustväg, utöver medlemmarna i Fornbods vägsamfällighetsförening, har varit turisterna. Alltså de som inte äger en fastighet längs med vägen, utan där syftet är att exempelvis titta på utsikten. Det som antagligen varit den mest avgörande faktorn till att turismen ökat har varit byggandet av Ölandsbron. Bron invigdes 1972, vilket var vid ungefär samma tid som när vägsamfälligheten bildades (år 1976). Bron har troligen inte bara lett till en ökad mängd turister utan även en möjlighet att hindra avfolkningen av landsbygden på Öland. Dessutom har en förbättrad skyltning till exempelvis raukarna vid Byrums Sandvik, skyltning om cykelled och en generellt ökad avisering av vägsträckan på senare tid, bidragit till en ökad mängd turister. Turisterna har på olika sätt haft inverkan på landskapets utformning. Den intelligande naturen vid Horns Kustväg är ömtålig. All trafik vid sidan om vägen är förbjuden, vilket det är skyltat om. Det hindrar dock inte turister att parkera vid sidan om vägen. Detta har bland annat gjort att de boende utmed vägen på strategiska ställen lagt ut stora stenar för att hindra bilister att parkera där. Utöver detta kan man påstå att turisterna har blivit en del av landskapet. Vid solnedgången en fin sommarkväll är det inte ovanligt att ett stort antal bilar står parkerade utmed vägen. I tolkningen av landskapet har turisterna blivit en del av det, vilket även förstärks genom diskussionen och samtalet runt turismens påverkan på landskapet.

I diskussionen om Horns Kustvägs framtid har det även funnits förslag inom Fornbods vägsamfällighetsföreningar att göra vägen till en allmän väg. Bland annat lämnades ett medborgarförslag in till Borgholms kommun år 2005 om att de skulle ta över ansvaret för vägen.¹⁰⁹ Förslag om att Horns Kustväg ska bli allmän väg har uteslutande kommit från de

¹⁰⁹ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Borgholms kommun, Miljö- och Byggnadsnämnden, Utdrag ur Sammanträdesprotokoll, Medborgarförslag; ”Borgholms kommun tar över ansvaret för landborgsvägen mellan Äleklinta och Byrum.”

inom föreningen som vill ha en permanent beläggning. Om man inte får en beläggning vill man inte heller ha ansvaret för underhållet av en gropig grusväg. Kommunen avslag förslaget på liknande grunder som länsstyrelsen Kalmar län presenterat vid frågan om en beläggning av Horns Kustväg. Argumenten vara bland annat förvaltningsformen av vägen var sekundär i förhållande till standard och de sidoeffekter en beläggning skulle kunna innebära. Dessa sidoeffekter kunde exempelvis vara att ”anrika och störningskänsliga biotoper” kunde komma till skada, spontana parkeringsplatser utmed vägen, vildcamping, nedskräpning och eldning på stenhällar.¹¹⁰ Det har kommit att vara som om vägen enligt vissa blivit ”Svarte Petter”. Vissa medlemmar inom föreningen vill inte ha ansvaret för vägen liksom Borgholms kommun. Dock blir det paradoxalt att de inom vägsamfälligheten som vill ha en beläggning vill överlämna ansvaret till dem som inte vill ha en beläggning, och att Borgholms kommun och länsstyrelsen Kalmar län har åsikter om en väg de inte förvaltar.

7. Slutsats

Det är tydligt att olika individer och grupper av personer har skilda tolkningar av och förhållningssätt till landskapet som Horns Kustväg ingår i. Detta har påverkat deras åsikter och argumentation för sitt ställningstagande om en permanent beläggning av vägen. Många av dem som vill ha en permanent beläggning av vägen betraktar den och landskapet mer utifrån en rationell tankegrund. Det innebär att syftet med vägen är att på ett enkelt och säkert sätt kunna cykla och köra bil. Med detta perspektiv anses landskapet vara en produktiv resurs som på bästa sätt ska nyttjas för att transportera sig på. I och med deras tolkning av landskapet prioriterar de annorlunda i förhållande till personerna som inte vill belägga vägen. De prioriterar en beläggning och vägens funktion framför att bevara det historiska landskap som det ser ut idag. Många menar att vägen har ett egenvärde och att den borde behållas som den är. Då är tolkningen av landskapet mer relationell. Mångas förhållningssätt är romantiskt och grusvägen har blivit så tätt förknippad med landskapet att en beläggning skulle medföra en för dramatisk förändring av deras tolkning av det. De olika förhållningssätten till landskapet inom Fornbods vägsamfällighetsförening är förmodligen den största anledning till att konflikten om Horns Kustväg uppstått. Samtidigt förändras ständigt det omgivande landskapet vilket även

¹¹⁰ Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv; Borgholms kommun, Miljö- och Byggnadsnämnden, Utdrag ur Sammanträdesprotokoll, Medborgarförslag; ”Borgholms kommun tar över ansvaret för landborgsvägen mellan Äleklinta och Byrum.”

det påverkar människors förhållningssätt till sin omvärld. Detta gör frågan om vägsamfällighetsföreningens medlemmars olika tolkningar av landskapet mycket dynamiskt och komplext, som gör det svårt att beskriva företeelsen.

Det finns flera olika intressenter i diskussionen rörande en permanent beläggning av Horns Kustväg. De tydligaste intressenterna i konflikten är de som argumenterar för respektive mot en beläggning av vägen. Andra undergrupper har även lyfts fram i diskussionen, åretruntboende kontra sommaröläningar eller mellan stad och landsbygd. Trenden har varit den att många av dem som kategoriserats som åretruntbonde är mer benägna att vilja ha en permanent beläggning än de som endast bor på platsen på sommaren. Skillnaden mellan de olika grupperna är inte uppenbara, men i diskussionen blir det tydligare genom att man betonar tillhörighet och avståndstagande genom begreppen ”de våra” och ”de andra”. Utöver dessa intressegrupper har även länsstyrelsen Kalmar län yttrat sig om vad de anser är den bästa framtiden för vägen och som tagit ett tydligt ställningstagande för att Horns Kustväg ska behållas som grusväg.

De argument som bland annat används i diskussionen för en beläggning har bland annat varit den nedsmutsning som dammet från vägen inneburit, att grusvägen innebär en trafikfara på grund av höga vägkanter, rullgrus, stora stenar och gropar som gör cykling och omkörning riskabelt. Dessutom framhölls argument av mer ekonomisk karaktär, att exempelvis underhållet av vägen skulle bli billigare i och med en beläggning. Vidare menade man att det fanns miljöaspekter att ta hänsyn till. Flera av argumenten kan förstås utifrån den svenska moderniteten. Bland annat kan dammet som skapas när grusvägen trafikeras knytas till det förhållningssätt som man hade till smuts under moderniteten i Sverige. Vidare framhåller man att det enda rationella vore att belägga vägen. Dessa argument kan tolkas som moderna eftersom de betonar det förnuftiga och effektiva.

De argument som använts för att inte belägga Horns Kustväg och behålla grusvägen som de ser ut idag har bland annat varit att en permanent beläggning skulle innebära ett ingrepp i landskapet och påtagligt skada detta i hänsyn till natur-, kulturlandskap och friluftsliv. Vidare skulle en beläggning innebära ökad mängd trafik och ökad hastighet, vilket i sig bland annat kan innebära en ökad parkering, vildcamping och nedskräpning vid sidan av vägen. Dessutom kan en vital miljö för kalkkrassingens gå om intet om dammet försvinner. Detta förhållningssätt till dammet är mycket annorlunda än det som framhölls av dem som vill

belägga Horns Kustväg. I resonemanget framhålls dammet som något positivt och nästan eftersträvansvärt. Detta är en mycket postmodern tanke eftersom man beroende på sammanhanget har avvikit från och motsagts sig den moderna tolkningen av damm. Bevarandetanken av ett landskap är även den en postmodern idé. Där finns det utrymme för det gamla och historiska som i det moderna anses vara förlegat och inte en del av utveckling och framtid. Syftet med motargumenten av en beläggning av Horns Kustväg är att stödja ett postmodernt förhållningssätt till omvärlden och just detta landskap där den subjektiva upplevelsen och relationella tanken är angörande för åsikten.

Alla argument som använts i diskussionen kan inte enkelt kategorisera in i de två olika grupperna modernitet och postmodernism. Det är framförallt motivet till varför man ändrar sig av dessa argument och vad man vill åstadkomma med dem som tydligare kan delas in i två olika grupper. Det faktum att man vill belägga Horns Kustväg kan återknytas till att vägbygget som idé är en modern och rationell tanke. Att syftet med en beläggning av vägen är att transportera sig effektivt, säkert och dammfritt mellan två platser. De som inte vill belägga vägen betraktar detta sekundärt i förhållande till att bevara ett unikt historiskt landskap, vilket är en mer postmodern tanke. Olika intressenter har olika tolkningar och förhållningssätt till landskapet där Horns Kustväg ingår. Alla människor har alltid en egen tolkning av ett landskap. Det tillskrivs ett innehåll av de förförståelser vi applicerar på det. Landskapet blir till i betraktarens tolkning av det och kommuniceras och bekräftas i diskussionen med andra människor.

7.1. Framtida studier

I denna studie har kvalitativa metoder använts för att inhämta empirin. Det skulle vara mycket intressant att med en liknade studie på den argumentation som förts inom Fornbods vägsamfällighetsförening angående en beläggning av Horns Kustväg, göra en kvantitativ undersökning. På detta sätt skulle det bli tydligare vilken kategori av människor som har vilken tolkning av landskapet och vilken typ av åsikter medlemmarna i föreningen har för eller emot en beläggning. Olika variabler som man exempelvis skulle kunna använda sig av kunde vara; åretruntboende i förhållande till sommarölaning, kvinna i förhållande till man, gammal i förhållande till ung, rural i förhållande till urban eller om man bor nära vägen i förhållande till längre bort.

8. Källförteckning

Litteratur

Almqvist C & Lindegård P (1999) *Vägen som kulturarv – Värdefulla vägar och vägmiljöer i Kalmar län*. Qpress. Orskarshamn.

Alzubaidi H (1999) *Drift och underhåll av grusvägar Litteraturstudie*. Meddelande 852. Väg- och transportforskningsinstitutet. Lindköping.

Bell J (2000) *Introduktion till forskningsmetodik*. Studentlitteratur. Tredje upplagan. Lund.

Berman M (1995) *Allt som är fast förflyktigas, modernism och modernitet*. Arkiv förlag. Tredje upplagan. Lund.

Ejvegård R (1996) *Vetenskaplig metod*. Studentlitteratur. Andra upplagan. Lund.

Frykman J & Löfgren O (1983) *Den kultiverade människan*. Liber Förlag. Fjärde upplagan. Lund.

Holme I & Solvang B (1997) *Forskningsmetodik om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Studentlitteratur. Andra upplagan. Lund.

Jansson U red. (2003) *Med landskapet i centrum, Kulturgeografiska perspektiv på nutida och historiska landskap*. Meddelande 119. Kulturgeografiska institutionen Stockholms universitet. Intellecta DocuSys. Sollentuna.

Lantz A (2007) *Intervjumetodik*. Studentlitteratur. Lund.

Lindegård P (2005) *Stenkustens kulturlandskap, En utredning av kulturmiljön utmed norra Ölands västra kust*. Länsstyrelsens tryckeri. Kalmar.

Malmström S, Györki I & Sjögren P (1989) *Bonniers svenska ordbok*. Otava. Finland.

Nationalencyklopedin (1996) Bokförlaget Bra Böcker AB. Höganäs.

Niemi M (2000) *Populärmusik från Vittula*. Nordstedts Förlag. Stockholm.

Saltzman K (2001) *Inget landskap är en ö – Dialektik och praktik i öländska landskap*. Nordic Academic Press. Malmö.

Saltzman K & Svensson B (1997) *Moderna landskap – Identifikation och tradition i vardagen*. Natur och Kultur. Stockholm.

Sporrong U (1996) *Odlingslandskap och landskapsbild*. Studier till Kulturmiljöprogram för Sverige. Stockholm.

Thurén T (2005) *Källkritik*. Liber AB. Andra upplagan. Falköping.

von Sydow C-O red. (1975) *Carl Linneus Öländska och Gotländska resa år 1741*. Wahlström & Widstrand. Stockholm.

Wiklund M (2006) *I det modernas landskap, Historisk orientering och kritiska berättelser om det moderna Sverige mellan 1960 och 1990*. Symposion. Stockholm.

Österberg T (1996) *Samfälligheter. Handbok för samfällighetsföreningar*. Fritzes Förlag AB. Femte upplagan. Stockholm

Arkiv

Fornbods vägsamfällighetsförenings arkiv. Finns att tillgå hos föreningens sekreterare.

Intervjuer

Respondent 1. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 22 maj 2009.
Respondent 2. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 22 maj 2009.
Respondent 3. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 23 maj 2009.
Respondent 4. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 23 maj 2009.
Respondent 5. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 23 maj 2009.
Respondent 6. Medlem i Fornbods vägsamfällighetsförening. Genomfördes den 23 maj 2009.

Internet

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) (2009) Visste du att...
http://www.revriks.se/om_enskilda_vagar/enskilda_vagar_fakta.htm 2009-05-11

Riksförbundet Enskilda Vägar (REV) (2003) Enskild väghållning, Några vanliga frågeställningar.
http://www.revriks.se/broschyror/enskild_vag.pdf 2009-05-11

Karta

Horns Kustväg på norra Öland
Källa: Eniro:s sökmotor för kartor. Sökord var Löttorp, Öland.
www.kartor.eniro.se 2009-06-01

Foto

Omslagsbild: Horns Kustväg
Foto: Maja Skjöldevald

Bilaga 1.

Intervjufrågor för B-uppsats i kulturgeografi, landskap och modernitet

Syftet med studien är att med hjälp av en fallstudie av Fornbods vägsamfällighetsförening undersöka diskussionen rörande en permanent beläggning av Horns Kustväg. Målet är att undersöka vad som möjligen kan ligga till bakgrund för de olika argumenten utifrån ett moderniserings- och postmodernistiskt perspektiv.

Frågor:

- Tycker du att Horns Kustväg borde få en permanent beläggning?
- Varför tycker du det?
- Hur resonerade du när kom du fram till detta ställningstagande?
- Varför tror du att andra medlemmar i Fornbods vägsamfällighetsförening har en annan åsikt?
- Hur tror du att de resonerade när de kom fram till sitt ställningstagande?