

8 Det moderna landskapet

Efter andra världskriget har samhället och landskapet förändrats drastiskt. Den industriella och tekniska utvecklingen har medfört stora möjligheter och ekonomisk utveckling och en allt snabbare förändring av vardagsliv, försörjningsmöjligheter, rörelsemönster, fritidsintressen m.m. 1945 var fortfarande jordbruket i stor utsträckning baserat på hästar som dragdjur. Nästan alla vägar var smala grusvägar och antalet bilar mycket få. Flygresor var få förunnat att ha provat och det var många som spanade uppåt då de passerade på himmelen. Tätorterna var förhållandevis små med koncentrerad bebyggelse som hade vuxit upp de senaste 75 åren. En majoritet av befolkningen bodde fortfarande på landsbygden och det var liv och rörelse i byarna. Det hade små byar som Sturup, Holmeja och Skabersjö flera handelsbodas som kunde försörja sig på de kringboende. Sedan har det gått fort. Det är bara 60 år sedan förändringarna tog ett nytt kliv framåt och alla som nått pensionsålder har minnen från tiden före. Men många av de huvudsakliga landskapskaraktärerna består från skifteslandskapet medan förutsättningarna för de areella näringarna kraftigt förändrats. Det är en successiv förändring med allt större enheter, nya och intensivare bruksmetoder samt igenväxning av marginalmarker. De mest påtagliga förändringarna är nya vägar och ledningar som skär i stråk genom landskapet, villasamhällen som expanderat och Sturups flygplats. Kommunikation har blivit ledstjärnan och landskapet omformas för detta.

Vägarna och bilismen

Redan på 1930- och 40-talet fick busstrafiken allt större betydelse och började konkurrera med järnvägen som kommunikationsmedel. Men det var med privatbilismens framväxt med början på 1950-talet som den stora förändringen skedde. Vägarna breddades och hårdgjordes med gatsten och oljegrus för att senare ersättas med asfalt. På kartor från början av 1960-talet är det fortfarande ett ganska finmaskigt vägnät i backlandskapet. Sedan börjar nya större vägar att anläggas och gamla rätas. En tidig väg var väg 108 mellan Klågerup och Svedala. På 1960- och 1970-talet accelererade byggandet med E65 mellan Malmö och Ystad. Sträckan fram till Svedala blev motorväg och senare även fram till Börringe. Genom byggandet av de omfattande villamattorna i Oxie, Skurup, Svedala, Bara, Klågerup och Genarp fick allt fler allt längre mellan arbete och hem vilket bidrog starkt till bilberoendet. Ökad fritid gjorde att fritidsresorna blev allt fler och många sökte sig ut i backlandskapet på helger och semester för att uppleva skog, sjöar, bad, golf, ridning m.m. Idag är väg E65 mellan Ystad och Malmö samt väg 108 mellan Trelleborg och Lund också viktiga länkar i ett internationellt kommunikationsnät med en hel del tyngre transporter. De allt bättre vägarna har medfört en stor frihet för var och en att söka sig

ut i backlandskapet men samtidigt har många mindre vägar stängts av och minskat tillgängligheten till stora delar av landskapet för bilburna. Biltrafiken har också en hel del negativa effekter genom buller och avgaser, barriäreffekt för djur och friluftsliv och inte minst olyckor. I den centrala delen av backlandskapet dör lika mycket hjortvilt i trafiken som under jakten!



De stora trafiklederna och deras trafikplatser breder ut sig över allt större arealer. Här vid västra infarten till Skurup.

Flyget

Efter några års diskussioner beslöt 1970 att en ny nationell flygplats skulle byggas, vid Sturup i

backlandskapet, som ersättning för Bulltofta i kanten av Malmö. Valet av plats var inte självklart och man diskuterade flera alternativ. Bullerstörningarna vid Bulltofta upplevdes dock som ett stort problem samtidigt som debatten om den värdefulla åkermarken började göra sig gällande. Planerarna tittade därför främst på backlandskapet några mil öster om Malmö där det var färre människor som behövde bli störda och samtidigt inte för långt från Malmö. Först var Bökebergstrakten aktuellt men protesterna var ganska högljudda och man ändrade sig till en lokalisering mellan Fjällfota och Björkesåkrasjön kring byn Sturup. Detta blev denna lokalisering som man beslutade sig för och byggandet tog snart vid. Det var ett stort ingrepp i landskapet då det kuperade backlandskapet skulle planas ut och sänkor fyllas igen. Med en lokalisering så långt österut från Malmö följde också omfattande anslutningsvägar. Vägen mellan Malmö och Ystad kunde utnyttjas för trafiken till och från Malmö men Lundaborna ville också kunna använda flyget bekvämt och genom påtryckningar blev en ny anslutning mot Lund aktuell i väg 816 mellan Sturup och Holmeja. Tidsvinsten var inte mycket mer än 5-7 minuter men ingreppet i landskapet omfattande. För att minska viltolyckorna sattes viltstängsel upp längs en stor del av vägen och några mindre passager byggdes under vägen.

Kraftledningarna

Redan i början av 1900-talet började el och teleledningar dyka upp i landskapet. Dessa var dock av ganska blygsamma storlekar i jämförelse med de högspänningsledningar som drogs under 1960- och 1970-talet genom backlandskapet. Flertalet av de mindre el- och teleledningarna har dessutom lagts under mark under senare halvan av 1900-talet. Idag är det två stora kraftledningar som korsar backlandskapet, båda går via S Sallerup-Skabersjö-till Roslätt där



Ställverket i Västra Kärrstorp 1997 innan vegetationen kommit upp speciellt mycket.

den delar sig i en mot V Kärrstorp och en annan som går österut mellan Yddingesjön och Svedala och följer sedan E65 österut söder om vägen.

Bebyggelsen

Med den stora omflyttning av befolkningen som tog fart efter andra världskriget, från landsbygen till stad och tätorter, skedde en snabb utbyggnad av några järnvägssamhällen. Vilka samhällen som skulle expandera var i fallen Svedala och Skurup mer naturligt medan för Genarp, Klågerup, Bara och Oxie mer handlade om tillfälligheter. Snabbast expanderade Svedala under 1950- 60 talen där Svedala Arbrå var en viktig industri och sysselsatte många. Trevånings flerfamiljshus uppfördes bland annat väster om det gamla samhället. Även i Skurup skedde utbyggnad av flerfamiljshus. Men det var under slutskedet av 1960-talet och främst 1970-talet som en närmast explosionsartad utbyggnad av villabebyggelse tog fart. Bilsamhället var etablerat och man strävade efter funktionsuppdelning med skilda lokaliseringar av boende och arbete. Resultatet blev stora villaområden med industrietableringar i skilda område. Snabbast växte Svedala, Oxie, Skurup, Klågerup och Bara. De flesta av husen under perioden är modulhus i massproduktion för att hålla nere kostnaderna. Detta ger en speciell karaktär genom sin upprepning med samma fasader på rad. I några fall har som i Svedala på sockerbruksområdets radhus har de boende inte tyckt om likformigheten utan gett sin egen karaktär genom färgsättning. De växande tätorterna har krävt en utbyggd service med skolor, daghem, köpcentra, kommunhus och andra offentliga byggnader. En hel del industriområden har också byggts ut men nästan genomgående består dessa av funktionella lådor utan större omsorg om utformningen.



Radhus i Sockerbruksområdet där husägarna skapat sin egen karaktär på de likformiga husen.

Bara sovstad

Bara är ett intressant exempel på hur en liten bondby (egentligen Värby) och stationssamhälle

på några decennier blir en enorm villasovstad kring endast en post och ICA-butik. Detta var barnfamiljernas dröm. Uppväxt i lugn och lantlig miljö med bilen som livlina till jobb och handel i Malmö. Oscar Ingner har beskrivit i Baraboken (1980) hur tillkomsten av Bara skedde i början av 1960-talet. Närheten till Malmö var en fördel men en viktig roll spelade också den advokat som var rådgivare åt godsförvaltningen vid Torup som ägde all mark i Bara socken. Byggnadsnämnden vände sig först till Skånska Cement i Malmö som inte var intresserade utan det blev istället AB V Liljenberg från Hörby som åtog sig att bygga den nya bebyggelsen. Arkitekt blev Hammar-skjöld Reis från Lund som 1965 hade klar planen över "trädgårdsstaden Bara". Området längs Möllebergavägen byggdes sedan i fyra etapper. Utbyggnaden fortsatte sedan med en ny Värbyväg i väster och nya villaområden mellan Mölleberga-vägen och Värbyvägen. Värbyskolan byggdes i slutet av 1960-talet och Baraskolan 1971. Utbyggnaden fortsatte sedan i väster och norr fram till slutet av 1970-talet då den avtog. Under 15 år hade hela 1000 lägenheter byggts i Bara. Idag finns det anledning att se kritiskt på den planering som skedde och i Staffanstorp med liknande historia har man tagit drastiska grepp för att skapa en tätare och mer varierad bebyggelse kring ett centrum. Bara framstår idag som en unik skapelse och den mest utpräglade pendelberoende satelitstaden i Skåne. Förutom ett affärscentrum praktiskt beläget vid infarten från Malmö finns i princip inget annat än villor och radhus. Över 95% av befolkningen som arbetar pendlar till andra orter.

Klågerup

Klågerup hade ett mer utvecklat äldre centrum när kommunen köpte mark i Fredentorpsområdet 1963 för att bygga villor. Det blev L B Hus Bromölla, Otto Magnusson Byggnads AB, Svenssons Byggnads AB och ett 10-tal självbyggare som fick uppdraget att uppföra husen. Även privata firmor köpte in mark för att exploatera, bland annat L E Lundberg från Norrköping. Under drygt 15 år byggdes mer än 300 lägenheter, skollokaler, daghem, reningsverk och andra byggnader som behövdes för service åt samhället. Klågerups samhälle har idag en märklig långsmal usträckning längs södra sidan av Malmövägen med den äldre centrum längst i öster mot den gamla stationen och väg 108. Det är helt tydligt att det var beroende på vilken mark som kunde köpas och pendlingsvägen in

mot Malmö som avgjorde utvecklingen.

De fyra byarna

Oxie har en liknande historia men här hade man ambitionen att skapa 4 skilda småbyar med var sitt centrum. Planerarnas intentioner misslyckades dock och det blev istället ett utspritt villasamhälle med ett centrum och man har senare försökt bygga ihop samhället till en mer sammanhållen enhet. Det är intressant att se hur man hanterat park- och grönområden i dessa omfattande villaområden. Utbyggnaden gick fort och man satsade inte speciellt mycket pengar på parkernas utformning. Visserligen är parkerna förhållandevis unga men fortfarande förvånansvärt enformiga med stora gräsytor och täta buskage. Parkområden med liknande ålder i t ex Lund har ofta en mycket större variation och har utvecklats till lummiga och trevliga parker. Upprustning och komplettering av 60- och 70-talens parker har därför fått högre prioritet under slutet av 1900-talet och början av 2000-talet, en period då nybyggnationen avstannade och kvalitetsmedvetenheten ökade. Miljöfrågorna fick större betydelse under slutet av 1900-talet och tågstationslägen blev allt mer attraktiva. Både Skurup och Oxie ligger bra till med stationer i centrum medan Svedala har stationen i kanten av samhället och nu planeras utbyggnad kring stationsläget. I Bara och Klågerup har nybyggnationen avstannat och dessa lägen tycks något mindre attraktiva idag. För en stor del av backlandskapet råder närmast nybyggnatsstopp på grund av bullerstörningar från flyget. Tätorter som Holmeja och Börringe skulle annars troligen utvecklats vidare.



Villamattan breder ut sig i Oxie med kedjehus, radhus och villor i serieproduktion.



Översta bilden är från Svedalas centrala delar med kedjehus från 1970-talet i formalistiskt kvadratisk tegelarkitektur. Här är det något mellanting mellan radhus och stadsmiljö. Under den nya centrumbyggnaden i Svedala från slutet av 1990-talet som mycket bättre samspelar med stadsmiljön än 1970-talets snabbköp mitt emot där en stor enförmig tegelvägg vätter mot tätortens viktigaste gata.



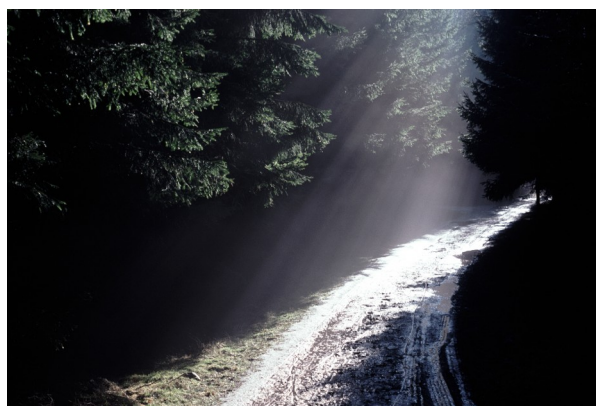
Ett urval av hus från perioden. Överst systembolaget i Svedala i typisk mörkt tegel och platt tak i lådform från 1970-talet. Neders en typisk villa från 1970-talet med sitt flacka tak, mörka tegel och djupa fönsternischer. Trädgården är också tidstypisk med mycket vintergrönt.



Mekaniseringen av jord- och skogsbruket

1937 påbörjades flygfotografering av landskapet som underlag för nya kartor. Arbetet avstannade under kriget för att avslutas 1947. Kartorna blev aldrig gjorda utifrån fotografierna som togs och materialet glömdes bort. Tack vare kultur-geografiska institutionen i Lund som räddade fotografierna har vi idag ett mycket intressant dokument av landskapet kring andra världskriget. Jämför man flygfotona med dagens landskap ser man att det skett en rationalisering av både jord- och skogsmarken. Åkerfälten har blivit större och många småvatten och andra småbiotoper har försvunnit. Statsmakten och förädlingsindustrin inom jordbruket har starkt bidragit till denna utveckling och sedan inträdet i EU är den internationella spelplanen allt viktigare för hur jordbruket skall utvecklas. Arealen betesmark var betydligt större 1945 än idag och med denna minskning har floran och insektslivet påverkats betydligt.

Skogsbruket har också intensifierats och mekaniserats med allt fler likåldriga bestånd. Skogsarealen har ökat betydligt, främst genom granplantering på gamla åker- och betesmarker. Den största planteringsomgången skedde på 1960- och 1970-talet då också mycket bokskog omfördes till granskog. Med bokskogslagen 1974 förhindrades att bokskogen minskade och denna lag ändrades 1984 till att gälla alla ädellövträd.



Grönmörkret har sänkt sig över backlandskapet. Idag är mer än halva skogsarealen granplantering i täta led.

Täktlandskapet

Det allt större behovet av sand och grus för betong- och cementindustrin samt vägbyggandet gjorde att ett stort antal grustäcker öppnades i backlandskapet med sina rikliga förekomster av isälvsavlagringar. Under 1950- och 60-talen var det många små täcker men under 1970- och 80-talet blev de färre och större. Flertalet av täckerna är avslutade och utan kunskap om var de legat kan det ibland vara svårt att lokalisera dem. Stora täcker fanns bland annat vid Arrie, Lemmeströ och sydväst Genarp. Vid Vinninge finns fortfarande ett grustag i drift som grävt sig djupt ner i de sandrika moränerna. Idag är ambitionen att minimera användningen av naturgrus och i stället utnyttja bergkross. Därför har trycket på backlandskapets grusförekomster minskat samtidigt som de värdefullaste förekomsterna redan är utvunna.



Grustaget sydväst Vinninge är det enda större som finns kvar i backlandskapet idag.

Fritidslandskapet

1945 hade fritiden börjat bli aktuell för en större grupp människor. Med tåg gjordes utflykter till t ex Bökeberg och Bokskogen där dansbana, restaurang och underhållning erhöles förutom naturpromenader och picknick. Även Grönalund i söder och Törtingelund i Västra delen var populära utflyktsmål. Landskapet var mer öppet och de tidiga bilisterna på 1950- och 1960-talen kunde ta sig in på många av de småvägar som fanns i landskapet. Med 1970-talet följde också en kraftigt ökning av det sk rörliga friluftslivet då nästan alla hade fått tillgång till bil och kunde ta sig ut i backlandskapet. För att motverka de problem som uppstod begränsades tillgängligheten av markägarna genom att småvägar spärrades av med bomar. För att trygga allmänhetens tillgång till naturområden för friluftsliv gjordes avtal mellan företrädare för

Malmö stad och markägare för t ex Skabersjö friluftsanläggning i Bokskogens södra del. 1972 köpte Malmö stad Torupsgods hela markinnehav för att trygga Malmöbornas tillgång till rekreationsmark. Ett antal parkeringsplatser anlades, strövstigar iordningställdes och en motionsanläggning med elljusspår gjordes. Skabersjöanläggningen fick därefter mindre betydelse och har avväcklats. Även i Hälleberg har samhället försökt säkerställa tillgängligheten genom att inrätta ett naturvårdsområde samt iordningställt ett antal parkeringsplatser.

I samband med köpet av Torup anlades också den första golfbanan i backlandskapet väster om Yddingsjön. Bokskogens golfbana var från början 27 hål men har på 1990-talet byggts ut till 36 hål. I början av 1990-talet byggdes dessutom två nya golfbanor, en vid Assartorp i Lunds kommun och en vid Minnesberg i Trelleborgs kommun. I början av 2000-talet har en 9-hålsbana byggts söder om Oxie och bygget av ytterligare en pågår väster om Sturups flyplats vid Sturup Park. Ytterligare två golfbanor planeras i backlandskapet och de upptar redan betydligt mer areal än ängs- och hagmarkerna gör.

Hästitresset har blivit allt mer omfattande med både ridanläggningar och privata hästgårdar. Backlandskapet är idag ett av de hästtätaste områdena i landet. Ryttarna vill kunna rida i landskapet vilket skapar konflikter med markägarintressen genom slitage. Avtal och iordningställande av ridleder har löst en del av konflikterna.

I många andra trakter av skåne uppfördes fritidsbyar med fritidshus under 1950-1970-talet men detta skedde aldrig i backlandskapet främst på grund av att de stora privata markägarna inte var intresserade av denna utveckling. Två större etableringar av små fritidshus skedde vid Almåsa och Kölnan i Malmö kommun. Dessa anläggningar liknar mer kolloni-områden med små tomter som ligger tätt. Annars var det de gamla torpen och smågårdarna som blev fritidshus och rustades upp av de nya ägarna.

Våtmarksåterfödelsen

Under slutet av 1900-talet började åter nya vattenspeglar blänka i landskapet. Dels var det ett intresse från jakt och fiskeaktiva och dels var det åtgärder för att minska kväveläckaget från jordbruket. Flera dammar har skapats längs vattendragen och fler planeras. En av de första var Skabersjödammen öster om Toarp. Denna

byggdes som en dämning av Sege å vilket föranledde fiskeintressena att senare kräva en fisketrappa för vandrande fisk. Senare projekt är Torupsdammen, dammen intill järnvägen i Svedala vid Krågeholmsbron och det stora projektet med restaurering av Näsbyholmssjön. Under 10 år har projektet planerats och våren 2004 kunde äntligen vattnet släppas på i den 40 hektar återskapade sjön.



Nyskapade dammar intill Ystadbanan för att rena vattnet och utjämna vattenflöden.

Maktlandskapet

Vid andra världskrigets slut hade fortfarande de stora jordägarna en nästan total makt över landskapets utveckling. Men både staten, de framväxande städerna och kommunerna skulle få en allt starkare ställning i samhällsutvecklingen. Den snabba industriella utvecklingen under 1950- och 60-talen bidrog också till näringslivets inflytande och behov av mark och infrastruktur. Idag är de privata markägarna begränsade i sitt handlande genom olika restriktioner, planer, riksintressen, utbyggnad av kommunikationsnät m.m. Många av de större förändringsprojekten styrs idag av politiker och näringsliv främst i Malmö men även nationellt. Främst tillkomsten av Sturups flygplats och alla de markanspråk som kom i kölvattnet av denna styrs från en nivå långt från de som verkar i landskapet och äger marken. Allmänhetens ökade inflytande och deltagande gör sig påmind i opinionsbildning och massmedial uppmärksamhet och det är allt fler som blir involverade för varje projekt.

Bevarandeambitioner

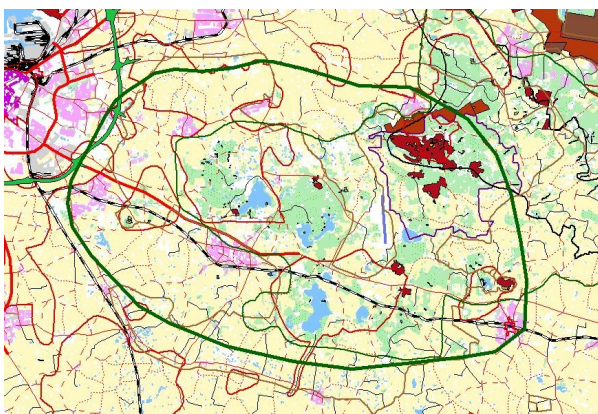
Med den stora omvandling som skett av landskapet de senaste 60 åren har också många äldre spår, strukturer och företeelser gått förlorade. För att minska de negativa ingreppen har samhället gått in och reglerat, skyddat och

förvärvat mark. Fram till 1970-talet var bevarandearbetet inte speciellt utvecklat men har tagit en kraftig fart sedan dess. Redan tidigare fanns en starkt bevarande fornminneslag som tvingar markägare eller exploatör att stå för finansiering av utgrävningar av alla fornlämningar som berörs. Hellst skall fornlämningarna inte påverkas och det är straffbart att skada dessa utan tillstånd. Även för biologiska, kulturhistoriska och rekreativa värden har samhället intensifierat sina ansträngningar att reglera och skydda landskapselement och sammanhang. Text finns ett generellt strandskydd kring alla sjöar och större vattendrag på 100 meter och ibland utökat till 300 meter som skall säkra friluftslivets tillgång till stränderna och den biologiska mångfalden. Kommunerna har stort självbestämmande över hur landskapet skall användas och redovisar detta i bland annat översiktsplaner. Då nationella intressen, som förekommer rikligt i backlandskapet, samt mellankommunala angelägenheter är aktuella går länsstyrelsen som statens företrädare in och reglerar. Samhället har också möjlighet att genom avtal med markägaren eller förvärv säkerställa de värden som är särskilt stora. Så har skett med bland annat Risen söder om Genarp, Hästhagen och Zimmermansbacke norr om Skurup, Prästaskogen norr om Lemmeströ samt Gavelbjär öster om Arrie. Hela Håckebergasområdet blev på 1980-talet naturvårdsområde för att bevara de stora natur- och rekreativa värdena. Fler områden är dessutom inköpta av naturvårdsverket för framtida naturreservat. Idag är inflytandet från EUs bevarandearbete stort och Sverige skall genom detta säkerställa en rad viktiga naturmiljöer för framtiden. Samhället ger också stöd till markägare och fastighetsägare för att kunna underhålla och vidmakthålla viktiga natur- och kulturhistoriska värden. Inom jordbruket är EU:s miljöstöd betydelsefullt och för underhåll av kulturskyddade byggnader finns allmänna medel. Den största insatsen gör dock markägare och fastighetsägare själva och utan deras intresse skulle mycket mindre finnas kvar av äldre landskap och byggnadsmiljöer.



Vid Eksholm har funnits ett litet domänreservat sedan 1950-talet och i samband med att domänverket sålde ut fastigheter på 1990-talet köpte naturvårdsverket delar av fastigheten för att göra den till naturreservat.

Karta x. Backlandskapet berörs av en mängd bevarandeintressen och det kan vara svårt att få en överblick och förstå deras inbördes relation. Nedan redovisas bland annat riksintressen för naturvård (vinröd linje), friluftsliv (grön linje) och Kulturmiljövård (röd linje). Inom dessa områden har staten som ambition att bevara dessa intressen för framtiden och påverkar förändrad markanvändning som kan skada dessa. De mörkröda ytorna är NATURA2000 områden som ingår i ett Europeiskt



nätverk för att bevara naturmiljöer. Den lila linjen är Häckeberga naturvårdsområde. De många små objekten i olivgrönt och beige är skogsvårdsstyrelsens utpekade nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt som skall bevaras från rationellt skogsbruk. Dessa markeringar är bara en del av alla bevarandeintresse.



Det kuperade backlandskapet öster om Arrie med Gavelbjär som är skyddat som naturreservat. Angränsande grustäktområde är inköpt av Stiftelsen för fritidsområden för att förse Malmöborna med rekreationsmark.

Exempel på objekt i det moderna landskapet

1 Skabersjö nya skola

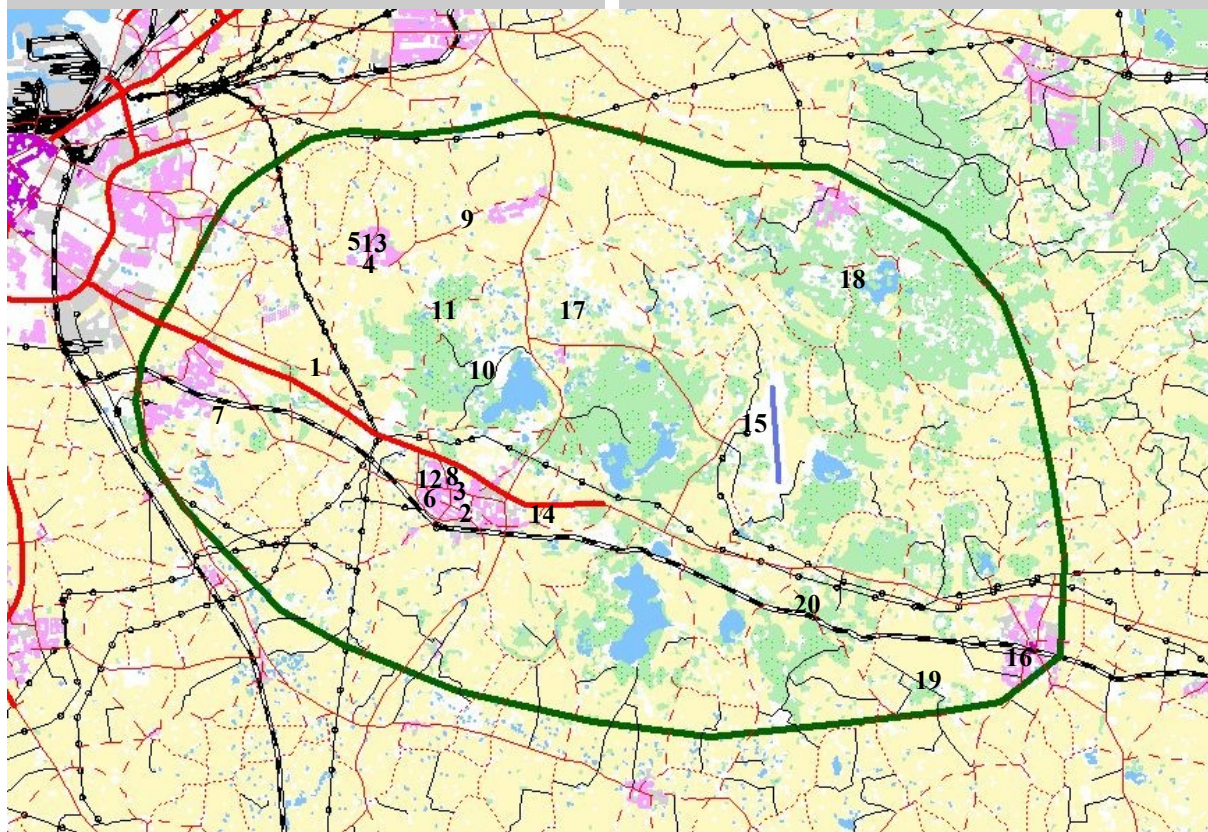
1947 byggdes den nya stora skolbyggnaden i Skabersjö i modernistisk stil. För den lilla byn ter det sig märkligt att bygga en så stor skolbyggnad men på den tiden fanns det en mycket större befolkning i trakten. Själv hade jag den stora glädjen att få gå tre år på skolan i slutet av 1970-talet och det var underbart att få vistas i den lantliga och lugna miljön. Byggnaden består av två och halv våningar med bottenvåningen halvt nersänkt i marken. De stora fönstren ger karaktär åt den rena byggnadskroppen med trapphuset i mitten flankerad av två skolsalar på varje våning. I öster ligger en mindre gymnastiksal i en lägre flygel. När skolverksamheten i kommunen omstrukturerades under 1980-talet blev skolan överflödigt och hotades med rivning. Efter långa diskussioner beslöt länsstyrelsen kring millennieskiftet att förklara skolan som byggnadsminne som skall bevaras för eftervärlden som ett viktigt minne av de tidiga modernistiska skolbyggnaderna. Det är glädjande att det åter bedrivs skolverksamhet i skolan, nu i privat regi.



Skabersjö nya skola.

2 Svedala kommunhus

Redan på 1940-talet diskuterades att bygga ett nytt kommunhus men det blev först 1954 som planerna blev reella. En arkitekttävling utlystes och vanns av Adrian Langendahl som var född i Svedala. Byggnaden var sedan klar i början av 1960-talet och invigdes av landshövding Gösta Netzen 1964. Kommunhuset ligger i västra foden av stortorget och smälter väl in i omkringliggande bebyggelse med sin röda tegelfasad i två våningar. I det resliga taket finns många och höga fönsterburspråk som ger extra pondus åt fasaden. Byggnadskropparna bildar ett U som är öppet i norr mot småskolan.



3 Centralskolan i Svedala

Då tätorten växte kraftigt efter andra världskriget blev det nödvändigt med en ny stor skola. 1955 fattades beslut om att bygga centralskolan som stod färdig 1958. Byggnaderna skiljer sig påtagligt från sina föregångare strax intill, Röda och vita skolan (nu riven) med sina slutna och höga, kraftiga byggnadskroppar. Centralskolan består av ett antal långa längor med pulpettak och mellanliggande atriumgårdar. Skolan känns modern och skulle likaväl kunna vara byggd på 1970-talet men firar snart sin 50-årsdag. Skolan har senare blivit tillbyggd i omgångar.

4 Bara centrum

När tätorten Bara växte fram i slutet av 1960-talet skulle servicen ske i en ny stor modern centrumbyggnad enligt tidens ideal. Platsen valdes strategiskt vid infarten från Malmövägen. En genomgående överglasad gågata löpte genom den långa och stora byggnaden med sina gula tegelfasader och platta tak. Här samlades de olika servicefunktionerna post, tandläkare, bibliotek och affär. Under årens lopp har en rad andra verksamheter också funnits i lokalerna i kortare eller längre perioder. Framför byggnaden anlades en stor parkeringsplats som gav ett ödsligt intryck av anläggningen. Sedan dess har vissa åtgärder gjorts för att skapa en mer tilltalande miljö genom byggnation av radhus och servicelägenheter intill samt planteringar runt och på parkeringen för att göra denna trevligare. Anläggningen är ett tidstypiskt dokument över den framtidsoptimistiska perioden i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.

5 Spångholmsskolan

Fram till slutet av 1970-talet fanns det inget högstadium i Bara utan eleverna fick bussas till Svedala. 1980 påbörjades den nya stora högstadieskolan väster om tätorten och gavs namnet Spångholmsskolan efter den plattgård under Torup som ligger någon kilometer söderut. Skolan är byggd i det typiska gula teglet från Bara tegelbruk och ligger som en lång huskropp i suteräng med två våningar på framsidan mot öster och en våning i väster med fingerlika utbyggnader med skolsalar och mellanliggande atriumgårdar. Här finns plats till fem parallella klasser i tre årskurser samt en rad specialklassrum för NO- och slöjdämnen. Skolan tillkom strax efter tätortens kraftiga expansionsperiod och ger en bild av de stilideal som då rådde.

6 Församlinghemmet i Svedala

Det finns få exempel på intressanta och vackra byggnader från perioden i backlandskapet. Det mesta är massproducerade typvillor eller industrilokaler. Kyrkan är dock känd för att lägga vikt vid estetiska kvaliteter under mer än 1000 år och flera av de byggnader som uppförts av församlingarna under senare delen av 1900-talet är mycket fina. På 1990-talet behövde Svedala församling bättre utrymme och beslöt att bygga till det gamla församlingahemmet direkt öster om kyrkan. Resultatet har blivit en mycket vacker tegelbyggnad som väl smälter in i den historiska miljön med kyrkan och den äldre byggnaden. Samtidigt speglar den väl den nya tidens stilideal och behov med omsorg om detaljer och material.

7 Toarps ekoby

Med det nyvaknade miljöengagemangent i slutet av 1980-talet var det många som ville skapa ett alternativt boende med större hänsyn till miljön och de sociala aspekterna. Flera så kallade ekobyar planerades och i backlandskapet blev det en som realiserades. Söder om den gamla bytomten i Toarps by byggdes Toarps ekoby med x hus i x radhuslängor. Husen är uppförda i gult tegel med extra omsorg om isolering och energihushållning samt omhändertagande av avlopp och sopor. Alla har möjlighet till odling och de sociala aktiviteterna är omfattande i området då de boende har många gemensamma intressen. Tyvärr ligger bebyggelsen lite ensamt ute i det öppna landskapet mellan Oxie tätort och Toarps nygamla bebyggelse längs Malmövägen.

8 Erlandsdal

Som ett exempel på nyare bostadsområden har jag valt Erlandsdal i Svedala. Här byggdes under 1990- och början av 2000-talet ett stort antal villor och radhus kring den gamla gården Erlandsdal. Utförandet präglas av en mindre brådska och likformighet än vad som är typiskt för den expansiva fasen på 1960- och 1970-talen. Grönområdet i mitten har fått en större omsorg än vad som var vanligt tidigare och även byggnaderna visar på större fantasi även om likformigheten finns för att hålla nere kostnader.

9 Vinningeherrgården

Under perioden har det tillkommit ett enda herrgårdsliknande hus i backlandskapet, (förutom Näsbyholm som ersatte den nerbrunna huvudbyggnaden) nämligen i den gamla fruktodlingen söder om Vinninge. Den äldre mer

anspråkslösa tegelbyggnaden från 1950-talet har ersatts av ett storslaga komplex med torn och putsade fasader med stora fönsterytor ut mot den nyanlagda dammen. Delar av fruktträden har fått gett plats åt hästhagar och höga staket håller objudna borta. Det är en märklig syn som ger mer associationer med USA än landskapets traditionella byggnadskultur.



Backlandskapet enda exempel på herrgårdssbyggande under senare decennier finns vid Hälledal söder om Vinninge..

10 Bokskogens golfbanan

I samband med att Malmö stad förvärvade Torup i början av 1970-talet togs också initiativ att anlägga en golfbana i södra delen av området kring gården Nygård ner mot Yddingesjön. Södra delen av markerna tillhör Skabersjö gods och arrenderas. Golfbanan byggdes med 18+9 hål och har sedan kompletterats med ytterligare 9 hål i nordväst. Banan omges av vackra bokskogar och efter drygt 30 år har växtligheten vuxit upp på banan som idag ger en mycket tilltalande landskapsbild. Genom att banan var en av de få i Malmös närhet på 1970-talet har den också fått en viss status i takt med de många nya etableringarna. Markvägarna genom golfbanan ner till och längs Yddingesjön är tillgängliga även för icke golfare.

11 Torups motionsanläggning

När Torups gods köptes av Malmö Stad i början av 1970-talet anlades motionspår och en motionsanläggning i det gamla magasinet. Den stora tunga gråstensbyggnaden har omvandlats till en trevlig och praktisk mötesplats för motionsintresserade. Här finns också ett kafé som lockar allmänt intresserade besökare. Byggnaden får ses som ett exempel på möjligheten att återanvända gamla hus till nya aktiviteter och därigenom bevara värdefulla kulturmiljöer.



Vid Torup har den gamla magasinsbyggnaden byggts om till motionsanläggning på ett mycket hänsynsfullt sätt.

12 Svedala idrottshall

I tätortsexpansionen på 1970-talet uppfördes flera stora idrottshallar i backlandskapet, bland annat i Bara, Klågerup, Oxie, Genarp, Skurup och Svedala. Svedala idrottshall är ett typexempel med sin funktionellt lådformiga byggnadskropp med platt tak och stora glasytor för ljusinsläpp samt tegelfasader. Idrotten fick ett viktig roll i de växande tätorterna och idrottshallarna får ses som samhällets stöd till idrottsutövandet.

13 Barabadet

Ända sedan 1970-talet har det funnits önskemål om ett bad i Bara men det var inte förrän på 1990-talet som det blev verklighet. Till skillnad från de äldre traditionella anläggningarna i Svedala och Skurup blev det i Bara en organiskt rund anläggning med grunda stränder och djup i mitten. Barabadet ligger strax norr om Spångholmsskolan i samhällets västra kant.

14 E65

I samband med att Sturup byggdes och Svedala hade expanderat kraftigt i början av 1970-talet påbörjades byggandet av motorväg till Svedala via Oxie. Den fyrfiliga vägen gör resvägen till Malmö snabb och bekväm och gynnade en fortsatt utbyggnad åt väster i Svedala. I höjd med Oxie byggdes också en planskild korsning med

stora på- och avfartsramper. Från Svedala fortsatte E65 (som då hette E22) österut som motortrafikled men under 1980-talet byggdes motorvägen vidare till Perstorp strax väster om Börringekloster. Motorvägen skär fram som ett stort streck i landskapet och har påverkat kulturlandskapet påtagligt, speciellt vid Skabersjö där byn och slottsmiljön har skiljts åt och Godslandskapet skurits söder. Ökad trafik har också tvingat fram viltstängsel som gör vägen till en allt mer påtaglig barriär i landskapet.

15 Sturups flygplats

Redan i slutet av 1960-talet blev behovet av att flytta flytplatsen i Bulltofta allt mer akut. Den expanderande villabebyggelsen låg snart och omgärdade flygplatsen där jetplanen blev allt mer högljudda och krävde längre landningsbana. Efter en livlig diskussion om lokaliseringen bestämde regeringen att det blev Sturupsläget 1968. Bygget påbörjades 1970 och flygplatsen stod färdig 1972. När flygplatsen invigdes var den en av de mest moderna anläggningarna i norra Europa och fortfarande ger flygplatsen en fräsch och aktuell framtoning. Kring de klargula huvudbyggnaderna har en rad andra verksamheter etablerat sig och idag arbetar över 1500 personer ute vid Sturup. 1997 firade Sturup 25 årsjubileum och gav bland annat ut en jubileums-skrift som ger en hel del information om dess historia och verksamhet.



Sturups flygplats.

16 Pågatågstationerna

Under 1990-talet elektrifierades Ystadbanan och de gamla diseltågen kunde bytas ut mot pågatågen. Idag finns tre stationer längs Ystadbanan, i Skurup, Svedala och Oxie. De gamla stationshusen har fått andra funktioner och idag är det öppna perronger och typiska lila vindskydd som utgör stationerna. Resandet har ökat under 1990-talet och början av 2000-talet och det är en renässans för tåget. Fortfarande återstår dock en hel del att göra för att stationerna skall bli riktigt attraktiva och funktionella.



Pågatågsstationen i Skurup.

17 Benny Anderssons hus

Genom sitt intresse för hästar har Benny Andersson sökt sig till backlandskapet och köpt gården Hägnaden i Hyby socken. Det blev en hel del uppståndelse när den kände arkitekten Pelle Friberg presenterade förslaget till nytt hus uppe på backen i Hyby hages beteslandskap. Efter en del diskussion flyttades platsen för huset en bit ner för sluttningen till den gamla gårdstomten där det sedan uppfördes. Idag ligger det stora fritidshuset ganska väl anpassat till landskapet med underbar utsikt över det kuperade omgivningarna kring Eksholmsbäcken i Hyby backars östra del. De naturligt gråfärgade träfasaderna och stora glasytorna smälter förvånansvärt väl in i miljön och det är ett mycket vackert hus som Friberg skapat. Det bör påpekas att huset inte kan besökas och man får nöja sig med att läsa om det i tidskrifter. Detta är dock ett av de få riktigt intressanta nybyggnationerna i backlandskapet under de senaste 60 åren.

18 Skoggård

Väster om Håckebergasjön uppfördes i mitten av 1900-talet en villa av familjen på Håckleberga slott då slottet upplevdes som allt för obekvämt. Villan ligger med fin utsikt över sjön och kan ses från vägen mellan Degeberga och Godset. Huset är privat och ej möjligt att besöka.

19 Näsbyholm

Efter en brand 1955 uppfördes den nuvarande mer anspråkslösa byggnaden på den gamla borgens plats och i vinkel, sammanbyggd med den bevarade västra flygeln. Källaren på den gamla borgen finns bevarad under det nya huset och utgör troligen den äldsta delen av ett boningshus som fortfarande är bebott i backlandskapet. En östra flygel byggdes till 1994. Byggnaderna är ej tillgängliga för besök.

Huvudbyggnaden på Näsbyholm från 1955-1994.

20 Frisbjärsstenen

Strax intill vägen mellan Lemmeströ och Gärdslöv på sluttningen av höjden Frisbjär står en relativt hög minnessten. Texten lyder ”Minne över stormen i oktober 1967”. Denna höst drabbades landskapet av en svår storm som

fällde mycket av den gamla bokskogen och granplanteringar. En stor del av skogen på Frisbjär föll och har ersatts av uppväxande planteringar. På sydsidan finns dock ursprunglig skog kvar med stora biologiska och kulturhistoriska värden.

Frisbjärsstenen som minner om den svåra stormen 1967.



Litteratur

Andersson Helge red. Bara kommun 1980. 328 sidor. Beskriver socknarna Bjärshög, Skabersjö, Bara och Hyby.

Byggförlaget 2000. Arkitekturguide för Skåne 1900-talet.

Erlandsson Alf (Red.), Skurups och Hassle-Bösarps historia från äldsta tid till våra dagar. 274 sid. Lund 1969. Hft.

Frostin Ernst, Byarna vid landsvägen. Månstorps kommuns sju socknar. 412 sid Trelleborg 1982. Inb.

Hassby Rune. Anderslöv genom tiderna 1978.

Ingemansson Margareta. Genarp, byn i våra hjärtan. 2002.

Karlsson Kjell m fl Red. Svedala genom tiderna. Svedala kommun 1982. Tryckeri AB Allehanda, Trelleborg. 2:a upplagan. 588 sidor. Behandlar främst Svedala socken mycket ingående.

Luftfartsverket. Malmö-Sturup 25 år. 1997.

Löfström Tomas. Minnet av en by. LTs förlag 1978. En personlig beskrivning av byn Sturup, dess historia och försvinnande. 310 sidor.

Rudebeck E. M.fl. Vetenskapligt program för Malmö Kulturmiljö. Den arkeologiska verksamheten. Malmö Kulturmiljö 2001.

Tidningsartiklar från Sydsvenskan, Skånskan och Arbetet under 1945-2004.

Den moderna tiden sedan 1945 har inneburit många riktigt tråkiga och fula miljöer, ofta för att ge plats åt bilarna. Överst ses baksidan på konsum i Skurup och under baksidan av ICA i Skurup ut mot huvudgenomfartsgatan.



Serviceinrättningar för biltrafiken har blivit en vanlig företeelse landskapet. Här bensinstation i Svedala vid Långgatan.



