

Exkursion genom decennier

NILS LEWAN

Gammal hängiven geograf och pensionär. En särskild hälsning till mina gamla elever. Även om de oförbättrliga empirikerna blivit färre med åren, är de ännu ej helt utdöda. De kvarlevande söker hämta mod och tröst hos erkända föregångare – vad gäller landskapet och miljön hos män som Mårten Sjöbeck och Sten Selander, Carl Fries och Gunnar Brusewitz. Ingen av dessa kunde nämna sig geograf, men sådana skulle lätt nog kunna tillfogas.

Som doktorand kunde jag för ett tredjedels sekel sedan ta del av professor Torsten Hägerstrands argumentering för behovet av regionplanering i Skåne, om vikten av att tänka efter före (se Regionplanering s. 67 ff., SNS 1964).

Då jag snart därefter ställdes inför situationen att utveckla exkursioner, blev inte oväntat utvecklingen utanför städerna jämte förhållandet stad – land mitt huvudtema.¹ Efter mer än tre årtionden är temat långtifrån uttömt, däremot förändrat. Inledningsvis handlade det i första hand dels om bebyggelseexpansion, dels om vad jag kallade dold urbanisering. Successivt aktualiserades ytterligare aspekter genom studentfrågor, egna fältobservationer och intresse för samhällsdebatten. Idag framstår temat som långt bredare, mera komplext men även mer kontroversiellt – som en spegel av tiden.

Fördelarna med återbesök är uppenbara.

¹ Den egentliga staden som objekt för studier och exkursioner hade kollegan Lennart Améen abonnerat på åtskilliga år tidigare, medan landet på sextioalet fortfarande låg öppet.

Man vet successivt alltmer, man kan blicka tillbaka, och förberedelserna kostar mindre. Uppenbarligen har även åtskilliga deltagare funnit det värt att återkomma, ofta för att visa andra. Men visst, från början är det krävande att arbeta upp en exkursion. Utan exkursioner blir emellertid landskapsstudier tämligen omöjliga. Det är inte alls givet att man behöver buss. Cyklar kan tänkas, och även vid lundainstitutionen har vi gått många mil till fots. Se s. 79 ff. i Svensk Geografisk Årsbok 1995!

En exkursionsroute blir till

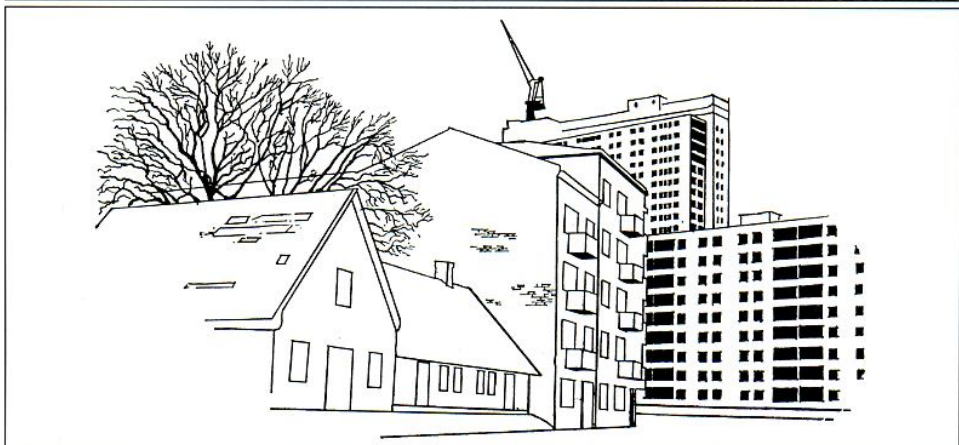
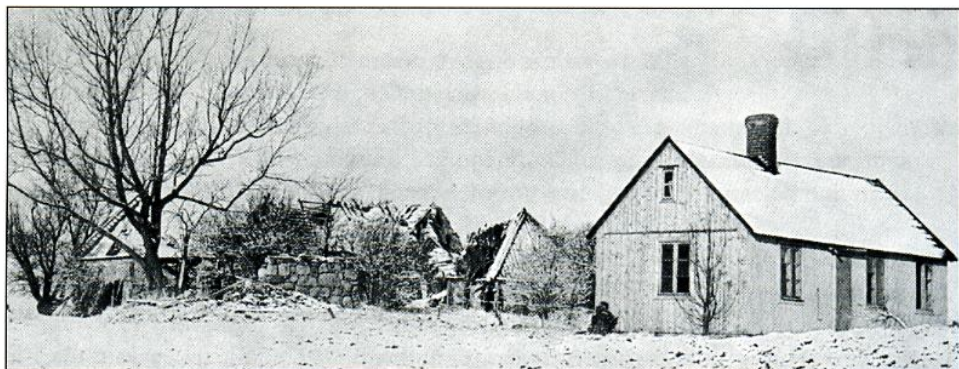
Ont om tid, flygande fläng. – Vad vet jag redan? En då nyss framlagd avhandling kunde vara ett halmstrå (Lewan 1967). Helt passeligt behandlade den skånskt landskap sedan början av 1900-talet, ett drygt halvsekel då.

Själva routen har stått sig i decennier, så långt Vägverket har medgivit, men längs den har mycket hunnit hända – och alltmer funnits att säga. Så har turen förenklats och förkortats – men ändå förblivit lika lång.

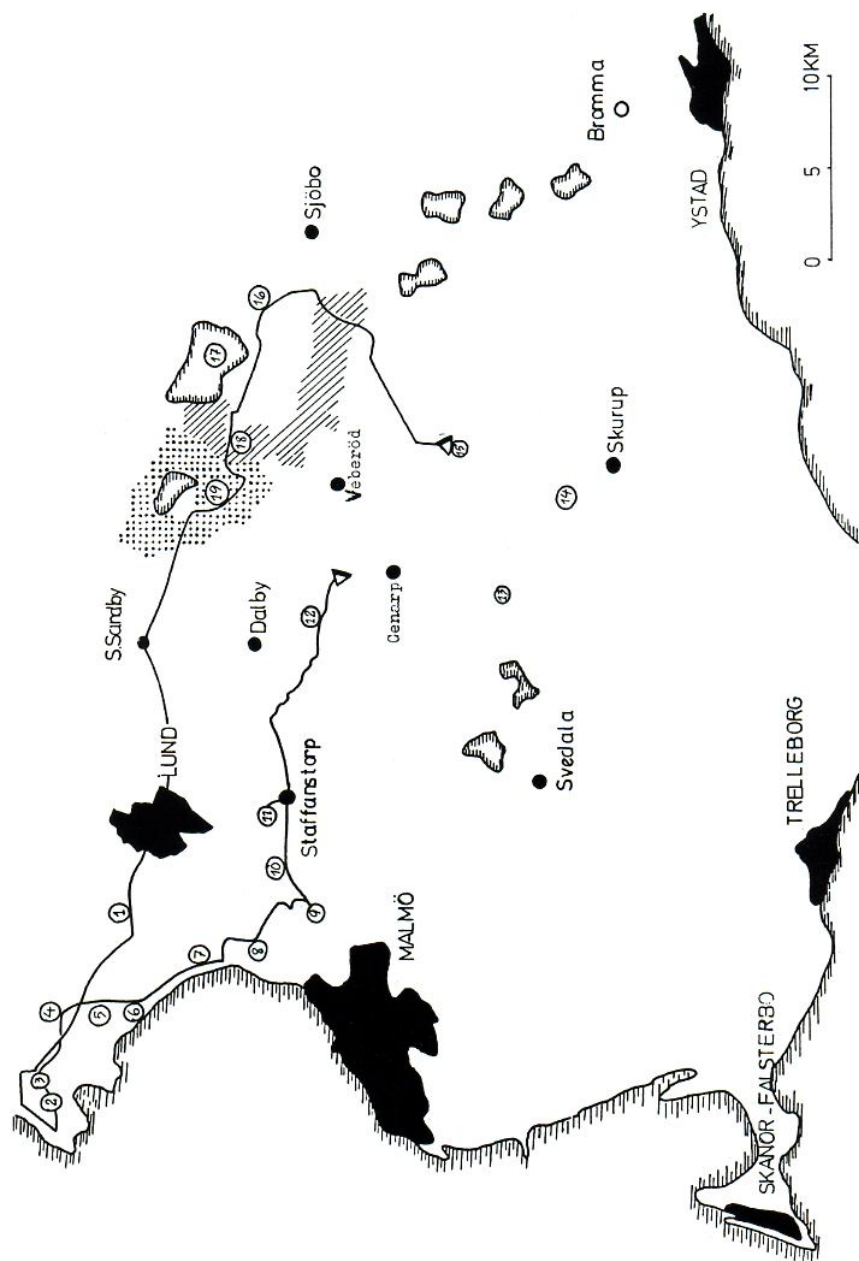
Slumpen ville att den sista tjänsteexkursionen längs routen kom att gå nästan på dagen trettio år efter den första. Bättre pedagogiskt tillfälle har sällan bjudits: Då? Nu! Sedan? Låt oss följa några av spåren genom åren.

Längs vägen då och nu

Stadens expansion (0–1) ingick från början, men sedan dess har mycket mer av landet,



Figur 1. Avhandlingen *Landsbebyggelse i förvandling* (Lund 1967) behandlar bl.a. stadens inflytande på landsbygdens utveckling. Lennart Améen disputerade några år tidigare på *Stadsbebyggelse och domänstruktur* (Lund 1964). Bilder från avhandlingarnas omslag.



Figur 2. Normalroute för en lundensisk landskapsexkursion (7 april 1967–5 april 1997).

med grusvägar och pilerader, lydigt lämnat plats för både boendestadsdelar och verksamhetsområden. Stadens yta har vuxit långt snabbare än dess folkmängd, den smala infarten har blivit fyrfilig, och kringfartsleden har knutits därtill med ett märkligt klöverblad. Endast de verkligt gamle kan ännu ana luckan i allén, där en järnväg passerade fram till 1939, medan få kunnat undgå att se naturgasstationens blå port. Nästan till sist – var det 1996? – tillkom också en cykelbana, till fromma för både cyklister och bilister. En ännu föga vindfångande färsk trädrad har också adderats.

Fjelie by (1) är sig ganska lik tycker man först, men kratsar man på fasaden, kommer det nya i tiden ändå till synes. Visst var även denna by dolt urbaniserad redan på sextiotalet, men idag har tecknen blivit mera påfallande. En bondgård då är icke längre bondgård, en prästgård ej prästgård, en skola ej skola, en smedja ej smedja ... Kvar av service finns den gula brevlådan och kyrkan, och invid denna pekar skylten *Softstart* mot Nya skolan, byggd 1913 och nu datamjukvaruinrättad. Men varför har inte denna stadsnära by vuxit? Svaren har varierat genom åren – liksom orsakerna.

Vägen mot nordväst (1–2) är sig blott delvis lik. Mellan Fjelie by och motorvägspåfarten har nyligen grävts ett par dammar vid Fjeliebäcken, två av snart femtio kvävebromsar i Höje ås avrinningsområde. Nära motet finns sedan många år en karakteristisk och alltmer utnyttjad infartsparkering. Över motorvägen buktar numera en ljusgrå cykelbro, och bortom vägens högra sida växer energiskog. Ekarna i Lödde sandskog, planterade för mer än ett halvsekel sedan, har fortfarande ej vuxit sig stora. Motsatsen gäller det långt färskare köpcen-

trat Center Syd vid avfarten mot Barsebäck. Här handlas och genereras trafik, här finns kombinationen av den gamla tidens kyrka och stationssamhälle, en »träffpunkt för alla». Snart också en bland många?

Barsebäckshalvön (2–3) har bytt ansikte på många sätt. Gillhög har »alltid» varit platsen att studera stabilitet och förändring. Almarna kring gånggriften har numera fällts och högen är frilagd, till länsantikvariens fromma. Sedan graven reparerats (!) kan man som tidigare ta med sig en busslast in och uppleva stenålder. Doften av potatiskällare är påtaglig, och en arkeologistudent utbrister: »Här sov jag. Det måste man». Landmärket spannmålssilon är borta och med den de goda skärmtaken, som bjöd skydd med utblick i vrångt väder. Härifrån kan man åskådliggöra, hur landisen pressat sig fram från olika håll, och här kan man diskutera stegen i landskapets utveckling, sedan skåningen blev bonde – och började bygga stenkammargravar.

Med kärnkraftverket följde på sjuttioalet kolossala kraftledningarna men också byggförbud och en viss trygghet för landskapsbilden. Med den planerade 500-båtshamnen vid Sjöbobaden blev det då inget av. Nu aktualiseras den igen, medan golfbanan innanför Lundåkrabuktens mäktiga båge blivit så populär, att man anser sig behöva bygga ännu en invid Salviken söder därom. Fritiden kräver alltmer utrymme, och olika exploateringar fortsätter att exkludera andra aktiviteter och andra människor. Kvar finns fortfarande halvöns mäktiga åkerlandskap, numera med gillhögssilons efterträdare nere i byn. Tätbebyggelsen kryper från flera håll allt närmare det gamla fideikommisset, som f.ö. sedan något år inte längre har kvar sin tidigare status med åtföljande svårsäljbar-

het. Ut mot havet skådar man Barsebäck 3, godsets nya vindgenerator, medan kärnkraftsklossarna Barsebäck 1 och 2 väntar på avecklingsbesked. Barsebäckshamn där-invid fortsätter att skifta innehåll: fiskeläge – sommar- och pensionärsort – pendlar-, sommar- och seglarsamhälle.

Löddeköpinge (4) har alltsedan vikingatiden fortsatt att följa med sin tid. Sextioalets nya motorväg blev inledningen till en expansion från handels- och f.d. stationsby till sovort av format. Stationsvägen har ändrats till Nyvångsvägen, nya vången har blivit villamatta och stationshuset präktigt privatbostad. Att den kommunala självständigheten förlorades på sjuttioalet är svårt att märka i detta samhälle, som har nära till det mesta i vad som på sextioalet kallades Örestad av marknadsförare, sannolikt sorgligt obekanta med Frans G. Bengtssons lilla göingeby i Röde Orm (1941).

Borgeby landsvägsby (5) karakteriserades sedan länge av gamla gatuhus och stagnation under byggförbudets ok. När Lödesnäs gård strax i väster på sjuttioalet förädlades till tusen småhus, hjälptes utvecklingen på traven också i vägbyn. Att denna blev de fantasirika självbyggarnas Mekka kan knappast undgå någon passerande – så länge man nu kan passera genom byn. Ökande trafik har nämligen gjort situationen prekär, och oenighet om lösningen delar sedan årtionden både invånare och samhälle, lokala politiker och högre myndigheter. Inte alla landskapsekvationer har någon tydlig lösning, en illustration så god som någon till växande trängsel i rummet.

Bjärred (6) hade börjat byta kostym från sommarort till förort kring seklets mitt, och redan på sextioalet hade hundratals nya helårshus kommit till. De blev och blir stän-

digt fler. Även Bjärred har fått sitt typiska moderna Centrum, men också utåt havet har stora förändringar ägt rum. Norra Villavägens sommarvillor och -slott från tidigt 1900-tal har kommit att interfolieras med nyhus i mexi-, putsvitt eller synligt tegel. Allt tätare trängs husen, gamla tennisbanor har ersatts av badpooler, och till slut har även den lockande fruktodlingen bringats att bära hus. Kvar finns parkeringsproblemet, dock mindre för bilar än för båtar, som antingen får ankras långt ut, dra upp kölen eller stjälpas på stranden. Denna har f.ö. mått mycket väl av kustens utbyggda reningsverk.

Medan andra frågar: Vad gjorde Morfar i Mölle? (enligt Olsheden-Olsson, Helsingborg 1967), går exkursionsledarens tankar till de egna barnens morfar, vilken här gjorde sina första lärospån som sommarskeppare då 1900-talet var nytt.

Lomma (7) är vant att skifta gestalt: först infartsplats mot Lund(?) och fiskeläge, så cementindustri- och därefter tegelbrukscentrum – varom många igenvuxna täktdammar minner – och med bilismens intåg växande förort. Borta är både gamla strandmarker (bebyggda) och genomfart (spärrad). Tillkomna är nya villaområden in mot land, liksom en förbifartsled i skyddszonen mellan hus och västkustmotorväg, en präktig illustration till hur svårt det är att tänka efter före. Senast har expansionen gått vidare med nya stora hus, några ned mot f.d. stranden, ett annat som en märklig uppväxt bland en riven bondgårds höga träd. Men var kan man växa härnäst, och hur länge skall småhusen vid gamla Strandvägen kunna påminna om den tid som en gång var?

Alnarp (8) är fortfarande luckan i urbanlandskapet nordost om Malmö. Skälen kan

alltfort diskuteras: Goda jorden? Kommungräns? Markägande? Utpekad av kommunalförbundet? Under senare år har lantbruksuniversitetet självt bidragit till den goda jordens bebyggande men också till förredömligt återbruk av 1800-talets djurstallar som centrum för utbildning av landskapsarkitekter. Mot sydväst höjer sig Spillepens avfallsbackar allt högre, i söder tränger Arlövs verksamhetsområden på, dock ännu hejdade av motorväg i dit flyttad kommungräns. Alnarpslungan kan också hämta kraft från naturhistorien med Alnarpsparken bättre fotad i Skånes gamla naturskogar än beteshagen och nationalparken Dalby Söderskog, detta enligt växtekologen Urban Emanuelsson.

Burlövs egnahem (9) är knappt att känna igen. Ännu på sjuttioalet bevarades hus och mark från tidigt 1900-tal med grusvägar och trädgårdsmästerier av byggförbudets hårda hand. Brist på byggbar mark och omsorg om byinvånarna(?) medförde vatten, avlopp och asfaltering. Gamla hektarstora lotter styckades, nya småhus byggdes och radhuslängor tillfogades, medan ursprungs- husen från 1909 fick fasadtegel, frontespiser och förnyade fönster. Kvar blev namnet, på byn och på gatan, medan en urinvånare närmar sig bussen och undrar vad resenärerna ser just här. Så har egnahemsbyn blivit ännu ett exempel på »funktionell konvergens» i storstadsområdet: Oavsett historia och ursprung händer detsamma med alla orter och snart sagt alla hus, man »bara bor där».

Dock stundar för denna hussamling ännu en katastrof. Utöver motorvägen mot Lund från 1953 får man nu på andra sidan Brovägen »klar 2000». Bättre (eller värre) exempel på samhälle instängt av trafikleder

blir svårt att finna. Få framsteg sker utan offer.

Därmed är det också slut med att låta exkursionsbussen ta markvägen till bykärnan kring Burlövs kyrka, där tiden tycks ha stått märkligt still, om man nu ser det relativt.

Kabbarp (10), bondbyn vars 10 gårdar blev 4 som blev 1, har under senare år hoppats över vid exkursion, ett tecken på att andra häftigare landskapsrevolutioner pockat på mer tid. Ändå kan här som eljest varje hus och väg, vart träd och markstycke ge sitt bidrag till historien om det skånska landskapet.

Gullåkra (11), Skånes av geografer mest omskrivna och besökta by, är fortfarande värd besök, även om motiven ständigt förskjuts. Den ovanligt väl bibehållna medeltida layouten kan ännu synliggöras och fascinera, trots att dold urbanisering även här haft sin obönhörliga gång. Ett slag fanns bara en bonde i byn, sedan den näst siste till besökares förbluffelse stegade fram och »anmälde sin pensionering», varvid stallarna »nog skulle försörja sig» (som varulager) och marken fortsätta att brukas (av Hansson på nr 4). Så störs den visuella friden vid ett besök av ett nybygge, till en början hemskt att skåda. Av studenter närmare undersökta omständigheter klargör, att byn (åter)fått ännu en bonde, vars gamla gård ej rymde alla stora maskiner. Därav ny maskinhall, som dock varsamt formad och inpassad med växter intill och damm invid snarast blivit ett positivt tillskott till miljön – allt framvuxet i dialog mellan ägare, kommun och länsantikvarie. Den nya bygglagens möjligheter fick härmed också sin illustration.

Staffanstorp (–) har »alltid» körts värds- hus förbi, även om ortens skånstypiska

historia (järnvägar och sockerbruk), Foodias lokalisering av stor livsmedelsindustri (åter nedlagd) och (det bestående) läget i städernas kraftfält fått förtjänta kommentarer. Men hur ska det gå med det enda kvarvarande järnvägsspåret, hur blir det med framtida passagerartrafik till Malmö, Lund och Dalby, och var ska man hämta flis till alla nya kraftvärmeverk, bl.a. de i Staffanstorps och Lomma?

Höje å (12) har mången plats att stanna vid, men mest blir det strömmande tal, om ån som energikälla, som avledare för dräneringsvatten, som kanal och natur, som framtida fritidsväg mellan stad och ås. I ett till synes oföränderligt jordbrukslandskap kommenteras nya förändringar. Kyrkheddinge bjuder på ny förbifart, som skymmer livsmedelsindustrin i gammalt mejeri (numera rivet). Av vägarna mot Genarp kan man numera blott välja den breda, sedan nyvägen spärrat skriftesgränsernas »knäckväg». Den »nya bron» över ån vid Esarps säteri bjuder fortfarande på smörläge för diskussion om kvarnar och betesmarker, vikten av bromsytor för åkerns överflödsnäring och åns »urgamla» meandring. I detta fall är det dock endast något halvsekel sedan kvarndammen tömdes för gott, och naturens lagar tog nya initiativ i bottensedimenten.

Härifrån förlorar sig exkursionsrouten i alternativ, ändrade genom tiden och av tiden. Medan såväl vår tids Sturupsflygplats (13) som Mackleans Svaneholm (14) fått vika i tidsbristens tecken – trots signalerna de kan ge om viktiga steg i landskapets historia – finns ännu tid att stanna i lä vid illustrativa Ättarp. Från by till plattgård och centrum för godset Björnstorps jordbruk är ett spår med en just 1998 ifylld text på sten som grubbelpåsar. Ett annat spår leder från

tunga betforors skodda hjul på våta, leriga höstvägar till fjärran station med blygsamt lass via decauvillespår (från Helsingborg–Råå 1906) med hästvagnar längs mjuka böjar över Höje å till närmaste station fram mot tjugotolets begynnande lastbilstransport i samma ärende (varvid »spåren såldes till en torvmosse i Småland»). Så ger gamla avstånd allt mindre motstånd.

Idag glimmar åter vatten nedanför backen mot söder, där 1800-talets ängavattning följts av heldränerade fält, vars vatten nu får ta igen sig i ett par stora nya dammar, ännu ett led i försöken att minska utflödet av näringsämnen till Öresund. Därbortom signalerar en spetsig kyrkspira ändpunkten för genarpsbanan, som en gång dels förde delar av Lunds omland till Malmö, dels skapade ett livaktigt centrum för handel mitt bland de förr så folkrika godsen. Banan är borta sedan femtio år, stationen är kvar, medan Genarp åter inriktats mot Lund, med hjälp av minsta avstånd, bilar och kommunsammanläggning. Här – som i andra av »Lunds öststater» – njuter man av att bo långt närmare naturens glädjeämnen än vad som är förbehållet åkeromgivna stadsbor.

Vägen över åsen (12–15) har alltid haft mycket att bjuda. Av sextioalets nätta granplanteringar har blivit mäktiga korridorer utan minsta möjlighet till utblick, medan färskas planteringar skvallrar om framtida utsiktshinder. Med slingrande grusvägar och rika bokbestånd har godsets marker blivit naturvårdsområde till såväl stadsbors som markägares berikande. Stora områden i vänteläge – marker ej ens för fäfat – skvallrar nu om ägares och länsstyrelsens fortsatt divergerande uppfattning om ekonomisk ersättning för biologisk mångfald, bevarad landskapsbild och besökares intrång. Hägerstrands på-

minnelse (1988) om att »bara den som har tillgång till basnivån, fastigheten, ... har kompetens att direkt företa åtgärder i landskapet» kompletteras här med konstaterandet, att en ägare kan både tvingas att vidta åtgärder och hindras att göra det.

Fortsatt ger åsen utrymme för landskaps-historiska återblickar, från blandlövs-kog över 1700-talets hårt betade enemark-er och 1800-talets upparbetning till åker till 1900-talets nya besökning. När vädret så vill återstår också milsvida utsikter, både väst-vart mot Öresund och nedåt Vombsänkan i norr, med mera plats för diskussion om nära och fjärran landskapsförändringar.

Vägen tillbaka mot Lund (15–19) har be-farits i många varianter men alltid med fokus på landskapsbild och markägande. Detaljstudium under tidiga år av Björka mi-

niby (16) och Vombsjöns dämmningsförhållanden (17), av Klingavälsåns bevarande-historia (18) och Revingefältets mångsidiga betydelse (19) har under senare år kommit att ersättas av överblickande konstateranden. Inom området mellan Sjöbo, Sandby och Dalby ges i stort fyra skäl till att landskapet inte skulle förändras: renvatten och naturvård, militära övningar och civila friluftsluckelser (i Skrylleområdet mellan Sandby och Dalby). Status quo så länge vi dricker och springer, njuter och skjuter, kunde man säga. Nya signaler hösten 1998 aktualiserar dock frågan om vad som händer med Revingefältet, om en av de skånska brigaderna dras in. Kommer vi en gång rentav att säga, att krigsmakten var bäst på att bevara fältet åt biffdjur och stadsbor, få-gelskådare och forskande zoologer?



Figur 3. Även innan Öresundsbrotunneln öppnats, har den med tyngd och kraft satt ned foten i det skånska landskapet, vars utseende och innehåll om ytterligare trettio år vi ännu blott kan spekulera om. Ur M. Wackernagel & W. Rees, *Our Ecological Footprint* (New Society Publishers, Canada 1996).

Exkursioner i geografin och i landskapet

Länstolsexkursioner har sina fördelar. Man blir varken våt eller genomblåst, felande fakta kan sökas i bokhyllan och hunger stillas via kylskåpet. I gengäld glömmar man lätt att landskap är natur+kultur, och dialogen med deltagare blir utan verklighetens stöd. Efter trettio år möter fortfarande fräscha frågor, som för kunskapen om landskapet framåt. Sådant känns svårt att vara utan.

Men var blir naturen av under en kultur-geografisk exkursion? Eftersom föga kultur är möjlig utan natur finns den ständigt med, i kulissen eller i centrum. Den börjar redan med topografin, den berggrundsgivna och istidsavlagringarnas. Goda baltiska moräner och sandiga issjösediment ger helt olika bas för människans odling och har alltför avgörande betydelse för vilka jordar som odlas och vilka som planteras med skog, läggs i väntans läge eller offras för andra ändamål. Nej stopp, idag byggs ju ohejdat också på 10+ jord. En blygsam höjdrygg som Romeleåsen har påverkat såväl isavsmältningens förlopp och de lösa jordlagrens fördelning som vår tids trafikleder och samhällen. Naturen avgjorde för tusen år sedan var byar med fördel lokaliserades, och den bestämmer idag var bromsdammar för överskottsnäring bäst placeras. Vindförhållanden bidrar till att man ersätter gran- med löv- eller blandskog och avgör var moderna elmöllor ställs. Naturen hade fingrar med i spelet då bro-tunneln bestämdes till läge och typ, och den är med när Malmö citytunnel planeras.

Exkursionen blir näst intill automatiskt geografisk utan prefix, men det räcker inte. Biologiska aspekter och mänskliga, rent

historiska och arkeologiska, nationell politik och internationell, lockar ständigt till utvecklingar. Blir dessa för långa och för många, riskerar huvudspåret att komma i skymundan. Också sådan fara ger spänning åt exkurerandet.

Avslutning

Hemma igen vid skrivbordet kommer andra frågor. Har deltagarna även av denna tur blivit sämre bilförare, lika nyfikna som bonden på det föränderliga och det oföränderliga i landskapet? Har de bakomliggande krafterna fått nog utrymme? Har människans roll och samhällets belysts? Har ovissheten om framtiden kommit till tals? Har samtal om konkreta orter och miljöer, platser och plättar kunnat förmedla förståelse för generella sammanhang? Har jag utöver förståelse för landskapets förändringar även inpräntat lite respekt för dess historia? Får jag det? Hur olika är det att resa för första gången – och att göra det den mer än hundra?

I bakhuvudet molar successivt förändrade perspektiv, från sextiotalets problemfria optimism till nittiotalets oroande ovisshet, från en till synes enkel fråga om var allt nytt kan placeras till problemen med vad som inte kan rymmas, från överkomlig konkurrens om utrymme till en insikt att landskapet inte räcker till allt.

Igen kommer tanken på samhällets långsamma kvarnar. Sedan Hägerstrands signal för 35 år sedan om behovet av samordnad regional planering har reverenter talat – inget hänt. Huruvida det beror på tröga politiker, på centralt placerade tjänstemän utan effektivt inflytande, på starka intressen med helt andra mål eller ... det återstår

ännu att utreda. Ur synvinkeln det skånska landskapets historia och långsiktigt hållbara utveckling är det svårt att hålla tillbaka en reflektion. Var det riktigt så här det var tänkt, eller borde ha tänkts – i den mån det nu tänkts?

Landskapet är en spegel av ekonomi och politik, idéer och teknik, markägares roll

och distansers betydelse. Det visar summan av människans åtgärder i naturens rum. Även om man kan finna tal om det »Det historielösa landskapet» (rubrik i Sydsvenskan 25 april 1998), står det alltid öppet för återbesök – som inspirationskälla, kunskapsbas och fyndgruva – för att vi ej ska bli historielösa människor.