

förhåller sig på detta sätt är däremot inte lika tydligt artikulera. Här tror jag det hade varit till stor hjälp om typen av yrke hade utsatts för en närmare granskning. Att vara lastbilsförare innebär att man har ett *mobilt, relativt lågkvalificerat serviceyrke*, och det bör definitivt ha betydelse för de könsuppfattningar som utvecklas. Kan den starka symboliska laddningen av manligt kodade uppgifter och egenskaper tänkas ha sitt upphov i risken att yrket annars kan degraderas till ett ordinärt, kvinnligt servicejobb? Är det anledningen till att lastbilen, det tekniska och muskelbehovet framhävs som avgörande? Kan den estetiserade omsorgen då ses som ett avståndstagande från vad som definieras som kvinnlig estetik. Förstärks det av mobiliteten – en ständig frånvaro från hemmet – som hjälper till att hålla sfärerna åtskilda? Som ett kulturellt system och en identitetsposition blir yrket i så fall sårbart och de låga kvalifikationskraven gör det än mer känsligt för förändringar. Förmågan att behärska en lastbil räcker inte så långt när tekniska innovationer gör körningarna allt lättare. Sårbarheten förstärks av det komplexa mönstret av status- och positionsskillnader som får hierarkier att framstå som naturliga. Med fokus på yrkets särart kunde även kroppens betydelse för förarnas iscensättande av sin maskulinitet ha blivit en intressant fråga.

Det gäller också frågan om vad för slags anställda det delade värdemönstret resulterar i. Blir de lojala, flexibla och självstyrande på ett, ur arbetsgivarnas synpunkt, mycket fördelaktigt sätt? Delvis går dessa problem att förstå om man läser mellan raderna, men explicita diskussioner saknas. Blicken för vissa betydelsefulla yrkeskulturella drag skymms nog av upptagenheten med kön och maskulinitet, även om avsikten inte var att ge kön en privilegierad absolut förklaringskraft. Om författaren istället valt att tydligare fokusera samspelet mellan yrkeskultur och maskulinitet som förståelse- och handlingsformer kunde analysen ha fördjupats.

Könspolitiska potentialer?

Men den sympatiska och klart uttalad könspolitiska ambitionen och visionen, som tillåts genomsyra analysen av empirin, ska inte undervärderas för det. En rimlig slutsats man kan dra av avhandlingen är att den symboliska kopplingen mellan män och maskiner skulle behöva brytas för att yrket ska kunna förändras, göras tillgängligt för kvinnor och kanske för andra slags män/maskuliniteter. De normerade egenskaperna – medmänsklighet, (bil)omvårdnad, socialt upppoffrande, ansvarsfullhet, pålitlighet, social kompetens – brukar

konventionellt tillskrivas kvinnor, speciellt inom service-sektorn. Männen i studien kämpar för att ge desamma en maskulin vinkling och tolkning. Kanske kan det vara ett fält där det går att skapa öppningar för kvinnor genom att ta fasta på egenskaper och förmågor som är hyfsat könsneutrala (ansvar, pålitlighet) eller möjliga att omtolka? Trots vissa invändningar mot metodiska och analytiska vagheter är Nehls avhandling en nyanserad skildring av hur yrket utformas i skärningspunkten mellan reella dagliga praktiker och symboliska föreställningar och ideal, där kön och klass som identitetsmarkörer ofta samspekar på ett intrikat och inbördes förstärkande sätt. Styrcen ligger avgjort i den gedigna och nyanserat skildrade empirin som fångar förarnas dagliga liv, och som behövs för att förstå hur det går till när könsföreställningar omvandlas och omsätts till yrkesspecifika handgrepp och praktiker. Villkoren och resurserna varierar mellan olika grupper. Det tycker jag framkommer tydligt i Eddy Nehls avhandling.

Carina Kullgren, Göteborg

Mattias Qviström: *Vägar till landskapet. Om vägars tidrumsliga egenskaper som utgångspunkt för landskapsstudier*. Acta Universitatis Agriculturae Sueciae. Agraria 374. Alnarp 2003. 240 s., ill. English summary. ISBN 91-576-6408-0.

Mattias Qviströms avhandling har, som redan dess titel anger, som övergripande mål att via en tidrumslig analys ge oss en bättre förståelse för vägar som landskapsfenomen. Hans ambition är att fånga landskapets dynamik då det är förståelsen av hur i det här fallet vägar, förändrar och förändrat landskapet, som ger landskapsplaneringen möjlighet att förstå hur landskapet bör utformas i framtiden. I sitt kritiska förhållningssätt till den moderna planeringsideologins framstegsmodeller där vägar skall spara tid och reducera avstånd, knyter han an till en lång tradition inom landskapsforskningen. *Syftet* med denna studie är alltså att visa hur landskapsanalys utifrån en relationell tidrumslig ansats kan säga något om påståendet att avstånd kan krympa. Vilka avstånd krymper och vems tillgänglighet är det som ökar, det är kontroversiella frågor som Qviström använder för att visa vilken reduktionistisk analys det moderna planeringstänkandet bygger på. Framställningen är disponerad så att vi först får ta del av ett långt avsnitt om den landskapsforskning som Qvi-

ström betraktar som sitt forskningsfält, följt av kapitlet *Vägvisare*, som diskuterar relationen mellan vägar och landskap. Därefter följer den historiska fallstudie över vägnätets och vägplaneringens utveckling i sydvästra Skåne som utgör den egentliga undersökningen och kan sägas vara en avhandling i avhandlingen. Sist följer ett avsnitt som kritiskt granskar dagens vägplanering, samtidigt som alternativa synsätt för morgondagens landskapsanalyser presenteras.

Inledningsvis ställs vi inför frågan om landskap kan krympa. Transporternas utveckling har i det moderna samhället skildrats som om de fått avstånden att krympa. Med varje ny transportteknik och med ökad hastighet sägs världen krympa. Det är också en sådan reduktion av avstånd som den moderna vägplaneringen syftar till. Den krympande världen hänger i sin tur samman med modernitetens syn på att utvecklingen ständigt går framåt, den välkända framteggstanken. Förbättrade transporter spelar en nyckelroll i denna tanke. Frågan i den här avhandlingen är alltså vad som händer med landskapet när avstånd krymper. Vad är det för landskap som formas med de ökande hastigheterna? Eller annorlunda uttryckt: vad är det för platser som egentligen skapas av de krympta rummen. Här lyfts betydelsen av historiska studier fram. Sådana ger möjlighet till alternativa synsätt som kan ifrågasätta det Qviström menar tas för givet i dagens moderna landskapsforskning och landskapsplanering. Det som står i fokus för undersökningen är vägen som landskapsfenomen och vad vi kan lära om landskapet genom att studera vägnätet. Avsikten är både att lämna bidrag till den kulturgeografiska landskapsforskningen med en historisk studie och att bidra till den praktiskt inriktade landskapsplaneringen. Avhandlingen vill visa vilken roll sättet att betrakta såväl vägar som landskap spelar, för hur landskapsanalyser och vägprojekt utformas.

En relationell historia om hastighet

Några nyckelord är särskilt viktiga att hålla i minnet för att följa resonemangen i den här avhandlingen. Det är historia, hastighet, modernitet, tid, rum, plats och landskap – allt sett ur ett relationellt perspektiv. Av allra största betydelse i förståelsen av de förändringar av tid och rum som Qviström vill se i landskapsanalysen, är skillnaden på öppna och s.k. *svartlådade relationer* samt begreppet *sömlösa landskap*. Det är i skärningspunkten dem emellan som han har genomfört sin studie.

I ett inledande kapitel klargörs avhandlingens teoretiska utgångspunkter med hjälp av den franske filoso-

fen Bruno Latours relationella metod samt Torsten Hägerstrands konstaterande att närheten är grundläggande i landskapsforskningen. Av betydelse är också att Qviström har för avsikt att bygga sin studie på det som Hägerstrand kallar indiciekedjor, dvs. allt vidare indicier som kan ge en allt tydligare och fastare bild ju mer de hakar i varandra. Han vill betona platsen som den primära källan till kunskap, medan den moderna forskningen ser det abstrakta rummet som det primära. Plats vill han med hjälp av Latour definiera som en uppsättning heterogena relationer som gjorts hållbara. Platserna är i sin tur landskapets elementa. Och landskap definierar han utifrån Carl Sauers senare landskapsbegrepp som ser land-skapande som något som sker i samspelet mellan samhället och naturen inom ett specifikt område. I ett sådant landskapsbegrepp tonas gränsernas betydelse ner och det blir istället relationerna mellan marken och människorna eller *land and life* som ställs i fokus. Därmed vill Qviström alltså undvika ensidiga landskapsbetraktelser som åtskiljer de fenomen som skapar landskapet. Han betonar istället både-och-förhållanden och det processtänkande som präglar både Hägerstrands och Latours metodologiska och teoretiska förhållningssätt. Landskapsforskningens grund finns i den tidrumsliga metoden – i studiet av närhet och i betoningen av tidrummets kontinuitet. En plats skapas av den tid eller process som krävs för att skapa den. Det finns som Hägerstrand säger behov av både rörelse och stabilitet, dvs. en tidrumslig formation i land-skapandet. Hägerstrand använder uttrycket *att äga rum* för att beskriva hur platser skapas. Qviström använder Hägerstrand som grunden i sina landskapsmetodiska utgångspunkter medan Latour får hjälpa till att lyfta fram en relationell ansats även hos Hägerstrand. Den menar han framkommer i uttrycket att äga rum. Eftersom Hägerstrand studerar avgränsade tidrum medan Latour utgår från nätverk, lutar sig Qviström mest åt Hägerstrands rumsavgränsning.

En tredje vägröjare och föregångare som får stort utrymme i den teoretiska genomgången men sedan försvinner ut från analysen, är den amerikanske landskapsforskaren John B. Jackson. Jackson studerade vägar, transporter och resor som uttryck för samhällets sätt att hantera tid, rum, natur och kultur, och konstaterade bl.a. det välkända faktum att ny hastighet skapar nytt sätt att förhålla sig till landskapet. Qviström kritiserar honom dock för en kulturdeterminism som begränsar mångfalden och även för att inte uppmärksamma vägars sömlösa förhållande till omgivningen.

I övrigt värjer den här avhandlingsförfattaren sig mot att plocka in fler analytiker i sin studie, även om teoretiker som geografen Doreen Massey och historikern Rosalind Williams används flitigt för att ytterligare betona hur transportstrukturen omvandlar våra vardagsmiljöer och förstör den platsbundna kunskapen.

Vårt förhållande till vägar är ambivalent, de betraktas både som drivkraft i samhällsutvecklingen och ett hot mot vår miljö. Den tidigare landskapsforskningen har förbisett sådana ambivalenser, liksom kunskapens platsbundenhet, till förmån för abstrakta rum och universella sanningar, menar Qviström, och har istället ambitionen att nyansera analysen genom att lyfta fram relationen mellan vägarna och landskapet samtidigt som han ifrågasätter modernitetens dikotomier. En viktig skillnad mellan den moderna forskning som han kritiserar och de relationella studier som han förespråkar, finns i synen på gränsdragningar samt i att de senare betonar att objekt och relationer skapas samtidigt.

Avhandlingens metod, som skall hjälpa denna studie av vägnätet att visa vad det är för aktiviteter och landskap som vägnätet understöder, beskrivs i kapitlet med den dubbeltydiga titeln *Vägvisare*, som anger att det handlar både om hur avhandlingsförfattaren vill visa oss vägen genom sin studie och hur en hel rad olika vägvisare över tiden skapat en viss tidrumslig struktur. Tidtabeller och kartor är kanske de som tydligast visar detta. Qviström vill avtäckta det dolda landskap som den moderna vägplaneringen skapar genom att analysera dessa vägvisares betydelse. Tre motsatspar anges som särskilt viktiga att uppmärksamma: 1. åtskiljandet av väg och transport, 2. åtskiljandet av väg och markanvändning samt 3. åtskiljande av hastigheter och gränser.

Här finns flera metodologiska ansatser som skall vägleda Qviström i den relationella studien av avståndets krympande. Vägvisarna utnyttjas som indicieträdar som förmår nysta upp landskapets egenskaper och mellan resan och kartan återfinns skillnaderna i vilken landskapsutveckling det är som vägarna understöder. Järnvägarna används för att visa hur den moderna transportinfrastrukturen skapar en viss tidrumslighet. Det är analysen av denna tidrumslighet som bör ersätta kausala orsaksförklaringar i landskapsforskningen, menar Qviström. Med Latours sätt att se kan såväl resor som transporter betraktas som utsträckta händelser som skapar en viss tidrumslighet. Men vad som äger rum är beroende av vilka relationer som det nätverk består av som skapar tidrumsligheten. Är det färdigförhandlade relationer så är positionerna låsta och relationerna med

Latours uttryck *svartlådade*, dvs. man vet på förhand vilket resultatet skall bli. Svartlådade relationer betraktas i regel som självklara, de exemplifieras här med att man kör på höger sida där regeln är högertrafik eller att bussen går enligt tidtabellen. Genom att utgå från detta bibehåller man också relationen. Dess motsats är öppna relationer som fortfarande är under förhandling. Men Latour menar också att de svartlådade relationerna går att öppna. Förmågan att svartlåda relationer handlar om att kontrollera aktörerna i nätverket.

I insiktsfulla analyser får vi följa sådant som Qviström välformulerat uttrycker som hur järnvägens roll kan följas långt bortom banvallen och ge oss förståelse för transporternas betydelse i landskapet. Framför allt introducerade järnvägen ett nytt sätt att hantera hastighet, men också ett modernt sätt att hantera tid, rum och transporter genom införandet av regelbundna avgångar och översiktliga tidtabeller. Det handlar om ett sömlöst landskap och Landskapets sömlöshet lyfts överhuvudtaget fram i den här avhandlingen. Att inte studera vägar som sömmar i, utan som delar av landskapet visar hur nätverk skapas av vägar, skyltar, resenäer, krogar, kartor tidtabeller etc., ett nät där förhållandet till tid och rum också konkretiseras. Och vägnätet nyanserar tidrummet snarare än krymper det. Landskap krymper inte, de förändras, betonar Qviström. Det här avsnittet, eller tredje kapitlet, utgör avhandlingens höjdpunkt, som senare får en intressant efterföljare i kapitel fem. Men däremellan kommer en i sig mycket intressant empirisk studie av vägingenjörernas landskapande.

Vägnät för en krympande värld

I en fallstudie, som är en särskild avhandling i sig och som egentligen inte har så mycket med den andra avhandlingen att göra, återfinns på dryga 100 sidor en historisk studie över hur vägnätet och vägplaneringen utvecklats i Bara härad i Skåne under 1900-talets fyra första decennier, dock med huvudsakligt fokus på mellankrigstiden. Vägnätet byggdes om utifrån ett modernt sätt att se på tid, rum och transporter. Planeringsambitionerna var att krympa avstånd med ökade hastigheter. Lokala vägar blev nationella. Platsbundna egenskaper byggdes bort. Poängen med den här skildringen är att visa hur det synsätt som tar form under mellankrigstiden ligger till grund för dagens vägnät och vägplanering.

Ingenjören var ju det moderna samhällets praktiske skapare och i det här kapitlet möter vi vägingenjörerna Hugo Pallin och Ernst Augustinsson. Pallin är ingenjören och modernisten som verkar på riksnivå, som både

praktiskt inriktad ingenjör och professor i vägbyggnads- och kommunikationsteknik vid KTH och vars synsätt att rörelse är mål och medel för allt liv, dvs. att den västerländska rörelsekulturens dynamiska kraft är all utvecklings kärna, kommit att dominera den svenska vägplaneringen. Hastighet var för honom liktydigt med utveckling. Ny teknik och ökade hastigheter var något ofrånkomligt, menade han. Samtidigt blir priset för en ökad välfärd med denna utveckling att vi tvingas lämna naturen. Här syns således modernitetens ambivalens i åtskillnaden mellan natur och kultur.

Pallins tänkande var samtida med den modernism och funktionalism som fick sitt mest välkända uttryck i Stockholmsutställningen 1930 och i stridsskriften *acceptera*. En ny sorts människa skulle skapas i det nya samhälle som nu skulle ta form, en människa som skulle färdas fram i bil i allt högre hastigheter på det nya vägnät som de moderna ingenjörerna, arkitekterna och politikerna formade i framstegets anda. Hur såg det då ut i Bara härad vid den här tiden? Här var modernitetens vägexpert Malmöhus läns vägingenjör Ernst Augustinsson föregångare i vägplanering, teknisk utveckling och vägvisning. På 1930-talet var detta landets vägtätaste område och exempelvis vägen mellan Malmö och Lund var Sveriges mest trafikerade. Qviström har dock inte valt Bara för dess unika ställning i utvecklingen utan för att visa det allmängiltiga i hur något platsspecifikt i landskapet ersätts med nationella regelverk och därmed ett annat synsätt.

Valet av tidsperiod motiveras av att det så sent som vid 1910-talets slut saknades en vägplanering och vägar beskrevs som hopplöst lokala. För att använda Pallins uttryck tillfördes vägstump för vägstump utan tanke på helheten. Vägar var omoderna och präglades av hästarnas lunk långt in på 1920-talet. Såväl vägnätet som dess skötsel beskrevs som uppsplittrat även om vägnätet i sig i Bara hade fördubblats från 1894 till 1914. Detta var en betraktelse ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Lokalt sett var vägnätet inget problem och fortfarande en öppen förhandlingsfråga. Förebilden i det framtida vägnätet fanns emellertid i den samordning och överblick som järnvägarna erbjöd och därför gällde det att skapa överblick och nationella vägar genom vägvisare, kartor och andra normerande svartlådningar. Biltrafiken ökade kraftigt på 1920-talet och bilismen krävde nya normer. Med stolthet kunde Bara sätta upp 300 nya normerande vägvisare och betrakta den frågan som slutgiltigt löst redan 1929, för att bara några år senare tvingas ersätta skyltarna med

sådana som svarade mot en ny nationell standard. På vägkartor standardiserades namngivningen och vägar numrerades för att identifikation av olika vägstandard skulle bli möjlig. I indelningen särskildes rikshuvudvägar och länshuvudvägar från vanliga landsvägar. År 1938 infördes också normalbestämmelser för vägars tekniska utformning som var kopplade till statsbidrag, vilket innebar en än hårdare nationell styrning.

Ett modernt vägrum får sin form av hastigheten

Parallellt med framväxten av en nationell vägplanering utvecklades synen på en bilism som krävde höga hastigheter och de höga hastigheterna sågs i sin tur som grunden för framtida framsteg, varför hastigheten kom att spela en ytterst central roll i vägplaneringen. Samtidigt konkretiserades och materialiserades hastigheten i att vägrummet gjordes till ett objekt i sig, där säkerhet, tillgänglighet och morfologi bands samman på ett sätt som Qviström menar är det vi idag tar för givet. Konkretion bestod inte bara i nya hastighetsregler utan också i sådant som hastighetsmätare, avståndspelare och färdskrivare. Hastigheten var emellertid fortfarande fri och det samtida begreppet trafikultur sammanfattar väl hur synen på individens förmåga att handskas med hastigheterna skulle utvecklas parallellt med de tekniska framsteg som ökade hastigheten. I moderniteten sågs ju kulturens framsteg överhuvudtaget som något självklart. För att förbättra trafikulturen inrättades trafikundervisning i skolorna, körkortsundervisning samt kampanjer mot rattfylleri. Vägen hade nu vid 1930-talets slut blivit ett avgränsat *vägrum* särskilt för bilism och höga hastigheter som krävde regler för hur trafikanter skulle bete sig i detta rum.

När vägrummet anpassas till de höga hastigheterna händer något också med dess morfologi och dess detaljer. Telefonstolpar, mjölkbord, milstenar, brevlådor, fruktträdsalléer, murar, bebyggelse, djur och människor kom så småningom att bli till ting som kallades vägrummets möblering och därmed visade hur vägrummet betraktades som en sluten behållare som således kunde möbleras. Detta till skillnad från den väg som fortfarande på 1920-talet hade en otydlig gräns mot det omgivande landskapet. Det var först 1928 som lantbruk och vägskötsel gick skilda vägar i Bara. Och några år senare åtskildes ägande och brukande av vägrummet. Qviström tydliggör denna process där vägrummet enhetliggörs och anpassas till bilismens hastighet både genom hur vägträden förvandlas från nyttobringande olycksförbyggande element och till en ständig fara för trafiken

och i hur exempelvis brevbärare Bengtsson i Genarp 1939 tvingas inse att vinterväghållningen inte omfattade de småvägar som nu befann sig längst ner i vägarnas hierarki. De nationella bilisternas framkomlighet var viktigare än att den lokale brevbäraren kunde ta sig fram. Problematiken med vintervägarna är exempel också på något annat, nämligen hur strävan efter ett icke platsbundet vägnät skapar en ny platsbundenhet, genom att naturen fortfarande har makt över det, vilket inte den tekniska strategi som förutsätter samma skötsel i hela landet tar någon hänsyn till.

Sammanfattningsvis visar Barastudien hur väghållningen under mellankrigstiden professionaliseras i enlighet med det nya tekniska ingenjörstänkandet, och hur en väghierarki växer fram som särskiljer centrum och periferi i häradet. En tidigare ordning är i upplösningstillstånd och den successiva framväxten av något nytt blir synligt i Bara. En ny tidsdimensionen visar sig inom vägplaneringen och därmed kommer också vägen att spela en roll i landskapets utveckling också långt innan vägarna visar fysiska avtryck i landskapet. Tydligast visar sig detta i planeringen av den nya Lundaväg där projekteringen skedde i luften genom flygfotografering och inte genom markeringar på marken. Den hade därmed flyttats i både tid och rum och den nya vägen kunde konstrueras alldeles abstrakt på pappret. Den här särskilda avhandlingen i kapitel fyra, som i sig är intressant, avslutas med ett avsnitt som kallas diskussion där en viss återkoppling sker till Hägerstrands indiciemetod med vilken en stadigare och fylligare totalbild av utvecklingen skapas. Metoden visar hur bruket av till synes triviala detaljer kan visa det nya vägnätets tidrumsliga uttryck, som växer fram under mellankrigstiden. Detta var i sin tur en viktig del av landskapsförändringen under samma tid.

Rummet har inte krympt men en reglerad rörlighet har uppstått

Om landskap verkligen kan krympa återstår att söka svar på. Avhandlingsförfattaren betonar att förändringarna under den studerade perioden präglas mer av förändringar av synsätt än av förändringar av vägnätet i sig. Hursomhelst så kom tid, hastighet och pengar att betonas alltmer i den svenska vägplaneringen och Qviström frågar sig vart kulturen tog vägen. Begreppet trafikultur ersattes med trafiksäkerhet men därmed försvann inte kulturen utan ersattes bara med en annan. Det som försvunnit är insikten om hur kulturen skapas och omformuleras.

Vilken betydelse har då denna studie för dagens landskapsplanering? Varför behövs en relationell tidsrumslig analys? I kapitel fem, som närmast kan sägas vara en fortsättning på kapitel tre, hämtas exempel från vår egen samtids vägplanering för att visa hur fåordiga, schablonmässiga platser skapas av dagens vägplanering. Ett svartlådat vägnät som växte fram inom mellankrigstidens planeringstänkande präglar fortfarande vägplaneringen. Hastigheten värderas högt och bilismen styr. Qviström prövar här den trafiksäkerhetspolitiska nollvision som antogs av riksdagen 1997. Visionen innebär menar han, en än starkare koppling mellan hastighet och vägmiljö, då trafiksäkerheten bygger på hastigheten, dvs. på att ett slutet säkert system för höga hastigheter skapas för att undvika dödsfall i trafiken. Alltmer reglerade hastigheter införs samtidigt som vägrummet utformas så att det kan styra trafikanternas beteende. Genom att definiera avstånd bestäms också andra aktiviteter av betydelse för landskapets utformning. Ju mer reglerat vägnät, desto större inflytande kommer det att ha på det framtida landskapets strukturer, konstaterar han. Nollvisionen visar en fortsatt stark tilltro till teknikens möjligheter. Nollvisionens system bygger på ett fullständigt svartlådat vägnät, med svartlådade förflyttningar. Resor och rumsuppfattningar är hastigheter, inget annat. Här finns inget utrymme för människor och mänskliga beteenden. En enda variabel, hastigheten, är vad som återstår i detta system. Det handlar bara om att komma fram.

Kan landskap krympa?

Vad är det då för platser som skapas i nollvisionens landskap? Här använder Qviström sig av Edward Caseys begrepp *thinned out places* för att visa hur alltmer fåordiga platser skapas. Objektifierade, lättförstådda, flyttbara, utbytbara globala platser skapas och i dessa finns inget utrymme för platsspecifika relationer. Här, på avhandlingens sista sidor, får vi också svar på huruvida landskap kan krympa. Ja, menar Qviström, i ett avseende kan man påstå att landskapet krymper, nämligen i det att svartlådandet förenklar landskapet till ett system för internationella infrastrukturer. En endimensionell planering fokuserad på hastighet skapar en planeringssituation där svartlådningen ökar i takt med ökad hastighet. Istället efterlyses i den här avhandlingen en öppen planeringssituation där samhällets framtid diskuteras på ett mer demokratiskt sätt, utan att fenomenen på förhand har klassificerats som centrala och perifera, viktiga eller betydelselösa. Det behövs alltså flera handlingsalterna-

tiv och alternativa synsätt. Planering kräver liksom så mycket annat mångfald, och de förenklade, fåordiga vägprojekten stämmer inte alls överens med de mångordiga landskap som de är del av! Vi måste öppna den svarta lådan som dagens referenshastigheter bygger på, skriver Qviström, och avslöja vad som egentligen döljs bakom referenserna. Men kan man inte lockas att också svartlåda och effektivisera landskapsplaneringen och landskapsanalysen? Den framstår ju närmast som oprecis och lekmannamässig i jämförelse. Nej, blir det givna svaret. Landskapets komplexitet kräver tid, djup, vid förståelse och ett fasthållande vid plats specifika egenskaper. Men här finns det en ambivalens, menar Qviström, som tydligast uttrycks i kartografins roll inom landskapsanalysen. Den kan aldrig bli något annat än ett tillägg som förvandlar landskapselement från att vara sömlösa till att bli avgränsade objekt på kartan. Kartografins skaldeterminism är en annan sida av problemet som hindrar ett synliggörande av alla de små detaljer som förändrar landskapet och betonar karterade objekt istället för landskapets processer. Via historiska studier kan landskapsforskningen istället återta några av de parametrar som försvunnit till diskussionen och vidga diskussionen om vägar, transporter och resor. På så sätt blir landskapsanalysen av exempelvis krympandet en väg till landskapet, för att återknyta till avhandlingens utmärkta titel.

Landskapsanalysens möjligheter

Huvudinvändningen mot den här avhandlingen finns i dess disposition, som skapar intrycket av att vi har att göra med två avhandlingar i en. Läsaren görs ej heller bekant med hur materialet styrt undersökningresultatet, vilket framstår som särskilt viktigt i en studie där källorna är resultatet av den moderna planering som den också granskar. Det hade också varit intressant att få ta del av en jämförelse med en annan planeringsföreteelse under samma tid för att få kunskap om vad som var specifikt för vägplaneringen. Vägarna kom förvisso att inventeras, kategoriseras och homogeniseras under 1930-talet, men vad var det som inte drabbades av detta under 30-talet?

En allvarigare invändning är att planeringsutvecklingen inte betraktats ur något relationellt socialt sammanhang varför det egentligen inte framställs några konflikter eller någon kamp om att definiera rummet. Endast i en not tas David Harveys relationella ansats upp och då endast för att genast läggas åt sidan. Jag hade också velat se mer av det ambivalenta i landskapandet, av instabila platser, translokala platser och multivokala fält.

Detta är en historisk studie i bästa mening, men vad lär den oss om historien? Den lär oss förvisso att det var bättre på 1920-talet, då vägfrågorna fortfarande var öppna och att plats är bättre än rum, då platsen är en öppen historisk konstruktion medan rummet är abstrakt och slutet. Men framför allt har den visat hur svårt det är med modernitetskritik – att undvika de modernitetens tankebanor vi alla är en del av.

I den här avhandlingen kan man lära sig mycket om hastighetens betydelse för vägrummets utformning och hur den svenska vägplaneringen vuxit fram och även format det landskap som vägarna är en del av. Materialet som använts för att visa hur detta gått till är ett kalejdoskop av olika arkivmaterial och den relationella analysmetoden är intressant om än komplicerad. Analysen präglas av ett skarpsinnigt teoretiskt tänkande även om det inte alltid är så klart uttryckt. Vi har fått landskapsanalysen problematiserad och anat att här finns fortsatta möjligheter, inte minst i nyanseringar och omformuleringar av tidsgeografin. Tidrumsliga studier kan få en annan karaktär om de tar platsbunden kunskap som utgångspunkt och betraktar tid och rum som delar av samhället istället för det som tidsgeografin kanske främst har förknippats med, förenkling och abstraktion.

Det här är en spännande avhandling som pekar framåt då den förenar flera olika forskningsområden samtidigt som den öppnar dörrar till nya. Den förmår genomföra en tvärvetenskaplig analys, som, även om den, som avhandlingsförfattaren själv konstaterar, är något famlande, också pekar ut flera framtida forskningsvägar. Avhandlingen har fördjupat kunskapen om den moderna samhällsutvecklingen i Sverige genom att visa hur stor roll vägarna spelat i samhällsplaneringen. Den har berikat den tvärvetenskapliga forskningstradition som landskapsforskningen är och den visar att den här forskningen även fortsättningsvis sannolikt mår bra av att växa inom flera olika miljöer samtidigt som den förenas i övergripande studier som denna.

Birgitta Svensson, Stockholm

Karin Hassan Jansson: *Kvinnofrid. Synen på våldtäkt och konstruktionen av kön i Sverige 1600–1800*. Acta Universitatis Upsaliensis 205. Uppsala universitet 2002. 361 s. English summary. ISBN 91-554-5419-4.

Kvinnofrid är ett medeltida begrepp som vunnit insteg i den politiska debatten under 2000-talet. Den nya