

# Väntans landskap:

## om studier av stadsranden och dess morgondag

Mattias Qviström

*I följande artikel diskuteras utgångspunkterna för studier av stadsrandens landskap. Författaren menar att om stadsranden endast betraktas som en övergångsfas från land till stad fångas inte områdets komplexitet, däremot är samspelet mellan dagens landskap och visionerna för morgondagen, liksom mellan stad och land en fruktbar utgångspunkt för en analys.*

### Inledning

De senaste decenniernas urbanisering av landsbygden har uppmärksammat av åtskilliga planeringsforskare (se Bryant *et al* 1982, Daniels 1999, Friedberger 2000, Bunker & Houston 2003). Med hjälp av fallstudier skildrar de landsbygdens mångtydiga områden, vilka präglas av möten mellan ett produktions- och ett konsumtionssamhälle. Men när vi närmar oss staden förändras förutsättningarna för sådana studier. En viktig skillnad är att stadsranden, de marker som ligger allra närmast staden, inte i första hand betraktas som *områden* utan som en *fas* i stadens utveckling. De nyanserade skildringarna av mötet mellan stad och land i studier av den urbaniserade landsbygden, ersätts då stadsranden studeras av en skildring av ett förgivettaget förlopp. Rurala inslag betecknas som ”kvardröjande”, medan

stadens element anses ”förebåda morgondagen”. Stadsranden definieras och analyseras utifrån dess morgondag, inte utifrån dagens komplexa situation. Bryant *et al* (1982, sid 13) definierar ”the inner fringe”, det vill säga stadsranden<sup>1</sup>, så här:

The *inner fringe* is characterized by land in the advanced stages of transition from rural to urban uses – land under construction, land for which subdivision plans have been approved – in short, land where there is little doubt over much of its area about its urban-oriented function and ultimate conversion to urban uses.

Snarlika definitioner med utgångspunkt i en given stads-expansion återfinns i bland annat Pryor (1968), Audirac (1999) och Friedberger (2000). Definitionen tar fasta på att området *inom en snar framtid* kommer att vara en del av staden. Med blicken mot framtiden hamnar områdets nuvarande egenskaper i skuggan av en förväntad stadsexpansion.

Men staden slukar inte stadsranden över en natt. Visionerna och planarbetet föregår den reella bebyggelsefasen med år, ibland med flera decennier. Områden som planlagts

för bebyggelse kan hamna i malpåse i årtionden. Kanske kommer dessa marker aldrig att exploateras; forskningen om "exurbia", "urban sprawl", "edge-cities", "edgeless cities" och "shrinking cities" visar på att dagens städer kan utvecklas i en helt annan riktning. I en tid av krympande städer och urban sprawl behövs en annan förståelse för stadsranden, där de områden som ligger i vänteläge uppmärksammas på motsvarande sätt som den urbaniserade landsbygden, så att dess kvaliteter som livsmiljö för stadens invånare tydligare framträder (jämför Olshammar 2002).

Följande text diskuterar utgångspunkterna för studier av stadsrandens landskap. Detta görs främst med hjälp av en litteraturstudie. Jag vill visa på hur en analys av samspelet mellan dagens landskap och visionerna för morgondagen, liksom av samspelet mellan stad och land, kan erbjuda en fruktbar utgångspunkt för studier av dessa väntans landskap. Studier av stadsrandens historia förs fram som en viktig metod för att belysa dessa samspel.

Inledningsvis analyseras rötterna till den dominerande föreställningen om stadsranden som en snabbt övergående fas från land till stad, en föreställning som helt förringar stadsrandens landskap. Denna planeringsinriktade (och till största del nordamerikanska) diskurs om "inner fringe" (och "rural-urban fringe") utgår i första hand från ett landsbygdsperspektiv. En skildring av stadsranden i Burlöv (i Skåne) används därefter för att konkretisera diskussionen. Artikeln avslutas med att ett tillvägagångssätt för att fånga stadsrandens landskap skisseras, där samspelet mellan land och stad samt mellan områdets samtid och framtid står i centrum.

### Stadsranden och bulldozern

"The dominant *bulldozer* metaphor portrays the expanding urban edge as bulldozing everything on its path." (Audirac 1999, sid 12).

Det har alltid funnits en gränzson mellan staden och omgivande landsbygd. Latinets *suburbium* betyder utanför eller nedanför staden (såväl geografiskt som socialt) och betecknar ett fenomen som enligt Bourne (1996) är lika gammalt som staden i sig. En mer spridd randbebyggelse har funnits åtminstone sedan tidig medeltid (von der Dollen 1990). Men 1900-talets diskurs om stadsranden tar fasta på ett nytt fenomen – en stadsrand i rörelse och en obeveklig expansion av staden (se Audirac 1999, Rome 2001). En

sådan stadsrand är resultatet av en ständigt expanderande stad, med markspekulationer, randetableringar och en allmer spridd bebyggelse i sitt släptåg. Denna expansion, och sådana sinnebilder av stadsrandens flyktighet, har sina rötter i 1800-talets urbanisering och industrialisering (Daniels 1999, Murdoch & Lowe 2003).

Bilden av stadens expansion bygger på en tydlig åtskillnad mellan stad och land, där staden skildras som aktiv och landsbygden som passiv. Landsbygdens passivitet framgår inte minst av den rådande bulldozer-metaforen (se citatet av Audirac 1999 ovan). Hart (1991) är en av dem som målar upp bilden av en bulldozer som demolerar allt i dess väg då han skildrar stadsranden. Han påpekar dock att denna metafor är otillräcklig för att illustrera landsbygdens urbanisering i stort. Därför erbjuder Hart en snarlik metafor med "the bow wave", där stadens ständiga rörelse betonas;

The bow wave is a standing wave that always remains immediately in front of the bow of a ship moving through water. The urban-rural fringe, then, is the bow wave of the built-up area of the city, the zone of intensively cultivated, high-priced agricultural land that remains in front of the expanding urban edge

(Hart 1991, sid 36).

Frågan är inte *om* staden skall expandera över den omgivande landsbygden, utan *när*, om vi får tro Hart (1991). Samma åsikt möter vi i Tom Daniels "When city and country collide", där den urbaniserade landsbygden beskrivs som "*not just a geographic area ... but also a step in the development hierarchy between rural areas and a central city*" (Daniels 1999, sid 10, ursprunglig kursivering). Liknande skildringar av förhållandet mellan stad och land återfinns redan i de första beskrivningarna av stadsranden, även om andra metaforer än bulldozern användes för att skildra stadsexpansionen. Stadsplaneraren Benton MacKays karikatyr av stadens ständiga utbredning visar på att den problematik som begreppet fångar var välkänd redan på 1920-talet:

Its movements here as elsewhere we may liken to a glacier. It is spreading, unthinking, ruthless. Its substance consists of tenements, bungalows, stores, factories, billboards, filling stations, eating stands, and other structures whose individual hideousness and collective haphazardness present that unmistakable environment which we call the 'slum'. Not the slum of poverty, but the slum of commerce. ... rural

villages ... are welded together into a common suburban mass without form or articulation ... not city, not country, but wilderness – the wilderness not of an integrated ordered nature, but of a standardized, unordered civilization.

(MacKaye 1928 [1962], sid 160 – 161).

Liknelsen vid en glaciär lyfter fram fenomenets obönhörliga kraft. Det är en oordnad, vildvuxen slum i städernas utkant som växer fram enligt MacKaye, varken land eller stad, en anomali som borde åtgärdas. MacKaye var en av de främsta kritikerna i USA av städernas oregrerade expansion under 1920-talet, men han var inte ensam. Kritiken hörde inte minst samman med den framväxande exploateringen av infartsvägarnas omland, med restauranger, motell och reklam som ansågs förfula landsbygden (Rome 2001). Dessa vägmiljöer hade sina tidigaste föregångare i USA i de större städerna i mitten av 1800-talet, långs med hästspårsvagnarnas linjer (Liebs 1985, Daniels 1999). Bebyggelsen benämndes *the strip* eller *the taxpayers strip* (Liebs 1985). Förändrade transportförhållanden och en förändrad tillgänglighet ledde, nu som då, till att stadens tillväxt tog sig nya uttryck. När denna utdragna bandbebyggelse grenade ut sig till andra intilliggande vägar uppstod det som kom att kallas *ribbon settlements*. Därefter var steget inte långt till att tala om *rural-urban fringe*, en urbaniserad landsbygd. År 1937 definierade T L Smith *rural-urban fringe* som "the built-up area just outside the corporate limits of the city", vilket var första gången som detta uttryck använts i denna bemärkelse (Pryor 1968).

Den urbaniserade landsbygden och stadsranden som begrepp har visat sig vara slitstarka, trots de nya fenomen och den omfattande begreppsflora som tillkommit under efterkrigstiden. Och med begreppet stadsrand har också ett visst synsätt på stadens expansion följt med under 1900-talet. När landskapsarkitekten Ian McHarg skildrar (den amerikanska) stadsranden i slutet av 1960-talet så är det bilsamhällets stadsrand som framträder, men utifrån samma föreställning om en ständigt växande stad som hos MacKaye. Bulldozerns demolering av landsbygden ställs i centrum av McHarg:

You leave the city and turn towards the countryside. But can you find it? To do so you will follow the paths of those who tried before you. Many stayed to build. But those who did so first are now deeply embedded in the fabric of the city. ...

You can tell when you have reached the edge of the countryside for there are many emblems – the cadavers of old trees piled in untidy heaps at the edge of the razed deserts, the magnificent machines for land despoliation, for felling forests, filling marshes, culverting streams, and sterilizing farmland...

(McHarg 1969/1992, sid 21 – 22).

Ju brutalare stadens expansion framställs, desto mer efemära framstår de landskap som planlagts för stadsbebyggelse. Stadsranden betraktas endast som en kortvarig övergångsfas, från land till stad. Då stad och land dessutom betraktas som två åtskilda enheter, två motpoler som inte kan förenas, blir stadens tillfälliga randområden inte heller särskilt värdefulla utan betraktas snarast som anomalier. När stadsranden trots allt skildras är det därför som ett ingenmansland, ett tomrum eller en skräphög, för att använda tre översättningar av det "landscapes in limbo" som Friedberger (2000) nämner. Även andra negationer, exempelvis icke-platser, mellanrum, antirum och ny-impediment har använts för att karaktärisera stadsranden – begrepp som betonar stadsranden som en motsägelsefull plats eller identitetslös plats (jämför Nielsen 2001).

Att stadsranden varken är stad eller land borde dock inte automatiskt innebära att det är en icke-plats. Foot (2000) har kritiserat skildringen av stadens periferier som icke-platser genom att lyfta fram den bakomliggande idealbilden av staden och den goda eller riktiga platsen. Han menar att periferin vanligen skildras i motsatsförhållande till en idealiserad bild av staden, visuellt, historiskt, eller socialt. Foot (2000) påpekar att stadens periferier rymmer platser av värde för dem som bor där, men att den romantiserade bilden av staden samt polariseringen mellan stad och periferi skymmer möjligheterna att se dessa platser. Men stadsranden är inte bara perifer i förhållande till stadens centrum, utan även i förhållande till idealbilderna av landsbygden – det är ett område som definieras som *ännu inte stad*, och *inte längre land*.

Åtskilliga städer är omgivna av god jordbruksmark eller värdefulla naturområden, och kritik mot exploateringar av sådana marker är en viktig del av stadsrandens pejorativa innebörd. Men kritiken handlar även om en idyllisering av landsbygden och staden. Sammantaget kan den polarisering mellan land och stad som skildrats ovan betraktas som ett uttryck för det moderna samhällets kluvenhet inför



Bild 1. Flygbild från 1999 med den nästan färdiga Yttre Ringvägen i öster och Väg 11 i söder. Stora Bernstorp syns i mitten, med mossen rakt söderut.  
Källa: © Lantmäteriverket Gävle 2005, medgivande I 2005/1780.

samhällets ständiga Framsteg och dess obevekliga krav på att offra naturen (jämför Latour 1993). Stadsranden blir här frontlinjen mellan staden (som står för samhällets framsteg) och landsbygden (betraktad som natur). Stadsranden, ett mellanting med egna värden och egenskaper, har ingen plats i en sådan modell – det upplevs istället som en märklig eller motsägelsefull blandning av två motstående kategorier.

### **"Burlövs kommun, Byggklar industrimark"**

En litteraturanalys blir lätt alltför abstrakt. För att klargöra resonemangen vill jag därför dra nytta av mina pågående fallstudier av stadsranden. Följande kapitel utspelar sig vid gården Stora Bernstorp i Burlövs kommun (se bild 1).<sup>2</sup>

Bernstorps herrgårdslignande huvudbyggnad är placerad på en mindre höjd, och framför gården breder bördiga åkermarker ut sig. Åt söder ersätts åkerfälten av en av Malmös stora infartsleder (Väg 11), åt öster är det Yttre ringleden (mo-

torvägen till Öresundsbron) som bryter åkerfälten ungefär 800 meter från gården. På samma avstånd från gården åt det motsatta hållet möts vi av en granitpelare med påskriften "Malmö stad". Här tar Malmö kommun vid, med en stor färgfabrik och enskilda äldre hus samt småverkstäder mellan de sista åkerfälten innan staden sluter sig. Nedan studeras området mellan Stora Bernstorp och Yttre ringvägen, Väg 11 samt fram till stadens diffusa början.

Området är ett tydligt exempel på en stadsrand, då det präglas av kommunens planer på expansion. Hela området lades under detaljplan mellan 1991 och 2003, i första hand för handels- och industriverksamhet. För fem år sedan, då Yttre ringleden höll på att färdigställas ett stenkast bort, stod en skylt framför Stora Bernstorp med texten: "Burlövs kommun, Byggklar industrimark". Två år senare anlades en ny industrigata samt uppfördes en lagerbyggnad, och vid mina fältstudier i oktober 2004 strävade en bulldozer



Bild 2. Stora Bernstorp och den bördiga skånska myllan, med Väg 11 i förgrunden. Till vänster anas Bernstorps mosse och *Hornbachs* nya stormarknad. Bilden är tagen i mars 2005.

fram över fältet sydväst om Stora Bernstorp, i full färd med att avlägsna matjorden inför bygget av en ny stormarknad.

En första (visuell) analys bekräftar alltså den traditionella bilden av stadsranden. Men en studie av äldre plandokument visar att omvandlingen av Bernstorpsområdet har en lång historia. Redan under 1950-talet planerades en förort till Malmö här, vilket stupade på att Burlöv aldrig inkluderades i Malmö kommun. Den Yttre ringvägen har planerats i områdets utkant under ett halvt sekel och har därmed bidragit till att skapa ovisshet och framtidsdrömmar för markägare och boende. Sedan 1970-talet har Burlövs kommun presenterat flera planer på industrietablering i området, vilket så småningom har lett fram till dagens planer.

Det är inte heller frågan om en landsbygd som först nu konfronteras med staden. Bernstorp framstår idag som Malmös yttersta utkant, men för 30 år sedan var området ett viktigt nav för trafiken i södra Sverige. Här låg den borte

delen av Bulltofta, Sveriges första internationella flygplats, som lades ner 1972 för att under 1980-talet till största delen omvandlas till en naturlig park. Flygplatsens bullermatta sträckte sig över hela studieområdet – någon idyllisk landsbygd har det alltså inte varit frågan om ens före de nya vägarnas tillkomst. Vid sidan om flygplatsen fanns även Sege järnvägsstation några hundra meter norr ut; persontrafiken lades ner vid 1960-talets början men spåren finns kvar och debatten om en återupptagen trafik blossar upp med jämna mellanrum. Det var först då järnvägen och flygplatsen lades ner som området fick den perifera och ”lantliga” karaktär som präglade området under något årtionde.

Även områdets bebyggelse och markanvändning har präglats av stadens närhet under hela 1900-talet. De numera idylliska gatehus som finns i området är en rest av tidig randbebyggelse. Vidare har växthusnäringen, med tydlig koppling till staden, funnits inom området sedan 1920-

talet. Vid Stora Bernstorp fanns redan för 50 år sedan ett ”industrilandskap” bestående av en storskalig grisuppfödning och omfattande växthusanläggningar, som idag är på väg att ersättas av nya industrier. Lantbrukets byggnader vid Stora Bernstorp liksom andra delar av den äldre stadsrandens bebyggelse har dock rivits under senare år, vilket gör att området idag ter sig mer ruralt än tidigare.

Studieområdet domineras idag av Väg 11 och Yttre ringleden, och längs med dessa vägar har stora områden lagts ”för fåfot”. Följer vi Väg 11 in mot staden så möts vi av olika generationer övergiven åkermark, en övergiven väg till en sedan länge försvunnen gård, därefter en savannliknande vegetation av spridda hagtorsbuskar med enstaka aspdungar som successivt övergår i vägsjäntens naturlika planteringar. Vägens buller i kombination med stora nedgrävda ledningar förklarar varför vissa av markerna är övergivna, medan andra delar väntar på exploatering sedan tidigt 1990-tal. De övergivna markerna pryds av allt från plastpåsar och cykelkadaver till gamla fåtöljer. Bortom ”skräpmarkerna” finns ett område där matjorden avlägsnats och marken jämnats ut för åtminstone 6 år sedan enligt flygbilden ovan. Platsen (som är den gamla landningsbanans borte del) har förberetts för en exploatering som inte blivit av, och i dess ställe har en för slättens fåglar eftertraktad biotop utvecklats – en våtmark (se bild 3).

Det är svårt att uppfatta de rumsliga eller historiska sambanden i Bernstorp. De historiska strukturerna är märkbart söndersplittrade, inte minst de gamla socken- och bygränserna. De äldre landsvägarna har snörts av till lokala vägar eller helt ersatts av nyanlagda bilvägar. Men Bernstorps



Bild 3. En nyskapad biotop i stadsranden. Väntans landskap ger upphov till oväntade mellanrum.



Bild 4. Bernstorps mosse i oktober 2004. Mossen är ett av kommunens värdefullaste naturområden, samtidigt som den rymmer spår av bygdens kulturhistoria. Bakom den fallfärdiga kolonistugan syns Hornbachs bygg- och trädgårdsmarknad.

mosse finns kvar, och minner om den gamla slättbyn. På den trädfattiga slätten var torvbrytning under långa tider en viktig resurs, och mossen kom därför vid byns enskifte vid 1800-talets början att skiftas mellan samtliga gårdar. Så sent som på 1970-talet var området uppdelat i 17 parceller, och ränderna av dessa markägare kan fortfarande anas. Idag nyttjas delar av mossen till bete, medan andra delar karaktäriseras av ruderatmarker med övergivna kolonistugor, skogsdungar, ödetomter och flera generationer av dumpat skräp (se bild 4). Men dessa skräpmarker kommer inte att bebyggas. I samband med Bernstorpsområdets exploatering har mossens naturvärden uppmärksamats, och de brokiga kulturinslagen till trots betecknas hela mossen som ”natur” i kommunens detaljplan. Mossen är idag ett kommunalt naturreservat.

Bernstorps marker genomgår alltså inte en entydig omvandling från ruralt till urbant. Bernstorps mosse och Bulltofta, liksom mellanrummen längs vägarna, öppnar för förvildning av ett tidigare kultiverat och delvis urbant landskap. Mossen är även det tydligaste exemplet på hur natur- och kulturvärden förändras då områden integreras med staden. Mossen definieras av kommunen som Natur och som en pusselbit i ett ekostråk; en ganska fyrkantig klassificering som inte tar hänsyn till områdets kulturhistoriska värden. De tidigare svårfångade, kaotiska eller motsägelsefulla områdena i stadsranden ges en entydig identitet då de infogas i staden.

## Mellan stad och land

I Bernstorps omgivning har åtskilligt av områdets historia suddats ut under senare år, i väntan på nya exploateringar. Tidigare tecken på urbana företeelser har försvunnit, och det kan därför vid en rent visuell analys uppfattas som ett ruralt område som under en snäv tidrymd är på väg att omvandlas till stad. Fallstudien illustrerar därmed hur stadsrand-studier som saknar ett historiskt djup riskerar att ge en alltför ensidig förståelse av stadens expansion.

Foot (2000) menar att frånvaron av historiska studier har lett till att stadsranden framställs som ett nytt fenomen i motsats till en tidigare enhetlig och samlad stad med en tydligt rural landsbygd in på knutarna. Även Tatom (1998) pekar på det begränsade antalet historiska studier som ett skäl till dagens bristande förståelse för stadens expansion. Tatom (1998) och Foot (2000) menar att ett av problemen är den idealiserade bilden av den traditionella staden, en stad som aldrig har existerat: "The main problem here lie in the lack of analysis of the past, and in the model of an ideal city used" (Foot 2000, sid 12). I enlighet med detta påpekar Bunker & Houston (2003) att om stadsranden definieras som ett nytt fenomen eller om dess historiska utveckling beskrivs alltför schablonartat, så försvåras hanterandet av stadsranden inom den fysiska planeringen.

Historiska studier behövs inte minst för att problematisera gränsen (såväl geografiskt som socialt) mellan stad och land. Denna förgivettagna uppdelning försvårar analysen av stadsranden. För att ställa frågan på sin spets; hur vet vi att det är staden som expanderar och inte bara landsbygden som förändras? Skall golfbanor, koloniområden, rekreationsområden eller gårdar med "självplock", antikviteter och kafé betraktas som urban eller rural markanvändning? Är åkermark som ligger i träda i väntan på exploatering att betrakta som en urban eller rural företeelse? Men även om gränsen mellan stad och land är ett ideal snarare än en verklighet, och även om en missvisande historieskrivning ligger till grund för detta ideal, så kan inte ambitionerna att upprätthålla denna tudelning ignoreras. Gränsen mellan stad och land har dragits gång på gång, i plandokument liksom i andra skildringar av staden. Historieskrivningen har inverkat på hur stadsranden har uppfattats och utformats, bland annat inom den fysiska planeringen. Den "felaktiga" historieskrivningen och de nedsättande skildringarna av stadsranden har i sig spelat en viktig roll för stadsrandens

utveckling. Föreställningarna om land och stad samt de pejorativa omdömena om stadsranden måste i sig ses som en viktig kraft bakom stadsrandens utformning.

Föreställningen om en tydlig gräns mellan stad och land kan historiskt förknippas med samma process som skapade stadsranden, det vill säga industrialiseringen och de samtida romantiska bilderna av det gamla kulturlandskapet som en tillflyktsort bortom den bullrande staden (Murdoch & Lowe 2003). Samtidigt med de växande städerna under 1800-talets senare hälft föds intresset för att bevara naturlandskap, bland annat med målsättningen att skydda "gröna lungor" i stadens utkant (Murdoch & Lowe 2003). Kampen för att åtskilja stad och land skildras bland annat i Zachary Falcks studie av de ogräskampanjer som bedrevs i ett stort antal städer i USA vid förra sekelskiftet. Hans studie illustrerar kampen att upprätthålla en tydlig gräns mellan stad och land – samt hur stadsranden som ett oordnat, vilt mellanting betraktades som en samhällsfara (Falck 2002). Rådberg (1997) hävdar att denna ambition att skydda naturen utanför stadsgränsen (liksom idén om en kompakt stad, åtskild från landet) har återkommit under hela 1900-talet; ständigt återupprepas ambitionen att dra en tydlig gräns mellan land och stad. De svällande städerna gav också upphov till nya stadsbyggnadsidéer, bland annat trädgårdsstaden. Nielsen (2001, sid 26 – 27) skriver;

De nye modeller var alle eksempler, der fokuserede på at skabe nye større enheder med bebyggelsen eller kvarteret som et afgrænset adskilt del af byen, i modsætning til den centrifugale 1800-tals metropol, der i princippet udstrakte sig uendeligt ... I både Howards, Le Corbusiers og Hilbersheimers modeller ligger byenklaven fremskudt i 'det grønne', kun forbundet til resten af byen med en infrastrukturel 'navlestreng'.

Med privatbilismen har möjligheterna att kombinera ett stads- och landsliv ökat, vilket även gjort att paradoxerna i denna kombination blivit mer påtagliga. Keil & Ronneberger (1994), Pfeffer & Lapping (1994), Friedberger (2000), Rome (2001) och Murdoch & Lowe (2003) visar på det motsägelsefulla i att skyddandet av landsbygden från urbanisering ofta härrör från de nykomlingar som flyttat från staden till landet för att uppleva det avkopplande rurala livet, scenerierna och naturen. Villaområden och enskilda hus i stadens närhet lockar med möjligheten att komma

nära naturen – samtidigt som de nya etableringarna hotar dessa naturvärden. De nyutflyttade gör enligt Keil & Ronneberger (1994) sitt bästa för att ruralisera landsbygden genom att återskapa eller nyskapa arkitektur, symboler och aktiviteter från ”landsbygden förr i tiden”. Lantbrukarna däremot vill enligt Pfeffer & Lapping (1994) och Friedberger (2000) ofta ha kvar möjligheterna att sälja av mark för bostäder, hästgårdar etc, även om bland annat Daniels (1999) visar på de stora problem för lantbruket som en sådan ”urbanisering” medför. Murdoch & Lowe (2003, sid 323) sammanfattar den paradox som uppstår då landsbygd i städernas närhet skall bevaras;

as soon as a clear divide between the urban and the rural was defined in policy, it was transgressed in practice. In particular, once the planning system acted to differentiate urban from rural areas, it was noticed that the population was moving in increasing numbers from urban to rural areas to take advantage of the preserved countryside. ... By protecting rural areas, planning simply makes them more attractive to urban migrants, especially in a context of car-based mobility...

### ***Att studera Väntans landskap***

Murdoch & Lowe (2003) visar på betydelsen av att studera samspelet mellan kategorierna land och stad och stadsrandens utveckling, i en analys inspirerad av Bruno Latour (se Latour 1993). Falck (2002) visar på liknande sätt hur kampen för att upprätthålla en städad gräns mellan stad och land präglade amerikanska städer vid förra sekelskiftet – även här bygger analysen på att studera samspelet mellan kategorierna (land och stad) å ena sidan och den oordnade stadsranden å andra sidan. Även Gabriella Olshammars analys av ett småindustriområde och relationen mellan planeringsdiskursen och områdets utveckling kan nämnas i detta sammanhang (Olshammar 2002). Jag menar att uppdelningarna mellan natur och kultur, liksom stad och land, är centrala för att förstå den urbaniserade landsbygdens utveckling. Det är samspelet mellan dessa idealbilder och de ”hybridformer” som hela tiden uppstår dem emellan, som borde fokuseras för att fånga stadsranden (jämför Latour 1993).

I stadsranden har samspelet mellan stad och land ytterligare en dimension, som inte alls är lika påtaglig hos den urbaniserade landsbygden. Stadsranden präglas av en tidi-

gare nämnd föreställning om stadens kommande expansion. Studier av samspelet mellan stadsrandens förväntade framtid (stad) och dess idealiserade gårdag (land) samt dess svårhanterade nutid (dagens stadsrand, ”hybriden”) är därför avgörande för att förstå stadsranden. Plandokument påverkar området långt före deras realiserande – inte minst genom att skapa mellanrum som är öppna för tolkning i väntan på att exploateringen genomförs. I fallstudien ovan har jag i enlighet med detta valt att ifrågasätta bilden av gårdagen med hjälp av en historisk studie, jag valde att studera dagens landskap via de planer på morgondagen som präglar detta område, samt att uppmärksamma samspelet mellan de tydliga kategorierna och hur de formar den smått kaotiska stadsranden, till exempel i Bernstorps mosse.

Två samspel föreslås alltså stå i centrum i studier av väntans landskap; (1) samspelet mellan föreställningen om land och stad och bortseendet från mellantingen, (2) konflikter mellan representationer av gårdagen och förväntningarna på morgondagens planer. Genom att kombinera studier av landskapets utveckling med analyser av dessa representationer av stadsranden kan väntans landskap framträda. Analysen är influerad av Latour (1993), som erbjuder en teoretisk grund för studier bortom modernitetens förgivettagna kategorier. Det finns goda möjligheter att vidareutveckla denna teoretiska grund med hjälp av Latours skrifter. Fler fältstudier framstår dock som minst lika viktiga, även för de teoretiska resonemangen. Med studier bortom bulldozermetaforen kan väntans landskap och dess säregna karaktär uppmärksammas, och i slutändan ges ett större utrymme inom den fysiska planeringen.

Artikeln har skrivits inom det av FORMAS finansierade projektet *Ephemeral landscapes: exploring landscape dynamics at the urban fringe*.

### **Noter**

1. Jag översätter ”inner fringe” eller ”inner urban fringe” till *stadsrand*, medan de vidare begreppen ”rural-urban fringe”, ”urban shadow” och ”ex-urbia” översätts till *urbaniserad landsbygd* (se Bryant et al 1982, Audirac 1999 för en begreppsdiskussion). Begreppet stadsrandzon bör inte användas i detta sammanhang. Herbert Louis introducerade begreppet ”stadtrand-zone” redan 1936, ett begrepp som avser zoner av tidigare



randbebyggelse som infogats i staden. Den relativt snäva definitionen av och teoribildningen bakom stadstrandzone eller "urban fringe-zones" är i första hand fruktbar för historiska studier, däremot mindre lämpad för studier av dagens stadstränder enligt von der Dollen (1990).

2. Skildringen bygger på studier av Burlöv kommuns plandokument, flygbilder från 1950-talet och framåt, kartmaterial från 1800-tal till idag, samt fältstudier från 1999–2005.



Mattias Qviström  
Institutionen för Landskapsplanering Alnarp  
Sveriges Lantbruksuniversitet  
mattias.qviström@lpa.slu.se

## Abstract

In the paper, the discourse on the inner urban fringe in recent planning literature is scrutinised. The paper illustrates that the inner urban fringe in recent writing is depicted as a *phase*, that is, as a transition zone from rural to urban land-use, rather than as a *place* in its own right. Historical studies are suggested as a method providing a more complex understanding of the landscapes at the inner urban fringe. Historical studies will not the least reveal continuous relationships between rural and urban activities at the urban fringe, and thus blur the notions of a former clear cut boundary between city and country. However, as a complement to historical studies, the representations of the fringe need to be considered in order to understand the fringe landscapes. Therefore, an analysis of the relation between the idealised view of city and countryside on the one hand, and the neglect of the fringe areas and the actual transformations occurring at the fringe on the other hand, is indispensable. A case study in Burlöv in southern Sweden is used to illustrate the arguments presented in the paper.

## Litteratur

- AUDIRAC, Ivonne. 1999. "Unsettled views about the fringe: rural-urban or urban-rural frontiers?", I: Owen J Furuseth & Mark B Lapping (red) *Contested countryside: the rural urban fringe in North America*. Aldeshot, Ashgate publishing.
- BRYANT, C R, L H Russwurm & G McLellan. 1982. *The city's countryside: land and its management in the rural-urban fringe*. London, Longman.
- BUNKER, Raymond & Peter Houston. 2003. "Prospects for the rural-urban fringe in Australia: observations from a brief history of the landscapes around Sydney and Adelaide", *Australian geographical studies*, vol 41, pp 303–323.
- DANIELS, Tom. 1999. *When city and country collide: managing growth in the metropolitan fringe*. Washington, Island press.
- VON DER DOLLEN, Busso. 1990. "A historico-geographical perspective on urban fringe-belt phenomena", I: W C III Slater; *The built form of Western cities: essays for M R G Conzen on the occasion of his eightieth birthday*. Leicester, Leicester university press.
- FALCK, Zachary. 2002. "Controlling the weed nuisance in turn-of-the-century American cities", *Environmental HISTORY*, VOL 7, SID 611 – 631.
- FOOT, John. 2000. "The urban periphery, myth and reality. Milan, 1950 – 1990", *City*, vol 4, sid 7 – 26.
- FRIEDBERGER, Mark. 2000. "The rural-urban fringe in the late twentieth century", *Agricultural history*, vol 74 (2), SID 502 – 514.
- HART, John Fraser. 1991. "The perimetropolitan bow wave", *The geographical review*, vol 81, sid 35 – 51.
- KEIL, Roger, Klaus Ronneberger. 1994. "Going up the country: internationalization and urbanization on Frankfurt's northern fringe", *Environment and planning D*, vol 12, sid 137 – 166.
- LATOUR, Bruno. 1993. *We have never been modern*. Cambridge, Massachusetts, Harvard university press.
- LIEBS, Chester H. 1985. *Main street to Miracle mile. American roadside architecture*. Baltimore & London, The Johns Hopkins university press.
- MACKAYE, Benton. 1928 [1962]. *The new exploration – a philosophy of regional planning*. Urbana, University of Illinois press.

- McHARG, Ian. 1969/1992. *Design with nature*. New York, John Wiley & sons inc.
- MURDOCH, Jonathan & Philip Lowe. 2003. "The preservationist paradox: modernism, environmentalism and the politics of spatial division", *Transactions of the British Institute of Geographers*, vol 28, sid 318 – 332.
- NIELSEN, Tom. 2001. "Overskudslandskaber", *Nordic Journal of Architectural Research*, vol 14, nr 1, sid 25 – 39.
- OLSHAMMAR, Gabriella. 2002. *Det permanentade provisoriet. Ett återanvänt industriområde i väntan på erkännande*. Göteborg, Chalmers tekniska högskola.
- PFEFFER, Max J & Mark B Lapping. 1994. "Farmland preservation, development rights and the theory of the growth machine: the views of planners", *Journal of rural studies*, vol 10, sid 233 – 248.
- PRYOR, Robin J. 1968. "Defining the rural-urban fringe", *SOCIAL FORCES*, VOL 47, SID 202 – 215.
- ROME, Adam. 2001. *The bulldozer in the countryside: suburban sprawl and the rise of American environmentalism*. New York, Cambridge University Press.
- RÅDBERG, Johan. 1997. *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*. Stockholm, Atlantis.
- TATOM, Jacqueline. 1998. "Making a metropolitan landscape: reading spatial coherence at the periphery of Lyons, France 1812 – 1994", *Nordic Journal of Architectural Research*, vol 11, nr 3, sid 7 – 19.