

Balansera kultur- och naturvärden

Erik Skärbäck

Inledning

Balanseringsmetoden kallas ibland kompensationsmetoden. Det handlar om att i planeringen av samhällsbyggnadsprojekt eller annan exploatering utforma ett koncept och/eller utföra särskilda åtgärder för att balansera ingrepp i natur och landskap. Balansering har använts i Tyskland under ca 30 år och introducerades därefter i många länder (Rundcrantz och Skärbäck, 2003; Rundcrantz 2007). Etiken är enkel och tydlig: Det är den som tar bort värden, dvs exploatören, som ska ge tillbaka värden av samma slag, och detta ska ske i direkt samband med projektet. Miljöåtgärderna ska således inte vara en uppstädning som sker i efterhand och som skattebetalarna ska betala. Spelreglerna är tydliga. Exploatören ska inte kunna köpa sig fri genom att betala en summa pengar, eller erbjuda andra slags åtgärder för andra funktioner än de hotade.

Exploatörer och byggherrar ska möta upp till samhällets krav på miljöhänsyn. Exploatering och markanvändningsförändringar kan ske på ett sätt som förstör resurser för ekologiska och hälsomässiga funktioner och värden, men också på ett sätt som bibehåller och utvecklar dem.

Balanseringsmetoden har inte använts mycket (Persson, 2011) i Sverige trots att kompensationskrav infördes i vår lagstiftning redan 1998. Miljöbalkens föreskrifter om kompensation i kap 16, §8 har följande ordalydelse: *”Tillstånd eller dispens och upphävande av tillstånd eller dispens får förenas med skyldighet att utföra eller bekosta ... särskilda åtgärder för att kompensera det intrång i allmänna intressen som verksamheten medför.”* I Miljöbalken, 2 kap. 8§, står att det är den som orsakat en skada som är skyldig att se till att skadan avhjälpas.

Referensexempel behövs inom planeringsvärlden lika väl som att prejudikat behövs för att få igång rättstillämpningen. Denna artikel syftar till att beskriva med ett antal svenska exempel hur kompensation har tillämpats, undvikits eller omedvetet missats. Dessa exempel gör inte anspråk på att vara tillräckligt för alla tänkbara tillämpningar. De är valda enbart för att illustrera balanseringsmetodikens fyra faser *undvika, minimera, utjämna och ersätta*.

Artikeln bygger på flera års erfarenhet av mina egna tillämpningar och observationer. Sammantaget kan avslöjas en erfarenhet redan här: Jag upplever

att svårigheten att få gehör för metoden inte bara beror på svagheter i lagen, utan också i hög grad på utredares förmåga och tidsutrymme för att studera och förklara de funktionella ekologiska och historiska sammanhangen som påverkas och kan behöva kompenseras, samt redovisa inventeringar, analyser och åtgärdsförslag på ett pedagogiskt transparent sätt så de inte kan negligeras av beslutsfattarna. Projekten nedan från Växjö och Uddevalla E6 är bra exempel på pedagogikens betydelse.

Balanseringsmetoden kommer från Tyskland

Balanseringsmetoden i Tyskland introducerades först genom en paragraf i naturvårdslagen, §8 BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) på 1980-talet. Senare vid sekelskiftet infördes motsvarande regler i deras plan- och bygglag.

Den tyska lagen utgår från att varje exploatering innebär negativa konsekvenser för natur och landskap i någon form, och syftet är att redan i utredningsskedet utreda hur dessa kan undvikas, minimeras eller kompenseras i projektets lokalisering och utformning för att kunna accepteras. Syftet är att uppnå balans med avseende på natur- och landskapsvärden. Lagen säger att markanvändningsförändring som ger ingrepp i natur och landskap, vilka inte kan undvikas, måste kompenseras med landskapsåtgärder i det berörda funktionella sammanhanget. Om åtgärderna inte kan genomföras i det berörda funktionella sammanhanget, så får de göras på annan plats (§8, BNatSchG).

Detta regelmässiga förfarande kan jämföras med den svenska formen med prövning i två steg: 1) Finns det risk för påtaglig skada? 2) Om ja, hur ska man hantera detta? Förfarandet har två nackdelar. Två prövningar efter varandra innebär att tillståndsprocessen blir onödigt lång. Den andra nackdelen är svårigheten att bedöma innebörden av kriteriet ”påtaglig”. Det signalerar att ”lite” skada är tillåtet. Om då exploatering sker i flera små tillståndsprocesser kan den sammantagna skadan bli stor.

I den tyska planeringsprocessen utreds och balanseras de funktionella sammanhangen ur fem olika perspektiv; mark, vatten, biotoper, luft/klimat och landskapsbild. I varje balanseringsutredning analyseras effekter, konsekvenser och åtgärdsalternativ för att uppnå balans utifrån dessa resurskategorier. Förutom ekologiska funktioner analyseras även hälsomässiga funktioner kopplat till natur- och landskap.

Sålunda behöver en lämplig nivå säkras för resurserna luft och landskapsbild, dvs gott mikroklimat, fuktsättning av luften, förebyggande av torr dammig innerstadsluft, emissionsabsorberande vegetation, samt grönska för våra upp-

levelser, dofter, vindens sus i lövverket, insekter och småfåglar. Stor artrikedom och varierade biotoper ger rikare insekts- och fågelliv. Den biologiska mångfalden är värdefull liksom lugna och fridfulla områden och natur som ger en känsla av rymd. Allt detta ska finnas så nära våra bostäder som möjligt.

I den tyska tillämpningen behandlas landskapsbilden ofta begränsat till visuella faktorer som siktbarhet och exponering. Landskapets symbolinnehåll, mening och representativitet är aspekter som anses viktiga i svenska landskapsanalyser, varför vi kan tillföra balanseringsmetoden en del nya perspektiv. Därför bör kulturhistoriska aspekten inkluderas i kriterierna för landskapsbildsresursen. Kulturvärden är resurser som bör kompenseras om negativa konsekvenser blir oundvikliga.

Även ljudmiljö som tysta områden bör kunna inkluderas i en bra balanseringsutredning eftersom rofylldhet är en av de viktigaste kvaliteterna för rekreation och stressåterhämtning i dagens intensiva samhälle. En metod för förebyggande av ohälsa som börjar användas alltmer är miljöperceptionsmetoden åtta karaktärer framforskad på SLU Alnarp (Grahn et al 2005). Där ingår kulturhistoria som den åttonde karaktären (se figur 1). Kulturlandskapet ger oss orientering i tiden. Orientering i rummet och tiden är viktiga trygghetsfaktorer.

- 1. Det rofyllda:** Platser med lugn. Ljuden från vind, vatten, fåglar och insekter dominerar över trafik och jaktande människor.
- 2. Det vilda:** Fascination inför den vilda naturen. Självsädda växter, moss- och lavbelupna stenblock. Uråldrig prägel o mystik.
- 3. Det artrika:** Våren, den första vitsippan. Mångfalden av djur och växter lockar människor att gå en bit längre för att hitta något nytt.
- 4. En rymd för tanke och vederkvickelse:** Komma in i en annan värld, stor helhet. Slipper bekymra sig om signaler och skyltar. Kan fundera igenom saker och ting medan man promenerar eller kanske joggar runt.
- 5. Allmänningen:** En grön, öppen, centralt belägen plats. Spontant bollspel, cirkusen, pic nic, allmän samlingsplats
- 6. Lustgården:** Plats där barn och vuxna kan umgås i trygghet, där föräldrar vågar släppa barnens händer, helst vara omgärdad, kanske plantera något, odla eller bygga (växthus, kojor).
- 7. Centrum, festen** Där människor möts för att ha trevligt, nöjesparker, såsom Tivoli, Liseberg o likn men även särskilda kvarter eller torg i centrum
- 8. Kulturen:** Det historiska arvet. Fascinationen inför monument, historiska platser, gamla byggnader och träd, även kyrkogårdar.

FIGUR 1. En planeringsmodell för planering av hälsosamma uthålliga miljöer - åtta karaktärer som efterfrågas mycket enligt ett flertal undersökningar (Grahn, Stigsdotter & Berggren-Bärning, 2005).

En princip i balanseringsmetoden är att negativa förändringar i naturfunktionerna i första hand ska undvikas, i andra hand minimeras, i tredje hand utjämnas och i fjärde hand ersättas. Utjämnning betyder att man försöker reparera/återanlägga borttagna biotoper med samma funktion i nära sammanhang inom området. Ersättning innebär att man etablerar andra lika värdefulla funktioner på annan lämplig plats inom planområdet eller utanför området i närheten av ingreppet. Att göra åtgärder utanför planområdet blir mer komplicerat att hantera, om det är andra parter som berörs av exploateringen. Om man förlägger sådana ersättningsåtgärder på offentlig mark, kan det bli lättare att genomföra dem.

Introduktion i Sverige

Inför introduktionen av Miljöbalken i slutet av 1990-talet tog Miljödepartementet ett initiativ att försöka få med balanseringsprincipen enligt tysk förebild (Miljödepartementet, 1997). Metoden hade då, 1996, redan testats för en detaljplan i Lomma (ibid, bilaga 3). Ett genomgripande införande ansågs emellertid fördröja sjsättningen av Miljöbalken, eftersom lagrådsremissen var avklarad. Balanseringsmetoden kom ändå att fortsätta tillämpas i Lomma kommun i konsensus, bland annat i 2000-talets planering av Lomma Hamn. Senare har framtagna klassificeringsmall tillämpats i ett samarbetsprojekt mellan stadsbyggnadskontoren i Helsingborg – Lund – Malmö, som redovisats 2003 i rapporten *Balanseringsprincipen, tillämpad i fysisk samhällsplanering*.

Metoden beskrivs i det följande som den kom att tillämpas i planering av Lomma Hamn. En balanseringsutredning gjordes i etapper. Innan planeringen påbörjades inventerades områdets befintliga biotoper. Varje biotop fick ett biotopvärde mellan 0 och 1. För bestämningen av dessa biotopvärden har en klassningsmall använts (se figur 2), som utgår från den mall som används i Tyskland. (Skärbäck, 1997:05; Lomma kommun, 2012). Figur 3 innehåller en karta som visar biotopinventeringen för etapp 2 av Lomma hamnprojektet före exploateringen. Arealen för etapp 2 är 603.100 m². Färgsättningen i kartan har beteckningar för de olika biotoperna. Varje biotopvärde mellan 0 och 1 multipliceras med dess yta i m². Sedan summerades alla ytor. På det viset fick vi fram områdets biotopvärde i enheten Bv1, i det här fallet blir Bv1 297.222.

Klassificering av biotoper

<i>biotyp</i>	<i>värde</i>	<i>biotyp</i>	<i>värde</i>
Högre vegetation		Lägre vegetation och mark	
• Lövträd		• Hed	
- Ädel	0,9	- Alvar	0,8
<i>innefattar alm, ask, avenbok,</i>		- Övrig hed	0,7
<i>bok, ek, fågelbär, lind och lönn</i>		• Ängs- och hagmarksvegetation	
- Ädelinslag	0,8	- Torräng	0,7
- Övrigt	0,7	- Friskäng	0,5
• Blandbestånd	0,7	- Fuktäng	0,7
• Barträd		• Åkermark	0,3
- Tall	0,7	• Gräsmattor	0,3
- Gran	0,4	<i>Klippta gräsytor</i>	
		• Koloni/odlingslott/rabatt	0,7
		• Klipp- och rasmarksvegetation	0,8
		• Ruderatmark	0,3
		<i>Till exempel väg- och banområde, gammal</i>	
		<i>industrimark med viss flora</i>	
		• Gröna tak	0,4
		<i>Exempelvis sedummatta på tak</i>	
		• Halvgenomsläppliga markytor	
		Grov- och finmaterial, t.ex. grusytor.	
		- Markbeläggning med fogar	0,1
		- Grusytor	0,2
		• Helt täta ytor,	0,01
		<i>som asfalt eller byggnad utan gröna tak</i>	
		Vatten	
		• Vatten	0,8
		• Våtmark	0,7
		• Strand	0,8

- med buskskikt	+0,1
- med fältskikt	+0,1

Fristående träd som tas bort vid exploatering tillmätts normalt 50 m² (unga träd eller individer i sämre skick kan ge 25 m²) i area. De unga träd som nyplanteras som kompensation ger 10 m² per styck. Detta stämmer väl överens med principen att ett träd ersätts med fem nya. För trädbestånd beräknas hela biotopytan.

- Buskage och klättrväxter
- Blandade buskarter
- 0,6
- Monokulturer, busk
- 0,4
- Vegetation på vägg
- 0,4

FIGUR 2. Klassningsmall för bestämning av biotopvärden inför en exploatering i Lomma kommun. Omarbetning från tysk modell tillämpad i östra Tyskland efter Berlinmurens fall på 1990-talet.



FIGUR 3. Biotopinventeringskartan för etappen 2 i Lomma hamnprojektet.



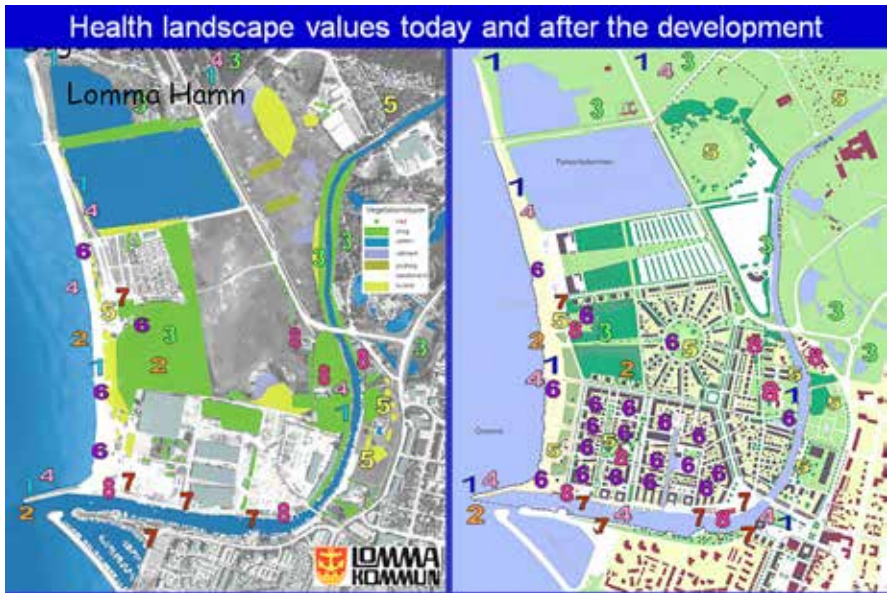
FIGUR 4. Karta som illustrerar från ett första planutkast var bebyggelseområden (heldragen gränslinje) sammanfaller med olika biotopklasser.

Sedan klassades biotoperna i planförslaget (figur 4), och dess summa av biotopvärden beräknades till 284.823 Bv1. Resultat är en underbalans av 12.399 Bv1. I den första etappen av Lomma hamnprojektet, mellan Hamnallén och Höje å, gjordes också en balanseringsutredning. Även den visade på ett visst underskott, 8.700 Bv1. Detta underskott antogs då kunna balanseras inom etapp 2. Men med tidigare in-tecknade åtgärder uppstod således en samlad underbalans för etappen 2 på motsvarande $12.399 + 8.700 = 21.099$ Bv1. Därför omarbetades planskissen för etapp 2 till att inkludera ersättningsåtgärder, dels genom plantering av allén utmed Södra Västkustvägen, dels med ett nytt skogsbälte söder om fyrkantsdammen från Habo Fure upp till Södra Västkustvägen. Underbalans i förslaget kompenseras genom att kommunen på mark med låga biotopvärden anlägger park eller natur med högre biotopvärden. En underbalans av 21.099 Bv1 kan t ex motsvara att 8,4 ha mark med biotopvärdet 0,3 planteras med blandskog med biotopvärde 0,7.

Ur rättslig synvinkel är idén med balansering att påverkan på luft, vatten, växter, djur, landskaps- och kulturvärden ska kompenseras, att dessa resurser inte är ”fria nyttigheter” i rättslig mening. Balanseringsmetoden ska inte heller ses som en metod att kunna kringgå starka intressen att bevara. Skyddsintressen undviks i enlighet med lagstiftningen för bevarande. Det är framför allt vardagslandskapet som genom balanseringsmetoden uppmärksammas.

Bedömning av rekreationsfunktioner

Balansering av biotopvärden innebär inte per automatik att rekreationsfunktioner balanseras. Vid sidan av Lomma hamnprojektets biotopbalansering gjordes därför inom ramen för EU-projektet Interreg III, *Landskapet som resurs för hälsa och utveckling*, en balanseringsstudie, före- och efter-jämförelse, även för rekreationsfunktioner definierade som de åtta karaktärerna; rofylldhet, vildhet, artrikedom, rymd, allmänning, lustgård, centrum/fest och kulturhistoria. Se figurer 1 och 5.



FIGUR 5. Förekomsten av åtta karaktärer för hälsa och välbefinnande före exploatering av Lomma hamnprojektet och, vid analys av planhandlingar, efter exploatering (analys av Gladis Fuentes).

Nu är inte en förbättring med fler och tätare karaktärer i ”efter”-bilden automatiskt detsamma som tillfredsställande kvalitet. När utgångsläget är industrimark är existerande mark- och landskapsresurser inte tillräckliga för att skapa en bra boendemiljö. I dessa situationer är balanseringsmetodens princip, att slutresultatet inte ska bli sämre än utgångsläget, ej tillräcklig, utan andra kriterier bör ställas upp för måluppfyllelse i det lokala sammanhanget.

Balanseringsmetodens hänsyn i fyra steg

Att ta hänsyn till landskapet vid exploatering har alltid varit en viktig grundinställning i samhällsplaneringen. Redan tidigt, under vattenkraftsutbyggnaden i mitten av 1900-talet, genomfördes kompensationsåtgärder i form av bygdestöd och åtgärder för fisket. Huruvida det blev balans har diskuterats mycket. Den diskussionen går jag inte in på här, men det bör observeras att principen och ambitionen fanns redan då. Det nya med balanseringsmetoden enligt tysk modell är att man utreder och planerar hänsynen mer strukturerat och transparent för inblandade parter, och med samråd och utställning. Genom att designarbetet inte sker inom slutna rum blir hela planeringsprocessen mer

demokratisk. Denna process underlättas om man arbetar med flera alternativ. Metoden ser ut så här:

1. Första steget är att undvika negativa konsekvenser. Det kan ske genom att justera alternativets lokalisering i plan och storlek, och kanske rent av ge upp alternativet.
2. Andra steget är att minimera negativ påverkan. Det kan ske genom att justera i alternativets läge och utbredning.
3. Tredje steget, utjämningsåtgärder, innebär att man gör justeringar i alternativet och föreslår nya åtgärder för natur och landskap som reparerar skadorna på en viss naturresursfunktion på samma plats.
4. Fjärde steget, ersättningsåtgärder, kan delas upp i två varianter. Den första varianten (4.1) innebär att man gör justeringar i alternativet och föreslår nya åtgärder för natur och landskap som ersätter skadorna på en viss naturresursfunktion med förbättringar av andra naturresursfunktioner på samma plats. Den andra varianten (4.2) innebär att man föreslår förbättringar för den störda naturresursfunktionen på annan plats, utanför exploateringsområdet, men helst i samma landskapsfunktionella sammanhang så nära ingreppet som möjligt.

Dessa fyra steg var obligatoriska i den tyska naturvårdsplanen på 1990-talet. När stegen implementerades i deras plan- och bygglag på 2000-talet uppluckrades gränsen mellan utjämnings- och ersättningsåtgärder. Numera görs i mindre grad åtskillnad mellan utjämning och ersättning. Tyskland är en förbundsstat med lagar på dels nationell nivå och dels på delstatsnivå. Det är vida känt att miljöambitionen varierar mellan olika delstater, liksom känslan av självständighet, att göra på sitt eget sätt. Ambitiösa delstater är t ex Rheinland-Westfalen och Essen.

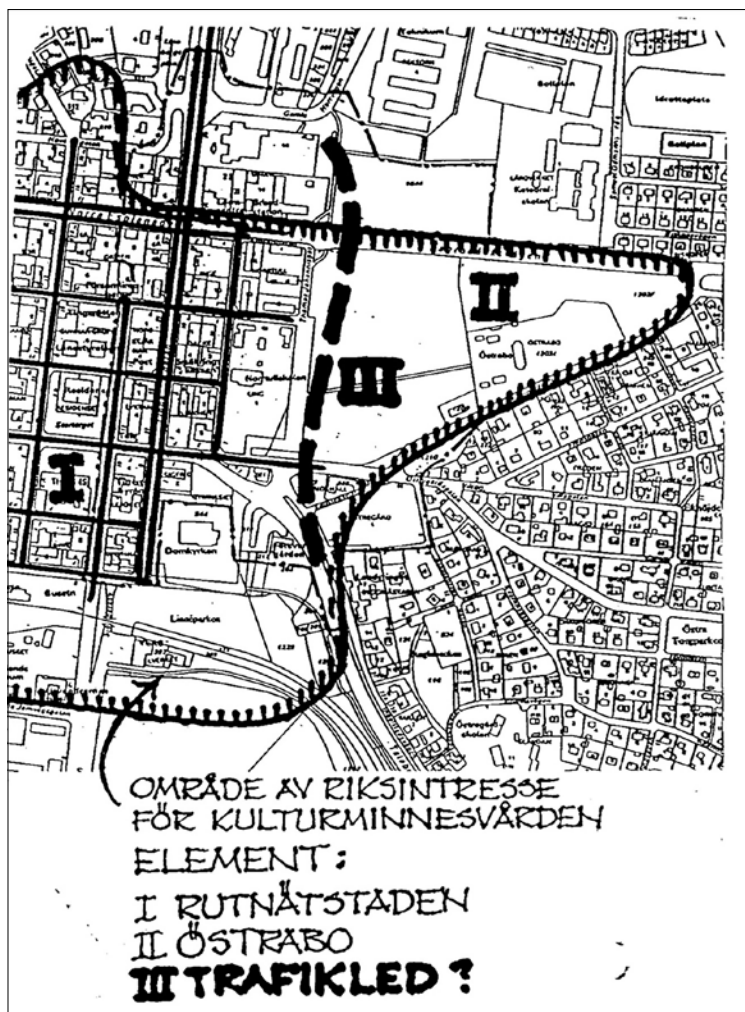
I första hand undvika

När biltrafiken ökade under 1970- och 1980-talet blev det nödvändigt med trafikomläggningar i centrala stadskärnor. Trafiken styrdes med enkelriktningar i de mest centrala delarna och matning via större gator och trafikleder runt kärnan. Så skedde även i Växjö. Staden kom att bli förebild för tillämpningen av minirondeller i dessa matningar. Norr, söder och väster om stadens centrum löstes genomförande av förbifarter smidigt, men öster om stadskärnan fastnade vägprojektet och stannade av. Fyra alternativa lösningar för en led i öster mellan domkyrkan och biskopssätet hade tagits fram, men kommunen, vägverket och

länsstyrelsen kunde inte komma överens. VBB, numera SWECO, fick i uppdrag att bearbeta alternativen för att få fram en acceptabel lösning (Sprinchorn & Skärbäck, 1987). Uppdraget omfattade också att ge plats för ny bebyggelse i anslutning till den nya leden.

På östra sidan av centrum var behovet stort för kanalisering av trafiken från sydöstra Växjö till norra delar av staden. En trafikled planerades. Problemet var att den berörde ett riksintresse för kulturmiljövården. Den gamla stadskärnan skulle avskiljas från Biskopssätet Östrabo, där bl a Esaias Tegner har huserat. De två områdena, som båda är av riksintresse för kulturmiljövården, är av olika karaktär och sedan många år förbundna med en allé av stort historiskt intresse. Allén växte fram efterhand. Det var tradition att medborgare vid lämpliga tillfällen planterade ett nytt träd i allén. Därför har allén stor artmångfald.

Carl von Linné är en annan berömdhet för staden som står staty utanför domkyrkan, och har gett namn åt den stora genomgångsgatan från norr till söder, dubbellinje i kartan (se figur 6). I detta mellanrum mellan Östrabo och stadskärnan, där den nya trafikleden var tänkt att gå, finns en av landets första karaktäristiska Henrik Ling-gymnastikhus från gymnastikens barndomstid. Den tilltänkta nya trafikleden, en tredje karaktär i landskapet, hade föga förvånande dåliga odds i detta kulturrika landskapsrum mellan Östrabo och rutnätstaden.



FIGUR 6. Utredningens problemöversikt i vägprojekt i Växjö. En ny trafikled (III) ska fram mellan de två riksintresseobjekten Växjö rutnätsstad (I) och biskopssätet Östrabo (II).

Rutnätsstaden analyserades med avseende på de historiska värdena, liksom biskopssätet Östrabo. Objekt och delområden och deras samband analyserades med avseende på aspekterna raritet, representativitet, historiska förbindelsestråk, rumslighet och upplevelser. Mellan rutnätsstaden och Östrabo fanns både en avskildhet och en samhörighet, en distans som med sin öppenhet var laddad och full av mening. Viktiga värden för de båda riksintressena och deras samband analyserades och redovisades (se figur 7).

VÄRDERING AV OBJEKT OCH SAMBAND

ASPEKTER DEL- OMRÅDEN	I RARITET	II REPRESENTATIVITET	III HISTORISKA FÖRBINDEL- SESTRÄK	IV RUMSLIG- HET	V UPPLEV- ELSE
1 LINNE- PARKEN: DOMKYR- KAN	LINNEPARKEN I VÄSTER, DOMKYRKAN, GÅRDEN RIKSINTR.	PARKEN REGIONALT- KOMM. INTR.	DOMKYRKAN I FONDEN AV SKOGSGATAN REG. INTR.	OHBONAT TUM, LIGNA BEGRÄNSNING AG, FÖRSTÄD REG. INTR.	VILDSÄHNET, ROFYLLEHET, KONTEMPORAN GRANN- SKÄPSINTR.
2 LINNE- GATAN	MAGNIFIKT SIKTSKÄP MOT LINNE- PARKEN RIKSINTR.	ESPLANADSYS- TEMET MED DUBBEL TRÖ- RAD RIKSINTR.	HUVUDGATA I RUTNÄT- STADEN KOMM. INTR.	GATUKLIVHET UNIKT GENOM SIN LÅNGD.. (GÅRAN PLAN) KOMM. INTR.	REKREATIVA VÄRDEN HUR SÖKT AV BIL- TRAFIK. GRANNSKÄPS
3 MIDJAN, RUTNÄT- STADEN- ÖSTRE- GÅRD	ÖSTREKÄRNET, FÖRÄMT AV ÖSTREGÅRDS GÅRDEN REG. INTR.	S.T. ÖNGFRIDS KÄLLA. VILLOENA FRÅN TIDIGT 1300-TAL REG./KOMM.	DUBBLA VÄG- SYSTEMET ÖSTREGÅRD - STORSGATAN KOMM. INTR.	RUMMET I ÖSTREGÅRDS- KÄLLAN - RUMMET Ö. DOMKYRKAN REG. INTR.	PARKEN I ÖST- UTBLICKAR MOT VÄST. ST. ÖNGFRIDS KÄLLA. KOMM. INTR.
4 ÖSTRABO- RUTNÄT- STADEN	ÖSTRABO, ALLEN, SAM- BAND MED RUTNÄTSTADEN RIKSINTR.	NORRSTULL- SKOLAN, ÖD- LINGSLOT- TERNA REG. INTR.	NORRSTULL- SKOLAN, LING- SKA GÅRDEN - Huset - SERIA KOMM. INTR.	AVG. MOT RUTNÄTSTADEN OCH ÖSTRABO VÄRDE RIKSINTR.	ROFYLLE VILDSÄHNET, STORA SYM- BOLVÄRDEN RIKSINTR.
5 TERNIRUM LÄROVER- KET	ÖSTRABO- KÄLLAN N. REG- FÄCKSV. -AVSKEDEN (RIKSINTR.)	-	GÅRAN KAL- MARVÄGEN REG. INTR.	DIFFUSA RUMS- GENSER, BEGREPPEN UTRESE KOMM. INTR.	UTBLICKAR, DELVIS FÄR- LIG TRAFIK- SITUATION KOMM. INTR.
6 NORR- VÄGEN - SANDS- BROVÄGEN	ESPLANADSYS- TEMETS FÖR- SÄTTNING I SANDSBROV. REG. INTR.	-	-	BRUTEN SIKTLINJE I SANDSBROV. KOMM. INTR.	RÖKIGT MÖTE MED RUTNÄT- STADEN KOMM. INTR.
7 RUTNÄT- STADEN V. LINNE- GATAN	RUTNÄTSA- DEN MED SINA DEL- ELEMENT RIKSINTR.	RUTNÄTSA- DEN RIKSINTR.	DAGENS GA- TUSYSTEM M. STÖRRE- GET FR. 1940 TÅNET RIKSINTR.	GATUKLIV- HET, SAM- LÄMNINGAR BYGGNINGAR RIKSINTR.	FOLKLIV, UTBLICKAR, FONDPROTIV. REG. INTR.

FIGUR 7. Värdering av objekt och samband hos riksintressena rutnätstaden och Östrabo i vägprojekt i Växjö.

En landskapsanalys genomfördes även med en metod inspirerad av Kevin Lynchs bok *The Image of the City* (Lynch, 1960). Metoden innebär att man

kartlägger landmärken, noder, och områden som är homogena i sin karaktär, barriärer/delare, rumsgränser etc. (se figur 8).



FIGUR 8. Analys av landskapsupplevelse med en metod inspirerad av Kevin Lynch i vägprojekt i Växjö.

I landskapsanalysen framhävde vi särskilt viktiga historiska byggnader som landmärken. Sluttningen från staden upp till Östrabo är först brant och sluttar sedan svagare. Biskopsstället ligger på en platå som är högre än rutnätstaden. Slutningen dit upp är vackert exponerad mot staden, och där den branta delen övergår i en flackare del bildas ett krön sett nerifrån, ett krön som blir exponerat och som en extra rumsgräns för mellanrummet. Siktlinjerna från sluttningen ner mot staden är magnifika, liksom sikten från rutnätstaden upp mot den lantliga idyllen. Allén som löper från Östrabo ner mot staden är en viktig sammanbindande länk. Andra alléer och trädrader finns i området utmed Linnégatan och runt domkyrkan. Barriärer som delar staden är i huvudsak de större infarterna in mot centrum från öster.

En syntes av analysen var att landskapet dominerades av två starka karaktärer; den historiska rutnätstaden med sina gamla byggnader och det berömda biskopsstället med sin lantliga karaktär. En ny trafikled mellan dem skulle bli ett tredje dominerande element som demolerade helheten och fullständigt förringade de två ursprungliga karaktärerna. Vårt förslag blev att utforma leden som en gata, dvs en del av rutnätstaden Därmed undveks ett nytt tredje dominerande element i landskapsrummet. Alla parterna blev överens. Kapaciteten blev tillräcklig.

I andra hand minimera

Ett exempel på minimering är utredningen för *Trädkramarprojektet*, E6ans förlängning som motorväg norrut från Göteborg föranledd av Volvos tilltänkta flytt till Uddevalla. Vägutredningen gick lite för snabbt. Olika berörda grupper var kritiska till de nya föreslagna sträckningsalternativ, och ansåg att samråd och demokratisk insyn brast. Aktivister kedjade fast sig i träd för att förhindra avverkning inom vägområdet. Även detta projekt fastnade, och Landskapsgruppen på VBB i Malmö tillfrågades för att lösa knuten tillsammans med arkitekter och landskapsarkitekt på Göteborgskontoret. Fem utställningsplanscher togs fram (Skärbäck, 1985) som behandlade markintressen för naturvård, kulturmiljövård, jordbruk, skogsbruk, fritidsfiske (i vattendragen) samt trafikantupplevelser. Dessa planscher beskriver intressena i hela utredningsområdet och omfattade ett stort antal alternativa vägorridor. Parallellt gjorde VBBs Göteborgskontor mer detaljerade utställningsplanscher för motorvägens passager genom tätorter i kommunerna.

Utställningarna kopierades i en upplaga på tre, en för varje berörd kommun. Syftet var att förbättra medborgarinflytandet och bryta det dödläge

som trädockupationen medfört. Med hjälp av utställningsplanschererna kom ordnade diskussioner igång. Planschererna visade informationen från basdata över analyser av effekter till värderingar av konflikter och prioriteringar av sträckningsalternativen utifrån skilda intressen på ett transparent sätt. Det tidigare dödläget med trädockupationen upphörde och Vägverket upptäckte att miljökonsekvensanalys inte är till för att stoppa projekt, utan tvärtom är ett instrument att göra debatten saklig och rationell. Två år senare, 1987, kom Väglagen ut med en paragraf om miljökonsekvensbeskrivning i vägprojekt, Sveriges första MKB-paragraf.

Vår hypotes var, och är än mer efter detta projekt, att transparens i utredningsmaterialet är viktigt för att vinna acceptans. Pedagogiska beskrivningar av naturresursinventeringar och analyser i flera steg från effektbedömningar till konsekvensanalyser över konfliktbedömningar och prioriteringar ger förtroende hos berörda medborgare. Transparens i hanteringen av fakta och utvärderingar underlättar för lekmän, allmänheten och politiker m fl att ta ställning, bedöma, kanske ge synpunkter och slutligen acceptera projektet med lämpliga villkor.

Att sådan transparens är viktig och en förutsättning för tvåvägskommunikation har verifierats i ett senare projekt, initierat av ett IVA program om tillåtlighetsprocessen inom *Anläggningsforum*.¹ Institutionen för Landskapsplanering, SLU/Alnarp, har i anläggningsforum svarat för ett av de åtta delprojekten, *Acceptansprocessen* (Hylmö & Skärbäck, 2003). Två vägprojekt i Skåne, E22 och V17, har analyserats och jämförts med avseende på vägutredningarnas presentation av data, analyser, synteser och prioriteringar, dvs konsulternas arbetssätt. Även projektledarnas sätt att kommunicera utredningen jämfördes. Vägutredningarna var olika så till vida att den ena var mer transparent och tydligare visade konsultens analyser från basdata över egna bedömningar till syntes och förslag med prioriteringar. Den andra var mer begränsad i momenten från basdata till prioritering, dvs mindre transparent. I det senare vägprojektet sköttes dessutom kommunikationen med medborgarna i hög grad som gängse envägsinformation en bit in i utredningen, medan det andra vägprojektet började med medborgardialog. Medborgarna tillfrågades om synpunkter redan i starten, och sedan hölls tät tvåvägskommunikation genom hela projektet. Detta projekt är färdigbyggt sedan många år, medan det andra

1 Anläggningsforum bildades 1999 i syfte att främja utvecklingen inom anläggningssektorn med tonvikt på vägar och järnvägar.

vägprojektet fortfarande pågår, 2015. Slutsatsen är tydlig. Projekt där samrådet sker som kommunikation (två-vägs), inte enbart som information (en-vägs) är mer lyckosamma.

I tredje hand utjämna/reparera

I samband med förbättring av vägstandarden mellan Lomma och Lund justerades väglinjen, och det byggdes en cykelväg separerad från bilvägen. Det innebar att en 30 år gammal trädrad av lind inte kunde behållas (se figur 9). Vägverket hade fått klart alla tillstånd att avverka de 29 lindarna när frågan ställdes om det inte kunde vara värt att flytta lindarna i stället för att avverka. Vägverket nappade på idén och ett förslag togs fram där insatsen ansågs kunna motiveras av de positiva trafikant- och samhällseffekterna (figur 10).



FIGUR 9. Den gamla vägen utan cykelbana. Lomma i fjärran. Bilden tagen från nordost mot sydväst.



Varje höjd är 30 år gammalt o. h. stammen 30 centimeter i diameter. Det är vägverkets största trädflyttingsprojekt. P. J. Östlin.

FOTO: LENNART PERLENHEM

Lindallé flyttas vid Prästberga

LOMMA
Den skålförmiga gripklon sluter till sin rötterna. Den 30-åriga lindens darrar till. Från att i sina sekunden ha varit stadigt förankrad i jorden, befinnar sig trädet helt plötsligt i luften.

Europeas största trädflyttingsmaskin häller senast på med att flytta 27 lindor mellan Prästberga och Pärakarpsgården.
Vägverket bygger från Prästberga till storkoloniseringslän vid Motala i Lund.
Som en svulst på ett ska bli en träd som långt utskädd i planerats mellan Prästberga och Pärakarpsgården. A.M.C. ut-

står delvis av befintliga träd och istället för att dessa ska bebodas övervakas liksom träd flytta dem för att lämna plats för den nya vägen.
På sin nya västplatå kommer de att höjas en 600 meter längre ut än vid den nya vägen. Förklarar Michael Gedda, projekteringschef på vägverket.
Det är ett svårt och känsligt arbete att dra upp de gamla lin-

derna med rötterna i behåll. Just därför har vägverket lånat hjälp till Europas största trädflyttingsmaskin från Tyskland.
- Det är första gången som en maskin av denna storlek används för trädflyttning i Sverige. Det här är den största trädplantningen som gjorts i landet, säger Michael Gedda, inte utan stolta.
Att dra upp ett träd kostar

vägverket drygt 10 000 kronor.
- Mer varje träd är värt 50 000 kronor.
Prägen är om träden klara denna gamla dramatiska flytt. Klara önskar är maskinerna för maskinflyttningen i Tyskland.
- Flyttmaskinen i Tyskland kan inte lämna några gubbar, men 90 procent av träden överlevs. GÖRILL BRINGEL

FIGUR 10. En rotklump som en halv glob, diam. 3 m, tas upp. Foto: Lennart Perlenhem.



FIGUR 11. Bilden visar färdigt projekt från Prästberga mot Lund.



FIGUR 12. Träden, som ursprungligen stod på cc-avstånd 10 m, har nu cc 20 m, så att raden sammanbinder hela sträckan mellan två gårdar. Bilden tagen från söder mot norr.

En maskin inhyrdes från Tyskland. Den har pneumatiska käftar som kniper av en rotklump med diametern 3 m, och placerar trädet på sin nya plats i ett hål som görs just innan upptaget sker (se figur 13). När trädet satts på plats går maskinen till en ny plats dit nästa träd ska flyttas, tar upp jordklumpen och placerar den i det tidigare trädets efterlämnade hål. Dräneringsslang läggs ner genom vilken trädet kan vattnas flera år tills rötterna fått fart.



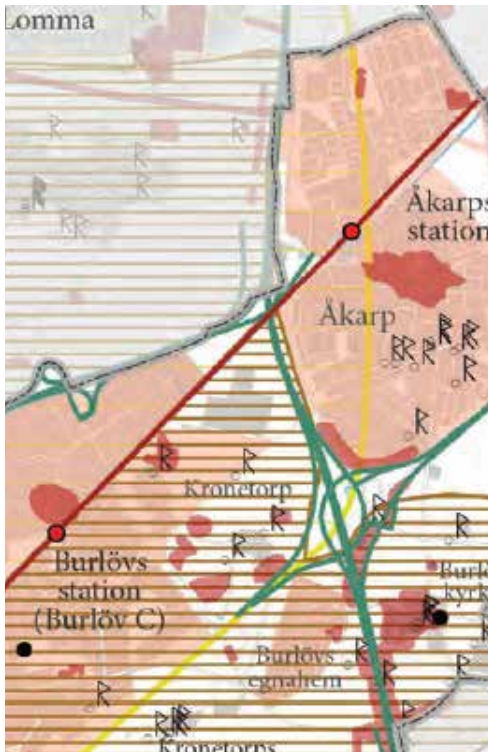
FIGUR 13. Inhyrd maskin för flytt av träd.

Trädradens landskapsvärde i vägprojektet kunde till och med förbättras genom att raden fördubblades i längd genom utökning av cc-avståndet från 10 m till 20 m (se figur 12). Därmed kom trädraden att sträcka hela vägen mellan två gårdar. Tidigare gick trädraden endast halvvägs från ena gården till den andra. Raden tog slut mitt i åkerlandskapet och upplevdes mer som ett åkerelement än som en grön infrastruktur mellan två bosättningar. Cyklisterna fick en ny säker cykelväg (se figur 11). Räddningen/flyttningen av träden har gett en attraktiv trafikupplevelse. Förhoppningsvis har det lockat flera att lämna bilen för en mycket sundare cykelpendling mellan Lund och Lomma. Trädflytten 1989 kostade ca 0,5 miljoner kr. Träden är idag värderade till ca 4 miljoner kr. enligt Alnarpsmodellen, <http://www.tradvardering.nu/> (Östberg m fl, 2013). Trädens värde kan alltså vara en tiopotens högre än kostnaden för räddningsinsatsen.

I fjärde hand ersätta

Vid millenieskiftet förlängdes E6an söderut förbi Lundamotorvägen E22. Ur ett malmöperspektiv kallas E22 för *Yttre Ringen* eller *anslutningen till Öresundsbron*. Motorvägen färdigställdes just innan Öresundsbron invigdes år 2000. På sätt och vis kan man därför säga att Öresundsförbindelen börjar i Burlöv i en lucka mellan Burlövs gamla kyrkby från 1100-talet och Burlövs egna hem från 1930-talet.

Landskapsstråket från Burlövs gamla kyrkby över till Alnarp är kulturhistoriskt mycket intressant. Alnarp blev tidigt en förläning till den Skånske guvernören, dvs det försvenskade Skånes landshövding. Burlövs kommun har många områden med särskilda kulturhistoriska värden (se figur 14).



FIGUR 14. Snitt ur Länsstyrelsens redovisning av områden i Burlöv med särskilda kulturhistoriska värden.

Redan på 1000-talet, när missionärer kom till Sverige, var det trafik över sundet. Båtar kunde landas vid Segeås utlopp och man kunde vandra från Dalbyvägen, nära Segeås ursprungliga mynning i Arlöv, vidare på den höjdrygg som börjar vid Burlövs gamla kyrkby och fortsätter till Dalby. Här placerade kyrkan biskop Egiuo, verksam i Dalby åren 1060-1066. Stråket där Dalbyvägen nu går var därför sannolikt en viktig Öresundsförbindelse för tusen år sedan, en av flera. Ungefär samtidigt hade en annan falang placerat en biskop i Lund, på andra sidan Höjeå i förhållande till en flera hundra år äldre stad/bosättning vid Lilla Uppåkra. Troligen var Höjeås sträckning ut genom nuvarande Lomma del av en annan Öresundsförbindelse från vikingatiden, liksom Lödde å.

Alltnog, mycket talar för att vår tids Öresundsförbindelse är 2000 korsade de första missionärernas väg och den första kyrkomaktens Öresundsförbindelse 1000 år tidigare. Kulturarvets funktion som sektorsintresse är dels att slå vakt om bevarandet av värdefulla kulturarv, viket brukar betecknas som det vetenskapliga intresset. Den andra funktionen är att berätta för nutiden om dåtiden.

Det är den pedagogiska funktionen, att lära den nuvarande generationen tolka tidigare generationers värv genom de spår som efterlämnats i landskapet som objekt och strukturer. Det ger orientering i tiden.

Orientering i rummet är liksom orientering i tiden viktiga för att vi ska veta var vi är och vart vi är på väg. Orientering är en trygghetsfaktor och trygghet är en hälsfaktor, vilket avspeglas i att den åttonde miljöpsykologiska karaktären definierade i Alnarps forskning heter kultur.

Berättelsen om Öresundsförbindelsen från förra millennieskiftet (Skärbäck & Andersson, 1999) var inte spridd vid tiden för planering och projektering av Yttre ringen. Därmed missades en extra möjlighet att kompensera ingreppet i det kulturhistoriska vetenskapliga värdet genom en ersättningsåtgärd som skulle kunna förbättra den pedagogiska och hälsomässiga funktionen. Det hade kunnat ske med enkla medel. Yttre ringen är djupt nedsänkt där den korsar Dalbyvägen. Terrängen är/var svagt böljande, vilket tydligt framgår av den gamla rekognoseringskartan från tidigt 1800-tal (se figur 15). Den gamla Dalbyvägens profil följde topografin, mjukt smekande som gamla vägar gör när de undviker schakt och fyllning och hastigheten är låg. I plan gör Dalbyvägen en dubbelkurva just i läget för korsningen med Yttre ringen (se även figur 16).



FIGUR 15 (vänster). Dalbyvägen följer mjukt en höjdrygg (Skånes rekognoseringskarta 1812-20). Burlövs kyrkby är den största bosättningen. Tågarup är en by där idag Burlövs industriby breder ut sig. Kronetorp har en väg ut till Dalbyvägen. Mellan höjdparter ser vi låglänta fuktmarker, idag utdikade och torra.



FIGUR 16 (höger). Flygfoto från 1939 visar att Burlövs egna hem är utbyggt i sina yttre gränser. Kronetorp har utvecklats med en park och två alléer till Kronetorps mölla. Järnvägen har byggts uppe i vänstra hörnet. Arlöv börjar växa ut och komma in i bildens vänstra sida. Lundavägen har fått en Allmällé. Vägen från Burlöv kyrkby till Kronetorp syns väl.

När Dalbyvägen byggdes om för att passera över Yttre ringen fick den högre standard ca 50 meter före och efter bron (se figur 17). Det blev där en stor

kurvradie, motsvarande 90-väg och stor vertikalkurva. Standardförbättringen känns onödig och något förvånande eftersom den förbättrade passagen ansluter till Yttre ringen, där två T-korsningar borde signalerat sänkt hastighet i stället för ökad. Man skulle ha kunnat behålla god terränganpassning för låg fart inför denna bro och kanske rent av byggt om den gamla väglinjen över motorvägen som en cykelväg.



FIGUR 17. Dagens väglinjer: Dalbyvägen har fått en stor kurvradie just där den passerar över Yttre Ringen med sina påfarter. Dubbelkurvan och terränganpassningen i de övriga bilderna är borta, behölls fortfarande när schaktarbetena gjordes. (Bild ur telefonkatalogen)

Vi ser också hur E22, Sveriges först motorväg som byggdes mellan Malmö – Lund 1952, skär rakt igenom Kronetorps allésystem och park. Detta skedde innan en medvetenhet om behovet av landskapsanpassning slagit igenom. 1963 kom Rachel Carssons bok *Silent Spring*, som blev en väckarklocka, och

1969 kom Sveriges första miljövårdsplan, framtagen av Naturvårdsintendenten Rune Frisén vid Länsstyrelsen i Malmöhus län. På 70-talet växte Arlov ut med ett miljonprogramområde. Hela utvecklingen, ofta konfliktfylld, illustreras i kartan (se figur 18).



FIGUR 18. Flygfoto 1998. Sveriges först motorväg från 1951 har dragits rakt igenom Kronetorps allésystem och naggar av parken. Schaktarbetena har börjat för Yttre ringen. Arlov har växt ut och ätit upp Tågarps by. Vägen mellan kyrkbyn och Kronetorp är borta.

Att trafikverket inte behöll dubbelkurvan över Yttre Ringen och terränganpassade vägprofilen, eller som alternativ gjort den delen som en cykelväg, kan betraktas som en försuttet möjlighet att berätta om tidigare generationer, dvs den pedagogiska aspekten i kulturmiljövårdens mål. Orsaken var sannolikt inte kostnadsskäl utan kunskapsbrist, brist på utredning. Möjligheten diskuterades aldrig. Denna försuttetna möjlighet ska inte tas som kritik mot den vällovliga insatsen att bygga en ekodukt 1 km längre norrut mellan Burlövs gamla kyrkby och Burlövs egna hem (se figur 19). Den ligger centralt i kulturstråket över Kronetorp mot Alnarp och tillgodoser bättre lokala förbindelsebehov, medan en cykelbro i gamla sträckningen av Dalbyvägen skulle tillgodose ett mer regionalt respektive turistiskt cykelbehov samtidigt som den hade knutit samman den äldre vägsträckningen.

Länsantikvarien Carin Bunte i Skåne län förespråkade en 200 m lång tunnel för E6 mellan Burlövs egna hem och Burlövs gamla kyrkby (kostnadsberäkning 200 mkr) för att något mildra brottet genom det kulturhistoriska området. Trafikverket gick med på att bygga en ekodukt på 20 m för en tiondel av kostnaden (se figur 19). Burlöv är inte bara rikt på kulturarv. Den lilla kommunen är också vändkorset för det mesta av trafiken mellan Skandinavien och Kontinenten. Debatt har pågått intensivt mellan parter på både nationell och regional nivå om hur man ska räkna på miljöåtgärder och samhällsekonomi vid stora infrastrukturinvesteringar (Skärbäck, 2000a).



FIGUR 19. Trafikverkets ekodukt över E6 vid Burlöv.

Utlovad kulturmiljöhänsyn som uteblev

Skanska köpte under 80-talet Butterikshuset, ritat år 1898 av arkitekt CR Müller, som låg mitt i Malmös äldsta stadsdel (se figur 20). Med löfte att ett nytt hus skulle få tillbaka den gamla fasaden fick köparen rivningslov. Den gamla fasaden togs ner och lagrades i samband med rivningen. Huset hade ett strategiskt läge i Malmös gamla stad. Gatukorsningen är skev och tomten är förskjutet. Läget är ett av de mest strategiska för besökares intryck av Malmö gamla stad. Butterikshuset stack fram som ett väl synligt landmärke i siktlinjen genom Södergatan och Baltzarsgatan (se figur 21).



FIGUR 20. Butterikshuset ritat år 1898 av arkitekt CR Möller. (Bild ur Sydsvenskan)



FIGUR 21. Tomten sticker fram i siktlinjer genom Söder-gatan från Stortorget och Baltzarsgatan från Lilla Torg

Butterikshuset fanns i alla Malmöbornas hjärta, inte bara pga sin klassiska arkitektur utan även för funktionen. Dit gick man för att köpa skämtartiklar, för att ha roligt. Butterikstomten låg obebyggd under 1990-talets krisår. När konjunkturen sedan vände uppåt ville Skanska inte längre stå för sitt löfte att återuppbygga den gamla fasaden, utan företaget presenterade ny arkitektur. Det satte fart på en intensiv kritik i pressen med inlägg från historiker, engagerade

medborgare och arkitekter, som både var för och emot förslaget. Förespråkare för Skanska tyckte inte att företaget skulle återuppbygga gammalt, utan måste komma med något nytt som ligger i tiden.

Motståndarnas kritik hade många perspektiv. Alla de vackra gamla husen från Stortorget till Gustav Adolfs Torg berättar för oss om en storhetstid i Malmö. Perioden från sent 1800-tal till första världskriget var en rik tid. Då byggdes i hela Europa de största och vackraste våningarna, så också i Malmö. Arkitekturen uttryckte både stolthet och sensibilitet, men även prestige och dominans beroende på byggnadens funktion. Butterikshuset uttryckte romantik, värme och generositet samt, inte minst genom sin legendariska skämtbutik, malmöbornas karga folkhumor (Skärbäck, 1998).

De första arkitektskisserna som satte fart på debatten visade små fönster som inte passade in i den sekelskiftespräglade miljön med höga fönster. Ett förslag redovisade försök att bygga nytt som liknade det gamla (se figur 22). Andra skisser föreslog något helt avvikande, men alternativet att exakt återuppbygga den gamla fasaden visades inte.



FIGUR 22. Arkitekt Hans Birholz's förslag från 1997 som försöker anpassa arkitekturen till det gamla.

Kritiken ska nog tolkas mot bakgrund av hur Malmöborna hade upplevt 1900-talets malmöhistoria. Förra sekelskiftetiden var full av sociala motsättningar som kulminerade efter första världskriget. Fattigdomen bredde ut sig. Funktionalismen kom med sin enkla, luftiga, folkhemsarkitektur. Att riva gamla individuellt artikulerade sekelskifteshus blev snudd på självändamål i Malmö. Staden ville föda fram den nya kollektivismens arkitektur på 50-, 60- och 70-talet. 80-talet förmådde inte göra upp med detta ideal. Efter Berlinmurens fall 1989 uppstod en livlig arkitekturdebatt (Asklund, 2000),

driven framför allt i Berlin dit en stor del av Europas byggkranar var på väg (se figur 23).



FIGUR 23. Debatten var livlig om modernismens intåg i gamla Malmö. Foto: Lisbeth Westerland.

Malmö stad stod vankelmodigt mellan en brytning tillbaka till sinnlighet med artikulering, eller att hänga på den postmodernistiska trenden. Men postmodernismen imponerade inte på den breda massan. Det var en tid när Malmöborna äntligen ville ha tillbaka sin stad. Man var trött på ohämmad rivning och dussinproduktion och tog avstånd från funktionalismens avarter. Slutresultatet blev ett hus helt i glas, som speglar den gamla tidens fasader vid ett visst ljus och vid ett annat ljus naket, och oförväget exponerar shoppande människor i det historiska gaturummet, vars övriga hus är spännande hemlighetsfulla. Hur ska fackmän inom kulturhistoria förhålla sig till en ofta rörig debatt om olika arkitekturideal? I sådana situationer bör vi kanske gå tillbaka till kulturmiljövården formulerade mål: Att värdera den vetenskapliga tyngden i det historiska arvet och att pedagogiskt berätta om tidigare generationers liv. Det är en hälsofunktion – orientering i tiden – den åttonde upplevelsekaraktären vid värdering av utemiljö i planeringsmodellen vid Alnarp (se figur 1).

Balansering, kompensation och miljökrav förr i tiden

Efter dessa exempel på hur vi tänker och argumenterar idag är det spännande se tillbaks i historien, t ex runt tiden för Linné. Då fanns det skarpa regler och förslag som de styrande utfärdade, och som vi idag skulle kalla balanseringsåtgärder. Idag har vi facit och ser mycket av de åtgärder som blev kvar. Dåtidens landshövdingar tvekade inte att utnyttja sina öppna mandat som var uppbackade av i vissa stycken tydliga naturresurslagar i form av kungabrev. Men de kunde också visa tvehågsenhet, som vi kan känna igen i dagens politik, i sin ambition att samtidigt tillfredsställa skilda grupperns oförenliga mål. Så t ex hade man mot slutet av 1700-talet, under en 30 års period, en svårbeslutad energifråga i torvbrytningen på Skanör- och Falsterbohalvön. Det ärendet slutade i ren öken pga att statsmakten föll till föga för Skanörs borgerskaps starka lobbyister. Ur muséumintendenten Harald Lindals, bok *Ljungen genom tiderna*, (1947) kan vi läsa om många sekler av hård toppstyrning för att skydda landskapet mot sandflykt och skövling av trädbestånd och om makthavarnas uppfinningsrikedom för att få igång landskapets återuppbyggnadsprocess.

Följande avsnitt om landskapshistoria och regler i Skåne är delvis hämtade från en artikel jag fick publicerad i Dagens nyheter 1997. De skånska almarna kan vi tacka Christian IV för och pilevallarna kom till Skåne efter upprepade kungabrev. Skifteslagarna ledde till oerhört genomgripande förändringar för folkets sociala liv. Lindal (1947) skriver om Kyrkoherde Kråka i Rängs och Stora Hammars församling i Vellinge kommun mot sydväst. Prästen hade instämts till tinget av hejderiddaren Dalman den 7 november 1726 för att han försummat återplantering för 56 träd, som han under åren 1719-1725 fått ta ur kronans skogar. Domen baserades på kungliga förordningar från åren 1664 och 1697 som föreskrev skyldighet för de som ur kronans skogar fick ta sitt bränsle att plantera två träd i stället för det träd som fälldes. Kyrkoherden försökte försvara sig med att han hemma på sin prästgård och kyrkogård planterat sammanlagt 81 träd, mest pilar. Häradsrätten godtog dock inte denna förmildrande omständighet, utan dömde prästen att plantera minst 112 plantor i kronoskogen, och ansvara för att dessa fredas mot boskap. Rätten krävde dessutom ett intyg till tinget från hejderiddaren när prästen fullgjort sin skyldighet. Dalman kunde ett år senare lämna in ett sådant intyg till tinget (Skärbäck, 1997.01; Skärbäck, 1997.03). Rätten hade en spetsig motivering till domen. Man underkände prästens egen plantering av 81 träd såsom fullgod kompensationsåtgärd och skrev att den *”kan fuller icke utan med särdeles beröm anse herr prostens flit och huus hållan med planterings görande för sin och sina efterkommandes nytto uti*

Rängs prästgård och församling.” (ibid) Häradsrättens motivering har en etisk dimension, hänsynen till efterkommande.

På Falsterbohalvön försvann skogen under 12-1400 talet i samband med sillahanteringen. Sillens fett kokades ur till olja att användas i oljelampor i bl a de tyska Hansa-städerna. Det var tyskar som processade. De kom till Skanör på våren och åkte tillbaks på hösten. När skogen tog slut började man elda upp markens tunna torvtäcke i stället. Därmed kom den ystra flygsanden lös och åkermarker blev översandade. Även längre in på jordbrukslätterna försvann trädvegetationen pga befolkningstillväxt och överexploatering. Makthavare, som Skånes guvernör (landshövding), prästerskapet och Lunds universitet lyckades få tillbaks vegetation på Ljungen, med föreskrifter och planteringskampanjer, trots segt motstånd från allmogebefolkningen, som ville ha sina djur att beta på utmarken.

Generalguvernören Magnus Stenbock föreslog 1709, samma år som Karl XII förlorade slaget i Poltava, radikala åtgärder för att kompensera för överbetning och brännvedsuttag. Han föreslog att drängar och pigor borde plantera ett visst antal träd innan de fick gifta sig. Stenbock lockade dessutom drängarna med att de skulle få uppskov ett år med utskrivning till soldater, ett starkt argument för att slippa bli kanonmat. Sanddriften var ett europeiskt problem från södra Frankrike upp till Halland. Försöken att binda sanden med sandgräs och skog startade i Holland och Nordtyskland. Skånes guvernör, CG Hård, lät hämta sandstarrsfrön från Holland och beordrade bönderna ända från Räng till Oxie att den 19 maj 1721 börja plöja ner frön för att binda flygsanden. De som inte kom fick böta 3 daler silvermynt för varje utebliven plog (en plog kostade på den tiden 3 - 8 daler). De som plikttroget kom fick däremot ersättning från de inbetalda böterna.

En kunglig förordning kom 1734 om compensation för överbetning och överuttag av ved, virke och lövfoder. Här föreskrevs att varje matlag varje år skulle plantera 12 träd, som till ”*gagn och understöd hava måge*” (ibid). 1737 kom Oldenburgaren J.U. Röhl till Kristianstads län för att börja organisera kampen mot flygsanden. Carl von Linné kunde, under sin skånska resa 1749, konstatera att sanden bundits på 15 tunnland (= 7,5 ha) av det 1560 tunnland stora Ängelholmsfältet till en kostnad för svenska staten av 20.000 daler silvermynt. ”*Dyrt, men ringa i förhållande till skaderisken*”, tyckte Linné (ibid). Lundaprofessorn Erik Gustav Lidbeck var en av Linnés mesthängivna lärjungar, och kom att bli de skånska pilevallarnas upphovsman. Redan som 26-åring, 1753, fick han kungens uppdrag att inrätta och uppodla allehanda planteringar

i Skåne. Han började genast med att försöka återbeskoga Falsterbohalvön i kamp mot inte bara den ystra flygsanden utan även mot en befolkning som drog upp växter med rötterna och lösa svin som rotade upp dem.

Lidbeck föreslog, 1758, förbud mot upptagning med rötterna. Bötesstraffet skulle vara 10 daler silvermynt. Han föreslog vidare att bönderna skulle så havre ”*som vid bergningstiden icke får för nära roten avslås utan lämna tämligen hög stubb*” (ibid). Lidbeck fick hjälp av sin student Solberg, en prästson från Vemmenhög, som 1759 utnämndes till plantör. Men deras kamp var svår. Det berättas att bonden Jeppsson från Kungstorpet drogs inför rätta för att han förolämpat Solberg, Lidbeck och landshövdingen, uppviglat allmogen och inte hindrat kreaturen från att gå in i planteringarna. Böterna blev ansevärliga 140 daler silvermynt.

Att torvbrytningen på Ljungen måste upphöra stod klart och brytningen förbjöds. Skanörs borgare, med stark Hansa-anknytning, var dock starka lobbyister, och kungen, (Adolf Fredrik, kung i Sverige 1751-1771) gav efter i november 1766. Flygsanden tilltog och Adolf Fredriks son (Gustav III, kung 1771-92) förbjöd åter torvbrytningen 1790. Men Kronan gav efter igen 1792, och flygsanden tilltog, så att den 1840 täckte den bördiga åkerjorden ända till Räng och St. Hammar med ett lager av mellan 3 dm och 1m. Då startades en enorm landskapsrestaurering. Sockenborna vände jorden i en heroisk kraftinsats som pågick i 20 år. Kostnaden kan beräknas i dagens penningvärde till motsvarande ca 2-3 miljoner kr per hektar. För hela området blir det miljardbelopp.

Den stora jordvändningen i Räng och St. Hammar väcker till eftertanke. Om vi försöker översätta den uppoffring i form av arbete som då utfördes, så förstår vi att den motsvarar ett betydligt högre belopp än jordens marknadsvärde. De stora uppoffringarna i Räng och St. Hammar, med bidrag från Kronan, pekar på att återanskaffningsvärdet, eller låt oss kalla slitet för *det långsiktiga samhällsekonomiska värdet för bärkraftig jordbruksmark*, kan vara en tiopotens högre än marknadens värdering (Skärbäck, 1997).

Beskogningen av Ljunghusen, Kämpinge och Höllviken kom att ske i stor skala först på senare halvan av 1800-talet. Initiativ från stora jordägare, prästerskapet (Pastor Collin) och statliga bidrag påskyndade utvecklingen. Halvöns naturvärden utvecklades och blev till en rekreativ pärla. Det som förr varit ett helvetiskt flygsandsområde upptäcktes av malmöläkaren Brandberg år 1885. Han skrev lyriskt: ”*O, du min evige Gud! Vilken strand! Mycket har jag rest och mångenstädes har jag varit men en skönare friskare, större och lämpligare plats för havsbad än här finnes helt enkelt inte på vår jord*” (Skärbäck, 1997.01; Skärbäck,

1997.03). Så kom en sjukstuga för tuberkulos behandling, sommarstugorna som på senare år i hög takt omvandlas eller byts ut mot året-runt-villor. Och idag vet vi att Vellinge kommuns befolkning till största delen bor i detta nyvunna landskap, på näset.

Av denna långa historiska kavalkad, uttolkad ur Lindals berättelser, förstår vi att natur och landskap inte så enkelt kan försvaras eller nybildas med bara fagra ord och lokalt självstyre. Det skrevs regler utifrån den självklara principen ”att ge tillbaka lika mycket till natur och landskap som man tar” (Skärbäck, 1999). Sådant kallas idag för kompensationsåtgärder.

Avslutande diskussion

Vi kan ifrågasätta om det idag är motiverat att införa en lagparagraf om kompensationsåtgärder för påverkan på kulturvärde vid exploatering, eftersom vi har hänsynsparafrasen som säger att exploitören ska ta erforderliga hänsyn. Vi har förvisso haft MKB-lagstiftning i över 25 år, men ändå klagat många på resultatet. Det är samma mål och kriterier för kulturlandskapet och kulturmiljövärden som behöver tillgodoses oavsett om åtgärderna motiveras med hänsyn eller kompensation. Jag låter frågan stå öppen men vill hävda att transparent utredningsmetodik som utvecklats för att inventera, analysera och prioritera åtgärder behöver vidareutvecklas och tillämpas oavsett vilka lagstöd som finns. Jag tvivlar dock på att bara lagparagrafer räcker. Idag finns miljöhot av värre slag än de jag har exemplifierat.

Det hejdlösa utplocket av allt brännbart, till och med ljungens rötter, under sillaepoken på Falsterbohalvön gjorde skogshalvön till ett Sahara i miniatyr, enligt Carl von Linné. Han observerade problemen på sin Skånska resa 1749. Försök med kungabrev, regler och diktat räckte inte för att få till en återbeskogning. Först efter en katastrof av så stora mått att Kämpinge och Falsterbo kyrkor översändades - i Falsterbo kunde man gräva fram den, men Kämpinge kyrka var förlorad och fick rivas – fick alla att gå man ur huse, tillsätta pengar och rädda bygden.

Det stora nya hotet är klimatfrågan med vattenbrist, svält och ett scenario där havet kan stiga över stora delar av världens befolkningsområden. Den lilla människan kan tycka att problemet är övermäktigt hen själv. Ändå ligger lösningen framgent liksom historiskt i att alla drar åt samma håll och bidrar med sitt strå till stacken. Lagstiftaren bör införa balanseringsprincipen så att inte natur, luft eller vatten längre betraktas som ”fria nyttigheter” som kan användas utan återställning. Begreppet deponering bör göras till en historisk

parentes, liksom begreppet förhandlingsplanering där exploatör och politiker gör upp i slutna rum.

För övrigt tycker jag frågan om vad åtgärder får kosta är fel ställd. Miljöbalk 1998:808, 2 kap 8 § säger att det är den som orsakat skadan är skyldig att se till att skadan avhjälpas. I samma kapitel § 7 står att kraven måste vara rimliga i förhållande till åtgärdens omfattning. Vad betyder det? Vi bör i stället fråga vilka värden som skapas på lång sikt. Exempelen från trädflyttningen utanför Lomma, jordvändningen i Räng och beskogningen av nuvarande Höllviken – Ljunghusen illustrerar att avkastningen av investeringar idag kan bli fantastisk på sikt. En exploatör kanske vill kunna skriva av kostnaden på några års sikt, medan de långsiktiga vinsterna kan vara 10 ggr högre än insatsen. Denna svårighet, att ställa krav på långsiktig naturresurshushållning för samhälls-ekonomi vid tillståndsärenden som gäller en enskild verksamhetsutövare mot kort kvartalsekonomi, är kanske den främsta orsaken till att Miljöbalken sällan kommit i spel.

Det finns en viss skillnad mellan kompensationsåtgärder för ingrepp i naturresurser och i kulturreсурser. Biologisk-tekniska konsekvenser kan tydligare ersättas med utjämnings- och ersättningsåtgärder. Skador på kulturmiljön kan sällan ersättas med fysiska åtgärder för de påverkade objekten. Men ett sätt är att ta fasta på kulturmiljövårdens pedagogiska funktion, att visa nuvarande generation om tidigare generationers liv och leverne. Därför bör man i viss mån kunna kompensera ingrepp i kulturmiljön med upprustningar av andra nergångna kulturobjekt i samma landskap och från samma tid. En annan pedagogisk åtgärd är att framställa och sprida informationsmaterial t ex utställningar, trycksaker eller modernare IT-baserade kanaler såsom webbinformation eller telefonguidning från rastplatser och utsiktspunkter.

Frågan om kompensation för byggande på jordbruksmark kommer ofta upp. I den tyska tillämpningen på 1990-talet behandlades detta som en markanvändningskonflikt med avvägning mellan olika näringsintressen. Vid balansering av markresursen värderas förvisso marken som produktionspotential för arter/biotoper. I Sverige på 2000-talet diskuterades om ianspråktagande av jordbruksmark skulle kunna kompenseras genom åtgärder för att stödja jordbruket i utvecklingsländer. Detta utifrån kriteriet att kompensationsåtgärder ska ske inom sitt *funktionella sammanhang* och livsmedelsförsörjningen sker i ett globalt funktionellt sammanhang (Grip 2013). Elsa Grip (2013) visar hur beskrivningen av miljöproblemen skiftar med tiden och ges nya begrepp, men att det i hög grad är samma kriterier som behövs för en uthållig framtid:

Kretsloppstänkande och energihushållning. Själv har jag diskuterat hur fokus varierat mellan decennierna (Skärbäck 2000b): 1970-talet dominerades av facktekniska frågor – hur få till planering på ekologiska grund? 1980-talet satte fokus på planeringsprocessen - hur ska vi administrera utredningsarbetet för att få bättre medborgarinflytande? 1990-talet handlade om föreskrifter - en ny plan- och bygglag, ny förordning om miljökonsekvensbeskrivningar och införandet av Miljöbalken. Men kanske har ingen uttryckt svårigheterna att hantera miljökonsekvenser på ett mer insiktsfullt sätt än Torsten Hägerstrand i hans sista artikel (2000). Här diskuterar Hägerstrand bl a djurvärldens system i jämförelse med människans. Han skriver:

*Den stora skillnaden är att naturens serier ofta avbryts på grund av en dödstill, som är priset för existensen av näringskedjor. I samhället har förloppslandskapets dödlighet i hög grad förskjutits från individerna själva till de många avbrotten i deras påbörjade projekt. I allmänhet kan vi inte observera annat än korta stycken av de rörelser som passerar vårt utsiktslandskap. Det är strängt taget bara vår egen privata bana, som vi osökt kan följa som det kontinuum den är... Längre avsnitt av andra människors och i ännu högre grad av andra varelsers livsbanor är i allmänhet inte åtkomliga utan en omfattande undersökningsapparat.
Hägerstrand, 2000*

Genom Hägerstrands ord får vi en förklaring till varför det är så svårt att få enighet kring miljökonsekvensanalyser. Vi har helt enkelt svårt att greppa allt och se helheter. Därför är pedagogik och transparens i faktaanalyser viktigt för att förstå utsiktslandskapet och för att kunna förutse framtida livsbanor.

Figurer

Upphovsperson till illustrationer och foto är Erik Skärbäck där källa saknas i figurerna.

Litteratur

- Asklund I., 2000. Modernismen är livsfarlig. *Sydsvenskan Kultur*, 18 oktober 2000.
- Grahn, P. Stigsdotter, U. & Berggren-Bärring, A-M., 2005. A planning tool for designing sustainable and healthy cities. The importance of experienced characteristics in urban green open spaces for people's health and well-being. In Conference proceedings *Quality and Significance of Green Urban Areas*, April 14-15, 2005, Van Hall Larenstein University of Professional Education, Velp, The Netherlands.
- Grip, E., 2013. *På spaning efter styrmedel*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. (Licenciate thesis)

- Hylmö K., Skärbäck E., 2003. *Acceptansprocessen*, delstudie inom IVA's DEMO-projekt Tillåtlighetsprocessen, Institutionen för landskapsplanering Alnarp rapport 03:3.
- Hägerstrand Torsten, 2000. Landskapet som filter. Ur: Planering för landskap (Red). Skärbäck E., *Stad och land nr 166*, Movium, SLU. Pp. 118-131.
- Lindal Harald, 1947. *Ljungen genom tiderna - från ödemark till badort*, Tryckeri AB Allehanda, Trelleborg 1979 (nytryck).
- Lynch K., 1960. *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Lomma hamn, 2012. *Boken om hur Lomma industrihamn blev Lomma hamn, från begynnelsen till 2011*. Lomma kommun. ISBN:978-91-637 -0001-9.
- Persson J., 2011. *Att förstå miljökompensation*. Göteborg: Melica Media.
- Regeringskansliet, Miljödepartementet, *Kompensation för förlust av miljövärden*, Ds 1997:52, Bilaga 2. Skärbäck, E. 1997.05.28. PM ang det tyska systemet för kompensation. Bilaga 3. Miljöregleringsplan till detaljplan Lomma 23:3, VBB Samhällsbyggnad 1996.12.11.
- Rundcrantz K., 2007. *Environmental Compensations for Disrupted Ecological Functions in Swedish Road Planning and Design*. Doktorsavhandling vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp.
- Rundcrantz K., Skärbäck E., 2003. Environmental Compensation in Planning, A review of five different countries with major emphasis on the German system. *European Environment*. 13, 204-226.
- Skärbäck E., 1985. *Konsekvensanalys av naturresurser och markanvändning avseende Motorväg E6 Stenungsund - Uddevalla, alternativa vägkorridorer*, Vägförvaltningen i Göteborgs och Bohus län, oktober 1985, (Trädkramarprojektet). Redovisad som utställning för samråd i tre kommuner. Uppdragsgivare: Vägverket i Göteborg.
- Skärbäck E. 1998.01.16. Tillbaka till sinnligheten! *Sydsvenskan, Kultursidan*, Sirenen.
- Skärbäck E., Andersson A., 1999. *Landskap som resurs i Öresundsregionen*. Öresundsuniversitetet. i Miljø og tilvækst i Øresundsregionen s 169-183, Øresundssymposiet 1999 på KVL, Öresundsuniversitetet, DSR, København
- Skärbäck E., 1997-01-20. När myndigheterna näpste kyrkoherde Kråka och andra miljöbovar, *Sydsvenska Dagbladet, Kultursidan*.
- Skärbäck E., 1997-03-27. Styrning stoppar rovdriften, *Dagens Nyheter, Kultursida*.
- Skärbäck E., 1997-05. *Balanserad samhällsbyggnad*, Stad och Land Nr. 147:1997, MOVIUM, Alnarp.
- Skärbäck E., 2000a. Samhällsekonomin nya landskap, *Sydsvenskan, Kultursidan*, 28 aug 2000.
- Skärbäck E., 2000b. Miljöplaneringens utveckling - om MKBs framväxt ur: *Planering för landskap, Stad och land nr 166*, Movium, SLU
- Skärbäck E., 2007. Planning for healthful landscape values. In Mander Ü., Wiggering H., and K. Helming (Eds.) *Multifunctional Land Use - Meeting Future Demands for Landscape Goods and Services*. Springer-Verlag Berlin-Heidelberg, pp 305-326.
- Skärbäck E., 1999. Det lugna landskapet måste försvaras, *Sydsvenskan, Kultursida*, 30 juni 1999.
- Sprinchorn H. och Skärbäck E., 1987. *Utveckling av Växjö centrum's östra del*, Rapport från en utredning, VBB 87-08-28.
- Östberg J., Sjögren J. och Kristoffersson, A., 2013. *Ekonomisk värdering av urbana träd – Alnarpmodellen*. Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, Rapport 2013:13.